

ملخص الدراسات واوراق

العمل التي تم انجازها

من قبل المعهد المروري

الأردني

دائرة الدراسة والمعلومات

لعام 2015

## ملخص دراسة بعنوان (استخدام أنظمة النقل الذكية في الأردن)



إن التطور العمراني والسكاني وتطور شبكة الطرق في كافة دول العالم، قد أوجد حاجة ضرورية لدى هذه الدول لتبني سياسات وتقنيات حديثة لتلبي الطلب المتزايد على خدمة النقل، وقد أصبحت أنظمة النقل الذكية عنصراً أساسياً لرفع مستوى السلامة المرورية والخدمة المقدمة لمستخدمي الطريق وذلك في مختلف دول العالم.

لقد خطى الأردن خطوات كبيرة في هذا المجال، تمثلت في تبني العديد من مؤسساته للتقنيات الذكية الخاصة بمراقبة وإدارة الحركة المرورية، حيث تبني الأمن العام بالتعاون مع أمانة عمان الكبرى أنظمة الرقابة على المخالفات المرورية أثناء حركة المركبات ضمن عدة جوانب أهمها تجاوز السائق للإشارة الضوئية الحمراء على التقاطعات المزودة بإشارات ضوئية، وتجاوز السرعة المقررة على الطرق، بالإضافة إلى ضبط المخالفات المتحركة مثل اتخاذ المسرب الخاطئ وتغيير المسرب بشكل مفاجئ والتجاوز الخاطئ ومخالفات الوقوف المختلفة ورمي النفايات من المركبات، وغيرها من المخالفات المختلفة التي تؤثر على السلامة المرورية أو على مستوى الخدمة المرورية المقدمة لمستخدمي الطريق.

كما تضمنت رؤية ورسالة مديرية الأمن العام الإنسانية توفير الأمن والطمأنينة والخدمة المميزة للقاطنين على أرض الوطن، حيث تبنت لهذه الغاية تطوير الخدمة الأمنية والمرورية المقدمة لمتلقي الخدمة في كافة الوحدات التابعة لها، وقامت باستحداث مركز القيادة والسيطرة التابع لمديرية الأمن العام والذي تم افتتاحه بتاريخ 2009/6/8م، وقد تبني هذا المركز تطبيق عدد من الأنظمة الذكية الهادفة إلى المراقبة والإدارة الأمنية والمرورية لشبكة الطرق والتي سيتم التطرق لها بصورة مفصلة.

## ملخص دراسة بعنوان

### (المخاطر المرتبطة باستخدام الهاتف النقال لدى السائقين أثناء القيادة في الأردن)



يعد استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة من الأسباب التي تشتت انتباه السائق ، حيث أنه أصبح يحتل مكانة مهمة في تواصل الإنسان اليومي ، و بات الاستغناء عنه يشكل مصدر قلق وعدم توازن لدى شريحة واسعة من الأفراد ، كما أن استخدام الهاتف

النقال يتداخل مع العديد من سلوكياتنا اليومية، حيث أصبح من الصعب الاستغناء عن استخدامه أثناء القيادة بالنسبة لفئة كبيرة من السائقين.

ويكمن خطر استخدام الهاتف النقال في تشتت بصر السائق عن مجريات الطريق، أو ترك مقود المركبة، أو التشتت العقلي عما يحدث أثناء القيادة، وتبرز نتائج الدراسات بان تشتت السائق عند استخدام الهاتف النقال قد نتج عنه مخاطر مرتبطة في أداء السائق، منها طول زمن ردة الفعل، وضعف في الاستجابة لإشارات الطريق، والحفاظ على المسار المناسب، والحفاظ على مسافة تتابع مناسبة.

هدفت الدراسة إلى التعرف على المخاطر المرتبطة باستخدام الهاتف النقال أثناء القيادة في الأردن، إلى جانب التعرف على الاختلاف في المخاطر المرتبطة باستخدام الهاتف النقال أثناء القيادة في الأردن باختلاف متغيرات (جنس السائق، فئة الرخصة، ارتكاب حوادث بسبب الهاتف النقال، واستخدام الهاتف النقال أثناء القيادة).

وقد تم اختيار عينة من ( 528 ) سائق من كلا الجنسين ومن مختلف الأعمار، ومن الذين يحملون مختلف فئات الرخص ويمتلكون رخص سارية المفعول خلال فترة شهر آذار 2015، كما تم بناء فقرات الاستبيان من خلال مراجعة الدراسات السابقة ذات العلاقة بموضوع المخاطر المرتبطة باستخدام الهاتف النقال أثناء القيادة، حيث يتكون الاستبيان من (30) فقرة يتم الإجابة عليها من خلال سلم تدرج (موافق جداً، موافق، محايد، معارض ، معارض جداً) واشتملت الدراسة على مجموعة من المتغيرات وهي مخاطر استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة والجنس وفئة الرخصة وارتكاب حوادث بسبب استخدام الهاتف النقال.

