

في مجال الدراسات والمعلومات

يقوم المعهد المروري الأردني من خلال قسم الدراسات والمعلومات بالتعاون والتنسيق مع كافة الجهات المعنية بالسلامة المرورية من داخل جهاز الأمن العام وخارجه والمؤسسات والجامعات الحكومية وغير الحكومية، بإجراء الدراسات المرورية المتخصصة سواء كانت دراسات مرورية تحليلية أو دراسات ميدانية بهدف رفع مستوى السلامة المرورية وتحسين مستوى الإدارة المرورية على الطرق لتحقيق رؤية المعهد المروري الأردني والمتمثلة بالارتقاء بمستوى السلامة المرورية في المملكة الأردنية الهاشمية.

ملخص انجازات المعهد المروري الأردني في مجال الدراسات والمعلومات خلال عام ٢٠١٨م

١٤	الدراسات وأوراق العمل	١
٨٤	الكشوفات الميدانية	٢
٥٧٥	أهم النشاطات العامة والاستشارات	٣
١٠	المواصفات والتشريعات	٤
١	المعلومات	٥

أولاً: في مجال الدراسات وأوراق العمل:

١. دراسة واقع السلامة المرورية للأطفال والشباب دون سن (٣٠ عام في الأردن خلال الفترة من ٢٠١٥ - ٢٠١٧).
٢. دراسة مواقع العمل على الطريق الصحراوي .
٣. دراسة الواقع المروري على طريق البحر الميت .
٤. دراسة أكثر المخالفات المؤدية إلى الحوادث المرورية لعام ٢٠١٨ .
٥. دراسة الواقع المروري على الطريق الصحراوي .
٦. دراسة حوادث الدراجات الآلية في الأردن لعام ٢٠١٧ .
٧. دراسة سائقي الأمن العام مكرري الحوادث المرورية .
٨. ورقة عمل بعنوان تكاملية النقل السككي مع وسائل النقل البري .
٩. ورقة عمل حول التطبيق الفعال للقوانين والخطط وأثرها على السلامة المرورية في المملكة الأردنية الهاشمية .
١٠. ورقة عمل حول أنظمة جمع المعلومات المرورية

(Traffic Accident Data Collection System In Jordan)

١١. ورقة عمل حول واقع النقل العام في الأردن .
١٢. ورقة عمل حول التقنيات الحديثة المستخدمة في المركبات والرقابة المرورية .
١٣. ورقة عمل حول السلامة المرورية في الأردن ٢٠١٨ .
١٤. The Traffic Safety Situation In the Hashemite Kingdom of Jordan

ثانياً: الكشوفات الميدانية :

#	موقع الكشف	عدد المواقع
١.	تنظيم حركة المرور في مدينة مادبا	٧
٢.	شواخص تحديد السرعات على طريق بيرين (طريق بيرين الجديد)	١
٣.	شواخص تحديد السرعات على طريق ذيبان	١
٤.	الواقع المروري في مدينة معان	٩
٥.	الكشف الميداني على مواقع تركيب كاميرات مراقبة السرعة الموجودة في طريق وادي الجرون- المزار الشمالي وتحديد السرعات على هذا الطريق	٢
٦.	الكشف الميداني على طريق (اشتيفينا – عجلون) وطريق القاعدة (عجلون- ساكب) بهدف دراسة السرعات التشغيلية.	٢
٧.	تصميم الحديقة المرورية التابعة لبلدية معان الكبرى	١
٨.	أكثر المواقع التي تشهد ازدحامات مرورية في العاصمة (مشاكل وحلول)	٢٥
٩.	الكشف الميداني على تقاطع الطرق المؤدي من الجيزة إلى شارع الستين باتجاه مادبا بالقرب من محكمة الجيزة	١
١٠.	الواقع المروري في قصبة الكرك (منطقة القلعة وما حولها)	٤
١١.	الكشف الميداني على مدرسة وادي القطار الثانوية المختلطة- قرية خالد بن الوليد	١
١٢.	الكشف الميداني على تقاطع الكمالية	١
١٣.	الكشف الميداني على شارع الثورة العربية الكبرى	٢
١٤.	تنظيم حركة المرور في مدينة عجلون	١٠
١٥.	الكشف الميداني على المواقع الخطرة في محافظة الزرقاء	١
١٦.	الكشف الميداني على طريق المدورة الحدودي (من تقاطع المدورة- الجفر ولغاية محطة دوريات بطن الغول)	١

٦	الكشف الميداني على المواقع الخطرة في محافظة المفرق	.١٧
٧	الكشف الميداني على المواقع الخطرة والواقعة ضمن اختصاص محافظة عجلون	.١٨
١	الكشف الميداني على شواخص تحديد السرعات على شارع الحجاز- عمان	.١٩
١	المشاركة في التحضيرات لمشروع تطوير معبر حدود الكرامة من خلال تجهيز رسم بياني توضيحي لمسارب السيارات (التاكسي) القادمة والمغادرة.	.٢٠
٨٤	المجموع	

