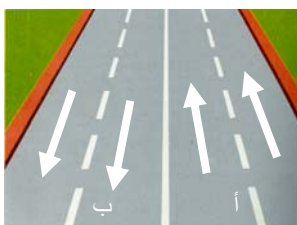


10- السلامة المرورية

لقد أصبحت مشكلة حوادث الطرق من أكبر المشاكل التي تعاني منها جميع دول العالم لما تسببه هذه الحوادث من أضرار وخسائر اجتماعية واقتصادية. السلامة المرورية بمفهومها الواسع تهدف الى تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والاجراءات الوقائية للحد من او منع وقوع الحوادث المرورية ضمانه لسلامة الانسان وممتلكاته وحفاظاً على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية.

من المعلوم أن الظاهرة المرورية وما ينتج عنها من حوادث تتشكل من ثلاثة عناصر متداخلة هي:

- أ. المركبة.
- ب. الطريق والبيئة المحيطة.
- ت. العنصر البشري.



وللتعرف على مدى مساهمة كل من هذه العناصر في حوادث المرور، لا بد أولاً من التأكيد على أن الغالبية العظمى من الحوادث لا تحدث نتيجة تدهور في حالة أحد هذه العناصر بحد ذاته، بل نتيجة تداخل معقد بينها مما يجعل تحديد سبب واضح للحادثة أمراً صعباً جداً وهذا بدوره يدفع المحققين في أسباب الحوادث إلى تقديم أسباب عامة كالسرعة الزائدة وعدم الانتباه والتهور وعدم إعطاء الأولوية دون التطرق إلى ملابسات الحادث وإلى نسبة مساهمة كل من الإنسان والطريق والمركبة في ذلك الحادث.

10-1-1- المركبة:

1. وسائل السلامة المتوفرة في المركبة:

- أ. الإطارات من حيث المقاس والنوعية والتحمل.
- ب. المصابيح من حيث الوضوح واللون ومستوى الإضاءة.
- ت. الإشارات الضوئية الدالة على الانعطاف أو التنبيه.
- ث. المرايا العاكسة لكشف الطريق أمام السائق.
- ج. مساحات المطر.
- ح. المكابح والفرامل.
- خ. إشارات الإنذار الصوتية والضوئية مثل مؤشر الوقود، الزيت، الحرارة، السرعة، البطارية...الخ.
- د. حزام الأمان حيث ان استخدام حزام الامان يخفض عدد الاصابات البليغة بمقدار 50%.
- ذ. مقاعد الأطفال.
- ر. مساند الرأس.
- ز. الوسادة الهوائية.

2. وسائل السلامة التي يجب أن تكون في المركبة:

- أ. الإطار الاحتياطي وأدوات الفك والتركيب.
- ب. طفاية الحريق.
- ت. حقيبة الإسعافات الأولية.
- ث. المثالث العاكس.

- ج. أنظمة إغلاق الأبواب في حالة الانقلاب.
ح. الفرش المقاوم للحريق.

3. الفحص الدوري للسيارات:

- يهدف الفحص الدوري للسيارات إلى ما يلي:
أ. تحسين مستوى صيانة المركبات .
ب. كشف الأعطال قبل استعمالها.
ت. المحافظة على سلامة البيئة العامة.
ث. التقليل من حجم الحوادث المرورية.
ج. إطالة عمر المركبة الافتراضي.

10-1-2- وسائل السلامة في الطريق:

- أ. التصميم والتخطيط الهندسي للطريق.
ب. إضاءة الطريق.
ت. صلاحية الطريق والسلامة المرورية عليه : أتربة، رمال،....الخ.
ث. أدوات تنظيم المرور كالإشارات الضوئية واللوحات التحذيرية والاعلامية.
ج. مراقبة الحمولات الزائدة للشاحنات.

10-1-3- العنصر البشري:

- السائق هو العنصر الفعال ولا بد من توفر عدة صفات في السائق الجيد:
أ. العقل.
ب. سلامة الحواس.
ت. التركيز.
ث. المعرفة بأنظمة وتعليمات المرور.
ج. الإحساس بالمسؤولية.
ح. المعرفة بميكانيكا المركبة وصيانتها.

وسائل السلامة الخاصة بالسائق:

- أ. يجب استخدام حزام الأمان.
ب. وجود مساند للرأس.
ت. وسائل خاصة مثل:
1. النظارات الطبية.
2. الوسادة الهوائية.
3. حقيبة الإسعافات الأولية.

10-2- أسباب حوادث المرور:

10-2-1- العامل البشري:

وبالدرجة الأولى السائق ثم عابر الطريق ومعظم الحوادث تنتج عن أخطاء في قياده المركبة

1. السائق:

- أ. عدم كفاءة ومهارة السائق.
ب. الإرهاق.
ت. عدم التقيد بقواعد المرور مثل التجاوز الخاطئ وغيره.
ث. المرض المفاجئ.

- ج. الحوادث المفاجئة من المشاة.
ح. عدم كفاءة السائق الجسدية والعقلية والعصبية.

2. المشاة:

- أ. عدم التقيد بقواعد المرور.
ب. قلة الوعي.
ت. المرضى، صغار وكبار السن.

10-2-2- عامل المركبة:

- أ. خلل ميكانيكي أو كهربائي أو في الإطارات مفاجئ.
ب. عدم صلاحية المركبة.
ت. عدم صيانة المركبة.

10-2-3- عامل الطريق:

- أ. عيوب هندسية في الطريق مثل الجسور والتقاطعات.
ب. عيوب تخطيط مثل عرض الطريق والازدحام الناتج من ذلك.
ت. عدم كفاية الإشارات المرورية والتحذيرية واللجوء إلى عمل المطبات.
ث. عيوب تنفيذية.
ج. كثرة الحفریات وعدم التنسيق بين الجهات المختلفة.
ح. البنايات المجاورة للطريق مثل المدارس.
خ. الانهيارات الجيولوجية وجغرافيا المنحدرات والجبال والوديان.
د. الأحوال المناخية مثل الثلوج، الصقيع، العواصف الرملية.

