

بسم الله الرحمن الرحيم
المملكة الأردنية الهاشمية
مديرية الأمن العام



دراسة
(تحليل الحوادث المرورية في الاردن لعام 2013)



"إن الحد من الحوادث المرورية ونتائجها المأساوية ينطلق من خطط وإستراتيجيات علمية مدروسة تتعامل معها الجهات المعنية بالنقل والمرور والسلامة على الطرق بحزم و جدية"

لجنة الدراسة

العقيد المهندس رامي عبد الرحيم الدباس - مدير المعهد المروري الاردني بالانابة

العقيد بلال العمري - ادارة الدوريات الخارجية

العقيد محمد الخطيب - ادارة ترخيص السواقين والمركبات

المقدم المهندس عاهد السعودي - المعهد المروري الاردني

الرائد محمد العموش - ادارة السير المركزية

الرائد المهندس سلطان عمران - المعهد المروري الاردني

الوكيل المهندسة الاء الحنيطي - ادارة السير المركزية

المحتويات

الصفحة	الموضوع	ت
4	تعريفات عامة	.1
5	مقدمة	.2
6	مشكلة الدراسة	.3
6	أهداف الدراسة	.4
6	منهجية الدراسة	.5
7	المبحث الاول: المؤشرات العامة للحوادث المرورية	.6
18	المبحث الثاني: الحوادث المرورية	.7
26	المبحث الثالث: المصابين في الحوادث المرورية	.8
58	المبحث الرابع: السائقين المشتركين في الحوادث المرورية	.9
60	المبحث الخامس: المركبات والطريق	.10
67	ملخص عام للحوادث المرورية ونتائجها ومؤشراتها	.11
69	التوصيات	.12
72	المراجع	.13

تعريفات عامة:

الحادث المروري	كل واقعة تسببت فيها على الأقل مركبة واحدة متحركة في إلحاق أضرار بشرية أو مادية أو كليهما.
الإصابة المميتة (وفاة)	هي الإصابة التي تؤدي عادة إلى الوفاة إما مباشرة أو بسبب المضاعفات خلال شهر واحد من حدوث الإصابة.
الإصابة البسيطة	أي إصابة ناتجة عن حادث مروري وتشمل الجروح السطحية والرضوض وكذلك الإدخالات للمستشفى لفترة لا تتجاوز (24 ساعة) ولا يشمل التعريف الخدوش والكدمات والدخول للمستشفى بهدف المراقبة.
الإصابة البليغة	هي الإصابة التي تحتاج إلى مداخلات طبية متخصصة سواء داخل المشافي أو خارجها مثل إجراء الجراحة أو معالجة كسور العظام أو التعامل مع إصابات الأعصاب وغيرها ويشمل ذلك حالات إصابات الرأس وفقدان الوعي حسب مقياس (جلاسكو للوعي) : (15-0) وتعتبر الإصابة بليغة إذا كان القياس يقل عن (10).
السائق	الشخص الذي يتولى قيادة المركبة .
الراكب	كل شخص موجود داخل المركبة أو أثناء نزوله أو صعوده إليها باستثناء السائق.
المشاة	أي شخص يسير على قدميه على الطريق ويعتبر في حكمه سائق الدراجة الهوائية والشخص الذي يدفع أو يجر عربة أطفال أو عربة مريض أو مقعد أو عربة يد.
المركبة	كل واسطة من وسائل النقل البري التي تسير بقوة آلية بما في ذلك الجر أو الرفع أو الدفع والمقطورات وأنصاف المقطورات المعدة للشحن ولا تشمل وسائل النقل المعدة للسير على خطوط السكك الحديدية.
الطريق	السبيل المخصص للمرور العام بما في ذلك مرور المركبات والمشاة ويشمل الجسور والأنفاق والساحات المعدة للوقوف .
التقاطع	مكان تلاقي أكثر من طريق أو تقابلها أو تفرعها على مستوى واحد، وتشمل تقاطع الطرق مع خطوط السكك الحديدية.
الدراجة الآلية	مركبات ذات عجلتين أو ثلاث عجلات مجهزة بمحرك آلي ومصممة لنقل الأشخاص أو البضائع على أن لا يكون تصميمها على شكل سيارة، وتشمل الدراجات الهوائية المزودة بمحرك آلي.
سيارة الركوب الصغيرة	المركبة المصممة لنقل ما لا يزيد على تسعة أشخاص بمن فيهم السائق.
سيارة الركوب المتوسطة	المركبة المصممة لنقل عدد من الأشخاص يزيد على تسعة ولا يزيد على ثلاثين شخصاً بمن فيهم السائق.
الحافلة	المركبة المصممة لنقل أكثر من ثلاثين شخصاً.
سيارة النقل المشترك	المركبة المصممة لنقل الأشخاص والبضائع معاً.
سيارة الشحن	المركبة المصممة لنقل البضائع .
الصهريج	مركبة الشحن المجهزة بخزان مغلق لنقل الحبيبات أو المواد الغازية أو السائلة أو السائبة.
الرأس القاطر	المركبة غير المعدة للشحن بذاتها والمصممة لجر مقطورة أو نصف مقطورة.
المقطورة	المركبة غير الآلية المصممة لتجرها قاطرة دون أن تحمل أي جزء من وزنها.
القاطرة	المركبة المعدة للشحن والمجهزة لجر مقطورة.
المركبة ذات الاستعمال الخاص	مركبة النقل أو الرفع أو الجر الآلية ذات المواصفات الخاصة والمجهزة بمعدات ثابتة بصورة دائمة وغير القابلة للتحويل أو التبديل إلى أي صفة استعمال أخرى والتي لا يمكن استعمالها إلا في الأغراض المخصصة لها.
مركبة الأشغال	المركبة المصممة لاستخدامها في الأعمال الإنشائية والأشغال المتعلقة بالطرق.
المركبة الزراعية	المركبة المصممة لاستخدامها في الأعمال الزراعية.

إن مشكلة الحوادث المرورية تعد من أهم وخطر المشاكل التي تواجه المجتمعات على مستوى العالم حيث أنها تستنزف قدرًا كبيراً من الموارد البشرية والمادية وتشير الإحصائيات الصادرة عن منظمة الصحة العالمية (WHO)¹ بأن العالم يفقد سنوياً حوالي (1.2) مليون شخص، ويصاب سنوياً حوالي (20-50) مليون شخص نتيجة حوادث المرور في العالم، كما أن الخسائر المادية السنوية الناتجة عن هذه الحوادث تقدر بـ (518) مليار 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.

إن الأردن كأحد الدول النامية يعاني من هذه المشكلة ذلك ان هنالك زيادة سنوية للسكان والمركبات في الاردن بالإضافة الى قدوم العديد من الزائرين والمركبات الاجنبية الى داخل اراضي المملكة، وتشير الاحصائيات الى انه في نهاية عام 2013م فقد بلغ عدد سكان الاردن (6.53) مليون نسمة منهم (3.366) من الذكور و(3.164) من الاناث²، كما تشير الاحصائيات بأن عدد المركبات غير الاردنية التي دخلت اراضي المملكة خلال عام 2013م كانت (1060706) مركبة غادر منها (1045116) مركبة³، وتشير الاحصائيات ايضاً الى انه خلال عام 2013م كان عدد الاشخاص الذين دخلوا اراضي المملكة (2322489) شخص من جنسيات غير اردنية والحاصلين على اقامة رسمية على اراضي المملكة (150339) شخص والمركبات الاجنبية الحاصلة على اقامة على اراضي المملكة (21525) مركبة⁴، و في عام 2013م فقد وقع في المملكة (107864) حادث نتج عنها (768) وفاة واصابة (2258) شخص بإصابات بليغة و(13696) شخص باصابات بسيطة وبكلفة تقديرية مقدارها (259) مليون دينار⁵، و قد قدرت مجموع أطوال الطرق بحوالي (18500) كم نهاية عام 2013م⁶.

إن تحقيق أهداف السلامة المرورية في الأردن يحتاج إلى 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، وإن هذا الأمر يجب أن يكون مبنياً على المشاركة البناءة المنظمة والمنسقة لتمكين الموارد البشرية وتوفير المتطلبات اللازمة للوصول إلى الغاية المثلى المنشودة في العمل المروري ألا وهي السلامة والأمان ومستوى الخدمة المطلوبة لمستخدمي الطريق.

لقد جاءت هذه الدراسة لتلقي الضوء على واقع السلامة المرورية في الأردن من خلال التعرف على اعداد الحوادث المرورية ونتائجها ومؤثراتها والتوصل الى النتائج والتوصيات التي من شأنها من هذه المشكلة بصورة عامة اعتماداً على الجهود الوطنية المنسقة مع كافة الجهات المعنية بالعملية المرورية من خلال توظيف المعرفة والتكنولوجيا في أعمال الإدارات المرورية وتعميق المشاركة والتعاون والتنسيق مع هذه الجهات من القطاعين العام والخاص لضمان تحقيق أهداف السلامة المرورية على شبكة الطرق.

¹ GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY, (WHO), 2013.

2. دائرة الاحصاءات العامة، 2013.

3. ادارة الجمارك العامة، 2013.

4. ادارة الاقامة والحدود، 2013.

5. التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

6. وزارة الاشغال العامة والاسكان، وزارة الشؤون البلدية، أمانة عمان الكبرى.

مشكلة الدراسة

ان المشكلة التي تطرقت لها هذه الدراسة تتلخص بتكرار وقوع الحوادث المرورية في الاردن وما ينتج عنها من وفيات وجرحى واضرار مادية بحيث اصبحت هذه الحوادث تؤرق كافة شرائح المجتمع على المستوى الرسمي والشعبي واضحى من الضروري ابرازها وبيان مؤشراتها وتوضيح اثر تطبيق الاستراتيجية المرورية التي وضعت من قبل مديرية الامن العام للفترة (2008-2012) بالتشارك مع كافة الجهات ذات العلاقة بالعملية المرورية بناء على عمل مؤسسي منظم.

أهداف الدراسة

- بيان واقع السلامة المرورية في الأردن من خلال ابراز الحوادث المرورية ونتائجها ومؤشراتنا.
- التوصل الى النتائج التي تبين حجم المشكلة المرورية من خلال اجراء التحليل الاحصائي للحوادث المرورية ونتائجها ومؤشراتنا لعام 2013م.
- وضع التوصيات الملائمة التي يمكن من خلالها رفع مستوى السلامة المرورية في الاردن.

منهجية الدراسة

لقد تم إتباع منهجية علمية للدراسة من خلال تطبيق المنهج النظري التحليلي الذي تم فيه الرجوع لإحصائيات الحوادث المرورية وتحليلها من خلال بيان اعدادها ونتائجها ومؤشراتنا خلال عام 2013، وتم اجراء تحليل لهذه المعلومات للتوصل الى العوامل التي كان اظهرت مؤشراً في بيانات الحوادث المرورية وبالتالي الاستفادة منها في توصيات الحد من هذه الظاهرة.

المبحث الاول
المؤشرات العامة للحوادث المرورية

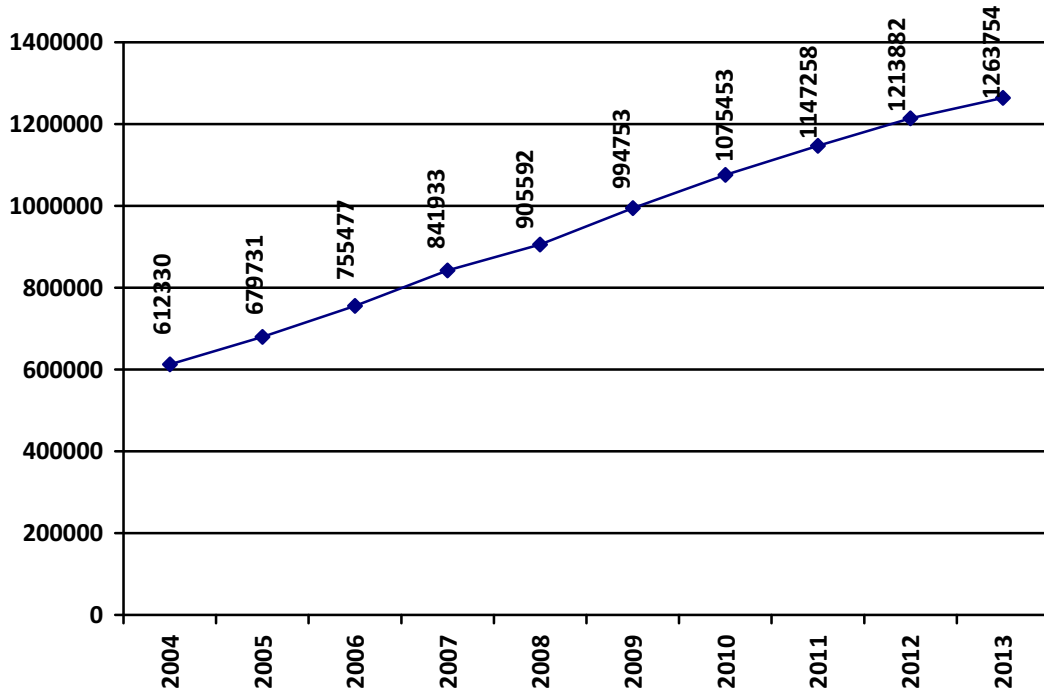
1. محلياً:

لقد تطورت أعداد السكان و المركبات بصورة كبيرة في الاردن حيث ارتفعت ملكية المركبات مقارنة بعدد السكان من مركبة واحدة لكل (58) شخص عام 1971م إلى مركبة واحدة لكل (5) أشخاص عام 2013م، ويوضح الجدول رقم (1) التالي هذا التطور، كما يوضح الشكل (1) تطور أعداد المركبات خلال الأعوام العشرة الماضية. الجدول رقم (1) يوضح تطور أعداد السكان و المركبات (2013-1971)

السنة	المركبات المسجلة ¹	عدد السكان ²	عدد المركبات لكل 100000 نسمة	ملكية المركبات
1971	26000	1.5 مليون	1733.33	مركبة لكل 58 شخص
2013	1263754	6.530 مليون	19353.05	مركبة لكل 5 اشخاص

1.1. تطور اعداد المركبات للاعوام العشرة السابقة¹

الشكل رقم (1)



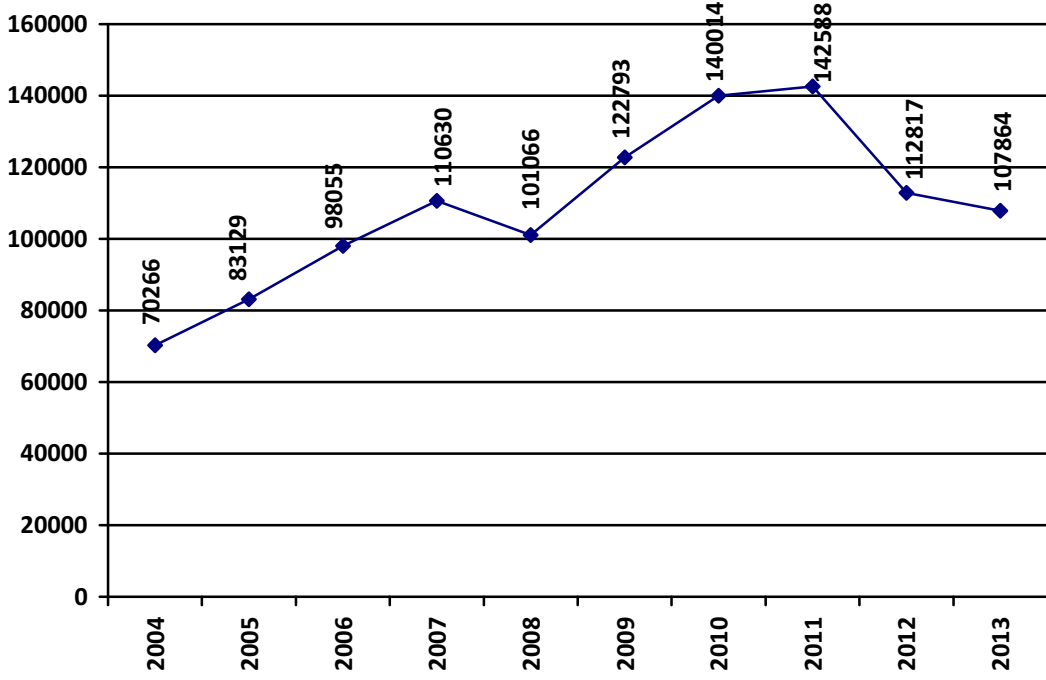
بلغ معدل الزيادة السنوية في أعداد المركبات (8.4%) للعشر سنوات الأخيرة

¹ التقارير الاحصائية السنوية للمركبات.

² التقارير الاحصائية السنوية الصادرة من دائرة الاحصاءات العامة الاردنية.

2.1. تطور اعداد الحوادث المرورية للاعوام العشرة السابقة¹

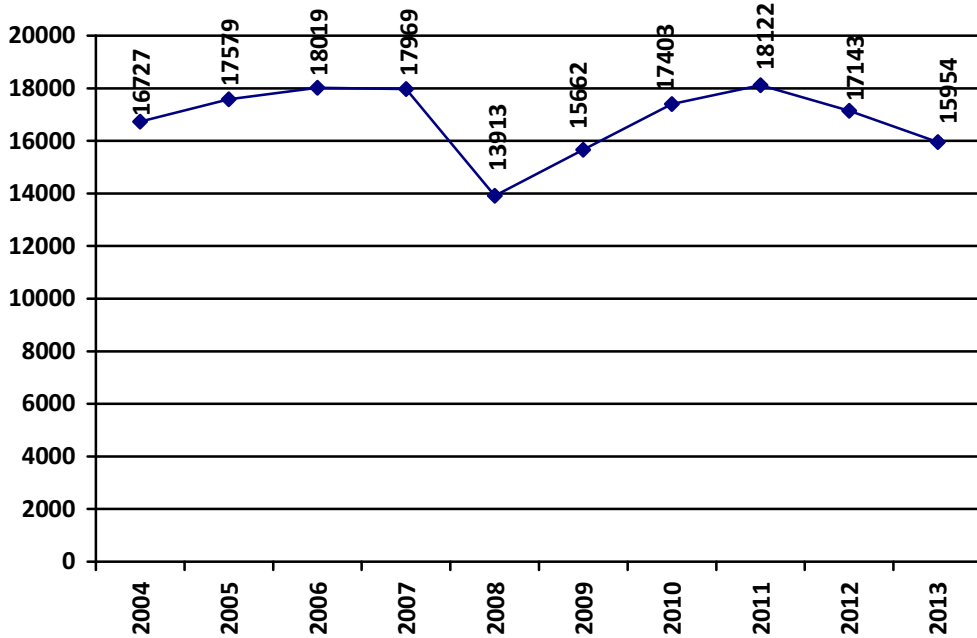
الشكل رقم (2)



معدل الزيادة السنوية في أعداد الحوادث (5.8%) للعشر سنوات الأخيرة

3.1. تطور اعداد جرحى الحوادث المرورية للاعوام العشرة السابقة²

الشكل رقم (3)



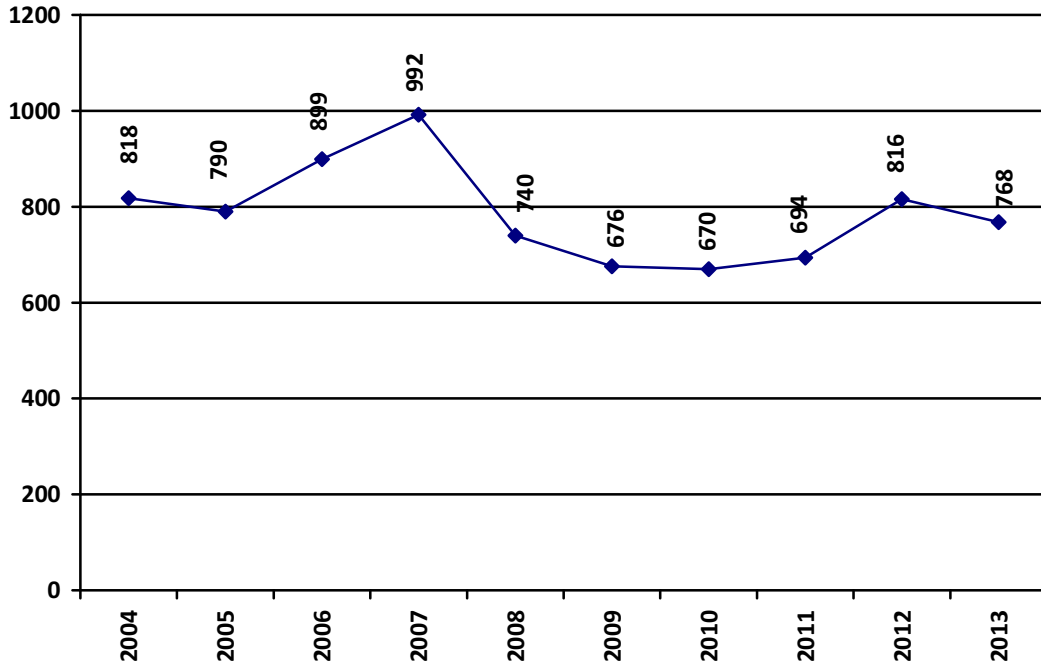
معدل التزايد السنوي في أعداد الجرحى 0.03% للعشر سنوات الأخيرة

¹ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

² التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

4.1. تطور اعداد وفيات الحوادث المرورية للاعوام العشرة السابقة¹

الشكل رقم (4)



معدل الزيادة السنوية في أعداد الوفيات 0.12% للعشر سنوات الأخيرة

5.1. المؤشر الزمني للحوادث المرورية ونتائجها لعام 2013²

الشكل رقم (5)

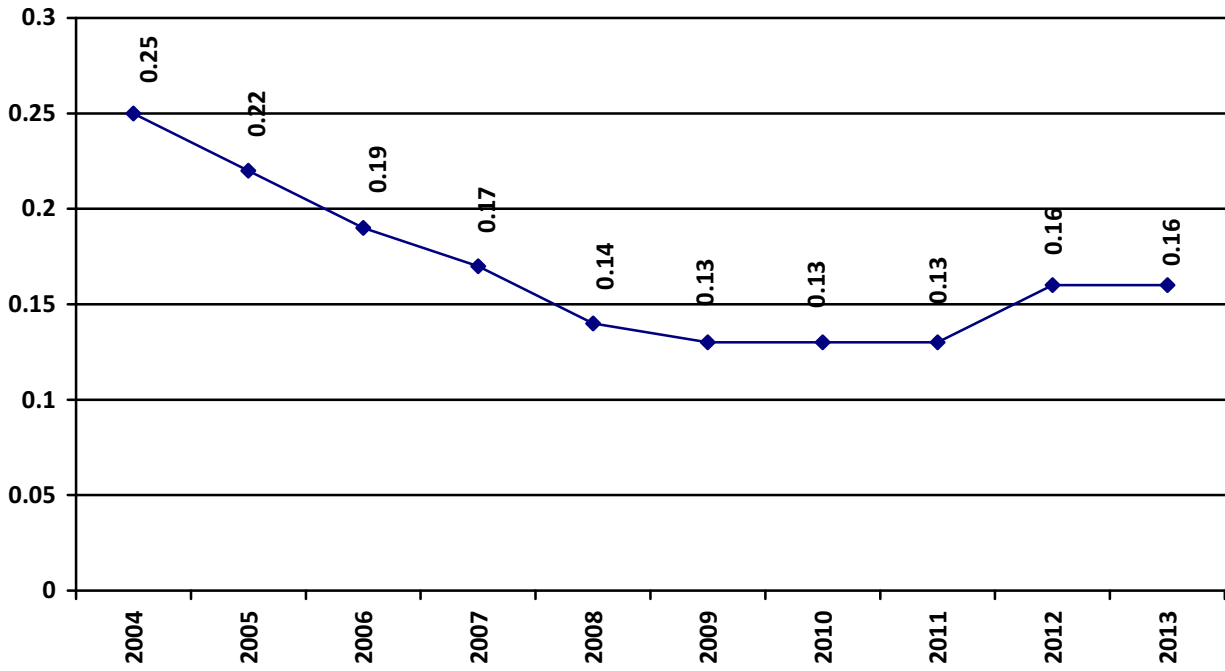


¹ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

² التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

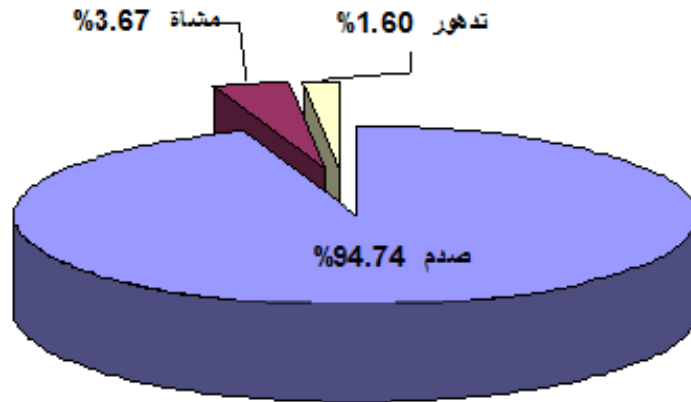
6.1. مؤشر الخطورة للحوادث المرورية للاعوام العشرة السابقة¹

