# 

مجلة فصلية تصدر عن جمعية الإمارات للسلامة المرورية // العدد 11 - سبتمبر 2016 //

المروري الاتحادي

يوصى بالغاء

تصنيف المخالفات

ماذا لو كان مؤنننر السرعة

فی سیار تك متواطئاً

مع رادارات السرعة؟

الرادارات الحديثة

مصيدة المخالفين

«إطارات النيتروجين»..

قنابل موقوتية

سیف بن زاید

السلامة المرورية

حول : "أثر إنفاذ

تنظم الندوة الدولية

القانون والرقابة في

السلامة المرورية"

يوجه بتنننكيل

لجنة لوضع

آلية ترخيص

خبراء حوادث السير



مخاوف دولية من تهديد

«البوكيمون»

للسلامة المرورية



جمعية الإمارات للسلامة المرورية

## رؤيتنا

طرق آمنة . . . لبيئة مرورية مستدامة

## رسالتنا

تأمين سلامة مستخدمي الطريق والمساهمة في تخفيض الحوادث المرورية إلى الحد الأدنى والارتقاء بالسلوك المروري وغرس ثقافة السلامة المرورية والاستخدام الآمن للطريق لدى الناشئة وأفراد المجتمع.

## أهدافنا

- \* الحفاظ على الأرواح والممتلكات من مخاطر الحوادث المرورية .
- ◄ تطوير سلوك مختلف فئات مستخدمي الطريق بنشر الوعي المروري .
  - \* تشجيع كافة فئات المجتمع على العمل التطوعي .
- \* مساندة جهود الدولة في تنفيذ إستراتيجيتها للسلامة المرورية .
- \* تحقيق التكامل بين القطاعين الحكومي والخاص ومنظمات المجتمع المدني لدعم مبادرات السلامة المرورية .

## السرعة لماذا لها هامنتن؟

السرعة، هذا الخطر القاتل الذي نعيشه أثناء تنقلاتنا يومياً، ومنا من هو ملتزم بالسرعات المحددة على الطرق وبعضنا لا توقفه عن تجاوز السرعة أية أنظمة أو قوانين.

والدولة بقيادتها الحكيمة وحرصها على أمن وسلامة مواطنيها والمقيمين والزائرين على أرضها سنت القوانين المنظمة للسير على الطرق لضمان السلامة لمستخدميها وكرادع لمن يخالفها، كما وفرت كافة الإمكانيات والتقنيات الحديثة والمتطورة لمراقبة الطرق وإنفاذ القوانين المنظمة.

ولكن هناك حاجة لإجراء تعديلات في الأنظمة والقوانين المرورية خاصة فيما يتعلق بالسرعة المحددة على الطرق، والتي هي بحاجة لإعادة تقييم ودراسات متعمقة، والاستفادة من تجارب الدول المتقدمة في هذا المجال للحد من التجاوزات التي يقوم بها البعض، والتي بعضها يتجاوز المنطق والعقل.

أغلب الطرق في الدولة سواء الخارجية أو الداخلية أصبحت في وقتنا الحالي ذات كثافة مرورية عالية خاصة في أوقات الذروة، والتي لا تسمح حتى بالسير بالسرعات المحددة، ناهيك عن الهامش المسموح به وهو 20 كلم فوق الحد المصرح به.

إن أغلب الدول في العالم تسمح ولأسباب عديدة بهامش سرعة زائد عن الحد المسموح به بمقدار 10 % من السرعة المحددة وهو يمنح للقائمين على عملية الضبط الميداني لحركة السير والمرور وليس لقائدي المركبات، وبالتالي فإن أغلب السائقين يكونون حريصين على عدم تجاوز السرعة المحددة على الشارع حرصاً منهم لعدم توقيع المخالفات بحقهم.

إننا نؤيد مقترح المجلس المروري الاتحادي بتغيير سرعات بعض الطرق في الدولة وإلغاء هامش السرعة على أن يبقى هامش السرعة من صلاحيات القائمين على تنظيم حركة السير والضبط المروري ومقدار لا يتجاوز 10 %..

محمد صالح بن بدوة الدرمكي رئيس مجلس الإدارة

# 

مجلة فصلية ثقافية تُعنى بالسلامة المرورية تصدر عن



جمعية الإمارات للسلامة المرورية

رئيس التحرير الدكتور ناصر سيف المنصوري

مدير التحرير العميد م / حسن أحمد الحوسني

> التحرير شعبان إبراهيم حسن مسعد الحارثي

نستقبل آراءكم ومقترحاتكم ومقالاتكم ونرحب بنشرها ... للتواصل هاتف: +97126667844

> فاكس: +97126664311

بريد الكتروني: etss@etss.ae

موقع الكتروني: www.etss.ae

ص.ب: 33944 - Abudhabi, UAE

كل ما ينشر في المجلة لا يعبر بالضرورة عن رأي جمعية الإمارات للسلامة المرورية

## الفهرس



## وزير الداخلية البحريني ينننيد بجهود المنظمة في تطوير العمل العربي المنننترك ........



"إطارات النيتروجين".. قنــابـل مـوقـوتـــة

δ



مخاوف دولية من تهديد "البوكيمون" للسلامة المرورية



التوعية المرورية للحد من خطورة الحوادث ............



"مواصلات الإمارات" تطبق نظام النقاط البيضاء والسوداء على سائقي حافلاتها ..... 28

# بن بدوة الدرمكي يشِيد بجهود الحفاظ عتى أمنن وسلامة الطلبة



أشاد معالى محمد صالح بن بدوة الدرمكي رئيس مجلس إدارة جمعية الإمارات للسلامة المرورية بالجهود المبذولة من قبل الجهات الرسمية والأهلية لدعم حملة التوعية المرورية الرابعة الموحدة على مستوى الدولة التي أطلقتها وزارة الداخلية تحت شعار "طلابنا أمانة" مع بداية العام الدراسي الجديد وتستمر مدة ثلاثة شهور حيث يتم تكثيف الدوريات المرورية على الطرق والتقاطعات أمام كافة المدارس على مستوى الدولة.

وأكد على أهمية تكاتف جميع الأطراف المعنية لتأمين الطرق وتعزيز السلامة عليها حفاظاً على سلامة مستخدمي الطريق، خاصة طلاب المدارس أثناء ذهابهم وعودتهم من مدارسهم، مشيراً إلى أن جهود مديريات المرور في الدولة مع بداية العام الدراسي حالت دون وقوع أية حوادث تذكر.

وقال بن بدوة إن: جمعية الإمارات للسلامة المرورية حريصة على المشاركة في مختلف الأنشطة



والفعاليات والحملات التى تنظمها الجهات المعنية بالسلامة المرورية، خاصة وزارة الداخلية ومديريات المرور على مستوى الدولة، تحقيقاً لأهدافها في ترسيخ مبادئ السلامة المرورية لدى مستخدمي الطريق

والحد من الحوادث المرورية التي تستنزف الطاقات البشرية وتخلف خسائر مادية كبرة.

وأضاف أن الجمعية تشارك في الحملات من خلال إعداد وتوزيع العديد من الكتيبات والنشرات التوعوية الموجهة لمختلف الفئات العمرية وبلغات متعددة، إضافة إلى بث مسابقات مرورية عبر البرامج الإذاعية ذات الكثافة الجماهيرية، بهدف الوصول إلى أكبر شريحة من المجتمع لتوسيع مداركهم ووعيهم بأهمية السلامة المرورية ولتكون أحد أهم الممارسات اليومية التي يمارسها أفراد المجتمع.

ودعا الدرمكي أولياء الأمور إلى أن يكونوا قدوة لأبنائهم في الالتزام بأنظمة وقواعد المرور، وأن يحرصوا على سلامة أبنائهم من مخاطر الحوادث، خاصة أثناء نقلهم من وإلى مدارسهم، متمنياً أن يكون العام الدراسي خالياً من أية حوادث أو إصابات تطال أبناءنا الطلبة.





# السلامة المرورية تنظم الندوة الدولية : "أثر إنفاذ القانون والرقابة في السلامة المرورية"

تنظم جمعية الإمارات للسلامة المرورية ندوة دولية حول أثر إنفاذ القانون والرقابة في السلامة المرورية خلال الفترة من 2 - 3 نوفمبر القادم في أبوظبي بالتعاون مع المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق والمنظمة العربية للسلامة المرورية ومنظمة الصحة العالمية ووزارة الداخلية.

وأكد الدكتور ناصر سيف المنصوري رئيس اللجنة العلمية للندوة أن الهدف من تنظيم الندوة إلقاء الضوء على الدور المهم لعملية إنفاذ القانون والرقابة الميدانية في تنظم العملية المرورية بجميع عناصرها ومن جميع جوانبها كجزء رئيسي من حل المشكلات المرورية والحوادث، خاصة تلك التي تتسم بالخطورة والتعقيد، لافتاً إلى أنها مشكلات خطيرة بالنظر لما يترتب على حوادث السير من نتائج مفجعة وعواقب وخيمة سواء من حيث الخسائر في الأرواح والإصابات أو من حيث ما تستنزفه الأضرار المادية من موارد الدول. وهي مشكلة معقدة بالنظر لتعدد العوامل المسببة لهذه الحوادث وتعدد الأجهزة المختصة معالجة هذه العوامل.

وأضاف إن إنفاذ قانون المرور يمكن أن تكون عملية مكلفة للغاية، وقد وضعت العديد من السلطات الشرطية طرقاً لزيادة كفاءة وفعالية عمليات التنفيذ، ومجموعة من الأساليب المتاحة لزيادة فعالية وكفاءة عمليات إنفاذ مفصلة، مشيراً إلى أن الندوة ستتناول هذه الأساليب من خلال الأوراق العلمية التي سيتم طرحها من قبل مختصين وخبراء من مؤسسات ومراكز أبحاث وجامعات تمثل أكثر من 42 دولة ومنظمات دولية.وقال الدكتور المنصوري إن من أهداف الندوة التعرف على فعالية التشريعات ونوع العقوبات القانونية الموقعة على مخالفي المرور، وتسليط الضوء على استراتيجيات إنفاذ قوانين المرور، وأثر العقوبة في الحد من المخالفات والحوادث المرورية، وطرق وأساليب وآليات الردع، إضافة إلى أهمية استخدام إنفاذ القانون بالتزامن مع تطبيق الاستراتيجيات التعليمية والبيئية / الهندسية واستخدام برامج وتدايير تستهدف تعديل سلوكيات



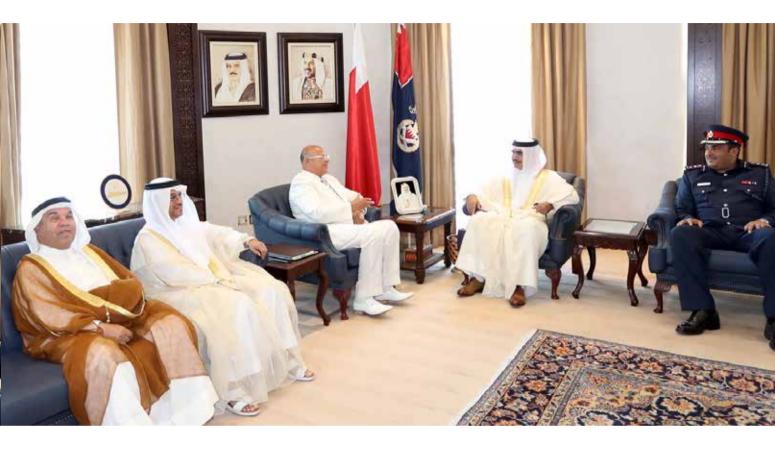
إلقاء الضوء على دور إنفاذ القانون في تنظيم العملية المرورية

مستخدمي الطريق والاطلاع على التجارب المحلية والإقليمية والدولية المختلفة وتبادل الخبرات في هذا المجال. أما فيما يتعلق محاور الندوة فقال: ترتكز المحاور على أساسيات أربعة، الأول تتعلق بالرقابة الميدانية من حيث زيادة مستويات المراقبة، وفعالية العقوبة وإدارة سريعة وفعالة لتوقيع العقاب، وعمل الدوريات الميدانية وعمليات إنفاذ القانون المكثفة قصيرة الأجل (الحملات الميدانية المفاجئة)، وكفاءة

عمليات إنفاذ الردع الفعلى التقليدية، وعدم قدرة مستخدمي الطريق على التنبؤ بعمليات الشرطة، إضافة إلى استراتيجيات التنفيذ الانتقائي، والمصممة خصيصاً لاستهداف المواقع عالية المخاطر من حيث الحوادث المرورية وسلوكيات مستخدمي الطرق، واستراتيجيات النشر المكانى الأفضل للموارد المتاحة للشرطة وكفاءة عمليات التنفيذ وسرعة الاستجابة، وتقنيات إنفاذ القانون الآلية وتعزز عملية الضبط، والتواصل المباشر والتوعية بين رجال المرور ومستخدمي الطريق ودورها في تغيير سلوكياتهم. أما الثاني فيتعلق بالتشريع من حيث ملاءمة القوانين الحالية للمستجدات والأوضاع المرورية، وأثرها في الحد من المخالفات والحوادث المرورية، واستراتيجيات استهداف وردع تكرار المخالفة، والتشديد في العقوبات بشكل عام وفي بعض المخالفات الخطرة، وآليات إنفاذ القانون والربط بين

الجهات المعنية، العقوبات البديلة ودورها في تعزيز سلوكيات مستخدمي الطريق، وأثر هامش مستويات التسامح في إنفاذ القانون على حدود السرعة ودورها في خفض مستوى تجاوز السرعة وضمان قدر أكبر من الالتزام بحدود السرعة المقررة، وأهمية وضع سياسة متكاملة للسلامة على الطرق، ينبثق عنها استراتيجيات طويلة الأجل.

وقال الدكتور ناصر سيف المنصوري إن الأساسين الثالث والرابع من محاور الندوة يتمثلان في التدريب والتوعية والإعلام من حيث تطوير المناهج التدريبية ما يتماشى والمستجدات الحديثة، والبرامج التعليمية والتدريبية لرجال الشرطة في عمليات إنفاذ القانون، وأساليب التعامل مع مستخدمي الطريق، ودور المناهج التعليمية في المراحل الدراسية المختلفة في احترام القانون وتعزيز السلامة المرورية، وبرامج تعليم وتدريب أفراد الشرطة وأهمية الدراسات والتقييم (لتوفير التغذية الراجعة)، ودور الإعلام في دعم عمليات إنفاذ القانون، إضافة إلى دور التوعية والإعلام في زيادة الوعى المجتمعي بقضايا السلامة على الطرق.



## خلال لقائه بوفد المنظمة العربية للسلامة المرورية وزير الداخلية البحرينى ينننيد بجهود المنظمة في تطوير العمل العربي المنننترك

استقبل معالى الفريق الركن الشيخ راشد بن عبد الله آل خليفة وزير الداخلية مملكة البحرين، وفد المنظمة العربية للسلامة المرورية برئاسة السيد عفيف الفريقي رئيس المنظمة ويرافقه كل من العميد متقاعد حسن أحمد الحوسنى نائب رئيس المنظمة والنائب الأول لرئيس المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرقات والخبير المروري بالمنظمة السيد عبد العزيز بوحجى، وبحضور العقيد عبد الرحمن بن عبد الوهاب آل خليفة القائم بأعمال مدير عام الإدارة العامة للمرور. وفي بداية اللقاء، رحب معالى الوزير بزيارة الوفد،

مؤكداً أنها تعزز التواصل والاطلاع على التجارب والخبرات، التي تساهم في تعزيز الجهود المبذولة لتحقيق أعلى مستويات السلامة المرورية، مشيداً بدور المنظمة واضطلاعها بالمهام المنوطة بها في تطوير العمل العربي المشترك، انطلاقاً من الاستراتيجية العربية للسلامة المرورية التي أقرها مجلس وزراء الداخلية العرب.

وأكد معاليه أن المجلس الأعلى للمرور في البحرين، والذي يضم ممثلى الوزارات والجهات المعنية، قطع شوطاً كبيراً بشأن تحقيق السلامة المرورية، لافتاً إلى أنه قد تم تزويد الإدارة العامة للمرور

بأحدث الأجهزة والأنظمة الذكية في مجال توظيف تطبيقات التكنولوجيا المتطورة لمراقبة الحركة المرورية والحد من المخالفات الخطرة والتى تعد السبب الرئيسي في كثير من الحوادث المميتة، وذلك في إطار تنفيذ استراتيجية التطوير والتحديث التي تنفذها وزارة الداخلية بكل قطاعاتها لتطوير العمل الأمنى بشكل عام. وأشاد بجهود المنظمة العربية للسلامة المرورية وكافة أعضائها وخاصة جمعية الإمارات للسلامة المرورية التي عودتنا بتميّزها وريادتها محلياً وخليجياً وما حققته من إشعاع دولي.





وعرض الأستاذ عفيف الفريقى رئيس المنظمة العربية للسلامة المرورية خلال الزيارة تقرير نشاط المنظمة للفترة 2011 - 2015 الذي يلخص جهود المنظمة للارتقاء بالوعى المرورى في البلدان العربية ومساندتها للأجهزة الحكومية ذات العلاقة منظومة السلامة المرورية، ويوضح التعاون القائم مع أجهزة المرور العربية والأمانة العامة لمجلس وزراء الداخلية العرب. وأشاد رئيس المنظمة بالجهود التى تقوم بها وزارة الداخلية البحرينية للحفاظ على الأمن والاستقرار في ربوع مملكة البحرين كافة، معرباً عن تقديره لما أبداه وزير الداخلية من مرئيات تتعلق بتحقيق السلامة المروية وتعزيز التعاون العربي، ومثمنا التجربة البحرينية في مجال السلامة وإنفاذ القانون، ومؤكداً استعداد المنظمة للتعاون والشراكة وتبادل الخبرات مع البحرين.

كما استعرض العميد متقاعد حسن أحمد

## المنظمة تساند الجهات الحكومية ذات العلاقة بالسلامة المرورية

الحوسنى أمين السر العام لجمعية الإمارات للسلامة المرورية ونائب رئيس المنظمة العربية للسلامة المرورية المشاريع والبرامج المستقبلية للمنظمة في إطار مساهمة المجتمع المدني بتنفيذ بنود عقد العمل العالمي للسلامة على الطريق 2011 - 2020، وذكر أنه من بين الأنشطة المهمة

التي يجرى الإعداد لها حالياً هي تنظيم الندوة الدولية للسلامة المرورية التي ستنعقد بالإمارات يومى 2 و 3 نوفمبر القادم وستتناول دور الحزم وتشديد المراقبة وإنفاذ القانون للحد من الحوادث المرورية وتأمين سلامة وأمن مستخدمى الطريق وحماية الأرواح والممتلكات.

وعرض العميد متقاعد حسن أحمد الحوسني نتائج وتوصيات المؤتمر الدولى الذى نظمته جمعية الإمارات للسلامة المرورية بأبوظبي بالاشتراك مع المنظمة العربية للسلامة المرورية حول إدارة السلامة على الطرق وأنظمة النقل الذكية والذي تميّز بالثراء العلمى والمشاركات العالمية للخبراء والمختصين.

وفي ختام اللقاء تسلم معالى الفريق الركن الشيخ راشد بن عبد الله آل خليفة وزير الداخلية بمملكة البحرين، الدرع الفخرى للمنظمة العربية للسلامة المرورية. حاكم عجمان وولى عهده اطلعا على خطط «البنية التحتية» و«الاتحادية للمواصلات»

## النعيمي: نننبكة طرق الإمارات الأفضل على مستوى العالم





أكد صاحب السمو الشيخ حميد بن راشد النعيمي عضو المجلس الأعلى حاكم عجمان أن دولة الإمارات أصبحت تمتلك شبكة طرق وبنية تحتية وخدمات تعتبر الأفضل على مستوى المنطقة العربية والعالم، وتم تنفيذ تلك البنية وفقاً لأعلى المواصفات العالمية، وذلك من خلال مجموعة من المبادرات الخدمية للقيادة الرشيدة، وعلى رأسها صاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس الدولة، حفظه الله، وصاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي، رعاه الله، وصاحب السمو الشيخ محمد بن زايد آل نهيان ولى عهد أبوظبي نائب القائد الأعلى للقوات المسلحة، وإخوانهم أصحاب السمو الشيوخ أعضاء المجلس الأعلى حكام الإمارات. ولفت سموه إلى الاهتمام الذي توليه القيادة الرشيدة لمثل هذه المشاريع الحيوية، وتبنيها الخطط التنموية التى تهدف إلى توفير شبكات طرق حديثة، وربط الإمارات كافة من خلال شبكة حديثة للقطارات والمترو؛ لتسهيل عملية النقل والتنقل من خلال النقل الجماعي،

التحتية لتحقيق الرفاهية والأمن والاستقرار، وتوفير متطلبات واحتياجات المجتمع.

وقال سموه، إن مبادرات صاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس الدولة، حفظه الله، تبرز أمامنا جميعاً حرص سموه الشديد على العناية بشؤون المواطنين، والعمل المخلص لتوفير أفضل الخدمات والبنية التحتية للتخفيف من الازدحام، وتوفير بيئة مثالية للنهوض بالمواطن في الدولة، باعتباره محور عملية التنمية، وأداة تحقيق النمو والازدهار.

جاء ذلك، خلال استقبال صاحب السمو الشيخ حميد بن راشد النعيمي، في مكتبه بالديوان، بحضور الشيخ راشد بن حميد النعيمي رئيس دائرة البلدية والتخطيط، معالي الدكتور عبد الله بن محمد بلحيف النعيمي وزير تطوير البنية التحتية، والمهندس الدكتور عبد الله سالم الكثيري مدير عام الهيئة الاتحادية للمواصلات البرية والمهندس عمر أحمد بن عمير مدير عام مؤسسة المواصلات العامة في عجمان والوفد المرافق لهم. وشدد صاحب السمو الشيخ حميد بن راشد النعيمي، خلال اللقاء، على ضرورة التعاون والتنسيق التعيمي، خلال اللقاء، على ضرورة التعاون والتنسيق

بين المؤسسات الحكومية كافة في مختلف القطاعات، وتسهيل مهمة وزارة تطوير البنية التحتية والهيئة الاتحادية للمواصلات، لتنظيم عملية التنقل بين الإمارات، وتنظيم وتسجيل الشاحنات، وتخصيص طرق خاصة لها، وعدم مرورها بالطرق المخصصة لسيارات النقل الأخرى.

وأشار سموه إلى أن القيادة الرشيدة والحكيمة لدولة الإمارات تتطلع وتطمح في رؤيتها المستقبلية 2021 لتنمية وطننا، وتوفير متطلبات أفراد المجتمع كافة، وأنها حريصة على التطوير المستمر، وتعميق مفهوم التنمية المستدامة، وتحديث شبكات الطرق المختلفة وركزت على تنفيذ خطط التنمية الشاملة والاستثمار في العنصر البشري، وبناء الإنسان وتثقيفه من أجل تنشئة أجيال واعية قادرة على الحفاظ على الإنجازات التي تواكب متطلبات العصر والتفاعل الإيجابي مع التحديات من أجل الارتقاء بالوطن والمواطن. ودعا صاحب من أجل الارتقاء بالوطن والمواطن. ودعا صاحب السمو حاكم عجمان إلى ضرورة الاستعانة بالخبرات والمستثمرين الأجانب خلال تنفيذ مشاريع البنية النبية

إضافة إلى نقل المواد التي يتم من خلالها تنفيذ البنية



التحتية، خاصة مشروع شبكة القطارات والاستفادة من الشركات العالمية وخبرتها في مجال الاستثمار بمثل هذه المشاريع. وأشاد صاحب السمو حاكم عجمان بالجهود المبذولة من قبل المسؤولين، وفي مقدمتهم معالي الدكتور عبد الله بن محمد بلحيف النعيمي وزير تطوير البنية التحتية، وفريق العمل في الهيئة الاتحادية للمواصلات، ومؤسسة مواصلات عجمان في تنفيذ المشاريع التي من شأنها تطوير الخدمات الحيوية في الإمارات كافة.

ووجه سموه الدوائر المعنية كافة في إمارة عجمان بالتنسيق مع وزارة تطوير البنية التحتية والهيئة الاتحادية للمواصلات، مؤكداً حرصه الشديد على تقديم كل الدعم اللازم لتلك المؤسسات للتسهيل عليها في تنفيذ مشاريعها في الإمارة، سعياً نحو تحقيق هدف توفير خدمات أفضل للمجتمع.

كما استقبل سمو الشيخ عمار بن حميد النعيمي ولي عهد عجمان، في مكتبه بالديوان بحضور الشيخ راشد بن حميد النعيمي رئيس دائرة البلدية والتخطيط، معالي الدكتور عبد الله بن محمد بلحيف النعيمي وزير تطوير البنية التحتية، والمهندس الدكتور عبد الله سالم الكثيري مدير عام الهيئة الاتحادية للمواصلات البرية والبحرية، والمهندس عمر أحمد بن عمير مدير عام مؤسسة المواصلات العامة في عجمان والوفد المرافق لمم. واستمع صاحب السمو حاكم عجمان وولي عهده، خلال اللقاءين، لشرح مفصل من معالي وزير تطوير خلال اللقاءين، لشرح مفصل من معالي وزير تطوير عول أهم المشاريع التي سيتم تنفيذها في المرحلة حول أهم المشاريع التي سيتم تنفيذها في المرحلة القادمة، سواء كانت شبكات طرق أو جسوراً. وخطة الهيئة الاتحادية للمواصلات للمرحلة المقبلة.

#### إنجاز 85 % من مشروع مدخل أم القيوين

كشف معالي الدكتور المهندس عبد الله بلحيف النعيمي وزير تطوير البنية التحتية، عن إنجاز 85 % من مشروع جسر مدخل أم القيوين، الذي تبلغ تكلفته 111 مليوناً و442 ألفاً و410 دراهم، مشيراً إلى أنه من المتوقع افتتاحه قريباً.

