

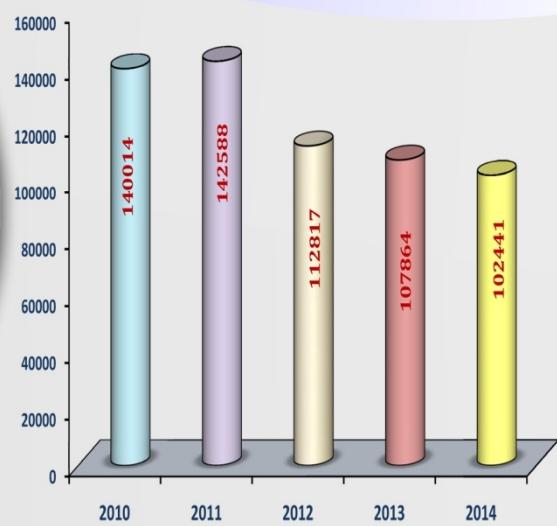
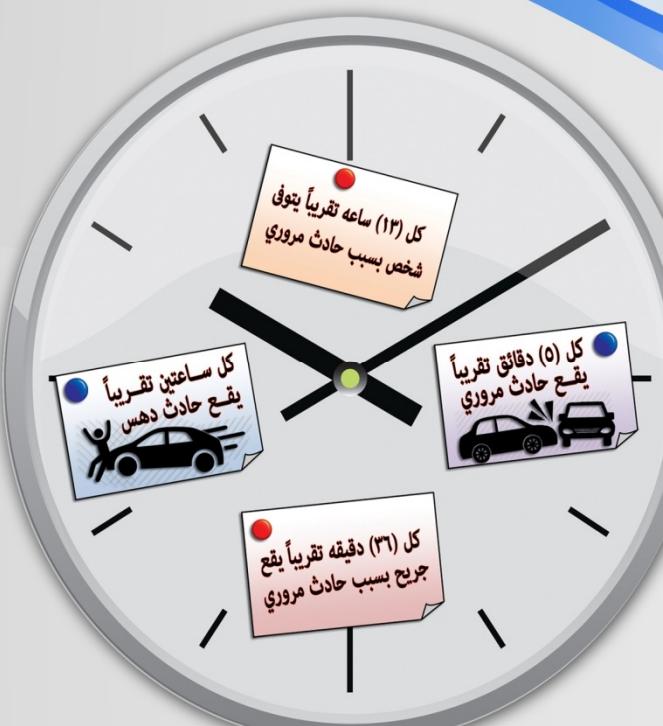
المملکه الاردنیه الهاشمية



مديريۃ الأمن العام

تحليل الحوادث المروريه في الأردن

لعام ٢٠١٤



بسم الله الرحمن الرحيم

المملكة الأردنية الهاشمية



مديرية الأمن العام

دراسة

(تحليل الحوادث المرورية في الأردن)

لعام ٢٠١٤م



كلمات مصغّرة



((ولأن أمن الوطن وسلامة المواطن يتصدراً سلم أولوياتنا ،
فلا بد من تكاتف الجهود الرسمية للتصدي لمشكلات وحوادث
السير ووضع حلول علمية وناجعة للحد منها إذ أصبحت ظاهرة
مقلقة تخطف من بيننا الأحباء من أبناء وبنات الوطن الغالي))

لجنة الدراسة

العقيد سيف الدين التميمي - نائب مدير ادارة السير المركزية

المقدم محمد هنوش - ادارة الدوريات الخارجية

المقدم ابراهيم السحيمات - ادارة الدوريات الخارجية

الرائد خالد الدلاعه - ادارة ترخيص السواقين والمركبات

الرائد المهندس سلطان عمران - المعهد المروري الاردني

النقيب مأمون كمال - المعهد المروري الاردني

النقيب المهندسة سهى البلونة - ادارة السير المركزية

النقيب المهندسة فرح الجلامة - ادارة السير المركزية

الملازم اول اشرف النداف - ادارة السير المركزية

الملازم ثانی حسام العنتری - ادارة السير المركزية

المحتويات

الصفحة

٤	تعريفات عامة .١
٥	مقدمة .٢
٦	مشكلة الدراسة .٣
٦	أهداف الدراسة .٤
٦	منهجية الدراسة .٥
٧	المبحث الأول: المؤشرات العامة للحوادث المرورية .٦
١٨	المبحث الثاني: الحوادث المرورية .٧
٢٧	المبحث الثالث: المصابين في حوادث المرورية .٨
٦٠	المبحث الرابع: السائقين المشتركين في حوادث المرورية .٩
٦٤	المبحث الخامس: المركبات والطريق .١٠
٧١	ملخص عام للحوادث المرورية ونتائجها ومؤشراتها .١١
٧٤	التوصيات .١٢
٧٨	المراجع .١٣

٤ تعریفات عامة^١

كل واقعة تسببت فيها على الأقل مركبة واحدة متحركة في إلحاق أضرار بشرية أو مادية أو كليهما.	الحادث المروري
هي الإصابة التي تؤدي عادة إلى الوفاة إما مباشرة أو بسبب المضاعفات خلال شهر واحد من حدوث الإصابة.	الإصابة المميتة (وفاة)
أي إصابة ناتجة عن حادث مروري وتشمل الجروح السطحية والرضوض وكذلك الإدخالات للمستشفى لفترة لا تتجاوز (٢٤ ساعة) ولا يشمل التعريف الخدوش والخدمات والدخول للمستشفى بهدف المراقبة.	الإصابة البسيطة
هي الإصابة التي تحتاج إلى مدخلات طبية متخصصة سواء داخل المشافي أو خارجها مثل اجراء الجراحة او معالجة كسور العظام او التعامل مع إصابات الأعصاب وغيرها ويشمل ذلك حالات اصابات الرأس وفقدان الوعي حسب مقاييس (جلاسكو للوعي) : (١٥-٠) ونعتبر الإصابة بليغة اذا كان القياس يقل عن (١٠).	الإصابة البليغة
الشخص الذي يتولى قيادة المركبة .	السائق
كل شخص موجود داخل المركبة أو أثناء نزوله أو صعوده إليها باستثناء السائق.	الراكب
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.	المشاة
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.	المركبة
السبيل المخصص للمرور العام بما في ذلك مرور المركبات والمشاة ويشمل الجسور والأفاق والساحات المعدة للوقوف .	الطريق
مكان تلاقي أكثر من طريق أو تقابلها أو تقعها على مستوى واحد، وتشمل تقاطع الطرق مع خطوط السكك الحديدية.	التقاطع
مركبات ذات عجلتين أو ثلات عجلات مجهزة بمحرك آلي ومصممة لنقل الأشخاص أو البضائع على أن لا يكون تصميماً على شكل سيارة، وتشمل الدراجات الهوائية المزودة بمحرك آلي.	الدراجة الآلية
المركبة المصممة لنقل ما لا يزيد على تسعه أشخاص من فيهم السائق.	سيارة الركوب الصغيرة
المركبة المصممة لنقل عدد من الأشخاص يزيد على تسعه ولا يزيد على ثلاثين شخصاً من فيهم السائق.	سيارة الركوب المتوسطة
المركبة المصممة لنقل أكثر من ثلاثين شخصاً.	الحافلة
المركبة المصممة لنقل الأشخاص وبضائع معاً.	سيارة النقل المشترك
المركبة المصممة لنقل البضائع .	سيارة الشحن
مركبة الشحن المجهزة بخزان مغلق لنقل الحبيبات أو المواد الغذائية أو السائلة أو السائبة.	الصهريج
المركبة غير المعدة للشحن بذاتها والمصممة لجر مقطورة أو نصف مقطورة.	الرأس القاطر
المركبة غير الآلية المصممة لتجرها قاطرة دون أن تحمل أي جزء من وزنها.	المقطورة
المركبة المعدة للشحن والمجهزة لجر مقطورة.	القاطرة
مركبة النقل أو الرفع أو الجر الآلية ذات الموصفات 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.	المركبة ذات الاستعمال الخاص
المركبة المصممة لاستخدامها في الأعمال الإنسانية والأشغال المتعلقة بالطرق.	مركبة الأشغال
المركبة المصممة لاستخدامها في الأعمال الزراعية.	المركبة الزراعية

^١ قانون السير الاردني رقم ٤٩ لسنة ٢٠٠٨م، والأنظمة والتعليمات الصادرة بموجبه.

إن مشكلة الحوادث المرورية تعد من أهم وأخطر المشاكل التي تواجه المجتمعات على مستوى العالم حيث أنها تستنزف قرابةً كبيراً من الموارد البشرية والمادية وتشير آخر الاحصائيات الصادرة عن منظمة الصحة العالمية (WHO) بأن العالم يفقد سنوياً حوالي (١٠٢) مليون شخص، ويصاب سنوياً حوالي (٥٠٠٢٠) مليون شخص نتيجة حوادث المرور في العالم، كما أن الخسائر المادية السنوية الناتجة عن هذه الحوادث تقدر بـ (٥١٨) مليار دولار أمريكي لجميع دول العالم بما يشكل (٣١-٣٣٪) 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^١.

إن الأردن يعاني من هذه المشكلة كغيره من دول العالم، حيث ان هناك زيادة سنوية للسكان والمركبات في الأردن بالإضافة إلى قدوم العديد من الزائرين والمركبات الأجنبية إلى داخل أراضي المملكة، وتشير الاحصائيات إلى انتشاره في نهاية عام ٢٠١٤م، بلغ عدد سكان الأردن (٦٦٧٥) مليون نسمة منهم (٣٤١٪) من الذكور و(٣٢٤٪) من الإناث^٢، وتشير الاحصائيات أيضاً إلى أنه خلال عام ٢٠١٤م كان عدد الأشخاص الذين دخلوا أراضي المملكة (٤١٧٨٨٩٦) شخص^٣، في عام ٢٠١٤م وقع في المملكة (١٠٢٤٤١) حادث مروري نتج عنها (٦٨٨) وفاة واصابة (٢٠٦٣) شخص بإصابات بلغة و(١٢٢٢٧) شخص بإصابات بسيطة وبكلفة تقديرية مقدارها (٢٣٩) مليون دينار^٤، وقد قدرت مجموع أطوال الطرق بحوالي (١٨٥٠٠) كم^٥ نهاية عام ٢٠١٤.

إن تحقيق أهداف السلامة المرورية في الأردن يحتاج إلى تكامل الجهود الوطنية بصورة ملائمة ومتاغمة 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 لتمكن الموارد البشرية وتوفير المتطلبات اللازمة للوصول إلى الغاية المنشودة في العمل المروري ألا وهي السلامة والأمان ورفع مستوى الخدمة المطلوبة لمستخدمي الطريق.

لقد جاءت هذه الدراسة لتلقي الضوء على واقع السلامة المرورية في الأردن من خلال التعرف على اعداد الحوادث المرورية ونتائجها ومؤشراتها والتوصيل إلى النتائج والتوصيات التي من شأنها الحد 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 لمعالجة المشاكل التي تواجه عناصر العملية المرورية إلا وهي الطريق والمركبة والانسان، وتعزيز المشاركة والتعاون والتيسير مع هذه الجهات من القطاعين العام والخاص لضمان تحقيق أهداف السلامة المرورية على شبكة الطرق.

^١ GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY, (WHO), 2013

^٢ . دائرة الاحصاءات العامة، ٢٠١٤ .

^٣ مديرية الامن العام-ادارة الاقامة والحدود

^٤ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

^٥ وزارة الاشغال العامة والاسكان، وزارة الشؤون البلدية، أمانة عمان الكبرى.

٤ مشكلة الدراسة:

ان المشكلة التي نطرقت 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 خطة مديرية الامن العام للسلامة المرورية خلال الفترة (٢٠١٧-٢٠١٣) بالشراكة مع كافة الجهات ذات العلاقة بالعملية المرورية بناء على عمل مؤسسي منظم.

٥ أهداف الدراسة:

- ن بيان واقع السلامة المرورية في الأردن من خلال ابراز الحوادث المرورية ونتائجها ومؤشراتها.
- ن التوصل الى النتائج التي تبين حجم المشكلة المرورية من خلال اجراء التحليل الاحصائي للحوادث المرورية ونتائجها ومؤشراتها لعام ٢٠١٤م.
- ن وضع التوصيات الملائمة التي يمكن من خلالها رفع مستوى السلامة المرورية في الاردن.

٦ 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 ومؤشراتها خلال عام ٢٠١٤م، وتم اجراء تحليل لهذه المعلومات للتوصيل الى العوامل التي كان اظهرت مؤشرًا في بيانات الحوادث المرورية وبالتالي الاستفادة منها في توصيات الحد من هذه الظاهرة.

المبحث الاول

المؤشرات العامة للحوادث المرورية

١. محلياً:

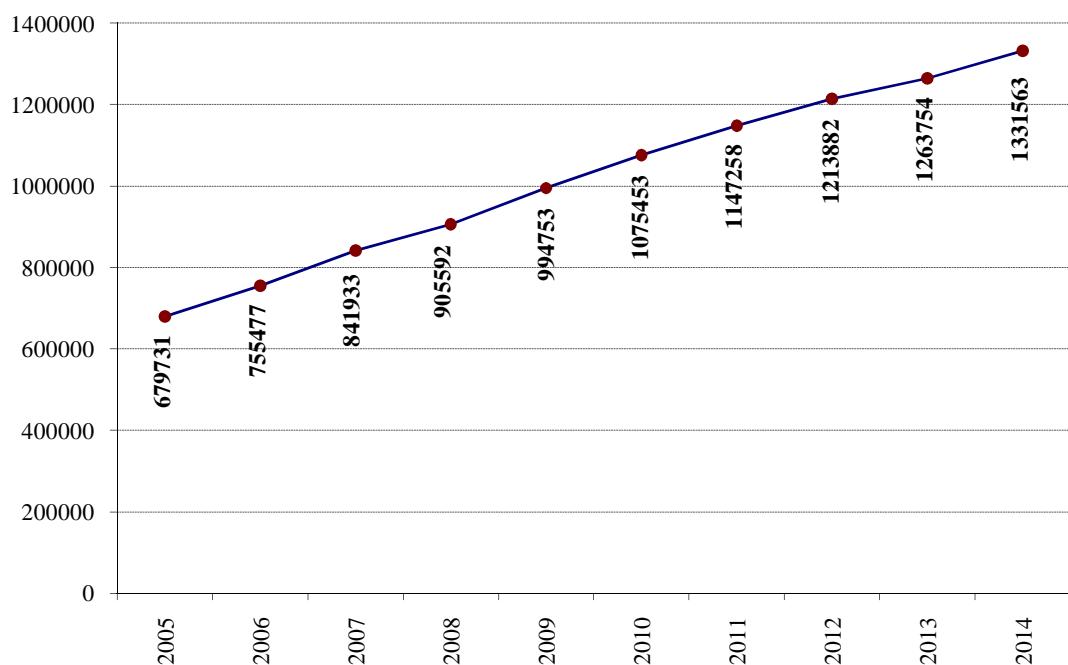
لقد تطورت أعداد السكان و المركبات بصورة كبيرة في الاردن حيث ارتفعت ملكية المركبات مقارنة بعمر السكان من مرتبة واحدة لكل (٥٨) شخص عام ١٩٧١م إلى مرتبة واحدة لكل (٥) اشخاص عام ٢٠١٤م، ويوضح الجدول رقم (١) التالي هذا التطور، كما يوضح الشكل (١) تطور أعداد المركبات خلال الأعوام العشرة الماضية.

الجدول رقم (١) يوضح تطور أعداد السكان و المركبات (١٩٧١- ٢٠١٤)

ملكية المركبات	عدد المركبات لكل ١٠٠.٠٠٠ نسمة	عدد السكان ^١	المركبات المسجلة ^٢	السنة
مركبة لكل ٥٨ شخص	١٧٣٣.٣٣	١.٥ مليون	٢٦٠٠٠	١٩٧١
مركبة لكل ٥ اشخاص	١٩٩٤٨.٥١	٦.٦٧٥ مليون	١٣٣١٥٦٣	٢٠١٤

١.١ . تطور اعداد المركبات للاعوام العشرة السابقة^١

الشكل رقم (١)



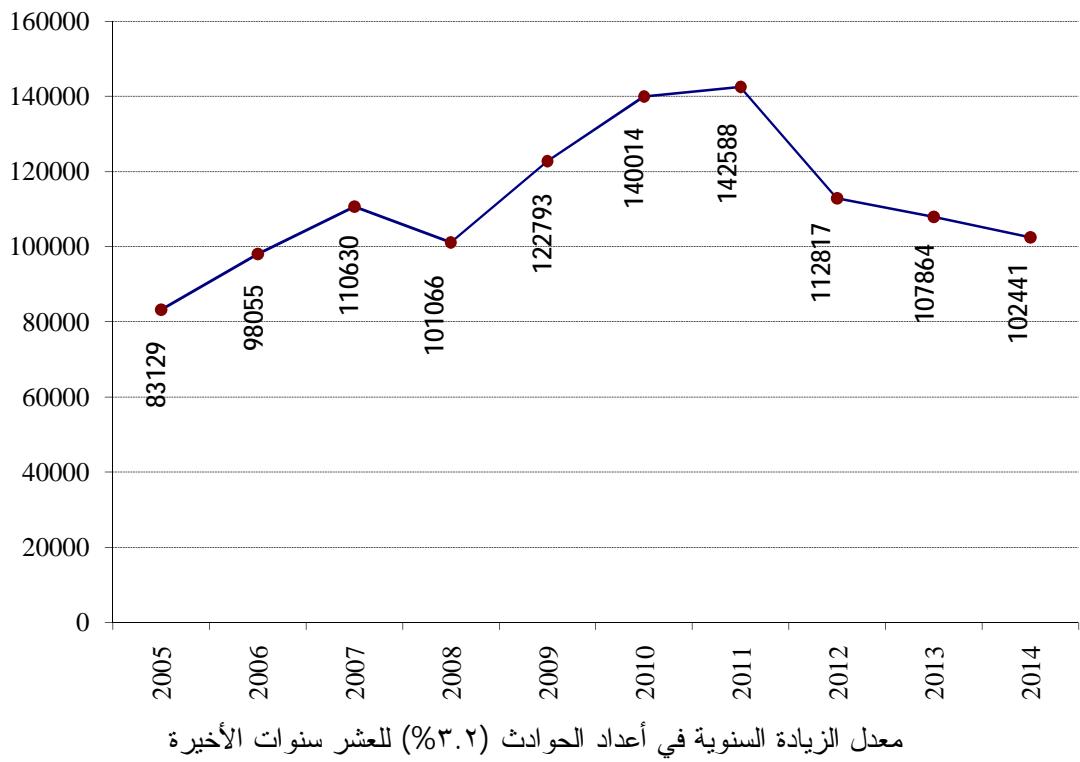
بلغ معدل الزيادة السنوية في أعداد المركبات (%) لـ٧٨.٧٨ للعشرين سنة الأخيرة

^١ التقارير الاحصائية السنوية للمركبات.

^٢ التقارير الاحصائية السنوية الصادرة من دائرة الاحصاءات العامة الاردنية.

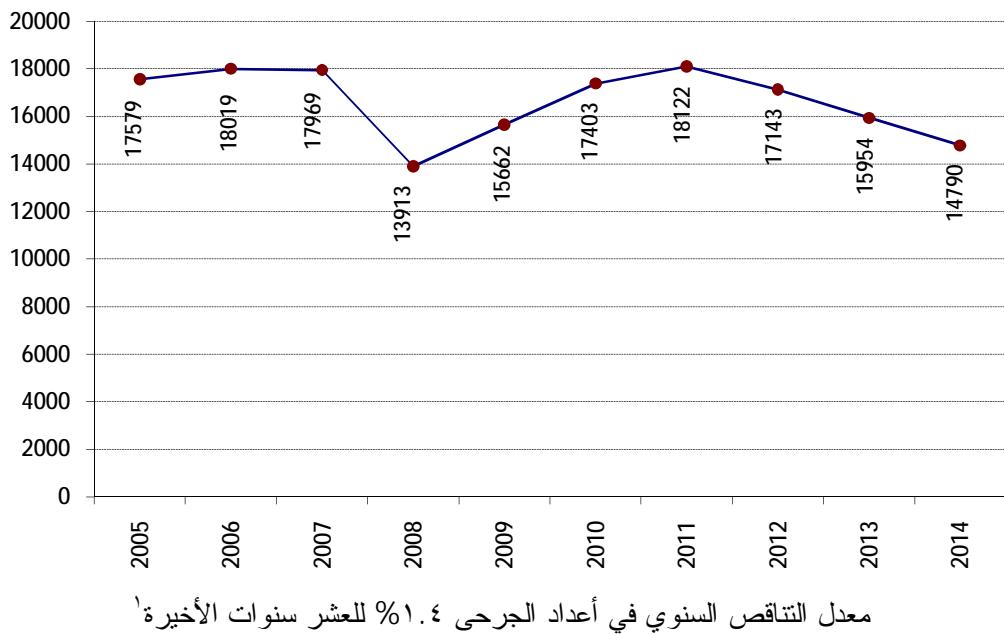
٢.١ . تطور اعداد الحوادث المرورية للاعوام العشرة السابقة^١

الشكل رقم (٢)



٣.١ . تطور اعداد جرحي الحوادث المرورية للاعوام العشرة السابقة^٢

الشكل رقم (٣)

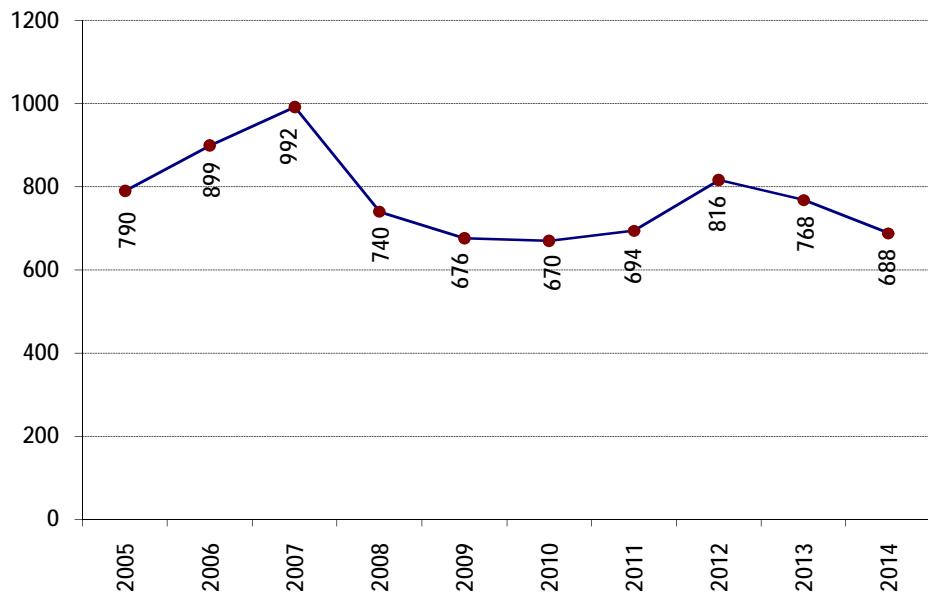


^١ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

^٢ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

٤. تطور اعداد وفيات حوادث المرورية للاعوام العشرة السابقة^٢

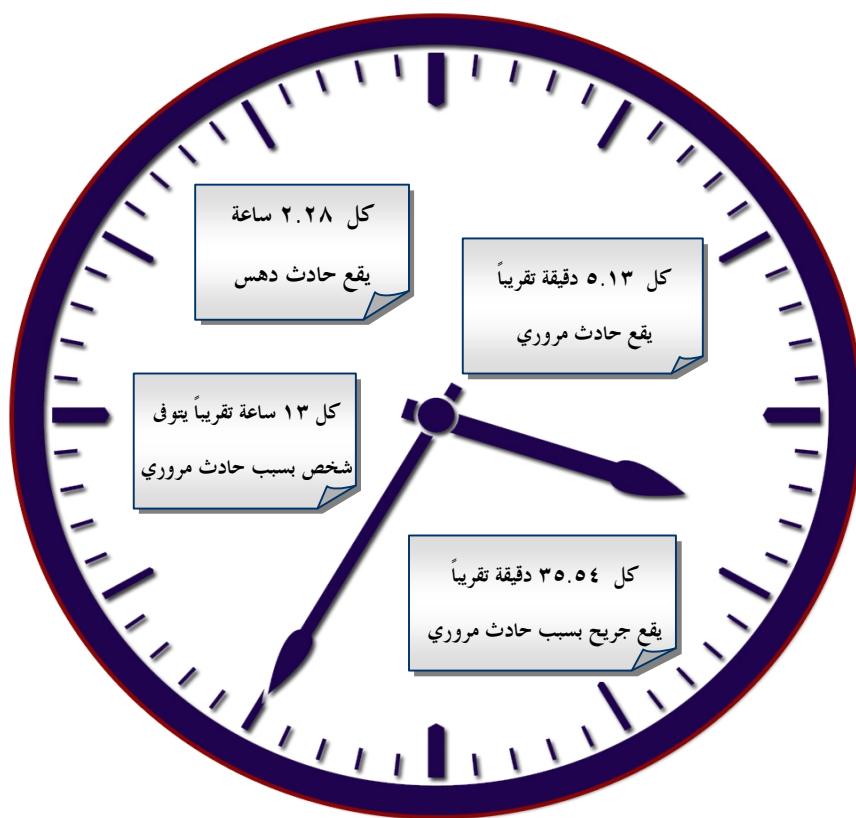
الشكل رقم (٤)



معدل التناقص السنوي في أعداد الوفيات ٧٪ للعشر سنوات الأخيرة

٥. المؤشر الزمني للحوادث المرورية ونتائجها لعام ٢٠١٤

الشكل رقم (٥)



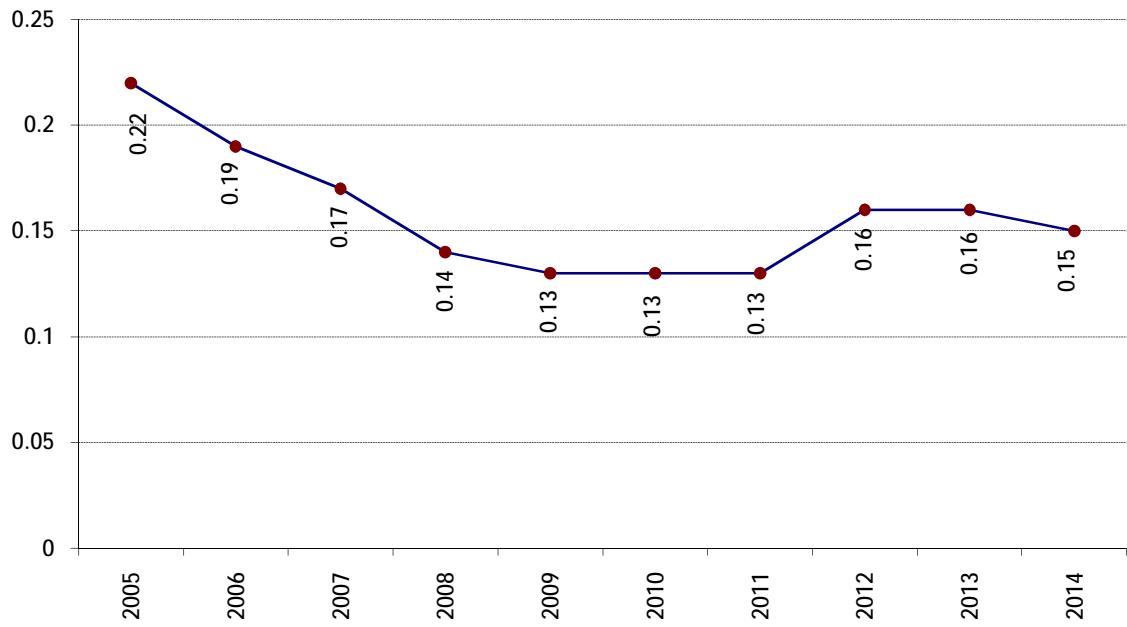
^١ تم البدء بتطبيق استراتيجية الامن العام للسلامة المرورية في العام ٢٠٠٨ م.

