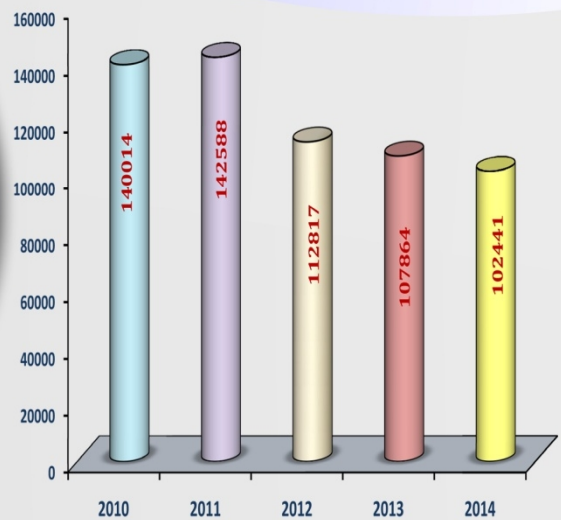


المملكة الاردنيه الهاشميه



مديرية الأمن العام

تحليل الحوادث المروريه في الأردن لعام ٢٠١٤م



بسم الله الرحمن الرحيم

المملكة الأردنية الهاشمية



مديرية الأمن العام

دراسة

(تحليل الحوادث المرورية في الاردن)

لعام ٢٠١٤م

١٤٣٦هـ - ٢٠١٥م



كلمات مضيئة



((ولأن أمن الوطن وسلامة المواطن يتصدران سلم أولوياتنا ،
فلا بد من تكاتف الجهود الرسمية للتصدي لمشكلات وحوادث
السير ووضع حلول علمية وناجعة للحد منها إذ أضحت 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 الدلالعه - ادارة ترخيص السواقين والمركبات

الرائد المهندس سلطان عمران - المعهد المروري الاردني

النقيب مأمون كمال - المعهد المروري الاردني

النقيب المهندسة سهى البلاونة - ادارة السير المركزية

النقيب المهندسة فرح الجلامدة - ادارة السير المركزية

الملازم اول اشرف النداف - ادارة السير المركزية

الملازم ثاني حسام العنتري - ادارة السير المركزية

المحتويات

الصفحة

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

§ تعريفات عامة^١

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 (٢٤ 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 (١٠).
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 .
الصهرج	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 آلية 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.

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

إن مشكلة الحوادث المرورية تعد من أهم وأخطر المشاكل التي تواجه المجتمعات على مستوى العالم حيث أنها تستنزف قدراً كبيراً من الموارد البشرية والمادية وتشير آخر الإحصائيات الصادرة عن منظمة الصحة العالمية (WHO) بأن العالم يفقد سنوياً حوالي (١.٢) مليون شخص، ويصاب سنوياً حوالي (٢٠-٥٠) 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 (١%-٣%) من الناتج المحلي الإجمالي، وقد توصلت العديد من دول العالم إلى ضرورة وضع آليات واستراتيجيات مرورية وطنية لمواجهة تحديات السلامة المرورية المرتبطة بالعديد من القطاعات والجهات ذات العلاقة^١.

إن الأردن يعاني من هذه المشكلة كغيره من دول العالم، حيث إن هنالك زيادة سنوية للسكان والمركبات في الأردن بالإضافة إلى قدوم العديد من الزائرين والمركبات الأجنبية إلى داخل أراضي المملكة، وتشير الإحصائيات إلى أنه في نهاية عام ٢٠١٤م، بلغ عدد سكان الأردن (٦.٦٧٥) مليون نسمة منهم (٣.٤٤١) من الذكور و(٣.٢٣٤) من الإناث^٢، وتشير الإحصائيات 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 وإصابة (٢٠٦٣) شخص بإصابات بليغة و(١٢٧٢٧) شخص بإصابات بسيطة وبكلفة تقديرية مقدارها (٢٣٩) مليون دينار^٤، وقد قدرت مجموع أطوال الطرق بحوالي (١٨٥٠٠) كم^٥ نهاية عام ٢٠١٤م.

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 ورفع مستوى الخدمة المطلوبة لمستخدمي الطريق.

لقد جاءت هذه الدراسة لتلقي الضوء على واقع السلامة المرورية في الأردن من خلال التعرف على أعداد الحوادث المرورية ونتائجها ومؤشراتها والتوصل 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 ألا وهي الطريق والمركبة والإنسان، وتعميق المشاركة والتعاون والتنسيق 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 الإحصاءات العامة، ٢٠١٤.

^٣ مديرية الأمن العام-إدارة الإقامة والحدود

^٤ التقارير الإحصائية السنوية للحوادث المرورية.

^٥ وزارة الأشغال العامة والإسكان، 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 خطة مديرية الامن العام للسلامة المرورية خلال الفترة (٢٠١٣-٢٠١٧) بالتشارك مع كافة الجهات ذات العلاقة بالعملية المرورية بناء على عمل مؤسسي منظم.

§ أهداف الدراسة:

- ü بيان واقع السلامة المرورية في الأردن من خلال ابراز الحوادث المرورية ونتائجها ومؤشراتها.
- ü التوصل الى النتائج التي تبين حجم المشكلة المرورية من خلال اجراء التحليل الاحصائي للحوادث المرورية ونتائجها ومؤشراتها لعام ٢٠١٤م.
- ü 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 ومؤشراتها خلال عام ٢٠١٤م، 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

١. محلياً:

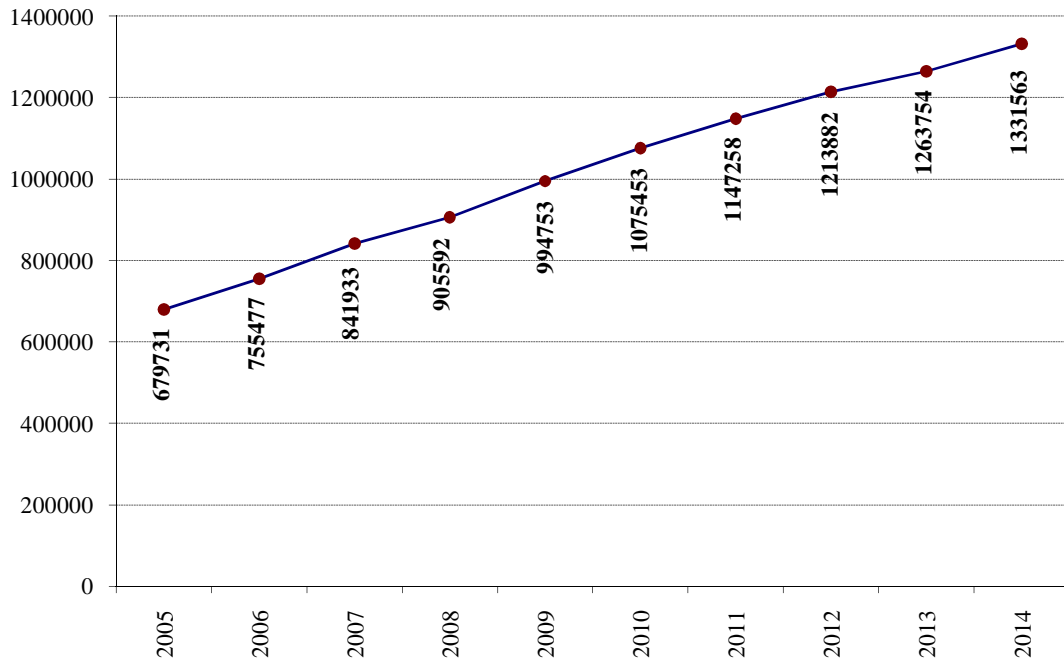
لقد تطورت أعداد السكان و المركبات بصورة كبيرة في الاردن حيث ارتفعت ملكية المركبات مقارنة بعدد السكان من مركبة واحدة لكل (٥٨) شخص عام ١٩٧١م إلى مركبة واحدة لكل (٥) أشخاص عام ٢٠١٤م، ويوضح الجدول رقم (١) التالي هذا التطور، كما يوضح الشكل (١) تطور أعداد المركبات خلال الأعوام العشرة الماضية.

الجدول رقم (١) يوضح تطور أعداد السكان و المركبات (1971-2014)

السنة	المركبات المسجلة ^١	عدد السكان ^٢	عدد المركبات لكل 100.000 نسمة	ملكية المركبات
1971	26000	1.5 مليون	1733.33	مركبة لكل 58 شخص
2014	1331563	6.675 مليون	19948.51	مركبة لكل 5 اشخاص

١.١. تطور اعداد المركبات للأعوام العشرة السابقة^١

الشكل رقم (١)



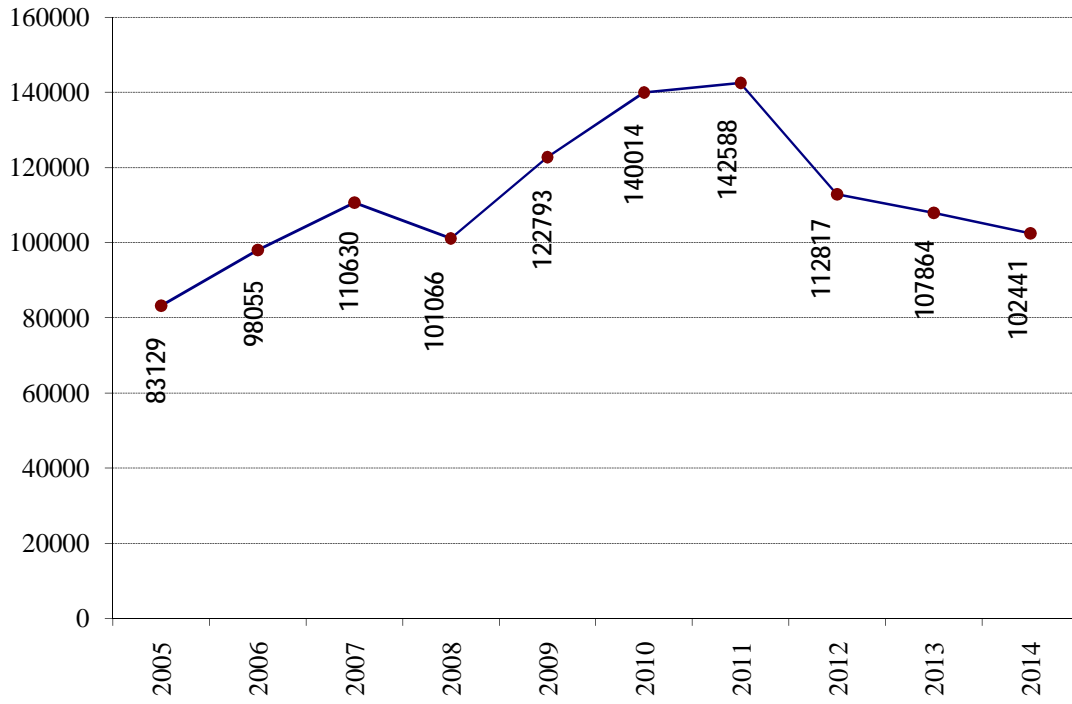
بلغ معدل الزيادة السنوية في أعداد المركبات (٧.٧٨%) للعشر سنوات الأخيرة

^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

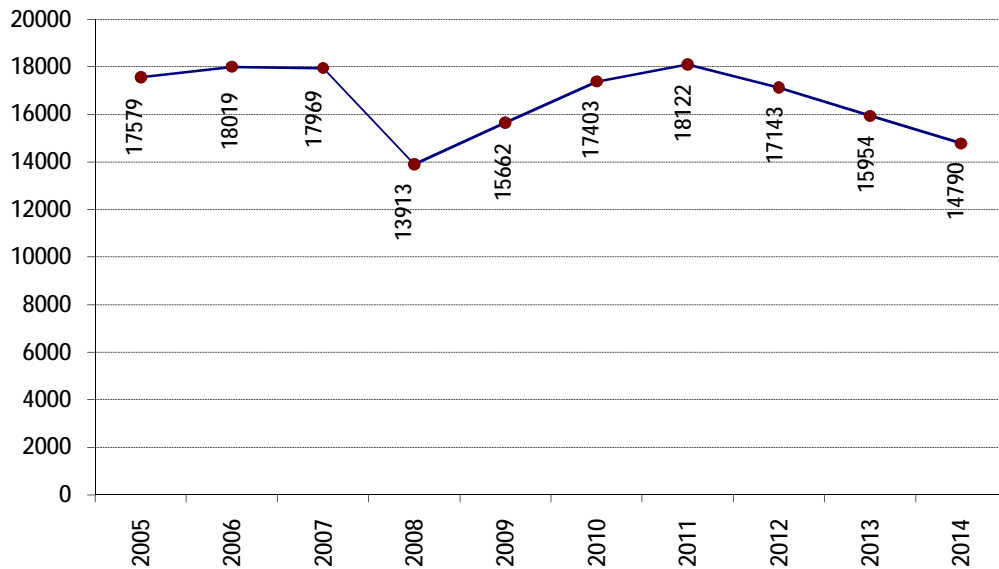
الشكل رقم (٢)



معدل الزيادة السنوية في أعداد الحوادث (٣.٢%) للعشر سنوات الأخيرة

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

الشكل رقم (٣)



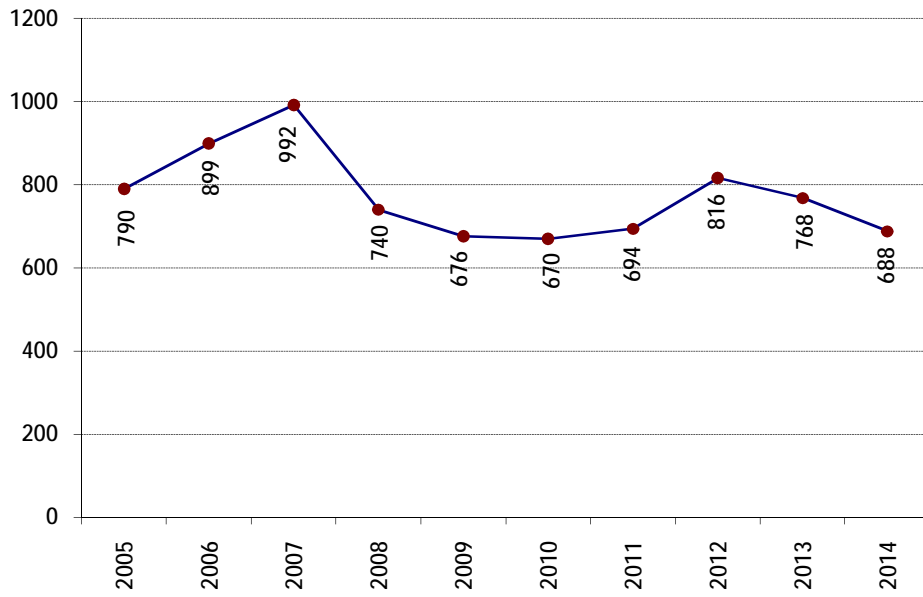
معدل التناقص السنوي في أعداد الجرحى ١.٤% للعشر سنوات الأخيرة^١

^١ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

^٢ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

٤.١ . تطور اعداد وفيات الحوادث المرورية للاعوام العشرة السابقة^٢

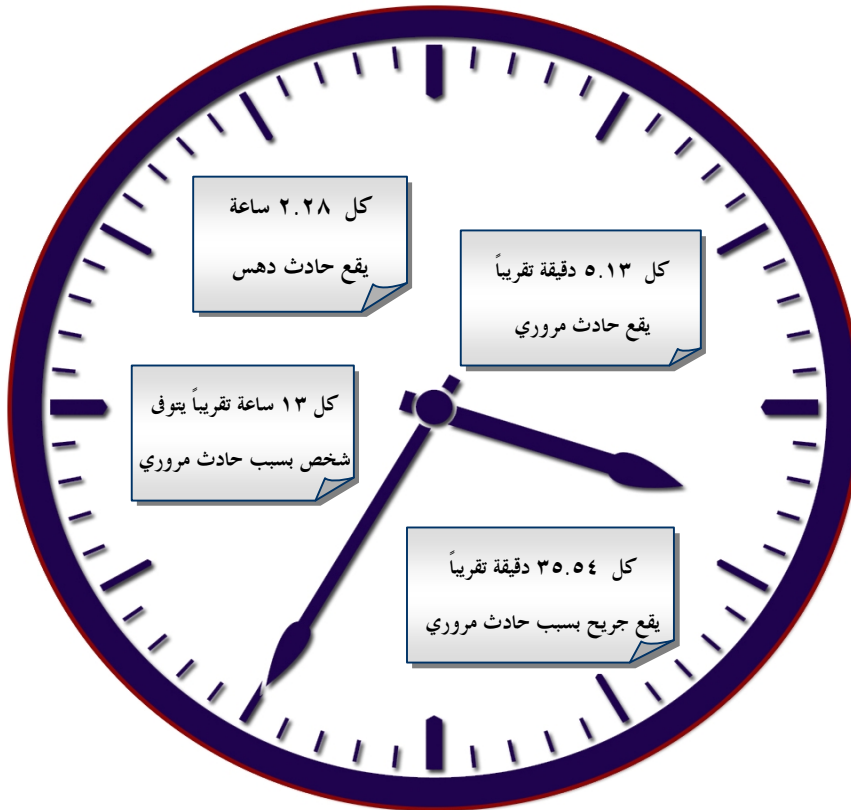
(الشكل رقم ٤)



معدل التناقص السنوي في أعداد الوفيات ٠.٧% للعشر سنوات الأخيرة

٥.١ . المؤشر الزمني للحوادث المرورية ونتائجها لعام ٢٠١٤^٣

(الشكل رقم ٥)



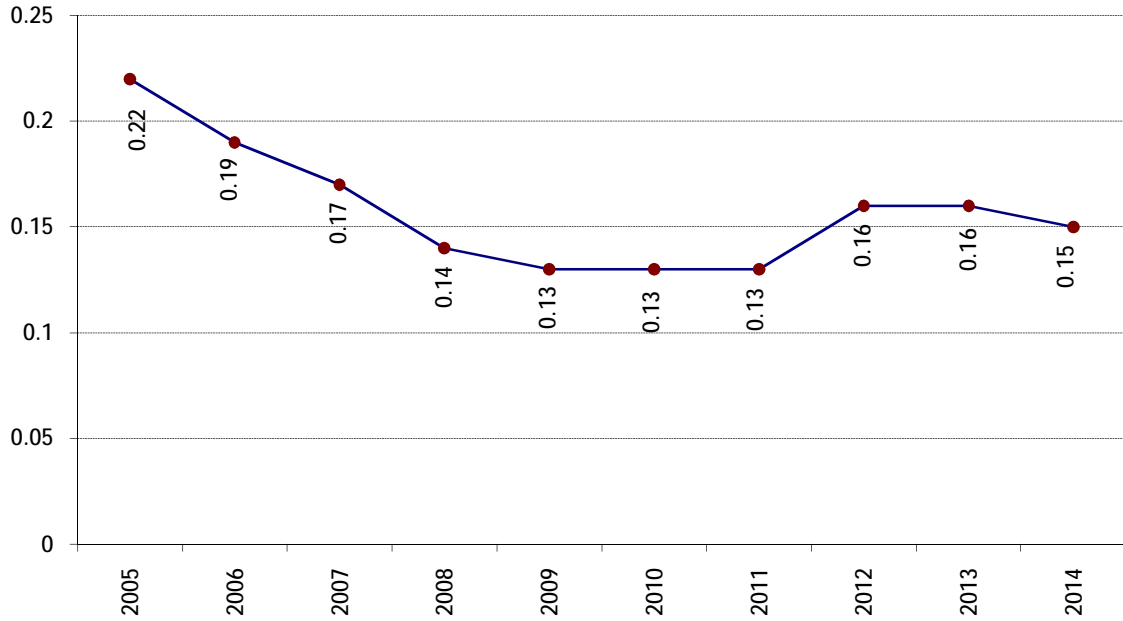
^١ تم البدء بتطبيق استراتيجية الامن العام للسلامة المرورية في العام ٢٠٠٨م.

^٢ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

^٣ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

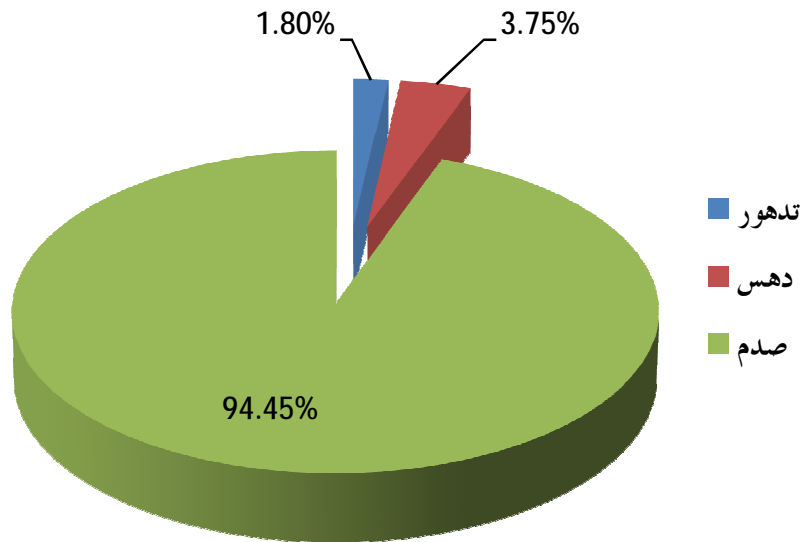
٦.١. مؤشر الخطورة للحوادث المرورية لالعوام العشرة السابقة^١

الشكل رقم (٦)



٧.١. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث لعام ٢٠١٤^٢

الشكل رقم (٧)

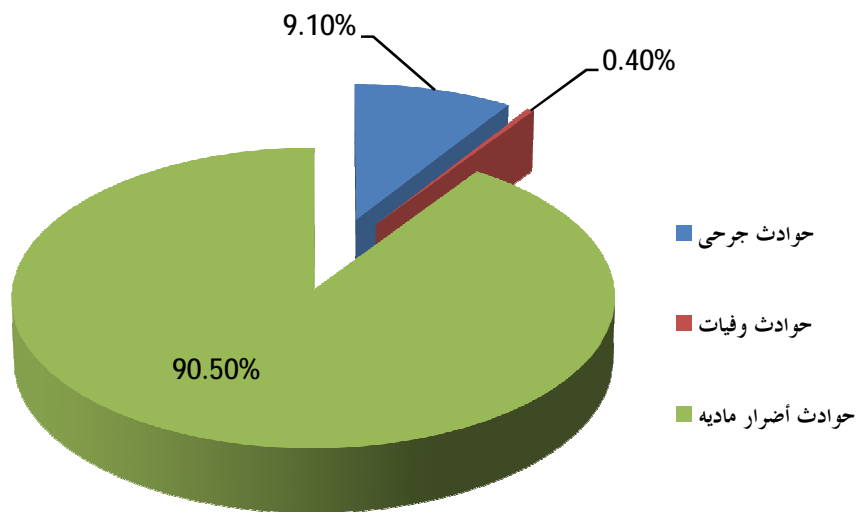


^١ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية، مؤشر الخطورة = (مجموع عدد الوفيات والجرحى/عدد الحوادث)

^٢ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

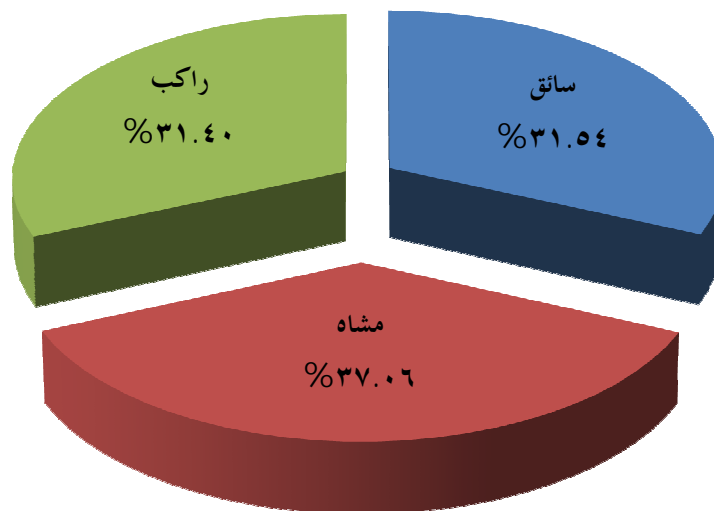
٨.١. الحوادث المرورية حسب حدة الحادث لعام ٢٠١٤

الشكل رقم (٨)



٩.١. وفيات الحوادث المرورية حسب مستخدم الطريق لعام ٢٠١٤

الشكل رقم (٩)

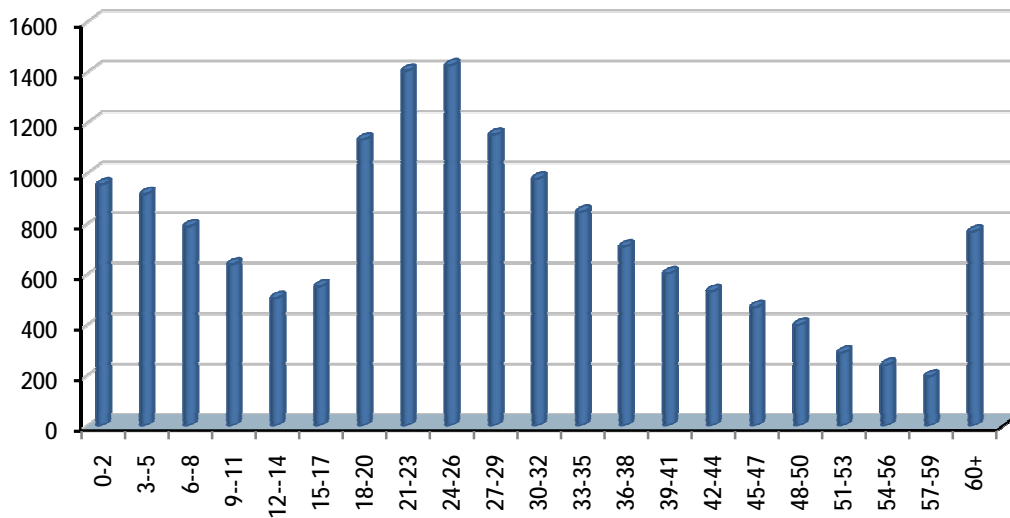


^١ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

^٢ التقارير الاحصائية السنوية للحوادث المرورية.