واطلع معاليه على سير العمل في المشروعين، ووجه بسرعة العمل على إنجازهما لدورهما الحيوي في دعم منظومة الطرق والبنية التحتية في الدولة، وكذلك مساهمتهما في تحقيق انسيابية الحركة بين مختلف المناطق التي يربطهما الطريقان.

وقال معاليه، إنه بحسب دراسات قامت بها الوزارة، من المتوقع أن يشهد مدخل أم القيوين غواً في مستخدميه يعادل 5.3 % سنوياً حتى عام 2017، ما يعني زيادة مستخدمي التقاطع بنسبة من المتوقع أن تصل إلى 7 % بشكل سنوي بدءاً من عام 2018، نتيجة للمشاريع التنموية المستدامة بالمنطقة.

وأوضح أن المدخل يتكون من 6 جسور بينها جسران رئيسان يضم كل منهما حارتين في كل اتجاه، إضافة إلى نفقين سطحيين، ويربط المدخل إمارة أم القيوين بالطرق الخارجية رقم 311، و113، كما يتضمن إنشاء جسور وطرق التفافية وانزلاقية لربط الإمارة بشارع الاتحاد وطريق أم القيوين -فلج المعلا، بالإضافة إلى إنشاء 3 جسور للمشاة لتسهيل عمليات التنقل بين جانبي الطريق بشكل آمن ولضمان الانسيابية المرورية للمركبات.

وأكد معالى الدكتور المهندس عبدالله بلحيف النعيمى وزير تطوير البنية التحتية أن مشروع تقاطع جسر البديع المتوقع الانتهاء منه نهاية العام المقبل، تبلغ تكلفته الإجمالية نحو 200 مليون درهم، ويتكون من 3 أجزاء، تشمل إنشاء جسر موجه لنقل حركة القادمين من إمارة دبي إلى الشارقة مباشرة، باتجاه المدينة الجامعية، ويتكون الجسر من 3 حارات، باتجاه واحد فقط، أما الجزء الثاني فهو عبارة عن مخرج للقادمين من الشارقة إلى دبي، ويتكون أيضاً من 3 حارات، والجزء الثالث من المشروع عبارة عن توسعة الجسر القائم حالياً على تقاطع شارعي الإمارات ومليحة، من 3 إلى 7 حارات مقسمة إلى 5 حارات رئيسة ومنفصلة بحواجز عن المخارج، إضافة إلى حارتين أخريين للراغبين في الرجوع. وقال إن تطوير تقاطع البديع جاء بعد دراسة أجرتها وزارة تطوير البنية التحتية حول نمو الحركة المرورية، على مدار 20 عاماً مقبلة، في هذه المنطقة، خلال العام 2013، فتبين أن التقاطع لا يتناسب مع حجم النمو المطرد، ما تطلب إجراء مشروع «البديع» الذي يضمن عدم تداخل المركبات عند المداخل والمخارج، كما سيتم تطوير وتوسعة الحارات قبل وبعد منطقة جسر البديع لضمان انسيابية الحركة.

وأضاف معاليه، أن الوزارة ستنفذ 3 استراحات للشاحنات والتي أطلق عليها اسم «حاضنات» تستوعب 300 شاحنة لكل حاضنة، وتقع على شارعي الإمارات، والذيد الشارقة، بهدف استيعاب أكبر عدد من المركبات التي كانت تتكدس على الطرقات أثناء فترة حظر المرور، ما كان يتسبب في وجود خطورة على مستخدمي الطريق، كما أنها تتسبب كذلك في إغلاق المداخل والمخارج لمختلف الطرق التي تستخدمها، وتضم «الحاضنات» مطاعم ومساجد وأماكن مخصصة للراحة.

ولفت إلى أنه نظراً إلى اكتمال تنفيذ شارع الإمارات حتى شارع الشهداء، فإنه سيتم منع مرور الشاحنات على شارع الشيخ محمد بن زايد، إلا للشاحنات المرخص لها والتي تخدم مشاريع تنمية البنية التحتية، حيث تم التنسيق مع الجهات المعنية كافة بهذا الموضوع، وسيتم البدء بتركيب اللوحات والشواخص التي توجه

الشاحنات إلى الطرق البديلة، وتنبيهها لعدم استخدام شارع الشيخ محمد بن زايد.

وأكد معاليه، أن الوزارة أدرجت ضمن أهدافها الاستراتيجية مبادرة استكمال ربط مناطق الدولة بشبكة الطرق الاتحادية تحقيقاً للتوجيهات السامية لصاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس الدولة، رعفظه الله)، وأخيه صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي (رعاه الله)، بشأن تأمين أعلى درجات بودة الحياة لجميع المواطنين والمقيمين على أرض الوطن، وضمان التلاحم المجتمعي بين أفراد المجتمع الإماراتي من خلال ربط جميع المدن والمناطق والبلدات على مستوى الدولة بشبكة طرق على درجة عالية من الجودة والأمان.

#### جسر عند مدخل السلمة بنهاية العام الحالي

أعلن الدكتور المهندس عبد الله بلحيف النعيمي وزير تطوير البنية التحتية، عن تنفيذ مشروع حيوي ومهم للأهالي في أم القيوين، يقع على شارع الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان في أم القيوين، يتضمن إنشاء جسر عند مدخل منطقة السلمة، لتسهيل حركة خروج ودخول المركبات إلى المنطقة، وسيبدأ العمل فيه نهاية الشهر الجارى، وينجز في أواخر 2016.

#### إطلاق مشروع شارع خليفة بخطم الملاحة والطريق «E99»

باشرت الوزارة في تنفيذ المرحلة الأولى، لمشروع الطريق الرابط بين شارع الشيخ خليفة «الفجيرة» مركز خطم الملاحة والطريق «993»، والمتوقع الانتهاء منه خلال الربع الثالث من العام المقبل، حيث تبلغ كلفة المرحلة الأولى من المشروع 30 مليون درهم تقريباً بطول 4 كم.

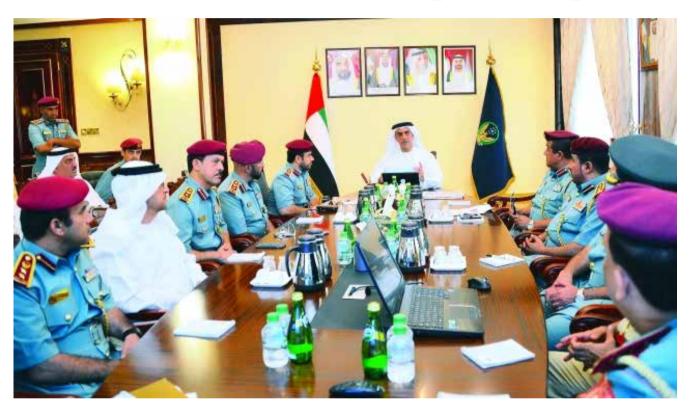
## منع مرور الشاحنات على شارع الشيخ محمد بن زايد نهاية 2016

سيتم منع مرور الشاحنات على شارع الشيخ محمد بن زايد، وتحويلها إلى شارع الإمارات «العابر» سابقاً، نهاية العام الحالي أو بداية العام 2017، على أكثر تقدير.

بهدف تحقيق الرؤية الصفرية للحوادث بحلول عام 2030، والتخفيف على طريق الشيخ محمد بن زايد الذي يمر من قلب رأس الخيمة ودبي، وتوحيد ساعات الحظر بالنسبة إلى الشاحنات وعدم تركها شأناً محلياً، في إطار التخطيط مستقبلاً لأن تكون الصورة واضحة للجهات المعنية بإدارة الطرق الاتحادية.

ترأس اجتماع المجلس المرورى الاتحادي

## سیف بن زاید یوجه بتنننگیل لجنة لوضع آلیة ترخیص خبراء حوادث السیر



وجه الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان، نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية، بتشكيل لجنة لوضع آلية لترخيص خبراء حوادث السير على مستوى الدولة.

وحث سموه، المجلس المروري الاتحادي، على بذل المزيد من الجهود لضبط أمن الطرق، وتعزيز سلامة جميع مستخدميها وفق رؤية ورسالة وزارة الداخلية. وكان سمو نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية ترأس، اجتماعاً للمجلس في مقر وزارة الداخلية، وجرت مناقشة ومراجعة عدد من السياسات المختصة في المجال المروري، وأبرز الإنجازات التي تم تحقيقها.

واستمع سموه، إلى إيجاز قدمه اللواء مهندس مستشار محمد سيف الزفين، رئيس المجلس المروري الاتحادي حول نتائج أعمال الاجتماعات السابقة للمجلس.

وعبر الزفين عن بالغ شكره وتقديره إلى الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد، على اهتمامه بالقضايا المرورية وتوحيد إجراءات المجلس على مستوى الدولة، وإتاحة الفرصة للمجلس لعرض المنجزات.

## "المروري الاتحادي" يوصي بالإفصاح عن مرضى السكرى والص ع

أوصى المجلس المروري الاتحادي بضرورة الإفصاح عن مرض السكري أو الصرع عند الحصول على رخصة القيادة، مشدداً على أهمية وجود ربط بين الهيئات الصحية وهيئة الطرق والمواصلات وذلك على خلفية حادثة عجمان. وأفاد اللواء محمد سيف الزفين رئيس المجلس المروري الاتحادي مساعد القائد العام لشرطة دي لشؤون العمليات، أن هذه التوصية تستهدف حماية المجتمع والسائقين مما قد يترتب على الشخص مسؤولية قانونية عندما يتعرض لنوبة صرع أو سكري

أثناء القيادة. وأضاف: أن الشق الثاني من التوصية يتعلق في الإصابة بالمرض لاحقا أي بعد الحصول على الرخصة مؤكدا ضرورة الإفصاح عن الوضع الصحي ضمن شهادة طبية من مراكز معتمدة في الإمارة.

وأوصى المجلس بتوحيد حظر مواعيد عبور الشاحنات على مستوى الإمارات في الدولة، وذلك للحد من حوادث الشاحنات القاتلة على الطرقات من خلال فريق عمل، يضم وزارة الأشغال وإدارتي مرور دبي والشارقة وهيئة الطرق والمواصلات، أما التوصية الثالثة فتختص بالمخالفات المرورية، حيث أكد المجلس على دفع جميع المخالفات المرورية للمقيمين والزائرين قبيل مغادرة الدولة لأي سبب عبر جميع المنافذ البرية والجوية بمعزل عن قيمتها، كما أوصى المجلس المروري الاتحادي باستدعاء جميع السائقين الأكثر تورطا في المشكلات والقضايا المروري. كي يتم تنويرهم وتثقيفهم من خلال إدارات المرور.



## "مرور أبوظبي" تدعو إلى الحيطة والحذر

## "إطارات النيتروجين"... قنـــابـل مـوقـوتــــة

يخاطر كثير من الشباب باستخدام الإطارات التالفة، أو المعبأة بغاز النيتروجين، ما يعرض حياتهم وحياة الآخرين للخطر، ناهيك عن أن بعض الشباب يستخدم الإطارات منتهية الصلاحية لفترة تصل إلى 3 سنوات، ومنهم من ينتظر أن تسوء حالة الإطارات بالكامل، لبشترى إطارات جديدة.

إضافة إلى أن بعض الشباب في هذه الأيام يقدم على تزويد إطارات سيارته بالنيتروجين لأنه يجعل ضغط الإطارات ثابتاً لا يزيد ولا يقل، كما يجعل سير السيارة مختلفاً ويعطيها نعومة ومرونة عند المطبات في شوارع وطرقات المدينة والأحياء السكنية، ورغم تلك الفوائد لكن النيتروجين يسبب مشاكل للإطار والسيارة، لأنه غاز وليس بديلاً عن الهواء الطبيعي الذي تزود به السيارات بشكل عام.

وحذرت مديرية المرور والدوريات في شرطة أبوظبي، سائقي السيارات من خطورة السير بإطارات قديمة أو تالفة، خاصة خلال ارتفاع درجات الحرارة في موسم الصيف، ما يتسبب بانفجار الإطارات، ويعرض السائقين ومستخدمي الطرق لحوادث مرورية خطرة ومميتة.

ونصحت مديرية المرور والدوريات، الأفراد الذين يقومون بالسفر براً في رحلات طويلة خلال فترة الصيف التي تشهد ارتفاع درجات الحرارة، التأكد من ملاءمة إطارات مركباتهم للرحلات الطويلة، وعدم ترك الإطارات التالفة على الطرق الرئيسة، ما يشكّل



خطراً وعائقاً على الطريق قد تؤدي إلى وقوع حوادث مرورية، جراء محاولة سائقي السيارات، تفادي الإطارات التي يتم تركها على الطرق والشوارع، خاصة على الطرق الخارجية.

وشدّدت على أهمية التأكد من سلامة إطارات المركبات وفحصها وتبديلها في حالة انتهاء صلاحيتها، أو وجود أي تشققات عليها واستخدام الأصناف الجيدة المطابقة للمواصفات، حفاظاً على سلامة وأرواح قائدي المركبات، مؤكدة ضرورة اتباع التعليمات الصحيحة لضمان سلامة الإطارات، ومنها ملاءمة الإطار المستخدم ودرجة الحرارة التي يتحملها

والحمولة المناسبة، إضافة إلى سنة الصنع.

ودعت السائقين خلال فصل الصيف، وارتفاع درجات الحرارة، إلى توخي الحيطة والحذر، وتفقد الإطارات بشكل مستمر، إضافة إلى الإطارات الاحتياطية للحفاظ على سلامتهم وسلامة الآخرين من مستخدمي الطرق.

وأوضحت أن عوامل ارتفاع درجات الحرارة، والاحتكاك بالأسفلت، والسرعة الزائدة، قد تؤدي إلى تهدد الإطارات وانفجارها، فضلاً عن استخدام الإطارات المستعملة، أو غير المتوافقة مع مبادئ الأمن والسلامة على الطريق.



## 130 ضحية لـ 1711 حادثاً مروعاً بدبي

ارتفع مؤشر الوفيات المرورية في دبي بنسبة 68 % خلال الأشهر السبعة الماضية من العام الجاري، بواقع 130 حالة وفاة، مقابل 77 وفاة في الفترة ذاتها من العام الماضي، بحسب إحصاءات قسم الرصد والتحليل في الإدارة العامة للمرور بشرطة دبي. وقال العميد سيف مهير المزروعي: إن شرطة دبي وضعت حزمة من الخطط والأفكار علاوة على تنفيذ

وقال العميد سيف مهير المزروعي: إن شرطه دبي وضعت حزمة من الخطط والأفكار علاوة على تنفيذ توصيات من قبل (المجلس المروري الموحد) بقصد الحد من الحوادث المرورية القاتلة، عبر حملات ضبطية وتشجيعية إلا أن الخطأ البشري يتصدر المؤقف مؤدياً إلى حوادث مروعة أودت بأرواح الكثيرين خلال الفترة الماضية (مما رفع مؤشر الخطر ليصل إلى اللون الأحمر).

وكشف أن مجموع الحوادث وصل إلى 1711 حادثاً أسفرت عن 1329 إصابة، منها 93 بليغة، تورطت فيها 3184 مركبة أدرجت معظمها تحت (الخطيرة). وأوضح بأن مخالفة عدم ترك مسافة كافية بين

المركبات، جاءت بالمرتبة الثانية في قائمة مسببات الحوادث المروعة بواقع 23 حالة وفاة خلال الفترة نفسها حيث أدت إلى 304 إصابات من بينها 107 بليغة، منوهاً بأن مخالفة الانحراف المفاجئ جاءت في المرتبة الثالثة بواقع 21 حالة وفاة، مقابل 12 حالة وفاة في الفترة ذاتها من العام الماضي، بنسبة تتجاوز 60% تورطت بها نحو 612 مركبة.

وقال: ما تزال السرعة تؤرق رجال المرور حيث ارتفعت وفيات الحوادث الناتجة عن السرعة الزائدة، في الأشهر السبعة من العام الجاري بواقع 12 حالة وفاة، مقابل أربع حالات وفاة فقط في الفترة ذاتها من العام السابق، لافتاً أن السرعة الجنونية من أخطر الأسباب المؤدية إلى حوادث مركبة أو متسلسلة، وأدت إلى 26 حادثاً خلال 7 أشهر من العام الجاري. وعزا المزروعي الحوادث المرورية المفزعة إلى أخطاء بشرية مثل الإهمال وعدم الانتباه، التي تورطت بها 99 مركبة أدت إلى وقوع 65 حادثاً، أسفرت عن وفاة

9 أشخاص خلال الأشهر السبعة من العام الجاري، مقابل أربع حالات فقط في ذات الفترة. وشدد على عدم استخدام الهاتف المتحرك في البحث أو إرسال رسائل عبر الواتس آب أو وسائل التواصل الاجتماعي باعتباره أداة تشتت تجعل السائق غافلاً تماماً عما يحيط به. وقال: إن قائمة الأسباب المؤدية إلى الموت تضمنت (عدم الالتزام بخط السير) التي أدت إلى وقوع 78 حادثاً، أسفرت عن وفاة ستة أشخاص وإصابة 54 آخرين، فيما تورطت 158 مركبة.

وذهب ضحية عدم التركيز والدخول في الشارع قبل التأكد من خلوه 3 أرواح نتيجة 105 حوادث أسفرت عن 100 مصاب من بينها 4 إصابات بليغة.

وأفاد مدير إدارة مرور دبي أن عدة أسباب مجتمعة أودت بحياة 13 شخصاً نتيجة التجاوز في مكان ممنوع التجاوز فيه، ودخول الشارع قبل خلوه والرجوع إلى الخلف بصورة خطرة والقيادة بطيش وتهور والأمطار.

## «مرور دبي»: انفجار الإطارات وراء معظم الحوادث في موسم السفر

كشف العقيد جمال البناي مدير إدارة مرور دبي بالإنابة، أن الحوادث المرورية في فترة الصيف لم تعد تقتصر على «المسافرين» خارج الدولة بل أصبحت أيضا تشكل قلقا للقاطنين بصورة ملحوظة، بسبب ما تخلفه من آثار مؤلمة تؤدي إلى الوفيات والإصابات، إضافة إلى الخسائر المادية في الممتلكات.

وقال البناي: إن المشكلة الكبرى تكمن في عدم صلاحية إطارات المركبات أثناء السير، حيث سجل النصف الأول من العام الجاري 419 مخالفة مقارنة بي 2014 في 2015 فيما سجل العام الأسبق، 2014 نحو 8291، موضحا أن عدد الحوادث بسبب الإرهاق والنوم في 2015 بلغت 6 حوادث نتج عنها 70 إصابات، أسفرت عن حالتي وفاة فيما تسببت وفيات في الفترة نفسها، أما النصف الأول من العام وفيات في الفترة نفسها، أما النصف الأول من العام الجاري فقد سجل 4 حوادث انفجار وانفصال إطارات تسبب بـ 5 إصابات من دون أي وفيات عازياً معظم الحوادث في موسم السفر إلى انفجار الإطارات.





## الثقافة المرورية ... تربية وتعليم

لدينا قوانين تنظم حركة المرور شهدت في السنوات الماضية تطويراً وإضافات هدفها المزيد من السيطرة والتنظيم لحركة السير في الشوارع. ولكن لا نزال نفتقد الثقافة المرورية الشاملة لنكون مستخدمين صالحين للطريق. فالسرعات الجنونية لا تزال تهدد حياة مستخدمي الطريق وترفع في كل يوم أرقام الوفيات والإصابات والإعاقات التي تخرجها لنا الشوارع والطرقات. وعدم ترك مسافة بين العربات وخاصة على الطرق السريعة لا يزال عثل سبباً قوياً لإرباك الحركة في الشوارع وخاصة الطرق الخارجية ويتسبب في وقوع حوادث عواقبها مدمرة. والتعدي على خطوط المشاة مستمر من باب إن الأفضلية للأقوى، والحديد بطبيعة الحال هو الأقوى من أجساد البشر. ودخول مخارج الشوارع الرئيسية والتعدي على المصطفين أمام الإشارات المرورية عبر الحارة غير المخصصة يحدث بشكل مستمر وكأنه شيء طبيعي على طريقة الأفضلية للأشطر. وسائقو السلاحف المؤللة لا يزالون يصرون على استخدام الحارة قبل الأخيرة من اليسار فيتسببون في تعطيل الحركة، وكثيراً ما يكونون سبباً في وقوع حوادث ثم يخرجون هم منها سالمين وغير مكترثين عاحل بالشارع خلفهم.

وفي المقابل لا تزال أخطاء المشاة في استخدام الطريق تتسبب في تعرض الكثير منهم لحوادث قد تفقدهم حياتهم أو تلزمهم فراش الإعاقة إلى الأبد.

وعلى هذا المنوال تحدث التجاوزات والتعديات على قوانين وضوابط السير والمرور في شوارعنا بالرغم من تعاقب صدور القوانين وزيادة إجراءات الردع ومعاقبة المخالفين. فالقانون بحق يربي وربها يفرض أنماطاً من السلوك المنسجم مع المصلحة العامة، ولكن نظراً لأن أغلب أصحاب المشاكل المرورية من فئة الشباب يبدو الالتزام بالقانون في مواجهة تحد يحتاج مع الحزم المزيد من ترسيخ ثقافة مرورية تجعل الطريق أكثر أمناً. والتثقيف في الصغر أكثر تأثيراً وأشد رسوخاً. لذلك لا يكفي أن يتلقى الفرد تعاليم آداب الطريق عندما يفكر في حمل رخصة قيادة، ويصبح إدخال الثقافة المرورية في البيئة المدرسية كمساق مستقل ضرورة تقتضيها المصلحة وتحتمها الإحصائيات التي تصدرها السلطات كل عام، ويعززها والحال الذي لا يخفى على مستخدمي الطريق.

عادل الراشد

# تحديد أماكن مراكز المراقبة على طرق أبوظبي "الشؤون البلدية والنقل": دراسة لتطبيق القانون الاتحادي للأوزان المحورية

أكدت دائرة الشؤون البلدية والنقل في أبوظبي، إنهاء الدراسة الفنية لوضع استراتيجية قصيرة الأمد لإدارة أوزان وأبعاد المركبات الثقيلة، ليتم تفعيلها من خلال قانون الأوزان بعد الانتهاء من الدراسة، مشيرة إلى الانتهاء من دراسة، وتحديد أماكن مراكز مراقبة أوزان الشاحنات على شبكة الطرق على مستوى إمارة أبوظبي وتعكف الدائرة على الانتهاء من دراسة شاملة لتطبيق القانون الاتحادي رقم 8 (لسنة 1986) للأوزان المحورية، وذلك بالتنسيق مع جميع الجهات الحكومية ذات الصلة على المستوين الاتحادي والمحلي، من أجل إعداد مشروع اللائحة التنفيذية المتعلقة بقانون الحمولات المحورية بشأن تحديد الحمولة المحورية للمركبات التي تستخدم الطرق المعبدة بالدولة.

## موقف مجاني لكل شقة في مواقف البنايات الخاصة بأبوظبي

دعت دائرة الشؤون البلدية والنقل، ملاك العقارات، وشركات إدارة العقارات، إلى الالتزام بأحكام القانون رقم 18 لسنة 2009 المعني بتنظيم مواقف المركبات في إمارة أبوظبي. والتي تؤكد مجانية المواقف الأرضية للبنايات الخاصة بمعدل موقف مجاني واحد لكل شقة فيها.

وتقوم الدائرة بدراسة حالة البنايات الخاصة التي تحتوي على مواقف أرضية منشأة قبل صدور القانون، كل بناية على حدة، وبناء عليه يجري توزيع المواقف مجاناً على شاغلي هذه المباني، ومن دون احتساب بدل إيجار سواء كان البدل ظاهراً في عقد الإيجار أم باطناً. وأن عملية التوزيع تكون وفق الآتي:

أولاً: البنايات الخاصة التي تم إنشاؤها قبل صدور القانون

#### الأبنية السكنية

يتم تخصيص موقف واحد مجاناً لكل شقة سكنية تبدأ بأكثر الشقق غرفاً، ونزولاً للأقل، وعند تساوي عدد الغرف تكون الأولوية في التوزيع للأقدم من الساكنين.

الأبنية المتعددة الاستخدام - "سكني، تجاري" يتم توزيع المواقف في الأبنية متعددة الاستخدام على مرحلتين، حيث يخصص في المرحلة الأولي موقف واحد مجاناً لكل شقة، تبدأ بأكثر الشقق غرفاً، ونزولاً للأقل، وعند تساوي عدد الغرف تكون الأولوية في التوزيع للأقدم من الساكنين. أما المرحلة الثانية، ففي حال

وجدت مواقف إضافية بعد اكتمال مرحلة التوزيع في المرحلة الأولى، فإنها توزع على شاغلي المبنى الآخرين (المكاتب) حسب المساحة.

### البنايات التجارية

يتم تخصيص المواقف مجانا لشاغلي المبنى من أصحاب الأنشطة الاقتصادية والخدمية حسب المساحة الأكبر نزولاً للأصغر.

ثانياً: "البنايات الخاصة المصرح بإنشائها بعد صدور القانون"

يتم استخدام جدول الاشتراطات الفنية المعتمد في اللائحة التنفيذية للقانون (18) لسنة 2009.

#### وتعتمد أحدث وسائل تكنولوجيا النقل تقابل ذمنا التمقف على تقاطعات أرمظ على

تقليل زمن التوقف على تقاطعات أبوظبي 20 % أكدت دائرة الشؤون البلدية والنقل في أبوظبي، إمكانية استخدام بطاقة «حافلات» الذكية، مستقبلاً، كوسيلة دفع موحد في مختلف وسائل النقل العام ومنها الحافلات، وسيارات الأجرة، والعبارات المائية، والمتره مشيرة إلى أن النتائج الأولية لمشروع نظام التحكم المروري المركزي في جزيرة أبوظبي، أظهرت تقليل معدل زمن الرحلة والتوقف على التقاطعات بين 10 و20 % المركبات، والمساهمة في خفض نسبة الحوادث، وتحسين خلال ساعات الذروة، بجانب تقليل التوتر لدى سائقي زمن سرعة الاستجابة للحوادث من قبل الجهات المعنية. وتنفيذ عدد من المشاريع التي استهدفت رفع كفاءة وتنفيذ عدد من المشاريع التي استهدفت رفع كفاءة النقل البري في الإمارة، منها تطوير نظام معلومات النقل والملاحة المتكامل، ومشروع اللوحات الإرشادية المتغيرة، الذي تضمن تركيب لوحات إلكترونية متغيرة الإرشاد

المروري وعدد من المجسات والكاميرات ومحطات استشعار لحالة الطقس.

