

ظاهرة استخدام الدراجات النارية بمدينة تعز - اليمن والاثار الناجمة عنها

دراسة جغرافية تطبيقية

د. احمد مهيب احمد
استاذ الجغرافيا المشارك
كلية الآداب- جامعة تعز- اليمن

ملخص الدراسة

تناولت الدراسة ظاهرة استخدام الدراجات النارية بمدينة تعز كظاهرة جغرافية تزايد أعدادها بشكل كبير بحيث أصبحت تشكل قلقا وهما كبيرا في أوساط المجتمع خاصة في ظل تنامي حدة الإخطار الناجمة عن الاستخدام العشوائي والمفرط لهذه الوسيلة وغياب اللوائح والضوابط المنظمة لحركتها . وارتفاع معدل الجرائم النافذة بواسطتها. وذلك بهدف معرفة دوافع استخدام الدراجات النارية وطبيعة حركتها وأثارها في ثلاثة محاور رئيسة تناول المحور الأول استخدام الدراجات النارية وتطور أعدادها وكذا بيان الحالة الاجتماعية والتعليمية لمستخدميها وفق الدراسة الميدانية . وتناول المحور الثاني طبيعة حركتها في الطرق الرئيسية والفرعية بالمدينة وتناولت الدراسة في المحور الثالث الأثار الامنية المتمثلة في ارتفاع حصيلة الاغتيالات التي تمت باستخدام الدراجات وكذا ضعف التوجه نحو التعليم . والآثار الاقتصادية الناجمة بفعل انتشار هذه الظاهرة بالإشارة إلى ضعف المستوى المعيشي وارتفاع معدل البطالة كمؤشر لاقتناء الدراجات بأسعار شرائها المنخفض وقلة تكلفة التنقل ، والآثار البيئية ممثلة في ظاهرة التلوث الهوائي والضوضائي الناجم عن حركة هذه الوسيلة . وخلصت الدراسة إلى عدد من النتائج والتوصيات . الكلمات المفتاحية: الاستخدام- الدوافع- الأثار.

مقدمه:

شهدت المدينة اليمنية خلال السنوات الماضية من القرن الحالي انتشار ظاهرة استخدام الدراجات النارية كوسيلة نقل فردية رخيصة الأجر ومصدر دخل لبعض الأسر في المناطق الحضرية والريفية تزايد أعدادها بشكل كبير بحيث أصبحت تمثل قلقا وهما كبير لدي الكثير من سكان المدن خاصة في ظل تنامي حدة اقتنائها وعشوائية حركتها في الطرق الرئيسية والفرعية داخل الأحياء السكنية دون وجود تشريعات وضوابط رسمية تنظم عملية اقتنائها وحركتها الأمر

الذي كان له الأثر الكبير في تحولها من وسيلة نقل رخيصة الأجر ومصدر دخل لبعض الأسر، إلى مصدر لارتكاب الكثير من الجرائم كجرائم لاغتيالات والسرقات .

كما أسهمت الدراجات النارية في تغيير مسار الحركة اليومية داخل الطرق الرئيسية والفرعية بالمدينة وإحيائها السكنية وبالتالي أصبحت المدينة اليمينية ومنها مدينة تعز تعاني من التزايد المستمر في استخدام هذه الوسيلة والتطور الملحوظ في أعدادها لكونها أصبحت تمثل وسيلة نقل ومصدر دخل لكثير من الأسر المععدة خاصة في ظل تنامي حدة البطالة وتدهور المستوى المعيشي للسكان.

تأتي أهمية هذه الدراسة أنها تتناول موضوعا حيويا هاما بات يشكل هما وقلقا كبيرا لدى السكان والجهات الأمنية يتمثل في ظاهرة استخدام الدراجات النارية وذلك بالإشارة إلى الأسباب والدوافع الرئيسية لاستخدامها وتطور أعدادها وطبيعة حركتها والآثار الاجتماعية والاقتصادية والبيئية الناجمة عن تنامي حدة هذه الظاهرة

منطقة الدراسة

تنحصر الدراسة في نطاق جغرافي محدد يتمثل في مدينة تعز عاصمة المحافظة بمساحتها الجغرافية المنحصر في الدائرة المكانية القطرية التي تزيد عن ٣٥ كم^٢ بحدودها الممتدة شرقا وشمالا لتتداخل مع حدود مديرية التعزية وجنوبا بمديرية صبر ومشرعة وحدنان وغربا باتجاه امتداد التعزية المجاور لمديرية صبر الموادم

تساؤلات الدراسة

(١) ماهي أسباب انتشار ظاهرة استخدام الدراجات النارية وهل هناك ضوابط مرورية ملزمة لاستخدام هذه الوسيلة وحركتها في الطرق الرئيسية و

الإحياء السكنية ؟

(٢) ما هي الآثار المترتبة على انتشار استخدام الدراجات النارية .

أهداف الدراسة:

١) معرفة دوافع استخدام الدرجات النارية والضوابط الملزمة لاستخدامها وحركتها .

٢) توضيح الآثار الناجمة عن استخدام الدرجات النارية

منهج الدراسة:

تستخدم الدراسة أكثر من منهج وأسلوب علمي في توضيح استخدام هذه الوسيلة وتحليل البيانات المستنبطة من الواقع العملي مثل: المنهج الوظيفي والمنهج العملي الذي يعتمد على التطبيق الميداني في التحقق من طبيعة المشكلة حيث تم اعداد استبيان تم توزيعه لعينة عشوائية من سائقي الدرجات النارية بحجم بلغ (٥٠٠ عينة) كما اعتمدت الدراسة على التحليل وأسلوب التمثيل البياني للنتائج المستخلصة .