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

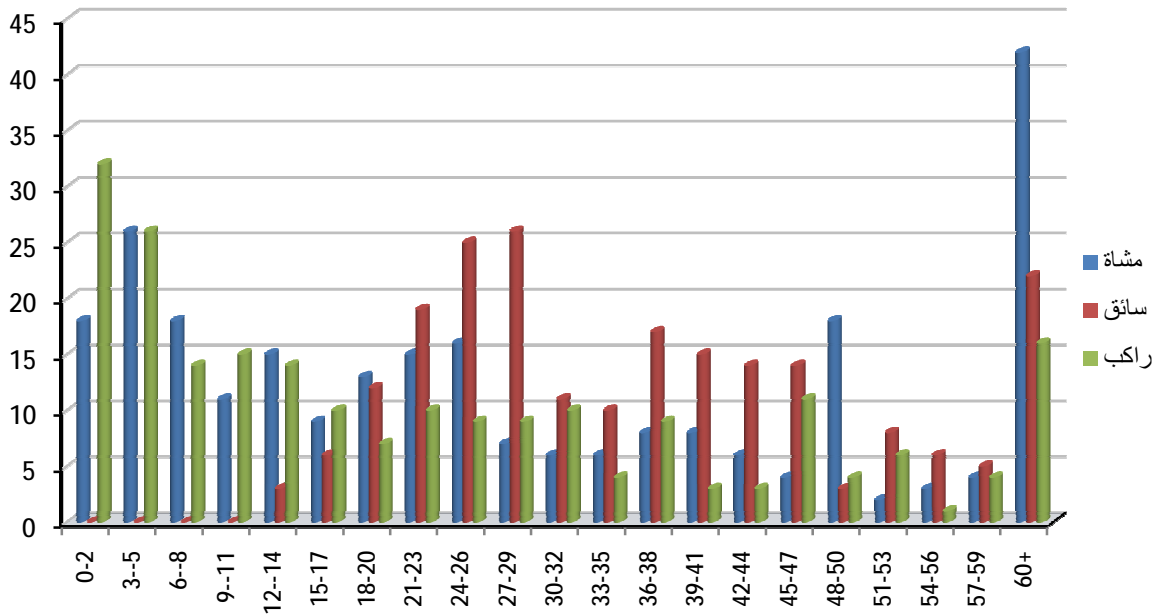
الشكل رقم (١٠)



تعتبر الفئة العمرية من سن (١٨-٣٥) الفئة الأكثر تضرراً من الحوادث المرورية حيث شكلت ما نسبته (٤٤.٨١%) من مجموع المصابين في الحوادث المرورية.

١١.١. وفيات الحوادث المرورية حسب الفئة العمرية ومستخدمي الطريق^٢

الشكل رقم (١١)



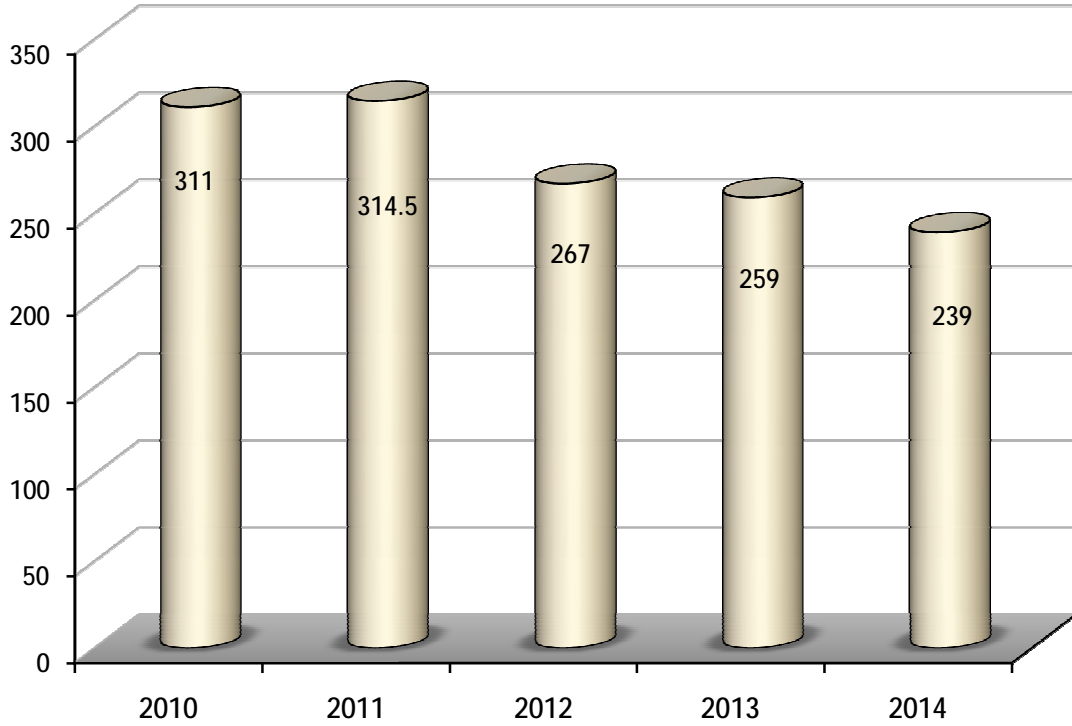
أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية أكبر من (٦٠) و (٥-٣) سنة وبنسبة (١١.٦٣%) و (٧.٥٦%) على التوالي، وكان أكبر عدد من الوفيات المشاة ضمن الفئة العمرية أكبر من ٦٠ سنة وبنسبة (١٦.٤٧) تلتها الفئة العمرية (٥-٣) سنوات وبنسبة (١٠.٢%) من مجموع وفيات المشاة مع العلم أن الفئة أكبر من ٦٠ سنة فيها أكثر من فئة عمرية.

^١ التقارير الإحصائية السنوية للحوادث المرورية.

^٢ التقارير الإحصائية السنوية للحوادث المرورية.

١٢.١. تكلفة الحوادث المرورية للأعوام الخمسة^١

الشكل رقم (١٢)



يفقد الأردن يومياً أكثر من (٠.٦٥) مليون دينار أردني نتيجة الحوادث المرورية، وتعادل الخسائر السنوية للحوادث المرورية ما نسبته (٠.٩٢%) من الناتج المحلي الإجمالي، وقد بلغ معدل نسبة النقصان السنوية في تكلفة الحوادث المرورية للأعوام الخمسة الماضية (٦.١٧%).

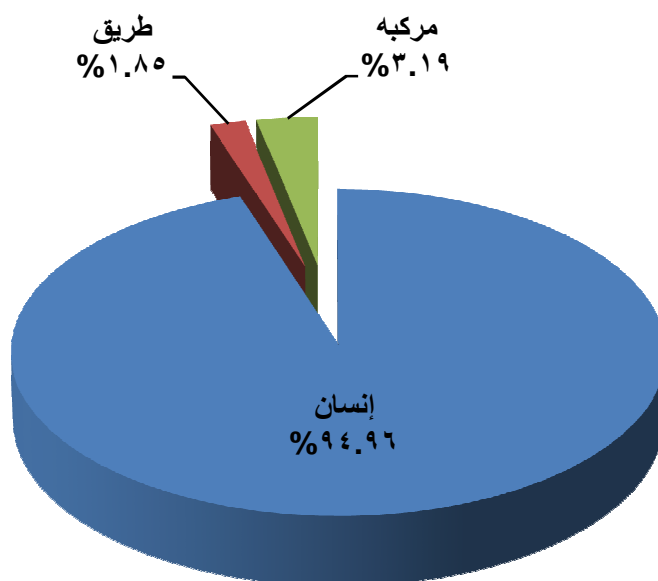
^١ التقارير الإحصائية السنوية للحوادث المرورية.

١٣.١. ملخص للحوادث المرورية بحسب نوعها وحدثها ونتائجها لعام ٢٠١٤

الجدول رقم (٢)

نوع الحادث	عدد الحوادث	أعداد الحوادث التي نتج عنها أضرار مادية	أعداد الحوادث التي نتج عنها أضرار بشرية			المصابين		
			عدد الحوادث البليغة	عدد الحوادث الوفيات	عدد حوادث الوفيات	عدد الإصابات البسيطة	عدد الإصابات البليغة	عدد الوفيات
صدم	96756	91848	4431	313	164	8105	1044	299
دهس	3839	0	3312	330	197	3201	677	255
تدهور	1846	834	794	130	88	1421	342	134
المجموع	102441	92682	8537	773	449	12727	2063	688
			9759			14790		

١٤.١. مسببات الحوادث المرورية للعام ٢٠١٤م



^١ التقارير الإحصائية السنوية للحوادث المرورية.

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

الجدول رقم (٣)

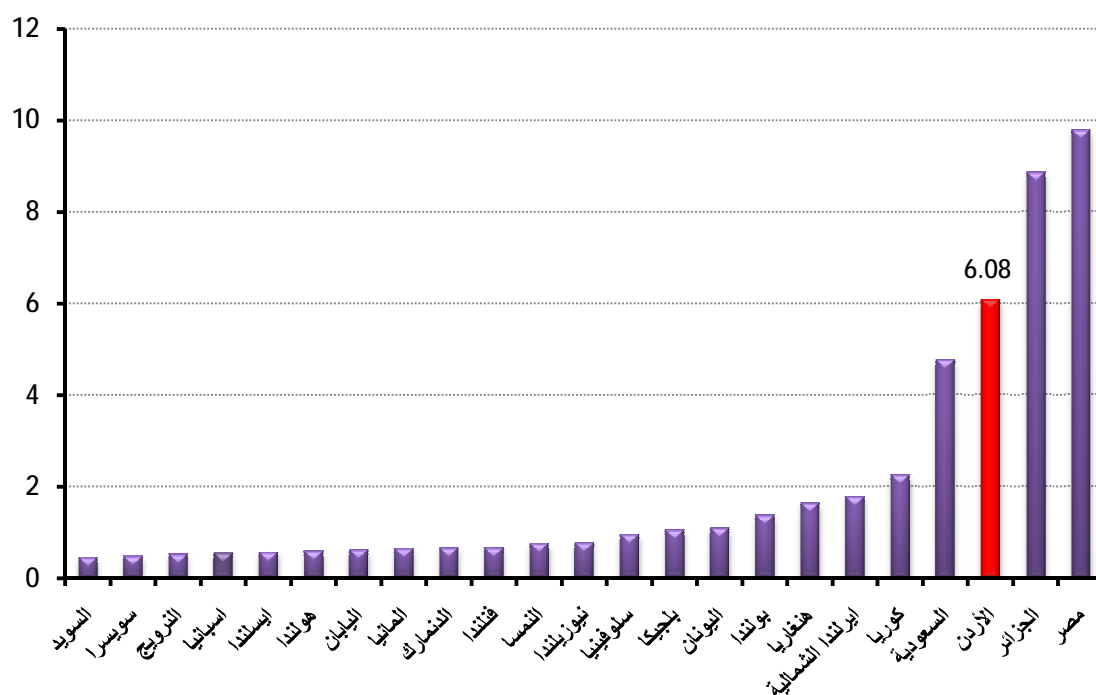
السنة					البيان
2014	2013	2012	2011	2010	
102441	107864	112817	142588	140014	عدد الحوادث
688	768	816	694	670	عدد الوفيات
14790	15954	17143	18122	17403	عدد الجرحى
1331563	1263754	1213882	1147258	1075453	عدد المركبات المسجلة
6675	6530	6388	6249	6113	عدد السكان بالآلاف
280.7	295.5	309.1	390.7	383.6	حادث 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 الاف مركبة
5.2	6.08	6.7	6.0	6.2	عدد الوفيات لكل 10 الاف مركبة
111.1	126.2	141.2	158	161.8	عدد الجرحى لكل ١٠ الاف مركبة
10.31	11.76	12.8	11.0	11.0	عدد الوفيات لكل 100 الف نسمة
221.6	244.3	268.4	289.9	284.7	عدد الجرحى لكل 100 الف 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.

٢. دولياً:

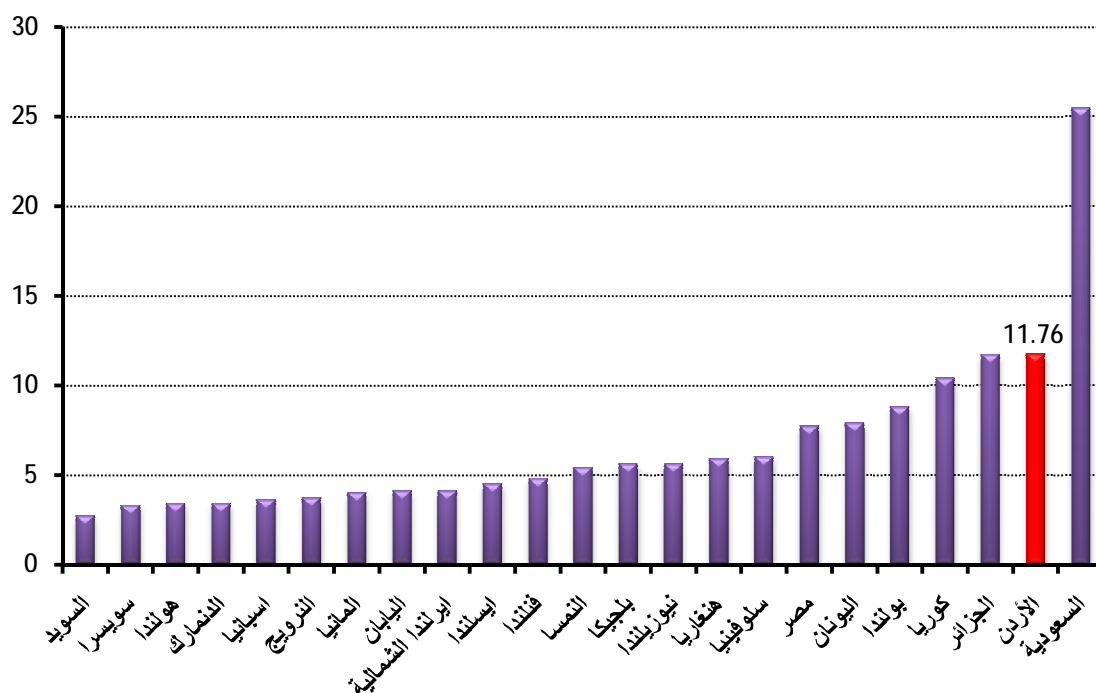
١.٢ مقارنة دولية (الوفيات لكل ١٠ آلاف مركبة) للعام ٢٠١٣م

الشكل رقم (١٣)



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

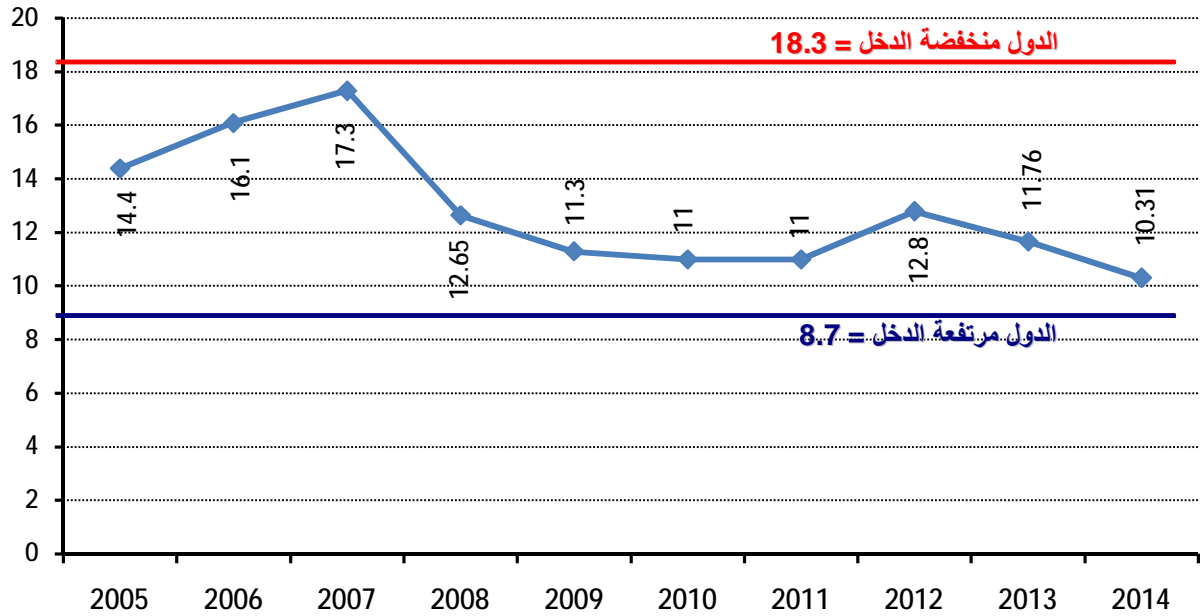
الشكل رقم (١٤)



¹ IRTAD, 2013.

٣.٢. عدد الوفيات لكل ١٠٠.٠٠٠ نسمة في الأردن خلال السنوات العشر الأخيرة مقارنة
مع الدول منخفضة ومتوسطة الدخل و الدول مرتفعة الدخل^١

الشكل رقم (١٥)



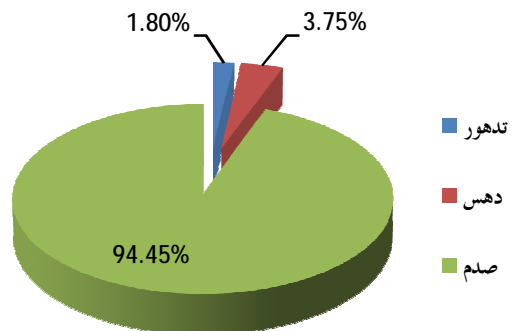
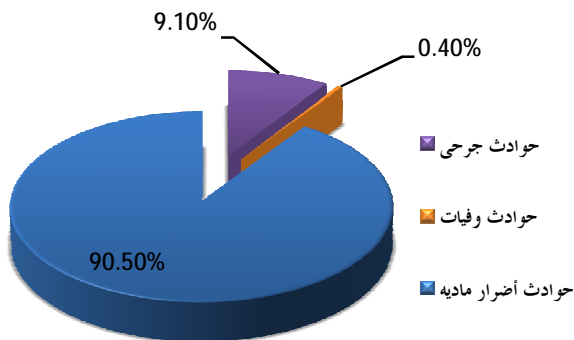
^١ GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY, (WHO), 2013

المبحث الثاني الحوادث المرورية

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

الجدول رقم (٤)

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

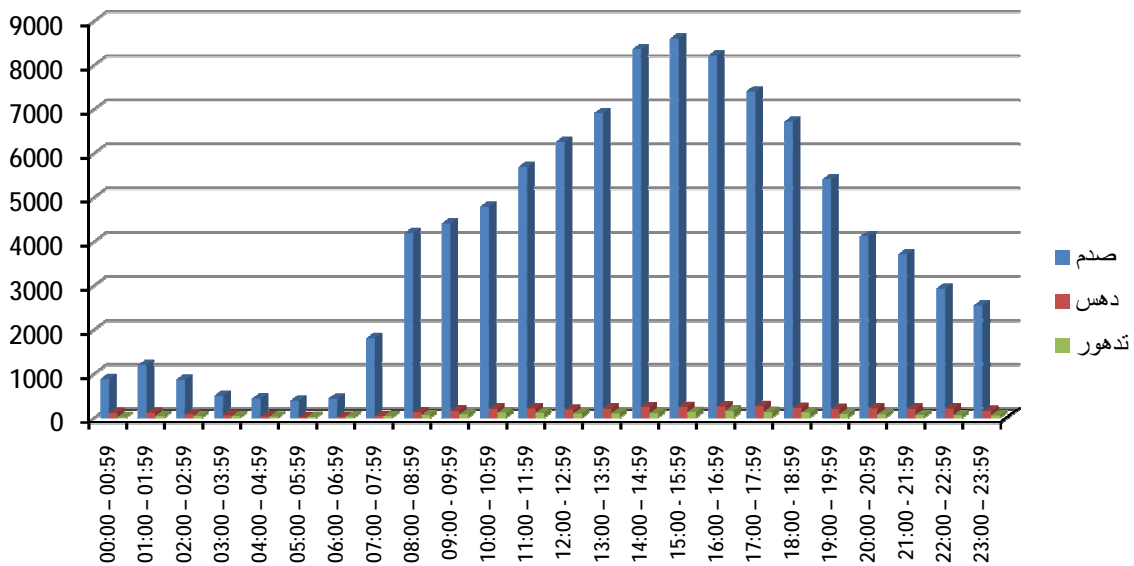


سجلت حوادث الصدم ما نسبته (٩٤.٤٥%) وحوادث المشاة (٣.٧٥%) وحوادث التدهور (١.٨%) من مجموع الحوادث الكلية، وكانت نسبة الحوادث المرورية التي نتج عنها أضرار مادية فقط (٩٠.٥%) والتي نتج عنها جرحى فقط (٩.١%) والتي نتج عنها وفيات (٠.٤٤%) من مجموع الحوادث المرورية الكلية.