الشكل رقم (6)



7.1. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث لعام 2013²

الشكل رقم (7)

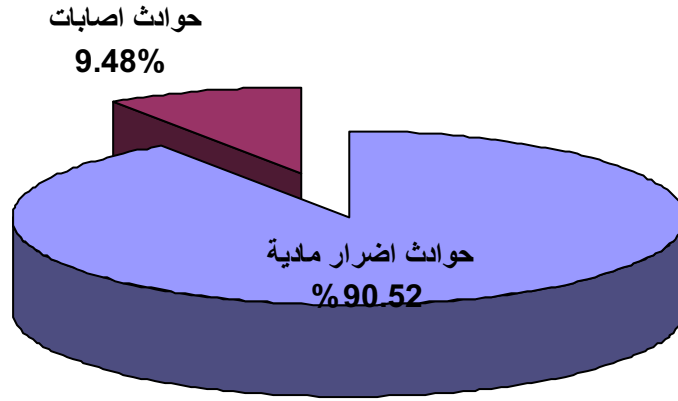


¹ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

² التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

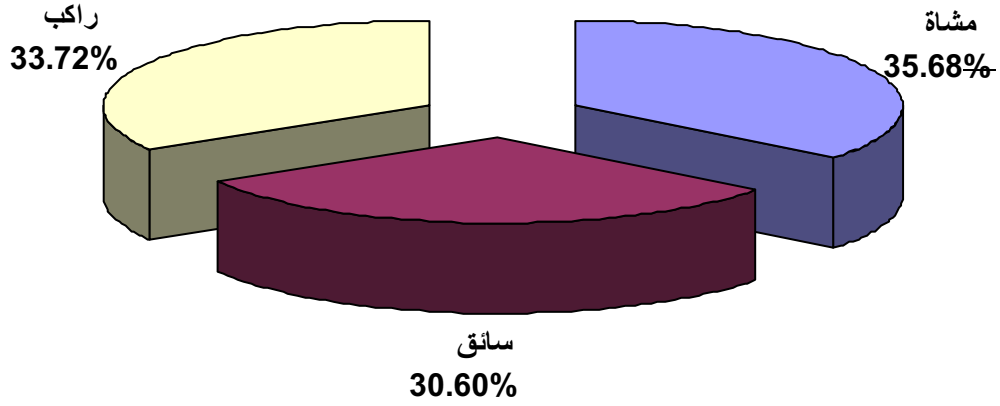
8.1. الحوادث المرورية حسب حدة الحادث لعام 2013¹

الشكل رقم (8)



9.1. وفيات الحوادث المرورية حسب مستخدم الطريق لعام 2013²

الشكل رقم (9)

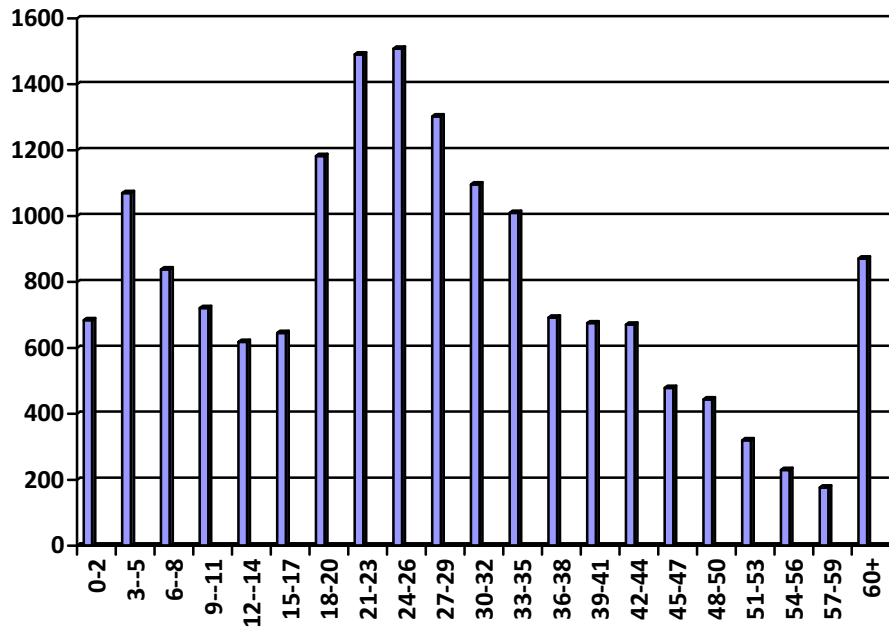


¹ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

² التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

10.1. مصابي الحوادث المرورية حسب الفئة العمرية لعام (2013)¹

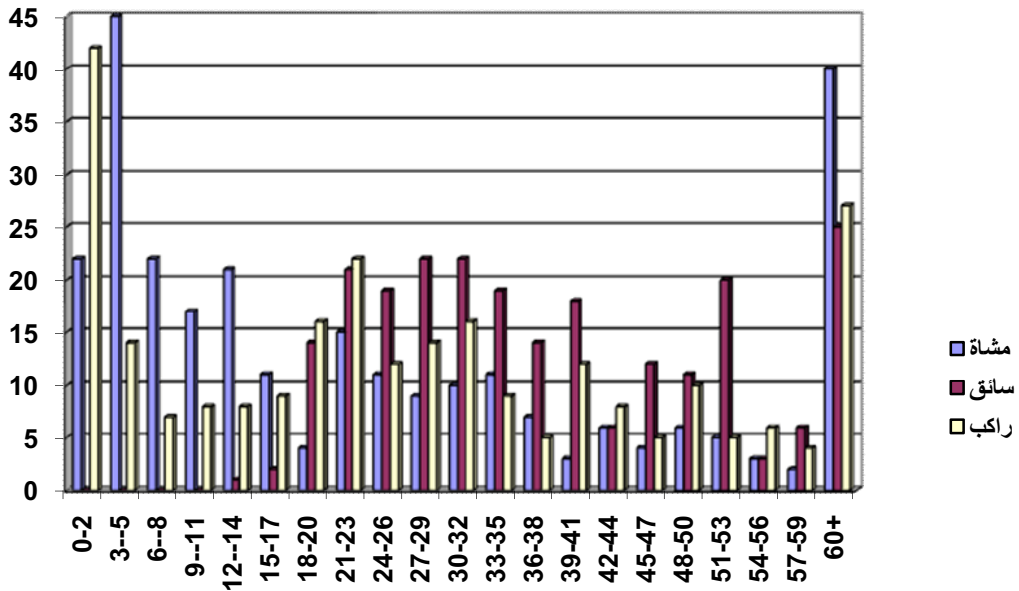
الشكل رقم (10)



تعتبر الفئة العمرية من سن (18-35) الفئة الأكثر تضرراً من الحوادث المرورية حيث شكلت ما نسبته (45.38%) من مجموع المصابين في الحوادث المرورية.

11.1. وفيات الحوادث المرورية حسب الفئة العمرية ومستخدمي الطريق²

الشكل رقم (11)



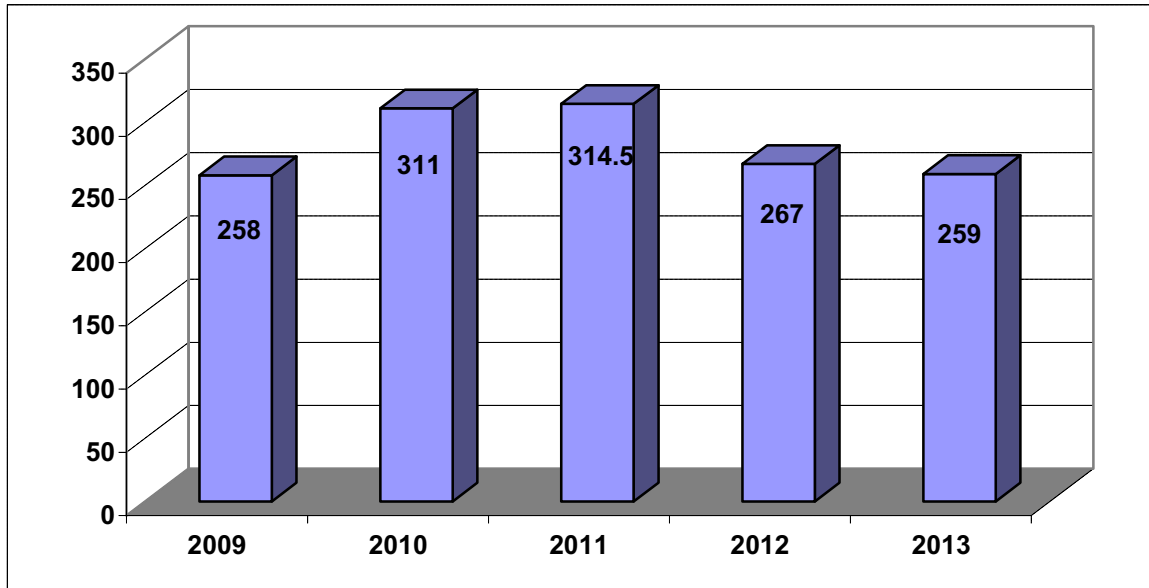
يلاحظ بأن أكثر فئة عمرية تضرراً من المشاة في الحوادث المرورية هي فئة (3-5) سنوات، ومع أن حوادث المشاة لا تزيد عن (3.67%) من مجموع الحوادث إلا أن وفيات هذه الحوادث تصل إلى (35.68%) من مجموع الوفيات العام، كما ان وفيات الفئة العمرية ما دون (6) سنوات كانت بنسبة (16.02%) من مجموع الوفيات العام.

¹ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

² التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

12.1. تكلفة الحوادث المرورية للأعوام الخمسة¹

الشكل رقم (12)



يفقد الأردن يومياً أكثر من (0.7) مليون دينار أردني نتيجة الحوادث المرورية، وتعادل الخسائر السنوية للحوادث المرورية ما نسبته (1.2%) من الناتج المحلي الإجمالي (GDP)، وقد بلغ معدل نسبة الزيادة السنوية في تكلفة الحوادث المرورية للأعوام الخمسة الماضية (0.89%).

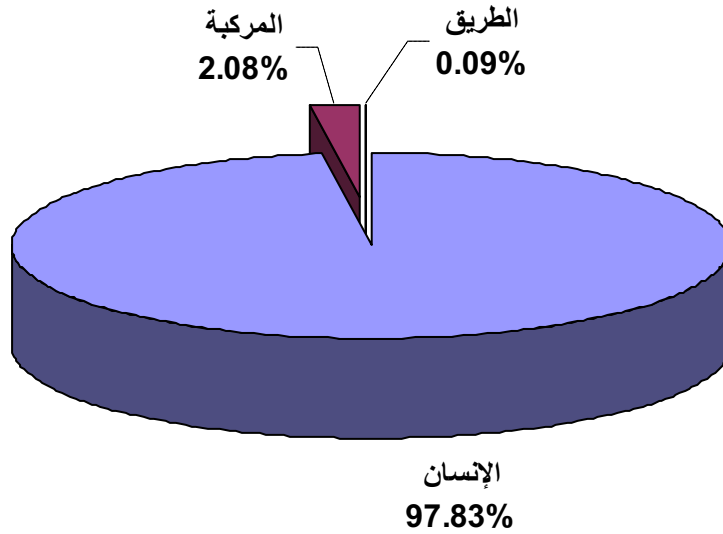
¹ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

13.1. ملخص للحوادث المرورية بحسب نوعها وحدثها ونتائجها لعام 2013¹

الجدول رقم (2)

المصابين			أعداد الحوادث التي نتج عنها أضرار بشرية			أعداد الحوادث التي نتج عنها أضرار مادية	عدد الحوادث	نوع الحادث
عدد الوفيات	عدد الإصابات البليغة	عدد الإصابات البسيطة	عدد حوادث الوفيات	عدد الحوادث البليغة	عدد الحوادث البسيطة			
332	1129	9028	228	570	4468	96919	102185	صدم
274	715	3307	243	572	3139	0	3954	دهس
162	414	1361	133	174	700	718	1725	تدهور
768	2258	13696	604	1316	8307	97637	107864	المجموع
	15954		10227					

14.1. مسببات الحوادث المرورية للعام 2013م



¹ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

15.1. ملخص للحوادث المرورية ونتائجها ومؤشراتها للأعوام الخمسة السابقة¹

الجدول رقم (3)

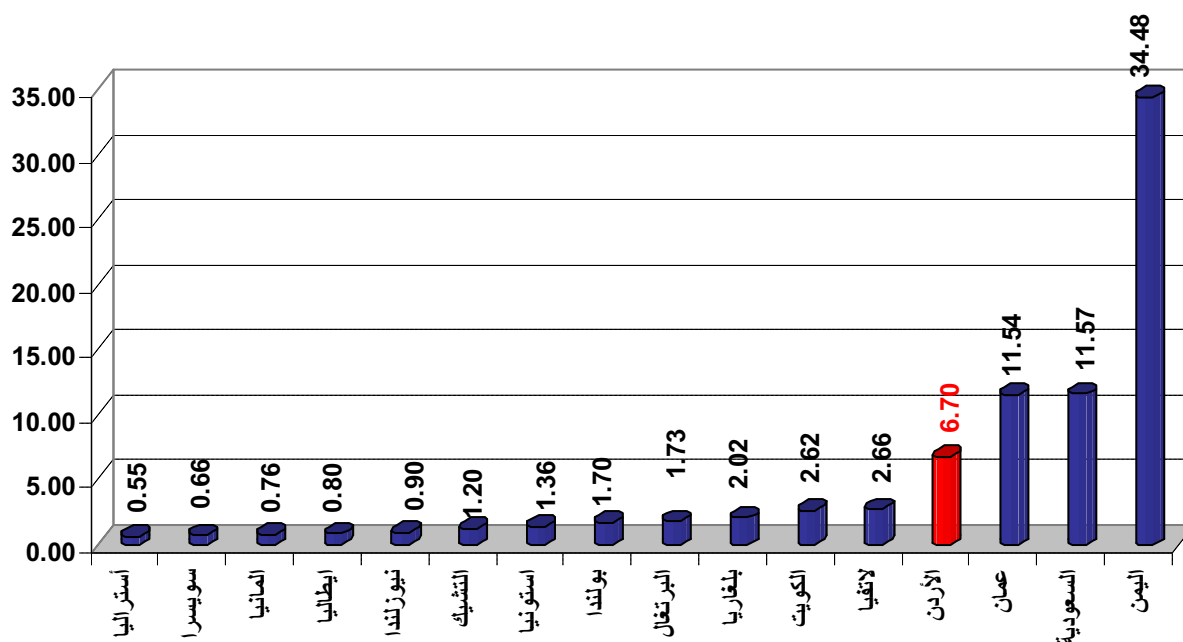
السنة					البيان
2013	2012	2011	2010	2009	
107864	112817	142588	140014	122793	عدد الحوادث
768	816	694	670	676	عدد الوفيات
15954	17143	18122	17403	15662	عدد الجرحى
1263754	1213882	1147258	1075453	994753	عدد المركبات المسجلة
6530	6388	6249	6113	5980	عدد السكان بالآلاف
295.5	309.1	390.7	383.6	336.4	حادث لكل يوم
2.1	2.2	1.9	1.8	1.9	وفاة لكل يوم
43.7	47.0	49.6	47.7	42.9	جريح لكل يوم
853.5	929.4	1242.9	1301.9	1234.4	عدد الحوادث لكل 10 آلاف مركبة
6.08	6.7	6.0	6.2	6.8	عدد الوفيات لكل 10 آلاف مركبة
126.2	141.2	158	161.8	157.4	عدد الجرحى لكل 10 آلاف مركبة
11.67	12.8	11.0	11.0	11.3	عدد الوفيات لكل 100 ألف نسمة
244.3	268.4	289.9	284.7	261.9	عدد الجرحى لكل 100 ألف نسمة
0.16	0.16	0.13	0.13	0.13	معدل الخطورة
259	267	314.5	311	258	التكلفة المالية (مليون دينار)

¹ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

2. دولياً:¹

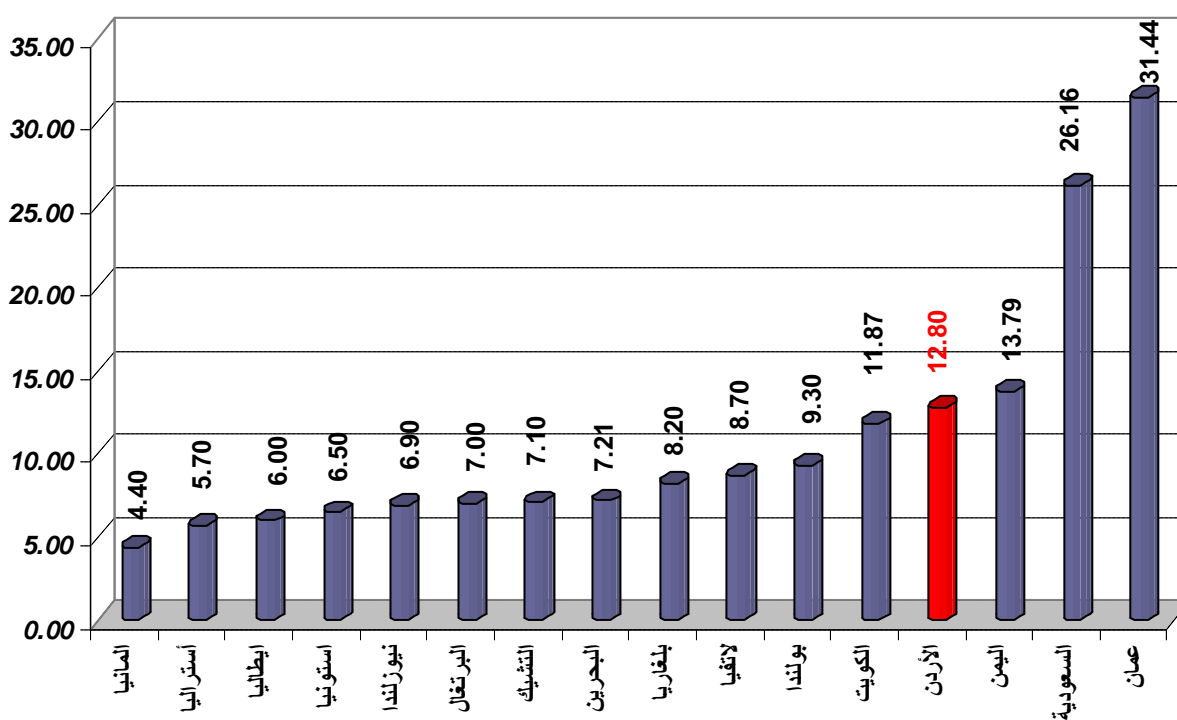
1.2. مقارنة دولية (الوفيات لكل 10 آلاف مركبة) للعام 2012م

الشكل رقم (13)



2.2. مقارنة دولية (الوفيات لكل 100 ألف نسمة) للعام 2012م

الشكل رقم (14)

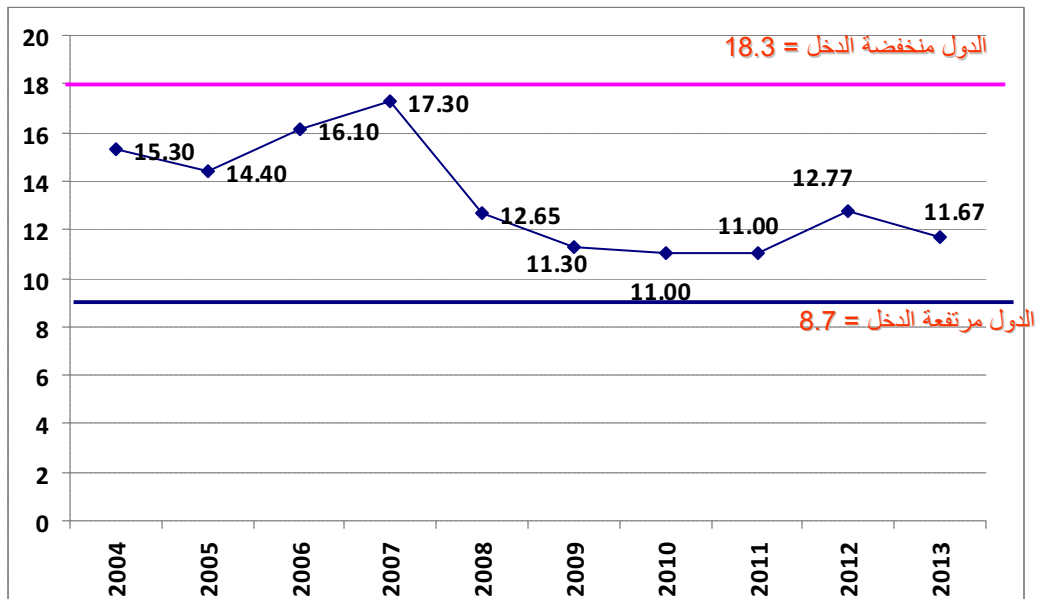


¹ Statistical Database - United Nations Economic Commission for Europe files & other websites.

¹ IRTAD, 2013.

3.2. عدد الوفيات لكل 100000 نسمة في الأردن خلال السنوات العشر الأخيرة مقارنة مع الدول منخفضة ومتوسطة الدخل و الدول مرتفعة الدخل¹

الشكل رقم (15)

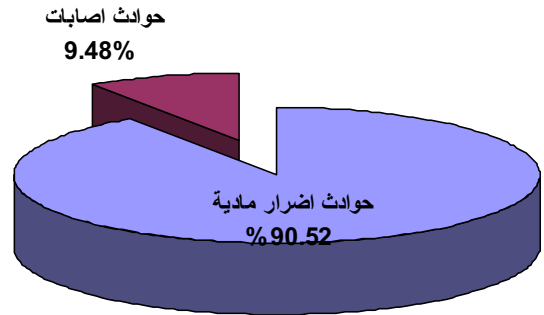
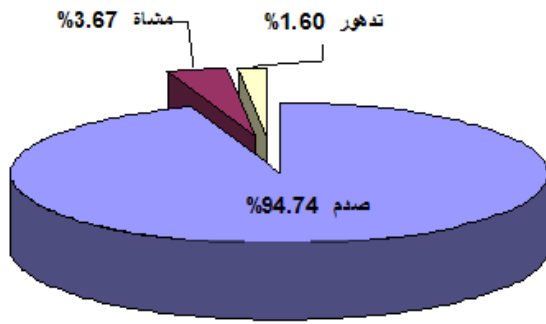


¹GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY, (WHO), 2013

المبحث الثاني
الحوادث المرورية

1. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث وحدة الحادث للعام 2013م
الجدول رقم (4)

نوع الحادث	المجموع	حوادث نتج عنها أضرار مادية	حوادث نتج عنها جرحى	حوادث نتج عنها وفيات
صدم	102185	96919	5038	228
مشاة	3954	0	3711	243
تدهور	1725	718	874	133
المجموع	107864	97637	9623	604

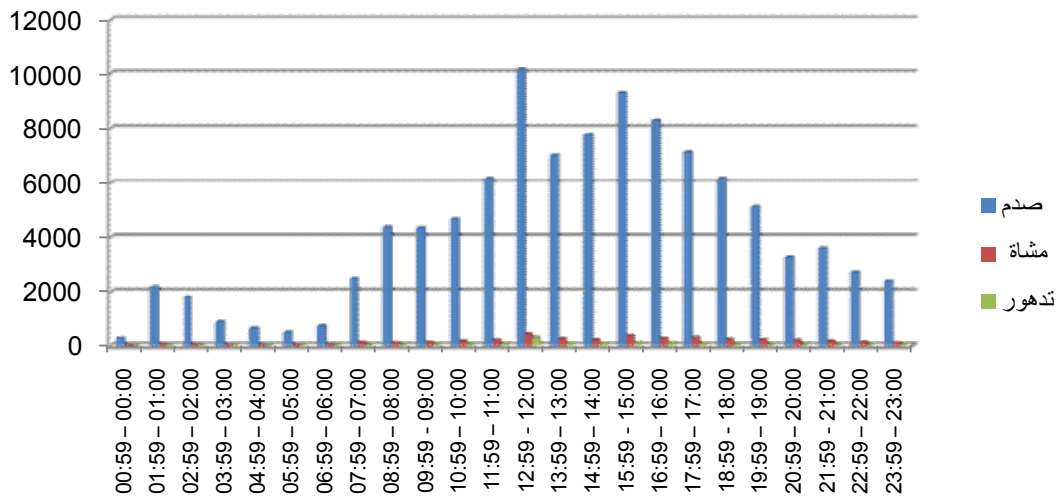


سجلت حوادث الصدم ما نسبته (94.74%) وحوادث المشاة (3.67%) وحوادث التدهور (1.6%) من مجموع الحوادث الكلية، وكانت نسبة الحوادث المرورية التي نتج عنها أضرار مادية فقط (90.52%) والتي نتج عنها جرحى فقط (8.9%) والتي نتج عنها وفيات (0.56%) من مجموع الحوادث المرورية الكلية.

2. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث والوقت للعام 2013م

الجدول رقم (5)

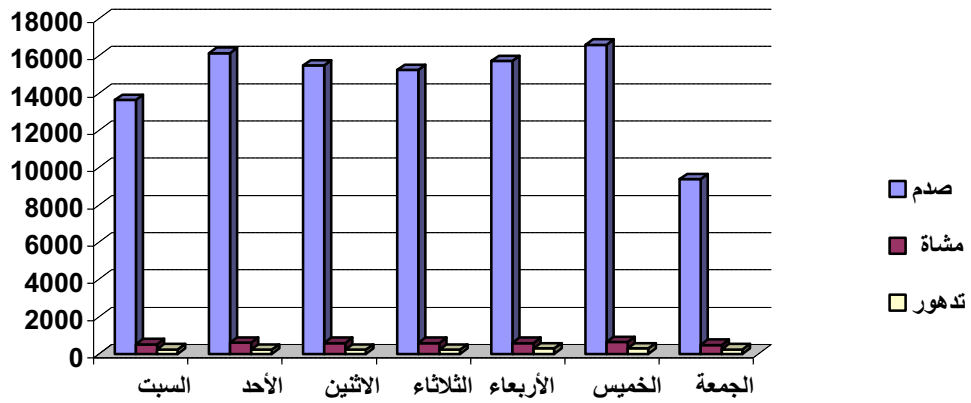
الوقت	المجموع	صدم	مشاة	تدهور
00:00 – 00:59	303	283	18	2
01:00 – 01:59	2302	2194	65	43
02:00 – 02:59	1898	1806	53	39
03:00 – 03:59	968	879	29	60
04:00 – 04:59	718	661	28	29
05:00 – 05:59	578	499	35	44
06:00 – 06:59	816	735	52	29
07:00 – 07:59	2681	2505	124	52
08:00 – 08:59	4522	4362	106	54
09:00 – 09:59	4529	4349	121	59
10:00 – 10:59	4903	4660	168	75
11:00 – 11:59	6472	6181	207	84
12:00 – 12:59	10913	10176	430	307
13:00 – 13:59	7403	7039	266	98
14:00 – 14:59	8095	7776	218	101
15:00 – 15:59	9785	9297	375	113
16:00 – 16:59	8683	8303	271	109
17:00 – 17:59	7553	7150	309	94
18:00 – 18:59	6488	6182	240	66
19:00 – 19:59	5401	5119	223	59
20:00 – 20:59	3536	3279	194	63
21:00 – 21:59	3821	3608	168	45
22:00 – 22:59	2911	2728	143	40
23:00 – 23:59	2585	2414	111	60
المجموع	107864	102185	3954	1725



سجلت الفترة الزمنية (12:59-12:00) اعلى نسبة في الحوادث المرورية وبنسبة (10.12%)

3. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث وأيام الأسبوع للعام 2013م
الجدول رقم (6)

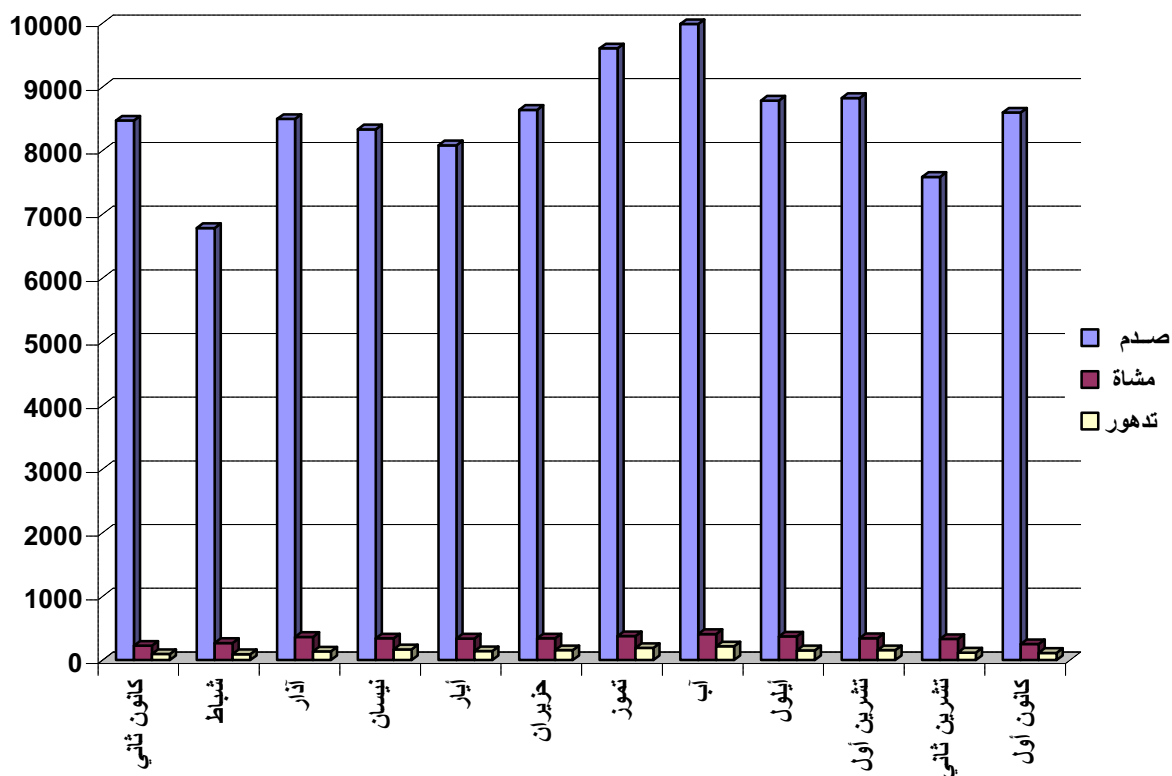
اليوم	المجموع	صدم	مشاة	تدهور
السبت	14381	13628	508	245
الأحد	16965	16148	600	217
الاثنين	16283	15474	579	230
الثلاثاء	16043	15243	575	225
الأربعاء	16591	15725	576	290
الخميس	17515	16591	640	284
الجمعة	10086	9376	476	234
المجموع	107864	102185	3954	1725



سجل يوم الخميس اعلى نسبة في الحوادث المرورية وبنسبة (16.24%).

4. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث والشهر للعام 2013م
الجدول رقم (7)

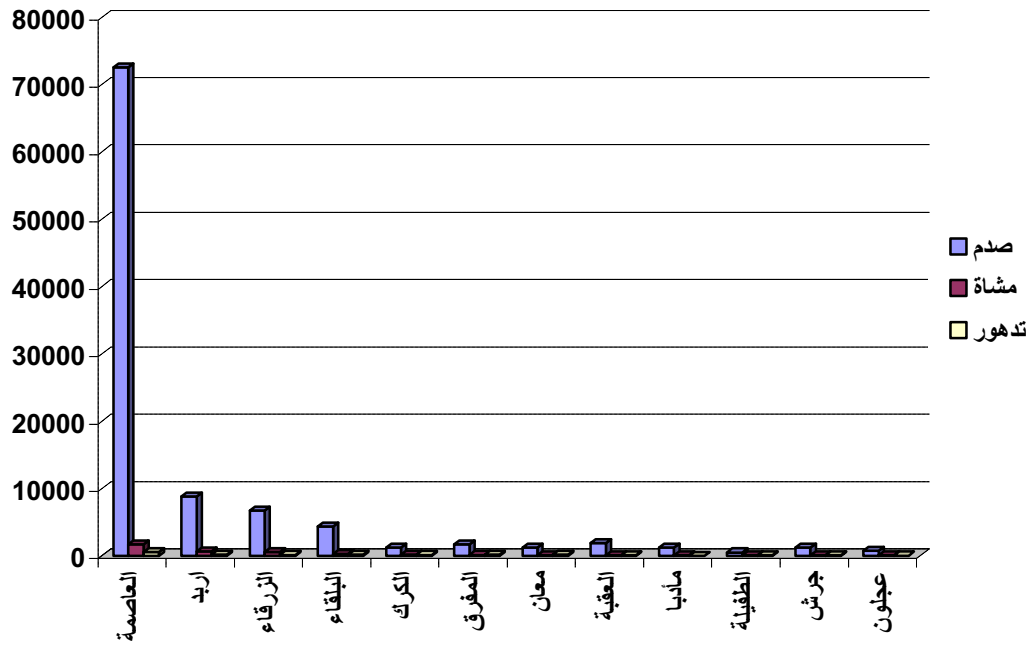
الشهر	المجموع	صدم	مشاة	تدهور
كانون ثاني	8792	8472	224	96
شباط	7142	6782	268	92
آذار	8997	8497	364	136
نيسان	8840	8332	341	167
أيار	8559	8083	337	139
حزيران	9135	8639	340	156
تموز	10170	9605	376	189
آب	10607	9985	408	214
أيلول	9308	8785	371	152
تشرين أول	9322	8824	344	154
تشرين ثاني	8033	7586	330	117
كانون أول	8959	8595	251	113
المجموع	107864	102185	3954	1725



سجل شهري تموز و آب أكثر شهرين وقعت فيهما الحوادث المرورية وبنسبة (9.43%) و (9.83%) على التوالي

5. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث والمحافظة للعام 2013 الجدول رقم (8)

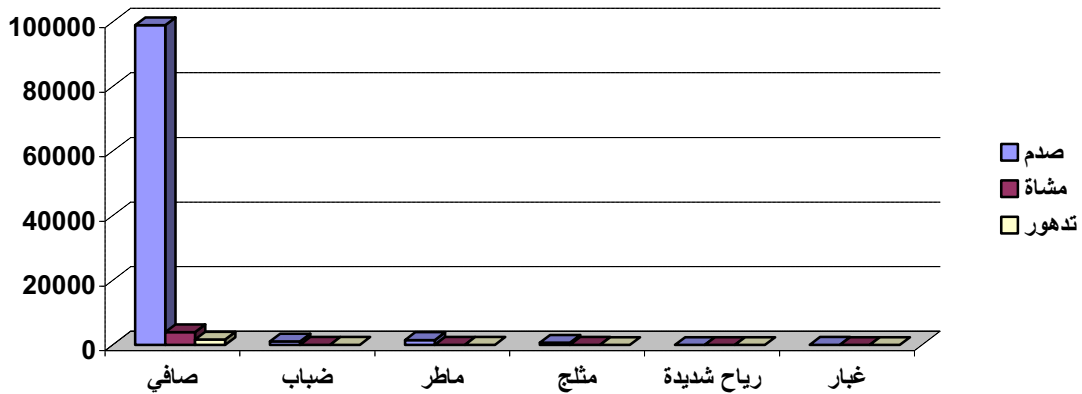
المحافظة	المجموع	صدم	مشاة	تدهور
العاصمة	74802	72554	1683	565
اريد	9605	8803	621	181
الزرقاء	7456	6758	576	122
البلقاء	4778	4379	260	139
الكرك	1566	1228	207	131
المفرق	1973	1689	127	157
معان	1454	1203	61	190
العقبة	2018	1850	84	84
مأدبا	1332	1212	96	24
الطفيلة	602	503	54	45
جرش	1376	1227	96	53
عجلون	902	779	89	34
المجموع	107864	102185	3954	1725



سجلت محافظة العاصمة اعلى عدد من الحوادث المرورية وبنسبة (69.35%).

6. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث وحالة الطقس للعام 2013م الجدول رقم (9)

حالة الطقس	المجموع	صدم	مشاة	تدهور
صافي	104511	98946	3889	1676
ضباب	1088	1040	29	19
ماطر	1536	1495	20	21
مثلج	701	681	13	7
رياح شديدة	6	6	0	0
غبار	22	17	3	2
المجموع	107864	102185	3954	1725

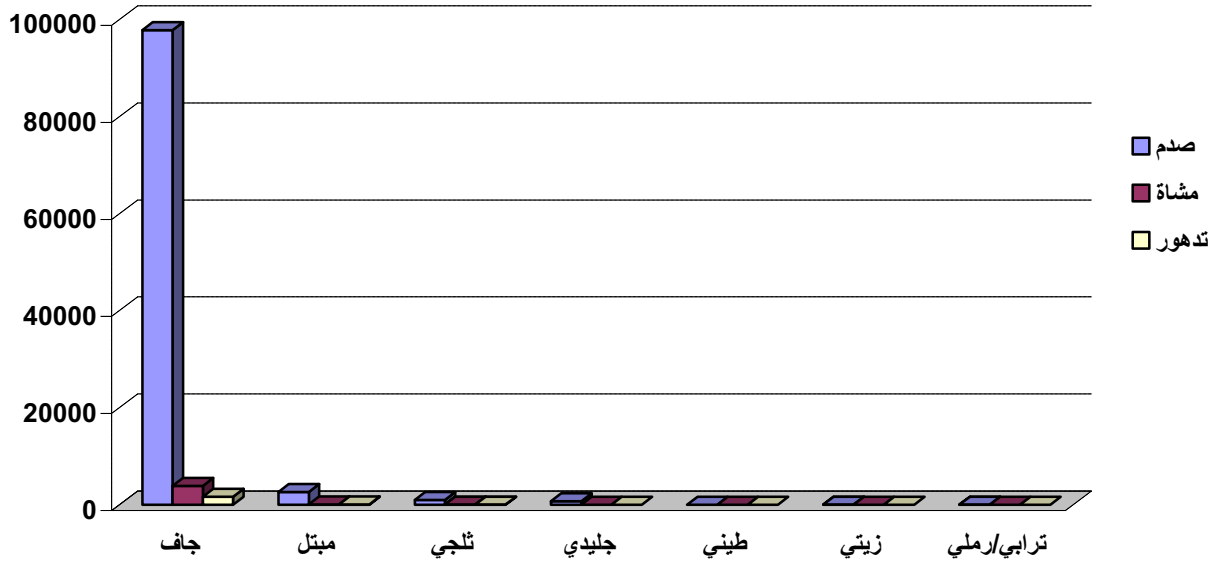


وقع خلال الطقس الصافي (96.87%) من الحوادث المرورية.

7. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث وحالة سطح الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (10)

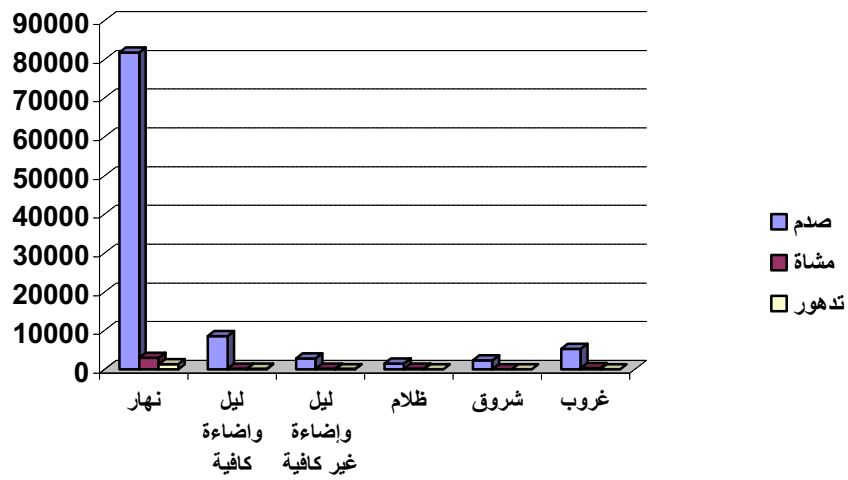
تدهور	مشاة	صدم	المجموع	حالة سطح الطريق
1650	3876	97826	103352	جاف
46	61	2614	2721	مبتل
12	14	984	1010	ثلجي
6	2	711	719	جليدي
2	1	7	10	طيني
1	0	21	22	زيتي
8	0	22	30	ترابي/ارملي
1725	3954	102185	107864	المجموع



وقع خلال سطح الطريق الجاف (95.82%) من الحوادث المرورية

8. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث ودرجة الإضاءة للعام 2013م
الجدول رقم (11)

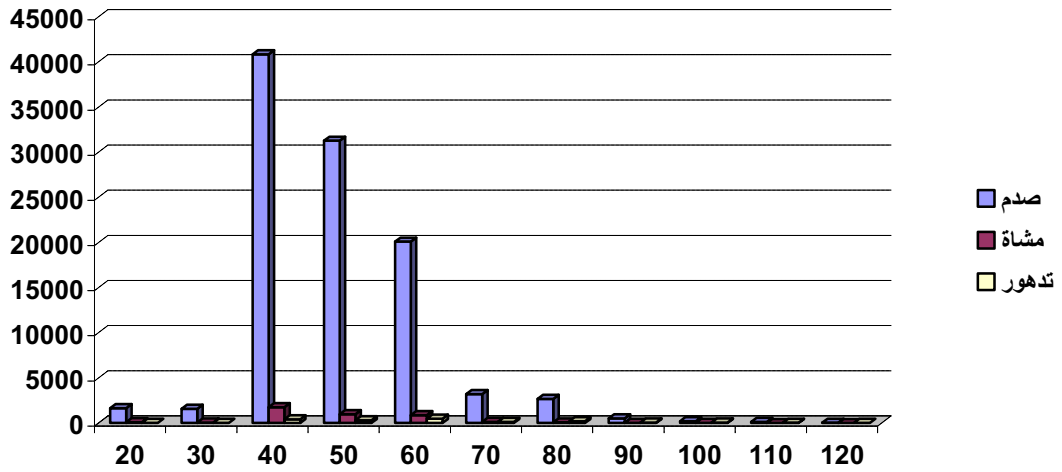
تدهور	مشاة	صدم	المجموع	درجة الإضاءة
1268	3001	81788	86057	نهار
180	212	8612	9004	ليل وإضاءة كافية
94	224	2771	3089	ليل وإضاءة غير كافية
51	131	1535	1717	ظلام
73	63	2260	2396	شروق
59	323	5219	5601	غروب
1725	3954	102185	107864	المجموع



وقع خلال النهار (79.78%) من الحوادث المرورية.

9. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث وحدود السرعة المقررة للعام 2013م
الجدول رقم (12)

تدهور	مشاة	صدم	المجموع	حدود السرعة المقررة
10	82	1649	1741	20
15	65	1580	1660	30
422	1743	40846	43011	40
315	970	31276	32561	50
489	855	20095	21439	60
115	122	3215	3452	70
194	71	2677	2942	80
46	31	517	594	90
68	10	186	264	100
35	3	111	149	110
16	2	33	51	120
1725	3954	102185	107864	المجموع



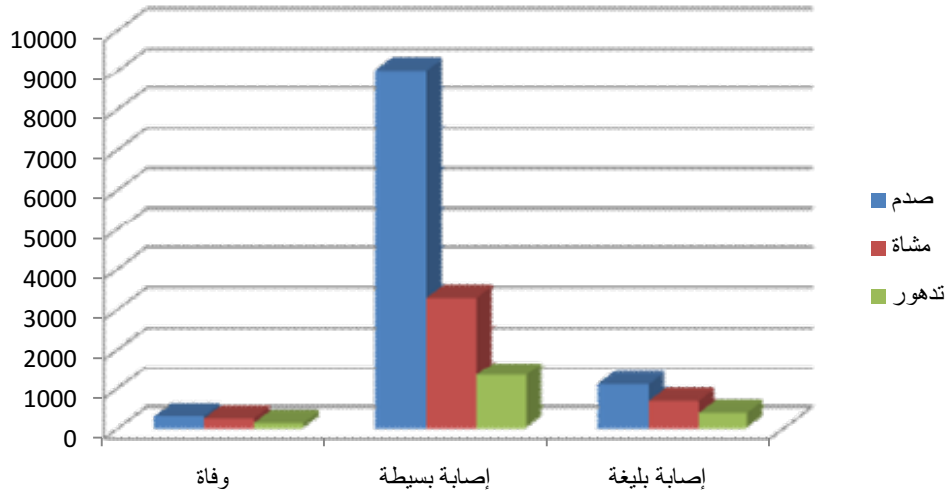
وقع (39.88%) من الحوادث المرورية ضمن حدود السرعة المقررة (40 كم/س، وهذه الحدود للسرعة عادة ما تكون داخل المدن، وذلك لا يعني ان السائقين كانوا يسيرون بهذه السرعة الا انهم كانوا يسيرون بسرعات عالية على طرق داخل المدن حدود السرعة عليها (40 كم/س).

المبحث الثالث
المصابين في الحوادث المرورية

1. المصابين في الحوادث المرورية حسب نوع الحادث للعام 2013م

الجدول رقم (13)

نوع الحادث	وفاة	إصابة بسيطة	إصابة بليغة
صدم	332	9028	1129
مشاة	274	3307	715
تدهور	162	1361	414
المجموع	768	13696	2258



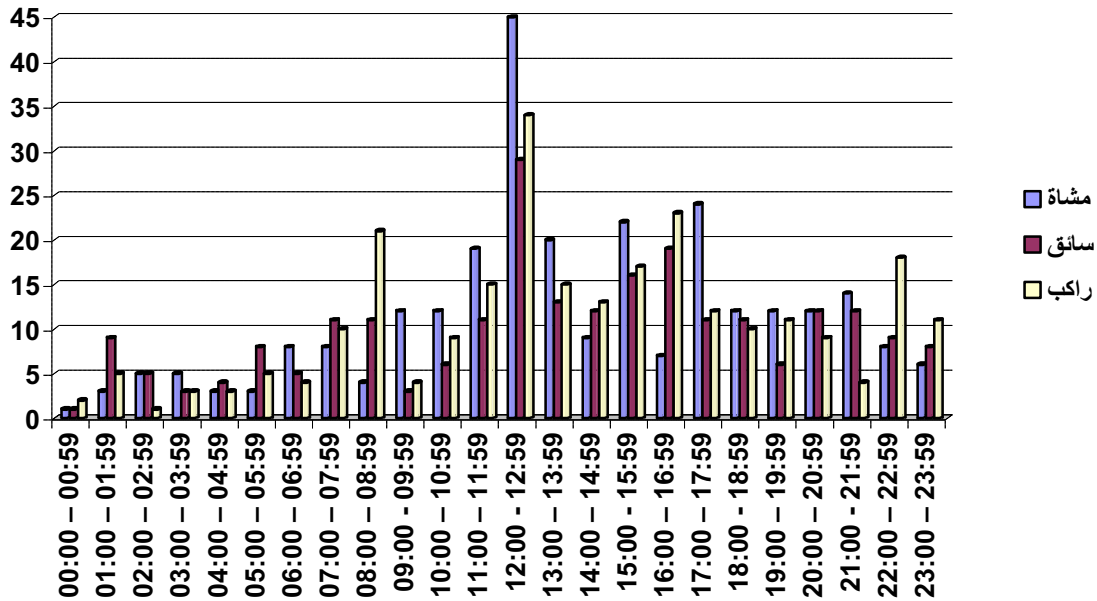
سببت حوادث الصدم (43.23%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية و(65.92%) من مجموع الإصابات البسيطة و(50%) من مجموع الإصابات البليغة، وحوادث المشاة نتج عنها (35.67%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية و(24.15%) من مجموع الإصابات البسيطة و(31.67%) من مجموع الإصابات البليغة، وحوادث التدهور نتج عنها (21.1%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية و(9.93%) من مجموع الإصابات البسيطة و(18.33%) من مجموع الإصابات البليغة.

لدى ربط هذه النسب مع نسب الحوادث المرورية نجد بأن حوادث المشاة والتدهور تشكل نسباً بسيطة حيث أن نسبة حوادث المشاة (3.67%) ونسبة حوادث التدهور (1.6%) من مجموع الحوادث الكلية، إلا أنها ذات حدة عالية حيث تسبب نسباً عالية من الإصابات بشكل عام.