وقد بينت نتائج الدراسة أن أعلى المتوسطات التي كانت تعبر عن مخاطر استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة تمثلت بارتكاب السائقين مخالفات قواعد وأولويات المرور وبتقليل الوعي لديهم بما يجري على الطريق وجعلهم عرضة لارتكاب الحوادث وبتقليل ردود الفعل المناسبة لديهم وتشتت بصري واضح عند قراءة الرسائل النصية على الهاتف وعدم المقدرة على متابعة ما يجري

على الطريق وتقليل الاهتمام بمتابعة مرآيا المركبة والتعرض لمواقف مفاجئة والتأثير على قدرة السائق على اتخاذ القرارات المناسبة الخاصة بالقيادة والتقليل من انتهاه تصرفات السائقين الآخرين، كما بينت الدراسة أيضا أن المخاطر المرتبطة في استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة في الأردن تختلف باختلاف متغير ارتكاب الحوادث حيث أن الأفراد الذين ارتكبوا حوادث بسبب الهاتف النقال أشاروا إلى مخاطر أعلى مرتبطة في استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة في الأردن مقارنة بالذين لم يرتكبوا حوادث، وكذلك الحال بالنسبة لمتغير استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة، حيث أن الأفراد الذين يستخدمون الهاتف النقال أثناء القيادة أشاروا إلى مخاطر أعلى مرتبطة في استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة في الأردن مقارنة بالذين لا يستخدمون الهاتف النقال أثناء القيادة، في حين أنه لا تختلف المخاطر المرتبطة في استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة في الأردن باختلاف متغير فئة الرخصة.

وخلصت الدراسة إلى ضرورة نشر الوعي المروري بأخطار انشغال السائق باستخدام الهاتف النقال أثناء القيادة وتوضيح ذلك الأثر على الإجراءات والسلوكيات الخاطئة التي قد يرتكبها السائق أثناء القيادة و متابعة الإجراءات الرقابية على السائقين مستخدمي الهاتف النقال لضمان ردعهم عن استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة.

### ملخص دراسة بعنوان

### (تحليل الحوادث المرورية في الاردن لعام 2014م)

يعاني الأردن من مشكلة الحوادث المرورية كغيره من دول العالم، حيث أن هنالك زيادة سنوية في أعداد السكان والمركبات في الأردن بالإضافة إلى قدوم العديد من الزائرين والمركبات الأجنبية الى داخل أراضي المملكة، وتشير الإحصائيات إلى انه في نهاية عام 2014م بلغ عدد سكان الأردن (6.675) مليون نسمة منهم (3.441) من الذكور و(3.234) من الإناث، وتشير الإحصائيات أيضا إلى انه خلال عام 2014م كان عدد الأشخاص الذين دخلوا أراضي المملكة (4178896) شخص وقد وقع في المملكة (102441) حادث مروري نتج عنها (688) وفاة وإصابة (2063) شخص بإصابات بليغة و(12727) شخص بإصابات بسيطة وبكلفة تقديرية مقدارها (239) مليون دينار، و قد قدرت مجموع أطوال الطرق بحوالي (18500) كم نهاية عام 2014م.

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.

اتبعت الدراسة منهجية علمية من خلال تطبيق المنهج النظري التحليلي الذي تم فيه الرجوع لإحصائيات الحوادث المرورية وتحليلها من خلال بيان أعدادها ونتائجها ومؤشراتها خلال عام 2014، وتم إجراء تحليل لهذه المعلومات للتوصل إلى العوامل التي أظهرت مؤشراً في بيانات الحوادث المرورية وبالتالي الاستفادة منها في التوصيات للحد من هذه الظاهرة، وقد توصلت الدراسة إلى العديد من النتائج الهامة حول مسببات الحوادث المرورية ونتائجها وأوصت بعدة توصيات تحقق أهداف السلامة المرورية التي تتطلب تكاتف الجهود الوطنية بصورة متلائمة ومتناغمة تدعم بعضها البعض بحيث تأخذ بعين الاعتبار جميع العوامل المسببة للمشاكل التي تواجه السلامة المرورية، وهذا الأمر يجب أن يكون مبنياً على المشاركة البناءة والمنظمة والمنسقة من قبل كافة الجهات، ومن أجل الوصول إلى حل لمشاكل السلامة المرورية بحيث يتم مواجهتها من خلال عدة محاور أهمها هندسة الطرق، ودعم الأبحاث والدراسات المرورية، وتطوير قطاع النقل العام، ومتابعة تطوير التشريعات والرقابة المرورية، ونشر التوعية والتعليم والتدريب المروري، وتطوير خدمة الإسعاف والإنقاذ لمصابي الحوادث المرورية.

