

تمهيد :

من أهم الاختراعات التي توصل اليها الانسان هو السيارة والمركبات عامة ، ذلك الاختراع الذي حقق للانسان والبشرية العديد من المزايا والتقدم والرفق ، وبمقتضاه اصبح الزمن عاملا اساسيا في حياة البشر ، فقد حققت المركبات للانسان السرعة التي ينشدها وازالت عنه صعوبات جمة ، ووفرت عليه قدرا هائلا من الوقت . لذلك فقد اتسم عصرنا الحالي بالسرعة واصبح الزمن يقاس فيه بالثواني .

وفي البداية كانت سرعة السيارات قليلة لا تتجاوز البضعة كيلو مترات في الساعة ومع مرور الزمن والمضي في الاكتشافات والاختراعات ازدادت سرعة السيارة زيادة كبيرة وتضاعفت سرعتها مرات ومرات ، وصحب ذلك ازدياد متقدم في اهمية الوقت الذي توفره السيارات على مستخدميها .

ولكن ، ومع مرور الزمن ايضا ازدادت اعداد السيارات زيادة لم تكن متوقعة ، ولهذا فقد صاحب ذلك ظهور بعض المشكلات والصعوبات ، منها ما يتعلق بظك الحوادث والاصابات الناتجة عن تسيرها بالطرق العامة ومنها ما ترتب على البطء والارتباك في تسيرها وتدفقها .

★ يعمل حاليا استاذًا معارًا للقانون وقانون المرور في كلية الشرطة في الكويت .

— عمل مدرسا للقانون في كلية الشرطة في القاهرة .

— حصل على شهادة الليسانس في الحقوق وعلم الشرطة وشهادة الدكتوراه في القانون المدني .

— بجانب الخبرة العملية التي اكتسبها في حق المرور ، شارك في عدة دورات تدريبية في مصر وفرنسا .

— ألف عدة مقالات من القانون والشرطة (في حق المرور)

من هذه المشكلات ايضا ان الاماكن التي تعد لتوقف وانتظار هذه السيارات لم تعد في بعض المناطق كافية لتلك الاعداد الهائلة من السيارات القاصرة والتي ترغب في التوقف والانتظار بعض الوقت . ومما يجسم هذه المشكلة الاخيرة ويزيد من تفاقمها ، انها لا تظهر الا في بعض الاماكن الحساسة ذات الاهمية الاقتصادية والتجارية والاجتماعية بحيث تكون ضرورة الانتظار بها امرا ملحا .

وبالنظر الى هذه المشكلة الاخيرة ، فقد بدأت الميزة التي تقدمها السيارات تتراجع وتتهقر بعد ان بلغت ذروتها ، ففي الوقت الذي يصل فيه الانسان الى مقصده في سرعة وزمن مناسب ، قد يجد صعوبة في التوقف او الانتظار ، ويحاول مرة ومرة ، ويبحث هنا وهناك عن مكان يأوي فيه سيارته ، ولا شك ان كل ذلك يشكل وقتا ضائعا عليه وعلى التقدم والنمو الاجتماعي بصفة عامة ، وهذا يحد الى قدر كبير ما تقدمه السيارة من فوائد ومزايا ، وقد يضطر الى مخالفة القواعد والانظمة بالانتظار بطريقة غير قانونية او بطريقة غير منظمة ، فيترتب على ذلك تعرضه للمساءلة وتعرضه للخطورة . بل انه في حالات عديدة قد تجد صعوبة مطلقة في الانتظار .

من هنا ظهرت مشكلة انتظار السيارات وفرضت نفسها واصبحت ظاهرة ملموسة لدى مستخدمي السيارات في بعض المناطق ذات الضغط الكبير في الحركة والانتقال

ونظرا لما تعانيه بعض المناطق بالكويت من مشكلة الانتظار ، ثنائها في ذلك شأن كثير من الدول المتقدمة ، فقد رأينا تخصيص هذا البحث في محاولة لدراسة مشكلة تنظيم انتظار السيارات بالكويت .

منهج البحث :

كما ذكرنا لا تقتصر مشكلات المرور على مشكلة انتظار السيارات ، بل توجد الى جانبها بعض المشكلات الخاصة الاخرى على درجة من الاهمية والخطورة ، وهي تلك الخاصة بحوادث واصابات المرور من ناحية ، والابطاء في حركة المرور واعاقة تدفقها من ناحية اخرى . ولما كان لمشكلة الانتظار وتنظيمه اثر كبير على سائر مشكلات المرور ، فقد وجدنا ضرورة البدء بالقاء الضوء على تلك المشكلات والمسائل المتعددة التي تترتب على تسير السيارات في الوقت الحالي الذي يتصف باتساع رقعة العمران والتقدم الاجتماعي والصناعي بدولة الكويت ، بجانب الازدياد الكبير والمطردي في اعداد السيارات التي تسير على طرقاتها وذلك في الفصل الاول من هذا البحث .

اما الفصل الثاني فسنخصصه في محاولة لتصوير حقيقة مشكلة الانتظار بالكويت واظهار مدى ما وصلت اليه من تعقد وصعوبة ومحاولة تلمس الاسباب المؤدية الى تلك المشكلة . وذلك تمهيدا لوضع الحلول والمقترحات التي تساهم في حل مشكلة انتظار السيارات بالكويت موضوع الفصل الثالث من البحث . وبذلك يكون منهج بحثنا في خطوطه العريضة على الوجه الاتي :

الفصل الاول : مشكلات المرور بصفة عامة واثار تنظيم انتظار السيارات عليها .

الفصل الثاني : مشكلة انتظار السيارات بالكويت .

الفصل الثالث : طرق علاج مشكلة انتظار السيارات بالكويت .

الفصل الاول

مشكلات المرور واثار تنظيم انتظار السيارات عليها

نبدأ هذا الفصل بالقاء الضوء على المسائل والمشكلات المتعددة التي تترتب على تسير السيارات في الطرق العامة ، وسيكون عرضنا لها عرضا عاما مجردا ، وبايجاز تام حيث انها ليست مقصودة لذاتها ، بل لمجرد ايضاح اثر تنظيم انتظار السيارات على حلها والتخفيف منها . لذلك كانت نقطة البحث الثانية هي ايضاح اثر تنظيم انتظار السيارات على هذه المشكلات ومـدى مساهمته في حلها او التخفيف من حدتها .

اولا : مشكلات المرور

يقصد بمشكلات المرور عدم قدرة الافراد — مشاة او سائقين — على الانتقال من مكان لآخر بالسرعة المناسبة او دون التعرض لمخاطر الحوادث والاصابات وتلوث البيئة ، مما يعود بضرر بالغ على الاقتصاد القومي في مجالات متعددة . .

فمشكلات المرور ، كغيرها من المشكلات ، تعبر عن حاجة الافراد لسلعة او خدمة معينة ، يرون من الضرورة اشباعها ، ولكن طريق الاشباع تعترضه بعض العقبات او الصعوبات التي يتعين تذليلها .

والحاجة ، بالنسبة للمرور ، تكمن في رغبة الافراد في تحقيق الانتقال الامن والسريع من مكان لآخر ، ورغبة الافراد هذه لا تقف عند حد الانتقال المجرد ،

وانما يتعين ان يكون هذا الانتقال بصورة امنة وسريعة ، وهذان المطلبان الاخيران ، هما اللذان يولدان مشكلات المرور بكافة مظاهرها وصورها ، فكل منهما مضاد ، في تحقيقه للاخر . ذلك ان الانتقال السريع محفوف بالمخاطر وعدم الامان والسلامة ، واذا جرى العمل على اسراع حركة المرور دون دراسة علمية فنية مسبقة ، فانه يؤدي بالضرورة الى المساس بسلامة وامن مستعملي الطريق ، ومن الناحية الاخرى فانه اذا جرى العمل على الحرص على سلامة وامن مستعملي الطريق دون تخطيط علمي فان ذلك سوف يؤدي الى ابطاء حركة المرور .

وصور مشكلات المرور متعددة ومتنوعة بتعدد وتنوع اسباب هـذه المشكلات ، ولكن هذه الصور مهما تعددت وتنوعت فان لها مظاهر تدل عليها يمكن حصرها في طائفتين اء مجموعتين :

- الاولى : هي حوادث واصابات المرور .
- والثانية : هي البطء في حركة المرور .

وذلك بجانب بعض المشكلات الفرعية مثل تلوث البيئة نتيجة تلوث الهواء بعوادم السيارات التي تسبب كثيرا من الامراض الخطيرة وكذا ما يصدر عن مختلف المركبات من ازعاج ناجم عن استخدام الات التنبيه .

