

ملخص دراسة أعوان السلامة المرورية

تنفيذا للتوجيهات الملكية المستمرة بضرورة الحد من الحوادث المرورية ونتائجها وتوفير بيئة مرورية آمنة قامت مديرية الامن العام بإعداد خطة استراتيجية شاملة تتضمن التوسع في الرقابة المرورية وتنوع أساليب ضبط المخالفات المرورية بشكل عام والمخالفات المتحركة بشكل خاص من خلال تفعيل ضبط المخالفات المرورية من قبل جميع ضباط وحدات الامن العام وتعميم ارقام هواتف للإبلاغ عن المخالفات والمشاكل المرورية ومتابعة كافة المنصات الحكومية ومنصات التواصل الاجتماعي لرصد السلوكيات المرورية الخاطئة المرتكبة من قبل مستخدمي الطريق واستقبال الملاحظات المرورية المختلفة والتي يتم نشرها خلال هذه المنصات، وتوفير ارقام الواتساب التي يتم من خلالها استقبال البلاغات والفيديوهات والصور التي توثق السلوكيات الخاطئة المرتكبة من قبل مستخدمي الطريق بالإضافة الى الاستعانة بأعوان السلامة المرورية الذين يقومون أيضا برصد المخالفات المرورية وتزويد إدارة السير بها ليصار الى اجراء المقتضى القانوني بحققها، تم اعداد هذه الدراسة لتقييم فكرة أعوان السلامة المرورية التي بدأت في التسعينات من القرن الماضي لعرض التجربة الأردنية في هذا المجال وتقديم التوصيات اللازمة التي من شأنها تعزيز السلامة المرورية في المملكة الأردنية الهاشمية.

وبالرجوع الى التشريعات الأردنية تبين وجود تعليمات تخص أعوان السلامة المرورية صادرة في ٢٠٠١ بموجب قانون السير الأردني يتم بموجبها اختيار أعوان السلامة المرورية من قبل لجنة يحددها مدير الامن العام تكون مهمتها اختيار أعوان السلامة المرورية وفق مجموعة من الإجراءات المحددة لهذه الغاية حيث حددت هذه التعليمات الواجبات المناطة بأعوان السلامة المرورية والحالات التي تتيح لمدير الامن العام حق رفض او عدم تجديد عضوية أي عون من أعوان السلامة المرورية، ويتم الإبلاغ عن المخالفات المرورية المحددة من قبل أعوان السلامة المرورية شفهيًا من خلال اجهزة الاتصال او خطيًا من خلال النماذج المعتمدة لهذه الغاية وبناء على ذلك يتم اتخاذ المقتضى القانوني بحق هذه المخالفات من قبل مديرية الامن العام.

ومن خلال تحليل البيانات الخاصة بأعوان السلامة المرورية تبين ما يلي:

- بلغت نسبة الذكور المنتسبين لأعوان السلامة المرورية (٩٢,٥%) من المجموع الكلي لأعوان السلامة المرورية في حين كانت نسبة الاناث (٧,٥%) من العدد الكلي لأعوان المرور في المملكة
- شكلت نسبة أعوان السلامة المرورية الحاصلين على درجة البكالوريوس (٤٢,٥%) من المجموع الكلي لأعوان السلامة المرورية في المملكة.
- بلغت نسبة الحاصلين على مؤهل علمي دراسات عليا من الذكور (٥,٧%) وهي النسبة الأدنى مقارنة ببقية المؤهلات العلمية للمجموع الكلي لأعوان السلامة المرورية للذكور.
- بلغت نسبة الحاصلين على مؤهل علمي دراسات عليا من الاناث (٥,٨%) وهي النسبة الأدنى مقارنة ببقية المؤهلات العلمية للمجموع الكلي لأعوان السلامة المرورية من الاناث.
- شكلت الفئة العمرية (٤٠-٣٤) عام ما نسبته (٣١,٥%) من المجموع الكلي لأعوان السلامة المرورية من الذكور، فيما شكلت الفئة العمرية (٤١-٤٧) عام ما نسبته (٣٦,٢%) من المجموع الكلي لأعوان السلامة المرورية من الاناث.

➤ شكلت العاصمة عمان نسبة (٧٩,٩%) من المجموع الكلي لأعوان السلامة المرورية في المملكة في حين كانت محافظات (مادبا والعقبة ومعان والطفيلة) اقل المحافظات حيث لم ينتسب في هذه المحافظات أي شخص الى أعوان السلامة المرورية.

➤ بلغت نسبة الزيادة في الاجتماعات والمحاضرات والمبادرات التي شارك بها أعوان السلامة المرورية خلال فترة الدراسة (٤٦,٧%) حيث كان العام (٢٠٢٣) أكثر الأعوام مشاركة لأعوان السلامة المرورية الاجتماعات والحاضرات والمبادرات وورش العمل.

➤ بلغت المخالفات التي تم رصدها من قبل أعوان السلامة المرورية خلال الفترة (٢٠١٩-٢٠٢٣) ما نسبته (٠,٠٤%) من مجموع المخالفات الكلي التي تم تحريرها والتي تعتبر نسبة متدنية جداً من مجموع المخالفات الكلي.

وبالاطلاع على بعض التجارب المطبقة إقليمياً ودولياً نجد ان هنالك تنوع كبير في الوسائل المطبقة في الإبلاغ عن المخالفات المرورية من قبل كافة المواطنين واستخدام واسع للوسائل الالكترونية وتحديد التطبيقات والبرامج الالكترونية التي يمكن لأي مواطن استخدامها مما يتيح رصد كبير للمخالفات المرورية وتحديد المخالفات المرورية الخطرة والمتحركة، اما على المستوى المحلي فإننا نجد ان هنالك العديد من الجهود المبذولة من مديرية الامن العام من خلال التنوع في طرق التبليغ عن المخالفات المرورية من قبل كافة المواطنين عبر مجموعة من الوسائل والتي اعتبرها قانون السير الأردني بيئة فنية مقبولة في الإجراءات القضائية.

وقد خرجت الدراسة بالتوصيات التالية:

➤ التوسع بالوسائل الالكترونية التي تمكن كافة المواطنين من رصد المخالفات المرورية والابلاغ عنها ليصار الى اتخاذ المقتضى القانوني بموجبها.

➤ الاكتفاء بالأعداد الحالية بأعوان السلامة المرورية وعدم التوسع باستقطاب أعوان جدد نظراً للتنوع الكبير في مصادر رصد المخالفات المرورية والذي تنتهجه مديرية الامن العام.

