



المملكة الأردنية الهاشمية

**أثر تعديلات قانون السير الأردني في
تحسين السلامة المرورية**



كلمات مضيئة

ولأن أمن الوطن وسلامة المواطن يتصدران سلم أولوياتنا، فلا بد من تكاتف الجهود الرسمية للتصدي لمشكلات وحوادث السر ووضع حلول علمية وناجعة للحد منها إذ أضحت ظاهرة مقلقة تخطف من بيننا الأحياء من أبناء وبنات الوطن الغالي



الرؤية

نحو بيئة مرورية آمنة ومتميزة وفق
المعايير الدولية



الرسالة

المساهمة في رفع مستوى السلامة
المرورية على الطرق

من خلال اتخاذ الإجراءات الوقائية والرقابية
باحتراف مهني

حماية للأرواح والممتلكات، وبما يحقق رضا
متلقي الخدمة.

المقدمة

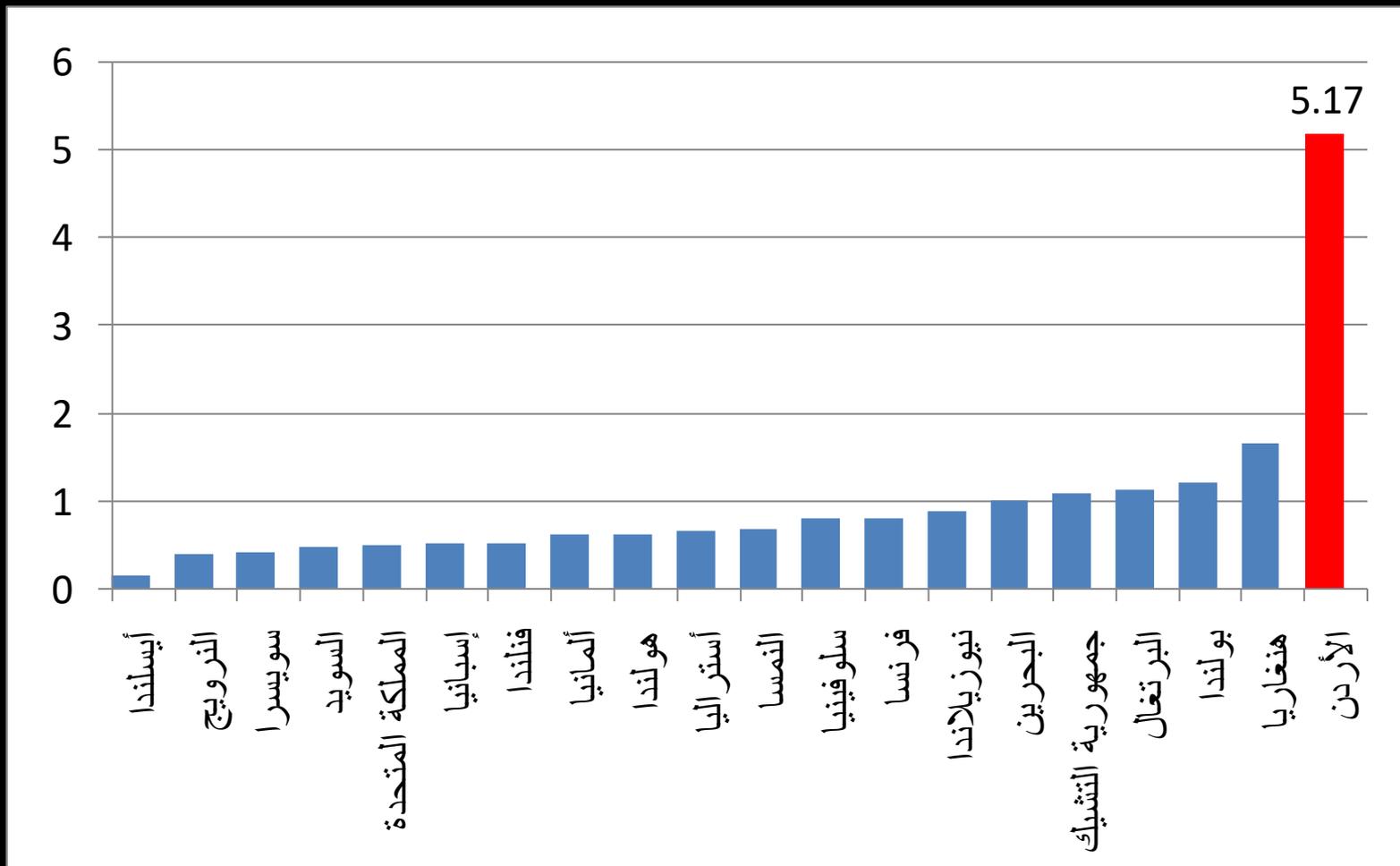
تجسيداَ للروى الملكية السامية للتصدي لمشكلة حوادث السير ونتائجها، وإدراكاً من قيادة جهاز الأمن العام لأهمية التخطيط الإستراتيجي لتنفيذ الروى الملكية فقد تم إعتقاد الخطة الإستراتيجية لمديرية الأمن العام للأعوام (2013-2017) والتي إنبثق عنها رؤية ورسالة الادارات المرورية من خلال وضع أهداف واضحة ومحددة تتسجم وواقعية الإمكانيات المتاحة مع التركيز على إنفاذ قانون السير والأنظمة والتعليمات الصادرة بموجبه، وتفعيل دور الرقابة المرورية لضبط العملية المرورية ورفع مستوى السلامة المرورية.

إن ضمان أمن وسلامة الطريق وإدارة الحركة المرورية بكفاءة وفاعلية أضحت من أكثر الواجبات الملقة على عاتق مديرية الأمن العام. لذا فقد تم إعداد خطة مديرية الأمن العام للسلامة المرورية للأعوام (2008-2012) تلاها إعداد خطة أخرى مكتملة لها للأعوام (2013-2017)، حيث تضمنت هذه الخطط رؤية ورسالة مديرية الأمن العام والأهداف التشغيلية والإجراءات التنفيذية بالإضافة إلى مؤشرات قياس الأداء لتقييم وتقويم الأداء بما يتلاءم مع مخرجات التطبيق.

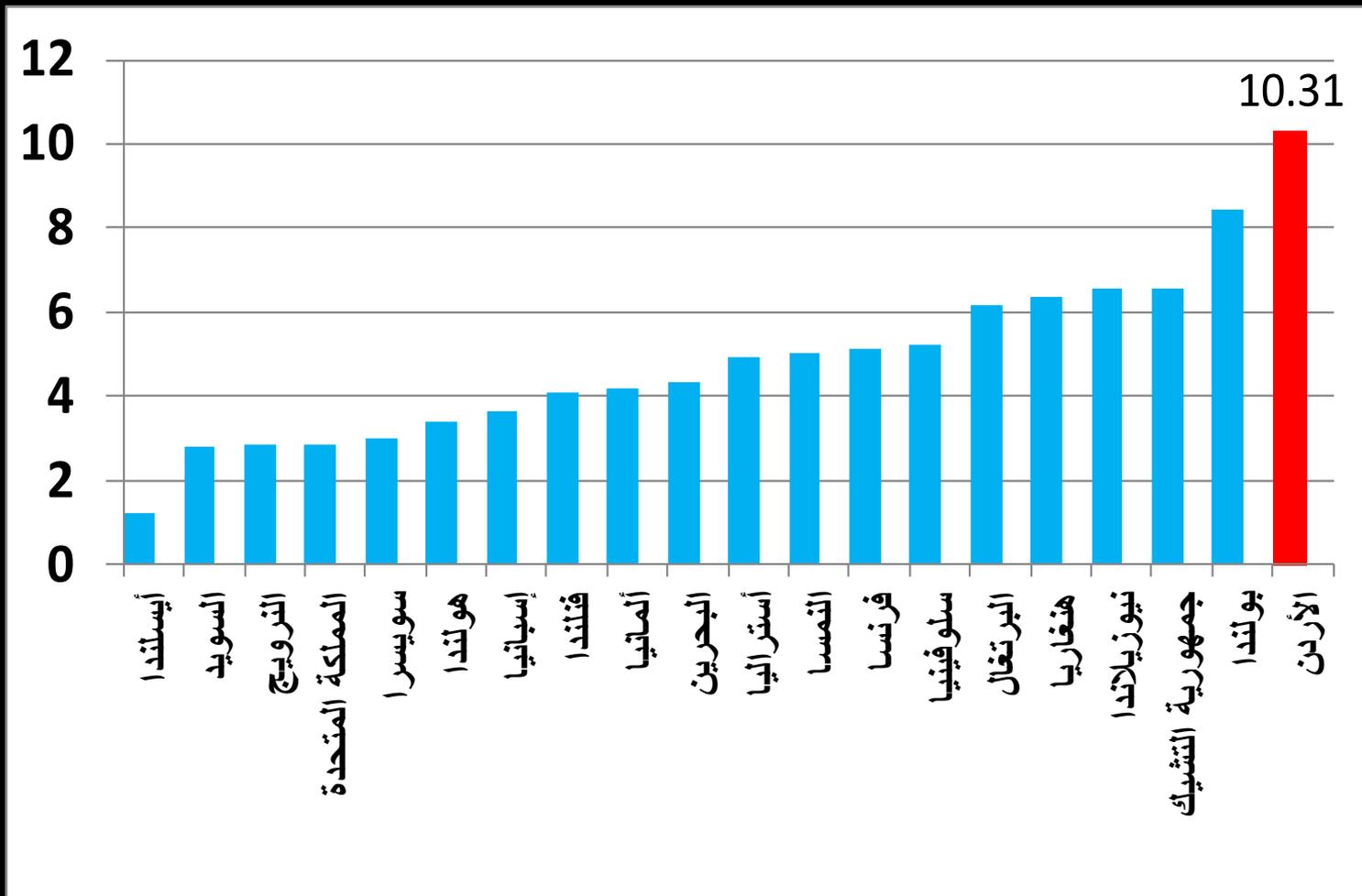
لقد شهد الأردن في السنوات الخمسة الاخيرة زيادة في استخدام شبكة الطرق بسبب الزيادة في أعداد المركبات والمقيمين على اراضي المملكة الناجم عن الزيادة السكانية الطبيعية والهجرات القسرية من الدول المجاورة الى المملكة، وعلى الرغم من ذلك فان الجهود العظيمة التي بذلتها مديرية الامن العام بالتعاون مع الشركاء في العملية المرورية قد أدت الى السيطرة على معدل الزيادة في الحوادث المرورية حيث بلغ معدل الزيادة في الحوادث المرورية ضمن الفترة (2005-2014) ما نسبته (3.2%)، اما التناقص في نسبة الوفيات والجرحى فقد بلغ (0.7%) و (1.4%) على التوالي، وسيتم في هذه الورقة عرض لدور مديرية الامن العام في إنفاذ القانون و الرقابة المرورية التي تقوم بها الادارات المرورية لرفع مستوى السلامة المرورية في الاردن.