أ - حوادث المرور :

تعد حوادث المرور ، واتجاه معدلاتها نحو التزايد ، ناقوس الخطر الذي ينبه الى وجود مشكلات المرور بدرجة تشكل خطرا داهيا على المجتمع وافراده ، ذلك انه كثيرا ما يذهب ضحية لها احد الابرياء ، كما ان اثرها لا يقتصر على المضرور وحده ، وانما يمتد الى عائلته ، ولهذا فقد سميت « الحوادث الاجتماعية » (١) خاصة وانها بصورتها الحالية جديدة على المجتمعات الحديثة ، ولم تظهر الا نتيجة لتقدم وتطور الحياة والعلم في المجتمع ولخدمته .

ولقد اثبتت الدراسات الاحصائية في البلاد المختلفة ، ارتفاع نسبة حوادث السيارات ، والمرور بصفة عامة ، بدرجة ملحوظة ، بحيث اصبحت تشكل في ذاتها ، مشكلة جسيمة لا يستهان بها ، ولا تقتصر خطورتها على الازدياد المطرد والمخيف في اعدادها ونسبها ، وانما ايضا فيما يترتب عليها من نتائج سيئة وغير مرغوبة .

فقد اعلنت منظمة الصحة العالمية (اليونيسكو) في فبراير سنة ١٩٦٩ في العدد الخاص من مجلتها الشهرية « عالم الصحة » ان حوادث المرور اصبحت

تشكّن وباء عالميا ، وانه في كلى دقيقة ونصف يقتل احد الابرياء من سكان العالم نتيجة هذه الحوادث ، كما اثبتت الاحصاءات التي اعلنها رئيس اللجنة الاقتصادية في اوروبا في مؤتمر المرور الدولي المنعقد في فينبا سنة ١٩٦٨ ، أن ضحايا حوادث المرور في العالم خلال سنة ١٩٦٧ كان اكثر من مئة وخمسين الف قتيل وما يزيد على سبعة ملايين ونصف جريح ، واعلن في المانيا الغربية ان عدد المصابين من حوادث السيارات بلغ هذا العام مئة الف مصاب بجانب تسعة عشر السف قتل .

وفي الكويت ، على وجه الخصوص ، اوردت البيانات الاحصائية ارتفاعا كبيرا في اعداد ونسب الحوادث الناتجة عن حركة السيارات ، فقد زادت اعداد هذه الحوادث في عام ١٩٧٤ بالمقارنة مع عام ١٩٦٥ بنسبة ٧٧٪ كما زاد عدد المصابين في نفس الفترة الزمنية بنسبة ٨٥٪ حيث بلغ عددهم في عام ١٩٧٤ (١٢٣٤٨) مصابا مقابل (١٧٤٥) مصابا فقط في عام ١٩٦٥ .

كما اوضحت هذه البيانات ان الاضرار الناتجة عن حوادث الوفاة والاصابات الجسيمة بالكويت تعد من اعلى المعدلات في العالم .

وتؤكد الدراسات الاحصائية ان حوادث المرور التي تشكل واحدة من امس المشكلات التي تواجه المجتمعات الحديثة ، تزداد بصورة عامة بازدياد عدد كيلو مترات السفر ، وزيادة السكان ، وزيادة عدد المركبات ، واتساع شبكة الطرق .

وفي دراسة اجراها بعض المختصين في جامعة الكويت . استفادا الى بيانات واحصاءات تطور هذه الحوادث امكن اعداد تقديرات مبدئية عن حوادث السيارات المتوقعة خلال الفترة من عام ١٩٧٥ الى عام ١٩٨٠ وعن الخسائر في الارواح والاصابات المتوقعة نتيجة لهذه الحوادث ، ولعل اهم ما تشير اليه هذه الدراسة التنبؤية ما يلي : —

١ — ان حوادث السيارات يمكن ان تصل الى ٢٠ الف حادث في عام ١٩٨٠ .

٢ — ان عدد الوفيات نتيجة حوادث السيارات يمكن ان يصل الى ٤٠٠ الف قتيل بحلول عام ١٩٨٠ .

ولكل ما تقدم ، فقد تحرك المسؤولون ، على المستوى المحلي ، والعربي والعالمي من اجل مواجهة مشكلات المرور بصفة عامة وحوادث المرور باعتبارها اسس مظاهر المشكلات بصفة خاصة .

والذي يهمننا ان ننوه اليه في هذا الصدد ، ان دراسة حوادث المرور ومعدلاتها ، يجب ان تعتمد على احصاءات دقيقة لا تغفل بلاغا يرد الى مخفر من مخافر الشرطة ، ولا تتقف عند تحديد الاسباب المباشرة للحادث بمعنى تحديد الطرف المخطيء ، وانما تبحث وراء تلك الاسباب عن الدوافع والعوامل التي ساعدت على ارتكاب الخطأ ، حتى تكون هذه الاحصاءات معبرة بصدق عن حجم المشكلة ومداها وابعادها ومتضمنه في ثناياها اسبابها ، ومن ثم يسهل تحديد طرق علاجها .

(ب) ببطء حركة المرور :

المظهر الثاني من المظاهر الدالة على مشكلات المرور هو بطء حركة المرور ، وقياس سرعة حركة المرور يقوم على دراسات ميدانية واحصاءات ومعادلات رياضية في حساب تدفق تيارات المرور بالشوارع والطرق وقدرة هذه الطرق على استيعابها وتصرفها على النحو الذي سيرد تفصيلا فيما بعد .

ولا تقل الاضرار التي تنجم عن بطء حركة المرور وتعطيل السيارات بالطرق العامة في خطورتها واهميتها عن حوادث المرور السابق التعرض لها ، ولعل اهم ما يترتب على بطء حركة المرور من مساوئ واضرار يظهر من الناحية الاقتصادية والصحية والنفسية .

فمن الوجهة الاقتصادية ، اسفرت دراسة احصائية للعائد الاقتصادي لسرعة مركبات النقل العام بالعاصمة البريطانية « لندن » ان زيادة سرعة مركبة النقل العام في مدينة لندن من ٢٠ ميلا في الساعة الى ٢١ ميلا في الساعة سوف يسفر عن وفر مقداره ٢٩٥ مليون جنيه سنويا ، فضلا عما يؤدي اليه من خفض درجة توتر المواطنين لما يلاقونه من عذاب ومشقة في الانتقال من وإلى مقر اعمالهم ، مما سيعود بأثر طيب — دون شك — على العمل والانتاج .

كما يظهر ايضا ما يترتب على تعطيل حركة المرور بالطرق العامة من اثار ضارة ، اذا أمكن تقدير عدد الساعات الضائعة من راحة الركبات المختلفة في رحلاتهم اليومية ، بحيث يمكن القول ان الزمن الذي يستغرق لقطع مسافة معينة كثيرا ما يتضاعف في ساعات الذروة وهي وقت ذهاب العاملين لاعمالهم وعودتهم منها ، وهذا التعطيل والوقت الضائع يمتد الى الغالبية العظمى من الافراد سواء في ذلك مستعملي المركبات الخاصة او العامة .

ولذلك تهتم الدول في الوقت الحالي بدراسة الواجهة الاقتصادية لمشكلة المرور ودرجة تداخلها وتفاعلها مع مشكلات النقل ، والتي يظهر عاندها الاقتصادي في شقين : الاول مباشر ، يمكن تقديره وحسابه ، وهو السذي يتمثل في الوفر الزمني العائد على مستعملي الطرق والسيارات نتيجة لـ سرعة وسهولة الحركة والتنقل وتقليل الحوادث . والثاني : غير مباشر يتمثل في النمو الاقتصادي والاجتماعي والصحي للمجتمع بصفة عامة .

وعلى سبيل المثال وجد الباحثون البريطانيون في عام ١٩٦٥ ، انهم يخسرون في السنة الواحدة ما يعادل ١٠٠ مليون سيارة ساعة في التوقف عند تقاطع الشوارع ، كذلك درست بلدية سان فرانسيسكو بالولايات المتحدة الامريكية مشكلة المرور فيها فوجدت ان ازالة الاحياء ونقلها الى خارج المدن لتتمكن من اقامة طرق جديدة تناسب حركة المرور سيكلفها ١٨٠٠ مليون جنيه ، بدلا من ذلك قررت صرف ٢٧٠ مليون جنيتها فقط — اي نسبة ١٥٪ من تكاليف ازالة ونقل الـ احياء — على تحسين الخدمة بشركات النقل العام للركاب ، بحيث يقل اعتماد الناس على السيارات الخاصة ، وبذلك يقل عددها وعدد الكيلو مترات التي تقطعها يوميا مما يمكن من الحد من مشكلات سيرها بالطرق العامة .