^٢ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

^٣ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

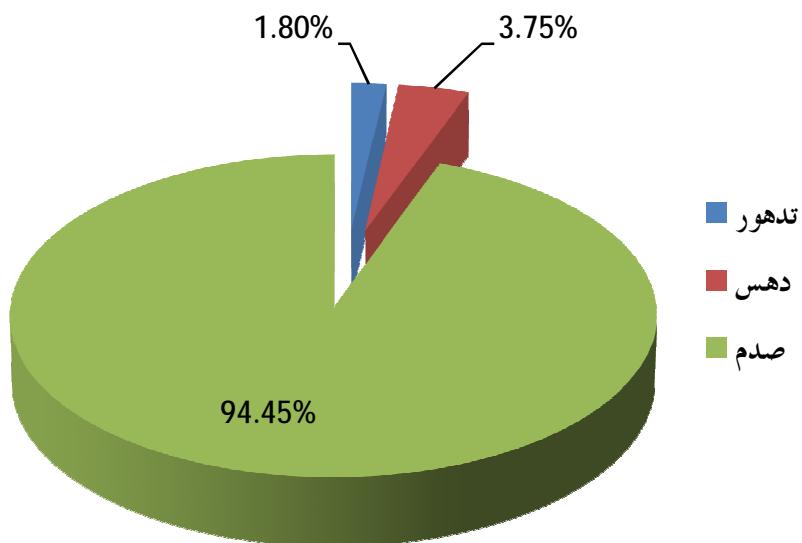
٦.١. مؤشر الخطورة للحوادث المرورية للاعوام العشرة السابقة^١

الشكل رقم (٦)



٦.٢. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث لعام ٢٠١٤^٢

الشكل رقم (٧)

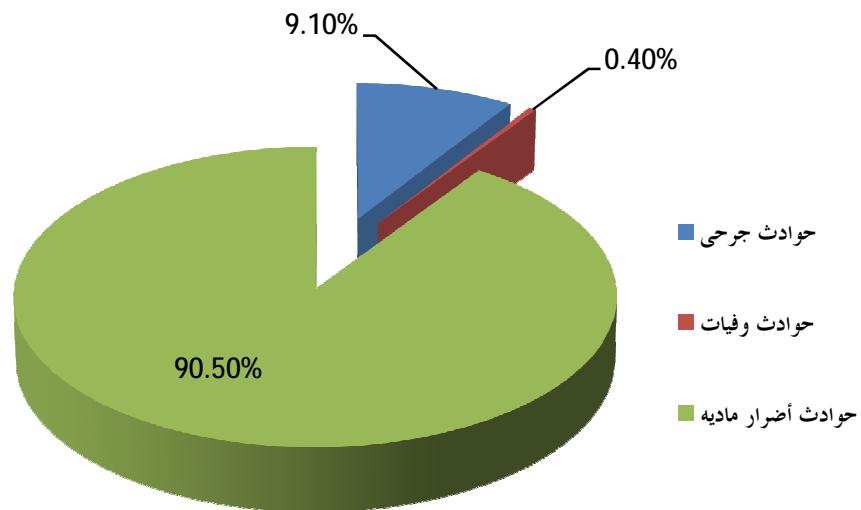


^١ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية، مؤشر الخطورة = (مجموع عدد الوفيات والجرحى/عدد الحوادث)

^٢ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

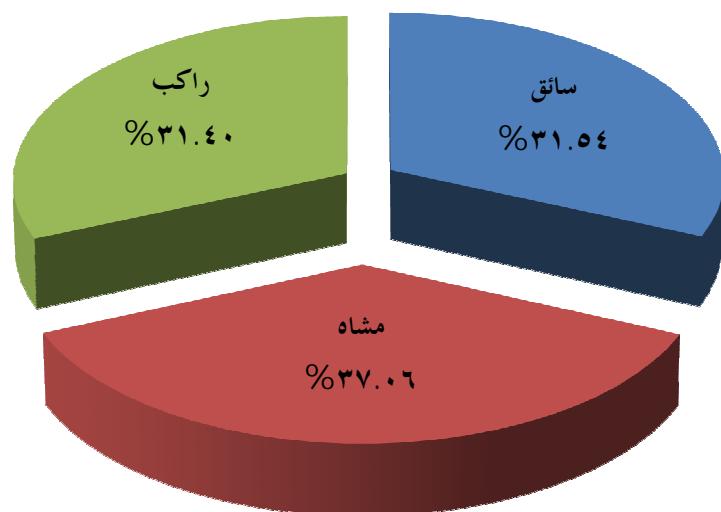
٨.١. الحوادث المرورية حسب حدة الحادث لعام ٢٠١٤

الشكل رقم (٨)



٩.١. وفيات الحوادث المرورية حسب مستخدم الطريق لعام ٢٠١٤

الشكل رقم (٩)

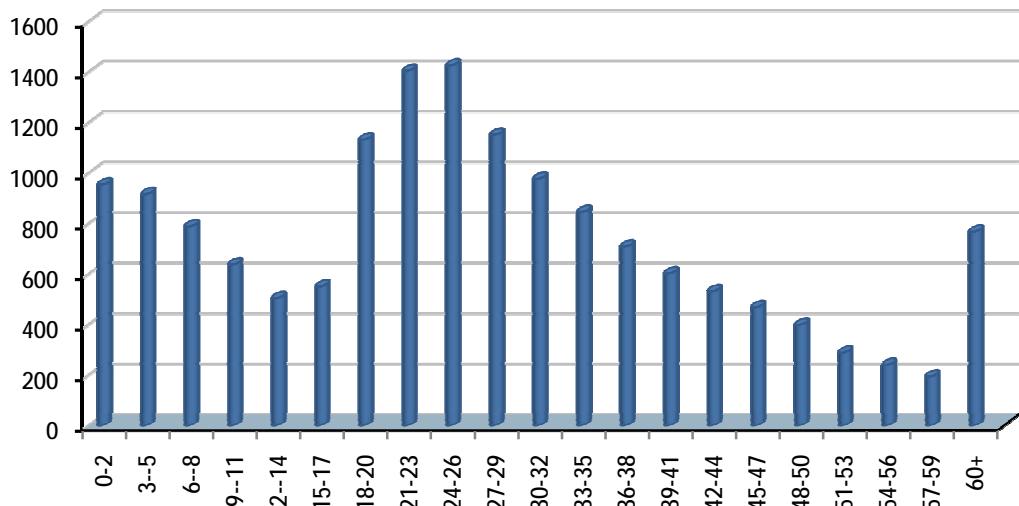


^١ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

^٢ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

١٠.١ مصابي الحوادث المرورية حسب الفئة العمرية لعام (٢٠١٤)^١

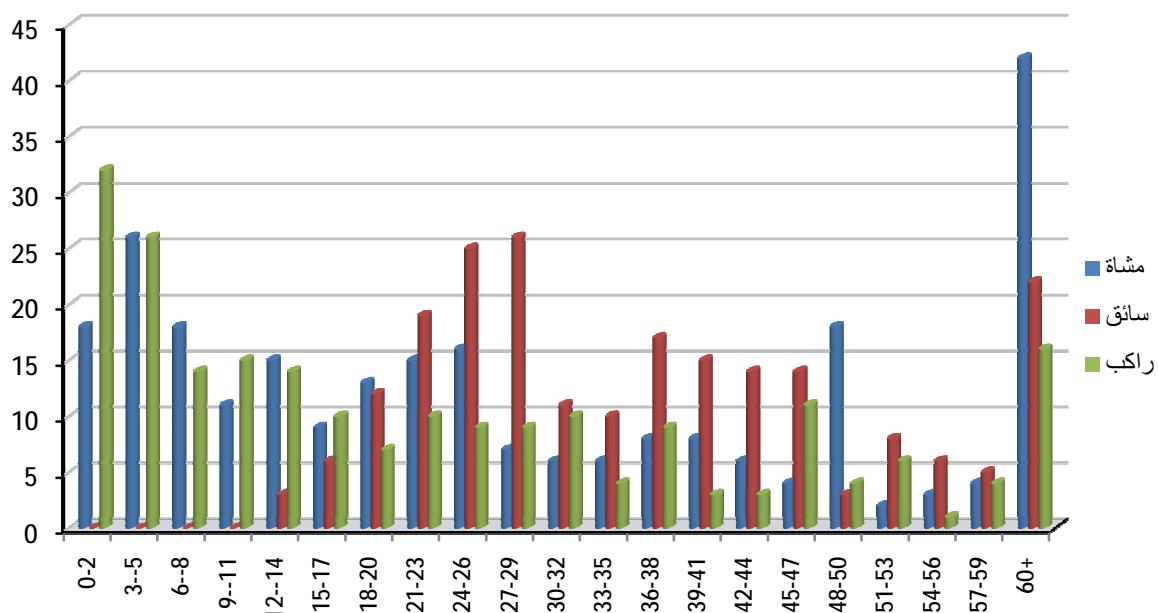
الشكل رقم (١٠)



تعتبر الفئة العمرية من سن (١٨-٣٥) الفئة الأكثر تضرراً من الحوادث المرورية حيث شكلت ما نسبته (٤٤.٨%) من مجموع المصابين في الحوادث المرورية.

١١.١ وفيات الحوادث المرورية حسب الفئة العمرية ومستخدمي الطريق^٢

الشكل رقم (١١)



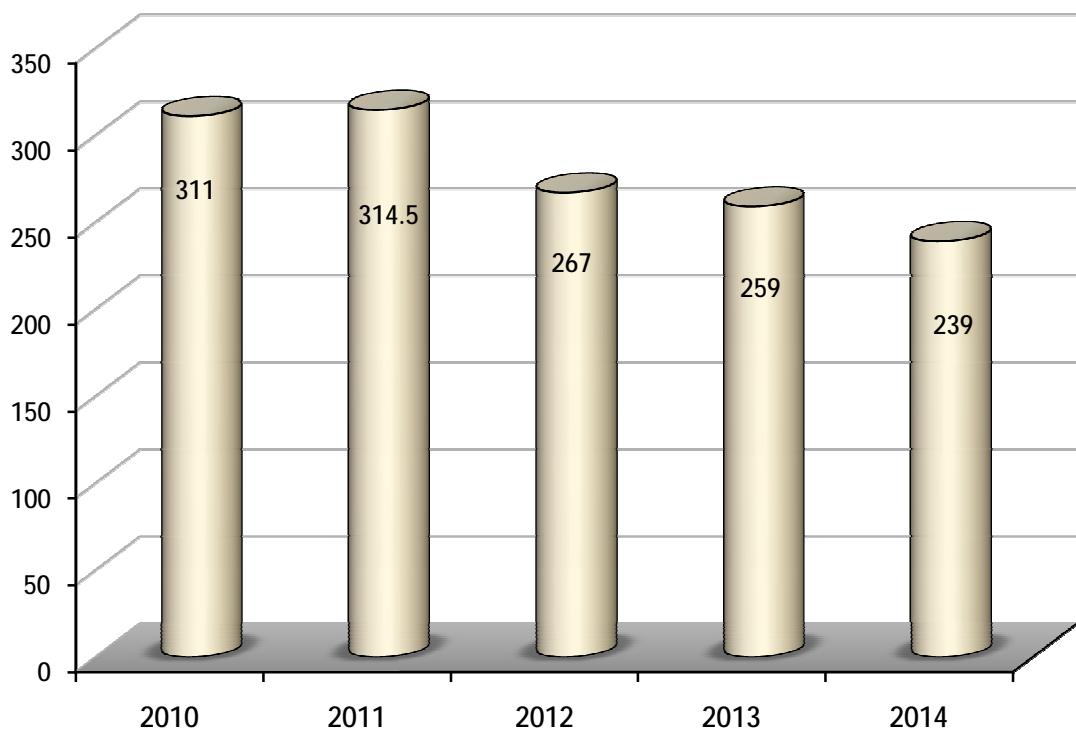
أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية أكبر من (٦٠) سنة وبنسبة (١١.٦%) و(٦.٥%) على التوالي، وكان أكبر عدد من الوفيات المشاة ضمن الفئة العمرية أكبر من (٦٠) سنة وبنسبة (٦.٤%) تلتها الفئة العمرية (٣٥-٣٣) سنوات وبنسبة (١٠.٢%) من مجموع وفيات المشاة مع العلم أن الفئة أكبر من (٦٠) سنة فيها أكثر من فئة عمرية.

^١ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

^٢ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

١٢.١ تكلفة حوادث المرورية للأعوام الخمسة^١

الشكل رقم (١٢)



يفقد الأردن يومياً أكثر من (٠.٦٥) مليون دينار أردني نتيجة حوادث المرورية، وتعادل الخسائر السنوية للحوادث المرورية ما نسبته (٩٢٪) من الناتج المحلي الإجمالي، وقد بلغ معدل نسبة النقصان السنوية في تكلفة حوادث المرورية للأعوام الخمسة الماضية (٦.١٧٪).

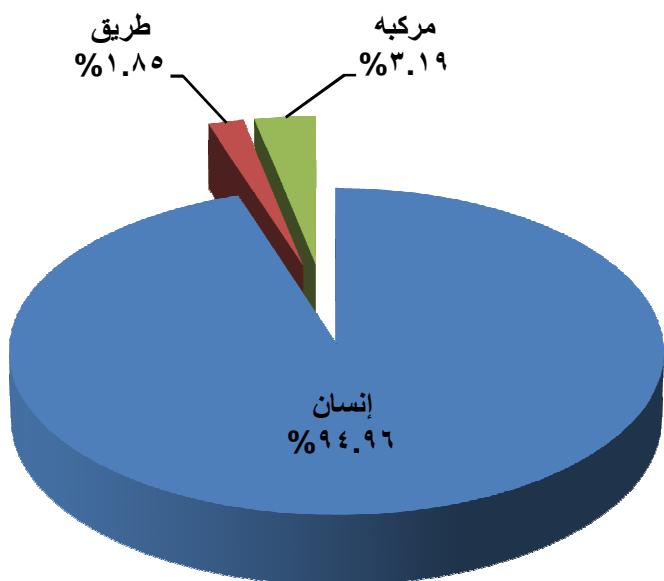
^١ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

١٣.١ ملخص للحوادث المرورية بحسب نوعها وحدتها ونتائجها لعام ٢٠١٤

الجدول رقم (٢)

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 حوادث البليغة	عدد حوادث البسيطة			
299	1044	8105	164	313	4431	91848	96756	صدم
255	677	3201	197	330	3312	0	3839	دهس
134	342	1421	88	130	794	834	1846	تدحر
688	2063	12727	449	773	8537	92682	102441	المجموع
	14790			9759				

١٤.١ مسببات الحوادث المرورية لعام ٢٠١٤



^١ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

١٥. ملخص للحوادث المرورية ونتائجها ومؤشراتها للأعوام الخمسة السابقة^١

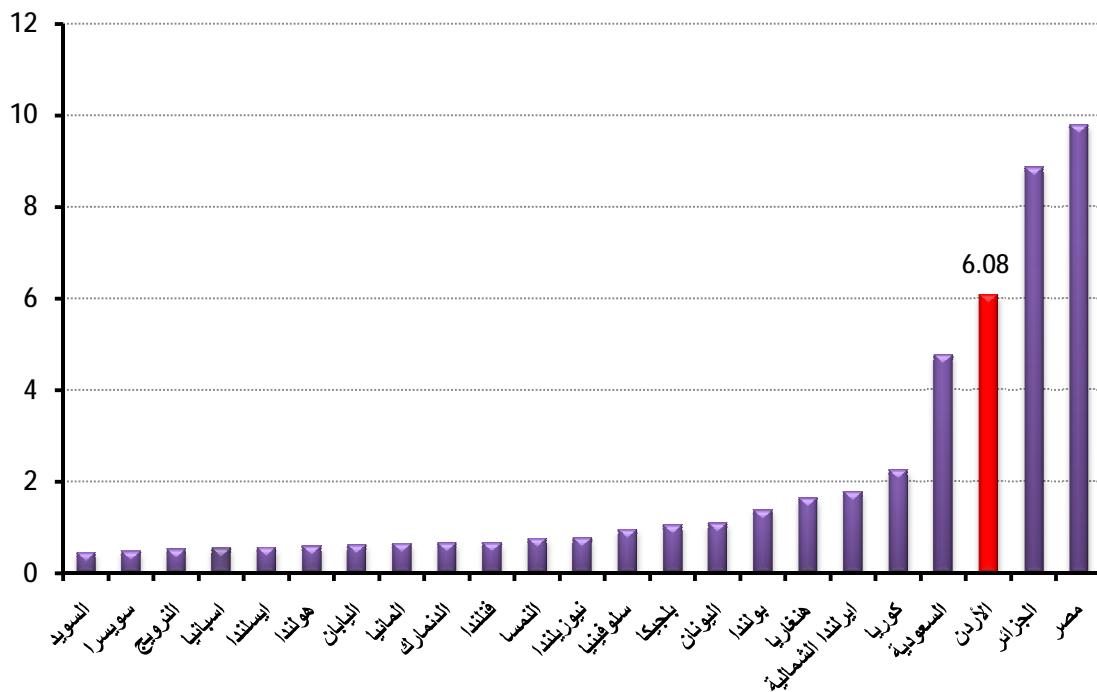
الجدول رقم (٣)

السنة					البيان
2014	2013	2012	2011	2010	
102441	107864	112817	142588	140014	عدد الحوادث
688	768	816	694	670	عدد الوفيات
14790	15954	17143	18122	17403	عدد الجرحى
1331563	1263754	1213882	1147258	1075453	عدد المركبات المسجلة
6675	6530	6388	6249	6113	عدد السكان بـالآلف
280.7	295.5	309.1	390.7	383.6	حادث لكل يوم
1.9	2.1	2.2	1.9	1.8	وفاة لكل يوم
40.5	43.7	47.0	49.6	47.7	جريح لكل يوم
769.3	853.5	929.4	1242.9	1301.9	عدد الحوادث لكل 10 الآف مركبة
5.2	6.08	6.7	6.0	6.2	عدد الوفيات لكل 10 الآف مركبة
111.1	126.2	141.2	158	161.8	عدد الجرحى لكل 10 الآف مركبة
10.31	11.76	12.8	11.0	11.0	عدد الوفيات لكل 100 الآف نسمة
221.6	244.3	268.4	289.9	284.7	عدد الجرحى لكل 100 الآف نسمة
0.15	0.16	0.16	0.13	0.13	معدل الخطورة
239	259	267	314.5	311	التكلفة المالية (مليون دينار)

^١ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

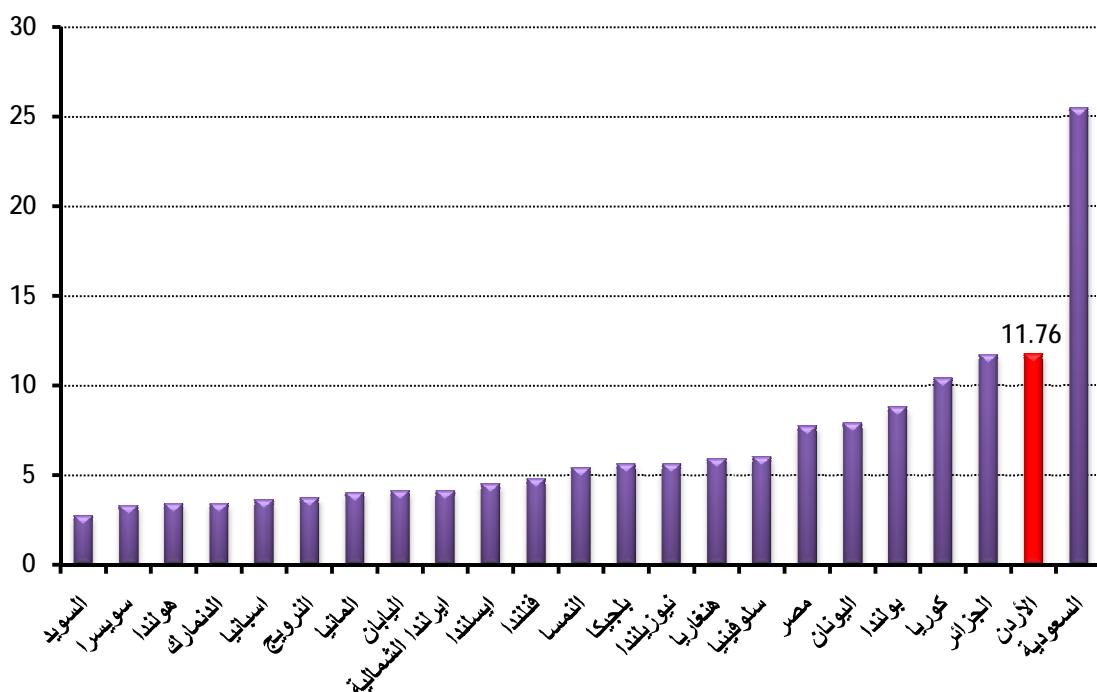
١.٢. مقارنة دولية (الوفيات لكل ١٠ آلاف مرتبة) للعام ٢٠١٣م

الشكل رقم (١٣)



٢.٢. مقارنة دولية (الوفيات لكل ١٠٠ ألف نسمة) للعام ٢٠١٣م

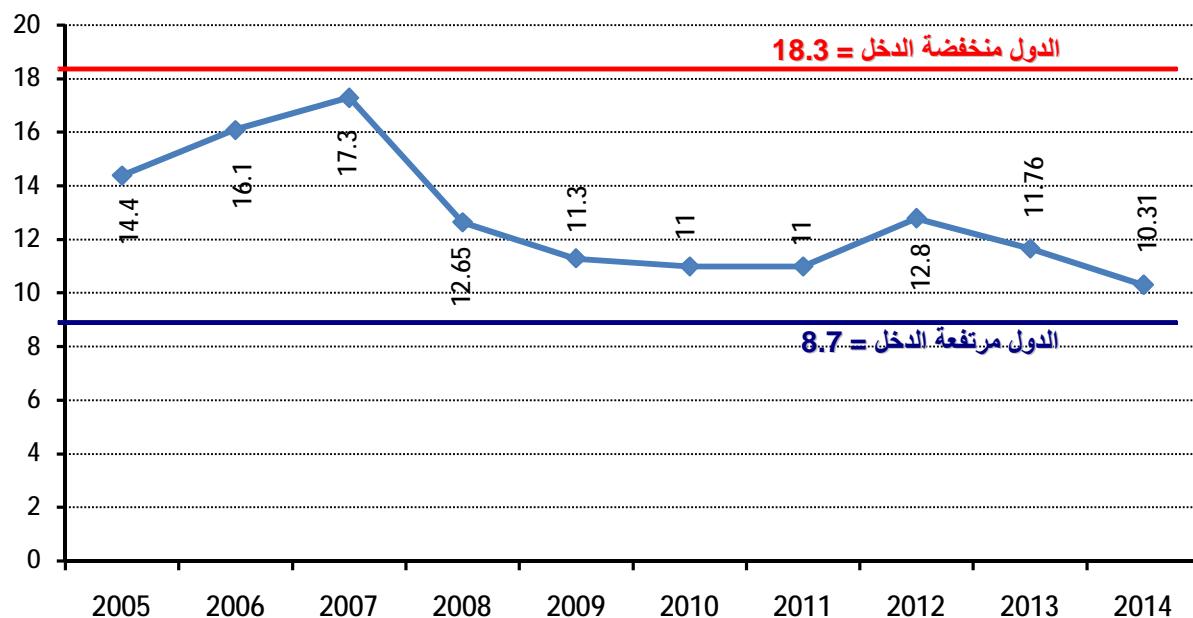
الشكل رقم (١٤)



^١ IRTAD, 2013.

٣.٢ . عدد الوفيات لكل ١٠٠٠٠ نسمة في الأردن خلال السنوات العشر الأخيرة مقارنة مع الدول منخفضة ومتوسطة الدخل و الدول مرتفعة الدخل^١

الشكل رقم (١٥)



^١GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY, (WHO), 2013

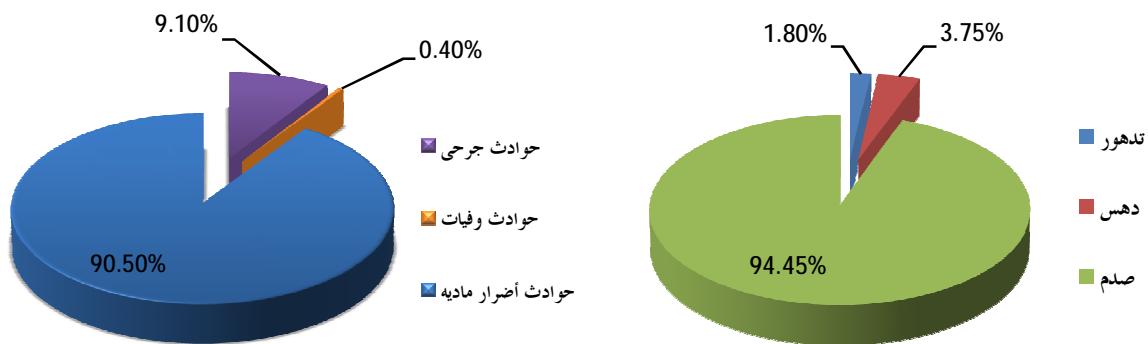
المبحث الثاني

الحوادث المرورية

١. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث وحده الحادث للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٤)

نوع الحادث	المجموع	حوادث نتج عنها أضرار مادية	حوادث نتج عنها جرحي	حوادث نتج عنها وفيات
صدم	96756	91848	4744	164
مشاة	3839	0	3642	197
تدهور	1846	834	924	88
المجموع	102441	92682	9310	449

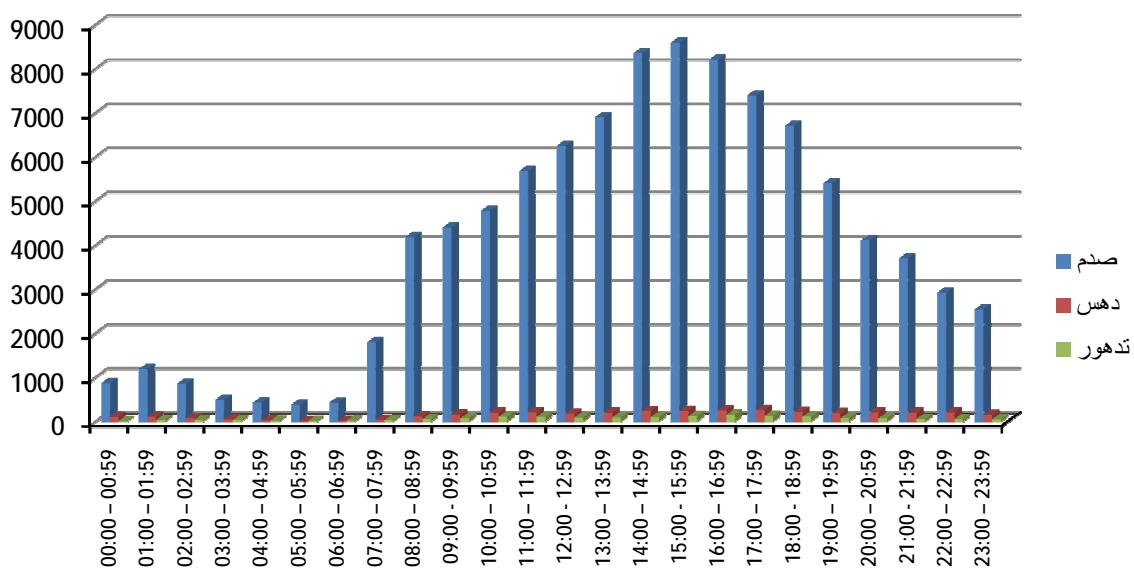


سجلت حوادث الصدم ما نسبته (٩٤.٤٥%) وحوادث المشاة (٣.٧٥%) وحوادث التدهور (١.٨%) من مجموع الحوادث الكلية، وكانت نسبة الحوادث المرورية التي نتج عنها أضرار مادية فقط (٩٠.٥%) والتي نتج عنها جرحي فقط (٩٠.١%) والتي نتج عنها وفيات (٤٠.٤٤%) من مجموع الحوادث المرورية الكلية.

٢. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث والوقت للعام ٢٠١٤

الجدول رقم (٥)

الوقت	المجموع	صدم	مشاة	تدهور
00:00 – 00:59	1006	876	110	20
01:00 – 01:59	1353	1198	113	42
02:00 – 02:59	992	869	78	45
03:00 – 03:59	602	503	60	39
04:00 – 04:59	493	437	29	27
05:00 – 05:59	432	388	20	24
06:00 – 06:59	483	432	23	28
07:00 – 07:59	1892	1804	49	39
08:00 – 08:59	4371	4186	120	65
09:00 - 09:59	4658	4412	168	78
10:00 – 10:59	5108	4787	205	116
11:00 – 11:59	6015	5683	219	113
12:00 - 12:59	6551	6266	185	100
13:00 – 13:59	7222	6906	213	103
14:00 – 14:59	8709	8355	248	106
15:00 - 15:59	8990	8605	251	134
16:00 – 16:59	8641	8215	263	163
17:00 – 17:59	7804	7400	267	137
18:00 - 18:59	7062	6717	226	119
19:00 – 19:59	5684	5408	195	81
20:00 – 20:59	4413	4117	219	77
21:00 - 21:59	3977	3705	205	67
22:00 – 22:59	3210	2931	216	63
23:00 – 23:59	2773	2556	157	60
المجموع	102441	96756	3839	1846

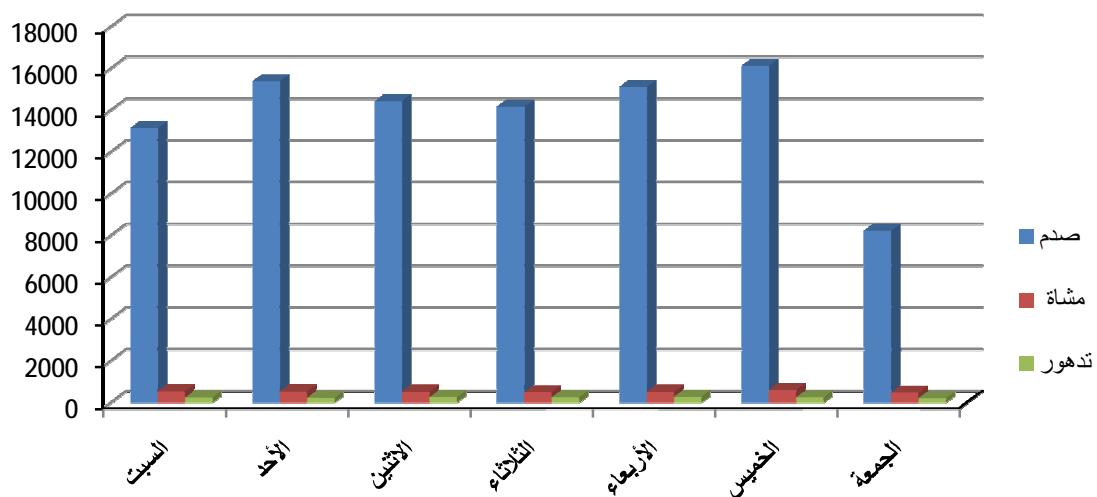


سجلت الفترة الزمنية (١٥:٥٩ - ١٥:٠٠) أعلى نسبة في الحوادث المرورية وبنسبة (٨٧.٧٨%)

٣. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث وأيام الأسبوع للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٦)

اليوم	اجموع	صلم	مشاة	تدهور
السبت	13977	13162	561	254
الأحد	16204	15405	555	244
الاثنين	15271	14457	540	274
الثلاثاء	14977	14198	513	266
الأربعاء	15975	15137	543	295
الخميس	17039	16145	629	265
الجمعة	8998	8252	498	248
اجموع	102441	96756	3839	1846

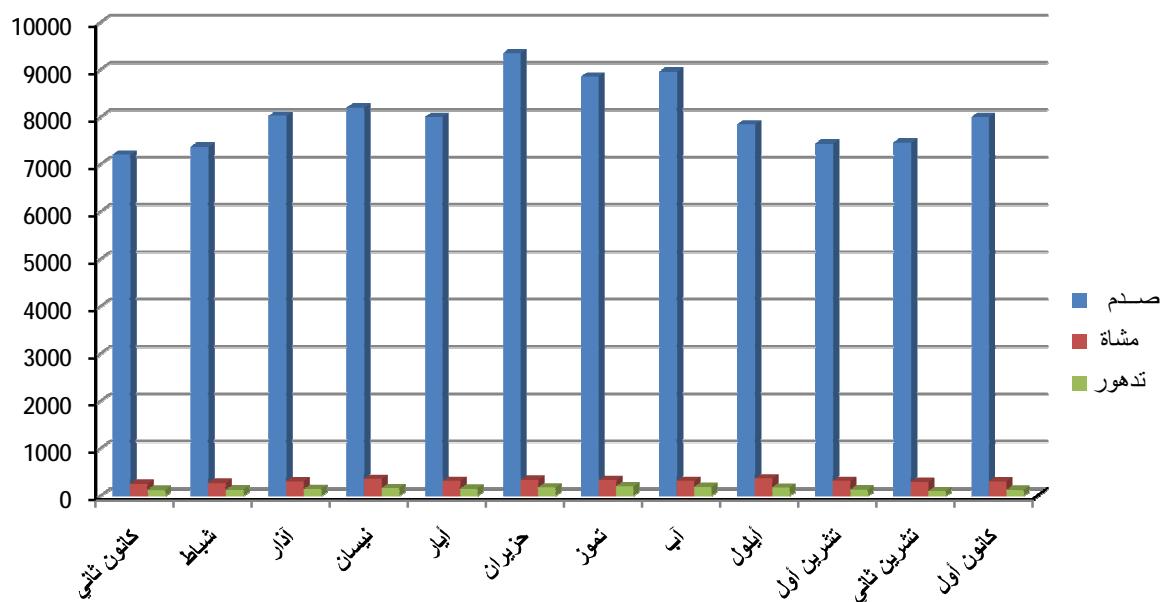


سجل يوم الخميس أعلى نسبة في الحوادث المرورية وبنسبة (١٦.٦٣%).