10-3- أساليب وقواعد القيادة الآمنة:

- أ. واجبات السائق قبل تشغيل المركبة:
1. إلقاء نظره حول المركبة.
2. إغلاق الأبواب.
3. التأكد من وضع المقعد وعجلة القيادة.
4. ربط حزام الأمان.
5. التأكد من وضع المرايا العاكسة.
6. ملاحظة أي مؤشرات من مستوى الوقود، الحرارة، الزيت.

- ب. تشغيل المركبة.
ت. التحرك وفق قيادة آمنة ووفقاً لتعليمات قواعد السير.
ث. الوقوف باتباع ما يلي:
1. النظر عبر المرآة العاكسة لكشف الطريق.
2. إعطاء إشارة الوقوف.
3. تخفيف الضغط على البنزين.
4. الضغط على الفرامل تدريجياً حتى تقف المركبة.
5. بعد الوقوف تشد فرامل اليد.

- ج. علامات وإشارات المرور:
1. اللوحات التحذيرية والتنظيمية والإعلامية.
2. الحواجز والبوابات.
3. العلامات الأفقية والأرضية كالدخان.
4. الإشارات الضوئية.
5. أجهزة التحكم المرورية في مناطق العمل.

4-10- علاقة السرعة بالسلامة المرورية:

بيّنت إحصائيات حوادث السير في الأردن بأن السرعة كانت من أهم الأسباب التي أدت إلى وقوع الحوادث، حيث شكلت نسبة عالية من مجموع الأخطاء المسببة لوقوع الحوادث. وأغلبية أخطاء السائقين التي ساهمت بوقوع الحوادث كان لها علاقة مباشرة بتجاوز السرعة المقررة.

1-4-10- حقائق علمية:

1. إن السرعة الزائدة تحتاج إلى أن يكون السائق أكثر انتبهاً وحذراً وأن عدم انتباه السائق لثانية واحدة أثناء القيادة على سرعة 115 كم/الساعة فإنه يمكن تشبيهه كما لو أن السائق يقود سيارته وهو مغمض عينيه لمسافة 30 متراً.
2. تتناسب قوة الصدم تناسباً طردياً مع مربع سرعة المركبة. فإذا ضاعفنا سرعة المركبة فإن قوة الصدم تصبح أربع أضعاف وإذا ما زادت تلك السرعة ثلاث أضعاف فإن قوة الصدم تصبح تسعة أضعاف.
3. زيادة السرعة إلى الضعف يؤدي إلى زيادة مسافة الوقوف التي يحتاجها السائق إلى الضعف لذلك يجب على السائق أن يقود سيارته بسرعة تضمن له مسافة وقوف آمنة ورؤية واضحة.
4. كلما زادت السرعة عن الحدود الاقتصادية فإن استهلاك الوقود يزداد بنسبة كبيرة، فقيادة المركبة بسرعة (115 كم/الساعة) بدلاً من سرعة (90 كم/الساعة) يزيد من استهلاك الوقود بنسبة 20% إضافة إلى سرعة استهلاك أجزاء المحرك، الإطارات وأجزاء المركبة الأخرى.

2-4-10- حدود السرعة المسموح بها في الأردن:

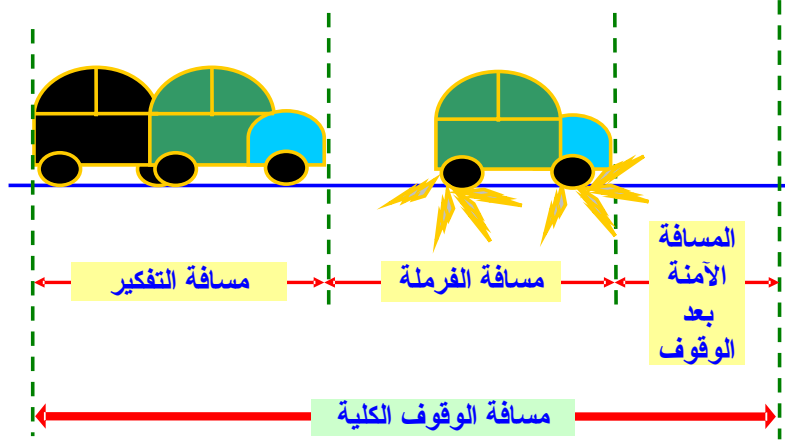
(/)		
70	80	- :
40	50	
40	40	
30	30	
100	120	- () :
80	90	
70	80	

3-4-10- مسافة الوقوف الآمنة:

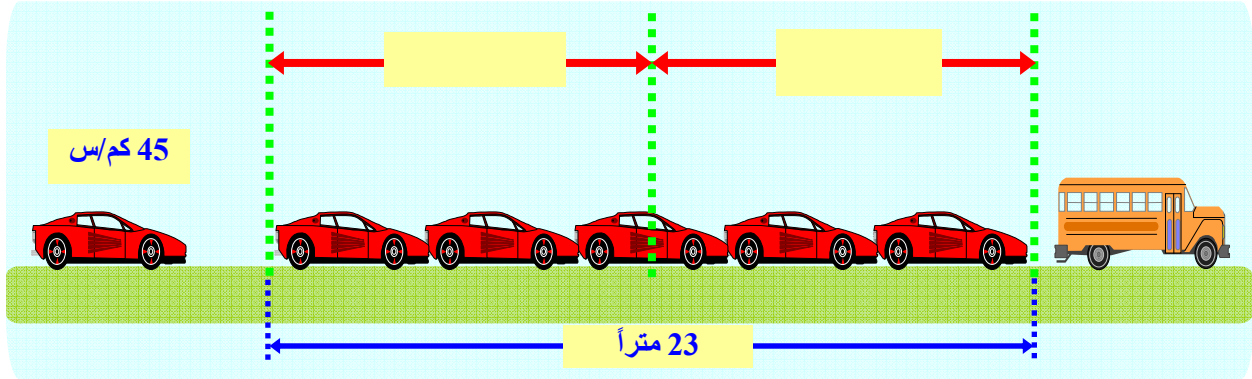
هي المسافة التي تقطعها السيارة من لحظة إدراك السائق بأنه يجب أن يضغط على الفرامل إلى لحظة وقوف السيارة. تعتمد مسافة الوقوف على:

1. سرعة السيارة.
2. طبيعة الطريق (المنحدرات والمرتفعات).