واقع السلامة المرورية

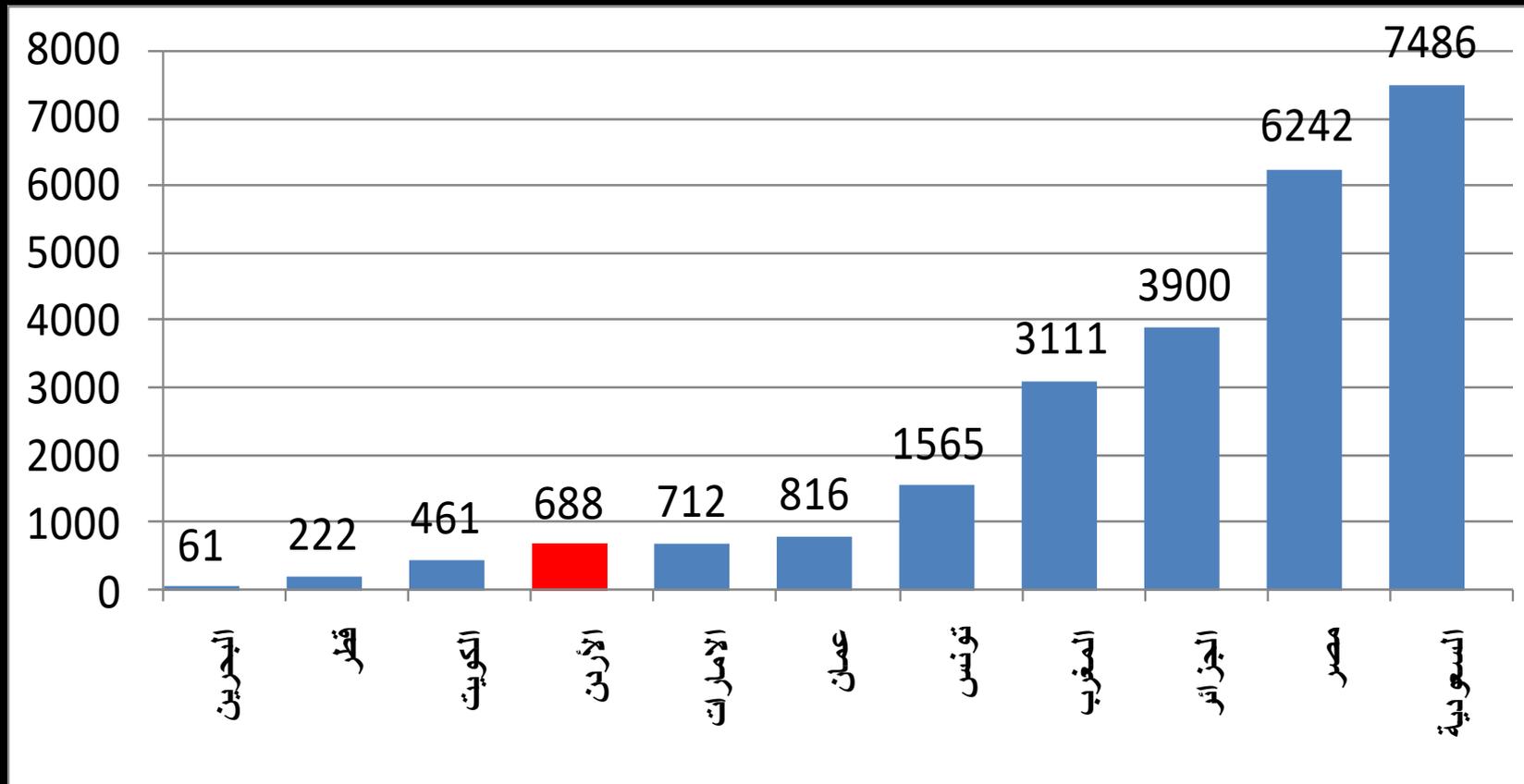
موقع الأردن مقارنة مع بعض دول العالم ضمن المعيار العالمي (وفاة لكل 10,000 مركبة) للعام 2014م



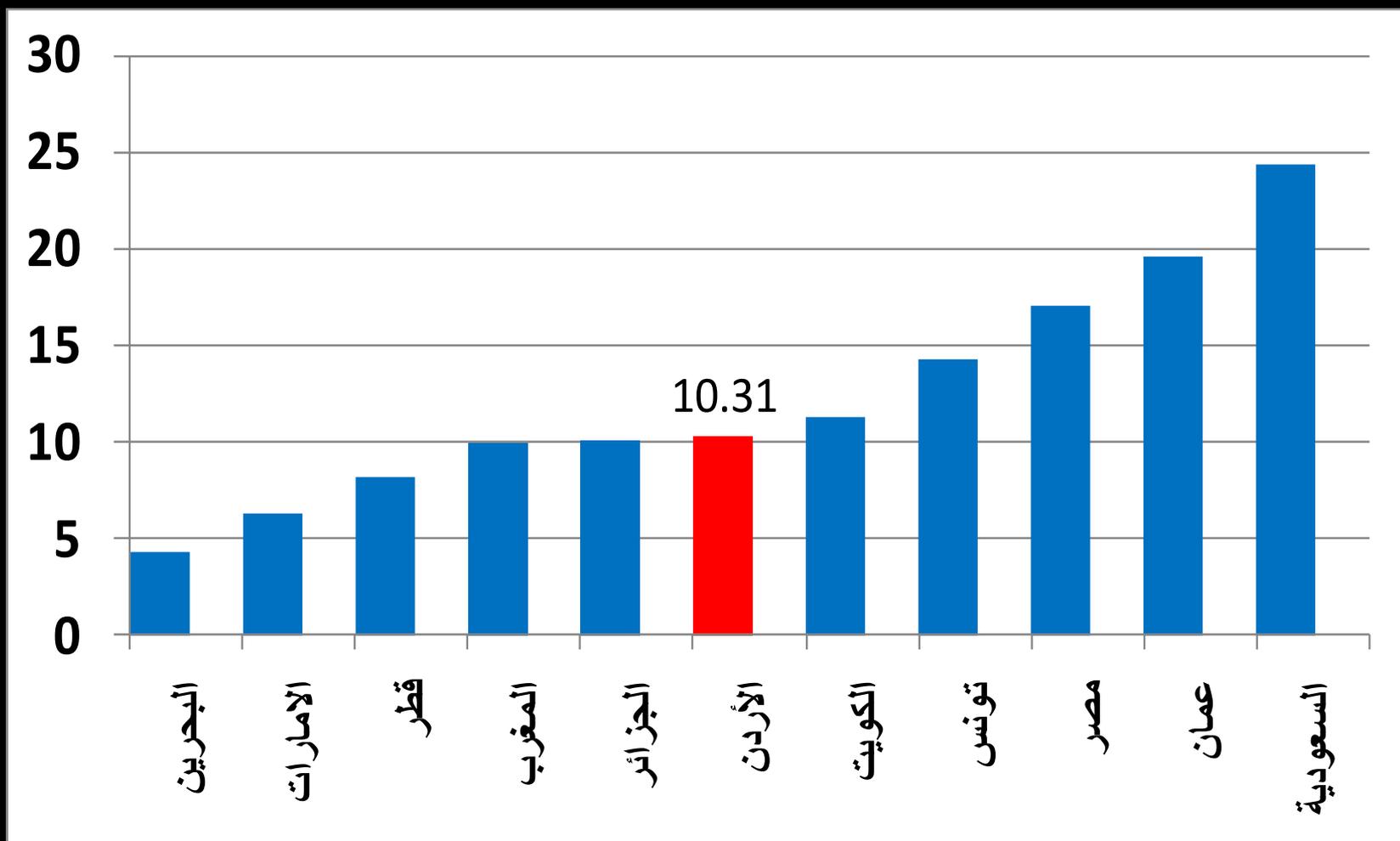
موقع الأردن مقارنة مع بعض دول العالم ضمن المعيار العالمي (وفاة لكل 100,000 نسمة) للعام 2014م



توزيع وفيات الحوادث المرورية في بعض الدول العربية لعام 2014م



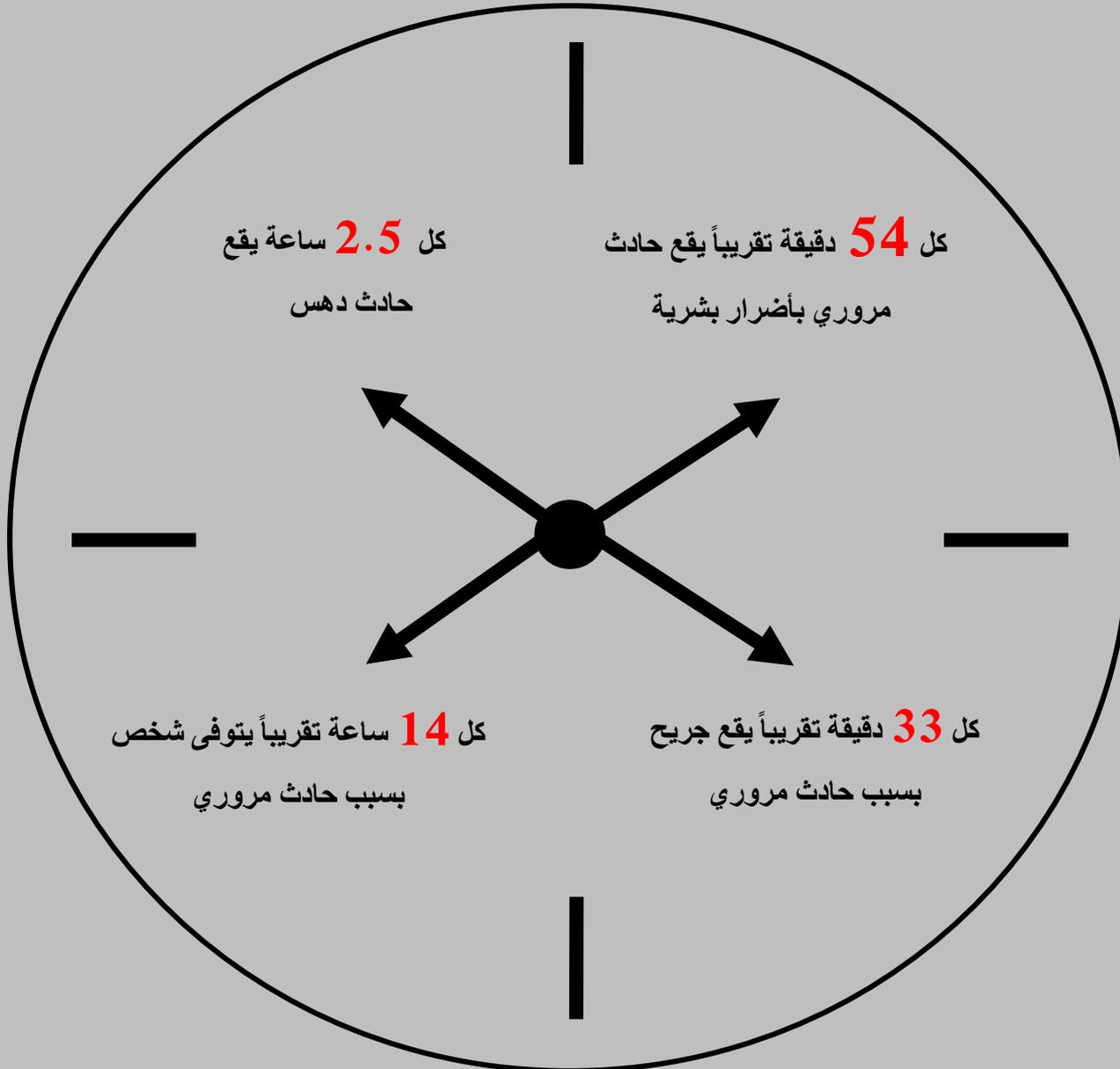
مؤشر الوفيات لكل 100 الف نسمة في الدول العربية خلال العام 2014م



تطور أعداد السكان والمركبات (1970 - 1986 - 2015)

السنة	المركبات المسجلة	عدد السكان	عدد المركبات لكل 100000 نسمة	ملكية المركبات
1970	21970	1,508 مليون	1456,8	مركبة/ 69 شخص
1986	232361	2,796 مليون	8310,48	مركبة/ 12 شخص
2015	1412817	9,531 مليون	14823,38	مركبة/ 7 أشخاص