كما تضمنت المشاريع، تطوير نظام التحكم المروري المركزي لتحسين عمليات إدارة المرور على شبكة الطرق عدينة أبوظبي لتصبح أكثر تفاعلية ومرونة في التجاوب مع الطلب والتغيرات في الحركة المرورية، وذلك بتغيير أجهزة التحكم الميدانية القديمة في التقاطعات بأجهزة حديثة أكثر دقة وأعلى فاعلية تضاهي أرقى المعايير والمواصفات العالمية.

وتخدم المشاريع الجديدة الجمهور وحركة التنقل ووسائل النقل العام، وتجعل من أبوظبي واحدة من أكثر العواصم تطوراً في مجال النقل البري، وتسهم في القضاء على مشكلة الازدحام المروري، وتحسين انسيابية المرور، ورفع مستوى السلامة المرورية، وتخفيض زمن الرحلات، وخفض تكاليفها، والحد من التوتر والقلق أثناء القيادة، وبث المعلومات الدقيقة والآنية عن وسائل النقل المختلفة وحالة الطرق، والزمن المتوقع للرحلات.

## التحكم المروري

يهدف تطوير نظام التحكم المروري المركزي في أبوظبي، إلى تحسين عمليات إدارة المرور على شبكة الطرق في مدينة أبوظبي لتصبح أكثر تفاعلية ومرونة في التجاوب مع الطلب والتغيرات في الحركة المرورية، وذلك بتغيير كل من النظام المركزي الحالي وأجهزة التحكم الميدانية القديمة في التقاطعات بأجهزة حديثة أكثر دقة وأعلى فاعلية تضاهي أرقى المعايير والمواصفات العالمية.

ويوفر نظاماً متكاملاً لإدارة الحركة المرورية في مدينة أبوظبي يتوافق مع المعايير القياسية لأنظمة النقل الذكية بما يمكن الدائرة من ربط النظام المركزي الحالي مع أنظمة النقل الحالية والمستقبلية، ويعمل على تطوير نظام مركزي للتحكم المروري أكثر تفاعلية للاستجابة للطلب والتغيرات في الحركة المرورية على تقاطعات مدينة أبوظبي، ويوفر أولوية العبور لوسائل



النقل العامة كالحافلات ومركبات الطوارئ وغيرها، بالإضافة إلى تحسين مستويات السلامة وإدارة الحوادث والأحداث المرورية. ويتميز نظام التحكم المروري الجديد «سكووت» بالتفاعلية مع التغيرات في الحركة المرورية وإمكانية ربطه مع الأنظمة الأخرى والتي تشمل ربط الجزر الأخرى، وتم خلاله استبدال بأجهزة التحكم الميدانية القديمة والتي بلغ عددها 127 جهازاً على تقاطعات مدينة أبوظبي أخرى جديدة، كما تم تركيب مجسّات لرصد المركبات تماشياً مع متطلبات تركيب مجسّات لرصد المركبات تماشياً مع متطلبات للحركة المرورية، وتركيب ما يزيد على 4000 مجسّ للحركة المرورية، وتركيب ما يزيد على 4000 مجسّ لرصد المركبات تماشياً مع متطلبات النظام الجديد بما يرسهم في التفاعلية الآلية للاستجابة للحركة المرورية.

#### الدفع الآلي

وتماشياً مع اعتماد الحكومة لنظام نقل ذي ومستدام يخدم كل شرائح المجتمع، تم توفير «بطاقة حافلات» الذكية في ست فئات لتلبي متطلبات واحتياجات الجمهور المختلفة، والتي تتميز بإمكانية تعبئتها برصيد ملي أو بتصاريح تنقل مميزة أسبوعية أو شهرية أو كلاهما معاً وذلك حسب نوع البطاقة، حيث يمكن استخدام «بطاقة حافلات» الذكية مستقبلاً كوسيلة دفع موحد في مختلف وسائط النقل العام: الحافلات، وسيارات المأجرة، والعبارات المائية، والمترو.

#### مركز التحكم

وحول مشروع إعادة تأهيل مركز التحكم بأنظمة النقل في جزيرة أبوظبي، أوضحت أنه تم تشييد مبنى مركز إدارة أنظمة المرور في أواخر الثمانينيات، ونظراً إلى التوسع في مجال أنظمة النقل الذكية لمواكبة التطور العالمي وتطبيقاً للاستراتيجية المعتمدة في هذا المجال، كان لا بد من تطوير وتحديث مبنى مركز إدارة أنظمة المرور في جزيرة أبوظبي لاستيعاب الأنظمة الحالية والجديدة وكذلك الزيادة المتنامية في عدد الكوادر العاملة على إدارة وتشغيل وصيانة هذه الأنظمة على مدار الساعة.

#### تركيب 19 لوحة إلكترونية

شملت قائمة المشاريع التي نفذتها الدائرة مشروع اللوحات الإرشادية المتغيرة لإمارة أبوظبي، ويتضمن تركيب عدد من اللوحات الإلكترونية المتغيرة للإرشاد المروري وعدد من الأجهزة الأخرى منها مجسات، وكاميرات، ومحطات استشعار بحالة الطقس داخل جزيرة أبوظبي، فيما بلغ عدد اللوحات التي تم تركيبها 19 لوحة إلكترونية من أصل 41 لوحة، سيتم الانتهاء منها في نهاية العام الحالي، وبتكلفة إجمالية 70 مليون درهم، تشمل تركيب اللوحات والأجهزة الميدانية الأخرى، إضافة إلى مهام التشغيل والصيانة لمدة ثلاث سنوات. على

## إنشاء مركز «الطرق الآمنة» بالإمارات

تنشىء وزارة تطوير البنية التحتية بالتعاون مع منظمة الاتحاد الدولي للطرق، مركزاً يعنى بالطرق تحت مسمى «الطرق الآمنة»، على أن تكون دولة الإمارات العربية المتحدة مقراً رئيساً لاستقطاب جميع الجهات الاتحادية المحلية والعالمية التي تعنى بقطاع الطرق.

وسيساهم تشكيل المركز في جعل دولة الإمارات نواة للأبحاث والابتكارات المتعلقة بالطرق وسلامتها، كما يهدف المركز إلى تعزيز مبدأ التكاملية والعمل المشترك في مجال تخصصها، وتعزيز مفهوم سلامة شبكة الطرق للوصول إلى صفر بالمائة وفيات بحلول عام 2030.

أن يتم استكمال تركيب المتبقي منها وتشغيل النظام بنهاية العام الحالي، وتوفير اللوحات معلومات إرشادية لمستخدمي الطرق، أهمها: التوعية بأماكن الحوادث ومناطق أعمال الطرق والتحويلات المرورية، والزمن المتوقع للوصول إلى بعض الوجهات الأساسية، بالإضافة إلى توجيه رسائل توعية إلى مستخدمي الطريق "كالالتزام بالسرعة، ربط حزام الأمان".

## بتكلفة 369 مليون درهم على 3 مراحل

بلدية أبوظبي تنفذ المرحلة الأولى من تطوير "شارع الشيخ زايد"

بدأت بلدية مدينة أبوظبي تنفيذ مشروع يستهدف استكمال تطوير شارع الشيخ زايد بن سلطان في أبوظبي بهدف رفع مستوى التدفق المروري، وتحقيق أعلى مستويات السلامة لمرتادي الشارع عا يتماشى مع المعايير العالمية المتعلقة بخدمات الطرق وهندسة المرور، وتبلغ تكلفة المرحلة الأولى للمشروع أكثر من 54 مليون درهم، بينما تبلغ تكلفة المرحلتين الثانية والثالثة من المشروع أكثر من 315 مليون درهم.

وكشف المهندس ماجد الكثيري المدير التنفيذي لقطاع البنية التحتية والأصول البلدية في بلدية مدينة أبوظبي أنه تم ترسية المرحلة الأولى لأعمال استكمال تطوير شارع الشيخ زايد، وتم تسليم الموقع للمقاول منتصف يوليو الماضي الذي بدأ بتنفيذ المشروع، ويتوقع إنجاز المرحلة الأولى من

وأوضح الكثيري أن مشروع استكمال تطوير شارع الشيخ زايد بن سلطان يتضمن النطاق الجغرافي الممتد من تقاطع قصر البحر. وحول أهم مكونات مشروع التطوير ونطاق الأعمال، أفاد الكثيري بأن المشروع يشتمل على إضافة مدخل إلى نفق الشيخ زايد بن سلطان قبل تقاطع شارع هزاع بن زايد «باتجاه الخارج»، ثم إعادة فتح المخرج المؤدي إلى تقاطع قصر البحر حسب التصميم الأصلي للنفق.

المشروع خلال 18 شهراً.

كما يشمل المشروع، ددلك إنشاء طريق منحدره باتجاه الخارج، بالإضافة إلى عمل التحسينات لتخفيف الاختناقات المرورية الحالية على التقاطعات السطحية ما بين التقاطع رقم IP-SP تقاطع وقم البحر مع شارع الشيخ زايد بن سلطان، والتقاطع رقم IP-44 (تقاطع شارع هزاع بن زايد مع شارع الشيخ

عن «الاتحاد»

زايد بن سلطان)، والتقاطع رقم IP-36 (تقاطع شارع الفلاح مع شارع الشيخ زايد بن سلطان).

ويشكل المشروع الحالي المرحلة الأولى للمشروع الذي ينقسم إلى ثلاث مراحل، ومن المتوقع البدء في أعمال المرحلتين الثانية والثالثة (و هي الأكبر بين المراحل) في نهاية عام 2016.

وتسعى البلدية من خلال تنفيذها نفق وشارع الشيخ زايد، والأعمال التطويرية المستمرة إلى تحقيق المزيد من سهولة الحركة المرورية، وفتح خيارات أكثر أمام عابري الشارع من السيارات، بالإضافة إلى رفع القدرة الاستيعابية والتدفق المروري المتوافق مع الطلب المتزايد على استخدام هذا المرفق الحيوي الاستراتيجي في أبوظبي كونه الشريان الأهم في منظومة الطرق الداخلية بأبوظبي، وذلك ضمن الجداول الزمنية المحددة والموازنات المعتمدة.

## حققت انخفاضاً في الحوادث بنسبة 15% 274% نسبة ارتفاع مخالفات قطع الإشارة الحمراء في رأس الخيمة

أكد المدير العام للعمليات المركزية في شرطة رأس الخيمة، العميد الدكتور محمد سعيد الحميدي، أن أجهزة ضبط السرعة التي تم تثبيتها خلال أكتوبر الماضي في مختلف طرقات الإمارة حققت زيادة بنسبة 274.1 % في رصد المخالفات المرورية الناتجة عن تجاوز وقطع الإشارة الضوئية الحمراء منذ تركيبها، حيث تم رصد هذه المخالفات المرورية بي طرق الإمارة.وأضاف أن تلك الرادارات ترصد المخالفات المرورية في حال تجاوز وقطع الإشارة الخالفات المرورية في حال تجاوز وقطع الإشارة

الحمراء، وتجاوز السرعات عند التقاطعات، وعدم ترك مسافة آمنة بين المركبات، إذ تم رصد وتوثيق كل معدلات السرعة المهلكة، وقطع الإشارة الضوئية الحمراء، بالتقنية الرقمية، وبآلات تصوير عالية الجودة، بهدف محاسبة وردع جميع مرتكبي هذه المخالفات، والحد من تكرارها مرة أخرى.

وأوضح الحميدي أن إمارة رأس الخيمة حققت انخفاضاً ملحوظاً في عدد الحوادث المرورية الناتجة عن تجاوز وقطع الإشارة المرورية الحمراء، بلغ نسبة 15 % خلال النصف الأول من العام الجارى، مقارنة

مع الفترة نفسها من العام الماضي، وذلك بفضل التقنية الرقمية التي تم اعتمادها من قبَلِ شرطة رأس الخيمة، من خلال تثبيت 24 جهاز رادار حديث وعالي الجودة في عدد من تقاطعات الطرق بالإمارة، لتدعم مهام أجهزة الرادار الموجودة مسبقاً، لكن بشكل أكثر تطوراً، حيث تتميز بنوعية جودة تقنية عالية جداً، توثق معدلات السرعة الزائدة، وتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء عند التقاطعات تقنياً، فضلاً عن برامج ومبادرات التوعية الأمنية التي ينظمها فرع التوعية والإعلام المروري بشرطة رأس الخيمة.

# الأول من نوعه على مستوى دول الخليج آليات لمراقبة سلوك المتقدمين للحصول على رخص قيادة المركبات بالشارقة

اطلع العميد سيف الزري الشامسي قائد عام شرطة الشارقة على التجهيزات الفنية والتقنية المتعلقة بفحص وتقييم المتقدمين للحصول على رخصة القيادة بالمعهد الوطنى للسلامة المرورية بالشارقة، وعلى رأسها مركز المراقبة والتحكم القائم بالمعهد، والذي يعمل تحت إشراف قسم فحص السائقين بإدارة تراخيص الآليات والسائقين بالقيادة العامة لشرطة الشارقة، والذي يعد الأول من نوعه في دولة الإمارات العربية المتحدة ومنطقة الخليج، ويتم من خلاله تقييم وتحليل سلوكيات وردود أفعال السائق على الطريق، إلى جانب المركبات المعدة لفحص المتقدمين واختبار مهاراتهم على القيادة، وقدرتهم على السيطرة والتحكم بالمركبة، واستعدادهم الذهني والنفسي للتعامل مع مفاجآت الطريق، ومدى معرفتهم بأنظمة وقواعد المرور.

كما وقف قائد عام شرطة الشارقة على نظم العمل بالمعهد، والإجراءات المتبعة في فحص

وتقييم المتقدمين للحصول على رخصة القيادة من الجنسين، وآليات العمل بالمركز للمراقبة والتحكم الذي يتم من خلاله مراقبة سلوك السائق وردود أفعاله على الطريق، ونقله عبر بث حى ومباشر بالصوت والصورة دون تدخل من قبل الفاحص، مدعوما بتقارير فنية توضح أخطاء السائق مثل السرعة الزائدة، والانعطاف أو التوقف المفاجئ،والدخول والخروج من الدوارات، وغيرها من الأخطاء التي تتسبب في تعريضه للحوادث، حيث يتم إشعار المركز عن طريق الإنذار بالخطأ الذي ارتكبه السائق مع تحليل للخطأ أو مجموعة الأخطاء التي ارتكبها، ويتم تخزين هذه المعلومات بهدف الرجوع إليها في حال اعتراض السائق على نتيجة التحليل الذي يتم من خلاله تقييم السائق على أسس علمية صحيحة ومعرفة أخطائه ومسبباتها، وإيجاد الحلول المناسبة لها، حيث محكن لجهاز المراقبة عرض 25 مركبة في وقت واحد وتحليل

معطباتها.

## افتتاح ثلاث استراحات جديدة لمواقفها بدبي الشاحنات تحصد 25 ضحية خلال 6 أشهر

تصدرت حوادث الشاحنات قمة أجندة أعمال إدارة المرور، نظراً لتتسببها في وفاة 25 شخصاً، حيث تسببت سيارات الشحن الثقيلة بوفاة 17 شخصاً، فيما تسببت الصغيرة بوفاة 8 أشخاص خلال الأشهر الستة المنقضية.

وسجلت الفترة نفسها 54 حادثاً تسببت بها

سيارات شحن ثقيلة أسفرت عن 59 مصاباً، فيما تسببت سيارات الشحن الخفيفة بوفاة 8 أشخاص في 43 محاباً. وبحسب إحصائيات مرور دبي 2015، فقد حصدت الشاحنات الخفيفة 17 ضحية، بواقع 97 حادثاً أسفرت عن 154 مصاباً، من بينها 17 بالغة و60 متوسطة ومثلها بسيطة. أما الشاحنات الثقيلة، فتسببت بـ 13 حالة وفاة جراء 65 حادثاً، أسفرت عن 125 مصاباً، من بينهم 17 بالغة و34

متوسطة و61 بسيطة.



## تحديث الرسائل النصية للمخالفات المرورية في أبوظبي

أكد العميد على خلفان الظاهري، مدير عام العمليات المركزية بشرطة أبوظبي، أن إدارة ترخيص الآليات والسائقين بصدد تطوير منظومة الرسائل النصية القصيرة للمخالفات المرورية، حيث سيتم إضافة بيانات جديدة إلى الرسائل التقليدية تشمل إحداثيات موقع الرادار أو الكاميرا التي ضبطت السيارة المخالفة ولحظة وقوعها، إضافة إلى المجموع الكلى للمبالغ الكلية المترتبة على السيارة حتى لحظة إرسال الرسالة، وسرعة تنبيه السائقين بارتكابهم المخالفة المرورية عند وقوعها، مع توضيح المبالغ المالية المترتبة على حساب مالك السيارة، ولتنبيه السائقين ومستخدمي المركبات بارتكابهم المخالفة في وقتها لتفادى تراكم مبالغ المخالفات المرورية على السائقين. وأضاف أن هذه الخطوة تأتى في إطار التطوير المستمر لمستوى الخدمات التي تقدمها الإدارة لعملائها واطلاعهم المستمر على السجل المروري للسائقين وملاك السيارات والشركات، وإعطاءهم الفرصة لتجنب ارتكاب المخالفات المرورية والالتزام بالقوانين والأنظمة المرورية، كما أن هذه المبادرة تنبه ملاك السيارات لمرتكبي المخالفات في حال إعارة

السيارة أو قيادتها من قبل آخرين من واقع البيانات الكاملة الواردة في الرسالة النصية المرسلة إلى هاتف مالك السيارة المسجل لدى إدارة ترخيص المركبات والسائقين. وناشد مدير عام العمليات المركزية بشرطة أبوظبي السائقين ومستخدمي السيارات الالتزام بالقوانين والأنظمة المرورية والقيادة في حدود السرعات المحددة على الطرقات لضمان

أقصى درجات السلامة لمستخدمي السيارات والطريق، وتجنب ارتكاب المخالفات أو ارتكاب حوادث مرورية.

وطالب الجمهور بضرورة تحديث بياناتهم الشخصية المرورية لدى إدارة ترخيص الآليات والسائقين بأبوظبي من أجل ضمان التواصل معهم على هواتفهم.



تكلفة المشروع 5.3 مليار درهم

## «مساندة» تنجز 72 % من طريق «المفرق - الغويفات»

أنجزت شركة أبوظبي للخدمات العامة «مساندة» نسبة 72 % من مشروع طريق «المفرق - الغويفات» الدولي، وجار استكمال أعماله وفق الخطة المتبعة، وسيبدأ تسليم المشروع مرحلته الأولى خلال العام الجاري، فيما تنتهي أعمال المشروع منتصف 2017، وذلك انطلاقاً من حرصها على تجسيد رؤى صاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس الدولة حفظه الله، وتنفيذ توجيهات صاحب السمو الشيخ محمد بن زايد آل نهيان ولي عهد أبوظبي، نائب القائد الأعلى للقوات المسلحة.

وقال المهندس حمدان أحمد المزروعي مدير إدارة الطرق بالإنابة في «مساندة»: إن فرق عمل المشروع الذي تبلغ تكلفته الكلية 5.3 مليار درهم تعمل على

مدار الساعة، لتسليم أعماله وفق الخطة الموضوعة نظراً لأهمية الطريق الذي يعمل على ربط مدن المنطقة الغربية وتسهيل الحركة التجارية البرية في الشارع الدولى.

وأضاف: «يتألف المشروع من 6 حزم، ويعمل فيه نحو 8500 استشاري ومهندس وعامل، ويشتمل على تنفيذ 16 تقاطعاً علوياً جديداً، وإجراء تحسينات على التقاطعات الحالية الموجودة في منطقة المفرق، وحميم، وأبو الأبيض، وتقاطع مدينة زايد، بحيث يبلغ مجمل طول أعمال التحسينات 246 كم، تمتد من منطقة المفرق حتى الحدود الدولية مع المملكة العربية السعودية في منطقة الغويفات، والمركز الصناعي في الرويس.

ويتضمن المشروع إنشاء مسارات جديدة في كلا الاتجاهين، من حارتين إلى أربع حارات في كل اتجاه من منطقة المفرق حتى منطقة غابة بينونة بطول 182 كم، ومن حارتين إلى ثلاث حارات في كل اتجاه من منطقة براكة حتى الغويفات بطول 64 كم، كما يتضمن إنشاء مواقف جانبية لمستخدمي الطريق، والعمل جارٍ على تنفيذ كتف على يمين الطريق في كلا الاتجاهين لحالات الطوارئ، بالإضافة إلى إنشاء معبر سفلي للجمال في المنطقة القريبة من السلع والغويفات، والذي سيخدم مربي الجمال في المناطق المحيطة بالطريق ومضمار سباق المجن القريب من منطقة السلع.

الانشغال باللعبة على الطرق وأثناع القيادة يسبب حوادث جسيمة

# **مخاوف دولية** من تهديد "البوكيمون" للسلامة المرورية





على الرغم من الشعبية الكبيرة التي حققتها لعبة "البوكيمون جو" عبر الهواتف الذكية حول العالم منذ انطلاقتها في يوليو الماضي، حيث تجاوز عدد مستخدميها أكثر من 50 مليون مستخدم بعد أقل من 10 أيام منذ إصدارها، إلا أنه سرعان ما ظهرت تحذيرات من الأجهزة الشرطية والخبراء والمختصين من المخاطر والمشكلات التي تسببها هذه اللعبة فضلا عن زيادة المخاوف الدولية من تأثير هذه اللعبة على نسبة حوادث الطرق في العالم، والسلامة المرورية لمستخدمي الطريق بوجه عام.

وأكد خبراء السلامة المرورية حول العالم أن اللعبة لم تراع في تصميمها مخاوف متعلقة بالسلامة المرورية، وأن استخدام مثل هذه الألعاب على الطرق، يمكن أن تؤدي إلى حوادث جسيمة، خصوصا وأن تركيز اللاعب يكون منصبا على مطاردة البوكيمون من دون الانتباه لمخاطر ومفاجآت الطريق.

وخلال الأسابيع الأولى من بدء استخدام هذه اللعبة التي أطلقتها شركة "نيتيندو"، سجلت العديد من الحوادث حول العالم لأشخاص كانوا يلعبون لعبة "بوكيمون جو" وهم منهمكون في هواتفهم من دون الانتباه إلى ما يجري في محيطهم، ونرصد في هذا التقرير أبرز هذه الحوادث والتحذيرات المحلية والمحلية بشأن هذه اللعبة.

وبدأت الحوادث المرورية التي تسببت فيها "البوكيمون جو" بالقبض على شاب في أمريكا لتسببه في حادثة مرورية بسبب اللعب أثناء القيادة، إذ كان يقود مركبته، وهو منشغل بلعب "البوكيمون"، وفي إحدى اللحظات أصبح مضطرا لتوقيف السيارة وسط الطريق والنزول لملاحقة "البيكاتشو" للقبض عليه، هذا الأمر سبب في اصطدام السيارات وازدحام مكثف طوال الطريق.

وفي حادث مروري، آخر صدم شاب أمريكي سيارة للشرطة بسبب انشغاله باللعبة أثناء القيادة، وتظهر تصوير الواقعة سائق السيارة وهو يخرج مسرعا من سيارته ليعلل لاحقا سبب الحادث بانشغاله بلعبة "بوكيمون غو" في أثناء القيادة.

كما أصيب شاب في لونغ آيلاند، نيويورك، أثناء استقلاله لوح تزلج وهو يحدق في هاتفه من أجل العثور على شخصيات البوكيمون، وفي حادث آخر اصطدم سائق بشجرة أثناء لعبه بوكيمون جو، إذ أكد أن اللعبة تسببت في تشتيته ودفعته للخروج عن الطريق.

وتعرضت فتاة من بنسلفانيا لإصابات عديدة في وجهها وجسدها، بعدما عبرت تقاطع طريق لالتقاط البوكيمون، كما تعرض رجلان في أمريكا لإصابات بالغة أثناء لعب بوكيمون جو على هاتفهما إذ لم يلاحظا أن



أمامهما منحدرا ارتفاعه 22 مترا بالقرب من الشاطئ، فانزلقا.

وفي حادث آخر تعرض مجموعة شباب ألمان لحادث بعد القفز من السيارة لالتقاط شخصيات البوكيمون. كثرة الحوادث المرورية التي تعرض لها اللاعبون أثناء مطاردة "البوكيمون"، زادت من المخاوف الدولية والأجهزة الشرطية حول العالم، بشأن خطورة هذه اللعبة على السلامة المرورية في الطرق.

#### الاستخدامات الخاطئة

معليا، حذرت شرطة أبوظبي من الاستخدامات الخاطئة والسلبية للبرامج والألعاب الإلكترونية على المستخدمين من الشباب، لا سيما بعد الانتشار الكبير الذي حققته لعبة «بوكيمون جو»، مؤكدة أن تمادي بعض الشباب في ملاحقة «البوكيمونات» ودخولهم حرمات المساكن أو المنشآت الحكومية قد يعرضهم للمساءلة القانونية.