### ملخص دراسة بعنوان

### (اثر الإطار على السلامة المرورية)



إن جميع الإطارات لها عمر افتراضي أو عمر استهلاكي وذلك حسب المواصفات العالمية في هذا المجال وحسب تعليمات الشركات الصانعة علماً بأن العمر الافتراضي للإطار مرتبط بالمدة الزمنية التي يجب استعمال الإطار خلالها من تاريخ صنعه وعادة ما يحدد بمدة زمنية لا تزيد عن (5) سنوات من تاريخ الصنع أما

العمر الإستهلاكي للإطار فهو مرتبط بالمسافة المقطوعة للإطار والتي تحددها بعض المواصفات العالمية بـ (60) ألف كيلومتر أو عمق المداس بحيث لا يقل عن (1,6) ملم لسيارات الركوب و (1) ملم لباقي المركبات وذلك حسب تعليمات تجهيز المركبات المعمول بها لدينا، وهناك عوامل أخرى تؤثر على عمر الإطار منها طريقة التخزين في المستودعات،

التعرض لمواد كيميائية (زيوت + شحوم) وضغط الهواء ودرجات الحرارة وطبيعة سطح الطريق والسرعة والتسارع والتباطؤ والصيانة لنظام التوجيه ونظام التعليق في المركبة وهدفت الدراسة إلى التعرف على التشريعات المرورية الأردنية التي تحكم صلاحية الإطارات والرقابة عليها وإلقاء الضوء على أثر الإطارات على السلامة المرورية ومدى مساهمتها في وقوع الحوادث المرورية في الأردن من خلال تحليل إحصائي للحوادث التي سببتها عيوب الإطارات في الأردن لخمسة سنوات ضمن الفترة (2010-2014)، بالإضافة إلى بعض دول العالم من خلال عرض حقائق علمية ودراسات دولية تبين أثر وجود عيوب في الإطارات على السلامة المرورية والتعرف على عيوب الإطارات التي تساهم في وقوع الحوادث المرورية، والآثار التي تتركها على السطوح المختلفة بحسب عيوبها المختلفة وخلصت الدراسة إلى أن متوسط نسبة الحوادث الناتجة عن عيوب الإطارات ( 21.9%) من مجمل الحوادث المرورية الناتجة عن عيوب الإطارات في الأردن وذلك خلال الأعوام ( 2010-2014) وإن الإطارات تعد من أهم العناصر في المركبة حيث أنها تمثل حلقة الوصل ما بين المركبة وسطح الطريق وإن مواصفات الإطارات يجب أن تتلائم مع عدة عوامل أهمها البيئة المحيطة بها من حيث المناخ وطبيعة سطح الطريق والسرعة القصوى المتوقع أن تسير بها المركبات، وأوصت إلى تفعيل الرقابة على الإطارات المستوردة والمخزنة وإجراء الفحوصات اللازمة عليها بعد توفير القوى البشرية والأجهزة والمعدات اللازمة من قبل الجهات المعنية ومنع دخول أو استخدام الإطارات التي لا تتوافق مع المواصفات الأردنية المعتمدة و تفعيل الرقابة على الإطارات من قبل محطات الفحص الفني التابعة لإدارة ترخيص السواقين والمركبات والدوريات الميدانية التابعة لإدارة السير وإدارة الدوريات الخارجية على الصلاحية الفنية للإطارات بهدف رفع مستوى السلامة المرورية على الطرق وتنظيم ندوات مشتركة (المعهد المروري الأردني ومندوبين من مجموعة المناصير) في المحافظات حول الإطارات والسلامة المرورية بالتعاون مع السلطات المحلية والجهات ذات العلاقة مثل نقابة سائقي التاكسي ونقابة العاملين بالشحن البري وغيرها من الجهات ذات العلاقة من المؤسسات الحكومية والأهلية وأن الإستماد الأمثل لوسائل الإعلام والاتصال المختلفة لنشر الوعي والتثقيف المروري من خلال بث رسائل توعوية وتثقيفية من خلال وسائل الإعلام السمعية والمرئية وعرض أفلام مرورية قصيرة عبر المحطات الفضائية تبين مخاطر عيوب الإطارات وكيفية مساهمتها في وقوع الحوادث المرورية وطرق تجنبها وتصميم وإنتاج مطبوعات وبروشورات مرورية ترتبط بموضوع الإطارات والسلامة المرورية يتم توزيعها على أفراد المجتمعات المحلية حول أهمية تفقد صلاحية الإطارات وارتباطها بالسلامة المرورية والتركيز على الأسرة والمدرسة والجامعات ومراكز تدريب السواقة ومعاهد التدريس وبيوت العبادة والأندية الشبابية.