➤ عدم التجديد للأعوان غير الفاعلين بناء على حجم العمل المنجز من قبلهم.

➤ الاستفادة من التجارب المطبقة على المستوى الإقليمي والدولي من خلال توفير التطبيقات المناسبة لرصد المخالفات المرورية ومن كافة المواطنين دون الحاجة الى الانتساب لأعوان السلامة المرورية.

ملخص دراسة واقع حوادث التدهور في المملكة الأردنية الهاشمية خلال الأعوام ٢٠٢٠-٢٠٢٢

تعتبر حوادث التدهور من أخطر أنواع الحوادث المرورية والتي ينتج عنها تدهور المركبات خارج الطريق أو انقلابها وفقدان السيطرة عليها، بالإضافة إلى تسببها بوقوع إصابات بشرية ووفيات نتيجة لعدة عوامل مترابطة بالعوامل البشرية والبيئية المرورية وحالة الطقس وطبيعة وحالة المركبات المشتركة في هذه الحوادث، حيث تشمل بعض العوامل البشرية القيادة غير الآمنة، والسرعة الزائدة، والتشتت الذهني، والتعب والنعاس أثناء القيادة، وتناول المخدرات أو الكحول قبل القيادة. أما العوامل البيئية، فقد تشمل الطرقات غير الآمنة والتي تحتوي على العديد من المشاكل المرورية أو غير مؤثثة بكافة التجهيزات والضوابط المرورية اللازمة التي تمكن السائق من القيادة بأمان وإدراك المخاطر قبل الوقوع بها، بالإضافة إلى سوء الأحوال الجوية مثل الضباب، الأمطار الشديدة، الرياح الشديدة، الثلوج والجليد... الخ والتي تخلق ظروف صعبة أثناء قيادة المركبة على الطريق. كما تؤدي حالة المركبة إلى وقوع حوادث التدهور في حال وجود أي خلل في العديد من الأجزاء التي تمكن السائق من السيطرة على المركبة أو إيقافها.

وبالرجوع إلى البيانات الإحصائية للحوادث المرورية في الأردن تبين وقوع (٤٣٠٣) حادث تدهور وبنسبة (١%) من مجموع الحوادث المرورية الكلية في الأردن خلال الفترة (٢٠٢٠-٢٠٢٢)، وبمعدل (٤) حوادث تدهور لكل يوم. كان منها (١٩٤٩) حادث إصابات بشرية وبنسبة (٦,٢%) من مجموع حوادث الإصابات البشرية الكلية في الأردن نتج عنها وفاة (٢٩٩) إنسان وبنسبة (١٨,٥%) من مجموع الوفيات الكلية، وإصابة (٣٨٦٤) شخص وبنسبة (٨,٢%) من مجموع الجرحى الكلي نتيجة الحوادث المرورية خلال الفترة الزمنية (٢٠٢٠-٢٠٢٢)، وبمعدل خطورة (٩٧,٠) وهي تعادل (٩) أضعاف معدل الخطورة للحوادث المرورية الكلية في الأردن، وتالياً أهم نتائج التحليل الإحصائي لحوادث التدهور في الأردن:

١. يقع كل يوم (٤) حوادث تدهور تقريباً، وكل يوم تقريباً يقع (٤) جرحى بسبب حادث تدهور، وكل (٤) أيام تقريباً يتوفى شخص بسبب حادث مروري.
٢. أكثر حوادث التدهور وقعت على الطرق ذات الاتجاهين غير مفصولة بجزيرة وسطية وبنسبة (٤٨,٢%) من مجموع حوادث التدهور، وهي نفس الطرق التي وقع عليها أكبر عدد من الإصابات البشرية الناتجة عن حوادث التدهور وبنسبة (٥٠,٨%) من مجموع الإصابات البشرية الناتجة عن حوادث التدهور التي وقعت خلال الفترة (٢٠٢٠-٢٠٢٢).
٣. سجلت حوادث التدهور التي وقعت في العاصمة عمان أكبر عدد من حوادث التدهور وبنسبة (٣٠,٢%) من مجموع حوادث التدهور وهي نفس المحافظة التي سجلت أكبر عدد من الإصابات البشرية الناتجة عن حوادث التدهور وبنسبة (٦٢,١%) من مجموع الإصابات البشرية الناتجة عن حوادث التدهور التي وقعت خلال الفترة (٢٠٢٠-٢٠٢٢).
٤. أكثر فئات المركبات تسبباً بوقوع الإصابات البشرية بالنسبة لعدد حوادث التدهور التي اشتركت بها كانت الحافلات وبنسبة (١٣٣٨,٨%) وهي نسبة عالية جداً وهو يدل على العدد الكبير من الإصابات في الحادث الواحد.
٥. ساهم السائقين الذكور بوقوع (٩٠,٣%) من مجموع حوادث التدهور كما أن أكبر عدد من الإصابات البشرية الناتجة عن حوادث التدهور، وهم السائقين الأكثر تسبباً بوقوع إصابات بشرية نتيجة لاشتراكهم بحوادث التدهور وبنسبة (٩٢,١%) من مجموع الإصابات البشرية الناتجة عن حوادث التدهور التي وقعت خلال الفترة (٢٠٢٠-٢٠٢٢).
٦. اشتركت الفئة العمرية (٢٧-٢٩) في أكبر عدد من حوادث التدهور وبنسبة (١٠,٦%) من مجموع حوادث التدهور، في حين أن الفئة العمرية (٣٣-٣٥) ساهمت بوقوع أكبر عدد من الإصابات البشرية وبنسبة (١٢,٧%) من مجموع الإصابات البشرية الناتجة عن حوادث التدهور التي وقعت خلال الفترة (٢٠٢٠-٢٠٢٢).
٧. شكلت أخطاء المسارب أكثر أخطاء السائقين المشتركين بحوادث التدهور وبنسبة (٥٨,٣%) من مجموع حوادث التدهور وهي نفس الأخطاء التي ساهمت بوقوع أكبر عدد من الإصابات البشرية وبنسبة (٦٢,١%) من مجموع الإصابات البشرية الناتجة عن حوادث التدهور التي وقعت خلال الفترة (٢٠٢٠-٢٠٢٢).