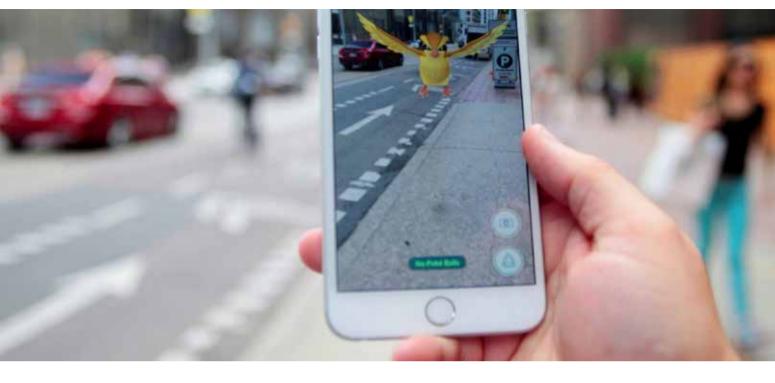
وحذر اللواء عمير المهيري مدير عام العمليات الشرطية بشرطة أبوظبي الشباب من التوسع في استخدامات هذه اللعبة، والتي تعرضهم للكثير من المشاكل وهدر الوقت بما لا يعود على المستخدم بالفائدة، علاوة ما تمثله الألعاب الإلكترونية من تأثيرات سلبية على مستخدميها، ولعبة «البوكيمون جو» تشجع الشباب على صرف المزيد من المال في مرحلة لاحقة بعد الميائهم بوهم الارتقاء بمستوى اللاعب في اصطياد إلجوكيمونات الافتراضية، والتي تقوده إلى ملاحقتها البوكيمونات الدقيقة لتلك المواقع أو محاولة تحديد الإحداثيات الدقيقة لتلك المواقع أو محاولة ملاحقة «البوكيمون» لاصطياده في حرمات المساكن

والمناطق السكنية أو حتى في المطارات أو المدارس أو المستشفيات أو المواقف العمومية، ما يعرضهم للمساءلة والاشتباه بشكل عام، وفي كثير من المراحل تدفع اللعبة المستخدم للبحث في الشوارع بانشغاله وغياب إدراكه لما حوله، ما يعرضه لمخاطر التعرض لحوادث الصدم من قبل سيارات عابرة أو التسبب في اصطدام السيارات بعضها بعضاً عند محاولة أحد السائقين تفادي اللاعب خلال عبوره الطريق من دون اكتراث لحركة المرور من حوله.

وذكر بأن هناك الكثير من الآثار السلبية للعبة من خلال ما تقوم به من جمع المعلومات والبيانات التي تلتقطها كاميرات الهاتف النقال لصاحب اللعبة، لأهداف قد تمثل خطراً على المواقع المحيطة باللاعب، حيث تعتمد اللعبة على تشغيل ميزة «نظام تحديد المواقع الإلكتروني» التي تعمل به جميع الهواتف النقالة الذكبة.

وأكد اللواء المهيري أن اللعبة تقوم بجمع المعلومات والبيانات عن مستخدم اللعبة، والتي تشمل تحديد الموقع بدقة ورمز خدمة مزود الإنترنت والقدرة على البريد الإلكتروني ومراسلاته الصادرة والمواقع التي سبق وأن زارها اللاعب على متصفح شبكة الإنترنت قبل البدء بتشغيل اللعبة على جهازه الذكي.

وأوضح المهيري أن خبراء مختبر الجريمة الإلكترونية، أكدوا أن اللاعب وبحسن نية يتابع وبحساس خطوات اللعبة، والتي قد تقوده إلى انتهاك حرمة المساكن والمناطق الخاصة، وقد يتعرض اللاعب في إرساله لـــصيد البوكيمونات لأماكن خاصة يكون عندها عرضة لمشاكل مع الآخرين، وانشغال اللاعب عتدها ترقية مستويات اللعبة والاستمرار في توجيه



كاميرا هاتفه النقال إلى المنطقة المحيطة، والتي تشمل المنشآت الحيوية، ويقوم نظام تقنية تحديد المواقع برصد إحداثيات الموقع الذي يتحرك في محيطه اللاعب، وقد يكون مؤسسة مهـــمة أو حيوية في حين ترتكز اللعبة في تقنـــياتها على جمع تلك البيانات على خــوادم «سيرفرات» مركزية في أماكن

300 ريال مخالفة لعب "البوكيمون" أثناء القيادة بالسعودية

فرضت الإدارة العامة للمرور في السعودية مؤخرا، مخالفة قيمتها 300 ريال للسائق، الذي ينشغل بلعبة "بوكيمون جو" في أثناء القيادة، وذلك بعد هوس السعوديين بهذه اللعبة حيث دفعتهم للنزول إلى الشوارع من أجل مطاردة شخصيات "بوكيمون" من دون ضوابط.

وذكر المدير العام للمرور اللواء عبد الله الزهراني، وفقاً لصحيفة "عكاظ" السعودية، أن اللعب في أثناء قيادة المركبة يعد مخالفة لنظام المرور لأن الانشغال به قد يتسبب في أخطار جسيمة لقائد المركبة ومستخدمي الطريق.

وأكد الزهراني جدية القرار بتحرير المخالفات الخاصة باللعبة، مشيرًا إلى وجود جهات أمنية أخرى لديها صلاحية إصدار المخالفة المرورية ضد من ينشغل عن القيادة باللعب.

«غـــــير موثوقة» حول العالم من دون الموثوقية بتلك الخوادم والجهات القائمة عليها في استثمار تلك البيانات والمعلومات والصور وإحداثيات المواقع المهمة لأي مكان أو منطقة في محيط المستخدم.

وأشار مدير عام العمليات الشرطية، إلى أن اللعبة تمثل مخاطر على المستخدم، وتجعله أداة لمشاركة إحداثيات المواقع التي يتحرك فيها مع أطراف أخرى «بوكيمونات اللعبة» الافتراضية، والتي تهيئ اللاعب وكأنه يتابع البوكيمونات على أرض الواقع وتعرض المستخدم أيضاً لمخاطر الانشغال الكبير وتعريض نفسه للأخطار، وكذلك تعريض الآخرين للمخاطر الجسيمة، خصوصاً عندما ينشغل الشباب في متابعة مراحل وخطوات اللعبة خلال قيادة المركبة أو عبور الشاء

#### تحذيرات وإرشادات

وقال الرئيس التنفيذي لجمعية " الإمارات للحماية من مخاطر الإنترنت"، محمد مصطفى، وهو مختص بجال حماية وتمكين الأطفال على الإنترنت، إن جميع الألعاب الإلكترونية لها أضرار على مستخدميها إذا أسيئ استخدامها، مؤكدا أهمية وضع التعليمات والإرشادات اللازمة عند ممارسة أي لعبة إلكترونية للحفاظ على السلامة والأمن.

واقترح تحديد أماكن لممارسة هذه اللعبة داخل

الدولة، ووضع إرشادات وتعليمات صارمة على الأفراد بشأن الأماكن التي يحظر فيها استخدام هذه اللعبة، زيادة برامج التوعية الإلكترونية في المدارس والجامعات.

وحذرت وزارة الداخلية من الألعاب الإلكترونية الخطرة، داعية الأسر إلى منع الأبناء من تحميل واستخدام الألعاب الإلكترونية التي يحتمل أن تشكل خطراً عليهم.

كما حذرت مديرية المرور والدوريات في شرطة أبوظبي من خطورة ممارسة لعبة "البوكيمون جو" في الطرق العامة والداخلية، التي تشهد حركة المركبات، إذ قد تتسبب في حوادث مرورية جسيمة، لممارسي هذه اللعبة، داعية إلى أخذ الحيطة والحذر، وعدم ممارسة هذه الألعاب في الأماكن العامة التي تشكل خطرا على حياة الأفراد.

وقال العقيد جمال سالم العامري، رئيس قسم الإعلام والعلاقات العامة في مديرية المرور والدوريات إنه "انتشرت خلال الفترة الأخيرة، لعبة" البوكيمون جو"، التي يتم تنزيلها على الهواتف المتحركة، وتطلب من لاعبيها البحث عن شخصيات "البوكيمون" المختلفة في الأماكن العامة والطرق المختلفة، إلا أنها تسببت في العديد من الحوادث حول العالم".

ونبه العامري إلى "خطورة ممارسة الألعاب الإلكترونية أثناء السير على الطرق العامة خصوصا عند عبور خطوط المشاة، إذ من شأنها أن تعرض حياة الأفراد





للخطر وحوادث مرورية جسيمة"، داعيا المشاة إلى "ضرورة اتباع إرشادات السلامة أثناء السير وقطع الطرق من الأماكن المخصصة لذلك وعدم الانشغال بهذه الألعاب".

وحذر العامري في الوقت ذاته السائقين من " ممارسة أي ألعاب إلكترونية أثناء القيادة، وعدم الانشغال، بأي شيء، سوى بالطريق"، لافتا إلى أن "كثيرا من الحوادث المارورية وقعت في الدولة خلال السنوات الماضية، بسبب انشغال السائقين بكتابة الرسائل الهاتفية واستخدام الهاتف وغيرها من الأمور التي تشغل السائقين عن مفاجآت ومخاطر الطريق".

#### مخاوف دولية

ومع اجتياح حمى لعبة «بوكيمون جو» العالم أجمع، انتشرت معها التحذيرات والمخاوف أجهزة الشرطة بشأن المخاطر الأمنية والاجتماعية والمرورية التي تسببها لعبة " البوكيمون جو". وأطلقت أجهزة المرور الخليجية والدولية تحذيرات من استخدام هذه اللعبة على الطرق. في ألمانيا، عبر نادي السيارات الألماني ADAC عن قلقه من أنه من الممكن أن يتجول اللاعبون في الطرقات ببساطة أو أن يتوجهوا بسياراتهم على الطرق السريعة وذلك من أجل رغبتهم في اقتناص الوحوش، وهو الأمر الذي حدث بالفعل في الولايات المتحدة الأمريكية.

### خطر الإدمان

"بوكيمون جو" لعبة أطلقتها شركة نيتيندو وحققت نجاحاً كبيراً في وقت قصير جدًا وتصدرت قائمة التطبيقات، صحيح أن هذه اللعبة تدخل على الشخص الكثير من المرح ولكنها في نفس الوقت قد تسبب له العديد من المشاكل. ورصد الخبراء أن أبرز المشكلات هي الإدمان على لعبة "بوكيمون جو" حيث تفقد اللاعب التركيز

ورصد الخبراء أن أبرز المشكلات هي الإدمان على لعبة "بوكيمون جو" حيث تفقد اللاعب التركيز عن أشياء مهمة خصوصا على الطرق، فلن تهتم بشيء إذا رأيت بوكيمونا نادرا وأنت في حاجة الله

## 55 يورو مخالفة في بلجيكا

ذكرت صحف بلجيكية أن الشرطة تنوي إصدار مخالفة للمشاة الذين يركزون انتباههم على هواتفهم الذكية، وذلك بعد النجاح الكبير الذي لقيته لعبة بوكيمون جو. وبعض "الصيادين" يعرضون أنفسهم للخطر في الطريق العام. وبالتالي، سيتم تغريههم بغرامة مالية تصل إلى 55 يورو.

وتستند الشرطة إلى المادة 7.2 من قانون السير الذي ينص على أن "مستخدمي الطريق ينبغي أن يتصرفوا على الطريق العام بطريقة لا تسبب أي إزعاج أو خطر على المستخدمين الآخرين". وبهذه الطريقة، قد يتعرض كل شخص يعبر الشارع وعيناه تحدقان بهاتفه الذكي من دون رؤية حركة السير لغرامة مالية.



# " البوكيمون جو" العدو الخفي ابتكره الأذكياء واننننغل به الأغبياء

أصبح مجتمع الإنترنت، يعد مجتمعا إنسانيا جديداً يتكون من الإنسان والآلة، ويحقق الشروط الاجتماعية ويضيف خصائص أخرى إلى المجتمع الإنساني، في خضم فضاء رقمي يتميز بصفات حضارية ومعرفية جديدة، كونه وسيطا اتصالياً وأداة للاتصال بالآخرين، هدفه التواصل وتحسين العلاقات الاجتماعية، حيث ينشأ من خلاله علاقات اجتماعية جديدة تتخطّى حدود الزمان والمكان، وتسمح بتحقيق التفاعل والتواصل الاجتماعي عبر إحداث فضاءات اتصالية افتراضية لم تكن موجودة من قبل، كالفيسبوك الذي سمي بهذا الاسم على غرار ما كان يسمى "بكتب الوجوه" لهيذا الاسم على غرار ما كان يسمى "بكتب الوجوه" التي كانت تطبع وتوزع على الطلاب بهدف إتاحة الفرصة لهم للتعرف والتواصل مع بعضهم، خاصة الفرصة من أهم وأشهر مواقع التواصل الاحتماعي.

ولقد شهد العالم العربي خلال السنوات الأخيرة، ارتفاع عدد مستخدمي مواقع التواصل الاجتماعي لاسيّما الفيسبوك Facebook وتويتر WhatsApp ميث ورد في السلسلة السادسة للتقرير العربي لمواقع التواصل الاجتماعي حول درجة مسؤولية المواطن والخدمات العمومية في العالم العربي، أن هذه المواقع انتشرت

بسرعة منذ سنة 2011 ليبلغ عدد مستعملي الفيسبوك شهرياً وبصفة مستمرة، في أواخر 2014، 1.28 لفيسبوك شهرياً وبصفة مستعملي التويتر 255 مليون، وسجّل موقع لينكد إين 300 مليون مشترك، علما بأن عدد مستعملي الفيسبوك ارتفع منذ سنة 2013، بنسبة 49 % فيما ارتفع عدد مستعملي تويتر Twitter بنسبة 79 وارتفع عدد مستعملي موقع لينكد إين بنسبة 79 %.

وقد أسهك ظهور مواقع التواصل الاجتماعي في بروز استخدامات جديدة لدى المواطن العربي، مع امتلاكه لأدوات تواصل حديثة على غرار الحاسوب المحمول والهاتف الذي واللوحة الرقمية، ذلك أن مواقع التواصل الاجتماعي حاولت التأقلم مع التكنولوجيات الحديثة من حيث الشكل والمضمون. لكن في الآن الأخيرة تسيطر على جدول أوقات الشباب وأفكارهم المخترة تسيطر على جدول أوقات الشباب وأفكارهم هل مواقع التواصل الاجتماعي تسهم في تسهيل حياتنا اليومية وتزيد من أمننا وسلامتنا أو تعقيدها عبر الاستخدامات المتاحة؟

الاجتماعي تمكّن الفرد من الانتقال إلى العالم الرمزي الخيالي، مما يجعله يبتعد عن ضغوطات الواقع، فيجد التعويض ويتمكّن من الهروب عبر هذه المواقع من مختلف الضغوطات ليجد بعض الراحة ولو ظرفيا. وعلى العموم، تؤدي مختلف هذه المواقع الإلكترونية إلى التواصل الاجتماعي وتكريس العلاقات الاجتماعية بين أفراد المجتمع خاصة المتباعدين منهم مكانيا، فقد كرّست هذه المواقع الرؤية الأوضح، وهو مصطلح

يشير إلى مضاعفة علاقات الفرد بغيره وكذلك إتاحة

ولا يختلف اثنان على أن مختلف مواقع التواصل



التحدّث بكلّ حرية والتعبير عن مختلف الآراء بصراحة، والخوض في مواضيع يتعذّر الحديث عنها عبر الاتصال الشخصي، حيث إنّ إخفاء الهوية ييسّر ذلك. وتساعد هذه المواقع الأفراد الذين يعانون من الخجل والانطواء، على تجاوز حدود حياتهم الاجتماعية الضيّقة وتوطيد علاقاتهم مع أفراد المجتمع المحيط بهم والتعرّف على أفراد آخرين. كما أنّ خاصية التفاعلية التي تتميّز بها هذه المواقع الإلكترونية قد نتج عنها ما يطلق عليه "الاتصال الفائق"، بحيث تعدّ هذه المواقع كوسيط اتصالي فائقة الحدود في العلاقات الشخصية بين الأفراد، ما يحكّنها من توفير اتصال تزامني يحدث في نفس زمن الاتصال، مع رجع صدى قوي وفعًال وتصوّر كمالي للمتلقّي وتقييم تفاؤلي للذات بحكم غياب التواجد المادي.

كما أن مواقع التواصل الاجتماعي وبطريقة غير مقصودة، تعمل على تضييق المحيط، ما يجعلها تلعب دوراً سلبياً في المجتمعات ذات العادات والتقاليد الغنية بالتالي غنى التفاعل الاجتماعي كذلك، بحيث تبعدهم عن بعضهم فتجعل المجتمعات متشابهة تتميّز بقلّة الروابط الثقافية والعزلة الاجتماعية.

وهي تعمل أيضا على توسيع "العالمي" على حساب "المحلّي"، فتتجه كلّها نحو العولمة أو ما يسمّى بالقرية

العالمية، على نحو يكون الاهتمام بما يجري خارجيا من ثقافات وافدة على حساب الواقع المحلّي، بحيث تكرّست بفعل ذلك، السلوكيات المنحرفة والابتعاد عن القضايا المحلية المرتبطة بالواقع، وتقلّص الزمن الاجتماعي المخصّص للعلاقات الاجتماعية وهو ما أدى إلى إضعاف الاتصال الاجتماعي والتفاعل العائلي المباشر على حساب المسؤولية الاجتماعية وهو ما يفضي إلى التفكك الأسري. ومع مرور الوقت يألف الفرد هذا النمط من التواصل فيصبح انعزاليا ويبتعد عن المسؤولية الاجتماعية تجاه الآخرين، ممّا لا يعطي مجالا لأيّ نوع من الاتصال الشخصي، وهو ما يقودنا ممالا لأي نتيجة سلبية أخرى هي الإدمان الإلكتروني.

إلى الله حين تنحرف التقنيات الحديثة والتكنولوجيات المتقدمة عن مسارها السليم وتتحول إلى نقمة بسبب ما تمثله من أخطار تهدد حياتنا وصحتنا وسلامتنا وتصيب بعض عقول بني البشر بالهوس والإدمان، يصبح لزاما علينا أن ندق ناقوس الخطر للمطالبة بتوخي أعلى درجات اليقظة والانتباه والحذر للتصدي لهذا العدو الخفي الذي ابتكره الأذكياء وانشغل به

إنه "البوكيمون جو" هذه اللعبة الإلكترونية التي شغلت العالم وتجاوز عدد لاعبيها مستخدمي" تويتر"

وتتيح التنافس بين الأصدقاء للبحث عن البوكيمون مع تدعيم المزيد من تقنيات الواقع الافتراضي لتشعر وكأن اللعبة جزء من الواقع، إلا أن التخلص من إدمانها ليس بالأمر السهل لتصبح "البوكيمون " بذلك وسيلة للإلهاء والانشغال والتبعية، ما يجعل عقول مستخدميها مجالا للتلاعب والبحث عن البوكيمون في كل مكان، ولذلك كان الأزهر الشريف واضحا حين اعتبر اللعبة في "حرمانية الخمر" لأنها تذهب العقل وتؤدى إلى تغييب ممارسها ما تجعله قد يلحق الضرر بنفسه أو بغيره من دون أن يدرى. كما قررت بعض الدول المتقدمة حظر اللعبة على الهواتف الذكية داخل مقار العمل ضمانا للسر المهنى، لأنها تتيح تسريب معلومات وصور من الهاتف أثناء ممارستها، فضلا عن أن البوكيمون تمثل خطراً على السلامة العامة لما قد ينتج عنها من حوادث مرورية تؤدى بلاعبيها إلى التهلكة بسبب انشغالهم بغير الطريق سواء كانوا مشاة أو سائقين.

لقد أثارت ظاهرة البوكيمون، في ذهني الكثير من التساؤلات المؤلمة: ترى من يخطط للعب بعقولنا وإلهائنا عما ينفعنا في حاضرنا ومستقبلنا؟ وهل أصبحنا شعوبا من دون هوية أو عقل وتفكير وحسن تدبير؟ ولم يعد بأيدينا قرارات تسيير حياتنا.

عفيف الفريقي رئيس المنظمة العربية للسلامة المرورية

## "المروري الاتحادي" أوصى بإلغاء تصنيف المخالفات

# الزفين: الضبط الحضوري يعزز أمن الطريق ويردع المتهورين

أكد رئيس مجلس المرور الاتحادي، المساعد العام لشرطة دبي لشؤون العمليات اللواء محمد سيف الزفين أهمية الضبط المروري الحضوري في تعزيز سلامة الطرق وردع السائقين المتهورين.

وقال لـ "السلامة المرورية": مجرد رؤية دورية الشرطة على الطريق، يسهم بشكل مباشر في ترسيخ الشعور بالأمن، والحد من سلوكيات تسبب كثيراً من الخطورة على السائقين الملتزمين.

وسجلت الإدارة العامة للمرور بشرطة دبي مليونين و281 ألفاً و283 مخالفة خلال النصف الأول من العام الجاري، شملت 201 ألف و167 مخالفة حضورية، فيما سجلت خلال العام الماضي 3948447 ثلاثة ملايين

و948 أَلفاً و447 مخالفة شملت 450 أَلفاً و849 مخالفة حضورية.

وأوصى مجلس المرور الاتحادي بنشر دوريات مرور اتحادية على الطرق الخارجية، التي تربط الإمارات المختلفة بهدف تكثيف التواجد ورفع مستوى الانضباط على تلك الشوارع التي تشجع كثيراً من السائقين على القيادة السريعة، نظراً لأنها مفتوحة وتتكون من مسارات عدة.

وفي التفاصيل قال اللواء محمد سيف الزفين " إن هناك حاجة ملحة لتوضيح التباس لدى كثير من السائقين وأفراد المجتمع حول مفهوم المخالفات الغيابية والحضورية، إذ يعتقد البعض أن تصنيف مخالفة

معينة بالحضورية يحول من دون تسجيلها غيابياً، مثل عدم ربط حزام الأمان أو الحديث في الهاتف المتحرك، موضعاً أن هذا تفسير خاطئ والمقصود فقط ضرورة تحديد السائق الذي يرتكب تلك المخالفات لأن عليها نقاط "مرورية سوداء" لذا يجب حضوره بنفسه، سواء وقت تحرير المخالفة أو لاحقاً".

وأضاف أن "مجلس المروري الاتحادي قرر إزالة هذا اللبس وأوصى بإلغاء هذا التصنيف كلياً، معتبراً أن هذا الإجراء عنح رجل الضبط المرورية مزيداً من المرونة والقدرة على رصد السائقين المتهورين أو غير الملتزمين بقانون السير والمرور.

وأكد أن أهمية التواجد المروري الحضوري تظهر في المناسبات التي ترتكب بها مخالفات خطرة، مثل الانحراف المفاجئ والتجاوز بطريقة خطرة أو القيادة بتهور وتشكيل خطر على مستخدمي الطريق.

وأشار إلى أن مجرد تواجد دوريات الشرطة على الطرق يحد السائقين المتهورين من ارتكاب هذه المخالفات، خصوصاً على الطرق المفتوحة التي يكفي خطأ بسيط عليها في وقوع حادث مروري قاتل.

وأوضح أن الطرق الموجودة في الدولة لا تحتمل الممارسات التي يقوم بها البعض، خصوصاً أن هؤلاء السائقين يعرفون أماكن أجهزة الضبط مثل الرادارات، ويتصرفون بطريقة خطرة فور تجاوزها، لافتاً إلى أن هناك ارتفاعاً في مؤشر الوفيات خلال العام الجاري بدرجة تثير القلق ففي النصف الأول في دبي على سبيل المثال ارتفع مؤشر الوفيات الناتجة عن السرعة بنسبة المثال ارتفع مؤشر الوفيات الناتجة عن السرعة بنسبة إلى 61 % مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي.

وأفاد بأن عدم تقدير مستعملي الطريق تصدر قائمة







الأسباب المؤدية إلى وقوع حوادث قاتلة خلال النصف الأول من العام الجاري بواقع 27 حالة وفاة و144 إصابة تفاوتت بين البليغة والمتوسطة والبسيطة، مقابل 16 حالة وفاة في الفترة ذاتها من العام الماضي. وعزا ذلك إلى عدم مراعاة بعض السائقين خصوصية أماكن معينة تتسم بالكثافة المرورية للمشاة مثل المناطق التي تشهد تجمعات عمالية وأخرى سكنية وتجارية، لافتا إلى أن كثيراً من الحوادث تقع كذلك نتيجة العبور الخاطئ للمشاة من غير الأماكن المخصصة لهم.

وأكد أن منع هذه السلوكيات لا يمكن أن يتحقق من

مشيراً إلى أن إدارات المرور في الدولة لا تقصر في عملية التوعية، وتطلق حملات منظمة على مدار العام بل إنها لجأت إلى خفض قيمة المخالفات المرورية خلال شهور عدة لتشجيع السائقين على الالتزام وترسيخ رسالة أنها لا تهتم بتحصيل أموال بقدر حرصها على امن مستخدم الطريق، مستدركاً أن الرسالة لم تشجع سوى السائقين الملتزمين غالباً، ولم تحقق نتائج مرجوة إذ ارتفعت مؤشرات الحوادث بشكل مقلق وكذلك الوفيات والإصابات الناتجة عنها، لذا من الضروري توفير جانب الردع وتكثيف التواجد المروري لتحقيق النتائج المرجوة.

وأوضح أن بعض المخالفات لا يمكن رصدها أو منعها إلا من خلال رجل المرور مثل عدم ترك مسافة كافية بين المركبات، وهي من المخالفات الخطرة التي احتلت المرتبة الثالثة في سجل قائمة الأسباب المؤدية إلى حوادث قاتلة في دبي خلال النصف الأول من العام الجارى مؤدية إلى وفاة 21 شخصاً.

دون الضبط الحضوري وتكثيف تواجد رجال الشرطة،

وأوضح أن هناك ممارسات كذلك صارت تمثل هاجساً كبيراً ولا يمكن ردعها من دون تكثيف التواجد الحضوري مثل استخدام الهاتف المتحرك سواء في الحديث أو الدردشة، مؤكداً أن هذا يعد عاملاً مشتركاً في كثير من الحوادث المرورية حتى لو لم يكن ذلك مسجلاً في قائمة الأسباب إذ تبين بعد معاينة هذه الحوادث أن الضحية كان يستخدم الهاتف قبل ثوان من ارتكاب الحادث.