٢. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث والوقت للعام ٢٠١٤م

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

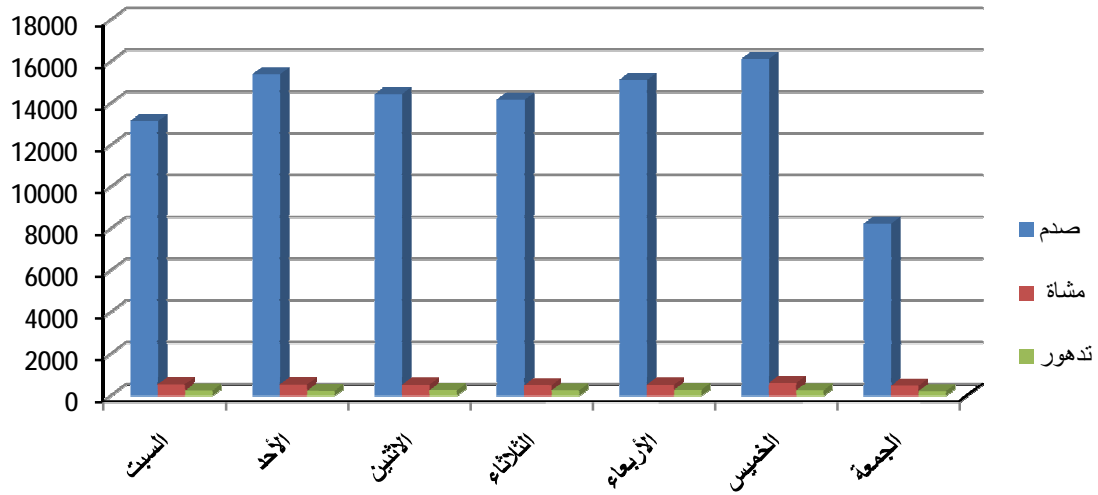


سجلت الفترة الزمنية (١٥:٥٩ - ١٥:٠٠) أعلى نسبة في الحوادث المرورية وبنسبة (٨.٧٨%)

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

الجدول رقم (٦)

اليوم	الجموع	صدم	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
الجموع	102441	96756	3839	1846

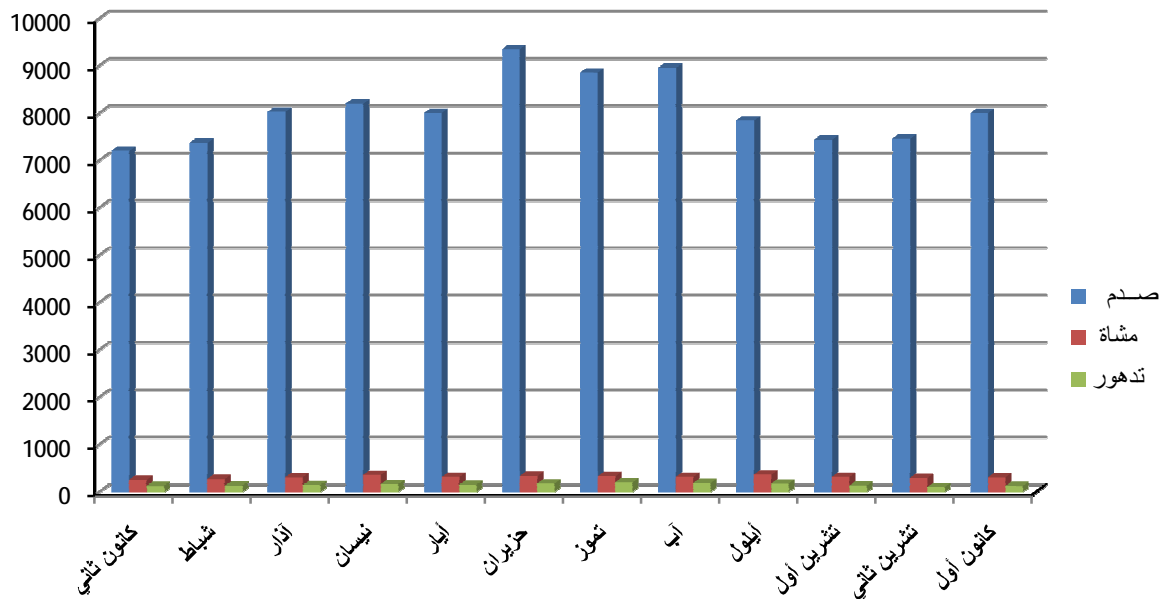


سجل يوم الخميس اعلى نسبة في الحوادث المرورية وبنسبة (١٦.٦٣%).

٤. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث والشهر للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٧)

الشهر	المجموع	صدم	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
المجموع	102441	96756	3839	1846

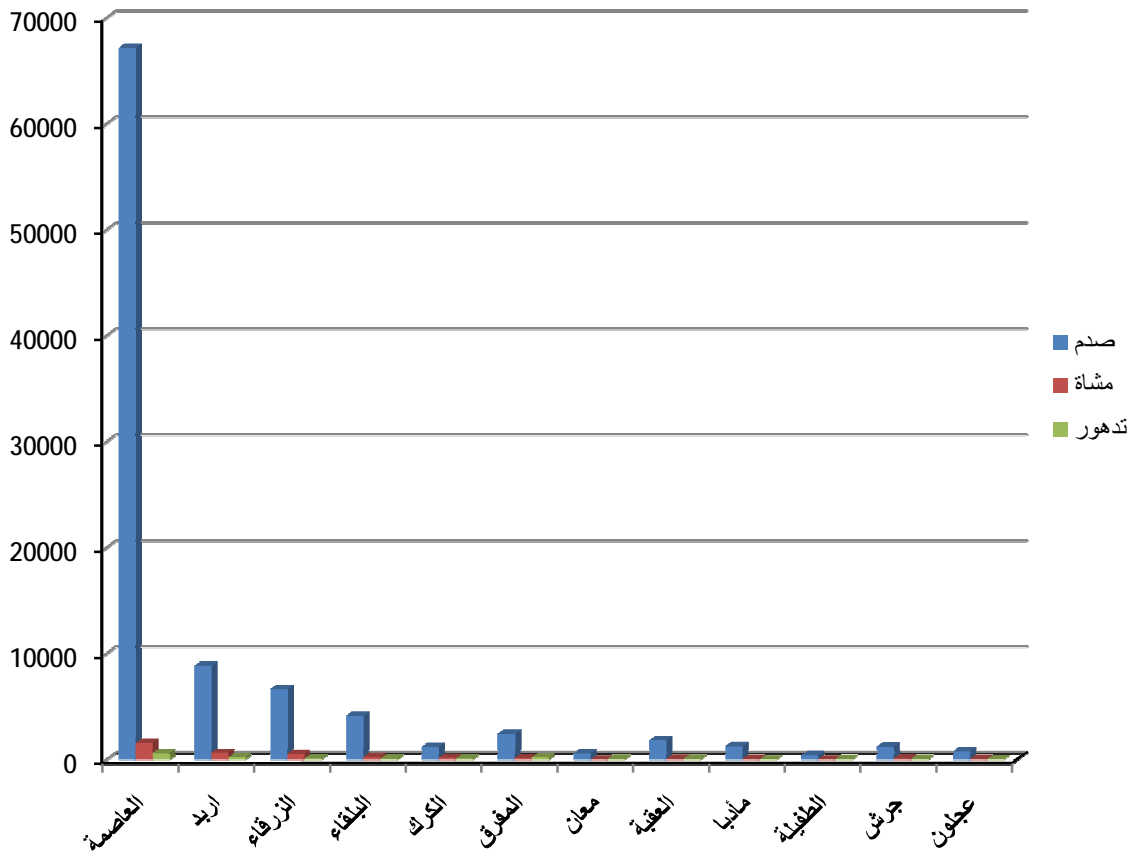


سجل شهري حزيران و آب أكثر شهرين وقعت فيهما الحوادث المرورية وبنسبة (٩.٦٣%) و (٩.٢٤%) على التوالي

٥. الحوادث المرورية حسب نوع الحادث والمحافظة للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٨)

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

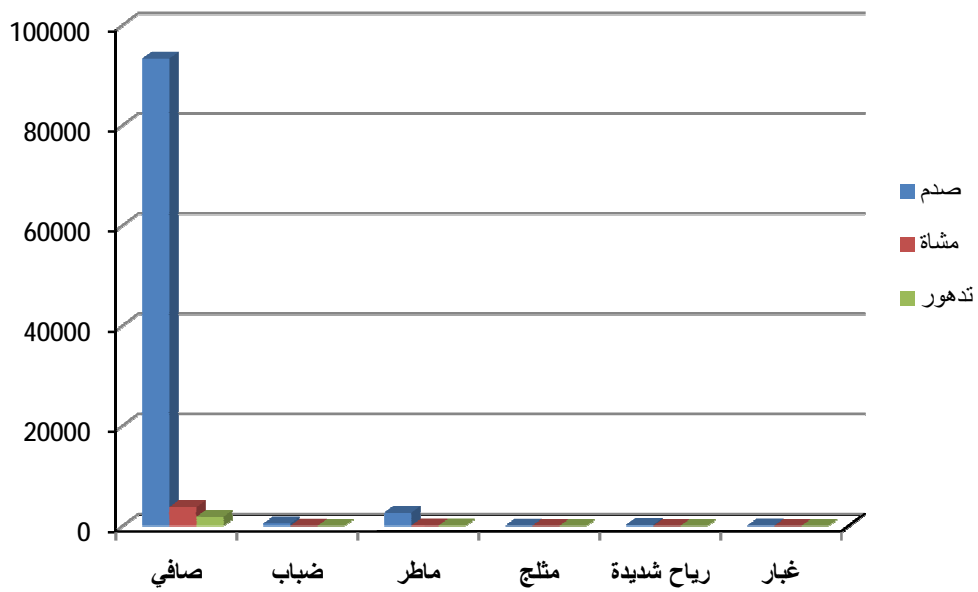


سجلت محافظة العاصمة اعلى عدد من الحوادث المرورية وبنسبة (٦٧.٧٤%)، ومحافظة الطفيلة اقل عدد وبنسبة (٠.٥%)

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

الجدول رقم (٩)

حالة الطقس	المجموع	صدم	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

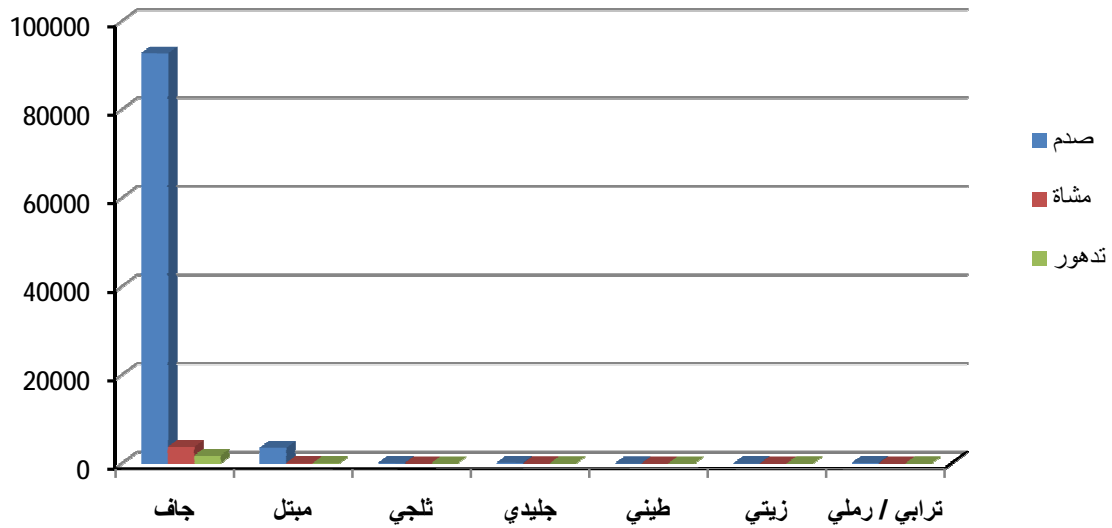


وقع خلال الطقس الصافي (٩٦.٥٢%) من الحوادث المرورية.

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/رمل
1846	3839	96756	102441	المجموع

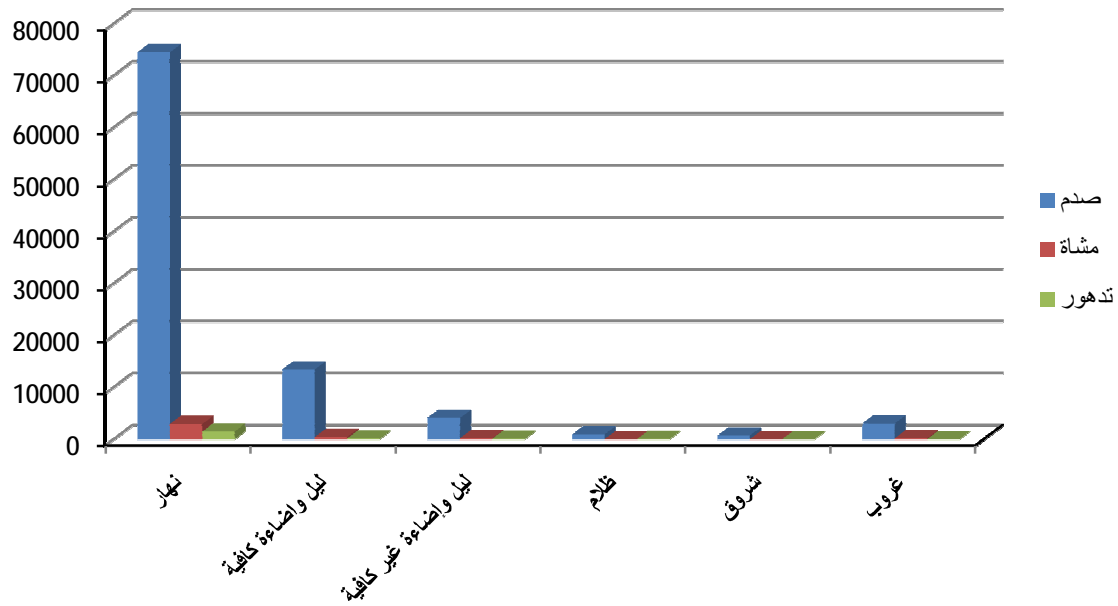


وقع خلال سطح الطريق الجاف (٩٥.٨٨%) من الحوادث المرورية

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

الجدول رقم (١١)

تدهور	مشاة	صدم	المجموع	درجة الإضاءة
1491	2962	74501	78954	نهار
142	428	13418	13988	ليل وإضاءة كافية
103	197	4125	4425	ليل وإضاءة غير كافية
57	43	960	1060	ظلام
16	26	713	755	شروق
37	183	3039	3259	غروب
1846	3839	96756	102441	المجموع

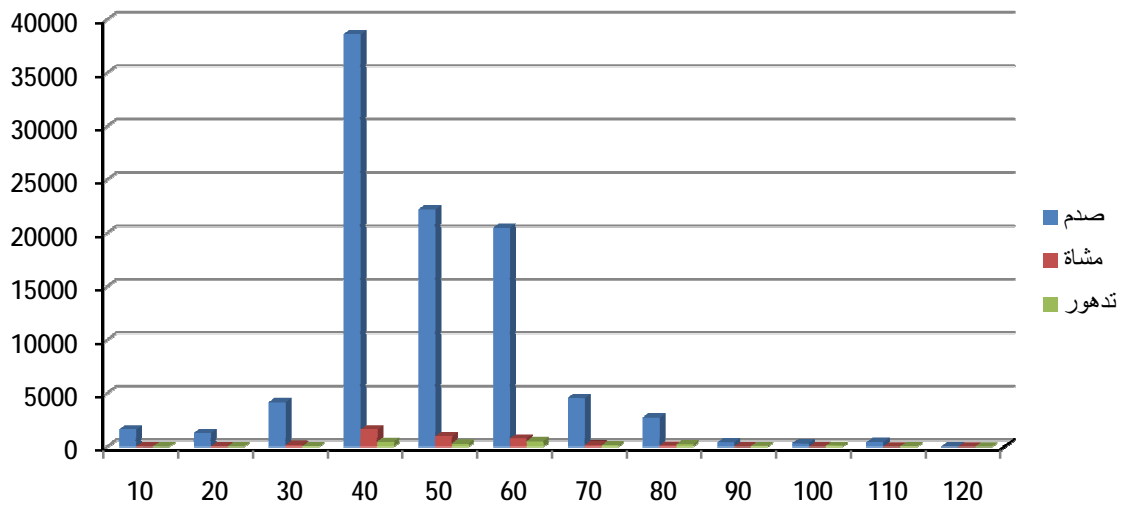


وقع خلال النهار (٧٧.٠٧%) من الحوادث المرورية.

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

الجدول رقم (١٢)

حدود السرعة المقررة	المجموع	صدم	مشاة	تدهور
10	1634	1608	13	13
20	1320	1269	33	18
30	4363	4157	154	52
40	40667	38608	1618	441
50	23462	22200	975	287
60	21741	20482	758	501
70	4845	4539	177	129
80	3009	2704	92	213
90	479	402	12	65
100	408	313	7	88
110	494	456	0	38
120	19	18	0	1
المجموع	102441	96756	3839	1846



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.

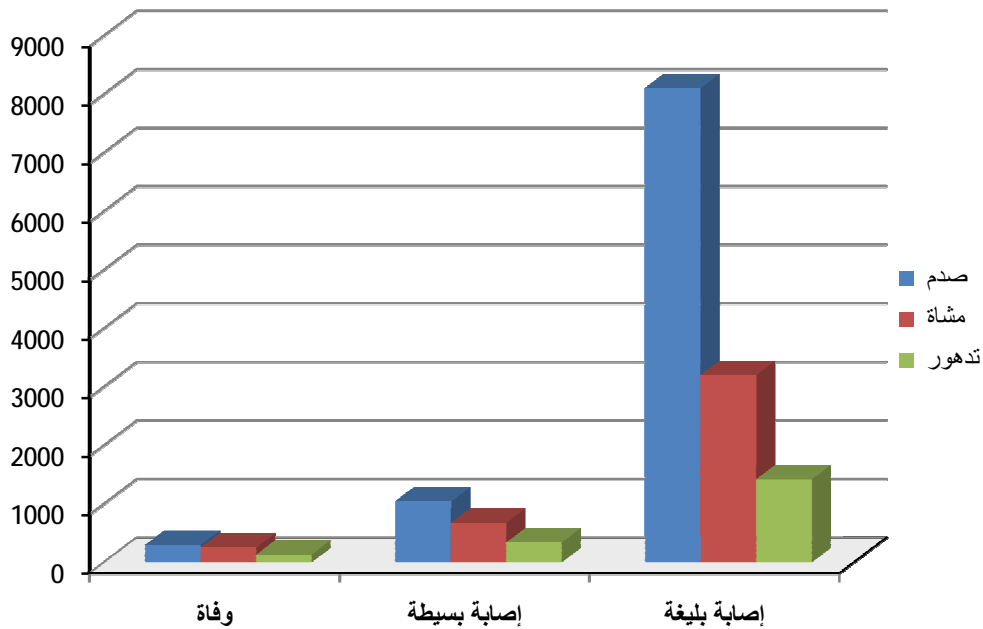
المبحث الثالث

المصابين في الحوادث المرورية

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

الجدول رقم (١٣)

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



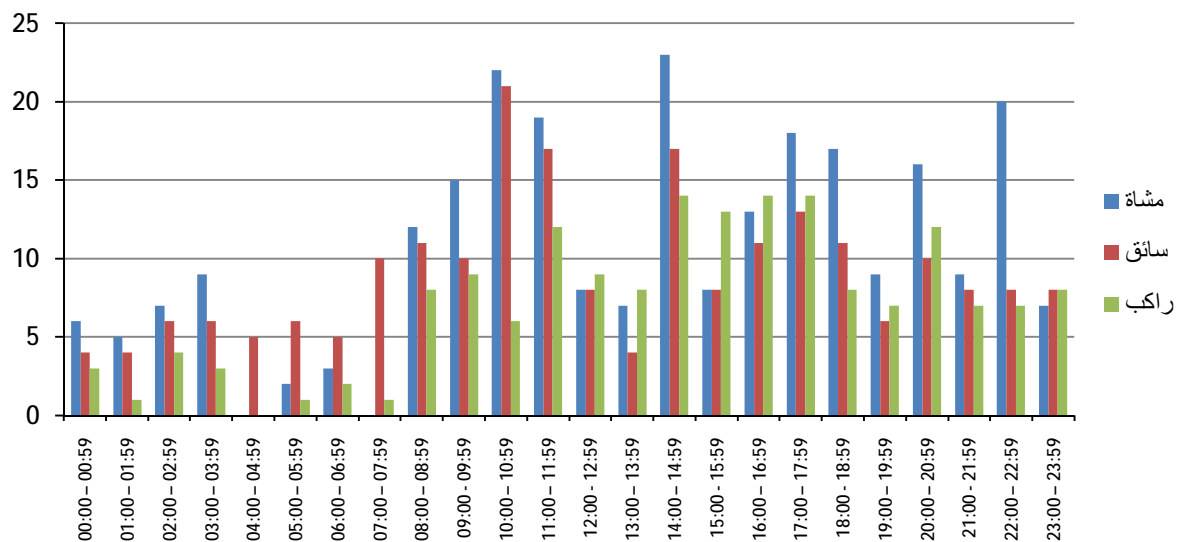
سببت حوادث الصدم (٤٣.٤٦%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية و(٦٣.٦٨%) من مجموع الإصابات البسيطة و(٥٠.٦١%) من مجموع الإصابات البليغة، وحوادث المشاة نتج عنها (٣٧.٠٦%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية و(٢٥.١٥%) من مجموع الإصابات البسيطة و(٣٢.٨٢%) من مجموع الإصابات البليغة، وحوادث التدهور نتج عنها (١٩.٤٨%) من 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 نسباً بسيطة حيث أن نسبة حوادث المشاة (٣.٧٥%) ونسبة حوادث التدهور (١.٨%) من مجموع الحوادث الكلية، إلا أنها ذات حدة عالية حيث تسبب نسباً عالية من الإصابات بشكل عام.

٢. الوفيات في الحوادث المرورية حسب الوقت ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (١٤)

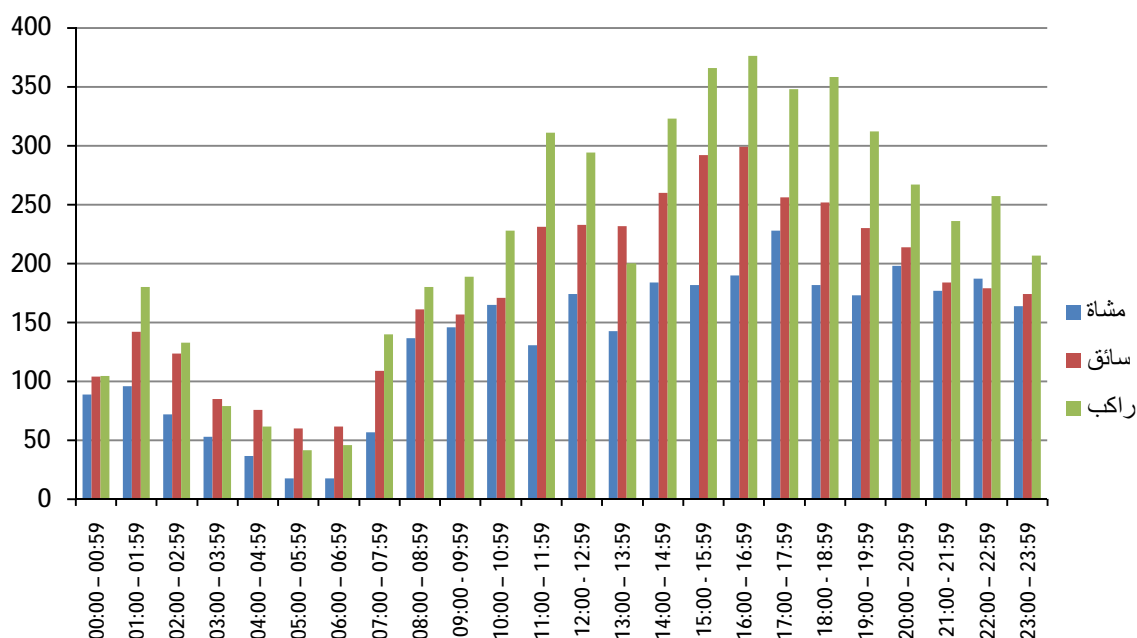
الوقت	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
00:00 – 00:59	16	6	4	3	3	0	0
01:00 – 01:59	10	5	4	1	0	0	0
02:00 – 02:59	18	7	6	4	1	0	0
03:00 – 03:59	18	9	6	3	0	0	0
04:00 – 04:59	5	0	5	0	0	0	0
05:00 – 05:59	9	2	6	1	0	0	0
06:00 – 06:59	10	3	5	2	0	0	0
07:00 – 07:59	12	0	10	1	1	0	0
08:00 – 08:59	37	12	11	8	6	0	0
09:00 – 09:59	37	15	10	9	3	0	0
10:00 – 10:59	53	22	21	6	3	1	0
11:00 – 11:59	56	19	17	12	7	1	0
12:00 – 12:59	27	8	8	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	0
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	1
18:00 – 18:59	40	17	11	8	4	0	0
19:00 – 19:59	22	9	6	7	0	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 (٩.٠٢%) لنفس الفترة الزمنية من مجموع وفيات المشاة.

٣. الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب الوقت ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤ م
الجدول رقم (١٥)

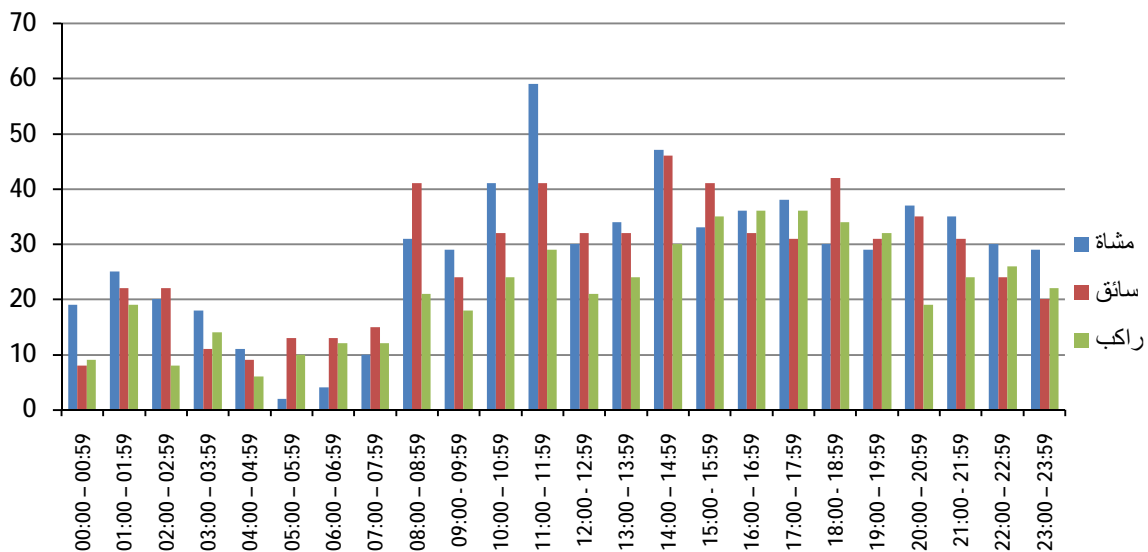
الوقت	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
00:00 – 00:59	298	89	104	66	37	0	2
01:00 – 01:59	418	96	142	123	54	2	1
02:00 – 02:59	329	72	124	101	26	6	0
03:00 – 03:59	217	53	85	56	18	4	1
04:00 – 04:59	175	37	76	42	20	0	0
05:00 – 05:59	120	18	60	29	13	0	0
06:00 – 06:59	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



وقع خلال الفترة الزمنية (١٦:٥٩-١٦:٠٠) أكبر عدد من الإصابات البسيطة وبنسبة (٦.٨٠%)
وللمشاة بنسبة (٧.١٢%) وقع خلال الفترة الزمنية (١٧:٥٩-١٧:٠٠) من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

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

الوقت	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	راكب الباص	راكب صندوق الشحن
00:00 – 00:59	39	19	8	9	3	0	0
01:00 – 01:59	72	25	22	19	6	0	0
02:00 – 02:59	59	20	22	8	9	0	0
03:00 – 03:59	52	18	11	14	8	0	1
04:00 – 04:59	28	11	9	6	1	0	1
05:00 – 05:59	28	2	13	10	3	0	0
06:00 – 06:59	30	4	13	12	1	0	0
07:00 – 07:59	42	10	15	12	5	0	0
08:00 – 08:59	103	31	41	21	10	0	0
09:00 – 09:59	79	29	24	18	6	0	2
10:00 – 10:59	112	41	32	24	13	1	1
11:00 – 11:59	142	59	41	29	11	1	1
12:00 – 12:59	92	30	32	21	5	1	3
13:00 – 13:59	98	34	32	24	8	0	0
14:00 – 14:59	145	47	46	30	19	0	3
15:00 – 15:59	120	33	41	35	9	2	0
16:00 – 16:59	117	36	32	36	11	0	2
17:00 – 17:59	115	38	31	36	8	1	1
18:00 – 18:59	124	30	42	34	17	0	1
19:00 – 19:59	97	29	31	32	5	0	0
20:00 – 20:59	102	37	35	19	11	0	0
21:00 – 21:59	101	35	31	24	10	0	1
22:00 – 22:59	88	30	24	26	8	0	0
23:00 – 23:59	78	29	20	22	7	0	0
المجموع	2063	677	648	521	194	6	17

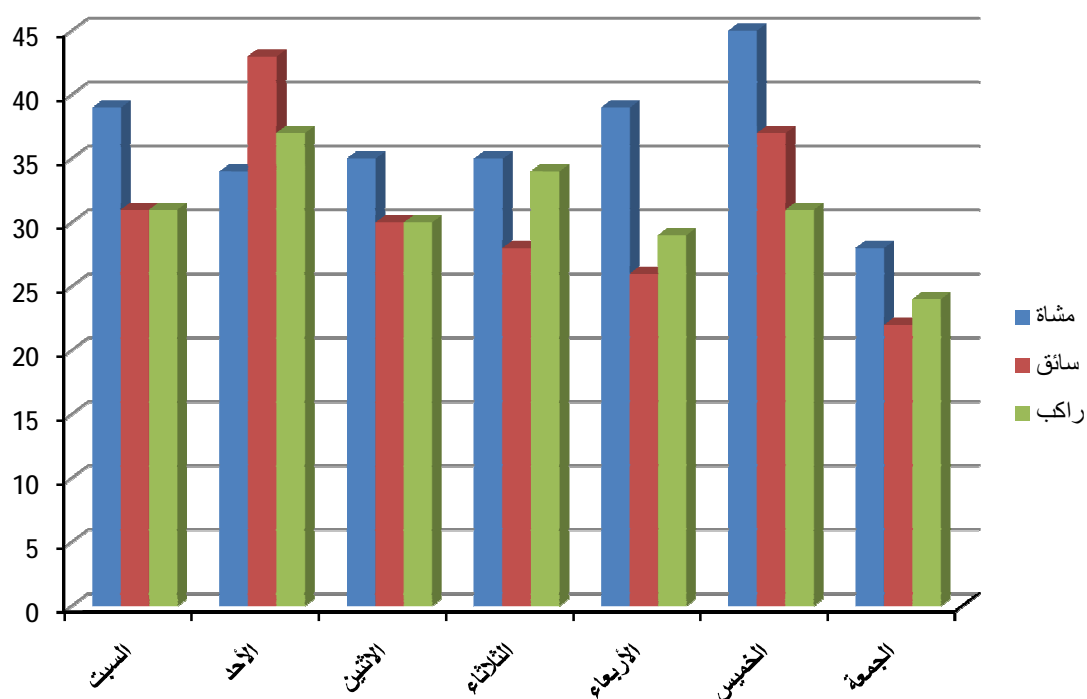


وقع خلال الفترة الزمنية (١٤:٥٩-١٤:٠٠) أكبر عدد من الإصابات البليغة للحوادث المرورية وبنسبة (٧.٠٣%) وللمشاة بنسبة (٨.٧١%) خلال الفترة الزمنية (١١:٥٩-١١:٠٠) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

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

الجدول رقم (١٧)

اليوم	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
السبت	101	39	31	27	3	1	0
الأحد	114	34	43	24	13	0	0
الاثنين	95	35	30	20	7	1	2
الثلاثاء	97	35	28	28	6	0	0
الأربعاء	94	39	26	24	5	0	0
الخميس	113	45	37	27	4	0	0
الجمعة	74	28	22	21	3	0	0
المجموع	688	255	217	171	41	2	2

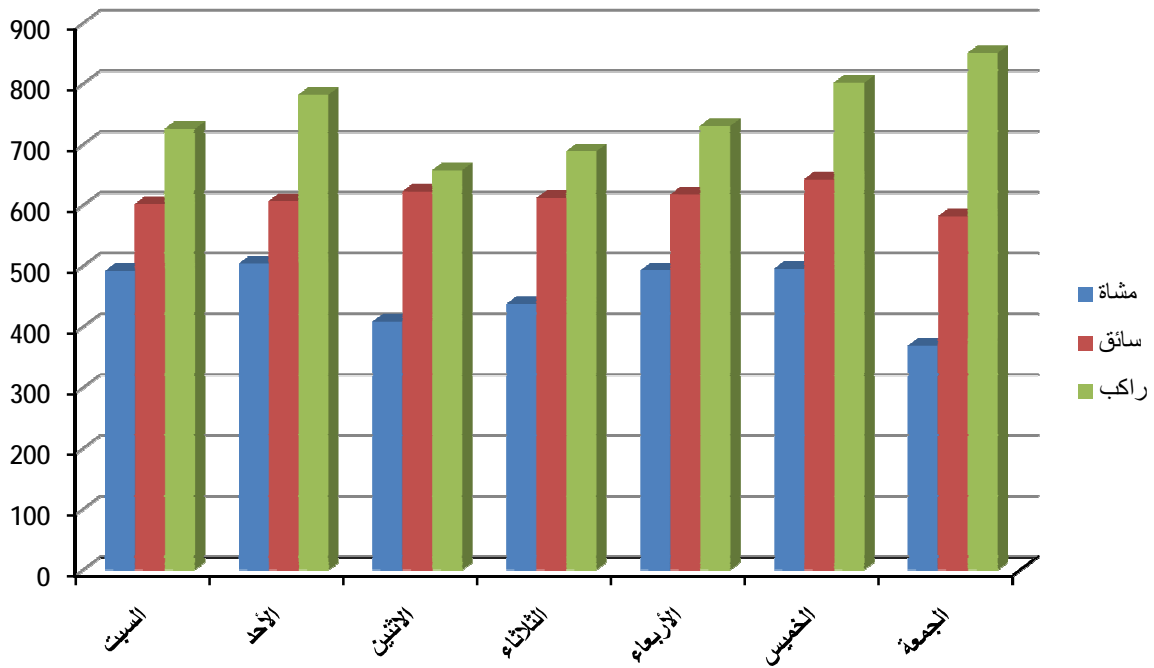


وقع يوم الأحد أكبر عدد من وفيات الحوادث المرورية وبنسبة (١٦.٥٧%) وللمشاة بنسبة (١٧.٦٥%)
ليوم الخميس من مجموع وفيات المشاة.

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

الجدول رقم (١٨)

اليوم	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	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

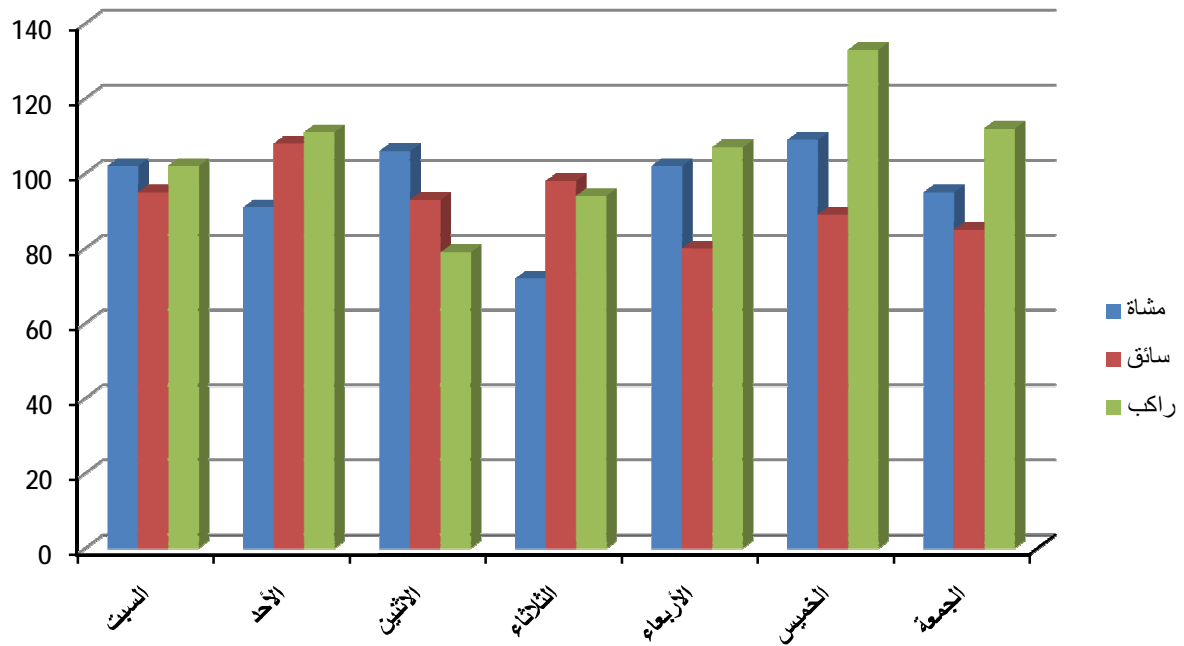


وقع يوم الخميس أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية وبنسبة (١٥.٢٥%) وللمشاة بنسبة (١٥.٧٥%) ليوم الأحد من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

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

الجدول رقم (١٩)

اليوم	المشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
السبت	102	95	69	31	1	1
الأحد	91	108	64	43	1	3
الاثنين	106	93	63	14	1	1
الثلاثاء	72	98	68	21	2	3
الأربعاء	102	80	79	23	0	5
الخميس	109	89	97	34	0	2
الجمعة	95	85	81	28	1	2
المجموع	677	648	521	194	6	17

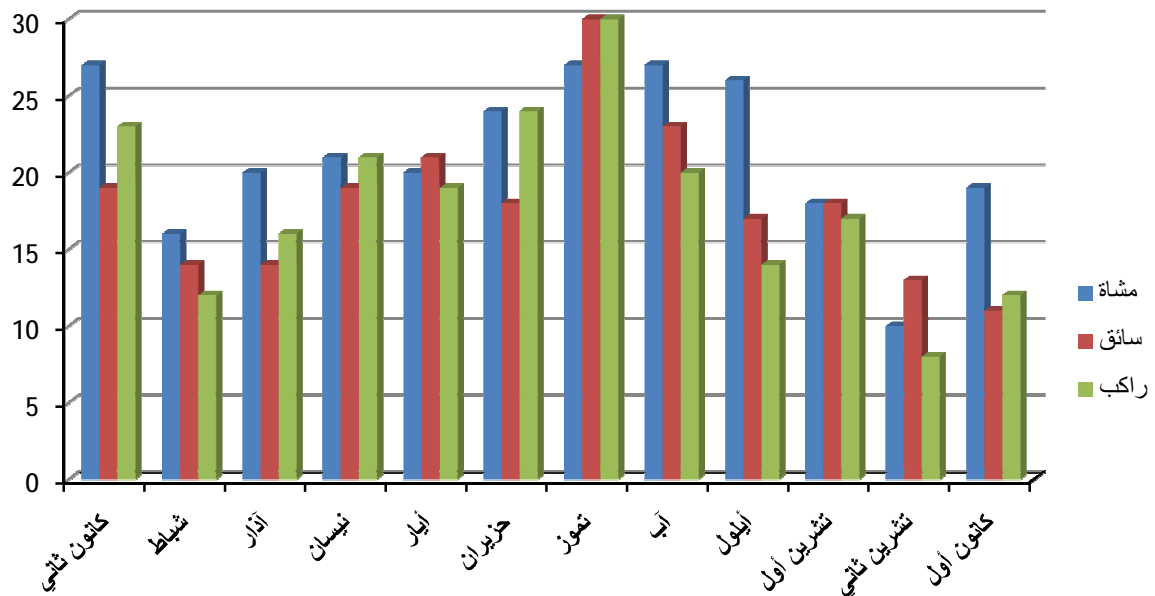


وقع يوم الخميس أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية وبنسبة (١٦.٠٤%) والمشاة بنسبة (١٦.١٠%) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة .

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

الجدول رقم (٢٠)

الشهر	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
كانون ثاني	69	27	19	15	7	1	0
شباط	42	16	14	11	1	0	0
آذار	50	20	14	13	3	0	0
نيسان	61	21	19	19	2	0	0
أيار	60	20	21	18	1	0	0
حزيران	66	24	18	17	7	0	0
تموز	87	27	30	21	9	0	0
آب	70	27	23	19	1	0	0
أيلول	57	26	17	11	2	0	1
تشرين أول	53	18	18	11	5	1	0
تشرين ثاني	31	10	13	6	1	0	1
كانون أول	42	19	11	10	2	0	0
المجموع	688	255	217	171	41	2	2

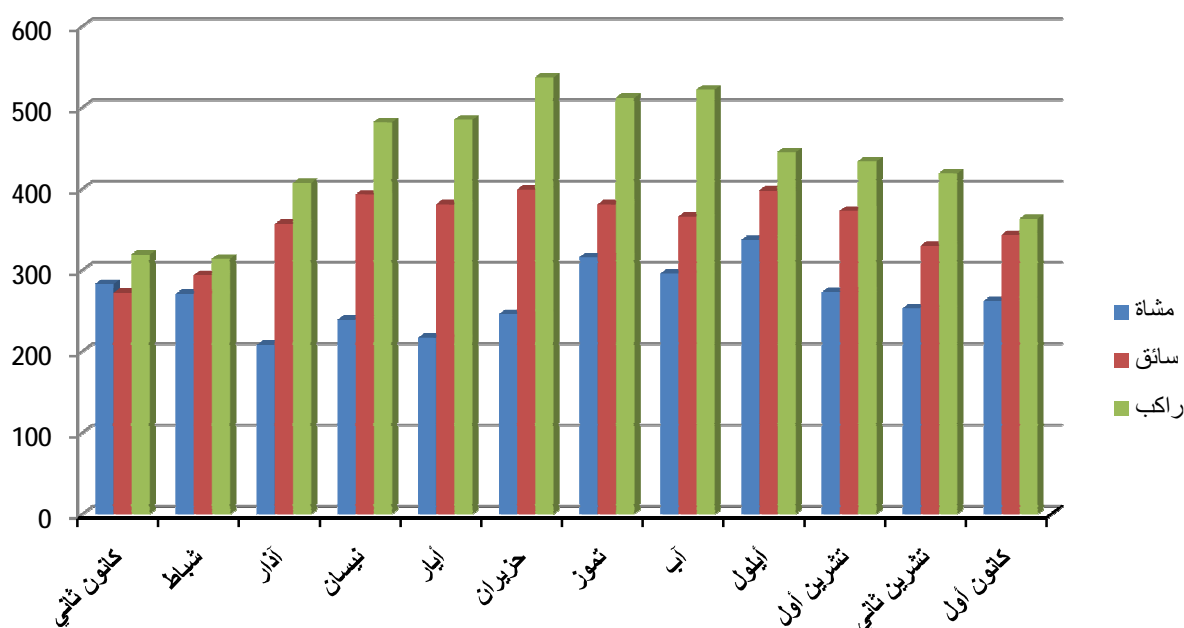


وقع في شهر تموز أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية وبنسبة (١٢.٦٥%) من مجموع الوفيات الكلي بينما في شهري تموز وآب وقع أكبر عدد من الوفيات المشاة وبنسبة (١٠.٥٩%) لكل منهما من مجموع وفيات المشاة.

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

الجدول رقم (٢١)

الشهر	المجموع	مشاة	سائق	بجانب 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

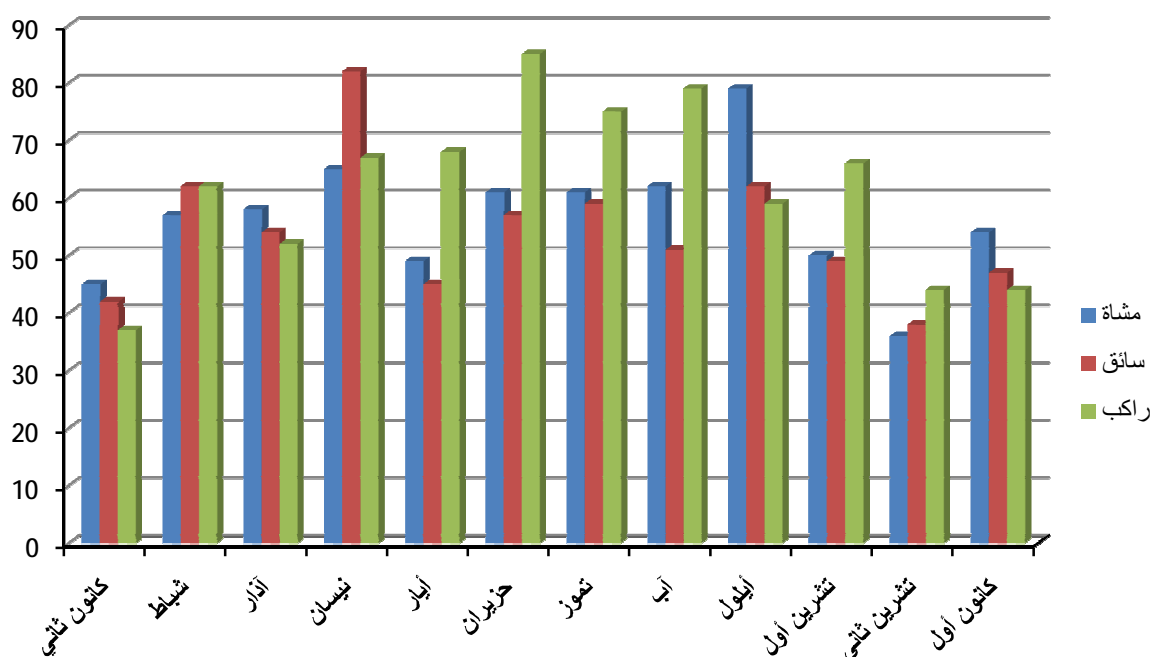


وقع في شهر تموز أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية وبنسبة (٩.٥٠%) من مجموع الإصابات البسيطة الكلي وللمشاة في شهر أيلول بنسبة (١٠.٥٣%) من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

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

الجدول رقم (٢٢)

الشهر	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
كانون ثاني	124	45	42	23	11	1	2
شباط	181	57	62	43	17	0	2
آذار	164	58	54	31	20	0	1
نيسان	214	65	82	56	9	0	2
أيار	162	49	45	49	18	0	1
حزيران	203	61	57	58	24	2	1
تموز	195	61	59	61	13	0	1
آب	192	62	51	58	19	0	2
أيلول	200	79	62	40	18	1	0
تشرين أول	165	50	49	42	21	2	1
تشرين ثاني	118	36	38	33	9	0	2
كانون أول	145	54	47	27	15	0	2
المجموع	2063	677	648	521	194	6	17

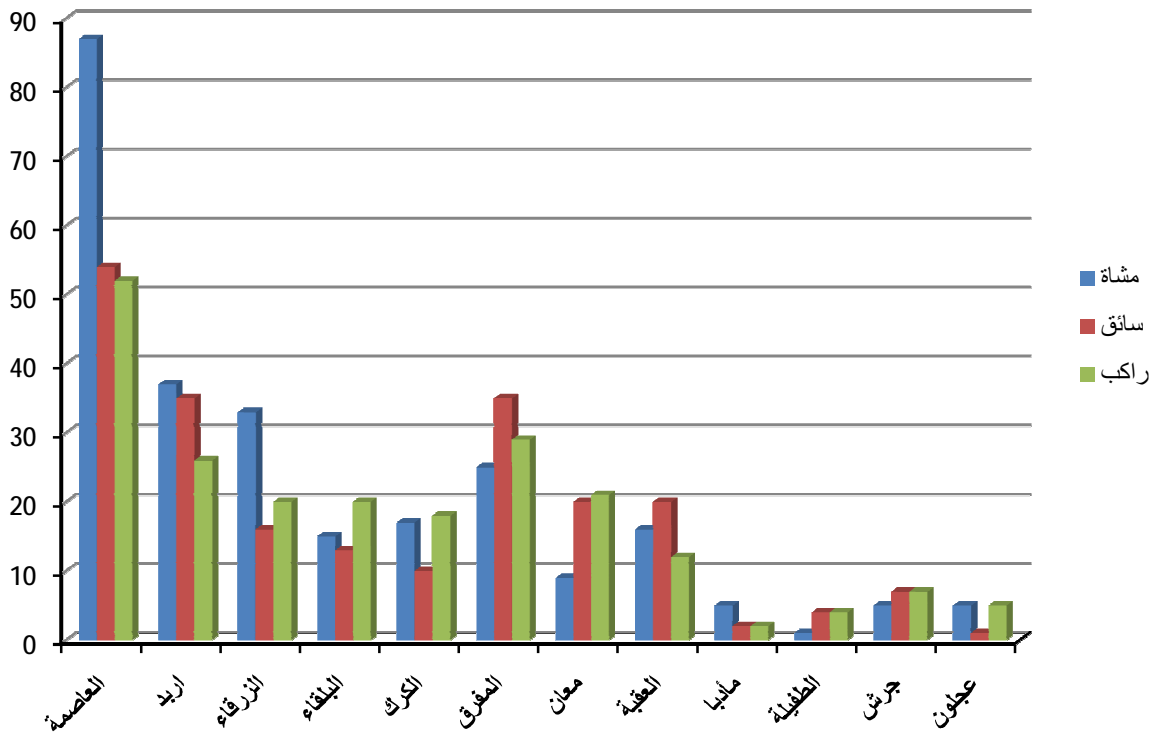


وقع في شهر نيسان أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية وبنسبة (١٠.٣٧%) من مجموع الإصابات البليغة الكلي وللمشاة في شهر أيلول بنسبة (١١.٦٧%) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

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

الجدول رقم (٢٣)

المحافظة	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
العاصمة	193	87	54	33	18	1	0
أرياد	98	37	35	23	3	0	0
الزرقاء	69	33	16	18	2	0	0
البلقاء	48	15	13	18	1	1	0
الكرك	45	17	10	16	2	0	0
المفرق	89	25	35	23	6	0	0
معان	50	9	20	17	3	0	1
العقبة	48	16	20	9	3	0	0
مأدبا	9	5	2	2	0	0	0
الطفيلة	9	1	4	2	1	0	1
جرش	19	5	7	6	1	0	0
عجلون	11	5	1	4	1	0	0
المجموع	688	255	217	171	41	2	2

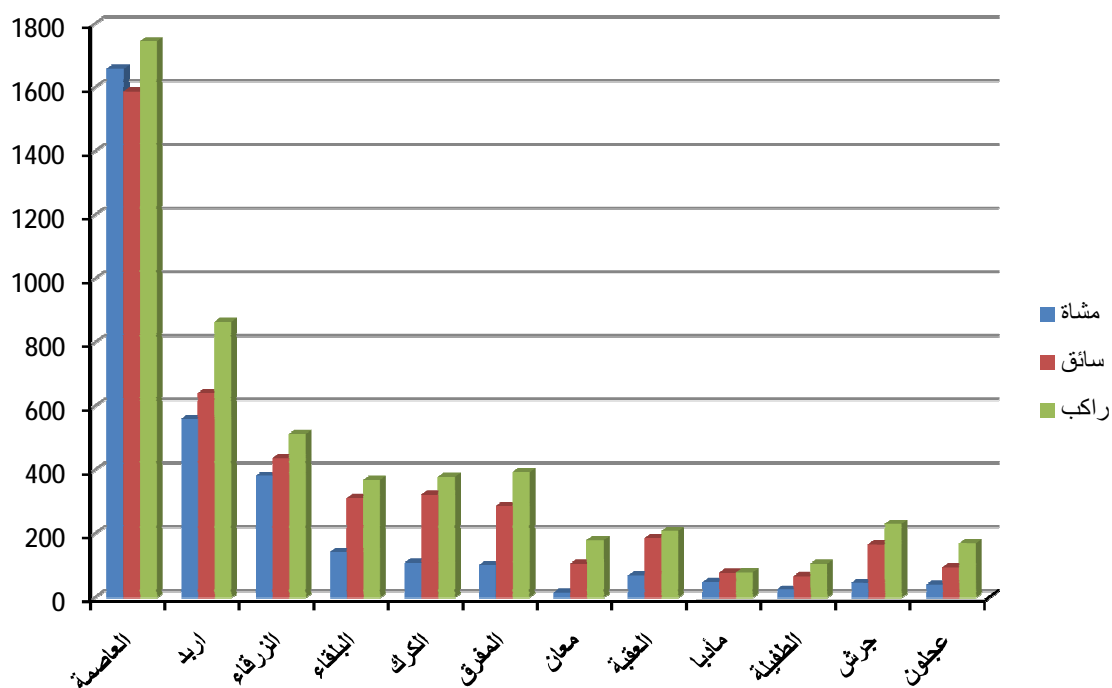


أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت في محافظة العاصمة وبنسبة (٢٨.٠٥%) من مجموع الوفيات الكلي وللمشاة بنسبة (٣٤.١٢%) من مجموع وفيات المشاة

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

الجدول رقم (٢٤)

الحافظة	الجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
العاصمة	4991	1659	1587	1142	565	32	6
أربد	2066	560	641	632	206	12	15
الزرقاء	1332	382	437	384	113	4	12
البلقاء	824	143	312	306	56	4	3
الكرك	812	110	323	289	81	7	2
المفرق	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
الطفيلة	198	25	67	67	34	4	1
جرش	444	46	167	155	73	2	1
عجلون	305	40	95	128	34	0	8
الجموع	12727	3201	4287	3701	1373	91	74

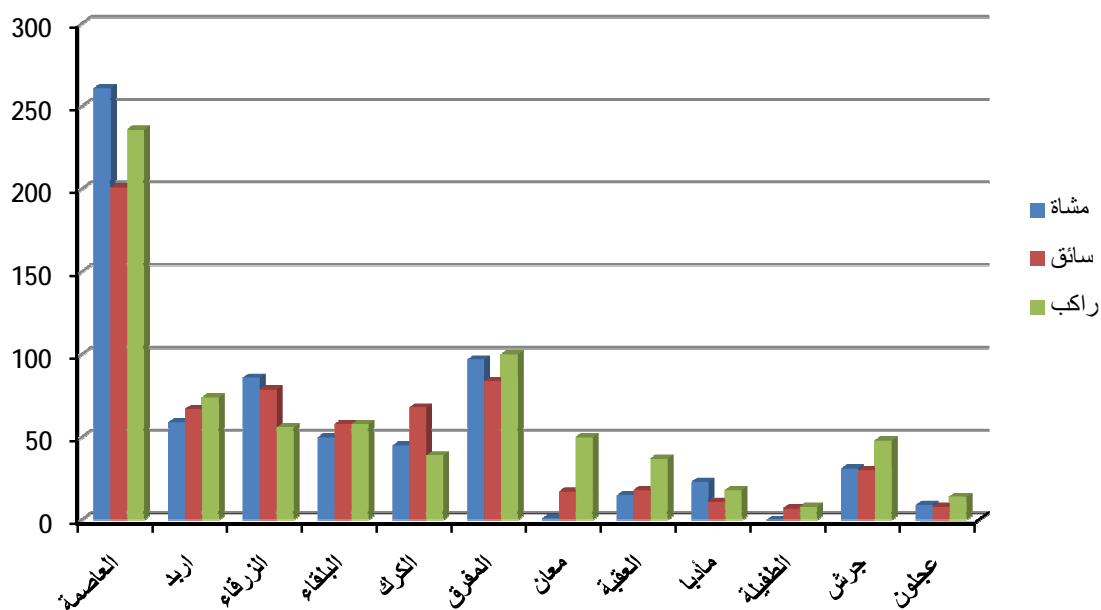


أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية كان في محافظة العاصمة وبنسبة (٣٩.٢٢%) من مجموع الإصابات البسيطة الكلي وللمشاة بنسبة (٥١.٨٣%) من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

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

الجدول رقم (٢٥)

محافظة	المشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	راكب الباص	راكب صندوق الشحن
العاصمة	261	201	165	65	1	5
أربد	59	67	66	8	0	0
الزرقاء	86	79	36	17	0	3
البلقاء	50	58	41	15	1	1
الكرك	45	68	24	14	0	1
المفرق	97	84	68	28	1	3
معان	1	17	36	12	2	0
العقبة	15	18	23	13	1	0
مادبا	23	11	13	3	0	2
الطفيلة	0	7	5	3	0	0
جرش	31	30	33	13	0	2
عجلون	9	8	11	3	0	0
المجموع	677	648	521	194	6	17

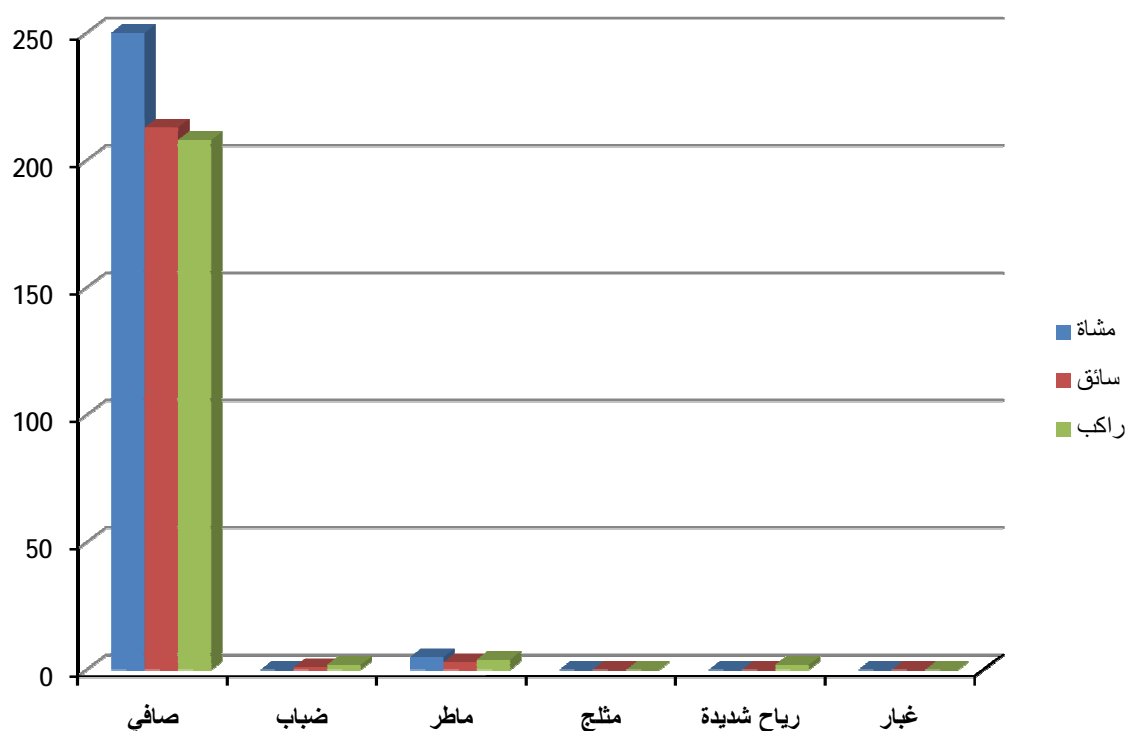


أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية كان في محافظة العاصمة وبنسبة (٣٣.٨٣%) من مجموع الإصابات البليغة الكلي وللمشاة بنسبة (٣٨.٥٥%) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

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

الجدول رقم (٢٦)

حالة الطقس	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
صافي	671	250	213	166	38	2	2
ضباب	3	0	1	2	0	0	0
ماطر	12	5	3	1	3	0	0
مثلج	0	0	0	0	0	0	0
رياح شديدة	2	0	0	2	0	0	0
غبار	0	0	0	0	0	0	0
المجموع	688	255	217	171	41	2	2

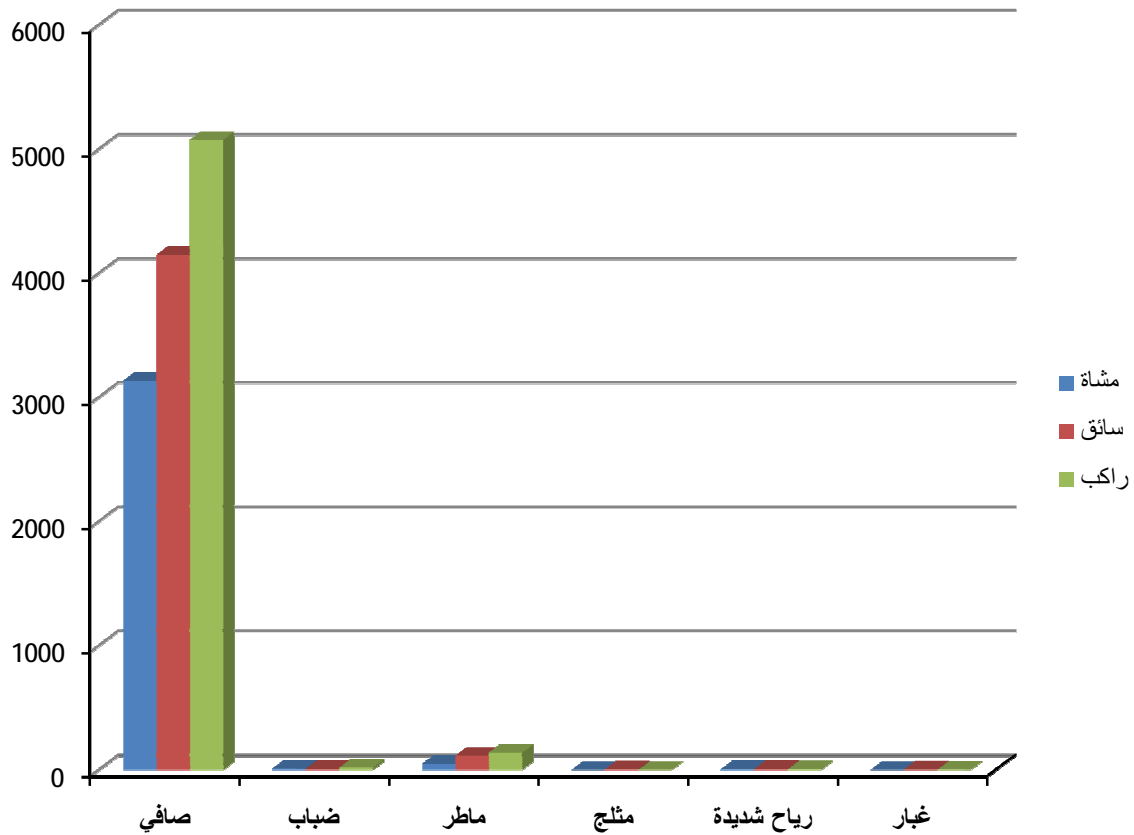


أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت في حالة طقس صافي وبنسبة (٩٧.٥٣%) من مجموع الوفيات الكلي وللمشاة بنسبة (٩٧.٠٤%) من مجموع وفيات المشاة.

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

الجدول رقم (٢٧)

حالة الطقس	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	راكب الباص	راكب 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

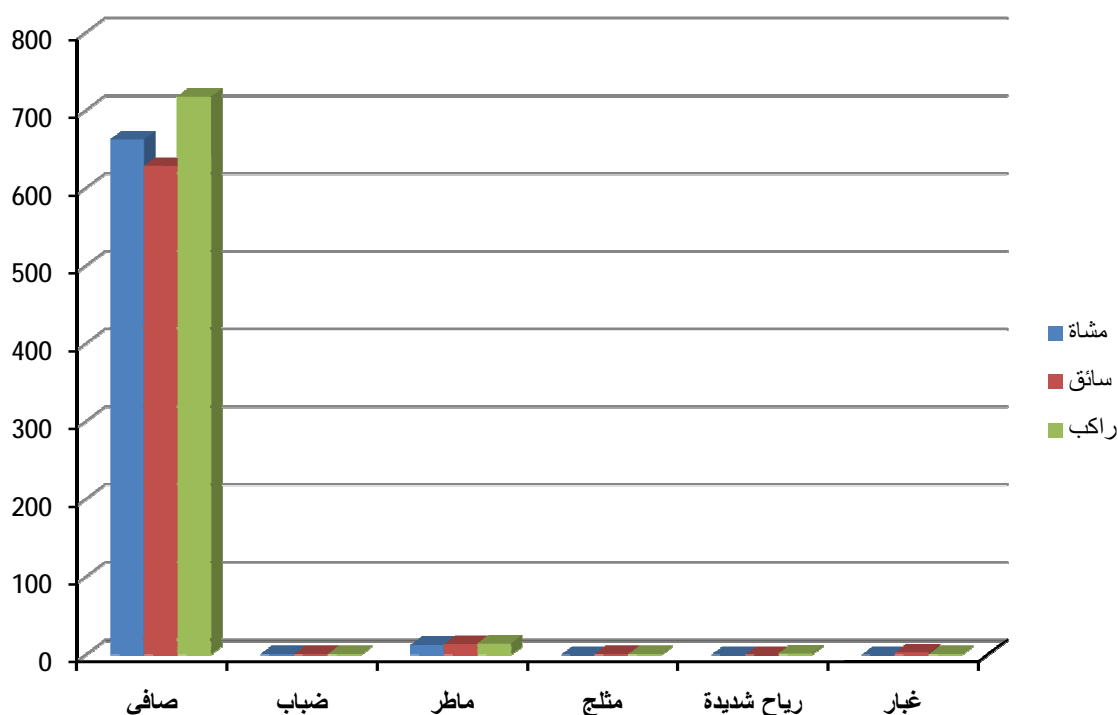


أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في حالة طقس صافي وبنسبة (٩٧.٠٩%) من مجموع الإصابات البسيطة الكلي وللمشاة بنسبة (٩٧.٩١%) من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

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

الجدول رقم (٢٨)

حالة الطقس	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	راكب الباص	راكب 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
مثلج	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

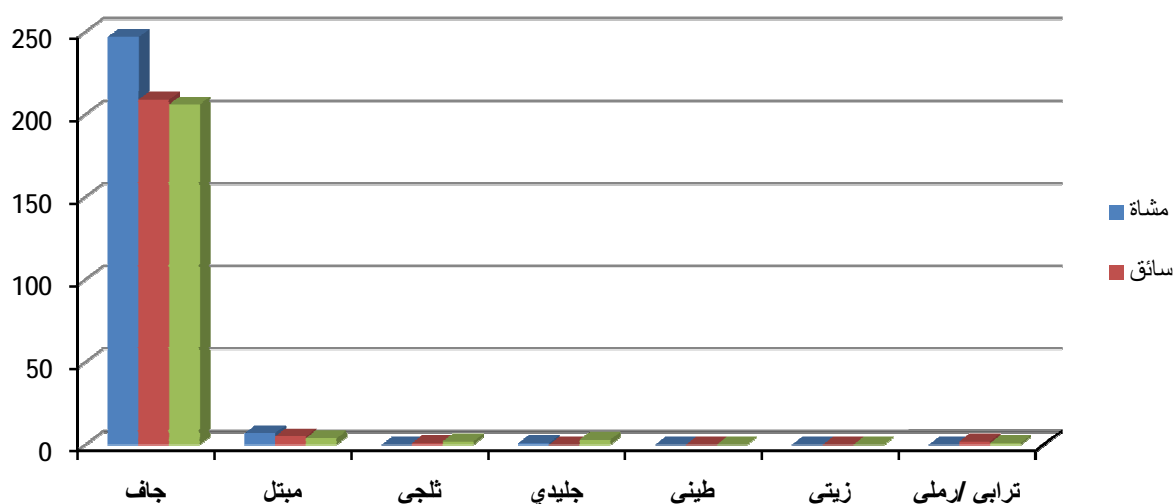


أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في حالة طقس صافي وبنسبة (٩٧.٤٢%) من مجموع الإصابات البليغة الكلي وللمشاة بنسبة (٩٧.٩٣%) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

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

الجدول رقم (٢٩)

حالة سطح الطريق	المشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
جاف	247	209	164	38	2	2
مبتل	7	5	2	2	0	0
ثلجي	0	1	1	1	0	0
جليدي	1	0	3	0	0	0
طيني	0	0	0	0	0	0
زيتي	0	0	0	0	0	0
ترابي /ارملي	0	2	1	0	0	0
المجموع	255	217	171	41	2	2

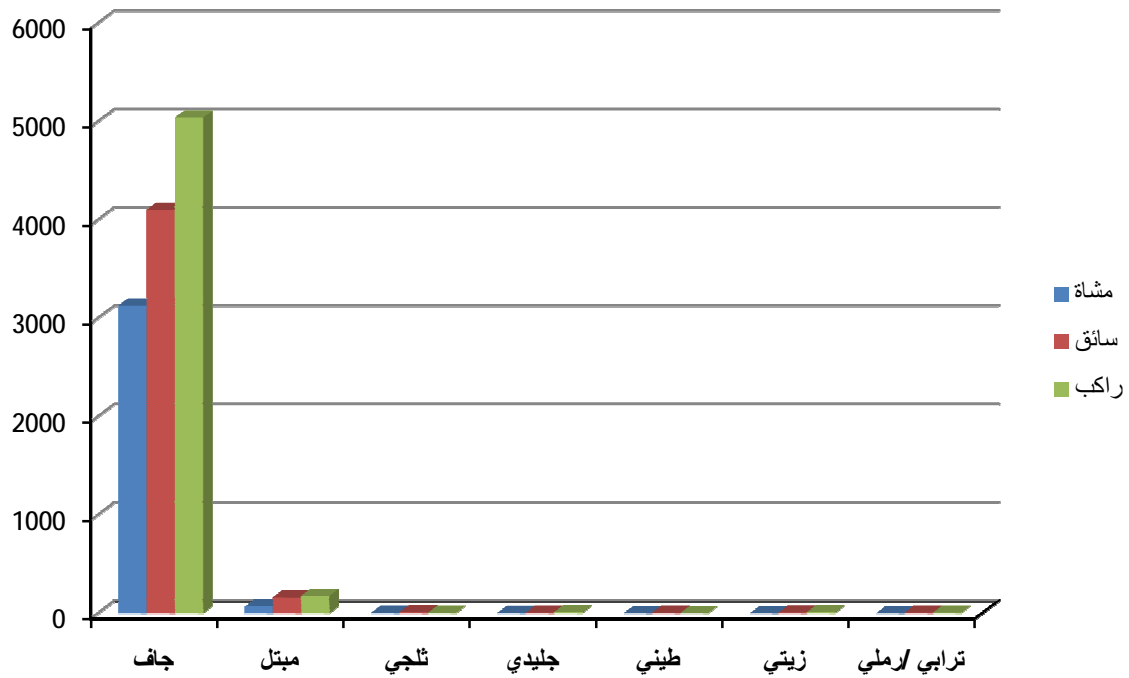


أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت في حالة سطح الطريق جاف وبنسبة (٩٦.٢٢%) من مجموع الوفيات الكلي وللمشاة بنسبة (٩٦.٨٦%) من مجموع وفيات المشاة.

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

الجدول رقم (٣٠)

حالة سطح الطريق	المجموع	مشاة	سائق	بجانب 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 /ارملي	8	0	4	4	0	0	0
المجموع	12727	3201	4287	3701	1373	91	74

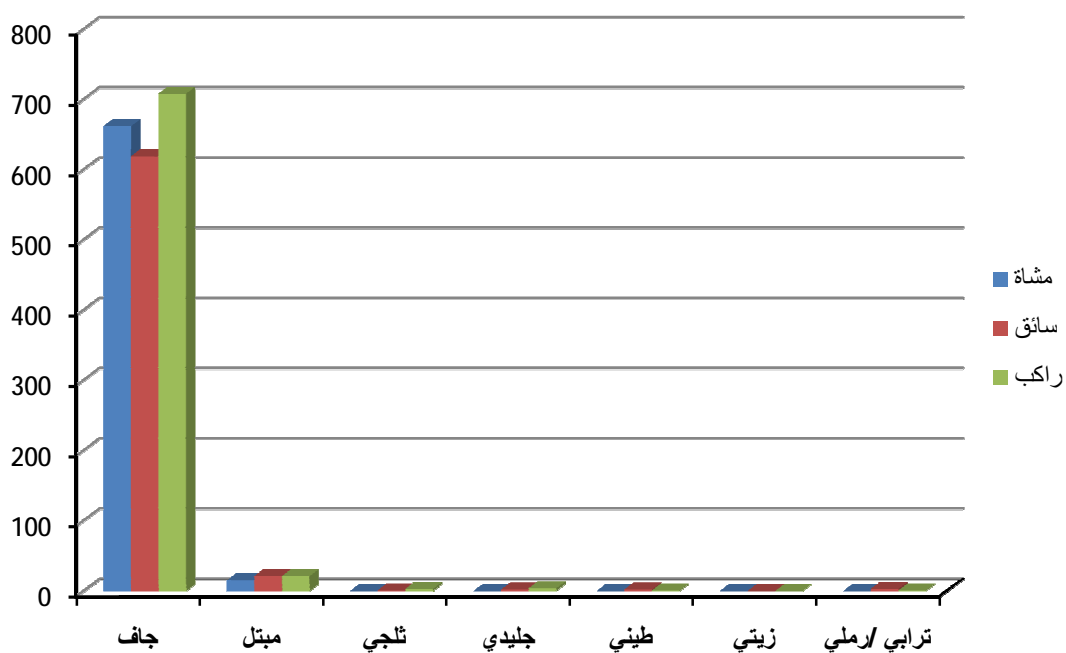


أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في حالة سطح الطريق جاف وبنسبة (٩٦.٣٩%) من مجموع الإصابات البسيطة الكلي وللمشاة بنسبة (٩٧.٧٢%) من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

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

الجدول رقم (٣١)

حالة سطح الطريق	اجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	راكب الباص	راكب صندوق الشحن
جاف	1989	662	619	496	189	6	17
مبتل	57	15	21	16	5	0	0
ثلجي	4	0	1	3	0	0	0
جليدي	6	0	2	4	0	0	0
طيني	3	0	2	1	0	0	0
زيتي	0	0	0	0	0	0	0
ترابي /ارملي	4	0	3	1	0	0	0
الاجموع	2063	677	648	521	194	6	17

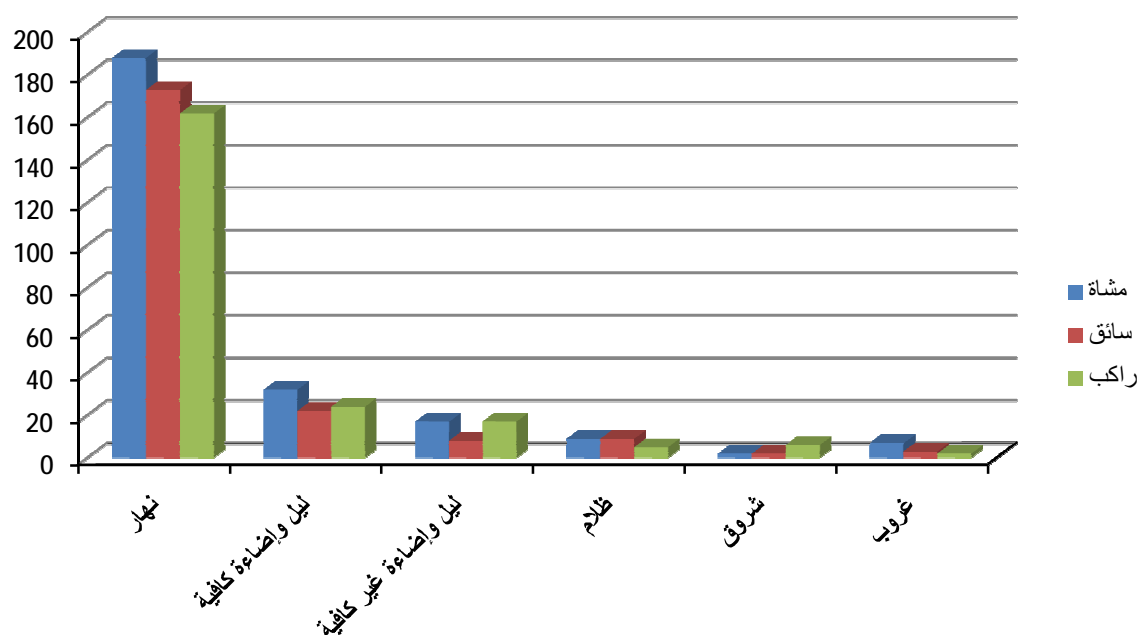


أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في حالة سطح الطريق جاف وبنسبة (٩٦.٤١%) من مجموع الإصابات البليغة الكلي وللمشاة بنسبة (٩٧.٧٨%) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

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

الجدول رقم (٣٢)

ركاب صندوق الشحن	ركاب 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

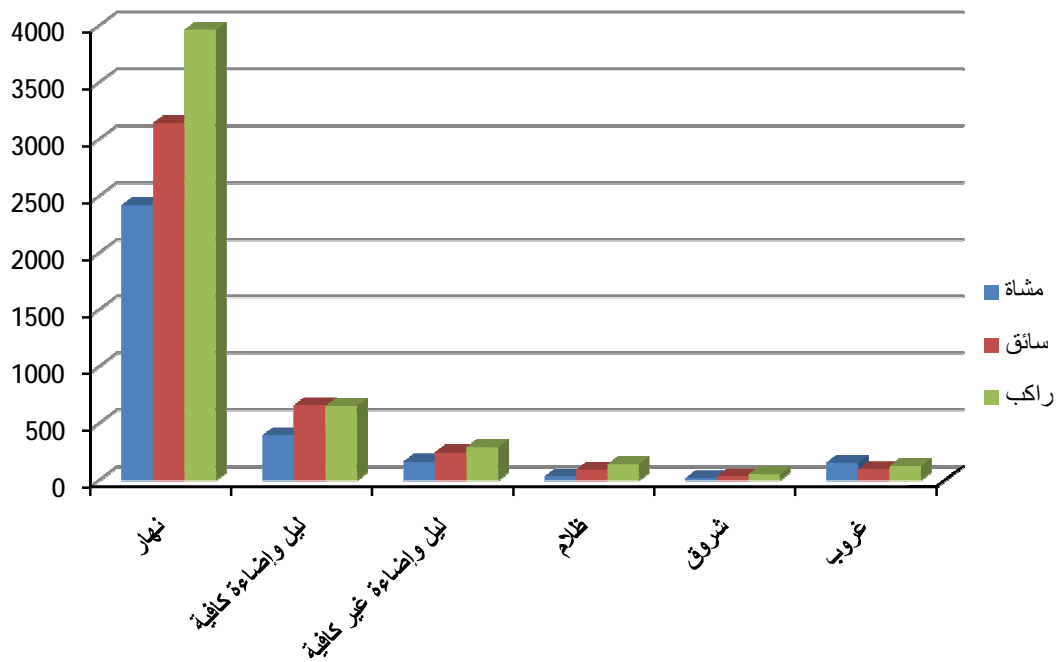


أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت في درجة إضاءة نهار وبنسبة (٧٦.٠٢%)
من مجموع الوفيات الكلي وللمشاة بنسبة (٧٣.٧٣%) من مجموع وفيات المشاة.

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

الجدول رقم (٣٣)

درجة الإضاءة	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب 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		
شروق	111	20	38	34	16	3	0		
غروب	383	157	99	85	39	2	1		
المجموع	12727	3201	4287	3701	1373	91	74		

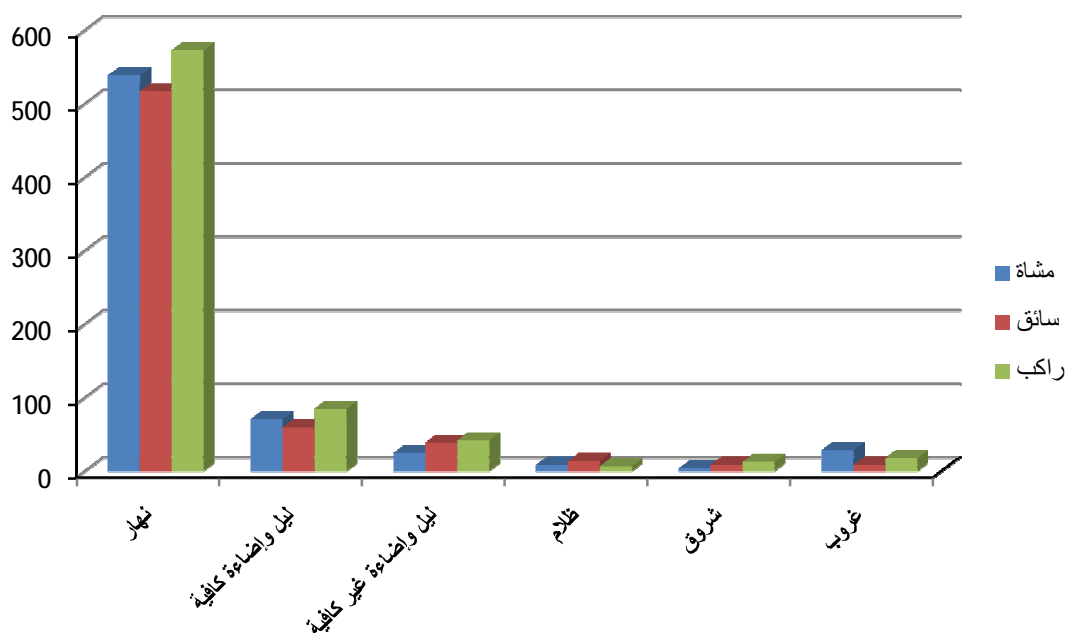


أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في درجة إضاءة نهار وبنسبة (٧٤.٩٣%) من مجموع الإصابات البسيطة الكلي وللمشاة بنسبة (٧٥.٧٣%) من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة.

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

الجدول رقم (٣٤)

درجة الإضاءة	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
نهار	1629	539	517	404	147	6	16
ليل وإضاءة كافية	216	71	60	62	23	0	0
ليل وإضاءة غير كافية	106	25	39	28	13	0	1
ظلام	30	9	14	3	4	0	0
شروق	26	4	9	13	0	0	0
غروب	56	29	9	11	7	0	0
المجموع	2063	677	648	521	194	6	17

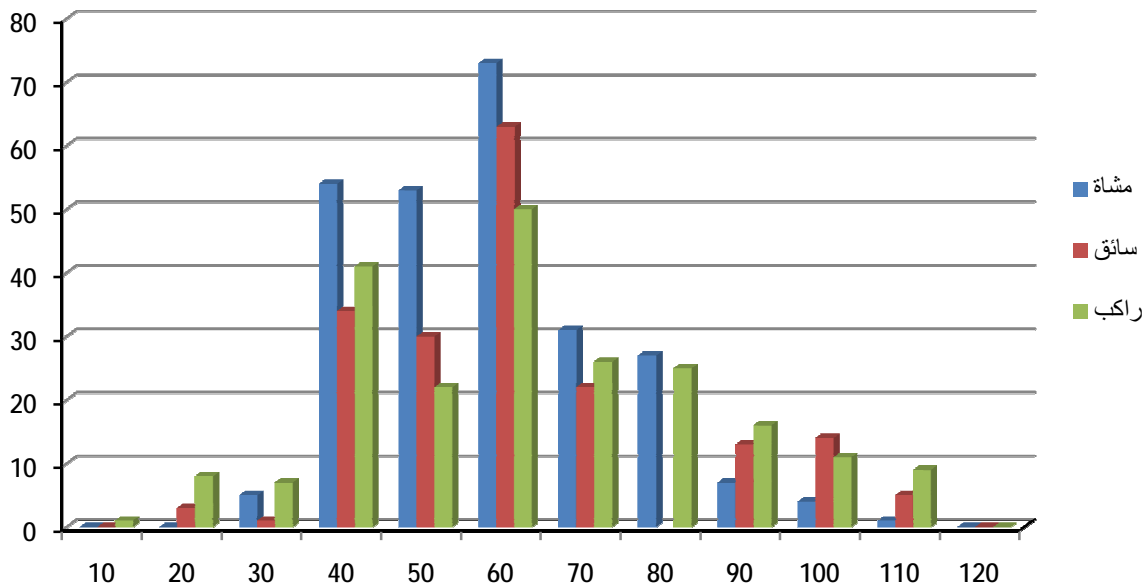


أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في درجة إضاءة نهار وبنسبة (٧٨.٩٦%) من مجموع الإصابات البليغة الكلي وأيضاً للمشاة وبنسبة (٧٩.٦٢%) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

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

الجدول رقم (٣٥)

ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	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

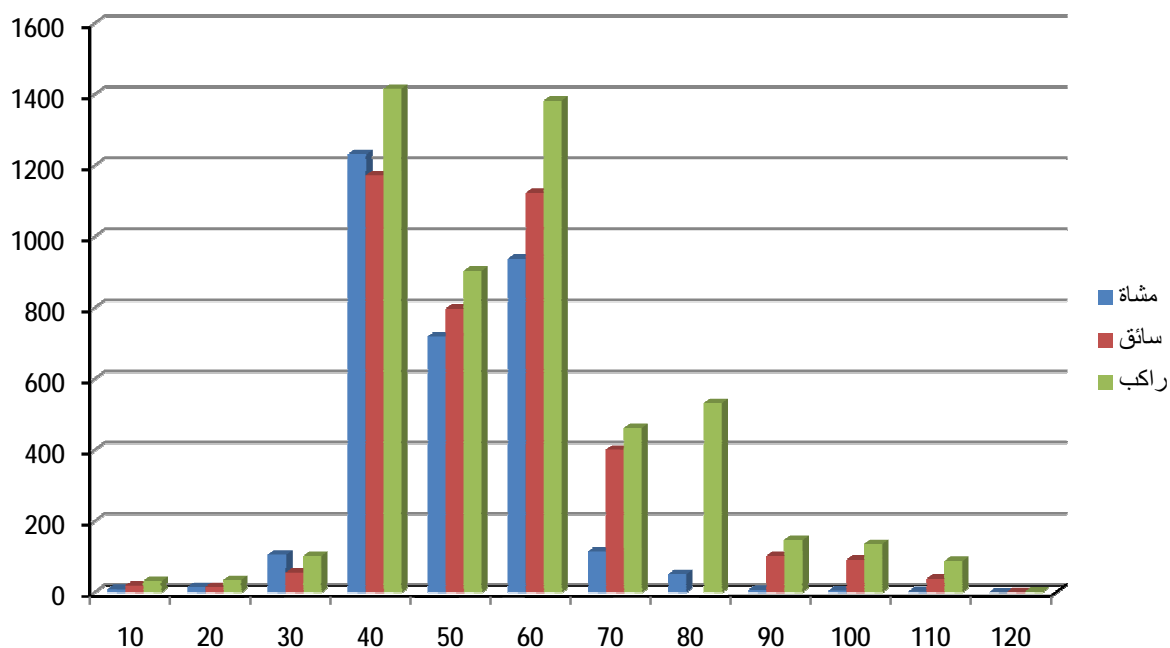


أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت في طرق حدود السرعة عليها (٦٠) كم/س وبنسبة (٢٧.٠٣%) من مجموع الوفيات الكلي، وكان أكبر عدد من الوفيات المشاة ضمن نفس حدود السرعة وبنسبة (٢٨.٦٣%) من مجموع وفيات المشاة.

٢٤. الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية حسب حدود السرعة المقررة ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٣٦)

ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب 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

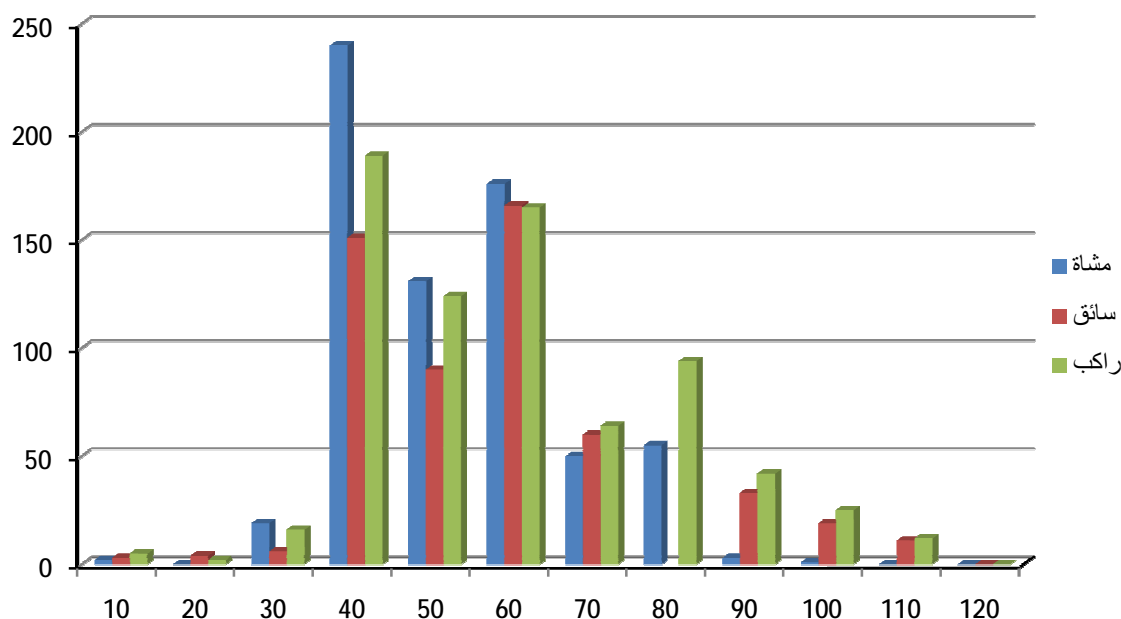


أكبر عدد من الإصابات البسيطة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في طرق حدود السرعة عليها (٤٠) كم/س ونسبة (٣٠.٠١%) من مجموع الإصابات البسيطة الكلي، وكان أكبر عدد من الإصابات البسيطة المشاة ضمن نفس حدود السرعة ونسبة (٣٨.٤٩%) من مجموع الإصابات البسيطة للمشاة، وذلك لا يعني ان السائقين كانوا يسيرون بهذه السرعة الا انهم كانوا يسيرون بسرعات عالية تجاوزت الـ (٤٠) كم/س.

٢٥. الإصابات البليغة في الحوادث المرورية حسب حدود السرعة المقررة ومستعمل الطريق للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٣٧)

ركاب صندوق الشح	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	المجموع	حدود السرعة المقررة
0	0	1	4	3	2	10	10
0	0	1	1	4	0	6	20
0	0	0	16	6	19	41	30
11	2	21	155	151	240	580	40
2	2	21	99	90	131	345	50
3	1	60	101	166	176	507	60
1	0	22	41	60	50	174	70
0	0	43	51	105	55	254	80
0	1	8	33	33	3	78	90
0	0	11	14	19	1	45	100
0	0	6	6	11	0	23	110
0	0	0	0	0	0	0	120
17	6	194	521	648	677	2063	المجموع



أكبر عدد من الإصابات البليغة الناتجة من الحوادث المرورية كانت في طرق حدود السرعة عليها (٤٠) كم/س وبنسبة (٢٨.١١%) من مجموع الإصابات البليغة الكلي، وكان أكبر عدد من الإصابات البليغة المشاة ضمن نفس حدود السرعة وبنسبة (٣٥.٤٥%) 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)

ركاب صندوق الشحن	ركاب الباص	المقاعد الخلفية	بجانب السائق	سائق	مشاة	اجموع	الفئة العمرية
0	0	5	27	0	18	50	0-2
0	0	4	22	0	26	52	3-5
0	0	1	13	0	18	32	6-8
0	0	2	13	0	11	26	9-11
0	0	0	14	3	15	32	12-14
0	0	6	4	6	9	25	15-17
0	0	2	5	12	13	32	18-20
0	0	4	6	19	15	44	21-23
0	0	5	4	25	16	50	24-26
0	1	0	8	26	7	42	27-29
0	0	3	7	11	6	27	30-32
1	0	0	2	11	6	20	33-35
1	1	3	4	17	8	34	36-38
0	0	0	3	15	8	26	39-41
0	0	2	1	14	6	23	42-44
0	0	2	9	14	4	29	45-47
0	0	1	3	3	18	25	48-50
0	0	0	6	8	2	16	51-53
0	0	0	1	6	3	10	54-56
0	0	0	4	5	4	13	57-59
0	0	1	15	22	42	80	+ 60
2	2	41	171	217	255	688	المجموع

أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية اكبر من (٦٠) و(٥-٣) سنة وبنسبة (١١.٦٣%) و(٧.٥٦%) على التوالي، وكان أكبر عدد من الوفيات المشاة ضمن الفئة العمرية أكبر من ٦٠ سنة وبنسبة (١٦.٤٧%)، تلتها الفئة العمرية (٥-٣) 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 ٢٠١٤م

الجدول رقم (٣٩)

الفترة العمرية	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
0-2	773	168	1	454	137	11	2
3-5	706	373	0	235	91	3	4
6-8	631	361	0	180	85	2	3
9-11	504	237	0	182	79	2	4
12-14	405	167	64	80	84	5	5
15-17	445	181	61	115	75	3	10
18-20	952	271	306	209	151	13	2
21-23	1159	323	365	316	137	11	7
24-26	1223	234	503	325	142	8	11
27-29	970	93	479	285	103	5	5
30-32	844	86	434	258	59	4	3
33-35	716	87	426	154	42	4	3
36-38	600	79	346	136	32	5	2
39-41	496	84	259	120	26	3	4
42-44	449	63	235	116	31	3	1
45-47	379	52	207	96	19	1	4
48-50	321	49	148	105	18	0	1
51-53	230	46	98	70	11	3	2
54-56	191	33	80	59	17	2	0
57-59	159	37	62	53	7	0	0
+ 60	574	177	213	153	27	3	1
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 (٩.٦١%) 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 ٢٠١٤م

الجدول رقم (٤٠)

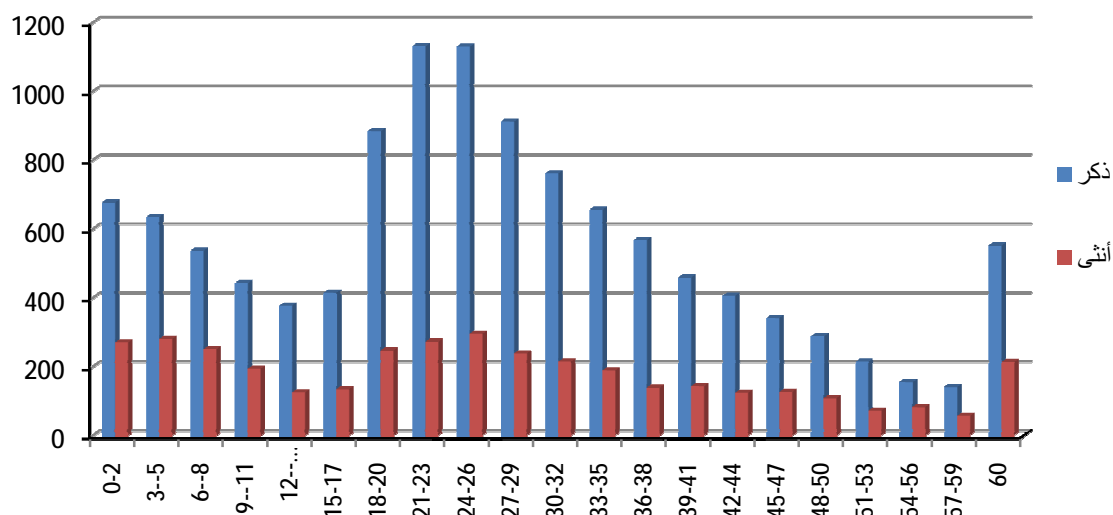
الفئة العمرية	المجموع	مشاة	سائق	بجانب السائق	المقاعد الخلفية	ركاب الباص	ركاب صندوق الشحن
0-2	131	38	0	75	17	0	1
3-5	158	77	0	64	13	1	3
6-8	125	86	0	25	13	0	1
9-11	107	61	0	39	6	1	0
12-14	67	31	14	8	12	1	1
15-17	80	31	15	19	15	0	0
18-20	148	32	68	24	23	0	1
21-23	201	80	69	32	17	2	1
24-26	153	40	62	33	18	0	0
27-29	139	22	83	27	7	0	0
30-32	106	19	53	24	6	1	3
33-35	109	14	59	22	11	0	3
36-38	74	12	35	21	5	0	1
39-41	80	15	40	19	5	0	1
42-44	59	7	35	14	3	0	0
45-47	60	22	23	11	3	0	1
48-50	52	18	21	11	2	0	0
51-53	42	8	22	9	3	0	0
54-56	38	9	9	14	6	0	0
57-59	21	6	8	6	1	0	0
+ 60	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 (٢١-٢٣) سنة وبنسبة (٩.٧٤%) من مجموع الإصابات البليغة الكلي ، وكان أكبر عدد من الإصابات البليغة المشاة ضمن الفئة العمرية (٦-٨) سنوات وبنسبة (١٢.٧٠%) من مجموع الإصابات البليغة للمشاة.

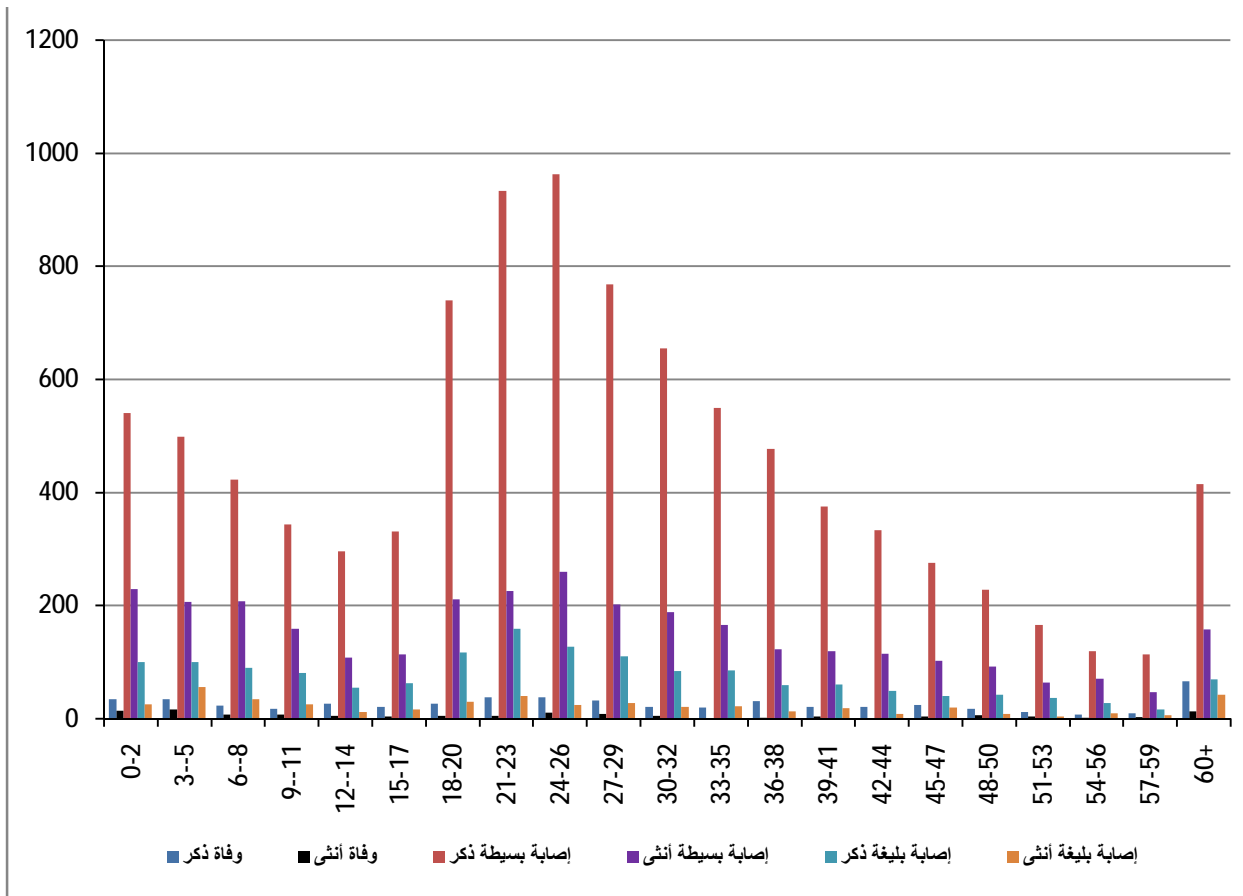
٢٩. المصابون في الحوادث المرورية حسب الفئة العمرية وجنس المصاب للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٤١)

الفئة العمرية	وفاة		إصابة بسيطة		إصابة بليغة	
	ذكر	أنثى	ذكر	أنثى	ذكر	أنثى
0-2	35	15	541	230	101	26
3-5	35	17	499	207	101	57
6-8	24	8	423	208	90	35
9-11	18	8	344	160	81	26
12-14	27	5	296	109	55	12
15-17	21	4	331	114	63	17
18-20	27	5	740	212	118	30
21-23	38	6	933	226	160	41
24-26	39	11	963	260	128	25
27-29	33	9	768	202	111	28
30-32	22	5	655	189	85	21
33-35	20	0	550	166	86	23
36-38	32	2	477	123	60	14
39-41	22	4	376	120	61	19
42-44	22	1	334	115	50	9
45-47	25	4	276	103	41	20
48-50	18	7	228	93	43	9
51-53	12	4	166	64	37	5
54-56	8	2	120	71	28	10
57-59	10	3	114	48	17	7
+ 60	67	13	415	158	70	43
المجموع	555	133	9549	3178	1586	477



أكبر نسبة لإصابات الذكور في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (٢١-٢٣) سنة ونسبة (٩.٦٧%)، وللإناث كانت ضمن الفئة العمرية (٢٤-٢٦) سنة ونسبة (٧.٤١%).



أكبر نسبة للوفيات الذكور في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (أكبر من ٦٠) سنة وبنسبة (١٢.٠٧%)، تلتها الفئة العمرية (٢٤-٢٦) سنة وبنسبة (٧.٠٣%) من مجموع الوفيات الذكور مع العلم أن الفئة أكبر من ٦٠ سنة فيها أكثر من فئة عمرية

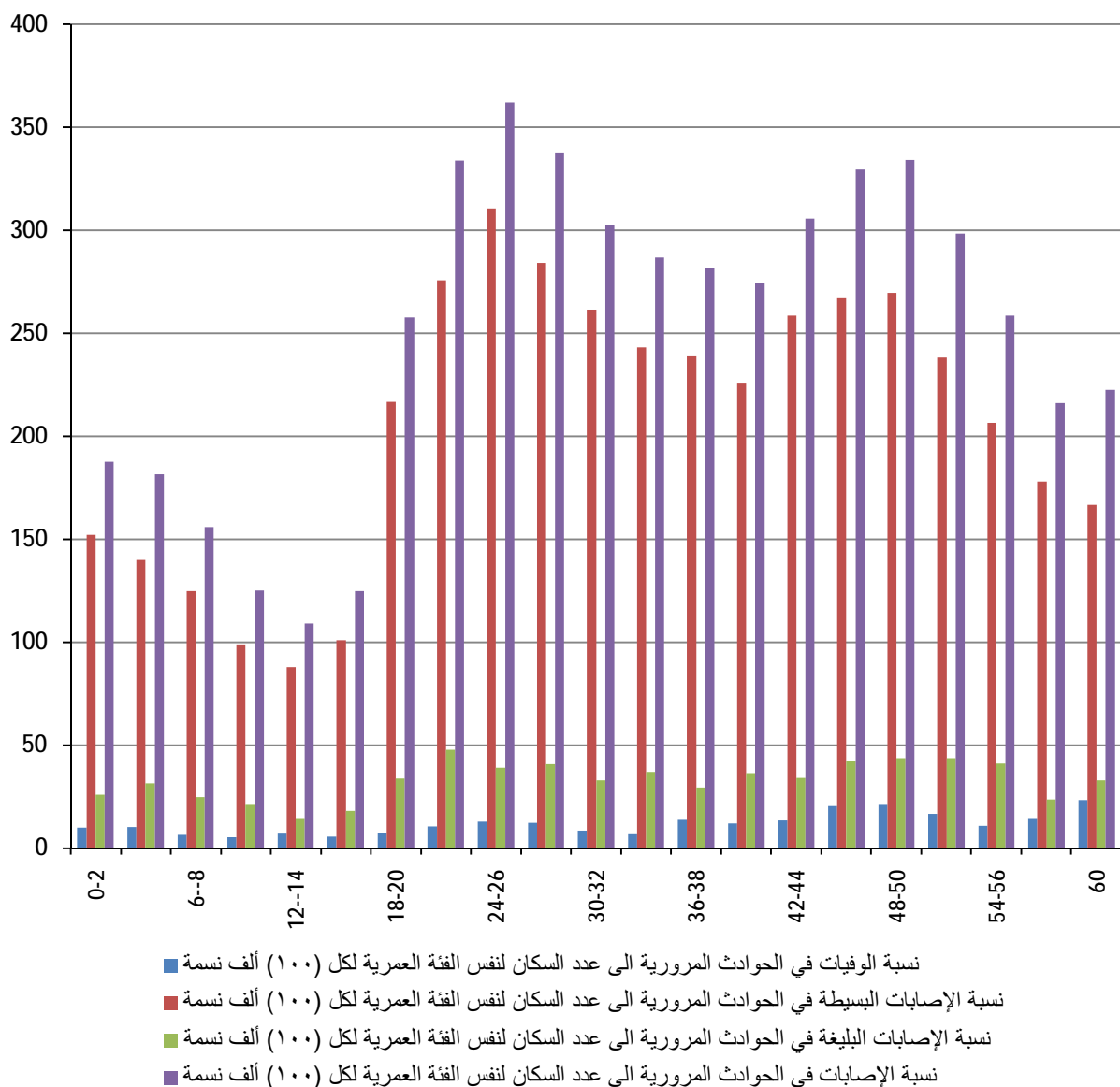
ونسبة الإصابات البسيطة من الذكور في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (٢٤-٢٦) سنة وبنسبة (١٠.٠٨%) من مجموع الإصابات البسيطة الذكور الكلي، ونسبة الإصابات البليغة من الذكور في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية (٢١-٢٣) سنة وبنسبة (١٠.٠٩%) من مجموع الإصابات البليغة الذكور، وهذه النسب تبين بأن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

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

٣٠. المصابون 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 البالغة في الحوادث المرورية الى عدد السكان لنفس الفئة العمرية لكل (١٠٠) ألف نسمة	الإصابات البالغة	نسبة الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية الى عدد السكان لنفس الفئة العمرية لكل (١٠٠) ألف نسمة	الإصابات البسيطة	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	0-2
181.29	916	31.27	158	139.73	706	10.29	52	505267	3-5
155.78	788	24.71	125	124.74	631	6.33	32	505846	6-8
124.90	637	20.98	107	98.82	504	5.10	26	510010	9-11
109.13	504	14.51	67	87.69	405	6.93	32	461852	12-14
124.58	550	18.12	80	100.80	445	5.66	25	441467	15-17
257.65	1132	33.69	148	216.68	952	7.28	32	439352	18-20
333.68	1404	47.77	201	275.45	1159	10.46	44	420759	21-23
361.86	1426	38.82	153	310.35	1223	12.69	50	394077	24-26
337.15	1151	40.72	139	284.13	970	12.30	42	341390	27-29
302.64	977	32.83	106	261.44	844	8.36	27	322829	30-32
286.67	845	36.98	109	242.90	716	6.78	20	294769	33-35
281.70	708	29.44	74	238.73	600	13.53	34	251331	36-38
274.29	602	36.45	80	225.99	496	11.85	26	219479	39-41
305.64	531	33.96	59	258.44	449	13.24	23	173735	42-44
329.43	468	42.23	60	266.78	379	20.41	29	142064	45-47
334.00	398	43.64	52	269.38	321	20.98	25	119163	48-50
298.19	288	43.49	42	238.13	230	16.57	16	96584	51-53
258.42	239	41.09	38	206.52	191	10.81	10	92485	54-56
216.05	193	23.51	21	177.99	159	14.55	13	89332	57-59
222.50	767	32.78	113	166.51	574	23.21	80	344723	+ 60
231.88	15478	30.91	2063	190.67	12727	10.31	688	6675000	المجموع



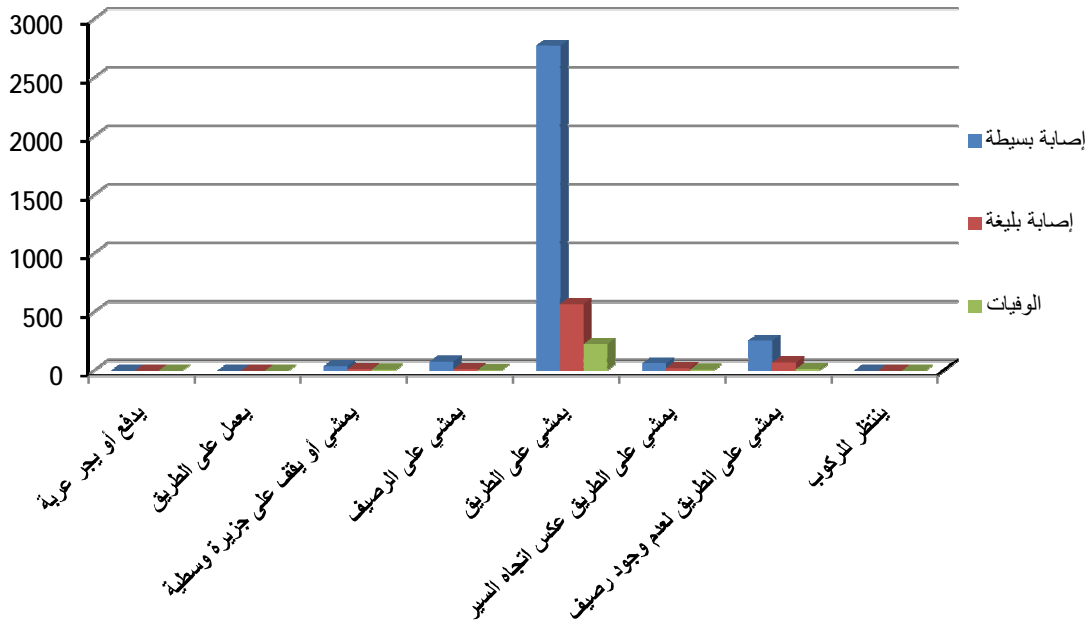
وفيات الحوادث المرورية ضمن الفئة العمرية (أكبر من ٦٠) سنة، كانت الاعلى مقارنة بعدد السكان لنفس الفئة ونسبة (٢٣.٢١) لكل (١٠٠) ألف نسمة، وتلتها الفئة العمرية (٤٨-٥٠) سنة مقارنة بعدد السكان لنفس الفئة العمرية ونسبة (٢٠.٩٨) لكل (١٠٠) ألف نسمة، مع العلم أن الفئة أكبر من ٦٠ سنة فيها أكثر من فئة عمرية.

والفئة العمرية (٢٤-٢٦) سنة كانت الاعلى في الإصابات البسيطة للحوادث المرورية مقارنة بعدد السكان لنفس الفئة العمرية ونسبة (٣١٠.٣٥) لكل (١٠٠) ألف نسمة، والفئة العمرية (٢١-٢٣) سنة كانت الاعلى في الإصابات البليغة للحوادث المرورية مقارنة بعدد السكان لنفس الفئة العمرية ونسبة (٤٧.٧٧) لكل (١٠٠) ألف نسمة. وفي المجموع فإن الفئة العمرية (٢٤-٢٦) سنة كانت الاعلى ضمن مصابي الحوادث المرورية بالمقارنة مع عدد السكان لنفس الفئة العمرية ونسبة (٣٦١.٨٦) لكل (١٠٠) ألف نسمة، وهي فئة الشباب الأكثر نشاطاً واستخداماً لشبكة الطرق.

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

الجدول رقم (٤٣)

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



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

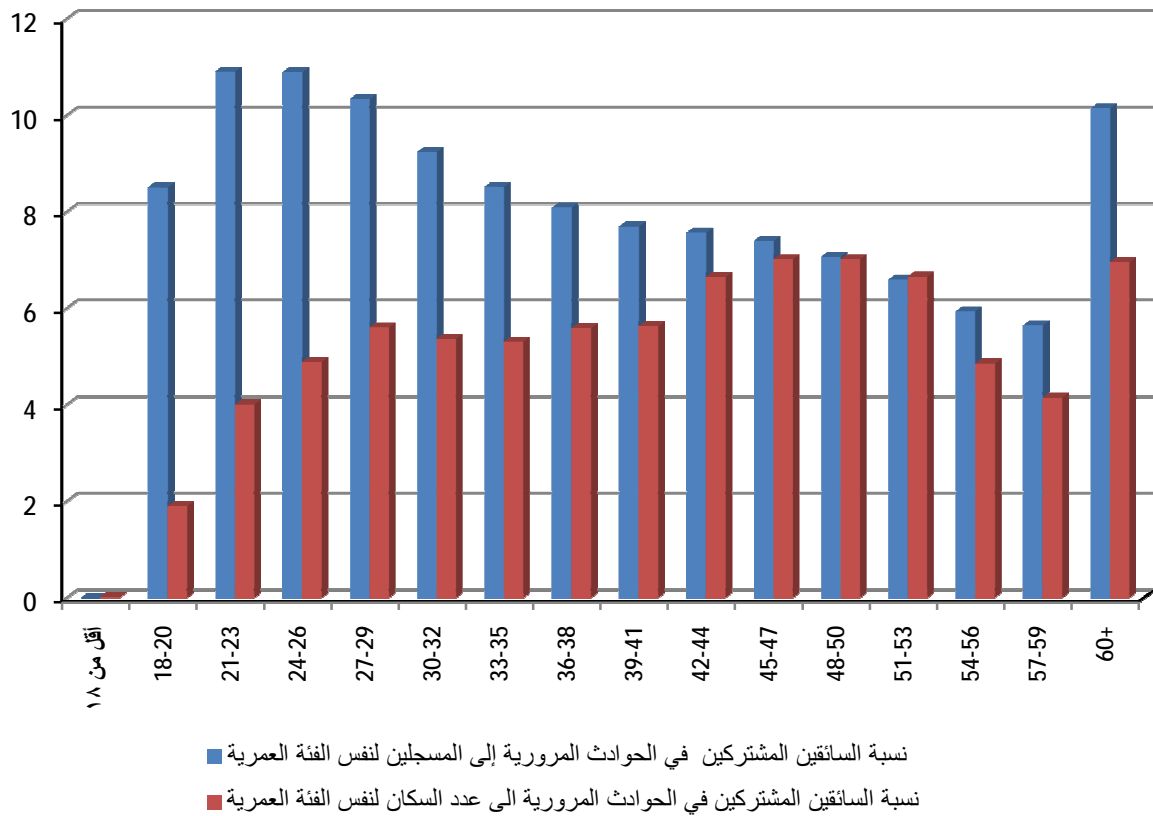
المبحث الرابع

السائقين المشتركين في الحوادث المرورية

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

الجدول رقم (٤٤)

نسبة السائقين المشتركين في الحوادث المرورية الى عدد السكان لنفس الفئة العمرية	نسبة السائقين المشتركين في الحوادث المرورية إلى المسجلين لنفس الفئة العمرية	الفئة العمرية
0.02	-----	18 أقل من
1.90	8.51	18-20
4.01	10.91	21-23
4.89	10.90	24-26
5.61	10.34	27-29
5.37	9.24	30-32
5.31	8.52	33-35
5.59	8.09	36-38
5.63	7.70	39-41
6.65	7.57	42-44
7.02	7.40	45-47
7.02	7.07	48-50
6.66	6.60	51-53
4.86	5.94	54-56
4.15	5.65	57-59
6.96	10.15	60+
2.88	8.72	المجموع



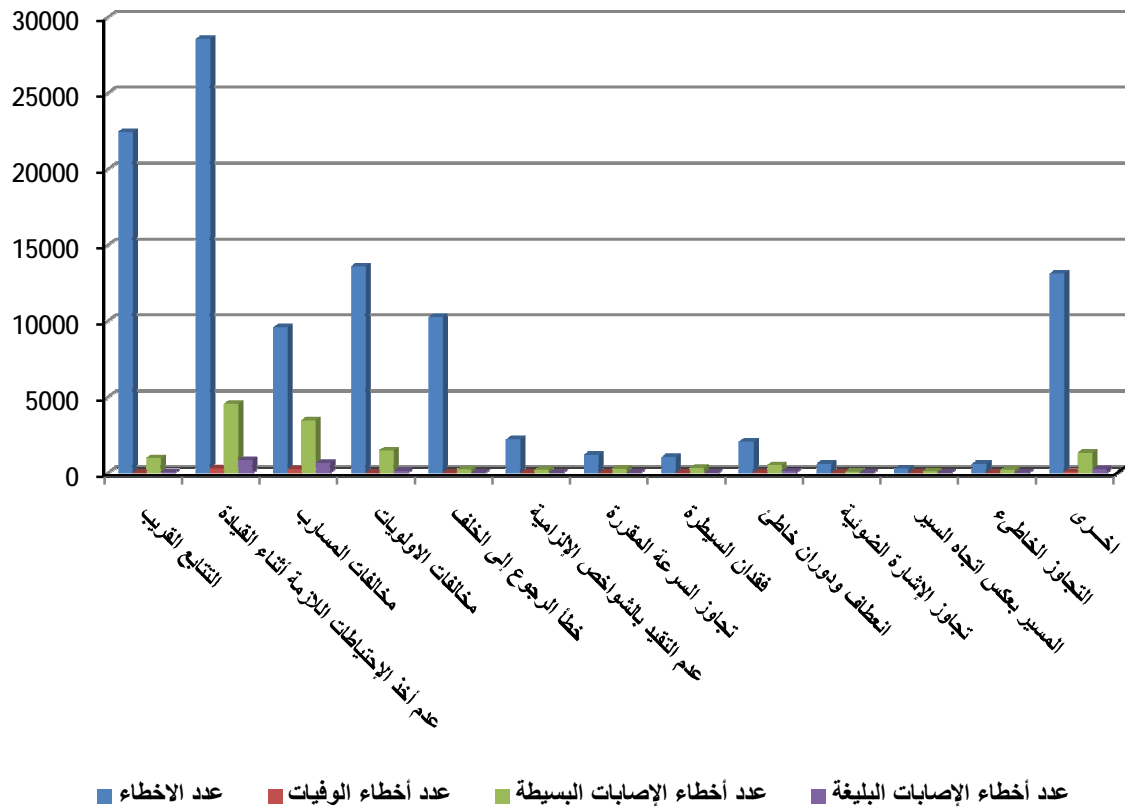
أكبر نسبة من السائقين المشتركين في الحوادث المرورية إلى المسجلين لنفس الفئة العمرية كانوا من ضمن الفئة العمرية (٢١-٢٣) حيث بلغت (١٠.٩١%)

أما بالمقارنة مع عدد السكان فيظهر أن الفئة العمرية (٤٥-٤٧) و (٤٨-٥٠) كانت الأعلى ونسبة (٧.٠٢%).

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

الجدول رقم (٤٥)

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



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

((خطأ عدم أخذ الإحتياطات اللازمة أثناء القيادة))

وبنسبة (٢٧.٠٦%) من مجموع أخطاء السائقين المشتركين في الحوادث المرورية الكلي، وبنسبة (٤٢.٢٧%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية الكلي، وبنسبة (٣٣.٢٠%) من مجموع الإصابات البسيطة في الحوادث المرورية الكلي، وبنسبة (٣٩.٦٨%) من مجموع الإصابات البليغة و يعد هذا الخطأ شاملاً 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 تسبباً للإصابات البسيطة و البليغة و الوفيات و بنسبة (٢٥,٣% ، ٣٠,٢٨% ، ٣٢,٢٠%) على التوالي، بعد خطأ عدم أخذ الإحتياطات اللازمة أثناء القيادة مباشرة .

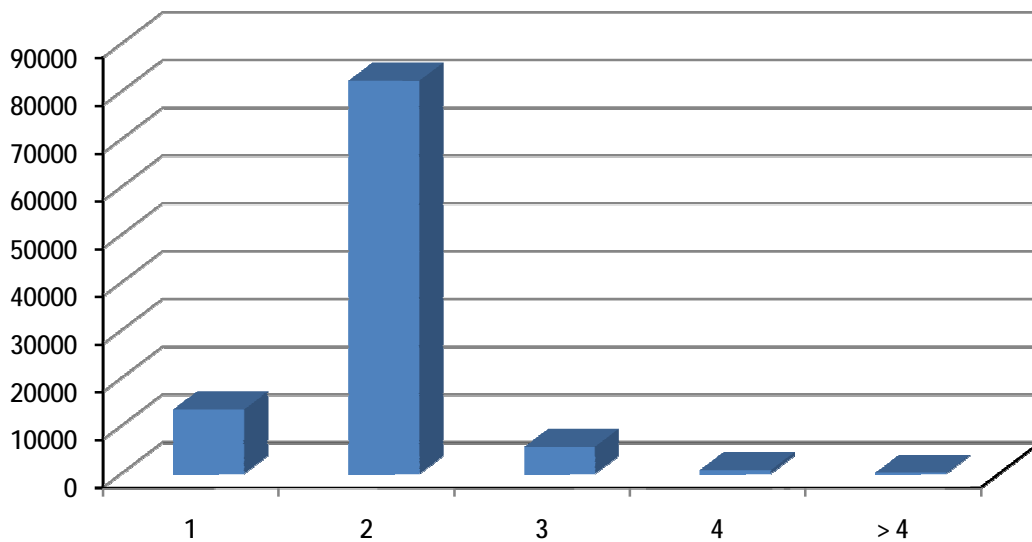
المبحث الخامس

المركبات والطريق

١. المركبات المشتركة في بالحادث المروري للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٤٦)

عدد المركبات المشتركة بالحادث المروري	المجموع
1	13475
2	82329
3	5640
4	782
> 4	215
المجموع	102441

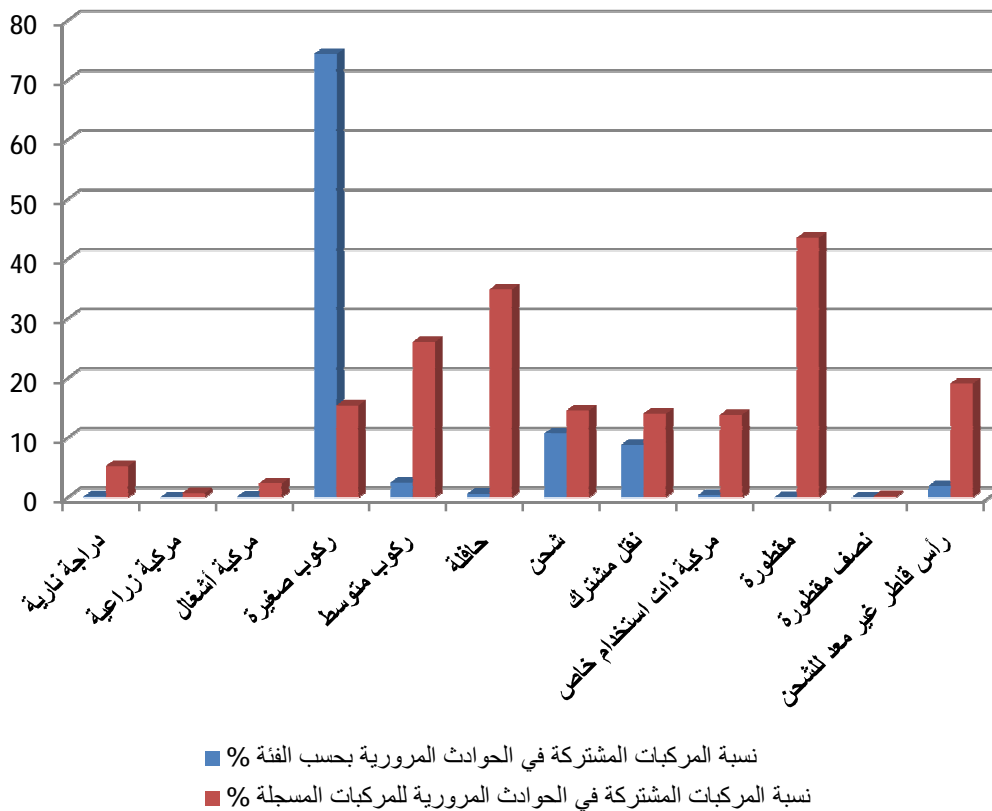


أكثر الحوادث المرورية وقعت باشتراك مركبتين فقط ونسبة ٨٠.٣٧% من الحوادث المرورية.

٢. المركبات المشتركة في الحوادث المرورية حسب فئة المركبة للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٤٧)

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

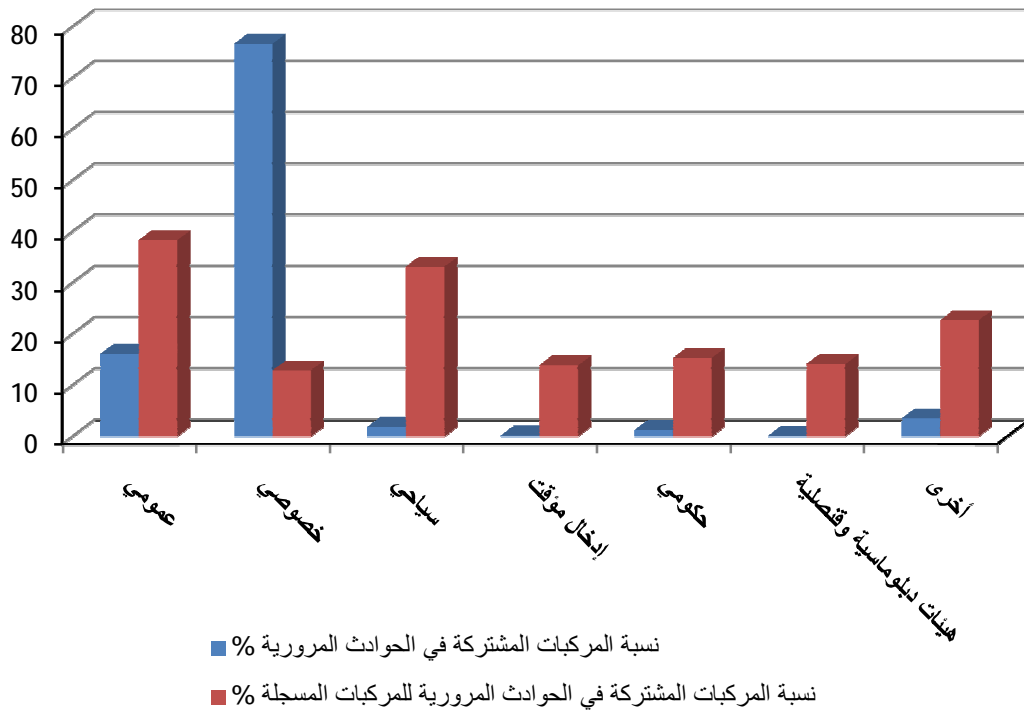


سيارات الركوب الصغيرة الأكثر اشتراكاً في الحوادث المرورية وبنسبة (٧٤.٤٠%)، والمقطورة كانت أكثر فئات المركبات إشتراكاً في الحوادث المرورية بالنسبة للمركبات المسجلة لنفس الفئة وبنسبة (٤٣.٥٥%).

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

الجدول رقم (٤٨)

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

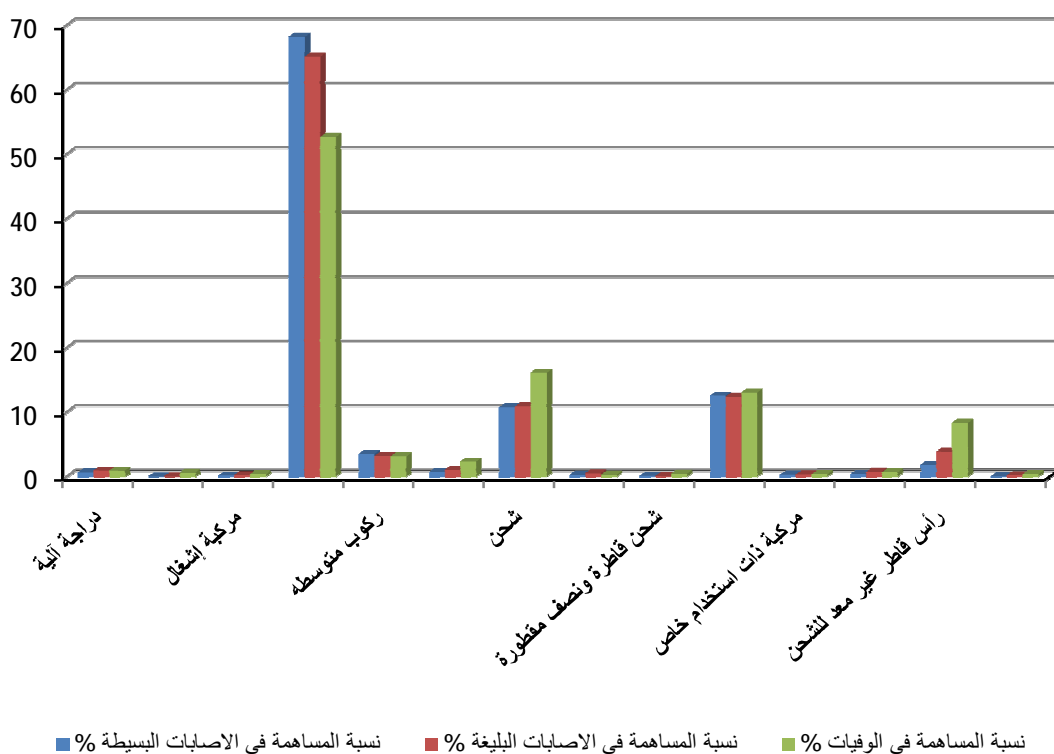


أكثر المركبات المشتركة في الحوادث المرورية بحسب صفة التسجيل كانت المركبات الخصوصية وبنسبة (٧٦.٦٥%)،

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

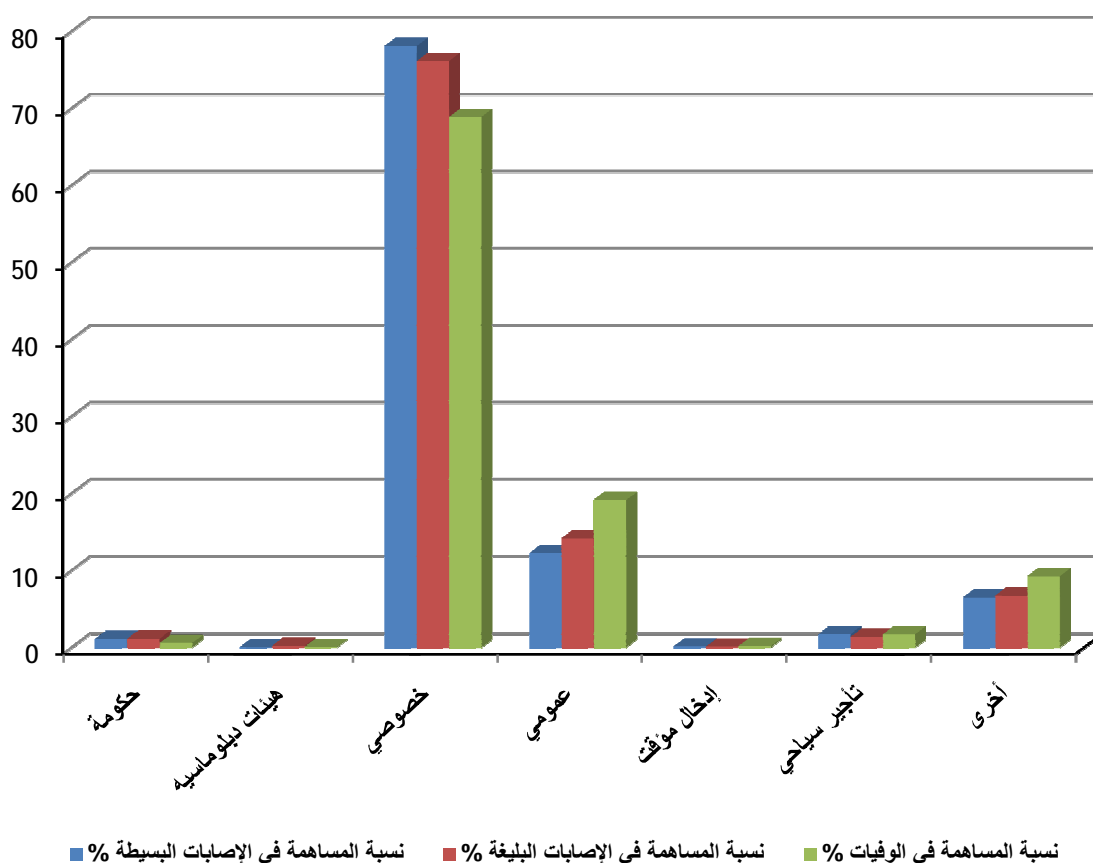


أكثر المركبات المشتركة في الحوادث المرورية المسببة للإصابات مركبات الركوب الصغيرة وبنسبة (٥٢.٧٠%) مساهمة في الوفيات و(٦٥.١٥%) للإصابات البليغة، و(٦٨.٢١%) للإصابات البسيطة

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

الجدول رقم (٥٠)

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

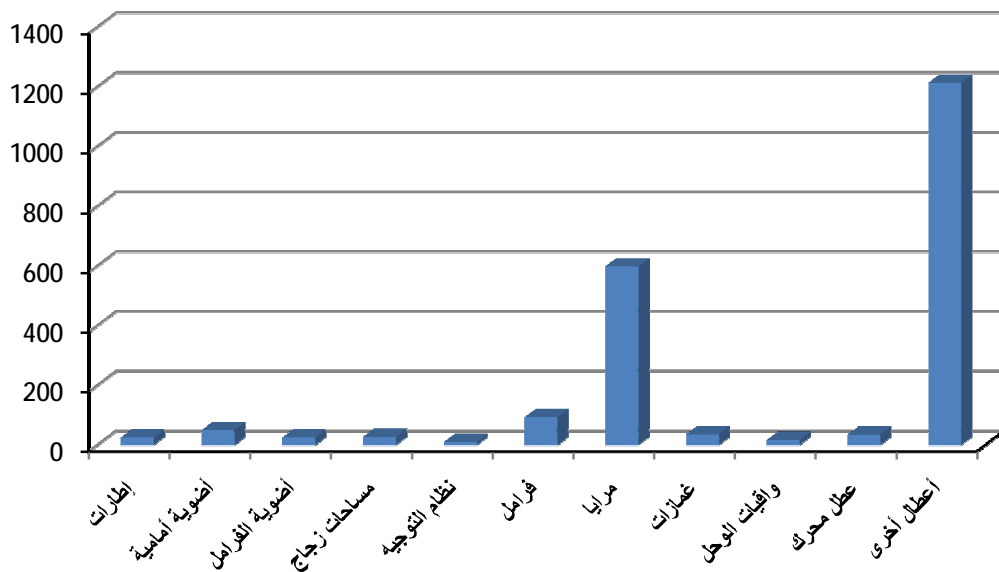


أكثر المركبات المشتركة في الحوادث المرورية المسببة للإصابات المركبات الخصوصية وبنسبة (٦٨.٩١%) للوفيات و(٧٨.١١%) للإصابات البسيطة و(٧٦.١٥) للإصابات البليغة.

٦. عيوب المركبات المشتركة في الحوادث المرورية للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٥١)

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

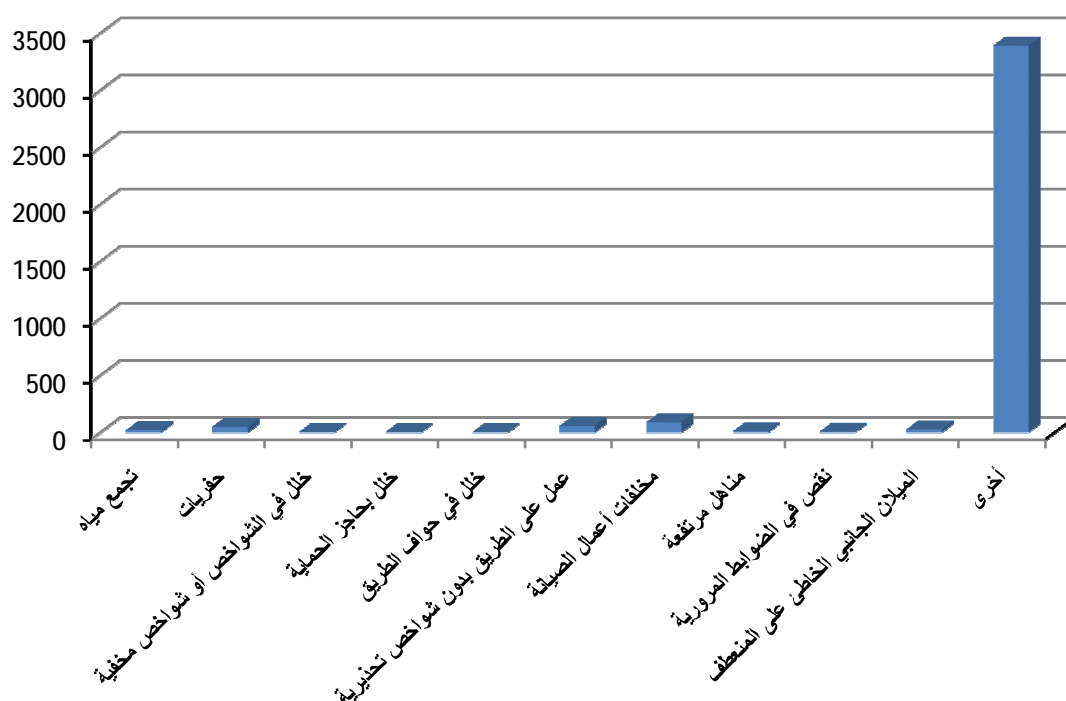


أكثر عيوب المركبات المشتركة في الحوادث المرورية كانت مرايا وبنسبة (٢٨.٠٥) % من مجموع عيوب المركبات.

٧. عيوب الطريق في الحوادث المرورية للعام ٢٠١٤م

الجدول رقم (٥٢)

عيوب الطريق	عدد العيوب	النسبة %
تجمع مياه	20	0.54
حفريات	53	1.44
خلل في الشواخص أو شواخص مخفية	7	0.19
خلل بحاجز الحماية	8	0.22
خلل في حواف الطريق	6	0.16
عمل على الطريق بدون شواخص تحذيرية	59	1.60
مخلفات أعمال الصيانة	91	2.47
مناهل مرتفعة	13	0.35
نقص في الضوابط المرورية	10	0.27
الميلان الجانبي الخاطئ على المنعطف	29	0.79
أخرى	3394	91.98
الاجموع	3690	100.00



أكثر عيوب الطريق في الحوادث المرورية كان مخلفات اعمال الصيانة وبنسبة (٢.٤٧) % 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 (٧.٧٨%) وفي أعداد الحوادث (٣.٢%) وتناقص في أعداد الجرحى (١.٤%) وتناقص في أعداد الوفيات (٠.٧%).
٢. بين المؤشر الزمني للحوادث المرورية انه خلال ٥.١٣ 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 (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 جرحى فقط (٩.١%) والتي نتج عنها وفيات (٠.٤%) من مجموع الحوادث المرورية الكلية، وقد كانت نسبة وفيات المشاة (٣٧.٠٦%) والركاب (٣١.٤%) والسائقين (٣١.٥٤%).
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 (١٦.٤٧%) 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، ومع أن حوادث المشاة لا تزيد عن (٣.٧٥%) من مجموع الحوادث إلا أن وفيات هذه الحوادث تصل إلى (٣٧.٠٦%) من مجموع الوفيات العام.
٥. بلغت كلفة الحوادث المرورية في الأردن (٢٣٩) 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 (٠.٩٢%) من الناتج المحلي الإجمالي (GDP)، وقد بلغ معدل نسبة النقصان السنوي في تكلفة الحوادث المرورية للأعوام الخمسة الماضية (٦.١٧%).
٦. تسبب الإنسان (سائق ومشاة) بوقوع (٩٤.٩٦%) من الحوادث المرورية والمركبات بنسبة (٣.١٩%) والطريق بنسبة (١.٨٥%) وذلك للعام ٢٠١٤م.
٧. بلغ عدد الوفيات لكل ١٠ آلاف مركبة (٥.٢٠) وفاة وعدد الجرحى (١١١.١) جريح لكل ١٠ آلاف مركبة نتيجة الحوادث المرورية.
٨. بلغ عدد الوفيات لكل ١٠٠ ألف نسمة (١٠.٣١) وفاة وعدد الجرحى (٢٢١.٦) جريح لكل ١٠٠ ألف نسمة نتيجة الحوادث المرورية.
٩. سجلت الفترة الزمنية (١٥:٥٩-١٥:٠٠) أعلى نسبة في الحوادث المرورية وبنسبة (٨.٧٨%) والفترة الزمنية (١٤:٥٩-١٤:٠٠) في الوفيات بنسبة (٨.٢٨%) وفي الجرحى بنسبة (٦.٦٤%) في الفترة الزمنية (١٦:٥٩-١٦:٠٠).

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 الأحد وبنسبة (١٦.٥٧%).
١١. سجل شهري حزيران و آب أكثر شهرين وقعت فيهما الحوادث المرورية وبنسبة (٩.٦٣%) و (٩.٢٤%) على التوالي، ووقع في شهر تموز أكبر عدد من الوفيات الناتجة من الحوادث المرورية وبنسبة (١٢.٦٥%) من مجموع الوفيات الكلي، و الجرحى وبنسبة (٩.٤٩%) من مجموع الجرحى الكلي.
١٢. سجلت محافظة العاصمة أعلى عدد من الحوادث المرورية وبنسبة (٦٧.٧٤%)، و (٢٨.٠٥%) من مجموع الوفيات الكلي، و (٣٨.٤٧%) من مجموع الجرحى الكلي.
١٣. وقع خلال الطقس الصافي (٩٦.٥٢%) من الحوادث المرورية، و (٩٧.٥٣%) من مجموع الوفيات الكلي، و (٩٧.١٤%) من مجموع الجرحى الكلي.
١٤. وقع خلال سطح الطريق الجاف (٩٥.٨٨%) من الحوادث المرورية، و (٩٦.٢٢%) من مجموع الوفيات الكلي، و (٩٦.٣٩%) من مجموع الجرحى الكلي.
١٥. وقع خلال النهار (٧٧.٠٧%) من الحوادث المرورية، و (٧٦.٠٢%) من مجموع الوفيات الكلي، و (٧٥.٤٩%) من مجموع الجرحى الكلي.
١٦. ضمن حدود السرعة المقررة (٤٠ كم/س) وقع (٣٩.٧٠%) من الحوادث المرورية، و (٢٧.٠٣%) من مجموع الوفيات الكلي ضمن حدود السرعة المقررة (٦٠ كم/س)، و (٢٩.٧٥%) من مجموع الجرحى الكلي ضمن حدود السرعة المقررة (٤٠ كم/س)، وهذه الحدود للسرعة عادة ما تكون داخل الأحياء السكنية، وذلك لا يعني أن السائقين كانوا يسيرون بهذه السرعة، بل هذا يعني إن السائقين كانوا يسيرون بسرعات عالية على طرق داخل الأحياء السكنية.
١٧. سببت حوادث الصدم (٤٣.٤٦%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية و (٦١.٨٦%) من مجموع الجرحى.
١٨. سببت حوادث المشاة (٣٧.٠٦%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية و (٢٦.٢٢%) من مجموع الجرحى.
١٩. سببت حوادث التدهور (١٩.٤٨%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية و (١١.٩٢%) من مجموع الجرحى.
٢٠. أكبر نسبة للوفيات الذكور في الحوادث المرورية كانت ضمن الفئة العمرية أكبر من ٦٠ سنة وبنسبة (١٢.٠٧) تلتها الفئة العمرية (٢٤-٢٦) سنة وبنسبة (٧.٠٣%) من مجموع الوفيات الذكور مع العلم أن الفئة أكبر من ٦٠ سنة فيها أكثر من فئة عمرية، ولإناث كانت ضمن الفئة العمرية (٣-٥) 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 يمضي على الطريق وبنسبة (٨٦.٢٨%) من المشاة المصابين الكلي.

٢٣. أكبر نسبة من السائقين المشتركين في الحوادث المرورية إلى المسجلين لنفس الفئة العمرية كانوا من ضمن الفئة العمرية (٢٣-٢١) حيث بلغت (١٠.٩١%)، أما بالمقارنة مع عدد السكان فيظهر أن الفئة العمرية (٤٥-٤٧) و (٤٨-٥٠) كانت الأعلى ونسبة (٧.٠٢%).

٢٤. أكثر أخطاء السائقين المشتركين في الحوادث المرورية المسببة للوفيات كان خطأ عدم أخذ الاحتياطات اللازمة أثناء القيادة ونسبة (٤٢.٢٧%) من مجموع الوفيات في الحوادث المرورية.

٢٥. أكثر الحوادث المرورية وقعت باشتراك مركبتين فقط ونسبة ٨٠.٣٧% من الحوادث المرورية.
٢٦. سيارات الركوب الصغيرة الأكثر اشتراكاً في الحوادث المرورية ونسبة (٧٤.٤٠%)، والمقطورة كانت أكثر فئات المركبات اشتراكاً في الحوادث المرورية بالنسبة للمركبات المسجلة لنفس الفئة ونسبة (٤٣.٥٥%).

٢٧. أكثر المركبات المشتركة في الحوادث المرورية بحسب صفة التسجيل كانت المركبات الخصوصية ونسبة (٧٦.٦٥%)، وأكثر فئات المركبات اشتراكاً في الحوادث المرورية بالنسبة للمركبات المسجلة لنفس الفئة كانت العمومية ونسبة (٣٨.٣٤%)، مما يعني أن خطورتها أكثر من فئات المركبات الأخرى تلاها المركبات السياحية ونسبة (٣٣.١٥%).

٢٨. أكثر المركبات المشتركة في الحوادث المرورية المسببة للإصابات مركبات الركوب الصغيرة ونسبة (٥٢.٧٠%) مساهمة في الوفيات و (٦٥.١٥%) للإصابات البليغة و (٦٨.٢١%) للإصابات البسيطة.

٢٩. أكثر المركبات المشتركة في الحوادث المرورية المسببة للإصابات المركبات الخصوصية ونسبة (٦٨.٩١%) للوفيات و (٧٨.١١%) للإصابات البسيطة و (٧٦.١٥%) للإصابات البليغة.

٣٠. أكثر عيوب المركبات المشتركة في الحوادث المرورية كانت المرايا ونسبة (٢٨.٠٥%) من مجموع عيوب المركبات.

٣١. أكثر عيوب الطريق في الحوادث المرورية كان مخلفات أعمال الصيانة ونسبة (٢.٤٧%) من مجموع عيوب الطريق.

التوصيات:

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

١. تحديد المواقع 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. 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 التهدة المرورية (Traffic Calming Measures) ضمن المناطق السكنية وأمام المدارس والجامعات وارصفه وممرات للمشاة بما يضمن سلامتهم وهذه جميعها يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار في كافة مشاريع الطرق التي ستقام والطرق القائمة.
٤. استخدام وسائل التنبيه 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 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.
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 و التي تعبرها الشاحنات و المركبات الثقيلة .
٧. توفير مواقف واستراحات للمركبات على الطرق الخارجية وتأمين مواقف للتحميل والتنزيل 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 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، الأمن العام):

١. دعم وتشجيع البحوث والدراسات العلمية في مجال السلامة المرورية و 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.
٢. أن يتم تخصيص جزء من ميزانيات ومدخولات شركات التأمين لأغراض الدراسات والأبحاث المتعلقة بالسلامة المرورية.
٣. 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):

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.
 - § شيوع 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.
 - § التحفيز على استخدام النقل العام من خلال تخفيض سعر الركوب لفئات معينة مثل موظفي القطاع العام أو المشتركين لمدد طويلة و رفع اعداد الترددات الزمنية (Head Way) لوسائل النقل العام .
 - § تطوير النقل المدرسي بالحافلات حيث إن نسبة 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.
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 لهذا المجلس.
٣. الاستمرار بإعادة النظر وتحديث التشريعات المرورية بما يتناسب 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 يتوازي 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، و تفعيل 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 اسواق تجارية.
٦. 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.
٧. 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.
٨. التوسع 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 (١٥:٠٠-١٥:٥٩).

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 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.
٢. الاستمرار في تبني خطط واستراتيجيات التوعية المرورية بحيث تكون مكثفة ومستمرة يشترك فيها كل من الأسرة والمدرسة والمؤسسات الدينية والتعليمية، و الإدارات 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 السواقين 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
١٤٣٦هـ - ٢٠١٥م