وفي بحث ميداني اجري بدولة الكويت عام ١٩٧٦ بشارع الهلالي في الفترة من الساعة العاشرة الى الحادية عشرة صباحا ، ثبت ان العطل والوقت الضائع في الكيلو مترا الواحد يساوي ٢٠.٢٥ ثانية للسيارة الواحدة ، ولما كان عدد السيارات التي مرت بمكان البحث في الساعة المحددة ١٨٦٥ سيارة فقد بلغ العطل والوقت لجميع السيارات المسارة ٣٧٧٦٦١ ثانية (٢٠.٢٥ x ١٨٦٥) اي حوالي ١٠٥ ساعة لكل كيلو متر من الطريق .

وهكذا يظهر بوضوح ان امكانية الحركة والانتقال في سرعة ويسر ، تعد عاملا اساسيا للتقدم الاقتصادي لما لها تأثير عظيم الشأن في زيادة الانتاج ودفع عجلة الاقتصاد القومي نحو التقدم والنمو .

وبجانب ما سبق ، فأننا لا نغفل — بطبيعة الحال — الحالة النفسية والصحية لقائدي المركبات عند ازدياد ضغط المرور وتعثر تدفقه ، وما يترتب على ذلك من توتر في الاعصاب واندفاع نحو الخطأ المؤدي حتما الى الحوادث بما لها من اثار سيئة ونتائج متعددة سبق التعرض لها .

وامام هذا البطء المستمر والمتزايد لحركة المرور فقد اولتها جميع البلدان

اهتماما خاصا وافردت لها العديد من الدراسات والبحوث . فسعة الطرق ثابتة مستقرة ، بينما اعداد السيارات والمركبات التي تستخدمها في تزايد مطرد ، ومفاد ذلك استعجال المشكلة وتعقدها اكثر مستقبلا ، والحل هنا ولو انه واضح وبسيط في فكرته ، الا ان تنفيذه وطريق تحقيقه ليس دائما بالامر اليسير فهو ينحصر في زيادة طاقة شبكة الطرق على استيعاب وتصريف تيارات المرور المتدفقة اما بتوسيع الطرق القائمة فعلا وتحسين كفاءتها ان كان ثمة ما يحتاج الى ذلك ، واما بانشاء طرق جديدة وبديلة تمكن من تحقيق سيولة ويسر ودون ازعاج لقائدي السيارات .

وامام تعذر الوسيلة الاولى في غالبية الاحيان ، فان الاتجاه يكون دائما الى انشاء وشق المزيد من الطرق سواء في ذلك السطحية او السفلية « الانفاقي » او العلوية « المونوريل » ، وان كان يعوق هذه الوسيلة الثانية ما تكلفه من نفقات باهظة ، ورغم ذلك فقد اقدمت عليها العديد من الدول باعتبارها وسيلة حتمية لحل مشكلات المرور .

ثانيا : اثر تنظيم السيارات على مشكلات المرور

تعرضنا في دراستنا السابقة لاهم ما يترتب على تسيير السيارات في الوقت الحالي من مشكلات وعلينا الان تبيان اثر انتظار السيارات على هذه المشكلات ذلك الاثر الذي يمكن ايجازه في ان تنظيم انتظار السيارات بالطريقة المناسبة يؤدي الى عدم اعاقا المرور وتسهيل تدفقه وذلك يعنى ان تنظيم انتظار السيارات يساعد على حل مشكلة البطء في حركة المرور وهذا يؤثر بدوره في التقليل من حوادث المرور اذ ان جزءا من هذه الحوادث يرجع الى ارتباك وبطء حركة المرور .

لذلك يمكننا القول ان :

- تنظيم انتظار السيارات يساعد على تسهيل وسيولة حركة المرور .
- سيولة حركة المرور تساهم في تقليل حوادث المرور . وايضاح ذلك كالآتي :

١ — تنظيم انتظار السيارات يساعد على سيولة حركة المرور :

في المناطق التي لا يكون انتظار السيارات فيها منظما تنظيميا يكفل لكل من يرغب الانتظار ان يجد المكان المناسب لايكاف سيارته بسهولة مع الامان الكافي ، نلاحظ في هذه المناطق ارتباكاً في حركة المرور وبطء في تدفقها وعائقاً

امام سيولتها ، ذلك ان قائد السيارة الذي لا يجد مكانا لايقاف وانتظار سيارته
سيجد نفسه امام احد حلين :

الحل الاول : ان يحاول مرة ومرات لايجاد مكان لانتظار سيارته
بالذهاب والعودة حول المكان الذي يبيغيه .

الحل الثاني : ان يوقف سيارته بالمخالفة للقواعد المنظمة للانتظار ،
اما بايقافها صف ثان بمكان الانتظار واما بايقافها بمكان ممنوع فيه الانتظار
كليية .

فاذا اختار قائد السيارة الحل الاول بمحاولته ايجاد مكان لانتظار
سيارته ، فانه سيجوئ بالمنطقة جيئة وعودة شاعلا للطريق معطلا السيارات
التي خلفه معرقلا لحركة المرور ، ويظهر ذلك بصفة خاصة اذا ما لاحظنا ان
قائد السيارة في هذه الحالة يقود سيارته على سرعة قليلة حتى يتمكن من
رؤية المكان المنشود ، كما ان ذهنه غالبا ما يكون مشغولا بالتفكير في كيفية
ايجاد المكان الملائم للانتظار . ولا شك ان كل ذلك يزيد من خطورة المشكلة .

واذا ما نفذ صبر قائد السيارة واثّر ايقافها بمكان لا يجوز الوقوف فيه
فانه يكون بذلك قد زاد الامر تعقيدا اذ ان وقوف السيارة وانتظارها بهذه
الكيفية يؤدي الى اقتطاع جزء من الطريق المخصص لمرور السيارات وهذا
يؤدي الى اختناق حركة المرور والبطء في تدفقها . وترتب النتيجة سواء كان
الانتظار في مكان ممنوع فيه الانتظار بصفة مطلقة ام في مكان ينظم فيه الانتظار
بكيفية معينة لم تراع من قائد السيارة بان كان الانتظار في صف واحد ولكن
قائد السيارة توقف مكونا صفًا ثانيا ، او كان الانتظار يتم افقيا (بأن تكون
السيارة محاذية للرصيف والطريق) ولكن قائد السيارة اوقفها رأسيا أي
بعرض الطريق عموديا على الرصيف . ففي كل هذه الحالات يكون هناك
اقتطاع من عرض الطريق المخصص لمرور السيارات وليس لانتظارها .

وهذا بجانب ما يترتب على الانتظار غير المنظم من اعاقا لحركة المرور
وبطء تدفقه عند مغادرة قائد السيارة للمكان .

وهكذا يتضح لنا ان حسن تنظيم الانتظار يؤدي الى الاسراع في حركة
المرور ، وسوء تنظيمه يؤدي الى البطء في حركته واختناقه هذا مع مراعاة
ان حسن تنظيم انتظار السيارات نعني به اماكن ايجاد المكان المطلوب لايقاف
السيارة به وانتظارها بسهولة ، اي ضمان هذا المكان امّا سوء تنظيم
السيارات ، فهو عكس ذلك أي عدم وجود الامكن الكافية لانتظار السيارات .

٢ — سهولة حركة المرور تساهم في تقليل حوادث المرور :
هناك عدد من حوادث المرور يجد سببه المباشر في عدم تنظيم حركة المرور ، فاذا ما قضينا على السبب زالت النتيجة .

فالإبطاء في حركة المرور في منطقة معينة بسبب عدم تنظيم الانتظار وضيق المكان المخصص لمرور السيارات نتيجة اقتطاع جزء من الطريق للانتظار غير المنظم ، قد يؤدي الى وقوع حوادث المرور بسبب اندفاع قائدي السيارات في سرعات رهيبية بمجرد خروجهم من منطقة التزاحم لمحاولة تعويض ما ضاع من وقتهم في الاختناق . وهذه السرعة هي أهم العوامل المؤدية الى حوادث المرور . نضيف الى ذلك الحالة النفسية التي يكون عليها قائد السيارة وعدم تحككه في اعصابه في حالة تعطله في الطريق خاصة اذا كان مرتبطا بموعد او بعمل .