ولفت إلى أن كثيراً من السائقين يعتقدون أن بإمكانهم تدارك الموقف، في حالة حدث طارئ أثناء استخدامهم الهاتف المتحرك، مشيراً إلى أن هذا خطأ كبير ولا يدركه الشخص إلا بعد تسببه في حادث، خصوصاً إذا ارتبط هذا السلوك بالسرعة.

وأكد أن وجود دوريات مرورية على الطريق عِثل حلاً ضرورياً للحد من هذه السلوكيات، رغم أن من السيئ أن يكون رجل الشرطة هو الرادع لشخص لا يخاف على حياته أو لا يبالى بسلامة الآخرين.

ولفت إلى أن المجلس المروري الاتحادي ناقش باستفاضة هذه المسألة، وأكد ضرورة تعزيز التواجد الحضوري بل أوصى بتشكيل دوريات مرورية اتحادية على الطرق الخارجية، للحد من سلوكيات السائقين المتهورين الذين يقودون بطريقة عدوانية، معتبراً أن تسجيل مئات الآلاف من المخالفات الحضورية على مستوى الدولة سنوياً يعد مؤشراً إلى أهمية الدور الذي يقوم به رجال الشرطة في الشارع.

"

هناك مخالفات لا يمكن رصدها أو منعها إلا من خلال رجل المرور

## دربت 1370 سائقاً و1712 مشرفة لضمان سلامة الطلاب

# "مواصلات الإمارات" تطبق نظام النقاط البيضاء والسوداء على سائقي حافلاتها

أفاد مدير المواصلات المدرسية في مؤسسة مواصلات الإمارات" عامر الشحي، عن تنفيذ المؤسسة نظاما للنقاط البيضاء والسوداء لسائقي الحافلات المدرسية ومشرفات الأمن والسلامة، من خلال نظام المراقبة الإلكتروني، مشيراً إلى أن النظام يتابع السائقين والمشرفات يومياً وفق مجموعة من الالتزامات.

وقال الشحي لـ مجلة "السلامة المرورية" إنه يتم هوجب هذا النظام تحويل التزامات السائقين الإيجابية إلى نقاط بيضاء مع نهاية كل عام، وتحويلها إلى مكافآت مالية، فيما يتم تحويل المخالفات التي يرتكبونها إلى نقاط سوداء ويتم التحقيق فيها فور وقوعها، وتوقيع العقوبة المناسبة والتي تصل إلى الفصل في حال كانت الخالفة كبيرة وتهدد أمن وسلامة الطلاد،

وأكد الشحي، استعداد "مواصلات الإمارات" وجاهزيتها لاستقبال العام الدراسي الجديد، بما يضمن سلامة الطلبة أثناء نقلهم من وإلى مدارسهم، مشيرا إلى أن جميع الحافلات المدرسية تخضع لنظام المراقبة الإلكترونية على مستوى السرعة والاستخدام الفائق للفرامل، والانحرافات السريعة على الطرقات وغيرها، ويمكن النظام الإلكتروني من إرسال تحذيرات مباشرة للسائقين ليتوخوا الحذر، إضافة إلى كون النظام يتيح الفرصة لمراقبة خطوط سير الحافلات، وأماكن توقفها وغيرها على طول مسارها ورحلتها اليومية.

وذكر الشحي أن جميع حافلات أسطول النقل المدرسي التابع لمواصلات الإمارات في أبوظبي مراقبة بالكاميرات من الداخل، حيث يتم تركيب 7 كاميرات في كل حافلة من الحافلات الكبيرة، التي تضم (60) مقعداً، و (4) كاميرات في الحافلات الصغيرة ذات الـ (30) مقعداً، لافتاً إلى أن عملية مراقبة الكامرات





تتم من خلال غرفة التحكم الرئيسة الموجودة في مقر مؤسسة مواصلات الإمارات في دبي، وأنه لا يتم مراجعة تسجيلات الكاميرات إلا في حال وجود شكوى أو بلاغ رسمي، ويتم عندها العودة للتسجيلات للتأكد من الشكوى، وأن أشخاصاً معينين لديهم الصلاحية للاطلاع على التسجيلات في حال مراجعتها، كما أنه يتم عادة الاحتفاظ بالتسجيلات لمدة ستة أشهر.

#### أسطول كبير

أكد مدير المواصلات المدرسية بمواصلات الإمارات، عامر الشحي، أن أسطول الحافلات المدرسية تم الانتهاء من تحديثه وتجهيزه بعد إتمام عمليات الصيانة الصيفية له، وإضافة 50 حافلة جديدة ستبدأ عملها مع بداية العام الدراسي الجديد، مشيراً إلى أن أسطول الحافلات المدرسية في أبوظبي يتكون من 1500 حافلة تخدم 60 ألف طالب وطالبة يمثلون 282 مدرسة منها 22 مدرسة خاصة.

وأوضح أن عمليات التطوير والتحديث يرافقها دامًا وبالتوازي عمليات تدريب للسائقين والمشرفين ليس فقط على مستوى قواعد الأمن والسلامة، بل أيضاً حول طبيعة التحديثات بالحافلات وطرق التعامل معها، ويتم اطلاع إدارات المدارس على تلك الجهود والتحديثات، لضمان فعالية التطبيق، مشيراً إلى أن حافلات مواصلات الإمارات في أبوظبي يعمل عليها حافلات مواصلات الإمارات في أبوظبي يعمل عليها في حافلات رباض الأطفال والحلقة الأولى بنن وبنات في حافلات رباض الأطفال والحلقة الأولى بنن وبنات

والحلقتين الثانية والثالثة بنات، وأن 85 % من المشرفات مواطنات.

#### صيانة الحافلات

ولفت الشحي إلى أن "مواصلات الإمارات" نفذت خلال العطلة المدرسية الصيفية، خطة عمل خاصة بدخول جميع الحافلات في عمليات صيانة وإصلاح، وقت صيانة كافة حافلات الأسطول المدرسي وتجهيزها لاستقبال الطلبة منذ اليوم الأول للدراسة، والتأكد من جاهزية أجهزة التكيف بها، ووسائل الأمان، مشيراً إلى أن عمليات الصيانة للحافلات المدرسية تتم ثلاث مرات سنوياً وتنقسم إلى صيانة كل شهرين، وصيانة صيفية، وصيانة سنوية، وذلك لضمان جاهزية الحافلات طوال العام.

#### تدريب السائقين

وأكد الشحي، أن الهيئة تقوم على مدار العام بتنظيم برامج تدريب لسائقي الحافلات المدرسية ومشرفات النقل والسلامة الذين يقدمون خدمات النقل المدرسي لصالح المدارس الحكومية والمدارس الخاصة وذلك بالتعاون مع الجهات المختصة، مشيراً إلى أنهم يتلقون تدريبا مكثفا خلال أسبوع المواصلات المدرسية بالتعاون مع القيادة العامة لشرطة دبي، ومجلس أبوظبي للتعليم، لتعزيز الممارسات المتوافقة مع المعايير الدولية والمحلية في السلامة والمحافظة على البيئة والمجتمع، ولتوفير كافة متطلبات ومعاير

السلامة التي تكفل سلامة وراحة الطلبة.

#### ذوو الاحتياجات

وأشار الشحي، إلى أن مواصلات الإمارات في إطار جهودها المتواصلة لتعزيز ورفع مستويات السلامة المرورية، تدرب السائقين والمشرفات على سلامة نقل الطلبة من ذوي الإعاقة، وذلك بما يعكس قيمها في مجال المسؤولية المجتمعية، وحرصها على سلامة أبنائنا من الطلبة والطالبات، وبما يسهم في دمجهم مع أقرانهم الأسوياء في المدارس الحكومية، وتأكيد حقهم في الحصول على فرص متوازية مع غيرهم من أفراد المجتمع في خدمات النقل والتعليم.

#### زمن الرحلة

أكد مدير المواصلات المدرسية، مواصلات الإمارات، عامر الشحي، أن المدة الزمنية المحددة للرحلة المدرسية يجب ألا تتجاوز 75 دقيقة، مشيراً إلى أن مواصلات الإمارات نجحت في تقليص أطول رحلة مدرسية لـ 60 دقيقة بسبب جاهزية حافلاتها وحالتها الممتازة، والتدريب المتقدم للسائقين. وقال إن القيم المؤسسية لمواصلات الإمارات، هي الالتزام بالمحافظة على الأرواح والممتلكات والبيئة باتخاذ الاحتياطات الوقائية لمنع الحوادث والتلوث والأضرار المادية والبشرية، والعمل مصداقية للوصول إلى مستوى راق من الخدمة التي تضمن راحة المتعاملين والشركاء والموظفين وجعلها في قمة هرم الأولويات التي تغلف منظومة الخدمات المقدمة.



## مهندسان مواطنان يبتكران طائرة بدون طيار لإسعاف مصابى الحوادث

ابتكر مهندسان مواطنان، مشعل المرزوقي وسعيد النزاري، طائرة من دون طيار لتقديم خدمات الإسعافات الأولية، من خلال نقل الأدوية والدم، وصندوق الإسعافات، وتستخدم في إيصال الادوية لكبار السن والمرضى في المنازل، وايصال صندوق الاسعافات الأولية إلى أماكن الحوادث، ونقل الدم من بنوك الدم إلى المستشفيات، وحصلا من خلال ابتكارهما على المركز الأول في مسابقة مبتكر 2016 "فئة صناعة الطيران"، التي تنظمها «لجنة أبوظبي لتطوير التكنولوجي».

وقال المرزوقي إن "الطائرة التي قاما بتصميمها وتنفيذها تعمل على نظامي جي بي أس، وجوجل ماب، وقادرة على الوصول إلى المكان المحدد لها بدقة كبيرة والهبوط بسهولة ودون إحداث أي مشاكل أو أضرار، ويمكن التحكم بها من خلال الإنترنت ليسهل تحريكها وإصدار الأوامر لها من أي مكان".

وأضاف إن "الطائرة تحوي هاتفاً ذكياً لمساعدة المرض على التواصل مع الأطباء صوتاً وصورة في حالات المرض المفاجئ والحوادث التي تربك حركة المرور وتعطل وصول الإسعاف التقليدي، وبها مبرد لحفظ الأدوية والدم.

وتابع أن الطائرة لها العديد من الأهداف، وتتضمن المساهمة في تطوير الخدمات الطبية بالدولة ونقلها إلى الخدمات الذكية، حيث يمكنها خدمة شرائح مهمة، مثل ذوي الاحتياجات الخاصة وكبار السن، من خلال ايصال الأدوية لهم بصورة دورية وسريعة، ونقل نتائج الفحوص الطبية، وتسليم واستلام التقارير الطبية للمرضى، كما يمكنها نقل التراخيص والبطاقات الصحية، بالإضافة إلى خدماتها في الحوادث والتي تتميز بسرعة الوصول للمصابين ونقل صورة أولية عن الحادث ونوع الإصابات وحجمها".

وأشار المرزوقي إلى أن "ابتكارهما يعد الأول من نوعه في تقدم الخدمات الطبية من خلال تكنولوجيا طائرات التحكم عن بعد، وتم تبنيه ورعايته من جانب هيئة الصحة في دبي، وحصلا من خلال النسخة الأولى منه على المركز الثالث في مسابقة الإمارات للطائرات بدون طيار العام الماضي".





## ثقافة احترام القانون

معاناتنا من الحوادث المرورية تستمر ولا زلنا نعاني الآثار السلبية للنعم التي أنعم الله علينا بها، مثل المواصلات وشبكات الطرق الحديثة وغيرها، حيث إننا اخترنا الوقت في الترحال من مكان إلى آخر ومن مدينة لأخرى. وكان آباؤنا عندما يتنقلون من مدينة إلى أخرى يستغرقون أياماً وأشهراً للوصول لوجهتهم، بينما اليوم ولله الحمد أصبح (المشوار) يحسب بالدقائق والساعات، والمضحك أن البعض يتفاخر في أسرع زمن يستغرقه من مدينة إلى أخرى، وبالرغم من الإجراءات القانونية و(الرادارات) بأعدادها الكبيرة إلا أن هناك من يتجاوزون السرعات بطريقة خيالية ومجنونه، معرضين أنفسهم ومستخدمي الطريق للخطر، وأعتقد أننا بحاجة إلى التعليم والتثقيف للمساهمة في تخفيف الخسائر البشرية وتقليل خسائر الدولة من الناحية المالية التي تنتج عن الحوادث المرورية.

و بما أن جمعية الإمارات للسلامة المرورية تنظم الندوة الدولية حول "أثر إنفاذ القانون والرقابة في السلامة المرورية" في العاصمة أبوظبي، في الفترة 2 - 3 نوفمبر 2016، فإنني اقترح على الأخوة في جمعية الإمارات للسلامة المرورية أن يضعوا أمام أعينهم إعداد منهج دراسي لطلاب المدارس بالتعاون مع وزارة التربية والتعليم و وزارة التعليم العالي، وبشكل يضمن إدراك مستخدمي الطريق من السائقين والمشاة وتعليمهم للثقافة المرورية والالتزام بها، حيث إن الندوة (أثر إنفاذ القانون) بحاجة إلى مكملات لأن أغلب إدارات المرور على مستوى العالم تطبق القانون والعقوبات وبالرغم من ذلك لا يزال هناك أشخاص يدعون الجهل والبعض مستهتر وغيرهم ممن يتصفون بالطيش.

وإنفاذ القانون يحتاج إلى ثقافة احترام القانون، وبعد ذلك نعمل على إنفاذ القانون ووضع كل ما يردع المستهترين الذين يتجاوزون ويخالفون القوانين والأنظمة المرورية، كون هذه الفئة بحاجة إلى صرامة أكبر، لأن الدول تكمن خسارتها في خسارة العنصر البشري.

ولاسم فإننا لا زلنا نعاني من الحوادث المرورية التي يكون ضحيتها الأبرياء وبسبب الإهمال والاستهتار وعدم وجود ثقافة لاحترام القوانين، بالرغم من تكثيف الحملات المرورية، فإننا مازلنا مقصرين واعتمادنا على التوعية المرورية فقط في المناسبات، ولكن ما جذب انتباهي أن هناك دولاً تدرس مناهج ومهارات وتقيم أنشطة ومسابقات مستمرة وموضوعة باستراتيجية مدروسة بعناية فائقة، فلماذا لا نحذو حذوهم ونحن لدينا القدرة على ذلك وقدرة على اعداد وتطبيق منهاج احترام ثقافة القانون وأن يشمل جوانب تعليمية وأنشطة عملية، بشرط أن يكون التطبيق بالطريقة السليمة والواقعية التي يمكن أن تؤتي ثمارها بانخفاض عدد المتضررين والوفيات من الحوادث المرورية التي تحزننا جميعاً وخسارة الدولة لأهم عنصر وهو العنصر البشري لأنهم المستقبل.

مسعد الحارثي

# خفض الحوادث المرورية من خلال القانون وضبط النظام

إن لضبط النظام دوراً فاعلاً في خفض إصابات الطرق، كما أن للشرطة دوراً بارزاً في زيادة حفظ السلامة على الطرق، وتتفاوت العقوبات بين بسيطة -بسبب أخطاء السواق أو إهمالهم – إلى مخالفات متعمدة وغاية في الخطورة تجاه الآخرين.

إن عمل رجل المرور لا يكمن في إعطاء المخالفات فحسب بل يتعدى ذلك إلى تنظيم السير، وإيصال المعلومات المتعلقة بأخطاء الطريق، ومواصفات المركبات، إلى الإدارات التنفيذية وغير ذلك. ويجب البحث عن وسائل لتطوير المخالفات بحيث تكون أكثر فعالية وذلك باعتماد التقنيات الحديثة في إجراءات إعطاء المخالفات ومتابعتها.

وتكمن أهمية ذلك في تحسين أداء العمل حيث إن أعداد المخالفات كبيرة سنوياً ورفعت الكاميرات المستخدمة على الطرق عددًا من المخالفات المتعلقة بالسرعة وقطع الإشارة الحمراء بشكل جلى، مما يعكس طبيعة سلوكيات السواق تجاه السرعة والإشارة. وتعمل الجهات المشرعة للقانون في مختلف دول العالم على زيادة الغرامة المتعلقة بتلك المخالفات وكذا الحال بالنسبة للغرامات المتعلقة بالقيادة الخطرة أو المستهترة. فعلى سبيل المثال ترى الحكومة البريطانية ضرورة رفعها من 2500 جنيه إلى 5000 جنيه. ويمكن مقارنة ذلك بالمبالغ الزهيدة التي يدفعها مخالفو السرعة في دول الخليج. أما من الناحية العملية فيجد رجال المرور صعوبة في تعريف السياقة الخطرة أو المستهترة. ويرى الباحثون أن زيادة فهم السواق للأنظمة والقوانين المتعلقة بالسير والمخالفات التابعة لها من شأنها أن تلقى استحسانا عند الأفراد عند تنفيذها.

#### التنبيه والتحذير والنتائج الإيجابية

وجد أن التصرفات الإيجابية من قبل رجال القانون وضبط النظام تجاه السواق أكثر فاعلية من الجزاءات العقابية وذلك من حيث الالتزام بالنظام، حيث وجد فان هوتن وزملاؤه أن رجال المرور الذين يحررون مخالفات سرعة على الطرق السريعة في كندا لاحظوا أن السرعات العالية على الطريق ذاته لا تلبث أن تعود رغم تحريرهم للمخالفات عن قريب. علاوة

على ذلك فإن الأعمال المكتبية والكتابية والمتابعات القضائية التابعة للمخالفات تأخذ جهداً ووقتاً من رجال ضبط النظام. وقد قام فريق من رجال ضبط النظام (المرور) بتجربة فريدة، حيث لم يعطوا مخالفات للسواق بل كانوا يكتفون بتوجيه التنبيه والتحذير-ورغم كون ذلك ليس من العقاب فإنه قريب منه-وتوضيح المخاطر من جراء ذلك، فكانت النتيجة أن السرعات العالية انخفضت لفترات أطول، كما عدها السواق أمراً إيجابياً حيث تنبه المجتمع مخاطر السرعة من دون ضغينة. كما فضلها ضباط حفظ القانون أيضاً حيث إن تجاوبهم يكون أكثر إيجابية ولطفاً مع الجمهور.

## العوامل المؤدية إلى وقوع السائق في المخالفة

تبرز ثلاثة سلوكيات للسواق عند تحليل أقوال المخالفين منهم وهي كالتالي:

الأول: فعل غير حسن إلا أنه غير متعمد جراء غياب الذهن أو شروده وقت الضلوع في المخالفة.

الثاني: الأخطاء نتيجة سوء التقدير في القيام بعمل صحيح من دون الوصول إلى النتيجة الصحيحة كالفشل في إدراك الإشارة الخضراء.

الثالث: المخالفات وذلك عند التعمد في مخالفة

وهناك جملة عوامل تشجع السائق على المخالفة أو تردعه:

- مدى احتمال ضبط السائق من قبل رجل الأمن.
- مدى احتمال عقوبة السائق ودرجة تلك العقوبة.
  - مقدار الجزاءات المالية المترتبة على العقوبة.
- الضغط الاجتماعي ونظرة المجتمع تجاه المخالفة.
- احتمال الضلوع في إصابات تجاه نفسه وتجاه الآخرين.
  - مدى الاستفادة من الوقت المكتسب.
    - خطورة تضرر المركبة.

#### المحاكم

الجزاءات المتعلقة بالمخالفات المرورية نوعان، الأول







والأخف هو جزاء مادي يدفعه المخالف للإدارة المعنية بالمخالفات المرورية، أما الثاني والأخطر فهو إحالة المخالف إلى المحكمة. وتتلخص مهمة المحاكم في تحديد مستوى خطورة المخالفة وفي إقرار الطريقة التي يتم بها التعامل مع المخالفة. وغالبية الجزاءات هي إدارية، حيث تعمل على ردع المخالفين من تكرار مثل تلك المخالفات.

كما أن هناك جزاءات تعمل على حرمان المخالف من السياقة وذلك فيما يعرف بوقف صلاحية رخصهم في القيادة بل وفي توقيف المخالف إدارياً أو ما يعرف بالسجن الإداري. علاوة على ذلك هناك جزاءات إصلاحية وفيها يتم إعادة تأهيل المخالف من خلال برامج ودورات تعد خصيصاً لكل فئة.

ويجب مراقبة وتقييم أداء المحاكم وإيجاد مؤشرات لقياس درجة نجاح الجزاءات في ردع المخالفين من قبل جهة خارجية. ويتحتم على المحاكم أن تطور من أساليبها بإيجاد قوانين جديدة من شأنها أن تسهل توجيه المخالفين إلى دورات إعادة تأهيل القيادة. وعلى المشرعين إيجاد وسائل أخرى جديدة في العقاب. ومن أجل جعل ضبط النظام أكثر فعالية يجب الاستفادة من التقنيات الحديثة في التالي:

تغییر بعض القوانیٰ حتی یتسنی لرجل المرور الوصول إلی المعلومات بشکل میسر لاسیما تلك

المتعلقة بسوابق السائقين وذلك من خلال شبكة الحاسوب المحلية والدولية.

توفير أدوات اختبارات التنفس من أجل ضبط السكارى.

التوسع في استخدام الكاميرات الرقمية المنقولة لضبط مخالفي السرعة وقاطعي الإشارات.

إيجاد تقنيات حديثة لضبط السائقين المتعاطين للمخدرات بشكل فوري على الشارع.

#### تعليق رخصة القيادة

تشجع كثير من إدارات الطرق في الدول المتطورة على أخذ أحكام سريعة في تعليق رخص القيادة للمخالفين الذين يسوقون مركباتهم تحت تأثير المسكر وغيرها، أو لغيرهم ممن يرتكبون مخالفات خطرة، حيث أثبتت كثير من الدراسات أنها أنجح وسيلة للحد من حوادث الوفيات ذات العلاقة بالمخالفات الخطرة. وتسمى مثل هذه المخالفات بالتوقيف الإداري للرخص.

#### فواتير المخالفات

تفوقت قيمة مخالفات الطرق في مملكة البحرين على مليوني دينار سنوياً، إلا أن جزءاً كبيراً من المخالفات لا يقوم أصحابها بسدادها، وكذا الحال في كثير من دول العالم حتى المتطورة منها.

وقد قامت معظم الدول المتطورة بسن قوانين صارمة للحد من المخالفات الخطرة لاسيما ظاهرة العدائية في السياقة. حيث تقوم كثير من الدول بسحب رخص القيادة من أصحاب مثل تلك المخالفات لشهر واحد، وإذا ما تكررت منه المخالفة يتم سحبها لمدة سنة. كما يتعرض المخالف لغرامة مالية تتراوح بين (240 إلى 5300 دولار). فعلى سبيل المثال يتعرض المخالف لأول مرة في واشنطن إلى غرامة مالية لا تقل عن (300 دولار) وتصل إلى (5300 دولار) ويرافق العقوبة المالية توقيف إداري لمدة لا تقل عن 24 ساعة، وفي حالة تكرار المخالفة خلال خمس سنوات تزداد العقوبات عا في ذلك التوقيف.

#### مؤسسات ضبط النظام واستراتيجياتها تجاه المخالفات

يجب أن تكون القوانين المرورية مدعومة من كفاءات عالية من رجال ضبط النظام وبجزاءات مدروسة من الرأي العام. ولا يمكن للنظام أن يكون فعالاً ما لم يكن الرأي العام مسانداً له وما لم تكن العواقب التي تنتج عن مثل تلك المخالفات معروفة، وما لم تكن الفوائد المجنية في حال ضبطها معلومة.

وتؤكد المصادر العلمية المختلفة أن الأطراف الثلاثة المؤثرة في خفض الحوادث تكمن في الحلول الهندسية والتعليمية والإجراءات النظامية في ضبط القانون.

# التطورات الحيوية والمرورية في دول الخليج

## والاستراتيجيات العالمية لمجابهة الزحام

أ.د. هاشم محمد نور المدني أستاذ الطرق والنقل - كلية الهندسة جامعة البحرين

يصرف مواطنو الدول المتطورة نحو 15 % من دخلهم على كل ما له علاقة بتنقلاتهم ليحيوا حياة كرهة. ومن هنا جاء اهتمام الدول بالتخطيط المبكر لوسائط النقل المختلفة ورسم الاستراتيجيات المبكرة تجاهها. وبينما تبحث الدراسات الغربية في قضايا النقل لما بعد حقبة القطارات السريعة، لاتزال كثير من الدول العربية تتخبط في المشاكل اليومية المتعلقة بالزحام، ولم يصل اهتمامها بعد إلى رسم سياسات بعيدة الأمد للعقود المقبلة. ومع ذلك تبقى هناك تجارب عدة مشرفة في بعض الأقطار العربية، لاسيما تلك المتعلقة مسائط النقل الجماهيرية.

العوامل المؤثرة على الطاقة الاستيعابية للطرق تتأثر الطاقة الاستيعابية للطرق بثلاثة عوامل رئيسة، هى كالتالى:

العوامل الأرضية (الجيومترية)، وتشمل التالي:

عدد المسارات (تتضاعف الطاقة الاستيعابية مع تضاعف عدد المسارات).

عرض المسار (تقل الطاقة الاستيعابية للمسار مع تضييق المسار، ومن هنا تتأثر الحركة المرورية عند أخذ جزء من المسار من أجل أعمال البناء).

عرض كتفي الطريق (يتأثر المسار المحاذي للطريق بوجود حواجز قريبة من المسار وإن لم تكن خطرة أو عند وجود أناس قريبين من المسار).

ميلان الطريق (تتأثر الطاقة عند وجود المنحدرات). استقامة الطريق (تتأثر الطاقة عند وجود المنعطفات).

وجود تقاطعات (تتأثر الطاقة بسبب تقطّع تدفق

السيارات).

المسافة بين التقاطعات أو الجسور (تتأثر الطاقة إذا كانت الجسور والأنفاق متقاربة).

## العوامل المرورية، وتشمل التالي:

وجود مركبات أو آليات غير السيارات الشخصية مثل الشاحنات.