إن التصدي لحوادث التدهور والحد منها يتطلب تبني مجموعة من الإجراءات الوقائية والتوعوية من خلال تشجيع القيادة الآمنة والتقيد بقواعد المرور، وتحسين حالة الطرق والبيئة المرورية، كما ينبغي تعزيز مفهوم ثقافة السلامة على الطرقات من خلال التوعية المستمرة والتدريب، والتوعية بأهمية استخدام حزام الأمان وتقنيات السلامة الأخرى في المركبات، ومكافحة تعاطي المخدرات والكحول أثناء القيادة، وقد خرجت الدراسة بالعديد من التوصيات التي من شأنها الحد من وقوع حوادث التدهور ورفع مستوى السلامة المروري على الطرق وعلى النحو التالي:

١. الجوانب الهندسية:

➤ مراعاة الطرق ذات الجوانب المنحدرة أو التي تحتوي المنحنيات والمنعطفات الحادة في التصميم الهندسية بتعزيزها بالأكتاف وتوفير المسافات الآمنة بجانب هذه الطرق في حال خروج المركبات عن مسار الطريق أو ضمان عدم خروج المركبات عن مسارها من خلال تزويد هذه الطرق بالحواجز الجانبية الاسمنتية والحديدية وتعزيزها بوسائل السلامة اللازمة وتأثيرها بالشواخص التحذيرية والعلامات الارضية الدالة عليها بالإضافة تعزيزها بمهدئات السرعة وتخشين بعض المقاطع منها ان لزم الأمر والإسراع في معالجة المواقع الخطرة التي تشهد ارتفاع في اعداد حوادث التدهور من قبل الجهات المعنية بالتنفيذ.

➤ إنارة الطرق الخارجية وخاصة في مناطق وجود المنحنيات والمنعطفات والمواقع الخطرة.

٢. جوانب تتعلق بالإعفاء الجمركي:

➤ دراسة إمكانية الإعفاء من الرسوم الجمركية المترتبة على الإطارات والفرامل وكل ما يندرج ضمن الصيانة الدورية الخاصة بمركبات الشحن والحافلات.

٣. الجوانب الرقابية:

➤ توفير أجهزة تتبع على كافة وسائل النقل العائدة للأجهزة الحكومية والقطاع الخاص وتحديد وسائل نقل الركاب لمراقبة السلوكيات الخاطئة المرتكبة من قبل السائقين العاملين على هذه المركبات وساعات القيادة والالتزام بحدود السرعة المقررة على الطرق.

➤ زيادة التركيز على فحص أجهزة الوقاية من الحوادث المرورية وخاصة أنظمة التوجيه والفرامل والإطارات ضمن مراحل الفحص الفني للمركبات في إدارة ترخيص السواقين والمركبات.

➤ التوسع بعمل حملات الرقابة المرورية على الجاهزية الفنية للمركبات على مدار العام.

➤ تكثيف الرقابة المرورية على مخالفات تجاوز حدود السرعة المقررة ومخالفات المسارب ومدى الالتزام بساعات القيادة المسموحة وفترات الراحة من خلال الرقابة على أجهزة (التاكوغراف)، بالإضافة إلى مخالفة استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة لما يسببه من تشتت انتباه السائقين وزيادة فرصة وقوع حوادث مرورية.

٤. الجوانب التوعوية:

➤ عمل حملات توعوية تستهدف السائقين حول مشغلات القيادة والأسباب المباشرة المتعلقة بحوادث التدهور وأهمية الالتزام بالسرعات المحددة على الطرق وتحديد سائقي مركبات شركات الشحن ونقل الركاب والنقل المدرسي لبيان الأسباب المباشرة المتعلقة بحوادث التدهور نظراً لخطورة الحوادث في حال تدهور المركبات التي يقودونها.

➤ تكثيف الفلاشات والرسائل التوعوية المرورية المتعلقة بحوادث التدهور ومدى أهمية التقيد بالسرعات المحددة على الطرق وخطورة استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة الخ من خلال الإذاعات المحلية ووسائل التواصل الاجتماعي.

ملخص ورقة عمل بعنوان

دور مديرية الامن العام في السلامة المرورية في المملكة الاردنية الهاشمية

تعتبر الحوادث المرورية ورفع مستوى السلامة المرورية من اكبر التحديات التي تواجه جميع دول العالم بما فيها المملكة الأردنية الهاشمية، إذ تشكل عبئاً يورق المجتمع لما ينتج عنها من استنزاف للموارد البشرية والمادية، حيث تشير الإحصاءات الصادرة عن منظمة الصحة العالمية في التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق الى أن حوادث السير تحصد أرواح ما يزيد عن 1.35 مليون إنسان سنوياً، بالإضافة إلى ما يزيد عن (50) مليون مصاب يعانون من إصابات غيرت حياتهم أو كان لها آثار طويلة الأمد عليهم، إضافة للآثار النفسية والمعنوية للمصابين وذويهم نتيجة هذه الحوادث.

وتقوم مديرية الأمن العام بتنفيذ الخطط والبرامج المرورية من خلال تنظيم وتسهيل حركة السير والرقابة المرورية للطرق وإعداد الدراسات المرورية ونشر التوعية والتثقيف المروري والتأكد من جاهزية المركبات من الناحية الفنية ومنح رخص القيادة للسائقين، بالإضافة إلى تدريب وتأهيل العاملين في الإدارات المرورية لتوفير المعرفة والمهارات اللازمة للتعامل مع العملية المرورية.

وقد تبين من خلال ورقة العمل انخفاض نسبة حوادث الاصابات البشرية حسب الخطط التي تضمنتها خطة مديرية الامن العام بالاضافة الى الحد من الحوادث والمخالفات المرورية الخطرة ومعالجتها.

وخرجت ورقة العمل ببعض النتائج والتوصيات لتحقيق التكاملية بين مديرية الأمن العام ووحداتها المرورية واستمرارية اعداد الخطط الاعلامية واعلانها للمجتمع بالاضافة الى توظيف تكنولوجيا المعلومات في العمل المروري ومتابعة التعديلات على التشريعات المرورية بما يواكب التطورات المحلية .

ملخص ورقة عمل بعنوان _ اثر الحوادث المرورية على الاقتصاد الوطني و دور التدريب في الحد من الحوادث المرورية ونتائجها

يعتبر النقل من الخدمات الأساسية التي يجب أن تقدمها الحكومات والقطاع الخاص للمواطنين وهي لا تقل أهمية عن الخدمات الصحية والتعليمية وتوفير المياه لما لها من عوائد اقتصادية كبيرة على الاقتصاد الوطني وتطور الحياة بمجملها، وتعتبر أنظمة النقل من المكونات المهمة للبنى التحتية في المدن ومن العناصر الأساسية في حياة سكانها اليومية وقد واكبت تطور المدن في مختلف المجالات الاجتماعية والاقتصادية والعمرانية مكونة أهم القطاعات في المجتمع.