٤. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث والشهر للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٧)

الشهر	الجموع	صلم	مشاة	تدهور
كانون ثاني	7595	7209	260	126
شباط	7782	7377	276	129
آذار	8491	8033	312	146
نيسان	8737	8205	362	170
أيار	8481	8005	323	153
حزيران	9875	9350	344	181
تموز	9400	8857	336	207
آب	9473	8960	323	190
أيلول	8397	7849	370	178
تشرين أول	7899	7444	321	134
تشرين ثاني	7865	7462	299	104
كانون أول	8446	8005	313	128
الجموع	102441	96756	3839	1846

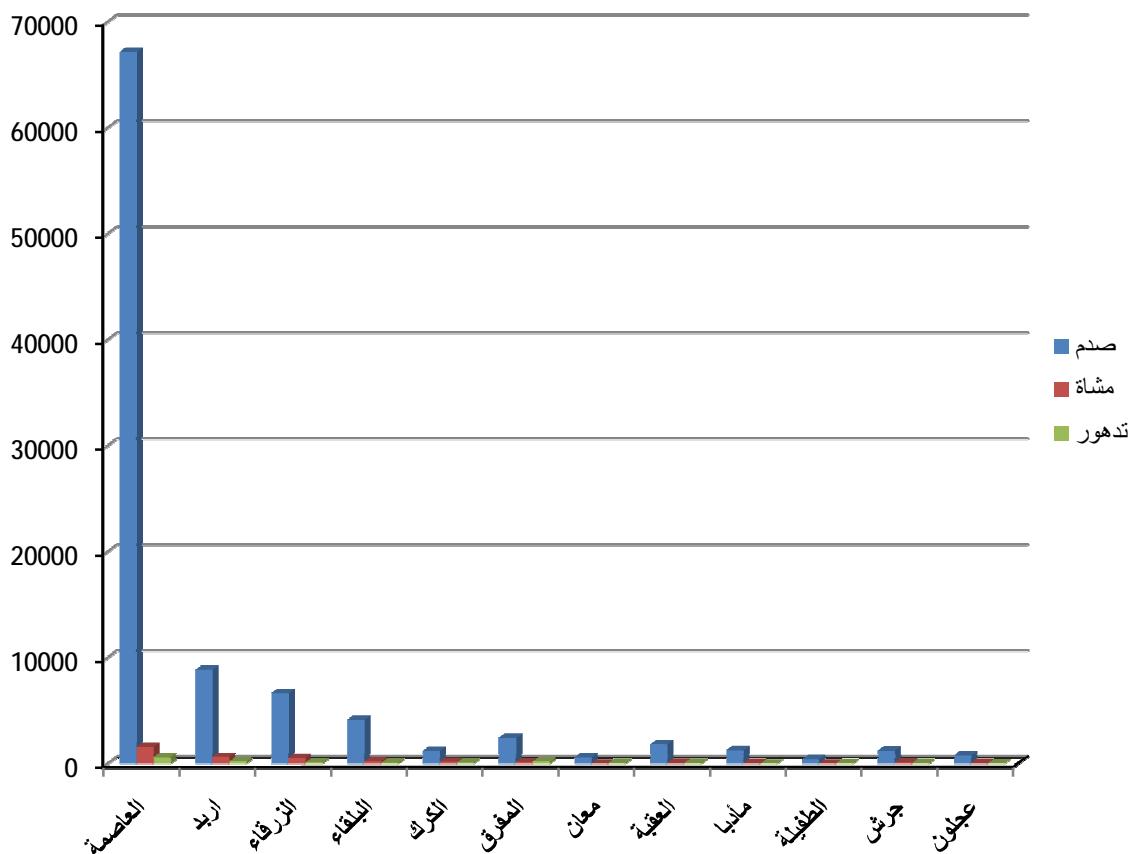


سجل شهري حزيران و آب أكثر شهرين وقعت فيما الحوادث المرورية وبنسبة (٩٦.٦٣٪) و (٩٠.٢٤٪) على التوالي

٥. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث والمحافظة للعام ٢٠١٤ م

الجدول رقم (٨)

المحافظة	المجموع	صلم	مشاة	تدهور
العاصمة	69395	67192	1591	612
اربد	9763	8867	660	236
الزرقاء	7343	6663	543	137
البلقاء	4504	4149	244	111
الكرك	1544	1235	186	123
المنوف	2839	2457	164	218
معان	731	607	30	94
العقبة	2034	1842	95	97
مادبا	1385	1269	85	31
الطفيلية	536	438	37	61
جرش	1450	1251	122	77
عجلون	917	786	82	49
المجموع	102441	96756	3839	1846

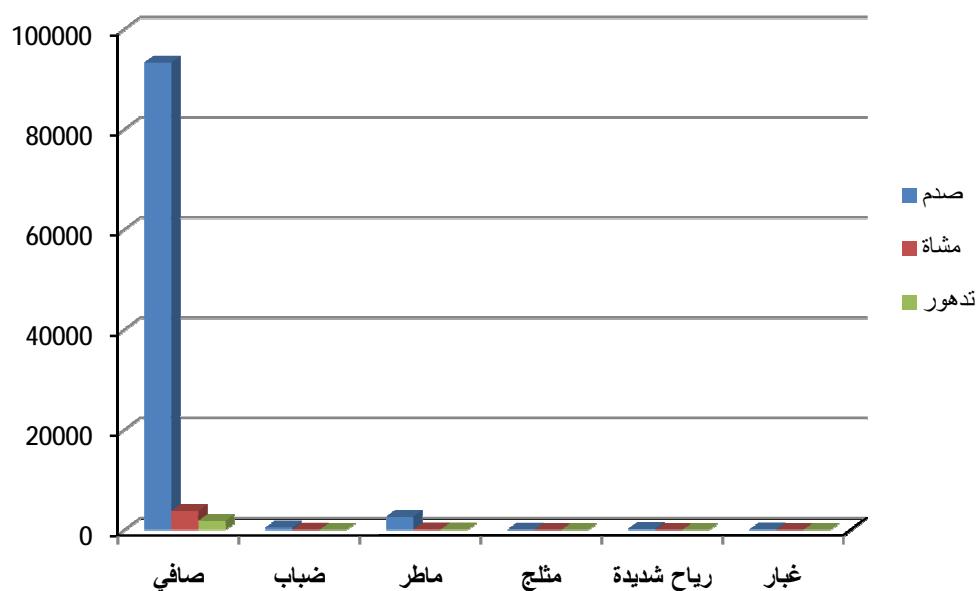


سجلت محافظة العاصمة أعلى عدد من الحوادث المرورية وبنسبة (٦٧.٧٤٪)، ومحافظة الطفيلة أقل عدد وبنسبة (٠.٥٪)

٦. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث وحالة الطقس للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٩)

حالة الطقس	المجموع	صلم	مشاة	تدهور
صافي	98871	93334	3757	1780
ضباب	479	451	18	10
ماطر	2758	2652	56	50
مثلج	27	27	0	0
رياح شديدة	233	222	8	3
غبار	73	70	0	3
المجموع	102441	96756	3839	1846

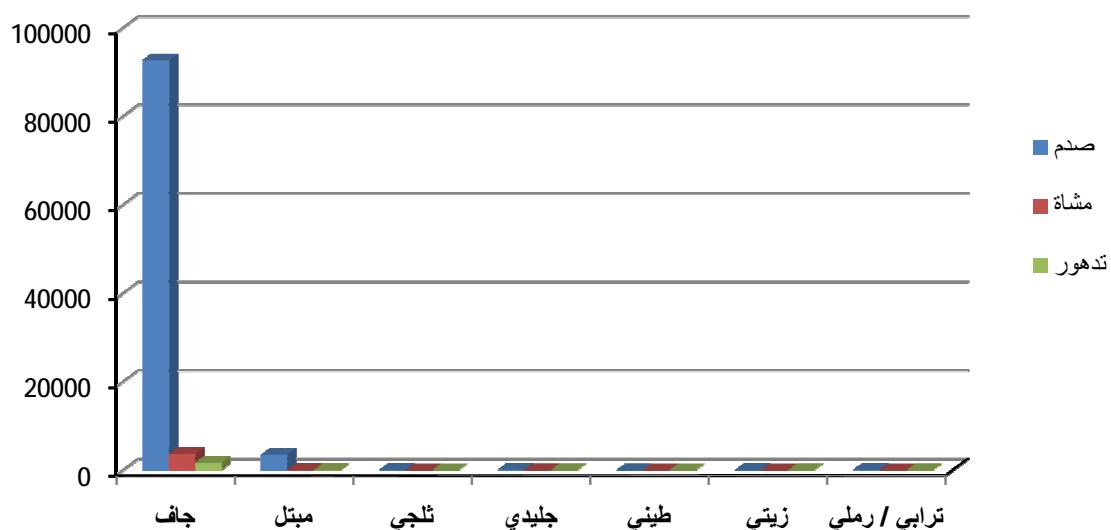


وقع خلل الطقس الصافي (٩٦.٥٪) من حوادث المرورية.

٧. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث وحالة سطح الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (١٠)

تدهور	مشاة	صدم	المجموع	حالة سطح الطريق
1742	3749	92730	98221	جاف
68	76	3517	3661	مبتل
4	4	94	102	ثلجي
6	7	167	180	جليدي
4	0	36	40	طيني
7	2	48	57	زيتي
15	1	164	180	ترابي / رملي
1846	3839	96756	102441	المجموع

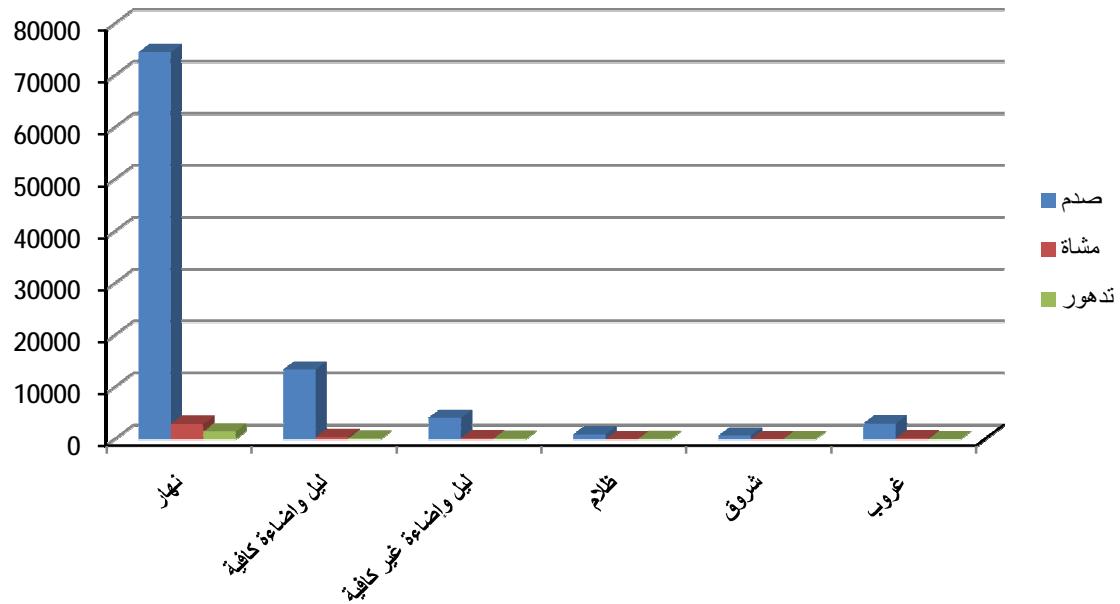


وقع خلال سطح الطريق الجاف (٩٥.٨٨٪) من الحوادث المرورية

٨. **الحوادث المرورية حسب نوع الحادث ودرجة الإضاءة للعام ٢٠١٤م**

الجدول رقم (١١)

نوع الحادث	مشاة	চলমান	المجموع	درجة الإضاءة
نهر	2962	74501	78954	نهار
ليل واضاءة كافية	428	13418	13988	ليل واضاءة كافية
ليل وضاءة غير كافية	197	4125	4425	ليل وضاءة غير كافية
ظلام	43	960	1060	ظلام
شروق	26	713	755	شروق
غروب	183	3039	3259	غروب
المجموع	3839	96756	102441	المجموع

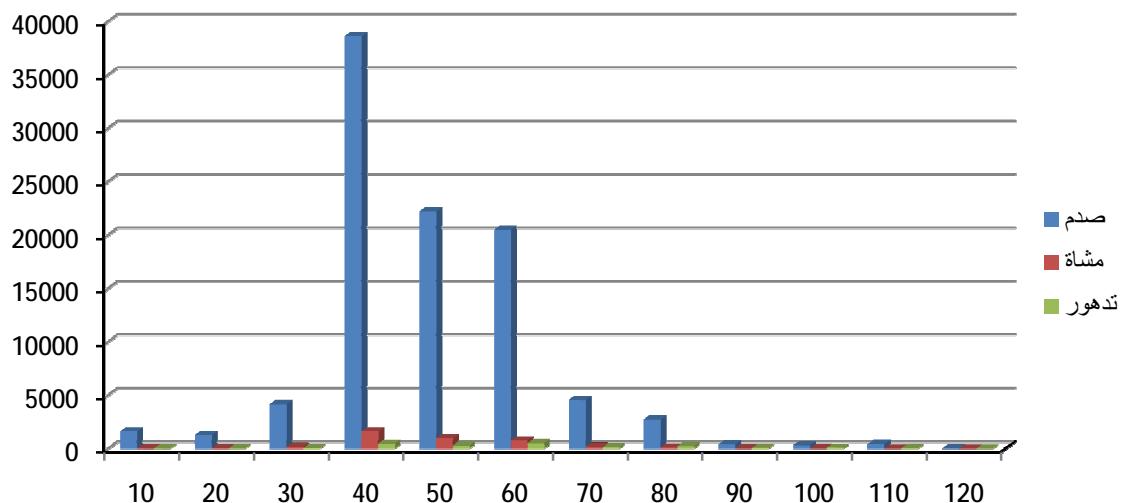


وَقَعَ خَلَالِ النَّهَارِ (٧٧.٠٧٪) مِنَ الْحَوَادِثِ الْمَرْوُرِيَّةِ.

٩. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث وحدود السرعة المقررة للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (١٢)

حدود السرعة المقررة	المجموع	صلم	مشاة	تدهور
١٠	١٦٣٤	١٦٠٨	١٣	١٣
٢٠	١٣٢٠	١٢٦٩	٣٣	١٨
٣٠	٤٣٦٣	٤١٥٧	١٥٤	٥٢
٤٠	٤٠٦٦٧	٣٨٦٠٨	١٦١٨	٤٤١
٥٠	٢٣٤٦٢	٢٢٢٠٠	٩٧٥	٢٨٧
٦٠	٢١٧٤١	٢٠٤٨٢	٧٥٨	٥٠١
٧٠	٤٨٤٥	٤٥٣٩	١٧٧	١٢٩
٨٠	٣٠٠٩	٢٧٠٤	٩٢	٢١٣
٩٠	٤٧٩	٤٠٢	١٢	٦٥
١٠٠	٤٠٨	٣١٣	٧	٨٨
١١٠	٤٩٤	٤٥٦	٠	٣٨
١٢٠	١٩	١٨	٠	١
المجموع	١٠٢٤٤١	٩٦٧٥٦	٣٨٣٩	١٨٤٦



وقع (٣٩.٧٠٪) من الحوادث المرورية ضمن حدود السرعة المقررة (٤٠) كم/س، وهذه الحدود للسرعة عادة ما تكون داخل الأحياء السكنية، وذلك لا يعني ان السائقين كانوا يسيرون بهذه السرعة الا انهم كانوا يسيرون بسرعات عالية تجاوزت (٤٠) كم/س.

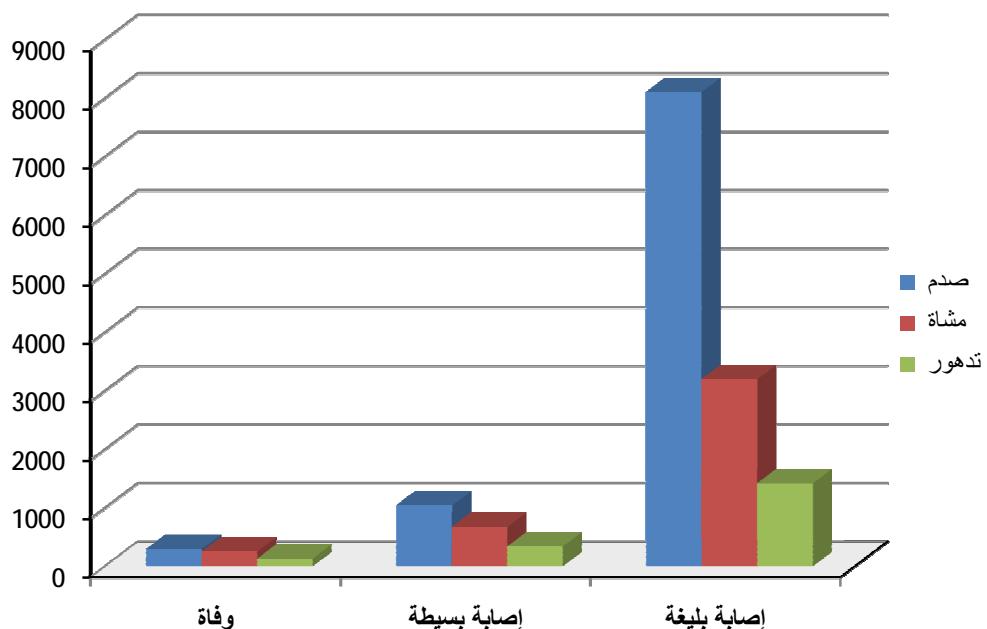
المبحث الثالث

المصابين في الحوادث المرورية

١. المصابين في الحوادث المرورية حسب نوع الحادث للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (١٣)

اصابة بليغة	اصابة بسيطة	وفاة	نوع الحادث
1044	8105	299	صطدم
677	3201	255	مشاة
342	1421	134	تدهور
2063	12727	688	المجموع



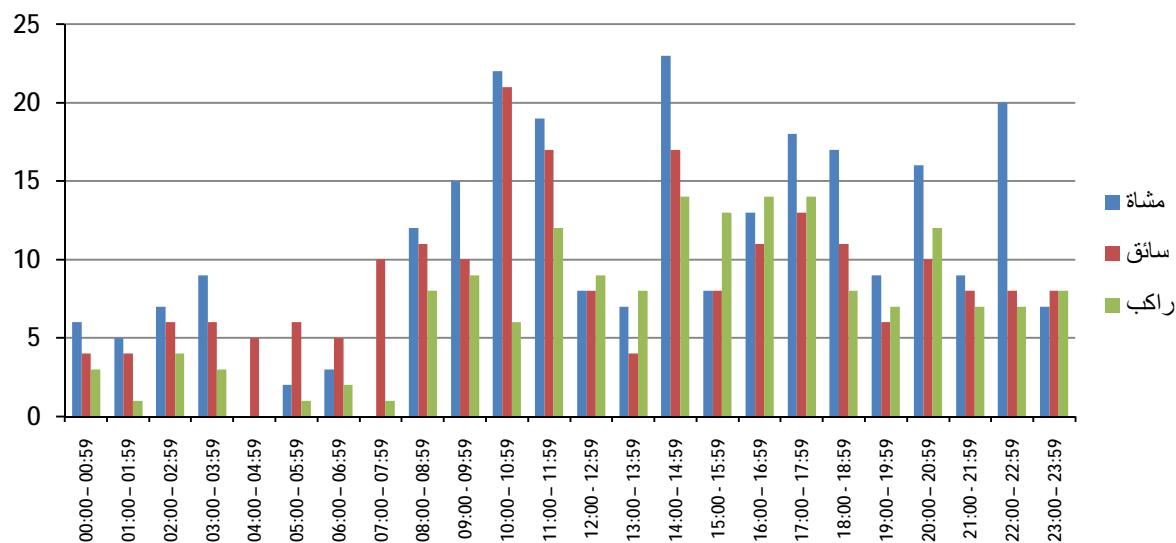
سببت حوادث الصدم (٤٣.٤٦%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية و (٦٣.٦٨%) من مجموع الإصابات البسيطة و (٥٠.٦١%) من مجموع الإصابات البليغة، وحوادث المشاة نتج عنها (٣٧.٠٦%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية و (٢٥.١٥%) من مجموع الإصابات البسيطة و (٣٢.٨٢%) من مجموع الإصابات البليغة، وحوادث التدهور نتج عنها (١٩.٤٨%) مجموع الوفيات في الحوادث المرورية و (١١.١٧%) من مجموع الإصابات البسيطة و (١٦.٥٨%) من مجموع الإصابات البليغة.

لدى ربط هذه النسب مع نسب الحوادث المرورية نجد بأن حوادث المشاة والتدهور تشكل نسبياً بسيطة حيث أن نسبة حوادث المشاة (٣.٧٥%) ونسبة حوادث التدهور (١.٨%) من مجموع الحوادث الكلية، الا انها ذات حدة عالية حيث تسبب نسبياً عالية من الإصابات بشكل عام.

٢. الوفيات في الحوادث المرورية حسب الوقت ومستعمل الطريق لعام ٢٠١٤

الجدول رقم (١٤)

الوقت	المجموع	مشاة	سائق	جانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحنة
00:00 – 00:59	16	6	4	3	3	0	0
01:00 – 01:59	10	5	4	1	0	0	0
02:00 – 02:59	18	7	6	4	1	0	1
03:00 – 03:59	18	9	6	3	0	0	0
04:00 – 04:59	5	0	5	0	0	0	0
05:00 – 05:59	9	2	6	1	0	0	0
06:00 – 06:59	10	3	5	2	0	0	0
07:00 – 07:59	12	0	10	1	1	0	0
08:00 – 08:59	37	12	11	8	6	0	6
09:00 - 09:59	37	15	10	9	3	3	0
10:00 – 10:59	53	22	21	6	3	1	1
11:00 – 11:59	56	19	17	12	7	3	1
12:00 - 12:59	27	8	9	9	1	0	1
13:00 – 13:59	19	7	4	8	0	0	0
14:00 – 14:59	57	23	17	14	3	0	3
15:00 - 15:59	31	8	8	13	2	0	0
16:00 – 16:59	39	13	11	14	1	0	0
17:00 – 17:59	48	18	13	14	2	0	0
18:00 - 18:59	40	17	11	8	4	0	4
19:00 – 19:59	22	9	6	12	3	0	0
20:00 – 20:59	38	16	10	12	0	0	0
21:00 - 21:59	25	9	8	7	1	0	0
22:00 – 22:59	37	20	8	7	2	0	0
23:00 – 23:59	24	7	8	8	1	0	0
المجموع	688	255	217	171	41	2	2

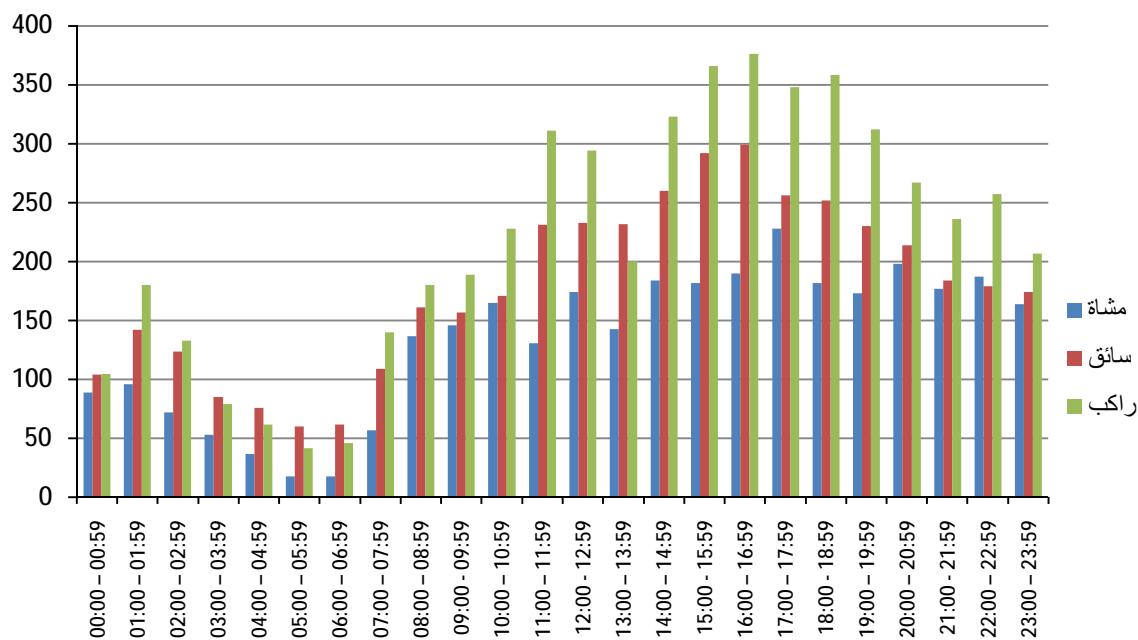


وقع خلال الفترة الزمنية (١٤:٥٩ - ١٤:٠٠) أكبر عدد من وفيات الحوادث المرورية وبنسبة (%)٨.٢٨ وللمشاة بنسبة (%)٦٩.٠٢ لنفس الفترة الزمنية من مجموع وفيات المشاة.

٣. الإصابات البسيطة في حوادث المرورية حسب الوقت ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

(١٥) الجدول رقم

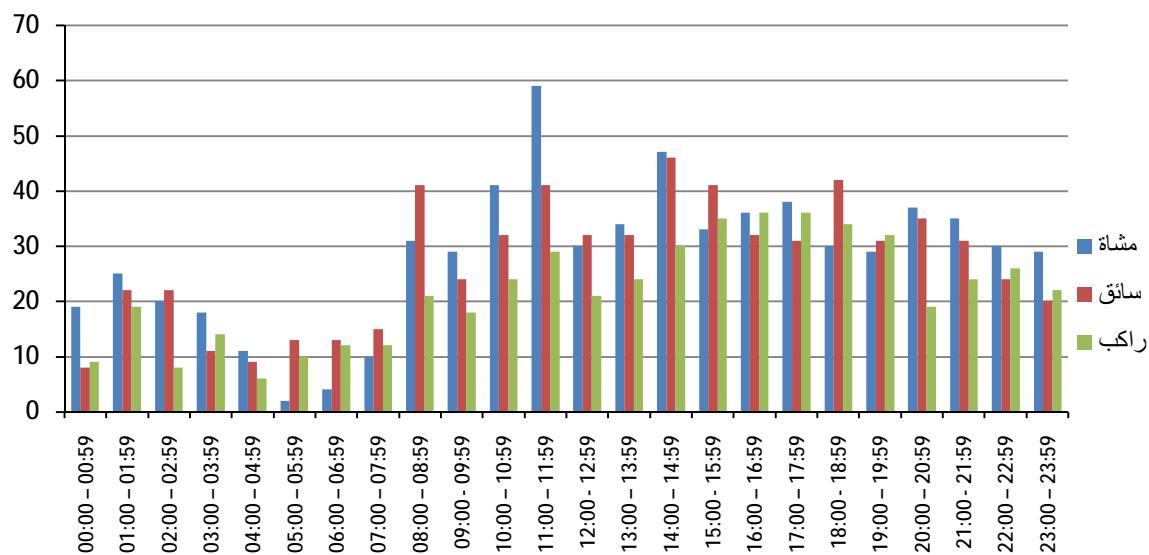
الوقت	المجموع	مشاة	سائق	جانب المسائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
00:00 – 00:59	298	89	104	66	37	0	2
01:00 – 01:59	418	96	142	123	54	2	1
02:00 – 02:59	329	72	124	101	26	6	0
03:00 – 03:59	217	53	85	56	18	4	1
04:00 – 04:59	175	37	76	42	20	0	0
05:00 – 05:59	120	18	60	29	13	0	0
06:00 – 06:59	126	18	62	41	5	0	0
07:00 – 07:59	306	57	109	89	43	0	8
08:00 – 08:59	478	137	161	121	42	12	5
09:00 - 09:59	492	146	157	147	40	2	0
10:00 – 10:59	564	165	171	165	57	0	6
11:00 – 11:59	673	131	231	215	75	7	14
12:00 - 12:59	701	174	233	213	74	1	6
13:00 – 13:59	575	143	232	155	42	0	3
14:00 – 14:59	767	184	260	246	71	4	2
15:00 - 15:59	840	182	292	265	81	10	10
16:00 – 16:59	865	190	299	261	102	12	1
17:00 – 17:59	832	228	256	228	109	8	3
18:00 - 18:59	792	182	252	237	109	8	4
19:00 – 19:59	715	173	230	220	85	7	0
20:00 – 20:59	679	198	214	195	68	1	3
21:00 - 21:59	597	177	184	166	66	2	2
22:00 – 22:59	623	187	179	176	79	1	1
23:00 – 23:59	545	164	174	144	57	4	2
المجموع	12727	3201	4287	3701	1373	91	74



وَقَعَ خَلَالِ الْفَتْرَةِ الزَّمِنِيَّةِ (١٦:٥٩-١٦:٠٠) أَكْبَرُ عَدْدٍ مِّنِ الْإِصَابَاتِ البَسيِطَةِ وَبِنَسْبَةِ (٦٠٪٠٦.٨٠) لِلْمَشَاةِ بِنَسْبَةِ (١٢٪٧.١٢) وَقَعَ خَلَالِ الْفَتْرَةِ الزَّمِنِيَّةِ (١٧:٥٩-١٧:٠٠) مِنْ مَجْمُوعِ الْإِصَابَاتِ البَسيِطَةِ لِلْمَشَاةِ.

٤. الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب الوقت ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤
 الجدول رقم (١٦)

الوقت	المجموع	مشاة	سائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
00:00 – 00:59	39	19	8	9	3	0
01:00 – 01:59	72	25	22	19	6	0
02:00 – 02:59	59	20	22	8	9	0
03:00 – 03:59	52	18	11	14	8	1
04:00 – 04:59	28	11	9	6	1	1
05:00 – 05:59	28	2	13	10	3	0
06:00 – 06:59	30	4	13	12	1	0
07:00 – 07:59	42	10	15	12	5	0
08:00 – 08:59	103	31	41	21	10	0
09:00 - 09:59	79	29	24	18	6	0
10:00 – 10:59	112	41	32	24	13	1
11:00 – 11:59	142	59	41	29	11	1
12:00 - 12:59	92	30	32	21	5	1
13:00 – 13:59	98	34	32	24	8	0
14:00 – 14:59	145	47	46	30	19	0
15:00 - 15:59	120	33	41	35	9	2
16:00 – 16:59	117	36	32	36	11	0
17:00 – 17:59	115	38	31	36	8	1
18:00 - 18:59	124	30	42	34	17	0
19:00 – 19:59	97	29	31	32	5	0
20:00 – 20:59	102	37	35	36	11	0
21:00 - 21:59	101	35	31	24	10	0
22:00 – 22:59	88	30	24	26	8	0
23:00 – 23:59	78	29	20	22	7	0
المجموع	2063	677	521	194	6	17

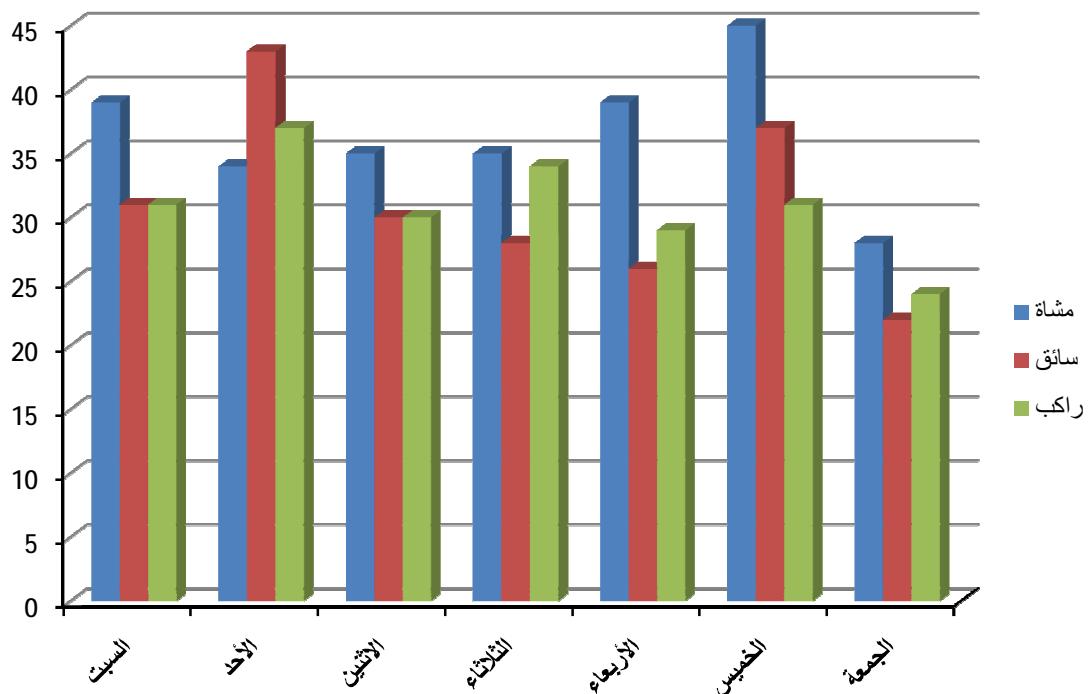


وقع خلال الفترة الزمنية (١٤:٥٩-١٤:٠٠) اكبر عدد من الإصابات البليغة للحوادث المرورية وبنسبة (%)٧٠.٣ وللمشاة بنسبة (%)٨٠.٧١ خلال الفترة الزمنية (١١:٥٩-١١:٠٠) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

٥. الوفيات في الحوادث المرورية حسب أيام الأسبوع ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (١٧)

رَاكِبٌ صِنْدوقِ الشُّحْنِ	رَاكِبٌ بِالْبَاصِ	المَقَاعِدُ الْخَلْفِيَّةُ	بِجَانِبِ السَّاقِ	سَاقِ	مَشَاةٌ	الْجَمِيعُ	الْيَوْمُ
٠	١	٣	٢٧	٣١	٣٩	١٠١	الْسِّبْتُ
٠	٠	١٣	٢٤	٤٣	٣٤	١١٤	الْأَحَدُ
٢	١	٧	٢٠	٣٠	٣٥	٩٥	الْإِثْنَيْنِ
٠	٠	٦	٢٨	٢٨	٣٥	٩٧	الْثَالِثَاءُ
٠	٠	٥	٢٤	٢٦	٣٩	٩٤	الْأَرْبَعَاءُ
٠	٠	٤	٢٧	٣٧	٤٥	١١٣	الْخَمِيسُ
٠	٠	٣	٢١	٢٢	٢٨	٧٤	الْجُمُعَةُ
٢	٢	٤١	١٧١	٢١٧	٢٥٥	٦٨٨	الْجَمِيعُ

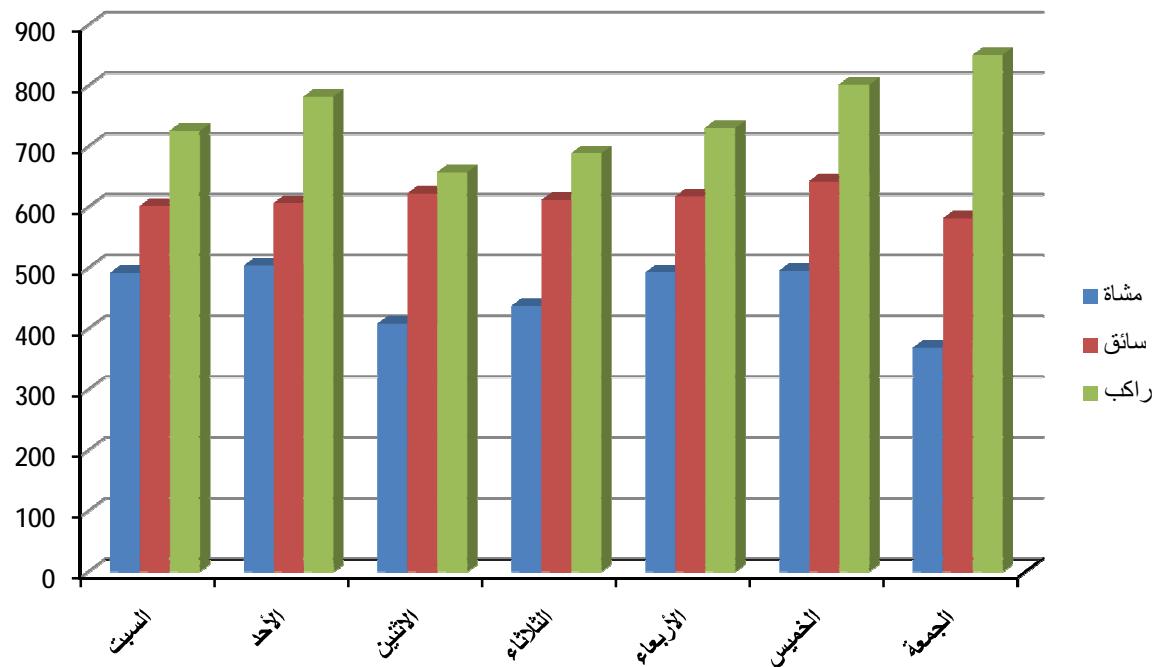


وقع يوم الأحد أكبر عدد من وفيات الحوادث المرورية وبنسبة (%)١٦.٥٧ وللمشاة بنسبة (%)١٧.٦٥ ليوم الخميس من مجموع وفيات المشاة.

٦. الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب أيام الأسبوع ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤ م

الجدول رقم (١٨)

اليوم	المجموع	مشاة	سائق	جانب الماسن	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
السبت	1820	492	602	488	210	16	12
الأحد	1893	504	607	526	226	19	11
الاثنين	1690	409	623	472	166	8	12
الثلاثاء	1739	438	612	519	142	14	14
الأربعاء	1842	493	618	540	177	10	4
الخميس	1941	496	643	577	207	14	4
الجمعة	1802	369	582	579	245	10	17
المجموع	12727	3201	4287	3701	1373	91	74

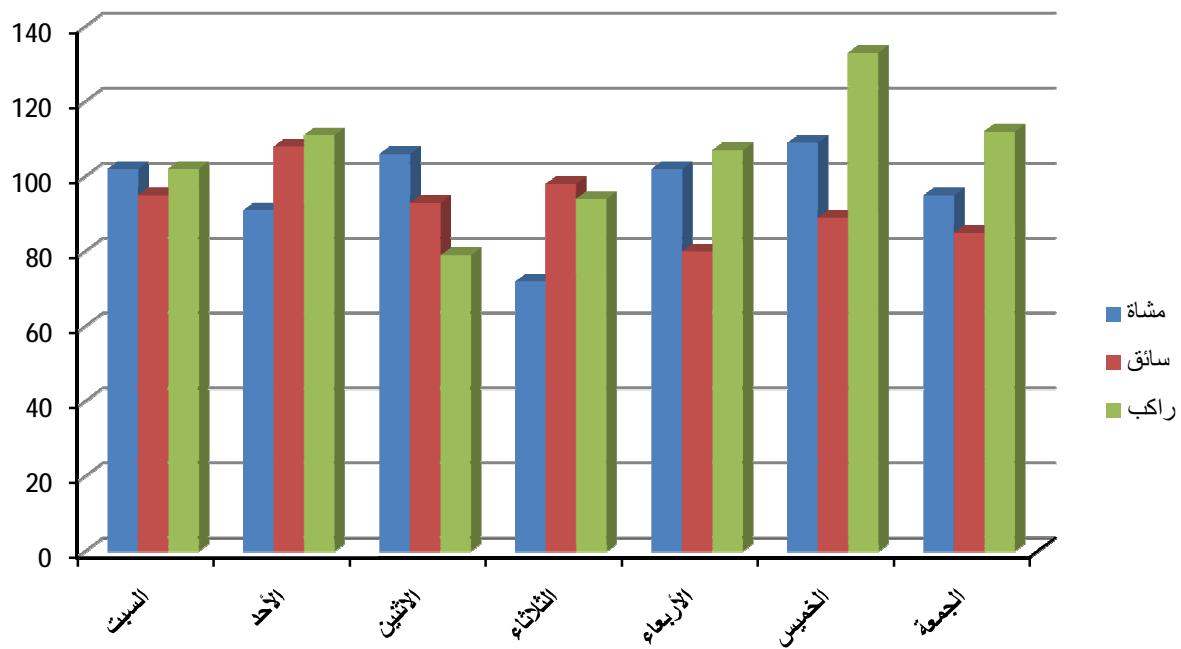


وقع يوم الخميس أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية وبنسبة (%) ١٥.٢٥ ولل مشاة بنسبة (%) ١٥.٧٥ ليوم الأحد من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

٧. الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب أيام الأسبوع ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤ م

الجدول رقم (١٩)

رَاكِب صندوق الشحنة	رَاكِب الباص	المقاعد الخلفية	جانب السائق	ساق	مُشَاة	المجموع	اليوم
١	١	٣١	٦٩	٩٥	١٠٢	٢٩٩	السبت
٣	١	٤٣	٦٤	١٠٨	٩١	٣١٠	الأحد
١	١	١٤	٦٣	٩٣	١٠٦	٢٧٨	الاثنين
٣	٢	٢١	٦٨	٩٨	٧٢	٢٦٤	الثلاثاء
٥	٠	٢٣	٧٩	٨٠	١٠٢	٢٨٩	الأربعاء
٢	٠	٣٤	٩٧	٨٩	١٠٩	٣٣١	الخميس
٢	١	٢٨	٨١	٨٥	٩٥	٢٩٢	الجمعة
١٧	٦	١٩٤	٥٢١	٦٤٨	٦٧٧	٢٠٦٣	المجموع

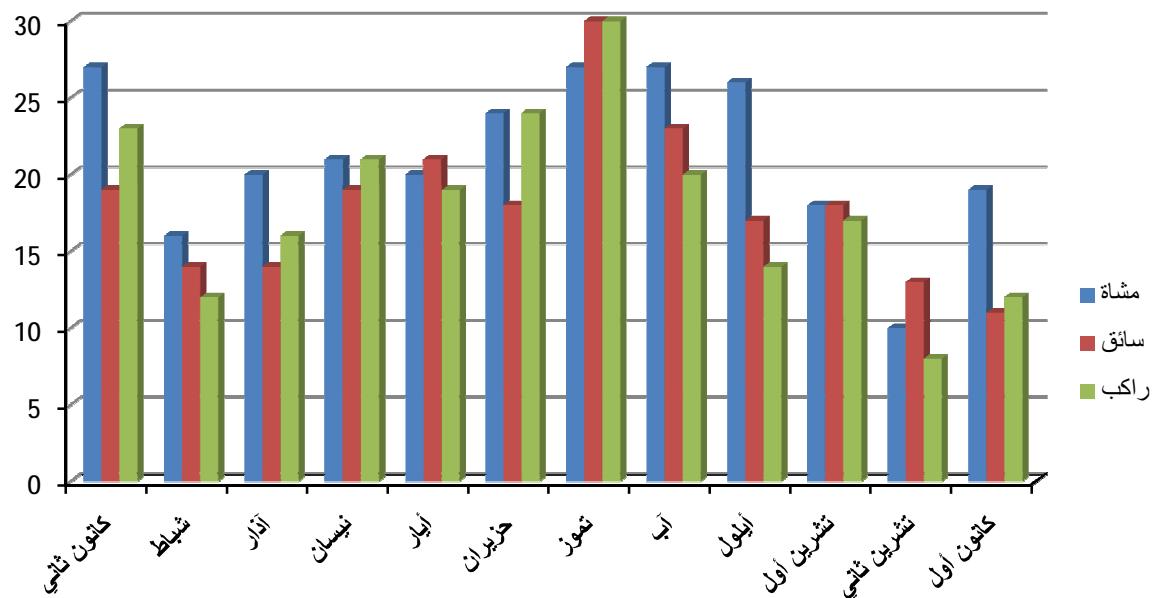


وَقَعْ يَوْمُ الْخَمِيس أَكْبَرُ عَدْدٍ مِّنِ الإِصَابَاتِ الْبَلِيْغَةِ النَّاتِجَةُ مِنِ الْحَوَادِثِ الْمَرْوُرِيَّةِ وَبِنَسَبَةِ (١٦.٠٤٪) وَالْمُشَاةُ بِنَسَبَةِ (١٦.١٠٪) مِنْ مَجْمُوعِ الإِصَابَاتِ الْبَلِيْغَةِ لِلْمُشَاةِ .

٨. الوفيات في الحوادث المرورية حسب الشهر ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٢٠)

ر Kapoor صندوق الشحن	ركاب باص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	الشهر
٠	١	٧	١٥	١٩	٢٧	٦٩	كانون ثاني
٠	٠	١	١١	١٤	١٦	٤٢	شباط
٠	٠	٣	١٣	١٤	٢٠	٥٠	آذار
٠	٠	٢	١٩	١٩	٢١	٦١	نيسان
٠	٠	١	١٨	٢١	٢٠	٦٠	أيار
٠	٠	٧	١٧	١٨	٢٤	٦٦	حزيران
٠	٠	٩	٢١	٣٠	٢٧	٨٧	تموز
٠	٠	١	١٩	٢٣	٢٧	٧٠	آب
١	٠	٢	١١	١٧	٢٦	٥٧	أيلول
٠	١	٥	١١	١٨	١٨	٥٣	تشرين أول
١	٠	١	٦	١٣	١٠	٣١	تشرين ثاني
٠	٠	٢	١٠	١١	١٩	٤٢	كانون أول
٢	٢	٤١	١٧١	٢١٧	٢٥٥	٦٨٨	المجموع

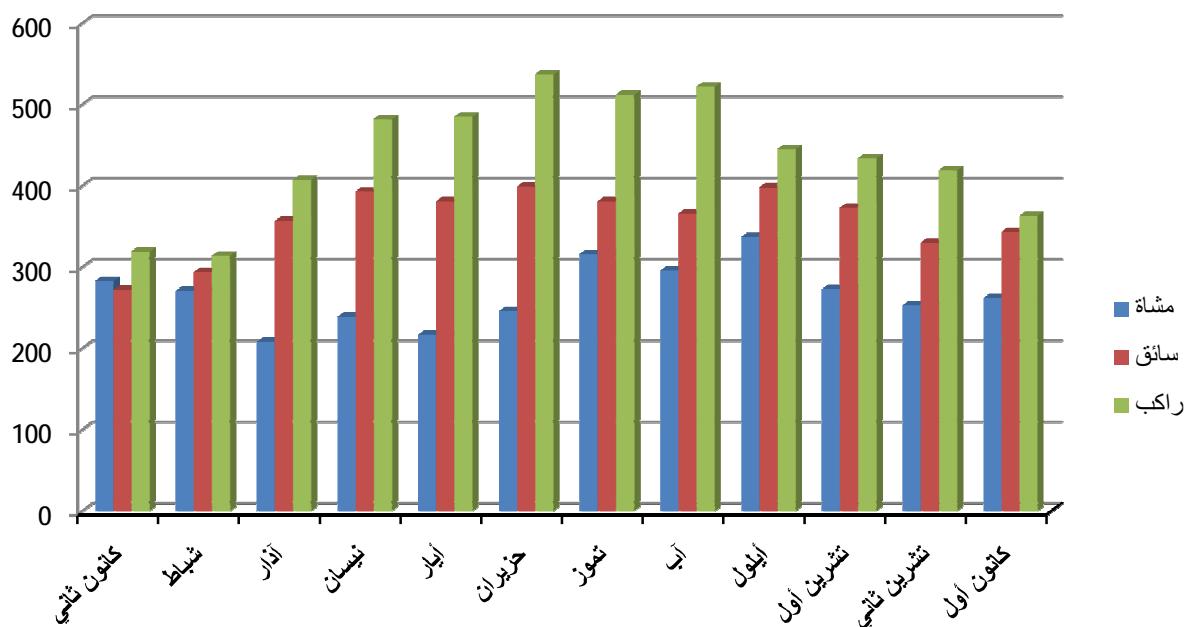


وقع في شهر تموز أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية وبنسبة (١٢.٦٥٪) من مجموع الوفيات الكلية بينما في شهري تموز وأب وقع أكبر عدد من الوفيات المشاة وبنسبة (١٠.٥٩٪) لكل منهما من مجموع وفيات المشاة.

٩. الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب الشهر ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٢١)

الشهر	المجموع	مشاة	سائق	جانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
كانون ثاني	874	283	272	208	85	3	23
شباط	879	271	294	223	81	8	2
آذار	972	208	357	299	96	8	4
نيسان	1114	239	393	372	96	7	7
أيار	1083	217	381	352	121	6	6
حزيران	1182	246	399	375	151	5	6
تموز	1209	316	381	363	138	7	4
آب	1184	296	366	361	139	21	1
أيلول	1180	337	398	323	111	5	6
تشرين أول	1080	273	373	297	131	3	3
تشرين ثاني	1002	253	330	267	139	4	9
كانون أول	968	262	343	261	85	14	3
المجموع	12727	3201	4287	3701	1373	91	74

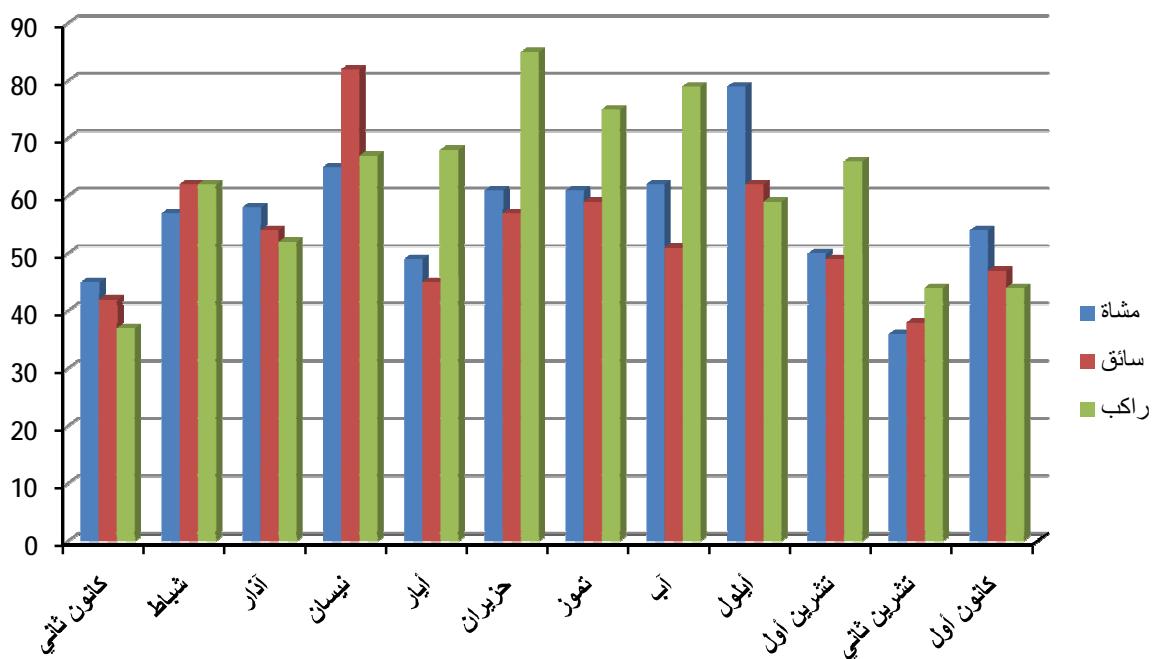


وقع في شهر تموز أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية وبنسبة (%) ٩٥٠ من مجموع الإصابات البسيطة الكلية وللمشاة في شهر أيلول بنسبة (%) ١٠٥٣ من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

١٠. الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب الشهر ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٢٢)

الشهر	المجموع	مشاة	سائق	جانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
كانون ثاني	١٢٤	٤٥	٤٢	٢٣	١١	١	٢
شباط	١٨١	٥٧	٦٢	٤٣	١٧	٠	٢
آذار	١٦٤	٥٨	٥٤	٣١	٢٠	٠	١
نيسان	٢١٤	٦٥	٨٢	٥٦	٩	٠	٢
أيار	١٦٢	٤٩	٤٥	٤٩	١٨	٠	١
حزيران	٢٠٣	٦١	٥٧	٥٨	٢٤	٢	١
غوز	١٩٥	٦١	٥٩	٦١	١٣	٠	١
آب	١٩٢	٦٢	٥١	٥٨	١٩	٠	٢
أيلول	٢٠٠	٧٩	٦٢	٤٠	١٨	١	٠
تشرين أول	١٦٥	٥٠	٤٩	٤٢	٢١	٢	١
تشرين ثاني	١١٨	٣٦	٣٨	٣٣	٩	٠	٢
كانون أول	١٤٥	٥٤	٤٧	٢٧	١٥	٠	٢
المجموع	٢٠٦٣	٦٧٧	٦٤٨	٥٢١	١٩٤	٦	١٧

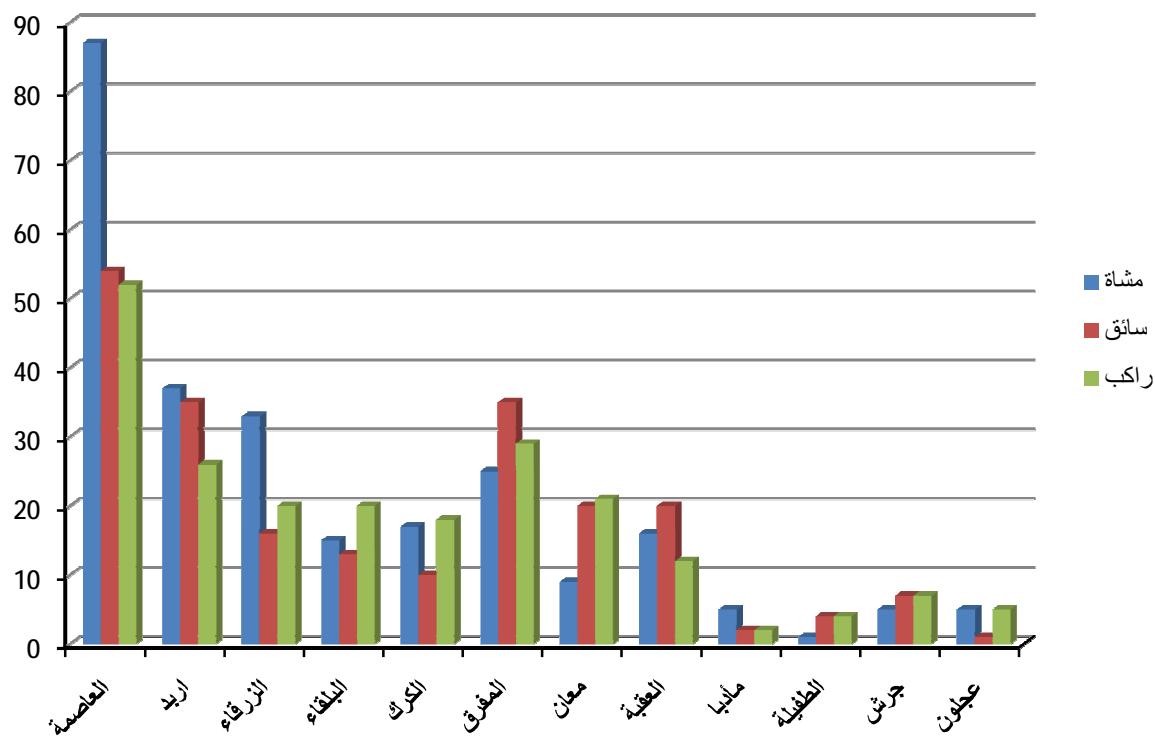


وقع في شهر نيسان أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية وبنسبة (٣٧٪) من مجموع الإصابات البليغة الكلية وللمشاة في شهر أيلول بنسبة (٦٧٪) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

١١. الوفيات في الحوادث المرورية حسب المحافظة ومستعمل الطريق لعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٢٣)

محافظة	المجموع	مشاة	سائق	راكب	المقاعد الخلفية	ر kab الباص	ر kab صندوق الشحن
العاصمة	١٩٣	٨٧	٥٤	٣٣	١٨	١	٠
اريد	٩٨	٣٧	٣٥	٢٣	٣	٠	٠
الزرقاء	٦٩	٣٣	١٦	١٨	٢	٠	٠
البلقاء	٤٨	١٥	١٣	١٨	١	١	٠
الكرك	٤٥	١٧	١٠	١٦	٢	٠	٠
المفرق	٨٩	٢٥	٣٥	٢٣	٦	٠	٠
معان	٥٠	٩	٢٠	١٧	٣	٠	١
العقبة	٤٨	١٦	٢٠	٩	٣	٠	٠
مأدبا	٩	٥	٢	٢	٠	٠	٠
الطفيلية	٩	١	٤	٢	١	٠	١
جرش	١٩	٥	٧	٦	١	٠	٠
عجلون	١١	٥	١	٤	١	٠	٠
المجموع	٦٨٨	٢٥٥	٢١٧	١٧١	٤١	٢	٢

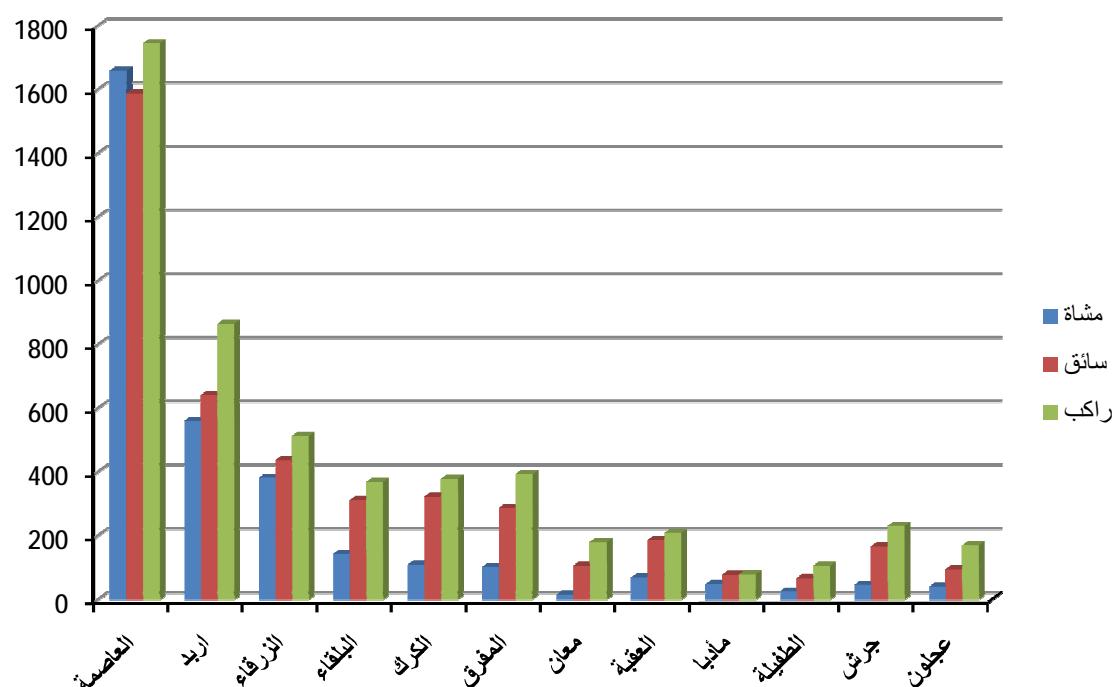


أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت في محافظة العاصمة وبنسبة (%)٢٨.٥٥ من مجموع الوفيات الكلي وللمشاة بنسبة (%)٣٤.١٢ من مجموع وفيات المشاة

١٢. الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب المحافظة ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٢٤)

المحافظة	المجموع	مشاة	سائق	يجانب السائق	المقاعد الخلفية	راكب الباص	راكب صندوق الشحن
العاصمة	4991	1659	1587	1142	565	32	6
اربد	2066	560	641	632	206	12	15
الرقة	1332	382	437	384	113	4	12
البلقاء	824	143	312	306	56	4	3
الكرك	812	110	323	289	81	7	2
الفرق	782	102	287	292	89	5	7
معان	302	16	106	117	43	5	15
العقبة	465	69	187	138	58	10	3
مأدبا	206	49	78	51	21	6	1
الطفيلية	198	25	67	67	34	4	1
جرش	444	46	167	155	73	2	1
عجلون	305	40	95	128	34	0	8
المجموع	12727	3201	4287	3701	1373	91	74

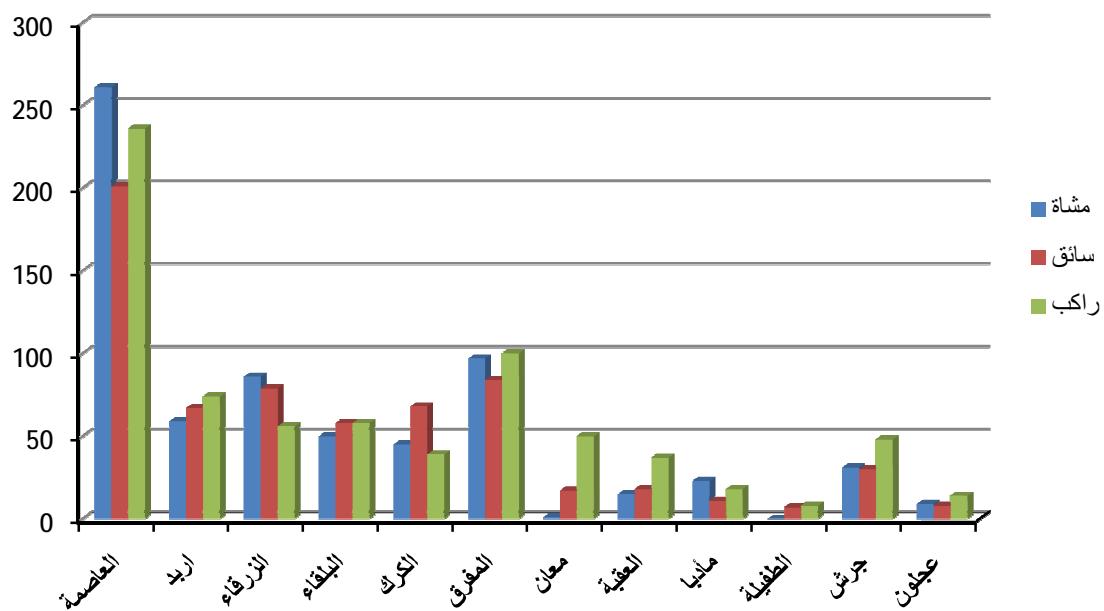


أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة عن حوادث المرورية كان في محافظة العاصمة وبنسبة (%)٣٩.٢٢ من مجموع الإصابات البسيطة الكلية وللمشاة بنسبة (%)٥١.٨٣ من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

١٣. الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب المحافظة ومستعمل الطريق لعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٢٥)

المحافظة	المجموع	مشاة	سائق	راكب	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
العاصمة	698	261	201	165	65	1	5
اربد	200	59	67	66	8	0	0
الزرقاء	221	86	79	36	17	0	3
البلقاء	166	50	58	41	15	1	1
الكرك	152	45	68	24	14	0	1
المنوف	281	97	84	68	28	1	3
معان	68	1	17	36	12	2	0
العقبة	70	15	18	23	13	1	0
مأدبا	52	23	11	13	3	0	2
الطفيلية	15	0	7	5	3	0	0
جرش	109	31	30	33	13	0	2
عجلون	31	9	8	11	3	0	0
المجموع	2063	677	648	521	194	6	17

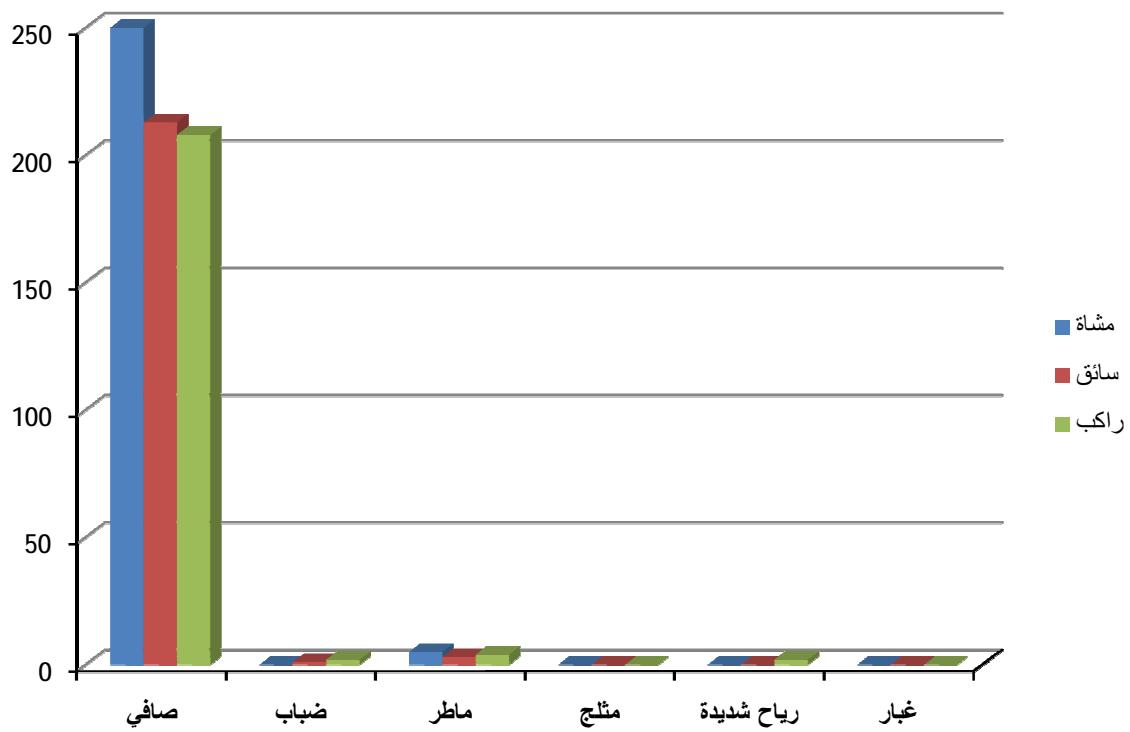


أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية كان في محافظة العاصمة وبنسبة (%)٣٣.٨٣ من مجموع الإصابات البليغة الكلية وللمشاة بنسبة (%)٣٨.٥٥ من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

٤. الوفيات في الحوادث المرورية حسب حالة الطقس ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٢٦)

رَاكِب صندوق الشحْن	رَاكِب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	حالة الطقس
٢	٢	٣٨	١٦٦	٢١٣	٢٥٠	٦٧١	صافي
٠	٠	٠	٢	١	٠	٣	ضباب
٠	٠	٣	١	٣	٥	١٢	ماطر
٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	مُثلج
٠	٠	٠	٢	٠	٠	٢	رياح شديدة
٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	غبار
٢	٢	٤١	١٧١	٢١٧	٢٥٥	٦٨٨	المجموع

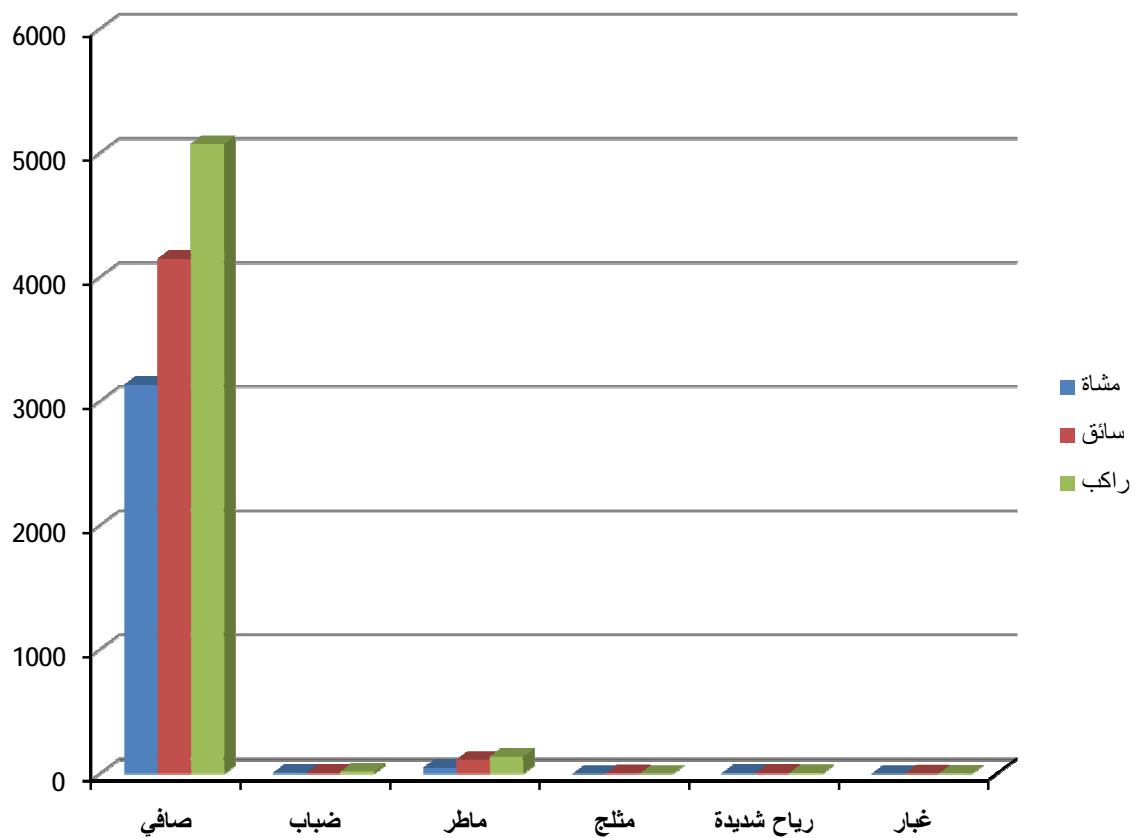


أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت في حالة طقس صافي وبنسبة (%)٩٧.٥٣ من مجموع الوفيات الكلي وللمشاة بنسبة (%)٩٧.٠٤ من مجموع وفيات المشاة.

١٥. الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب حالة الطقس ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٢٧)

حالة الطقس	المجموع	مشاة	سائق	جانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
صافي	12357	3134	4149	3583	1334	89	68
ضباب	38	11	9	16	2	0	0
ماطر	302	49	114	95	36	2	6
مثلج	5	0	4	0	1	0	0
رياح شديدة	20	7	8	5	0	0	0
غبار	5	0	3	2	0	0	0
المجموع	12727	3201	4287	3701	1373	91	74

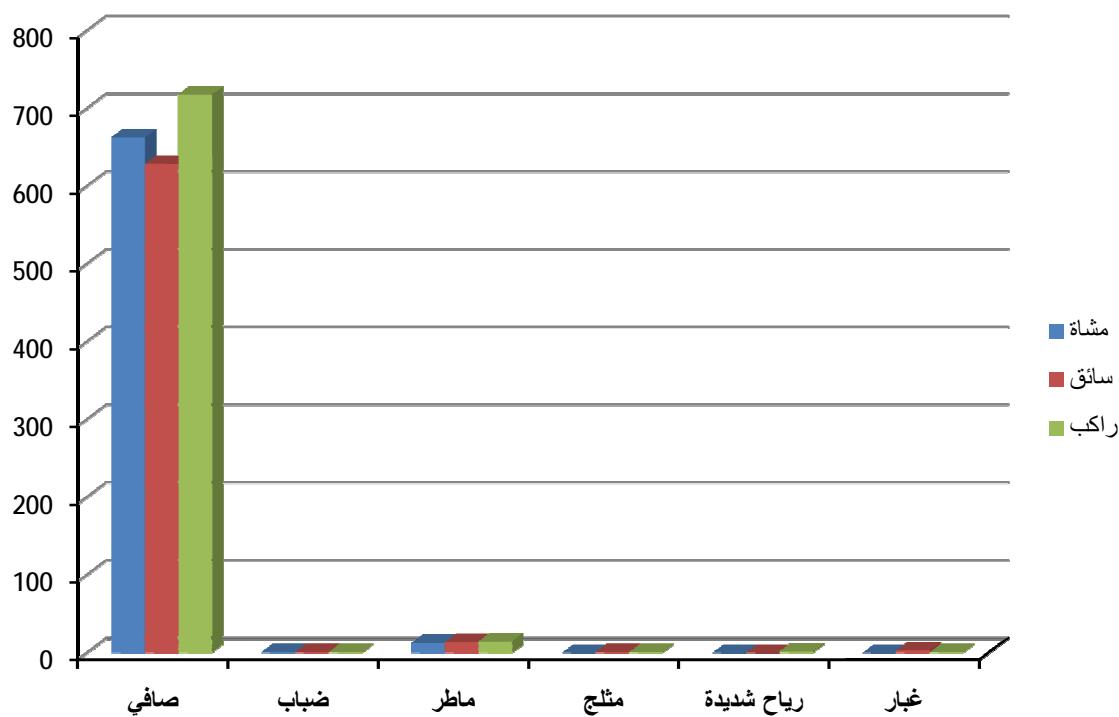


أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في حالة طقس صافي وبنسبة (%) ٩٧.٠٩ من مجموع الإصابات البسيطة الكلية وللمشاة بنسبة (%) ٩٧.٩١ من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

١٦. الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب حالة الطقس ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٢٨)

حالة الطقس	المجموع	مشاة	سائق	جانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
صافي	2010	663	629	504	191	6	17
ضباب	3	1	1	1	0	0	0
ماطر	42	13	14	12	3	0	0
ثلج	2	0	1	1	0	0	0
رياح شديدة	2	0	0	2	0	0	0
غبار	4	0	3	1	0	0	0
المجموع	2063	677	648	521	194	6	17

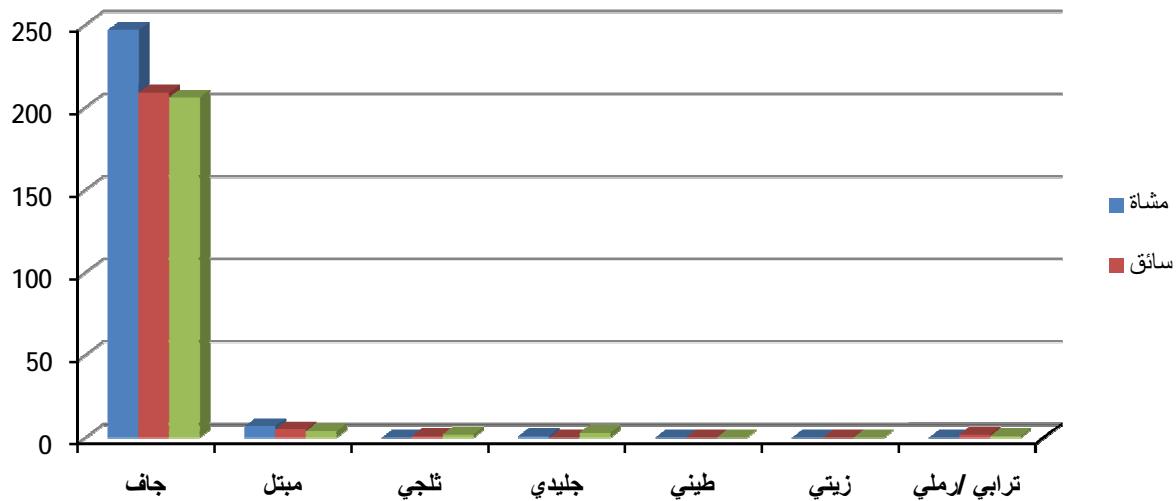


أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من حوادث المرورية كانت في حالة طقس صافي وبنسبة (%)٩٧.٤٢ من مجموع الإصابات البليغة الكلي وللمشاة بنسبة (%)٩٧.٩٣ من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

١٧. الوفيات في حوادث المرورية حسب حالة سطح الطريق ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٢٩)

ر CAB صندوق الشحن	ر CAB الباص	المقاعد الخلفية	جانب الساق	ساق	مشاة	المجموع	حالة سطح الطريق
2	2	38	164	209	247	662	جاف
0	0	2	2	5	7	16	مبطل
0	0	1	1	1	0	3	ثلجي
0	0	0	3	0	1	4	جليدي
0	0	0	0	0	0	0	طيني
0	0	0	0	0	0	0	زيتي
0	0	0	1	2	0	3	ترابي / رملي
2	2	41	171	217	255	688	المجموع

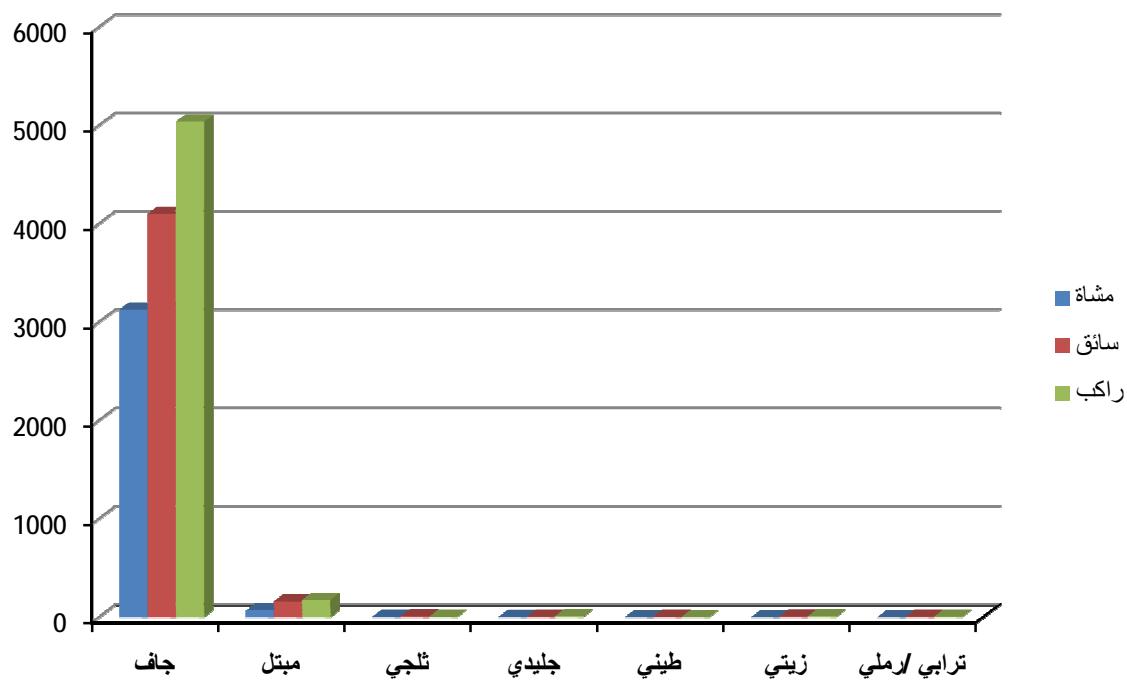


أكبر عدد من الوفيات الناتجة من حوادث المرورية كانت في حالة سطح الطريق جاف وبنسبة (٩٦.٢٪) من مجموع الوفيات الكلي وللمشاة بنسبة (٩٦.٨٪) من مجموع وفيات المشاة.

١٨ . الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب حالة سطح الطريق ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٣٠)

حالة سطح الطريق	المجموع	مشاة	سائق	مبابن السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
جاف	12267	3128	4102	3563	1325	82	67
مبتل	405	68	161	119	41	9	7
ثلجي	14	3	8	2	1	0	0
جليدي	15	2	4	9	0	0	0
طيني	4	0	3	1	0	0	0
زيتي	14	0	5	3	6	0	0
ترابي / رملي	8	0	4	4	0	0	0
المجموع	12727	3201	4287	3701	1373	91	74

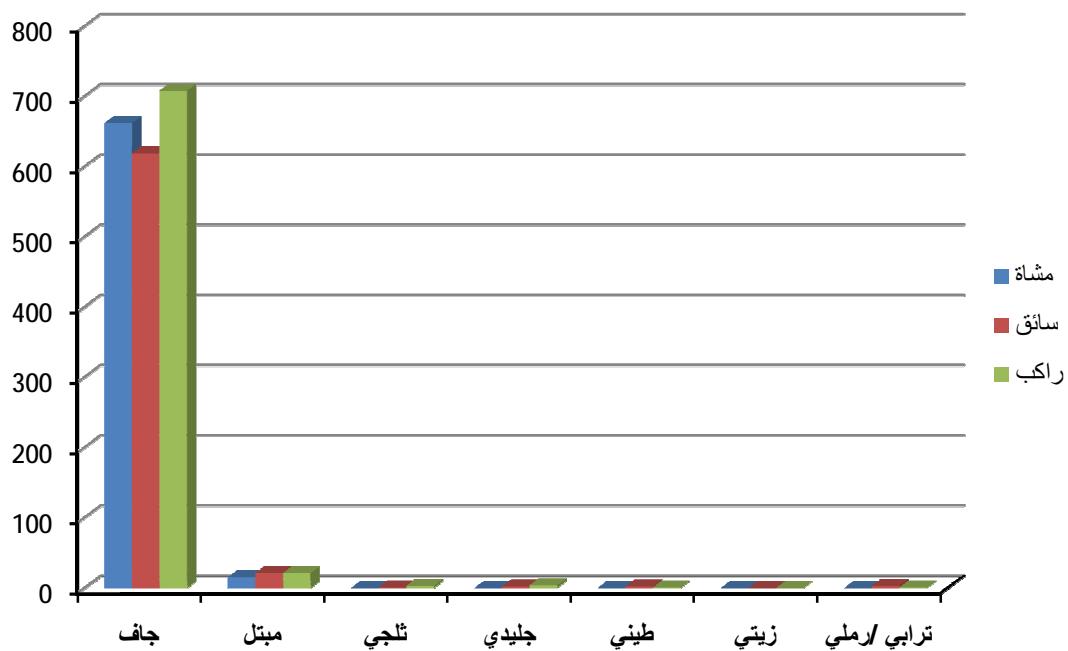


أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في حالة سطح الطريق جاف وبنسبة (%) ٩٦.٣٩ من مجموع الإصابات البسيطة الكلية وللمشاة بنسبة (%) ٩٧.٧٢ من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

١٩- الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب حالة سطح الطريق ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٣١)

ر CAB صندوق الشحنة	ر CAB الباص	المقاعد الخلفية	مجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	حالة سطح الطريق
17	6	189	496	619	662	1989	جاف
0	0	5	16	21	15	57	مبتل
0	0	0	3	1	0	4	ثلجي
0	0	0	4	2	0	6	جليدي
0	0	0	1	2	0	3	طيني
0	0	0	0	0	0	0	زيتي
0	0	0	1	3	0	4	ترابي /رملي
17	6	194	521	648	677	2063	المجموع

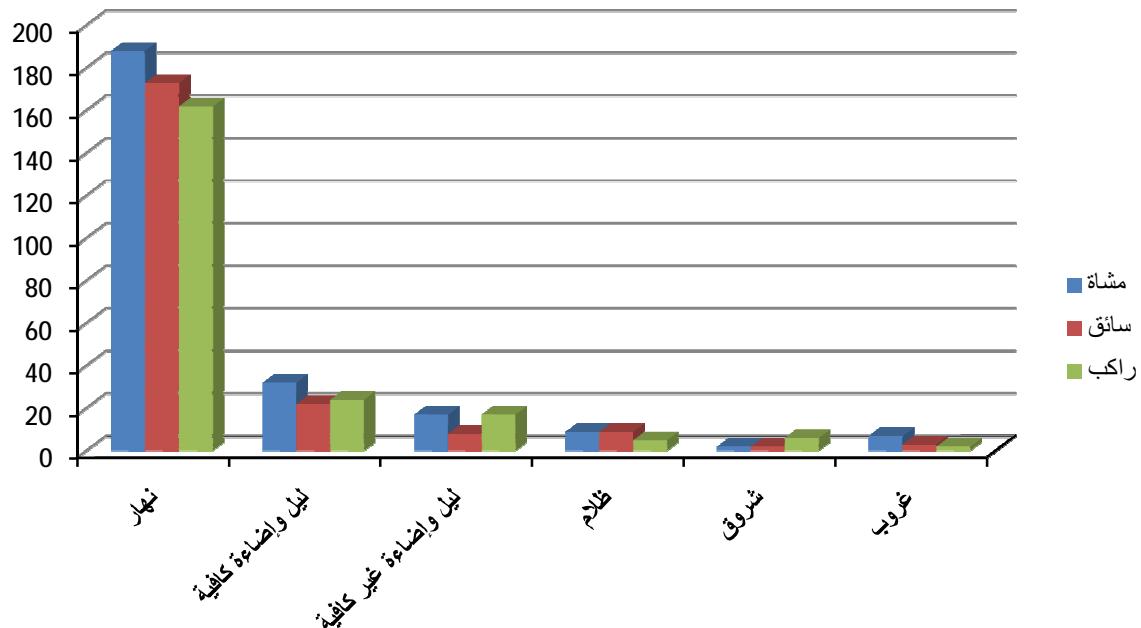


أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في حالة سطح الطريق جاف وبنسبة (٩٦.٤١٪) من مجموع الإصابات البليغة الكلي وللمشاة بنسبة (٩٧.٧٨٪) من مجموع الإصابات البليغة لل المشاة.

٢٠. الوفيات في الحوادث المرورية حسب درجة الإضاءة ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٣٢)

ر kab صندوق الشحن	ر kab الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	درجة الإضاءة
2	2	32	126	173	188	523	نهار
0	0	5	19	22	32	78	ليل وإضاءة كافية
0	0	3	14	8	17	42	ليل وإضاءة غير كافية
0	0	0	5	9	9	23	ظلام
0	0	1	5	2	2	10	شروق
0	0	0	2	3	7	12	غروب
2	2	41	171	217	255	688	المجموع

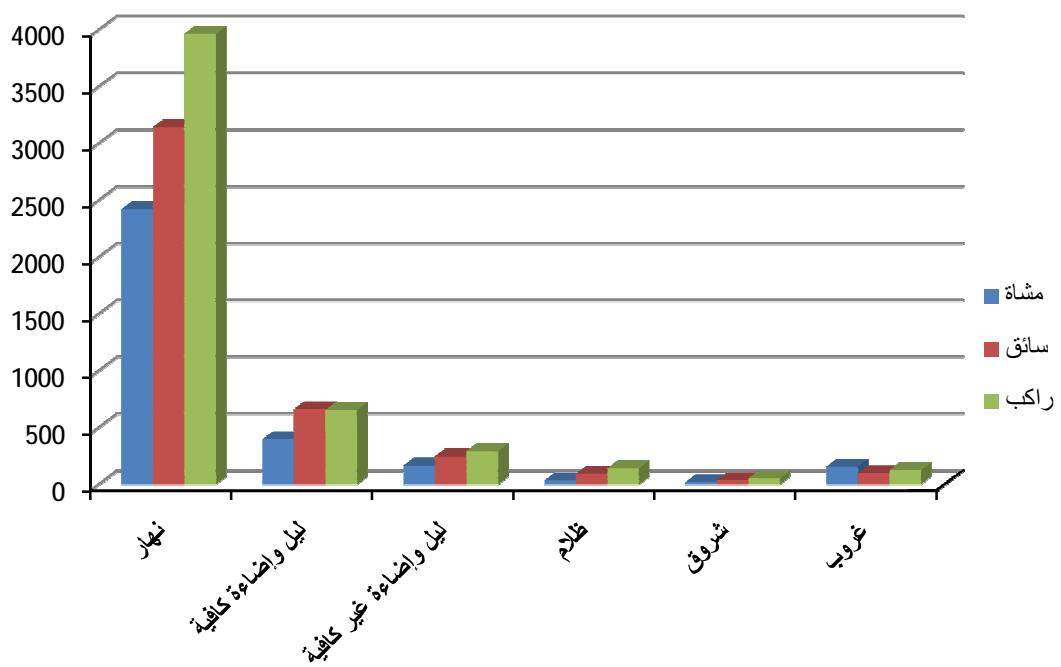


أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت في درجة إضاءة نهار وبنسبة (%) ٧٦.٠٢ من مجموع الوفيات الكلي وللمشاة بنسبة (%) ٧٣.٧٣ من مجموع وفيات المشاة.

٢١. الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب درجة الإضاءة ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٣٣)

درجة الإضاءة	المجموع	مشاة	سائق	ملاكي	راكب السائق	راكب المسافر	راكب صندوق الشحن
نهار	9536	2424	3146	2827	990	77	72
ليل وإضاءة كافية	1716	397	662	457	198	1	1
ليل وإضاءة غير كافية	708	167	247	224	65	5	0
ظلام	273	36	95	74	65	3	0
شروع	111	20	38	34	16	3	0
غروب	383	157	99	85	39	2	1
المجموع	12727	3201	4287	3701	1373	91	74

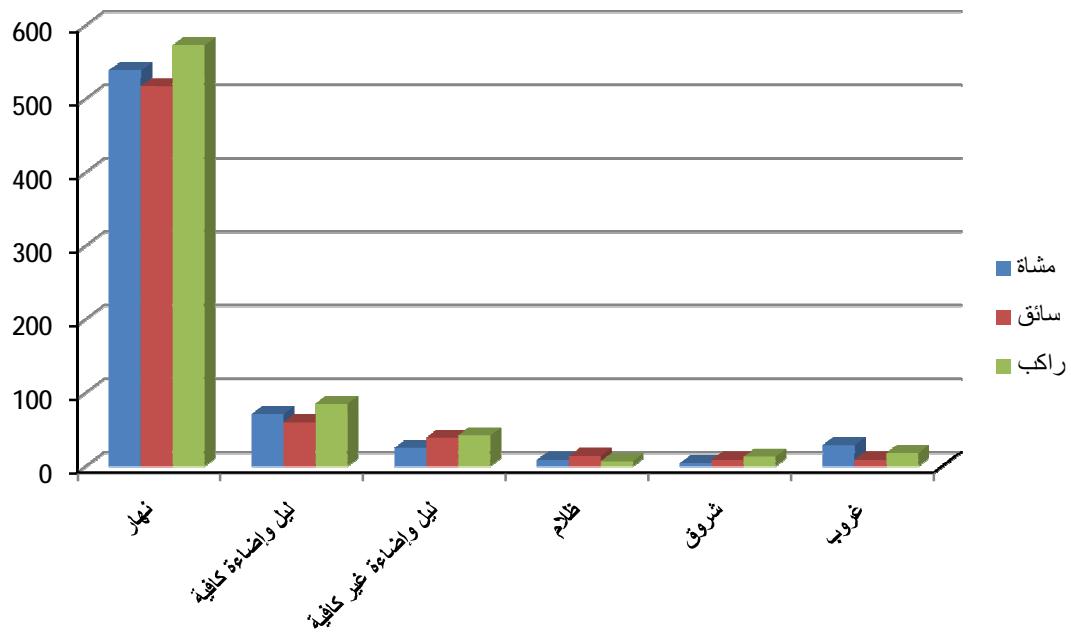


أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في درجة إضاءة نهار وبنسبة (%) ٧٤.٩٣ من مجموع الإصابات البسيطة الكلية وللمشاة بنسبة (%) ٧٥.٧٣ من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

٢٢. الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب درجة الإضاءة ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٣٤)

رُكاب صندوق الشحن	رُكاب الباص	المقاعد الخلفية	جانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	درجة الإضاءة
١٦	٦	١٤٧	٤٠٤	٥١٧	٥٣٩	١٦٢٩	نهار
٠	٠	٢٣	٦٢	٦٠	٧١	٢١٦	ليل وإضاءة كافية
١	٠	١٣	٢٨	٣٩	٢٥	١٠٦	ليل وإضاءة غير كافية
٠	٠	٤	٣	١٤	٩	٣٠	ظلام
٠	٠	٠	١٣	٩	٤	٢٦	شروق
٠	٠	٧	١١	٩	٢٩	٥٦	غروب
١٧	٦	١٩٤	٥٢١	٦٤٨	٦٧٧	٢٠٦٣	المجموع

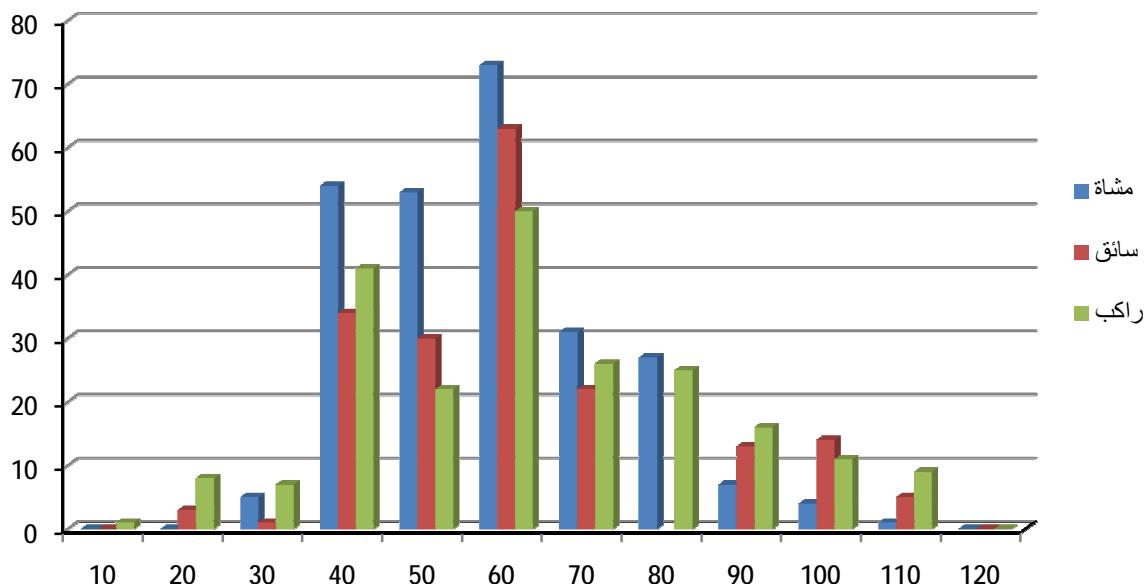


أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في درجة إضاءة نهار وبنسبة (%)٧٨.٩٦ من مجموع الإصابات البليغة الكلي وأيضاً للمشاة بنسبة (%)٧٩.٦٢ من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

٢٣ . الوفيات في الحوادث المرورية حسب حدود السرعة المقررة ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٣٥)

ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	جانب الساق	ساق	مشاة	المجموع	حدود السرعة المقررة
0	0	0	1	0	0	1	10
0	0	1	7	3	0	11	20
0	0	0	7	1	5	13	30
1	0	5	35	34	54	129	40
0	0	1	21	30	53	105	50
1	1	17	31	63	73	186	60
0	0	3	23	22	31	79	70
0	0	5	20	32	27	84	80
0	1	4	11	13	7	36	90
0	0	3	8	14	4	29	100
0	0	2	7	5	1	15	110
0	0	0	0	0	0	0	120
2	2	41	171	217	255	688	المجموع

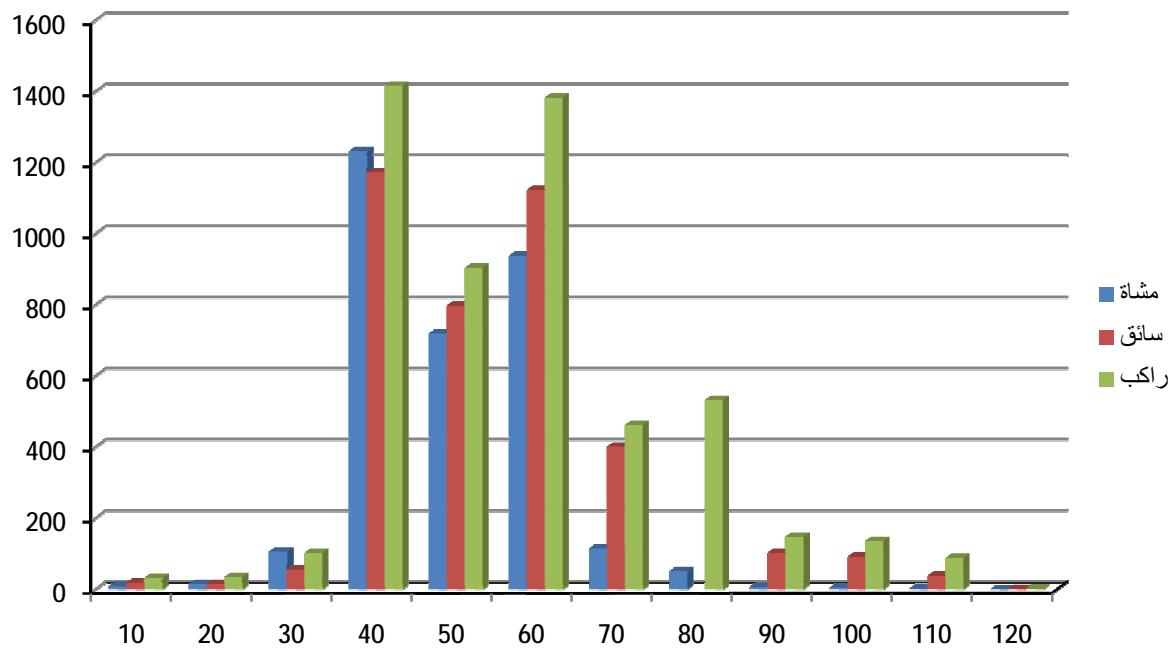


أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت في طرق حدود السرعة عليها (٦٠)كم/س وبنسبة (٢٧.٠٣)% من مجموع الوفيات الكلي، وكان أكبر عدد من الوفيات المشاة ضمن نفس حدود السرعة وبنسبة (٢٨.٦٣)% من مجموع وفيات المشاة.

٤٢. الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب حدود السرعة المقررة ومستعمل الطريق للعام ١٤٢٠ م

الجدول رقم (٣٦)

ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	جانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	حدود السرعة المقررة
1	3	3	25	19	9	60	10
1	0	2	32	15	15	65	20
0	1	16	85	55	106	263	30
40	28	335	1013	1172	1232	3820	40
4	16	197	687	798	720	2422	50
12	20	464	887	1123	938	3444	60
8	4	119	331	401	115	978	70
6	8	136	382	471	51	1054	80
1	2	43	101	102	7	256	90
1	6	31	98	92	5	233	100
0	3	26	59	38	3	129	110
0	0	1	1	1	0	3	120
74	91	1373	3701	4287	3201	12727	المجموع

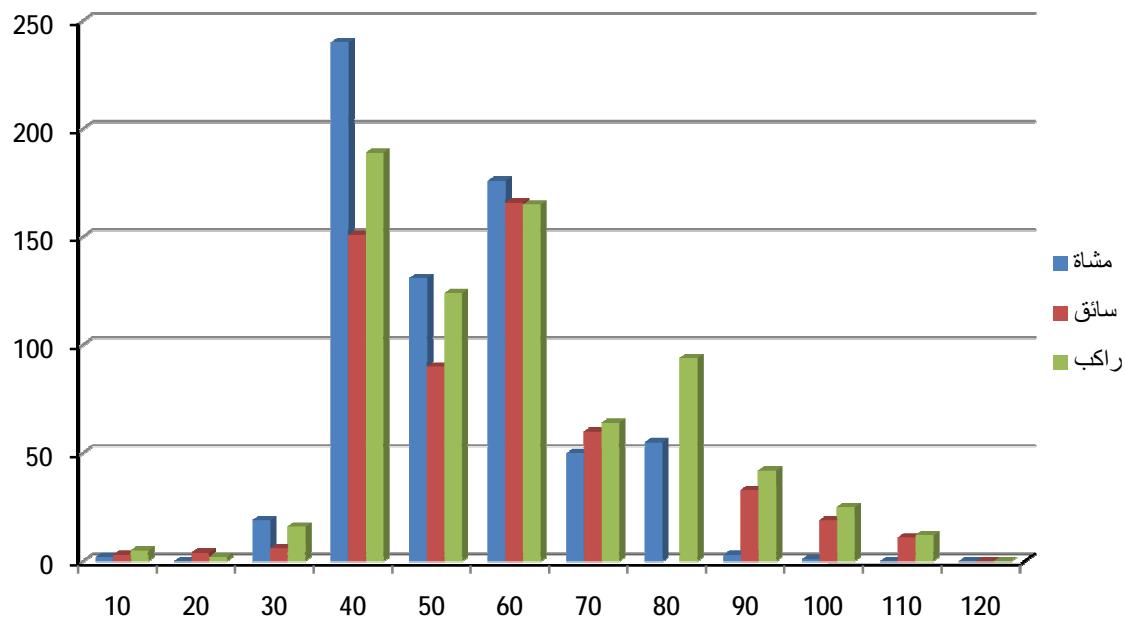


أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في طرق حدود السرعة عليها (٤٠) كم/س وبنسبة (٣٠.٠١%) من مجموع الإصابات البسيطة الكلية ، وكان أكبر عدد من الإصابات البسيطة المشاة ضمن نفس حدود السرعة وبنسبة (٤٩.٣٨%) من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة، وذلك لا يعني ان السائقين كانوا يسررون بهذه السرعة الا انهم كانوا يسررون بسرعات عالية تجاوزت الـ (٤٠) كم/س.

٢٥. الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب حدود السرعة المقررة ومستعمل الطريق للعام ١٤٢٠

الجدول رقم (٣٧)

ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	جانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	حدود السرعة المقررة
٠	٠	١	٤	٣	٢	١٠	١٠
٠	٠	١	١	٤	٠	٦	٢٠
٠	٠	٠	١٦	٦	١٩	٤١	٣٠
١١	٢	٢١	١٥٥	١٥١	٢٤٠	٥٨٠	٤٠
٢	٢	٢١	٩٩	٩٠	١٣١	٣٤٥	٥٠
٣	١	٦٠	١٠١	١٦٦	١٧٦	٥٠٧	٦٠
١	٠	٢٢	٤١	٦٠	٥٠	١٧٤	٧٠
٠	٠	٤٣	٥١	١٠٥	٥٥	٢٥٤	٨٠
٠	١	٨	٣٣	٣٣	٣	٧٨	٩٠
٠	٠	١١	١٤	١٩	١	٤٥	١٠٠
٠	٠	٦	٦	١١	٠	٢٣	١١٠
٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	١٢٠
١٧	٦	١٩٤	٥٢١	٦٤٨	٦٧٧	٢٠٦٣	المجموع



أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في طرق حدود السرعة عليها (٤٠) كم/س وبنسبة (١١%) من مجموع الإصابات البليغة الكلي، وكان أكبر عدد من الإصابات البليغة المشاة ضمن نفس حدود السرعة وبنسبة (٤٥%) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة، وهذه الحدود للسرعة عادة ما تكون داخل الأحياء السكنية ، وذلك لا يعني ان السائقين كانوا يسيرون بهذه السرعة، بل تعني انهم كانوا يسيرون بسرعات عالية تجاوزت الـ (٤٠) كم/س.

٢٦ . الوفيات في الحوادث المرورية حسب الفئة العمرية ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٣٨)

الفئة العمرية	المجموع	مشاة	سائق	يجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
٠-٢	٥٠	١٨	٠	٢٧	٥	٠	٠
٣-٥	٥٢	٢٦	٠	٢٢	٤	٠	٠
٦-٨	٣٢	١٨	٠	١٣	١	٠	٠
٩-١١	٢٦	١١	٠	١٣	٢	٠	٠
١٢-١٤	٣٢	١٥	٣	١٤	٠	٠	٠
١٥-١٧	٢٥	٩	٦	٤	٦	٠	٠
١٨-٢٠	٣٢	١٣	١٢	٥	٢	٠	٠
٢١-٢٣	٤٤	١٥	١٩	٦	٤	٠	٠
٢٤-٢٦	٥٠	١٦	٢٥	٤	٥	٠	٠
٢٧-٢٩	٤٢	٧	٢٦	٨	٠	١	٠
٣٠-٣٢	٢٧	٦	١١	٧	٣	٠	٠
٣٣-٣٥	٢٠	٦	١١	٢	٠	٠	١
٣٦-٣٨	٣٤	٨	١٧	٤	٣	٠	١
٣٩-٤١	٢٦	٨	١٥	٣	٠	٠	٠
٤٢-٤٤	٢٣	٦	١٤	١	٢	٠	٠
٤٥-٤٧	٢٩	٤	١٤	٩	٢	٠	٠
٤٨-٥٠	٢٥	١٨	٣	٣	١	٠	٠
٥١-٥٣	١٦	٢	٨	٦	٠	٠	٠
٥٤-٥٦	١٠	٣	٦	١	٠	٠	٠
٥٧-٥٩	١٣	٤	٥	٤	٠	٠	٠
+ ٦٠	٨٠	٤٢	٢٢	١٥	١	٠	٠
المجموع	٦٨٨	٢٥٥	٢١٧	١٧١	٤١	٢	٢

أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية أكبر من (٦٠) و(٥-٣) سنة وبنسبة (١١.٦٣%) و(٦٧.٥٦%) على التوالي، وكان أكبر عدد من الوفيات المشاة ضمن الفئة العمرية أكبر من ٦٠ سنة وبنسبة (٤٧.٦١%)، تلتها الفئة العمرية (٣-٥) سنوات وبنسبة (١٠.٢%) من مجموع وفيات المشاة مع العلم أن الفئة أكبر من ٦٠ سنة فيها أكثر من فئة عمرية.

٢٧. الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب الفئة العمرية ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤ م

الجدول رقم (٣٩)

الفئة العمرية	المجموع	مشاة	سائق	مجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
٠-٢	773	168	1	454	137	11	2
٣-٥	706	373	0	235	91	3	4
٦-٨	631	361	0	180	85	2	3
٩-١١	504	237	0	182	79	2	4
١٢-١٤	405	167	64	80	84	5	5
١٥-١٧	445	181	61	115	75	3	10
١٨-٢٠	952	271	306	209	151	13	2
٢١-٢٣	1159	323	365	316	137	11	7
٢٤-٢٦	1223	234	503	325	142	8	11
٢٧-٢٩	970	93	479	285	103	5	5
٣٠-٣٢	844	86	434	258	59	4	3
٣٣-٣٥	716	87	426	154	42	4	3
٣٦-٣٨	600	79	346	136	32	5	2
٣٩-٤١	496	84	259	120	26	3	4
٤٢-٤٤	449	63	235	116	31	3	1
٤٥-٤٧	379	52	207	96	19	1	4
٤٨-٥٠	321	49	148	105	18	0	1
٥١-٥٣	230	46	98	70	11	3	2
٥٤-٥٦	191	33	80	59	17	2	0
٥٧-٥٩	159	37	62	53	7	0	1
+ ٦٠	574	177	213	153	27	3	74
المجموع	12727	3201	4287	3701	1373	91	74

أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (٢٤-٢٦) سنة وبنسبة (%) ٩٦.٦١ من مجموع الإصابات البسيطة الكلي، وكان أكبر عدد من الإصابات البسيطة المشاة ضمن الفئة العمرية (٥-٣) سنوات وبنسبة (%) ١١.٦٥ من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

٢٨ . الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب الفئة العمرية ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤ م

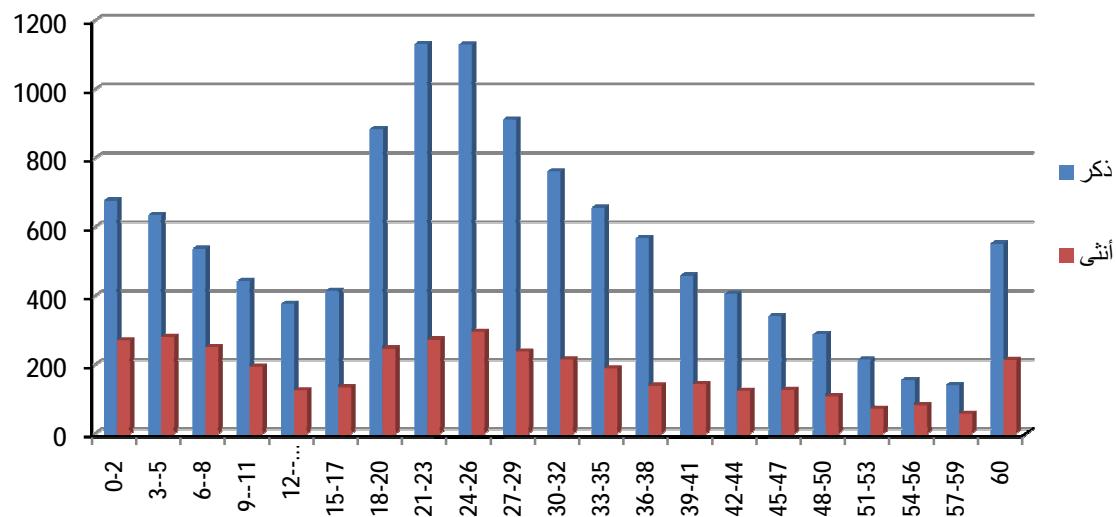
الجدول رقم (٤٠)

الفئة العمرية	المجموع	مشاة	ساق	جانب الساق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
٠-٢	131	38	0	75	17	0	1
٣-٥	158	77	0	64	13	1	3
٦-٨	125	86	0	25	13	0	1
٩-١١	107	61	0	39	6	1	0
١٢-١٤	67	31	14	8	12	1	1
١٥-١٧	80	31	15	19	15	0	0
١٨-٢٠	148	32	68	24	23	0	1
٢١-٢٣	201	80	69	32	17	2	1
٢٤-٢٦	153	40	62	33	18	0	0
٢٧-٢٩	139	22	83	27	7	0	0
٣٠-٣٢	106	19	53	24	6	1	3
٣٣-٣٥	109	14	59	22	11	0	3
٣٦-٣٨	74	12	35	21	5	0	1
٣٩-٤١	80	15	40	19	5	0	1
٤٢-٤٤	59	7	35	14	3	0	0
٤٥-٤٧	60	22	23	11	3	0	1
٤٨-٥٠	52	18	21	11	2	0	0
٥١-٥٣	42	8	22	9	3	0	0
٥٤-٥٦	38	9	9	14	6	0	0
٥٧-٥٩	21	6	8	6	1	0	0
+ ٦٠	113	49	32	24	8	0	0
المجموع	2063	677	648	521	194	6	17

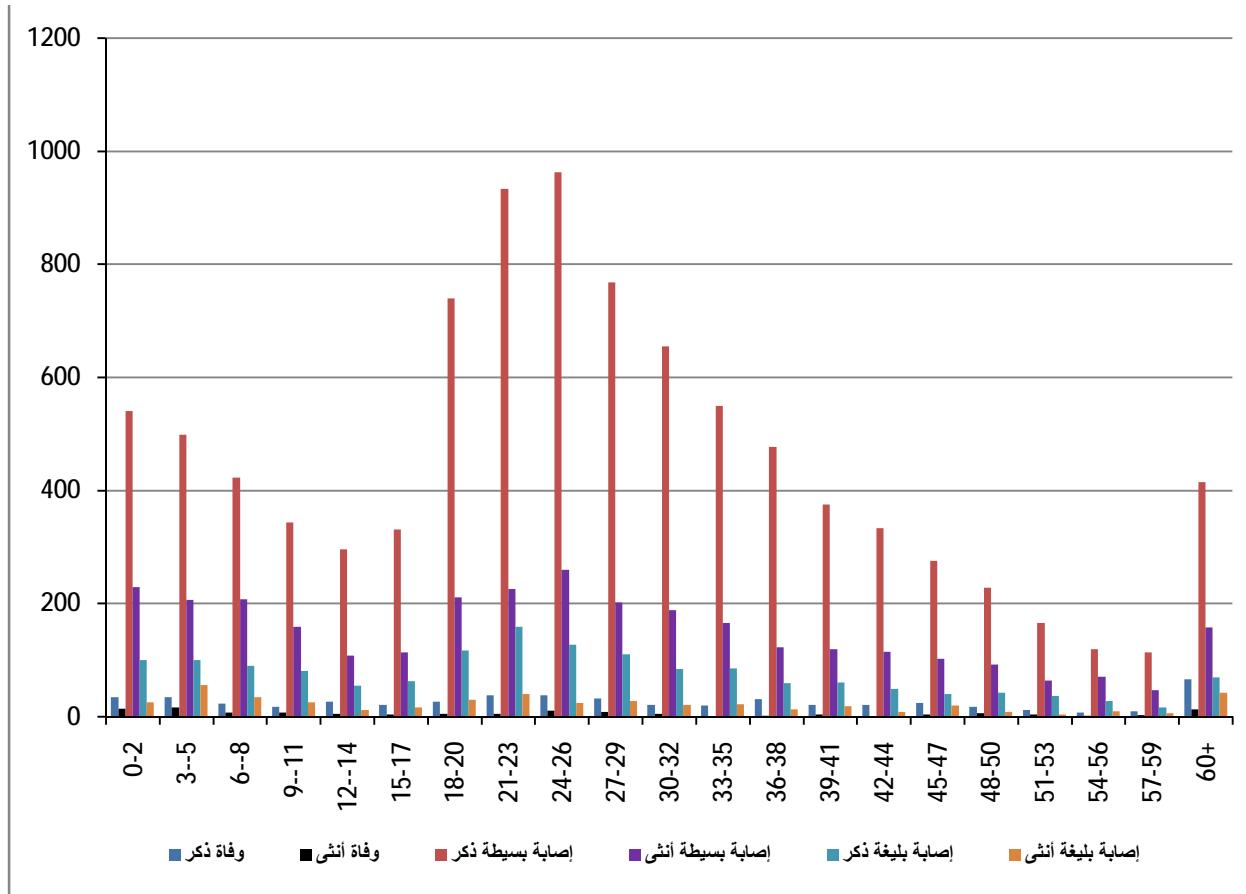
أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (٢٣-٢١) سنة وبنسبة (%) ٧٤.٩٦ ، وكان أكبر عدد من الإصابات البليغة المشاة ضمن الفئة العمرية (٦-٨) سنوات وبنسبة (%) ٧٠.١٢ من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

٢٩. المصايبون في الحوادث المرورية حسب الفئة العمرية و الجنس المصاب لعام ٢٠١٤ م
الجدول رقم (٤١)

إصابة بليفة		إصابة بسيطة		وفاة		الفئة العمرية
أنثى	ذكر	أنثى	ذكر	أنثى	ذكر	
26	101	230	541	15	35	٠-٢
57	101	207	499	17	35	٣-٥
35	90	208	423	8	24	٦-٨
26	81	160	344	8	18	٩-١١
12	55	109	296	5	27	١٢-١٤
17	63	114	331	4	21	١٥-١٧
30	118	212	740	5	27	١٨-٢٠
41	160	226	933	6	38	٢١-٢٣
25	128	260	963	11	39	٢٤-٢٦
28	111	202	768	9	33	٢٧-٢٩
21	85	189	655	5	22	٣٠-٣٢
23	86	166	550	0	20	٣٣-٣٥
14	60	123	477	2	32	٣٦-٣٨
19	61	120	376	4	22	٣٩-٤١
9	50	115	334	1	22	٤٢-٤٤
20	41	103	276	4	25	٤٥-٤٧
9	43	93	228	7	18	٤٨-٥٠
5	37	64	166	4	12	٥١-٥٣
10	28	71	120	2	8	٥٤-٥٦
7	17	48	114	3	10	٥٧-٥٩
43	70	158	415	13	67	+ ٦٠
477	1586	3178	9549	133	555	المجموع



أكبر نسبة لاصابات الذكور في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (٢٣-٢١) سنة وبنسبة (%) ٦٧، وللإناث كانت ضمن الفئة العمرية (٢٦-٢٤) سنة وبنسبة (%) ٤١.



أكبر نسبة لوفيات الذكور في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (أكبر من ٦٠) سنة وبنسبة (%) ١٢.٠٧، تلتها الفئة العمرية (٢٦-٢٤) سنة وبنسبة (%) ٧٧.٠٣ من مجموع الوفيات الذكور مع العلم أن الفئة أكبر من ٦٠ سنة فيها أكثر من فئة عمرية

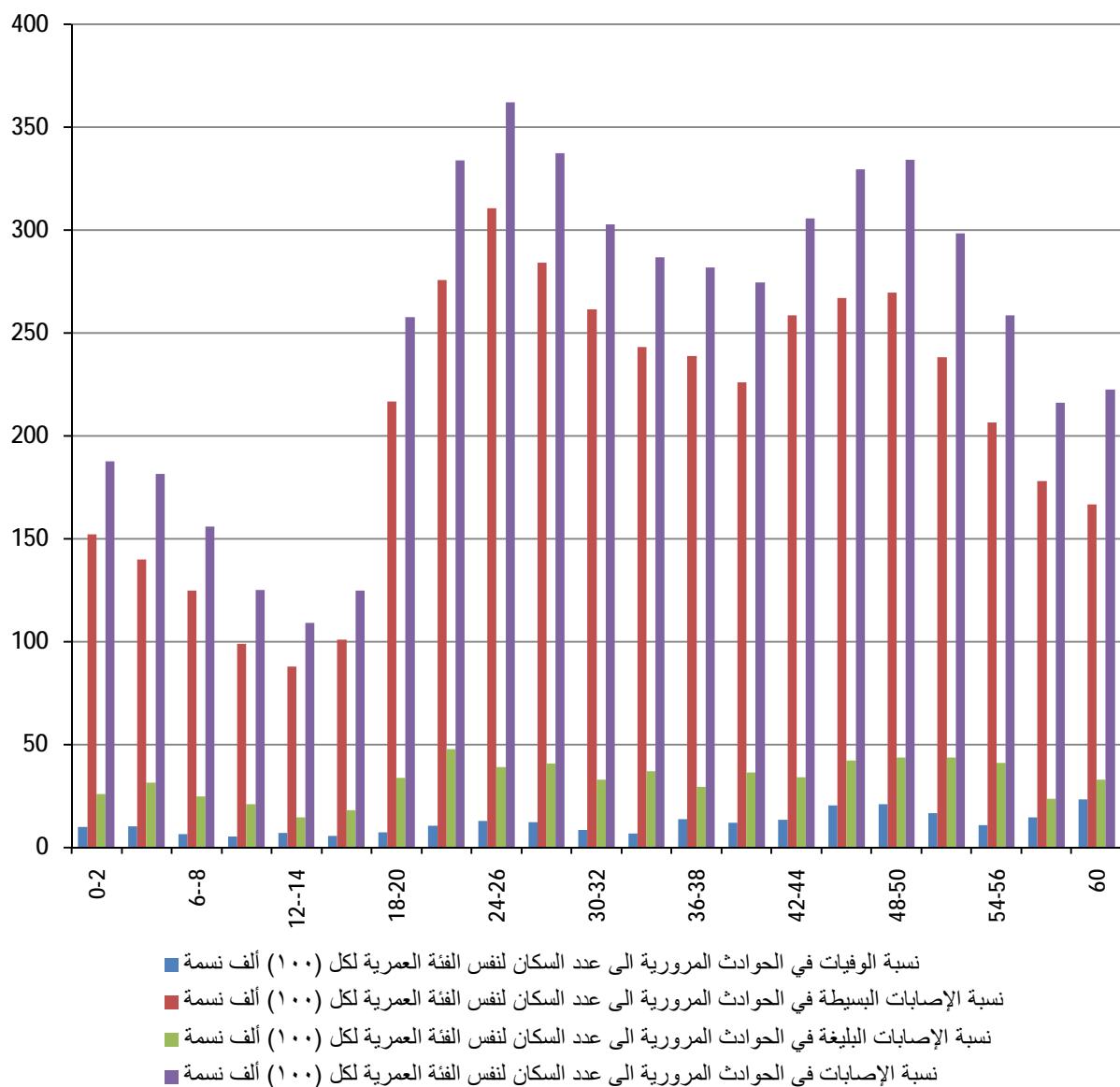
ونسبة الإصابات البسيطة من الذكور في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (٢٦-٢٤) سنة وبنسبة (%) ١٠.٠٨ من مجموع الإصابات البسيطة الذكور الكلي، ونسبة الإصابات البلاغة من الذكور في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (٢٣-٢١) سنة وبنسبة (%) ١٠.٠٩ من مجموع الإصابات البلاغة الذكور، وهذه النسب تبين بأن الشباب الذكور هم الأكثر عرضة للإصابة في الحوادث المرورية مقارنة بالفئات العمرية الأخرى للذكور.

أكبر نسبة لوفيات الإناث في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (٥-٣) سنة وبنسبة (%) ١٢.٧٨ من مجموع الوفيات الإناث، ونسبة الإصابات البسيطة الإناث في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (٢٦-٢٤) سنة وبنسبة (%) ٨.١٨ من مجموع الإصابات البسيطة للإناث، ونسبة الإصابات البلاغة للإناث في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (٥-٣) سنة وبنسبة (%) ١١.٩٥ من مجموع الإصابات البلاغة للإناث، مما يعني أن الإناث الأطفال هم الأكثر عرضة للإصابة في الحوادث المرورية.

٣٠. المصايبون في الحوادث المرورية حسب الفئة العمرية وعدد السكان للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٤٢)

نسبة الإصابات في الحوادث المرورية الى عدد السكان لنفس الفئة العمرية لكل ١٠٠ ألف نسمة	عدد المصابين الكلي	نسبة الإصابات البليغة في الحوادث المرورية الى عدد السكان لنفس الفئة العمرية لكل ١٠٠ ألف نسمة	الإصابات البليغة	نسبة الإصابات البليغة في الحوادث المرورية الى عدد السكان لنفس الفئة العمرية لكل ١٠٠ ألف نسمة	الإصابات البليغة	نسبة الوفيات في الحوادث المرورية الى عدد السكان لنفس الفئة العمرية لكل ١٠٠ ألف نسمة	الوفيات	عدد السكان	الفئة العمرية
187.62	954	25.76	131	152.02	773	9.83	50	508487	٠-٢
181.29	916	31.27	158	139.73	706	10.29	52	505267	٣-٥
155.78	788	24.71	125	124.74	631	6.33	32	505846	٦-٨
124.90	637	20.98	107	98.82	504	5.10	26	510010	٩-١١
109.13	504	14.51	67	87.69	405	6.93	32	461852	١٢-١٤
124.58	550	18.12	80	100.80	445	5.66	25	441467	١٥-١٧
257.65	1132	33.69	148	216.68	952	7.28	32	439352	١٨-٢٠
333.68	1404	47.77	201	275.45	1159	10.46	44	420759	٢١-٢٣
361.86	1426	38.82	153	310.35	1223	12.69	50	394077	٢٤-٢٦
337.15	1151	40.72	139	284.13	970	12.30	42	341390	٢٧-٢٩
302.64	977	32.83	106	261.44	844	8.36	27	322829	٣٠-٣٢
286.67	845	36.98	109	242.90	716	6.78	20	294769	٣٣-٣٥
281.70	708	29.44	74	238.73	600	13.53	34	251331	٣٦-٣٨
274.29	602	36.45	80	225.99	496	11.85	26	219479	٣٩-٤١
305.64	531	33.96	59	258.44	449	13.24	23	173735	٤٢-٤٤
329.43	468	42.23	60	266.78	379	20.41	29	142064	٤٥-٤٧
334.00	398	43.64	52	269.38	321	20.98	25	119163	٤٨-٥٠
298.19	288	43.49	42	238.13	230	16.57	16	96584	٥١-٥٣
258.42	239	41.09	38	206.52	191	10.81	10	92485	٥٤-٥٦
216.05	193	23.51	21	177.99	159	14.55	13	89332	٥٧-٥٩
222.50	767	32.78	113	166.51	574	23.21	80	344723	+ ٦٠
231.88	15478	30.91	2063	190.67	12727	10.31	688	6675000	المجموع



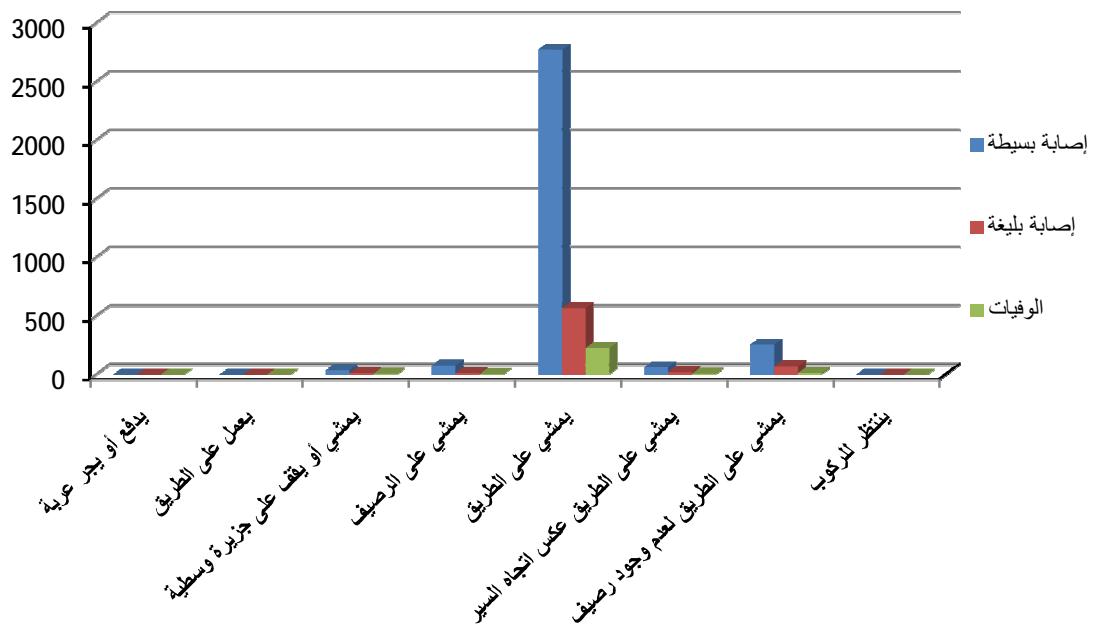
وفيات الحوادث المرورية ضمن الفئة العمرية (أكبر من ٦٠) سنة، كانت الأعلى مقارنة بعدد السكان لنفس الفئة وبنسبة (٢٣.٢١) لكل (١٠٠) ألف نسمة، وتلتها الفئة العمرية (٤٨-٤٠) سنة مقارنة بعدد السكان لنفس الفئة العمرية وبنسبة (٢٠.٩٨) لكل (١٠٠) ألف نسمة، مع العلم أن الفئة أكبر من ٦٠ سنة فيها أكثر من فئة عمرية.

والفئة العمرية (٤٠-٢٤) سنة كانت الأعلى في الإصابات البسيطة للحوادث المرورية مقارنة بعدد السكان لنفس الفئة العمرية وبنسبة (٣١٠.٣٥) لكل (١٠٠) ألف نسمة، والفئة العمرية (٢٤-٢٣) سنة كانت الأعلى في الإصابات البليغة للحوادث المرورية مقارنة بعدد السكان لنفس الفئة العمرية وبنسبة (٤٧.٧٧) لكل (١٠٠) ألف نسمة. وفي المجموع فإن الفئة العمرية (٤٠-٢٤) سنة كانت الأعلى ضمن مصابي الحوادث المرورية بالمقارنة مع عدد السكان لنفس الفئة العمرية وبنسبة (٣٦١.٨٦) لكل (١٠٠) ألف نسمة، وهي فئة الشباب الأكثر نشاطاً واستخداماً لشبكة الطرق.

٣١. المصابون المشاة في الحوادث المرورية حسب تصرفاتهم للعام ٢٠١٤ م

الجدول رقم (٤٣)

الوفيات	إصابة بليغة	إصابة بسيطة	موقع المصاب المشاة
0	0	0	يدفع أو يجر عربة
0	0	0	يعلم على الطريق
6	10	37	يعيش أو يقف على جزيرة وسطية
4	12	77	يعيش على الرصيف
226	567	2773	يعيش على الطريق
6	20	60	يعيش على الطريق عكس اتجاه السير
13	68	254	يعيش على الطريق لعدم وجود رصيف
0	0	0	يتناول للركوب
255	677	3201	المجموع



النسبة الأكبر من المشاة المصابين في حوادث المرور كانت تصرفاتهم أثناء وقوع الحادث المروري يعيش على الطريق وبنسبة (٨٦.٦٣٪) للوفيات (٨٣.٧٥٪) للإصابات البليغة (٨٨.٦٣٪) للإصابات البسيطة).

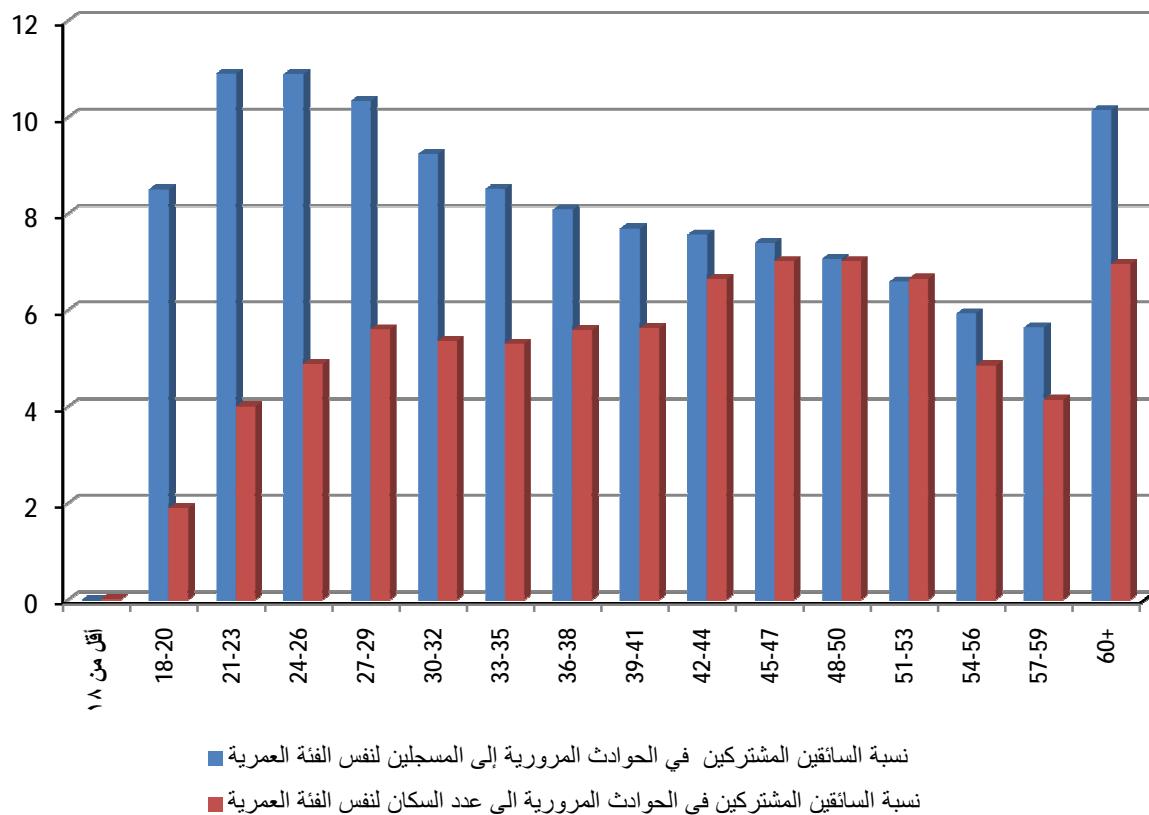
المبحث الرابع

السائقين المشتركين في الحوادث المرورية

١. السائقين المشتركين في الحوادث المرورية وعدد السكان بحسب الفئة العمرية للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٤)

نسبة السائقين المشتركين في الحوادث المرورية إلى عدد السكان لنفس الفئة العمرية	نسبة السائقين المشتركين في الحوادث المرورية إلى المسجلين لنفس الفئة العمرية	الفئة العمرية
0.02	-----	١٨ أقل من
1.90	8.51	١٨-٢٠
4.01	10.91	٢١-٢٣
4.89	10.90	٢٤-٢٦
5.61	10.34	٢٧-٢٩
5.37	9.24	٣٠-٣٢
5.31	8.52	٣٣-٣٥
5.59	8.09	٣٦-٣٨
5.63	7.70	٣٩-٤١
6.65	7.57	٤٢-٤٤
7.02	7.40	٤٥-٤٧
7.02	7.07	٤٨-٥٠
6.66	6.60	٥١-٥٣
4.86	5.94	٥٤-٥٦
4.15	5.65	٥٧-٥٩
6.96	10.15	٦٠+
2.88	8.72	المجموع



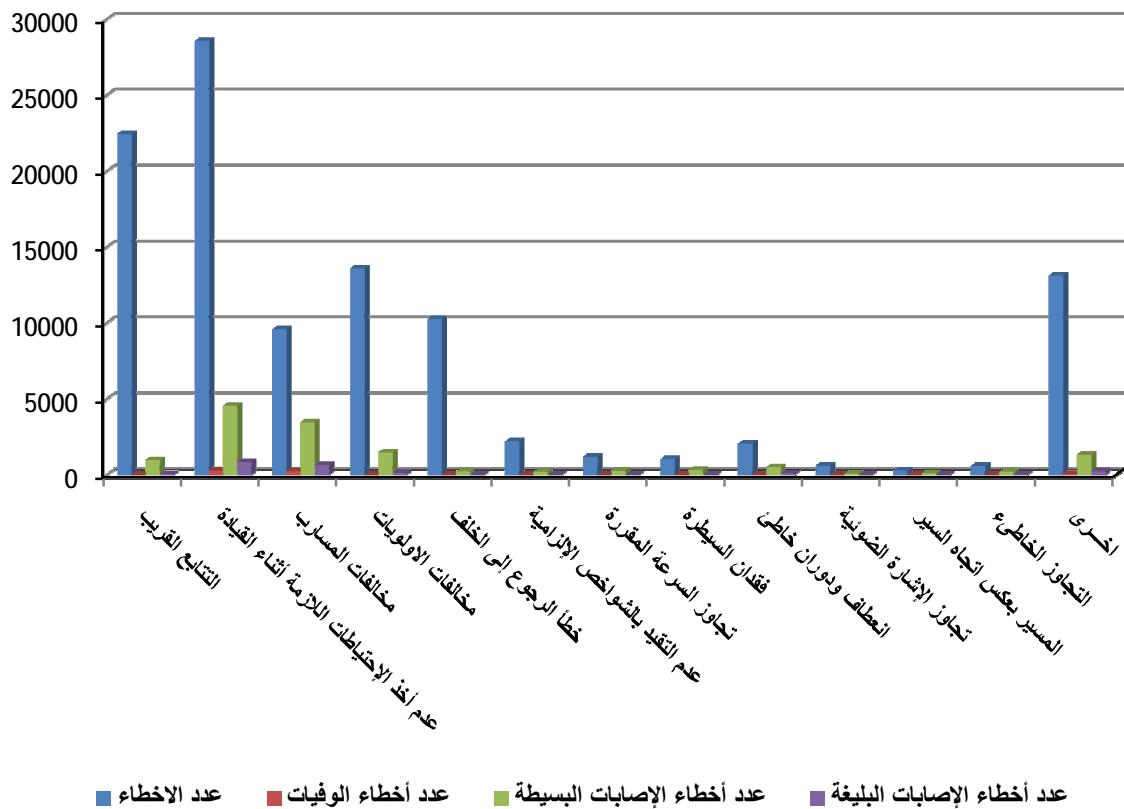
أكبر نسبة من السائقين المشتركين في الحوادث المرورية إلى المسجلين لنفس الفئة العمرية كانوا من ضمن الفئة العمرية (٢١-٢٣) حيث بلغت (٩١٪)

اما بالمقارنة مع عدد السكان فيفيظه ان الفئة العمرية (٤٥-٤٧) و (٤٨-٥٠) كانت الاعلى، وبنسبة (٢٠.٧٪).

٢. أخطاء السائقين المشتركين في الحوادث المرورية ونتائجها للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٤٥)

أخطاء السائقين	عدد الاصطدامات	عدد الاصطدامات	عدد الاصطدامات	النوع
السابع القريب	57	970	14	22444
عدم أخذ الإحتياطات الالزمة أثناء القيادة	861	4539	298	28568
مخالفات المسارب	657	3458	227	9584
مخالفات الأولويات	140	1474	7	13578
خطأ الرجوع إلى الخلف	27	218	13	10265
عدم التقيد بالشواخص الإلزامية	8	201	2	2207
تجاوز السرعة المقررة	22	278	6	1189
فقدان السيطرة	24	321	17	1041
انعطاف ودوران خاطئ	101	508	28	2062
تجاوز الإشارة الصوتية	6	79	2	617
المسير بعكس اتجاه السير	12	98	8	292
التجاوز الخاطئ	29	203	11	597
آخر	226	1321	72	13116



أكثر أخطاء السائقين المشتركين في الحوادث المرورية المسببة لحوادث المرورية هو:

(خطأ عدم أخذ الاحتياطات اللازمة أثناء القيادة)

وبنسبة (٦٢٪٠) من مجموع أخطاء السائقين المشتركين في الحوادث المرورية الكلي، وبنسبة (٤٢٪٠) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية الكلي، وبنسبة (٣٣٪٠) من مجموع الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية الكلي، وبنسبة (٦٨٪٣٩) من مجموع الإصابات البليغة و يعد هذا الخطأ شامل لعدد من مسببات الحوادث التي لم يأخذ بها السائق الاجراءات الاحترازية للمركبة او البيئة المحيطة و التي تمنع وقوع الحادث.

ومن الجدير بالذكر ان خطأ:

(مخالفات المسارب)

يعتبر الخطأ الأكثر تسببا للإصابات البسيطة و البليغة و الوفيات و بنسبة (٣٢٪٠ ، ٣٠٪٢٨ ، ٢٥٪٣) على التوالي، بعد خطأ عدم أخذ الاحتياطات اللازمة أثناء القيادة مباشرةً .

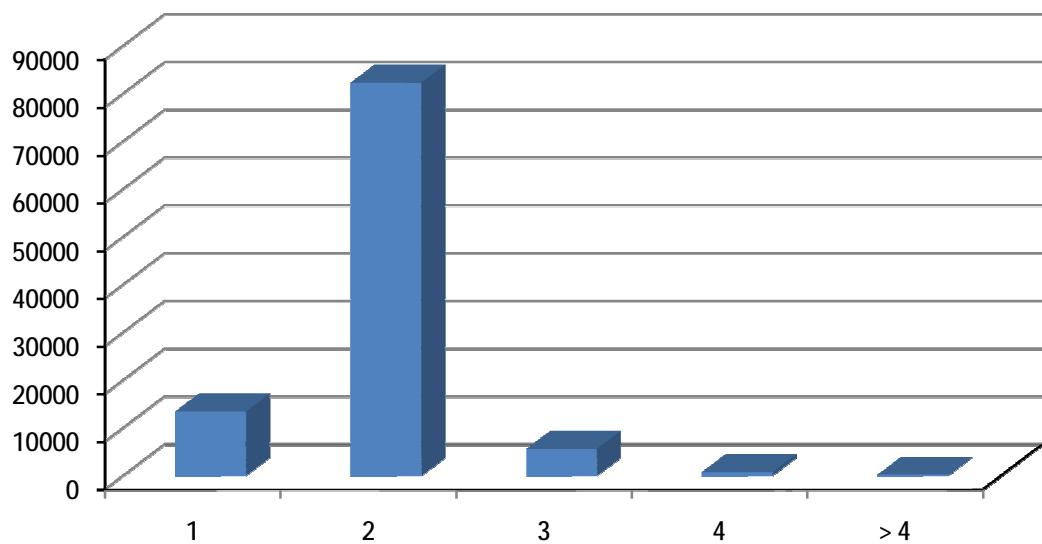
المبحث الخامس

المركبات والطريق

١. المركبات المشتركة في بالحادث المروري للعام ٢٠١٤ م

الجدول رقم (٤٦)

المجموع	عدد المركبات المشتركة بالحادث المروري
13475	١
82329	٢
5640	٣
782	٤
215	> ٤
102441	المجموع

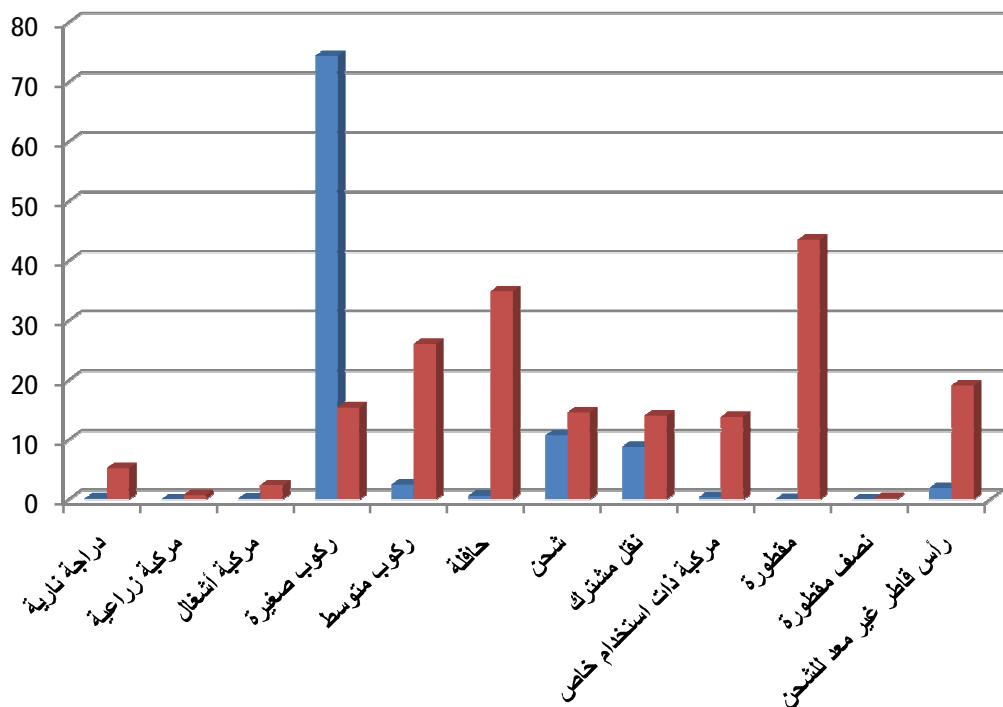


أكبر الحوادث المرورية وقعت باشتراك مركبتين فقط وبنسبة ٣٧٪٠ من الحوادث المرورية.

٢. المركبات المشتركة في الحوادث المرورية حسب فئة المركبة للعام ١٤٢٠

الجدول رقم (٤٧)

نسبة المركبات المشتركة في الحوادths المرورية بحسب الفئة %	نسبة المركبات المشتركة في الحوادths المرورية للمركبات المسجلة %	فئة المركبة
5.25	0.19	دراجة نارية
0.75	0.04	مركبة زراعية
2.38	0.16	مركبة أشغال
15.42	74.40	ركوب صغيرة
26.12	2.52	ركوب متوسط
34.90	0.67	حافلة
14.58	10.75	شحن
14.01	8.83	نقل مشترك
13.87	0.41	مركبة ذات استخدام خاص
43.55	0.09	مقطورة
0.21	0.02	نصف مقطورة
19.08	1.92	رأس قاطر غير مع للتلشن
14.93	100.00	المجموع



نسبة المركبات المشتركة في الحوادث المرورية بحسب الفئة %

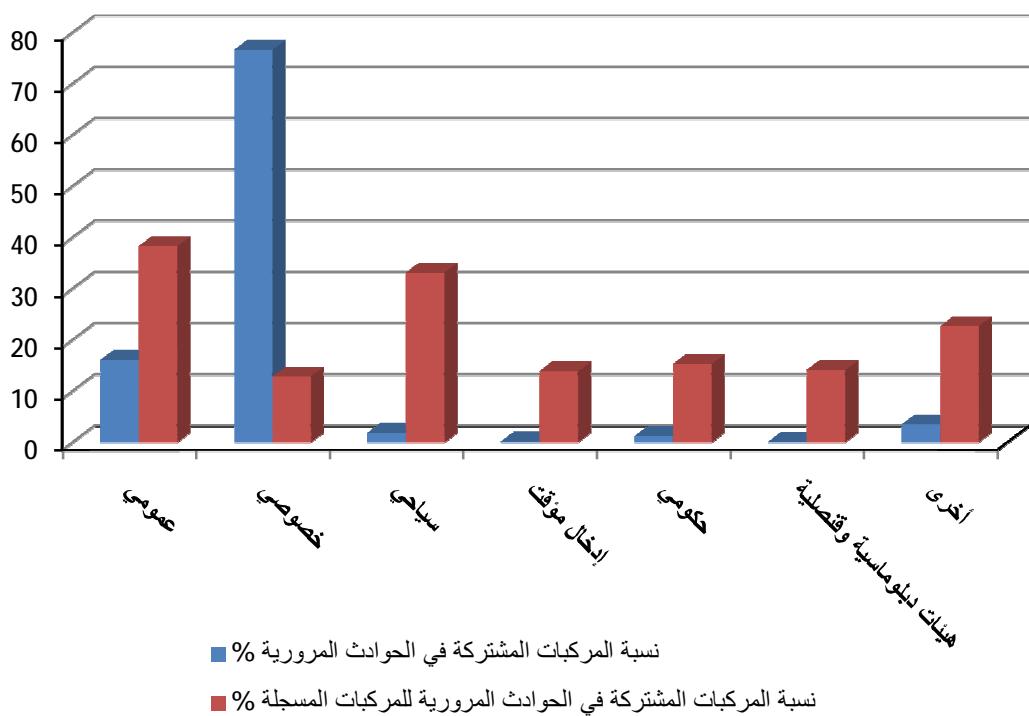
نسبة المركبات المشتركة في الحوادث المرورية للمركبات المسجلة %

سيارات الركوب الصغيرة الأكثر إشتراكاً في الحوادث المرورية وبنسبة (٧٤.٤٠)، والمقطورة كانت أكثر فئات المركبات إشتراكاً في الحوادث المرورية بالنسبة للمركبات المسجلة لنفس الفئة وبنسبة (٤٣.٥٥).

٣. المركبات المشتركة في الحوادث المرورية حسب صفة تسجيل اللوحة للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٤٨)

نسبة المركبات المشتركة في الحوادث المرورية للمركبات المسجلة %	نسبة المركبات المشتركة في الحوادث المرورية %	صفة تسجيل اللوحة
38.34	16.17	عمومي
12.88	76.65	خاصسي
33.15	1.93	سياحي
13.90	0.24	إدخال مؤقت
15.32	1.30	حكومي
14.13	0.16	هيئات دبلوماسية وقنصلية
22.69	3.55	أخرى
14.93	100.00	المجموع

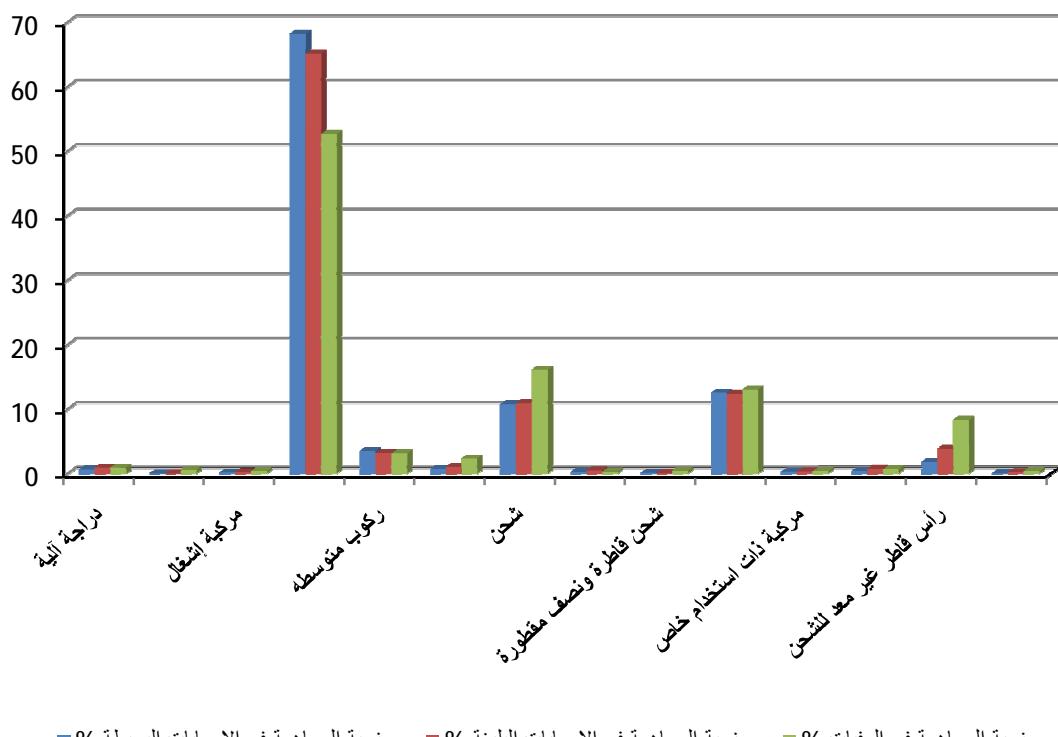


أكثر المركبات المشتركة في الحوادث المرورية بحسب صفة التسجيل كانت المركبات الخصوصية وبنسبة (٧٦.٦٥٪)،

وأكثر فئات المركبات إشتراكاً في الحوادث المرورية بالنسبة للمركبات المسجلة لنفس الفئة كانت العمومية وبنسبة (٣٨.٣٤٪)، مما يعني أن خطورتها أكثر من فئات المركبات الأخرى تلاها المركبات السياحية وبنسبة (٣٣.١٥٪).