## ملخص دراسة بعنوان

### (الأطفال والشباب والسلامة المرورية) (□□□□)

لقد جاءت هذه الدراسة لتلقي الضوء على فئة الأطفال والشباب وتأثيرهم على السلامة المرورية وقد تم إتباع منهجية البحث العلمي من خلال تطبيق منهجية البحث النظري التحليلي التي تم فيها الرجوع لدراسات سابقة متعلقة بهذا الموضوع، وإحصائيات الحوادث المرورية ونتائجها للعام 2014م والتي تم من خلالها دراستها إجراء التحليل



الإحصائي لمتغيرات الحوادث المرورية ضمن فئة الأطفال والشباب الذين تقل أعمارهم عن ثلاثين عام والتعرف على حدة إصابتهم المختلفة في الحوادث المرورية ضمن الفئات المختلفة لمستخدمي الطريق، وإصابتهم بحسب جنس مستخدم الطريق، وتصرفات المشاة الشباب المؤدية إلى وقوعهم في إصابات

الحوادث المرورية، والأخطاء المرتكبة في الحوادث المرورية من قبل السائقين الشباب و تكمن أهميتها نظراً إلى حجم هذا الموضوع بتفصيلاته والذي أضحى يورق أمننا وسلامتنا على الطرق ويقلل من السلامة المرورية ويزيد من نسبة الحوادث المرورية التي يكون سببها السلوكيات

الخاطئة للأطفال و الشباب ، حيث تم التطرق إلى أخطاء السائقين الشباب المسببة للحوادث المرورية، والتصرفات الخاطئة للمشاة والأطفال والشباب المرتكبة من قبلهم لدى وقوع الحوادث المرورية وأن مبررات عمل الدراسة هي تأثر الأطفال والشباب بالحوادث المرورية ووقوعهم في الإصابة بها حيث أنهم يشكلون ثلثي المصابين في الحوادث المرورية وكذلك أهمية التركيز على فئة الأطفال والشباب كون المجتمع الأردني مجتمع فتي، وأن قرابة ثلثي أفراد المجتمع الأردني هم دون سن الثلاثين وهدفت إلى التعرف على التصرفات الخاطئة للأطفال والشباب من المشاة وأكثر أخطاء السائقين الشباب المسببة للحوادث المرورية وبيان الإجراءات الممكن اتخاذها للحد من إمكانية إصابة فئة الأطفال والشباب في الحوادث المرورية، كما تم إبراز بعض السلوكيات الخاطئة لمستخدمي الطريق من خلال تصوير بعض المشاهدات اليومية والتي لها تأثير مباشر على السلامة المرورية وخلصت الدراسة بأن خطورة الحوادث المرورية لا تقتصر على فئة محددة من مستخدمي الطريق إذ ان الإصابة من الممكن أن تحدث ضمن أي فئة من مستخدمي الطريق طالما أنه لم يراعي ما يتوجب عليه فعله لدى استخدامه للطريق سواء كان ماشياً أو سائقاً أو راكباً وأن الأطفال الإناث الأكثر عرضة للإصابة من الأطفال الذكور، بينما الشباب الذكور أكثر عرضة للإصابة من الإناث وذلك لكافة فئات حدة الإصابة وكانت مجمل إصابات الحوادث المرورية لكل ( 100 ) ألف نسمة لمجموع الأطفال والشباب كانت أقل من المجموع الكلي للمصابين مقارنة بعدد السكان، وبأخذ مؤشر عدد المصابين الشباب مقارنة بعدد السكان نجد أن