نسبة أعداد المركبات في كل من اتجاهي السير. نسبة أعداد السيارات في كل مسار أو مسرب. أجهزة التحكم في السبر

إن اختيار أداة التحكم الصحيح في حركة سير المركبات لا شك أنها تؤثر في مستوى أداء شبكة الطرق. وإذا ما توافرت العوامل المثالية للطرق فإن كل مسار يمكنه احتواء نحو من 2300 إلى 2400 سيارة في الساعة الواحدة وتحمل كل مسار نحو 70 سيارة لكل كيلومتر من الطريق.

## أما العوامل المثالية للوصول إلى مثل تلك الأرقام فهى كالتالى:

- عدم وجود أية آليات أو مركبات غير السيارات الشخصية.
  - ضمان عرض المسار 3.6 متر أو أكثر.
  - ضمان عرض كتف الطريق 1.8 متر أو أكثر.
    - عدم وجود أي ميلان في الطريق.
      - استقامة الطريق.

عدم وجود تقاطعات على نفس مستوى الطريق، أي فصلها على مستويات مختلفة كالجسور والأنفاق. أن لا تقل المسافة بين جسر وآخر أو بين نفق وآخر عن 800 متر.

أن تتوزع السيارات في جميع المسارات بنفس النسبة. أن تكون الحركة المرورية في اتجاهي السير متساويتين. تدفق المركبات بن الاستيعاب والازدحام

وكما هو معروف فإن بعض ذلك لا يمكن ضمانه في جميع الحالات والأوقات. إلا أن معرفة كل ذلك مهم عند وضع الاستراتيجيات. ولعل من الأهمية بمكان أن نذكر أنه كلما زادت أعداد المركبات على الطرق كلما زادت معها كثافة عدد السيارات على الطرق -أي عدد السيارات لكل كيلومتر من الطريق-إلى أن تصل إلى نقطة حرجة - هي ما نسميها بالطاقة القصوى للطريق - أي أقصى حد لتدفق السيارات كل ساعة للطريق - أي أقصى حد لتدفق السيارات كل ساعة المركبات على الطريق-بعدها - أي بعد زيادة أي عدد من المركبات على الطريق-تبدأ كفاءة الطرق في الانهيار من حيث تدفق المركبات على الطريق إلى أن تصل ألى الشلل التام في عملها.

وكثيراً ما يكون أداء بعض الطرق مثالياً عند افتتاحها وفق المعطيات الجيومترية والمرورية الممكنة-من حيث حركة السير ولا تلبث أن تبدأ في الانحدار بسبب بعض العوامل المذكورة أعلاه. فقد تجد حواجز -دائمة أو مؤقتة-أو مركبات أو مشاة قريبين من كتف الطريق أو عليها وتغرق الطرق بالشاحنات أو الآليات البطيئة في أوقات الذروة. وبذلك تعمل الطرق دون طاقتها الاستيعابية كما هو مبين في الشكل المرفق. وأول ما يتعين على المختصين مراعاته الشريق الطريق هو إزالة مثل تلك العوائق لاسيما في أوقات الذروة.

يتبين مما سبق أن للطرق طاقة تحمّل لا يمكن





تجاوزها. وحيث إن هذه الدول تنمو سريعا من الناحية السكانية فإن أعداد المركبات وأطوال الطرق تنموان معها، إلا أنهما تنموان معدلات هي دون معدل النمو السكاني. وبالتالي لا تكاد الطرق تغطي حاجة الناس من الحركة الحرة في جميع الأوقات. ومع مرور الزمن ومحدودية التوسع في الطرق لاسيما داخل المدن-والتكلفة العالية لبرامج التطوير، تجد أن الازدحام يتفاقم ومعدلات التأخير تتزايد. وما لم تتخذ الدول استراتيجيات لخفض الازدحامات بالطرق المختلفة وبتطوير وسائط أخرى للنقل تغدو الطرق وكأنها تنزف الدول ثروات كبيرة من أرصدتها الطرق وكأنها تنزف الدول ثروات كبيرة من أرصدتها

من خلال الأوقات الطويلة المهدورة دون عمل سوى الانتظار في الطوابير.

## متى يبدأ الازدحام بالتكون؟

تبدأ الازدحامات بالتكون عند بلوغ معدل عدد المركبات في الساعات إلى 85 % من الطاقة الاستيعابية. الإحصاءات المرورية

لا يمكن الوصول إلى نتائج نوعية للمشكلات المرورية دونما إحصاءات دقيقة. والحق إن دراسة واقع المرور والإحصاءات المتعلقة به تنبئنا بأمور كثيرة، وهي مفيدة لبرامج التخطيط المروري. كما أن الإحصاءات

مهمة لاستخلاص الإجراءات الوقائية المناسبة للحد من الازدحامات، علاوة على ذلك فإنها تنبئنا بالتالي: أولاً: معرفة حجم المشكلة ومقارنتها بالدول المتطورة التي يشهد لها بإنجازات عالية الجودة تجاه المشاكل المرورية.

ثانياً: معرفة الأسباب الرئيسة المسببة للازدحامات. ثالثاً: الاستقراء المستقبلي لحجم الحركة المرورية المتوقعة مما يتيح للإدارات والمؤسسات المعنية توفير الاحتياجات المختلفة اللازمة لذلك كالجسور والأنفاق وأدوات التحكم الحديثة والأجهزة الحديثة وزيادة أعداد المهندسين والشرطة ومستلزمات الطوارئ



وغيرها.

رابعا: جدولة الميزانيات المطلوبة للمشاريع الضخمة المطلوب تنفيذها بعد سنوات.

خامساً: دراسة جدوى البرامج والمشاريع المطروحة لحل المشاكل المتعلقة بالمرور.

سادساً: دراسة فعالية التقنيات الحديثة في خفض كل من معدلات الازدحام وساعات التأخير المترتبة على المجتمع.

## التطور السكاني والمروري في دول مجلس التعاون الخليجي

بلغ تعداد سكان دول مجلس التعاون مجتمعة نحو 14 مليون نسمة وفق إحصاءات عام 2011. كما بلغت أعداد المركبات فيها حوالي 15 مليون مركبة. أعلاها في المملكة العربية السعودية تليها الإمارات ثم الكويت فعمان فقطر فالبحرين. وقد خلفت هذه المركبات وراءها نحو \$968 قتيلاً. أما على مستوى العالم العربي الذي يبلغ تعداد سكانه نحو 370 مليون فيقتل فيها حوالي 38 ألف نفس من جراء 48 مليون مركبة.

كما أن وتيرة النمو في السكان وفي المركبات ستواصلان الصعود في الأعوام المقبلة، ومن المتوقع أن يزداد

السكان في دول الخليج نحو 25 % بحلول عام 2022 – ليقترب من أعتاب 50 مليون نسمة-بالمقارنة مع إحصاءات عام 2011. وكذا الحال بالنسبة للمركبات حيث من المتوقع أن يفوق 25 مليون مركبة بحلول عام 2022 أي بزيادة تفوق 60 % بالمقارنة مع أعداد المركبات في عام 2011. وحيث إن المدن –لاسيما في طرقها الحية والمستخدمة من قبل غالبية الناس-لا يحكنها التوسع بنفس تلك المعدلات وكان لا بد من التخطيط الدقيق ووضع استراتيجيات طويلة الأمد كي تمكنها من مسايرة حاجة الناس للتحرك الحر وفق معدلات تأخير مقبولة. ولا يفوتنا هنا أن نذكر أن وفيات حوادث الطرق في دول مجلس التعاون أن وفيات حوادث الطرق في دول مجلس التعاون استواصل صعودها، حيث من المتوقع أن يفوق 14 ألف قتيل بحلول عام 2022، وهي ضريبة إضافية تدفعها الشعوب نتيجة استخدامهم للطرق.

إن كل تلك الزيادات في السكان والمركبات في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية لا شك وأن تتبعها زيادة في أعداد المركبات على شبكة الطرق عند اختفاء وسائل النقل الأخرى. ومن هنا تأتي أهمية التخطيط المبكر والمتكامل لجميع وسائط النقل ليس للطرق فحسب. وإنما احتياجات الطرق من تطوير طاقتها الاستيعابية وكفاءة عملها.

#### مجابهة الازدحامات المرورية

سيزداد الطلب على وسائل النقل المختلفة باطراد، ومن أجل أن نحيا حياة مدنية كرية وراقية لا يكننا البناء وفق المشاكل التي تصادفنا فحسب بل علينا تخطي ذلك لما هو أبعد من المنظور القريب، وذلك باعتماد وسائل نقل عالية الجودة حيث لا يكننا الانتظار والاكتفاء بإدارة الازدحامات عندها فالمشكلة لن تحل بل تزداد سوءاً. ولابد أن تركز الخطط على الاستثمارات المستدامة وتطوير إدارة النقل والتخطيط المبكر للمستقبل. ويفترض أن تكون السياسات الحالية للنقل تحت البحث والنقاش والتمحيص من أجل أن تتمكن من الاستمرار للوصول إلى تقنيات مستحدثة فاعلة، كما يتوقع من التقنيات المستجدة حاليا ألا تفقد أهميتها حتى عام 2030. إلا ألمرء لا يكنه التكهن بالتطورات التي تطال وسائل النقل بحلول عام 2050.

تعود أسباب الازدحامات إلى سبعة جذور، وهي كالتالى:

- بلوغ الطاقة الاستيعابية: فلكل طريق طاقة قصوى لا يكن تعديها.
- الطوارئ: التي تقع على الطريق والتي من شأنها





خفض الطاقة الحقيقية للطريق كوقوع حادث ما أو تعطل مركبة ما.

- أعمال الطريق: من صيانة أو تجديد أو إضافة أشياء جديدة للطريق وبالتالي تقليص العرض الحقيقي للمسار أو تحويله أو حتى خفض عدد المسارات الكلية للطريق.
  - سوء الطقس: من مطر أو ضباب أو نحو ذلك.
- أجهزة التحكم في الطريق: إن سوء إدارة مثل هذه الأجهزة بسبب قلة التدريب أو عدم استحداث المعلومات من شأنها زيادة المعدل العام للتأخير على الطربق.
- أنشطة خاصة: إن إقامة نشاط عام في مكان ما من شأنه جلب أعداد غير متوقعة من الرحلات والمركبات إلى الطريق.
- التذبذب: في حركة السير الطبيعية أي عدم انتظام الحركة بين مختلف أيام الأسبوع.

### استراتيجيات خفض الازدحام:

زيادة الطاقة الاستيعابية للطرق بزيادة أعداد وأحجام الطرق وزيادة أعداد المسارات وبناء أنفاق وجسور لمنع التضارب بين حركة السير وعدم انقطاع حركة السير عند التقاطعات بسبب أدوات التحكم

فيها، ويستوي في ذلك الطرق ووسائط النقل الأخرى. زيادة كفاءة تشغيل الطرق بطاقتها الاستيعابية.

تشجيع الاستخدام الأمثل للتنقل والاستخدام الأفضل للأرض بحيث نقلل إمكانية تجمع المركبات دونما حاجة.

ويمكن الاستفادة من أنظمة النقل الذكية من أجل دعم الاستراتيجية بحيث يمكنها رصد أية طوارئ تقع على الطرق وذلك بشكل آني وتقليص المدد المطلوبة لأعمال الطرق، ورصد وتحسين الطرق خلال الأجواء المناخية غير الصافية وإدارة الطرق بشكل مطور من خلال الحاسوب لاسيما في أماكن التقاطعات. وإيجاد المعلومات التي يحتاجها المتنقلون بشكل دائم وكذلك وضع استراتيجيات ديناميكية للطرق الضريبية بحيث تزداد الضرائب وتخفض وفق حدة الازدحام.

### وسائط النقل العامة

تشكل وسائط النقل المختلفة العمود الفقري للمدنية الحديثة، ويفترض فيها أن تنقل الأفراد والبضائع من مكان إلى آخر بشكل سريع وآمن ومريح وبسعر مقبول. ورغم أن الدول الغربية تخطط لوسائل النقل السريعة بشكل متناغم بحيث تكمل إحداها

الأخرى في عملية نقل الأفراد لاسيما داخل المدن فإن الدول العربية متخلفة في ذلك، فبينما تجد التنافس بين السيارات الشخصية والحافلات – والقطارات أو الترام أو ما يعرف بوسائل النقل الجماهيرية الأخرى-وكذلك المشي – مدروساً بشكل متكامل نجد أن الدول العربية تركز في عملية النقل على السيارات الشخصية والحافلات -مع تحفظنا الشديد على كفاءة الأذاء والخدمة المقدمة للحافلات في هذه الدول دوغا تنسيق بينهما.

## خيارات تقنيات النقل العام:

يمكن تقسيم وسائل النقل العام بالنسبة لطاقتها التشغيلية وكلفتها الإنشائية وسرعتها المقدرة إلى سبعة أقسام:

# (Local Bus): الحافلات التقليدية أو المحلية

وهي حافلات تشترك مع السيارات الأخرى في مساراتها من دون أية خصوصية عدا التنسيق بين أسطول الحافلات عبر مركز الحافلات.

### حافلات في مسارات خاصة (Bus Lane)

ويتم في هذا النظام تخصيص مسارات خاصة بالحافلات لاسيما في المناطق المزدحمة وياتم ذلك إما في جميع الأوقات أو في ساعات الذروة فحسب.

# حافلات سریعة علی سکك خاصة (Bus way) and Bus Rapid Transit

تسير الحافلات في هذا النظام على سكك خاصة وبشكل متكامل، ولا يتعدى الإسفلت أو الخرسانة المتواجدة على سكتها تلك التي تغطي المسار الذي يطأ أسفل الإطار فحسب.

## نظام الترام (Tram):

يعد الترام من القطارات التقليدية ومن أبسط أنواع المقطورات التي تسير على سكك خاصة بها، وهي قديمة من حيث فكرتها إلا إنها تطورت كثيرا في الوقت الحاض.

# (Light Rail) القطارات الخفيفة

وهي قطارات قصيرة ذات كثافة متوسطة وسرعة معتدلة بالمقارنة مع القطارات الأخرى وكلفتها التشغيلية لا تزيد على ثلاثة أمثال الكلفة التشغيلية للحافلات.

# نظام القطار السريع أو المترو (- Rapid Rail –) Monorail –Metro)

ويحمل النظام سككاً منفصلة خاصة به -وأحيانا مشتركه ما غيرها- وذلك أسفل الأرض في أنفاق أو فوق الأرض على أعمدة مرفوعة حتى لا تتعارض مع غيرها من وسائل النقل.

قطارات أطراف المدينة (Suburban-Rail)

وهذا النظام كسابقته إلا انه يتميز بقلة توقفه، إلا أن كلفته التشغيلية أقل من سابقتها وسرعتها أكبر وطاقتها التشغيلية أقل من سابقتها.

أما القطارات الثقيلة تلك التي تستخدم بين المدن فغالبا ما تكون طويلة وطاقتها التشغيلية عالية

### وسرعتها كبيرة.

أما وسيلة النقل المناسبة حسب عدد سكان المدينة فإن الحافلات التي تسير وفق تقنيات تشغيل حديثة يحكنها أن تغطي مدناً لا يتعدى سكانها مائتي ألف نسمة. وكلما ازداد عدد سكان المدينة كلما كانت الحاجة أكبر إلى وسائل نقل جماهيرية أكبر فالمدن التي يزيد سكانها على مليونين ونصف تحتاج إلى عدة أنواع منها كالمترو والقطارات الخفيفة بالإضافة إلى الحافلات.

# احتياجات مستخدمي وسائل النقل العام ومموليها ومشغليها:

### احتياجات المستخدمين:

إن ما يحتاجه الراكب أو مستخدم وسائل النقل مِكن إيجازه في التالي:

- سعر تذكرة معقول.
- سهولة الاستخدام.
- رحلة سهلة وسريعة.
- رحلة مريحة وخدمة نظيفة وجذابة.
  - خدمة معتمدة.
  - خدمة متكررة ومرنة.
  - معلومات حديثة ودائمة.

# احتياجات الجهات التشغيلية:

إن نجاحات مشاريع النقل غالبا ما تكون ضعيفة ما لم يتم مشاركة مشغلي مثل هذه الوسائل من بداية دراسة المشروع وحتى الانتهاء من تنفيذه. وهناك خمسة أمور تقوم الجهات التي تدير وسائل النقل

- بالتركيز عليها، وهي كالتالي:
  - وسائل النقل المتكاملة.
- المشاريع الحديثة التشغيل.
  - التجهيز للتشغيل.
    - التخطيط.
- الإسهام في السياسة العامة للنقل أي تلك التي تنظر إليها الحكومة.

كما يمكن إيجاز أهم ما تتخوف منه الجهات الممولة أو التشغيلية في التالي:

- حجم التكلفة الكلية للمشروع.
- الأرباح قصيرة الأجل وطويلة الأجل.
  - حجم المشاكل التشغيلية.
- حجم العائدات بالنسبة للاستثمار.
- هل يمكن للنظام ومن يشغله التغلب على التغيرات التي تطرأ على المشروع بشكل مرن.
  - مستوى أداء النظام بشكل عام.

### الخطة المحلية للنقل:

- التنقل السريع.
- رحلات محكن تقدير زمنها بشكل فعال.
  - إعادة شراء أسهم النقل.
  - إيصال المناطق المختلفة ببعض.
    - خدمة ذات كفاءة عالية.
      - خدمة نظيفة.
      - خدمة مرىحة.
- أسعار مقبولة بحيث يستطيع متوسطو الدخل دفعها.

### مبادئ عامة:

- سمعة مميزة للنظام.
  - أسطول نوعى.
- التكامل مع وسائل النقل الأخرى بحيث يمكن للفرد استخدام تذكرة واحدة لجميع وسائط النقل.
- غاذج تشغيلية ذات كفاءة عالية في ربط مختلف الوسائط.
  - تطوير البنى التحتية وفق تكاليف مقبولة.
    - ديمومة الاستثمار.
    - الكفاءة البيئية للنظام.

هناك استراتيجيات كثيرة ناجحة تنفذ حاليا في كثير من المدن المكتظة بالمركبات، جلها تدور حول سياسات متشابهة. وتتركز الاستراتيجيات -طويلة الأمد -على محاور رئيسة عدة أهمها العمل على منع تفاقم الازدحام المروري لجميع فئات المجتمع. وتوفير الأدوات والمنافذ الجيدة للجميع من أجل الوصول إلى مناطق العمل والتعليم والخدمات. وتطوير سلامة الطرق. وتحسين نوعية الهواء للجميع.



# National الإسعاف Ambulance اللوطينين















تضع بين أيديكم تطبيق الإسعاف الوطني 998 لتعزيز خدماتنا المقدمة في الإمارات الشمالية

# التوعية المرورية للحد من خطورة الحوادث



أصبحت الحوادث المرورية تمثل وبشكل كبير هاجساً وقلقاً لكافة أفراد المجتمع، وأصبحت واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية وتستهدف المجتمعات في أهم مقومات الحياة والذي هو العنصر البشري إضافة إلى ما تكبده من مشاكل اجتماعية ونفسية وخسائر مادية ضخمة، مما أصبح لزاماً العمل على إيجاد الحلول والاقتراحات ووضعها موضع التنفيذ للحد من هذه الحوادث أو على أقل تقدير معالجة أسبابها والتخفيف من آثارها السلبية.

فبالرغم من إقامة العديد من الحملات التوعوية التي قدمت للمجتمع طوال العقود الماضية إلا أنها ما زالت عاجزة عن تحقيق النتائج المرجوة منها، رها لكونها اجتهادات فردية لا ترتقي للعمل التوعوي المنظم وفق سياسة واضحة وطويلة الأجل.

كذلك فإن الاهتمام من جانب الدولة وما تبذله من جهد ومال في سبيل التوعية المرورية لحماية الإنسان

في أغلى ما يملك أمنه وسلامته ومهما كانت النتائج لحملات التوعية بسيطة وليست على المستوى المنشود ولا ترتقي إلى تطلعات المراقبين والمهتمين، إلا أننا نؤيد ونؤكد على ضرورة استمرار هذه الحملات بمختلف أشكالها مهما كانت نسبة تأثيرها والاستجابة لمضمونها.

ورغم انفراد مديريات المرور بهذا الجهد من خلال بعض الحملات من منطلق مسؤوليتها التوعوية إلا أن هناك أجهزة حكومية أخرى ما زالت تغط في سباتها العميق متجاهلة واجبها ودورها في إيصال الرسالة لكافة أفراد المجتمع وشرائحه.

وإذا أخذنا بعض الأمثلة الداعية للاهتمام بتلك الحملات، ففي الدول المتقدمة عندما تسير في الشارع تشعر بأنك تشارك في ممارسة سلوك حضاري متطور من خلال انسياب الحركة المرورية في الشارع بشكل متناغم وجميل تشعر معها متعة القيادة.

لدينا الأمر يختلف فتضع يدك على قلبك كلما سرت

في الشارع خوفا من (مراهق صغير، أو من عامل يجهل أبجديات القيادة أو من سائق يجهل قواعد المور).

إن رجال المرور يبذلون جهوداً مخلصة ومضنية على مدار الساعة ولا يمكن تحميلهم مسؤولية الحوادث المرورية لأنه من المتعذر في أي بلد في العالم وضع رجل مرور في كل شارع وتقاطع فالأمر يعتمد على أهمية احترام أنظمة المرور من قبل السائق نفسه وقناعته بتطبيق ذلك وإلمامه بها ليكون الرقيب على نفسه ومسؤولية الوصول إلى ذلك يشارك فيها أطراف عديدة مثل المنزل والمدرسة والشارع أيضاً.

إن غياب الدور التوجيهي والتربوي لكثير من الآباء يزيد من مسؤولية رجال المرور ويلقي الكثير من المسؤوليات على عاتقهم في متابعة من عارسون التفحيط أو السرعة أو قطع الإشارة الضوئية غير مبالين بالأخطار وأرواح الآخرين.

عندما تسير في طريق سريع تجد الكثير من قائدي



السيارات يتجاوزونك باستخدام طريق الطوارئ المخصص لسيارات الإسعاف والطوارئ.

وعندما تسير في الشارع تجد سيارات أنوارها الخلفية ضعيفة جدا وخاصة ممن يسير ليلا فتعرض الآخرين للخطر وعندما تسير في الشارع أو الطريق لا تجد انسيابا مروريا متناغما بسبب الأخطاء التي يرتكبها بعض قائدي السيارات والتي لا تبدو في ظاهرها مخالفة مرورية واضحة كالانتقال المفاجئ من مسار إلى مسار من دون إعطاء الإشارة الدالة على ذلك أو الاتجاه من أقصى اليمين إلى اليسار أو العكس أو الوقوف على خط المشاة أو عدم التقيد بالسرعة المطلوبة في كل مسار من المسارات. كل المرورية ومن المنغصات التي يتعرض لها رجل المرور بوما أعانه الله.

لا يجب أن نحمل رجل المرور أخطاءنا فالمسؤولية مشتركة وعلى الجميع مساعدة رجل المرور في تأدية واجبه إلا أن هذا لن يتأتى إلا من خلال حملة إعلامية مرورية شاملة للتوعية تشمل كافة الفئات والأعمار وباستخدام جميع الوسائل الإعلامية المقروءة والمربقية ومواقع التواصل الاجتماعي ومن خلال الندوات والمحاضرات والزيارات إلى المدارس ومن خلال المطويات الإرشادية التي توزع على قائدي السيارات في التقاطعات والإشارات المرورية.

هناك الكثير من الحوادث المرورية التي تقع ويذهب ضحيتها أسر بكاملها لعدم معرفة هؤلاء بأهمية قواعد السلامة المرورية فهذا سائق يسافر بأسرته في

طريق طويل من دون تفقد إطارات سيارته المهترئة مها يعرضه لخطر الانقلاب لا سمح الله، وهناك سائق آخر ينزلق في الشارع فيصطدم بالآخرين عند هطول المطر بعد فترة طويلة من التوقف فتكون الأرض قابلة للانزلاق ويتعرض لذلك من دون أن

وهناك من يضع حزام الأمان ورغم ذلك تجده يسير مسرعا بصورة جنونية فينتقل من مسار إلى آخر متخطيا جميع السيارات بأسلوب يعرض الآخرين للخطر. وهناك من تسأله عن إحدى الإشارات المرورية الموجودة في الطريق مثل عدم التجاوز أو إعطاء الأفضلية أو حتى علامة ممنوع الوقوف أو الدخول. فلا يعرف معنى لهذه الإشارة. أيضاً هناك من يسير واضعا طفله الصغير في المقعد الأمامي أو حتى واقفا في الخلف وعند حصول توقف مفاجئ يحصل للطفل ما لا تحمد عقباه.

مشكلة البعض منا أنه عندما يستخدم حزام الأمان فانه يستخدمه مع عدم قناعة منه بدليل أنك تجده يربط الحزام قبل أن يصل إلى الأماكن التي يتواجد فيها رجل المرور خوفا من أن يحصل على مخالفة. ومشكلة البعض منا أنه يخفف السرعة عندما يعلم بأن الطريق مراقب بالرادار وأنه سيحصل على مخالفة فيما لو تجاوز السرعة المطلوبة، وما أن يتعدى منطقة الرادار هذه تجده يعود ليقود بسرعة عالية متناسيا ما ستؤدي به هذه السرعة من مخاطر. إنها أمور كثيرة لا تفيد فيها المخالفات ولا يفيد فيها إيقاع العقوبة. إن الأمر يحتاج إلى تغير بعض فيها إيقاع العقوبة. إن الأمر يحتاج إلى تغير بعض

السلوكيات والقناعات والاعتقادات الخاطئة وهذا لن يتم من خلال تطبيق المخالفات المرورية بل من خلال حملة إعلامية مرورية طويلة المدى تشارك بها كافة الأطراف للتوعية المرورية الشاملة التي تشمل كافة الجوانب التي ترتبط بسلامة السائق من خلال وسائل الإعلام المتعددة. فوزارة التربية والتعليم العالي سيخففان من حجم هذه الحوادث بمشاركة فاعلة بوضع خطط توعوية على مدار العام وللجنسين.