وفيما يلي ملخص لأهم هذه الدراسات وأوراق العمل:

ملخص ورقة بعنوان

(التقنيات الحديثة المستخدمة في المركبات و الرقابة المرورية)



أنظمة النقل الذكي هي برنامج دولي يهدف إلى تحسين فعالية وكفاءة قطاع النقل من خلال تقنيات متقدمة في أنظمة المعلومات والاتصالات وأجهزة الاستشعار ، حيث تقوم على جمع البيانات و معالجتها و استخدام البيانات المعالجة لتحسين إدارة أنظمة النقل و تزويد مستخدم الطريق بمعلومات أكثر و أفضل في رحلتهم وتستخدم أنظمة النقل الذكي في المناطق الحضرية والريفية، على الطرق السريعة وشوارع المدينة الصغيرة ، في مراكز العبور ومحطات السكك

الحديدية، في الموانئ، وفي الشاحنات والسيارات وقد جاءت هذه الدراسة للتعرف على أجهزة النقل الذكي بشكل تفصيلي سواء في المركبة و البنية التحتية و الرقابة المرورية في العالم بالإضافة إلى ما تم استخدامه من هذه التكنولوجيا في الأردن و خاصة في مجال الرقابة المرورية وهدفت الدراسة إلى استعراض أجهزة النقل الذكية المطبقة محليا و عالميا وبيان أهمية أجهزة النقل الذكي في السلامة المرورية و زيادة مستوى الخدمة على الطرقات وضرورة الأمانة و الرقابية في تطبيق هذه التكنولوجيا وقد تم استخدام المنهج الوصفي في هذه الدراسة من خلال الرجوع إلى الدراسات السابقة من قبل المعهد المروري بهذا الخصوص بالإضافة إلى البحث في المواقع الالكترونية المتعلقة بالمواضيع المرورية والتقنيات الحديثة في مجال المرور، وقد تبين من خلال الدراسة أن استخدام أنظمة النقل الذكي أدى إلى زيادة مستوى الخدمة على الطرق من خلال التحكم بحركة المرور وتقليل الازدحامات المرورية على الطرق وتقليل مدة الرحلة وضبط سرعة المركبات و سلوكيات السائقين ورفع مستوى السلامة المرورية من خلال خفض الحوادث و الوفيات .

ولقد أوصت الدراسة بتوفير التمويل اللازم لتنفيذ مشاريع النقل الذكي واستخدام كاميرات السرعات ضمن مقطع طولي من قبل الجهات المعنية لما لها دور في تخفيض نتائج الحوادث البشرية وعمل تطبيقات من قبل مشغلي النقل العام والمرتبطة بالهواتف الذكية من أجل مواعيد الرحلات للركاب.

ملخص دراسة بعنوان

واقع السلامة المرورية للأطفال والشباب (دون سن 30 عاماً) في الأردن خلال الفترة (- 2015 2017)



إن مشكلة الحوادث المرورية تعد من أهم وأخطر المشاكل التي تواجه المجتمعات على مستوى العالم كونها تستنزف قدرات كبرى من الموارد البشرية والمادية ويعاني الأردن من مشكلة الحوادث المرورية المتكررة حيث تشير الإحصائيات الصادرة عن مديرية الأمن العام ضمن التقرير الإحصائي لعام (2017) بأنه تم تسجيل (10446) حادث أضرار بشرية

نتج عنها (685) وفاة وإصابة (1495) شخص بإصابات بليغة و(14751) شخص بإصابات بسيطة، وبلغت كلفة الحوادث المرورية في المملكة حوالي (308) مليون دينار أردني، وقد أشارت إحصائيات عدد السكان أن عدد الأردنيين الذين تقل أعمارهم عن ثلاثين عام حوالي (6,33) مليون نسمة تقريباً أي ما نسبته (63%) من مجموع السكان الكلي في الأردن وهم موزعين إلى (4,041,774) مليون للفئات العمرية الأقل من (18) سنة و(2,284,771) مليون للفئة العمرية (18 - 29) سنة. وأشارت بيانات السائقين الصادرة عن مديرية الأمن العام أن عدد السائقين الحاصلين على رخصة سوق من الفئات العمرية الأقل من ثلاثين بلغ ما يقارب (610) ألف سائق وبما نسبته (24%) من مجموع السائقين المسجلين في الأردن وقد جاءت هذه الدراسة للتركيز على فئة الأطفال والشباب الأكثر تضرراً بسبب الحوادث المرورية من خلال بيان الإحصائيات الخاصة بهذه الفئات والأسباب المؤدية إلى وقوعهم في الحوادث المرورية ومن ثم وضع الحلول والخطط المناسبة للحفاظ على هذه الطاقة المهمة في بنية المجتمع وقد هدفت الدراسة إلى بيان حجم مشكلة الحوادث المرورية للفئات العمرية دون سن الثلاثين والتعرف على التصرفات الخاطئة لمستخدمي الطريق من الأطفال والشباب دون سن الثلاثين وبيان الإجراءات الممكن اتخاذها للحد من إمكانية إصابة فئة الأطفال والشباب (دون سن الثلاثين) في الحوادث المرورية للحفاظ على هذه الفئات العمرية والتي تعتبر الطاقة المهمة في بنية المجتمع وقد تم إتباع أسلوب ومنهج البحث العلمي من خلال تطبيق منهجية البحث النظري التحليلي التي تم فيها الرجوع لدراسات سابقة متعلقة بهذا الموضوع، وجمع إحصائيات الحوادث المرورية ونتائجها للثلاث سنوات الماضية (2015-2017) للفئات العمرية الأقل من (30) سنة وإجراء التحليل الإحصائي للعديد من متغيرات الحوادث المرورية ونتائجها، وعمل استبانة خاصة للفئات العمرية من (18) سنة وأقل من ثلاثين عاماً وذلك للوقوف على مستوى الوعي والثقافة المرورية لديهم سواء كانوا سائقين أو مستخدمي طريق آخرين (ركاب ومشاة) ومعرفة آرائهم حول الحوادث المرورية التي يتعرضون لها وأسباب السلوكيات الخاطئة المرتكبة من