2. الوفيات في الحوادث المرورية حسب الوقت ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (14)

الوقت	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
00:00 – 00:59	4	1	1	1	1	0	0
01:00 – 01:59	17	3	9	4	1	0	0
02:00 – 02:59	11	5	5	1	0	0	0
03:00 – 03:59	11	5	3	3	0	0	0
04:00 – 04:59	10	3	4	2	1	0	0
05:00 – 05:59	16	3	8	5	0	0	0
06:00 – 06:59	17	8	5	4	0	0	0
07:00 – 07:59	29	8	11	9	1	0	0
08:00 – 08:59	36	4	11	3	1	17	0
09:00 – 09:59	19	12	3	1	2	1	0
10:00 – 10:59	27	12	6	5	4	0	0
11:00 – 11:59	45	19	11	9	6	0	0
12:00 – 12:59	108	45	29	28	6	0	0
13:00 – 13:59	48	20	13	12	3	0	0
14:00 – 14:59	34	9	12	11	2	0	0
15:00 – 15:59	55	22	16	14	2	1	0
16:00 – 16:59	49	7	19	15	7	0	1
17:00 – 17:59	47	24	11	9	3	0	0
18:00 – 18:59	33	12	11	8	2	0	0
19:00 – 19:59	29	12	6	6	4	0	1
20:00 – 20:59	33	12	12	8	1	0	0
21:00 – 21:59	30	14	12	2	2	0	0
22:00 – 22:59	35	8	9	12	6	0	0
23:00 – 23:59	25	6	8	9	2	0	0
المجموع	768	274	235	181	57	19	2

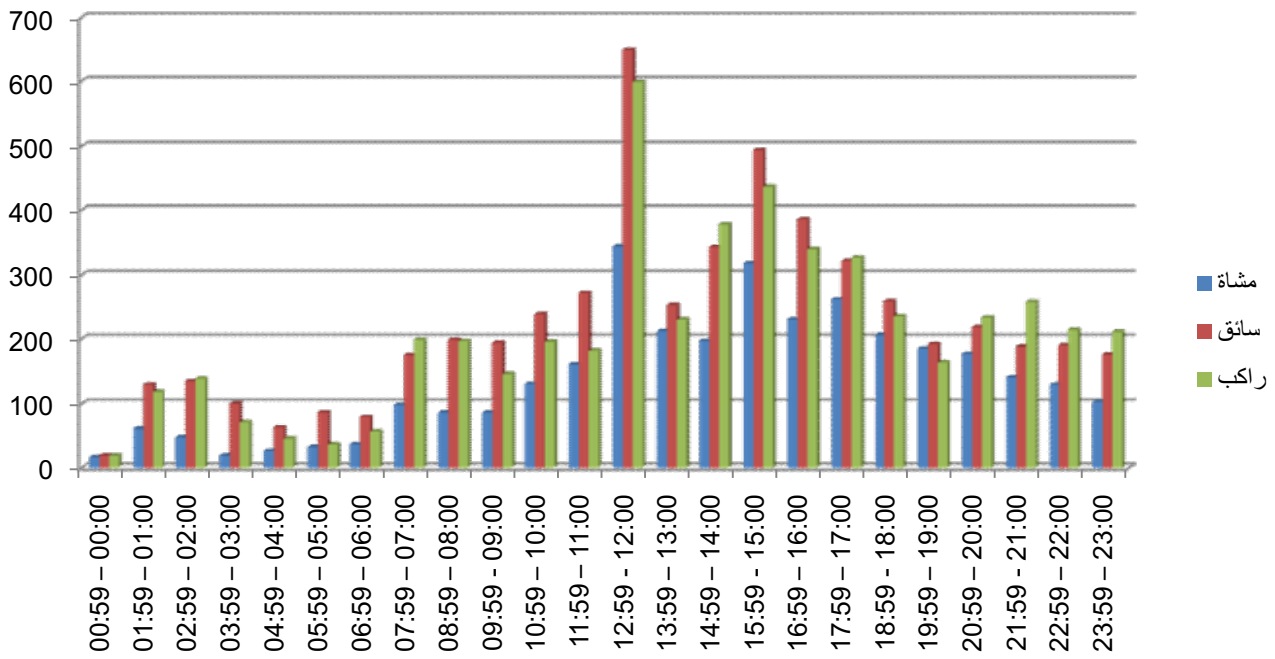


وقع خلال الفترة الزمنية (12:59-12:00) اكبر عدد من وفيات الحوادث المرورية وبنسبة (14.06%) وللمشاة بنسبة (16.42%) من مجموع وفيات المشاة.

3. الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب الوقت ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (15)

ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	الوقت
0	0	8	11	19	16	54	00:00 – 00:59
1	1	27	90	130	60	309	01:00 – 01:59
2	7	37	93	135	47	321	02:00 – 02:59
0	0	17	53	101	19	190	03:00 – 03:59
0	0	13	32	62	26	133	04:00 – 04:59
0	0	19	17	87	32	155	05:00 – 05:59
0	0	12	44	79	36	171	06:00 – 06:59
4	20	47	128	175	99	473	07:00 – 07:59
1	30	46	120	199	87	483	08:00 – 08:59
0	4	30	112	194	87	427	09:00 - 09:59
1	2	42	151	238	131	565	10:00 – 10:59
1	1	34	146	273	161	616	11:00 – 11:59
3	25	126	445	650	344	1593	12:00 - 12:59
1	5	57	167	252	212	694	13:00 – 13:59
2	29	100	247	343	197	918	14:00 – 14:59
1	2	129	304	494	318	1248	15:00 - 15:59
2	11	94	233	386	230	956	16:00 – 16:59
4	7	104	212	322	262	911	17:00 – 17:59
4	3	58	170	258	206	699	18:00 - 18:59
0	2	40	122	192	185	541	19:00 – 19:59
1	3	67	162	218	177	628	20:00 – 20:59
1	8	83	165	188	141	586	21:00 - 21:59
3	4	62	145	190	130	534	22:00 – 22:59
1	1	67	142	176	104	491	23:00 – 23:59
33	165	1319	3511	5361	3307	13696	المجموع

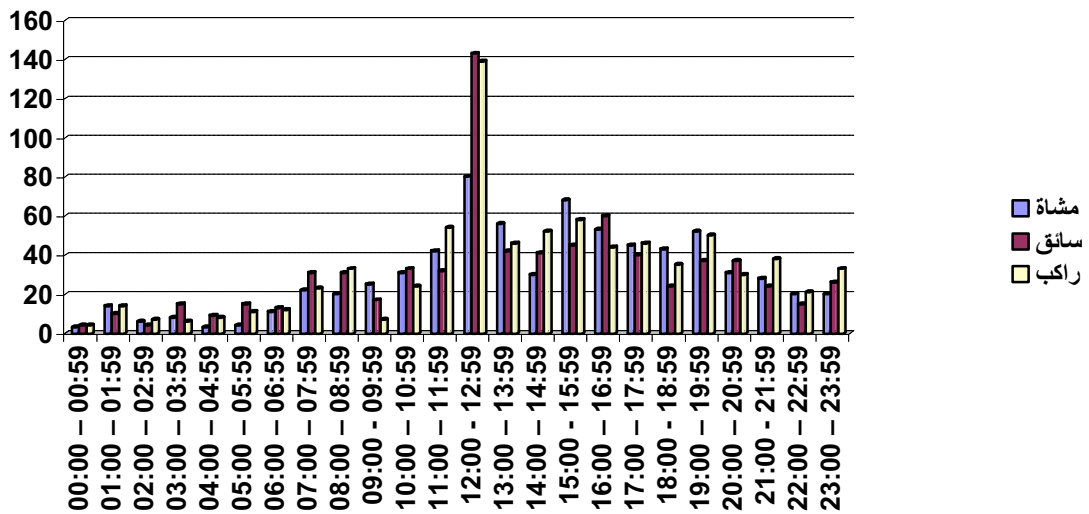


وقع خلال الفترة الزمنية (12:59-12:00) أكبر عدد من الإصابات البسيطة وبنسبة (11.63%) وللمشاة بنسبة (16.42%) من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

4. الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب الوقت ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (16)

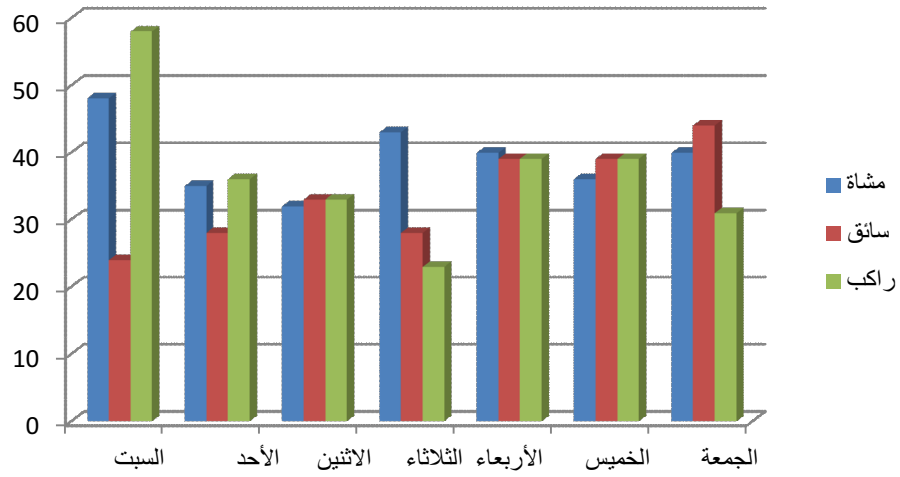
ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	الوقت
0	0	1	3	4	3	11	00:00 – 00:59
0	0	4	10	10	14	38	01:00 – 01:59
0	1	2	4	4	6	17	02:00 – 02:59
1	0	2	3	15	8	29	03:00 – 03:59
0	0	0	8	9	3	20	04:00 – 04:59
0	0	1	10	15	4	30	05:00 – 05:59
0	0	5	7	13	11	36	06:00 – 06:59
1	1	5	16	31	22	76	07:00 – 07:59
0	0	11	22	31	20	84	08:00 – 08:59
0	1	4	2	17	25	49	09:00 - 09:59
1	1	4	18	33	31	88	10:00 – 10:59
0	0	20	34	32	42	128	11:00 – 11:59
1	0	41	97	143	80	362	12:00 - 12:59
1	0	19	26	42	56	144	13:00 – 13:59
0	0	24	28	41	30	123	14:00 – 14:59
1	0	19	38	45	68	171	15:00 - 15:59
0	1	11	32	60	53	157	16:00 – 16:59
0	1	16	29	40	45	131	17:00 – 17:59
2	0	9	24	24	43	102	18:00 - 18:59
5	0	15	30	37	52	139	19:00 – 19:59
0	3	5	22	37	31	98	20:00 – 20:59
0	0	12	26	24	28	90	21:00 - 21:59
0	1	5	15	15	20	56	22:00 – 22:59
1	1	8	23	26	20	79	23:00 – 23:59
14	11	243	527	748	715	2258	المجموع



وقع خلال الفترة الزمنية (12:59-12:00) أكبر عدد من الإصابات البليغة للحوادث المرورية وبنسبة (16.03%) وللمشاة بنسبة (11.19%) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

5. الوفيات في الحوادث المرورية حسب أيام الأسبوع ومستعمل الطريق للعام 2013
الجدول رقم (17)

اليوم	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
السبت	130	48	24	29	11	17	1
الأحد	99	35	28	25	10	1	0
الاثنين	98	32	33	20	12	1	0
الثلاثاء	94	43	28	20	3	0	0
الأربعاء	118	40	39	30	9	0	0
الخميس	114	36	39	32	7	0	0
الجمعة	115	40	44	25	5	0	1
المجموع	768	274	235	181	57	19	2

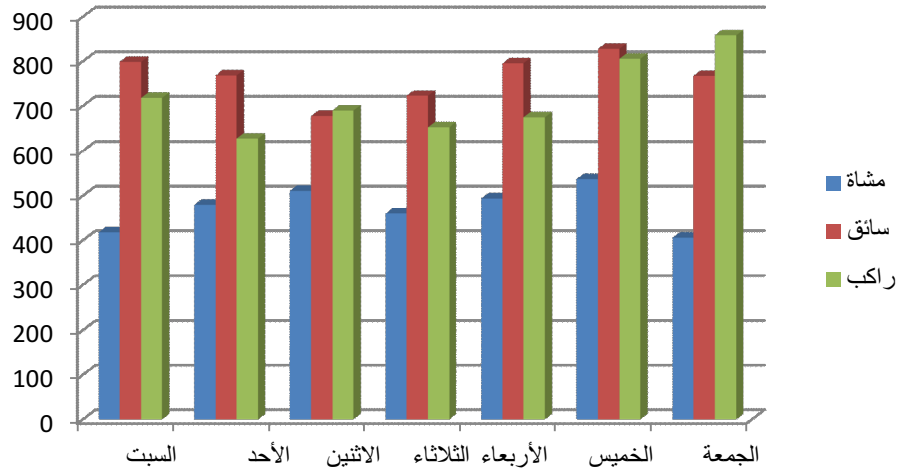


وقع يوم السبت اكبر عدد من وفيات الحوادث المرورية وبنسبة (16.93%) وللمشاة بنسبة (17.52%) من مجموع وفيات المشاة.

6. الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب أيام الأسبوع ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (18)

اليوم	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
السبت	1935	418	799	520	148	40	10
الأحد	1877	480	769	441	163	22	2
الاثنين	1879	511	678	478	170	34	8
الثلاثاء	1837	461	723	469	166	16	2
الأربعاء	1965	494	796	477	171	25	2
الخميس	2171	537	828	539	238	26	3
الجمعة	2032	406	768	587	263	2	6
المجموع	13696	3307	5361	3511	1319	165	33

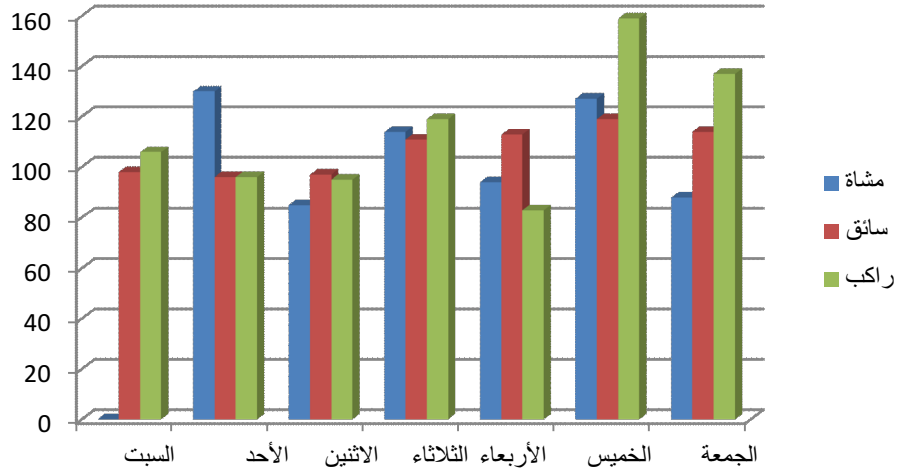


وقع يوم الخميس أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية وبنسبة (15.85%) وللمشاة بنسبة (16.24%) من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

7. الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب أيام الأسبوع ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (19)

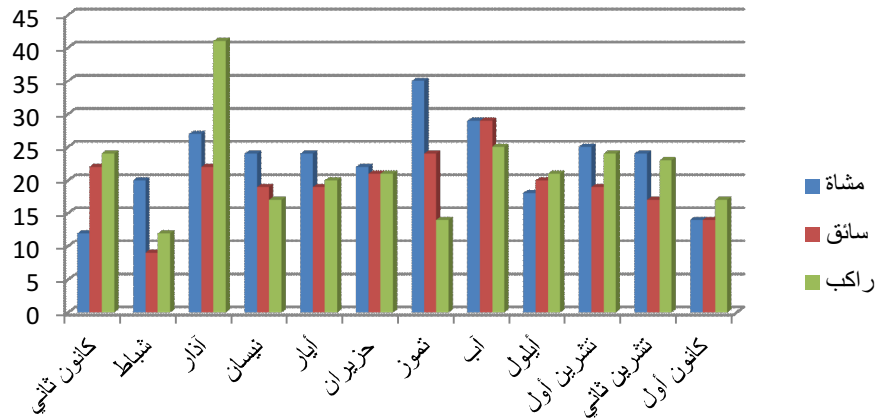
ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	اليوم
4	2	38	62	98	77	281	السبت
0	3	18	75	96	130	322	الأحد
0	2	37	56	97	85	277	الاثنين
2	2	38	77	111	114	344	الثلاثاء
0	1	19	63	113	94	290	الأربعاء
2	1	54	102	119	127	405	الخميس
6	0	39	92	114	88	339	الجمعة
14	11	243	527	748	715	2258	المجموع



وقع يوم الخميس أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية وبنسبة (12.25%) والمشاة بنسبة (18.18%) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة .

8. الوفيات في الحوادث المرورية حسب الشهر ومستعمل الطريق للعام 2013م
الجدول رقم (20)

الشهر	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
كانون ثاني	58	12	22	12	10	1	1
شباط	41	20	9	6	5	0	1
آذار	90	27	22	21	3	17	0
نيسان	60	24	19	15	2	0	0
أيار	63	24	19	17	3	0	0
حزيران	64	22	21	17	4	0	0
تموز	73	35	24	12	2	0	0
آب	83	29	29	22	3	0	0
أيلول	59	18	20	13	8	0	0
تشرين أول	68	25	19	14	9	1	0
تشرين ثاني	64	24	17	17	6	0	0
كانون أول	45	14	14	15	2	0	0
المجموع	768	274	235	181	57	19	2

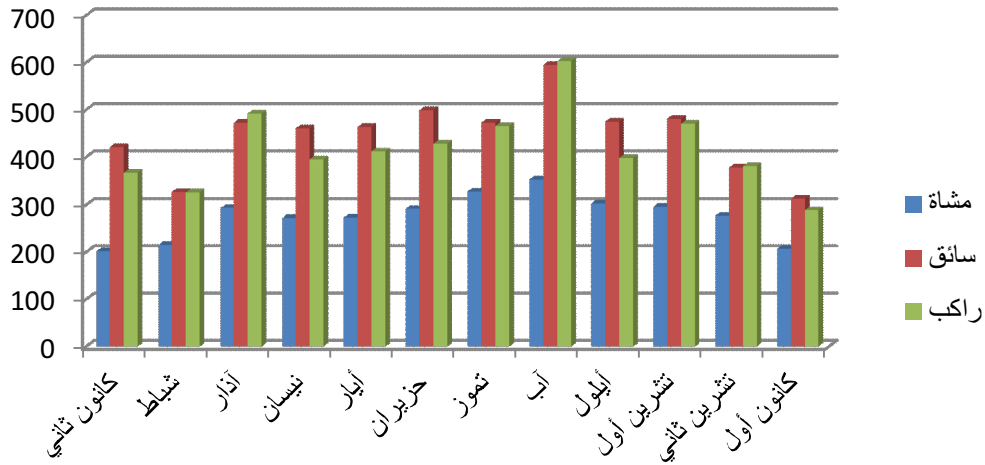


وقع في شهر اذار أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية وبنسبة (11.72%) من مجموع الوفيات الكلي بينما في شهر تموز وقع أكبر عدد من الوفيات المشاة وبنسبة (12.77%) من مجموع وفيات المشاة.

9. الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب الشهر ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (21)

الشهر	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
كانون ثاني	991	202	422	269	91	2	5
شباط	868	215	327	238	76	12	0
آذار	1258	293	473	326	105	57	4
نيسان	1127	271	461	296	82	15	2
أيار	1148	272	464	280	122	5	5
حزيران	1219	291	499	284	131	13	1
تموز	1267	328	473	323	134	8	1
آب	1551	353	595	425	169	6	3
أيلول	1176	303	475	282	100	14	2
تشرين أول	1248	296	481	314	145	10	2
تشرين ثاني	1035	276	378	271	89	14	7
كانون أول	808	207	313	203	75	9	1
المجموع	13696	3307	5361	3511	1319	165	33

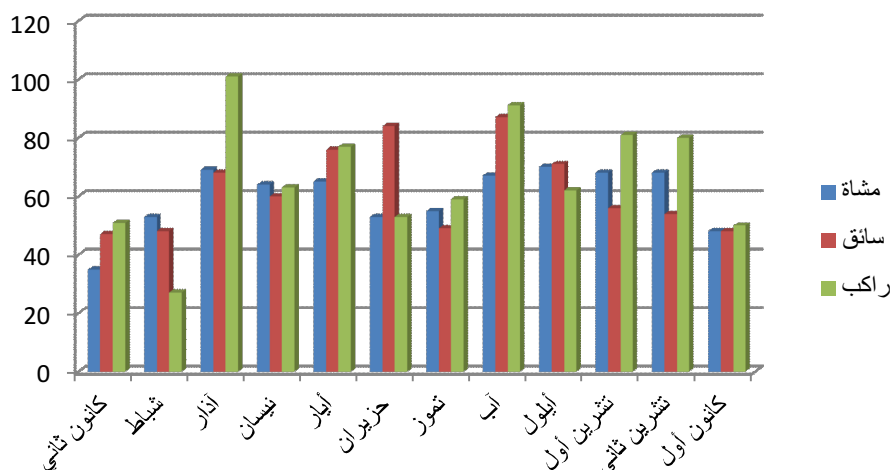


وقع في شهر اب أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية وبنسبة (11.32%) من مجموع الإصابات البسيطة الكلي وللمشاة بنسبة (10.67%) من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

10. الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب الشهر ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (22)

الشهر	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
كانون ثاني	133	35	47	29	20	1	1
شباط	128	53	48	22	5	0	0
آذار	238	69	68	75	23	3	0
نيسان	187	64	60	34	25	3	1
أيار	218	65	76	46	30	0	1
حزيران	190	53	84	32	18	0	3
تموز	163	55	49	37	20	1	1
آب	245	67	87	57	26	2	6
أيلول	203	70	71	46	14	1	1
تشرين أول	205	68	56	59	22	0	0
تشرين ثاني	202	68	54	48	32	0	0
كانون أول	146	48	48	42	8	0	0
المجموع	2258	715	748	527	243	11	14

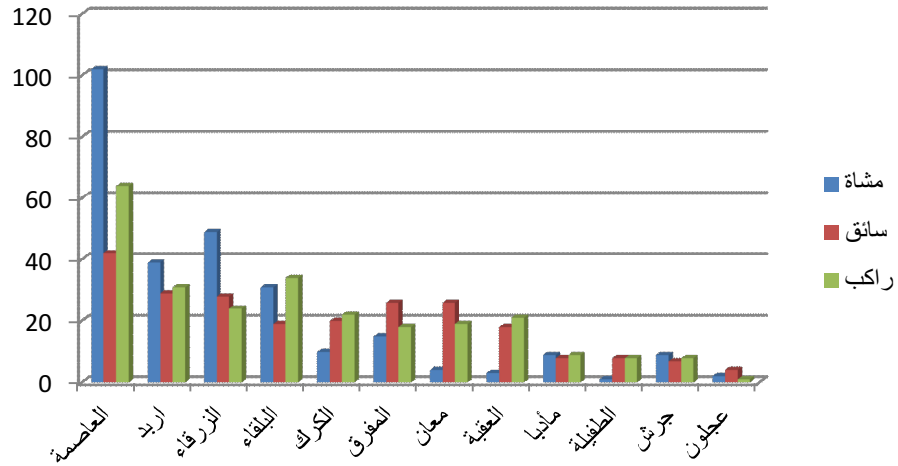


وقع في شهر اب أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية وبنسبة (10.85%) من مجموع الإصابات البليغة الكلي وللمشاة بنسبة (9.79%) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

11. الوفيات في الحوادث المرورية حسب المحافظة ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (23)

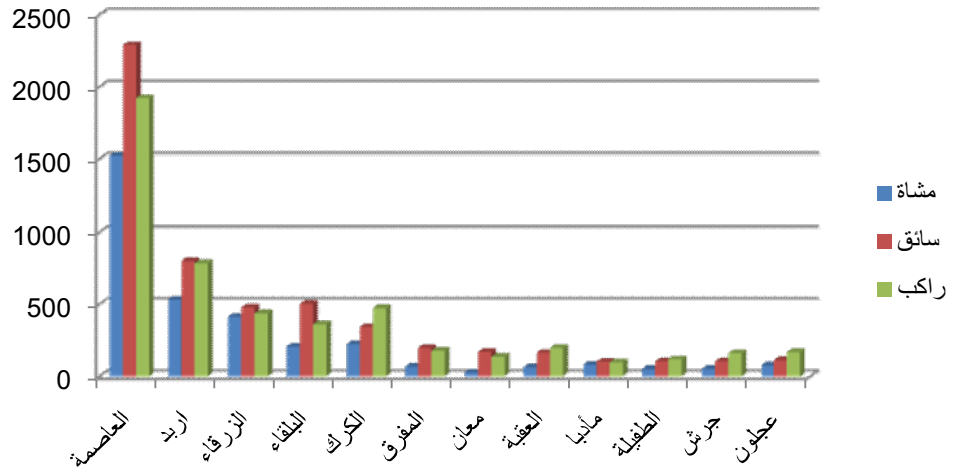
المحافظة	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
العاصمة	208	102	42	52	11	1	0
اربند	99	39	29	23	6	0	2
الزرقاء	101	49	28	19	5	0	0
البلقاء	84	31	19	12	5	17	0
الكرك	52	10	20	17	5	0	0
المفرق	59	15	26	9	8	1	0
معان	49	4	26	15	4	0	0
العقبة	42	3	18	16	5	0	0
مأدبا	26	9	8	7	2	0	0
الطفيلة	17	1	8	6	2	0	0
جرش	24	9	7	4	4	0	0
عجلون	7	2	4	1	0	0	0
المجموع	768	274	235	181	57	19	2



أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت في محافظة العاصمة وبنسبة (27.08%) من مجموع الوفيات الكلي وللمشاة بنسبة (37.23%) من مجموع وفيات المشاة

الجدول رقم (24)

المحافظة	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
العاصمة	5743	1523	2295	1364	494	52	15
أربد	2109	533	795	576	179	24	2
الزرقاء	1335	416	480	313	99	20	7
البلقاء	1072	203	505	267	63	34	0
الكرك	1040	219	346	334	130	8	3
المفرق	436	66	194	117	47	12	0
معان	330	27	168	93	35	7	0
العقبة	419	64	161	109	75	7	3
مأدبا	277	79	101	56	41	0	0
الطفيلة	270	50	103	82	34	1	0
جرش	314	52	103	98	60	0	1
عجلون	351	75	110	102	62	0	2
المجموع	13696	3307	5361	3511	1319	165	33