محلياً: المؤشر الزمني للحوادث المرورية ونتائجها لعام 2015



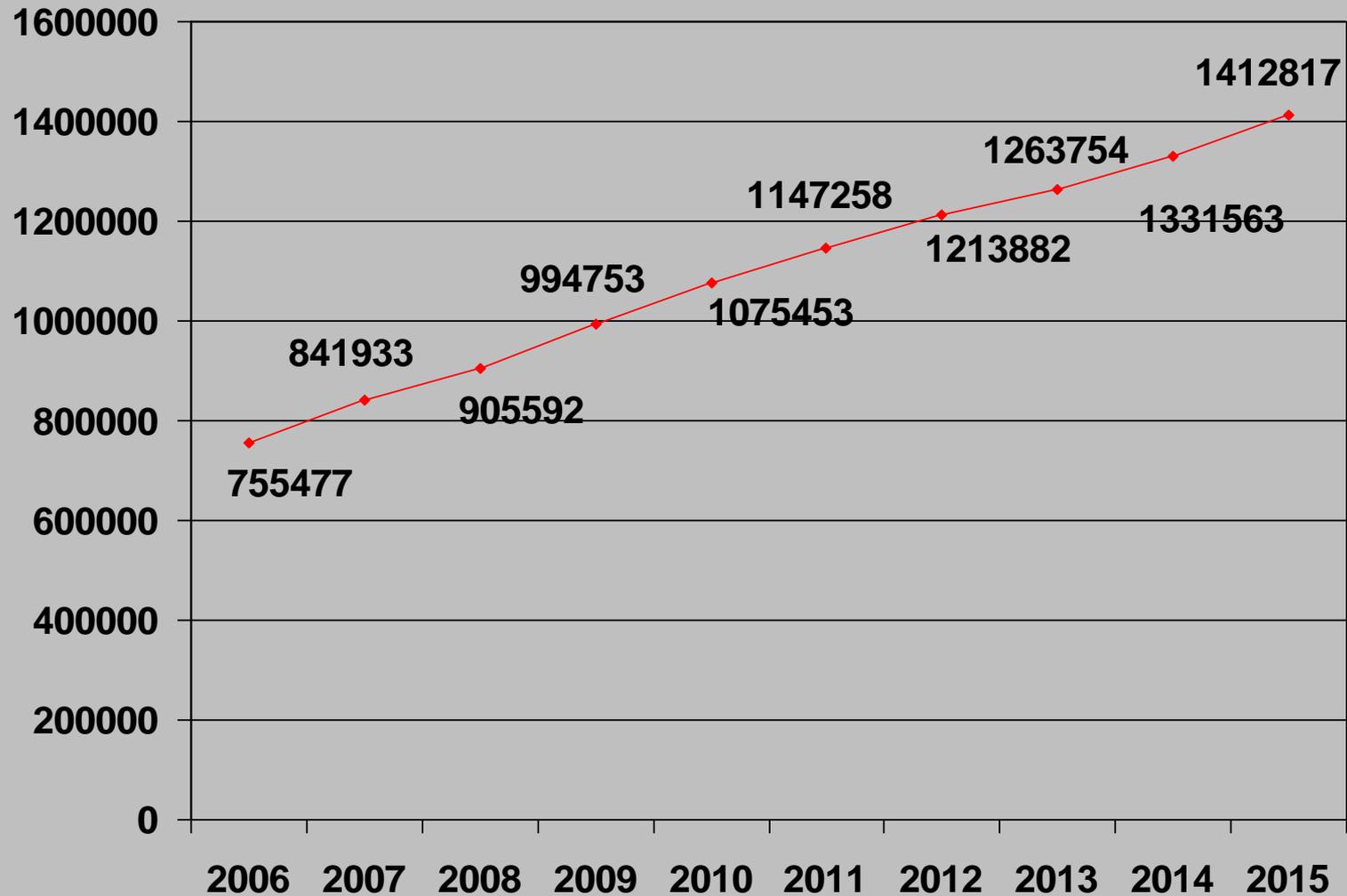
كل 54 دقيقة تقريباً يقع حادث
مروري بأضرار بشرية

كل 2.5 ساعة يقع
حادث دهس

كل 33 دقيقة تقريباً يقع جريح
بسبب حادث مروري

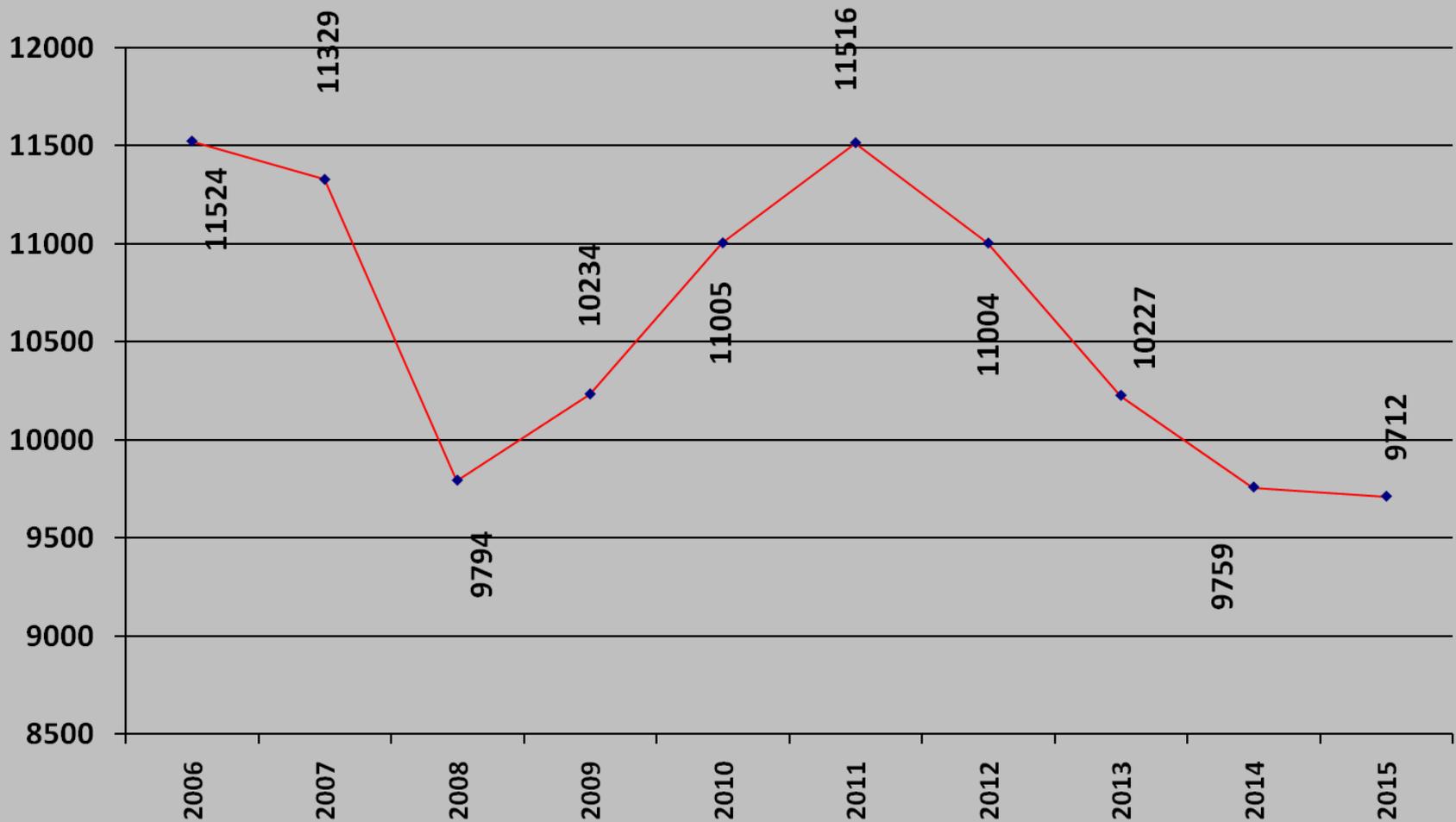
كل 14 ساعة تقريباً يتوفى شخص
بسبب حادث مروري

محليا: أعداد المركبات ونسبة الزيادة لها خلال الأعوام العشرة الاخيرة



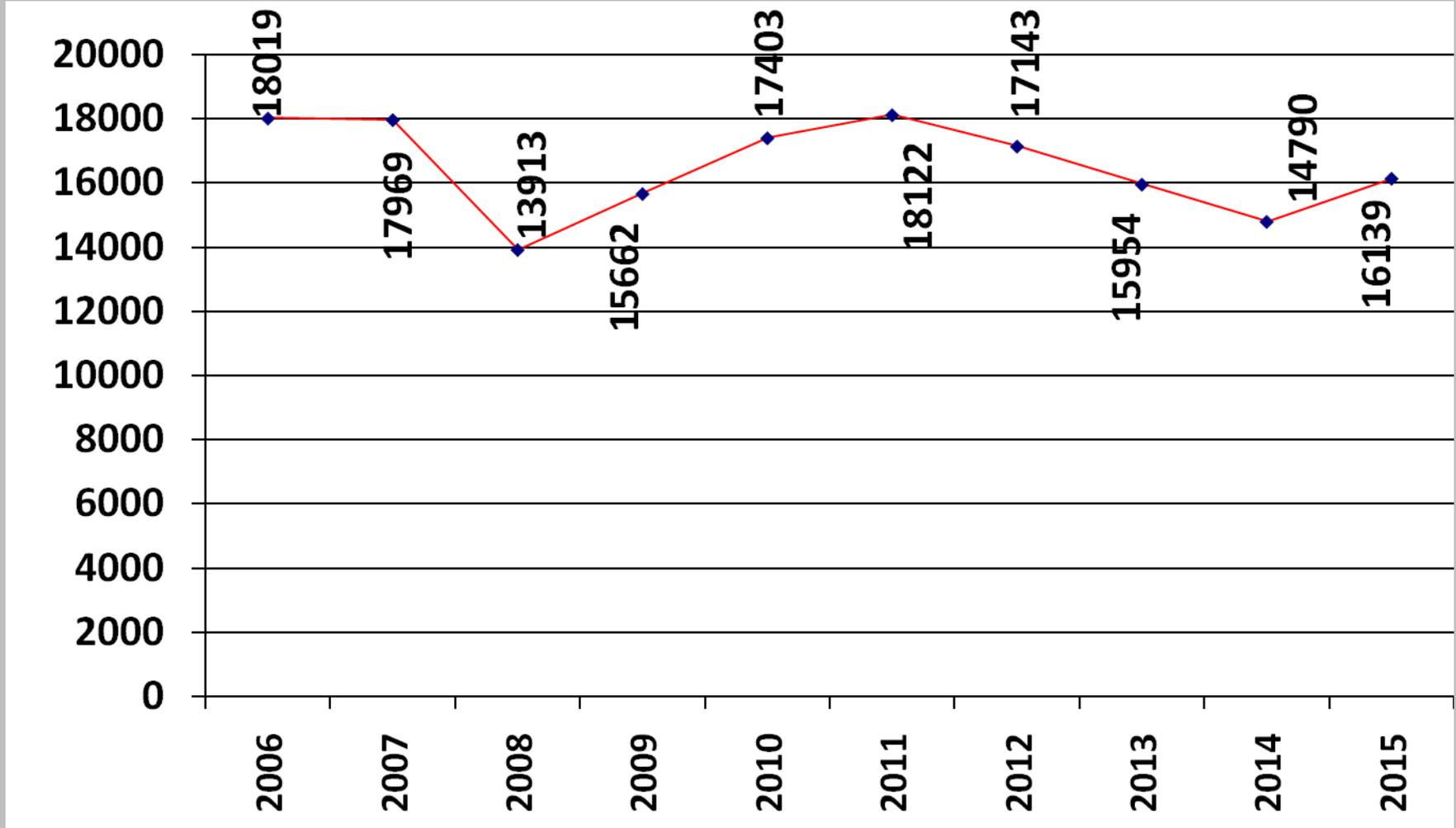
بلغ معدل الزيادة السنوية في أعداد المركبات 8.7% للعشر سنوات الأخيرة

محليا: أعداد الحوادث التي نتج عنها إصابات والمعدل لها خلال الأعوام العشرة الاخيرة