قبلهم حيث تم توزيع هذه الاستبيانات في دائرة الأحوال المدنية وأقسام الترخيص في العاصمة عمان. وكانت أهم نتائج هذه دراسة أن نسبة وفيات الأطفال الأقل من (١٨ سنة) في المرتبة الثانية من مجموع الوفيات الكلي خلال الثلاث سنوات الماضية (٢٠١٧-٢٠١٥) حيث بلغت (٢٨.٥%)، تلتها مباشرة نسبة الشباب (٢٩-١٨) سنة وبمقدار (٢٥.٦%) وكانت نسبة الجرحى لمستخدمي الطريق في فئة الشباب (٢٩-١٨) سنة في المرتبة الثانية وبواقع (٣١.٩%) من مجموع الجرحى الكلي خلال الثلاث سنوات الماضية (٢٠١٧-٢٠١٥) تلتها مباشرة نسبة جرحى الأطفال الأقل من (١٨ سنة) وبمقدار (٢٨.٢%) وقد سجلت وفيات الشباب السائقين أعلى نسبة بين مستعملي الطريق وبمقدار (٤٦.٢%) تلتها وفيات الشباب الركاب وبما نسبته (٣٣%) ثم وفيات الشباب المشاة وبما نسبته (٢٠.٨%) من مجموع الوفيات الكلي للفئة العمرية (٢٩-١٨) سنة ويعتبر خطأ عدم ترك مسافة أمان أثناء المسير وخطأ عدم اخذ الاحتياطات اللازمة أثناء القيادة وخطأ المسارب أكثر الأخطاء ارتكابا من قبل السائقين الذين كانت أعمارهم اقل من (٣٠) عام حيث شكلت نسبة هذه الأخطاء مجتمعة (٦٦.٥%) من المجموع الكلي للأخطاء المرتكبة خلال الثلاث سنوات الماضية (٢٠١٧-٢٠١٥). وبرز العديد من التوصيات ومن أهمها العمل على فصل الحركة بين حركة المشاة والمركبات في المناطق التي تشهد حركة مشاه كبيره سواء من خلال الفصل المكاني (الجسور والأنفاق) أو الفصل الزمني (الإشارات الضوئية) ونشر الوعي المروري لدى السائقين الشباب بضرورة احترام آداب التعامل مع الطريق واحترام حق الآخرين في السير عليها، وحق المشاة في العبور وإبراز السلوكيات الخاطئة المرتكبة من قبلهم أثناء القيادة والتوسع باستخدام وسائل الرقابة المختلفة والتركيز على الرقابة الآلية في هذا المجال للحد من السلوكيات الخاطئة المرتكبة من قبل السائقين أثناء القيادة.

ملخص دراسة بعنوان

(الواقع المروري على طريق البحر الميت)



يعتبر طريق البحر الميت أحد أهم الطرق الرئيسية في الأردن حيث يربط العاصمة عمان بأحد أهم المواقع السياحية بالأردن وهو البحر الميت بالإضافة إلى منطقة الأغوار التي تعتبر سلة الغذاء الأردني بالإضافة إلى عدد من المواقع السياحية كالمغطس والعديد من مقامات الصحابة وجسر الملك حسين كما أنه يمر بالعديد من المناطق السكنية ومجمعات الفنادق السياحية.

يشهد طريق البحر الميت حركة مرور نشطة وعلى مدار الساعة ومن كافة فئات المركبات إلا انه يشهد في اغلب الأيام وللأسف حوادث سير مميتة أودت بحياة الكثير من المواطنين وخلفت العديد من الإصابات الشديدة التي يعاني منها اغلب بيوت الأردنيين والعديد من الإعاقات التي فتكت بتلك الأسر.