لذلك فقد قيل ان اهم ما يترتب على ازدحام المرور واكتظاظ الشوارع بالسيارات هو تزايد حوادث المرور ، والتأخير والارهاق النفسي والجسماني، وكلها تعبر عن الثمن الذي يدفعه كل منا ، ويدفعه المجتمع نتيجة لهذا الازدحام . وبينما لا يتزايد معدل حوادث المرور مع كثافة المرور بنفس السرعة التي يتزايد بها زمن التأخير الا اننا يجب ان نتوقع انه كلما زادت كثافة المرور وقصرت المسافة التي تفصل السيارات عن بعضها البعض على الطريق كلما زاد معدل حوادث المرور وهناك بعض الدلائل القوية على ان ذلك المعدل يتزايد فعلا مع كثافة المرور . ففي دراسة عملية على طريق ولاية كاليفورنيا السريعة التي ينفصل فيها اتجاهها المرور انفصالا تاما عن طريق مساحة كبيرة من الارض بينهما ، وجد ان الزيادة الحدية في عدد الحوادث التي تنتج عن زيادة معينة في حجم المرور تعادل مرة ونصف المعدل العادي لهذه الحوادث . وهذه العلاقة واضحة ايضا في دولة الكويت . فلقد ارتفع عدد السيارات الخاصة من ٤٥١٤٣ سيارة في نهاية عام ١٩٦٤ الى ١٦٤٨٩٥ سيارة في نهاية عام ١٩٧٤ وصاحب ذلك زيادة في عدد حوادث المرور من ٦٠٤٣ حادثة الى ١١٦٢٧ حادثة في خلال نفس الفترة (٢) .

الفصل الثاني مشكلة انتظار السيارات بالكويت

سنقوم في هذا الفصل بدراسة تحليلية واقعية لمشكلة انتظار السيارات بالكويت ، في محاولة لتصوير المشكلة وابعادها ومداها ومناطق

ظهورها وتفاقمها . تعقب ذلك بتحديد الاسباب المؤدية الى ظهور مشكلة الانتظار وايضاح العوامل التي ادت الى تفاقمها .
وستناول كل موضوع على حده : —

تصوير مشكلة الانتظار

تعني مشكلة انتظار السيارات ضرورة توفير المكان الملائم لانتظارها ، على ان يكون قريبا قدر الامكان من اماكن تواجد اصحابها او من مقاصدهم . ومشكلة الانتظار لا تظهر خطورتها وتتفاقم جسامتها الا في اماكن وسط المدينة والاماكن المائلة ذات الصفة التجارية حيث تتكدس المحال التجارية والشركات والمصالح الحكومية وبالتالي تكثر حركة الافراد والتنقل والانتقال باستعمال السيارات .

والذي يؤدي الى ظهور مشكلة الانتظار بمظهرها الخطير ، العديد من العوامل منها الاتي :

— ان منطقة وسط المدينة لها طبيعة خاصة فشوارعها ليست بالاتساع الكافي لاستيعاب كافة السيارات المنتظرة حيث انها عادة ذات طابع تخطيطي قديم .

— ان الفئات التي تعمل في هذه المناطق غالبا ما تقتني السيارات حتى تتمكن من مباشرة اعمالها وتضطر الى الانتظار بسياراتها مددا طويلة الامر الذي لا يتيح لبقية الافراد المكان المناسب للانتظار بسياراتهم .

— الاعداد الضخمة من الافراد الذين يفدون الى هذه المناطق بسياراتهم وما يترتب عليه من ازدياد عدد السيارات التي تقف الى هذه المناطق مع الجمهور من ذوي الحاجات .

ومن هنا ظهرت المشكلة حيث يضطر البعض للانتظار بسياراتهم في اماكن مخالفة لما تقتضي به قواعد المرور كما يضطر البعض الاخر الى ترك سياراتهم في اماكن بعيدة نسبيا مما يحملهم مشقة بالغة .

وفي الكويت بصفة خاصة ، تظهر بوضوح مشكلة انتظار السيارات ويعاني منها كل من مستخدمي السيارات ورجال المرور على السواء نظرا للاعداد المتزايدة في السيارات والركبات بمختلف انواعها بجانب ضيق وعجز الاماكن المخصصة للانتظار لخدمة هذه السيارات .

وعلى سبيل المثال في بحث ميداني اجري في عام ١٩٧٦ بشارع الهلالي احد شوارع منطقة وسط المدينة المزدحمة بالسيارات تبين ان هناك احتياجا ورغبة شديدة ومتزايدة الى وقوف السيارات وامكن الانتظار ، لوجود وزارات عديدة ومؤسسات مثل وزارة التربية والاعلام ، علاوة على الاسواق التجارية وكلها تحتاج الى مواقف انتظار العاملين الموظفين وكذلك مواقف انتظار للزوار والمراجعين والمشتريين القاصدين .

ومن واقع البحث الميداني لمعرفة الحالة العامة للانتظار وامكن الانتظار من الساعة الثامنة صباحاً حتى الساعة الواحدة ظهراً لاحد ايام العمل الاعتيادية كانت النتيجة كالآتي : —

— امكن الانتظار الرسمية بالساحات مزدحمة ، كما ان فرص الحصول على مكان الانتظار بالنسبة للزوار قليلة مما يضطر معه السائقين في الوقوف المخالف بالمرات وقد يقفل او يمنع حرية السيارات المنتظرة من التحرك عندما تريد ذلك .

— رغبة عامة عند عموم السائقين في الوقوف والانتظار بالقرب من مقصدهم مهما عانوا من صعاب او حتى بالوقوف المخالف على الرغم من وجود ساحة منطقة مخصصة لوقوف السيارات او اراضي فضاء على مقربة او على مسافة معقولة ومقبولة من هذا المقصد .

— انطلاقاً من هذه الرغبة أي من تصرفات السائقين وجدت فوضى للوقوف والانتظار المخالف على الرصيف الجانبي وفي دوار جامع الشملان ، ودوار الرشيدة (الاعلام) وكذلك عند تقاطع شارع فهد السالم .

— شهود اثناء فترة ، البحث الميداني وقوف السيارات وانتظارها على الطريق ذاته وجوار الارصفة الجانبية وعلى امتدادها وخصوصاً في المنطقة ما بين دوار وزارة الاعلام وتقاطع شارع فهد السالم ، الذي ادى الى صفر عرض الطريق المستقبل لحركة المرور فاصبح ٥٠ متراً بدلاً من ٩٠ متراً . وزاد من صعوبة الامر وتفاقم المشكلة الوقوف المخالف والانتظار في اكثر من مكان ولفترات قصيرة لسيارة ثانية بجوار وموازنة لتلك الواقفة بمحاذاة الرصيف الجانبي اي انتظار مزدوج وهذا يسبب مضاعفة الاحتكاك اذ انه يشغل خمسة امتار من عرض الطريق ويترك اربعة امتار فقط لحركة المرور .

— هذا ، وقد لوحظ وجود مساحات من الاراضي خالية وعلى مسافات

معقولة تصلح كموقف انتظار ممكن استغلالها بدلا من مخالفتهم لقواعد المرور
علما بأن الاتجاه مباشرة للوقوف بها فيه توفير كبير لوقت السائقين في البحث
عن مكان خال لوقوفهم .

مواجهة مشكلة الانتظار :

تظهر مشكلة الانتظار وتجسم في منطقة وسط المدينة التي تتميز بانها
المقصد وفيها تنتهي الرحلات حيث مراكز العمل والنشاطات التجارية
والاسواق وفيها تشتد الحاجة الى مواقف الانتظار والتحميل وتحتاج الى دقة
في تنظيم المرور وتصريفه والتحكم فيه . وشبكة الطرق في المدينة يؤثر فيها
تأثيرا بالغا تنظيم اماكن الانتظار وما تحتاجه من مساحات انتظار فان سطح
الطريق يجب ان يخصص للسيارات العابرة لا لوقوفها او الانتظار عليها .

وايمانا من الدولة باهمية وخطورة مشكلة الانتظار فقد اولتها اهمية
فائقة من حيث الدراسة والبحث للوصول الى انسب وسائل علاجها . فلقد
كان لمشكلة الانتظار نصيب كبير من دراسات الخطة الطبيعية القومية
والخطط الهيكلية للمناطق الحضرية والتي وفقا لها امكن التنبؤ للمدى القصير
(١٩٨٠ - ١٩٨٥) بمقدار ومكان الاحتياجات الى اماكن انتظار السيارات
من حيث عدد اماكن الانتظار ونوعيتها وامكن تواجدها وانسب الوسائل
لتوفيرها .

ونظرا لوجود هذه الدراسات كاملة مستوفاة بقسم دراسات المرور
بالبداية فلن نتعرض لها هنا الا لمجرد الاشارة اليها والى اهميتها وفائدة
الاعتماد عليها واتخاذها اساسا لمواجهة المشكلة .

ومما هو جدير بالذكر انه قد تبين انه لمواجهة الانتظار والتغلب عليه
يتعين توفير ٣١٥٠٠ مكان انتظار منها ١٢٠٠٠ مكان انتظار في منطقة السوق
والمناطق التجارية وعلى بعد مناسب للسير على الاقدام ، كذلك ٨٠٠٠ مكان
انتظار يحتاج اليها كمواقف انتظار لوقت قصير .