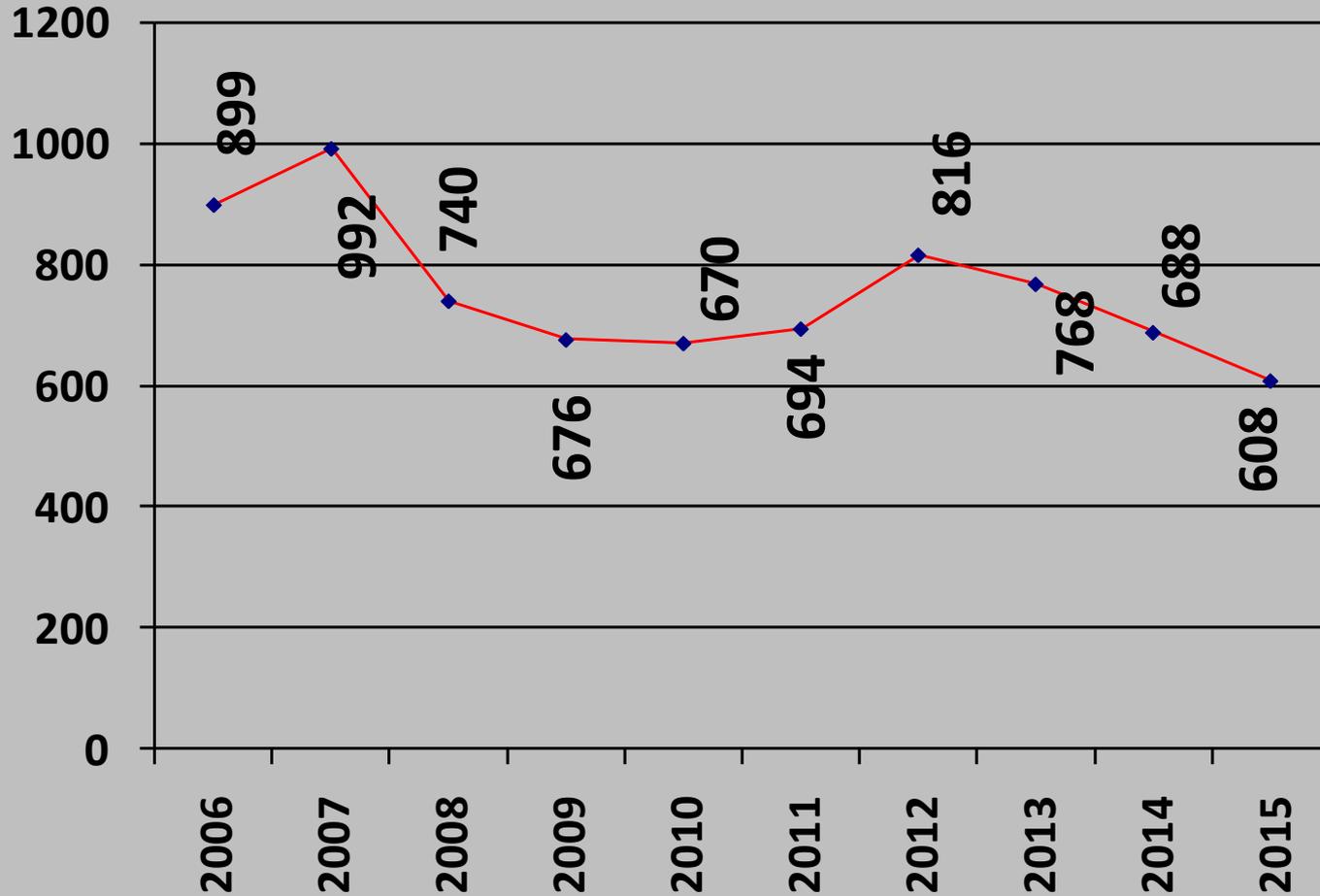
بلغ معدل التناقص السنوي في الحوادث المرورية التي نتج عنها إصابات حوالي (1,6%) للأعوام (2015-2006م)

محليا: أعداد الجرحى و المعدل لها خلال الأعوام العشرة الاخيرة



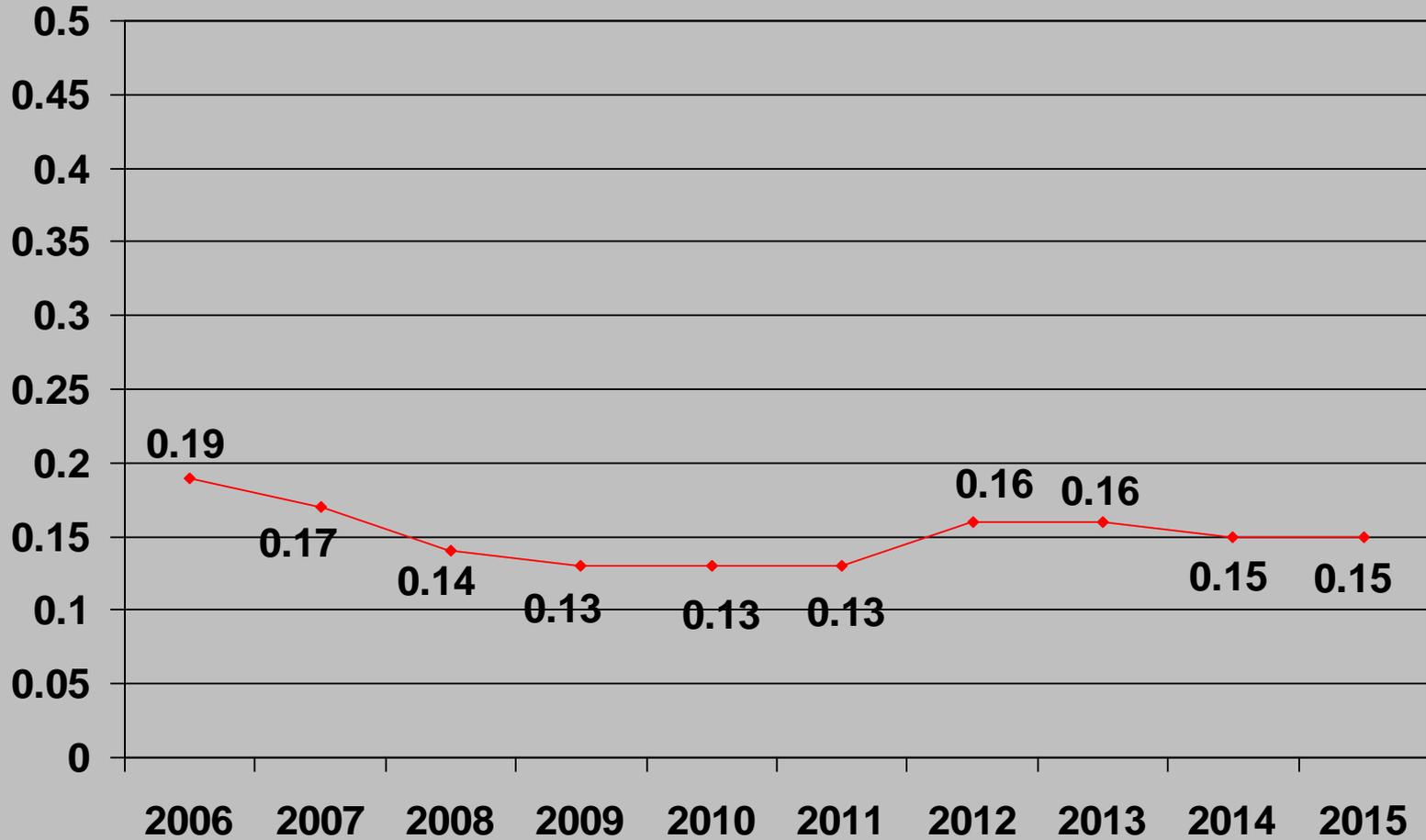
معدل التناقص السنوي في أعداد الجرحى 1% للعشر سنوات الأخيرة

محليا: أعداد الوفيات و المعدل لها خلال الأعوام العشرة الاخيرة

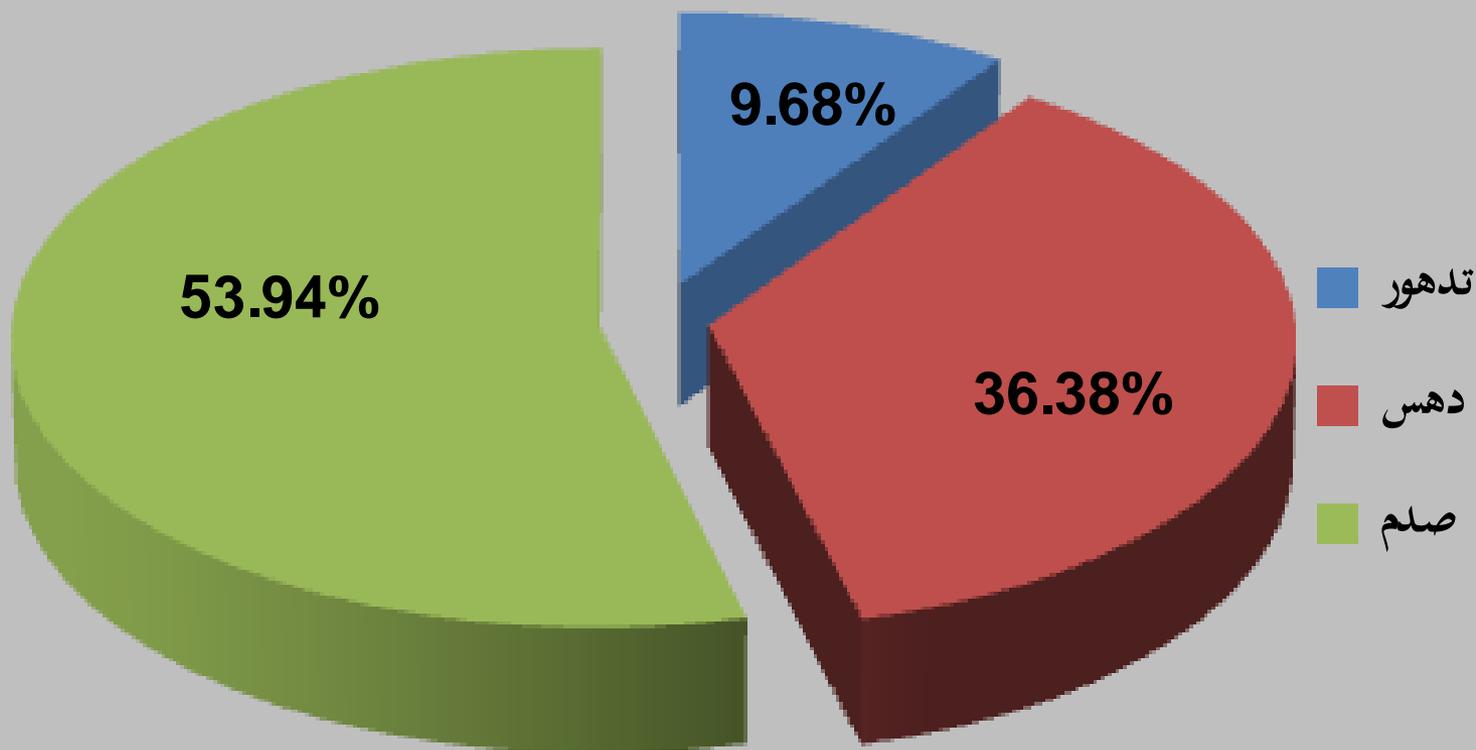


معدل التناقص السنوي في أعداد الوفيات 3,5% للعشر سنوات الأخيرة

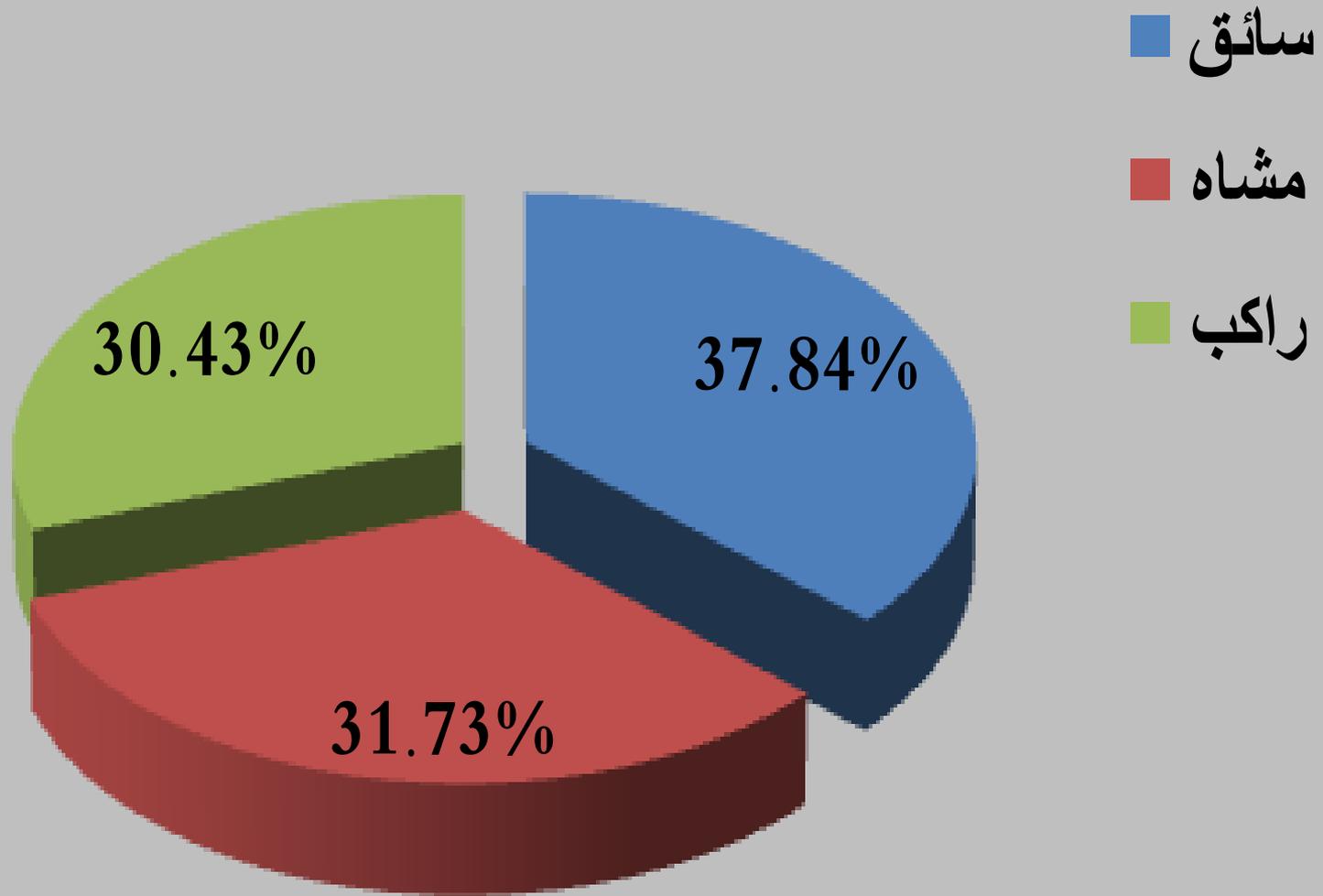
محليا: تطور مؤشر خطورة الحوادث المرورية خلال الأعوام العشرة الاخيرة