وبينت ورقة العمل العديد من المشاكل والآثار السلبية لقطاع النقل رغم الإيجابيات أو المنافع بالإضافة الى الكلف الاقتصادية المترتبة على الحوادث المرورية ونتائجها في العديد من الدول وايضا بينت ورقة العمل الكلف الاقتصادية على المستوى المحلي وابرز المشاكل المرورية التي تؤدي الى وقوع الحوادث المرورية وبالتالي زيادة الاعباء المالية المترتبة .

وكما هو معلوم فإن عناصر العملية المرورية مؤلفة من العنصر البشري (الإنسان) والمركبة والطريق ولقد اهتمت معظم الدول – وتحديدًا الصناعية - بتقدير تكلفة حوادث المرور بصفة سنوية؛ لمعرفة مدى تأثير الخسائر المترتبة على هذه الحوادث على الناتج المحلي، وتقويم فعالية استراتيجيات السلامة المرورية المعمول بها، حيث تشير بيانات الحوادث المرورية إلى أنه في معظم دول العالم لا يزال الوباء العالمي للإصابات المرورية متزايداً وهنالك بعض التقديرات التي تشير إلى أن الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية سترتفع بحلول العام 2030، مؤدية إلى ما يقدر بحوالي (2.4) مليون وفاة سنوياً.

وعلى المستوى المحلي من المتوقع ان يرتفع عدد السيارات المسجلة في الأردن الى اكثر من (2.3) مليون مركبة ومركبات الركوب الصغيرة الى حوالي (800) الف مركبة بحلول عام 2030 وعدم قدرة شبكة الطرق على تحمل الطلب المتزايد على استخدام وسائل النقل البري مما سيؤدي الى تآكل القدرة التنافسية الاقتصادية والإنتاجية والبيئية والسلامة المرورية في المملكة بالإضافة الى ان استهلاك قطاع النقل حوالي (47%) من اجمالي الطلب على الطاقة ومن المتوقع ان تصل كلف مشاريع النقل في نهاية عام 2027 الى اكثر من (500) مليون دينار اردني معظمها مشاريع مرتبطة بشبكات الطرق وخدمات نقل الركاب .

ملخص ورقة عمل دور المعهد المروري الأردني في التوعية المرورية

ان مشكلة الحوادث المرورية ترتبط ارتباطاً كلياً بالفرد وما نشأ عليه من قيم وفضائل ومن هنا يبرز دور الاسرة في تنشئة أجيال واعية مرورياً قادرة على حماية نفسها حيث تعتبر التوعية المرورية من الركائز الاساسية التي توجه سلوك مستخدمي الطريق (مشاة وسائقين وركاب) نحو السلوك السليم.

وبينت ورقة العمل دور المعهد المروري وابرز واجباته كجزء من المنظومة المرورية في مديرية الامن العام وتناولت العديد من النشاطات والمجالات التي يقوم بها المعهد المروري الأردني في مجال التوعية المرورية لتشمل كافة الجهات الحكومية والخاصة ومؤسسات المجتمع المحلي والجمعيات الشبابية والخيرية.

ويقوم المعهد المروري الأردني بتنظيم العديد من الندوات وورش العمل واللقاءات المرورية والمؤتمرات في العديد من الجهات الحكومية والخاصة والجامعات الرسمية , والتواصل مع كافة شرائح المجتمع من خلال كافة وسائل الإعلام ومنصات التواصل الاجتماعي المتاحة وكما يقوم بالعديد من الأنشطة والفعاليات التي تساهم في خدمة السلامة المرورية وخدمة المجتمع وحمايته من مخاطر حوادث الدهس وتنمي روح العمل والمشاركة مع مؤسسات المجتمع والشرطة المجتمعية في مديرية الأمن العام .

وكان من ابرز التوصيات والنتائج متابعة تنفيذ الخطط التوعوية والتواصل مع الاعلام والمشاركة في تنفيذ الحملات التوعوية لرفع مستوى الوعي المروري لدى كافة شرائح المجتمع و المشاركة في حملات التوعية المرورية وزيادة اعداد ورش العمل والمحاضرات واستخدام كافة وسائل الإعلام المختلفة تحقيقاً للتوجيهات الملكية السامية بضرورة توفير الأمان على الطرق للتخفيف من حوادث المرور ونتائجها.

وفي الختام , فقد بينت ورقة العمل هذه اهمية التوعية المرورية و التدريب المروري لكافة فئات المجتمع لما له من دور ايجابي في التخفيف من الحوادث المرورية ونتائجها . كما وضحت الدور المتميز الذي تقوم به مديرية الامن العام – المعهد المروري الاردني في التوعية والتثقيف المروري تماشياً مع الخطة الاستراتيجية المرورية المنبثقة عن التوجيهات الملكية السامية في الحج من الحوادث المرورية ونتائجها .

تعتبر الدراجات الآلية بمختلف فئاتها وأشكالها حديثة العهد نسبياً في المملكة، حيث تم السماح بامتلاكها من قبل الأفراد منذ ما يقارب (14) عاماً و تم اصدار تعليمات بموجب قانون السير الأردني رقم (49) لسنة (2008) وتعديلها لتواكب التطورات الحاصلة في قطاع الدراجات الآلية، حيث كان اخر هذه التعليمات {تعليمات تسجيل وترخيص الدراجات الآلية لسنة 2016 وتعديلاتها} في عام 2020م والتي سهلت على المواطنين تملك الدراجات الآلية و السكوترات التي تقل عن (250سم³)، حيث كان هذا التعديل يهدف الى تغيير مفهوم قيادة الدراجات الآلية و خصوصاً السكوترات من وسيلة للرفاهية الى وسيلة للنقل كونها اقتصادية في استهلاك المحروقات وبالتالي التخفيف من الأعباء الاقتصادية على المواطنين والحد من التلوث البيئي بالإضافة إلى أنها أحد الحلول المهمة للحد من الازدحامات المرورية، وقد ادى ذلك الى انتشار امتلاك الدراجات الآلية وخاصة السكوترات بين فئات المجتمع المختلفة، حيث بلغ العدد الكلي للدراجات الآلية المسجلة في المملكة (13776) دراجة آلية لغاية نهاية عام (2022).