فئة الشباب هي الأعلى كونها الأكثر نشاطاً وحركة وتتنقل واستخداماً لشبكة الطرق وأن فئة السائقين الشباب أكثر خطورة من باقي فئات السائقين حيث أن نسبة السائقين الشباب المشتركين في الحوادث المرورية مقارنة بالمسجلين ونسبة السائقين الشباب المشتركين في الحوادث المرورية مقارنة بعدد السكان كانت أكبر من مجمل أعداد السائقين المشتركين مقارنة بالمسجلين أو بالمقارنة بعدد السكان، وهذا يعطي مدلولاً بأن السائقين الشباب أكثر عرضة للإشتراك بالحوادث المرورية مقارنة بمجمل السائقين كونهم الأكثر حماساً واندفاعاً واستخداماً لشبكة الطرق، وأكثر الأخطاء التي ارتكبتها السائقين الشباب وسببت الإصابات في الحوادث المرورية كانت مخالفة عدم أخذ الاحتياطات اللازمة أثناء القيادة ومخالفات المسارب وكانت أعلى نسبة من المشاة المصابين ضمن كافة أنواع حدة الإصابة كانوا من فئة الأطفال والشباب الذين تقل أعمارهم عن 30 عام و كان أكثر تصرف خاطئ ارتكبه مجمل المشاة المصابين من الأطفال والشباب المشي على الطريق ، أوصت الدراسة باستخدام وسائل التهدئة المرورية (المطبات) واستخدام الشواخص المرورية الخاصة بتحذير السائقين من وجود المشاة وتخطيط ممرات المشاة وكذلك إنشاء جسور أو أنفاق تخدم حركة المشاة ضمن الطرق السريعة التي يصعب على المشاة قيامهم بقطع هذه الطرق بأمان و سهولة و يسر وكذلك نشر الوعي المروري لدى السائقين وخصوصاً الشباب منهم والتركيز على حملات التوعية المرورية المتعلقة باستخدام السائقين والركاب لحزام الأمان داخل المركبة في المقاعد الأمامية والخلفية وحملات التوعية المرورية الموجهة إلى السائقين على حق المشاة بقطع الطريق بأمان وسلامة وعلى الأخص ضمن مناطق المدارس ودور العبادة و الحدائق العامة والأماكن التي تكثر فيها حركة المشاة وتوجيه حملة توعية مرورية للأسرة ونشر الوعي المروري لدى المشاة بعدم قيامهم بقطع الطرقات إلا من الأماكن المخصصة والتوسع باستخدام وسائل الرقابة المختلفة المكشوفة والمخفية الثابتة والمتحركة زيادة تركيز حملات الرقابة المرورية على استخدام حزام الأمان في المركبة وتفعيل الرقابة المرورية على السائقين المخالفين مخالفة عدم إعطاء أولوية المرور للمشاة وضرورة إيجاد آلية قانونية وتنفيذية بحق أولياء الأمور المقصرين بالاعتناء بأطفالهم غير المميزين من هم دون سن المدارس (دون سن 6 سنوات).



## ملخص دراسة بعنوان

### (دور مديرية الأمن العام في السلامة المرورية)



دأبت مديرية الأمن العام على وضع الاستراتيجيات والخطط الأمنية الهادفة إلى تحقيق الأمن والسلامة للمواطنين وحماية أرواحهم وممتلكاتهم، حيث تم وضع الخطة الإستراتيجية لمديرية الأمن العام للأعوام ( 2014-2016 ) تنفيذاً لرؤية وتوجيهات القيادة الهاشمية وتحقيقاً لواجبات الأمن العام المنصوص عليها في قانون الأمن العام.

إن ضمان أمن وسلامة الطريق وإدارة الحركة المرورية بكفاءة وفاعلية باتت من أكثر الواجبات الملقة على عاتق مديرية الأمن العام، لذا فقد كان الهدف الاستراتيجي الثالث لمديرية الأمن العام ضمن الخطة الإستراتيجية للأعوام ( 2014-2016 ) هو المساهمة في تعزيز السلامة المرورية بالتعاون مع الشركاء وضبط أمن الطريق بفاعلية وكفاءة عالية. لقد شهد الأردن في السنوات الخمسة الأخيرة زيادة ملحوظة في استخدام شبكة الطرق بسبب الزيادة في أعداد المركبات والمقيمين على أراضي المملكة الناجم عن الزيادة السكانية الطبيعية والهجرات القسرية من الدول المجاورة إلى المملكة مولدةً طفرةً سكانية خاصةً في العاصمة ، وعلى الرغم من ذلك فإن الجهود المبذولة من قبل مديرية الأمن العام و بالتعاون مع الشركاء في العملية المرورية قد أدت إلى السيطرة على معدل الزيادة في الحوادث المرورية حيث بلغ معدل الزيادة في الحوادث المرورية ضمن الفترة (2005-2014) ما نسبته (3.2%)، أما التناقص في نسبة الوفيات والجرحى فقد بلغ ( 0.7% ) و ( 1.4% ) على التوالي، وتم عرض دور مديرية الامن العام والإجراءات التنفيذية التي تقوم بها الإدارات المرورية لرفع مستوى السلامة المرورية في الأردن، كما تم عرض توصيات مؤتمرات السلامة المرورية في الأردن والجهود التي بذلت للأخذ بها.

ان المشكلة التي تطرقت لها هذه الدراسة تتلخص بتكرار وقوع الحوادث المرورية في الأردن وما ينتج عنها من وفيات وجرحى وأضرار مادية بحيث أصبحت هذه الحوادث تؤرق كافة شرائح المجتمع على المستوى الرسمي والشعبي.