تناولت هذه الدراسة في مضمونها الواقع المروري على طريق البحر للأعوام الثلاثة الأخيرة (٢٠١٥-٢٠١٦-٢٠١٧) وعدد الحوادث المرورية ونتائجها بالإضافة إلى تحديد أهم المواقع الخطرة على هذا الطريق من خلال الكشف الميداني بالاشتراك مع المعنيين وتحديد المشاكل الهندسية في هذه المواقع ووضع الحلول والتوصيات التي من شأنها رفع مستوى السلامة المرورية والحد من الحوادث المرورية على هذا الطريق.



إذ انه خلال عام ٢٠١٧ وقع (٥٢٧) حادث نتج عنها وفاة (١٧) شخص وإصابة (٢٠) شخص بإصابات بليغة و(١٧٢) شخص بإصابات بسيطة لذلك وتنفيذ التوجيهات عطوفة مدير الأمن العام فقد تم المباشرة في إجراء هذه الدراسة، حيث تم تقسيم الطريق إلى جزئين: ١. طريق البحر الميت الرئيسي (العدسية) ٢. طريق الغور الأردني (الطريق الموازي للبحر الميت) حيث تم تطبيق المنهج النظري التحليلي من خلال الرجوع لإحصائيات الحوادث المرورية على طريق البحر الميت وتحليلها للتوصل إلى العوامل التي أظهرت مؤشرا في بيانات الحوادث المرورية للأعوام (٢٠١٥-٢٠١٦-٢٠١٧) وإبراز أكثر المناطق تكرارا للحوادث بالإضافة إلى المنهجية العلمية للدراسة من خلال الكشف الحسي على الطريق من قبل فريق فني متخصص ووضع توصيات سهلة التطبيق لهذه المواقع وبالتالي الاستفادة منها في التوصيات العامة للدراسة.

ملخص دراسة بعنوان

(الطريق الصحراوي- مناطق العمل والتحويلات)



يعتبر الطريق الصحراوي الدولي أحد أهم الطرق الرئيسية في المملكة الأردنية الهاشمية والذي يربط جنوب المملكة بالعاصمة عمان، ويشهد هذا الطريق حركة مرورية كثيفة تشمل كافة أنواع المركبات الصغيرة والكبيرة ومركبات الشحن والحافلات، وعلى الرغم من أهمية الطريق الصحراوي التجارية والسياحية والاجتماعية إلا انه يشهد وقوع العديد من الحوادث المرورية القاتلة وما ينتج عنها من إزهاق للأرواح البريئة وهدر للمال العام رغم الجهود المبذولة من قبل وزارة الأشغال العامة والإسكان من إعادة تأهيل للطريق وما تقدمه مديرية الأمن العام من

انتشار لدورياتها على الطريق إلا أنه ما زال يعاني من وجود الكثير من المقاطع التي تحتاج إلى إعادة تأهيل وإضاءة وأعمال صيانة للجزر الوسطية والفتحات الدورانية وأكتاف الطريق وسلوكيات خاطئة من قبل السائقين وذلك حرصا منا على حماية الأرواح والممتلكات العامة والخاصة وللوصول إلى طريق دولي امن وخالي من الحوادث.



تقوم حاليا وزارة الأشغال العامة والإسكان بعمل صيانة للطريق الصحراوي وعلى عدة مقاطع للطريق الأمر الذي أدى إلى وجود مجموعة من التحويلات ومجموعة من مواقع الأشغال (مواقع عمل) وهذه التحويلات ومواقع العمل في وضعها الحالي أصبحت تشكل خطورة على مستعملي الطريق نتيجة لعدم توفر كافة وسائل السلامة العامة فيها وعدم تنظيمها وتأثيرها بالأدوات ووسائل الضبط وفقا لدليل مواقع العمل، حيث تبين من خلال الكشف الميداني

على الطريق الصحراوي وجود (٤) تحويلات و (٣) مواقع عمل صيانة وتوسعة ، لذا جاءت هذه الدراسة للوقوف على أهم المشاكل الموجودة في هذه التحويلات ومواقع العمل ووضع التوصيات والحلول الهندسية والفنية التي من شأنها الحد من وقوع الحوادث المرورية ورفع مستوى السلامة المرورية في هذه المواقع.