وتصنف نتائج الحوادث المرورية المرتبطة بحوادث الدراجات الآلية بالخطيرة حيث تؤدي إلى إصابات خطيرة وحالات وفاة وتكاليف طبية كبيرة أكثر بكثير من حوادث المركبات، وقد أشارت العديد من الدراسات التي تمت في هذا المجال ان معدل إصابات حوادث الدراجات الآلية أكبر من معدل إصابات حوادث المركبات بثلاث مرات، وان احتمال التعرض لإصابات خطيرة فيها يعادل (10) مرات احتمال التعرض في حوادث المركبات. وبخصوص الحوادث المرورية المتعلقة بالدراجات الآلية للأعوام (2017-2021) فقد نتج عنها (46) وفاة وإصابة (365) شخص بإصابات بليغة و (872) شخص بإصابات متوسطة وبسيطة جراء وقوع (3634) حادث دراجات منها (1071) حادث إصابات بشرية حيث شاركت الدراجات الآلية بوقوع (0.37%) من مجموع الحوادث المرورية المادية (الأضرار المادية) و بنسبة (2.08%) من مجموع حوادث الإصابات البشرية خلال الفترة (2017-2021) في الأردن.

وقد خرجت هذه الدراسة بمجموعه من النتائج وبناء عليها تم وضع التوصيات الضرورية للحد من السلوكيات الخاطئة المرتكبة من قبل السائقين و تشديد العقوبات بحق مرتكبي المخالفات المرتبطة بالدراجات الآلية للحد ما أمكن من السلوكيات الخاطئة المرتكبة من قبل مستخدميها و 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 و تموز) وأشهر الشتاء (كانون ثاني وشباط وآذار) والتي تكثر فيها هذه الحوادث و تكثيف الرقابة المرورية على وسائل السلامة العامة التي يتوجب على مستخدمي الدراجات الآلية استخدامها أثناء ركوب الدراجات النارية وتحديدًا خوذة الرأس التي تسهم في تخفيض مخاطر الإصابات التي يتعرض لها سائقوا الدراجات الآلية بنحو (70%) وفي تخفيض احتمال وفاتهم بنسبة (40%) تقريباً وفي تقليص تكاليف الرعاية الصحية المرتبطة بتلك الحوادث وما ينتج عنها من أضرار بشرية ومادية واقتراح الحلول التي من شأنها رفع مستوى السلامة المرورية لهذه الدراجات بالإضافة إلى تطوير التدريب العملي في مراكز التدريب لطالبي الحصول على رخص الدراجات الآلية و 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.

ملخص دراسة بعنوان (واقع السلامة المرورية على طريق البحر الميت - وادي عربة)

إن مشكلة الحوادث المرورية تعد من أهم وأخطر المشاكل التي تواجه المجتمعات على مستوى العالم حيث أنها تستنزف قدراً كبيراً من الموارد البشرية والمادية وتشير الإحصائيات الصادرة عن منظمة الصحة العالمية (WHO) بأن العالم يفقد سنوياً حوالي (1.35) مليون شخص، ويصاب سنوياً ما يزيد عن (50) مليون مصاب نتيجة حوادث المرور في العالم، كما أن الخسائر المادية السنوية الناتجة عن هذه الحوادث تقدر بـ (518) بليون دولار أمريكي لجميع دول العالم بما يشكل (1%-3%) 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.

وفي الآونة الأخيرة وقع في الأردن مجموعة من الحوادث المرورية التي أثارت الرأي العام وأعدت ملف الحوادث المرورية إلى الواجهة بالإضافة إلى قيام مديرية الأمن العام وبالتنسيق مع الشركاء المعنيين بالعمل المروري بعمل دراسة تم فيها تحديد (81) موقع خطر واقتراح الحلول التي من شأنها الحد من الحوادث المرورية ونتائجها إلا أن هنالك العديد من المواقع التي لم ترد ضمن هذه الدراسة تشكل خطورة على مستعملي الطريق والتي من ضمنها طريق وادي عربة أو كما يسمى بطريق البحر الميت وهو طريق سريع ربط جنوب الأردن بشماله على مسافة (380) كم تقريباً. يبدأ من العقبة في الجنوب، ويعبر وادي عربة، كما يحاذي البحر الميت وغور الأردن إلى أن يصل إلى الضواحي الغربية لمدينة إربد في أقصى شمال البلاد ويعتبر من أكثر الطرق السريعة عرضةً للحوادث المرورية الخطيرة في المملكة الأردنية الهاشمية، حيث يشهد حركة مرورية على مدار الساعة لا سيما أن الطريق يحمل ازدواجية الخطر ما بين الشاحنات العملاقة وبين تعرجه واهترائه والحفر الكبيرة والمنعطفات الحادة ونقص الضوابط المرورية التي أودت بحياة العشرات من المواطنين.

وبناءً على المبررات السابقة وتجسيدا للرؤى الملكية السامية في التصدي لظاهرة الحوادث المرورية وتوفير بيئة مرورية آمنة على جميع طرقاتنا في المملكة قامت مديرية الأمن العام وبالتنسيق مع الشركاء بتشكيل لجنة خاصة شملت وزارة الأشغال العامة والإسكان والمعهد المروري الأردني وإدارة السير وإدارة الدوريات الخارجية ومديرية شرطة غرب البلقاء لتحديد ودراسة واقع حال طريق وادي عربة في المقطع الممتد من (تقاطع المغطس) وصولاً إلى (مركز جمرك وادي عربة) وهدفت الدراسة إلى التعرف على أنواع وأسباب الحوادث المرورية الواقعة على هذا الطريق خلال السنوات الخمسة الماضية وتحليلها، وإيجاد الحلول المناسبة لحلها أو التخفيف منها والتعرف على أكثر المواقع التي يقع عليها حوادث واعتبارها نقاط سوداء.

أولاً: تقاطع المغطس

وهو عبارة عن تقاطع رباعي الأرجل فيه الطريق القادم من عمان والطريق القادم من البحر الميت باتجاهين كل اتجاه مسربين مفصول بجزيرة وسطية والطريق القادم من المغطس والطريق المؤدي إلى المزارع باتجاهين كل اتجاه مسرب غير مفصولة بجزيرة وسطية، يشهد حركة مرورية كثيفة بالإضافة إلى السرعات العالية للمركبات وجاءت التوصيات بتأثيث الطريق بالشواخص والخطوط والعلامات الأرضية اللازمة وتركيب مطبات هندسية قوسية عدد (2) للمرور القادم من عمان باتجاه تقاطع المغطس وتأثيثه بالشواخص والعلامات الأرضية اللازمة بالإضافة إلى تركيب كاميرا مراقبة تجاوز حدود السرعة المقررة قبل التقاطع باتجاه البحر الميت وتركيب مطب هندسي قوسي للمرور القادم من المغطس باتجاه تقاطع المغطس وإزالة العوائق على كتف الطريق وتقليم الأشجار حتى يتمكن السائقين من رؤية الطريق والشواخص بوضوح

وتركيب شواخص ممنوع الوقوف والتوقف و الطريق باتجاهين و شاخصة اعطاء الأولوية و وضع شواخص تحذيرية عاكسة على الحواجز الإسمنتية الموجودة.