3. حالة سطح الطريق والطقس.
4. حالة الفرامل (البريكات) والإطارات.
5. قدرة السائق وحالته الصحية.



عندما نشاهد الخطر ترسل العين صورته للدماغ الذي يقوم بإرسال أمر للقدم اليمنى لتضغط على الكابح وبهذه الأثناء تكون السيارة ما زالت مندفعة وتقطع مسافة نسميها (مسافة التفكير) بالضغط على الكابح تبدأ السيارة بالتباطؤ وحتى التوقف الكلي، ونسمي هذه المسافة بمسافة الكبح. في ظروف مثالية تحتاج مركبة صغيرة لمسافة تزيد ستة أضعاف طولها لإيقافها من سرعة 45 كم/س.



تحتاج السيارة إلى مسافة أكبر للتوقف في الحالات التالية:

1. زيادة سرعة السيارة.
2. زيادة وزن السيارة.
3. سطح الطريق: إن كان أملس أو مبلل أو مغطى بالحصى أو الثلج أو الجليد.
4. إرهاق السائق و توتره، حالته النفسية والصحية.
5. عمر السائق.
6. تعاطي الكحول، المخدرات وبعض أنواع العلاج.

إن زمن ردود الفعل يعتمد على أمور عديدة منها:

- a. العمر: كبار السن أبطأ بكثير من غيرهم وعادة حوالي ضعف زمن رد الفعل عن الأصغر سناً.
- b. قوة الحافز أو الدافع: ردود الفعل تكون أسرع إذا كانت الدوافع أقوى.
- c. الحالة الجسمانية: التعب، المرض، الكحول، العقاقير و التي تعمل على زيادة زمن رد الفعل وتقليل الدقة في التصرف.

- d. الخبرة والعادات: إن الخبرة والممارسة المنتظمة أثناء السوق تجعل الإنسان مهياً ومدرب على مواجهة المخاطر وتجنبها أثناء وقوعها وتعمل على إيجاد ردود فعل سريعة لديه.
- e. الإدراك: هو الأسلوب العام لاكتشاف المخاطر والإلمام بها بصورة واضحة، والإدراك للمخاطر يحدث قبل رد الفعل، ويتأثر بالمقدرة البصرية فأعراض العيون تؤثر على القدرة على إدراك ما يجري أمام السائق.

العوامل المؤثرة على قدرة الإنسان الطبيعية:

- أ- حالة الحواس، حاستا البصر والسمع تقيان السائق على دراية بما يحدث على الطريق وحالة المرور.
- ب- حالة العقل والأعصاب، يعوقان السائق عن فهم المخاطر التي يمكن أن تواجهه وكيفية عمل القرارات الملائمة لتجنب هذه المخاطر.
- ج- حالة العضلات والعظام، يمكن أن تعيق السائق عن قيادة مركبته بصورة صحيحة فعن طريقهما يستطيع السائق التوجيه والتحكم بالمركبة.



5-10- السلامة المرورية عالميا:

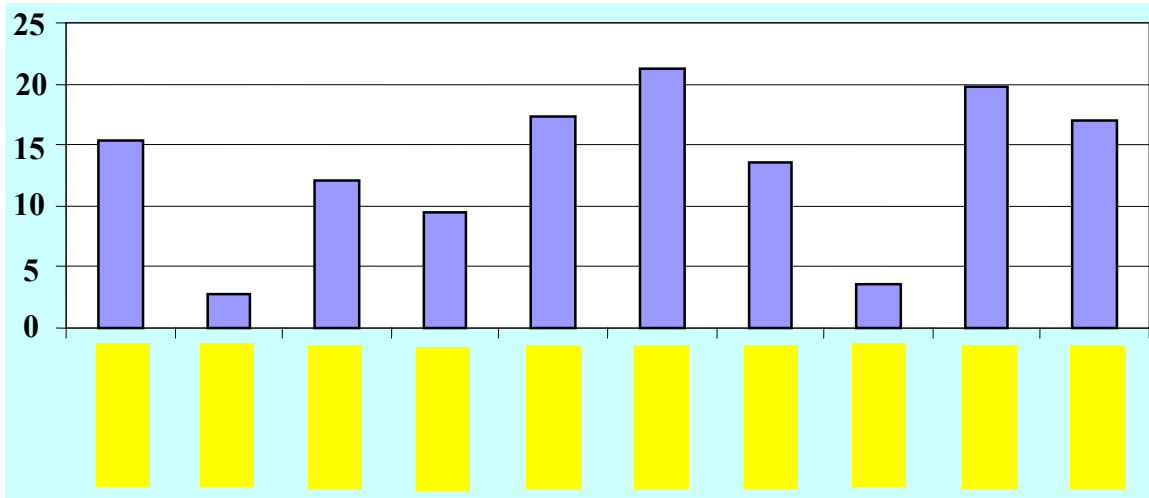
25	
%15-10	
500	

التوزيع العالمي لنسب الوفيات الناتجة عن إصابات حوادث الطرق:

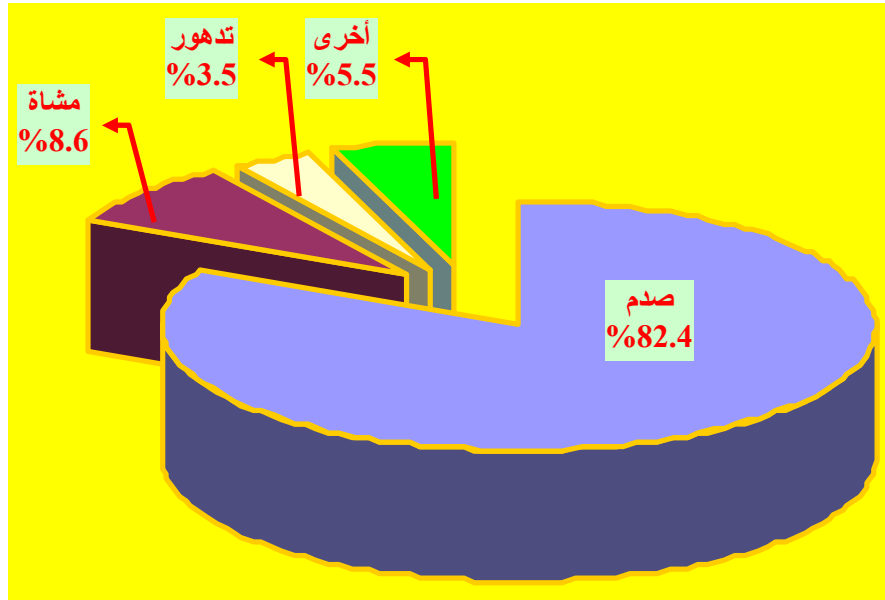
%7	
%10	
%11	
%13	
%24	
%35	
%100	

مقارنة لبعض الدول العربية لعام 2001:

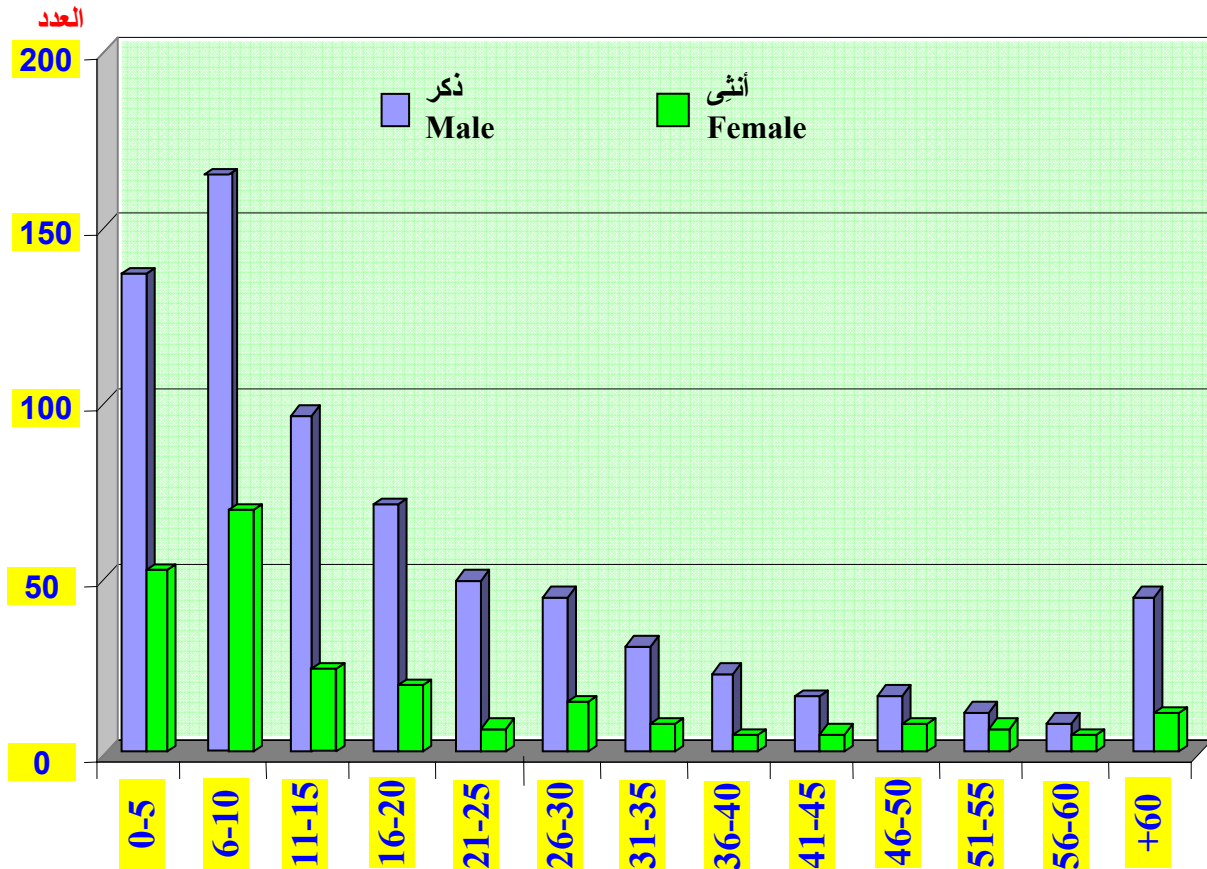
عدد الجرحى	الوفيات لكل 10000 مركبة	عدد الوفيات	عدد الحوادث	عدد المركبات	الدولة
18832	15.4	783	52662	509832	الأردن
2782	2.7	63	1722	229780	البحرين
54341	12.1	3853	39910	3194000	الجزائر
28998	9.5	4419	280401	4650748	السعودية
22305	17.4	5574	25088	3207344	مصر
8274	21.3	1621	14234	761174	سوريا
6429	13.5	1539	7759	1137798	العراق
1566	3.5	300	31028	851091	الكويت
16395	17.0	1618	11952	952254	تونس