وعدد اماكن الانتظار الباقية ومقدارها ١١٥٠٠ مكان انتظار يخصص
كمواقف انتظار للوقت الطويل . وهو عدد كبير غير اقتصادي ويتطلب توفير
مساحات للانتظار بعيدة عن اماكن العمل لا يقطعها الفرد بسهولة عن طريق
السير على الاقدام ولكن بوسيلة مواصلات اخرى مثل السيارة الاجرة الهامة
والحساسية (٣) .

اثبتت الدراسات ايضا ان احتياجات الانتظار في العاصمة وحدها تبلغ ١٠٠ ألف موقف ، ولو تصورنا توزيعها افقيا لاحتجنا ما يقرب ثلث المساحة الحالية للعاصمة لذلك كان لا مفر عند دراسة الحلول والمقترحات الخاصة بمشكلة الانتظار من الاهتمام بانشاء مواقف متعددة الادوار نظرا لضخامة اعداد المواقف المطلوبة وعدم امكان تجهيزها افقيا .

لذلك ، فلم تقتصر مقترحات المخطط الهيكلي على تحديد اعداد وامكان انتظار السيارات السطحية ، اي التي تشغل سطح الارض فقط ، وانما واجهت ايضا امكان الانتظار متعددة الطوابق (ثلاثة ادوار) .

وقد قدم المخطط الهيكلي خطتين لمواجهة مشكلة الانتظار على المدى البعيد وهما الخطة الاولى والخطة الرابعة وفي كل من الخطتين تم دراسة وتحديد المساحات اللازمة للانتظار بطريقتين مختلفتين اصطلح على تسميتهما الطريقة « ١ » والطريقة « ب » وبالتالي ، يكون لدينا اربع خطط بديلة لانشاء مواقف انتظار السيارات .

تنفيذ الحاول الخاصة بمشكلة الانتظار :

وتنفيذا لاقتراحات المخطط الهيكلي واعمالا له ، فقد تمت الموافقة على انشاء عشرة مواقف انتظار السيارات بالمدينة على عدة طوابق انتهى منها اثنان فقط .

ولقد انشئت هذه المواقف طبقا للمخطط الهيكلي من حيث اختيار مواقعها وعدد امكان الانتظار في كل منها ، الا انه قد خصص ٢٥٪ من مساحة المواقف الكلية كمكاتب واسواق تجارية ، ولقد شكلت هذه الزيادة في المساحة المستقبلية تجاريا نواحي سلبية لم تكن من اهداف انشاء المواقف المخصصة اصلا لانتظار السيارات فقط ، لذلك فقد اثير التساؤل عن تأثير انشاء المكاتب والاسواق التجارية على جذب الزائرين وبالتالي على حركة المرور وعلى العدد الكلي المطلوب توفيره لمواقف السيارات لهذه المواقف الجديدة . ويجري في الوقت الحالي بناء مواقف اخرى على عدة طوابق جديدة بالعاصمة (٤) .

اسباب مشكلة الانتظار بالكويت

لعله قد وضع لنا من العرض السابق لمشكلة الانتظار بالكويت ان ظهور هذه المشكلة يرجع الى عدم التوافق بين اعداد السيارات رغبة الانتظار في بعض المناطق ، وبين الامكان المخصصة للانتظار بها .

أما عن أسباب عدم التوافق هذا فيرجع الى العديد من العوامل منها اما يتعلق بالازدياد المطرد والمستمر في اعداد السيارات بالكويت ومنها ما يتعلق بتركز المناطق التجارية ومناطق الاسواق في اماكن متلاصقة ومنها ما يرجع الى الاعتماد الاساسي على السيارات الخاصة في حركة التنقل دون غيرها من وسائل النقل العام والجماعي .

من هذه العوامل ايضا قلة الاماكن المخصصة لانتظار السيارات من ناحية ، وعدم تنظيم بعضها من ناحية أخرى ، وذلك بجانب بعض العوامل الخاصة بنقص الوعي المروري لدى كثير من قائدي السيارات . وعدم مراعاة الحزم ، في بعض الاحوال ، في تنفيذ قواعد تنظيم الانتظار .
ومما سبق يتضح لنا أن من أهم أسباب مشكلة الانتظار بالكويت الاتي : —

١ — الازدياد المستمر في اعداد ونسب السيارات :

تدل الدراسات الاحصائية ان نسبة تملك السيارات في الكويت من أعلى النسب في العالم . فقد شهدت الكويت نموا متزايدا في اعداد السيارات على اختلاف انواعها — وبصفة خاصة السيارات الخصوصية .

وقد اثبتت هذه الدراسات ان عدد مجموع السيارات قد تضاعف عشر مرات تقريبا خلال فترة ١٤ عاما فقط من ٣٣ الف سيارة عام ١٩٦٠ الى اكثر من ٢٢٠ الف سيارة في عام ١٩٧٤ . بل لقد وصل هذا الرقم اكثر من ٣٣٣ الف سيارة عام ١٩٧٦ .

كذلك تبين ان نسبة السيارات الخاصة الى اجمالي المركبات في تزايد مستمر ، ولا شك ان ذلك يعني تعقيد اكبر بالنسبة لمشكلة الانتظار ، اذ ان السيارات الخاصة هي الاكثر الحاحا على الانتظار .

ولا شك ان هذه الزيادة المضطردة والهائلة في اعداد السيارات ستزيد من مشكلة الانتظار صعوبة وتعقيدا طالما لم يصاحبها زيادة مقابلة في الاماكن المخصصة لانتظارها .

٢ — شدة الاقبال على مناطق وسط المدينة : —

من العوامل التي تساعد على صعوبة مشكلة الانتظار وازدياد جسامتها — الى جانب الازدياد المستمر في اعداد ونسب السيارات — شدة الاقبال على مناطق وسط المدينة التي تتميز بأنها المقصد لاعداد غفيرة من

الجمهور العامل والمتسوق ، ففيها نهاية العدد الاعظم من رحلاتهم حيث تتمركز
لأنشطة التجارية والاقتصادية والبنوك ومراكز العمل بجانب الوزارات
«المصالح الحكومية ولا شك ان كل ذلك يؤدي الى زيادة الاقبال على هذه
المناطق دون غيرها .

فالملاحظ ان الوزارات تختلف تتمركز في نفس مناطق الاسواق التجارية،
وفيها ايضا توجد مخفف او مع النشاطات من اقتصادية واجتماعية وتجارية ،
وكل ذلك يؤدي الى تركيز الاقبال الى بعض المناطق دون غيرها ، هي التي
تكون منطقة السوق او منطقة وسط المدينة ، فاذا ما اضفنا الى ذلك ما عليه
هذه المناطق من تخطيط فدم يتصف بقلة اماكن الانتظار وضيق في الشوارع
وازدحام في المنشآت امكننا بسهولة تصور قصور اماكن الانتظار وعجزها عن
استيعاب الاعداد الكبيرة من السيارات التي تقصدها :

٣ - عدم كفاية اماكن الانتظار : -

يكمن السبب الاساسي بالنسبة لمشكلة انتظار السيارات بالكويت في قلة
الاماكن المخصصة للانتظار وبالنسبة لاعداد السيارات ، بالإضافة الى فقدان
بعض هذه الاماكن الى التنظيم الذي يحقق لها فعالية اكبر .

فقد لوحظ انه يوجد بوسط المدينة بعض مناطق تصلح لانتظار السيارات،
وتقف بها السيارات فعلا ، ولكن لكونها بعيدة عن اعين رجال المرور ولم
يصلوا اليها لتنظيم الانتظار فيها ومراقبتها نجد ان وقوف وانتظار السيارات
يمثل هذه الاماكن غير منظم ويتم بطريقة عشوائية ، حيث تأتي السيارات
وتنتظر في بداية هذه المناطق وتحجب عمقها ويتوالى قدوم السيارات تسد
جميع المنافذ التي توصل الى داخل هذه الاماكن ولا تستطيع السيارات من
الوصول الى العمق الخالي . وبهذه النتيجة يتعذر انتظار السيارات رغم
وجود اماكن خالية بالفعل والسبب في ذلك عدم تنظيم هذه الاماكن وانعدام
الوعي المروري لدى قائدي السيارات الذين يؤثرون التوقف في اقرب الاماكن
رغم ما قد يترتب على ذلك من حرمان لفئة كبيرة من الانتفاع بالمكان .

الفصل الثالث

طرق علاج مشكلة الانتظار بالكويت

على ضوء تعرضنا لمشكلة انتظار السيارات بمدينة الكويت في الفصل
السابق وبعد ان توصلنا الى الاسباب الحقيقية لهذه المشكلة ، نقوم الان بعرض
الطرق والحلول التي يمكن بها حل وتنظيم مشكلة الانتظار .