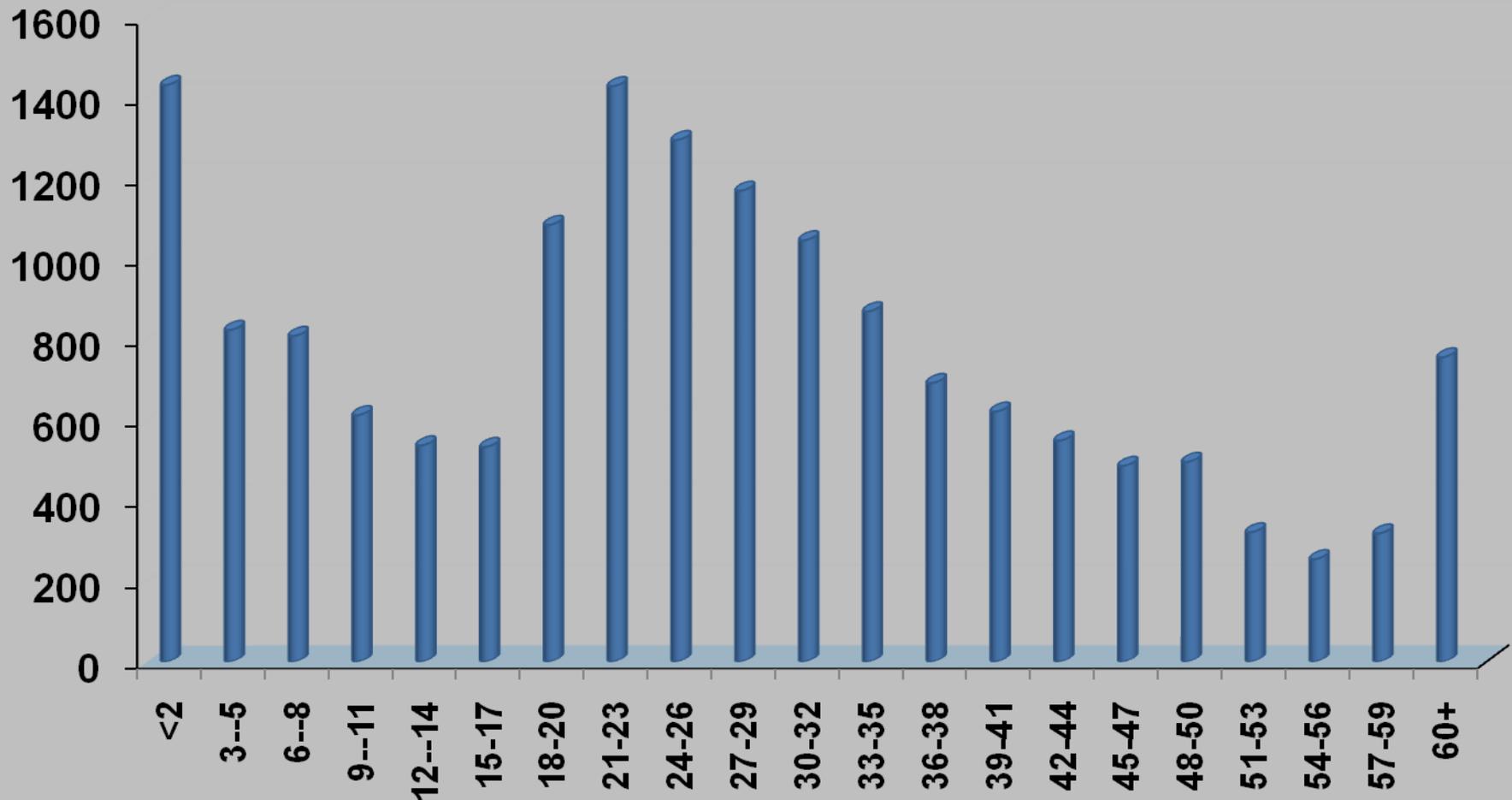
محليا: توزيع الحوادث المرورية التي نتج عنها إصابات حسب نوع الحادث لعام (2015)



محليا: توزيع الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية حسب مستخدم الطريق لعام (2015)

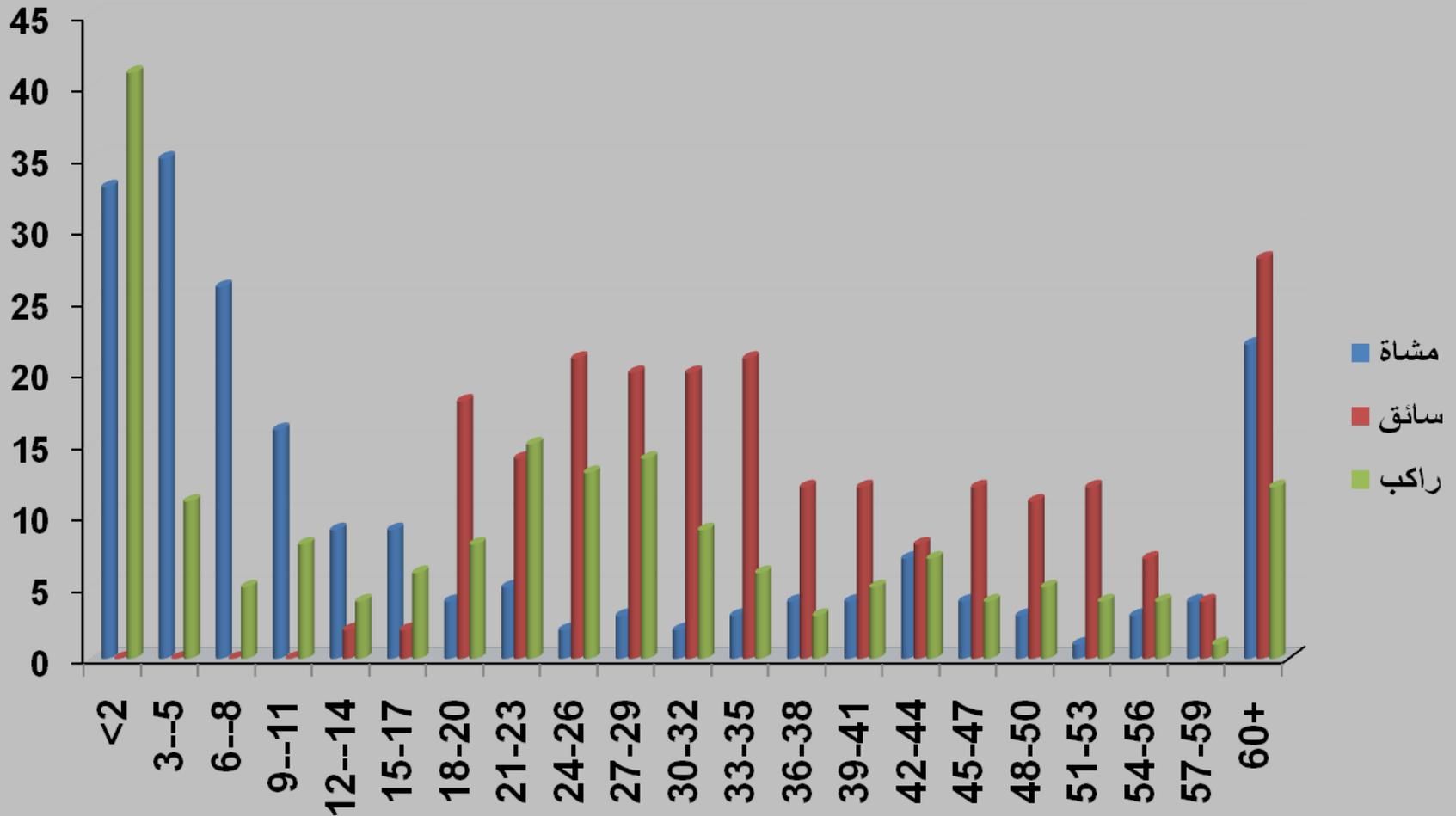


محليا: توزيع مصابي الحوادث المرورية حسب الفئة العمرية لعام (2015)



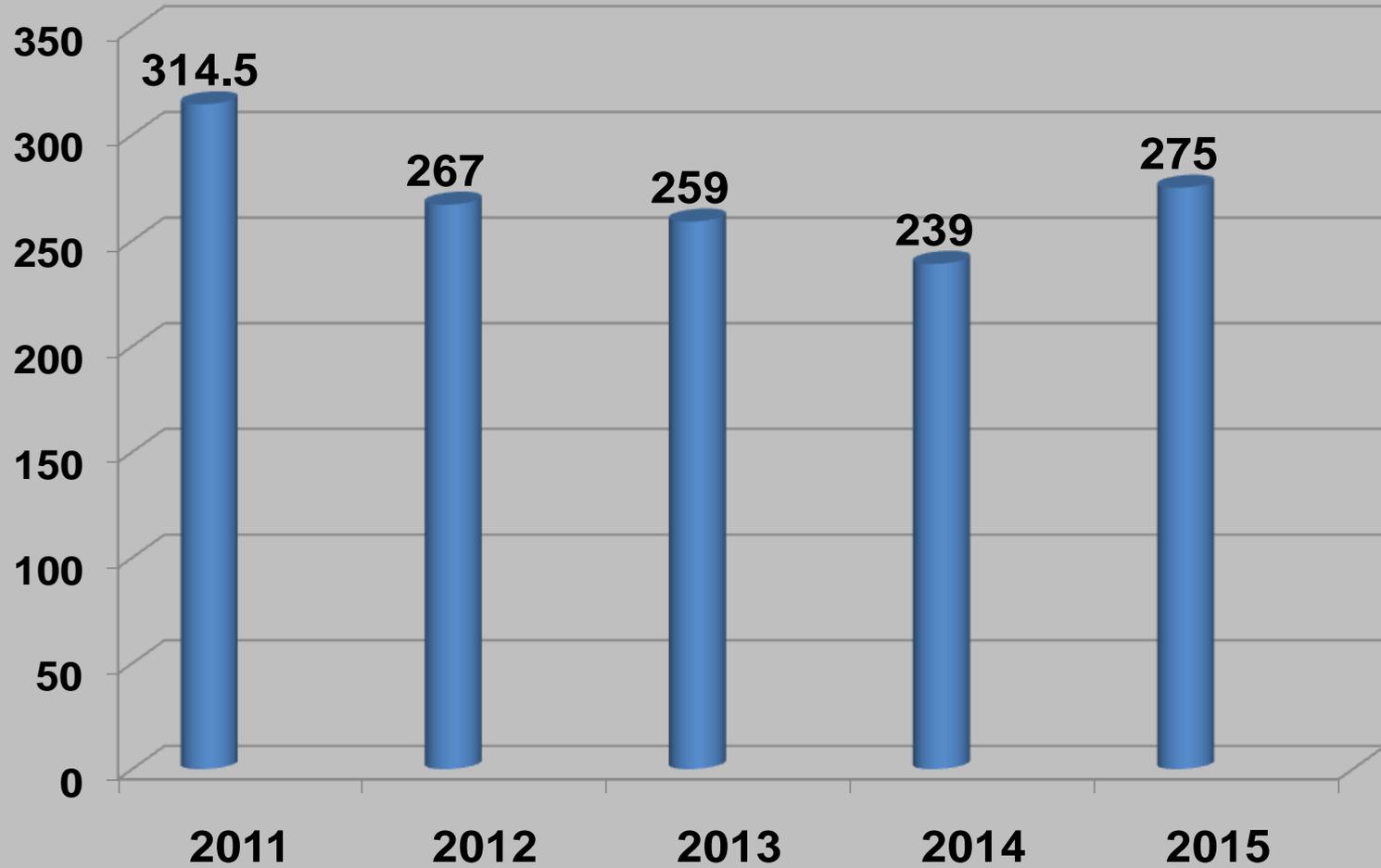
تعتبر الفئة العمرية من سن (18-35) الفئة الأكثر تضرراً من الحوادث المرورية حيث شكلت ما نسبته (42,37%) من مجموع المصابين في الحوادث المرورية