ثانياً: المقطع الممتد من نقطة تفتيش وادي الموجب ولغاية مركز جمرك وادي عربية وهو عبارة عن مقطع من طريق وادي عربية بطول (220) كيلو متر تقريباً ويمتد من نقطة تفتيش وادي الموجب ولغاية مركز جمرك وادي عربية باتجاهين كل اتجاه مسرب واحد فقط بعرض (4) متر لكل مسرب غير مفصول بجزيرة وسطية، يشهد المقطع وجود بعض مراكز المدن مثل غور المزرعة وغور فيفا وغور الصافي حيث يشهد الطريق حركة مرور مرورية متوسطة وتحديدًا مركبات الشحن كما يشهد الطريق وجود عدة مداخل للأحياء السكنية القريبة منه حيث برز من خلال الكشف الميداني بعدم وجود اكتاف لمعظم أجزاء الطريق بحيث ان المركبات لا تستطيع الوقوف الا داخل حرم الطريق والمكون من مسرب واحد فقط لكل اتجاه و ان معظم الطريق غير مؤثث بعلامات أرضية وعواكس وشواخص مرورية (إرشادية وتحذيرية وتنظيمية) والموجود حالياً بحاجة الى صيانة. وجود العديد من العبارات الصندوقية لتصريف مياه الأمطار مغلقة كلياً وجود العديد من العبارات الصندوقية لتصريف مياه الأمطار مثل العبارة الموجودة في منطقة الخنزيرة مغلقة كلياً مما يؤدي الى ارتفاع منسوب المياه على الطريق العام بالإضافة الى ان العبارة بحاجة الى صيانة (أجزاء منها متهالكة).

ووجود العديد من الأكشاك بالقرب من تقاطع مدخل منطقة غور الصافي بالإضافة الى وجود العديد من التضاربات المرورية عند الدخول والخروج من وإلى منطقة غور الصافي بالإضافة الى ان الخلطة الإسفلتية الموجودة في بعض مقاطع الطريق متهالكة بالإضافة الى وجود حفر وتشققات مع وجود مطبات غير مجهزة بشواخص تحذيرية ودهانات أرضية وعواكس .

وخرجت الدراسة بتوصيات أهمها توفير الإنارة اللازمة لطريق وادي عربية وبالتحديد مدخل غور الصافي لوجود حركة سير كثيفة على التقاطع وتوسعة الطريق وفصلة بجزيرة وسطية وإعادة تأثيثه بعلامات أرضية (لفصل المسارب) وإضافة شواخص مرورية وعواكس أرضية على جانبي الطريق بالإضافة الى الحاجة الى إعادة تأهيل وصيانة بعض العبارات الموجودة على امتداد الطريق وإنشاء منطقة خاصة لتوزيع مركبات الشحن (قбан ثابت تابع لوزارة الأشغال العامة) منتصف طريق وادي عربية و عمل ساحات مخصصة لمبيت الشاحنات.

ملخص دراسة بعنوان (واقع السلامة المرورية خلال العشرين عام الماضية)

تعتبر الحوادث المرورية ورفع مستوى السلامة المرورية من اكبر التحديات التي تواجه جميع دول العالم بما فيها المملكة الأردنية الهاشمية، إذ تشكل عبئاً يورق المجتمع لما ينتج عنها من استنزاف للموارد البشرية والمادية وبمقارنة وضع السلامة المرورية في الأردن بدول العالم المتقدمة في هذا المجال يتضح بأنه في الأردن هنالك (3) وفيات لكل (10) آلاف مركبة مسجلة، في حين أن هذا المعدل لا يتجاوز (2) وفاة لكل (10) آلاف مركبة في الدول المتقدمة أما إذا تم مقارنة الوفيات لعدد السكان فإن ذلك يعادل (5) وفاة لكل (100) ألف نسمة في الأردن في حين أن ذلك يقل عن (5) وفيات لكل (100) ألف نسمة في الدول المتقدمة، وتعتبر حوادث المرور من الأسباب الرئيسية للوفاة في الأردن ولما شهده الأردن في العقود الأخيرة من هذا القرن تطورات أساسية هامة جداً في مختلف مجالات الحياة، فمع ازدياد التعداد السكاني وإعداد المركبات وتطور النهضة العمرانية (والتي شملت جزءاً كبيراً من الأراضي) والتقدم الكبير في مجال النقل والمرور من خلال وجود شبكات الطرق الحديثة التي تغطي معظم مدن المملكة وقراها. رافق ذلك وجود تحدي كبير يتمثل في زيادة أعداد الحوادث المرورية وما ينتج عنها من خسارة لمقدرات الوطن البشرية والمادية وبيّنت الدراسة أهم العوامل التي ساهمت في وجود مشكلة الحوادث المرورية في الأردن وأخطاء تتعلق بمستخدمي الطرق مثل حادثة سن السائقين أو قلة الخبرة عند السائقين الجدد، وعدم التقيد بقواعد السير والمرور من قبل مستخدمي الطريق، والتعب والإرهاق وعدم الانتباه عند السائقين والانشغال أثناء القيادة واستخدام الهاتف النقال، تناول المشروبات، التدخين،..... الخ مما يؤدي إلى زيادة زمن رد الفعل للسائق بالإضافة الى عدم استخدام أحزمة الأمان أو المقاعد الخاصة بالأطفال أو الخوذة الواقية للرأس لراكبي الدراجات والقيادة بسرعات غير مناسبة من قبل السائقين وهناك أخطاء تتعلق بالطريق و تصميم الطرق وصيانتها كعدم وجود فصل في الممرات بين مستخدمي الطريق مثل المشاة، سيارات الركوب الصغيرة، سيارات الشحن الكبيرة، الحافلات، وعدم معالجة المواقع التي تتكرر فيها وهناك أخطاء تتعلق بالمركبة مثل الفرامل أو أجهزة التوجيه، الاضوية، الإطارات.