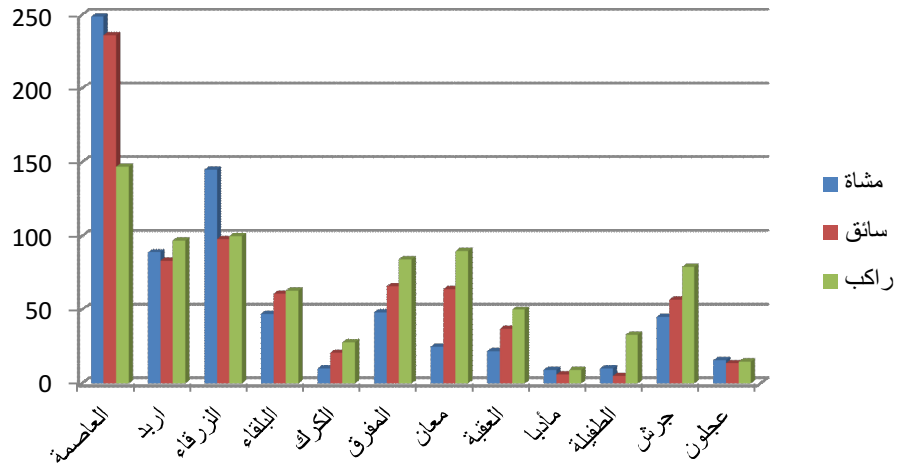


أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية كان في محافظة العاصمة وبنسبة (41.93%) من مجموع الإصابات البسيطة الكلي وللمشاة بنسبة (46.05%) من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

13. الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب المحافظة ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (25)

المحافظة	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
العاصمة	632	249	236	103	39	3	2
أرياد	269	89	83	62	27	3	5
الزرقاء	343	145	98	72	25	1	2
البلقاء	171	47	61	49	12	2	0
الكرك	59	10	21	14	13	0	1
المفرق	198	48	66	59	24	1	0
معان	179	25	64	62	28	0	0
العقبة	109	22	37	28	22	0	0
مأدبا	24	9	6	5	4	0	0
الطفيلة	48	10	5	14	17	0	2
جرش	181	45	57	55	21	1	2
عجلون	45	16	14	4	11	0	0
المجموع	2258	715	748	527	243	11	14

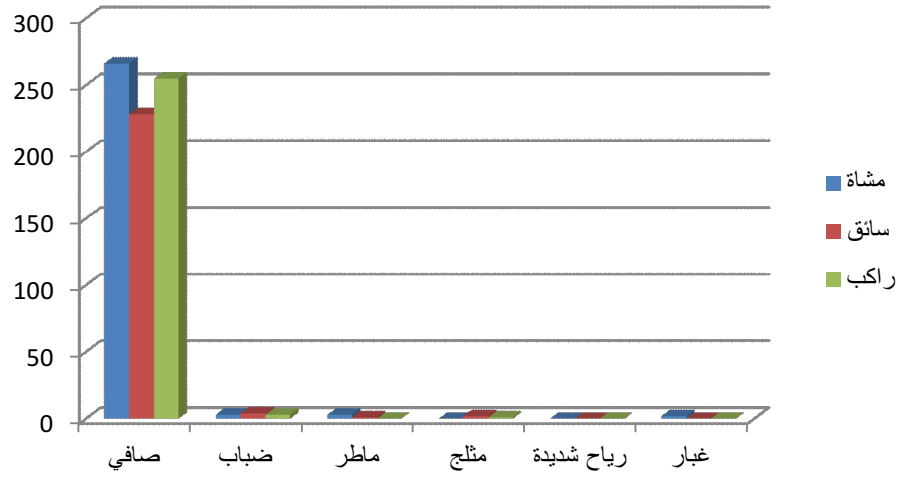


أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية كان في محافظة العاصمة وبنسبة (27.99%) من مجموع الإصابات البليغة الكلي وللمشاة بنسبة (34.83%) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

14. الوفيات في الحوادث المرورية حسب حالة الطقس ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (26)

ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	حالة الطقس
2	19	57	177	228	266	749	صافي
0	0	0	3	4	3	10	ضباب
0	0	0	0	1	3	4	ماطر
0	0	0	1	2	0	3	متلج
0	0	0	0	0	0	0	رياح شديدة
0	0	0	0	0	2	2	غبار
2	19	57	181	235	274	768	المجموع

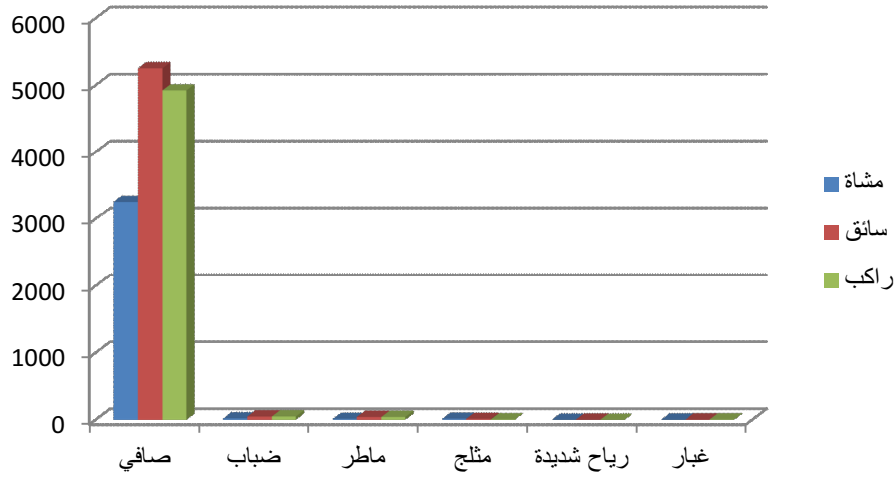


أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت في حالة طقس صافي وبنسبة (97.53%) من مجموع الوفيات الكلي وللمشاة بنسبة (97.08%) من مجموع وفيات المشاة.

15. الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب حالة الطقس ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (27)

حالة الطقس	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
صافي	13432	3256	5251	3435	1294	163	33
ضباب	119	20	49	38	12	0	0
ماطر	99	14	43	29	11	2	0
مثلج	36	16	14	5	1	0	0
رياح شديدة	1	0	1	0	0	0	0
غبار	9	1	3	4	1	0	0
المجموع	13696	3307	5361	3511	1319	165	33

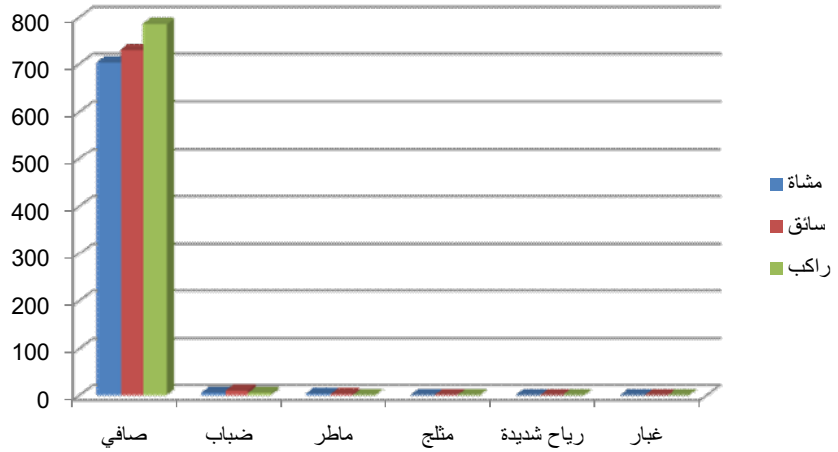


أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في حالة طقس صافي وبنسبة (98.07%) من مجموع الإصابات البسيطة الكلي وللمشاة بنسبة (98.46%) من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

16. الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب حالة الطقس ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (28)

ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	حالة الطقس
14	11	240	522	732	704	2223	صافي
0	0	2	4	11	6	23	ضباب
0	0	1	0	3	4	8	ماطر
0	0	0	1	2	1	4	متلج
0	0	0	0	0	0	0	رياح شديدة
0	0	0	0	0	0	0	غبار
14	11	243	527	748	715	2258	المجموع

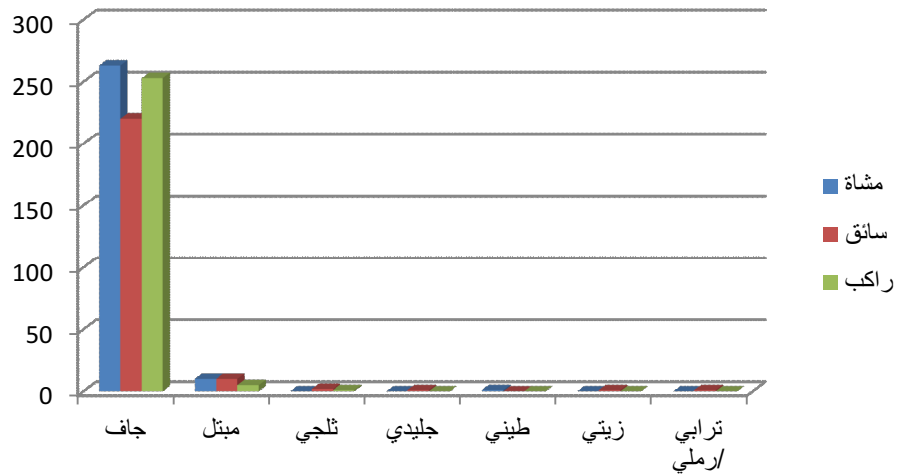


أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في حالة طقس صافي وبنسبة (98.45%) من مجموع الإصابات البليغة الكلي وللمشاة بنسبة (98.46%) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

17. الوفيات في الحوادث المرورية حسب حالة سطح الطريق ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (29)

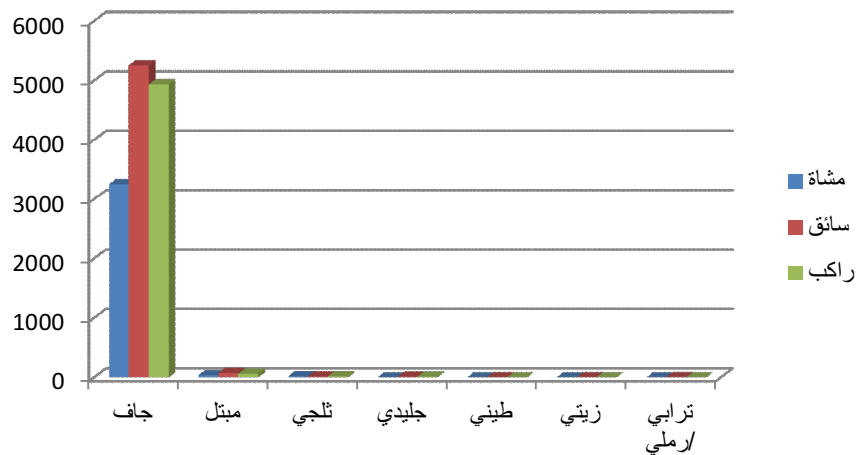
ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	حالة سطح الطريق
2	19	56	176	220	263	736	جاف
0	0	1	4	10	10	25	مبتل
0	0	0	1	2	0	3	ثلجي
0	0	0	0	1	0	1	جليدي
0	0	0	0	0	1	1	طيني
0	0	0	0	1	0	1	زيتي
0	0	0	0	1	0	1	تراابي /رملبي
2	19	57	181	235	274	768	المجموع



أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت في حالة سطح الطريق جاف وبنسبة (95.83%) من مجموع الوفيات الكلي وللمشاة بنسبة (95.99%) من مجموع وفيات المشاة.

18. الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب حالة سطح الطريق ومستعمل الطريق للعام 2013م الجدول رقم (30)

حالة سطح الطريق	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
جاف	13442	3254	5252	3471	1289	145	31
مبل	170	34	75	22	19	20	0
ثلجي	51	18	15	9	9	0	0
جليدي	23	1	11	7	2	0	2
طيني	3	0	2	1	0	0	0
زيتي	2	0	2	0	0	0	0
ترابي /ارملي	5	0	4	1	0	0	0
المجموع	13696	3307	5361	3511	1319	165	33

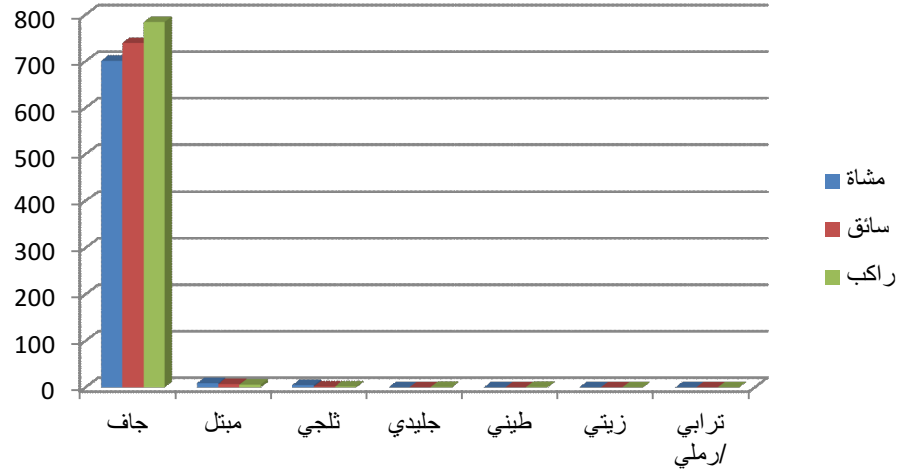


أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في حالة سطح الطريق جاف وبنسبة (98.15%) من مجموع الإصابات البسيطة الكلي وللمشاة بنسبة (98.99%) من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

19. الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب حالة سطح الطريق ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (31)

حالة سطح الطريق	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
جاف	2225	701	739	519	241	11	14
مبتل	22	9	7	5	1	0	0
ثلجي	9	5	2	2	0	0	0
جليدي	1	0	0	1	0	0	0
طيني	1	0	0	0	1	0	0
زيتي	0	0	0	0	0	0	0
تراابي /رملّي	0	0	0	0	0	0	0
المجموع	2258	715	748	527	243	11	14

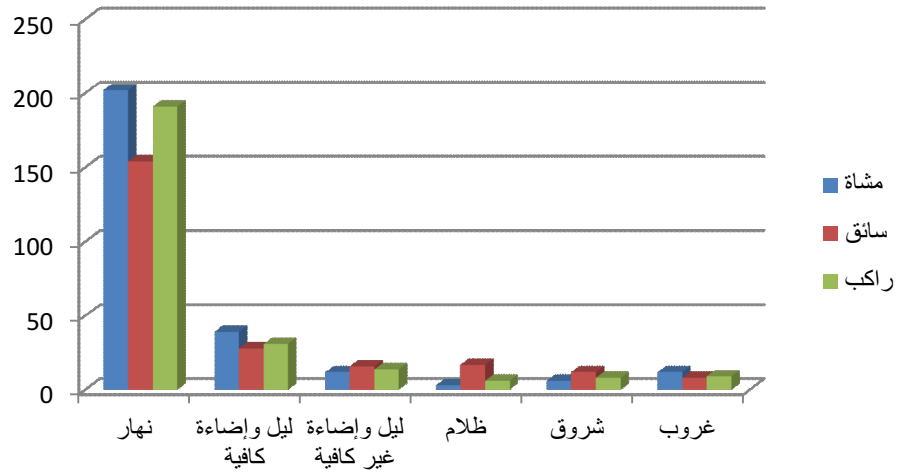


أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في حالة سطح الطريق جاف وبنسبة (98.54%) من مجموع الإصابات البليغة الكلي وللمشاة بنسبة (98.04%) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

20. الوفيات في الحوادث المرورية حسب درجة الإضاءة ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (32)

ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	درجة الإضاءة
1	19	39	132	154	202	547	نهار
0	0	8	23	28	39	98	ليل وإضاءة كافية
0	0	4	10	16	12	42	ليل وإضاءة غير كافية
0	0	1	5	17	3	26	ظلام
0	0	1	7	12	6	26	شروق
1	0	4	4	8	12	29	غروب
2	19	57	181	235	274	768	المجموع

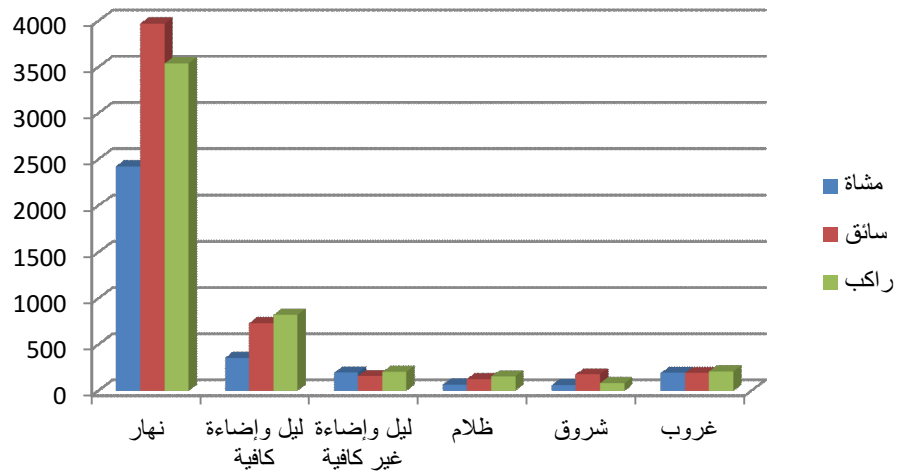


أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت في درجة إضاءة نهار وبنسبة (71.22%) من مجموع الوفيات الكلي وللمشاة بنسبة (73.72%) من مجموع وفيات المشاة.

21. الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب درجة الإضاءة ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (33)

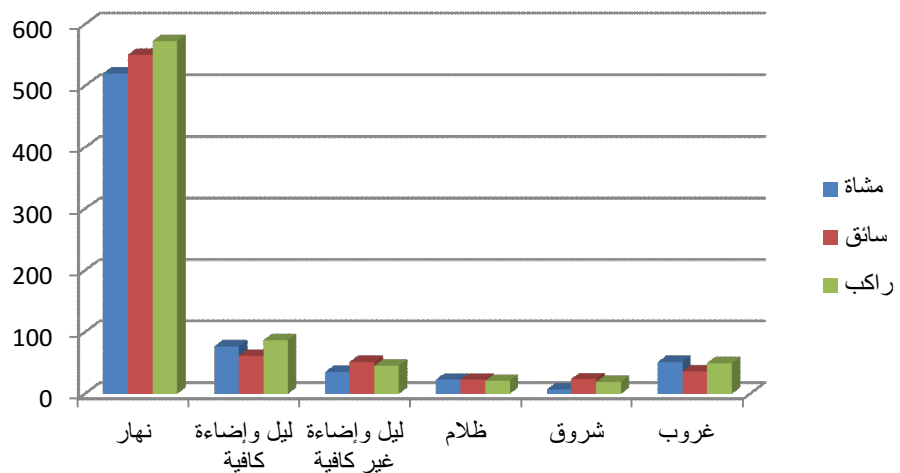
ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	درجة الإضاءة
24	139	889	2489	3973	2426	9940	نهار
7	14	232	573	730	359	1915	ليل وإضاءة كافية
2	2	73	132	160	198	567	ليل وإضاءة غير كافية
0	8	53	94	125	67	347	ظلام
0	0	32	51	179	62	324	شروق
0	2	40	172	194	195	603	غروب
33	165	1319	3511	5361	3307	13696	المجموع



أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في درجة إضاءة نهار وبنسبة (72.58%) من مجموع الإصابات البسيطة الكلي وللمشاة بنسبة (73.36%) من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

22. الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب درجة الإضاءة ومستعمل الطريق للعام 2013م الجدول رقم (34)

ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	درجة الإضاءة
7	5	184	376	550	520	1642	نهار
2	2	26	57	62	77	226	ليل وإضاءة كافية
0	2	13	31	52	36	134	ليل وإضاءة غير كافية
0	2	4	15	23	23	67	ظلام
0	0	1	18	24	7	50	شروق
5	0	15	30	37	52	139	غروب
14	11	243	527	748	715	2258	المجموع

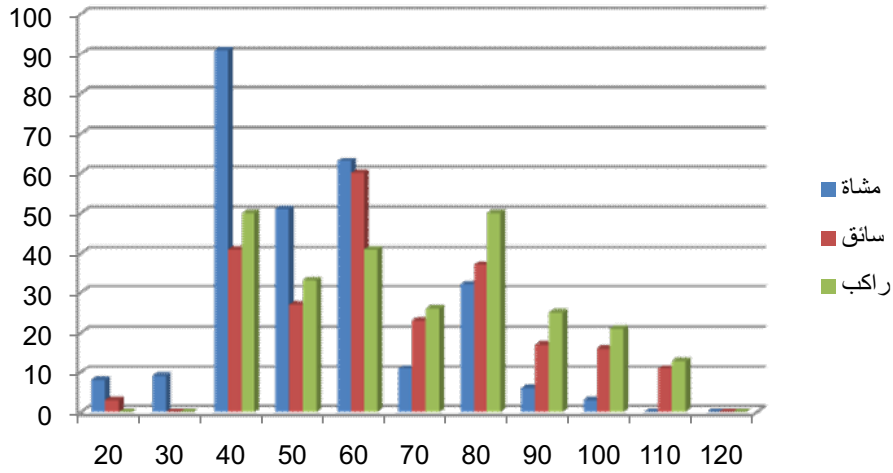


أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في درجة إضاءة نهار وبنسبة (72.72%) من مجموع الإصابات البليغة الكلي وأيضاً وللمشاة بنسبة (72.73%) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

23. الوفيات في الحوادث المرورية حسب حدود السرعة المقررة ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (35)

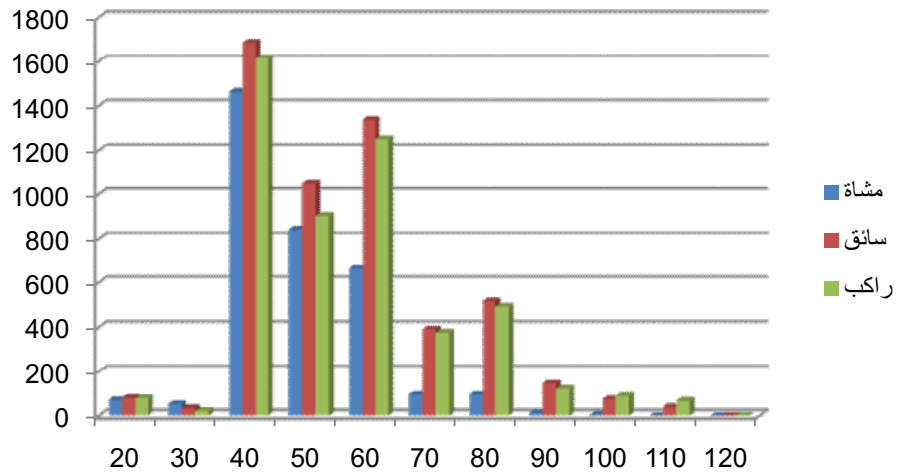
ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	حدود السرعة المقررة
0	0	0	0	3	8	11	20
0	0	0	0	0	9	9	30
1	1	8	40	41	91	182	40
0	1	7	25	27	51	111	50
1	0	4	36	60	63	164	60
0	0	8	18	23	11	60	70
0	17	7	26	37	32	119	80
0	0	11	14	17	6	48	90
0	0	9	12	16	3	40	100
0	0	3	10	11	0	24	110
0	0	0	0	0	0	0	120
2	19	57	181	235	274	768	المجموع



أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت في طرق حدود السرعة عليها (40) كم/س وينسبة (23.7%) من مجموع الوفيات الكلي، وكان أكبر عدد من الوفيات المشاة ضمن نفس حدود السرعة وينسبة (33.21%) من مجموع وفيات المشاة، وهذه الحدود للسرعة عادة ما تكون داخل المدن، وذلك لا يعني ان السائقين كانوا يسيرون بهذه السرعة الا انهم كانوا يسيرون بسرعات عالية على طرق داخل المدن حدود السرعة عليها (40) كم/س.

24. الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب حدود السرعة المقررة ومستعمل الطريق للعام 2013م
الجدول رقم (36)

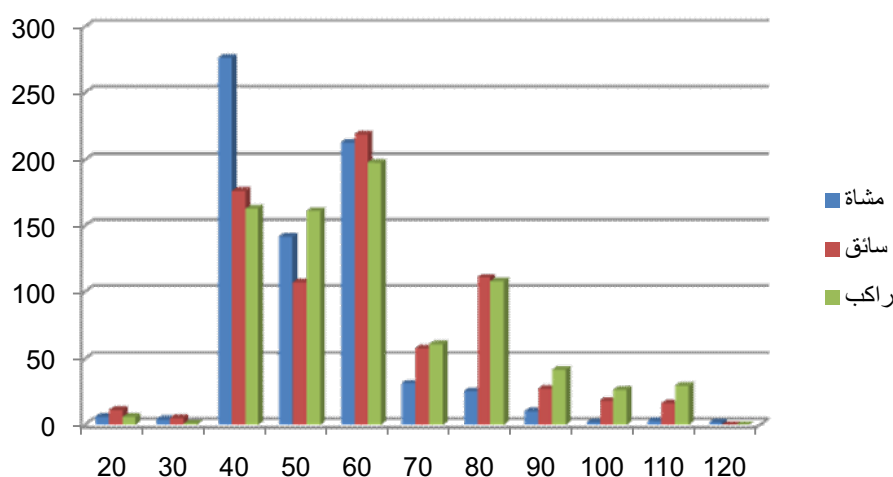
ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	حدود السرعة المقررة
0	4	21	55	81	72	233	20
0	0	8	14	35	53	110	30
17	45	375	1180	1687	1463	4767	40
6	19	256	623	1048	842	2794	50
8	53	334	857	1339	667	3258	60
0	11	110	256	392	96	865	70
2	32	122	338	518	96	1108	80
0	1	31	90	145	13	280	90
0	0	28	62	75	5	170	100
0	0	34	34	39	0	107	110
0	0	0	2	2	0	4	120
33	165	1319	3511	5361	3307	13696	المجموع



أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في طرق حدود السرعة عليها (40) كم/س ونسبة (34.81%) من مجموع الإصابات البسيطة الكلي ، وكان أكبر عدد من الإصابات البسيطة المشاة ضمن نفس حدود السرعة ونسبة (44.24%) من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة، وذلك لا يعني ان السائقين كانوا يسيرون بهذه السرعة الا انهم كانوا يسيرون بسرعات عالية على طرق داخل المدن حدود السرعة عليها (40) كم/س.

25. الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب حدود السرعة المقررة ومستعمل الطريق للعام 2013م
الجدول رقم (37)

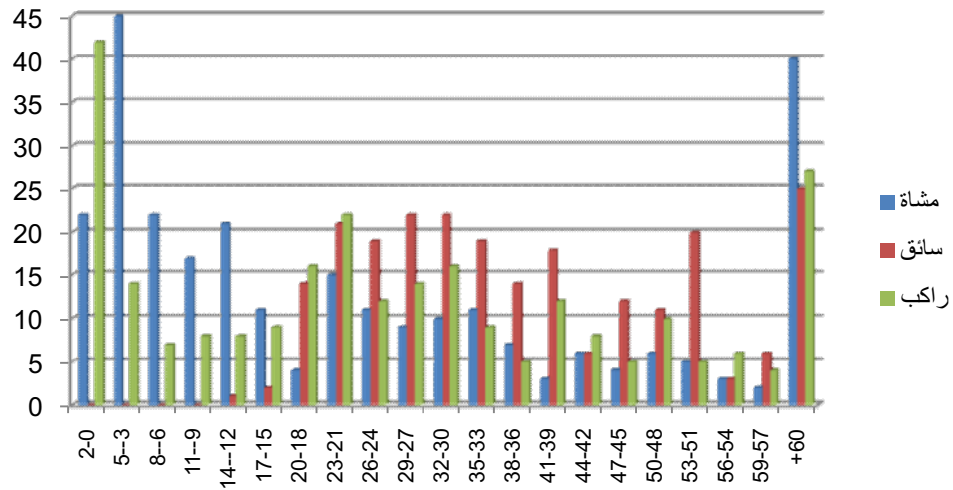
ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	حدود السرعة المقررة
0	0	0	6	11	6	23	20
0	0	1	0	5	4	10	30
5	3	36	119	176	277	616	40
6	1	52	102	107	142	410	50
3	1	53	141	219	213	630	60
0	1	21	39	58	31	150	70
0	4	30	74	111	25	244	80
0	1	20	21	27	10	79	90
0	0	12	14	18	2	46	100
0	0	18	11	16	3	48	110
0	0	0	0	0	2	2	120
14	11	243	527	748	715	2258	المجموع



أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في طرق حدود السرعة عليها (60) كم/س وبنسبة (27.90%) من مجموع الإصابات البليغة الكلي، وكان أكبر عدد من الإصابات البليغة المشاة ضمن حدود السرعة (40) كم/س وبنسبة (38.74%) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة، وهذه الحدود للسرعة عادة ما تكون داخل المدن، وذلك لا يعني ان السائقين كانوا يسيرون بهذه السرعة الا انهم كانوا يسيرون بسرعات عالية على طرق داخل المدن حدود السرعة عليها (40) كم/س.

26. الوفيات في الحوادث المرورية حسب الفئة العمرية ومستعمل الطريق للعام 2013م
الجدول رقم (38)

ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	الفئة العمرية
0	0	15	27	0	22	64	0-2
0	1	8	5	0	45	59	3-5
0	1	5	1	0	22	29	6-8
0	0	2	6	0	17	25	9-11
0	0	3	5	1	21	30	12-14
1	0	3	5	2	11	22	15-17
0	0	3	13	14	4	34	18-20
0	0	2	20	21	15	58	21-23
0	0	3	9	19	11	42	24-26
0	0	4	10	22	9	45	27-29
0	0	3	13	22	10	48	30-32
1	0	0	8	19	11	39	33-35
0	0	1	4	14	7	26	36-38
0	0	0	12	18	3	33	39-41
0	6	0	2	6	6	20	42-44
0	1	0	4	12	4	21	45-47
0	6	2	2	11	6	27	48-50
0	1	1	3	20	5	30	51-53
0	1	0	5	3	3	12	54-56
0	2	0	2	6	2	12	57-59
0	0	2	25	25	40	92	+ 60
2	19	57	181	235	274	768	المجموع

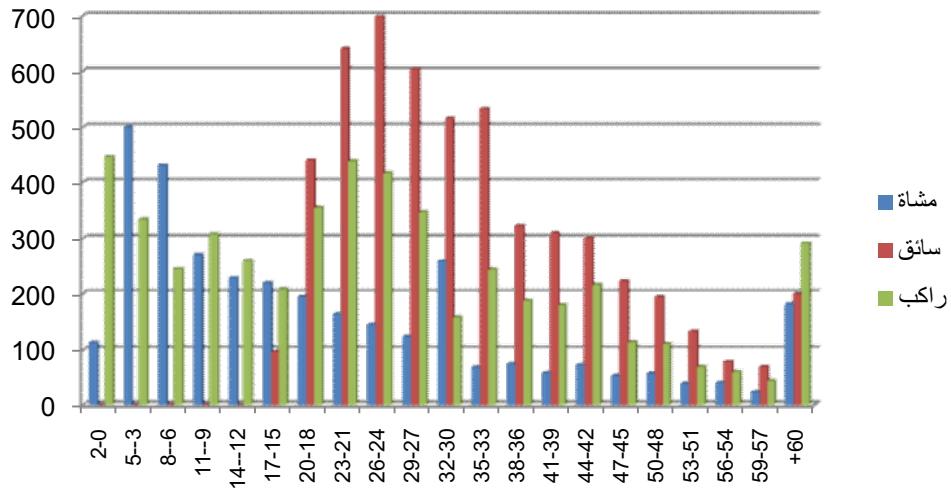


أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية أكبر من (60) و(2-0) سنة وبنسبة (11.97%) و(8.33%) على التوالي، وكان أكبر عدد من الوفيات المشاة ضمن الفئة العمرية (3-5) سنوات وبنسبة (16.42%) من مجموع وفيات المشاة.

27. الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب الفئة العمرية ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (39)

ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	الفئة العمرية
0	10	136	301	0	113	560	0-2
0	6	162	166	0	501	835	3-5
1	7	116	120	1	430	675	6-8
1	6	147	154	1	271	580	9-11
3	6	84	166	0	228	487	12-14
3	3	76	126	97	219	524	15-17
5	13	94	243	439	195	989	18-20
3	16	52	367	642	164	1244	21-23
4	16	63	333	699	145	1260	24-26
1	15	72	259	604	124	1075	27-29
1	9	27	121	516	258	932	30-32
0	5	38	200	533	67	843	33-35
1	3	41	143	323	73	584	36-38
1	2	40	137	310	57	547	39-41
1	2	23	190	301	71	588	42-44
2	5	20	87	222	52	388	45-47
1	0	31	79	194	56	361	48-50
0	1	14	53	133	38	239	51-53
1	4	13	41	78	40	177	54-56
0	0	7	36	68	23	134	57-59
4	36	63	189	200	182	674	+ 60
33	165	1319	3511	5361	3307	13696	المجموع

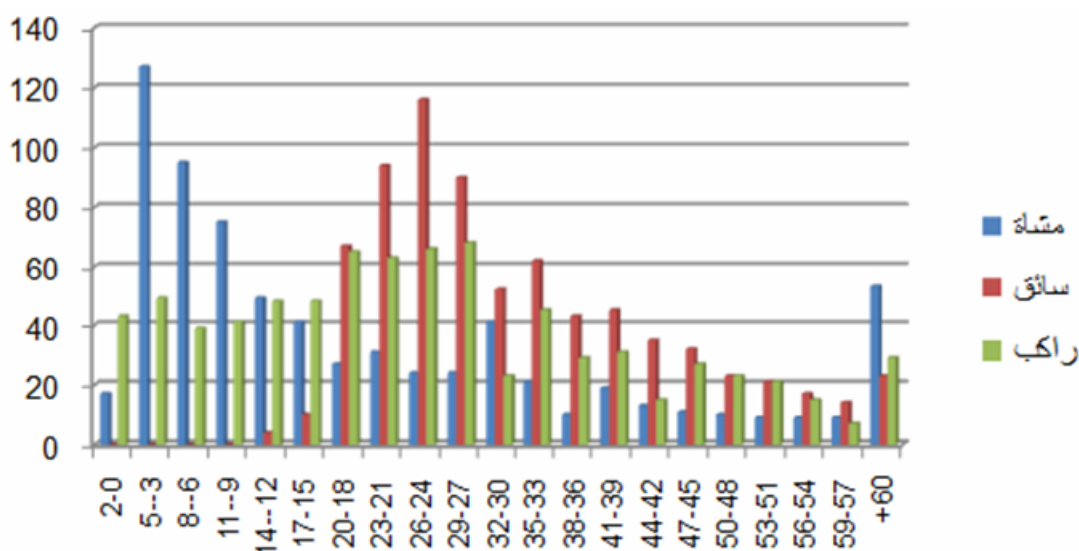


أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (24-26) سنة وبنسبة (9.2%) من مجموع الإصابات البسيطة الكلي، وكان أكبر عدد من الإصابات البسيطة المشاة ضمن الفئة العمرية (3-5) سنوات وبنسبة (15.15%) من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

28. الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب الفئة العمرية ومستعمل الطريق للعام 2013م

الجدول رقم (40)

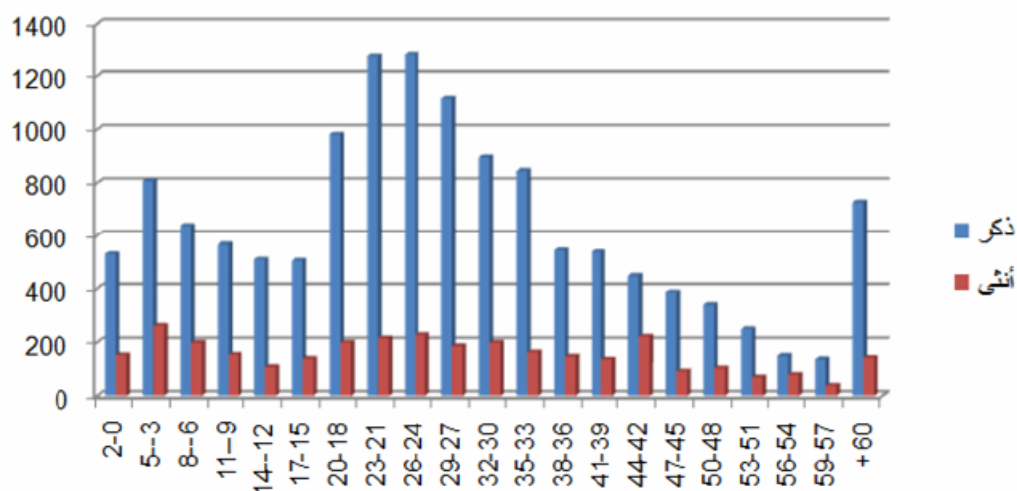
ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانِب السائق	سائق	مشاة	المجموع	الفئة العمرية
0	0	26	17	0	17	60	0-2
0	0	26	23	0	127	176	3-5
1	0	21	17	0	95	134	6-8
1	1	22	17	0	75	116	9-11
1	0	20	27	4	49	101	12-14
0	1	20	27	10	41	99	15-17
1	0	20	44	67	27	159	18-20
0	1	6	56	94	31	188	21-23
4	1	11	50	116	24	206	24-26
2	0	9	57	90	24	182	27-29
4	1	6	12	52	41	116	30-32
0	2	8	35	62	21	128	33-35
0	0	5	24	43	10	82	36-38
0	0	6	25	45	19	95	39-41
0	0	5	10	35	13	63	42-44
0	1	4	22	32	11	70	45-47
0	1	4	18	23	10	56	48-50
0	0	2	19	21	9	51	51-53
0	0	1	14	17	9	41	54-56
0	0	0	7	14	9	30	57-59
0	2	21	6	23	53	105	+ 60
14	11	243	527	748	715	2258	المجموع



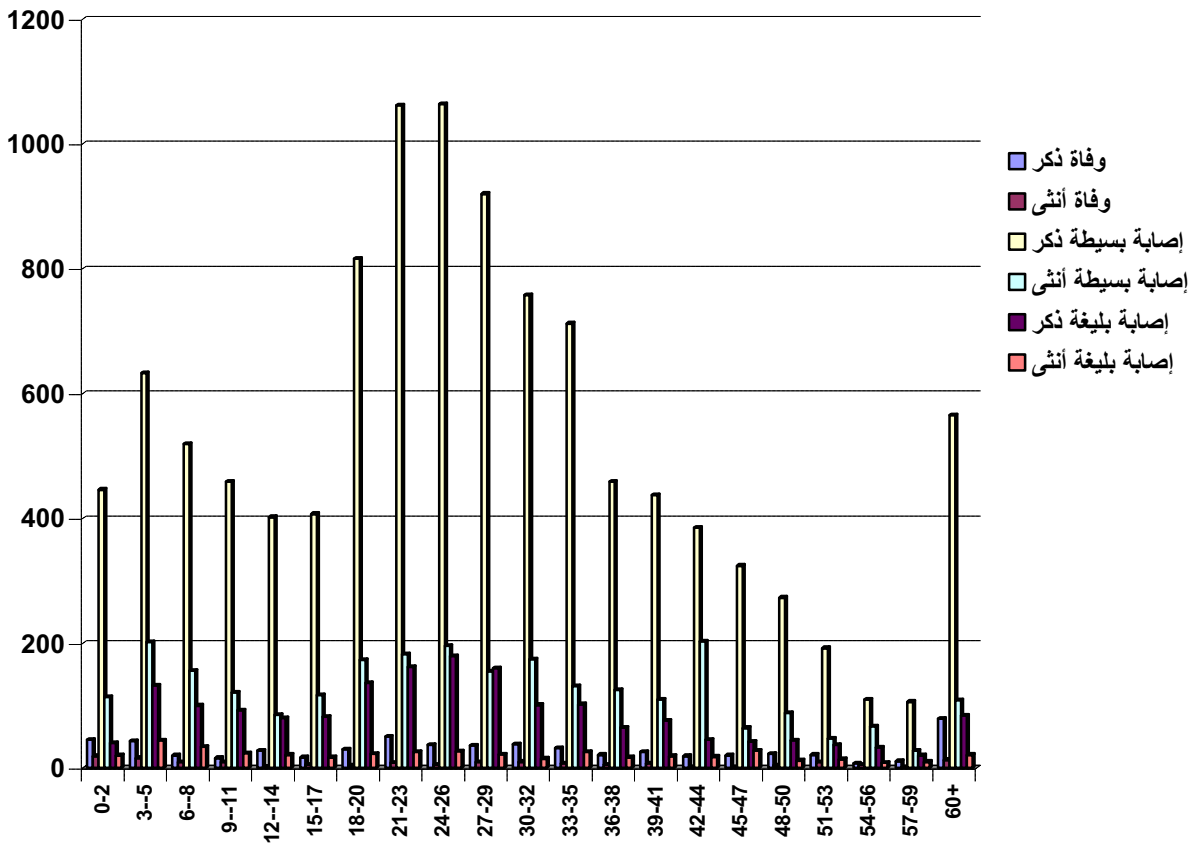
أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (24-26) سنة وبنسبة (9.12%) من مجموع الإصابات البليغة الكلي ، وكان أكبر عدد من الإصابات البليغة المشاة ضمن الفئة العمرية (3-5) سنوات وبنسبة (17.76%) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

29. المصابون في الحوادث المرورية حسب الفئة العمرية وجنس المصاب للعام 2013م
الجدول رقم (41)

الفئة العمرية	وفاة		إصابة بسيطة		إصابة بليغة	
	ذكر	أنثى	ذكر	أنثى	ذكر	أنثى
0-2	45	19	446	114	40	20
3-5	43	16	633	202	132	44
6-8	20	9	519	156	100	34
9-11	16	9	459	121	92	24
12-14	28	2	402	85	80	21
15-17	17	5	407	117	82	17
18-20	30	4	816	173	136	23
21-23	50	8	1062	182	162	26
24-26	37	5	1064	196	179	27
27-29	36	9	920	155	160	22
30-32	38	10	758	174	101	15
33-35	32	7	712	131	102	26
36-38	21	5	459	125	65	17
39-41	26	7	437	110	76	19
42-44	19	1	385	203	45	18
45-47	20	1	324	64	42	28
48-50	23	4	273	88	44	12
51-53	21	9	192	47	37	14
54-56	7	5	110	67	33	8
57-59	11	1	106	28	20	10
+ 60	79	13	565	109	84	21
المجموع	619	149	11049	2647	1812	446



أكبر نسبة لإصابات الذكور في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (23-21) و (26-24) سنة وبنسبة (9.5%) لكل منهما، وللاتات كانت ضمن الفئة العمرية (3-5) سنة وبنسبة (8.08%).



أكبر نسبة للوفيات الذكور في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (21-23) سنة وبنسبة (8.08%) من مجموع الوفيات الذكور، ونسبة الإصابات البسيطة من الذكور في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (24-26) سنة وبنسبة (9.63%) من مجموع الإصابات البسيطة الذكور الكلي ونسبة الإصابات البليغة من الذكور في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (24-26) سنة وبنسبة (9.88%) من مجموع الإصابات البليغة الذكور، وهذه النسب تبين بأن الشباب الذكور هم الأكثر عرضة للإصابة في الحوادث المرورية مقارنة بالفئات العمرية الأخرى للذكور.

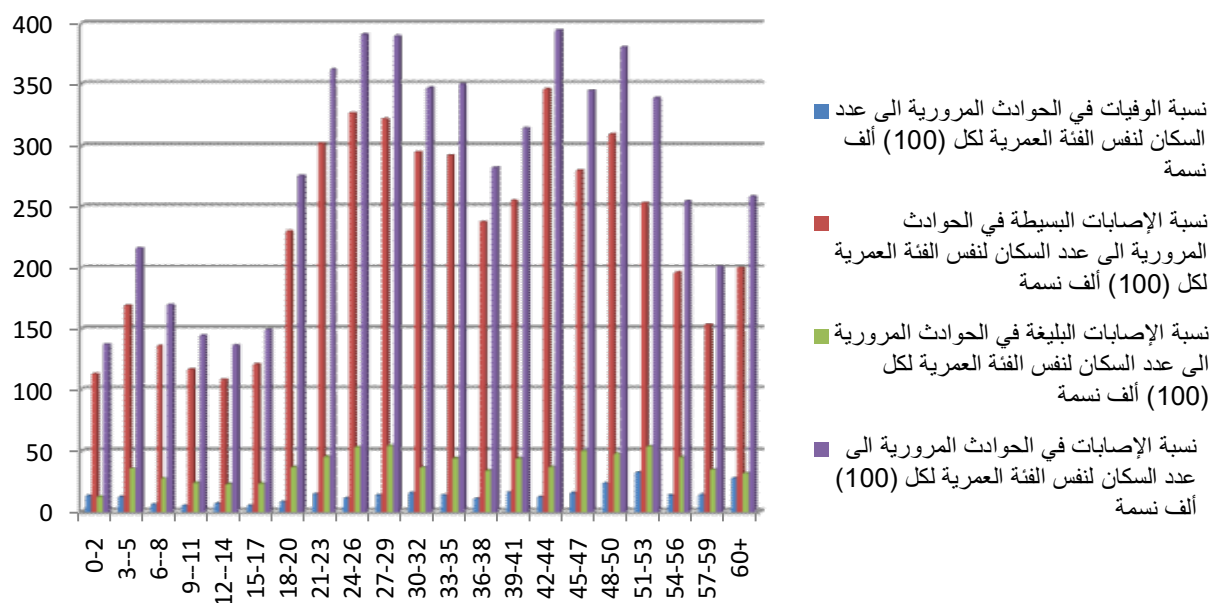
أكبر نسبة الوفيات الإناث في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (0-2) سنة وبنسبة (12.75%) من مجموع الوفيات الإناث، و نسبة الإصابات البسيطة للإناث في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (42-44) سنة وبنسبة (7.67%) من مجموع الإصابات البسيطة للإناث، و نسبة الإصابات البليغة للإناث في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (3-5) سنة وبنسبة (9.87%) من مجموع الإصابات البليغة للإناث، مما يعني ان الإناث الأطفال هم الأكثر عرضة للإصابة في الحوادث المرورية.

30. المصابون في الحوادث المرورية حسب الفئة العمرية وعدد السكان للعام 2013م

الجدول رقم (42)

نسبة الإصابات في الحوادث المرورية الى عدد السكان لنفس الفئة العمرية لكل (100) ألف نسمة	عدد المصابين الكلي	نسبة الإصابات البالغة في الحوادث المرورية الى عدد السكان لنفس الفئة العمرية لكل (100) ألف نسمة	الإصابات البالغة	نسبة الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية الى عدد السكان لنفس الفئة العمرية لكل (100) ألف نسمة	الإصابات البسيطة	نسبة الوفيات في الحوادث المرورية الى عدد السكان لنفس الفئة العمرية لكل (100) ألف نسمة	الوفيات	عدد السكان	الفئة العمرية
137.50	684	12.06	60	112.58	560	12.87	64	497441	0-2
216.47	1070	35.61	176	168.93	835	11.94	59	494291	3-5
169.34	838	27.08	134	136.40	675	5.86	29	494858	6-8
144.51	721	23.25	116	116.25	580	5.01	25	498931	9-11
136.78	618	22.35	101	107.79	487	6.64	30	451819	12-14
149.35	645	22.92	99	121.33	524	5.09	22	431877	15-17
275.01	1182	36.99	159	230.10	989	7.91	34	429808	18-20
361.99	1490	45.67	188	302.22	1244	14.09	58	411619	21-23
391.16	1508	53.43	206	326.83	1260	10.89	42	385517	24-26
389.85	1302	54.50	182	321.88	1075	13.47	45	333974	27-29
347.04	1096	36.73	116	295.11	932	15.20	48	315816	30-32
350.25	1010	44.39	128	292.34	843	13.52	39	288366	33-35
281.45	692	33.35	82	237.52	584	10.57	26	245871	36-38
314.38	675	44.25	95	254.76	547	15.37	33	214711	39-41
394.80	671	37.07	63	345.96	588	11.77	20	169961	42-44
344.66	479	50.37	70	279.18	388	15.11	21	138978	45-47
380.87	444	48.04	56	309.67	361	23.16	27	116574	48-50
338.67	320	53.98	51	252.95	239	31.75	30	94486	51-53
254.21	230	45.32	41	195.63	177	13.26	12	90476	54-56
201.39	176	34.33	30	153.33	134	13.73	12	87391	57-59
258.28	871	31.14	105	199.86	674	27.28	92	337235	+ 60
256.08	16722	34.58	2258	209.74	13696	11.76	768	6530000	المجموع

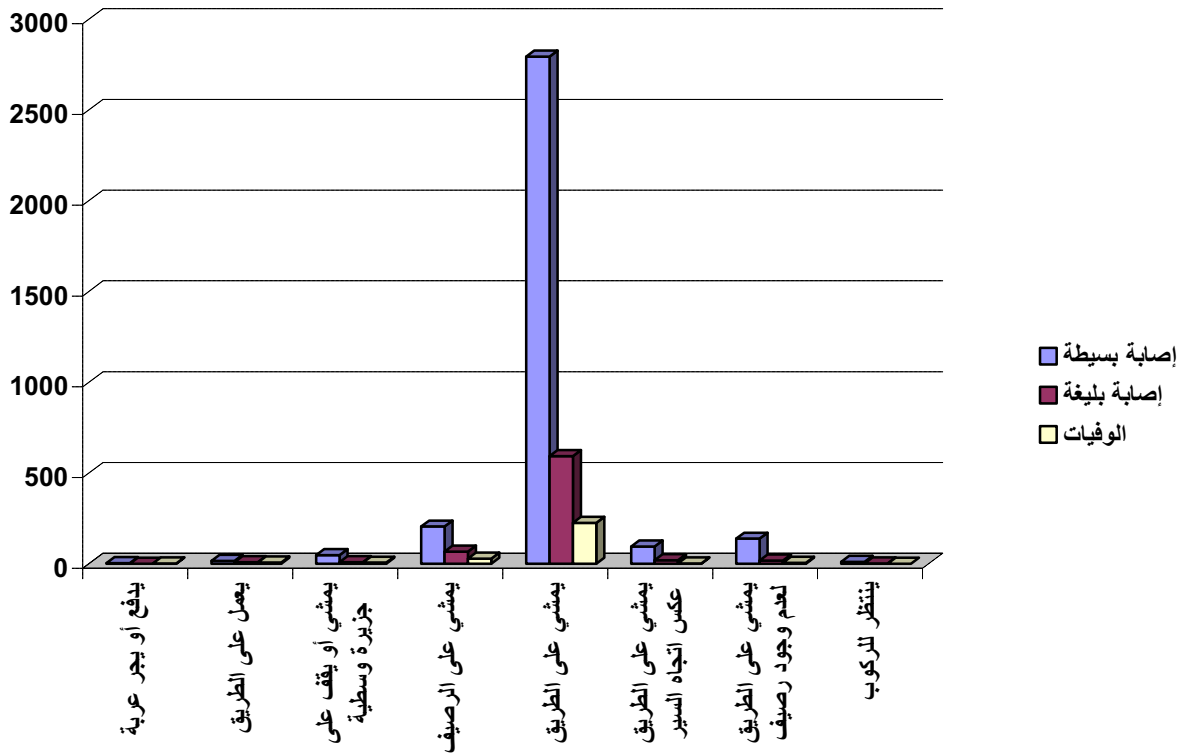
وفيات الحوادث المرورية ضمن الفئة العمرية (51-53) سنة كانت الاعلى مقارنة بعدد السكان لنفس الفئة وبنسبة (31.75) لكل (100) ألف نسمة، والفئة العمرية (42-44) سنة كانت الاعلى في الإصابات البسيطة للحوادث المرورية مقارنة بعدد السكان لنفس الفئة العمرية وبنسبة (345.96) لكل (100) ألف نسمة، والفئة العمرية (27-29) سنة كانت الاعلى في الإصابات البالغة للحوادث المرورية مقارنة بعدد السكان لنفس الفئة العمرية وبنسبة (54.50) لكل (100) ألف نسمة، وفي المجموع فان الفئة العمرية (24-26) سنة كانت الاعلى ضمن مصابي الحوادث المرورية بالمقارنة مع عدد السكان لنفس الفئة العمرية وبنسبة (391.16) لكل (100) ألف نسمة، وهي فئة الشباب الاكثر نشاطاً واستخداماً لشبكة الطرق.