السلامة المرورية في الأردن: الحوادث المرورية ونوع الحادث:

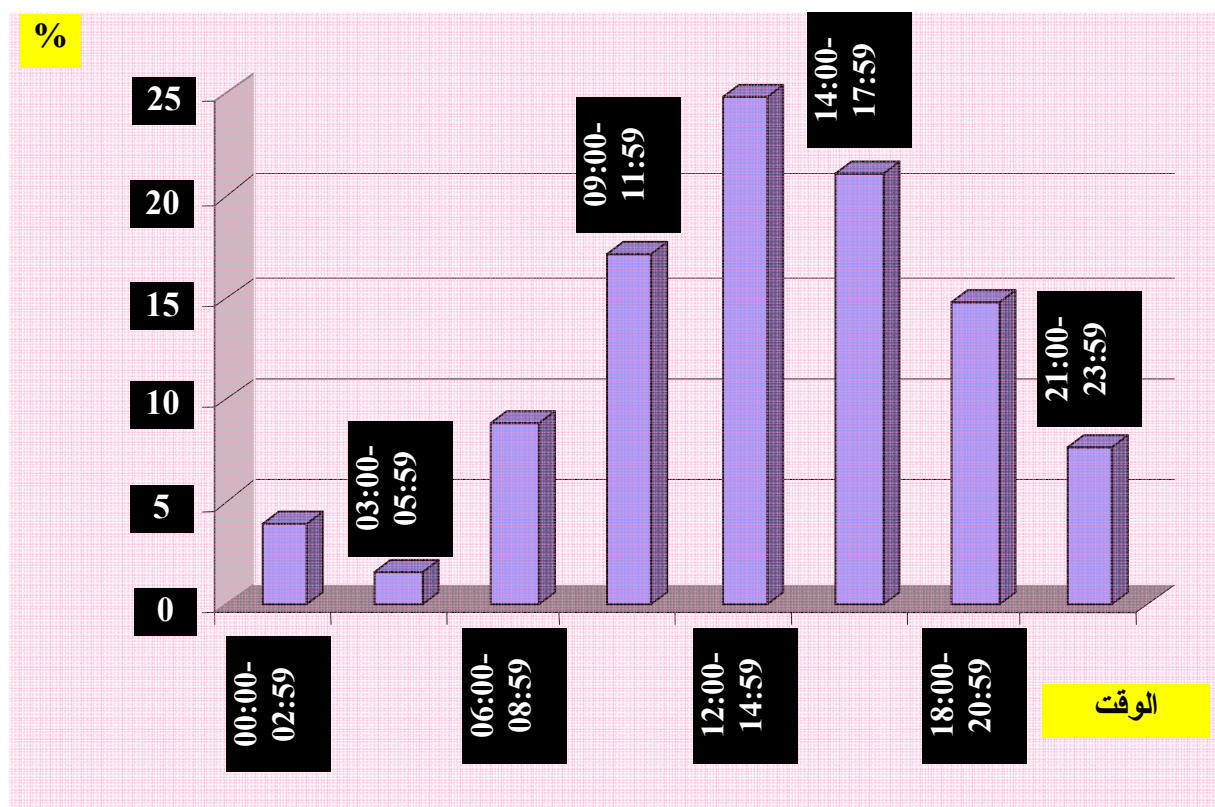


الإصابات البالغة والجنس 2003:



حوادث المشاة والوقت 2003:

إصابة بليغة	إصابة بسيطة	وفاة	عدد الحوادث	الوقت
26	130	12	162	02:59-00:00
12	42	6	54	05:59-03:00
61	349	29	412	08:59-06:00
163	760	55	895	11:59-09:00
222	1033	66	1244	14:59-12:00
199	937	65	1149	17:59-15:00
192	872	72	1062	20:59-18:00
78	303	28	367	23:59-21:00
953	4426	333	5345	المجموع



حوادث المشاة في الأردن:

السنة	عدد حوادث المشاة	عدد الحوادث الكلية	نسبة حوادث المشاة إلى الحوادث الكلي
1993م	4859	24799	19.6%
1997م	5669	39005	14.5%
2000م	5840	52796	11%
2001م	5525	52662	10.5%
2002م	5417	52913	10.5%
2003م	5345	62115	8.6%

حوادث المشاة وأيام الأسبوع:

اليوم	عدد الحوادث	النسبة
السبت	722	13.5%
الأحد	766	14%
الاثنين	726	13.5%
الثلاثاء	774	14.5%
الأربعاء	797	15%
الخميس	856	16%
الجمعة	704	13.5%
المجموع	5345	100%

حوادث المشاة ودرجة الإضاءة:

درجة الإضاءة	عدد الحوادث	النسبة
نهار	4587	86%
ليل وإضاءة كافية	587	11%
ليل وإضاءة غير كافية	29	0.5%
ظلام	142	2.5%
المجموع	5345	100%

حوادث المشاة والشهر:

النسبة	عدد الحوادث	الشهر
%7.5	402	كانون الثاني
%6.4	345	شباط
%8	419	آذار
%8.6	463	نيسان
%8.2	442	أيار
%9	472	حزيران
%11	597	تموز
%9	518	أب
%8.2	440	أيلول
%7	394	تشرين الأول
%8.6	459	تشرين الثاني
%7	394	كانون الأول
%100	5345	المجموع

تصرفات المشاة في الحوادث المرورية:

2003	2002	2001	تصرفات المشاة
0.00	0.03	0.29	يقطع الطريق من مكان خاطئ
0.00	0.00	0.14	يقطع من أمام مركبة واقفة
0.00	0.00	0.10	يعمل على الطريق
0.02	0.00	0.17	يلعب على الطريق
20.25	21.62	10.86	يمشي على الطريق
0.11	0.09	0.34	ينتظر ويقف للمركوب
0.02	0.05	0.15	يركب أو ينزل من مركبة
1.65	1.35	1.60	يقود دراجة هوائية
0.03	0.09	0.10	خارج الطريق
77.42	76.37	85.19	يقطع الشارع

العوامل المسببة للحوادث:

النسبة المئوية من مجموع الحوادث			العوامل المسببة
كندا	بريطانيا	الولايات المتحدة	
%63	%65	%57	الإنسان فقط
%3	%2	%2	المركبة فقط
%3	%2	%3	الطريق فقط
%4	%4	%6	الإنسان + المركبة
%25	%24	%27	الإنسان + الطريق
%1	%1	%1	الطريق + المركبة
%1	%1	%3	الإنسان + الطريق + المركبة
%1	%1	%1	أسباب غير معروفة
%100	%100	%100	المجموع

حوادث السير في الاردن للعام 2006

- 268.6 حادثاً يومياً.
- 2.5 وفاة يومياً.
- 49.4 جريح يومياً.
- بلغ عدد الحوادث 98055 حادثاً بزيادة عن العام الماضي بنسبة 18%.
- 899 حالة وفاة بزيادة عن العام الماضي بنسبة 13.8%.
- 10019 عدد الجرحى بزيادة عن العام الماضي بنسبة 2.5%.
- 250 طفلاً قضوا في حوادث السير و اعلى نسبة كانت بين 3-5 سنوات.
- 258 مليون دينار الخسائر المادية.
- 255 حادثاً سببها السير بعكس اتجاه السير.
- 728 حادثاً سببها التجاوز الخاطئ.
- 1861 حادثاً سببها تجاوز السرعة المقررة.
- 11076 حادثاً سببها اتخاذ مسرب خاطئ.
- 14591 حادثاً سببها التتابع القريب.
- 385 حادثاً سببها الوقوف الخاطئ.
- 681 حادثاً سببها تجاوز الاشارات الضوئية.
- 11542 حادثاً سببها عدم اعطاء الاولوية للمركبات.
- 1512 حادثاً سببها عدم اعطاء الاولوية للمشاة.
- 7046 حادثاً سببها خطأ الرجوع الى الخلف.
- 18330 حادثاً سببها عدم اخذ الاحتياطات اللازمة اثناء القيادة.
- 8231 حادثاً سببها الانحراف المفاجئ.
- 3527 حادثاً سببها عدم التقيد بشواخص المرور الالزامية.

خلال السنوات الست الماضية

- عدد القتلى 4880.

- التقارير تشير الى:
 1. الالهمال وعدم الانتباه.
 2. السرعة الزائدة.
 3. تخطي الاشارة الحمراء.
- المركبات العمومية: اكثر اشتراكاً بالحوادث.

10-6- إدارة عمل السلامة المرورية:

إن السير على الطرق عملية معقدة ومتداخلة بين مستخدمي الطريق والمركبات والطرق مما يجعل عملية توفير السلامة على الطريق تشمل قطاعات عديدة ومتنوعة وهذا يدعو إلى وجود تنسيق جاد للجهود الوطنية لإدارة السلامة المرورية على الطريق وتنظيمها.

إن الجهات المسؤولة عن إدارة السلامة المرورية متعددة ويمكن توضيح دور الجهات الرئيسية التالية: مجلس الأمة، وزارة الداخلية/ مديرية الأمن العام، وزارة الأشغال العامة والإسكان، أمانة عمان الكبرى، وزارة الشؤون البلدية، وزارة العدل، مديرية الدفاع المدني ووزارة النقل.

10-6-1- مجلس الأمة:

يتكون مجلس الأمة من مجلسين، مجلس الأعيان ويتكون من (40) عضواً ومجلس النواب ويتكون من (110) عضواً وينحصر دوره في إقرار القوانين الناظمة لإدارة السلامة المرورية في الأردن ورفعها إلى جلالة الملك للمصادقة عليها لتصبح بعدها سارية المفعول من تاريخ نشرها في الجريدة الرسمية.

10-6-2- وزارة الداخلية:

يتضح دور وزارة الداخلية من خلال شمولها على مديرية السلامة المرورية فيها والمكتب الفني المركزي لشؤون السير كما وتشمل مديرية الأمن العام ومديرية الدفاع المدني.

10-6-3- وزارة العدل:

يتمثل دور وزارة العدل بالتنسيق مع المجلس القضائي الأردني بالفصل في قضايا السلامة المرورية و قضايا حوادث السير وإصدار الأحكام فيها، وذلك لتحقيق العدالة من خلال تطبيق القوانين والأنظمة.

10-6-4- مديرية الأمن العام:

واجبات الأمن العام واسعة ومتشعبة ولها علاقة مباشرة بكافة عناصر العملية المرورية وهي الإنسان، المركبة، الطريق إضافة إلى ارتباط هذه الواجبات بجهات أخرى متعددة وبقوانين مختلفة، ومن أهم القوانين التي يقوم جهاز الأمن العام على تنفيذها هو قانون السير المعمول به حالياً. ولكي يتمكن جهاز الأمن العام من القيام بواجباته المتعلقة بالسلامة المرورية تم إنشاء أربع إدارات متخصصة في المرور والنقل على الطرق:

1. إدارة السير المركزية وهي مسؤولة عن تنظيم حركة المرور والرقابة المرورية وضبط المخالفين والتحقيق في حوادث الطرق وتنظيم تقاريرها على جميع طرق المملكة الداخلية من خلال الإدارة المركزية والأقسام الأخرى في المحافظات.
2. إدارة ترخيص السواقين والمركبات وهي المسؤولة عن ترخيص السواقين والمركبات والقيام بكافة الإجراءات المتعلقة بهذا الواجب من خلال الإدارة المركزية والأقسام في كافة المحافظات.
3. إدارة الدوريات الخارجية وهي المسؤولة عن تنظيم حركة المرور والرقابة المرورية وضبط المخالفين على الطرق الخارجية.
4. المعهد المروري الأردني والذي يتولى تدريب وتأهيل العاملين في مجال المرور والقيام بإعداد الدراسات والبحوث المرورية وتأليف وإعداد وتنفيذ وسائل وأنشطة التوعية والثقافة المرورية وتقديم الاستشارات المرورية لخدمة أغراض القطاعين العام والخاص وإعادة تأهيل مكرري المخالفات والحوادث.