الدراسات السابقة.

على الرغم من ان استخدام الدرجات النارية في اليمن بشكل عام بداء منذ عقد السبعينات من القرن الماضي الا ان استخدامها آنذاك كان محدودا لا يرقى إلى مستوى الوضع الحالي الذي أصبح استخدامها يشكل هما وقلقا كبير في ظل ما آل إليه الوضع الراهن . وبالتالي فان تناول دراستها بشكل فردي لم تتم وانما كانت الإشارة إليها عرضية عبر المقابلات الرسمية والصحفية. ولأنها لم تكن تمثل ظاهرة جغرافية نظرا لانخفاض عددها مقارنة بالعدد المتزايد حاليا.

أولا: استخدام الدرجات النارية

ترجع البداية الأولى لصناعة الدرجات النارية إلى عام ١٨٨٥ م وذلك عندما قام المهندس الألماني غوتليب ديملر ومساعدته ولهيم مايباخ ، حين قام بتثبيت محرك مكبسي رباعي الأشواط فوق هيكل دراجة خشبية. تم تطويرها إلى مركبات مفيدة. خلال أوائل القرن العشرين وأصبح لها هيكل أكثر متانة، ومركبات ذات قدرة أكبر، وكوابح أكثر كفاءة. بواسطة مساعد ديملر الذي قام باختراع الكاربوريتر البخاخ، وزود ديملر الدراجة النارية بمحرك مؤلف من اسطوانة واحدة، ويعمل بالبترول، فكانت أول دراجة تعمل بالبترول في العالم،

تزايد الاهتمام بصناعة الدراجات النارية في أواخر الستينات وأوائل السبعينات من القرن الماضي بحيث تعددت أنواعها وإحجامها ومجال استخداماتها . حيث أصبح استخدامها شائعا في مختلف دول العالم خاصة في البلدان التي تعاني من ازدحام الحركة المرورية في شوارعها ، وبالتالي أصبحت تمثل وسيلة نقل فردي خفيفة إلى جانب استخدامها في المجالات التالية^(١):

- (١) تعتمد عليها أجهزة الشرطة والأمن في المجال الأمني حيث تستخدمها في دورياتها العامة وفي حالة مطاردة المخالفات الأمنية و تنظيم الحركة المرورية لما تتمتع به من إمكانية وسهولة الحركة بين المركبات.
- (٢) شاع استخدامها في الخدمات البريدية السريعة خاصة في توصيل المستندات والطرود الصغيرة
- (٣) استخدمت بشكل كبير في مجال الرياضة كالسباقات حيث توجد أنواع منها صممت للاستخدام في هذا المجال مثل: الموتوجي بي - السوبر بايك - سوبر سبورت والفئات الأخرى

فاستخدام الدراجات النارية في اليمن لم يقتصر على المجالات المخصصة لاستخدامها فحسب فهي إلى جانب استخدامها كوسيلة نقل خفيفة في المناطق المزدهمة بحركتها كحال مدينة تعز وكمصدر دخل لآلاف من الأشخاص وأسرههم . استخدمت أيضا وسيلة في تنفيذ الاغتيالات . حيث تشير الإحصائيات الأمنية ان عدد الأشخاص الذين تم اغتيالهم بواسطة الدراجات النارية عام ٢٠١١م نحو (١٢٢شخصا) اغلبهم من رجال الأمن في مختلف المحافظات اليمنية .

وقد شهد اليمن خلال السنوات لماضية من القرن الواحد والعشرين تطورا ملحوظا في استخدام الدراجات بحيث شاع استخدامها في جميع المدن الرئيسية والثانوية بعد أن كان استخدامها مقتصرًا على بعض المدن الرئيسية (خاصة مدينة الحديدة) حيث ارتفع عدد الدراجات المسجلة رسميا من ٩٩٤١٠ دراجة عام ٢٠١٠م إلى ٢٠٢٨٠٢ دراجة عام ٢٠١٢م^(٢) يقتصر

ظاهرة استخدام الدراجات النارية بمدينة تعز - اليمن والاثار الناجمة د: احمد مهيب احمد

هذا العدد فقط على الدراجات المرخصة لها من الجهات الرسمية ، ناهيك عن الدراجات غير المرخصة التي قد يفوق عددها أضعاف هذا العدد (صورة رقم (١) (٣) .
تستأثر أمانة العاصمة صنعاء بأكثر نسبة من هذا العدد تصل إلى ٢٣% تليها مدينة الحديدة تم مدينة تعز التي تعد من المدن اليمنية الأكثر تضررا من التزايد المستمر في استخدام هذه الوسيلة