محليا: الوفيات والفئة العمرية ومستعمل الطريق لعام 2015

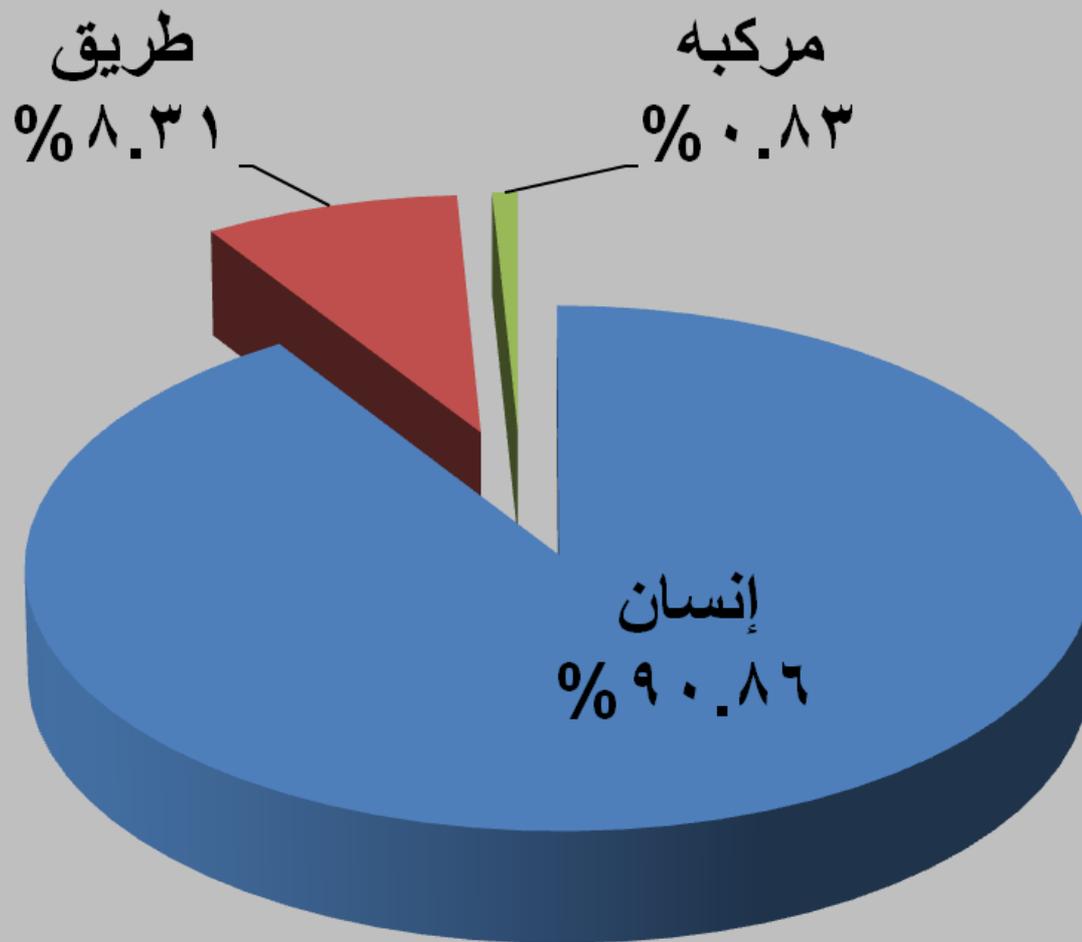


شكلت الفئة العمرية (اقل من خمس سنوات) أكبر عدد من وفيات الركاب و المشاة الناتجة من الحوادث المرورية حيث شكلت ما نسبته (19,7%) من مجموع الوفيات

التكلفة المالية للحوادث المرورية للأعوام 2011-2015 مقدره بالمليون دينار محليا:



محليا: مسببات الحوادث المرورية في الأردن 2015م



ملخص الحوادث المرورية و نتائجها و معدلات الخطورة للأعوام 2015-2011 **محليا:**

السنة	2011	2012	2013	2014	2015
الحوادث المرورية نتج عنها أضرار بشرية	11515	11004	10226	9759	9712
الوفيات	694	816	768	688	608
الجرحى	18122	17143	15954	14790	16139
معدل الخطورة	0.13	0.16	0.16	0.15	0.15
الوفيات/ 100.000 نسمة	11.0	12.8	11.67	10.31	6.37
الجرحى / 100.000 نسمة	289.9	268.4	244.3	221.6	169.32
الحوادث / 10.000 مركبة	1242.9	929.4	853.5	769.3	68.74
الوفيات / 10.000 مركبة	6.0	6.7	6.08	5.2	4.3
الجرحى / 10.000 مركبة	158	141.2	126.2	111.1	114.23
حادث /يوم	31.55	30.15	28.02	26.74	26.61
وفاة/يوم	1.90	2.24	2.10	1.88	1.67
جريح/يوم	49.65	46.97	43.71	40.52	44.22
التكلفة الاقتصادية	314.5	267	259	239	275

استراتيجية السلامة المرورية

تم وضع استراتيجية للسلامة المرورية تهدف الى خفض الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية للاعوام (2008-2012)، وتم وضع الخطة الاستراتيجية الثانية للأعوام (2013-2017) تهدف الى :

أولاً: تخفيض أعداد الوفيات والجرحى والحوادث المرورية لكل عشرة آلاف مركبة بنسبة (20 %) للفترة الزمنية 2013-2017 بواقع (4%) سنويا من خلال:

- 1- استكمال مشروع الكروكا الالكترونية.**
- 2- زيادة عدد الدوريات والتوسع في استخدام الرقابة المكشوفة والرقابة المخفية والرقابة الآلية لضبط المخالفات.**
- 3- استكمال حوسبة عمل محطات الفحص الفني للمركبات و إجراءات الفحص الفني لضمان الصلاحية الفنية للمركبات و تطوير الفحص العملي للمتقدمين للحصول على رخص السوق بهدف تخريج سائقين بكفاءة عالية.**

ثانياً: تأمين حركة مرورية آمنة والحد من الازدحامات المرورية من خلال:

- 1- تفعيل مركز التحكم بالاشارات الضوئية (SCAT) بالتعاون مع امانة عمان الكبرى ومشروع المراقبة التلفزيونية (CCTV) لتأمين تنظيم فعال للحركة المرورية.**
- 2- إجراء دراسات وكشوفات ميدانية لوضع الحلول الفنية والهندسية على المواقع التي تشهد ازدحامات واختناقات ومشاكل مرورية وبشكل دوري وبالتنسيق مع الجهات المعنية.**
- 3- عمل لجان مع الشركاء لإزالة العوائق وتطبيق شروط تراخيص المهن.**
- 4- تنفيذ برامج خطط الرقابة المرورية الميدانية .**

ثالثاً: المساهمة في معالجة المواقع الخطرة التي يتم تحديدها سنوياً ضمن اختصاص الأمن العام.

رابعاً: رفع كفاءة العاملين في الإدارات المرورية في الأمن العام بنسبة (20%) سنوياً.

خامساً: رفع مستوى الوعي المروري لدى كافة شرائح المجتمع من خلال :

- 1-** برامج إذاعية متخصصة ذات طابع مروري في الإذاعات الأردنية وإعداد فلاشات تلفزيونية تعالج بعض القضايا المرورية بالإضافة الى رسائل التوعية والتثقيف حول السلامة المرورية والإجراءات الوقائية للحد من الحوادث.
- 2-** كتابة ونشر مقالات مرورية متنوعة شهرية في الإدارات المرورية وطباعة البروشورات التوعوية للمواطنين.
- 3-** تغطية الندوات وورش العمل والمؤتمرات والمعارض المرورية التي تنفذها الإدارات المرورية في برنامج زمني يحدد في حينه.

اعتمدت الاستراتيجية على عدة محاور رئيسية لتحقيق أهدافها:

1- الرقابة المرورية.

2- التوعية المرورية.

3- التنسيق مع الشركاء في عملية السلامة المرورية.

4- استخدام اساليب التقنيات الحديثة في كافة مجالات العملية المرورية.

5- التدريب والتأهيل.

الرقابة المرورية

”إن الحد من الحوادث المرورية
ونتائجها الأساسية ينطلق من خطط
وإستراتيجيات علمية مدروسة تتعامل
معها الجهات المعنية بالنقل والمرور
والسلامة على الطرق بحزم وجدية“.

عبدالله الثاني بن الحسين



إن للرقابة المرورية دور كبير في دعم القانون وتغيير أنماط السلوك الإنساني بهدف الحفاظ على حياة المواطنين وتقليل نسبة الحوادث المرورية.

الرقابة بالتعريف هي مجموعة النشاطات والإجراءات التي تتخذ من قبل شرطة المرور والتي تسعى إلى ضبط مخالفات السائقين من أجل تعديل سلوكهم والحد من تصرفاتهم الخاطئة بهدف تأمين حركة سير آمنة والحد من الحوادث المرورية ونتائجها السلبية.

إن تطبيق أساليب الرقابة المرورية بشكل علمي ومدروس وتخطيط سليم والتدريب على تقنيات ووسائل الرقابة المرورية يزيد من ثقة رجل المرور بنفسه في الميدان ويعمق التوجه نحو ردع المخالفين من السائقين وتعديل سلوكياتهم الخاطئة وهو أحد أهم استراتيجيات السلامة المرورية.

يكن الهدف الرئيسي لضبط المخالفات المتحركة لا سيما مخالفات تجاوز السرعة المقررة على الطرق في مدى متابعة المخالفة وضبطها في أي وقت أو أي مكان لا يتوقعه السائق وخلق مستوى عالٍ من الردع والترقب لدى السائق بحيث يتوقع في أي لحظة يقوم فيها بارتكاب مخالفة بوجود رجل المرور يضبطه، ومن هنا جاء التركيز على عمل نقاط التفتيش والإيقاف الآمنة وكيفية ضبط المخالفة أثناء الحركة للسائق.

يعتمد نجاح الرقابة المرورية في قدرتها على خلق أعلى مستوى من الردع للسائقين، ولتحقيق هذا فإن الهدف الرئيسي يتمثل في زيادة مستويات الرقابة لضمان ارتفاع نسبة الإدراك والترقب لمخاطر القيادة لدى السائقين. ذلك أن إحساس السائق بوجود احتمالية ولو بسيطة لضبطه عند ارتكابه مخالفة سير من شأنه أن يوفر حتماً إمكانية ردع ورقابة مفيدة جداً وذات اعتبار.

إن زيادة الظهور والانكشاف لرجال المرور فيما يعرف بالرقابة المكشوفة يزيد من إدراك عملية الرقابة لدى السائقين, وذلك من خلال التوزيع الفعال للدوريات واستخدام الحد الأعلى من وسائل الشرطة المرورية المتوفرة الأمر الذي يؤدي إلى زيادة فعالية الردع.

وهذا يتطلب استخدام وسائل ضبط المخالفات التقنية الآلية (الأوتوماتيكية) التي لها دور إضافي في زيادة الفاعلية الكلية للرقابة, وذلك لأنها تساعد في الكشف بشكل كبير عن الخطورة الحقيقية المتوقعة على الطرق.

أساليب الرقابة المرورية

الرقابة التقليدية: وهي إجراء تعقب وضبط السائقين ومخالفتهم سواء من خلال الرقابة المكشوفة أو المخفية.

هذه الوسيلة تؤدي إلى تقليل المخالفات المرتكبة بشكل عام لأن تواجد رجال السير يؤدي إلى زيادة وإدراك الخطر عند السائق وبالتالي هذا يؤدي إلى تعديل سلوك السائق الخاطئ كونه يشعر بأنه مراقب في كل الأماكن والأوقات. وميزة هذه الطريقة أن العقوبة تطبق مباشرة على السائق وبذلك يكون تأثيرها مباشر على سلوك السائق.