31. المصابون المشاة في الحوادث المرورية حسب تصرفاتهم للعام 2013م

الجدول رقم (43)

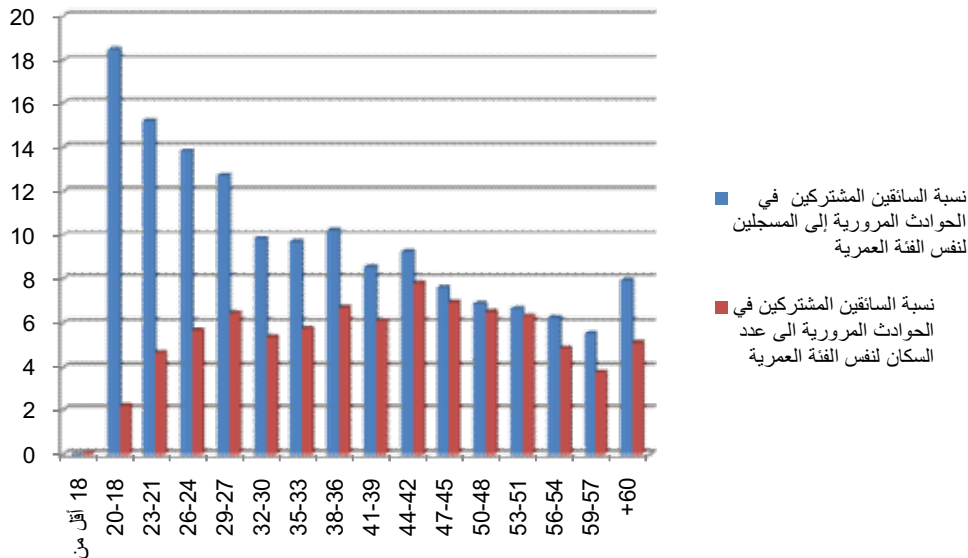
الوفيات	إصابة بليغة	إصابة بسيطة	موقع المصاب المشاة
1	0	3	يدفع أو يجر عربة
7	9	15	يعمل على الطريق
6	8	47	يمشي أو يقف على جزيرة وسطية
28	67	205	يمشي على الرصيف
225	593	2794	يمشي على الطريق
2	20	95	يمشي على الطريق عكس اتجاه السير
5	17	138	يمشي على الطريق لعدم وجود رصيف
0	1	10	ينتظر للركوب
274	715	3307	المجموع



النسبة الأكبر من المشاة المصابين في حوادث المرور كانت تصرفاتهم أثناء وقوع الحادث المروري يمشي على الطريق وبنسبة (82.12% للوفيات و82.94% للإصابات البليغة و84.49% للإصابات البسيطة).

المبحث الرابع
السائقين المشتركين في الحوادث المرورية
1. السائقين المشتركين في الحوادث المرورية وعدد السكان بحسب الفئة العمرية للعام 2013م
الجدول رقم (44)

الفئة العمرية	مجموع السائقين المشتركين بالحوادث المرورية	مجموع السائقين المسجلين	عدد السكان حسب الفئة العمرية	نسبة السائقين المشتركين في الحوادث المرورية إلى المسجلين لنفس الفئة العمرية	نسبة السائقين المشتركين في الحوادث المرورية الى عدد السكان لنفس الفئة العمرية
18 أقل من	2807	0	2869217	---	0.10
18-20	9548	51560	429808	18.52	2.22
21-23	19337	127112	411619	15.21	4.70
24-26	21933	158243	385517	13.86	5.69
27-29	21639	169567	333974	12.76	6.48
30-32	17042	173015	315816	9.85	5.40
33-35	16677	172146	288366	9.69	5.78
36-38	16526	160514	245871	10.30	6.72
39-41	13154	153589	214711	8.56	6.13
42-44	13280	143672	169961	9.24	7.81
45-47	9674	126882	138978	7.62	6.96
48-50	7598	110342	116574	6.89	6.52
51-53	5980	89477	94486	6.68	6.33
54-56	4420	70487	90476	6.27	4.89
57-59	3333	59839	87391	5.57	3.81
60+	17305	217576	337235	7.95	5.13
المجموع	200253	1984021	6530000	10.09	3.07

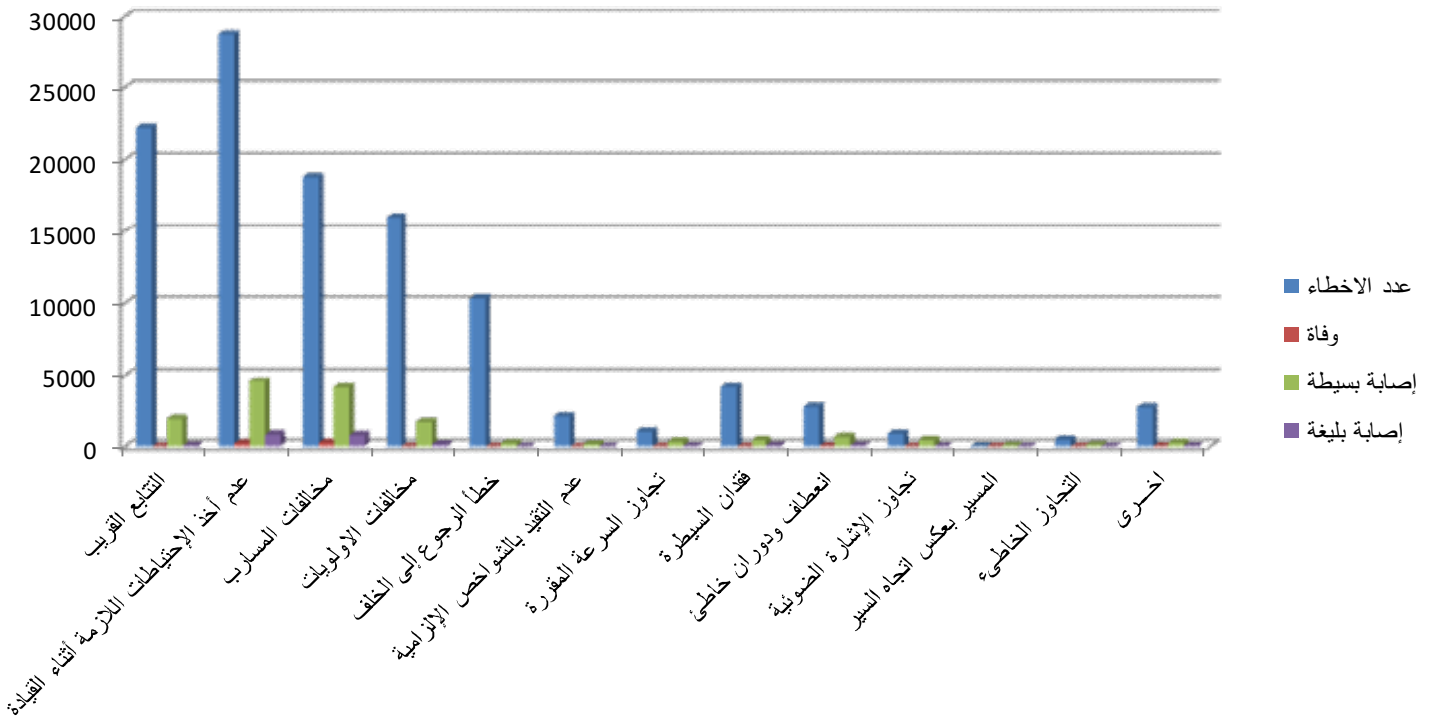


أكبر نسبة من السائقين المشتركين في الحوادث المرورية الى المسجلين لنفس الفئة العمرية كانوا من ضمن الفئة العمرية (18-20) حيث بلغت (18.52%)، اما بالمقارنة مع عدد السكان فيظهر ان الفئة العمرية (42-44) كانت الاعلى وبنسبة (7.81%).

2. اخطاء السائقين المشتركين في الحوادث المرورية ونتائجها للعام 2013م

الجدول رقم (45)

أخطاء السائقين	عدد الاخطاء	وفاة	إصابة بسيطة	إصابة بليغة
التتابع القريب	22236	12	1926	77
عدم أخذ الإحتياطات اللازمة أثناء القيادة	28812	260	4587	860
مخالفات المسارب	18838	305	4129	815
مخالفات الاولويات	16055	25	1716	192
خطأ الرجوع إلى الخلف	10372	27	257	31
عدم التقيد بالشواخص الإلزامية	2112	3	192	13
تجاوز السرعة المقررة	1070	19	371	66
فقدان السيطرة	4146	21	462	73
انعطاف ودوران خاطئ	2775	57	679	107
تجاوز الإشارة الضوئية	915	6	472	41
المسير بعكس اتجاه السير	44	7	77	5
التجاوز الخاطيء	513	11	138	30
اخرى	2725	39	298	59



أكثر أخطاء السائقين المشتركين في الحوادث المرورية المسببة للحوادث المرورية هو خطأ عدم أخذ الإحتياطات اللازمة أثناء القيادة وبنسبة (26.05%) من مجموع أخطاء السائقين المشتركين في الحوادث المرورية وكان خطأ مخالفات المسارب الأكثر تسبباً للوفيات وبنسبة (39.71%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية الكلي، وخطأ عدم أخذ الإحتياطات اللازمة أثناء القيادة الأكثر تسبباً للإصابات البسيطة وبنسبة (33.49%) من مجموع الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية الكلي، وخطأ عدم أخذ الإحتياطات اللازمة أثناء القيادة الأكثر تسبباً للإصابات البليغة وبنسبة (38.09%) من مجموع الإصابات البليغة.

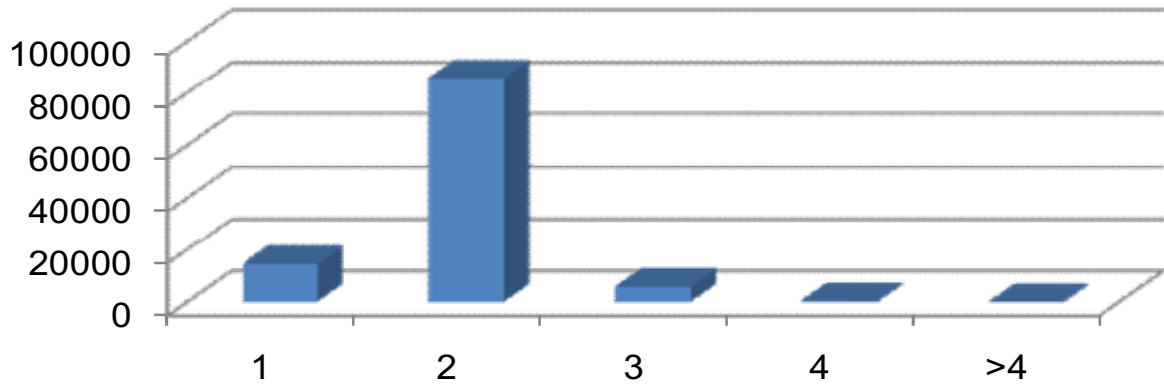
المبحث الخامس

المركبات والطريق

1. المركبات المشتركة في بالحادث المروري للعام 2013م

الجدول رقم (46)

المجموع	عدد المركبات المشتركة بالحادث المروري
14670	1
86164	2
6006	3
826	4
198	> 4
107864	المجموع

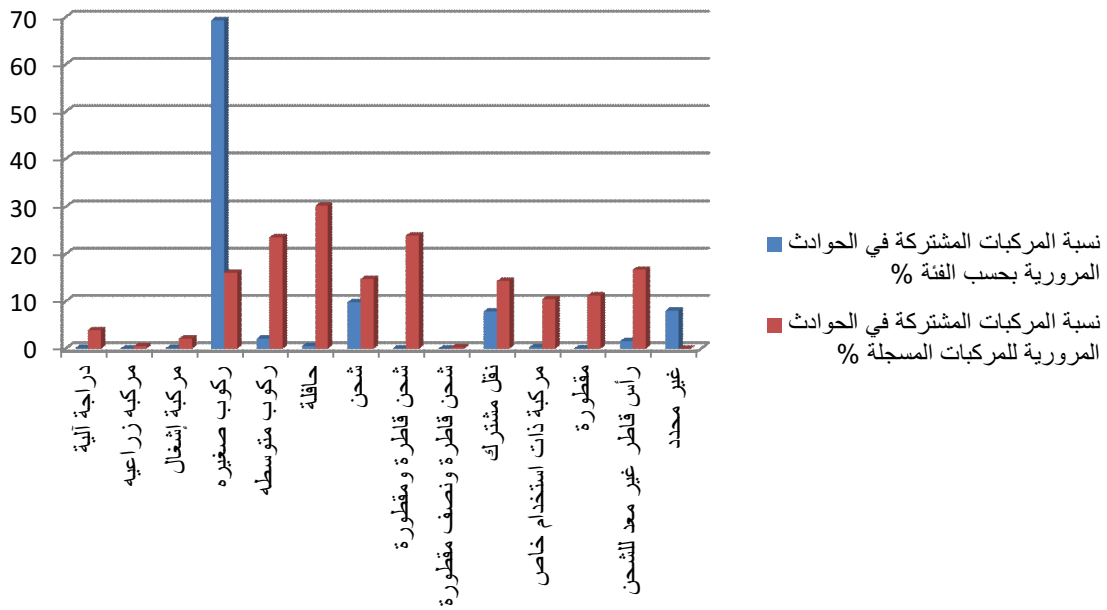


اكثر الحوادث المرورية وقعت باشتراك مركبتين فقط وبنسبة 79.88% من الحوادث المرورية.

2. المركبات المشتركة في الحوادث المرورية حسب فئة المركبة للعام 2013م

الجدول رقم (47)

فئة المركبة	نسبة المركبات المشتركة في الحوادث المرورية بحسب الفئة %	نسبة المركبات المشتركة في الحوادث المرورية للمركبات المسجلة %
دراجة آلية	0.13	3.86
مركبه زراعيه	0.03	0.52
مركبة إشغال	0.13	2.08
ركوب صغيره	69.32	15.95
ركوب متوسطه	2.09	23.50
حافلة	0.53	30.25
شحن	9.83	14.68
شحن قاطرة ومقطورة	0.06	23.86
شحن قاطرة ونصف مقطورة	0.03	0.26
نقل مشترك	7.91	14.28
مركبة ذات استخدام خاص	0.26	10.46
مقطورة	0.07	11.21
رأس قاطر غير معد للشحن	1.56	16.65
غير محدد	8.07	-----
المجموع	100.00	16.51



سيارات الركوب الصغيرة الاكثر اشتراكاً في الحوادث المرورية وبنسبة (69.32%)، والحافلات كانت أكثر فئات المركبات إشتراكاً في الحوادث المرورية بالنسبة للمركبات المسجلة لنفس الفئة وبنسبة (30.25%).

3. المركبات المشتركة في الحوادث المرورية حسب صفة تسجيل اللوحة للعام 2013
الجدول رقم (48)

صفة تسجيل اللوحة	النسبة %	نسبة المركبات المشتركة في الحوادث المرورية للمركبات المسجلة %
عمومي	15.69	39.85
خصوصي	76.94	14.40
سياحي	1.80	37.37
إدخال مؤقت	0.38	24.90
حكومي	1.28	16.52
هيئات دبلوماسية وقنصلية	0.15	12.17
أخرى	3.76	22.62
المجموع	100.00	16.51

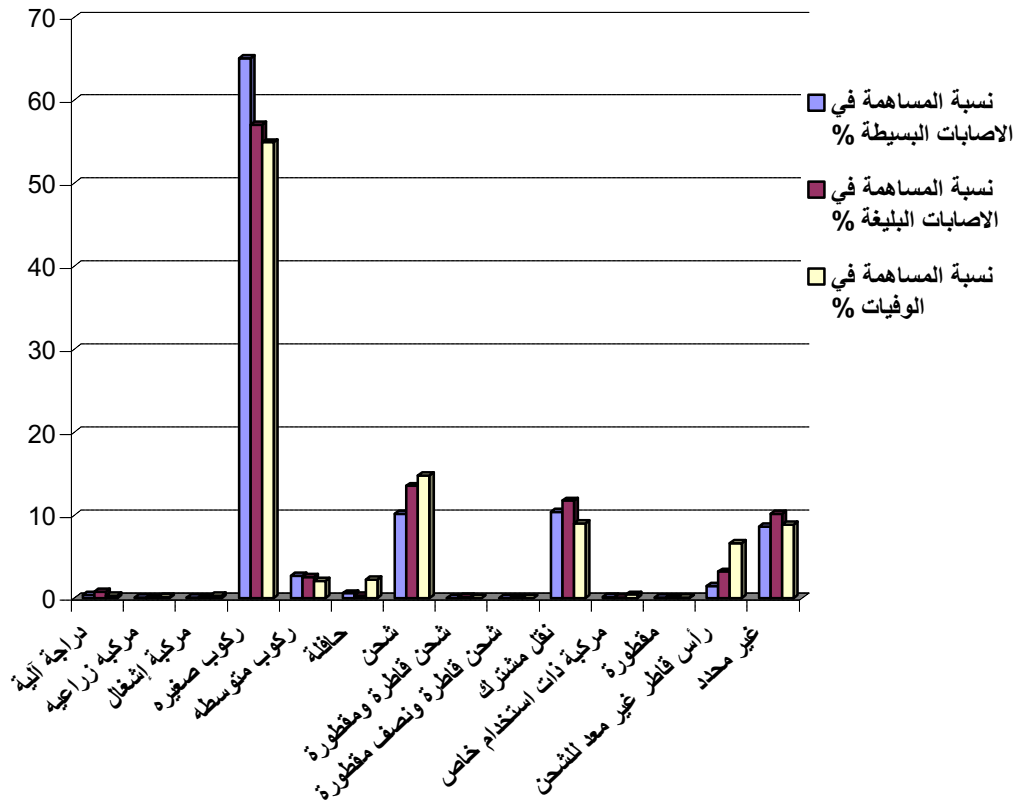


أكثر المركبات المشتركة في الحوادث المرورية بحسب صفة التسجيل كانت المركبات الخصوصية وبنسبة (76.94%)، وأكثر فئات المركبات إشتراكاً في الحوادث المرورية بالنسبة للمركبات المسجلة لنفس الفئة كانت العمومية وبنسبة (39.85%)، مما يعني أن خطورتها أكثر من فئات المركبات الأخرى تلاها المركبات السياحية وبنسبة (37.37%).

4. نسب مساهمة المركبات في اصابات الحوادث المرورية حسب فئاتها خلال العام 2013م

الجدول رقم (49)

نسبة المساهمة في الوفيات %	المساهمة في الاصابات البليغة %	نسبة المساهمة في الاصابات البسيطة %	فئة المركبة
0.34	0.76	0.40	دراجة آلية
0.17	0.06	0.11	مركبة زراعية
0.34	0.12	0.07	مركبة إشغال
54.95	57.06	65.05	ركوب صغيره
2.07	2.56	2.70	ركوب متوسطه
2.24	0.34	0.59	حافلة
14.81	13.52	10.20	شحن
0.00	0.18	0.03	شحن قاطرة ومقطورة
0.00	0.06	0.02	شحن قاطرة ونصف مقطورة
9.04	11.75	10.43	نقل مشترك
0.43	0.09	0.19	مركبة ذات استخدام خاص
0.09	0.12	0.10	مقطورة
6.63	3.20	1.46	رأس قاطر غير معد للشحن
8.87	10.16	8.65	غير محدد
100.00	100.00	100.00	المجموع

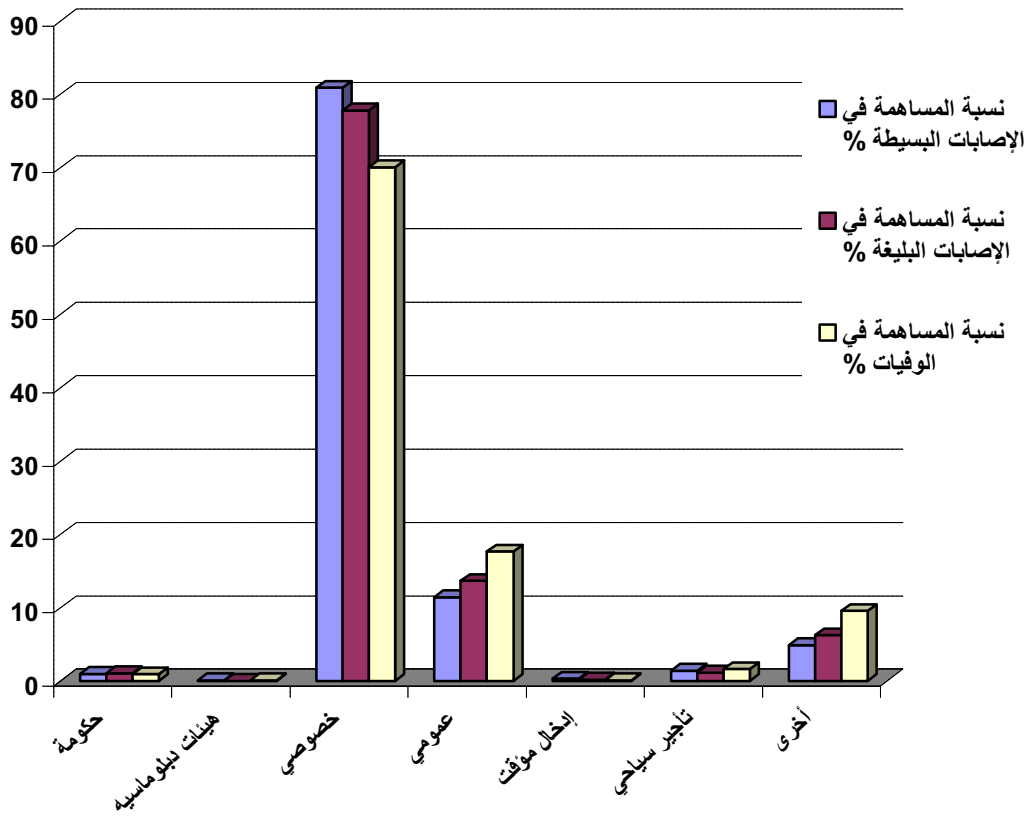


أكثر المركبات المشتركة في الحوادث المرورية المسببة للاصابات مركبات الركوب الصغيرة ونسبة (54.95%) مساهمة في الوفيات و (65.05%) للاصابات البسيطة و (57.06%) للاصابات البليغة.

5. أعداد المركبات المشتركة بالحوادث المرورية ونتائجها حسب صفة تسجيلها خلال العام 2013م

الجدول رقم (50)

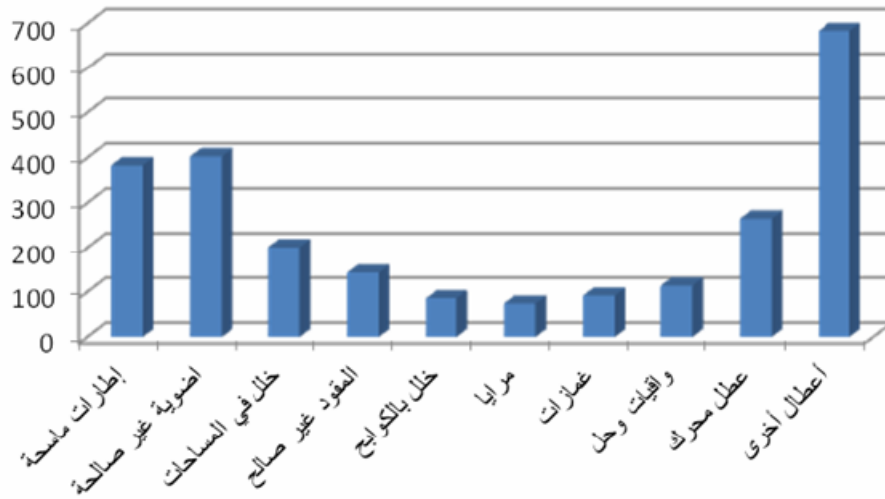
صفة تسجيل اللوحة	نسبة المساهمة في الإصابات البسيطة %	نسبة المساهمة في الإصابات البليغة %	نسبة المساهمة في الوفيات %
حكومة	0.98	1.04	0.95
هيئات دبلوماسية	0.10	0.00	0.09
خصوصي	80.88	77.78	70.03
عمومي	11.44	13.64	17.66
إدخال مؤقت	0.31	0.18	0.09
تأجير سياحي	1.39	1.13	1.64
أخرى	4.90	6.23	9.56
المجموع	100.00	100.00	100.00



أكثر المركبات المشتركة في الحوادث المرورية المسببة للإصابات المركبات الخصوصية وبنسبة (70.03%) للوفيات و(80.88%) للإصابات البسيطة و(77.78) للإصابات البليغة.

6. عيوب المركبات المشتركة في الحوادث المرورية للعام 2013م
الجدول رقم (51)

عيوب المركبة	عدد العيوب	النسبة %
إطارات ماسحة	383	15.66
اضوية غير سالحة	403	16.48
خلل في المساحات	201	8.22
المقود غير صالح	143	5.85
خلل بالكوابح	86	3.52
مرايا	74	3.03
غمازات	92	3.76
واقبات وحل	114	4.66
عطل محرك	265	10.84
أعطال أخرى	684	27.98
المجموع	2445	100.00

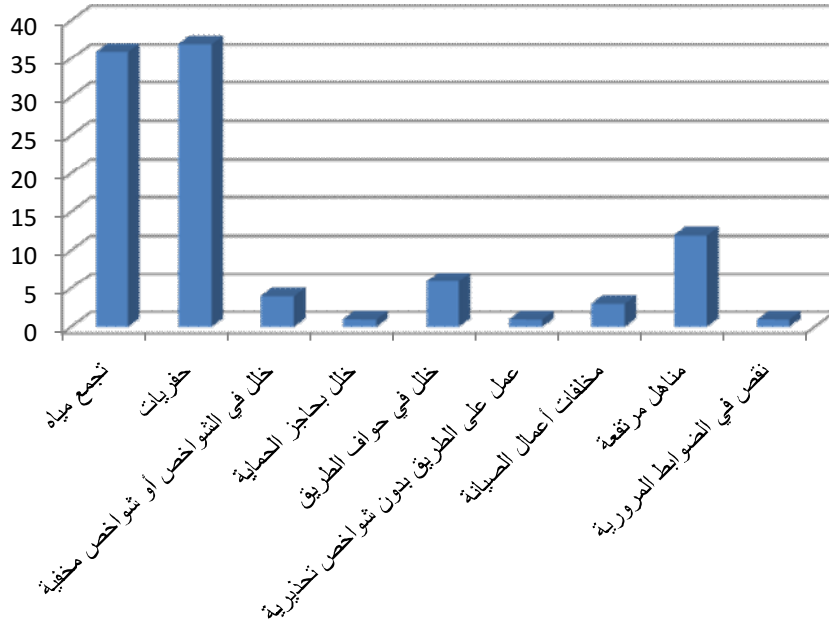


أكثر عيوب المركبات المشتركة في الحوادث المرورية كانت أضوية غير سالحة وبنسبة (16.48%) من مجموع عيوب المركبات.

7. عيوب الطريق في الحوادث المرورية للعام 2013م

الجدول رقم (52)

عيوب الطريق	عدد العيوب	النسبة %
تجمع مياه	36	35.64
حفریات	37	36.63
خلل في الشواخص أو شواخص مخفية	4	3.96
خلل بحاجز الحماية	1	0.99
خلل في حواف الطريق	6	5.94
عمل على الطريق بدون شواخص تحذيرية	1	0.99
مخلفات أعمال الصيانة	3	2.97
مناهل مرتفعة	12	11.88
نقص في الضوابط المرورية	1	0.99
المجموع	101	100.00



أكثر عيوب الطريق في الحوادث المرورية كان حفریات وبنسبة (36.63)% من مجموع عيوب الطريق.

ملخص عام للحوادث المرورية ونتائجها ومؤشراتها

1. تطورت أعداد السكان والمركبات بصورة كبيرة في الأردن حيث ارتفعت ملكية المركبات لتصل نسبة مركبة واحدة لكل (5) أشخاص عام 2013م، وقد بلغ معدل الزيادة السنوية ضمن السنوات العشر الأخيرة في أعداد المركبات (8.4%) وفي أعداد الحوادث (5.8%) وفي أعداد الجرحى (0.03%) وفي أعداد الوفيات (0.12%).
2. بين المؤشر الزمني للحوادث المرورية انه خلال 4.87 دقائق تقريباً يقع حادث مروري وكل 24 ساعة يقع 10.8 حادث دهس وكل 31 دقيقة تقريباً يصاب شخص بسبب حادث مروري وكل 11 ساعة تقريباً يتوفى شخص بسبب حادث مروري.
3. سجلت حوادث الصدم ما نسبته (94.74%) وحوادث المشاة (3.67%) وحوادث التدهور (1.6%) من مجموع الحوادث الكلية، وكانت نسبة الحوادث المرورية التي نتج عنها أضرار مادية فقط (90.52%) والتي نتج عنها جرحى فقط (8.9%) والتي نتج عنها وفيات (0.56%) من مجموع الحوادث المرورية الكلية، وقد كانت نسبة وفيات المشاة (35.68%) والركاب (33.72%) والسائقين (30.6%).
4. شكلت الفئة العمرية (18-35) الفئة الأكثر تضرراً من الحوادث المرورية حيث شكلت ما نسبته (45.38%) من مجموع المصابين في الحوادث المرورية، وشكلت الفئة العمرية (3-5) سنوات اعلى نسبة من وفيات المشاة وبنسبة (16.4%)، ومع أن حوادث المشاة لا تزيد عن (3.67%) من مجموع الحوادث إلا أن وفيات هذه الحوادث تصل إلى (35.68%) من مجموع الوفيات العام.
5. بلغت كلفة الحوادث المرورية في الأردن (259) مليون دينار لعام 2013، مما يشكل خسارة يومية تزيد عن (0.7) مليون دينار أردني نتيجة الحوادث المرورية، وتعادل الخسائر السنوية للحوادث المرورية ما نسبته (1.2%) من الناتج المحلي الإجمالي (GDP)، وقد بلغ معدل نسبة الزيادة السنوية في تكلفة الحوادث المرورية للأعوام الخمسة الماضية (0.89%).
6. تسبب الانسان (سائق ومشاة) بوقوع (97.83%) من الحوادث المرورية والمركبات بنسبة (2.08%) والطريق بنسبة (0.09%) وذلك للعام 2013م.
7. بلغ عدد الوفيات لكل 10 الاف مركبة (6.08) وفاة وعدد الجرحى (126.2) جريح لكل 10 الاف مركبة نتيجة الحوادث المرورية.
8. بلغ عدد الوفيات لكل 100 ألف نسمة (11.67) وفاة وعدد الجرحى (244.3) جريح لكل 100 ألف نسمة نتيجة الحوادث المرورية.
9. سجلت الفترة الزمنية (12:00-12:59) اعلى نسبة في الحوادث المرورية وبنسبة (10.12%) وفي الوفيات بنسبة (14.06%) وفي الجرحى بنسبة (12.25%).
10. سجل يوم الخميس اعلى نسبة في الحوادث المرورية وبنسبة (16.24%)، ويوم السبت اكبر عدد من الوفيات وبنسبة (16.93%)، ويوم الخميس أكبر عدد من الجرحى وبنسبة (16.15%).
11. سجل شهري تموز و آب أكثر شهرين وقعت فيهما الحوادث المرورية وبنسبة (9.43%) و(9.83%) على التوالي، ووقع في شهر اذار أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية وبنسبة (11.72%) من مجموع الوفيات الكلية، ووقع في شهر اب أكبر عدد من الجرحى وبنسبة (11.26%) من مجموع الجرحى الكلية.
12. سجلت محافظة العاصمة اعلى عدد من الحوادث المرورية وبنسبة (69.35%)، و (27.08%) من مجموع الوفيات الكلية، و(39.96%) من مجموع الجرحى الكلية.
13. وقع خلال الطقس الصافي (96.89%) من الحوادث المرورية، و(97.53%) من مجموع الوفيات الكلية، و(98.13%) من مجموع الجرحى الكلية.
14. وقع خلال سطح الطريق الجاف (95.82%) من الحوادث المرورية، و(95.83%) من مجموع الوفيات الكلية، و(98.20%) من مجموع الجرحى الكلية.
15. وقع خلال النهار (79.78%) من الحوادث المرورية، و(71.22%) من مجموع الوفيات الكلية، و(72.60%) من مجموع الجرحى الكلية.

16. ضمن حدود السرعة المقررة (40) كم/س وقع (39.88%) من الحوادث المرورية، و(23.7%) من مجموع الوفيات الكلي ، و(33.74%) من مجموع الجرحى الكلي ، وهذه الحدود للسرعة عادة ما تكون داخل المدن، وذلك لا يعني ان السائقين كانوا يسيرون بهذه السرعة الا انهم كانوا يسيرون بسرعات عالية على طرق داخل المدن حدود السرعة عليها (40) كم/س.
17. سببت حوادث الصدم (43.23%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية و(63.66%) من مجموع الجرحى .
18. سببت حوادث المشاة (35.67%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية و(25.21%) من مجموع الجرحى.
19. سببت حوادث التدهور (21.09%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية و(11.13%) من مجموع الجرحى.
20. اكبر نسبة لاصابات الذكور في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (21-23) و (24-26) سنة وبنسبة (9.5%) لكل منهما، وللاتات كانت ضمن الفئة العمرية (3-5) سنة وبنسبة (8.08%).
21. اصابات الحوادث المرورية ضمن الفئة العمرية (24-26) سنة كانت الاعلى ضمن مصابي الحوادث المرورية بالمقارنة مع عدد السكان لنفس الفئة العمرية وبنسبة (391.16) لكل (100) ألف نسمة، وهي فئة الشباب الاكثر نشاطاً واستخداماً لشبكة الطرق.
22. النسبة الأكبر من المشاة المصابين في حوادث المرور كانت تصرفاتهم أثناء وقوع الحادث المروري يمشي على الطريق وبنسبة (84.08%) من المشاة المصابين الكلي.
23. أكبر نسبة من السائقين المشتركين في الحوادث المرورية الى المسجلين لنفس الفئة العمرية كانوا من ضمن الفئة العمرية (18-20) حيث بلغت (18.52%)، اما بالمقارنة مع عدد السكان فيظهر ان الفئة العمرية (42-44) كانت الاعلى وبنسبة (7.81%).
24. أكثر أخطاء السائقين المشتركين في الحوادث المرورية المسببة للوفيات كان خطأ مخالقات المسارب وبنسبة (39.71%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية.
25. أكثر الحوادث المرورية وقعت باشتراك مركبتين فقط وبنسبة 79.88% من الحوادث المرورية.
26. سيارات الركوب الصغيرة الاكثر اشتراكاً في الحوادث المرورية والتسبب بالاصابات (جرحى + وفيات) وبنسبة (69.32%) في الحوادث و(63.71%) في الاصابات (جرحى + وفيات)، في حين ان الحافلات كانت أكثر فئات المركبات إشتراكاً في الحوادث المرورية بالنسبة للمركبات المسجلة لنفس الفئة وبنسبة (30.25%).
27. المركبات الخصوصية أكثر المركبات المشتركة في الحوادث المرورية والتسبب بالاصابات (جرحى + وفيات) وبنسبة (76.94%) في الحوادث و(80.07%) في الاصابات (جرحى + وفيات)، وأكثر فئات المركبات إشتراكاً في الحوادث المرورية بالنسبة للمركبات المسجلة لنفس صفة التسجيل كانت العمومية وبنسبة (39.85%)، مما يعني ان خطورتها أكثر من فئات المركبات الاخرى تلاها المركبات السياحية وبنسبة (37.37%).
28. أكثر عيوب المركبات المشتركة في الحوادث المرورية كانت أضوية غير صالحة وبنسبة (16.48%) من مجموع عيوب المركبات.
29. أكثر عيوب الطريق في الحوادث المرورية كان حفريات وبنسبة (36.63%) من مجموع عيوب الطريق.

إن تحقيق أهداف 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 كافة الجهات، ومن أجل الوصول إلى حل لمشاكل السلامة المرورية فإنه يتم مواجهتها من خلال المحاور التالية:

أولاً: الإجراءات الهندسية المتعلقة بالطرق (وزارة الأشغال العامة والإسكان ، وزارة الشؤون البلدية ، أمانة عمان الكبرى):

1. تحديد المواقع الخطرة على الطرق ووضع الحلول المناسبة لها وتنفيذها.
2. ضرورة عمل دراسات تأثير إقامة المشاريع الكبرى على الحركة المرورية المحيطة بها قبل البدء بتنفيذ هذه المشاريع عن طريق إجراء ما يسمى (Traffic Impact Studies).
3. تفعيل التدقيق المروري على الطرق القائمة والتي سيتم إنشاؤها من خلال توفير الضوابط المرورية ودراسة العوائق الموجودة ضمن حرم الطريق وإنارة الشوارع الرئيسية وتوفير وسائل التهذئة المرورية (Traffic Calming Measures) ضمن المناطق السكنية وأمام المدارس والجامعات وارضفه وممرات للمشاة بما يضمن سلامتهم وهذه جميعها يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار في كافة مشاريع الطرق التي ستقام والطرق القائمة.
4. استخدام وسائل تخفيض السرعات قبل الدخول في المنعطفات الحادة والمواقع الخطرة من خلال استخدام الشرائح العرضية المهدئة لسرعة المركبات (Rumble Strips) بحيث تكون ضمن المواصفات الهندسية الصحيحة.
5. إجراء أعمال الصيانة المناسبة للطرق للتقليل من عيوب الرصفة (Pavement Distresses)، وتأثيرها بوسائل الضبط المروري (Traffic Control Devices) من شواخص وعلامات على سطح الطريق، والتأكد من توفير هذه الوسائل ضمن مواقع العمل على الطريق (Work Zones) حيث ان لها دور كبير في التسبب بوقوع حوادث مرورية قد تكون قاتلة في بعض الاحيان.
6. توفير أكتاف الطرق بحيث تكون بنفس منسوب سطح الطريق وبخاصة على الطرق الخارجية ذات السرعات العالية كونها تسبب العديد من الحوادث المرورية والتي قد تكون قاتلة في بعض الاحيان وهذا يعد احد عيوب الطريق والذي يسمى (Lane-to-Shoulder Dropoff).
7. توفير مواقف واستراحات للمركبات على الطرق الخارجية وتأمين مواقف للتحميل والتنزيل لمركبات النقل العام وتشجيع الاستثمار في مجال مواقف المركبات بالأجرة.
8. إدراج متطلبات السلامة المرورية كهدف طويل المدى في تخطيط المدن واستخدامات الأراضي وعملية النقل (Urban Planing & Landuse).
9. توفير مساحات كافية من المنتزهات والحدائق المخصصة للعب الاطفال وذلك ضمن المناطق الحضرية والاحياء السكنية للتقليل من ظاهرة لعب الاطفال على الطرقات.

ثانياً: الأبحاث والدراسات المرورية (وزارة التعليم العالي ، وزارة النقل، وزارة الأشغال العامة والإسكان، وزارة الشؤون البلدية، أمانة عمان الكبرى، هيئة النقل البري، الامن العام):

- أ- دعم وتشجيع البحوث والدراسات العلمية في مجال السلامة المرورية تعزيز التعاون ما بين كافة الجهات المعنية بالسلامة المرورية سواء أكانت جهة رقابية أو تنفيذية أو أكاديمية في مجال إجراء الدراسات والبحوث التي تخدم السلامة المرورية.
- ب- أن يتم تخصيص جزء من ميزانيات ومدخولات شركات التأمين لأغراض الدراسات والأبحاث المتعلقة بالسلامة المرورية.
- ج- الاهتمام بالمعلومات والإحصاءات المرورية وإنشاء مركز معلومات متطور يهتم بتجميع وتوثيق ومتابعة كل المعلومات والإحصاءات ذات العلاقة بالنقل والمرور على مستوى المدن والمناطق.

ثالثاً: في مجال تطوير قطاع النقل العام (وزارة النقل، أمانة عمان الكبرى، هيئة النقل البري)

1. معالجة أسباب الحوادث المرورية المتعلقة بوسائل النقل الجماعي والمتمثلة بما يلي:
 - طول ساعات الدوام وما ينتج عنها من تعب وإرهاق يؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية.
 - الحالة الفنية المتردية لمركبات النقل الجماعي الناتجة عن قلة صيانتها والاعتماد على الفحص الدوري السنوي لدى إدارة الترخيص.
 - طول العمر التشغيلي لوسائل نقل الركاب الجماعي.
 - شيوع الملكية الفردية لغالبية وسائل نقل الركاب العمومية.
2. ضرورة العمل لتطوير أنظمة النقل العام داخل المدن.
3. ضرورة تطوير آليات تساعد على الحد من استخدام المركبة الخاصة وتشجيع الاعتماد على النقل العام من خلال دراسات النقل المعتمدة على طلب خدمة النقل وحركة الرحلات (Trip Generation) ومن تلك الآليات مثلاً:
 - تخصيص مسارات خاصة بوسائل النقل العام على شبكة الطرق في المملكة.
 - التحفيز على استخدام النقل العام من خلال تخفيض سعر الركوب لفئات معينة مثل موظفي القطاع العام أو المشتركين لمدد طويلة.
 - تطوير النقل المدرسي بالحافلات حيث إن نسبه كبيره من الرحلات الصباحية تكون رحلات مدرسية.
 - استخدام وسائل نقل عام مريحة وحديثة.
 - وضع بعض الضوابط والقيود المالية على مواقف السيارات في وسط المدن المزدهمة.
4. بحث التأثيرات المتبادلة بين أنظمة النقل العام بعناصره المختلفة واستخدامات الأراضي فنجد بعض الأمثلة في مدن عالمية التي كانت فيه المحاور الرئيسية للنقل العام أو محطات الركوب الرئيسية نقاط جذب لأنشطة تجارية مختلفة وبالتالي يمكن أن يكون النقل العام موجهاً للتنمية بدلاً من أن يلاحق مناطق التنمية.

رابعاً: التشريعات والرقابة المرورية (وزارة الداخلية ، وزارة العدل ، مديرية الأمن العام):

- أ- استحداث محاكم مرورية متخصصة في القضايا المرورية.
- ب- إيجاد غطاء قانوني للمجلس الأعلى للسلامة المرورية يلزم كافة الجهات المعنية بالسلامة المرورية بقراراته من خلال إصدار قانون لهذا المجلس.
- ج- الاستمرار بإعادة النظر وتحديث التشريعات المرورية بما يتناسب وحجم المشكلة المرورية ومواكبة التطورات الحاصلة في مجال المرور .
- د- دراسة العقوبات والمخالفات المرورية وتقييم مدى فعاليتها في الحد من هذه المخالفات وتطوير العقوبات بما يتواءم وحجم المخالفة وخطورتها وتكرارها من نفس المخالف.
- هـ- برمجة الرقابة المرورية حسب المكان والزمان الأكثر تكراراً للأخطاء المسببة للحوادث المرورية بما يضمن الحد من الحوادث المرورية ونتائجها، و تفعيل الرقابة المرورية على السائقين المخالفين مخالفة عدم إعطاء أولوية المرور للمشاة وعلى الأخص في المناطق التي تكثرت بها حركة المشاة ضمن الطرق التي يقع بقربها مؤسسات تعليمية (مدارس، كليات، جامعات،...)، أو مساجد أو حدائق عامة أو أسواق تجارية و حيث ان حركة المشاة تكون في الغالب اكبر ما يمكن في العاصمة عمان و تبين بان اكثر نسبة من حوادث المشاة كانت ضمنها فانه يجب ان تتركز الرقابة المرورية على هذه المخالفة في العاصمة.
- و- تفعيل الرقابة المرورية على المشاة وبحسب المخالفات الواردة في قانون السير بخصوص مخالفات المشاة حيث أن هذه المخالفات غير مفعلة وتكاد تكون معدومة وغير مطبقة في معظم الأحيان، إذ لا بد من إيجاد الردع للسائق وللمشاة بضرورة تطبيق نصوص مخالفات قانون السير.

- ز- أن يتم ربط غرف العمليات مع الميدان من خلال الكاميرات والشواخص الإرشادية الالكترونية لتوجيه الرسائل لمستخدمي الطريق بحيث يتم توجيه الحركة المرورية إلى الطرق البديلة الأخرى للتخفيف عن الشوارع الأكثر ازدحاماً.
- ح- التوسع في استخدام أجهزة الرقابة الآلية المخصصة لضبط المخالفات المتحركة للحوادث مثل (مخالفات التتابع القريب وتغيير المسرب وأولويات المرور).
- ط- تشديد الرقابة الميدانية على الجاهزية الفنية للمركبات على الطرق من قبل الإدارات المرورية الميدانية من خلال أشخاص مؤهلين ومدربين ومجهزين بالأجهزة والمعدات اللازمة للفحص الفني الميداني للمركبات على الطرق.
- ي- تركيز الرقابة المرورية ضمن الفترة الزمنية الأكثر تكراراً لوقوع الحوادث والاصابات والواقعة ضمن الفترة (12:00-13:00).

خامساً: التوعية والتعليم والتدريب المروري (وزارة الداخلية ، وزارة التربية والتعليم ، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي ، وزارة الأوقاف ، مديرية الأمن العام ، الجمعيات التطوعية):

- أ- إنشاء هيئة متخصصة ومسؤولة عن التوعية المرورية لكافة شرائح المجتمع بحيث يكون لها قاعدة للتنسيق المشترك مع كافة الجهات المعنية بالتوعية المرورية وأن تتضمن برامج التوعية المرورية كافة الجوانب التي يجب على مستخدمي الطريق أن يكون لديهم علم ومعرفة بها بحيث يكون لديها الكوادر البشرية الكافية والمدربة لتغطية جميع فئات المجتمع وتوفير التكنولوجيا الحديثة اللازمة لذلك وتوفير الإمكانيات المادية الضرورية.
- ب- الاستمرار في تبني خطط واستراتيجيات التوعية المرورية بحيث تكون مكثفة ومستمرة يشترك فيها كل من الأسرة والمدرسة والمؤسسات الدينية والتعليمية، وإدارة المرور، ووزارة الداخلية، والنقل، والبلديات، والصحة، ورعاية الشباب، ووسائل الإعلام بأنواعها المختلفة وجميع الجهات المعنية سواء كانت حكومية أو خاصة.
- ج- إدخال كافة المفاهيم المرورية في مناهج وزارة التربية والتعليم إضافة إلى الاعتناء بالتوعية المرورية في مجال التدريب والمجال التربوي، باعتبار أن حوادث الدهس هي من أساسيات المشكلة المرورية.

سادساً: الإسعاف والإنقاذ (وزارة الصحة ، المديرية العامة للدفاع المدني):

- أ- زيادة التنسيق مع المديرية العامة للدفاع المدني لسرعة الرد والاستجابة.
- ب- تطوير الرعاية المقدمة للمصابين بحوادث المرور ابتداءً من مكان وقوع الحادث ووصولاً إلى المستشفى أو المركز الصحي.

المراجع

الولجج العربية

- التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية ومؤشراتها ونتائجها، ادارة السير المركزية والمعهد المروري الاردني.
- التقارير الاحصائية السنوية للمركبات-ادارة ترخيص السواقين والمركبات.
- التقارير الاحصائية السنوية الصادرة من دائرة الاحصاءات العامة الاردنية.

المراجع الاجنبية

- **GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY, World Health Organization (WHO), Department of Violence & Injury Prevention & Disability (VIP), 3013.**
- **International Traffic Safety Data& Analysis Group (IRTAD), Annual Report, 2013.**
- **Statistical Database - United Nations Economic Commission for Europe files & other websites.**

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.