يمكن ايجاز هذه الطرق والحلول في اجرائين اساسين تتبعهما بعض الاجراءات التكميلية وذلك على الوجه الاتي :

— الاجراء الاول : العمل على تقليل ضغط حركة السيارات الخاصة . وهي اكثر السيارات الحاحا على الانتظار — على المناطق التي تظهر فيها مشكلة انتظار السيارات ، وذلك عن طريق :

- الحد من التوسع في اقتناء السيارات الخاصة .
- تشجيع تملك السيارات الصغيرة على حساب السيارات الكبيرة .
- تشجيع الاعتماد على وسائل النقل العام .
- تشجيع انشاء المراكز التجارية ومراكز العمل خارج المدينة .

الاجراء الثاني : العمل على زيادة اماكن وقوف الانتظار مع تنظيمها لرفع فعاليتها ، وذلك عن طريق :

- التوسع في مناطق الانتظار الارضية ومتعددة الادوار .
- تنظيم مواقف الانتظار الموجودة حاليا .
- تنظيم مواقف انتظار السيارات الاجرة .

الاجراءات التكميلية : ونقصد بها تلك الطرق والوسائل التي تساعد وتعزز الاجراءين السابقين وتزيد من فعاليتها ، ونذكر منها :—
— نشر الوعي المروري مع التركيز على ذلك الذي يتعلق بتنظيم الانتظار .
— الجزم في تنفيذ قواعد تنظيم الانتظار .
وفيما يلي نتعرض لكل اجراء من هذه الاجراءات على حدة :

١ — الحد من التوسع في اقتناء السيارات الخاصة

ظهر لنا من دراستنا المتقدمة أن مشكلة انتظار السيارات ترجع الى الزيادة الضخمة في اعداد السيارات الخاصة ، بطريقة لا تتلاءم مع اماكن الانتظار المتاحة ، ولا شك أن هذه المشكلة ستزداد وتتفاقم جسامتها امام النمو المتزايد في تملك واقتناء السيارات الخاصة ، ونشير بهذا الصدد الى انه قد ثبت لدى دراسات خبراء مجلس الوحدة الاقتصادية التي تناولتها مناقشات اول ندوة لبحث امكانيات الدول العربية في انتاج سيارات الركوب . . .
ثبت من هذه الدراسات ان الكويتي هو اكثر العرب اقتناء للسيارات .

فالعديد من العائلات الكويتية تملك اكثر من سيارة ، قد تصل لى بعض الاسر الى اربع او خمس سيارات ، بل ان هناك من الاسر يملك فيها كل فرد سيارة وربما اكثر .

ومن العوامل التي تساعد وتشجع على التوسع في اقتناء السيارات الخاصة بالإضافة الى انخفاض اسعار بنزين السيارات انه حتى صدور قانون المرور الجديد رقم ٦٧ لسنة ١٩٧٦ لم تكن هناك أية رسوم تفرض على تسيير السيارات . ومع صدور القانون الجديد فرض رسماً للتسيير ولكنه رسم زهيد لا يؤثر في ظاهرة الاقبال على اقتناء السيارات .

اذلك كان لزاما وضع سياسة تؤدي الى الحد من التوسع في اقتناء السيارات الخاصة مستقبلا عن طريق بعض الاجراءات التي يأتي في مقدمتها :

١ - زيادة الرسم المفروض على الترخيص للسيارات الخاصة بالسير في الكويت .

٢ - مضاعفة رسم التسيير المفروض على السيارات بالنسبة للسيارة الثانية وما بعدها .

ويكون ذلك عن طريق التدرج في هذا الرسم ورفع قيمته بتعدد السيارات التي تملكها الاسرة الواحدة .

٢ - تشجيع اقتناء السيارات الصغيرة

من الظواهر الشائعة والواضحة في الكويت كثرة استعمال السيارات كبيرة الحجم ، ومن الوجهة المرورية البحتة فان هذه السيارات لا تساهم في حل مشكلات المرور ، وانما تزيدها تعقيدا . فالسيارة الكبيرة تحتاج لمساحات اكبر سواء للسير او الانتظار .

لذلك فان السيارات الصغيرة الحجم تقدم خدمة جائلة وتساهم بدرجة واضحة في تخفيف حدة مشاكل المرور وبصفة خاصة مشكلة الانتظار . اذ ان نفس المكان الذي يتسع لعدد معين بالنسبة للسيارات الكبيرة ، فانه يتسع لعدد اكبر بالنسبة للسيارات صغيرة الحجم .

ومن هذا المنطلق نرى ان تشجيع اقتناء السيارات الصغيرة الحجم على حساب السيارات الكبيرة الحجم يساعد ويساهم في حل مشكلة الانتظار . وتشجيع اقتناء السيارات الصغيرة يتأتى بالعديد من الطرق يأتي في مقدمتها اعفاؤها من رسوم التسيير التي تفرض عليها في نفس الوقت الذي ترفع فيه هذه الرسوم بالنسبة للسيارات كبيرة الحجم .

٣ - تشجيع الاعتماد على وسائل النقل العام

لم تنزل خدمات المواصلات العامة على حالها منذ انشائها عام ١٩٦٥ ولم تتطور لتواكب احتياجات ورغبات الاهالي والعاملين فهي اقل مما يجب لمطالبهم الاساسية كما انها لا تتناسب مع التطور الاقتصادي والعمراني الحاليين لدولة الكويت ثم ان ازمة المواصلات يتوقع لها ان تتفاقم خلال الفترة المقبلة مع وصول اعداد جديدة من الوافدين والايدي العاملة التي تحتاجها البلاد في تنفيذ مشروعاتها العمرانية وخاصة وان هذه الايدي العاملة الوافدة هي التي تعتمد على المواصلات العامة حيث ان امكانياتها لا تتيح لها شراء سيارات خاصة وبالأذات في الفترة الاولى لقدمها بالكويت .

ولما كانت المواصلات الجماعية من الوسائل الفعالة لتخفيف ازدحام السيارات فان هذا يتطلب من الدولة والمؤسسات تطوير وانشاء المواصلات العامة والجماعية المغرية لجذب الركاب ثم اغراء جميع السائقين على ترك سياراتهم الخاصة بالمنزل او اماكن الانتظار الكبيرة على حدود المدينة او في مواقع خاصة محددة من قبل الجهات المختصة واستبدالها بالمواصلات العامة السريعة. ويستلزم هذا ايضا من جميع المواطنين ان ترحب وتشجع المواصلات الجماعية سواء في رحلات العمل او في غيرها .

من هذا يتضح ان اصلاح المواصلات العامة حتى تصير فعالة مشجعة للمواصلات الجماعية يشكل احد العوامل الرئيسية التي تساهم في تخفيف حدة الانتظار بالعاصمة لما يترتب على ذلك من تقليل لعدد السيارات المتوجهة الى قلب المدينة .

واصلاح المواصلات العامة لا يأتي بزيادة عدد الباصات والسائقين فقط ولكن بالاصلاح الفعلي في تسيير الباصات طبقا لكثافة المستخدمين لها وتوزيع خطوط على المناطق طبقا للاحتياجات اليها . مع توزيع محطات الانطلاق والتجمع حيث لا يؤدي تكديس وتركيز الحركة من نقطة واحدة الى عرقلتها وعرقله المرور في المنطقة كلها (٥) .

هذا وقد جاء بدراسات الخطة الطبيعية القومية والمخطط الهيكلي للمناطق الحضرية (سابق الاشارة اليها) ص ١٥٧ فقرة ٣١٢ وكان واضحا من نتائج اختبارات حركة المرور ان تسهيلات النقل العام ستكون ضرورية حيث انه قد اصبح واضحا من مقدار رغبات التنقل كما دلت عليها التجارب والاختبارات ان نظاما للنقل العام يجب الاعتماد عليه ليلعب دورا مهما في تنقل السكان وقد

يكون ذلك على عدة أشكال . وقد تدعو الحاجة الى ثلاثة انواع خدمات من الباصات : الباصات الصغيرة (الميني باص) للتنقل داخل منطقة المدينة ، والباصات الاعتيادية للرحلات المحلية ، والباصات السريعة الكبيرة التي تستخدم للطرق الطويلة . . الا اننا نعلم بأنه حتى اذا توفرت طرق خاصة منفصلة للباصات ، فان أي نظام للباصات يعاني من نقص ذاتي هو عجزه عن العمل بأوقات سفر او سرعات تمثل اوقات سرعات السيارات الخاصة . وقد يفضل معظم الناس ، اذا ما خاب املمهم في سيطرة السيارة وايداعها موقفا في منطقة مكتظة بحركة المرور في ركوب باص ابطأ سرعة بديلا لكن ذلك شريطة ان يسمح لهم البديل باكمال دورة السفر بنفس السرعة التي تسير بها السيارة . وهناك دليل ، حتى في المجتمعات الامريكية التي تمتاز بنسبة عالية من امتلاك الافراد للسيارات على ان حوالي ٦٠٪ من الاشخاص الذين يقومون برحلات يومية الى اماكن اعمالهم يفضلون استخدام وسائل النقل السريع اذا كانت متوفرة لديهم وهكذا استنتجنا ان من الواجب القيام بدراسات لنظام نقل قوامه خط حديدي ثابت باعتبار ان ذلك جزءا من تسهيلات النقل العام من اجل توفيرها في الكويت في المدى البعيد « (٥) .