صورة رقم (١) بعض الدراجات غير المرخصة



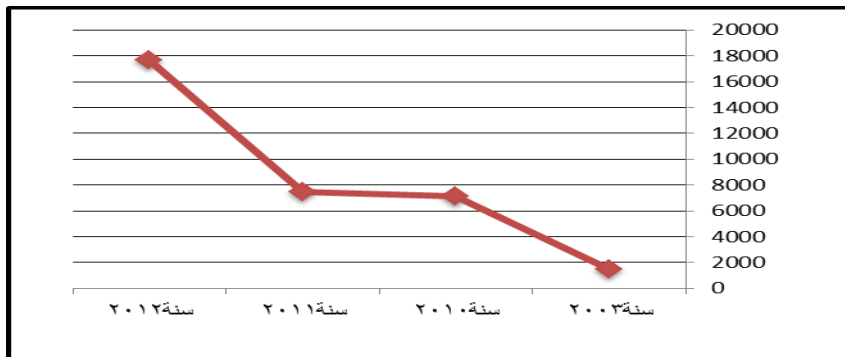
توضح بيانات الجدول رقم(١) والشكل والصورة رقم(١) تطور إعداد الدراجات النارية المسجلة في وحدة شرطة مرور مدينة تعز خلال الفترة من ٢٠٠٣-٢٠١٢م حيث تطور عددها من (١٥٠٠) دراجة عام ٢٠٠٣م إلى (٧٠٩١) دراجة عام ٢٠١٠م بمعدل زيادة قدرها ٣٧٢.٧% والى (١٧٦٧٨) عام ٢٠١٢م بزيادة قدرها ١٣٧%. هذا العدد يمثل فقط الدراجات النارية المرخص لها رسميا من الجهات المعنية ، ناهيك عن الدراجات غير المرخصة والمخزنة في محلات الباعة والتي قد يفوق عددها حجم الدراجات المرخصة مرتين .
وقد أثبتت الدراسة الميدانية التي تمت لعينة عشوائية من سائقي الدراجات النارية بمدينة تعز لعدد (٥٠٠) أن حوالي ٤٢.٢% دراجة غير مرخصة ولا تحمل لوحات معدنية

جدول رقم (١) تطور اعداد الدراجات النارية م/تعز للفترة من ٢٠١٢-٢٠٠٣م

السنة	٢٠٠٣	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢
البيان				
عدد الدراجات	١٥٠٠	٧٠٩١	٧٤٥٤	١٧٦٧٨
الزيادة %	---	٣٧٢.٧	٤.٨٦	١٣٧

المصدر: ج.ي، الجهاز المركزي للإحصاء ، صنعاء، كتاب الإحصاء السنوي لعام ٢٠١٢، ٢٠٠٣، صنعاء.

شكل رقم (١) تطور أعداد الدراجات النارية في مدينة تعز من سنة ٢٠٠٣-٢٠١٢



المصدر: جدول رقم (١)

دوافع استخدام الدراجات النارية

كان لطبيعة الوضع السياسي والاقتصادي السائد وما ترتب عليه من آثار دفعت بالكثير من الأشخاص وأرباب الأسر الى البحث عن مصدر دخل يساعد في تحسين مستوى معيشتهم . ولم تكن الدراجات النارية لتصبح وسيلة نقل خفيف ومصدر دخل لكثير من لأسر المعذمة ونتيجة حتمية لتراكم حجم معطيات الحياة اليومية وغياب الدور الحكومي في معالجة معانات المجتمع . يمكن إرجاع دوافع استخدام الدراجات وتطور أعدادها إلى عدد من الأسباب أهمها:

١ . ندرة فرص العمل وتنامي حدة البطالة التي يصل معدلها بين السكان إلى ٣٥% (٤)

ظاهرة استخدام الدراجات النارية بمدينة تعز - اليمن والاثار الناجمة د: احمد مهيب احمد

٢. تدني المستوى المعيشي لدى كثير من الأسر التي أصبحت تعاني من تزايد أعداد أفرادها وانخفاض دخلها اليومي حيث ان حوالي ٥٠ % من السكان لايزيد دخلهم اليومي عن دولارين^(٥)
٣. انخفاض أسعار الدراجات النارية حيث لآتزيد أسعارها عن ٢٠٠ ألف ريال يمني
٤. سهولة التنقل في الطرق الرئيسية والفرعية داخل المدينة ، خاصة في ظل ازدحام حركة سير وسائل النقل الأخرى داخل المدينة نتيجة ضعف إمكانية الطرق وزيادة اعداد وسائل النقل (ألباصات) التي شهدت هي الأخرى تطورا كبيرا في أعدادها وذلك من (٦٩٢٤٧) عام ٢٠١٠م إلى (٧٧٠٥٣) عام ٢٠١٢م^(١)
٥. انعدام الضوابط والتشريعات القانونية المنظمة لاستخدام الدراجات النارية وحركتها في المدن الرئيسية والثانوية على حد سواء وان قيادة واستخدام الدراجة وامتلاكها لا يقتصر على فئة سن محددة حيث يسمح بقيادتها لكل الفئات العمرية إضافة إلى إمكانية نقل أكثر من شخص والمرور في الطرق دون اعتراض شرطة المرور كما هو موضح في الصورة رقم(٢)



صورة رقم(٢)

جدول رقم (٢) الحالة الزوجية لعينة الدراسة						
الحالة / فئة العمر	متزوج	%	غير متزوج	%	إجمالي	%
١٥ سنة فأقل	٢	١.٢	٢١٣	٦٣.٤	٢١٥	٤٣
١٥ - ٣٠ سنة	٦٤	٣٩.٠	١١٢	٣٣.٣	١٧٦	٣٥.٢
٣٠ سنة فأكثر	٩٨	٥٩.٨	١١	٣.٣	١٠٩	٢١.٨
إجمالي	١٦٤	٣٢.٨	٣٣٦	٦٧.٢	٥٠٠	١٠٠

المصدر: الدراسة الميدانية

الدراسة الميدانية

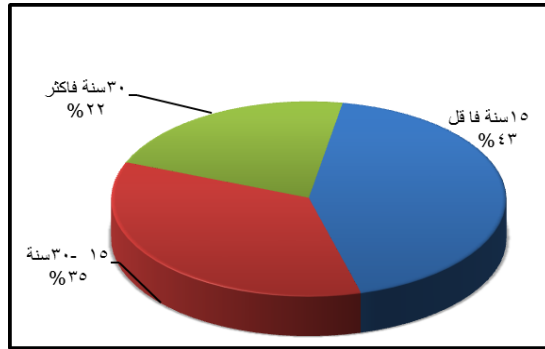
أكدت الدراسة الميدانية التي تمت لعينة عشوائية من سائقي الدراجات النارية بلغت نحو (٥٠٠ عينة) بمدينة تعز والتي ركزت على الحالة الاجتماعية والتعليمية والاقتصادية لسائقي الدراجات النارية ، وكانت نتيجة الاستبيان كما يلي :