هدفت هذه الدراسة لبيان واقع السلامة المرورية في الأردن من خلال أعداد الحوادث المرورية ونتائجها ومؤشراتها واثر تطبيق خطة مديرية الأمن العام للسلامة المرورية للفترة ( 2013-2017 ) خلال العامين ( 2013 و 2014 ) وذلك من سنة الأساس ( 2012م ) ولقد تم إتباع منهجية علمية للدراسة من خلال تطبيق المنهج النظري التحليلي حيث تم الرجوع لإحصائيات

الحوادث المرورية لتحليلها من خلال بيان أعدادها ونتائجها ومؤشراتها خلال الأعوام العشرة السابقة، وتم تقييم أثر تطبيق هذه الخطة للعامين (2013 و 2014) بالنسبة لسنة الأساس (2012م) على أعداد الحوادث المرورية ونتائجها ومؤشراتها ، وخلصت إلى العديد من النتائج أهمها تطبيق إستراتيجية مديرية الامن العام للسلامة المرورية للأعوام (2013-2017) مما أتى بنتائج تتفق مع مؤشرات قياس الأداء التي تم تحديدها، حيث انه وبدراسة قيم نسب التخفيض التراكمي المتحققة خلال العامين (2013) و(2014) من سنة الأساس (2012) وذلك للحوادث والجرحى والوفيات فقد كانت : (- 9.2%) و(- 13.7%) و(- 15.7%) على التوالي، وهذا يعطي مؤشراً على انه وبالرغم من التزايد السكاني في الأردن والتزايد في أعداد المركبات المستخدمة لشبكة الطرق في المملكة إلا أن ذلك تم مواجهته من خلال الإجراءات الرقابية المستمرة وبأشكال مختلفة أدت إلى ضبط سلوك السائقين وأخطائهم المسببة للحوادث المرورية وبالتالي خفض الحوادث المرورية ونتائجها وبالتعاون والتنسيق مع شركاء العملية المرورية في كافة النشاطات التي تخدم السلامة المرورية حيث كان له الأثر الكبير في تحقيق النتائج الايجابية التي تصبو إليها مديرية الأمن العام وأوصت الدراسة تكاتف الجهود الوطنية بصورة متلائمة ومتناغمة تدعم بعضها البعض بحيث تأخذ بعين الاعتبار جميع العوامل المسببة للمشاكل التي تواجه السلامة المرورية والتي تعمل على إضعاف تنظيم العمل المروري، وهذا الأمر يجب أن يكون مبنياً على المشاركة البناءة والمنظمة والمنسقة من قبل كافة الجهات. ومن اجل الوصول إلى حل لمشاكل السلامة المرورية فانه يتم مواجهتها من خلال عدة محاور وهي تنظيم وتنسيق الجهود للجهات المختلفة لرفع مستوى السلامة المرورية والإجراءات الهندسية المتعلقة بالطرق والأبحاث والدراسات المرورية وتطوير قطاع النقل العام والتشريعات والرقابة المرورية والتوعية والتعليم والتدريب المروري والإسعاف والإنقاذ.

### ملخص دراسة بعنوان

### ( تقييم عمل مراكز تدريب السواقة )



إن سلامة النقل والمرور على الطرق تبنى على ثلاثة عناصر رئيسية هي الطريق والمركبة والإنسان، وحيث ان السائق يعد عنصراً رئيسياً في العملية المرورية كونه المسؤول عن قيادة المركبة على شبكة الطرق فقد جاءت هذه الدراسة لتلقي الضوء على واقع عمل مراكز تدريب السواقة في الأردن والتي يتم من خلالها تدريب وتأهيل

السائقين لممارسة القيادة السليمة للمركبات، والتعرف على سلامة مخرجات العملية التدريبية في مراكز تدريب السواقة ومدى تطبيقها للواجبات الكبيرة الملقاة على عاتقها ، وقد تم في الدراسة عرض التشريعات المرورية المنظمة لذلك ومراجعة الدراسات السابقة حول هذا الموضوع، ومراجعة إحصائيات الحوادث المرورية الخاصة بمركبات تدريب السواقة، ونسب النجاح والرسوب في مراكز تدريب السواقة على مستوى المملكة، كما وقامت الدراسة بأخذ عينة عشوائية من طالبي الحصول على رخص السوق قبل تقدمه للفحص النظري والعملي وبواقع ( 327 ) شخص لكل منهما موزعة على المحافظات الرئيسية (عمان والزرقاء واربد) وذلك بهدف عمل مقابلة شخصية معهم لتقييم مستوى المعلومات النظرية والعملية التي احتصلوا عليها أثناء تدريبهم في مراكز تدريب السواقة، وتم التركيز في هذه المقابلة على أخطاء محددة تسببت بوقوع الحوادث المرورية بصورة متكررة على شبكة الطرق بحيث ينتج عنها أضرار مادية وخسائر بشرية وهي التعامل الخاطيء مع المسارب ، وعدم ترك مسافة تتابع كافية بين المركبات ومخالفة قواعد وأولويات المرور . كما تم الإطلاع على تجارب بعض دول العالم في هذا المجال والإجراءات المتبعة لديهم في تدريب السائقين.