الرقابة الآلية: وهي استخدام أجهزة وكاميرات الرقابة لضبط السائق المخالف من خلال تسجيل معلومات المركبة التي يستخدمها ثم إرسال رسالة بالمخالفة للمالك على عنوانه.

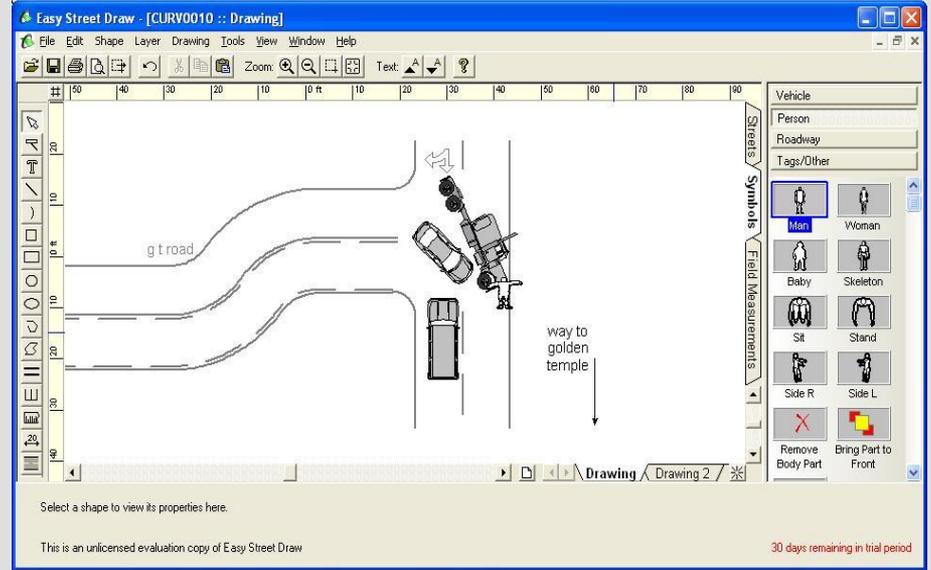
وتمتاز هذه الوسيلة بزيادة احتمالية ضبط المخالفين دون الحاجة إلى زيادة أعداد دوريات الشرطة وتقديم دليل ثابت بارتكاب المخالفة وزيادة مستوى الردع عند السائق لأن احتمالية ضبطه للمخالفة تكون عالية.

قامت مديرية الامن العام بالتعاون مع شركاء العملية المرورية بتطبيق الانظمة الذكية للرقابة والادارة المرورية، وفيما يلي عرض لأهم هذه الانظمة:

أولاً: تم البدء باستخدام نظام المخالفات الجديد في عمان خلال منتصف عام 2009، والذي يتكون من أجهزة (PDA) وطابعة مرافقة له والمرتبطة من خلال نظام اتصالات لاسلكي بالسيرفر الرئيسي للمخالفات في إدارة السير المركزية. حيث تستطيع هذه الأجهزة تحديد موقع المخالفة وتحريرها وطباعتها مع إمكانية استيفاء قيمتها اختياريًا لتنتقل بعد ذلك المعلومات من الجهاز إلى النظام الرئيسي بشكل آلي وفوري، وفي حالة توفر رقم الهاتف النقال لصاحب المركبة ضمن بيانات تسجيل المركبة فإنه يتم إرسال رسالة قصيرة (SMS) مجانية لصاحب المركبة تشعره بتحرير المخالفة.

ثانياً: نظام الكروكة الالكترونية:

تم البدء باستخدام نظام الكروكة الالكترونية بتاريخ 1/10/2013، مما ساهم في سرعة انجاز المخطط الكروكي وبالتالي تقليل وقت انتظار المواطنين، وتقليل وقت جهد مندوبي الحوادث المرورية وإمكانية اكتشاف الحوادث المفتعلة.



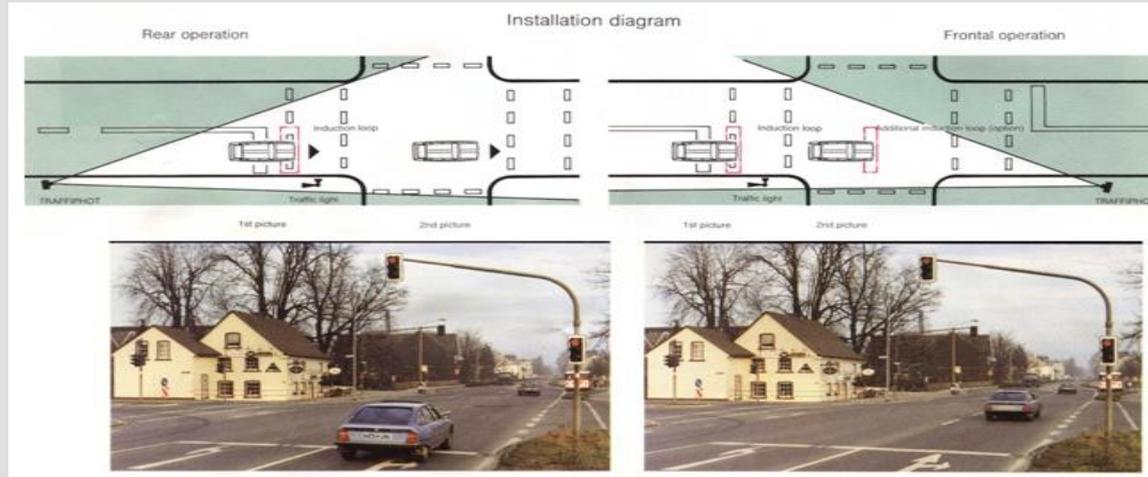
ثالثاً: كاميرات مراقبة السرعة (الثابتة أو المتحركة):

إن هذه الأجهزة تستخدم أمواج الراديو لقياس سرعة المركبات وعندما تكون سرعة المركبة أعلى من حدود السرعة المقررة تعمل على التقاط صورة للمركبة يبين عليها سرعة المركبة المخالفة، وقد تكون مثبتة على جانب الطريق في صناديق ثابتة وبصورة مكشوفة أو داخل مركبات تابعة للأمن العام سواء كانت مركبات مكشوفة أو مخفية.



رابعاً: أنظمة الرقابة على الإشارة الضوئية الحمراء:

نظام ضبط مخالفة قطع الإشارة الضوئية الحمراء (كاميرات رقابة آلية) ويقوم هذا النظام بضبط مخالفات قطع الإشارة الحمراء ومخالفة تجاوز السرعة المقررة في نفس الوقت، كما يمكن أن تعمل هذه الكاميرات على التقاط صور المركبات التي تقوم بمخالفة اتخاذ المسرب الخاطئ.



خامساً: أنظمة مركز القيادة والسيطرة:

1- نظام مقسم اتصالات الطوارئ (911):



هو نظام تلقي اتصالات الطوارئ على الرقم الموحد 911 وقد عالج هذا النظام سلبيات كثيرة كانت تواجه المواطنين مثل عدم الرد على مكالماتهم أو انشغال خطوط الطوارئ وبطء الرد على المكالمات، ويعد هذا النظام من أهم أنظمة مركز القيادة والسيطرة كونه يعتبر حلقة وصل مباشرة ما بين متلقي الخدمة والأمن العام، ويخدم أهداف إنسانية وأمنية ومروية في آن معاً.

2- نظام تلقي وإدارة بلاغات الطوارئ (CAD/ Computer Aided Dispatch):

وهو نظام محوسب يمكن من إدارة عملية تلقي البلاغات وتحريك الوحدات المناسبة للرد واتخاذ الإجراءات اللازمة لمعالجة أي موقف طارئ، ويعمل هذا النظام بالتكامل مع نظام معلومات الخرائط الرقمية ونظام تحديد مواقع الوحدات باستخدام الأقمار الاصطناعية، ويشكل هذا النظام جسرا يربط كافة الجهات والأجهزة المعنية بالتعامل مع الأحداث المختلفة في المملكة.

3- نظام تتبع المركبات الـ (AVL) (Automatic vehicle location):

ويعمل هذا النظام على تعقب وتتبع المركبات من خلال تقنيات تحديد المواقع باستخدام الأقمار الاصطناعية بالتكامل مع نظام إدارة البلاغات الـ CAD لغايات تحديد موقع آليات الأمن العام والدفاع المدني للمساعدة في تحديد المركبة المناسبة للتعامل مع ملحوظة معينة مما يعزز من سرعة الاستجابة للحدث.

4- نظام التسجيل الفيديو داخل المركبات (MVRs/ Motor Vehicle Reports):

تم العمل بتقنيات الـ (MVRS) أو أنظمة الفيديو المحمولة والمثبتة في مركبات جهاز الأمن العام، تسمح هذه التقنيات بتسجيل مجريات الأحداث الجارية مع الدوريات الآلية في الميدان.

5- أنظمة المراقبة التلفزيونية (CCTV):

وهي أنظمة المراقبة التلفزيونية التي يتم تركيبها في الأماكن العامة، حيث يتم تثبيت كاميرات بمواصفات محددة في المناطق الحساسة والهامة ومناطق التجمعات والتقاطعات المرورية الهامة في المدن، ويتم ربط هذه الكاميرات مع غرف التحكم وغرف العمليات المركزية.

6- كاميرات المراقبة التلفزيونية من الطائرات العامودية:

تعتبر كاميرات البث الحي المثبتة على المروحيات من الأنظمة الفاعلة والمعززة لقدرات مركز القيادة والسيطرة، وتتبع تلك الميزة من الكفاءة العالية لتلك الأنظمة وقدرتها الكبيرة على تغطية الحدث وإرساله بصورة مباشرة إلى مركز القيادة والسيطرة.



7- نظام التحكم المركزي بالإشارات الضوئية:

يستخدم هذا النظام للتحكم بالإشارات الضوئية على التقاطعات والمراقبة الآلية لها على مدار الساعة والتنسيق بينها. ويعمل كذلك على إجراء التوزيع المثالي لأزمان مراحل دورة الإشارة الضوئية على الاتجاهات بما يتلاءم مع طلب الحجم المرورية كما أن لديه القدرة على إجراء عملية التعداد المروري للمركبات على التقاطعات، وتطبيق نظام الموجة الخضراء لمركبات الطوارئ والمواكب الرسمية. ويساهم بالتقليل من الازدحامات المرورية وزمن الانتظار.

التشريعات المرورية

قوانين السير للأعوام (2001 و 2007 و 2008):

في تاريخ 19/11/2007 تم استبدال القانون السابق رقم (49) لعام 2001، بقانون جديد مؤقت رقم (52)، الذي فرض عقوبات أكثر صرامة. بعد خمسة أشهر، وبسبب شكاوى السائقين، صدر قانون المرور الجديد رقم (49 لسنة 2008). تم تطبيق العديد من التعديلات على قانون المرور لعام 2001 للحصول على قانون المرور لعام 2007. كثير من البنود في قانون المرور لعام 2007 لم تكن موجودة في قانون المرور 2001. فرض القانون الجديد عقوبات أشد في محاولة لتقليل عدد الحوادث والوفيات.

على الرغم من أن قانون السير لعام 2007 كان فعالاً في تخفيض عدد الحوادث إلا أنه واجه إعتراضاً شديداً من مستخدمي الطريق. ونتيجة لهذه المعارضة، تم تطبيق العديد من التعديلات على قانون السير لعام 2007 للحصول على قانون أقل تقييداً في عام 2008.

لذلك، تم تعديل العديد من العقوبات وخفضت قيمها وحذف البعض الآخر وقليل منها بقيت على حالها. ومن الجدير بالذكر هنا أنه على الرغم من تخفيض العقوبات والمخالفات في قانون 2008 إلا أنه زادت العقوبات المتعلقة بالسرعة الزائدة، كما سيتم مناقشته لاحقاً ويبين الجدول الملحق رقم (1) أرقام البنود التي تحمل وصفا موجزا للأحكام المشتركة الرئيسية لقوانين المرور كما وجدت في عام 2001 و2007 و2008. وعلاوة على ذلك، فإن الجدول الملحق رقم (2) يُظهر التعديلات الرئيسية لبنود قانون المرور والعقوبات لنفس الأحكام قبل وبعد التعديلات.