٤ - تشجيع انشاء المراكز التجارية ومراكز العمل خارج المدينة

مدينة الكويت داخل السور هي العاصمة وفيها تتمركز جميع الوزارات والهيئات والمؤسسات الحكومية وشبه الحكومية بجانب البنوك والمصالح الحيوية الهامة والاسواق في المراكز التجارية . والملاحظ ان معظم هذه المصالح يقع في المراكز التجارية بقلب المدينة في المنطقة الواقعة ما بين قصر السيف على شارع الخليج العربي شمالا وشارع فهد السالم وامتداده شارع احمد الجابر شرقا وكذلك بعض المناطق في شارع السور جنوبا ، ولا جدال ان تمركز الاعمال والمؤسسات والمراكز التجارية والمهنية وسط العاصمة يترتب عليه كثرة عدد السيارات المتصاعدة المنطقة ، الامر الذي يؤدي الى ظهور مشكلة انتظار السيارات وتفاقمها .

ولعلاج ذلك يتعين النظر في بعض الاجراءات التي تحد من زيادة تدفق السيارات الى وسط المدينة وذلك عن طريق :-

١ - تشجيع انشاء المراكز التجارية خارج المدينة تنفيذا لما جاء باقتراحات المخطط الهيكلي بتوزيع المصالح والهيئات الحكومية خارج العاصمة بدلا من تمركزها في وسطها .

٢ - تشجيع انشاء مراكز العمل خارج المدينة ، سواء بالنسبة للعمال الحكومي او العمل الخاص .

اذ بالاجراءين السابقين نكون قد وفرنا للافراد تسهيل حركة تنقلهم الى اعمالهم وبالتالي تقليل اعداد السيارات داخل العاصمة وتحقيقا لنفس الفكرة نوصي الجهات المختصة كوزارة الاسكان والتربية وجميع المصالح الحكومية بتوفير مساكن العاملين بالقرب من مناطق عملهم وذلك عن طريق القيام بعملية تنسيق بين مناطق الإسكن واماكن العمل ، فيتم اسكان العاملين بمنطقة معينة بنفس منطقة عملهم او بالقرب منها طالما وجدت بها مناطق اسكان .

٥ - التوسع في مناطق الانتظار

بجانب الاجراءات السابقة توجد اجراءات ووسائل اخرى تساعد وتساهم في حل مشكلة الانتظار ، وهي تدور حول التوسع في مناطق الانتظار بأنشاء العديد من المواقف سواء كانت مواقف ارضية او سطحية او كانت مواقف على شكل بنايات متعددة الطوابق ، مع التركيز على هذه الاخيرة نظرا لقدرتها المرتفعة على استيعاب عدد اكبر من السيارات .

وتحقيقا لنفس الفكرة ، وهي العمل على التوسع في الاماكن المخصصة لانتظار السيارات ، نوصي الاجهزة المختصة - بلدية الكويت - ببحث مدى امكانية الزام مالكي الاراضي الخالية حاليا والموجودة بمناطق الازدحام حيث تظهر مشكلة الانتظار بتخصيص الدور الارضي لما يزعمون اقامته من بنايات بهذه الاراضي كجراجات لايواء السيارات مساهمة في تخفيف ازمة الانتظار ، خاصة وان الكثير من هذه الاراضي تستعمل واقعيا كاماكن للانتظار ، فاذا تم بناؤها دون تخصيص جزء منها للانتظار لاشتدت الازمة اكثر .

٦ - تنظيم مواقف سيارات الاجرة

من الامور التي تساعد في حل مشكلة انتظار السيارات بالعاصمة ، العمل على انشاء اماكن خاصة لانتظار سيارات الاجرة تعد على نسق مواقف الباصات بالمحطات النهائية وتحتاج لها مواقع مناسبة في المناطق السكنية الاخرى البعيدة عن وسائل المواصلات وبعض الاماكن المحددة جيدا وبعد دراسة متعمقة في وسط العاصمة ، على ان تجهز بتلفونات حتى يمكن طلبها بسهولة ، وهذا يوفر الراحد لراكب والسائقين ويكف عناء السائقين في التجول بالشوارع بحثا عن الركاب ، كما يتيح الفرصة لاصحاب السيارات الخاصة بالانتظار في الاماكن التي كانت تشغلها سيارات الاجرة .

٧ - تنظيم مواقف الانتظار

نقصد بتنظيم الانتظار في هذا الصدد ، بحث افضل السبل التي يمكن

بها — مع ثبات مساحة الاماكن المخصصة للانتظار — الوصول الى تنظيم اكثر فعالية لانتظار السيارات يؤدي الى استيعاب اكبر عدد ممكن مع المحافظة على سيولة المرور وسرعة تدفقه .

ويوجد في هذا الصدد العديد من الوسائل يأتي في مقدمتها نظام الانتظار مقابل اجر معين ، او نظام عدادات الانتظار الذي يحقق قدرا كبيرا نحو القضاء على شغل السيارات لاماكن الانتظار بوسط العاصمة وغيرها من الاماكن التي تتفاقم فيها مشكلة الانتظار وبصفة خاصة المناطق التجارية حيث تشغل سيارات اصحاب المحلات التجارية والعاملين بها اماكن الانتظار . واتباع هذه الوسيلة يمكن توفير هذه الاماكن للمتريدين من ذوي الحاجات لفترات قصيرة ، وذلك بتوزيع الوقت الذي كانت تشغله سيارة واحدة في انتظارها الطويل الى عدة فترات قصيرة تنتفع به عدة سيارات ، وبذلك يزداد عدد المنتفعين باماكن الانتظار رغم ثبات المساحة على حجبها دون تغيير فيها .

ونظام الانتظار هذا ، الذي لا تغفل اهميته ، لم يبدأ بعد تنفيذه بالكويت رغم ان قانون المرور الجديد رقم ٦٧ لسنة ١٩٧٦ اجاز في مادته السابعة والعشرين لوزير الداخلية ان يحدد اماكن لا يجز الووقوف فيها الا لمدة محدودة ومقابل رسم يحدده ، ويصدر قرار بتنظيم الوقوف في هذه الاماكن وبيان طريقة تحصيل الرسم .

ويقوم هذا النظام على فكرة تقييد مدة الانتظار — نتيجة ما يفرض من رسم مقابل — مع تنظيم الرقابة ، في اماكن معينة تكثر فيها السيارات ، الامر الذي يحد من استئثار بضعة سيارات قليلة لاماكن الانتظار ووقوفها لفترات طويلة وحرمان سائر السيارات من التوقف او الانتظار . وقد يكون منها ما لا يحتاج الا لبضعة دقائق لقضاء حاجة سريعة يليها البعض الاخر لفترات قصيرة .. وهكذا فنظام الانتظار باجر يؤدي الى تمكين الاستفادة من الانتظار لأكبر عدد ممكن من السيارات لفترات قصيرة .

ولنظام الانتظار مقابل اجر محدد العديد من المزايا ، يأتي في مقدمتها
الاتي : —

١ — انه سهل التطبيق من التنفيذ ، فالتعريف التي ستحدد مقابل الانتظار يمكن ان تختلف وفقا لقرب او بعد مكان الانتظار من وسط المدينة واماكن الضغط والازدحام وبصفة عامة المناطق التجارية حيث يظهر ازدياد اعداد السيارات وعدم كفاية اماكن الانتظار المتاحة .

٢ — من شأن هذا النظام ان يعود قائدي ومستعملي السيارات على تغيير نظرتهم الى الطرق العامة وعدم اعتبارها كجراج مجاني لسياراتهم غير خاضع لاية قيود ، وانما هي اماكن عامة لخدمة جميع مالكي السيارات ويخضع لقواعد وقيود محددة .

لنفس السبب ايضا يشترك هذا النظام ، بطريقة غير مباشرة ، في تنظيم الانتظار وتحسين خدمته .

٣ — يمكن عن طريق المبالغ التي تحصل مقابل الانتظار المساهمة في حل مشكلات المرور بصفة عامة ، خاصة تلك المشكلات التي يعتمد حلها على الموارد المالية اكثر من غيرها .

