

نظام المرور الجديد وتطلعات في أن يواكب التطور الاقتصادي والاجتماعي

المكونات الأساسية المتمثلة في السائق والطريق والسيارة ويهدف إلى تحسين السلوك الإنساني للسائقين والمشاة، تطوير النظم المرورية، والاهتمام بسلامة المركبة، وأخيراً الاهتمام بتطوير الخدمات الطبية والإسعافية.

المحور الثاني: يتعلق بالتطور الاجتماعي والاقتصادي وتزايد حاجة المواطن والمقيم إلى الانتقال بين مدن المملكة، لكن الإحصائيات تشير إلى أن المملكة تعد في مقدمة دول العالم في الاستنزاف البشري والمادي نتيجة حوادث السيارات،

إحصائيات منظمة الصحة العالمية أشارت إلى عدد ١٤ ألف قتيل يومياً ضحايا الحوادث المرورية في العالم خلال عام ٢٠٠٥م، هذا غير حالات الإصابة بأنواعها المختلفة، أما إحصائيات المرور السعودية لعام ١٤٢٦هـ فسجلت ١٦ حالة وفاة يومياً، وأن الوفيات ارتفعت في المنطقة الشرقية وحدها من ٥٨١ حالة عام ١٤٢١هـ إلى ٨٥٣ حالة وفاة في عام ١٤٢٦هـ بنسبة ارتفاع بلغت ٤٦,٨٪، وبلغ إجمالي إنفاق المملكة من النقد الأجنبي على واردات السيارات خلال الفترة من ١٩٩٢م وحتى ٢٠٠٢م ما قيمته ١٤٦ مليار ريال سنوياً بالإضافة إلى خسائر ناتجة عن الحوادث تقدر بـ ٢١ مليار ريال خلال نفس الفترة.

المحور الثالث: يتعلق بالمصادر والمرجعيات التي أسس عليها نظام المرور الجديد بحيث تكون علمية منطوية مع الوضع في الاعتبار جميع التطورات الإقليمية والدولية، واعتمد هذا النظام على الأنظمة المرورية الخليجية والعربية والدولية بما فيها اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٩م وفيينا لعام ١٩٦٨م.

المحور الرابع: يتعلق بالأمال والتطلعات لأن يكون هذا النظام نظاماً متكاملًا من حيث المحتوى والمضمون على أن يصاحبه بعض الخطوات مثل إقرار الاستراتيجية الوطنية للنقل البري داخل المدن وخارجها، إعادة الدراسة والتقييم للكم الهائل من استيراد السيارات الجديدة والقديمة بما يتلاءم مع حاجة المواطن والقدرة الاستيعابية للطرق وهو ما ينسجم مع القرارات والتوصيات الصادرة من وزراء الداخلية العرب والتي تدعو إلى دراسة الحد من اقتناء السيارات وضرورة إجراء دراسات جادة في هذا المجال، ويحتاج النظام كذلك إلى آليات تطبيق مثل آلية جمع النقاط للمخالفات المرورية وإنشاء المحاكم المرورية المتخصصة، كذلك ينتظر من المجلس الأعلى للمرور الشيء الكثير لتفعيل هذا النظام.



د. عبد الجليل السيف

أدى التطور الاجتماعي والاقتصادي في المملكة والحاجة إلى الانتقال من مكان إلى آخر إلى ارتفاع أعداد السيارات وبالتالي ازدياد عدد الحوادث، ويمكن القول إن هناك عدة عوامل ساعدت على ذلك منها:

الظروف الجغرافية والسكانية للمملكة: تبلغ مساحة المملكة ٢,٥ مليون كيلومتر مربع وتواجد المدن في مناطق متباعدة تربط بينها طرق طويلة تتطلب وجود أعداد كبيرة من السيارات إضافة إلى الجو الحار للمملكة ومعدلات الهجرة من البوادي والقرى إلى المدن وتقاليد المجتمع التي تمنع اختلاط العائلات في وسائل النقل العامة.

العوامل الاقتصادية: وتشمل النهضة العمرانية وتنفيذ مشروعات خطط التنمية، الرواج الاقتصادي وزيادة دخل الأفراد مما مكنهم من اقتناء أعداد كبيرة من السيارات، كما أن ارتفاع أسعار بعض المساكن داخل المدن اضطر الكثير من المواطنين والمقيمين إلى السكن بعيداً عن مواقع عملهم وأصبح اقتناء السيارة ضرورة لا بد منها إلى جانب أن هناك أيضاً أسباباً خاصة بالمملكة وهو وجود الحرمين الشريفين بها مما جعلها ملقبة بمئات الآلاف من الحجاج والزوار سنوياً في موسم الحج والعمرة وهؤلاء يحتاجون إلى السيارات في تنقلاتهم إضافة إلى المؤتمرات الإسلامية وغيرها التي تعقد في مدن المملكة المختلفة.

هذه العوامل مجتمعة وكذلك عدم التخطيط المسبق لاستيعاب أعداد السيارات المتزايد وضع المملكة في مقدمة دول العالم من حيث ملكية الفرد للسيارة إضافة إلى الاستنزاف البشري نتيجة للحوادث، حيث سجلت الإحصائيات نسبة كثافة هي الأعلى على الطريق ٦٠ سيارة للكيلو متر الواحد وهي ضعف النسبة في أوروبا وأمريكا وسجلت نسبة المتوفين إلى نسبة المصابين حالة وفاة واحدة لكل ثماني إصابات بينما في بريطانيا حالة وفاة واحدة لكل ٦٦ حالة إصابة.

كل ذلك دفع المسؤولين والمختصين في المملكة إلى إيجاد تشريعات ونظام مروري جديد يبعث على الأطمئنان ويرتقي إلى تطلعات المجتمع، وهناك أربعة محاور توضح الإجراءات والخطوات التي تمت لتحقيق تلك الأهداف.

المحور الأول: يتناول خلفيات العمل المروري والذي بدأ مع ما أطلق عليه قانون السيارات عام ١٣٤٥هـ أعقبه نظامان آخران عامي ١٣٦١هـ و١٣٨٨هـ وحتى وصلنا إلى النظام الجديد الذي صدر عن مجلس الشورى بتاريخ ١٣ / ١ / ١٤٢٧هـ، وكان لابد لهذا النظام الجديد أن يلائم المرحلة الحالية والمستقبلية مع