وبيّنت الدراسة بعض البيانات الإحصائية خلال العقد الماضي (2003 - 2022) حيث وقع في الاردن (2424498) حادث مروري نتج عنها (331996) جريح و(14251) وفاة. وهناك تبعات مترتبة على الحوادث المرورية ونتائجها أصبحت ملكية المركبات في عام 2022 (مركبة واحدة) لكل (6) أشخاص، وبالإضافة إلى الكلف الاقتصادية المترتبة على الحوادث المرورية ونتائجها والبالغة (322) مليون دينار أردني فإن مشكلة الازدحامات المرورية أصبحت في المدن الرئيسية مثل العاصمة عمان تقريباً على مدار الساعة وارتفاع نسبة استهلاك الوقود وارتفاع نسبة الانبعاثات الكربونية الناتجة عن قطاع النقل والتي شكلت ما نسبته (34%) وهذه من اعلى النسب بالعالم، وسوء الوعي المروري للسائقين وعدم الالتزام بالقوانين والأنظمة والتلوث الضوضائي الناجم عن حركة المرور، بالإضافة الى انه من المتوقع ان يرتفع عدد السيارات المسجلة في الأردن الى اكثر من (2.3) مليون مركبة ومركبات الركوب الصغيرة الى حوالي (800) ألف مركبة بحلول عام 2030 وعدم قدرة شبكة الطرق على تحمل الطلب المتزايد على استخدام وسائل النقل البري مما سيؤدي الى تآكل القدرة التنافسية الاقتصادية والإنتاجية والبيئية والسلامة المرورية في المملكة بالإضافة الى ان استهلاك قطاع النقل حوالي (47%) من اجمالي الطلب على الطاقة ومن المتوقع ان تصل كلف مشاريع النقل في نهاية عام 2027 الى اكثر من (500) مليون دينار اردني معظمها مشاريع مرتبطة بشبكات الطرق وخدمات نقل الركاب حيث تبلغ الفجوة التمويلية للمشاريع المخطط لها حوالي (450) مليون دينار أردني. واوصت الدراسة أن تحقيق اهداف السلامة المرورية تتطلب تكاتف

الجهود الوطنية بصورة متلائمة ومتناغمة تدعم بعضها البعض بحيث تأخذ بعين الاعتبار جميع العوامل المسببة للمشاكل التي تواجه السلامة المرورية والتي تعمل على إضعاف تنظيم العمل المروري. وهذا الأمر يجب أن يكون مبنياً على المشاركة البناءة والمنظمة والمنسقة من قبل الجهات المعنية وبينت الدراسة اغلب التحديات مثل غياب التخطيط السليم لاستخدام الأراضي مما أدى إلى قيام أنشطة سكنية وتجارية وصناعية بشكل عشوائي، وإلى كثافة مرورية في المناطق السكنية وإلى وجود سرعات عالية في مناطق مكتظة بالمشاة، مما أدى إلى تعريض المشاة لمخاطر شديدة. الازدحامات المرورية وخاصة في العاصمة عمان حيث أن 42% من سكان الأردن في العاصمة نتيجة للتوزيع غير المنتظم للسكان في المملكة وتدني مستوى خدمة النقل العام، مما أدى إلى زيادة الطلب على اقتناء سيارات خاصة. ففي حين كانت ملكية المركبة واحدة لكل (58) شخص عام 1971 أصبحت مركبة واحدة تقريباً لكل (6) أشخاص عام 2018 بالإضافة الى ضعف البنية التحتية للطرق بسبب أعمال الطريق، الحمولات المحورية، ضعف التصريف، سوء جودة العلامات الأرضية ، علماً بأن عيوب الطريق هذه تؤدي إلى فقدان الطريق المواصفات الثابتة وعدم فتح الشوارع بكامل سعتها التنظيمية، وعدم توفر مواقف كافية، وإقامة المحلات التجارية الكبرى (المولات) على الشوارع والتقاطعات الرئيسية، وحاجة بعض الشوارع الرئيسية لدراسة وتحويل المناسب منها لاتجاه واحد .

ايضا الزيادة المضطردة في أعداد السكان والمركبات والسائقين نتيجة للظروف الجيوسياسية المحيطة بالمملكة وقدم العديد من السياح والمغتربين وتحديدا في فصل الصيف والعطل الرسمية. وبينت الدراسة دور مديرية الأمن العام في السلامة المرورية حيث تقوم مديرية الأمن العام بتنفيذ الخطط والبرامج المرورية من خلال تنظيم وتسهيل حركة السير والرقابة المرورية للطرق وإعداد الدراسات المرورية ونشر التوعية والتثقيف المروري والتأكد من جاهزية المركبات من الناحية الفنية ومنح رخص القيادة للسائقين، بالإضافة إلى تدريب وتأهيل العاملين في الإدارات المرورية لتوفير المعرفة والمهارات اللازمة للتعامل مع العملية المرورية. وتنفيذا لتوجيهات جلالة الملك المعظم لعطوفة مدير الأمن العام للحد من الحوادث المرورية ونتائجها والتعاون الكامل مع مختلف المؤسسات للوصول إلى إستراتيجية مرورية شاملة تخفف من الاختناقات في شوارع مدننا واستمراراً لنهج مديرية الأمن العام في التطوير والتحسين المستمر من اجل رفع مستوى السلامة المرورية في الأردن والحد من الحوادث المرورية ونتائجها تم إعداد الخطة المرورية لعام (2022-2023) لتحسين الواقع المروري وتفعيل منظومة المرور بشكل امن .

تعد دراسة استخدام حزام الأمان في الأردن موضوعاً ذو أهمية بالغة في المملكة الأردنية الهاشمية، حيث يعتبر حزام الأمان واحداً من أهم وسائل السلامة المرورية المتاحة في العالم، ويساهم بشكل كبير في تقليل حوادث السير وحدوث إصابات خطيرة وحتى الوفيات بنسب قد تصل إلى (50%) لركاب المقاعد الأمامية و(40%) لركاب المقاعد الخلفية وذلك حسب الدراسات العلمية.

تعتبر الأردن واحدة من الدول التي تشهد نمواً مستمراً في قطاع النقل، وبالتالي زيادة أهمية تبني وتعزيز استخدام حزام الأمان كجزء من ثقافة السلامة المرورية. حيث أن فهم معدلات استخدام حزام الأمان في الأردن والعوامل المؤثرة في تبنيه يمكن أن يساهم في تطوير استراتيجيات فعالة لتعزيز السلامة المرورية وتحسين سلوك القيادة.