الفروق الرئيسية بين قانوني المرور لعامي 2007 و 2008:

على الرغم من تطبيق قانون المرور لعام 2008 الذي حد من قيم وعقوبات المخالفات المرورية، إلا أنه تم إجراء اثنتين من سياسات السلامة الناجحة جدا في عام 2008 ولغاية الآن مما ساهم في تقليص إجمالي عدد الحوادث المرورية ونتائجها.

ويمكن تلخيص هاتين السياستين فيما يلي:

سياسة السلامة الأولى: زيادة قيم المخالفات لارتكاب مخالفة تجاوز السرعة المقررة:

في قانون السير المؤقت رقم (52) لسنة (2007) البند (67)، كانت العقوبة كما يلي:

■ غرامة قدرها **(50 دينار)** لقيادة السيارات الصغيرة للركاب والنقل المشترك والشحن والدراجات النارية الصغيرة بسرعة تزيد عن الحد الأقصى للسرعة بما لا يزيد عن (40) كم/ساعة.

■ غرامة قدرها **(50 دينار)** لقيادة المركبات المتوسطة والشاحنات الكبيرة، وسيارات الركاب والحافلات والسيارات المرخصة لتوزيع الغاز بأكثر من الحد المقرر بما لا يزيد عن (20) كم/ساعة.

ولكن في القانون الجديد رقم 49 لعام 2008، البند (30)، زادت العقوبات كما هو مبين أدناه:

- يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن أسبوعين ولا تزيد على ثلاثة أشهر أو بغرامة قدرها **(100 دينار)** أو بكلا العقوبتين لقيادة السيارة بسرعة تزيد عن الحد المقرر بأكثر من (50) كم/ساعة.
- غرامة قدرها **(30 دينار)** لقيادة السيارة بسرعة تتجاوز الحد المقرر بأكثر من (30) كم/ساعة ولغاية (50) كم/ساعة.
- غرامة قدرها **(20 دينار)** لقيادة السيارة بسرعة تتجاوز الحد المقرر بأكثر من (10) كم/ساعة ولغاية (30) كم/ساعة.

سياسة السلامة المرورية الثانية:

كانت سياسة السلامة المرورية الثانية تكثيف إنفاذ القانون والرقابة المرورية لشرطة المرور والمستمرة حتى الوقت الحاضر.

ونتيجة للسياسات السابقة، ارتفع مبلغ الغرامات في عام 2008 إلى 2140000 ديناراً مقارنة مع 1360000 ديناراً في عام 2007. والشيء الأكثر أهمية هو زيادة في عدد الغرامات على السرعة المفرطة والذي ارتفع من 144 ألف دينار في عام 2007 إلى ما يقرب من 180 ألف دينار في عام 2008.

كان الأثر الإيجابي المشترك لهذه التدابير انخفاضا في عدد الوفيات والنتائج السيئة للحوادث المرورية كما هو واضح في إحصائيات الحوادث المرورية للأعوام التالية.

تأثير السياسات المرورية في حوادث المرور (الخطط الإستراتيجية منذ عام 2008 ولغاية الآن):

تدابير سياسة السلامة المرورية التي أجريت منذ عام 2008 بما في ذلك تكثيف إنفاذ القانون ورقابة الشرطة وتحسين قوانين المرور وُجدت فعالة في الحد من إجمالي الحوادث المرورية والوفيات.

تم العثور على زيادة في معدلات الحوادث المرورية نتيجة للأسباب التالية:

- الزيادة المستمرة في عدد السكان.
- زيادة مستمرة في عدد المركبات المسجلة.
- زيادة في عدد السيارات الأجنبية التي تدخل المملكة.
- غياب التحسينات الهندسية للطرق بما يتناسب مع الزيادة المطردة في عدد السكان والمركبات والسائقين.
- بعض الناس يميلون عند وقوع الحوادث، لطلب تقرير حوادث بغض النظر عن قيمة الأضرار المادية فقط للاستفادة من تعويضات شركات التأمين.

ومن الجدير بالذكر أنه تم عمل مراجعة لقانون السير المعمول به حالياً (49/2008) وادخال التعديلات اللازمة التي من شأنها رفع مستوى السلامة المرورية. وقد تم اعداد مشروع مُعدل لقانون السير الاردني لعام 2015م ولا زلنا بانتظار السير في مراحل الدستورية، حيث تم مضاعفة القيمة المادية لبعض المخالفات المرورية التي تشكل خطرا على السلامة المرورية في حال تكرارها خلال سنة. وتم إعداد مشروع **نظام النقاط المرورية بدلاً من التعليمات الصادرة وفقاً لأحكام قانون السير العامل حالياً رقم 48** وتضمن هذا المشروع زيادة عدد النقاط وفقاً لجسامة المخالفة المرورية والمتسببة في الحوادث المرورية حسب الإحصائية السنوية المُعدة من قبل مديرية الأمن العام. إضافة لذلك هنالك جانب إيجابي ومحفز للسائقين مكرري المخالفات بشطب النقاط المرورية إذا أمضى مدة سنة كاملة دون تسجيل أي مخالفة مرورية عليها نقاط ما لم يصل مجموع نقاطه العدد الذي يستوجب حجز الرخص.

جدول رقم (1) أرقام البنود القانونية ووصفاً موجزاً للمواد المشتركة

وصف عام لمواد القانون المشتركة	قانون السير 2007	قانون السير 2008	قانون السير 2001
	رقم المادة	رقم المادة	رقم المادة
المخالفات المتعلقة باستخدام رخصة القيادة أو المركبة بشكل غير قانوني.	62	26 - أ	غير مطبق
		28	
المخالفات المتعلقة بقيادة المركبة بطريقة غير آمنة ، مثل القيادة تحت تأثير المخدرات أو تقل مواد خطيرة أو عدم تثبيت البضائع بطريقة آمنة.	64 - أ	26 - ب	46
هتم بالعديد من المخالفات، ولكن أبرزها تتعلق الإشارة الضوئية الحمراء، والمسير بعكس إتجاه السير والقيادة ليلا دون استخدام أضواء السيارة ضمن أشياء أخرى كثيرة.	64 - ب	29	47
		معنية بالمخالفات المتعلقة باستخدام رخصة القيادة أو المركبة بصورة غير مشروعة، مثل قيادة السيارة العامة الأردنية برخصة قيادة اجنبية.	
هتم بالعديد من المخالفات، ولكن أبرزها تتعلق بقيادة السيارة بطريقة غير آمنة والقيادة بطريقة تزعج الناس وتسبب الضوضاء، مثل قيادة مركبة تنفث الدخان واستخدام الأضواء المبهرة، التجاوز الخاطئ، تغيير المسارب بصورة مفاجئة، مخالفة الأولويات وأشياء أخرى كثيرة.	66	29	48/أ
		31	
هتم بالعديد من المخالفات، ولكن أبرزها تتعلق بسلوك السائقين العموميين مع الركاب، تجهيزات المركبة.	67	34	48 - ب
كما تم ذكره سابقاً	67	36	
كما تم ذكره سابقاً	67	36	49 - أ
هتم بالعديد من المخالفات، ولكن أبرزها تتعلق بعدم الامتثال لقوانين المرور، مثل عدم الالتزام بالجانب الأيمن عند القيادة بسرعة متدنية، الدوران أو الإنعطاف بشكل معيق لحركة السير، ضمن أشياء أخرى كثيرة.	68	37	
كما تم ذكره سابقاً	68	37	49 - ب
هتم بالعديد من المخالفات ، ولكن أبرزها تتعلق بعدم الامتثال لقوانين المرور وتنفيذ إجراءات غير مبررة تؤدي إلى إزعاج الآخرين، مثل: التدخين في وسائل المواصلات العامة، وقوف المركبة على جانب الطريق لغايات التزه.	69	38	
كما تم ذكره سابقاً	69	38	49 - ج
هتم بالعديد من المخالفات مثل: مخافات الوقوف المعيقة لتدفق حركة المرور.	70	39	غير مطبق
هتم العديد من المخالفات، ولكن أبرزها تتعلق عدم الامتثال للمشاة مع قوانين المرور، مثل: عدم الالتزام المشاة بالعبور من الممرات المخصصة لهم.	71	غير موجودة	50
هتم بالمخالفات المتعلقة بالوقوف قرب السكك الحديدية أو عدم اتباع التعليمات المتعلقة القطارات والسكك الحديدية.	72	41 - أ	غير مطبق
		41 - ب	

جدول رقم (2) التعديلات الرئيسية لقوانين المرور 2001 و 2007 و 2008

قانون السير 2008		قانون السير 2007		قانون السير 2001	
المخالفة	رقم المادة	المخالفة	رقم المادة	المخالفة	رقم المادة
بقيت بذات العقوبة المقررة في عام 2007.	26-أ	يعاقب بالحبس مدة [3-6]	62	غير مطبق	غير موجود
يعاقب بالحبس مدة (2 أسابيع لـ 3 أشهر) أو بغرامة من (300150 دينار) أو بكلتا العقوبتين.	28	أشهر أو بغرامة [500-1000] دينار، أو بكلتا العقوبتين.			
يعاقب بالحبس مدة [1 - 3] أشهر أو بغرامة من [250 - 500] دينار أو بكلتا هاتين العقوبتين.	26/ب	يعاقب بالحبس مدة [3 - 6] أشهر أو غرامة قدرها 500 دينار، أو بكلتا العقوبتين، وتطبق رخصة القيادة لمدة سنة واحدة من تاريخ المخالفة.	64-أ	يعاقب بالحبس مدة [1-6] أشهر أو بغرامة من [100-200] دينار أو بكلتا هاتين العقوبتين، وتطبق رخصة القيادة لـ [3-6] أشهر من تاريخ المخالفة.	46
يعاقب بالحبس مدة (1 أسبوع إلى 1 شهر) أو بغرامة [100-200] دينار أو بكلتا هاتين العقوبتين.	29	يعاقب بالحبس مدة (1 - 3) أشهر أو غرامة قدرها 250 دينار، أو بكلتا العقوبتين، وتطبق رخصة القيادة لمدة سنة واحدة من تاريخ المخالفة.	64/ب	يعاقب بالحبس مدة (15يوما إلى 3 أشهر) أو بغرامة [50 - 100] دينار أو بكلتا هاتين العقوبتين.	47
يعاقب بالحبس مدة (1 أسبوع إلى 1 شهر) أو بكلتا هاتين العقوبتين.	29	يعاقب بالحبس مدة (1 أسبوع إلى 1 شهر) أو غرامة قدرها 150 دينار، وتطبق رخصة القيادة لمدة سنة واحدة من تاريخ المخالفة.	65		
يعاقب بالحبس مدة (1 أسبوع إلى شهر 1) أو بغرامة [50-100] دينار .	31				
يعاقب بغرامة من (50-100) دينار.	34	يعاقب بالحبس مدة (1 أسبوع إلى 1 شهر) أو غرامة قدرها 100 دينار.	66	يعاقب بغرامة من [30-60] دينار.	48/أ
يعاقب بغرامة 40 دينار.	35				
يعاقب بغرامة 30 دينار.	36	يعاقب بغرامة مقدارها (50) دينار.	67		
كما نكر أعلاه.	36	كما نكر أعلاه.	67	يعاقب بغرامة من [20 - 50] دينار.	48/ب
كما نكر أعلاه.	36	كما نكر أعلاه.	67		
يعاقب بغرامة مقدارها (20) دينار.	37	يعاقب بغرامة مقدارها (25) دينار.	68	يعاقب بغرامة من [15 - 30] دينار.	49/أ
كما نكر أعلاه.	37	كما نكر أعلاه.	68		
بقيت على حالها كما في قانون 2007.	38	يعاقب بغرامة مقدارها (15) دينار.	69	يعاقب بغرامة من [10 - 20] دينار.	49/ب
كما نكر أعلاه.	38	كما نكر أعلاه.	69	يعاقب بغرامة من [5 - 10] دينار.	49/ج
بقيت على حالها كما في قانون 2007.	39	يعاقب بغرامة مقدارها (10) دنناير.	70	غير مطبق	غير مطبق
ليست موجودة	غير مطبق	يعاقب بغرامة مقدارها (5) دنناير.	71	يعاقب بغرامة مقدارها 1 دينار.	50
يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن 6 أشهر أو بغرامة [500-1000] دينار.	41/أ	يعاقب بالحبس مدة من (2 شهر إلى 1 سنة) أو بغرامة [500-1000] دينار أو بكلتا هاتين العقوبتين	72	غير مطبق	غير مطبق
يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن 6 أشهر أو بغرامة [500-1000] دينار.	41/ب				



تم بحمد الله