ملخص دراسة بعنوان

(الواقع المروري على الطريق الصحراوي)



إن مشكلة الحوادث المرورية تعد من أهم واطغر المشاكل التي تواجه المجتمعات على مستوى العالم حيث أنها تستنزف قدرات كبرى من الموارد البشرية والمادية وتشير الإحصائيات الصادرة عن منظمة الصحة العالمية (WHO) بأن العالم يفقد سنويا حوالي (١,٢) مليون شخص، ويصاب سنويا حوالي (٥٠-٢٠) مليون شخص نتيجة حوادث المرور في العالم، كما أن الخسائر المادية السنوية الناتجة عن هذه الحوادث تقدر بـ (٥١٨) مليار دولار أمريكي لجميـع دول العالم بما يشكـل (١%-٣%) من الناتج المحلي الإجمالي، وقد توصلت العديد من دول العالم إلى ضرورة وضع آليات واستراتيجيات مرورية وطنية

لمواجهة تحديات السلامة المرورية المرتبطة بالعديد من القطاعات والجهات ذات العلاقة، إن الطريق الصحراوي أصبح يسمى أحيانا كثيرة (طريق الموت) من كثرة الحوادث المسجلة عليه بسبب سوء البنية التحتية للطريق ، فلا تنمية من دون بنية تحتية ولا أعمار للمحافظات من دون هذا الطريق، ولذلك جاءت هذه الدراسة لحل المشاكل المرورية على الطريق الصحراوي الممتد من طريق المطار ولغاية العقبة والذي يبلغ طوله حوالي ٣١٥ كم، وتقليل عدد الحوادث المرورية على الطريق ووضع الحلول الهندسية المناسبة، الطريق الدولي الصحراوي وهو خط سريع يربط جنوب المملكة الأردنية الهاشمية بالعاصمة عمان على مسافة ٣١٥ كم تقريبا يبدأ بالعقبة جنوبا ليعبر محافظة معان والطفيلة والكرك ليصل إلى عمان ويعتبر الطريق الصحراوي شريان الأردن الرئيسي حيث أنه يمتاز بأنه يربط جنوب المملكة بشمالها وهو الطريق الرئيسي لنقل البضائع المستوردة والمصدرة عبر ميناء العقبة الوحيد في المملكة وهو طريق سياحي يربط محافظات الأردن بالعديد من الأماكن السياحية الأثرية والعلاجية منها خليج العقبة والمدينة الوردية (البترء) إحدى عجائب الدنيا السبعة ووادي رم ومحمية ضانا وحمامات عفرا علما بأن الطريق الصحراوي يشهد حركة مرورية على مدار الساعة فيما تعتبر كل دقيقة بمثابة عداد للحوادث المرورية لا سيما أن الطريق يحمل ازدواجية الخطر ما بين الشاحنات العملاقة وبين تعرجه واهترائه والحفر الكبيرة والتحويلات الخطيرة التي أودت بحياة العشرات من المواطنين، أن أغلب أخطاء السائقين المسببين للحوادث على الطريق الصحراوي كانت تغيير المسرب بشكل مفاجئ وهي نتيجة هروب السائقين من الحفر والعوائق التي تصادفهم مما يؤدي إلى انحرافهم عن المسار والتسبب بوقوع حادث، وكانت مبرراتها وجود العديد من الحوادث على هذا الطريق مما يؤدي بحياة السائقين

وسكان القرى المجاورة للطريق أو المارين/ (مستخدمين) بالطريق الصحراوي ووجود حركه مرورية كثيفة على هذا الطريق الذي يربط محافظات الجنوب (الكرك، الطفيلة، معان، العقبة) بوسط وشمال المملكة ، تم إجراء العديد من الدراسات السابقة وتحديد المشاكل المرورية الموجودة والمواقع التي تشكل خطورة على مستعملي الطريق واقتراح التوصيات اللازمة والتي من شأنها رفع مستوى السلامة المرورية على هذا الطريق وقد جاءت هذه الدراسة لتلقي الضوء مرة أخرى على واقع السلامة المرورية على هذا الطريق خلال عام ٢٠١٧ و عام ٢٠١٨ (نهاية شهر نيسان) وإيجاد الحلول المناسبة لحلها او التخفيف منها والتعرف على أكثر المواقع التي يقع عليها حوادث واعتبارها نقط سوداء، تم إتباع المنهج النظري التحليلي في هذه الدراسة الذي تم فيه الرجوع لإحصائيات الحوادث المرورية البشرية على الطريق الصحراوي لعام ٢٠١٧ و عام ٢٠١٨ لغاية شهر نيسان وتحليلها وبيان المؤشرات الرئيسية لهذه الحوادث، و مراجعة الدراسات السابقة التي تم عملها على هذا الطريق.

ملخص دراسة بعنوان

(سائقي الأمن العام مكرري الحوادث المرورية)



إن سائقي الأمن العام يعتبرون جزء من السائقين مستخدمي الطرقات في المملكة، ويجب أن يكون سلوكهم وأسلوب قيادتهم على الطرق مثلاً يحتذى به كونهم يمثلون جزء هام من جهاز الأمن العام الذي يعتبر الحلقة الرئيسية في عملية تنفيذ القانون والتعليمات والأنظمة لرفع مستوى السلامة المرورية في جهاز الأمن العام الأمر الذي سينعكس على مستوى السلامة المرورية في المملكة، وتكمن أهمية هذه الدراسة في الحفاظ على الموارد البشرية والمادية لجهاز الأمن العام .

وقد تم إعداد هذه الدراسة نتيجة وجود العديد من سائقي الأمن العام الذين يرتكبون الحوادث المرورية وبشكل متكرر على الرغم من الجهود المبذولة في مجال الرقابة المرورية عليهم والتدريب المستمر لهم والتوجيهات المستمرة من قيادة الجهاز بضرورة التقيد والالتزام بالسلوكيات الصحيحة والسليمة أثناء القيادة وهدفت الدراسة إلى التعرف على واقع مشكلة الحوادث المرورية للسائقين مكرري الحوادث المرورية لعام ٢٠١٧ حيث اعتمدت على المنهج التحليلي للجداول الإحصائية التي تم الحصول عليها من مديرية القضاء الشرطي وشعبة الأنظمة المرورية ومنهجية المسح الميداني من خلال اللقاء المباشر مع بعض سائقي الأمن العام وقد خرجت هذه الدراسة بمجموعة من النتائج وبناء على هذه النتائج تم وضع العديد من التوصيات الضرورية للحد من السلوكيات الخاطئة المرتكبة من قبل السائقين مكرري الحوادث المرورية لحل

مشكلة تكرارا الحوادث المرورية ورفع مستوى سائقي الأمن العام ومن هذه الحلول والتوصيات منها العمل على الموافقة على تسجيل السائقين الجدد شريطة الحصول على فئة رخصة الرابعة، العمل على إشراك سائقي الأمن العام الجدد بدورات تأهيلية على قيادة المركبات وصيانتها قبل توزيعهم على الوحدات والعمل على تغليظ العقوبات على السائقين المكررين للحوادث المرورية وتحفيز الغير مرتكبين للحوادث المرورية والملتزمين وإعداد دراسة دورية ربعيه للوقوف على حوادث مركبات الأمن العام وأسباب وقوعها وتلافي المشكلات .

ملخص دراسة بعنوان

(حوادث الدراجات الآلية في الأردن لعام ٢٠١٧)



إن مشكلة الحوادث المرورية تعد من أهم واطخر المشاكل التي تواجه المجتمعات على مستوى العالم كونها تستنزف قدرا كبيرا من الموارد البشرية والمادية إن الأردن كأحد الدول النامية يعاني من هذه المشكلة حيث نتج عن الحوادث المرورية لعام ٢٠١٧ وفاة (٦٨٥) شخص وإصابة (١٤٩٥) شخص بإصابات بليغة و(١٤٧٥١) شخص بإصابات بسيطة وبكلفة تقديرية مقدارها (٣٠٨) مليون دينار جراء وقوع (١٥٠٢٢٦) حادث مروري منها (١٠٤٤٦) حادث إصابات بشرية وفيما يخص الحوادث المرورية المتعلقة بالدراجات الآلية لعام ٢٠١٧ م فقد نتج عنها (٨) وفيات وإصابة (٢١) شخص بإصابات بليغة و (١٢٤) شخص

بإصابات بسيطة جراء وقوع (٤٦٤) حادث دراجات منها (١٦١) حادث إصابات بشرية حيث اشترك في حوادث الإصابات البشرية (٠.٥%) من مجموع سائقي الدراجات المسجلين وهؤلاء السائقين المشتركين يشكلوا ما نسبته (٠.٤%) من مجموع السائقين الكلي المشتركين في حوادث الإصابات البشرية الكلية في الأردن أن حوادث الدراجات الآلية تؤدي إلى إصابات خطيرة وحالات وفاة وتكاليف طبية كبيرة أكثر بكثير من حوادث السيارات، وقد أشارت العديد من الدراسات التي تمت في هذا المجال إن حوادث الدراجات الآلية أخطر بكثير من حوادث السيارات، وان معدل إصابات حوادث الدراجات الآلية أكبر من معدل إصابات حوادث السيارات بثلاث مرات، وان احتمال التعرض لإصابات خطيرة فيها يعادل (١٠) مرات احتمال التعرض في حوادث السيارات. وبناء على ما تقدم جاءت هذه الدراسة لتلقي الضوء على الحوادث المرورية للدراجات الآلية في الأردن وما ينتج عنها من أضرار بشرية ومادية واقتراح الحلول التي من شأنها رفع مستوى السلامة المرورية لهذه الدراجات والتقليل ما أمكن من الحوادث المرورية ونتائجها.