٤ — يمكن هذا النظام من استيعاب اكبر عدد ممكن من السيارات وتمكينها من الانتظار لفترات معقولة او قصيرة ، ويكفي ان نوضح ان السيارة الواحدة التي كانت تنتظر مدة ثماني ساعات يمكن ان ينتظر بدلا منها ثماني سيارات لمدة ساعة لكل سيارة اوست عشرة سيارة لمدة نصف ساعة لكل سيارة وهكذا يمكن ان يتضاعف عدد السيارات الذي يفيد من الانتظار ويزداد بصورة واضحة وفقا لهذا النظام .

٨ — الوعي المروري

مما لا شك فيه ان هناك نسبة كبيرة من قائدي المركبات تعوزهم الدراية بالاساليب الصحيحة لاستخدام الطرق وبقوانين المرور ونظمه وقواعده . والكثير ممن لديهم المام بقواعد المرور يرون فيها قيودا على حرياتهم وبصفة عامة فان هناك اعدادا كثيرة من السائقين لا يقومون باستخدام المركبات والطرق الاستخدام السليم الامن ، ويرجع ذلك بصفة خاصة الى عدم توافر الوعي المروري لديهم ذلك الوعي الذي يعد المؤشر الاول في السلوك الشخصي للمواطنين عند استعمالهم للطرق ويعتبر السبب المباشر في جنوح الكثيرين منهم لمخالفة القواعد المرورية بمختلف صورها وفي مقدمتها عدم احترام قواعد تنظيم الانتظار والوقوف او الانتظار بالمخالفة .

ولذلك كان نشر الوعي المروري لدى قائدي المركبات امرا ضروريا وعليه يتوقف الى حد كبير تنظيم حركة المرور والاسهام في حل مشكلاته فلا يكفي ان نحدد القواعد والاداب التي يجب مراعاتها عند استخدام الطريق ولا يكفي توقيع العقوبات على الخارجين على هذه القواعد اذ ان الاستجابة لقواعد واداب المرور يجب ان ينبع من مستعملي الطرق انفسهم وهذا لا يتأتى الا اذا كان لديهم الوعي الكافي بالمشكلة ومظاهرها ووسائل حلها ومدى جدوى هذه الوسائل ونشر الوعي المروري لا يقتصر على مجرد تذكير السائقين بالقواعد

والاداب التي يجب مراعاتها عند سلوك الطريق بل يجب ان يكون هدفهم هو النفاذ الى عقولهم كي يلمسوا عن قرب المشكلة بمظاهرها المختلفة ويقفوا على الجهود التي تبذل لحلها ويشاركوا في ابداء الراي والمقترحات التي تسهم في حلها لكي يلموا بحقيقة دورهم في حل المشكلة واهمية هذا الدور وخطورة عدم القيام به .

ونشر الوعي المروري لا يقتصر على جهة ما دون غيرها ، فهو يقع على عائق الآباء بالنسبة للابناء ، والمدرسة والمعهد بالنسبة للتلاميذ ويقع على عاتق المسؤولين في المصانع والشركات بالنسبة للعاملين بها ، هذا علاوة على ما يمكن ان تسهم به وسائل الاعلام المختلفة كالاذاعة والتلفزيون والصحف والمجلات في نشر الوعي المروري .
ونوضح فيما يلي بعض المجالات التي يمكن ان تستغل لنشر الوعي المروري :

١ — بالنسبة للتلاميذ المدارس والمعاهد :

يمكن ان تدرس مادة التوعية المرورية كمادة دراسية لهؤلاء التلاميذ نظريا وعمليا ، وتكون الدراسة النظرية عن طريق شرح قواعد واداب المرور التي يجب مراعاتها من مستعملي السيارات ومن ضمنها القواعد الخاصة بتنظيم انتظار السيارات ، ويستعان في ذلك بالافلام السينمائية وبوسائل الايضاح المختلفة .

٢ — مدارس تعليم قيادة السيارات :

يمكن ان تساهم مدارس ومكاتب تعليم قيادة السيارات مساهمة فعالة في نشر الوعي المروري وذلك عند التحاق راغبي الحصول على رخص قيادة السيارات بها اذ ان من واجب هذه المدارس والمكاتب تعليم المتقدمين بقواعد واداب المرور وما يجب عليهم اتباعه عند استخدام الطرق العامة والانتظار بالسيارات .

٣ — الاجهزة الشعبية :

يمكن لهذه الاجهزة بما لها من شعبية خاصة ان تقوم بدور هام في نشر الوعي المروري ولها ان تستعين في المادة المرورية بالمختصين في ذلك .

٩ - تنفيذ قواعد تنظيم الانتظار

ان النفس البشرية تنطوي على غريزتي الخير والشر ، تصارع كل منها الاخرى بغية الظهور الى حيز الوجود ، واذا كانت الجهات المسؤولة تعمل على نشر الوعي المروري بين مستعمل الطريق بقصد تغليب غريزة الخير فانها تعتمد على الاقتناع الفعلي ولكن بعض النفوس لا يكفيها مجرد الاقتناع وانما تحتاج الى قوة اخرى تعمل على كبت غريزة الشر فيها والا فالعقاب هو مصير صاحبها .

لهذا فان صياغة القوانين واللوائح وتحديد العقوبات التي تتلاءم مع طبيعة النفس البشرية وظروف البيئة التي تطبق فيها يجب ان تولى عناية خاصة حتى تكفل لقواعد واداب المرور احترامها وتمنع كل من تسول له نفسه من مخالفة ما أرتضته الجماعة من قواعد ونظم .

لهذا تعين ان يتصف تنفيذ رجال المرور لقواعد المنظمة لانتظار السيارات بالحزم والجدية حتى يمكن تحقيق الرقابة الفعالة واخذ المخالفين بحكم القانون منعا من تكرار المخالفة وتحذير الغير بأن اعين الرقابة ساهرة على تنفيذ القانون وانها لا تتوانى في اداء واجبها بكل دقة وعناية .

الهوامش :

- (١) - دكتور ابراهيم الدسوقي . المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات . القاهرة ، ١٩٧٥ .
- (٢) - انظر : د. زينهم كابس . الحل الاقتصادي لمشكلة المرور في الكويت . مجموعة محاضرات القيت للدارسين بمعهد تدريب الضباط بكلية الشرطة ، دورة المرور التخصصية ، ١٩٧٧ .
- (٣) - من دراسات قسم دراسات المرور ببلدية الكويت .
- (٤) - تقرير قسم دراسات المرور ببلدية الكويت .
- (٥) - انظر : مقال المهندس موسى الصراف . نشر بجريدة السياسة في ٢٠-١-١٩٧٧ .

المراجع :

- ١ - دكتور ابراهيم الدسوقي . المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات . دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٧٥ .

- ٢ — احمد قرين . **الوجه الاقتصادي لمشكلة المرور** . سلسلة ابحاث الدارسين بمعهد الدراسات العليا لضباط الشرطة ، القاهرة .
- ٣ — تقارير وابحاث تسم دراسات المرور ببلدية الكويت . غير منشورة
- ٤ — دكتور زينهم كابس . **الحل الاقتصادي لمشكلة المرور في الكويت** . مجموعة محاضرات أقيمت بمعهد تدريب الضباط بكلية الشرطة بالكويت ، عام ١٩٧٧ .
- ٥ — كولن بوكائن وشركاه . **دراسات للخطة الطبيعية القومية لدولة الكويت والمخطط الهيكلي للمناطق الحضرية** . مجلس التخطيط ، ١٩٧٠ .
- ٦ — محمود السباعي . **تخطيط وإدارة عمليات الشرطة** . القاهرة مكتبة ١٩٦٨ . ومطبعة المشهد الحسيني .
- ٧ — موسى الصراف . **مقال بجريدة السياسة الكويتية** . ٢٠—١—١٩٧٧ .
- ٨ — ويلسون (أ . و) . **إدارة الشرطة** . طبعة ١٩٦٣ ، دار نشر ماجروهيل نيويورك .
- ٩ — ويلسون (أ . و) . **التخطيط في مجال الشرطة** . ترجمة لواء شفيق عصمت ، الطبعة الاولى القاهرة ، يونيو ١٩٦٨ . سلسلة مطبوعات معهد الدراسات العليا لضباط الشرطة بالقاهرة .

—١٠—
Baker J. Stannard. **TRAFFIC ACCIDENT INVESTIGATORS MANUAL FOR POLICE**. U.S.A. North W. University, 1963.

—١١—
Ladd Walter. **ORGANIZING FOR TRAFFIC SAFTY IN YOUR COMMUNITY**. U.S.A.
Springfield, Illinois, Pub. Charles Thomas, 1959.