10-6-5- مديرية الدفاع المدني:

تقديم الإسعافات الأولية للمصابين بحوادث الطرق والإلتقاء لجميع الحالات الطارئة التي تقع على الطرق في المملكة من خلال مراكز الإسعاف والإلتقاء المنتشرة داخل المدن وعلى الطرق الرئيسية الخارجية.

10-6-6- وزارة الأشغال العامة والإسكان:

يتمثل دور هذه الوزارة في تصميم وإنشاء وصيانة الطرق الثانوية والرئيسية في المملكة وتوفير وسائل السلامة المرورية عليها من أرصفة وإضاءة وجسور أو أنفاق وتأثيرها بالشواخص المرورية والعلامات الأرضية اللازمة.

10-6-7- أمانة عمان الكبرى والبلديات:

تضطلع أمانة عمان الكبرى وبلديات في المملكة بواجبات توفير السلامة المرورية المتكاملة داخل حدودها لتنظيمية من إنشاء وصيانة الطرق وتوفير وسائل حماية المشاة وتزويد الطرق بوسائل السلامة مثل الشواخص والإشارات الضوئية والعلامات الأرضية والأرصفة والمواقف العامة للمركبات بالإضافة إلى تحديد استعمالات الأراضي وذلك من خلال دوائر الأمانة الرئيسية ومناطقها ومجالس البلديات.

10-6-8- وزارة الشؤون البلدية:

تقوم وزارة البلديات بنفس واجبات أمانة عمان الكبرى ولكن داخل حدود البلديات والمجالس البلدية والقروية التابعة لها في المملكة.

10-6-9- وزارتي التربية والتعليم و التعليم العالي:

تقع على عاتق الوزارتين توصيل مفاهيم التوعية المرورية للطلاب ضمن مراحل الدراسة الأساسية والثانوية وطلاب الجامعات.

10-6-10- وسائل الإعلام:

تعنى جميع وسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمكتوبة بتوصيل رسالة الوعي المروري لجميع شرائح المجتمع.

10-6-11- وزارة النقل:

تعنى وزارة النقل بوضع سياسات النقل البري والجوي والسككي في المملكة بما يحقق خدمة للناقلين والمشغلين والمواطن سواء نقل الركاب أو نقل البضائع على اختلاف أنواعها.

10-6-12- هيئة تنظيم قطاع النقل العام:

أنشئت الهيئة عام 2001م بموجب قانون النقل العام للركاب وتهدف إلى تنظيم خدمات النقل العام والإشراف عليه وتوفير الخدمة بالمستوى الجيد من خلال مديرياتها ووحداتها المركزية وفروعها في الأقاليم

10-6-13- وزارة التخطيط والتعاون الدولي.

10-6-14- قطاع التأمين: اتحاد شركات التأمين وهيئة التأمين.

10-6-15- مؤسسة المواصفات والمقاييس.

10-6-16- وزارة الصحة والخدمات الطبية الملكية.

10-6-17- الجمعيات الأهلية.

10-7- الأشكال المتبعة عالمياً لتنظيم عمل السلامة المرورية:

10-7-1- المؤسسة القيادية:

حيث تكون هذه المؤسسة مسنولة عن رسم السياسات العامة، والإشراف على كافة مجالات السلامة المرورية من حيث إعداد خطط وبرامج السلامة المرورية، وضع الأدلة الخاصة بتصميم الطرق وإنشائها، وفحص السواقين، إضافة إلى التوعية المرورية.

1. الدول التي تطبق هذا الشكل:

بريطانيا، السويد، تشيلي، جنوب إفريقيا.

2. نقاط القوة:

- المتعلقة بالنقل والطرق تحت مظلة جهة واحدة.
- المشاريع المتعلقة بالسلامة المرورية والطرق والنقل تحت قيادة واحدة وقوية.
- ضمان أن يقوم إستراتيجية النقل وإستراتيجية الطرق بخدمة السلامة المرورية.
- سهولة تنفيذ خطط وبرامج السلامة المرورية ومتابعتها.

3. نقاط الضعف:

- ضعف التنسيق مع الشرطة.
- ضعف التنسيق مع قطاع الصحة واعتبار السلامة المرورية مشكلة صحية.
- لا يتم اعتماد أسلوب المشاركة في كثير من الأحيان.

10-7-2- مجلس أو لجنة السلامة المرورية:

حيث يشكل هذا المجلس من أعضاء من مختلف المؤسسات الرسمية وغير الرسمية ذات العلاقة، وعادة ما يطبق هذا الشكل في الدول النامية، ويتولى المجلس رسم السياسة العامة للسلامة المرورية.

1. الدول التي تطبق هذا الشكل:

زامبيا، غانا، الكويت، البحرين، بنغلادش.

2. نقاط الضعف:

- أن تشكيلة المجلس عادة ما تكون من كبار المسؤولين وهؤلاء فقط معنيين في اعتماد السياسات.
- لا يكون اللقاء بشكل دوري ومنظم.
- لا يوجد أهداف ورسالة واضحة.
- يطغي الجانب الإعلامي على عمل المجلس.