فالقضاء على الحوادث المرورية لن يأتي إلا باستشعار الجميع لواجبهم وعلى رأسهم المسؤولون في القطاعات المختلفة ولا يتحقق ذلك إلا بتكثيف حملات التوعية المرورية باستخدام عنصر المفاجئة وعدم الإعلان عن وقت ومكان تلك الحملات بالإضافة إلى تخصيص إحدى المناسبات أما من خلال أسبوع المرور الخليجي أو العربي لتقييم أهداف تلك الحملات وإعادة النظر في بعض الاهتمامات المرورية الخاصة بالشأن الإداري والتنظيمي الداخلي لمديريات المرور للتعرف على المعوقات التي حالت من دون وصول تلك الرسائل الإعلامية من جهة والبحث عن الأسباب التي حالت من دون تنفيذ بعض اللوائح والأنظمة والقرارات على مستوى التنفيذيين والمواطنين والعمل على إيجاد حلول مناسبة لها على مستوى الإدارة أو الوزارة وتهدف هذه الخطوة إلى معالجة أي قصور داخلي وجد بالأسلوب المناسب وخلال فترة زمنية قصيرة، فبالعمل الجماعي المنظم والجهد المشترك وفق أسس علمية طويلة الأمد سينمو الشعور بالمسؤولية وتنكشف فداحة هذا الخطر وحتماً سيقضى عليه.

أهم الإرشادات المرورية التي يجب أن تشملها التوعية المرورية للحد من خطورة الحوادث هي: حزام الأمان الأطفال قطع الإشارة السرعة التفحيط المشاة التجمهر عند الحوادث المناسبات الرياضية ترك مفاتيح السيارة البوق التركيز أثناء القيادة استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة العلاقة مع رجل المرور الإسعاف

# حجم حوادث المرور في الوطن العربي وسبل معالجتها

بينت دراسة أعدها د. عبد الرحمن الجناحي تحت عنوان البحث العلمي ودوره الاستراتيجي في معالجة حوادث المرور، الأهمية الاستراتيجية للبحث العلمي في مجال السلامة المرورية على الطريق من حيث تقليل عدد الحوادث المرورية و/أو تخفيف حدتها. واستعرضت الدراسة أهمية البحث العلمي عموماً في ازدهار المجتمعات والحضارات بتنمية فروع العلم والمعرفة ومنها السلامة المرورية على الطريق. كما الهندسة والعلوم الإنسانية وغيرها في تفسير هذه الظاهرة. وتم التركيز على العناصر التالية التي تسهم، الطاهرة. وتم التركيز على العناصر التالية التي تسهم، العلمي وهي: التخطيط الحضري، وهندسة الطرق، والمركبات، والخدمات الطبية والطوارئ، والضبط المروري، والتوعية المرورية، والجوانب القانونية.

ومكن الحكم على هذه العناصر في مدى ملاءمتها لمجال السلامة المرورية عبر البحث العلمي الرصين بمراحله: من جمع المعلومات والتي تتضمن المعلومات الشخصية والاجتماعية ومعلومات عن المركبات وعن الموقع الجغرافي وعن البيئة ومن ثم التحليل الوصفي ثم التحليل الإحصائي والاستنتاجات ومن ثم تصميم نموذج للبحث العلمي في مجال السلامة المرورية.

#### اة ده ة

أن أهمية البحث العلمي ودوره في تطوير مناحي الحياة المختلفة لا يخفى على أي عليم بشؤون تطور ورقي المجتمعات والحضارات في مختلف الأزمنة والأمكنة. فبنظرة سريعة على مصادر المعلومات الأساسية المتوفرة لدى الشخص العادي مثل الصحف وشبكة المعلومات (الإنترنت) والقنوات الفضائية يمكن له أن يشهد على هذا التطور الحادث والذي يؤثر على مختلف مناحى الحياة.

إن الحادث المروري ليس نقطة معزولة في السياق الزمني والمكاني، فهناك ما يسبق هذه النقطة وهناك ما يليها. والحادث المروري بهذه التسمية أصبحت مرفوضة حيث توحي مصطلح الحادث باعتباطية الحدث وهي في الواقع ليست كذلك فنرى أن مصطلح "الاصطدام" أصبح أكثر استخداماً وبخاصة





في الولايات المتحدة الأمريكية.

وأصبحت الدراسات في مجال السلامة المرورية تفسر هذه الحوادث بمجموعة عوامل تسبق الحدث (الاصطدام) وما بعد الحدث. والعوامل التي تسبق الحدث تتفاوت بين: العامل البشري والمركبة وهندسة الطريق والبيئة والوعي المروري والثقافة التخطيط الحضري والمروري والضبط المروري وتدفق المعلومات وما يأتي بعد الحادث من تحقيق مروري وخدمات طوارئ وخدمات طبية وغير ذلك حيث تكون هذه العوامل مجتمعة أو متفرقة تؤدي إلى وقوع الحدث وما يترتب عليه من بعد.

وقد حاولت جهدي في هذه الورقة التطرق إلى المشكلة في إطارها العام وبيان التسلسل المنطقي من خلال هذا الإطار وبيان أهمية البحث العلمي في هذه المجالات من دون الدخول في التفصيل كي لا تخرج الورقة من هدفها الأساسي حيث إن كل مداخلة تحتاج إلى دراسة منفصلة لتبيان أوجه البحث الواجبة في كل منها.

# العناصر المساهمة في مجال السلامة المرورية التخطيط الحضري (Urban Planning)

أن وقوع الحادث المروري المتكرر في نقاط جغرافية محددة يمكن أن يكون ناتجاً أساساً من ممارسات معينة في مرحلة التخطيط الحضري تم فيه إهمال عمل دراسات معمقة في عوامل التخطيط التي تؤثر على معدلات السلامة المرورية.

فعند عمل تقسيمات المخططات على أساس استخدام الأراضي لهذه المخططات (land use) وبالتالي تحديد المناطق (zoning)، يجب التركيز في هذه المرحلة على عناصر الحركة المرورية مثل المداخل والمخارج إلى هذه المناطق والتي تعتمد على دراسات معمقة حول النوعية المتوقعة لمستخدمي المناطق (مثلاً سكنية عائلية، سكنية استثمارية، تجارية وغيرها ...) لأن كل نوع من الاستخدام المستقبلي يمكن أن يجذب أو يولًد حركة مرورية ذات خصائص معينة من حيث نوع المركبات (خفيفة أو ثقيلة) والذي يعدد حرم الطريق (right-of-way) المطلوب ومن

حيث التوقيت كتحديد الذروة الصباحية والمسائية مثلاً والذي يحدد عدد المسارات في كل اتجاه ويتم اختبار هذه الفرضيات بتصميم نماذج رياضية تحاكي المروكة المرورية (-modal) (Split) وغير ذلك من التقنيات لكي نحاكي ما سوف يحدث مستقبلاً عند تعمير هذه المناطق.

### هندسة الطرق:

أن الطريق يعتبر أحد العناصر الثلاثة في المفهوم الاستراتيجي للسلامة المرورية. إن هندسة الطرق تعتبر أن نظام الطرق يتكون من السائقين والمشاة والمركبة والطريق.

وهو يشمل التصميم الهندسي للطريق وملحقاته من حواجز للطرق وأرصفة ومعابر للمشاة ومنحنيات أفقية وعمودية وتصريف المياه وأعمدة الإضاءة والتقاطعات المحكومة بالإشارات الضوئية وبالدوارات والجسور وغيرها من عناصر الطريق. وكلما اكتملت هذه العناصر من المقاييس المطلوبة

فإن الحوادث المرورية تقل وتخف حدتها ويكون السائق في وضع أكثر انسجاماً مع البيئة التي حوله. ولكي نصل إلى هذه المرحلة يجب عمل دراسات مستفيضة عن كل نقطة من هذه النقاط ممثلاً عجال الرؤية (sight distance) وهو العامل الرئيس في تصميم المنحنيات الأفقية (vertical curves).

ولإيجاد قيم رقمية للتصميم فإن الكثير من الدراسات والأبحاث تعمل في هذا المجال منها المحقلي حيث تصميم طرق تجريبية لقياس أفضل القيم وعمل محاكاة بالحاسوب، ومن ثم يتم إصدار قيم يستخدمه المهندسون في التصميم وتكون هناك مراجعة دورية لهذه القيم قائمة على أبحاث ودراسات متواصلة وعلى نفس المنوال يتم دراسة كل العناصر في هذا المجال.

#### المركبات:

إن جزءاً كبيراً من الاهتمام والجهد أثناء تصميم المركبة يخدم السلامة المروية بحيث يحكن تجنب الحادث أو تخفيف حدته. والتصميم للسلامة لا ينصب على داخل المركبة من عناصر مثل حزام الأمان والكيس الهوائي (air bag) وغيرها من العناصر بل يشمل على جسم المركبة (body) والمحرك حيث إن البحث العلمي والتطوير (and development) أدى إلى تحسين الكثير من

هذه العناصر فأصبح هناك كمثال أدوات رؤية ليلية لتحسين القيادة أثناء فترة الظلام وطور حزام الأمان حيث أصبح أكثر استجابة لمتطلبات الحادث وطورت الأكياس الهوائية بحيث تصبح أكثر حساسية وتمييز للحوادث وأضيفت أنواع أخرى من الأكياس الهواء الجانبية في حالة الاصطدام الجانبي وأكياس هواء سقفية في حالة انقلاب المركبة وطورت وسائد الرأس في المركبات لكي تحمى الارتدادات الناجمة عن الاصطدامات وجهزت المركبات بأجهزة استشعار لكشف المنطقة حول المركبة وبخاصة في الزوايا الميتة وقد تم استحداث نظم حديثة للتحكم في سرعات المركبات فبدل الاكتفاء بالنموذج القديم الآلي (-ana logue) والذي يحد السرعة بطريقة ميكانيكية سوف تستخدم الأقمار الصناعية وأجهزة التحسس على الطرق في التحكم بسرعة مركبات الجيل القادم لكى تتلاءم سرعتها مع السرعات القصوى المسموحة وأحوال البيئة مثل ما هو مطبق تجريبياً في بعض الدول الإسكندنافية باستخدام النظام الأوروبي لأقمار الصناعية جاليليو.

وعدّل مقود المركبة لكي يتجاوب مع الاصطدام فيتهاوى إلى الأسفل بدل الاندفاع إلى صدر السائق وعدّل التصميم الأمامي للمركبة لكي يخفف الضرر الناتج على المشاة في حالة اصطدام المركبة بهم، وغيرها من أدوات التطوير.

وقد تم تطوير هذه العناصر بناءً على منهجيات

صارمة في البحث العلمي شارك فيه علماء وخبراء من شتى الميادين كالمهندسين وعلماء النفس والأطباء وغيرهم.

### الخدمات الطبية والطوارئ:

أن دور الخدمات الطبية والطوارئ يأتي بعد وقوع الحادث فهو لا يمنع الحدث من الوقوع ولكن يسهم في التخفيف من الأضرار البشرية للحادث.

إن البحث العلمي يسهم في تطوير هذه الخدمات إلى حد كبير من جوانب متعددة. فالوصول إلى الحادث في أسرع وقت من العناصر المهمة في عمل الطوارئ ولتأمين هذا الأمر قامت الدراسات والبحوث باستحداث طرق مبتكرة للتعرف على أقرب الطرق وأسرعها في الوصول إلى موقع الحادث كاستخدام نظام تحديد المواقع الجغرافية (GPS) ونظم المعلومات الجغرافية (GIS) ونظم أخرى للملاحة.

### الضبط المروري:

أن الضبط المروري يعتبر أحد الأضلاع في مجال السلامة المروية، وله التأثير الفاعل في تحسين معدلات السلامة المرورية على الطريق وبخاصة في منطقتنا، حيث إن الضبط المروري يؤدي إلى انخفاض في عدد ونوعية الحوادث المرورية.

وقد أدت الأبحاث والدراسات في مجال الضبط المروري إلى قفزات مذهلة في مدى الفعالية والجودة





فباستخدام الأجهزة الإلكترونية مثل الرادار لضبط السرعة والتحسينات التي تمت عليه باستخدام الليزر أدى إلى انخفاض ملحوظ في سرعات المركبات على الطرق والذي أدى بدوره إلى انخفاض الحوادث وكذلك استخدام الكاميرات عند التقاطعات الضوئية لضبط مخالفي الإشارة الحمراء والتطوير في نظام الجزاءات حيث أصبح يعتمد على نظام النقاط (point system) الذي أصبح رادعاً للسائقين في عدم مخالفة أنظمة السير الذي يمكن أن يؤدي إلى فرض الغرامات أو إلى السحب المؤقت أو الدائم لرخص السياقة. ولزيادة فعالية وديمومة الضبط المروري أصبح يستخدم نظام الرصد عن طريق الكاميرات الذي يقلل من الاعتماد على العنصر البشري في الموقع ويتيح مجال أوسع للضبط المروري.

## التوعية المرورية:

تعد التوعية المرورية الضلع الثالث في مبادئ السلامة المرورية وطالما شكا القائمون على أمر السلامة المرورية من عدم الاهتمام بهذا الجانب. فالكثير من الحوادث تقع لجهل مستخدم الطريق بعناصر السلامة المرورية. وقامت أبحاث ودراسات كثيرة في هذا المجال شارك فيها مختصون من شتى الميادين كالمهندسين وعلماء النفس وعلماء الاجتماع وغيرهم لإخراج برامج أفضل بالنسبة للوعى المروري على الطريق والذي أدى بدوره إلى انخفاض الحوادث المرورية.

#### القوانين:

إن الجانب القانوني في مجال السلامة المرورية يعد من الجوانب المهمة لسببين مهمين يتعلق أولأ بالحقوق المترتبة بعد الحادث المروري وتحديد المخطئ وما يترتب عليه من جزاءات وغرامات وهناك شق ثان تعمل القوانين على تحقيقه وهو الردع المروري الذي يعتبر الأهم في مجال السلامة المرورية بحيث يجعل مستخدم الطريق أكثر انتباها ومراعاة لقوانين السلامة المرورية.

ويتطلب تطوير هذه القوانين الكثير من الأبحاث والدراسات لمواكبة المستجدات في مجال عناصر السلامة المرورية مثل الطريق والمركبات وأدوات الضبط المروري. فاستخدام أدوات تحديد سرعة المركبات كالرادار الذي مازال هناك جدل حول قانونية استخدامه في الدول الغربية وكذلك أثبات معيارية هذه الأجهزة والتثبت القانوني حول مصداقيتها. وكذلك ما يتعلق بسلطات الضبط المرورى من حيث العناصر البشرية والاعتماد على التقنيات الحديثة كالتصوير الفوتوغرافي والرقمي

ومدى الاعتماد القانوني في هذا المجال. فالأبحاث والدراسات العلمية تعمل على تطوير هذا القطاع

المؤازر لمجال السلامة المرورية.

# النموذج المقترح لأهمية البحث العلمي في معالجة ظاهرة الحوادث المرورية

أن أي عنصر من العناصر التي تسهم في السلامة المرورية يبتدئ برسم السياسات العامة(policy) وفيما يخص السلامة المرورية فتكون هناك بعض التصورات المبدئية في السلامة المرورية، كما هو

وبناء على هذه السياسات يتم تصميم المنتج ويتم اختبار هذا المنتج بإحدى الوسائل قبل تنفيذه على أرض الواقع فإذا أثبت جدواه تم تطبيقه وإلا تم مراجعة السياسات أو مرحلة تصميم المنتج حسب خطورة النتائج، وفي بعض الأحيان لقلة الإمكانيات أو عدم وجود طريقة لاختبار المنتج، يتم تطبيقه مباشرة في الميدان. ويتم في هذه المرحلة جمع المعلومات الميدانية عن أداء هذا المنتج ومن ثم

يعرض على منهجية البحث العلمي لمعرفة تأثيره على معدلات السلامة المرورية. فإذا كان له تأثير إيجابي تتم التوصية بفعاليته ويتم جمع المعلومات عنه في فترات زمنية ويعاد تقييم الوضع. وإذا كانت النتائج سلبية يعاد النظر في سياسة اتخاذ القرار بالنسبة إلى هذا العنصر أو يكتفى بتعديل المنتج نفسه ويغذى الجانب المعرفي في هذا الشأن بالنتائج لكي يساعد على تحسين صياغة السياسات في مجال السلامة

### أوصت الدراسة بالتالى:

الاهتمام جديا بإنشاء مراكز للبحث العلمي في مختلف أقطار الوطن العربي وتزويدها بكل ما يلزم من أسباب النجاح وبخاصة تدفق المعلومات منها واليها وكذلك تعريف متخذي القرار في هذا المجال بأهمية نتائج البحث العلمى في تطوير قطاع السلامة المرورية وأن تضمن ذلك في التشريعات التي لها علاقة في مجال اتخاذ القرار.

# تتميز بقدرتها العالية في رصد عدة مخالفات ومركبات في وقت واحد

# الرادارات الحديثة... مصيدة المخالفين



يُعدُّ الرادار أحد وسائل الضبط المروري، الذي تستعين به مديريات وإدارات المرور في الدولة، لرصد مخالفات السائقين على الطرق، خصوصاً تلك المتعلقة بتجاوز السرعة، وقد شهدت السنوات الخمس الماضية، تطوراً لافتاً في استحداث رادارات أكثر دقة وتقنية، حلت مكان الرادارات التقليدية على طرق الدولة، وهي تمتلك قدرات تكنولوجية عالية على ضبط هواة السرعة والعديد من المخالفات والسلوكيات الخطرة، مثل التجاوز من كتف الطريق، والضجيج وعدم ترك مسافة كافية بين المركبات وغيرها.

وفي هذا التقرير، ترصد مجلة السلامة المرورية، أبرز أنواع الرادارات الجديدة، المستحدثة على طرق الدولة،

ونوعية المخالفات التي ترصدها، مع تسليط الضوء على أهميتها في تحقيق الضبط المروري؛ وتقليل نسبة الحوادث المرورية، وما ينتج عنها من إصابات ووفيات. لم يكن الهدف من نشر مئات الرادارات على طرق الدولة جمع الأموال، بل لتعزيز استراتيجية السلامة المرورية؛ باعتبارها أولوية قصوى من أولويات استراتيجية السلامة العامة التي تنتهجها الحكومة بعيداً عن أي اعتبارات مالية أخرى.

وتأيق الرادات، وهي وسيلة ضبط تعمل بجانب شرطي المرور، لتحذير السائقين وتوعيتهم من مخاطر السرعة؛ ومن مخالفة قوانين السير والمرور، ومن ثم الحد من تجاوزات ومخالفات القيادة على الطريق.

وتحدد الأجهزة المعنية بالضبط المروري، مواقع الرادارات، بناءً على مؤشرات الحوادث والمخالفات المرورية، للحد من السرعات العالية والأسباب التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية؛ وما ينتج عنها من خسائر بشرية واقتصادية وآثار اجتماعية سلبية.

وأكدت دراسات، أعدتها مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي، التأثير الإيجابي للرادارات في تحسين مستويات السلامة المرورية في كثير من المواقع والأوقات، للحد من تجاوز السرعات المقررة، الذي يعتبر من المخالفات الخطرة التي تؤدي إلى تعريض حياة مستخدمي الطريق للخطر.







### رادار الضجيج

كشفت شرطة أبوظبي مؤخراً عن نظام مراقبة الضجيج المروري، للحد من الإزعاج وضجيج المركبات بين الأحياء وعلى الطرقات، ويعد النظام -وهو الأول من نوعه في العالم، وتم ابتكاره من قبل النقيب أحمد عبد الله المهيري؛ رئيس قسم السلامة المرورية في إدارة هندسة المرور وسلامة الطرق في مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي -في إطار الاهتمام الذي توليه شرطة أبوظبي في تشجيع المتميزين وتوفير بيئة حاضنة، وداعمة لتشجيع الإبداع والابتكار.

وبحسب النقيب أحمد المهيري فإن "رادار مراقبة الضجيج" يتكون من نظامين هما مستشعر شدة الصوت وكاميرا متطورة لتصوير المركبات المخالفة، حيث يعمل الرادار بصورة آلية على قياس شدة الضجيج الصادر عن المركبة المارة ضمن المنطقة المحددة، وفي حال ارتفاع نسبة الضجيج عن نسبة القياس المسموحة، يقوم الرادار بتصوير وقراءة لوحة المركبة وتسجيل مخالفة بحق السائق المخالف لقانون السير والمرور.

وأشار إلى أن نظام مراقبة الضجيج يهدف للحد من الإزعاج وزيادة أصوات المركبات بصورة غير قانونية، على الطرق داخل المدينة وبشكل خاص في المناطق السكنية، وبالقرب من المستشفيات والمساجد والمؤسسات التعليمية؛ والحد من ظاهرة الضجيج الذي يصدر عن المركبات التي يتم تعديل مواصفاتها وإدخال إضافات عليها لتضخيم الأصوات الصادرة عنها بحيث تصبح تلك السيارات مصدراً للإزعاج.

# رادار كتف الطريق

صممت شرطة دبي جهاز رادار جديداً، عكنه رصد مخالفات كتف الطريق، إذ أثبت فاعلية كبيرة في ضبط السيارات المخالفة، ويتميز بالمرونة ومزود بكاميرا عالية الدقة، وصُمِّم وطوِّر بالكامل في الإدارة العامة للمرور في شرطة دبي، وعكن حمله إلى أماكن تكثر فيها مثل هذه المخالفات، كما يعمل ببطارية مستقلة، ومزود بأداة تحكم وأداة استشعار.

وتكمن أهمية الجهاز في أنه يعكس قدرة شرطة دبي على تصميم وتطوير ما تحتاجه من تقنيات حديثة، لأن الأجهزة التي يتم شراؤها من الخارج ربا لا تتناسب مع الظروف المناخية للدولة أو طبيعة الطرق. ويعتمد الرادار على تقنية مبتكرة تمكنه من تمييز الخط الأصفر؛ ومن ثم يلتقط أي سيارة تتجاوزه.

#### رادار الرقيب

أطلقت الإدارة العامة للمرور في شرطة دبي، أول جهاز يمكنه رصد مخالفات الوقوف في الأماكن المخصصة لنوي الإعاقة؛ وأطلق عليه «الرقيب»، والجهاز مصنوع بالكامل من قبل شرطة دبي.

ويقوم الجهاز بإنذار المركبات عند دخول مواقف المعاقين لمدة 20 ثانية عبر صوت طنين لتنبيه السائق بضرورة المغادرة فوراً، وإذا لم يغادر تتم مخالفته، ويحتوي على كاميرا تلتقط صورة للسيارة أثناء دخولها ووقت خروجها من الموقف لاحتساب فترة التوقف، إضافة إلى كاميرا فيديو توثق عملية توقف السائق

المخالف.

ويحتوي الجهاز أيضاً على شريحة ترسل المعلومات عن السيارة المخالفة فوراً إلى غرفة العمليات في شرطة دبي، حيث تعمل بنظام التقنية المتطورة في عالم الخدمات الذكية.

#### القناص

بدأت مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي استخدام جهاز رادار متحرك، أطلقت عليه اسم "القناص" في 2010 تقريباً، لضبط المتهورين وقائدي المركبات الذين يتجاوزون السرعات القانونية على الطرق الداخلية والخارجية بأبوظبي، ومخالفتهم حضورياً.

وقامت بتزويد الدوريات المدنية والشرطية بـ "القناص" التي باشرت بضبط المخالفين على الطرق الداخلية والخارجية.

ويعد " القناص" من الرادارات الحديثة إذ يعمل بالليزر، وله تقنيات فنية عالية، ويتميز بوضوح الصور الملتقطة للسيارات المخالفة ومكان حدوث المخالفة ووقتها، ويغطي تغطية كاملة كافة اتجاهات الشارع المختلفة، ويتميز بتقنية حساسة لرصد المركبات الخفيفة والثقيلة التي تقوم بتجاوز السرعات القانونية المقررة على الطرق الداخلية والخارجية من على بعد مسافات كبيرة، وتصويرها فوتوغرافياً، إضافة إلى تصويرها عن طريق الفيديو.

ويتميز الرادار القناص بالعديد من الإمكانات الفنية الإضافية، والتي تتمثل في رصد وتسجيل مخالفة عدم



ترك مسافة كافية بين المركبات؛ من خلال أجهزة قياس بالغة الدقة تعمل بالليزر لتحديد المسافات بين المركبات.

والرادار "القناص" مزود بكاميرا رقمية عالية الوضوح، تستطيع التقاط صور المخالفات وإظهار رقم المركبة، ويمتاز بأنه يمكن استخدامه في مختلف الظروف الجوية.

## رادار البرج

بدأ حديثاً استخدام رادار البرج "فيترونيك" المتعدد الكاميرات في شوارع وتقاطعات أبوظبي ودبي، ويتميز بقدرته على ضبط السرعة في الاتجاهين، وضبط مخالفات التجاوز من كتف الطريق، وعدم ترك مسافة كافية بين المركبات وضبط سرعة المركبات الخاصة بتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء، والمقدرة في التفرقة بين المركبات الصغيرة والشاحنات، والحافلات، ومفعل به خاصية ضبط الشاحنات التي تسير على الطرق في أوقات الحظر.

ورادار" فيترونيك " والذي يُطلق عليه أيضاً "البرج" يعمل عبر الليزر بتقنية ثلاثية الأبعاد، مما عكن دائرة التصوير لديه لتشمل مسارات عدة، إضافة إلى إدخال المخالفة إلكترونياً في النظام المروري في نفس لحظة تسجيلها من دون الحاجة للرجوع لسحب الفلاش الذي كان يركب في السابق في الأجهزة القديمة، ومن ثم تفريغه مما كان يأخذ وقتاً لتسجيل المخالفة.









ويحدد الرادار الجديد المسار الذي تتواجد فيه السيارة المخالفة من خلال وضع مربع أحمر عليها حتى لو كانت بين عدة مركبات، ويتم الاحتفاظ بالصورة للمركبة المخالفة لمدة سنة وشهرين، أما إذا دفعت المخالفة فتحفظ لمدة 6 أشهر فقط، كما أن الجهاز يحدد حجم المركبة المخالفة من حيث العرض والطول والارتفاع؛ للتفريق بين المركبات الكبيرة والصغيرة خاصة في أوقات مرورها على الشوارع الرئيسية.