تعتبر الحوادث المرورية من المسببات الرئيسية للوفيات والجرحى في العالم. ففي كل عام يموت (1.2) مليون شخص، ويتعرض الملايين للإصابة أو للعجز نتيجة هذه الحوادث، تأتي هذه الدراسة لاستقصاء وتحليل واقع استخدام حزام الأمان في المملكة الأردنية الهاشمية بين السائقين والركاب على حد سواء. حيث تم تنفيذ هذه الدراسة من خلال إجراء استبيانات مخصصة بهدف تقدير نسبة استخدام حزام الأمان في مختلف المواقف وتحديد مدى الوعي والتفاهم لدى ركاب المركبات، سواء كانوا سائقين أم ركاباً، بشأن أهمية استخدام حزام الأمان أثناء القيادة.

بلغت نسبة وفيات المقاعد الأمامية (44.3%) من مجموع الوفيات الكلي في حين بلغت نسبة وفيات المقاعد الخلفية (17.3%) من مجموع الوفيات خلال عام 2022. وبلغت نسبة جرحى المقاعد الأمامية (51.8%) من مجموع الجرحى الكلي في حين بلغت نسبة جرحى المقاعد الخلفية (21.8%) من مجموع الجرحى خلال عام 2022. بلغت نسبة وفيات السائقين والركاب بالمقاعد الأمامية والخلفية (61.4%) من مجموع الوفيات الكلي في الحوادث المرورية، كما بلغت نسبة جرحى السائقين والركاب بالمقاعد الأمامية والخلفية (73.4%) من مجموع الجرحى الكلي في الحوادث المرورية خلال الأعوام (2018-2022) وهذا بدوره مؤثر على خطورة الإصابات التي يتعرض لها ركاب المركبة عند تعرضهم للحوادث المرورية والتي يمكن الحد منها باستخدام وسائل السلامة المختلفة والتي من ضمنها حزام الأمان.

خرجت الدراسة بعدد من التوصيات تدور حول أهمية استخدام حزام الأمان وتشديد الرقابة على استخدام حزام الأمان من قبل السائق والراكب بالإضافة إلى زيادة التوعية والتثقيف من خلال وسائل الإعلام المرئية والمسموعة ومنصات التواصل الاجتماعي وأن يقوم المحقق في الحوادث المرورية بتوثيق فيما إذا كان السائق مستخدم حزام الأمان أم لا عند عمل مخطط الحادث ليتوفر معلومة إحصائية عن خطورة الإصابات وارتباطها باستخدام حزام الأمان والاستمرار في إعداد الدراسات المتعلقة باستخدام حزام الأمان في الأردن وبشكل دوري .

دراسه الواقع المروري لمركبات الشحن الثقيلة في الأردن خلال الفترة (2020-2022)

تُعد المركبات الثقيلة أحد أهم محاور النقل التي تلعب دورًا حيويًا في دعم النمو الاقتصادي وتلبية احتياجات السوق، حيث شهدت السنوات الأخيرة زيادة الطلب على نقل البضائع والأحمال الأمر الذي أدى إلى زيادة مخاطر اشتراك المركبات العاملة في هذه القطاع في الحوادث المرورية ويتطلب هذا الوضع زيادة ساعات العمل من السائقين العاملين على هذه المركبات والقيادة لأكثر من رحلة لتلبية الطلب على هذا القطاع الأمر الذي يتطلب الاهتمام بمدى امان وصلاحيه هذه المركبات للمسير على الطرق. وبالرجوع إلى البيانات الإحصائية خلال الأعوام (2020-2022) عدد المركبات المسجلة (52206) مركبه نجد انه قد وقع (11391) حادث مروري اشتركت به مركبات الشحن الثقيلة وبنسبة (2.8%) من مجموع الحوادث المرورية في المملكة، نتج عنها (2757) جريح وبنسبة (5.8%) من مجموع الجرحى الكلي الناتجة عن الحوادث المرورية في المملكة و(203) وفيات وبنسبة (12.6%) من مجموع الوفيات الكلية الناتجة عن الحوادث المرورية في المملكة. بلغ عدد الحوادث المرورية الكلية التي اشتركت بها مركبات الشحن الثقيلة (11391) حادث وبنسبة (2.5%) من مجموع الحوادث المرورية الكلية التي وقعت في الأردن خلال الأعوام (2020-2022). شكلت نسبة حوادث الأضرار المادية التي اشتركت بها مركبات الشحن الثقيلة (2.1%) من مجموع حوادث الأضرار المادية في حين شكلت حوادث الإصابات البشرية ما نسبته (8%) من مجموع حوادث الإصابات البشرية التي وقعت في الأردن خلال الأعوام (2020-2022).

شكلت حوادث الإصابات البشرية التي اشتركت بها مركبات الشحن الثقيلة ما نسبته (21.8%) من مجموع الحوادث المرورية الكلية التي اشتركت بها مركبات الشحن الثقيلة. ومن أجل التعرف على حجم مشكلة حوادث مركبات الشحن الثقيلة ونتائجها، تم إعداد هذه الدراسة للوقوف على أسباب حوادث هذه الفئة من السائقين وبيان المؤشرات المرتبطة بها والأخطاء المرتكبة من قبل سائقيها واقتراح التوصيات التي من شأنها الحد من الحوادث المرورية ونتائجها لهذه الفئة من المركبات ورفع مستوى السلامة المرورية على مستوى المملكة .

خرجت الدراسة بعدد من التوصيات تدور حول أهمية تشديد الرقابة المرورية على التصاريح الممنوحة لسائقي هذه الفئة من المركبات لدخول المدن والشوارع الرئيسية والتي تشهد حركة مرورية نشطة لمستخدمي الطريق وتشديد الرقابة المرورية على مخالفات القيادة برخص سوق لا تخوله فنتها حق قيادتها لمركبات الشحن الثقيلة، وان يتم التدقيق على الشاحنات الداخلة والخارجة الى ميناء حاويات العقبة من قبل الجهات المعنية بهذا الميناء على رخص القيادة لسائقي هذه المركبات بحيث يمنع دخولهم او خروجهم في حال كانت رخص القيادة لا تخولهم حق قيادة مركباتهم وكذلك الحال بالنسبة لمنطقة الجمرک في منطقة وادي الیتم. وتنفيذ العديد من حملات الرقابة المرورية على الجاهزية الفنية للمركبات الثقيلة خاصة الاطارات وجهاز التاكوغراف للتأكد من السرعات التي يسير بها سائقي هذه المركبات وساعات القيادة والراحة، والتأكد من الاوزان والاحمال التي يتم نقلها في هذه المركبات.