- لا يوجد دعم ومصادر لتمويل عمل المجلس.
 - لا يوجد جهاز تنفيذي لمساعدة المجلس.
- وحتى نستطيع الوصول إلى أعلى درجات التنسيق والتعاون لتحقيق سلامة مرورية وطنية ناجحة على الطريق لا بد من وجود:
- (1) قاعدة معلوماتية جيدة للتعريف بالمشاكل التي تتعرض السلامة المرورية والتي يجب أن تشارك بها كل الوزارات والدوائر المعنية.
 - (2) تحليل المعلومات المتوفرة ببيان كيفية ومتى وأين تقع الحوادث بشكل متكرر وأيضاً نستطيع الإجابة على السؤال (لماذا تقع الحوادث) ومنها نستطيع أن نتعرف على الأسباب الرئيسية لوقوع الحوادث.
 - (3) تطبيق معايير السلامة المرورية التي تقع على عاتق الوزارات والدوائر المعنية بالعملية المرورية إضافة إلى الجمعيات الخاصة.
 - (4) عند تحديد المشاكل التي تعترض عمل السلامة المرورية فإنه من الواجب تأسيس الأسلوب المنسق الذي يتضمن جميع الجهات المعنية مع التأكيد على ما يلي:

(5) تمويل عمل السلامة المرورية على مستوى وطني شامل.

3. دور الحكومة (المجلس الأعلى للسلامة المرورية):

إن نجاح أي دولة ما في السلامة المرورية يعكس بشكل مطلق اهتمام وإرادة حكومة تلك الدولة بدعم وتمويل النشاطات الضرورية لرفع مستوى السلامة المرورية والواجب إجراؤها.

وبناءً عليه اتخذت الحكومة الأردنية دوراً جدياً ونشطاً في عمل السلامة المرورية فقد تم تشكيل المجلس الأعلى للسلامة المرورية بقرار مجلس الوزراء رقم 5067/1/13/3 تاريخ 2004/2/23 برئاسة رئيس الوزراء ووزير الداخلية نائب للرئيس وعضوية (22) عضواً من جميع الجهات ذات العلاقة بالسلامة المرورية وواجباته هي تبني برنامج وطني للسلامة على الطرق بمتطلباته التشريعية والإدارية والتنظيمية.

4. الخطة الوطنية للسلامة المرورية:

لغايات توفير مستوى أعلى للسلامة المرورية في الأردن لا بد من اعتماد خطة وطنية للسلامة المرورية من قبل الجهات التنفيذية والرسمية وشبه الرسمية والمواطنين وأن تحصل على إجماع وطني وعلى رأسها المجلس الأعلى للسلامة المرورية. يجب أن تشمل الخطة على أهداف عامة ومحددة وعلى النشاطات المقترحة لتحقيق الأهداف والإجراءات التنفيذية لتحقيق أهداف الخطة وآلية التنفيذ.

5. أهداف الخطة الوطنية للسلامة المرورية:

6. الأهداف العامة:

تخفيض أعداد الجرحى والوفيات الناتجة عن حوادث السير.

7. الأهداف المحددة:

تخفيض عدد الوفيات في نهاية العام الثالث للخطة حتى تصل إلى (12) وفاة لكل (10000) مركبة.

8. الإجراءات التنفيذية لتحقيق أهداف الخطة:

(1) السياسة والتنظيم (وزارة الداخلية):

(2) التشريعات والرقابة المرورية (وزارة الداخلية ومديرية الأمن العام):

(1)

(2)

(3)

(25-18)

(4)

(5)

(6)

(3) الأبحاث وتحليل الحوادث المرورية (مديرية الأمن العام والجامعات الأردنية):

(4) تدريب وفحص السائقين (مديرية الأمن العام):

(5) المواصفات وفحص المركبات (مديرية الأمن العام ومؤسسة المواصفات والمقاييس):

(6) الإجراءات الهندسية (وزارة الأشغال العامة والإسكان، وزارة الشؤون البلدية، أمانة عمان والبلديات):

(5)

(+)

7) التوعية والتعليم المروري (وزارة التربية والتعليم، مديرية الأمن العام، الإذاعة والتلفزيون، الجمعية الأردنية للوقاية من حوادث الطرق):

- سلامة المشاة.
- استخدام حزام الأمان.
- سلامة الأطفال.
- التعريف بالتشريعات المرورية.

(18-25)

8) الإسعاف والإنقاذ (وزارة الصحة، الخدمات الطبية الملكية والدفاع المدني العام):

9. آلية التنفيذ:

تقوم كل سلطة من السلطات المعنية والمؤسسات الحكومية وغير الحكومية ومؤسسات القطاع الخاص بوضع البرامج المحددة لغاية تحقيق أهداف هذه الخطة ويتم فحص هذه البرامج بشكل دوري والتأكد من فاعلية استخدامها وتحقيقها للأهداف المرجوة منها وتأمين التمويل اللازم لها.

- 1) ترفع هذه البرامج إلى الجهة العليا المختصة بوضع وتنفيذ خطة السلامة المرورية لفحصها وتدقيقها واعتمادها وضمان عدم وجود أي تضارب أو ازدواجية في العمل.
- 2) يتم عمل تقييم دوري كل ثلاثة أشهر للبرامج وتوكل مهام متابعة الإشراف على تنفيذ برامج الخطة إلى جهة محددة مختصة بالسلامة المرورية وعلى ضوء نتائج التقييم يتم عمل تعديل أو تغيير في البرامج لتؤدي الغاية التي وضعت من أجلها.
- 3) يتم عمل تقييم سنوي للبرامج الموضوعة ومدى تحقيقها لأهداف الخطة.