### رادار الإشارات

رادارات أو كاميرات الإشارات الضوئية، ترصد مخالفات قطع الإشارة الضوئية الحمراء، والاستخدام الخاطئ لمسارات الحركة، ووقوف المركبات على خطوط عبور المشاة، وتجاوز السرعات المقررة، ومخالفة المركبات المتجاوزة في التقاطعات، والمركبات التي تقوم بالانعطاف أو الالتفاف الكامل إلى اليسار من غير الحارات المخصصة.

وتغطي الكاميرات ما يزيد على خمس حارات في كل اتجاه في الوقت ذاته، وتقوم بوظائف عدة؛ منها قراءة جميع لوحات المركبات العابرة والتعرف على عدد المركبات العابرة وتصنيفها وقراءة متوسط سرعة الشارع، والتعرف على عدد واتجاهات المشاة أثناء الإشارة الضوئية الحمراء والخضراء.

وتعمل الكاميرات بتقنية وكفاءة عالية وشمولية باستخدام الأشعة تحت الحمراء من دون "فلاش"

لتصوير مخالفات قطع الإشارة الضوئية الحمراء، وتجاوز السرعات المقررة والاستخدام الخاطئ لمسارات الحركة، ووقوف المركبات على خطوط عبور المشاة، ومخالفة المركبات المتجاوزة في التقاطعات، والمركبات التي تقوم بالانعطاف أو الالتفاف الكامل إلى اليسار من غبر الحارات المخصصة.

### رادار ليزر

طورت شرطة دبي تقنيات حديثة لضبط أنواع مختلفة من المخالفات المرورية، تشمل جهاز رادار متحرك يمكنه رصد ثماني مخالفات مختلفة، ومزود بكاميرتين مختلفتين، و70 ألف خط ليزر لمراقبة جميع المسارات، والتقاط أكثر من مخالفة في وقت واحد.

والرادار المتحرك مزود بنوعين من الكاميرات لرصد المسارات القريبة والبعيد بالدقة نفسها، من خلال 70 ألف خط ليزر تغطي أكثر من اتجاه في الوقت ذاته، ومن شأن الرادار أن يسهم في تحقيق مزيد من الردع. ويتمكن الرادار من رصد مخالفات عدة؛ منها تجاوز السرعة المقررة للطريق، وعدم ترك مسافة كافية، وعدم الالتزام بخط السير الإلزامي، والانحراف المفاجئ، وحزام الأمان، والسير على كتف الطريق، فضلاً عن أهم مزاياه المتمثلة في إمكانية تمييز الشاحنات أو المركبات الثقيلة من السيارات الخفيفة، وضبط سرعة كل منهما على الطريق.

الرادار شرطي يسهم في خفض الحوادث المرورية

حققت زيادة أعداد رادارات مراقبة سرعة السيارات على طرق دولة الإمارات العربية المتحدة تراجعاً في عدد الحوادث المرورية. وشهدت رادارات السرعة تطوراً كبيراً خلال الأعوام القليلة الماضية. وأثبتت الدراسات وجود ارتباط قوي بين زيادة أعداد أجهزة الرادارات وتراجع عدد حوادث السرعة على الطريق، والتي تؤدي إلى الوفاة في بعض الأحيان.

## الرادار رجل شرطة صامت

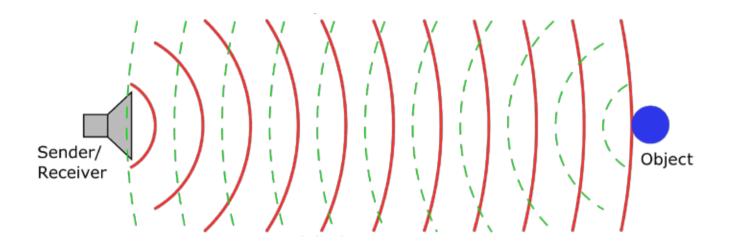
وزادت مديريات المرور من أعداد الرادارات خلال السنوات الأخيرة من أجل تقليل الحوادث وخفض عدد الوفيات ومن أجل سلامة قائدي السيارات خصوصا من فئة الشباب.

حيث يعد البعض جهاز الرادار كرجل شرطة صامت يعاقب الشخص المخطئ والمتجاوز للسرعة المقررة، كون هذه الأجهزة تتميز بالتقنية الحديثة، ولا يمكنها أن تخطئ.

تجربة الجميرا خفضت الحوادث والوفيات الناجمة عنها إلى 100 %

في تجربة نفذتها القيادة العامة لشرطة دبي أثبتت الرادارات قدرتها على تخفيض عدد حوادث التقاطعات المرورية، خاصة على بعض تقاطعات المرقات التي يحدث فيها حوادث بالغة بشكل مستمر والتي تم انتقاؤها عن طريق إدارة حوادث السير وتحديدها من إجمالي تقاطعات الإمارة وتم وضع أجهزة مراقبة للإشارات الضوئية التي تقع على الطرق والشوارع، ونتج عن تطبيق النظام تقليل عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرورية في التقاطعات.

وعلى شارع الجميرا في دبي أسهمت الرادارات في خفض عدد الحوادث المرورية وعدد الوفيات الناجم عنها إلى نحو 100 %، حيث تم وضع كاميرات مراقبة سرعة الشارع وتقاطعاته لها خاصية التصوير بمقطعين الأول من بداية قطع الإشارة عند خط الوقوف والمقطع الثاني في وسط الصندوق الأصفر الذي يسمى بالمنطقة المحظور دخولها في حال وجود ازدحام مروري، ويقوم الجهاز بتصوير المركبة المخالفة فيديو في الموقعين لمدة لا تزيد على خمس ثوان، ليؤكد واقعة المخالفة المرورية وإثبات لعملية قطع الإشارة وهي في حالة وقوف.



# علمياً: ما هو الرادار وكيف يعمل؟

الرادار هو نظام يستخدم موجات كهرومغناطيسية للتعرف على بعد وارتفاع واتجاه وسرعة الأجسام الثابتة والمتحركة كالطائرات، والسفن، والعربات، وتشكيل الطقس، والتضاريس. جهاز الإرسال يبعث موجات راديو التي تنعكس بواسطة الهدف فيتعرف عليها جهاز الاستقبال. وتكون الموجات المرتدة إلى المستقبل ضعيفة، فيعمل جهاز الاستقبال على تضخيم تلك الموجات مما يسهل على جهاز الرادار أن يغيز الموجات المرسلة عن طريقه من الموجات الأخرى كالموجات الصوتية وموجات الضوء.

يستخدم الرادار في مجالات عديدة كالأرصاد لمعرفة هطول الأمطار، ومراقبة الملاحة الجوية، الشرطة لكشف السرعة الزائدة، وأخيراً والأهم استخدامه بالمجال العسكري. سمي الرادار بهذا الاسم اختصارا لجملة (Radio Detection And Ranging)

# قصة نشأة الرادار

أول من استعمل الموجات الراديوية للكشف عن وجود أجسام معدنية عن بعد كان العالم كريستيان هولسماير الذي أظهر عملية كشف لوجود سفينة من خلال الضباب ولكن من غير وجود كشف للمسافة وكان ذلك عام 1904.

والعالم تيسلا رائد علم الكهرباء، أنشأ الأسس المرتبطة بين الموجات ومستوى الطاقة قبل الحرب العالمية الثانية وكان الرادار البدائي. أما الرادار أحادي النبض فقد ظهر في عام 1934 بأمريكا ثم ألمانيا وفرنسا، وذلك بواسطة إيميلي جيراردو، الذي أظهر أول رادار فرنسي حسب تصورات تيسلا الأساسية، في حين أن أول ظهور للرادار الكامل كان في بريطانيا كدفاع عن أي هجوم للطائرات كان في عام 1935.

ازدادت الأبحاث خلال الحرب لإظهار أفضل الرادارات كأسلوب للدفاع حتى ظهرت رادارات متحركة بمواصفات أفضل. وبالسنوات التي تلت الحرب استخدم الرادار بقوة في المجال المدني كمراقبة الملاحة الجوية والأرصاد وحتى بعلم قياسات الفضاء في الفلك.

# أساسيات علم الرادار الانعكاس

الموجات الكهرومغناطيسية تنعكس (أحياناً تتبدد) عند أي اختلاف كبير في ثوابت العزل الكهربائي أو التعاكس المغناطيسية)، وهذا يعني أن المواد الصلبة الموجودة بالهواء أو الفراغ أو أي تغيير ملموس بالكثافة الذرية بين الجسم والبيئة

المحيطة به سوف يبدد الإشعاع أو الموجات الراديوية. وتنطبق على الموصلات الكهربية كالمعادن والألياف الكربونية والتي تساعد الرادار على سهولة الكشف على الطائرات والسفن. المواد التي تمتص الرادار تحتوي على مقاومة ومواد مغناطيسية وتستخدم بالعربات العسكرية لخفض انعكاس الرادار، وأيضا الأصباغ الداكنة تعمل نفس العمل.

تتفرق (تتشتت) موجات الرادار بعدة أشكال اعتماداً على طول الموجة وشكل الهدف. فإذا كان طول الموجة أقصر من حجم الهدف فإن الموجة سترتد باتجاهات متغايرة كالضوء على المرآة، وإذا كانت الموجة أطول من حجم الهدف فإن الهدف سيكون متقاطب (الشحنات الموجبة والسالبة منفصلة) مثل الأريال ثنائي الأقطاب. الرادارات المبكرة استخدمت موجات ذات أطوال عالية أطول من الهدف مما تستقبل إشارات مبهمة، لكن الحديثة منها تستخدم أطوال قصيرة جدا بحيث يمكنها التقاط أهداف كحجم الخبز.

موجات الراديو القصيرة تنعكس من الزوايا والمنحنيات بطريقة مشابهة للمعان قطعة زجاج مدورة. الأهداف الأكثر انعكاسا للموجات القصيرة لها زوايا 90 درجة بين الأسطح المنعكسة، الجسم



الذي يحتوي على 3 أسطح وتلتقي بزاوية واحدة كزاوية علبة تعكس الموجات الداخلة إليها مباشرة إلى المصدر وتسمى بالزوايا العاكسة وهذه الطريقة تستعمل لتسهيل الكشف الراداري وتوجد بالقوارب لتسهيل حالات الإنقاذ وتقليل الاصطدامات كما بالصورة.

وهناك أهداف تحاول تجنب الكشف الراداري وذلك بعمل الزوايا لأجسامها بطريقة لمنع الكشف وتكون حوافها عمودية لاتجاه الكشف مما يقود لاتجاه العكس كما بطائرة الشبح، ومع ذلك فإن التخفي لا يكون كاملا بسبب عامل الانحراف للموجات وخاصة للموجات الطويلة.

### الاستقطاب

إشارات الرادار المرسلة يكون مجالها الكهربائي متعامداً مع اتجاه الموجة واتجاه هذا المجال يكون هو استقطاب الموجة، فنرى قطبية الرادار إما أفقية أو عمودية أو على شكل خط مستقيم أو دائري حتى يمكنه الكشف على عدة أنواع من الانعكاسات، فمثلا الاستقطاب الأفقي يستخدم لتقليل التشويش الآتي من المطر. الاستقطاب المعاد على خط مستقيم يستخدم للتعريف على الأجسام المعدنية، الاستقطاب العشوائي المعاد

يدل على الأسطح الصغيرة والكسرات كالصخور والتربة وهذا النوع من الرادار تستخدم بمراقبة الملاحة الجوية

#### التداخل

نظام الرادار يجب عليه تخطي بعض الإشارات غير المرغوبة الناشئة من (مصادر داخلية أو خارجية سوآء سلبية أو إيجابية) حتى تظهر الأهداف الحقيقية. وتعرف تلك المقدرة على تخطي موجات التشويش بنسبة الإشارة إلى الضجيج. (-Signal to noise ra) كلما كانت النسبة عالية كلما كانت نقاوة المستقبلة أفضل.

#### الضوضاء

إشارة الضوضاء هي مصدر داخلي من الاختلافات المتعددة للإشارة، وتشكلت إلى حد ما من قبل القطع الإلكترونية الداخلية. وهو مضاف بشكل عشوائي على الموجة المرتدة بالرادار المستقبل، كلما ضعفت الإشارة المستقبلة كلما زادت صعوبة تطهيرها من الضجيج، وأفضل مثال على ذلك هو السماع لهمس بجانب طريق مزدحم. لذلك من الأهمية تقليل تلك الضوضاء بتقليل عواملها، وتقاس تلك الضوضاء المنتجة داخل الجهاز المستقبل مقارنة مع الجهاز

المثالي وكلما قلت الكمية المقروءة كلما كان الاستقبال أفضل.

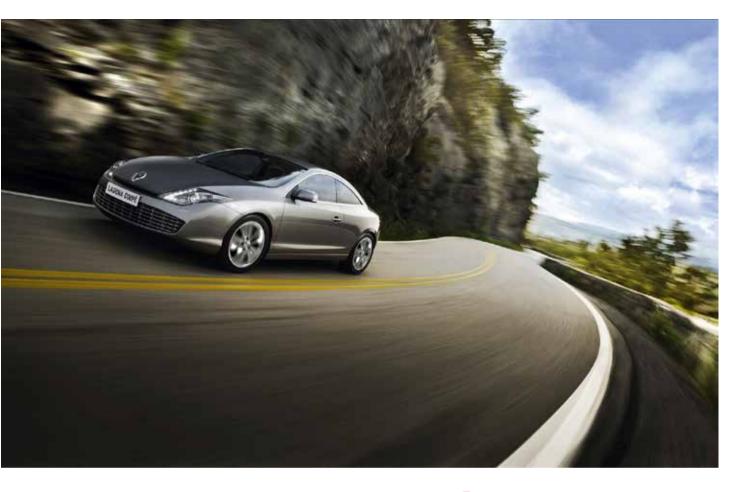
هناك ضوضاء ذات مصدر خارجي ويكون عادة من الحرارة الطبيعية المحيطة بالهدف. أنظمة الرادار الحديثة تكون أجهزة الاستقبال ذات كفاءة بحيث إن الضوضاء الداخلية تكون بسيطة وأقل نسبة من الضوضاء الخارجية. وأيضا توجد الضوضاء المتقطعة، تظهر خلال مرور الإلكترونات وتكون ذات علاقة عكسية مع الموجة بمعنى كلما زادت قوة الموجة كلما قلت تلك الضوضاء بشكل كبير، الرادار النبضي يستخدم النظام التمازجي بمعنى اقتران ترددين.

#### الموحة المزعحة

الموجة المزعجة أو الفوضوية يرجع مصدرها إلى موجة الراديو الحقيقية، وهي صدى لموجة تعود من الهدف ولكنها غير مرغوب بها من العامل بجهاز الدادر.

أنواع الأهداف التي تحتوي على الموجة الفوضوية: أجسام طبيعية كالأرض والبحر، والمنتشرة كالمطر والثلج والأعاصير الرملية والجوية والحيوانات والتأثير الغلاف الجوي والنيازك الصغيرة وحتى منتوجات البشر كالبنايات أو مضاد الرادار كالشذرات والخدع الرادارية





# ماذا لوكان مؤنننر السرعة في سيار تك متواطئاً مع رادارات السرعة؟

من حسنات قانون المرور أنه يدخل ثقافة السلامة المرورية إلى حياتنا اليوميّة، ولو ببعض من القوة والحزم، فسلامة المواطن والحق في الحياة أولوية على طرقنا. لكن من المهمّ للمواطنين الاطلاع على هذه المعلومات لتفادي الوقوع في فخّ تكنولوجيا الرادارات، كما أنه من المهمّ للمشرّعين ورجال المرور معرفة كيفيّة معالجة المشكلة ما دامت السلامة المرورية هي الهدف من قانون المرور وليس الغرامات.

فما علاقة مؤشر السرعة بالسلامة المرورية؟ هل نحن أمام مقال عن السرعة ومخاطرها ووجوب الالتزام بالسرعة القانونية؟ الجواب: كلاً. فما الذي نعنيه إذا؟ بكلً بساطة، السرعة التي تشير إليها إبرة المؤشر

ليست هي التي يلتقطها الرادار، قد تكون أكثر أو أقل بـ 3 كلم في الساعة أو حتى 5 كلم في الساعة، في بعض الأحيان وفق سرعة السير وبعض الاعتبارات الأخرى. لكن كيف عكن أن يحصل ذلك؟

للإجابة على هذا السؤال ينبغي التوقف قليلاً عند طريقة عمل مؤشر السرعة. فمن المعروف أنّ السرعة تساوي المسافة المقطوعة مقسومة على الوقت المستغرق لبلوغها، غير أنّ مؤشر السرعة في السيارات ذات التقنيات القليلة لا يقيس سرعة الانتقال من مكان إلى آخر إنما يعتمد على دوران الاطارات.

# ماذا في التفاصيل؟

يوجد نوعان من عدّادات السرعة، الأول هو النوع الإلكتروني والثاني هو الميكانيكي. ولأن العداد الإلكتروني يعتبر تقنية حديثة الاختراع فان هذا النوع من العدادات لم يظهر إلا في مطلع العام 1993. تعتبر شركة eddy-current في العام 1902. وقد عت الحاجة الملحة لهذه العدادات، بعد انتشار السيارات وخصوصا بعد ما أصبحت تسير بسرعات كبيرة، وازدادت حوادث السير وبدأت تسن قوانين لتحديد السرعة القصوى على الطرق السريعة، وتكليف جهاز خاص من الشرطة لمراقبة تنفيذ





الحد من السرعة القصوى. وأما من يخالف فيتعرض لعقوبات استناداً إلى القوانين والنظم المعمول بها في الدول. ولمعرفة كيف يعمل مؤشر أو عدّاد السرعة يجب الاطلاع على طريقة عمل السيارة.

يزود مكبس محرك السيارة الطاقة من خلال احتراق خليط من الهواء والوقود لتحريك المكبس للأعلى والأسفل داخل الأسطوانة. بعدها تتحول الحركة الرئيسة للمكبس إلى دوران من طريق الكرانك شافت للمكبس إلى دوران من طريق الكرانك عبر ناقل السرعات. بمعنى آخر، يقوم ناقل السرعات بتحويل الطاقة من الكرانك شافت إلى الإطارات، ويكون الناقل مزوداً بتروس مختلفة تستخدم في التحكم بسرعة الإطارات، وأخيراً، تتحرك السيارة تحت تأثر دوران إطاراتها.

لنفترض أن سيارة تتحرك بسرعة ثابتة على طريق سريع، هذا يعني أن تروس ناقل السرعات وعمود الحركة driveshaft يدوران بسرعة تتناغم مع سرعة السيارة. ويعني أيضا أن مغزل كابل السرعة يدور بالسرعة عينها وفي نهاية الكابل حيث يوجد المغناطيس الدائم في حركة أيضا وهو الذي يتحكم بإبرة العداد الدالة إلى السرعة.

إذاً، لقياس سرعة السيارة، يجب أن نستطيع قياس سرعة دوران الإطارات أو ناقل السرعات، ومن ثم إرسال هذه المعلومات إلى العداد. في معظم السيارات تعتمد العدادات على سرعة الناقل، ويتم هذا عن طريق ملامسة تروس الناقل لكابل خاص يسمى drive cable. يتكون هذا الكابل من سلك مركزي في نهايته ترس مغزلي. ومن ميزات هذا الكابل انه مرن جدا مما يسمح بتمريره بين أجزاء مختلفة حتى يصل إلى صندوق ناقل السرعات ويتم وصله داخل مجمع التروس. ويكون الطرف الثاني للكابل متصلاً بعداد السرعات.

أما العداد الإلكتروني، فيستقبل معلوماته عن السرعة عبر مستشعر سرعة السيارة vehicle speed sensor عبر مستشعر سرعة السيارة VSS ولا يستخدم كابل السرعة. يتم تثبيت الـ VSS على ناقل السرعات أو على الكرانك شافت، ويحتوي على قرص معدني مسنن، مثبت على ملف مغناطيسي وعند دوران القرص فان أسنانه سوف تقطع خطوط المجال المغناطيسي، فتنتج من سوف تقطع خطوط المجال المغناطيسي، فتنتج من ذلك نبضات كهربائية ترسل إلى الكمبيوتر. ومن خلال تردد هذه النبضات يتم احتساب سرعة السيارة. وتعرض على شاشة رقمية مصممة وفق نوع السيارة.

إذاً، الإطارات هي الأساس في تحديد سرعة المركبة، فإذا بدّل السائق إطارات المركبة وزودها أخرى بحجم مختلف، أو عدلً في قياس العجلات التي تحوي الإطارات، فلهذا الأمر تأثير على سرعة السيارة. كما أن كمية الهواء الذي تحويه الإطارات لها تأثير على آدائها، وبالتالي على سرعة المركبة. بمعنى آخر، إذا كان هناك نقص في ضغط الهواء داخل الإطار، هذا الأمر سيسهم في اهتراء الإطار مخففاً بذلك من عرض المساحة الملتصقة بالطريق ما يحتّم على الإطار الدوران أسرع. نتيجة خفض التماسك على الطريق، ما يؤثر على قراءة العداد للسرعة، (نظراً لارتباط السرعة هنا بعمل الإطارات) وفي هذه الحال يقرأ بضعة كلم في الساعة زيادة. وبالعكس، الهواء الزائد داخل الإطارات وزيادة حجم الإطار يؤديان إلى قراءة العداد سرعات أقلٌ من السرعة المشار إليها.

فعملياً عندما تسير بسرعة 100 كلم في الساعة، تكون سرعتك الحقيقية في حال لم تعتن بالإطارات حوالي 105 كلم في الساعة. فالمشكلة تكمن في الهامش المسموح، أي الـ 10 في المئة زيادة المسموح بها في تخطي السرعة الرسمية في أغلب الدول. وإذا كنت تسير بسرعة 70 كلم في الساعة، الهامش المسموح كلم في الساعة، إلا إذا كنت تسير 74 كلم في الساعة، إلا إذا كنت تسير 74 كلم في الساعة، إلا إذا كنت تسير 74 لم في الساعة يلتقط الرادار سرعة 79 كلم في الساعة المنارق ما بن العداد والرادار.

### الحلّ:

- التزم السرعة القصوى المحددة على الطرق ولا تتخطّ الهامش المسموح به
- تفقد حال إطاراتك من حيث ضغط الهواء وحال الاهتراء. التزم الضغط الذي حدده الصانع في كتيّب السيارة أو على لوحة معدنية جنب باب السائق أو داخل فتحة البنزين. وإذا قررت استبدال إطاراتك احرص على أن تكون وفق المواصفات والقياسات المحددة من الصانع، لأنه تمّ تطوير الإطارات لتناسب هذا النوع من السيارات.
- وقد يجوز للمشرعين ورجال المرور زيادة الهامش المسموح به في مخالفة السرعة، على أن يتماشى والقراءة الخاطئة للعدادات، بخاصة على السيارات القديمة الطراز التي قد تختلف قراءة السرعة فيها إلى 5 كلم في الساعة.
- كما ويمكن استخدام جهاز الملاحة الذي يحتسب السرعة وفق المعادلة العالمية المعروفة: المسافة مقسومة على الوقت وهذا أدقٌ من السرعة التي نقرأها على مؤشر السرعة.



# التنننريعات المرورية وأهمية إنفاذها

كما في كل دول العالم، دولة الإمارات سنت التشريعات المنظمة لحركة السير والمرور وأوكلت للجهات المعنية عملية إنفاذها وتطبيقها وفق الإجراءات المتبعة في الدولة كما تقوم بالدراسات التي من شأنها أن تحدد فيما إذا كانت هذه التشريعات بحاجة لتعديل لمواكبة المستجدات الجديدة أو إلى استحداث تشريعات جديدة تتماشي وهذه المستجدات.

إن ثقافة احترام القانون والالتزام به يعد الأساس الذي يحقق الرؤى المنشودة في الحد من الحوادث المرورية والخسائر الناجمة عنها، ولكننا بحاجة ماسة لتعزيز هذه الثقافة ومرافقتها لعمليات الضبط الميداني سواء الشخصي من قبل رجال المرور أو الإلكتروني من خلال تقنيات المراقبة الحديثة.

ونظراً لما لهذا الموضوع من أهمية بالغة في السلامة المرورية، ويوسع مدارك ووعي العاملين على إنفاذ القانون ومستخدمي الطريق على حد سواء، فقد قررت جمعية الإمارات للسلامة المرورية تناوله في ندوة دولية يشارك فيها جهات وخبراء ومختصون دوليون وإقليميون ومحليون لتسلط الضوء على جوانبه المختلفة والاستفادة وتبادل الخبرات والخروج بتوصيات واقعية وقابلة للتنفيذ تستفيد منها الجهات المعنية كافة

إننا نأمل أن تكون هذه الندوة رافداً مهماً يوفر لمتخذي القرار سواء في الدولة أو في أي مكان في العالم البيانات والمعلومات العلمية التي يستندون إليها لاتخاذ قراراتهم الرامية لتعزيز سلامة وأمن الطرق ومستخدميها.

د. ناصر سيف المنصوري رئيس التحرير



# حافظ على سلامة الطلاب. قيف لحافلة المدرسة.

# KEEP STUDENTS SAFE. **STOP FOR THE SCHOOL BUS.**



Safety initiative supported by



مبادرة توعوية بـدعــم م

























# نرفع أسمى آيات التهاني والتبريكات

وإلى صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء، حاكم دبي «رعاه الله»

الى مقام صاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس الدولة

وإلى صاحب السمو الشيخ

محمد بن زاید آل نهیان

ولي عهد أبوظبي، نائب القائد الأعلى للقوات المسلحة

وإخوانهم أصحاب السمو الشيوخ أعضاء المجلس الأعلى للاتحاد حكام الإمارات

وإلى شعب دولة الإمارات الكريم

بمناسبة عيد الأضحى المبارك أعاده الله علينا جميعاً بكل الخير والبركة