١. **الحالة الاجتماعية** . ركزت الدراسة في هذا الجانب على فئة العمر والحالة الزوجية لمعرفة مدى العبء الملقى على الفئة (عينة الدراسة) وكانت النتيجة كما هو موضح في بيانات الجدول رقم (٢) نستخلص من خلاله ما يلي:

- إن حوالي ٤٣% من سائقي الدراجات النارية أعمارهم دون سن الخامسة عشرة وهذه الفئة تدخل ضمن الفئة المعالة ، غير أن واقع حال الوضع الاقتصادي والاجتماعي الذي تعيشه الأسرة في اليمن لم تترك مجالاً للتمييز بين العائل والمعال.
- تشكل الفئة العمرية (١٥-٣٠ سنة) نسبة ٣٥.٢% من إجمالي العينة بينما تشكل فئة السن الكبيرة (٣٠ سنة فأكثر) نسبة قدرها ٢١.٨%.

ظاهرة استخدام الدرجات النارية بمدينة تعز - اليمن والاثار الناجمة د: احمد مهيب احمد

- تباين الحالة الزوجية بين فئات العينة ، بين من هو متزوج ورب أسرة يعمل لتوفير العيش لأسرته يمثلون نسبة ٣٢.٨% يتوزعون بين فئات السن على التوالي (اقل من ١٥ سنة ١.٢%، من ١٥-٣٠ سنة ٣٩% ٣٠ سن فاكثر ٩.٨%) وغير متزوج. ٦٧.٢% يتوزعون بين فئات السن نفسها على التوالي (٣.٣%، ٣٣.٣%، ٦٣.٤%)



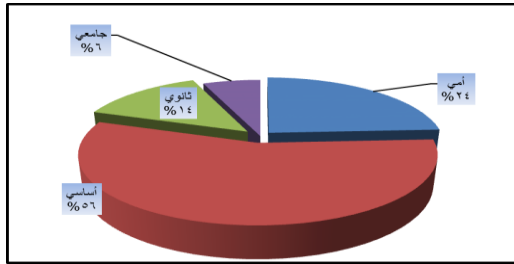
شكل رقم (٢) التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب الفئة العمرية

٢- الحالة التعليمية: خلصت الدراسة في هذا الجانب أن هناك تباين في المستوى التعليمي لسائقي الدرجات النارية بين من هو أمي وبين من هو حاصل على مؤهل جامعي ، حيث يتبين من خلال بيانات الجدول رقم (٣) الآتي:

- أن حوالي ٢٤,٢% من إجمالي العينة المدروسة لا يحملون مؤهلات دراسية ولم يسبق التحاقهم بالتعليم ، اغلبهم من فئة السن الصغيرة (١٥ سنة فأقل) حيث يمثلون نسبة قدرها ٥١.٣% بينما اقل نسبة هي من نصيب فئة السن الكبيرة تصل إلى ١٩%
- أن نسبة الحاصلين على مؤهل التعليم الأساسي بمستوياته المختلفة (من الصف الأول
- وحتى الصف التاسع) نحو ٢٨.٠% منهم ٥٤.٦% من فئة السن الصغيرة (١٥ سنة فأقل) و ٣٠% من الفئة المتوسطة (١٥-٣٠ سنة) وحوالي ١٥.٤% من الفئة العمرية الكبيرة (٣٠ سنة فأكثر)

- أن نسبة الحاصلين على مؤهل الثانوية الثانوية ومن هم في المستوى التعليمي الثانوي بمستوياته المختلفة (من الصف الأول وحتى الصف الثالث الثانوي) تصل الى ١٣.٦% من إجمالي العينة منهم ٥٧.٤% من الفئة العمرية المتوسطة (١٥-٣٠ سنة) ونحو ٤٢.٦% من الفئة العمرية الكبيرة (٣٠ سنة فأكثر)

أن الحاصلين على مؤهل عالي ومن هم في المستوى التعليمي الجامعي بمستوياته المختلفة لا يمثلون إلا نسبة قدرها ٦.٢% يتوزعون بي فئتي العمر (١٥- وأكثر من ٣٠ سنة) على التوالي (٤٥.٨، ٤٥.٢%) فالظروف المعيشية القاسية هي التي أجبرت البعض منهم على ترك التعليم



شكل رقم (٣) التوزيع النسبي لعينة الدراسة حسب المستوى التعليمي

جدول رقم (٣) المستوى التعليمي لعينة الدراسة

الحالة / فئة العمر	ن	أمي		أساسي		ثانوي		جامعي		مستمر بالدراسة			
		العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	نعم	لا		
١٥ سنة فأقل	٢١٥	٦٢	٥١.٢	٣	١٥	-	-	-	-	٧١	٤٥	٨٢	٥٥
١٥ - ٣٠ سنة	١٧٦	٣٦	٢٩.٨	٨٤	٣٠	٣٩	٥٧.٤	١٧	٥٤.٨	٤٨	٤٥	٤٤	٣٥
٣٠ سنة فأكثر	١٠٩	٢٣	١٩.٠	٤٣	١٥	٢٩	٤٢.٦	١٤	٤٥.٢	-	-	-	-
إجمالي	٥٠٠	١٢		٢٨		٦٨		٣١		١٢	٢٦	١٢	١٠
		١				١٦				٩		٦	

٣- الملكية والترخيص:

لم تكن هناك تشريعات تنظم حركة استيراد أو بيع وشراء الدرجات التي بات الحصول عليها أمرا سهلا وميسرا للجميع ، غير ان ذلك لايعني أن الكل يملكون الدرجات حيث توضح بيانات الجدول رقم(٤) أن نسبة ملكية الدرجات تصل إلى حوالي ٦٤,٢% من إجمالي عينة الدراسة في حين تصل نسبة الاستخدام باجر يومي الى ٣٥,٨% . وأن حوالي ٤٢,٢% غير مرخصة وهو ما يؤكد غياب الرقابة الحكومية على المنافذ التي تهرب بواسطتها الدرجات النارية.

جدول رقم(٤) الدرجات النارية حسب الملكية والترخيص

ترك العمل على الدراجة				العدد	المؤشر	البيان
%	لا	%	نعم			
١١	٣٥	٨٩	٢٨٦	٦٤,٢	٣٢١	ملك
-	--	١٠٠	١٧٩	٣٥,٨	١٧٩	إيجار يومي
٧	٣٥	٩٣	٤٦٥	١٠٠	٥٠٠	إجمالي
-	-	-	-	٥٧,٨	٢٨٩	مرخصة
-	-	-	-	٤٢,٢	٢١١	غير مرخصة
-	-	-	-	١٠٠	٥٠٠	إجمالي

المصدر: الدراسة الميدانية

ثانيا: حركة الدرجات النارية.

تشكل الدرجات النارية نموجا مغايرا في حركة سيرها داخل الطرق الرئيسية والفرعية وأزقة الأحياء السكنية في المدينة ، يساندها في ذلك غياب الضوابط المرورية الملزمة لحركة سيرها يؤكد ذلك ما خلصت إليه الدراسة الميدانية لرصد حركة سير الدرجات والمخالفات في بعض الطرق الرئيسية وبالذات "شارع جمال وشارع ٢٦ سبتمبر" أهم الطرق الرئيسية في مدينة تعز. خلال فترة الذروة الصباحية(١١ صباحا- ١ ظهرا) حيث تم رصد نحو (٧٢٤ دراجة) منها ٦٤

٣٩% في شارع ٢٦ سبتمبر ونحو ٦١% في شارع جمال عبد الناصر، و ذلك كما هو موضح في الجدول رقم (٥) والذي من خلال بياناته نستخلص ما يلي:

١. ارتفاع كثافة حركة الدراجات النارية في شارع جمال إلى ٤٣٧ دراجة بنسبة ٦٠.٤% وبمعدل ٣.٤٤ دراجة في الدقيقة الواحدة . وانخفاض المخالفات المرورية إلى ١٥٩ مخالفة .
٢. انخفاض الحركة في شارع ٢٦ سبتمبر الى نحو ٢٧٨ دراجة بنسبة ٣٩,٦% وارتفاع عدد المخالفات إلى نحو ٢٦٠ مخالفة بنسبة ٩٠,٥٩% من إجمالي حركة الدراجات المرصودة . بينما تنخفض في شارع جمال إلى ٣٦,٣٨%
٣. أن ارتفاع حجم المخالفات يرجع إلى عدد من الأسباب أهمها:

جدول رقم (٥) حركة الدراجات النارية في بعض الطرق الرئيسية بمدينة تعز

المخالفات إجمالي	المخالفات					عدد الدراجات	المنطقة		
	%	تجاوز مخالف	%	عكس خط	%			إشارة مرور	
١٥٩	١٨,٠	٧٩	٢,٧٤	١٢	١٥,٦	٦٨	٦٠,٤	٤٣٧	شارع جمال
٢٦٠	٣٣,١	٩٥	٤٤,٩	١٢٩	١٢,٥	٣٦	٣٩,٦	٢٨٧	ش/٢٦ سبتمبر

المصدر: الدراسة الميدانية

- ضعف الرقابة والتوعية المرورية من ناحية وضيق الطرق من ناحية ثانية حيث يمثل طريق شارع ٢٦ اتجاها واحدا فقط وبالتالي يستخدمه سائقي الدراجات النارية اتجاهاين خاصة المسافة المحصورة بين نقطة مدرسة ناصر وحتى نقطة مستشفى السعيد.

- أن الغالبية العظمى من سائقي الدراجات النارية هم من صغار السن ومن من يجهلون قواعد وأدبيات السير في الطرقات
- انتشار ظاهرة اللامبالاة ، إذ ان التجاوز وعكس الخط وكذا عدم الالتزام بالقواعد المرورية أصبح بحكم الواقع المعاش ثقافة .

ثالثاً : الآثار الناجمة عن استخدام الدراجات النارية:

تتعدد الآثار التي برزت بشكل كبير جراء استخدام هذه الوسيلة والتي لم تقتصر على جانب محدد من جوانب الحياة بل شملت مختلف الجوانب (اجتماعيا - اقتصاديا - بيئيا-سياسيا) حيث سادت على اثر ذلك سلوكيات وممارسات لم تكن مألوفة في سياق الحياة العامة وطبيعة التعايش القائم على أدبيات وضوابط مجتمعية . عززت من إمكانية وقوة الترابط والتماسك بين أفراد المجتمع اليمني الذي بات يعاني بشكل متواصل من تلك الآثار، دون أي تحرك ايجابي من قبل الجهات الرسمية للحد أ والتخفيف من حدة انتشارها .

يمكن الإشارة إلى تلك الآثار كما يلي:

١ - آثار أمنية :

أصبحت الدراجات النارية تمثل أداة من أدوات الرعب والخوف في أوساط المجتمع جراً ما آل إليه حال الوضع الأمني من تدهور في السنوات المتزامنة والتالية لما أطلق عليه بـ "الربيع العربي " التي أوجدت سلوكيات وممارسات لم تكن مألوفة في سياق ومعيار التعايش الحضاري في اليمن :

فقد مثلت الدراجات النارية وسيلة وأداة فعالة لتنفيذ اكبر الجرائم وأخطرها كجرائم الاغتيالات والسطو حيث بلغ إجمالي حصيلة الاغتيالات التي تمت بواسطة هذه الوسيلة على مستوى المحافظات اليمنية حتى نهاية عام ٢٠١٣م نحو ١٢٣ حالة وذلك طبقاً لإحصائيات وزارة الداخلية^(٧) وبالتالي فقد أسهمت الدراجات النارية بدرجة

كبيرة في إضعاف قدرة السلطات الأمنية نتيجة ما تعرض له أفرادها من اغتياالات متكررة على مدى السنوات السابقة.



وتشير الإحصائيات أن حوالي ٩٥% من حوادث الاغتيالات بواسطة الدراجات كانت من نصيب المؤسسة العسكرية والأمنية والاستخبارات ومسؤولين في السلطة المحلية، والأكاديميين. وأن معظم جرائم القتل والشروع فيه التي كانت ذات طابع إرهابي، وهو ما انعكس سلباً على معنويات منتسبي هذه الأجهزة الأمر وتردي الحالة الأمنية في مدينة تعز والمدن اليمنية الأخرى.

لم يقتصر تأثير الدراجات على هذا الأمر فحسب فقد أسهمت في زيادة معدل الحوادث المرورية حيث كان لعدم التزام سائقي الدراجات النارية بقواعد وأخلاق السير جراً الاستهتار المتعمد من قبل بعض السائقين وجهل البعض الآخر بادبيات وقواعد السير حيث أكدت الدراسة الميدانية أن حوالي ٥٣.٨% من العينة التي شملتها الدراسة الميدانية يجهلون تماماً أدبيات وقواعد السير^(٨) وهو ما يعرض سائقي الدراجات لخطر الحوادث المرورية فقد تسببت الدراجات في ارتفاع معدل الحوادث حيث تم رصد نحو ١١٧٩٥ حادثاً حتى نهاية ٢٠١٢م^(٩)

وهناك إحصائية أخرى تشير إلى أن عدد الوفيات بين سائقي الدراجات النارية خلال شهر فقط بلغ نحو ٥٢ حالة وإصابة نحو ٣١٣ بإصابات مختلفة في حوادث سير. وأن المعدل الشهري لوفيات حوادث الدراجات النارية يتراوح ما بين ٤٠ - ٥٠ شخصاً كما يتراوح معدل الإصابة ما بين ١٠٠ إلى ١٢٠ حالة شهرياً. بعض هذه الحوادث تؤدي إلى الوفاة ومن لم توفيه المنية يعيش في حساب المعاقين . (١٠) وبالتالي فان هذا الخطر لا يقتصر على سائقيها وراكبيها فحسب بل على الآخرين أيضاً وتسهم الدراجات النارية بدور كبير في التسرب من التعليم خاصة في ظل عدم وجود ضوابط قانونية تحد الفئة العمرية المصرح لها بعملية قيادة الدراجة . وكانت نتائج الدراسة الميدانية قد أكدت ارتفاع نسبة الأمية بين سائقي الدراجات حيث تصل الى حوالي ٥١.٢% عند قنة السن ١٥ سنة فأقل والى ٢٩.٨% عند الفئة ١٥-٣٠ سنة وحوالي ١٩.٠% لمن هم في الفئة العمرية ٣٠ سنة فأكثر. الامر الذي يتأكد من خلاله ان العمل على الدراجات النارية يمثل سببا من أسباب التهرب من التعليم .

٢- أثار اقتصادية

يبرر البعض استخدام الدراجات النارية يرجع إلى ضعف المستوى المعيشي للأسر التي لجاء بعض أفرادها للعمل على الدراجات النارية ، إضافة إلى عدم توفر فرص عمل للخريجين والعاطلين من ذوي الدخل اليومي المحدود، الأمر الذي جعل البعض يلجأ لممارسة قيادتها كمهنة رئيسية ، بغض النظر عن ما ينتج عنها من اثار سلبية (اغتياالات وتلوث للبيئة وحوادث وإتلاف للممتلكات وازدحام في الطرقات) لانها باتت تمثل مصدرا دخل لكثير من الأسر المتضررة من تدهور الوضع الاقتصادي حيث يعيش على عائدها المالي أكثر من ١٥٠ ألف أسرة (١١) رغم إن ما توفره الدراجة من دخل يومي متواضع مقابل نقل الركاب يتراوح ما بين ١٠٠٠ ريال إلى

١٥٠٠ حسب ما خلصت اليه الدراسة الميدانية وهذا الدخل اليومي الزهيد قد لا يعني شيئاً بالنسبة لمن يعملون في المجالات الأخرى. خاصة وأن بعض من يعملون على الدراجات النارية لا يملكونها وإنما يحصلون عليها مقابل أجر يومي يصل إلى ١٠٠٠ ريال،

ولذلك فإن حوالي ٩٣% من حجم العينة التي شملتها الدراسة على استعداد تام لترك العمل على الدراجات اذا ما توفرت لهم فرص عمل أخرى، إدراكاً منهم بخطورتها وتأثيرها وعدم جدواها اقتصادياً. ولكن قد تكون الفائدة من نصيب الركاب المتنقلين عبر هذه الوسيلة حيث تقلهم بسرعة إلى أماكن مختلفة بعيداً عن الزحام الناجم بفعل حركة السير في الطرق الرئيسية والفرعية داخل المدينة إضافة إلى أن الدراجة تقل على متنها ما بين ٢-٣ ركاب بسعر راكب واحد فيما يفضل البعض استخدامها كوسيلة نقل خاصة لقدرة محركها على عدم إحراق الوقود بكمية اقتصادية

٣- أثار بيئية.

تعد الأثار البيئية من الخطورة إنا تأثيرها لا يقتصر على مستخدمي هذه الوسيلة فح سب وإنما تهدد كيان المجتمع عامة فمشكلة التلوث البيئي الناجم بفعل وسائل النقل من أكثر المشاكل شيوعاً في العصر الحديث التي تعاني منها المدينة اليمنية ومنها مدينة تعز التي لازالت ترسخ لتراكمات متعاقبة من الأثار البيئية الناجمة بفعل عوادم وسائل النقل وانعدام الضوابط والتشريعات البيئية الى جانب الطبيعة المكانية لموقع المدينة التي يغلب عليها الصفة التضاريسية وضعف عملية التخطيط الحضري الذي يبدو واضحاً من واقع حال شوارعها الضيقة والمتعرجة التي أسهمت بشكل واضح الى جانب كثافة حركة الدراجات النارية ووسائل النقل الأخرى في انتشار ظاهر التلوث الهوائي والضوضائي الذي يعد من أهم الملوثات التي تعاني منها المدينة .

أ- التلوث الهوائي

تعد الدراجات النارية والسيارات التي تعمل بالبنزين من وسائل النقل المسببة لارتفاع نسبة التلوث الهوائي الذي يحدث نتيجة اختلاط الغازات المكونة للهوى (غاز النتروجين - غاز الأوكسجين - الارجون - ثاني أكسيد الكربون-الهيدروجين - أول أكسيد الكربون - الهليوم - غاز الميثان -الأوزون-النيون - بخار الماء) بمكونات أخرى فيسبب عملية اختلال مكونات الهواء فيحدث التلوث.

ولما كان غاز أول أكسيد الكربون من أكثر الغازات المسببة لعملية التلوث الهوائي والذي يتكون نتيجة عدم الاحتراق الكامل لوقود محركات الدراجات النارية والسيارات التي يعمل محركها بالبنزين". حيث يسهم بأكثر نسبة من التلوث الهوائي تصل إلى ٩٧.١% (١٢) يزيد من كثافة وخطورة هذا الغاز الزيادة المستمرة في أعداد الدراجات وكثافة حركتها داخل الطرق الرئيسية والفرعية في المدينة التي تعاني من ضيق شوارعها وكثرة تعرجاتها وتعقد حركة وسائل النقل بالإضافة إلى ملامح الطبيعة المكانية للمدينة التي يغلب عليها الصفة التضاريسية ، الأمر الذي يساعد على زيادة بطئ حركة الدراجات النارية ، الذي يؤدي بدوره إلى زيادة ارتفاع نسبة الغازات الملوثة للهواء. والذي يبدو واضحا من واقع انتشار ظاهرة " الهباب الضوئي " الذي يغطي أجواء المدينة اثنا فترة الصباح الباكر.

يمكن القول ان غاز أول أكسيد الكربون يعد من الغازات التي تشكل خطورة على حياة الإنسان خاصة اذا ما زاد نسبة تركزه في الهواء عن ١٥٠ جزء في المليون لفترة طويلة فانه يؤدي إلى حدوث مشاكل صحية تنعكس أثارها على الجهاز التنفسي للإنسان وذلك في حالة استنشاق كمية منه تتراوح بين ٥٠٠-١٥٠٠ جزء في المليون لفترة طويلة يؤدي إلى تلف الرئتين والى حدوث الوفاة إذا ما وصلت الى ٢٠٠٠ جزء

خلال نصف ساعة^(١٣) كما انه في حلة تركزه في الهواء بنسبة ٩ جزء في المليون واستنشقه الإنسان لمدة ثمان ساعات فان الجسم يفقد نسبة ١٥% من قدرته على حمل الأكسجين وبالتالي يفقد الإنسان وعيه ، وهذا ما يتعرض له سائقي السيارات ويكون سببا في الحوادث،^(١٤)

ب- التلوث الضوضائي.

تتعدد مصادر التلوث الضوضائي (الضجيج) بين وسائل النقل المختلفة وأصوات المولدات الكهربائية والأدوات القتالية والإنسان غيرن اشد أنواع الضجيج تأثيرا وإزعاجا للإنسان في مدينة تعز مصدره محركات الدراجات النارية التي لا يقتصر تأثيرها على المارة فحسب وإنما تشمل القاطنين في المساكن نظرا لكون هذه الوسيلة لا يقتصر حركتها في الطرق الرئيسية أو الفرعية فحسب وإنما تشمل الأزقة والحارات ، وهي في حركة مستمرة "ليل ونهار" .

يساعد على زيادة معدل الضجيج وارتفاع أصوات محركات الدراجات ضيق الشوارع الرئيسية والفرعية وكذا الأزقة الملتصقة في أغلبها إضافة إلى طبيعة موضع المدينة المتباعدة في طبيعتها المكانية . الأمر الذي ينعكس تأثيره سلبا على الإنسان وعلى مستقبل البيئة . خاصة وان هناك مقياس محدد لشدة الصوت الذي يلائم حياة الإنسان والذي يتراوح بين (٢٧-٦٠ديسبل) في غرف النوم وبين (٣٢-٦٠ديسبل) في العمل وبين (٥٢-٧٦ديسبل) في الأماكن العامة بينما تزيد أصوات محركات الدراجات النارية عن (١٠٠ديسبل)^(١٥) واذا كانت قدرة الإنسان على التكيف مع مصادر الضجيج محدودة فانه في حالة ارتفاع المعدل عن الحالة المألوفة يؤثر على الجهاز العصبي للإنسان فيسبب ارتفاع في ضغط الدم بمعدل يصل الى ٥% عن حالته

الطبيعية وإذا ما وصل معدل الضجيج إلى ٩٠ ديسبل فإنه يؤدي بالإنسان إلى الاندفاع العدوانى بعد فقدانه لقدرته على التحمل^(١٦).