٤. نسبة مساهمة المركبات في اصابات الحوادث المرورية حسب فئاتها خلال العام ٢٠١٤م
 الجدول رقم (٤٩)

فئة المركبة	نسبة المساهمة في الوفيات %	المساهمة في الاصابات البليغة %	نسبة المساهمة في الاصابات البسيطة %
دراجة آلية	0.92	0.94	0.67
مركبة زراعية	0.61	0.06	0.06
مركبة إشغال	0.41	0.26	0.18
ركوب صغيره	52.70	65.15	68.21
ركوب متوسطه	3.16	3.24	3.55
حافلة	2.34	1.07	0.74
شحن	16.11	10.90	10.81
شحن قاطرة ومحظورة	0.31	0.55	0.31
شحن قاطرة ونصف محظورة	0.51	0.10	0.13
نقل مشترك	13.05	12.43	12.58
مركبة ذات استخدام خاص	0.41	0.36	0.32
محظورة	0.71	0.81	0.48
رأس قاطر غير معد للشحن	8.36	3.89	1.87
نصف محظورة	0.41	0.23	0.09
اجمالي	100.00	100.00	100.00

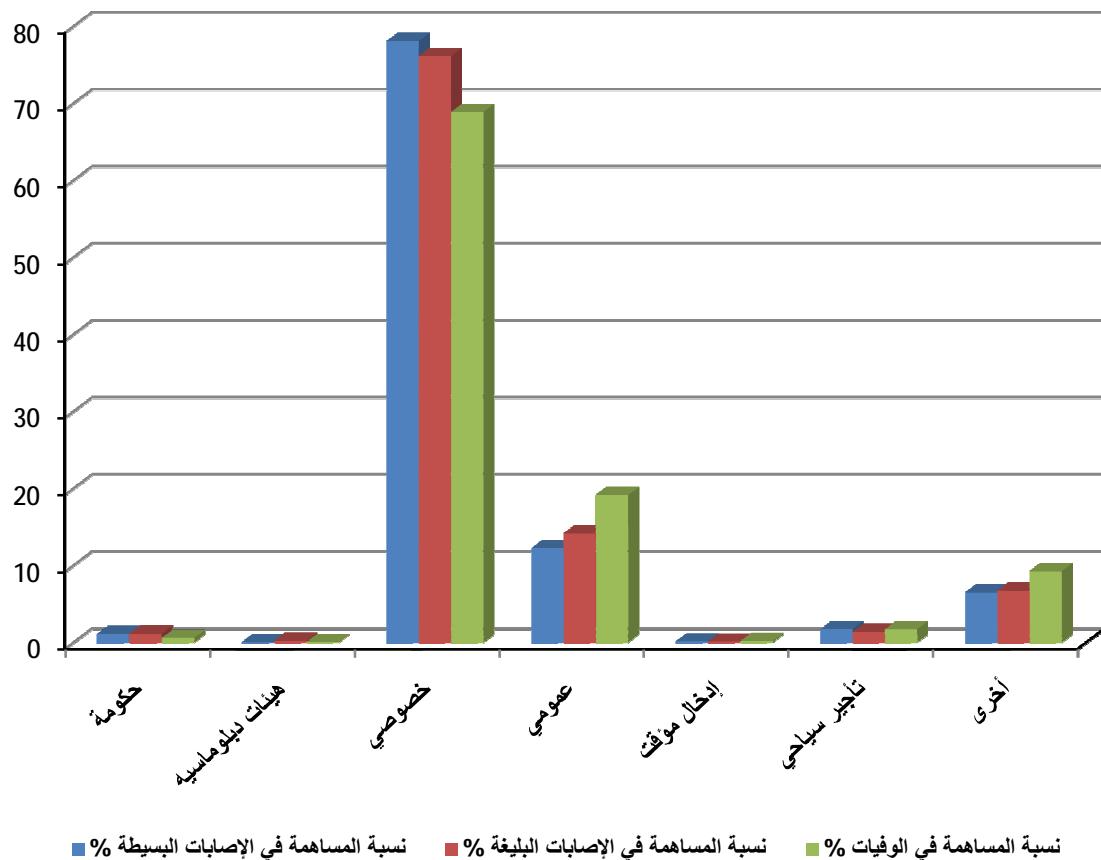


أكبر المركبات المشتركة في الحوادث المرورية المسئولة للإصابات مركبات الركوب الصغيرة وبنسبة (٥٢.٧٠%) مساهمة في الوفيات و(٦٥.١٥%) للإصابات البليغة، و(٦٨.٢١%) للإصابات البسيطة

٥. أعداد المركبات المشتركة بالحوادث المرورية ونتائجها حسب صفة تسجيلها خلال العام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٥٠)

نسبة المساهمة في الوفيات %	نسبة المساهمة في الإصابات البليغة %	نسبة المساهمة في الإصابات البسيطة %	صفة تسجيل اللوحة
0.61	1.17	1.15	حكومية
0.10	0.23	0.08	هيئات دبلوماسية
68.91	76.15	78.11	خصوصي
19.16	14.18	12.24	عمومي
0.20	0.13	0.16	إدخال مؤقت
1.73	1.40	1.75	تأجير سياحي
9.28	6.75	6.52	أخرى
100.00	100.00	100.00	المجموع

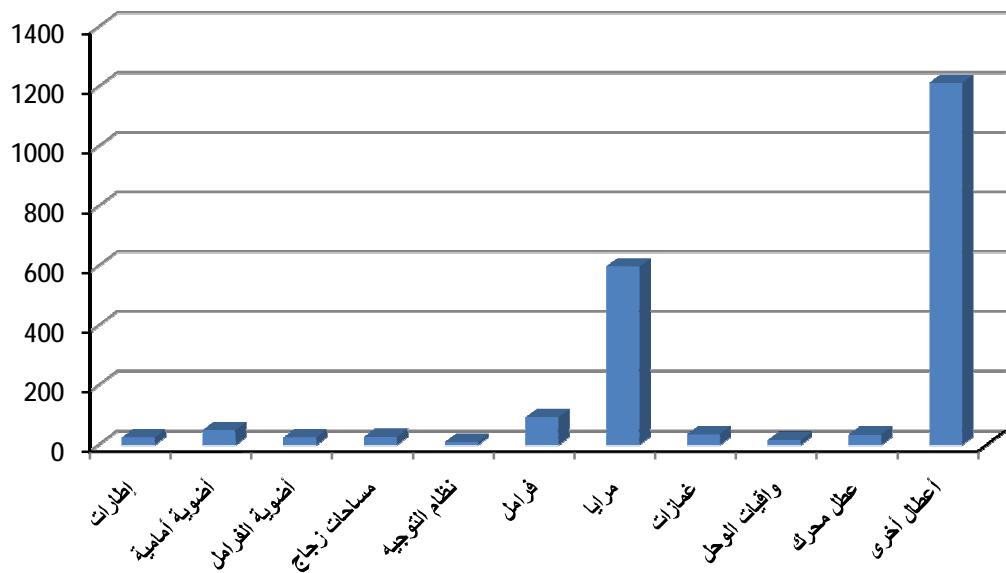


أكبر المركبات المشتركة في الحوادث المرورية المسئولة للإصابات المركبات الخصوصية وبنسبة (٦٨.٩١) لـلوفيات و (٧٨.١١) للإصابات البليغة و (٧٦.١٥) للإصابات البسيطة.

٦. عيوب المركبات المشتركة في الحوادث المرورية للعام ٢٠١٤ م

الجدول رقم (٥١)

عيوب المركبة	النسبة %	عدد العيوب
إطارات	1.22	26
أضوية أمامية	2.35	50
أضوية الفرامل	1.22	26
مساحات زجاج	1.31	28
نظام التوجيه	0.47	10
فرامل	4.36	93
مرايا	28.05	598
غمارات	1.69	36
واقيات الورجل	0.80	17
عطل محرك	1.64	35
أعطال أخرى	56.89	1213
المجموع	100.00	2132

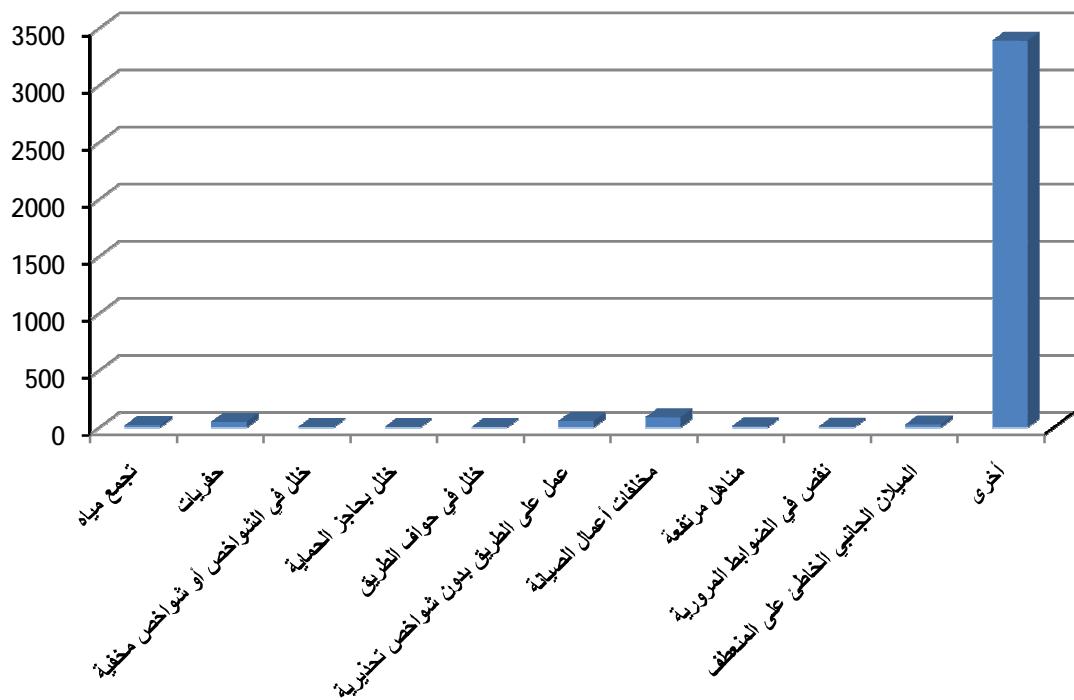


أكبر عيوب المركبات المشتركة في الحوادث المرورية كانت مرايا وبنسبة (٢٨.٠٥)% من مجموع عيوب المركبات.

٧. عيوب الطريق في الحوادث المرورية للعام ٢٠١٤ م

الجدول رقم (٥٢)

عيوب الطريق	النسبة%	عدد العيوب
نبع مياه	٠.٥٤	٢٠
حفرات	١.٤٤	٥٣
خلل في الشواخص أو شواخص مخفية	٠.١٩	٧
خلل بجagger الحماية	٠.٢٢	٨
خلل في حافة الطريق	٠.١٦	٦
عمل على الطريق بدون شواخص تحذيرية	١.٦٠	٥٩
مخالفات أعمال الصيانة	٢.٤٧	٩١
مناهل مرتفعة	٠.٣٥	١٣
نقص في الضوابط المرورية	٠.٢٧	١٠
الميلان الجانبي الخاطئ على المنعطف	٠.٧٩	٢٩
أخرى	٩١.٩٨	٣٣٩٤
المجموع	١٠٠.٠٠	٣٦٩٠



أكثر عيوب الطريق في الحوادث المرورية كان مخالفات اعمال الصيانة وبنسبة (٢٤٧)% من مجموع عيوب الطريق.

ملخص عام للحوادث المرورية ونتائجها ومؤشراتها

١. تطورت أعداد السكان والمركبات بصورة كبيرة في الأردن حيث ارتفعت ملكية المركبات لتصل نسبة مركبة واحدة لكل (٥) أشخاص عام ٢٠١٤م، وقد بلغ معدل الزيادة السنوية ضمن السنوات العشر الأخيرة في أعداد المركبات (٧٧.٧٨%) وفي أعداد الحوادث (٣.٢%) وتناقص في أعداد الجرحى (٤.١%) وتناقص في أعداد الوفيات (٠.٧%).
٢. بين المؤشر الزمني للحوادث المرورية انه خلال ١٣.٥ دقيقة تقريباً يقع حادث مروري، وكل ٢.٢٨ ساعة يقع حادث دهس وكل ٣٥.٥٤ دقيقة تقريباً يقع جريح بسبب حادث مروري، وكل ١٣ ساعة تقريباً يتوفى شخص بسبب حادث مروري.
٣. سجلت حوادث الصدم ما نسبته (٤٤.٩%) وحوادث المشاة (٣.٧٥%) وحوادث التدهور (١.٨%) من مجموع الحوادث الكلية، وكانت نسبة الحوادث المرورية التي نتج عنها أضرار مادية فقط (٠.٩٠٥%) والتي نتج عنها جرحى فقط (١.٩١%) والتي نتج عنها وفيات (٤%) من مجموع الحوادث المرورية الكلي، وقد كانت نسبة وفيات المشاة (٠.٦٣٧%) والراكب (٤.٥٣%) والسائقين (١.٥٣%).
٤. شكلت الفئة العمرية (١٨-٣٥) الفئة الأكثر تضرراً من الحوادث المرورية حيث شكلت ما نسبته (٤٤.٨١%) من مجموع المصابين في الحوادث المرورية، وشكلت الفئة العمرية أكثر من ٦٠ سنة أعلى نسبة من وفيات المشاة وبنسبة (٤٧.٦١%) تلتها الفئة العمرية (٣-٥) سنوات وبنسبة (٠.٢١٠%) من مجموع وفيات المشاة مع العلم أن الفئة أكبر من ٦٠ سنة فيها أكثر من فئة عمرية، ومع أن حوادث المشاة لا تزيد عن (٣.٧٥%) من مجموع الحوادث إلا أن وفيات هذه الحوادث تصل إلى (٠.٦٣٧%) من مجموع الوفيات العام.
٥. بلغت كلفة الحوادث المرورية في الأردن (٣٩٢) مليون دينار لعام ٢٠١٤م، مما يشكل خسارة يومية تزيد عن (٠.٦٥) مليون دينار أردني نتيجة الحوادث المرورية، وتعادل الخسائر السنوية للحوادث المرورية ما نسبته (٩٢.٠٠%) من الناتج المحلي الإجمالي (GDP)، وقد بلغ معدل نسبة النقصان السنوي في تكالفة الحوادث المرورية للأعوام الخمسة الماضية (١٧.٦%).
٦. تسبب الإنسان (سائق ومشاة) بوفوع (٩٤.٩%) من الحوادث المرورية والمركبات بنسبة (١٩.٣%) والطريق بنسبة (٨١.٨%) وذلك لعام ٢٠١٤م.
٧. بلغ عدد الوفيات لكل ١٠آلاف مركبة (٢٠.٥) وفاة وعدد الجرحى (١١١.١) جريح لكل ١٠آلاف مركبة نتيجة الحوادث المرورية.
٨. بلغ عدد الوفيات لكل ١٠٠ ألف نسمة (٣١.١٠) وفاة وعدد الجرحى (٦٢١.٦) جريح لكل ١٠٠ ألف نسمة نتيجة الحوادث المرورية.
٩. سجلت الفترة الزمنية (٠٠:٥٩-١٥:٥٩) أعلى نسبة في الحوادث المرورية وبنسبة (٧٨.٨%) والفتره الزمنية (٠٠:٥٩-١٤:٥٩) في الوفيات بنسبة (٢٨.٨%) وفي الجرحى بنسبة (٦٤.٦%) في الفترة الزمنية (٠٠:٥٩-١٦:٥٩).

١٠. سجل يوم الخميس أعلى نسبة في الحوادث المرورية وبنسبة (١٦.٦٣%)، وأعلى نسبة في الجرحى وبنسبة (١٥.٣٦%)، أما أكبر عدد من الوفيات، فقد كان في يوم الاحد وبنسبة (١٦.٥٧%).
١١. سجل شهري حزيران و آب أكثر شهرين وقعت فيما الحوادث المرورية وبنسبة (٩٦.٦٣%) و (٤٢.٤%) على التوالي، ووقع في شهر تموز أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية وبنسبة (١٢.٦٥%) من مجموع الوفيات الكلية، و الجرحى وبنسبة (٩٤.٤٩%) من مجموع الجرحى الكلي.
١٢. سجلت محافظة العاصمة أعلى عدد من الحوادث المرورية وبنسبة (٦٧.٧٤%)، و (٢٨.٠٥%) من مجموع الوفيات الكلية ، و (٣٨.٤٧%) من مجموع الجرحى الكلي.
١٣. وقع خلال الطقس الصافي (٩٦.٥٢%) من الحوادث المرورية، و (٩٧.٥٣%) من مجموع الوفيات الكلية ، و (٩٧.١٤%) من مجموع الجرحى الكلي.
١٤. وقع خلال سطح الطريق الجاف (٩٥.٨٨%) من الحوادث المرورية، و (٩٦.٢٢%) من مجموع الوفيات الكلية ، و (٩٦.٣٩%) من مجموع الجرحى الكلية.
١٥. وقع خلال النهار (٧٧.٠٧%) من الحوادث المرورية، و (٧٦.٠٢%) من مجموع الوفيات الكلية ، و (٧٥.٤٩%) من مجموع الجرحى الكلية.
١٦. ضمن حدود السرعة المقررة (٤٠)كم/س وقع (٣٩.٧٠%) من الحوادث المرورية، و (٢٧.٠٣%) من مجموع الوفيات الكلية ضمن حدود السرعة المقررة (٦٠)كم/س، و (٢٩.٧٥%) من مجموع الجرحى الكلية ضمن حدود السرعة المقررة (٤٠)كم/س، وهذه الحدود للسرعة عادة ما تكون داخل الاحياء السكنية، وذلك لا يعني أن السائقين كانوا يسيرون بهذه السرعة، بل هذا يعني إن السائقين كانوا يسيرون بسرعات عالية على طرق داخل الاحياء السكنية.
١٧. سبب حادث الصدم (٤٣.٤٦%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية و (٦١.٨٦%) من مجموع الجرحى .
١٨. سبب حادث المشاة (٣٧.٠٦%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية و (٢٦.٢٢%) من مجموع الجرحى.
١٩. سبب حادث التدهور (١٩.٤٨%) مجموع الوفيات في الحوادث المرورية و (١١.٩٢%) من مجموع الجرحى.
٢٠. أكبر نسبة لوفيات الذكور في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية أكبر من ٦٠ سنة وبنسبة (١٢.٠٧) تلتها الفئة العمرية (٢٦-٢٤) سنة وبنسبة (٧٠.٣%) من مجموع الوفيات الذكور مع العلم أن الفئة أكبر من ٦٠ سنة فيها أكثر من فئة عمرية ، وللإناث كانت ضمن الفئة العمرية (٣٥-٣٥) سنة وبنسبة (١٢.٧٨%).
٢١. إصابات الحوادث المرورية ضمن الفئة العمرية (٢٤-٢٦) سنة كانت الأعلى ضمن مصابي الحوادث المرورية بالمقارنة مع عدد السكان لنفس الفئة العمرية وبنسبة (٣٦١.٨٦) لكل (١٠٠) ألف نسمة، وهي فئة الشباب الأكثر نشاطاً واستخداماً لشبكة الطرق.
٢٢. النسبة الأكبر من المشاة المصابين في حوادث المرور كانت تصرفاتهم أثناء وقوع الحادث المروري يمشي على الطريق وبنسبة (٨٦.٢٨%) من المشاة المصابين الكلية.

٢٣. أكبر نسبة من السائقين المشتركين في الحوادث المرورية إلى المسجلين لنفس الفئة العمرية كانوا من ضمن الفئة العمرية (٢١-٢٣) حيث بلغت (٩١.١٠%)، أما بالمقارنة مع عدد السكان فيظهر أن الفئة العمرية (٤٥-٤٧) و (٤٨-٥٠) كانت الأعلى وبنسبة (٢٠.٧%).

٢٤. أكثر أخطاء السائقين المشتركين في الحوادث المرورية المسيبة للوفيات كان خطأ عدم أخذ الاحتياطات الالزمة أثناء القيادة وبنسبة (٢٧.٤٢%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية.

٢٥. أكثر الحوادث المرورية وقعت باشتراك مركبتين فقط وبنسبة ٣٧٪٦٠ من الحوادث المرورية.

٢٦. سيارات الركوب الصغيرة الأكثر اشتراكاً في الحوادث المرورية وبنسبة (٤٠.٤٠%)، والمقطورة كانت أكثر فئات المركبات اشتراكاً في الحوادث المرورية بالنسبة للمركبات المسجلة لنفس الفئة وبنسبة (٥٥.٤٣%).

٢٧. أكثر المركبات المشتركة في الحوادث المرورية بحسب صفة التسجيل كانت المركبات الخصوصية وبنسبة (٦٥.٧٦%)، وأكثر فئات المركبات اشتراكاً في الحوادث المرورية بالنسبة للمركبات المسجلة لنفس الفئة كانت العمومية وبنسبة (٣٤.٣٨%)، مما يعني أن خطورتها أكثر من فئات المركبات الأخرى تلتها المركبات السياحية وبنسبة (١٥.٣٣%).

٢٨. أكثر المركبات المشتركة في الحوادث المرورية المسيبة للإصابات مركبات الركوب الصغيرة وبنسبة (٧٠.٥٢%) مساهمة في الوفيات و (١٥.٦٥%) للإصابات البليغة و (٢١.٦٨%) للإصابات البسيطة.

٢٩. أكثر المركبات المشتركة في الحوادث المرورية المسيبة للإصابات المركبات الخصوصية وبنسبة (٩١.٦٨%) للوفيات و (١٥.٧٨%) للإصابات البسيطة و (١٥.٧٦%) للإصابات البليغة.

٣٠. أكثر عيوب المركبات المشتركة في الحوادث المرورية كانت المرايا وبنسبة (٥٠.٢٨%) من مجموع عيوب المركبات.

٣١. أكثر عيوب الطريق في الحوادث المرورية كان مخلفات أعمال الصيانة وبنسبة (٤٧.٢%) من مجموع عيوب الطريق.

التوصيات:

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

١. تحديد الموقع الخطرة على الطرق ووضع الحلول المناسبة لها وتنفيذها.
٢. 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).
٣. تعديل التدقيق المروري على الطرق القائمة والتي سيتم إنشاؤها من خلال توفير الضوابط المرورية ودراسة العوائق الموجودة ضمن حرم الطريق وإنارة الشوارع الرئيسية وتوفير وسائل التهدئة المرورية (Traffic Calming Measures) ضمن المناطق السكنية وأمام المدارس والجامعات وارصفه وممرات المشاة بما يضمن سلامتهم وهذه جميعها يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار في كافة مشاريع الطرق التي ستقام والطرق القائمة.
٤. استخدام وسائل التبيه قبل الدخول في المنعطفات الحادة والمواقع الخطرة من خلال استخدام الشرائح العرضية (Rumble Strips) بحيث تكون ضمن المواصفات الهندسية الصحيحة.
٥. اجراء اعمال الصيانة المناسبة للطرق للتقليل من عيوب الرصبة (Pavement Distresses)، وتأثيיתה بوسائل الضبط المروري (Traffic Control Devices) من شواخص وعلامات على سطح الطريق، والتأكد من توفير هذه الوسائل ضمن موقع العمل على الطريق (Work Zones) حيث ان لها دور كبير في التسبب بوقوع حوادث مرورية قد تكون قاتلة في بعض الاحيان.
٦. 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) و توفير مسارب هروب (Escape lane) في الطرق الشديدة الانحدار والتي تعبّر عنها الشاحنات والمركبات القليلة .
٧. توفير مواقف واستراحات للمركبات على الطرق الخارجية وتأمين مواقف لتحميل والتزيل لمركبات النقل العام وتشجيع الاستثمار في مجال مواقف المركبات بالأجرة.
٨. إدراج متطلبات السلامة المرورية كهدف طويل المدى في تخطيط المدن واستخدامات الأراضي وعملية النقل (Urban Planing & Landuse).
٩. توفير مساحات كافية من المنتزهات والحدائق المخصصة لعب الأطفال وذلك ضمن المناطق الحضرية والاحياء السكنية للتقليل من ظاهرة لعب الاطفال على الطرقات.

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

١. دعم وتشجيع البحث والدراسات العلمية في مجال السلامة المرورية و تعزيز التعاون ما بين كافة الجهات المعنية بالسلامة المرورية سواء أكانت جهة رقابية أو تفنيدية أو أكاديمية في مجال إجراء الدراسات والبحوث التي تخدم السلامة المرورية.
٢. أن يتم تخصيص جزء من ميزانيات ودخولات شركات التأمين لأغراض الدراسات والأبحاث المتعلقة بالسلامة المرورية.
٣. الاهتمام بالمعلومات والإحصاءات المرورية وإنشاء مركز معلومات متتطور بهتم بتجمیع 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):

١. 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.
 - ❖ شيوخ الملكية الفردية لغالبية وسائل نقل الركاب العمومية.
٢. ضرورة العمل لتطوير أنظمة النقل العام داخل المدن.
٣. 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.
 - ❖ التوفير على استخدام النقل العام من خلال توفير سعر الركوب لفئات معينة مثل موظفي القطاع العام أو المشتركين لمدة طويلة ورفع اعداد الترددات الزمنية (Head Way) لوسائل النقل العام .
 - ❖ تطوير النقل المدرسي بالحافلات حيث إن نسبة كبيرة من الرحلات الصباحية تكون رحلات مدرسية.
 - ❖ استخدام وسائل نقل عام مريحة وحديثة.
 - ❖ وضع بعض الضوابط والقيود المالية على مواقف السيارات في وسط المدن المزدحمة.
٤. 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):

١. استحداث محاكم مرورية متخصصة في القضايا المرورية.
٢. إيجاد غطاء قانوني للمجلس الأعلى للسلامة المرورية يلزم كافة الجهات المعنية بالسلامة المرورية بقراراته من خلال إصدار قانون لها المجلس.
٣. الاستمرار بإعادة النظر وتحديث التشريعات المرورية بما يتاسب وحجم المشكلة المرورية ومواكبة التطورات الحاصلة في مجال المرور .
٤. دراسة العقوبات والمخالفات المرورية وتقييم مدى فعاليتها في الحد من هذه المخالفات وتطوير العقوبات بما يتواءى وحجم المخالفة وخطورتها وتكرارها من نفس المخالف .
٥. برمجة الرقابة المرورية حسب المكان والزمان الأكثر تكراراً للأخطاء المسببة للحوادث المرورية بما يضمن الحد من الحوادث المرورية ونتائجها، وتفعيل الرقابة المرورية على السائقين المخالفين مخالفة عدم إعطاء أولوية المرور للمشاة وعلى الأخص في المناطق التي تكثر بها حركة المشاة ضمن الطرق التي يقع بقربها مؤسسات تعليمية (مدارس، كليات، جامعات،....)، أو مساجد أو حدائق عامة أو أسواق تجارية.
٦. تفعيل الرقابة المرورية على المشاة وبحسب المخالفات الواردة في قانون السير بخصوص مخالفات المشاة حيث أن هذه المخالفات غير مفعله وتکاد تكون معروفة وغير مطبقة في معظم الأحيان، إذ لا بد من إيجاد الردع للسائل وللمشاة بضرورة تطبيق نصوص مخالفات قانون السير.
٧. أن يتم ربط غرف العمليات مع الميدان من خلال الكاميرات والشواخص الإرشادية الإلكترونية لتوجيه الرسائل لمستخدمي الطريق بحيث يتم توجيه الحركة المرورية إلى الطرق البديلة الأخرى للتخفيف عن الشوارع الأكثر ازدحاماً.
٨. التوسيع في استخدام أجهزة الرقابة الآلية المخصصة لضبط المخالفات المتحركة للحوادث مثل (مخالفات التتابع القريب وتغيير المسرب وأولويات المرور).
٩. 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.
١٠. تركيز الرقابة المرورية ضمن الفترة الزمنية الأكثر تكراراً لوقوع الحوادث والاصابات والواقعة ضمن الفترة (٠٠:٥٩-١٥).

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

١. إنشاء جهة متخصصة ومسئولة عن التوعية المرورية لكافة شرائح المجتمع بحيث يكون لها قاعدة للتنسيق المشترك مع كافة الجهات المعنية بالتروية 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 الازمة لذلك وتوفير الإمكانيات المادية الضرورية.
٢. الاستمرار في تبني خطط واستراتيجيات التوعية المرورية بحيث تكون مكثفة ومستمرة يشترك فيها كل من الأسرة والمدرسة والمؤسسات الدينية والتعليمية، والإدارات المرورية ، ووزارة الداخلية، والنقل، والبلديات، والصحة، ورعاية الشباب، ووسائل الإعلام بأنواعها المختلفة وجميع الجهات المعنية سواء كانت حكومية أو خاصة.
٣. تكثيف مواد التوعية المرورية في مناهج وزارة التربية والتعليم.

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

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

المراجع

المراجع العربية

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

المراجع الأجنبية

- *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*.



هاتف خدمة الطوارئ : ٩١١
م ٢٠١٥ - هـ ١٤٣٦