وقد هدفت الدراسة إلى التعرف على حجم مشكلة حوادث الدراجات الآلية ونتائجها خلال عام ٢٠١٧ ووضع الحلول والتوصيات المتعلقة بأسباب حوادث الدراجات الآلية للتقليل من هذه الحوادث للحفاظ على الموارد البشرية والمادية للأمن العام. وقد تم اعتماد المنهج الوصفي والتحليلي في هذه الدراسة من خلال مراجعة دراسات سابقة متعلقة بحوادث الدراجات الآلية، والحصول على إحصائيات حوادث الدراجات الآلية ونتائجها خلال الفترة (٢٠١٧) ومن ثم تحليل تلك الإحصائيات وبيان المؤشرات الرئيسية لهذه الحوادث واستخراج النتائج والتوصيات اللازمة للحد من هذه المشكلة، وكان من أهم نتائج هذه دراسة أن يوم الجمعة والاثنين أكثر الأيام التي وقع فيها حوادث إصابات بشرية للدراجات وبنسبة (١٨.٦%) لكل منهما من المجموع الكلي للحوادث البشرية للدراجات وقد بلغت نسبة الدراجات المشتركة في حوادث الإصابات البشرية للدراجات الآلية (١.٦%) من مجموع الدراجات الآلية المسجلة في المملكة لنهاية عام ٢٠١٧ وهي تشكل ما نسبته (٠.٩%) من مجموع المركبات الكلي والمشاركة في حوادث الإصابات البشرية الكلية في المملكة وسجلت الوفيات الناتجة عن حوادث الصدم للدراجات الآلية أعلى نسبة (٧٥%) من مجموع وفيات حوادث الدراجات تلتها الوفيات الناتجة من حوادث التدهور بنسبة (٢٥%) فيما لم تسجل أي وفاة ضمن حوادث الدهس وقد اشترك في حوادث الإصابات البشرية للدراجات (٠.٥%) من مجموع سائقي الدراجات المسجلين في المملكة لنهاية عام ٢٠١٧ والذين يشكلوا ما نسبته (٠.٤%) من مجموع السائقين الكلي المشتركين في حوادث الإصابات البشرية الكلية في الأردن وكان شهر آذار أكثر الأشهر التي وقع فيها إصابات بشرية لسائقي الدراجات وبنسبة (١٥.٧%) من مجموع إصابات السائقين الكلية في حوادث الإصابات البشرية للدراجات.

وقد خرجت الدراسة بعدد من التوصيات أهمها تطوير فعاليات ومدد الفحص العملي لطالبي الحصول على رخص الدراجات الآلية، تشديد العقوبات بحق مرتكبي المخالفات المرتبطة بالدراجات الآلية للحد ما أمكن من السلوكيات الخاطئة المرتكبة من قبل مستخدميها، تكثيف الرقابة المرورية على الدراجات الآلية وتحديدًا في الأوقات من الساعة الثانية إلى الخامسة ومن الساعة الثامنة مساءً إلى الثانية عشره مساءً، والأيام الاثنين والجمعة (كون هذا اليوم تكون فيه معظم فعاليات وأنشطة مجموعات مالكي الدراجات) وأشهر الصيف (أيار وحزيران وتموز) والتي تشهد عادة التجمعات السنوية لمجموعات مالكي الدراجات والتي تكون بالغالب بمشاركة مالكي دراجات نارية من الجنسيات العربية والأجنبية وأشهر الشتاء (كانون ثاني وشباط وآذار) والتي تكثر فيها هذه الحوادث، التوسع في حملات التوعية المرورية عبر وسائل الإعلام المختلفة لمستخدمي الدراجات ومستخدمي الطريق الآخرين (مشاة وسائقي المركبات الأخرى) حول السلوكيات المرتكبة من قبلهم وضرورة استخدام وسائل السلامة المختلفة أثناء ركوب الدراجات وضرورة التقيد بقواعد السير والمرور على الطرق وإجراء المزيد من الدراسات التحليلية على حوادث الدراجات الآلية ونتائجها في المستقبل

ملخص دراسة بعنوان

(دراسة أكثر المخالفات المؤدية إلى الحوادث المرورية لعام ٢٠١٨)



تعتبر الحوادث المرورية و ما ينجم عنها من إصابات من المشاكل الرئيسية التي يعاني منها المجتمع الأردني لما تخلفه من خسائر بشرية و مادية. و مديرية الأمن العام بدورها قامت على الدوام على تبني سياسات و استراتيجيات للتصدي لهذه الظاهرة الدموية و الاقتصادية على حد سواء من أجل رفع مستوى السلامة المرورية و تأتي هذه الدراسة لتسليط الضوء على أبرز المخالفات المرتبكة من قبل مستخدمي الطريق و التي أدت إلى وقوع الحوادث للأعوام (٢٠١٥-٢٠١٦-٢٠١٧) خاصةً (مخالفات المسارب و مخالفة عدم اخذ