نتائج الدراسة وتوصياتها:

خلصت الدراسة إلى عدد من النتائج والتوصيات وذلك كما يلي :

أولاً: النتائج

- ١- إن استخدام الدراجات النارية في تطور مستمر حيث تطور عددها من ٩٩٤١٠ دراجة عام ٢٠١٠م إلى ٢٠٢٨٠٢ دراجة عام ٢٠١٢م ومن ١٥٠٠ دراجة إلى ١٧٦٧٨ دراجة في مدينة تعز خلال الفترة نفسها.
- ٢- تمثل الدراجات النارية وسيلة يتم بواسطتها تنفيذ الاغتيالات والثارات وهي لذلك تمثل خطراً كبيراً يهدد حياة الكثير من اليمنيين وقد بلغ اجمالي حوادث الاغتيالات بواسطة الدراجات نحو ١٢٣ حادث حتى نهاية ٢٠١٢م.
- ٣- أن حركة الدراجات النارية في الطرق الرئيسية والفرعية تتم بمزاجية مطلقة وأسلوب استهتأوي دون الالتزام بقواعد السير وأخلاقيات المهنة .وهو ما أدى إلى زيادة معدل الحوادث المرورية حيث يتراوح المعدل الشهري لوفيات حوادث الدراجات النارية ما بين ٤٠ - ٥٠ شخصاً كما يتراوح معدل الإصابة ما بين ١٠٠ إلى ١٢٠ حالة شهرياً. وان بعض هذه الحوادث تؤدي إلى الوفاة ومن لم توافيه المنية يعيش في حساب المعاقين التي هي في الغالب تسبب إعاقات مزمنة .
- ٤- انعدم الضوابط والتشريعات المرورية المنظمة لعملية استخدام الدراجات النارية وحركتها في الطرق الرئيسية والفرعية .
- ٥- تمثل الدراجات النارية سبباً من أسباب التهرب من التعليم حيث أن حوالي ٥٥% من عينة الدراسة انقطعوا عن مواصلة تعليمهم بعد ممارستهم لقيادة الدراجات النارية. خاصة أن أغلب سائقي الدراجات النارية هم من صغار السن (٥ اسنة فأقل) .

- رخصة الدراجة: مرخصة..... بدون رخصة
- أسباب عدم الترخيص:.....،.....،.....،.....
-
- الغرض من قيادة الدراجة:
- الإمام بقواعد السير: ضعيف ---متوسط---
- إلى حد ما-----إمام كامل-
- مدى الالتزام بقواعد السير:
- ملتزم باستمرار----- أحيانا-----
- أبدا:----- الأسباب تذكر:-----
-
- المردود المالي اليومي للدراجة:-----
-
- مدى الاستعداد لتترك قيادة الدراجة في حالة توفر فرصة عمل اخرى:
- نعم----- لماذا؟-----
- لا.----- لماذا؟:-----
- المعرفة بأخطار الدرجات النارية:
- نعم----- تذكر:-----
- لا:-----

- (1) <http://www.aljazeera.net/news/pages/52733c9b-468c-4325-ab32-2735f2772a8>
- (2) http://www.marebpress.net/news_details.php?lng=arabd=47926
- ج.ي الجهاز المركزي للإحصاء ، كتاب الإحصاء السنوي لعام " ٢٠١٢ ، صنعا ، ٢٠١٣م ص ٣١
- (3) http://www.marebpress.net/news_details.php?lng=arabd=47926
- (4) وزارة التخطيط والتعاون الدولي ، المسح القاعدي لمستوى الأمن الغذائي "مدينة الحديدة " ٢٠١٠ ، ج.ي صنعا ، ٢٠١١م ص ٢١
- (5) نفس المرجع ص ٢٢
- ج.ي الجهاز المركزي للإحصاء ، كتاب الإحصاء السنوي لعام " ٢٠١٢ ، صنعا ، ٢٠١٣م ص ٣١ (6)
- (7) الجمهورية اليمنية ، القناة الفضائية (اليمن) التقرير النهائي لعام ٢٠١٣م صنعا ٢٠١٣م
- (8) الدراسة الميدانية
- (9) ج.ي، القناة الفضائية مرجع مرجع سابق ،
- (10) ج.ي ، وزارة الداخلية ، تقرير غير منشور أغسطس ٢٠١٣م ،
- (11) <http://www.althawranews.net/portal/news-40989.htm> ٢٠١٤/١٢/٢١.
- (12) محمد الفقي، البيئة – مشاكلها وقضاياها ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩م ص ٣٩.
- (13) سيد احمد قاسم ،بحوث ميدانية في الجغرافيا البشرية ، غير محدد ، ٢٠٠٠م ص ٢٨٥.
- (14) محمد الفقي، البيئة – مشاكلها وقضاياها ، مرجع سابق ص ٣٩.
- (15) عبده سعيد عبد الله ، بعض مصادر التلوث البيئي وسبل معالجته،مجلة بحوث جامعة تعز، عدد خاص بوثائق المؤتمر العلمي الأول للبيئة والموارد الطبيعية، تعز ١٥-٢٢ أبريل ٢٠٠٠، ص٢٤٥.
- (16) سيد احمد سالم. بحوث في الجغرافيا التطبيقية ، جامعة اسيوط (د.ت) اسيوط ، ص ٢٨٦.