#### ملخص دراسة بعنوان

( دور الإجراءات القانونية والأعراف العشائرية في الحوادث المرورية ذات الإصابات البشرية )



هنالك علاقة مشتركة ما بين قانون السير الأردني وما بين القوانين الأخرى وخصوصاً قانون العقوبات الأردني والذي يمثل القانون الرئيسي في العقاب الجزائي بالإضافة إلى قانون أصول المحاكمات الجزائية ويعمل قانون السير بالتوازي والتزامن مع هذه القوانين والأعراف العشائرية أيضا الممثلة بقضاة العشائر الذين

يساهمون في فصل النزاعات المتعلقة بقضايا حوادث السير التي ينجم عنها وفيات أو إصابات بشرية تؤدي إلى عجز كلي دائم أو جزئي ، والصحيح أنه بهذا النوع من القضايا يطبق قانون السير الأردني رقم (49) لسنة 2008 بلعباره القانون الخاص الذي يحكم هذا النوع من الجرائم وبالتحديد المادة (27) منه والتي نصت على انه (على الرغم مما ورد في المادة ( 343 ) من قانون العقوبات ، إذا تسبب السائق بوفاة إنسان أو إحداث عاهة دائمة له يعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى ثلاث سنوات أو بغرامة من (1000) ألف دينار إلى (2000) ألفي دينار أو بكلتا هاتين العقوبتين وعلى المحكمة وقف العمل برخصة القيادة مدة لا تقل عن ستة أشهر ولا تزيد على سنتين)، وقد أعدت هذه الدراسة بهدف إلقاء الضوء على الإجراءات العشائرية المتخذة

من قبل وجهاء وشيوخ العشائر لدى وقوع الحوادث المرورية ذات الإصابات البشرية ، وتوعية أفراد المجتمع بها، وقد استنتج من هذه الدراسة أن اغلب الحوادث المرورية يتم الصلح العشائري فيها ويكتفي المتضررين بالتعويض الذي يتم تحصيله وفقاً لعقد تأمين المركبة وتبين أيضاً أن المشرع أجاز في حالات الصلح العشائري وإسقاط الحق الشخصي من قبل المتضررين أو ذويهم ضمن قضايا حوادث السير التي ينتج عنها إصابات بشرية تخفيف العقوبة عن الحد الأدنى المنصوص عليه في قانون السير وتطبيق المادة ( 100 ) من قانون العقوبات وذلك بناءً على السلطة التقديرية للقاضي باستعمال الأسباب المخففة. وهذا غير معطل لنصوص القانون العام، وإنما يؤثر على السلامة المرورية حيث أن العقوبة الجزائية غير رادعة فلا بد من إعادة النظر بقانون السير الأردني باستحداث نص يقيد النصوص الموجودة بالقانون العام بحيث يتم ضمان حبس المتسبب بعد الأخذ بالأسباب المخففة التقديرية والتي تعتبر من سلطة القاضي دون تحويل عقوبة الحبس إلى الغرامة. كما تبين أيضاً في هذه الدراسة أن التعويض المتحصل من عقد التأمين للشخص المصاب بالعجز الكلي الدائم والناجم عن الحادث المروري يعادل قيمة التعويض المتحصل بحالة الوفاة حسب ما ورد بتعليمات مسؤولية شركة التأمين في التأمين الإلزامي للمركبات رقم (24) لسنة 2010م، إلا أن هنالك حالات عديدة من الإصابات بالعجز الكلي الدائم تكون مصاريف علاجها مستمرة وتفوق قيمة التعويض المتحصل من عقد التأمين بالإضافة إلى الآثار النفسية المترتبة على المصاب وعائلته وهذه تعتبر من العوائق الأساسية التي تعيق الصلح العشائري مما يدفع بالمتضررين برفع دعوى حقوقية بحق المتسبب ، وقد أوصت الدراسة إلى تعديل قانون السير الأردني في عدة جوانب وهي مضاعفة الغرامات المالية للمخالفات التي تشكل خطورة على مستخدمي الطريق والممتلكات العامة والخاصة عند تكرار هذه المخالفات خلال نفس السنة وهذا يحقق ردع كافي بإبعاد السائقين الخطرين والمكررين لمثل هذه المخالفات عن الطريق وبما يضمن تحقيق السلامة المرورية و توضيح مفهوم الحادث المروري من خلال تعديل تعريفه بقانون السير على اعتبار أنه واقعة غير مقصودة تسببت فيها على الأقل مركبة واحدة متحركة في إلحاق أضرار بشرية أو مادية أو كليهما وإستحداث نص قانوني في قانون السير الأردني يقيد استبدال عقوبة الحبس بالغرامة في المخالفات المرورية وذلك في حال صدور قرار من المحكمة بالحبس وكما أوصت إعادة النظر في التشريعات الناطمة للتأمين على المركبات بحيث يكون التعويض للمتضررين المصابين بالعجز الكلي الدائم أكثر مما يتحصل في حالة الوفاة كون أن هنالك حالات عديدة تكون مصاريف علاجها مستمرة وتفوق قيمة التعويض المحصل من عقد التأمين، وبما لا يؤثر على قسط التأمين الإلزامي.