الاحتياطات اللازمة) بالإضافة إلى التطرق إلى حوادث المشاة خلال الأعوام الثلاث الماضية و قد هدفت الدراسة إلى بيان أكثر أنواع المخالفات المرورية المتسببة بوقوع الحوادث و الفئات العمرية التي تقع ضحية للحوادث المرورية و وضع الحلول و التوصيات المناسبة للتقليل من الحوادث المرورية. و قد تم اعتماد المنهج الوصفي التحليلي في هذه الدراسة من خلال استعراض التقارير الإحصائية و تحليلها و كذلك الدراسات المقدمة من قبل المعهد المروري الأردني و كان من أهم نتائج هذه الدراسة حيث شكلت مخالفة عدم اخذ الاحتياطات اللازمة أعلى نسبة للأخطاء التي نتج عنها إصابات بسيطة بما نسبته (٣٥.٨%) تلتها مخالفات المسارب بما نسبته (29.8%) من المجموع الكلي للأخطاء التي نتج عنها إصابات بسيطة وكانت مخالفات المسارب أعلى نسبة للأخطاء التي نتج عنها إصابات بليغة بما نسبته (٣٩.٢%) تلتها عدم مخالفة اخذ الاحتياطات اللازمة بما نسبته (٣٦.٤%) من المجموع الكلي للأخطاء التي نتج عنها إصابات بليغة وكانت مخالفات المسارب أعلى نسبة للأخطاء التي نتج عنها وفيات بما نسبته (٤٠%) تلتها عدم مخالفة اخذ الاحتياطات اللازمة بما نسبته (٣٤.٤%) من المجموع الكلي للأخطاء التي نتج عنها وفيات وبرز العديد من التوصيات و من أهمها استخدام شواخص المشاة المضيئة المربعة الشكل للتقاطعات الغير محكومة بإشارة ضوئية خاصة أمام المدارس و استخدام الإنارة ذات الضوء المتقطع للتقاطعات الغير محكومة بإشارة ضوئية عند ممرات المشاة و إعطاء المحاضرات الإرشادية للطلاب من قبل مشرفي المدارس في العبور الآمن و استخدام ممرات المشاة و تكثيف الرقابة المرورية من خلال الدوريات أو المشاة أو الراجلة في المناطق الحيوية .

ثالثاً: في مجال النشاطات العامة

- ١.الكشف على بعض مواقع الحوادث المرورية والمواقع الخطرة واقتراح التوصيات التي تساهم في تحسين مستوى السلامة المرورية على الطريق والحد من تكرار مثل هذه الحوادث مستقبلا.
- ٢.بيان الرأي في العديد من المواضيع التي تم استشارة المعهد المروري الأردني بها.
- ٣.الإجابة على الاستفسارات والأسئلة التي ترد إلى المعهد المروري الأردني عبر البريد الإلكتروني.
- ٤.تغطية العديد من المحاضرات في الدورات التي تعقد داخل المعهد المروري الأردني و خارجه فيما يتعلق بالنواحي التي تخص مجالات السلامة المرورية المختلفة.
- ٥.المشاركة باللجان الداخلية والخارجية لإبداء الرأي في مواضيع تم طرحها لتقديم الاستشارة إلى الجهات المختلفة.

رابعاً: في مجال المواصفات التشريعات

المشاركة في إعداد ومتابعة إصدار التشريعات التالية:

- ١.المشاركة في مناقشة تعديلات تعليمات تسجيل وترخيص الدراجات الآلية.
- ٢.المشاركة في الاجتماعات المنعقدة لغايات مناقشة التطبيقات الذكية المستخدمة في مجال نقل الركاب
- ٣.المشاركة في إعداد نظام النقاط المرورية
- ٤.المشاركة في إعداد تعليمات احتساب النقاط المرورية
- ٥.المشاركة في اجتماعات حول إجراء تعديلات على تعليمات باصات نقل الطلاب.
- ٦.تعليمات التجهيزات الفنية للمركبات
- ٧.الانتهاء من مراجعة تعليمات الشروط والمؤهلات الواجب توفرها لدى سائقي وسائط النقل البري
- ٨.المشاركة باجتماع بخصوص القانون المعدل لقانون السير لسنة ٢٠١٦ م
- ٩.الاشتراك في لجنة تحديث التشريعات المعمول بها في المعهد المروري الأردني.
١٠. المشاركة في اجتماع لإعداد مسودة التفاهم بخصوص الشراكة التدريبية الإستراتيجية.

خامساً: في مجال المعلومات

- ١.إعداد التقرير السنوي للحوادث المرورية في الأردن لعام ٢٠١٧ م.
- ٢.تزويد طلاب الجامعات بالمعلومات اللازمة لإعداد الدراسات والرسائل الجامعية في مجال المرور وتقديم المساعدة والنصح والإرشاد لهم.
- ٣.تطوير وإدامة الموقع الإلكتروني للمعهد المروري الأردني.
- ٤.زيادة الموجودات المعرفية في مكتبة المعهد المروري الأردني سنويا حيث تحتوى المكتبة على (٤٠٧٧) من الموجودات المعرفية المختلفة التي تضم الكتب والمراجع والنشرات الإحصائية والعلمية والمراجع التشريعية والقانونية والأقراص الممغنطة (CD) والأفلام المتعلقة بالعملية المرورية والمعلومات العامة.