## ملخص دراسة بعنوان

### (مدى تأثير زيادة السرعة على الطرق على السلامة المرورية)



تعد السرعة من أهم الأسباب التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية إذ أنها تقف كسبب رئيسي وراء معظم أخطاء السائقين المسببة لوقوع الحوادث المرورية حيث أن السائق الذي يعمل على تغيير المسرب بشكل مفاجئ يكون في حالة عجلة و مثله السائق الذي يتتابع مع المركبة التي تسير أمامه ومثله السائق الذي لا يقوم بتهدئة السرعة على التقاطعات والمنعطفات وممرات المشاة وعليه

فان أغلبية أخطاء السائقين التي ساهمت بوقوع الحوادث كان لها علاقة مباشرة بالسرعة وقد تم تناول الدراسات العالمية التي أجريت في مجال تحديد السرعة، والأسس التي تقوم عليها عملية تحديد السرعة عالمياً حيث تم إرفاق ملحق يوضح حدود السرعة المقررة على العديد من الطرق في دول العالم وأوصت الدراسة بأنه لا بد من التقليل من حدود السرعات على الطرق و خاصة الطرق الداخلية حيث ان معظم الحوادث المرورية تقع داخل المدن وبالأخص حوادث المشاة، كما ان جميع الدراسات المرورية العالمية تشير بان السرعة لها دور رئيسي في وقوع الحوادث المرورية وزيادة حدة الإصابات الناتجة عنها إضافة إلى ذلك فان كافة دول العالم تبين بان حدود السرعة على طرقها الداخلية لا تتجاوز 70 كم/س و إعادة النظر في تعليمات تحديد السرعة الجديدة بحيث لا تتجاوز حدود السرعة داخل المدن 80 كم/س وأن لا تتجاوز حدود السرعة أمام المدارس والأماكن التي تكثر بها حركة المشاة 30 كم/س كما كانت في التعليمات السابقة و معايير اختيار مواقع كاميرات مراقبة حركة المركبات لرفع مستوى السلامة المرورية وذلك لوجود مشكلة حوادث وفيات وإصابات بليغة في الموقع وأن يكون سبب وقوع هذه الحوادث تجاوز حدود السرعة المقررة والإشارة الضوئية الحمراء وكذلك إجراء مراجعة للموقع والطرق المحيطة، تبين أن الحل الوحيد لهذه المشكلة (تجاوز حدود السرعة المقررة والإشارة الضوئية الحمراء) هو استخدام كاميرات المراقبة لتعمل على التأثير على سلوك السائقين وأن لا يسبب وجودها مشكلة سلامة مرورية في المواقع التي يتم تركيبها فيها وأن لا تعيق الرؤية عن الشواخص المرورية وأن تكون هذه الكاميرات واضحة وظاهرة للعيان وان يكون موقع تركيبها مكشوف وواضح.

## ملخص دراسة بعنوان

### (استخدام المركبات الخصوصية للعمل مقابل الأجر)



بدأت ظاهرة العمل مقابل الأجر بالانتشار منذ عام 1997 في العديد من محافظات ومدن وقرى المملكة وأخذت تزداد يوماً بعد يوم نتيجة لعدم كفاءة قطاع النقل العام في تقديم الخدمة لكافة المواطنين وكذلك وجود عائد مادي مجزي شجع الأشخاص على استخدام مركباتهم للعمل مقابل الأجر وتحديدًا

في التجمعات السكانية والضواحي المحيطة بمراكز المدن، وأن الجهات المعنية في معالجة هذه الظاهرة هي وزارة النقل وهيئة تنظيم النقل البري ومديرية النقل العام في أمانة عمان الكبرى ومديرية الأمن العام وقطاع التأمين والمحاكم والقضاء، وقد أوصت هذه الدراسة بتحسين مستوى الخدمات المقدمة من قبل قطاع النقل العام للركاب، و تشجيع توفير وسائل نقل خاصة بطلاب الجامعات والمدارس والشركات الخاصة، وكذلك تغليظ العقوبات بحق المخالفين والمكررين للمخالفات المرتبطة بالعمل مقابل الأجر أو استخدام المركبة في غير الأغراض المخصصة لها و تنفيذ برامج توعوية حول ظاهرة استخدام المركبات الخصوصية مقابل الأجر وسلبياتها من خلال وسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمقروءة.