

# السلامة المرورية

مجلة فصلية تصدر عن جمعية الإمارات للسلامة المرورية // العدد الأول - يوليو 2013 //

برعاية  
فاطمة بنت مبارك  
«أم الإمارات»  
الجمعية  
تنظم مؤتمراً  
دولياً للشباب

عمومية الجمعية  
تجاهد ففتتها  
بأعضام المجلس  
وتعيد انتخابهم

## عفيف الفريقي:

مهاور السلامة  
المرورية حامل  
رئيسي للحد  
من الحوادث

الحوادث المرورية  
تسجل انخفاضاً  
ملحوظاً العام  
الماضي مقارنة  
بعام 2011

خفض سن  
الحصول  
على الرخصة  
بين مؤيك  
ومعارض

## سيف بن زايد:

نرحب باصدار مجلة

«السلامة المرورية» لتكون رافداً

للجهود الإعلامية للتوعية المرورية



جمعية الإمارات للسلامة المرورية  
Emirates Traffic Safety Society

طرق آمنة ... لبيئة مرورية مستدامة.

**رؤيتنا**

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 .

**رسالتنا**

- 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 .

**أهدافنا**

## نحو الهدف

تشكل حوادث المرور ، وما ينجم عنها من وفيات وإصابات أحد أهم مشكلات العصر الحديث ، التي تتطلب الاستمرار في مضاعفة الجهود من أجل الحد منها وتجنب ما يترتب عليها من خسائر مادية وبشرية والعمل وفقاً لاستراتيجية الحكومة على ترسيخ دعائم النظام المروري العصري ، الذي يعد مظهراً أساسياً لتقدم الدول ورفيها الحضاري .

إننا إذ نؤكد على أهمية حماية ووقاية مستخدمي الطرق من الحوادث المرورية ، فإننا ندعو إلى تضافر جهود مختلف الجهات المعنية ، الرسمية منها والمجتمعية ، للعمل معاً للحد من الأسباب التي تؤدي لوقوع الحوادث المرورية ، ونعول كثيراً على دور جمعية الإمارات للسلامة المرورية بالتنسيق والتعاون مع الجهات المعنية انطلاقاً من مبدأ تكامل العمل المؤسسي لخدمة المجتمع .

نرحب أخيراً بمبادرة الجمعية بإصدار مجلة «السلامة المرورية» لتكون رافداً للجهود الإعلامية الشرطية في الدولة الرامية للتوعية المرورية وتعزيز مستوى ثقافة مستخدمي الطريق ، بما يكفل المزيد من مقومات السلامة المرورية في بلادنا .



سيف بن زايد آل نهيان

# الفهرس

نهيان بن مبارك آل نهيان :

**ننشر الوعي باحترام قوانين المرور**

6 ..... **استجابة أمينة للولاة للوطن**



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

ها تظ :

+97126667844

فاكس :

+97126664311

بريد الكتروني :

etss@etss.ae

موقع الكتروني :

www.etss.ae

حمدان بن مبارك آل نهيان :

**الحد من الحوادث المرورية أمنية ..**

8 ..... **معاً نحولها إلى حقيقة**



سلطان بن سعيد المنصوري :

**الحوادث المرورية**

10 ..... **تستنزف الموارد البنترية والمادية**



عبد الرحمن محمد العويس :

**«السلامة المرورية»**

12 ..... **جديد الساحة الإعلامية المتخصصة**



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

موضوع  
الغلاف



40 ..... خفض سن الحصول على الرخصة بين مؤيدٍ ومعارضٍ



53 ..... جمعية الإمارات للسلامة المرورية  
والتنمية الأسرية تنظمان مؤتمراً  
دولياً للنتخاب



46 ..... تتارع ونفق التنيخ زايد  
وفرا حركة انسيابية  
وبمعايير سلامة عالية

# نتشر الوعي باحترام قوانين المرور استجابة أمينة للولاة للوطن

يسرنني في بداية هذه الكلمة أن أشيد بالجهد الوطني الفائق للأخ الكريم / محمد صالح بن بدوة الدرهمي ، رئيس مجلس إدارة «جمعية الإمارات للسلامة المرورية»، وبجهود إخوانه أعضاء الجمعية، وذلك بمناسبة إصدار هذا العدد الأول من «مجلة السلامة المرورية»، والتي تجسد الدور الهام للجمعية في توعية أفراد المجتمع، وبت الوعي في نفوس الجميع، بأهمية توشي قواعد السلامة، ورفع مستوى الثقافة المرورية لدى كافة مستخدمي الطرق، بالإضافة إلى الحرص الكبير على شبابنا الناهض، وهم الفئة العمرية الأكثر تعرضاً مع الأسف للحوادث المرورية، والعمل على توعيتهم، وثقتهم، في هذا الجانب الهام الذي يرتبط على نحو وثيق، بجودة الحياة في الدولة. يأتي ذلك كله بحمد الله، امتداداً أميناً لتوجيهات صاحب السمو الوالد الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس الدولة - حفظه الله ورعاه - وسموه يولي الوطن والمواطن كل اهتمامه، وبخاصة فئة الشباب الذين ننظر إليهم دائماً على أنهم عماد الحاضر، وأمل المستقبل.

أقول وأؤكد، أنه ليس قيدياً على مستخدمي الطريق بأي حال أن يستمتعوا بحياتهم، وأن ينعموا بما وهب الله دولة الإمارات من خيرورخاء وازدهار؛ سواء في ذلك، مياه خليجها، وكنوز صحرائها، وعلو جبالها، واتساع إماراتها، وترباطها في اتحاد ليس له نظير. لهم جميعاً مطلق الحرية في التمتع والاستمتاع بكل ذلك، ولكنني أقول إن الحرية فيها جانب كبير من المسؤولية، من واجب الجميع أن يعي تماماً هذه الحقيقة،



وأن يتمثلها في كل ما يأتي وما يذر .

الشباب بالذات، قد يدفعهم طموحهم أحياناً إلى قيادة السيارات بسرعة كبيرة : يتسابقون دون وعي بالنتائج، وما يترتب عليها من عواقب وخيمة وحوادث دامية تضيع فيها ثروة هائلة في الأرواح والمعدات، ويعقبها حزن الأهل، وأسى المجتمع، وضياح الأمل في حياة آمنة .

في إطار ذلك، تتجسد أولويات التوعية المرورية، كما يتأكد تبعاً لها أهمية إصدار هذه المجلة الفريدة في نوعها وأهدافها . لقد لفت انتباهي كثيراً في هذه المجلة، تلك التقنيات الحديثة والجديدة والرائدة التي تعطيها لمسات فنية وتحريرية رائعة، من حيث الشكل والإخراج والمضمون على السواء، بما يسهم بإذن الله في اجتذاب القراء والمهتمين إلى الإقبال عليها، وقراءتها، والإفادة منها بشكل كبير .

إنني أرحب كثيراً بصدور هذه المجلة، التي اعتبرها مبادرة مهمة للمجتمع المدني، ممثلاً في جمعية الإمارات للسلامة المرورية، وهو جهد يضاف إلى الجهود الكبيرة والمشكورة التي تبذلها وزارة الداخلية وقيادات الشرطة بالدولة، هذا بالإضافة إلى جهود وسائل الإعلام، وجهود المدارس والكليات والجامعات ومؤسسات المجتمع الأخرى، في منظومة وطنية رائعة تسعى إلى نشر الأمن والسلامة والطمأنينة المرورية لكافة المواطنين والمقيمين على أرض دولتنا العزيزة .

في هذا الإطار، أود أن أؤكد أن نجاح هذه المجلة في أداء رسالتها سوف يتجسد بإذن الله، في عدة نقاط سوف تسهم في تفادي

الأخطار، وضمان السلامة للجميع، أهمها :

● إقبال مستخدمي الطريق على قراءة هذه المجلة والإفادة منها بصورة جادة .

● التوسع في مجالات المشاركة والمناقشة حول كل ما يُكتب في هذه المجلة، والعمل على عقد ندوات ولقاءات مجتمعية، يكون هدفها التنوير والتوعية الهادفة حول قيادة السيارات بطريقة آمنة .

● نشر الوعي بأهمية احترام قوانين المرور : استجابة أمينة للولاء للوطن، وترسيخ ركائزه على أسس سليمة من الأمان والاستقرار .

● أن يكون شعارنا الدائم : « لا، وألف لا، لجنون السرعة»، وأن يبدأ كل منا تطبيق ذلك على الفور دون إبطاء أو تسويف .

● خلق بيئة مجتمعية تحث على تدارس واحترام آداب القيادة، والعمل على تطبيق ذلك، بما يتناسب وحرصنا جميعاً على السلامة والاستقرار .

إن الأمل كبير، في أن تحقق هذه المجلة كل هذه الأهداف المرجوة، كما أن الأمل معقود على جميع المواطنين والمقيمين على السواء، في الالتزام وحسن القيادة، بما يعود عليهم وعلى المجتمع كله، بالسلامة والأمان .

أحیی كل القائمين على إنجاز هذا العمل الإعلامي المهم والرائد، راجياً أن تحظى هذه المجلة بتجاوب مجتمعي كبير : حياً في الإمارات، وتقديراً لقيادتها الحكيمة، وحرصاً على سلامة الجميع .

حمانا الله دائماً من كل سوء .

نهيان بن مبارك آل نهيان

وزير الثقافة والشباب وتنمية المجتمع

# الحد من الحوادث المرورية أمنية .. معاً نحولها إلى حقيقة

نحن في الإمارات .. بدأنا بالإنسان .. أمل وطموح قيادتنا الرشيدة الحكيمة .. ومحط اهتمامها وعنايتها .. فحققنا نجاحات تقودنا بثبات وثقة إلى العام 2021 .. حيث ستكون الإمارات بإذن الله .. وبحكمة صاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس الدولة حفظه الله .. ومبادرات نائبه صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي .. من أفضل دول العالم .. متقدمة في مدارج المدنية والرفاهية والحضارة .. محافظة على روحها وأصالتها وقيمها النبيلة .. دون أن تدفع الثمن من سعادتها .. كما حصل مع كثيرين .. خصوصا وأن معظم مشاكل الإنسان وليدة الإنسان نفسه .. اللهم آمين .. ولكنها الحياة .. فيها شتى المتناقضات .. فيها الحلاوة وفيها المرارة .. فيها البسمة وفيها الدمعة .. التي ذرفناها على من خسرناهم بفعل حوادث المرور التي لم تعد أسبابها الحقيقية خافية على أحد .. متمنين - وبجهد الجميع - أن نستطيع قريبا الحد من تلك الحوادث وأسبابها .. وهي أمنية يمكن أن نحولها معا من حلم إلى حقيقة .. اعتمادا على ما نخطط له ونفعله ونتجزه .. بعد أن علمتنا قيادتنا المظفرة كيف نخوض معارك الحياة .. بالقوة نفسها التي نستقبل فيها أفرحانا .. وهذه المجلة الغراء ميدان من ميادين الحب والوفاء للوطن وأهله والعمل من أجلهما .. لذا تستحق بالفعل كل دعم ومساندة .. هي وغيرها من المبادرات التي سعت بصدق إلى أن تنتقل إلى ذلك الجانب المضيء في حياتنا .. حيث عواطف الود ووشائج الرحمة .. حيث نبض القلوب الفرحة بوطنها .. المنتمية لقيادتها .. الطامحة نحو الحياة الفضلى ..

الحق أن الذكريات ليست كلها أحداثا سعيدة .. وبعضها أحداث أليمة لم يمح أثرها .. لكن العزم والإرادة ومشاركة الآخرين قادرة على مساعدتنا جميعا على قطع رحلة - وإن كانت طويلة - ودون تردد أو وجل .. بخطوات واثقة .. على أرض ثابتة .. لنصل إلى الراحة بعد التعب .. والبهجة بعد الحزن .. وقد أخذنا عبرة وتعلمنا دروسا من الأمس لتكون الأيام القادمة أكثر سعادة وعملا وعطاء ..

أتمنى لجمعية الإمارات للسلامة المرورية ورئيس وأعضاء مجلس إدارتها وكل من يساندونها ويعملون معها أو يشاركونها أحلامها وطموحاتها كل الخير والتوفيق .. عسى أن نصنع معا .. وخصوصا أبناءنا وبناتنا .. جيل الغد البسام .. ذاك الأمل الكبير .. بإرادة شعب طموح واثق وتمسك بتراثه .. واتحاد قوي يجمعه المصير المشترك .. واقتصاد تنافسي بقيادة إماراتيين يتميزون بالإبداع والمعرفة .. وجودة حياة عالية في بيئة معطاء مستدامة .. خالية من كل ما يمكن أن ينغص حياة الإماراتيين .. وخصوصا حوادث المرور .. اللهم آمين

حمدان بن مبارك آل نهيان  
وزير التعليم العالي والبحث العلمي



## على الطريق...

أصبحت حوادث الطرق في عصرنا الحاضر من أخطر المشكلات لأنها تستهدف الإنسان - وهو أغلى شيء في الوجود - إما بالموت أو بالعجز الدائم أو بإصابة تعيقه عن القيام بدوره في المجتمع، مما يُضعف من الإسهام المباشر في خطط التنمية الاجتماعية والاقتصادية.

ومن المؤسف حقاً أن نرى أن جميع الدلائل والمؤشرات تؤكد عظم هذه المشكلة على الرغم من الجهود الكبيرة التي تبذلها الجهات المعنية للحد منها، وهو ما يتطلب منا جميعاً المشاركة في حشد جهودنا، وتفعيل دور المجتمع المدني، تكريساً لقيم المواطنة ونشر ثقافة الوقاية.

ولهذا، فقد أولت الجمعية ومنذ تأسيسها اهتماماً كبيراً بتفعيل دورها المجتمعي لترسيخ مبادئ السلامة المرورية وتعزيز ثقافتها لدى كافة مستخدمي الطريق من خلال أنشطتها المتنوعة والتي نتوجها بإصدار العدد الأول من مجلة «السلامة المرورية» لتكون في متناول الجميع للاستفادة مما تقدمه من معلومات وأخبار ودراسات وأبحاث وغيرها من المواضيع المعنية بالسلامة المرورية، علاوة على دورها الأساس في تسليط الضوء على خطورة الحوادث المرورية وحجمها والمشاكل المترتبة عليها لتكوين رؤية واضحة تمكن من أخذ الحظيرة اللازمة في وقت مبكر لمعالجة ردود فعلها ونتائجها، وليسهم ذلك في رفع قدرات المعنيين الذاتية في مجال السلامة المرورية لإيجاد الحلول الكفيلة والبرامج والخطط الناجعة للحد من حوادث المرور.

إن السلامة المرورية بمفهومها الواسع تهدف إلى تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد من أو منع وقوع الحوادث المرورية ضماناً لسلامة الإنسان وممتلكاته، وحفاظاً على أمن البلاد ومقوماتها البشرية والاقتصادية، وهو ما تتبناه استراتيجية حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة والتي تهدف إلى تعزيز الوعي والتثقيف الوقائي لدى مستخدمي الطريق، وتقليل من الحوادث المرورية ومخاطرها وفق مبدأ الشراكة بين مؤسسات المجتمع، والتي نعتبرها قضية وطنية تمس كافة أوجه حياتنا وعلى الجميع سواء مؤسسات أو أفراد أن يقوموا بدورهم من أجلها.

....صحتكم السلامة



محمد صالح بن بدوة الدرهمي

رئيس مجلس الإدارة

# الحوادث المرورية تستنزف الموارد البشرية والمادية

يسعدني أن أطل عليكم عبر العدد الأول من مجلة "السلامة المرورية" الهادفة إلى تعزيز الوعي المجتمعي حول أهمية الموارد البشرية ووقايتها من الحوادث المرورية وما لذلك من أثر إيجابي على تدعيم الاقتصاد الوطني. وأود أن أتقدم بالشكر لكافة القائمين على هذا الإصدار الشيق وأخص بالذكر جمعية الإمارات للسلامة المرورية على دعوتهم لي للمشاركة ومقاربة هذا الموضوع المهم من وجهة نظر اقتصادية ..

قد لا يخفى على أحد ما باتت تمثله الحوادث المرورية من قلق لكافة أفراد المجتمع، كأحد أبرز العوامل التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية و«الإنسان» وهو الذي أكدت قيادتنا الرشيدة في أكثر من مناسبة على أن أمنه وسلامته هما الأولوية القصوى، وأنه يجسد الثروة الحقيقية لبناء ونهضة الأوطان.



المرتفعة بشكل مباشر للاقتصادات الناشئة والدول ذات الدخل المتوسط وتقتطع ما يقارب 1.6 و2% من الناتج المحلي الإجمالي للدول النامية والمتقدمة على حد سواء. وتجدر الإشارة هنا إلى سعي دولة الإمارات العربية المتحدة المتواصل إلى أن تكون تشريعاتها وأنظمتها المرورية فاعلة ومواكبة للنهضة الحضارية والعمرانية انطلاقاً من حرص واهتمام القيادة الرشيدة بضرورة توفير السلامة المرورية لجميع مستخدمي الطريق تجسداً لاستراتيجيتها في تحقيق السلامة على مختلف الطرق بالدولة.

لا شك في أن المرحلة المقبلة تقتضي تضافر الجهود للعمل على إيجاد حلول جذرية لهذه القضية ووضعها موضع التنفيذ للحد من آثارها السلبية على الفرد والمجتمع. ويتعين علينا كوزارات وهيئات اتحادية ومؤسسات مجتمع مدني أن نعرز آفاق الشراكة والتعاون فيما بيننا للوصول إلى إستراتيجية واضحة المعالم تسهم في خفض نسبة الحوادث المرورية على الطرقات إلى أدنى معدلاتها بما ينسجم مع متطلبات التنمية الشاملة والمستدامة ورؤية الإمارات 2021.

وترهق الآثار الاقتصادية للحوادث المرورية عاتق الحكومات والدول، وقد تكون هذه الخسائر غير قابلة للاحتساب الدقيق إلا أن آثارها تمتد على الفرد والمجتمع، ولا أدل على ذلك أكثر من الأعباء التي تتحملها شركات التأمين في إصلاح المركبات المتضررة ودفع الدية للوفيات وعلاج المصابين، وبالتالي فإن تفاقم هذه المعضلة يؤدي إلى مزيد من الاستنزاف المجتمعي والاقتصادي، وهو ما يعود بالعديد من الجوانب السلبية على حياة الأفراد والمواطنين والتأثير المباشر على التنمية.

ودفعت شركات التأمين بالدولة خلال خمس سنوات بين عامي 2006 و2010 حوالي 13,4 مليار درهم على شكل تعويضات عن وفيات وإصابات وأضرار مادية واستلمت مقابلها أقساط تأمين تغطي تلك التعويضات مع المصاريف الإدارية، وهو ما يعكس بشكل جلي حجم الضرر المترتب على هذا الواقع.

وتقدر مجموعة من التقارير المحلية والدولية التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية على الطرق والإصابات الناجمة عنها في العالم بمئات مليارات الدولارات، وتهدد هذه المعدلات

سلطان بن سعيد المنصوري  
وزير الاقتصاد

## «السلامة المرورية» جديد الساحة الإعلامية المتخصصة

تعتبر سلامة الانسان غاية نبيلة وهدفاً استراتيجياً وطنياً نعمل جميعاً جاهدين للمحافظة عليهما من خلال توفير الرعاية الصحية الشاملة بما في ذلك الوقاية من الامراض والحوادث وتسخير كافة الامكانيات التي من شأنها أن ترتقي بمستوى الرعاية الصحية خاصة طب الطوارئ سواء كان ذلك على المستوى الطبي أو التوعوي للحد من آثار الحوادث المرورية على سلامة وصحة أفراد المجتمع.

واننا إذ نؤكد حرصنا الدائم على التعاون مع شركائنا في كافة الجهات الحكومية والخاصة وقطاعات المجتمع المدني، فإننا نبارك الشراكة الاستراتيجية مع جمعية الامارات للسلامة المرورية في اصدارها مجلة «السلامة المرورية» لتقوم بدورها في رفد الساحة الإعلامية المتخصصة برسائل هادفة، تسهم في رفع المستوى الثقافي والسلوكي للسائقين والمستخدمين الآخرين للطريق على حد سواء، وتكون وسيلة هامة تزود المهنيين بالدراسات والأبحاث المرورية المتخصصة في المجتمع.

إن تطور التشريعات الصحية عامة والمرورية على وجه الخصوص وتحديثها دورياً أثبتت فعاليتها في الانخفاض الملحوظ في معدلات الحوادث المرورية في الفترة الأخيرة، مما يؤكد على أهمية مواصلة هذه الجهود لحث كافة مستخدمي الطرق على الالتزام بالقوانين والانظمة المرورية.

إننا إذ نثمن الجهود الكبيرة والتميزة لدى الأجهزة المعنية بالسلامة المرورية في وزارة الداخلية فإننا نؤكد تعاوننا جميعاً للوصول إلى الأهداف الوطنية الاستراتيجية والغايات الطموحة لحكومتنا الرشيدة.

كما أننا نشفي على قدرات وإمكانيات القائمين على مجلة «السلامة المرورية» لجمعية الامارات متمنيا لهم دوام النجاح والتوفيق.



عبد الرحمن محمد العويس  
وزير الصحة

## الثقافة المرورية تحدُّ من الحوادث

بالأصالة عن نفسي وعن جميع العاملين في القيادة العامة لشرطة دبي أتقدم بجزيل الشكر والعرفان إلى القائمين على جمعية الإمارات للسلامة المرورية بمناسبة صدور العدد الأول من مجلّتكم، آمليّن أن تحقق ما يتطلع إليه المسؤولون في الدولة في المحافظة على أرواح أبناء الوطن والمقيمين على أرض دولتنا والعمل باخلاص في تحقيق الأهداف السامية للجمعية التي تتمثل في الحفاظ على الأرواح والممتلكات من مخاطر الحوادث المرورية، والمساهمة في تطوير سلوك مختلف فئات مستخدمي الطريق بنشر الوعي المروري، وتشجيع كافة فئات المجتمع على العمل التطوعي، ومساندة جهود الدولة في تنفيذ إستراتيجيتها للسلامة المرورية، وتحقيق التكامل بين القطاعين الحكومي والخاص ومنظمات المجتمع المدني لدعم المبادرات الهادفة لتحقيق أمن الطريق. وأؤكد أن الثقافة المرورية التي ترسخت في المجتمع ما هي إلا دليل على الرقي الذي وصل إليه أفرادنا في التعامل مع القوانين والقيم التي رسختها القيادة العامة لشرطة دبي من خلال التربية الأمنية وإخضاع طلبة المدارس لمنهج مروري تعليمي للتوعية بالثقافة المرورية وتكثيف الحملات المرورية والبرامج التابعة لها أسهمت بشكل كبير في خفض عدد الوفيات من جراء حوادث السير، وخاصة أن النسبة أصبحت 3.0% لكل 100 ألف نسمة من السكان خلال العام الماضي، مقابل 21.7% في العام 2007، وصولاً إلى الهدف الرئيسي «صفر وفيات» في العام 2020م. وأرحب أن تكون هذه المجلة إضافة حقيقية للمجلات المرورية التوعوية التي تصدرها الأجهزة الشرطة في الدولة وإيصال رسالة هادفة إلى المجتمع، تعزز من جهود الدولة في الحد من الحوادث المرورية الأليمة والحرص على نشر الثقافة المرورية عبر قنوات التواصل الاجتماعي السريعة بالإضافة إلى الوسائل التقليدية.



ضاحي خلفان تميم  
القائد العام لشرطة دبي



## انخفاض وفيات الحوادث بنسبة 12.9% مقارنة بعام 2011

«الداخلية»: تحسّن مؤشرات السلامة المرورية بالدولة في 2012

العالم، مشيراً إلى أن الحالة المرورية على مستوى الدولة لعام 2012، شهدت انخفاضاً ملحوظاً في جميع المؤشرات المرورية؛ وأن الوزارة والقيادات العامة للشرطة بالدولة تبذل جهوداً كبيرة للوصول إلى نسبة 5.5 وفاة لكل 100 ألف من السكان. وذكر أن حوادث المرور لا تزال تشكل هاجساً مقلقاً للأجهزة الأمنية في الدولة وللجمهور على الرغم من

بلغت 2.8% خلال الفترة نفسها. وأعلن العميد غيث حسن الزعابي، مدير عام الإدارة العامة للتنسيق المروري بوزارة الداخلية أن استراتيجية الوزارة لخفض أعداد وفيات الحوادث المرورية، أثمرت عن تحسّن مؤشرات السلامة المرورية على مستوى الدولة، خلال العام 2012، وتحقيقها معدل 6.53 وفاة لكل 100 ألف من السكان، مما جعلها تحتل مركزاً متقدماً بين دول

سجلت حوادث المرور على مستوى الدولة، خلال 2012، انخفاضاً بنسبة 3.7% مع تراجع عددها من 6700 في 2011 إلى 6454 حادثاً خلال عام 2012، ما أدى إلى انخفاض الوفيات الناتجة عن حوادث المرور من 720 حالة وفاة عام 2011 إلى 627 حالات وفاة عام 2012 بنسبة انخفاض بلغت 12.7%، مقابل انخفاض عدد الإصابات البالغة 7808 إصابات إلى 7586 إصابة، وبنسبة انخفاض



والممتلكات لكل مستخدم الطريق، فغابتنا سلامتك. وأكد حرص الإدارة العامة للتنسيق المروري بوزارة الداخلية على تعزيز تكاتف الجهات وشرائح المجتمع كافة؛ لتوفير الأمن والسلامة لدى جميع مستخدمي الطريق من خلال حملة التوعية المرورية الثانية لهذا العام؛ التي يجري تنظيمها ضمن الاحتفال بأسبوع المرور، والتي تأتي ضمن مبادرات قطاع المرور، وفي إطار الخطة الاستراتيجية لوزارة الداخلية التي تهدف إلى تحسين السلامة المرورية على الطرق، بالتعاون والتنسيق مع مختلف إدارات المرور والدوريات بالدولة.

وذكر أن الحملة يشارك فيها ما يقارب من 40 جهة معنية بالسلامة المرورية، والتي تدعم هذه المبادرات، لإيجاد أجواء وبيئات آمنة؛ وطرق خالية من الحوادث عبر إطلاق العديد من المبادرات المرورية التي تهدف إلى بث التوعية بين جميع مستخدمي الطريق، لافتاً إلى أنه سيتم تنفيذها عبر العديد من وسائل الإعلام،



تحت شعار (غابتنا سلامتك) والذي يستمر لمدة عامين 2013 و 2014 تركز على زيادة الوعي المروري لجميع أفراد المجتمع، وتكاتف جميع الجهود للحد من الحوادث المرورية، موضحاً أن الهدف الرئيسي لوزارة الداخلية هو توفير الأمن والسلامة، من خلال حماية الأرواح

انخفاضها عام 2012، مقارنة بعام 2011 بسبب ما تخلفه من آثار ضارة؛ تتمثل في أعداد الوفيات والإصابات والأتار الاجتماعية الأخرى، إضافة إلى الخسائر المادية في الممتلكات والتي تكلف الاقتصاد أموالاً طائلة. لافتاً إلى أن الإحصاءات تشير إلى وقوع 6454 حادثاً نتج عنها وقوع 7586 إصابة ووفاة 627 شخصاً خلال عام 2012.

وقال الزعابي: إن الوزارة تعمل جاهدة من أجل رفع مستوى السلامة المرورية بالتنسيق مع الجهات المعنية بالسلامة المرورية بالدولة، من خلال استراتيجيتها التي تركز على عدة محاور منها التوعية وتعزيز الثقافة المرورية، والهندسة والسلامة على الطرق، وتحديث التشريعات، ورفع مستوى الخدمات الطبية وتطوير الإسعاف، إلى جانب زيادة معدلات الضبط المروري على الطرق، من أجل تحقيق السلامة لجميع مستخدمي الطريق.

وأوضح أن احتفالات الدولة بأسبوع المرور الخليجي

والتوعية، التحسينات الهندسية، الاستجابة السريعة، والتقييم) والتي تدار من خلال إطار عمل متكامل ومنسق، حيث جرى تحديد رسالتها من واقع تحليل دقيق لبيانات الحوادث والمخالفات المرورية، وتصب جميعها في دائرة الارتقاء بسلوك مستخدمي الطريق وتطبيق قوانين ومعايير السلامة على الطرق، إلى جانب زيادة الوعي والتثقيف المروري بشكل عام.

وأوضح أن الخطة المستقبلية للمديرية تقوم على عدد من الركائز المهمة، تتمثل في المراجعة المستمرة لأفضل الممارسات العالمية، والتوظيف الأمثل لنظام المعلومات الجغرافية وتوظيف برامج ونظم الذكاء الاصطناعي لدعم اتخاذ القرار، وتنمية الموارد البشرية، ويعد مركز الأنظمة المرورية الذكية ونظام إدارة مستويات السلامة المرورية على الطرق الأولين من نوعهما على مستوى العالم، مؤكداً على الالتزام في جميع البرامج التطويرية بالارتقاء بالموارد البشرية المواطنة؛ لتأخذ زمام المبادرة مستقبلاً وإدارة الأنظمة الرئيسية والفرعية للتعامل مع التحديات المستقبلية.

من جهة أخرى، أفاد الحارثي بأن من أهم المبادرات والأنشطة التي ستقوم بتنفيذها مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي لتحسين السلامة المرورية خلال العام الجاري 2013، تشمل اعتماد التوعية كداعم رئيسي لتحقيق سلامة مرورية مستدامة، وذلك من خلال إطلاق العديد من المبادرات المجتمعية للتوعية المرورية، بجانب تكثيف الضبط المروري الحضوري، واستكمال تركيب أجهزة الضبط الآلي «الرادارات»، وأنظمة قطع الإشارة الضوئية الحمراء مع المراجعة المستمرة وتقييم سرعات ضبط أجهزة الرادارات، بجانب عقد مقارنات معيارية للمحاور الرئيسية الداعمة لتنفيذ استراتيجية المديرية لتحسين السلامة المرورية، بالإضافة إلى تشغيل مركز الأنظمة المرورية الذكية والأنظمة الداعمة له، على سبيل المثال تشغيل نظام إدارة السلامة المرورية؛ وتشغيل نظام إدارة التحويلات المرورية، مع استمرار العمل مع الشركاء لتدقيق السلامة المرورية على كل الطرق.

وأوضح الحارثي أن مركز الأنظمة المرورية الذكية الذي باشرت المديرية في تنفيذه مطلع العام الحالي، والذي يتوقع تشغيله خلال هذا العام، يعد الأفضل من نوعه عالمياً، وسوف يسهم بصورة رئيسية في تحسين أنظمة إدارة العمل المروري والسلامة المرورية؛ بما سيؤدي بدوره إلى تطوير ممارسات العمل المروري، مؤكداً على أن المركز سيتكامل مع مراكز التحكم المروري بالإمارة وأن مجال العمل يختلف بشكل كبير عن مراكز التحكم المروري.

وحول رؤية المديرية لتحسين السلامة المرورية قال الحارثي: إننا نسعى لخفض الوفيات بمعدل لا يقل عن 4% سنوياً، بداية من سنة الأساس (2010) سعياً للوصول بإعداد الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية



## ” الحارثي : منظومة متكاملة تحقق الرؤية الصفيرية للوفيات بحلول عام 2030

مسجلة بإمارة أبوظبي بنسبة 46%، ومعدل الوفيات لكل عشرة آلاف، من حاملي رخصة القيادة، بنسبة 50% ما يؤكد التأثير الإيجابي الناتج عن تنفيذ الخطة الطموح لتحسين السلامة المرورية التي أعدها المديرية مطلع عام 2010.

وتنظر إلى الظواهر الإيجابية والسلبية، خلال عام 2012 مقارنة بعام 2011 مشيراً إلى أنه من أبرز الظواهر الإيجابية انخفاض الوفيات على الطرق الخارجية بنسبة 33%، وانخفاض معدل شدة الحادث بنسبة 13%، وانخفاض الحوادث نتيجة للسرعة الزائدة بنسبة 23%، وبسبب الإهمال وعدم الانتباه بنسبة 12%، وأوضح الحارثي أن من أبرز الظواهر السلبية التي تم رصدها خلال الفترة نفسها وتمت دراستها، وشرعت المديرية في وضع الحلول المناسبة لتلافيها خلال الفترة المقبلة، كانت ارتفاع الحوادث المرورية نتيجة لتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء بنسبة 22%، وعدم ترك مسافة بنسبة 11% والوفيات بين المواطنين بنسبة 4%، وارتفاع أعداد متسببي الحوادث الذين يملكون خبرة قيادة ما بين 3 إلى 5 سنوات بنسبة 25%، مؤكداً إعداد الخطط والبرامج التي ستسهم في تلاشي ذلك خلال عام 2013.

وبين الحارثي، خطة مديرية المرور والدوريات لتحسين السلامة المرورية التي تركز على تطبيق خطة شاملة من الإجراءات المرورية، هي «خطة أبوظبي المتكاملة أو ما تسميها المديرية (5E+i) (الضبط المروري، التعليم

منها الإذاعة والصحف والمجلات والقنوات التلفزيونية والإنترنت للوصول إلى أكبر شريحة من مرتاديها، ووضع شعار الحملة في عدد من المواقع والمنشآت الاجتماعية، وكذلك الإحصاءات المتعلقة بعدد الحوادث المرورية، والمواد القانونية الخاصة بالموضوع، إضافة إلى معلومات عن تفاصيل الحملة الإعلامية في الوسائل الأخرى كافة. كما سيتم إجراء حلقات نقاشية في الإذاعة، تتضمن استضافة عدد من المسؤولين من رجال المرور المختصين للرد على أي استفسارات من جانب الجمهور بشأن شعار الحملة، وتوضيح جميع القوانين الخاصة به، ودعم الجهود الإعلامية المبذولة من جانب مختلف الجهات المعنية، وإبراز دور وزارة الداخلية والمؤسسات الأخرى ذات العلاقة والمعنية بموضوع الحملة، كما سيتم توزيع ملصقات وكتيبات ونشرات توعوية خاصة بالحملة في العديد من المراكز العامة التي يتواجد بها الجمهور.

### تحسن المؤشرات بانخفاض وفيات الحوادث 19% العام الماضي

أعلنت مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي عن تحقيق تحسن ملموس في مؤشرات السلامة المرورية بإمارة أبوظبي، خلال العام الماضي «2012»، مقارنة بعام 2011، بانخفاض عدد الحوادث المرورية بنسبة 10% مما أدى إلى انخفاض عدد الوفيات بنسبة 19%، وانخفاض وفيات حوادث الدهس بنسبة 14%، على الرغم من زيادة عدد المركبات بنسبة 6% والسائقين المسجلين بنسبة 8%.

وقال العميد مهندس حسين أحمد الحارثي، مدير مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي، إن ما تم تحقيقه من تحسن في مستويات السلامة المرورية بإمارة أبوظبي؛ مقارنة مع المعدلات العالمية يعد إنجازاً مرورياً كبيراً في مجال السلامة المرورية محلياً وإقليمياً.

وأضاف: أن قضايا السلامة المرورية تتصدر أولويات الحكومات في مختلف دول العالم، ونحن في مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي بذلنا قصارى جهدنا لتكريس رؤية قيادتنا في الحفاظ على ثروتنا البشرية؛ لأن الإنسان هو دعامة الوطن وعماده، وانعكست هذه الجهود إيجاباً على مستويات السلامة المرورية، والدفع قدماً باتجاه تطوير السلامة المرورية.

واستعرض الحارثي الإنجازات التي تحققت خلال الفترة (2010-2012) موضحاً أن الثلاث سنوات الماضية، شهدت تحسناً في مستويات السلامة المرورية من أبرزها انخفاض عدد الحوادث المرورية بإصابات بنسبة 33%، والوفيات بنسبة 34% والإصابات البليغة بنسبة 25%، ووفيات المواطنين في الحوادث المرورية بنسبة 17%، وانخفاض معدل الوفيات لكل مائة ألف نسمة من السكان بنسبة 35% ومعدل الوفيات لكل عشرة آلاف مركبة



## ثمانية أسباب رئيسية للحوادث في الدولة خلال العام الماضي 2012

كشفت وزارة الداخلية في إحصائية تحليلية لأسباب الحوادث المرورية التي وقعت خلال العام الماضي على مستوى دولة الإمارات، أن هناك ثمانية أخطاء جسيمة أثناء القيادة ارتكبتها سائقون أدت إلى حوادث خلفت 6685 وفاة وإصابة متنوعة، من إجمالي الحوادث المرورية في 2012 البالغة 6454 حادثاً نتج عنها 7586 إصابة و 627 وفاة .

<b>دخول الطريق قبل التأكد من خلوه</b>	<b>السرعة الزائدة</b>	<b>الإهمال وعدم الانتباه</b>	<b>الانحراف المفاجئ بالمركبة</b>
<b>976</b> وفاة + إصابة	<b>77</b> وفاة <b>451</b> إصابة	<b>79</b> وفاة <b>860</b> إصابة	<b>134</b> وفاة <b>1429</b> إصابة
<b>عدم الالتزام بخط السير</b>	<b>عدم ترك مسافة كافية</b>	<b>تجاوز الإشارة الحمراء</b>	<b>عدم تقدير السائقين</b>
<b>544</b> وفاة + إصابة	<b>976</b> وفاة + إصابة	<b>22</b> وفاة <b>821</b> إصابة	<b>79</b> وفاة <b>519</b> إصابة

إلى الرؤية الصفرية بحلول 2030، لافتاً إلى أن المديرية وبفضل الخطط والبرامج والجهود المبذولة تمكنت من تحقيق معدلات انخفاض بنسب أكبر من النسب المستهدفة، وذلك بخفض الوفيات بنسبة 34% خلال ثلاثة أعوام.

#### وفاة 123 في دبي العام الماضي جراء الحوادث

انخفضت نسبة التقليل في مؤشر الوفيات من جراء الحوادث المرورية في إمارة دبي العام 2012م مقارنة بالعام 2011م إلى (-22.5%) في العام الماضي مقارنة بالعام 2011م، وانخفاض عدد الوفيات بنسبة (-8.2%) في العام 2012م مقارنة بالعام 2011م، حيث بلغ عدد الحوادث المرورية في العام الماضي (2790) حادثاً نتج عنها (123) حالة وفاة، و(166) إصابة بليغة، و(645) إصابة متوسطة، و(1454) إصابة بسيطة، بينما سجل العام 2011م (2636) حادثاً مرورياً نتج عنها (134) حالة وفاة، و(176) إصابة بليغة، و(616) إصابة متوسطة، و(1133) إصابة بسيطة.

وأوضح اللواء المهندس المستشار محمد سيف الزفين مدير الإدارة العامة للمرور في شرطة دبي أن المنهجية التي تتبعها الإدارة العامة للمرور وفرق العمل الميدانية كانت وراء الانخفاض الملحوظ في عدد الوفيات وحوادث السير في شوارع الإمارة، بالإضافة إلى الخطة الإستراتيجية حتى العام 2020م والهدف صفر وفيات، والتي حققت نتائج جيدة على هذا الصعيد وأثبتت



”

الزفين:

منهجية العمل وراء انخفاض  
الوفيات وحوادث السير في  
شوارع إمارة دبي

فعاليتها بشكل ملحوظ.

وأشار إلى أن شهري مارس وديسمبر سجلا أعلى نسبة للوفيات خلال العام 2012، بينما شهد عام 2011م أعلى نسبة للوفيات في يونيو وأغسطس وأكتوبر وديسمبر، لافتاً إلى أن أسباب حوادث الوفيات خلال العام الماضي الرئيسية، كانت عدم التقدير لمستخدمي الطريق في المرتبة الأولى، يليه الانحراف المفاجئ، ثم عدم ترك مسافة كافية، يليه الدخول في الشارع قبل التأكد من خلوه، وتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء، والسرعة الزائدة، والإهمال وعدم الانتباه، والوقوف في وسط الطريق، والإرهاق والنوم.

وقال اللواء الزفين، إن هناك تركيزاً خلال الفترة المقبلة على وضع حلول للأسباب التي تؤدي إلى وقوع وفيات، نتيجة الحوادث ومنها إلزام السائقين بخفض معدلات السرعة عند الاقتراب من الإشارات الضوئية، تقادياً لكسر الإشارات الحمراء التي تؤدي إلى حوادث بليغة والعديد من التدابير الأخرى بالإضافة إلى إطلاق الحملات التوعوية.

ولفت اللواء الزفين إلى أن الحوادث المرورية التي شهدتها إمارة دبي العام الماضي ارتكبت الذكور منها 1330 حادثاً تسببت بوفاة 116 شخصاً وأصابات أفين و161 آخرين منها 164 إصابة بليغة و596 متوسطة و285 إصابة بسيطة، فيما ارتكبت الإناث 138 حادثاً حصدت 5 أرواح وأصابات 220 شخصاً منهم 5 بليغة و47 متوسطة و163 بسيطة.



## في الشارقة

### وفاة 107 وإصابة 860 نتيجة حوادث مرورية

توفي 107 أشخاص وأصيب 860 شخصاً آخرين في الحوادث المرورية التي وقعت خلال العام الماضي 2012 في إمارة الشارقة والبالغه 696 حادثاً. وبلغ عدد وفيات المواطنين 27 حالة وفاة متصدرين القائمة من بين جنسيات المتوفين، كما بلغ عدد المواطنين الذين أصيبوا في هذه الحوادث 234 شخصاً من إجمالي 860 مصاباً في الحوادث المرورية المسجلة.

## في عجمان

### 17 وفاة نتيجة حوادث 2012

بلغت الحوادث المرورية التي وقعت في 2012 (203) حادثاً نتج عنها وفاة 17 شخصاً وإصابة 285 آخرين، في حين بلغ عدد المخالفات 307.497 مخالفة

## في رأس الخيمة

### انخفاض عدد حوادث المرور بنسبة 20% العام الماضي

وفي رأس الخيمة انخفضت حوادث المرور العام الماضي 2012 بنسبة 20%، فيما تراجمت الوفيات بنسبة 1.8% والإصابات 20%، حيث بلغ مجموع الحوادث في رأس الخيمة 253 حادثاً خلال العام 2012، وتسببت في وفاة 55 شخصاً و344 إصابة، فيما شهد عام 2011، 316 حادثاً تسببت في وفاة 56 شخصاً.

## في أم القيوين

### 19 حالة وفاة بحوادث العام 2012

وفي أم القيوين بلغت الحوادث المرورية التي وقعت العام الماضي 119 حادثاً نتج عنها 19 حالة وفاة و11 إصابة بليغة و64 إصابة متوسطة و25 إصابة بسيطة، وأن أهم أسباب الحوادث المرورية الرجوع للخلف والإهمال وعدم الانتباه والتي بلغت 814.

## في الفجيرة

### تسبب 334 حادثاً في وفاة 35 وإصابة 478

بلغ عدد الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية خلال العام الماضي 2012 في إمارة الفجيرة 35 شخصاً فيما أصيب 478 شخصاً آخرين نتيجة 334 حادثاً، حيث كان من أبرزها حوادث الصدم والتصادم بواقع 229 حادثاً تلتها حوادث الدهس بواقع 64 حادثاً ثم حوادث التدهور بواقع 38 حادثاً، في حين كانت الحوادث الثلاثة المتبقية تعود لأسباب أخرى.



إذ تسببت في 479 حادثاً أسفرت عن وفاة 13 شخصاً وإصابة 410 من بينهم 28 حالة بليغة و91 متوسطة و278 بسيطة، وطال معظم الإصابات سائقي السيارات بواقع 74 إصابة.

وحول أعمار السائقين الأكثر تسبباً في وقوع وفيات، قال اللواء الزفين: إن السائقين الذين تبلغ أعمارهم 50 فما فوق تصدروا قائمة المتسببين بواقع 12 حالة وفاة، لافتاً إلى أن السائقين في سن 30 عاماً تسببوا في وفاة تسعة أشخاص، فيما تسبب السائقون في سن 20 عاماً في وفاة ثمانية أشخاص، بينما تسبب السائقون في سن 21 و30 و31 عاماً في وفاة 7 أشخاص.

وتابع: أن معظم الوفيات وقعت لأشخاص تتراوح أعمارهم بين 27 و35 عاماً بواقع 84 حالة وفاة و110 إصابات بليغة و419 إصابة متوسطة و8718 بسيطة، منوهاً بأن هناك فريقاً متخصصاً داخل الإدارة العامة للمرور مهمته تحليل الحوادث ودراسة مواقعها وأوقاتها، وإعداد تقارير مفصلة حول أسبابها لإعداد خطط مناسبة تحد من وقوعها مستقبلاً.

وأشار الزفين إلى أن الانحراف المفاجئ تسبب في وقوع 473 حادثاً حصدت حياة 21 شخصاً وأصاب 495، منهم 38 بحالة بليغة و152 متوسطة و284 بسيطة، فيما حل عدم الالتزام بخط السير في المرتبة الرابعة من أسباب الحوادث التي تسببت في وقوع وفيات مرورية خلال العام الماضي إذ حصدت 299 حادثاً من هذا النوع حياة 6 أشخاص، جاء بعدها حوادث الإهمال وعدم الانتباه التي تسببت بوقوع 146 حادثاً نتج عنها وفاة 4 أشخاص.

وأشار الزفين إلى أن الإحصاءات المرورية أكدت أن قائدي المركبات الهاريين المجهولين ارتكبوا 17 حادثاً نتج عنها وفاة شخص واحد وإصابة 2 بإصابات بليغة و9 متوسطة و10 بسيطة، وأن السائقين الهنود كانوا الأكثر ارتكاباً للحوادث المرورية التي نجمت عنها وفيات مرورية بواقع 31 وفاة مرورية من 340 حادثاً مرورياً تسببوا في وقوعها، فيما بلغ عدد المصابين 566 مصاباً منهم 42 بليغة و158 متوسطة و340 بسيطة، وتلى السائقون الهنود في قائمة السائق المتهم في حوادث الإصابات والوفيات، السائقون الإماراتيون الذين تسببوا خلال الفترة ذاتها في وفاة 29 شخصاً جراء 292 حادثاً ارتكبوها، يليهم السائقون الباكستانيون الذين ارتكبوا 340 حادثاً، حصدوا جرائها حياة 26 شخصاً، ثم السائقون البنغاليون بواقع 6 وفيات، والمصريون بواقع 4 وفيات.

ونوه بأن السائقين الإماراتيين حافظوا على المرتبة الثانية للعام الثاني على التوالي، إذ ارتكبوا خلال العام 2011 (258) حادثاً، ذهب ضحيتها 32 شخصاً، جاء بعدهم السائقون الهنود الذين ارتكبوا 328 حادثاً، ذهب ضحيتها 22 شخصاً، فيما تصدر السائقون الباكستانيون القائمة بواقع 312 حادثاً، أسفرت عن وفاة 34 شخصاً.

وأشار مدير الإدارة العامة للمرور في شرطة دبي إلى أن عدم تقدير مستعملي الطريق تصدر قائمة الأسباب المؤدية إلى حدوث وفيات وإصابات خلال العام الماضي، إذ تسببت في 301 حادث، أسفرت عن وفاة 40 شخصاً وإصابة 314 شخصاً منهم 42 أصيبوا بإصابات بليغة و97 متوسطة و135 بسيطة، فيما تصدرت مخالفة عدم ترك مسافة كافية قائمة الأسباب المؤدية إلى وقوع حوادث،

# السلامة المرورية... حق للجميع، ومسؤولية مشتركة

ندرك جميعاً كمؤسسات وأفراد أن السعي لرفع معدلات السلامة المرورية في الشوارع والطرق أصبح توجهاً لكافة دول العالم التي تحرص على تحقيقه، خصوصاً في ظل توقعات "منظمة الصحة العالمية" بأن تصبح وفيات الحوادث المرورية ثالث مسبب رئيسي للوفاة في العالم خلال أقل من عقد من الزمن.

ويمثل هذا الجانب، أولوية رئيسية لمجتمع الإمارات بأكمله، حيث تتضافر توجّهات الحكومة الرشيدة وجهود الجهات الحكومية ومؤسسات القطاع الخاص والأفراد نحو تحقيق هذا الهدف الإستراتيجي المهم، والتمكن من الحد من نسب وفيات وإصابات الحوادث المرورية بصورة تكاد تكون قريبة من المعدلات العالمية في هذا الصدد.

وهذا ما يدفعنا جميعاً لبذل المزيد من الجهد والتعاون للوصول إلى تحقيق النسبة الصفرية للوفيات الناتجة عن حوادث الطرق خلال الأعوام المقبلة، وإيجاد بيئة مرورية خالية من الإصابات والحوادث.



ومنذ تأسيسها عام 1981م، تقوم مواصلات الإمارات باعتبارها مؤسسة حكومية اتحادية متخصصة في تقديم خدمات النقل والتأجير والصيانة الفنية، على دعم وتطبيق إستراتيجيات الدولة في تحقيق السلامة المرورية، ويتجلى هذا الاهتمام في عقد الشراكات وإطلاق المبادرات المجتمعية والأنشطة التوعوية بهدف المساهمة في تحقيق السلامة المرورية في محاورها الثلاثة المتمثلة في «العنصر البشري» و«المركبة»

و«الطريق»، وعقد مذكرات التفاهم والتعاون والشراكة مع الجهات المجتمعية ذات العلاقة وإطلاق المبادرات المجتمعية والتوعية المشتركة، وعلى رأسها وزارة الداخلية والإدارات الشرطة في إمارات الدولة، ووزارة التربية والتعليم، ومجلس أبوظبي للتعليم، والمناطق التعليمية والإدارات المدرسية، إضافة إلى الهيئات والمؤسسات العاملة في قطاع النقل والمواصلات كالهيئة الوطنية للمواصلات وهيئة الطرق والمواصلات بدبي ودائرة النقل بأبوظبي والمؤسسات المشرفة على قطاع المواصلات في باقي إمارات الدولة، إلى جانب الهيئة الوطنية للمواصلات والمقاييس، وجمعية الإمارات للسلامة المرورية، وشركة ساعد للأنظمة المرورية وغيرها من المؤسسات.

يضاف إلى ذلك، جهود المؤسسة في نشر التوعية وزيادة الثقافة المرورية لجميع فئات مستخدمي الطريق ولاسيما العاملين لديها من السائقين والمشرفين، علاوة على الطلبة المنقولين عبر حافلاتنا المدرسية وأولياء أمورهم.

حيث تقوم المؤسسة بتنظيم المحاضرات والبرامج التوعوية المتنوعة لكوادرها الوظيفية وللطلبة بهدف تحقيق السلامة المرورية لأبنائنا الطلبة، وتزويدهم بالهدايا التوعوية والإصدارات الإرشادية في هذا الشأن.

كما تتبنى المؤسسة تطبيق القاعدة الذهبية التي تشرح إجراءات السلامة الواجب تطبيقها من قبل الطلبة حين نزولهم وصعودهم من وإلى الحافلة المدرسية خلال رحلتهم اليومية إلى مقار دراستهم، وقد نفذت المؤسسة في هذا الشأن رسم مخططاً للقاعدة الذهبية في ساحات المدارس الحكومية في الدولة، ومن المستهدف استكمالها في باقي المدارس خلال الفترة القادمة.

وفي هذا الإطار، تنظم مواصلات الإمارات جائزة السلامة والتربية المرورية منذ 15 عاماً وإلى الآن وخصصت لها جوائز مالية قيمة، بهدف تعزيز هذه الجوانب المرورية المهمة لدى نفوس الناشء وآبائهم والإدارات المدرسية الحكومية والخاصة. وتحرص المؤسسة على تطبيق أحدث النظم الإلكترونية والبرامج التقنية لرفع معدلات السلامة والأمان خلال تقديم خدمات النقل بأنواعها المختلفة،

ومن ضمن ذلك المشروع الإلكتروني "مواصلاتي" الذي يتضمن حزمة واعدة من المبادرات الإلكترونية المختلفة، ومن ذلك مشاريع مرتبطة بالنقل والمواصلات. ومؤخراً بدأنا في تطبيق المرحلة الأولى من مشروع الحافلة المدرسية الذكية، ومن مبادراته، إطلاق مشروع نظام التعقب الإلكتروني لـ 3200 حافلة مدرسية عبر الأقمار الصناعية، كما يجري العمل حالياً على تطبيق مشروع بطاقة السلامة، ومشروعات أخرى مرتبطة بسلامة النقل المدرسي بشكل عام، إلى جانب مشاريع إلكترونية أخرى تتعلق بالنقل التجاري والحكومي والخدمات ذات العلاقة.

ونحن نؤكد التزامنا الدائم بدعم التشريعات والسياسات المرورية التي تضبط سلوكيات السائقين وتقوم بتوعية الركاب والمشاة، وكذلك الالتزام بتطبيق هذه التشريعات في خدمات النقل والتأجير التي نقدمها، ونشر الثقافة المرورية الإيجابية بين أفراد المجتمع، وزيادة معدلات التزام السائقين والمشرفين بالقواعد المرورية وتدريبهم وتأهيلهم في هذا الشأن، وتطبيق برامج التحفيز والتشجيع للسائقين المثاليين والمتزمين بقواعد القيادة المرور وتكريمهم، مما

شكل عنصراً إيجابياً لحفاظهم على سجلات خالية من الحوادث لمدد طويلة، وبالمقابل تطبيق اللوائح الجزائية على مرتكبي المخالفات المرورية، أو في حالات الإهمال وعدم الانضباط، بهدف ردعهم عن القيام بالسلوكيات الخاطئة والمخالفات.

وهنا أشيد بالأدوار المهمة التي تقوم بها جمعية الإمارات للسلامة المرورية لرفع مستوى الثقافة المرورية لدى كافة مستخدمي الطريق في مجتمع الإمارات، وأهنئ القائمين عليها بمناسبة صدور العدد الأول من مجلة "السلامة المرورية" المتخصصة في هذا المجال، والتي بلا شك ستشكل قناة إعلامية جديدة وأداة تواصلية فاعلة مع المجتمع وأفراده، لترسيخ هذه المفاهيم والمبادئ المرورية الهامة، ولتعريفهم بإنجازات وأنشطة الجمعية.

وأخيراً، لا بد من التأكيد مرة أخرى على أن السلامة المرورية مسؤولية اجتماعية أولاً وأخيراً، ولن تتحقق إلا من خلال تعاون وتضافر جهود مختلف أطراف المعادلة المرورية، وهذا ما نراه ماثلاً للعيان في إماراتنا الحبيبة، وطن الخير والأمان والسلام.

محمد عبد الله الجرمن  
مدير عام مواصلات الإمارات



السائق  
هو المسؤول الأول  
عن وقوع الحادث

# الحوادث المرورية

## ماهيتها ... أنواعها ... أسبابها

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 وهو العنصر البشري، إضافة إلى ما تسببه من مشاكل اجتماعية ونفسية وتكبدته من خسائر 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 أثارها السلبية . وكما هو معلوم لدى الجميع، فإن العناصر التي تشارك في المسؤولية في وقوع الحوادث المرورية هي السائق (العنصر البشري) والطريق والمركبة.

### ما هو الحادث المروري؟؟؟

يعرف كثير من الخبراء والمختصين الحادث المروري على أنه حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من جانب سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع سيارات (مركبات) أخرى أو مشاة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص. وعادة ما تنتج عن الحادث المروري تلفيات تتفاوت من طفيفة بالملتكات والمركبات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة.

### ما أنواع الحوادث المرورية؟؟؟

يمكننا أن نُجمل الحوادث المرورية على الشكل التالي:

- تصادم بين سيارات متقابلة (وجه لوجه).
- تصادم على شكل زاوية (تصادم بين سيارات عند التقاطعات).
- تصادم من الخلف (سيارات تسير في نفس الاتجاه).

• تصادم جانبي.

• تصادم أثناء الدوران (الالتفاف).

• صدم سيارة متوقفة.

• صدم جسم ثابت.

• حادث لسيارة واحدة (عادة انقلاب أو فقد السيطرة على السيارة).

• دهس مشاة.

• صدم دراجة.

• صدم حيوان.

### ما هي أسباب الحوادث المرورية؟؟؟

معظم الحوادث المرورية تقع نتيجة للتالي:

• عدم التقيد بأنظمة المرور.

• انشغال السائق عن القيادة.

• تعب وإرهاق السائق.

• التهور في القيادة.

• عدم صيانة السيارة (المركبة) أو فحصها.

• أحوال الطريق (أعمال على الطريق، منحنيات خطيرة، عدم وجود عوامل السلامة).

• أحوال الطقس (مطر، ضباب، غبار).

وكون السائق هو العنصر المعقل والمتحكم في كيفية التعامل مع المركبة والطريق، فإن المسؤولية الأكبر تقع على عاتقه في تقادي أو الوقوع في حادث مروري.

لذا وجب على المهتمين والمختصين في السلامة المرورية بحث ودراسة كيف يمكن مساعدة السائق في تقادي الوقوع في الحوادث المرورية وكذلك حمايته ومن معه من ركاب من شدة خطورة الحوادث.

وعلى السائق أولاً وقبل كل شيء أن يتوكل على الله سبحانه وتعالى، ثم بعد ذلك التقيد بأنظمة المرور،



والحفاظة والصيانة المستمرة للمركبة وخاصة الإطارات

والضرامل، وجميع أجهزة وأنظمة السلامة لن تحمي من الحوادث المرورية وما ينتج عنها من وفيات وإصابات وتلفيات إلا إذا تم التقيد بأنظمة المرور أثناء القيادة والحفاظة على صيانة المركبة وكيفية التعامل معها ومع التقنيات المتوفرة فيها.

كما يجب أن نتذكر دوماً بأن الحوادث المرورية تقع بسبب أخطاء في القيادة، والخطأ قد يسبب حوادث تختلف في شدتها، فمنها الحوادث الخفيفة التي تنتج عنها تلفيات مادية، ومنها الحوادث الشديدة التي تؤدي إلى الوفاة أو الإصابات والإعاقات المستديمة.

ولذلك ولتلافي الاصطدام بالمركبة التي تسير في الأمام، يجب ترك مسافة كافية تفصل بينك وبين المركبة التي أمامك، وأن تتوقع مقدماً ما سوف يحدث من قائد المركبة التي أمامك وأنظر ما قد يفعله، أو للعوامل التي قد تدفعه للقيام بتصرف مفاجئ.

### كيف يجب التعامل مع المركبة الخلفية القريبة؟

إن على قائد المركبة مسؤولية تجاه المركبة التي خلفه والتي تتبعه بطريقة قريبة جداً، وعلى قائد المركبة الأمامية تنبيه قائد المركبة الخلفية إلى ذلك، وهناك أساليب من الممكن اتباعها لإشعار قائد المركبة الخلفية بأنه يقود مركبته بصورة خاطئة ومنها:

• استعمال الإشارات الخلفية أو إشارات الالتفاف أو إشارات الضرامل.

• التوقف تدريجياً في حالة عدم استجابة قائد المركبة

الخلفية لتبنيهاك المتكررة.

- لا تجعل الغضب يملكك وتذكر أن إبطاءك لسرعتك سوف يباعد عنك الخطر بقيام المركبة الخلفية بالتجاوز، أو يزيد المسافة التي بينك وبين المركبة التي أمامك وبالتالي سوف تقل فرص اضطراك للتوقف بصورة مفاجئة وجعل المركبة الخلفية تصطدم بك، أو سوف يضطر سائق المركبة الخلفية إلى تخفيف سرعته.

### ماذا عليك أن تفعل عند الاقتراب من أي تقاطع؟

يجب عليك أن تعرف مسارك واتجاهك، وخطط مسبقاً لذلك لتكون في المسار الصحيح مبكراً، ثم خفف السرعة وتوقع أن كل شيء ممكن حدوثه وتقدم بحذر. كما يجب عليك اتباع اللوحات المرورية في الطريق جيداً والانتباه للعلامات الأرضية، والمخارج القادمة.

إن إشارات المرور تنظم المرور ولكنها بمفردها لا يمكنها منع وقوع الحوادث، فاتباع تعليمات إشارات المرور وكن مهيباً للتصرف عندما يخالفها الآخرون. وتذكر دائماً أنه في التقاطعات عندما تلقي مركبتان في آن واحد، فإن أفضلية المرور تكون لقائد المركبة التي تكون على اليمين ولكن لا تغامر، فكثير من الناس ينسى أو يتناسى ذلك.

ودوماً حاول أن تعرف الآخرين بما تنوي عمله وعرفهم عن اتجاهك في التقاطع واتخذ المسار الصحيح مبكراً، واستخدم الإشارات الضوئية أو إشارات الالتفاف قبل عملية الالتفاف بحوالي 200 متر.

لسرعتك العادية، وكن متنبهاً دوماً للوحات التحذيرية من المخاطر التي على الطريق.

### القيادة وحالة الطقس

الأمطار والعواصف والضباب أخطار محدقة بقائدي المركبات، وبإمكان قائد المركبة تلافي هذه المخاطر من خلال ضبط معدل سرعة القيادة حسب حالة الطقس والتذكر دوماً بأن السرعة المحددة على الطريق هي لأفضل حالاته، لذا يجب على قائد المركبة إبطاء سرعته في حالات المطر وغيرها، وفي حالات انعدام الرؤية تماماً، اخرج عن الطريق وعن كتفه ما أمكن، وأطفئ أنوار مركبتك، وإذا لم يمكنك ذلك ووقفت على كتف الطريق، فاستعمل الأنوار التحذيرية المتقطعة (الفلاش).

أما في حالة الطريق الزلق، فعليك تجنب ضغط فرامل المركبة طويلاً ولكن أضغط على الفرامل وأرفع رجلك عنها بمعدل ضغطتين في الثانية وذلك يعطيك أداءً أفضل لمنع انزلاق المركبة، وعند انزلاق المركبة لا سمح الله، أدر مقود المركبة باتجاه انزلاق الإطارات الخلفية.

العمياء خلفك قبل تغيير مسارك، واستخدم المؤشرات الضوئية قبل الالتفاف من مسارك، ثم قم بزيادة سرعتك عند انتقالك للمسار الأيسر.

بعد ذلك استعمل المؤشر الضوئي للتعبير عن رغبتك في الرجوع إلى المسار الأيمن بعد إتمام عملية التجاوز، ثم ارجع للمسار الأيمن بعد إتمام التجاوز وعندما يكون ذلك ملائماً، بعدها أوقف المؤشر الضوئي وأرجع إلى سرعتك العادية.

### كيف أتعامل مع المنحنيات ؟

يجب عليك أن تتبهن للوحات المرورية التحذيرية عن وجود المنحنيات، فسوف ترشدك وتبهنك على اتجاه المنحنى وجدته، وغالباً ما تقترح هذه اللوحات السرعة المناسبة للقيادة في المنحنى وكن متيقظاً دائماً وترقب الإشارات التي تقوم بها المركبات التي أمامك أو التي تنوي القيام بها، وأنوار الفرامل.

خفف سرعتك قبل دخول المنحنى، وعندما تكون في المنحنى، لا تجعل المركبة تتحدر، وإنما اجعل المركبة تسير بسرعة منتظمة وعند الخروج من المنحنى ارجع

وعندما تنوي الالتفاف إلى اليمين حاول دائماً أن تكون أقرب ما يكون إلى الرصيف الأيمن لتمتع أو تتفادي أن تتجاوزك أي مركبة من اليمين. وأنظر دائماً في المرآة الخلفية لتتحقق من أن قائد المركبة التي في الخلف مدرك لنواياك، فقد يحاول تجاوزك في نفس اللحظة التي تحاول الالتفاف فيها. وعندما تتأكد من سلامة الالتفاف، تقدم بثقة لأن زيادة الحذر الذي لا موجب له والتردد الزائد يسهمان في إرباك قائدي المركبات الأخرى.

### ماذا عليك أن تفعل لتتجاوز المركبة التي أمامك بأمان؟

أولاً يجب عليك أن تقرر فيما إذا كان التجاوز ضرورياً أم لا، وحافظ على مسافة آمنة بينك وبين المركبة التي أمامك وخاصة عندما تكون الأحوال الجوية سيئة، وعلى الطرق المفردة باتجاهين، راقب المركبات القادمة من الاتجاه المعاكس وتأكد من أنه يمكنك الرجوع إلى مسارك قبل وصول المركبة القادمة إليك. وعليك النظر في المرآة الخلفية والتأكد من النقطة



# الارتقاء بمستويات الوعي التأميني

الماضية (2005-2011) حوالي (17.8) مليار درهم، وهي تشكل في نهاية المطاف خسائر يتكبدها الاقتصاد الوطني والمجتمع في أن معاً، بالإضافة - كما قلنا - إلى الخسائر التي لا تقدر بثمن في الأرواح البشرية .

لذلك فإن تقليل الحوادث يأتي في صلب أهداف هيئة التأمين، وهو يخدم أيضاً مصلحة الاقتصاد الوطني والمصلحة المالية المباشرة لشركات التأمين. فهدف التأمين يتعدى توفير الحماية للمؤمن له، إلى توفير الحماية لأفراد المجتمع عن طريق دفع التعويض في حال حدوث الخطر. كما أن التأمين يعد وسيلة متطورة وفعالة للحد من الحوادث المرورية عبر استخدام آليات تحديد قسط التأمين الإلزامي للمركبات .

ونظراً لهذا الارتباط بين التأمين والسلامة المرورية، فإن هيئة التأمين تعمل منذ إنشائها عام 2007 على إصدار الأنظمة والتعليمات التي تؤدي دوراً مباشراً وغير مباشر في الحد من الحوادث المرورية، وهي تواصل جهودها ودورها من أجل تقليل عدد حوادث السير والمرور وتجنب الآثار السلبية لها سواء



يستهدف المجتمعات في أهم مقومات الحياة وهو العنصر البشري وخاصة الشباب، فإن هذه الحوادث أصبحت أيضاً واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المالية وتكبد الاقتصاد الوطني خسائر مالية ضخمة. وعلى سبيل المثال، فقد بلغت التعويضات لتأمين المركبات خلال السنوات السبع

يؤدي قطاع التأمين في دولة الإمارات العربية المتحدة دوراً "حيوياً" في خدمة الاقتصاد الوطني والمجتمع المحلي في أن معاً، فهو يساهم بشكل فاعل في استدامة النمو الاقتصادي وفي تعزيز بنية الاقتصاد المتنوع وتطوير أداء القطاع الخاص المحلي، في الوقت الذي يشكل فيه التأمين عبر ما يوفره من عناصر الاستقرار والسلامة، خطأ قوياً لحماية للاقتصاد ومكوناته كافة .

كما أن للتأمين دوراً رئيسياً في تحقيق الأمن الاجتماعي وحماية الثروة الوطنية من ممتلكات عامة وخاصة وممتلكات الأفراد، وهو مصدر جاذب للاستثمارات الوطنية والأجنبية، باعتباره ركيزة أساسية من ركائز الاستثمار.

انطلاقاً من ذلك، فإن هيئة التأمين، وهي جهاز الدولة المكلف بالإشراف والرقابة على أعمال شركات التأمين في الإمارات البالغ عددها 61 شركة، معنيه بالسلامة المرورية والحد من حوادث المرور. ففي الوقت الذي تمثل فيه الحوادث المرورية هاجساً كبيراً لكافة أفراد المجتمع والقاتل الأكبر الذي

# وتعزيز الثقافة بالسلامة المرورية

كانت البشرية أو المادية، وذلك عبر تطوير الأنظمة التأمينية وتعزيز الجانب التوعوي والتثقيفي وغيرها من المبادرات والأنشطة التي تؤدي إلى الحد من الحوادث المرورية. ولعل الشيء المميز هنا، أن جهود الدولة في تعزيز دور التأمين في مجال السلامة المرورية ليست حديثة النشأة بل تعود إلى عقود سابقة. إذ حظي تأمين المركبات باهتمام المشرع الإماراتي لارتباط هذا القطاع بالنشاط اليومي الذي يعيشه الإنسان وتزايد مخاطره، فأصبح ترخيص أي مركبة في الدولة مشروط بأن تكون مؤمناً عليها تأميناً إلزامياً على الأقل، حيث تناول قانون السير والمرور الاتحادي رقم (21) لسنة 1995، إلزامية التأمين على المركبات. كما قامت وزارة الاقتصاد بإصدار القرار الوزاري رقم (54) لسنة 1987 بشأن توحيد وثائق التأمين على المركبات سواء المتعلقة بتغطية المسؤولية المدنية أو الفقد والتلف والمسؤولية المدنية، وذلك في إطار تنظيم وضبط سوق التأمين بالدولة والحفاظ على حقوق جميع الأطراف المشتركة في مخاطر

حوادث المركبات.

كما أن هيئة التأمين، وبهدف تعزيز دور التأمين في السلامة المرورية، فإنها تدرس حالياً مشروع قانون جديد لوثائق التأمين الإلزامي على المركبات يحل محل القرار الوزاري الذي ينظم عملية إصدار وثائق موحدة للتأمين على المركبات.

من جانب آخر، وبناءً على هذه العلاقة المباشرة بين التأمين والسلامة المرورية، تعمل الهيئة وتحرص باستمرار على إطلاق المبادرات التوعوية الفاعلة والهادفة إلى الارتقاء بمستويات الوعي التأميني وتعزيز الثقافة بالسلامة المرورية بين فئات المجتمع والتوعية بأهمية الالتزام بقواعد المرور وإجراءات السلامة على الطرق والتقليل من حوادث السير، لأن التوعية تعد عاملاً وقائياً لخفض مستوى الخطأ البشري للحوادث المرورية، وهي تؤدي دوراً مهماً في تطوير وعي المجتمع وتعزيز التنمية في مختلف المجالات.

وتجسيدا لهذا الحرص، تشارك هيئة التأمين في مختلف الأنشطة والفعاليات التي

تؤكد على السلامة المرورية على مستوى الدولة، ومنها فعاليات أسبوع المرور الخليجي الموحد، والتي تنظمها وزارة الداخلية سنوياً، وفعاليات جمعية الإمارات للسلامة المرورية ومنها الندوة الدولية السنوية حول حوادث المرور.

إن هذه المشاركات والمبادرات من قبل هيئة التأمين تأتي انطلاقاً من قناعتنا بأن الحد من حوادث المرور وتعزيز السلامة المرورية في دولة الإمارات يعدان مسؤولية جماعية، كون الهدف في النهاية مشتركاً والمصلحة واحدة، مع التأكيد على أهمية دور الفرد، خاصة ذلك الذي يجلس خلف مقود المركبة.

أخيراً، نتوجه بالشكر والتقدير لجمعية الإمارات للسلامة المرورية لدورها ومبادراتها الفاعلة في السلامة المرورية، كما نبارك لها صدور العدد الأول من مجلة «السلامة المرورية»، والتي نأمل أن تكون إضافة نوعية ومميزة على مستوى الدولة في تطوير الوعي وتوسيع قاعدة التثقيف بالسلامة المرورية.

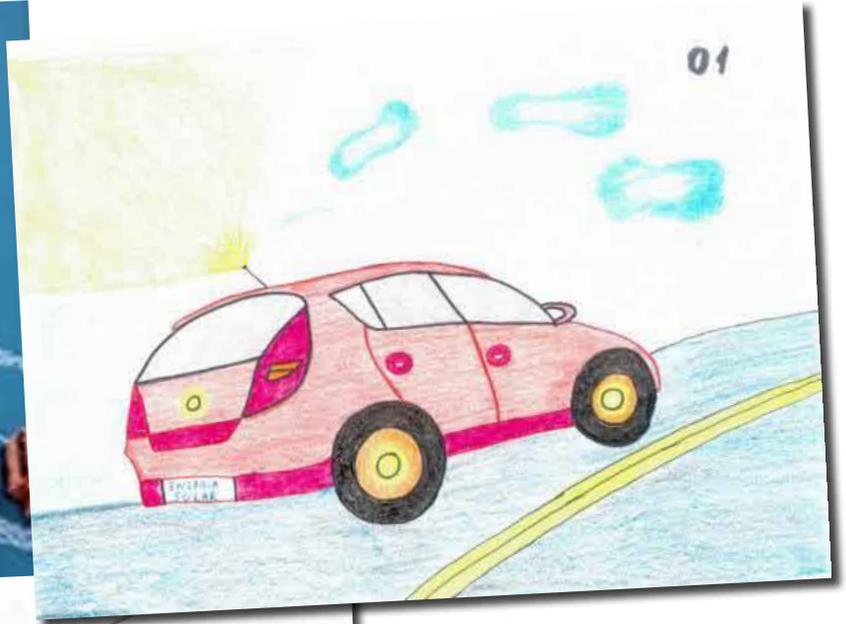
إبراهيم عبيد الزعابي

القائم بأعمال مدير عام هيئة التأمين



# فكرة صغيرة أم طفل كبير ...

## قراءة في رسومات أطفالنا



هما أفضل الوسائل لقراءة تفكير الطفل ، هذا الاستنباط الأول لما فهمته من نتائج الورشة ، تقويه أهداف مشروع الورشة الذي تلخص في خلق لغة مشتركة للتفاهم مع الطفل والتعرف على توجهاته دون عائق اللغة أو الخجل وتتمية الإحساس الفني وقراءة الألوان والخطوط التعبيرية وتعزيز روح الإنتاجية لديهم وأهداف مباشرة منها تحليل رسومات الأطفال وتضريح محتواها . ورغم بساطة الفكرة ، إلا أن قيمتها عالية خاصة حينما نقرأ أهدافاً مستقبلية للورشة وهي جاءت انعكاساً لما حلوه وخرجوا به من نتائج للرسومات ونختم بها ... إقامة معرض دائم وثابت للرسومات الهادفة ونشر الرسومات في مختلف المواقع العامة والمدارس وأخيراً استهداف الفئات المعنية بالتوعية .

البيئة والمناخ اللذين يعيشهما ، فإذا كانت بيئة طاردة فقل على أطفالنا السلام ، وإذا كانت جاذبة فلنتأمل قدراتهم ونقدرها ونأخذ بها . نتائج ورشة قراءة في رسومات الأطفال تدعم رؤية أن الطفل له فكره الذي يتلائم مع سنه وبيئته .. فقط علينا أن ندعه يعمل بقدرات ووسائل تتوافق مع عمره ، واستنباط فكر الطفل يؤكد أن له رؤية وعلينا أن ننظر إليها باهتمام حتى نتمكن من تعديل فكر الكبار بناءً على نصائح الصغار وليس في كلامي أدنى نوع من المبالغة ، ولنرى ماذا قدمت ورشة أعضائها فرع التدريب التخصصي بمرور البحرين وبماذا خرجت به ، قد يعيننا على مواجهة المرور ومشاكلاته . استخدام الصورة الذهنية وترجمتها إلى شيء ملموس

هل الطفل يفكر ويبلور فكرته ويترجمها في شكل يلائم سنه ؟ أحسب أن الغالبية منا لن يحسنوا الظن في قدرات الطفل ، فني بلداننا ندعوه الياهل « الجاهل » والله ما هو جاهل ، بل قد يكون أعظم تعبيراً وأفضل رؤية من معظمنا . أي كان الحال ، فقد استهوتني إحدى الدراسات التي أعدها النقيب يوسف أحمد جمال من مملكة البحرين وقدمها في الندوة الدولية حول « إدارة نظم السلامة المرورية » التي نظمتها جمعية الإمارات للسلامة المرورية رغم أنها أجريت على رسومات لأطفال ، لكنها أكدت فكرة وألفت أخرى ، وفي علم النفس يقال « لكي تفهم عليك أن تعيش ولو للحظة ظروف الواقع بمعنى أبسط في الطرح علينا لكي نفهم تفكير أطفالنا أن نستوعب



الأشقاء السعوديون وتقاربت النسبة بين الإمارات والبحرين ( 9% و 5% ) .

وعلى المستوى الدولي وضعت الأمم المتحدة 9 مرثيات خاصة بأزمة السلامة المرورية وهي السرعة والمسكرات وخوذة السلامة وأدوات السلامة وتصميم الطرق وتطوير مراكز العلاج من الإصابة وتطبيق معايير السلامة وضبطها وتطوير سلامة المركبة وتطوير الفحص الدوري للمركبات .

ننتقل في الحديث إلى تجربة واستراتيجية المملكة البريطانية لخفض حوادث الطرق، فقد سعت في عام 2007 إلى أن يكون عام 2010 عام انخفاض الوفيات والإصابات الخطيرة إلى نسبة 40% والوصول إلى نسبة 50% بين الأطفال ، و10% للإصابات البسيطة وكانت التوصية الأولى أن الحكومة البريطانية لا تستطيع تحقيق ذلك بمفردها وارتكزت استراتيجيتها على نقاط عدة أهمها سلامة الطفل وسلامة السائقين من خلال التدريب والاختبار ووقف المسكرات، ثم سرعات

## أرقام ونتائج

يتوقع خبراء منظمة الصحة العالمية أن تحتل حوادث الطرق المرتبة الثالثة في مسببات الوفاة عام 2020، وحقائق أخرى تظهر أن ثلث حوادث الوفيات في دول الخليج سببها السرعة ، وثلث الحوادث التي أسفرت عن وفيات تسبب فيها شباب كل خبرتهم سنة أولى سواقة بينما من وصلوا إلى السنة الرابعة سواقة تسببوا في 68% ، والمؤسف أن البشر أو ما يسمى بالمشاة هم الضحايا الأكثر تأثراً بالسرعة، وقد شكلت الوفيات منهم ثلث الوفيات في حوادث المرور.

وكشف الدكتور هاشم مدني أستاذ الهندسة المدنية في جامعة البحرين، في دراسته الذي اتخذ عام 2007 موضعاً لدراسته لموقع دول الخليج بين المعدلات العالمية تحت عنوان «التجارب العالمية لخطط السلامة المرورية» عن أن العام ذاته شهد 8990 حالة وفاة جراء حوادث الطرق في دول الخليج و65 ألف إصابة واحتل الأشقاء العمانيون الصدارة في الترتيب بنسبة 59% يليهم

أمنة على الطرق، وبنية تحتية ذات مواصفات عالية في السلامة وضبط القانون .

وفي الدنمارك، وضعوا استراتيجية لمبادرات السلامة المرورية ضمت السرعة والمسكرات والتقاطعات وسائقي الدراجات وتطلق هذه المبادرة بتكاتف بين الجهود العامة والخاصة وفهم دقيق وحديث للسلامة على الطرق والسرعة وحزام الأمان ....والأمل يدور حول انخفاض بنسبة 40% خلال 14 عاماً مع الأخذ في الاعتبار زيادة عدد المركبات خلال هذه الفترة إلى 80%، وقد تمكنا من تحقيق 30% من الخطة وربط نسبة الإنجاز بانخفاض الخسائر المادية .

ثم استعرض بالتفصيل ملامح خطة البحرين للسلامة المرورية، التي ضمت قطاعات عدة منها الضبط المروري والقانون والمواصلات والنقل والتعليم والتدريب والدراسات والتخطيط والبنية التحتية والمركبات والخدمات الصحية والإعلام وأوردت الخطة إحصائيات تنبؤية لحوادث الطرق لعامي 2017 و2020 في دول الخليج نورد منها أن الإمارات سيصل عدد الوفيات بها في عامي 2017 و2020 على التوالي 1356 و1472 والإصابات 12278 و12489 ودول الخليج مجتمعة ستصل الوفيات بها خلال العامين على التوالي 11562 وفاة و77858 إصابة.

## مواصلات وتحديات

من المتوقع أن يتضاعف عدد سكان الإمارات بحلول عام 2030 وأن تسير على الأرض أكثر من 4 ملايين سيارة، وأن يزداد معدل السفر بين الإمارات إلى 50% والأخطر





أن يتضاعف معدل انبعاث ثاني أكسيد الكربون إلى 150 طناً لكل كيلومتر في السنة ..... والتوقعات أن يزداد سجل السلامة سوءاً!!! والحل؟

وتواجه الهيئة الوطنية للمواصلات تحديات تتعلق بالنمو الاقتصادي والسكاني وأثارهما من ازدحام مروري وزيادة في نسب التلوث الكربوني، فضلاً عن الحوادث المرورية وأيضاً الزيادة المتوقعة للشاحنات على الطرق ستكون بنسبة 70% .

وقد وضعت الهيئة ملامح خطة مستقبلية تتمحور في تحسين البنية التحتية للنقل والعمليات وتعزيز الإدارة الفعالة لشبكات النقل مع وضع استراتيجية متكاملة للنقل وأخيراً نموذجاً للتوقعات المستقبلية .

ووضعت نموذجاً للنقل باستخدام الحاسوب لتوجيه سياسات النقل ضم الشحن بالسكك الحديدية ونقل الركاب والشحن الجوي مع توفير بيانات حالية وبيانات تنبؤية للنقل عام 2030.

من خلال استراتيجية السلامة على الطرق ومن مبدأ الوقاية خير من العلاج تعمل الهيئة على تخفيض معدل الوفيات بنسبة 50% وإنقاذ حياة 10000 شخص عام 2030 وتشمل الدعم المؤسسي وقاعدة البيانات للحوادث وتغيير سلوك السائقين والتدريب والقوانين وإنفاذها وسلامة المركبة والخدمات الطبية إضافة إلى التسهيلات على الطرق، والتعاون مع منظمات المجتمع المدني وسلطات النقل المحلية والإقليمية والدولية كالأمم المتحدة والعديد من المحاور التي تصب في التحسين المستمر النابع من الرؤية السليمة والعمل الجاد.

# استراتيجية مرورية لتخفيض وفيات حوادث المرور إلى «صفر وفيات» بحلول العام 2020

الفريق ضاحي خلفان تميم



انتقد معالي الفريق ضاحي خلفان القائد العام لشرطة دبي في ورقة عمل قدمها في ندوة دور الإعلام في السلامة المرورية التي تنظمها جمعية الإمارات للسلامة المرورية بالتعاون مع جمعية الصحفيين برعاية من الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية، ضعف مشاركة شركات التأمين في دعم السلامة المرورية، مؤكداً أن الجهات المعنية دعت شركات التأمين أكثر من مرة للمشاركة في حملات السلامة المرورية وأن تقوم بدورها في هذا المجال إلا أن الأخيرة لم تستجب.

وأشار إلى أن وسائل الإعلام المحلية ساهمت في الثمانينات بشكل فاعل في حملات التوعية التي نظمتها شرطة دبي إلا أن دورها انحصر خلال التسعينات بعد تحولها إلى هيئات مستقلة فرضت على الجهات المنظمة للحملات المرورية أن تدفع ملايين الدراهم نظير نشر وإذاعة حملات التوعية وهو ما كان له الأثر في زيادة نسبة وفيات الطرق خلال هذه الفترة.

ولفت إلى أن الإعلام المحلي عاد في السنوات الماضية يمارس دوره مجدداً بعد عودته إلى الحكومة إلى جانب دخول وسائل حديثة وجديدة مثل مواقع التواصل الاجتماعي في توصيل الرسالة الإعلامية التوعوية والتي يجب استغلالها لصالح هذه الحملات للجمهور، الأمر الذي أسهم في رفع نسبة التوعية وانخفاض ملحوظ في وفيات وأعداد الحوادث المرورية بالإمارة والتي انخفضت من 332 وفاة عام 2007 إلى 225 وفاة خلال العام 2009.

وقال قائد عام شرطة دبي إن شرطة دبي وضعت استراتيجية مرورية لتخفيض وفيات حوادث المرور

الوصول إلى الصفر في عام 2020 في عدد الوفيات، لافتاً إلى أنه توجد حالياً لدى شرطة دبي بورصة تتعلق بالحوادث اليومية وتعطي مؤشرات يومية للحوادث انخفاضاً وارتقاعاً.

تدريجياً خلال السنوات المقبلة حتى تصل إلى «صفر وفيات» بحلول العام 2020 ، وأن نسبة الوفيات بالمقارنة مع عدد السكان تصل إلى 5.4 لكل مئة الف من السكان، مشيراً إلى أن إمارة دبي ليست بعيدة عن

# تجربة قطرية في الإعلام المروري

العميد المهندس محمد المالكي

والتأهيل لرجال الإسعاف المروري والمدنيين، كما تأتي عوامل أخرى مساعدة في عمليات التوعية والضبط المروري مثل استخدام وسائل الضبط المروري الحديثة مثل كاميرات المراقبة والرادارات . وأضاف الباحث: أنه نتيجة لأهمية المؤشرات المرورية في دولة قطر فقد تم استحداث اللجنة الوطنية للسلامة المرورية في العام 2011 والتي تهدف إلى تحسين مستوى السلامة المرورية وترسيخ الثقافة المرورية لدى كافة مستخدمي الطريق وتوظيف كافة الإمكانيات للحد من الحوادث ، إضافة إلى تعزيز دور المجتمع ومؤسساته. وينبثق عن اللجنة عدة لجان فرعية تمثل معظم المحاور الرئيسية للسلامة المرورية وهي اللجنة الإعلامية واللجنة الهندسية واللجنة القانونية ولجنة البحوث والدراسات ولجنة الخدمات والإسعاف .

الجاليات لتوصيل رسائل التوعية فضلاً عن توظيف الشخصيات الكرتونية في تفعيل الرسائل المرورية والاستفادة من كل وسائل الإعلام في دعم الإستراتيجية الإعلامية بما يحقق تعزيز الدور الإعلامي والتوعوي وتوجيهه نحو التركيز على الحوادث ونتائجها . وأكد على بروز دور التطوع الإلكتروني كتجربة ناجحة أسفرت عن تفاعل المواقع والمنتديات القطرية مع فكرة التطوع الإلكتروني، حيث تمت تغذية هذه المواقع بتعليمات السلامة المرورية وقوانين المرور ومناقشة القضايا المرورية ... ووصل عدد المواقع إلى 48 موقعاً وعدد أعضائه إلى 43 ألف عضو، إضافة إلى خدمات إلكترونية أخرى منها خدمة ” مطراش“ وهي خدمة الرسائل النصية في الإعلام المروري للتواصل مع الجمهور. كما تبلورت الخدمة الطبية في تحسين مستويات الكفاءة

بعد أن حدد الباحث عوامل اجتماعية واقتصادية ساهمت في زيادة الحوادث المرورية في قطر خلال الربع قرن الفائت وانعكاساتها على الحركة المرورية يطرح وسائل انتهجتها إدارة المرور للحد من الحوادث وهي: تنفيذ القانون - توظيف الإعلام - تفعيل التوعية المرورية - الهندسة المرورية والخدمات الطبية. وبشيء من التحديد لمعرفة خطوات التنفيذ أوضح الباحث ، أنه تم إصدار قانون رقم 19 لسنة 2007 وعززت بعض موادها وكانت السلامة والأمن المروري من ضمن الآليات الضابطة للمرور مع تفعيل نظام النقاط الخاص بالمخالفات المرورية ودعم هذا التوجه بحملات تفتيشية موسعة . أما في مجال التوعية المرورية ، فقد تمت الاستفادة من التجمعات التجارية والمدارس والجامعات وتجمع





في لقاء خاص مع رئيس المنظمة العربية

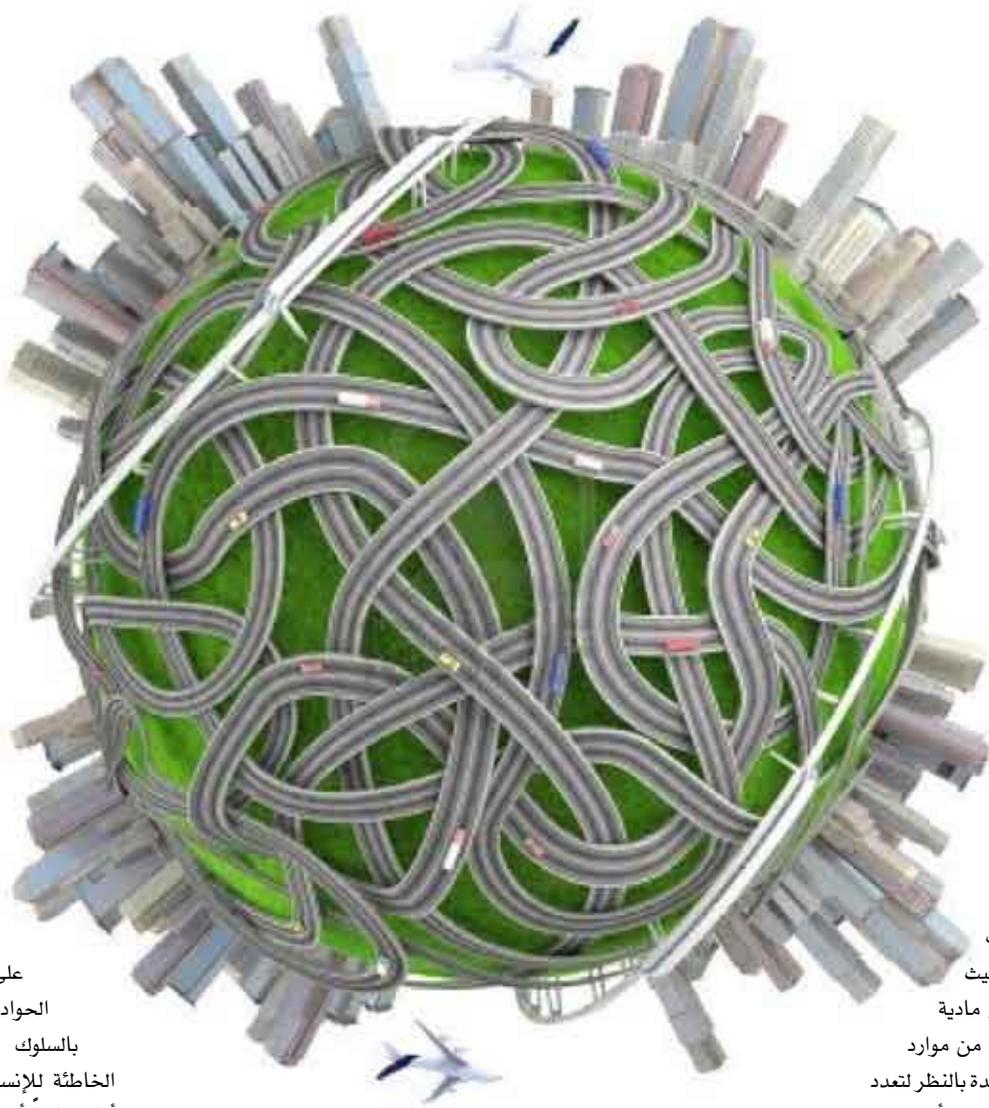
# السلامة المرورية بمحاورها الأساسية هي العامل الرئيسي في الحد من الحوادث المرورية

منه المجتمعات بشكل عام والمجتمعات في الدول النامية بشكل خاص .

يقول عفيف الفريقي رئيس المنظمة العربية للسلامة المرورية : إن المتطلع لحوادث المرور يجد أنها مشكلة تتسم بالخطورة والتعقيد، فهي مشكلة خطيرة بالنظر لما يترتب عليها من نتائج مفعجة وعواقب وخيمة سواء

وإذا كانت ثورة المواصلات واتساع شبكات الطرق الحديثة والازدياد المتنامي في أعداد المركبات وتطور حركة المرور عوامل إيجابية في خدمة المجتمع أدت إلى زيادة هيمنة الإنسان على بيئته وتسخيرها لخدمته وبالتالي الإسهام في تقدم وسعادة ورفاه البشرية، إلا أن القصور في تنظيمها وإدارتها يشكلان جانباً سلبياً تعاني

يشهد عالمنا المعاصر تقدماً علمياً وتكنولوجياً متنامياً، وقد رافق هذا التقدم تطوراً سريعاً في جميع المجالات الاقتصادية والاجتماعية والعمرائية، وإذا كانت حركة النقل سواء في مجال نقل الركاب أو في مجال نقل البضائع والسلع الأخرى قد تطورت إلا أن السيارة تبقى من الوسائل الهامة والرئيسة في هذا المجال.



في وقوعها ،وحيث إن الدراسات قد دلت على أن 90 % من هذه الحوادث تتصل أسبابها بالسلوك البشري والتصرفات الخاطئة للإنسان مستخدم الطريق سواء أكان سائقاً أم راكباً أم ماشياً ، فمن هنا نجد أن السلامة المرورية بمحاورها الأساسية تعد هي العامل الرئيسي في الحد من الحوادث المرورية ونتائجها وتعمل على تعزيز ورفع إدراك مستخدمي الطريق بأهمية الوقاية منها .  
وتتمثل محاور السلامة المرورية في خمسة محاور أساسية يطلق عليها ( 5Es ) وهي:

- الرقابة والتشريع
- هندسة المرور
- التوعية والتعليم
- الطب المروري
- التقييم

كما يضيف البعض محوراً آخر لا يقل أهمية عن باقي المحاور وهو محور البيئة والحفاظ على سلامتها من التلوث،على الرغم من اتخاذ العديد من الدول إجراءات لتخفيف انبعاثات السيارات حتى مع إزالة

من حيث الخسائر في الأرواح والإصابات الجسيمة أو من حيث ما تلحقه من أضرار مادية تستنزف جانباً كبيراً من موارد الدول وهي مشكلة معقدة بالنظر لتعدد العوامل المسببة لها وتعدد الأجهزة المختصة بمعالجة هذه العوامل .فحوادث السير تعد من أهم التحديات التي تواجه المجتمعات المعاصرة ،لأنها تستهدف الإنسان الذي هو أغلى ما نملك إما بالموت أو بالعجز الدائم أو بالإصابة التي تعيقه عن العطاء لفترة من الزمن .

وأضاف: أن مشكلة حوادث المرور لقيت الاهتمام والعناية سواء على المستوى المحلي لكل دولة أو على المستوى العربي أو على المستوى العالمي وذلك للحد من وقوعها والتخفيف من ويلاتها وما ينجم عنها من آثار سلبية من النواحي الصحية والاجتماعية أو الاقتصادية .

ويؤكد الفريقي أن مشكلة حوادث المرور والتي يلاحظ - ومع مزيد الأسف - أن أعدادها في ازدياد مستمر وأن نتائجها تتفاقم يوماً بعد يوم تتطلب دراسة وافية لجميع عناصر العملية المرورية من أجل معرفة أسبابها والوقوف على مدى تأثير كل سبب من هذه الأسباب

## ” حوادث السير مشكلة معقدة تعدد العوامل المسببة لها وتعدد الأجهزة المختصة بمعالجة هذه العوامل



الرصاص لازالت تعاني التلوث الناجم عن قطاع النقل حيث يعتمد قطاع النقل على حرق الوقود بأنواعه الذي له انعكاسات سلبية على البيئة ونوعية الهواء ، وذلك بسبب الغازات الضارة المنبعثة من عملية الحرق حيث إن المركبات بأنواعها تعتبر المصدر الأساسي لهذا التلوث بل أخطرها .

وتناول رئيس المنظمة العربية المحاور تفصيلاً ، حيث قال: إن محور الرقابة والتشريع يوضح أهمية التشريعات المرورية من قوانين وأنظمة وتعليمات لأنها تستهدف وضع القواعد التي تنظم العملية المرورية بجميع عناصرها وأبعادها . من ترخيص وتسيير المركبات ، وترخيص السائقين ، وتعليم القيادة ، وقواعد المرور وأدابه ومخالفات السير والعقوبات المترتبة عليها وذلك بشكل يكفل حماية الإنسان وماله من الأخطار التي قد تتجم عن خطئه أو أخطاء الآخرين أثناء السير على الطريق، وبالتالي فهي تعتبر عنصراً أساسياً للوقاية من حوادث الطرق وتحقيق السلامة المرورية .

وتكتسب العقوبة أهمية خاصة في هذا المجال باعتبارها إحدى الوسائل المهمة التي تحول دون خرق قوانين وأنظمة المرور وبالتالي تحقيق الأهداف المنشودة في الحد من وقوع الحوادث المرورية وتحقيق السلامة المرورية . فالتشريعات المرورية والعقوبات الصادرة بحق من يخرق هذه التشريعات من شأنها التقليل من وقوع المخالفات وبالتالي الحد من وقوع الحوادث المرورية .

وأضاف قائلاً: إن التشريعات المرورية - من قوانين وأنظمة وتعليمات - هي التي تتضمن القواعد المنظمة للعملية المرورية بجميع عناصرها وأبعادها وفرض العقوبات على المخالفين لهذه القواعد ، ولذلك فإننا نجد أن جميع التشريعات المرورية تقوم بوضع مجموعة من القواعد والمعايير الواجب مراعاتها والتقييد بها لضمان الاستخدام الآمن للمركبة أثناء سيرها على

الطريق ، حيث تضع مواصفات وشروطاً لا بد من توافرها في المركبة حتى يسمح لها بالسير على الطريق كما تضع شروطاً واختبارات لا بد من اجتيازها للتأكد من أهلية السائق لقيادة المركبة وترخيص السائقين . كما

تضع القواعد التي تنظم عملية تعليم القيادة ، وقواعد المرور وأدابه ، وجرائم السير والعقوبات المترتبة عليها وأجرائاتها وبشكل يمكن الجميع من استخدام حقهم بما لا يتعارض وحقوق الآخرين ، وذلك بهدف حماية

الإنسان وماله من الأخطار الناتجة عن خطئه أو عن أخطاء الآخرين . وبما يكفل الأمن وتحقيق السلامة للجميع . وقال إننا نلاحظ أن جميع التشريعات المرورية وإدراكاً من المشرع لخطورة النتائج المترتبة على قيادة المركبات الآلية تمنع قيادة أية مركبة إلا لمن يحمل رخصة من سلطة الترخيص المختصة في كل دولة تخوله قيادة مثل هذا النوع من المركبات ، أو يحصل على رخصة سوق دولية تخوله ذلك ، وتؤكد هذه التشريعات على أن الرخصة شخصية وغير قابلة للتحويل إلى شخص آخر ، بل وتنص على عدم جواز تسليم المركبة لأي شخص إلا إذا كان يحمل رخصة تخوله قيادتها .

أما فيما يتعلق بمحور هندسة الطرق ، أفاد الفريق أنه يجب الأخذ في الاعتبار تطبيقات التخطيط العمراني للحد من حوادث الطرق واستعراض الأدلة الوطنية للدراسات الهندسية المرورية (نقاط القوة والضعف) وتطبيقات التصميم الهندسي للطرق والتقاطعات للحد من الحوادث وتحسين البنية التحتية وأثرها في تعزيز السلامة المرورية وفحص وتقييم الطرق والتقاطعات الخطرة .

واسترسال قائلاً: إن الطريق هو أحد العناصر الرئيسية في المفهوم الاستراتيجي للسلامة المرورية ، وأن هندسة الطرق تعتبر أن نظام الطريق يتكون من السائقين



بتعاونه مع الجهات المعنية، ولا يمكن أن يحل مكان أي جهة أخرى بل يقوم بدور مكمل لجميع الجهات، مشدداً على ضرورة التعاون مع وسائل الإعلام لإيصال رسالة التوعية بالسلامة المرورية لأفراد شرائح المجتمع والوصول للهدف المنشود من ذلك وهو الحفاظ على الأرواح والممتلكات.

ويُتناوله محور الإسعاف والطب المروري، أوضح عفيف الفريقي أن هذا المحور من أهم محاور السلامة المرورية ولا بد من الحرص على التطوير المستمر لخدمات الإسعاف والإنقاذ؛ وذلك انطلاقاً من الإيمان الراسخ بأهمية الإنسان وتقديراً للقيمة الغالية لسلامة الفرد وحقه في الحياة، وتقديم العون والمساعدة وإنقاذ الأرواح والحد من مضاعفات الإصابات.

وأكد أهمية الدور الحيوي للإسعاف والإنقاذ في مختلف الحوادث، وأهمية تأهيله بما يواكب التطور العالمي في مجال خدمات الإنقاذ والإسعاف، للاستجابة لتلبية كافة أنواع الحوادث الطارئة، من خلال توظيف واستخدام المعدات والأجهزة الحديثة وتدريب الكوادر البشرية للتعامل مع مختلف الحوادث، لافتاً إلى الحرص على تحقيق زمن استجابة وفق المعايير الدولية، وتحديد الاحتياجات سواء من القوة البشرية أو الآليات المطلوبة، إضافة إلى تحديد الاحتياجات من الكوادر البشرية المؤهلة.

وأشار إلى أهمية إجراء دراسة لجميع المناطق التطويرية والمشاريع وتحديد احتياجاتها من مراكز الطوارئ والآليات والكادر البشري، بالتنسيق مع الجهات المعنية بهدف زيادة عدد مراكز الإسعاف والإنقاذ، الأمر الذي يسهم وبشكل كبير في تقليل زمن الاستجابة للحوادث.

هذه الفرضيات بتصميم نماذج تحاكي الحركة المرورية وغير ذلك من التقنيات لكي تحاكي ما سوف يحدث مستقبلاً عند تعمير هذه المناطق.

وشدد رئيس المنظمة العربية للسلامة المرورية على أهمية محور التوعية والتعليم، حيث قال: إن بث وتعميق مفاهيم السلامة المرورية وتنمية الاتجاهات الصحيحة والإيجابية ونشر الإرشادات المختلفة عبر وسائل الإعلام هي أحد المتطلبات الرئيسية التي يركز عليها مجال المرور، حيث أصبح المجال واسعاً ومثمراً لهذه الجهود في مجال التعليم والتي تظهر جلياً في الأخذ بمفردات السلامة المرورية وإدراجها ضمن المناهج الدراسية لاستيعاب النظم المرورية والوقوف على السوكيات الخاطئة ومخاطر الحوادث المرورية من خلال غرس قيم الاحترام والالتزام بالأنظمة والتعاون مع الآخر في وقت مبكر وتعليمها في المدرسة، كما هو متبع في بعض الدول المتقدمة ليحقق فيما بعد جيلاً متفهماً للمشكلة المرورية ويتعامل معها بوعي وإدراك كبيرين، حيث يترسخ ذلك كله في سلوكيات ومكتسبات موروثه من ثقافة المدرسة وعلومها.

وأكد أن التربية والثقافة والإعلام تعد مصادر رئيسية لتشكيل الفكر والسلوك، فالتربية بمنهجيتها وملاستها للواقع وحرصها على غرس القيم التي توجه السلوك التوجيه السليم ومنها القيم المرورية التي تحرص المجتمعات على المحافظة عليها من خلال تفهم واحترام الأنظمة والقوانين المرورية، تنطلق من المضمون الفكري الذي يقدم الخبرات والتجارب في قالب تربوي وبأسلوب منهجي مترابط، أما الإعلام فإنه شريك أساسي لجميع الجهات المختلفة، وله دور وقائي توعوي لا يقوم به إلا

والمشاة والمركبة والطريق، وهو يشمل التصميم الهندسي للطريق وملحقاته من حواجز للطرق وأرصنة ومعابر للمشاة ومنحنيات أفقية وعمودية وتصريف مياه وأعمدة إضاءة والتقاطعات المحكومة بالإشارات الضوئية والدورات والإشارات والجسور وغيرها من عناصر الطريق.

وأضاف: أنه كلما 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 لا بد من عمل دراسات مستفيضة عن كل نقطة من هذه النقاط ممثلة بمجال الرؤية وهو العامل الرئيسي في تصميم المنحنيات الأفقية والرأسية.

وأكد عفيف الفريقي على أهمية عدم إغفال وقوع الحوادث المتكررة في نقاط جغرافية محددة، حيث يمكن أن يكون ذلك ناتجاً في الأساس عن ممارسات معينة في مرحلة التخطيط والتي تؤثر على معدلات السلامة المرورية، فعند عمل تقسيمات المخططات على أساس استخدام الأراضي لهذه المخططات وبالتالي تحديد المناطق 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 مثل السكنية أو التجارية أو غيرها لأن كل نوع من الاستخدام المستقبلي يمكن أن يجذب أو يولد حركة مرورية ذات خصائص معينة من حيث نوع المركبات والذي يحدد مجال الطريق المطلوب ومن حيث التوقيت كتحديد الذروة الصباحية أو المسائية والذي يحدد عدد المسارات في كل اتجاه ويتم اختيار



مقترح  
أثار ردود فعل  
وجدل واسعين

# خفض سن الحصول على الرخصة بين مؤيدٍ ومعارض





”

## خفض سن الحصول على الرخصة يحد من القيادة بدون رخصة ودون علم أولياء الأمور

اللواء محمد سيف الزفين



مجموع 122 حالة وفاة مرورية العام الماضي، كما تسببوا في وقوع 51 حادثاً مرورياً من بين 1486 حادثاً شهدتها إمارة دبي خلال العام الماضي، معتبراً أن هذه الأرقام تعد معقولة إذا ما قورنت بالأعمار الكبيرة.

استناداً إلى مقارنات مرجعية مع دول متقدمة. وقدم أمثلة وعرض أرقاماً تؤيد وجهة نظره في أن سن السائق لا دور لها في وقوع الحوادث، حيث تسبب من هم أقل من 20 سنة في ثلاث حالات وفاة مرورية فقط من

أثار مقترح وزارة الداخلية إمكانية خفض السن القانونية للحصول على رخص قيادة المركبات وفق أطر قانونية وإجراءات محددة تكفل السلامة العامة ردود أفعال وجدلاً واسعين تناولته معظم الصحف والمنتديات على الشبكة العنكبوتية حيث أيد خبراء ومختصون هذا الاقتراح ، على أن يتم وضع شروط وقيود تضمن تقليص أي نتائج سلبية لتطبيقه، والاستفادة من الجوانب الإيجابية الناتجة عنه. ، فيما أبدى بعض مسؤولي شركات التأمين معارضتهم للمقترح والبعض الآخر أيده بشروط.

ومن أبرز من أيد المقترح اللواء المهندس المستشار محمد سيف الزفين مدير الإدارة العامة للمرور بشرطة دبي، الذي أكد دعمه مقترح خفض سن الحصول على رخص قيادة المركبات الذي كان قد طالب به قبل خمس سنوات

مفهوم السلامة المرورية كمقرر مستقل في المرحلة الثانوية بهدف تنمية الوعي. وبين أن من أهم وأبرز المعايير الأخرى التي يجب مراعاتها في اتخاذ قرار تخفيض السن القانونية تلك التي تحدد ضرورة وجود مرافق مع الحاصل على رخصة القيادة من الفئة العمرية الأقل من 18 عاماً، وكذلك وضع آلية مراقبة فعالة، خصوصاً أن الإحصائيات العالمية تشير إلى أن السبب الرئيس لوفيات الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و27 سنة هي الحوادث المرورية.

### وضع قيود على قيادة المبتدئين

وأكد أحمد بهروزيان المدير التنفيذي لمؤسسة الترخيص في هيئة الطرق والمواصلات بدبي على أن خفض سن الحصول على رخصة قيادة مقترح مفيد في بعض جوانبه، بشرط أن يتم إقراره ووضع قيود تضمن تقليص أي نتائج سلبية، قد تترتب على السماح لهذه الفئة العمرية بقيادة المركبات.

وأوضح أن سن 17 لا تشكل فرقا عن 18، من ناحية الإدراك والوعي، والقدرة على تحمل المسؤولية، والالتزام بقواعد وشروط السلامة المرورية، وأن ذلك لا ينفي ضرورة وضع عدد من القيود على قيادة السائقين المبتدئين، تتبع من نوع المشكلات التي تم رصدها خلال السنوات الماضية، وتعمل على مواجهتها والتقليل من أضرارها.

وقال إن كثيراً من الدول المتقدمة تسمح بقيادة الأشخاص - حتى في سن الـ 16 - لكنها تضع شروطاً تضمن انتقالهم التدريجي من مرحلة إلى أخرى، على الرغم من حصولهم على الرخصة.

وتطرق بهروزيان إلى بعض تلك الشروط، التي تختلف

## ” دورات تدريبية مكثفة لمن هم دون 18 عاماً... تدريس «السلامة المرورية» كمقرر في المرحلة الثانوية

بالمسؤولية، مشيداً بالجهود التي تبذلها الجهات الحكومية المعنية، وعلى رأسها وزارة الداخلية، ومديريات وإدارات المرور في الدولة، والتي نتج عنها انخفاض ملموس في أعداد الوفيات والإصابات الناجمة عن الحوادث المرورية لعام 2012، مقارنة بعام 2011 والذي يعتبر مؤشراً إيجابياً يؤكد صحة المسار والتوجه. وشدد على أن قضية السلامة المرورية هي مسؤولية جماعية تتطلب تضامناً من جميع الجهود الخيرة من أجل بلوغ الأهداف المنشودة في حماية الإنسانية، لافتاً إلى أن من أبرز أهداف الجمعية الحرص على سلامة وأمن الطريق، ورفع معدلات السلامة المرورية على الطرق ومستخدامها.

ودعا الحوسني في حال إقرار خفض السن القانونية إلى إخضاع المتقدم من الفئات العمرية الأقل من 18 عاماً لطلب الحصول على رخصة قيادة إلى دورات تدريبية مكثفة، فضلاً عن الاهتمام ببيت الوعي الثقافي التوعوي المروري بين الأسر وأولياء الأمور. ودعا إلى إدخال

وقال: إن تطبيق المقترح بمنح البالغين رخصو قيادة سيحد من ظاهرة لجوء الشباب من هم أقل من 18 عاماً لقيادة المركبات دون رخصة قيادة ودون علم ذويهم، وبالتالي تقليل نسبة الخطر التي تحيق بهم في جميع الأحوال.

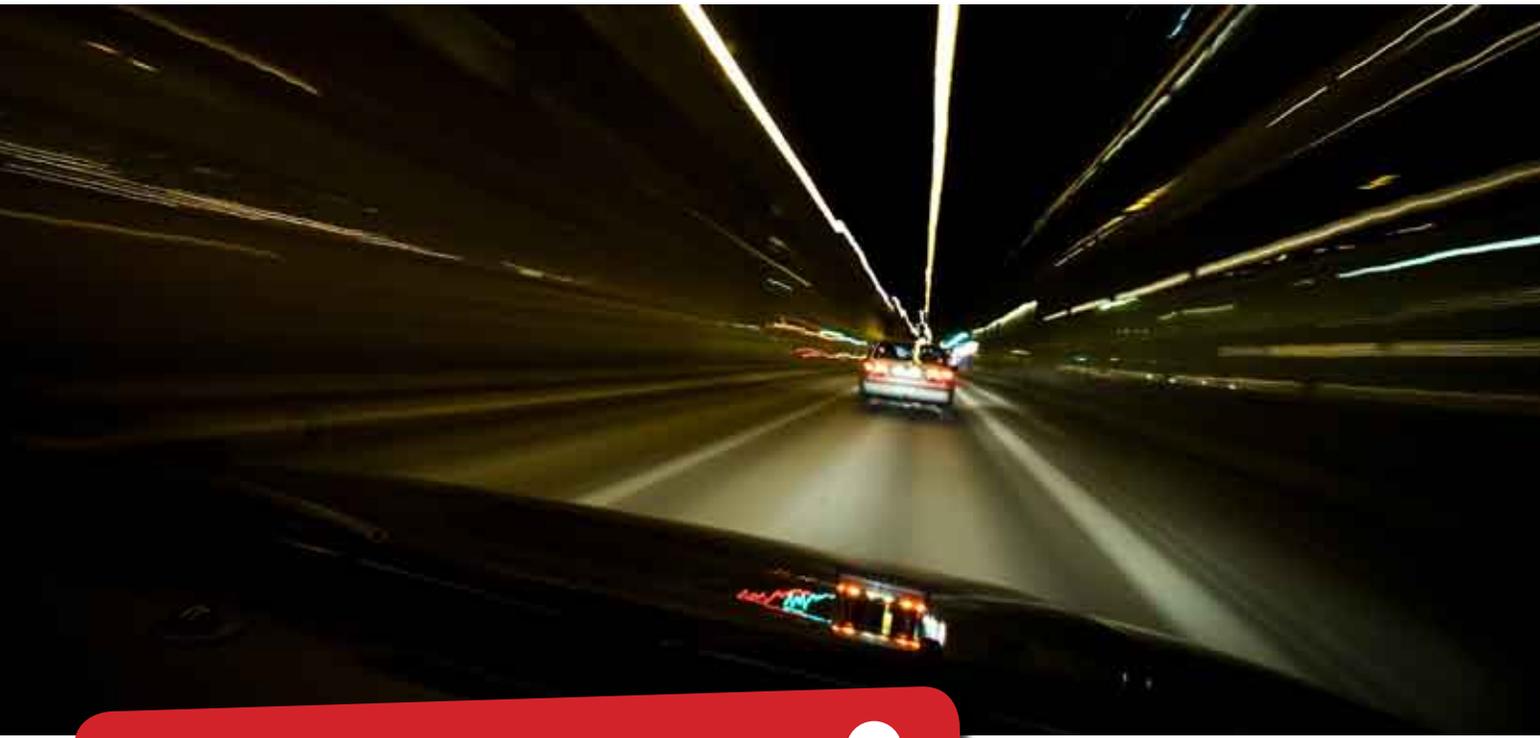
وأكد اللواء الزفين أن ذلك يتطلب عدداً من الشروط التي يجب توافرها قبل منح رخصة قيادة المركبات لمن هم في سن السادسة عشرة، وهي: موافقة ولي الأمر، وأن تكون رخصة القيادة الممنوحة سارية العمل فقط داخل الدولة، وأن يجتاز طالب الرخصة من هذه الفئة العمرية فترة تدريب عملي لمدة 100 ساعة، و25 ساعة للتدريب النظري، ومنع الحاصل على هذا النوع من الرخص قيادة المركبة من الساعة 12 ليلاً وحتى السادسة صباحاً خلال الأشهر الستة الأولى من حصوله عليها، واشترط أن تفوق أعمار مراقبيه أثناء قيادته المركبة 21 عاماً، وسحب الرخصة عند تجميعه 24 نقطة مرورية، وعدم إعادتها إليه إلا حينما يبلغ الثامنة عشرة من عمره واجتياز دوره تدريبية.

### «الإمارات للسلامة المرورية»: السلامة أولاً

طالب العميد متقاعد حسن أحمد الحوسني أمين السر العام لجمعية الإمارات للسلامة المرورية إخضاع مقترح خفض سن القيادة برمته لمزيد من الدراسة والتحليل مع مراعاة وضع معايير وشروط صارمة في حالة إقراره تؤمن بالدرجة الأولى أمن وسلامة مستخدمي الطريق والاهتمام كذلك بالجانبين التدريبي والتوعوي.

وأكد الحوسني أن مساندة ودعم البرامج العلمية وفعاليات التوعية المختلفة في مجال السلامة المرورية من الأساسيات التي تعين القطاع الأهلي التطوعي على تنفيذها، كما يعبر عن الحس المجتمعي والوطني





من جانبها أبدت شركات التأمين العاملة في الدولة، سواء كانت وطنية أم أجنبية ردود أفعال متباينة تجاه أي توجه لخفض السن القانونية للحصول على رخصة قيادة المركبات، حيث أكد خبراء ومسؤولون تنفيذيون في تلك الشركات أن ذلك سيتسبب في مضاعفة قيم التعويضات التي تتكبدها الشركات نتيجة الخسائر المادية والبشرية الناجمة عن الحوادث المرورية التي يتسبب فيها صغار السن.

وأكدوا أن إحصائيات شركات التأمين تشير إلى أن صغار السن ممن تقل أعمارهم عن 21 عاماً هم الأكثر تسبباً في الحوادث المرورية والخسائر المادية والبشرية الناجمة عنها، مقارنة بمن تتراوح أعمارهم بين 22 و30 عاماً، في حين تنقلص نسبة الخسائر إلى أدنى مستوى لها بين الفئات العمرية التي تتراوح بين 31 و70 عاماً.

وأشاروا إلى أن خفض السن القانونية للحصول على رخص القيادة سيرفع من قيمة وثائق التأمين، خصوصاً للمركبات التي يمتلكها صغار السن دون الثامنة عشرة، متوقعين ارتفاع سعر وثيقة التأمين الشامل لهؤلاء إلى 200% لتصل إلى نحو 7.5% من القيمة التقديرية للسيارة مقابل الأسعار السائدة التي لا تتجاوز 2.5%.

وعلى الرغم من أن العديد من شركات التأمين تتجنب استصدار وثائق تأمين لمن هم دون الخامسة والعشرين وتحاول الشركات تقليص نسبة هذا النوع من الوثائق قدر الإمكان إلا أن بعض الآباء يقومون بتسجيل السيارات واستصدار وثائق التأمين بأسمائهم رغم كون السيارة في حوزة أبنائهم بالفعل لتجنب أي اعتراض من قبل شركات التأمين. البعض الآخر قال أن دخول المقترح حيز التنفيذ ينشط الطلب على قطاع التأمين على السيارات بسبب انضمام فئة جديدة من مالكي السيارات كما سيحدد القرار في حال تطبيقه من مخاطر القيادة من دون الحصول على رخصة.

من بلد إلى آخر، كما أنها تختلف ضمن البلد الواحد، ضارباً مثلاً بالولايات المتحدة الأميركية، التي تتباين فيها القوانين المرورية من ولاية إلى أخرى.

ولفت إلى أن بعض الدول تمنع قيادة السائقين المبتدئين، في ظروف الطقس السيئة، مثل الضباب والعواصف على سبيل المثال، مضيفاً: أن دولاً أخرى تمنع قيادة السائقين المبتدئين، خلال ساعات الليل، نظراً إلى الحاجة المضاعفة في التركيز والانتباه، نتيجة انخفاض كمية الإضاءة.

وأكد أن كل بلد بإمكانه وضع الشروط التي تتناسب وظروف ونوع المشكلات المرورية التي يواجهها، ويضمن أيضاً إمكانية تطبيقها بما يكفل إسهامها في توفير قدر أكبر من السلامة المرورية، والمحافظة على سلامة مرتادي الطرق.

وأيد العميد متقاعد محمد صالح بداه خفض سن الحصول على رخصة قيادة لـ 17، موضحاً أنها تسهم في حل كثير من المشكلات الأسرية والاجتماعية المترتبة على هذا الأمر. وطالب بوضع مجموعة من القيود التي تضمن التزام هذه الفئة بقوانين وأنظمة السير والمرور، خصوصاً ما يتعلق منها بمسألة إشراف الأهل وزيادة الوعي المروري لهم، حفاظاً على سلامتهم وسلامة الآخرين من مستخدمي الطريق.

وقال إن الشباب الذين بلغوا 17 عاماً يكونون غالباً على درجة عالية من الوعي والفهم، ومعظمهم متعاطشون لقيادة مركبة، ولو بصورة مخالفة، لكن افتقادهم

”

## وزارة الداخلية ستطبق نظاماً تقنياً للتبعية ومراقبة سرعات المركبات التي يقودها شخص أقل من 18 عاماً، والطرق المسموح له بالقيادة فيها



العميد حسين أحمد الحارثي

خبرة القيادة، وعدم حصولهم على التدريب الكافي، إضافة إلى شعورهم بأنهم يختلسون قيادة المركبة بعيداً عن عيون أسرهم وبمخالفة القوانين، يجعلهم عرضة لارتكاب المخالفات والحوادث المرورية. وأكد أن السماح لهذه الفئة بالحصول على رخصة قيادة، سيزيد شعورهم بالمسؤولية وعدم الخوف أثناء القيادة، فضلاً عن أن هذا الإجراء سيساعد الكثير من الأسر غير القادرة على توفير سائقين، في تلبية احتياجاتها المنزلية اليومية، إذ سيكون بمقدور أبنائها ممن بلغوا السن القانونية الجديدة، أداء هذا الدور بصورة إيجابية وقانونية.

### دراسة المشروع من كافة جوانبه قبل التطبيق

ومن جانبه أكد الخبير المروري واستشاري الطب الوقائي، الدكتور يوسف الحوسني، أهمية دراسة مشروع خفض السن القانونية لقيادة المركبة، من الجوانب كافة قبل تطبيقه، وذلك بإجراء المزيد من الدراسات العلمية والميدانية، واستطلاع آراء الأهالي والهيئات التعليمية والبحثية والطبية، والاطلاع على إحصاءات ونتائج الحوادث المرورية للفئات العمرية المختلفة على مستوى الدولة. وأكد أن المشكلة ليست في سن المتقدم للحصول على رخصة قيادة، إنما في مدى التزامه بقوانين السير والمرور، وقواعد السلامة المرورية على الطريق، إذ يوجد شباب في عمر الـ 17 عاماً، أكثر التزاماً واحتراماً لقوانين القيادة، مقارنة بأخرين ممن لهم خبرة طويلة في القيادة.

والدوريات بشرطة أبوظبي ورئيس اللجنة المكلفة بإعداد الدراسة الفنية حول خفض سن الحصول على رخص القيادة، أنه جرى إعداد عدد من الدراسات العلمية المتعلقة بتخفيض السن القانونية للحصول على رخصة قيادة، أخذةً بعين الاعتبار جميع النواحي الفنية، واطلعت على تجارب دول متقدمة في مجال السلامة المرورية، بهدف الاستفادة من إيجابيات هذه الخطوة، وإيجاد حلول لسلبياتها. وأضاف: أن اللجنة تعمل على وضع معايير وشروط سيتم تطبيقها في حال الموافقة على المقترح، حيث تهدف هذه الشروط في الأساس إلى جعل السلامة المرورية أولوية، وسلامة السائقين والمجتمع على رأس الأهداف، مشيراً إلى أن الدراسة تأخذ في

وأشار إلى مجموعة من النتائج الإيجابية، حال تم إقرار خفض سن الحصول على رخصة قيادة لـ 17 عاماً، من بينها الحد من مخالفات هذه الفئة العمرية، متمثلة في قيادة المركبة من دون رخصة، وقيادتها خلسة من دون علم ذويهم، فضلاً عن رفع مستوى شعور هذه الفئة بالمسؤولية القانونية عن سلوكياتها على الطريق، والحد من عدد الأحدث الجانحين، بسبب قيادة المركبة بصورة غير قانونية.

### لجنة من وزارة الداخلية تُعد دراسات حول

#### خفض سن الحصول على رخصة القيادة

في تصريح لصحيفة "الاتحاد" أكد العميد الـ مهندس حسين أحمد الحارثي مدير مديرية المرور

## القيادة المرافقة

بالتأكيد لا يمكن أن تكون السلامة المرورية بعيدة عن التحولات التي تشهدها مختلف المجتمعات، إضافة إلى كون التشريعات المرورية تتطور تبعاً بالتوازي مع إيقاع التطور الذي يشهده المجتمع سواء منها الاجتماعية أو الاقتصادية، فيحكم الانخراط المبكر للشباب في العمل أو تأكد الحاجة في الاعتماد عليهم في تأمين التنقلات، فضلاً عن تنامي ظاهرة القيادة بدون رخصة في العديد من المجتمعات، فقد دأبت أغلب البلدان على اتخاذ إجراءات خفضت بمقتضاها الحد الأدنى لعمر المتقدم لإجتياز رخص القيادة بداية من سن 16 مع وجود مرافق وهي ما يطلق عليها "القيادة المرافقة".

وفي حين يبقى الاعتماد السائد لدى أغلب المجتمعات أن هذا الإجراء من شأنه أن يضاعف من عدد الحوادث المرورية بالنظر إلى ما يتهم به عادة الشباب من جنوح إلى ركوب المخاطر وعدم التقيد بمعايير السلامة بحكم طبيعتهم النفسية، وما يميز هذه الفئة العمرية من

فمفهوم القيادة أوسع وأشمل من مجرد السياقة، لذلك اختارت بعض الأنظمة استعمال عبارة القيادة عوضاً عن السياقة، لترقى بهذه المفاهيم إلى علاقة مباشرة بسلامة التنقل والتعامل الحضاري مع بقية مستعملي الطريق من خلال ما تتضمنه برامج تعليم القيادة من ترسيخ لمفاهيم السلامة المرورية سواء من خلال التكوين في جانبه النظري أو بفضل ما يتم اكتسابه من قواعد وتقنيات من خلال السياقة الميدانية التي لها انعكاسات مباشرة على سلامة التنقل كطريقة التصرف (في المنحنيات وفي المنحدرات والمرتفعات، وفي الأجواء الماطرة أو الضبابية، وعند الإبهار ليلاً، وعند حصول طوارئ أو انفجار إطار ... ) أو التمكن من مفاهيم السياقة الدفاعية، السياقة المتزنة والرصينة.

كما يتضمن هذا التكوين الجوانب التي لها علاقة بالسلوكيات والتصرفات الخطيرة والمتهور التي تمس بالسلامة المرورية من خلال توعية المتقدمين للحصول على

اندفاع، فإن أغلب النشرات الإحصائية وخاصة منها بالبلدان العربية لا تؤكد أن الفئة العمرية ما بين 18 و 20 سنة متورطة أكثر من غيرها من الشباب في حوادث السير، بل على العكس من ذلك نجد هذه الفئة تبقى أقل مشاركة في عدد الحوادث باعتبارها حديثة الحصول على رخصة القيادة والأكثر انتباهاً من غيرها في بدايات العهد بالقيادة. ومن مزايا منح رخصة القيادة في سن 18، شعور الشباب البالغين بنوع من التحرر الاجتماعي والأسري مع تحميلهم المسؤولية، إضافة إلى الحد من استعمال المركبات بدون رخصة أو ما يمكن أن ينجم عن ذلك من إشكاليات قانونية لهؤلاء الشباب وعائلاتهم وما يمكن أن يتسبب فيه من إشكالات فيما يتعلق بالتعويض لمصلحة ضحايا الحوادث التي يتسببون فيها.

الإشكال الحقيقي يبقى في نوعية التدريب الذي يخضع له السائقون الجدد، إلى جانب مدى تطور الوعي لدى الفئة الشبابية بضرورة التقيد بمعايير السلامة.

## برئاسة سيف بن زايد مجلس «سياسات الداخلية» يناقش مشروع خفض سن الحصول على رخص قيادة المركبات

ناقش مجلس السياسات والاستراتيجيات بوزارة الداخلية الذي ترأسه الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية، إمكانية خفض السن القانونية للحصول على رخص قيادة المركبات، وفق أطر قانونية وإجراءات محددة تكفل السلامة العامة من جهة وفي المقابل تمكن شريحة واسعة من الأهالي الذين يفضلون الإعتماد على أبنائهم ممن هم دون سن الثامنة عشرة في قضاء احتياجاتهم المعيشية وضمن إطار أسري خاص.

وأكد سموه على أهمية تحقيق الأهداف والغايات المنشودة من هذا المشروع الموجه لخدمة الأهالي بغية تسهيل عملية تنقلاتهم وتلبية شؤونهم المختلفة من دون هدر في جانب السلامة المرورية سواء لقائدي المركبات أو مستخدمي الطرق بوجه عام.

ويبحث الاجتماع كافة الحلول والمقترحات والاشتراطات اللازمة ضمن المشروع، كوجود مرافق في المركبة من قرابة الدرجة الأولى، ووجود نظام رقابة تقني يتابع سرعة المركبة وطريقة قيادتها على نحو آمن.

الحسبان جميع النواحي مثل الحوادث وتأثير الرخصة على الشخص الذي لم يكمل مرحلة النضوج.

وفي حال اعتماد القرار وتطبيقه، سيتم فرض شروط على كل من يريد أن يستخرج رخصة ولم يكمل عامه الـ 18، حيث خصص القرار للفئة العمرية بين 16 و 18 عاماً، شروطاً تتضمن عقوبات تصل إلى سحب الرخصة في حال تكرار المخالفات الجسيمة أو مخالفة معايير السير والقيادة، علاوة على إجراءات استباقية مثل تحديد الدورات النظرية والعملية التي يجب أن يحصل عليها كل من يتقدم للحصول على تصريح القيادة ممن هم تحت الـ 18 عاماً، لافتاً إلى أن الضوابط تشمل وجود قريب مرافق من الدرجة الأولى ممن يخلو سجلهم من الحوادث، إضافة إلى تحديد طرق معينة يمكن لحاملي تصاريح القيادة من الفئة العمرية الأقل من 18 عاماً القيادة فيها وفي أوقات معينة.

وجدد العميد الحارثي تأكيده على أن وزارة الداخلية ستطبق نظاماً تقنياً لتتبع ومراقبة سرعات المركبات التي يقودها شخص أقل من 18 عاماً، والطرق المسموح له بالقيادة فيها، وفي حال ارتكاب مخالفة يتم إرسال المخالفة إلى المرور إلكترونياً وتسجيلها في ملف السائق المروري.

التربية المرورية تنطلق منذ السنوات الأولى للدراسة في المدرسة، بحيث يصبح تلقى دروس في التربية المرورية حافزاً مهماً لإجتياز رخصة القيادة في سن 16 سنة مع ما يوفره هذا الإجراء من إيجابيات سبق ذكرها.

في الولايات المتحدة الأمريكية، السن المطلوبة للحصول على رخصة القيادة هو في معظم الولايات 16 سنة. وتجدر الإشارة في هذا السياق إلى أن كل دولة تصدر تصاريح خاصة بها، وقواعد السلوك، وربما تختلف قليلاً من دولة إلى أخرى (وخاصة فيما يتعلق بالحد الأقصى للسرعة). وتظهر الإحصاءات أن التنب هو السبب الرئيسي للوفاة بين الشباب الأمريكي ضحايا حوادث السيارات، تليها الكحول والسرعة. ومع ذلك، على الرغم من هذه النتائج المثيرة للقلق، ليس هناك نية لرفع السن القانونية للقيادة في الولايات المتحدة.

عفيف الفريقي

رئيس المنظمة العربية للسلامة المرورية

السن المحددة في معظم دول الاتحاد الأوروبي للحصول على رخصة قيادة هي 18 عاماً. ولكن هنالك إمكانية للقيادة بداية من سن 16 عاماً مع وجود مرافق وتسمى "القيادة المرافقة"، والتي يسمح من خلالها للشباب بقيادة المركبة مع وجود مرافق لا يقل عمره عن 28 سنة وله أقدمية في القيادة، وللإشارة، فإن هذا الإجراء أكد أن له العديد من المزايا باعتبار أن الحاصل الجديد على رخصة القيادة تعطى له فرصة مهمة للتعلم على أرض الواقع، وجنبا إلى جنب مع التدريب التقليدي، حيث يتمكن من مجابهة الوضعيات الحقيقية للقيادة وفي آن واحد وله من يوجهه ويسهر على اتباعه للسلوكيات الصحيحة.

وقد دأبت العديد من الدول على اعتماد هذا الإجراء مع إحاطتها بالعديد من البرامج على غرار إعطاء الفرصة للشباب لاجتياز امتحان رخصة القيادة في سن 16 سنة شريطة أن يكون قد سبق له الحصول على شهادة في

الرخصة خلال فترة التكوين بخلطورة بعض التصرفات والسلوكيات المتهورة وما يمكن أن ينتج عنها من حوادث وما تخلفه من ضحايا، ومأس اجتماعية وخسائر مادية. واعتباراً لأهمية مرحلة المراقبة في تكوين سلوك مروري قويم واعتباراً لنقص خبرة المراقبين وحرصاً على توفير أكبر قدر من جوانب السلامة، نقترح الانطلاق برصيد صفر من النقاط عند الحصول على رخصة القيادة، مع منح المعنى بالأمر رصيذا تصاعديا كلما تقدم في مدة المراقبة مع عدم اقتراه لإحدى لمخالفات الخطيرة، ليمثل بذلك فترة حقيقية للاختبار وفي حالة اقتراه لعدد من المخالفات الخطيرة يتم سحب الرخصة ليتم اجتياز الامتحان من جديد.

لا بد من المراهنة على الشباب من خلال تحميله المسؤولية وإعطائه ثقة أكبر في النفس والبحث عن مكافأة السلوك الجيد لدى الشباب مثل إعطاؤهم حوافز في تعريفات التأمين.

# خسرنا في الحوادث

وأبحث عن إجابة أخف أما وهي (هل إصابته خطيرة) ولكنني اكتشفت أنه انتقل إلى جوار ربه واللهم لا اعتراض. وتوجهت فوراً باتجاه المستشفى على أمل أن تكون المعلومة الموثوقة خاطئة، ولكنني وجدت مواقف المستشفى ممتلئة والشرطة تنظم عملية دخول السيارات من شدة الازدحام .. كان بسيطاً ولطيفاً وصاحب ابتسامة مع الكبير والصغير، وكان نجماً من نجوم منتخب الإمارات من المراحل السنية إلى أن وصل إلى المنتخب الأول وكانت تربطني به علاقة شخصية خاصة جداً تملأها الذكريات الجميلة فمنها الضحك والمزاح والانتقاد والإطراء، وهو يتحدث عن ما في خاطره من أفكار وهموم وعن طموحاته. وتعود بي الذاكرة إلى قبل وفاته بالهدف الذي أحرزه بالكعب وباتصال



صاحب الابتسامة ذياب عوانة وكم كان خبر الوفاة بحادث وكأنه إشاعة وجاءت الصدمة عند وصول المعلومة من مصدر موثوق وكنت أحاول أن أقاوم الخبر

تغمرني السعادة بأن أكون أحد العناصر التي تعمل في توعية المجتمع، وبما أنني أميل إلى الرياضة والرياضيين وبالتأكيد هم نجوم مثل غيرهم من نجوم الفن ونجوميتهم تجعلنا دائماً نتشوق إلى معرفة آخر الأخبار عنهم ونحبهم ونتطلع لالتقاط الصور التذكارية معهم. احترت كثيراً حول ما سأكتبه في العدد الأول من مجلة «السلامة المرورية» ولكن استعادتني الذاكرة إلى أشخاص أحبهم القلب كثيراً واشتقت إليهم وإلى كل اللحظات التي عشتها معهم. (رحمهم الله) ورحم الله جميع موتى المسلمين، ومنهم شقيقي الأكبر (أبو خالد) وأخي الأصغر (ذياب عوانة)، فشقيقي كان ضحية حادث أليم على الأسرة وعلى كل أصدقائه والأخ الأصغر والذي بكت عليه الإمارات بأجمعها هو

أحد الاصدقاء ويقول لي : (هل شاهدت ماذا فعل ذياب ؟ فقلت : الله يسترفأنا في الاجتماع ولم أستطع مشاهدة المباراة الودية، فقال لي : ذياب سجل هدفاً بالكعب فقلت : كضو عليه ، فقال : ألا يعتبر استهزاء بالفريق الآخر، فرددت عليه : ذياب لا ولم يستهزأ بأحد ولكنه طموح الحبيب الغالي .

ورغم أنه في تجمع المنتخب وليس لنادي بني ياس، ولكنه تواصل معي للاستشارة بعد الانتقاد الشديد الذي وجه له واتهامه بأنه بهذا الهدف يستهزئ بالمنتخب اللبناني فسألته : ما هدفك وشو اللي خلاك تسجل بهذه الطريقة وما خفت إنك ما تسجل ” فرد رحمه الله : طموحي أن افعل وأن أصنع ما هو جديد في كرة القدم وأصارع المستحيل ولم أفكر حينها أن النية قد تترجم إلى

استهزاء بالمنتخب اللبناني الشقيق، ولو علمت أن الطموح سيترجم بهذه الطريقة لما سجلت بهذه الطريقة، لكن مشكلتي أن طموحي يفوق خيالي أنا شخصياً .

وأعود إلى الحادث المؤلم الذي أصاب الجميع بصدمة كبيرة ليس فقط في الإمارات، فبعد أن وصل عوانه ” رحمة الله “ إلى قلوب العالم بالهدف الذي أحرزه بكعبه، واذ بهم يقرأون خبر وفاته في حادث سيارة وكانت الاحتمالات التي وضعت للحادث وأكثرها هو استخدام الهاتف أثناء قيادة السيارة ، وفعلاً استخدام الهاتف أو العبث بأي شيء أثناء قيادة المركبة قد يتسبب بما لا تحمد عقباه .

هي أسباب تعددت والموت واحد ، ولكن لدينا واجب وطني، فالدولة تجعل أولوياتها في بناء الكادر البشري وبناء

الأجيال، وهناك أسباب قد تفقدنا العديد من فئة الشباب وهي عدم الانتباه بشكل عام .

ونحن في دولة الإمارات نحظى باهتمام وحب متبادل بين القيادة والشعب ومن أولويات قياداتنا الحفاظ على أمن وسلامة المواطنين والمقيمين والزائرين ووقايتهم من مخاطر الحوادث المرورية وما يترتب عليها من آثار وخسائر تطل العنصر البشري والذي تعمل قيادتنا الرشيدة على الحفاظ عليه إيماناً منها بأنه حجر الأساس الذي تركز عليه التنمية بكافة أشكالها .

ونعود لنقول : إن الحادث المروري ليس قدراً محتوماً ونحن جميعاً بمقدورنا أن نتفاداه ، وبإجراء بسيط وهو الالتزام بالأنظمة والقوانين المنظمة للسير والمرور .... مع تمنياتنا بالسلامة

الأطول على مستوى الشرق الأوسط

# تتارع ونفق الشيخ زايد وفرا حركة انسيابية وبمعايير سلامة عالية



ويضم الشارع نفقاً يبلغ طوله 3.6 كيلومتر ويعد الأطول على مستوى الشرق الأوسط، منه 2.4 كيلومتراً من الجزء المسقوف، كمحطة هامة ضمن بناء شبكة حديثة من الطرق والجسور والأنفاق، ويهدف إلى تحقيق أعلى معايير السلامة وقدر كبير من الإنسيابية على الطرقات بما يتماشى مع خطط التنمية الشاملة لإمارة أبوظبي. وتضمنت أعمال التطوير والتوسعة التي يقدر إجمالي تكلفتها بخمسة مليارات درهم عدداً من الأنفاق والتقاطعات المنفصلة من أجل امتصاص الازدحام المروري والتكدس في واحدة من أكثر المناطق حيوية في أبوظبي، وتصل ما بين المناطق السكنية من المدينة والمناطق التجارية، فيما بُني نفق الشيخ زايد بهدف فصل حركة المركبات الداخلة إلى المدينة عن المركبات العابرة إلى مناطق الميناء والكورنيش ذهاباً وإياباً، وتخدم الطرق المقامة ضمن المشروع المناطق التطويرية في كل

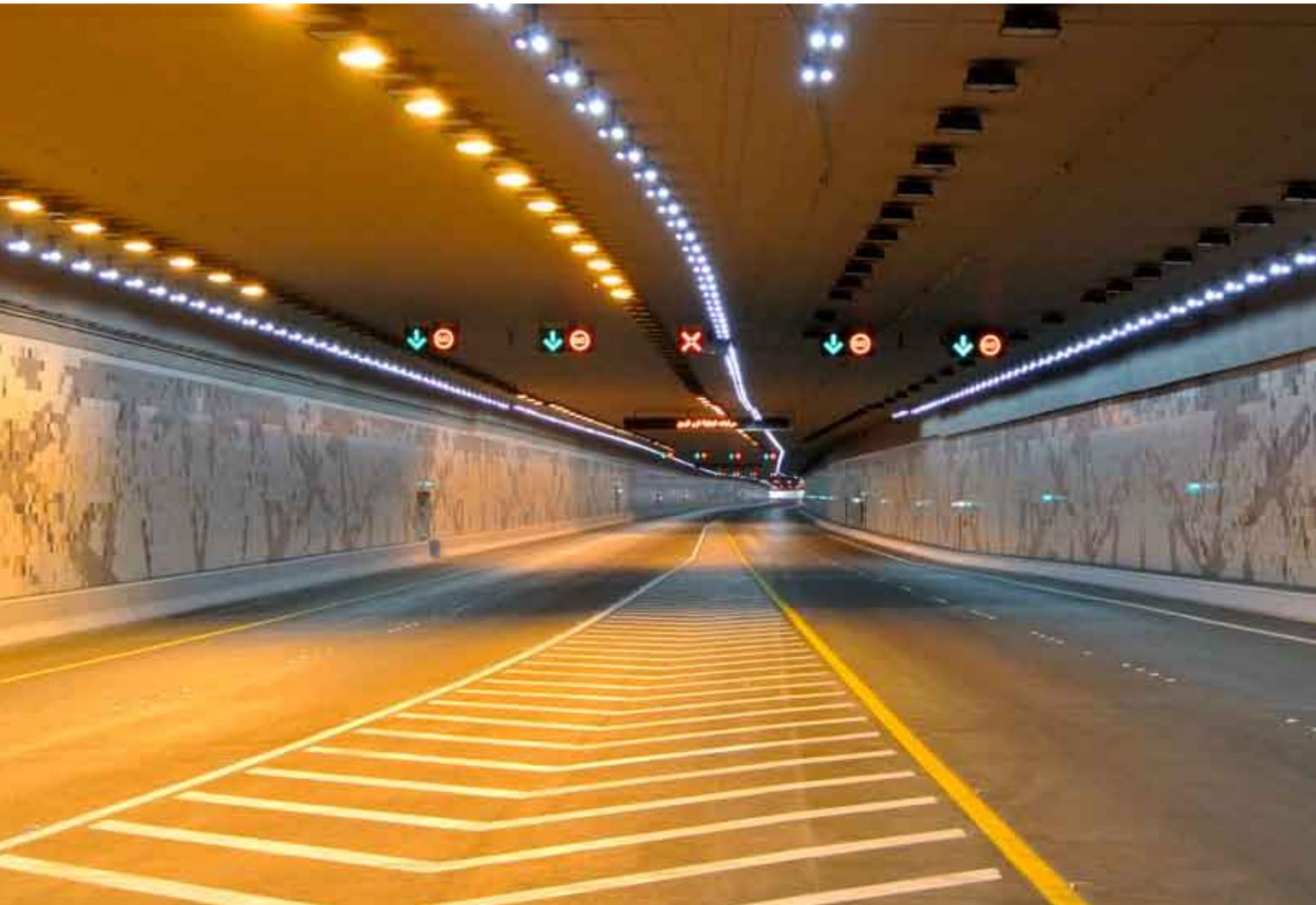
خدمات الطرق، إذ يوفر نفق شارع الشيخ زايد بيئة مثالية تتمتع بأعلى معايير السلامة والبيئة والأمان من خلال استخدام أحدث التكنولوجيا العالمية في مجال المراقبة والتحكم وإدارة مكونات النفق.

وتم الانتهاء من المشروع بافتتاحه الرسمي من جانب سمو الشيخ هزاع بن زايد آل نهيان، مستشار الأمن الوطني نائب رئيس المجلس التنفيذي لإمارة أبوظبي، وذلك تزامناً مع احتفالات الدولة باليوم الوطني الحادي والأربعين.

وكانت دائرة الشؤون البلدية - بلدية مدينة أبوظبي قد أعلنت في نوفمبر 2008 عن الإطلاق الرسمي لمشروع تطوير الشارع والذي يعد شرياناً رئيسياً يستوعب حركة مرورية كبيرة في مدينة أبوظبي، وتم إغلاقه كاملاً أمام الحركة المرورية في عام 2009 للسماح ببدء الأعمال الإنشائية في المشروع.

من العناصر الاستراتيجية المهمة التي شملتها خطة إمارة أبوظبي لبناء شبكة نقل متطورة تواكب أفضل المواصفات العالمية تطوير شارع الشيخ زايد ( ما كان يعرف بشارع السلام سابقاً )، ويتألف المشروع من أربعة أقسام يمتد من جسر الشيخ زايد حتى شارع الميناء، وشمل إنشاء خمسة أنفاق وجسر واحد إضافة إلى العديد من الطرق السطحية والالتفافية والخدمية.

يعد مشروع تطوير شارع الشيخ زايد ( شارع السلام سابقاً ) في أبوظبي من العناصر الرئيسية في الخطة التنموية الشاملة لإمارة أبوظبي والهادفة إلى تطوير مكونات البنية التحتية وتوسيع شبكة الطرق والجسور والأنفاق بهدف تحقيق أعلى معايير السلامة المرورية وتأمين مرافق خدمية وطرق آمنة توفر قدراً كبيراً من انسيابية الحركة المرورية واستيعاب حجم النمو المستمر في الحركة الاقتصادية في أبوظبي، وتعزيز مفاهيم



من جزيرة الريم وجزيرة المايا وجزيرة السعديات.

### الطرق السطحية

افتتحت المرحلة الأولى من التقاطعات والطرق السطحية أمام حركة المركبات والمشاة يوم 23 سبتمبر 2011 وامتدت من تقاطع شارع حمدان مع شارع الشيخ زايد وحتى تقاطع شارع الفلاح مع شارع الشيخ زايد بالاتجاهين، ووفرت هذه المرحلة 740 موقفاً للسيارات وتم على امتدادها تركيب 50 عمود إشارة ضوئية تحمل 206 رؤوس من الإشارات الضوئية وتركيب 120 عمود إنارة تجميلية تعمل بنظام "إل إي دي" الذي يتميز بقدرته على توفير الإضاءة لفترات طويلة بمتطلبات صيانة قليلة. أما المرحلة الثانية فقد افتتحت بصورة رسمية في نوفمبر 2011 وامتدت ما بين تقاطع شارع خليفة وشارع حمدان مع شارع الشيخ زايد في الاتجاه الخارج من أبوظبي ومن تقاطع شارع حمدان مع شارع السلام باتجاه الكورنيش وشارع الميناء إلى التقاطع رقم 4 مقابل "فندق كايبتال الديار"، وتم تنفيذ هاتين المرحلتين وفق دليل تصميم الشوارع الحضري الذي أصدره مجلس أبوظبي للتخطيط العمراني.

### نفق الشيخ زايد

يشكل نفق شارع الشيخ زايد جزءاً أساسياً من مشروع تطوير شارع الشيخ زايد وله أثر واضح في امتصاص التدفق المروري باتجاه جزيرة أبوظبي ويلعب دوراً مهماً في تخفيف الضغط عن الشوارع الموازية ويوفر مسرباً مرورياً آمناً وفقاً لأعلى المواصفات والمعايير العالمية حيث يتكون من 8 مسارب للمركبات ذهاباً وإياباً.

### 20 شاشة مرورية إلكترونية تستخدم لأول مرة في أبوظبي

يضم نفق شارع الشيخ زايد 20 شاشة مرورية إلكترونية تستخدم لأول مرة في إمارة أبوظبي، إذ قامت بلدية أبوظبي بإعداد الأنظمة المرورية الإلكترونية وتصميمها باستخدام الأنظمة المرورية الذكية التي تحقق التنقل الآمن والفعال ضمن الجداول الزمنية.

وتتم متابعة الحركة المرورية في النفق الرئيسي للمشروع من خلال كاميرات المراقبة ومجسات الاستشعار، إضافة إلى التشغيل الفعال لنظام الإشارات المرورية ومراقبة الازدحام المروري والمتابعة والإبلاغ عن أعطال الأنظمة المرورية والتنسيق مع قسم الصيانة لإصلاحها.

### التقنيات والتجهيزات الأحدث على مستوى الشرق الأوسط لإنارة نفق شارع الشيخ زايد

تعتمد الإنارة الداخلية لنفق شارع الشيخ زايد على أحدث تقنيات الإضاءة العالمية وأنظمتها، وتعتبر هذه

التقنيات الأحدث على مستوى الشرق الأوسط إذ توفر للمستخدمين بيئة آمنة خلال قيادتهم لمركباتهم داخل النفق. وبما ينسجم مع متطلبات البيئة والسلامة والأمن، وهي متطلبات تتوافق مع إستراتيجية البلدية وأهدافها في تقديم أرقى الخدمات المجتمعية في بيئة سليمة ومعايير صحية آمنة بحيث تقل نسبة الأخطار عن 1%، وهي نسبة غير متوافرة عالمياً، وتسعى بلدية أبوظبي لتحقيقها بالتعاون والتكامل مع جميع الجهات المعنية وشركائها الإستراتيجيين.

### نظام "سكادا" للمراقبة والتحكم وجمع البيانات

حرصت بلدية مدينة أبوظبي مع شركائها الإستراتيجيين على تزويد النفق بأحدث ما توصلت إليه التكنولوجيا الحديثة، حيث تم تزويد نفق شارع الشيخ زايد بنظام "سكادا" وهو نظام للمراقبة والتحكم وجمع البيانات، ويعتبر أكثر الأنظمة المتطورة على مستوى العالم والذي يمكن من خلاله التحكم بمجمل الأنظمة الأخرى الموجودة في النفق، ويمكن النظام المشرفين والمشغلين في غرفة التحكم المركزية بالنفق من المراقبة والتحكم بجميع الأنظمة الكهربائية والميكانيكية والإلكترونيكية بالإضافة إلى نظام التحكم بالحركة المرورية ولوحات الرسائل المتغيرة وغيرها من الأنظمة الموجودة داخل النفق ويتوافر نظام سكادا في ثلاثة أماكن وهي غرفة التحكم الرئيسية وغرفة التحكم الفرعية بالإضافة إلى مركز التحكم بأنظمة المرور في مدينة أبوظبي.

### نظام للتحكم بمدخل النفق وآخر لمتابعة المركبات وإحصائها

كما يحتوي نفق شارع الشيخ زايد على نظام الإشارات المرورية للتحكم بمدخل النفق وهو نظام للإشارات الضوئية يمكن من خلاله التحكم بدخول المركبات إلى النفق، بحيث يُمكن في حالات الحوادث الجسيمة أو الطوارئ داخل النفق القيام بإغلاق النفق عن طريق هذا النظام وتحويل الحركة المرورية إلى الطرق السطحية.

ومن الأنظمة المتطورة المستخدمة في النفق كذلك نظام متابعة وإحصاء المركبات VVDS وهو نظام يعمل بالوقت الفعلي على متابعة حركة المركبات وإحصائها، حيث يمكن الاستفادة من مخرجات هذا النظام في الدراسات المرورية المستقبلية، وكذلك نظام المراقبة بالكاميرات التلفزيونية المغلقة CCTV الذي يمكن من خلاله متابعة الحركة المرورية المتدفقة في النفق، كما يمكن من خلال هذا النظام الكشف عن الحوادث المرورية وتغطي هذه الكاميرات النفق بنسبة 100%.

### أنظمة سلامة بمواصفات عالمية

كما تم تزويد النفق بنظام اللوحات الإلكترونية المتغيرة والذي يقوم بإعلام السائقين عن حالة الطريق من خلال بث الرسائل على اللوحات الإلكترونية المرورية أمامهم، كما يُمكن من خلال نظام (LSCS) التحكم بلوحات السرعة واللوحات التي تبين حالة كل مسار من المسارات المرورية داخل النفق وسرعة الحركة المرورية. ويتضمن النفق كذلك نظام الكشف عن الحوادث داخل النفق VIDS وهو نظام يقوم بالكشف عن الحوادث داخل النفق، بالإضافة إلى الكشف عن توقف السيارات داخل النفق، أو بقاء الحركة المرورية، أو السير بعكس الاتجاه. إضافة إلى نظام العرض التلفزيوني حيث تم تركيب نظام العرض التلفزيوني في غرف التحكم بالنفق، وهذا النظام يسمح بمشاهدة النفق عن طريق عرض ما تبته وتلتقطه كاميرات المراقبة في الوقت الحقيقي، كما تم تركيب هذا النظام في مركز التحكم بالأنظمة المرورية لمدينة أبوظبي.

وتم تركيب نظام مضخات المياه الذي يتولى مهمة سحب المياه من داخل النفق إلى الشبكة الرئيسية لتصريف المياه الخاصة بمدينة أبوظبي حيث يحتوي النفق على شبكة من الأنابيب لتصريف مياه الأمطار والمياه الناجمة عن عمليات التنظيف والطوارئ داخل النفق وجميعها موصولة بهذه المضخات.

كما زود النفق بنظام الدخول للأفراد الذي ينظم عملية دخول الأفراد إلى جميع مرافق النفق وغرف التحكم، فالأشخاص المخولون فقط هم من يسمح لهم بدخول هذه المرافق، وهذا يضمن الأمان وعدم العبث بالأنظمة من قبل الأشخاص غير المصرح لهم.

### نظام للكشف والسيطرة وإطفاء الحرائق

ومن الأنظمة الخاصة بالأمن والسلامة داخل النفق يتوفر في نفق شارع الشيخ زايد نظام الكشف والسيطرة وإطفاء الحرائق الذي يكشف الحرائق داخل النفق عن طريق المراقبة المستمرة للحرارة، كما يعمل النظام على الكشف عن دخان الحرائق بشكل آلي عند ارتفاع درجة الحرارة عن حد معين بحيث يقوم بإرسال إنذار إلى المشرفين على تشغيل النفق عن طريق إرسال إشارة إنذار إلى نظام "سكادا"، وتشغيل نظام إطفاء الحرائق وتشغيل نظام سحب الدخان وتهوية النفق وإغلاقه أمام الحركة المرورية وبث رسائل تحذيرية عبر نظام اللوحات الإلكترونية المتغيرة، ويدعم هذا النظام نظاماً لإطفاء الحرائق تم تركيبه على طول النفق والاتجاهين، إذ يمكن من خلاله إطفاء الحرائق التي قد تحدث على كتف الطريق أو في مسار الشاحنات بهدف احتواء الحريق قبل أن يكبر أو يمتد.



نسبة الغازات بالإضافة إلى نظام التحكم البيئي الذي يعمل باستمرار على قياس نسبة التلوث في الهواء الداخلي للنفق ومراقبة مستويات الغازات السامة المنبعثة من عوادم السيارات، وعند ارتفاع نسبة هذه الغازات يقوم هذا النظام بتشغيل المراوح الخاصة بسحب الدخان وتهوية النفق .

وقد أولت بلدية أبوظبي عناية كبيرة لحماية مكونات النفق من أي أضرار قد تحدث من خلال تركيب نظام مراقبة ارتفاع الشاحنات وتم تركيبه قبل مداخل النفق بمسافة كافية ويهدف إلى الكشف عن الشاحنات التي يزيد ارتفاعها عن الحد المسموح به لدخول النفق بهدف تجنب أي أضرار قد تحدث في بنية النفق نتيجة اصطدام الشاحنات المرتفعة به، بالإضافة إلى نظام إدارة عمليات الصيانة حيث يمكن من خلال هذا النظام متابعة عمليات الصيانة للأنظمة داخل النفق .

الإضاءة الكهربائية الذي يضبط الإنارة الداخلية للنفق طوال أوقات اليوم بناءً على الإضاءة خارج النفق. ويحتوي النفق كذلك على النظام الكهربائي الذي يقوم بعملية توزيع الطاقة الكهربائية على جميع مرافق النفق ومساراته، ويراقب نظام "سكادا" عمل هذا النظام بالإضافة إلى جميع أنظمة النفق الأخرى.

#### لوحات جمالية وبيئة صحية

ولإضفاء لمسة جمالية على النفق تعكس مدى التطور والتقدم في إمارة أبوظبي ازدادت جدرانها بلوحات فنية من السيراميك، علاوة على توفير البيئة الصحية داخل النفق من خلال تزويده بنظام تهوية متطور يقوم في حال الحرائق بسحب الدخان إلى خارج النفق أو باتجاه محدد حسب موقع الحريق، كما يعمل على تجديد الهواء في النفق في حال ارتفاع

#### هواتف طوارئ على جانبي النفق والاتجاهين

ويضم النفق أيضاً نظام هواتف الطوارئ الذي يتصل بغرف التحكم في النفق، وقد وزعت هواتف الطوارئ على جانبي النفق وفي الاتجاهين بمسافة تتراوح من 70 - 100 متر، ويكفي رفع سماعة الهاتف للتحدث مباشرة إلى الموظفين في غرفة التحكم.

وزود النفق بنظام التوجيه والإرشاد الصوتي في حالات الإخلاء ويستخدم هذا النظام في حالات الطوارئ أو الإخلاء لبث الرسائل الصوتية المباشرة أو المسجلة مسبقاً لإرشاد المستخدمين إلى مخارج الطوارئ أو توجيههم من خلال غرفة التحكم، وكذلك النظام الاحتياطي للتغذية بالطاقة الكهربائية الذي يقوم بتشغيل مولدات الطاقة الكهربائية الاحتياطية بشكل أوتوماتيكي في حال انقطاع مصادر التغذية الكهربائية لضمان استمرار عمل جميع أنظمة النفق مدعوماً بنظام

# لو يعود «زينون» ويرى ما تراه

قبل 330 سنة قبل الميلاد ، نظر الفيلسوف لرواقه ، إلى السماء ، تأمل النظام الكوني، واسترخى محتشداً بالفكرة المخملية ونظر إلى جسده فغاص في الروح ، فاعتدل قائلاً... هذا الجزء من كل عظيم متناسق ، باسق ، ولا حياة بدون التماشي معه ، لتستقيم الحياة البشرية ...

كان الرجل يقصد أنه إن لم يتصالح الإنسان مع نفسه ، وإن لم يؤثث وجدانه بالجمال ، كما هو جمال الطبيعة ، لأصبح هشياً تذروه الرياح... الإنسان ذلك الكائن ، المضطرب الخرب ، المغمم بأحزان الماضي وقلق المستقبل ، يحرق اللحظة الأنيبة ، بجمرات النظر إلى الخلف ، والتعلق بالقادم بأقصى ما يمكنه من مشاعر ، ما يجعله ضحية فلسفة وهمية لا تعينه إلا على الضياع والذوبان ، في بحار من الأفكار السوداء... وليس «زينون» إلا أحد تلامذة فيلسوف آخر يدعى «كراتس» هذا الفيلسوف اقتنع بأن العالم يعيش خدعة بصرية ، عندما يخضع مشاعره لمظاهر التعلق بتقاليد وقيم أشبه بالسراب تعيقه ولا تدله إلى الطريق السواء ، هذا الفيلسوف أنتج فكراً جديداً مغايراً لواقعه الإغريقي ضمنه نظرية

فلسفية أطلق عليها الفلسفة «الكلبية» ومن يقرأ الاسم لأول وهلة يظن أن هذا الفيلسوف مجدف وخرف ، بينما في الحقيقة أنه كان يقصد أن يعود الإنسان إلى جبلته الأولى إلى أمانا الطبيعة ، ويتحرر من أدران الواقع الملوث بمركبات النقص والأعشاب الشوكية الوحازة . وبصفته فيلسوفاً أمعن بجمال الطبيعة واقتنع أن الانسان جزء لا يتجزأ من هذه الطبيعة الخلابة الجذابة ، فإنه لا بد وأن ينتمي إلى أخلاقها وأن يخضع لقوانينها الصارمة ، وأول قانون طبيعي ، هذا التناسق ، والثاني هو الجمال ، فكان قد وصف فلسفته بالكلبية ، لأنه رأى هذه الكائنات متصالحة مع نفسها ولا ترتكب خطيئة التصنع والخروج عن رشح الطبيعة ، حتى أنه جاهر في معصيته للقوانين الاجتماعية ، عندما أمر أتباعه أن يسيروا في الشوارع ، وكل واحد منهم يسحب خلفه ذيل سمكه ، معتبراً ذلك السرف في كسر المجد والأخلاق والتبعية العمياء لقوانين من صنع الإنسان لا من صنع الطبيعة ، وكون الإنسان جزءاً من الطبيعة فلا بد وأن يأتمر بأوامرها ، حتى يتحلى بنفس الجمال الطبيعي . وقد خالفه في ذلك فيلسوف آخر يدعى

أبيقور الذي قال إن العالم يعيش فوضى عارمة وإن العلة الأولى للكون علة جائرة ، فهي التي تثير العواصف وتضجر البراكين وتدمر حياة الإنسان ، لذلك يجب على الإنسان أن يخالف هذه القوانين المدمرة ، فيرد «زينون» قائلاً ، إن كانت هناك عواصف وبراكين من فعل الطبيعة ، فإن هذه الطبيعة نفسها التي تهدئ هذه العواصف والبراكين وتعيد ترتيب معطيات الكون ليعود جميلاً كما هو ، الأمر الذي يجعلنا مجبرين أن نتحلى بهذه الصفات المثلى وأن نتخلق بمعانيها الرائعة لأننا الجزء ، والجزء يجب أن يخضع للكل .

ومن «زينون» يجب أن نتعلم كيف نحب وكيف نزرخرف مشاعرنا بعناية عجيبة ... وفي الإنجيل يقول النبي عيسى عليه السلام ، «الحب أقوى من الموت» أليس بالحب استعاد عيسى عليه السلام صديقه وحبيبه «اليعازر» بعد موته ، فإن الذي وهبه قدرة إعادة الموتى ، أعاد صديقه إلى الحياة بعد موته ، بقوة الحب والإيمان ، وبأن الحياة بالحب تزهر وتثمر وتزخر بالخضرة والوجه الحسن ، الحياة بالحب تصنع جمالها من حرير المشاعر الرقيقة ، الأنيقة ، المتألقة ... وليس أجمل من

# لأحرق رواقه وافتعل الفجيعة

هناك درس واف وشاف، حول ثقافة استخدام المركبة، وثقافة ارتياد الطريق، وثقافة التعامل مع الآخر... لا بد وأن يجتاز كل شخص اختبارات الثقافة المجتمعية التي تؤهله، لا اختبار الرخصة القيادية... وبخاصة، ونحن في مجتمع يتكون من شرائح متنوعة الثقافات وبعضها متدني الثقافة ويحتاج إلى إعادة صياغة لقيمه الاجتماعية وإلى تهذيب وتشذيب وترتيب، وتخصيب وجدانه بعلوم اجتماعية، تنظم مشاعره، وتحسم علاقته بالآخر، باتجاه، المصالحة النقية من شوائب الاحتقان وعدم الاتزان... نحن بحاجة ماسة إلى هذا القانون لكي نحافظ على رونق مدننا الجميلة وإلى منجزنا الحضاري الذي يستحق منا كل هذا الاعتناء، ولكل هذا الانتباه، وألا ندعه ضحية نفوس مشوهة وعقول ملوثة، وقلوب، يخلط فيها الأسود بالأبيض... نحن بحاجة إلى هذا القانون الذي يعيد الأمور إلى نصابها الصحيح، ولا يدع فرصة لمن حيد الضمير وخرج إلى الشارع، وكأنه يقود مدرعة وهو في حالة تاهب قصوى في مواجهة عدو... نحن بحاجة إلى هذا القانون لنحمي أبناءنا من الزلزال والخلل والعلل....

بالألوان الجذابة، وإلى أنظمة المرور التي تبصر حتى الأعمى، لونها إلى كل ذلك بعناية القلب والعقل والضمير، لاستطاعوا أن يكبحوا جماح النفوس الأمارة وأن يكونوا من روعهم، ويحترموا الطريق، ويراعوا الله في أرواح البشر الذين يشاركونهم الطريق... العناية بالنظام تبدأ من ترتيب المشاعر من الترتيب، والطفولة الأولى، وترتيب المشاعر، مرآة لما تعكسه التصرفات في الطريق، وكيف يواجه البعض المواقف الصعبة... ونحن إذ نؤمن بأن الرضا الإنساني لا يهتم باقتناء سيارة فاخرة أو ملابس فاخرة، وإنما تمامه وكماله، يكون باتخاذ الأخلاق الحميدة، وسيلة وغاية، لقوة الشخصية وتحقيق المجد الحضاري والرقى الثقافى، والأشخاص الذين يفكرون بالمادة كوسيلة للتباهي، هم أشبه بالدمى أو أشجار الزينة، جميلة شكلاً، خاوية في المضمون والمعنى... ولأن البعض لا يتعلم من الحياة كما لم يتعلم من طفولته، فإنني أرى من الضرورة القصوى أن يتم تنظيم حملة ثقافية حازمة وصارمة، تبدأ قبل اختبارات السواقة، وقبل أن يتم البصم على قدرة أي شخص على تجاوز الاختبار، أن يكون

النظام في تأسيس مملكة الحب... فلو أننا علمنا أبناءنا كيف يحبون، وكيف ينظمون حياتهم، ويرتبون أشياءهم، لاستطعنا أن نخلق جيلاً طيب الأعراق، وأن نصنع وطناً أعضاؤه، متضامنون من أجل تنظيم حياتهم وتنسيق ورود مشاعرهم، وتحقيق أمانهم بدون نجوى أو شكوى.. اليوم عندما أمر في الشارع، وأرى سيارة الشرطة، أشعر بالراحة والسعادة لأنني أضمن شيئاً واحداً ومهماً، وهو أنه لن يتجاوزني أحد بخفة واستخفاف، ولن يلوح إلي أحد بيده، محتجاً لأنني أسير في الطريق بسرعة بطيئة ومزعجة للبعض.. ولكن عندما تمر سيارة شرطة، يصبح الطريق آمناً مستقراً من فوضى المزعجين، لأنهم يخافون الشرطة ولا يخافون ضمائرهم، ولأنهم يخشون المخالفات ولا يخشون الموت بسبب السرعات الزائدة.. هكذا تعلم بعض الناس، هكذا تربوا، على وجوب حضور العقاب لكي يحسنوا من سلوكياتهم، هكذا تربت مشاعرهم على الفوضى الخلاقية أو البعثة التي لا بد من وجود من يعيدها إلى حالتها الطبيعية... بينما لو نظر هؤلاء إلى هذا الجمال الذي يكسو كل مكان، لونها إلى الشوارع الفسيحة والأرصفة المرصعة



## سيف بن زايد يستقبل رئيس وأعضاء مجلس إدارة جمعية الإمارات للسلامة المرورية

جمعية الإمارات للسلامة المرورية غالباً دعم ومساندة سمو نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية الدائم للجمعية لتواصل جهودها في تعزيز مفاهيم السلامة المرورية لدى مستخدمي الطريق وترسيخ مبادئ الثقافة المرورية لديهم بهدف وقايتهم من مخاطر الحوادث المرورية وما يتجم عنها من خسائر بشرية ومادية . وأكد حرص الجمعية على تفعيل دورها في المجتمع وتشجيع العمل التطوعي الذي بات أحد المقومات الرئيسية في المجتمع وداعماً أساسياً لجهود الدولة في مختلف المجالات لاسيما في مجال السلامة المرورية، كونه أحد المجالات التي تهم جميع أفراد المجتمع وقطاعاته المختلفة ، لافتاً إلى حرص الجمعية على مضاعفة الجهود لتحقيق رؤى وأهداف نشر ثقافة الوقاية والوعي المروري لدى كل مستخدمي الطريق، والعمل مع الجهات المعنية للحد من مخاطر الحوادث المرورية وأثارها على المجتمع.

أثنى الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية الرئيس الفخري لجمعية الإمارات للسلامة المرورية على دور الجمعية ، مؤكداً ضرورة تحقيق تكامل العمل المؤسسي لخدمة المجتمع بين مختلف القطاعات المعنية، بما في ذلك الجمعيات المدنية المعنية لتحقيق الأولويات والمبادرات الاستراتيجية لوزارة الداخلية بالتعاون مع الجهات المعنية. جاء ذلك خلال استقبال سموه في مكتبه، محمد صالح بن بدوة الدرهمي رئيس مجلس إدارة جمعية الإمارات للسلامة المرورية الذي أطلع سموه على الدور الذي تضطلع به الجمعية وآليات عملها، بحضور المهندس صالح راشد الظاهري نائب رئيس مجلس الإدارة، وأعضاء مجلس إدارة الجمعية بحضور اللواء ناصر لخريباني النعيمي أمين عام مكتب سمو نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية. ومن جانبه، ثمن محمد بن بدوة الدرهمي رئيس

”  
أكد دور  
الجمعيات الأهلية  
في تكامل  
العمل المؤسسي

تحت رعاية سمو الشيخة فاطمة بنت مبارك «أم الإمارات»

## جمعية الإمارات للسلامة المرورية والتنمية الأسرية تنظمان مؤتمراً دولياً للشباب



المواطنين سنوياً، ومئات المصابين بعضهم يتشافى والبعض الآخر يحمل معه عاهة مستديمة، كما يهدف إلى تعميق الوعي بالثقافة «المرورية» لدى السواق والشباب، والتشجئة المبكرة على السلوك السليم لكيفية التعامل مع الطريق، والآن يقتصر ذلك على الأسس النظرية فقط، بل ليتعدى إلى الممارسة العملية، لافتاً إلى أن عدداً كبيراً من الجهات المعنية والخبراء والمختصين على المستويين المحلي والدولي سيشاركون في المؤتمر .

وناقش مجلس إدارة الجمعية خلال اجتماعه نتائج اجتماع الجمعية العمومية الذي عقد مؤخراً والذي تم خلاله تجديد اعتماد أعضاء مجلس الإدارة ، كما اعتمد أعضاء المجلس التشكيل الإداري للمجلس وهو على الشكل التالي :

معالي محمد صالح بن بدوة الدرهمي رئيساً لمجلس الإدارة وسعادة المهندس صالح راشد الظاهري نائباً للرئيس، وسعادة العميد م/ حسن أحمد الحوسني أميناً للسر وسعادة المهندس محمد عبدالله السويدي أميناً للصندوق، وعضوية كل من سعادة الدكتور محمود فكري ، سعادة الدكتور ناصر سيف المنصوري، سعادة العميد غيث حسن الزعابي، سعادة فاطمة محمد اسحاق العوضي ، سعادة سعيد سيف القمزي. وأكد المجلس أهمية دور الجمعية في تنظيم الفعاليات المختلفة المتعلقة بالسلامة المرورية والمشاركة في الأنشطة التي تنظمها الجهات المعنية بهدف تعزيز دورها الرامي للارتقاء بمستوى السلامة المرورية لدى مستخدمي الطريق والحد من الحوادث المرورية وخسائرها الكبيرة على المستوى البشري والمادي .

بيئة آمنة ومحصنة من كل أنواع المخاطر التي تهدد حياته ، وتوفر له كل المقومات التي تساعد على تنمية ملكاته وصقل مواهبه وشق طريقه بثبات في معترك الحياة.

وأضاف إن حوادث المرور وما ينجم عنها من وفيات وإصابات تشكل أحد أهم مشكلات العصر الحديث، فالحوادث المرورية تتصدر اليوم قائمة أسباب الوفيات والإصابات الخطيرة في بعض دول العالم وما تخلفه من مآسي اجتماعية، كما تمثل تكاليف وأعباء من الناحيتين الاقتصادية والصحية.

وأوضح بن بدوة أن أهداف ومحاور المؤتمر تسعى إلى فهم طبيعة هذه المشكلة من منظور شبابي، والإطلاع على رؤيته والدور الذي يمكن أن يضطلع به لتغيير سلوكه المروري وتعزيز تفاعله في تشخيص الواقع وضبط الخيارات، وتشجيع انخراط الشباب في العمل التطوعي وتعزيز مشاركته في الشأن العام، بتفعيل مواهبه بصورة إيجابية وإعداده لتحمل المسؤولية وتحفيزه على المشاركة في صياغة وتنفيذ مختلف المبادرات التي من شأنها أن تعزز مقومات السلامة المرورية وتحميه من أخطار الطريق.

وقال إن الجمعية تهدف من تنظيم المؤتمر الدولي الخاص بالشباب إلى تسليط الضوء على المخاطر التي يتعرض لها الشباب من جراء الحوادث المرورية ، كونهم الفئة الأكثر تعرضاً لها والذين يقودون سياراتهم بسرعات جنونية، وعدم التزامهم بقواعد السير والمرور، وينتج عن ذلك خسائر لا تعوض بثمن، حيث تظهر الاحصاءات أن السرعة هي السبب الأول في وقوع هذه الحوادث التي يكون ضحيتها عشرات

تحت رعاية سمو الشيخة فاطمة بنت مبارك «أم الإمارات» الرئيس الأعلى لمؤسسة التنمية الأسرية رئيسة الاتحاد النسائي العام الرئيسة الأعلى للمجلس الأعلى للأوممة والطفولة، تنظم جمعية الإمارات للسلامة المرورية بالتعاون مع مؤسسة التنمية الأسرية المؤتمر الدولي تحت عنوان «الشباب والسلامة على الطريق ... التحديات والحلول» في نوفمبر 2013 م القادم في أبوظبي ، كما يشارك في التنظيم المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق والمنظمة العربية للسلامة المرورية ومنظمة الصحة العالمية.

وثن محمد صالح بن بدوة الدرهمي رئيس جمعية الإمارات للسلامة المرورية خلال ترأسه لاجتماع مجلس إدارة الجمعية مؤخراً غالباً دعم ومساندة سمو الشيخة فاطمة بنت مبارك رعايتها للمؤتمر والنابع من حرص سموها واهتمامها على سلامة الشباب من مخاطر الحوادث المرورية وتوعيتهم ، لاسيما وهم أكثر فئات المجتمع عرضة لها وتأثراً بها ، لافتاً إلى أن ذلك يعتبر حافزاً للجمعية لتواصل جهودها في تعزيز مفاهيم السلامة المرورية لدى مستخدمي الطريق وترسيخ مبادئ الثقافة المرورية لديهم بهدف وقايتهم من مخاطر الحوادث المرورية وما ينجم عنها من خسائر بشرية ومادية. وقال إن من أولويات القيادة الرشيدة للدولة تهيئة الشباب للمستقبل وإعداد المستقبل للشباب وفق رؤى استشرافية جعلت من تطالعات الشباب عماد ما أقرته من استراتيجيات وخطط والتركيز على منظومة متكاملة تضمن للشباب حقه في الصحة والسلامة والتنشئة السليمة والتربية المتوازنة في

# عمومية السلامة المرورية تعيد انتخاب مجلس إدارتها

## مناقشة التقريرين الإداري والمالي للجمعية



جددت الجمعية العمومية لجمعية الإمارات للسلامة المرورية في اجتماعها مؤخراً بفندق هيلتون بأبوظبي ثقتها في أعضاء مجلس الإدارة، وأعدت انتخابهم لدورة جديدة تستمر ثلاث سنوات وهم: معالي محمد صالح بن بدوة الدرهمي وسعادة المهندس صالح راشد الظاهري وسعادة العميد م حسن أحمد الحوسني وسعادة / د. ناصر سيف المنصوري وسعادة / د. محمود محمد فكري وسعادة / العميد غيث حسن الزعابي وسعادة / فاطمة محمد إسحاق العوضي وسعادة / سعيد سيف القمزي وسعادة المهندس محمد عبدالله السويدي.

وكان سعادة المهندس صالح الظاهري نائب رئيس مجلس إدارة الجمعية قد ألقى كلمة في بداية الاجتماع أكد فيها على أن الجمعية تسعى لترسيخ مفاهيم السلامة المرورية من خلال رفع ثقافة الوعي الوقائي لدى مستخدمي الطريق، والتنسيق مع الجهات المعنية في هذا المجال للعمل وفق المحاور الأساسية للسلامة المرورية، كما تعمل انطلاقاً من مبدأ التشاور لتوصيل الآراء والمقترحات إلى الجهات المسؤولة لاتخاذ إجراءاتها حيالها وذلك للحد من وقوع الحوادث المرورية ضماناً لسلامة الإنسان وممتلكاته، وحفاظاً على أمن البلاد ومقوماتها البشرية والاقتصادية.

وأضاف: أن حوادث الطرق في عصرنا الحاضر تعتبر من أخطر المشكلات لأنها تستهدف الإنسان - وهو أعلى شيء في الوجود - إما بالموت أو بالعجز الدائم أو بإصابة تعوقه عن القيام بدوره في المجتمع، مما يُضعف من الإسهام المباشر في خطط التنمية الاجتماعية والاقتصادية.

وانطلاقاً من ذلك ومن أن السلامة المرورية بمفهومها الواسع تهدف إلى تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد من أو منع وقوع الحوادث المرورية ضماناً لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظاً على أمن البلاد ومقوماتها البشرية والاقتصادية، فإن الجمعية تعمل على تحقيق استراتيجيات حكومة دولة الإمارات والتي تهدف إلى تعزيز الوعي والتثقيف الوقائي لدى مستخدمي الطريق وتقليل من

الحوادث المرورية ومخاطرها وفق مبدأ الشراكة بين مؤسسات المجتمع، قاطعة بذلك شوطاً كبيراً على الرغم من محدودية إمكانياتها البشرية والمادية. وقال الظاهري: إن غايتنا حماية الإنسان على هذه الأرض الطيبة من التعرض للوفاة أو الإصابة الناجمة عن الحوادث، وهذا لا يتحقق إلا بتضافر كافة الجهود والعمل معاً من أجل ذلك.

واستعرض العميد متقاعد حسن أحمد الحوسني أمين السر العام للجمعية خلال الاجتماع إنجازات الجمعية والوضع المروري في الدولة، حيث أشاد بجهود وزارة الداخلية وإدارات المرور في الدولة والتي أثمرت عن تحسن مؤشرات السلامة المرورية خلال العام الماضي وسجلت الحوادث المرورية انخفاضاً ملموساً، حيث انخفضت من 6700 إلى 6454 حادثاً بنسبة 3.7%، كما انخفضت الوفيات من 720 حالة إلى 627 حالة بنسبة انخفاض بلغت 12.9% كما انخفضت الإصابات من 7808 حالات إلى 7586 بنسبة انخفاض بلغت 2.8%.

وتناول إنجازات الجمعية للعام الماضي، حيث قامت الجمعية بتنظيم الندوة الدولية حول حوادث المرور... الآثار والانعكاسات على التنمية الاجتماعية والصحية والاقتصادية، والتي شارك فيها أكثر من 200 مشارك من 21 دولة عربية وأوروبية، وأكثر من 70 جهة حكومية وخاصة وأهلية، وعرضت على مدى يومين (22) ورقة علمية قدمها باحثون وخبراء عرب وأجانب تناولت محاور الندوة وانبثق عنها عدد من التوصيات.

وأضاف الحوسني: أن الندوة هدفت إلى تسليط الضوء على مختلف الجوانب المتساوية لحوادث الطرق وتداعياتها على المجتمع والاقتصاد والتركيز على منهجيات تقدير تكاليف حوادث المرور وتحديد منهجياتها للتعريف بممارسات تقييم وتجهيز تقارير خاصة بتكلفتها في دولة الإمارات العربية المتحدة، واقترح آلية لنشر هذه المنهجية بانتظام، إضافة إلى مناقشة أدوار أصحاب العلاقة في وضع ودعم مثل هذا النظام من أجل دفع جميع الجهات المعنية للمساهمة الفاعلة في إيقاف هذا النزيف في الأرواح والممتلكات من خلال عدة محاور، تناولت حوادث المرور في العالم

: الواقع والتطلعات والكلفة الاقتصادية لحوادث المرور والآثار الاجتماعية لها، والتأكيد على ضرورة وضع وتفيذ إستراتيجيات وخطط وطنية شاملة لإدارة جهود الوقاية.

كما استعرض أمين السر العام أنشطة الجمعية الأخرى مثل المشاركة في أسبوع المرور الخليجي الثامن والعشرين تحت شعار « لنعمل معاً للحد من الحوادث المرورية » حيث أعدت عدة مطبوعات تعريفية بالجمعية وأخرى تتعلق بشعار الأسبوع، كما تم إعداد أسئلة للمسابقات الإذاعية حول السلامة المرورية رصدت لها جوائز مالية ولقيت إقبالاً كبيراً من المستمعين، كما تم إجراء عدة لقاءات صحفية وإذاعية حول التوعية بالسلامة المرورية.

كماواصلت الجمعية تفاعلها مع الجهود المبذولة لتعريف مستخدمي الطريق بالدولة بالتعديلات الجديدة على قانون السير والمرور، حيث قامت بالعديد من النشاطات ومنها ترجمة التعديلات إلى اللغتين الأوردية والماليالم ( وطباعتها في كتيب جيب ) وطبع 160 ألف نسخة يتم توزيعها على الجاليتين الباكستانية والهندية، إضافة إلى طباعة نسختين عربية وإنجليزية بنفس الشكل وطباعة ( 240 ألف نسخة ) وطبع كميات كبيرة ( 700 ألف نسخة فلاير ) من التعديلات باللغات العربية (200



للسلامة المرورية وحضور اجتماعات المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق والمنظمة العربية للسلامة المرورية في المغرب.

وأضاف أمين السر العام: أنه تم حضور الملتقى العلمي الثاني لأجهزة المرور العربية تحت عنوان "الإجراءات والأنظمة الحديثة في الحد من حوادث المرور"، الذي نظّمته جامعة نايف للعلوم الأمنية بالتعاون مع وزارة الداخلية المصرية وإدارة التدريب الشرطي بالمنظمة العربية للشرطة الجنائية «إنتربول» بمدينة الغردقة في مصر، كما شاركت الجمعية في رعاية الملتقى الدولي حول «عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020»، وقدمت ورقة حول جهود ودور الجمعية في نشر الوعي المروري في المنتدى العربي المقام على هامش الملتقى الدولي تحت عنوان «أي دور للمجتمع المدني في عقد العمل 2011 - 2020»، والذي نظّمته المنظمة العربية للسلامة المرورية في تونس.

واختتم أمين السر العام تقديمه بعرض خطة عمل الجمعية للعام الحالي 2013 والتي تركز على المحاور الرئيسية للمنظمة المرورية انطلاقاً من الواقع المروري في الدولة والهادفة إلى الوقاية من حوادث الطرق ونشر الوعي الوقائي بين أفراد المجتمع وتعزيز دور الجمعية في نشر ثقافة السلامة المرورية على الساحة المحلية.

”

ندوة دولية

بمشاركة 200 شخص

من 21 دولة

عربية وأجنبية

علمية حول الشباب الخليجي والسلامة المرورية، كما تم حضور المؤتمر العربي الرابع عشر لرؤساء أجهزة المرور في تونس، وحضور المؤتمر الدولي الثاني عشر للسلامة المرورية تحت شعار «النتقل والسلامة بالوسط الحضري: ما هي سبل تطويرها بالتوازي؟» الذي نظّمته المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق واللجنة الوطنية للسلامة الطرقية المغربية في المغرب، وتجديد الاتفاقية مع الجمعية التونسية لدعم المنظمة العربية

ألف) والإنجليزية (200 ألف) و الأوردية ( 150 ألفاً ) والماليالم ( 150 ألفاً) وتوزيعها في الأماكن ذات الكثافة الجماهيرية وفي الأماكن ذات العلاقة مثل إدارات الترخيص ومنافذ الدولة أثناء الحملات التوعوية والمعارض والفعاليات المختلفة.

واستعرض الحوسني مشاركة الجمعية في مشروع توزيع أكياس النفايات الصديقة للبيئة الخاصة بالسيارات والتي تم توزيعها مجاناً في كافة محطات تعبئة الوقود على مستوى الدولة، حيث هدفت الى نشر ثقافة السلامة المرورية وذلك من خلال العبارات التوعوية المطبوعة على الأكياس، بالإضافة الى زرع ثقافة الحفاظ على البيئة والتنمية المستدامة، بالتعاون مع وزارة البيئة والمياه والقيادة العامة لشرطة دبي وجمعية الإمارات للسلامة المرورية وجمعية الإمارات لحماية المستهلك.

ولفت إلى مشاركة الجمعية بنجاح في معرض «السلامة أولاً» الذي نظّمته مؤسسة مواصلات الإمارات في أبوظبي حيث تم تقديم محاضرة عن السلامة المرورية للطلبة والسائقين.

وعلى المستويين العربي والخليجي أوضح أمين السر العام أن الجمعية شاركت في «المنتدى العربي للسوق الشباب» الذي نظّمته المنظمة العربية للسلامة المرورية في تونس، وقدم المهندس أحمد الحوسني - عضو الجمعية - ورقة

## جمعية الإمارات للسلامة المرورية

### تشارك في المنتدى العربي للسلامة على الطريق والملتقى الدولي حول عقد العمل من أجل السلامة على الطريق

أو عدم اتخاذ إجراءات عملية وتبني حلول جذرية بالسرعة المطلوبة .

وتطرق العميد م حسن أحمد الحوسني النائب الأول لرئيس المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرقات إلى تنامي الاهتمام الحكومي بمختلف الجوانب المتصلة بتسمية السلامة على الطرقات في أغلب الدول ، لافتاً إلى أن الجهود والاستثمارات الضخمة التي تخصصها البلدان لمشاريع البنية الأساسية واعتماد أحدث



شاركت جمعية الإمارات للسلامة المرورية مؤخراً في الاجتماعات السنوية للمنظمة العربية للسلامة المرورية والمنتدى العربي للسلامة على الطريق والتي تناولت نزيف الحوادث المرورية في البلدان العربية من منظور الجمعيات الأهلية التي انعقدت بالجمهورية التونسية وذلك على هامش الملتقى الدولي حول عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 تحت شعار « اي دور للمجتمع المدني والذي تميز بمشاركة العديد من الوفود يمثلون أجهزة

المرور بوزارات الداخلية العرب إلى جانب وفود يمثلون الجمعيات الأهلية المختصة في السلامة المرورية والوقاية من حوادث السير والهيئات والأجهزة المهتمة بقضية السلامة المرورية، وعدد من المنظمات الدولية والخبراء والباحثين المختصين في إعداد الإستراتيجيات والخطط المرورية.

ومثل الجمعية العميد م حسن أحمد الحوسني أمين السر العام الذي قدم خلال المنتدى العربي للسلامة على الطريق واقع الحوادث المرورية بدولة الإمارات العربية المتحدة والجهود المبذولة من طرف الجهات المعنية للحد من الحوادث المرورية من خلال تنفيذ استراتيجية الدولة في السلامة المرورية.

وقال الحوسني: إن العمل التطوعي الذي تقوم به الجمعية في مجال توعية مختلف مستخدمي الطرق عبر حملات التوعية المرورية المتواصلة والندوات والورش هي جهود تتكامل مع جهود الأجهزة المرورية في الدولة مما أثمر عن نتائج إيجابية مشجعة يؤكد بها الانخفاض المسجل في عدد الحوادث والإصابات والوفيات في السنوات الأخيرة حتى هذه السنة.

وبصفته النائب الأول لرئيس المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرقات ألقى كلمة في افتتاح الملتقى الدولي حول عقد العمل للسلامة على الطرق مبرزاً تواصل

معاناة مختلف شعوب العالم جراء ما تخلفه الحوادث المرورية يومياً من خسائر فادحة في الأرواح والممتلكات تقدر بمئات المليارات من الدولارات، فعدد الضحايا والمصابين في ازدياد وتجاوز عتبة 1.3 مليون بالرغم من الحراك الدولي الذي تقوده منظمة الصحة العالمية بإشراف الأمم المتحدة منذ صدور التقرير العالمي لواقع الحوادث المرورية لسنة 2004 والذي دق ناقوس الإنذار لئيبه من هذا الخطر الذي بات يهدد صحة وسلامة مستخدمي الطرق في كل البلدان، وبدأت حدته تتجاوز الأوبئة والأمراض ليصبح الخطر الأكبر الذي يحصد حياة مئات الآلاف من الشباب واليا فعين في العالم وهم في مقبل، العمر وبفقدانهم نفقد أحلاماً و ثروة عقول وسواعد بُناة مستقبل الأمم .

كما أكد على أن السلامة على الطرق أصبحت هاجساً صحياً وقضية شائكة تؤرق كل المجتمعات في العالم وفي مقدمتها الدول النامية محدودة الدخل بسبب ارتفاع حجم الخسائر البشرية والمادية التي تخلفها حوادث المرور، لافتاً إلى أهمية مثل هذه الملتقيات الدولية حول عقد العمل من أجل السلامة على الطرق التي من شأنها أن تؤكد للعالم أن قضية السلامة المرورية متعددة الأبعاد صحية وإنسانية واجتماعية واقتصادية، ونتاجها كارثية على المدى المتوسط والبعيد إذا ما تم الصمت عنها

التقنيات كأنظمة النقل الذكية ومراقبة السرعة سواء بتمويلات ذاتية أو بقروض ، تظل جهوداً منقوصة ما لم ترافقها إرادة قوية في مشاركة المجتمع المدني في هذه الجهود بشكل أكبر ، من خلال إعطاء أهمية أكبر لدور الجمعيات الأهلية وتوزيع الأدوار والمهام على مختلف الأطراف داخل منظومة تعنى بالسلامة المرورية وتوحد الجهود وتتممها وتجنب الأطراف الصراعات والخلافات على الصلاحيات وتجعل من مشاركة ومساهمة كل طرف ذات أهمية من خلال ترابطها وتكاملها، وما لم يتم الزام القطاع الخاص وخاصة منه شركات التأمين والبتترول وصناعة المركبات والطرق في لعب دور أكبر من خلال الاستثمار في تمويل برامج التوعية المرورية، وما لم تتخرط مختلف وسائل الإعلام في مساندة هذه القضية وجعلها قضية رأي عام عالمي.

واختتم الحوسني كلمته بالتأكيد على أن قضية السلامة المرورية هي مسؤولية جماعية تتطلب تظافر جميع الجهود الخيرة من أجل بلوغ الأهداف المنشودة في حماية الإنسانية وإيقاف هذا النزيف وهو ما يتطلب التأكيد على المزيد من دعم البحوث والدراسات وتبادل التجارب والخبرات بين مختلف الفاعلين دولياً وإقليمياً ومحلياً في السلامة على الطرق واعتماد آليات تقويم البرامج المنفذة بصفة دورية وتقييم نتائجها والسعي إلى تطويرها.

## جمعية الإمارات للسلامة المرورية

نائباً لرئيس المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق



نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية الرئيس الفخري لجمعية الإمارات للسلامة المرورية ، الذي يحرص على تعزيز المبادرات والبرامج الهادفة للحد من حوادث المرور وتحقيق القيادة الواعية الأمانة والمسؤولية على طرق الدولة ويضمن السلامة العامة والأمن والأمان للمواطنين والمقيمين ويحفظ الأرواح والممتلكات. ومن جانبه، قال العميد متقاعد حسن أحمد الحوسني أمين السر العام إن أغلبية أعضاء المنظمة الدولية والذين يمثلون أكثر من 60 دولة شاركوا في اجتماعاتها السنوية ممثلين لجمعيات أهلية وهيئات غير حكومية متخصصة في السلامة المرورية وتنمية ثقافة القيادة الأمانة والوقائية للمركبات واستخدام الطرق بكل مسؤولية لحماية الأرواح والممتلكات والحد من الحوادث المرورية في العالم، يحملون انطباعات جيدة عن دولة الإمارات، وعبروا بالمناسبة عن تقديرهم للتقدم الكبير الذي تحققه الدولة وخاصة في مجالات النقل والمواصلات والطرق والسلامة، كما عبروا عن إعجابهم بنجاح الدولة في التصدي للحوادث المرورية بالحزم في تطبيق القانون على المخالفين وتكثيف التوعية المرورية.

”  
النجاح الدولي الجديد  
الذي بلغته جمعية الإمارات  
للسلامة المرورية سيحملها  
المزيد من المسؤولية

جمعية الإمارات للسلامة المرورية سيحملها المزيد من المسؤولية ومضاعفة الجهد بتكثيف المشاركة الدولية في مجال السلامة المرورية والاستفادة من الخبرات والتجارب والمبادرات الدولية الناجحة في هذا المجال لتنمية جهود الجمعية وتطويرها بهدف تنفيذ حملات شاملة في التوعية المرورية تغطي كامل المناطق ومستخدمي الطرق في الدولة، وتستهدف كل الفئات الاجتماعية والشرائح العمرية تنفيذاً لاستراتيجية الجمعية التي يدعمها الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل

انتخبت الجمعية العمومية للمنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق بإجماع الأعضاء.. جمعية الإمارات للسلامة المرورية نائباً لرئيس المنظمة الدولية ممثلة بشخص العميد متقاعد حسن أحمد الحوسني أمين السر العام ، وذلك خلال اجتماعاتها السنوية التي عقدت في العاصمة الفرنسية باريس. وأشاد مجلس إدارة جمعية الإمارات للسلامة المرورية خلال اجتماعه برئاسة معالي محمد صالح بن بدوة الدرهمي بهذه الخطوة ، مؤكداً أن انتخاب الإمارات العربية المتحدة لهذا المنصب العالمي دليل قاطع على الاعتراف الدولي بالتطور الذي بلغته دولة الإمارات في قطاع الجمعيات الأهلية، وسياسة الدولة وجهود الجهات المعنية فيها للحفاظ على أمن وسلامة المواطنين والمقيمين والزائرين، كما يعد ترجمة للدور الذي حققته جمعية الإمارات للسلامة المرورية بفضل ما أنجزته من أنشطة وفعاليات متنوعة تهدف إلى الحد من الحوادث المرورية وتنمية ثقافة الوقاية من أخطار حوادث الطرق على الصعيدين العربي والعالمي . ولفت إلى أن هذا النجاح الدولي الجديد الذي بلغته

## ◀ مرور دبي تكرم الفائزين بالنقاط المرورية البيضاء

كرمت الإدارة العامة للمرور في شرطة دبي عدداً من السائقين الذين لم يرتكبوا أي نوع من أنواع المخالفات المرورية أو التجاوزات أثناء القيادة طوال العام الماضي 2012.

وتم تكريم الفائزين بنظام النقاط المرورية البيضاء، حيث بلغ عدد السائقين الذين شملهم التكريم (700) سائق ممن لم يرتكبوا أي نوع من أنواع المخالفات المرورية أو التجاوزات أثناء القيادة طوال العام الماضي. ويستهدف نظام النقاط البيضاء الأشخاص الذين يحملون رخصة قيادة صادرة من إمارة دبي سارية المفعول، ولديهم مركبة أو أكثر صالحة للسير مسجلة بإدارة الترخيص بالإمارة نفسها بأسمائهم، ولا بد أن

يحصل الرابع على (24) نقطة بيضاء بواقع نقطتين عن كل شهر. ويشترط للحصول على النقاط البيضاء عدم تسجيل أية مخالفة مرورية على ملف رخصة القيادة أو ملف المركبة المسجلة باسم حامل الرخصة خلال عام 2012م، وتشمل مخالفات سالك، والإمارات الأخرى، والقضايا المرورية، ويحرم الشخص من الحصول على نقطة بيضاء حال ارتكابه أية مخالفة مرورية في الشهر نفسه أو مكافآت أخرى تقدمها جهات مجتمعية، وفي حال ارتكاب مخالفة مرورية خطيرة عليها (24) نقطة مرورية يحرم السائق من النقاط البيضاء لمدة سنة كاملة اعتباراً من تاريخ انتهاء مدة توقيف الرخصة، وفي حال ارتكاب مخالفة مرورية يحرم السائق ومالك المركبة من

النقاط البيضاء في الشهر نفسه، بغض النظر عما إذا كانت المركبة بقيادة مالكيها أم سائق آخر. كما يحق لكل قائد مركبة ملتزم بالقانون وحائز على عدد من النقاط البيضاء الاستفادة من إحدى الميزات مرة واحدة خلال السنة الميلادية، ومن بين تلك الميزات مقايضة النقاط البيضاء بالنقاط المرورية السوداء مرة واحدة، وبحد أقصى (12) نقطة، وإلغاء مدة حجز المركبة لمدة (30) يوماً كحد أقصى، وإلغاء مخالفة مرورية واحدة ليست عليها نقاط مرورية أو فترة حجز، وإلغاء بدل الأرضية بشبك حجز المركبات بحد أقصى (30) يوماً، وتجميع النقاط حتى نهاية العام للاستفادة منها في رفع قيمة المكافآت المقدمة من الجهات المجتمعية.

## ◀ في أبوظبي أرصفة وطرق للمشبي والدراجات الهوائية



بدأت دائرة النقل في أبوظبي تنفيذ مخطط شامل لمرات المشاة والطرق الخاصة بالدراجات الهوائية للعاصمة أبوظبي والعين والمنطقة الغربية. وقد استهل العمل في المشروع بجمع المعلومات الخاصة بالطرق في إمارة أبوظبي، ودراسة خطط التطوير الحضري الحالية، والمزمع تنفيذها مستقبلاً، ومخططات الطرق، والبنية التحتية.

ويسمى المخطط إلى إتاحة عملية التنقل سيراً على الأقدام، أو بواسطة الدراجات الهوائية، ووضع حلول تنقل مثالية تمكن الجمهور والسكان من استكشاف الإمارة والتجول فيها والتعرف إلى معالمها. كما يعود المخطط بكثير من المنافع على البيئة والصحة، ويؤثر إيجاباً في نمط الحياة بشكل عام. ويعتبر المشروع ثمرة تعاون وشراكة بين دائرة النقل ومجلس أبوظبي للتخطيط العمراني ودائرة الشؤون البلدية في أبوظبي.

وتحظى المبادرة باهتمام كبير من الجهات المعنية والشركاء الاستراتيجيين، لضمان عمل مخطط رئيس يعزز بشكله النهائي عناصر الراحة والسلامة وسهولة التنقل للمشاة ومستخدمي الدراجات الهوائية، إلى جانب تشجيع سكان الإمارة على اعتماد هذين النمطين من التنقل من خلال حلول تشجير وتظليل الطرقات والممرات.

وسيرافق إطلاق المخطط الخاص بأرصفة وممرات المشاة والطرق الخاصة بالدراجات الهوائية عقب اكتماله حملات توعوية وكتيبات ومنشورات ومواد تعريفية، بهدف اطلاع الجمهور على منافع استخدام هذا النمط من وسائل التنقل الصديقة للبيئة.

## الإمارات تشارك في اجتماع مديري «مرور التعاون»



2013 والتعرف على مخرجات التطوير في الشأن المروري، ومناقشة أهمية عقد دراسات لتقييم أسابيع المرور السابقة، وعمل دليل استرشادي موحد للمخالفات المرورية بدول المجلس.

ستسهم بشكل ملحوظ في إحداث نقلة نوعية لتعزيز التعاون وتفعيل التنسيق، للارتقاء بالمنظومة المرورية إلى أفضل المستويات بما يحقق تطلعات وآمال شعوب المنطقة.

وناقش الاجتماع عدداً من الموضوعات، منها تفعيل القرارات التي صدرت عن وزراء الداخلية بدول المجلس، والتي ركزت على الجانب المروري واستعراض الإجراءات التنفيذية لهذه القرارات، وتقارير أسابيع المرور لعام

شارك وفد من وزارة الداخلية، برئاسة العميد غيث حسن الزعابي، مدير عام التنسيق المروري، في الاجتماع الثلاثين لمديري الإدارات العامة للمرور بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، الذي عقد مؤخراً في مدينة جدة بالمملكة العربية السعودية.

ويأتي الاجتماع امتداداً لاجتماعات سابقة لتعزيز أوجه التعاون المشترك، حيث أتاح المجال للجميع لاستعراض ومناقشة العديد من الموضوعات المهمة والحيوية التي

## «قطار الاتحاد» يمتد 1200 كيلومتر

### نقل حمولة 300 شاحنة وخفض الانبعاثات الكربونية

يقدم مشروع «قطار الاتحاد» عدداً من المزايا المهمة لدولة الإمارات العربية المتحدة، منها توفير شبكة نقل آمنة بين دولة الإمارات العربية المتحدة ودول مجلس التعاون الخليجي؛ كما أن باستطاعة قطار واحد إنجاز مهمة 300 شاحنة على الطريق، ما يعزز السلامة ويخفض نسبة الازدحام المروري، في حين تتخفض نسبة الانبعاثات الكربونية للقطارات بنحو يتراوح ما بين 70% - 80% من إجمالي الانبعاثات الكربونية التي تطلقها الشاحنات لنقل نفس كمية البضائع التي يستطيع القطار الواحد نقلها.

كما أن القطارات تضيف فوائد اجتماعية، حيث تسهم في ربط المناطق النائية بالمدن الرئيسية داخل الدولة، ما سيكون له آثار إيجابية على النمو الاقتصادي بوجه عام، علاوة على الفوائد الاقتصادية، ويمكن نقل البضائع بجميع أنواعها على السكك الحديدية بكلفة أقل وبكفاءة أكبر مقارنة بالنقل التقليدي.

وتأتي شبكة السكك الحديدية تماشياً مع الرؤية الاقتصادية لإمارة أبوظبي 2030 ورؤية الإمارات 2021، وتهدف استراتيجية شركة الاتحاد للقطارات إلى بناء شبكة سكك حديدية تلي تطلعات واحتياجات العملاء وتسليمها على مراحل متعددة، وذلك لتحقيق هدف الشركة في إرساء شبكة سكك حديدية تغطي كافة الإمارات، حيث يمتد خط القطار لمسافة طولها 1200 كيلومتر، ويغطي إمارات الدولة على أن يتصل بالسعودية وسلطنة عمان.

وتتطلق المرحلة الأولى بربط حبشان بالرويس في نهاية عام 2013، وشاه بحبشان خلال عام 2014 بهدف نقل حبيبات الكبريت من الحقول النفطية في شاه وحبشان إلى ميناء الرويس، ثم التصدير للخارج، وقد تسلمت الشركة بالفعل سبع قطارات خصيصاً لنقل مادة



من المشروع، ستكون الأولوية لربط شبكة السكك الحديدية من المصفح بيمينائي (خليفة، وجبل علي)، وحدود الدولة مع سلطنة عُمان، والمملكة العربية السعودية، على أن يتم تأمين بقية شبكات السكك الحديدية الخاصة بنقل المسافرين والبضائع في إمارة أبوظبي وربطها مع ميناء جبل علي، كما أنه تم الانتهاء من الأعمال الهندسية المبدئية، وطرح المناقصات والتحليل للتربية خلال الربع الثالث من هذه السنة.

وتشمل المرحلة الثالثة ربط الإمارات الشمالية بشبكة السكك الحديدية على أن تعمل الاتحاد للقطارات بشكل وثيق مع بقية الإمارات على تحديد وتأمين مسارات السكك الحديدية.

الكبريت، وأن تصميمها يطابق أعلى معايير الأمان والسلامة وأنه لا يوجد احتمال لحدوث تسربات، كما أن القطار وهو أميركي الصنع تم تعديله ليناسب مواصفات دولة الإمارات، من حيث الطقس والغبار وتحرك كتبان الرمال بفعل حركة الرياح. ويبلغ طول القطار الواحد 1.8 كيلو متر ويعمل بالديزل الأخضر أو الصديق للبيئة، والذي ينتج عنه أقل معدلات انبعاثات الكربون، وكل قطار به ثلاث قاطرات وتشمل وحدات النقل 110 عربية، وسوف يتم تنفيذ النقلة مرة واحدة كل يوم لتسهيل حركة النقل وتوفير الطاقة وخفض التلوث.

وتأتي المرحلة الثانية لإكمال شبكة إمارة أبوظبي وربطها بإمارة دبي، حيث إنه بعد الانتهاء من تنفيذ المرحلة الأولى

## ◀ منتدى السلامة على الطرق في أبوظبي

### يدعم خطة الأمم المتحدة العشرية العالمية للسلامة المرورية



من التشريعات الفعالة وتحسين عملية إنفاذها، والوصول إلى فهم أفضل لأولئك الذين هم أكثر عرضة لمخاطر حوادث الطرق.

واضاف: أن المؤتمر أسهم في الإعداد لقمّة العام المقبل، حيث نسعى إلى إطلاع العالم على الأهداف الطموحة لأبوظبي في مجال السلامة على الطرق، بما في ذلك الحد تماماً من حوادث الطرق. وعلى الرغم من التحديات التي نتظرنا، فإن هذا المؤتمر مهد لعمل أكثر شمولية وتشاركية نحو السلامة على الطرق، وبدعم من المنظمات الرئيسية مثل الفدرالية الدولية للطرق.

وأكد المزروعى على أن المنتدى يؤكد العمل على تطبيق «عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2020-2011»، وهو الخطة العالمية التي أعدها فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق - وهو عبارة عن مجموعة استشارية شُكلت من جانب منظمة الصحة العالمية لمناقشة المسائل العالمية في مجال السلامة على الطرق.



بلدية مدينة أبوظبي  
ABU DHABI CITY MUNICIPALITY

المتحدة وستعمل على تعزيز مكانة الإمارة الريادية على مستوى العالم في مجال تطبيق السلامة على الطرقات. وقال المهندس عيسى مبارك علي المزروعى، المدير التنفيذي لقطاع البنية التحتية وأصول البلدية في بلدية مدينة أبوظبي: «إن السلامة على الطرق هي موضوع حيوي وهام بالنسبة للأمم المتحدة ومنظمة الصحة العالمية، حيث تدعم أبوظبي هذا الأمر بشكل كامل، ونحن بحاجة على المستويين المحلي والإقليمي، إلى وضع المزيد

نظمت بلدية مدينة أبوظبي منتدى أبوظبي للسلامة على الطرق بالتعاون مع الاتحاد الدولي للطرق ومقره الولايات المتحدة الأمريكية، وذلك دعماً للخطة العالمية العشرية التي أعدتها لجنة تعاون الأمم المتحدة لسلامة الطرق (UNRSC) التابعة لمنظمة الصحة العالمية (WHO).

واشتملت الموضوعات الرئيسية لهذا الحدث على استراتيجيات وخطط عمل سلامة الطرق، وإدارة الطوارئ/ الحوادث، واستخدام الطرق المعرضين للخطر، وجمع البيانات وتدقيق مسائل سلامة الطرق، وحملات التثقيف العامة والأنشطة المجتمعية. وهو موجه في المقام الأول إلى مسؤولي النقل الحكوميين، بالإضافة إلى المفاوضين والاستشاريين الحكوميين، والمتخصصين والطلبة المشاركين في مجالات الهندسة والبنية التحتية للنقل ذات الصلة.

ويعتبر منتدى أبوظبي للسلامة على الطرق مقدمة لحدث أوسع هو قمة أبوظبي الدولية للسلامة على الطرق، التي ستقام خلال العام المقبل بالتعاون مع منظمة الأمم



## ◀ حجز المركبات المخالفة بالمنازل وتحديد سن لتقاعد السائقين

تدرس شرطة دبي، تنفيذ آلية جديدة لحجز السيارات، تتمثل في سحب لوحتي السيارة فقط، والزام سائقها بحجزها في منزله، وفرض غرامات مشددة عليه، في حالة استخدامها من دون لوحة أو تركيب لوحات بديلة، كما تدرس أيضاً تحديد سن لتقاعد السائقين عن قيادة السيارات..

ومن شأن هذا الاقتراح منع أي مشكلات ناتجة عن حجز المركبات في شبك حجز الشرطة، مثل تعرضها للاصطدام، وكذلك تخفيف الزحام الشديد على الشبك الذي يؤدي أحياناً إلى وضع عشرات المركبات على قائمة انتظار الحجز، حيث سيُكْرَم سائق المركبة بحجزها في منزله، وعدم استخدامها، إلى حين انتهاء فترة الحجز.



## ◀ الداخلية تُطبق المعايير الجديدة للحافلات سعة 22 راكباً



أعلنت وزارة الداخلية عن تطبيق المعايير والاشتراطات والمواصفات الإلزامية الجديدة لحافلات الركاب، سعة 22 راكباً المستعملة والموجودة بالدولة، والمستعملة الواردة من الخارج؛ ابتداءً من مارس الماضي وعلى مستوى الدولة، تنفيذاً لقرار مجلس الوزراء رقم 6 لسنة 2011، بشأن تعديل المواصفة القياسية الإماراتية الخاصة بمتطلبات السلامة في حافلات نقل الركاب وذلك بهدف توفير أكبر قدر من الأمن والسلامة لمستخدميها، وتحقيق السلامة على طرقات الدولة، ورفع مستويات الأمان بهذه النوعية من المركبات.

وتتضمن المواصفات التي تم تحديدها من جانب وزارة الداخلية؛ بالتعاون مع هيئة الإمارات للمواصفات والمقاييس، إزالة المقاعد الوسطية والإضافية، وتزويد هذه النوعية من الحافلات المستعملة في الدولة، والمستعملة الواردة من الخارج بأجهزة تحديد السرعات إلى 100 كيلومتر في الساعة كحد أقصى، بشرط أن يكون حاصلًا على شهادة مطابقة؛ طبقاً لنظام تقويم المطابقة الإماراتي.

ووفقاً للقرار، فإنه لن يُسمح بتسجيل أو تجديد وسير تلك الحافلات المستعملة على الطرقات بالدولة إلا إذا كانت مستوفية للشروط.

# واحة الأممان

تعد دولة الإمارات العربية المتحدة من الدول حديثة النشوء نسبياً إذا ما قورنت بالعديد من دول العالم، ولكنها كثيرة تلك الدول التي نشأت بعد قيام دولة الإمارات لكن السؤال المطروح هنا يقول: هل وصلت هذه الدول لما وصلت إليه دولة الإمارات العربية المتحدة....

أعود بالتاريخ للوراء قليلاً حيث المغفور له بإذن الله تعالى الوالد الشيخ زايد يعلن قيام دولة الاتحاد وهاهو يبرقُ جديد يخفق بسماء أمم الأرض إنه علم الإمارات المفدى ، وهاهي مراسم الاحتفال تعم الدولة بقيام هذا الاتحاد المبارك الذي بذل لأجله زايد يرحمه الله الثمين والنفيس مع إخوانه الحكام حتى أينعت ثمار هذه الشجرة المباركة التي أتت أكلها فيما بعد وعم خيرها كل العباد ، نعم انتهت مراسم الاحتفال في الثاني من ديسمبر 1971 ،



وأتى يوم جديد آخر لكنه يحمل قيام مجتمع جديد ودولة حديثة وعهد قادم يُنظر له بترقب وأمل شديدين ، هنا أسرع «رحمه الله» بتوجيه كوادر الدولة نحو البناء السريع واللامتسرع

وشتان بين الإثنين.... كان مؤسس هذه الدولة يدرك بوعيه وسجيته البسيطة بأنه لا بد من أخطاء أثناء مرحلة البناء، فهذا أمر طبيعي ليسخر نفسه ووقته شخصياً للوقوف عند كل مراحل البناء، ولا أعني هنا بناء وتشبيد المباني والأبراج بل بناء الدولة بمختلف قطاعاتها ومجالاتها.

ومن ضمن القطاعات التي طالتها التشبيد والتطوير قطاع الطرق والمواصلات، وهذا يعني كثرة المركبات بمختلف أنواعها الخفيفة والثقيلة، ليؤدي هذا إلى تطوير قوانين السير والمرور بما يتماشى مع حضارة وحدثة الدولة، وقد وضع بالحسبان أمن وسلامة الشخص بالدرجة الأولى لراكب المركبة أو مرتاد الطريق، ولم تكن قوانين المرور بالدولة جامدة وغير قابلة للتطوير، على العكس كانت هذه القوانين تخضع للتعديل والتغيير

والتشريع الجديد بما يتناسب طردياً مع توسع قطاعات الدولة ومع إزدیاد المركبات على مختلف طرقها، حيث خضعت هذه القوانين لعدة تغييرات كان أهمها عام 1995، ليطالها التجديد أيضاً في مارس لعام 2008 حيث طبقت سياسة النقاط المرورية على المخالفات للحد من الحوادث المرورية ولتقليل نسبة الوفيات على الطرقات التي لاحظ مسؤولو هذه الدولة إرتفاع نسبتها نتيجة طيش بعض الشباب باستخدام الطرقات و نتيجة عدم اكتراث البعض بالردع الذي يطال المخالف لهذه القوانين، فكان لتطبيق النقاط المرورية الأثر الإيجابي الكبير على انخفاض نسبة الحوادث والتقليل الملحوظ من حالات الوفيات على الطرقات ....

كذلك علينا أن لا ننسى جهود رجال المرور الكبيرة والعظيمة سواء أكان داخل المدن أو على الطرقات الخارجية

من سائق طائش متهور آخر.....

لربما يتذمر البعض بسبب كثرة الرادارات على الطرقات الخارجية ولكن لو يعلم هذا المتذمر فضل ما فعلته لتبخّر تدمره بلحظات ليتحول مكانه شعور الغبطة والفرح ويلهج لسانه بالدعاء للرجال المخلصين وللجنود المجهولين الأوفياء من رجال الداخلية ورجال شرطة السير، فهذا الجهد الخرافي لم تبدله دول عظمى بالعالم، حيث الطرقات الخارجية فيها مظلمة وموحشة وبعيدة عن أي رصد ومراقبة، فعلى إخواننا الأعزاء أن نكون عوناً لرجال المرور لا عبئاً عليهم، وعلينا أن نثمن ونقدر الجهد الجليل الذي يبذلونه من أجل سلامتنا، ومن أجل أن يجوب واحدنا طرقات كل إماراتنا الحبيبة بمختلف أوقات اليوم وهو يثق ويؤمن بأن عين الله ترعاه ومن ثم عيون رجال الأمن الحريصين على سلامة الجميع .

# جمعية الإمارات للسلامة المرورية ... انطلاقة وإنجازات



العام ورئيسة منظمة المرأة العربية وبدعم من وزارة الداخلية.

وهدفنا إلى تنمية شعور المواطنين والمقيمين بمسؤوليتهم تجاه سلامتهم وسلامة الآخرين من مستخدمي الطريق، وتوضيح دور أولياء الأمور في تنمية وتعميق وعي الأبناء بالقواعد والسلوكيات السليمة، وإبراز حقيقة علمية ناتجة عن دراسات وإحصائيات مفادها أن العنصر البشري سواء كان سائقاً أو مستخدماً للطريق هو المسبب الرئيسي للحوادث المرورية، إضافة إلى توضيح الأخطاء والسلوكيات البشرية المسببة للحوادث وتصحيحها من خلال استهداف الشباب والشابات من المواطنين والمقيمين لرفع وعيهم الثقلي المروري، والتركيز على وسائل محدودة وفعالة ومخرجة على نحو فني راق وتوحيد السمات الفنية والوسائل والأساليب للحصول على النتائج المرجوة.



المهندس صالح الظاهري

### الورشات العربية للتوعية المرورية

#### حول دور الأسرة في نشر ثقافة السلامة المرورية

حرصاً من الجمعية على الاستفادة من كافة الخبرات سواء المحلية أو الإقليمية أو الدولية فقد تم التنسيق مع المنظمة العربية للسلامة المرورية ليشمل برنامج الحملة تنظيم ورشة عربية تدريبية بعنوان " دور الأسرة في نشر ثقافة السلامة المرورية " بالتعاون مع منظمة المرأة العربية والاتحاد النسائي العام بدولة الإمارات بمشاركة أكثر من 50 امرأة من مختلف الدول العربية.

وهدفنا الورشة إلى تدريب مجموعة من النساء اللواتي لهن اهتمام بالصحة والسلامة بقصد إعدادهن إعداداً متخصصاً في مفاهيم السلامة المرورية وتقنيات التوعية والاتصال ونشر ثقافة السلامة والوقاية من حوادث الطرق داخل الأسرة ومحيطها الاجتماعي، ورفع مستوى الكفاءة العلمية والمعرفية لديهن مما يؤهلن إلى اكتساب مهارات المدربات في مجال التوعية المرورية التي تعمل المنظمة العربية للسلامة المرورية على إنشائها وتوسيعها على المستوى العربي.

### الندوة الدولية

#### حول إدارة نظم السلامة المرورية

نظمت جمعية الإمارات للسلامة المرورية، تحت رعاية الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية الندوة الدولية «إدارة نظم السلامة المرورية» بآبوظبي، التي شارك فيها خبراء ومعنيون في السلامة المرورية من مختلف الدول العربية، إضافة إلى مشاركة العديد من الجهات داخل الدولة، نظراً لما تمثله الندوة من أهمية في تطوير إدارة جهود المنظومة المرورية الهادفة لتعزيز السلامة المرورية.

تأسست جمعية الإمارات للسلامة المرورية في 2002/7/1م في مدينة آبوظبي ومنطقة عملها الدولة ومقرها العاصمة آبوظبي وذلك طبقاً للقانون الاتحادي رقم (6) لسنة 1974م بشأن تنظيم الجمعيات ذات النفع العام وتعديلاته بالقانون رقم (20) لسنة 1981م وقد تم إقرارها بموجب القرار الوزاري رقم 715 لسنة 2002 تاريخ 19/10/2002م.

ويؤكد المهندس صالح الظاهري نائب رئيس مجلس الإدارة أن الجمعية حققت خلال عمرها القصير نسبياً منذ إنطلاقها العديد من الإنجازات الكبيرة التي ساهمت في تحقيق أهدافها التي أنشئت من أجلها.

وقال إن من أهم أهداف الجمعية التنسيق مع الجهات المعنية بالسلامة المرورية في الدولة لتحقيق السلامة والوقاية من حوادث الطرق ونشر التوعية المرورية بين أفراد المجتمع وتشجيع كافة الفئات الاجتماعية على المساهمة في تقديم الخدمات التطوعية، وتنمية الحس العام بالمسؤولية، والتنسيق مع منظمات المجتمع المدني (الجمعيات ذات النفع العام) والشخصيات الاجتماعية وتشجيعها على المساهمة في صياغة وتنفيذ خطط وبرامج السلامة المرورية على أوسع نطاق ممكن.

وأضاف: أن الجمعية تحرص على التعاون مع كافة الجهات المعنية في السلامة المرورية خاصة إدارات المرور بالدولة للعمل معاً على تقويم المهارات السلوكية والفنية للسائقين والمشاركة بفعاليات وحملات يوم المرور العالمي وأسبوع المرور بشكل سنوي على مستوى الدولة وحشد ما أمكن من طاقات القطاع الخاص من أجل تحقيق أهدافه.

وأكد الظاهري أن الجمعية تعمل على المستويين المحلي والدولي على عقد الحلقات العلمية، وورش العمل، والندوات، والمحاضرات، والمؤتمرات واللقاءات المرورية، ونشر مداولها ونتائجها في جميع وسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمقروءة، ونشر توصياتها لتعميم الفائدة على كافة الجهات المعنية.

### أهم الأنشطة والإنجازات

يعد تنظيم المؤتمر الدولي العاشر للمنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق " فكر محلياً .. ونفذ دولياً " في آبوظبي عام 2006 تحت رعاية كريمة من الفريق أول سمو الشيخ محمد بن زايد آل نهيان ولي عهد آبوظبي نائب القائد الأعلى للقوات المسلحة والذي افتتحه الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية الرئيس الفخري للجمعية من أهم الإنجازات التي حققتها الجمعية نظراً لمكانة المؤتمر العلمية ومستوى التمثيل والحضور، حيث شهد حضوراً محلياً ودولياً مميزاً.

المؤتمر تم تنظيمه بالتعاون مع المنظمة الدولية للوقاية

### الحملة الوطنية للسلامة المرورية

#### "سلامتنا .. مسؤوليتنا"

المشاركة في تنظيم الحملة الوطنية للسلامة المرورية وعلى مستوى الدولة بالتعاون مع الاتحاد النسائي العام والمنظمة العربية للسلامة المرورية تحت رعاية سمو الشخة فاطمة بنت مبارك الرئيس الأعلى لمؤسسة التنمية الأسرية رئيسة الاتحاد النسائي



وتعد الندوة الدولية مجالاً للمؤسسات والهيئات المعنية بالسلامة المرورية يسهم في تطوير الخبرات والكفاءات في مجال السلامة المرورية، ووضع الخطط والاستراتيجيات لإدارة الجهود المبذولة للوقاية من الحوادث المرورية.

وكانت الندوة انطلقت بكلمة للفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان، نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية، قال فيها: إن السلامة المرورية ذات بعد وطني وإنساني، وإنها مسؤولية مشتركة بين الجهات الحكومية والخاصة، ولا يمكن مواجهة آثارها السلبية إلا بتكاتف جهود الجميع أملاً في تعزيز الوعي والثقافة بالسلامة المرورية لحماية الأرواح والممتلكات. وأكد سموه في كلمته التي ألقاها الفريق سيف الشغفار وكيل وزارة الداخلية، أن حجم المشكلة المرورية في العالم بشكل عام، وفي الدول العربية بشكل خاص، يستدعي العمل على تبادل الخبرات والتجارب الناجحة في مختلف دول العالم للوصول إلى أفضل النظم والممارسات، بما يسهم في تطوير الكفاءات للوقاية من الحوادث المرورية، وما يترتب عليها من آثار مدمرة، منوهاً بأهمية الندوة في التوصل إلى نتائج وتوصيات يمكن تطبيقها والاستفادة منها لضمان طرق أكثر أمناً وسلامة.

وشارك في فعاليات الندوة الدولية أكثر من 40 دولة عربية وأجنبية، وتناولت محاور عدة، هدفت إلى إدارة منظومة السلامة المرورية كمجهود مشترك ومسؤولية جماعية ووضع الاستراتيجيات والخطط لإدارة جهود الوقاية من حوادث الطرق وتعزيز مساهمة الجمعيات الأهلية في مساندة الجهود الحكومية الهادفة إلى دعم السلامة على الطرق.

وشمل البرنامج العلمي للندوة أكثر من 24 ورقة بحث علمية موزعة على 10 جلسات تناولت حوادث المرور في الدول العربية بين الواقع والتحديات، وحول السلامة المرورية على المستوى الدولي، وأهمية التعليم والتوعية المرورية، وكيفية التأثير في سلوك مستخدمي الطريق، والنظام المروري الآمن وتحسين البنية التحتية مرورياً.

#### الندوة الدولية

#### حول «دور المجالس الوطنية للسلامة على الطريق»

تحت رعاية الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية الرئيس الفخري لجمعية الإمارات للسلامة المرورية نظمت الجمعية الندوة الدولية حول دور المجالس واللجان الوطنية للسلامة على الطرق، بدعم ومساندة من وزارة الداخلية وبالتعاون مع المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق والمنظمة العربية للسلامة المرورية ودائرة النقل في أبوظبي والهيئة

الوطنية للمواصلات بأبوظبي.

حضر الندوة رؤساء منظمات دولية ومديرو إدارات المرور والترخيص بالدولة وعدد كبير من المسؤولين المعنيين بحوادث الطرق والجمعيات غير الحكومية والخبراء والباحثين العاملين في مجال السلامة المرورية. وتناولت جلسات عمل الندوة واقع حوادث المرور في العالم والبلدان العربية واستعراض مختلف تجارب اعتماد المجالس واللجان الوطنية للسلامة المرورية من حيث الشكل القانوني والهيكل التنظيمية ومجالات الأعمال وطرق التمويل إلى جانب استراتيجيات السلامة المرورية وما يتعلق بالسياسات الوطنية للسلامة على الطريق وتنفيذ القانون ونظام العقوبات والمراقبة والسيطرة على الانتهاكات المرورية وتعديل سلوكيات قائدي المركبات.

## ” الظاهري : نعمل على المستويين المحلي والدولي لعقد المؤتمرات والندوات واللقاءات المرورية



## الندوة الدولية

### حول «دور الإعلام في السلامة المرورية»

تحت رعاية الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان، نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية الرئيس الفخري لجمعية الإمارات للسلامة المرورية، نظمت جمعية الإمارات للسلامة المرورية الندوة الدولية، حول دور الإعلام في السلامة المرورية، التي تنظمها جمعية الإمارات للسلامة المرورية، وجمعية الصحفيين وبدعم ومساندة من وزارة الداخلية؛ وبالتعاون مع المنظمة العربية للسلامة المرورية، بأبوظبي.

حضر الندوة رؤساء منظمات دولية ومديرو إدارات المرور والترخيص بالدولة وعدد كبير من الإعلاميين والمسؤولين المعنيين بحوادث الطرق والجمعيات غير الحكومية والخبراء والباحثين العاملين في مجال

السلامة المرورية، بالدولة.

وهدفت الندوة التي شاركت فيها مجموعة من الخبراء والإعلاميين والجامعيين والاتصاليين من مختلف وسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمكتوبة والإلكترونية من داخل دولة الإمارات العربية ومن الدول العربية والأجنبية إلى تشكيل قطاع إعلامي متخصص في السلامة المرورية وتطوير قدرات وكفاءة الإعلاميين في التعامل مع مضامين الخطاب الإعلامي الهادف إلى الوقاية من حوادث المرور لئتمكنوا من تحليل الأوضاع المرورية واقتراح الحلول لها، وتمكين الإعلاميين من فهم خفايا وإشكاليات حوادث المرور المتعددة التي جعلت منها ظاهرة خطيرة على المجتمع، إضافة إلى التعمق في تناول مختلف الجوانب المتعلقة بقضية حوادث المرور والإستراتيجيات المتبعة لتعزيز السلامة على الطرق

”  
تعميم توصيات المؤتمرات  
والندوات على الجهات  
المعنية لتحقيق الفائدة  
للجميع



وتمكين الإعلاميين من تشخيص وتناول نقائص مختلف جوانب السلامة المرورية وبحث سبل تطوير مساهمة وسائل الإعلام بمختلف أشكالها في نشر ثقافة سلامة المرور والاستغلال الأمثل للتكنولوجيات الحديثة للوصول إلى المتلقي .

وناقشت جلسات عمل الندوة أكثر من عشرين ورقة عمل على مدى يومين تناولت عدة محاور من أهمها تقديم لواقع حوادث المرور على المستوى العالمي ولواقع حوادث المرور بدولة الإمارات العربية المتحدة ودور وسائل الإعلام في تغيير السلوك المروري وواقع تناول وسائل الإعلام لتغطية حوادث الطرق، إضافة إلى ما يجب أن يعرفه الإعلاميون عن السلامة المرورية وتأثير الإعلام المقروء والمسموع والمرئي ودور الصحافة الإلكترونية على شبكة الإنترنت واستخدام المواقع الاجتماعية كأداة توعية لضمان الوصول للشباب في الحد من حوادث المرور وتعزيز السلامة المرورية.

#### الندوة الدولية

#### ” حوادث المرور... الآثار والانعكاسات على التنمية الاجتماعية والصحية والاقتصادية“

تحت رعاية الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية الرئيس الفخري لجمعية الإمارات للسلامة المرورية نظمت الجمعية الندوة الدولية ” حوادث المرور .. الآثار والانعكاسات على التنمية الاجتماعية والصحية والاقتصادية“ التي بالتعاون مع المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق والمنظمة العربية للسلامة المرورية بمشاركة نخبة من الخبراء في الإمارات وعدد من الدول العربية والأجنبية.

وهدف الندوة إلى تسليط الضوء على مختلف الجوانب المساوية لحوادث الطرق وتداعياتها على المجتمع والاقتصاد، والتركيز على منهجيات تقدير تكاليف حوادث المرور، وتحديد منهجياتها للتعريف بممارسات تقييم وتجهيز تقارير خاصة بتكلفة حوادث المرور في دولة الإمارات العربية المتحدة، واقتراح آلية لنشر هذه المنهجية بانتظام، ومناقشة أدوار أصحاب العلاقة في وضع ودعم مثل هذا النظام من أجل دفع جميع الجهات المعنية للمساهمة الفاعلة في إيقاف هذا التزيف في الأرواح والممتلكات.

وتناولت الندوة من خلال محاورها حوادث المرور في العالم من حيث الواقع والتطلعات ملقبة الضوء على تقارير منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي وعقد العمل من أجل السلامة على الطرق، والواقع المروري بدولة الإمارات العربية المتحدة.

كما تناولت التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور وطرق احتساب التكلفة الاقتصادية ومنهجيات تقدير التكاليف

تكاليف حوادث المرور في دولة الإمارات العربية المتحدة: نظرة عامة على الدراسات القائمة والمنهجيات، والسلامة المرورية كاستثمار مجدي وعائدها الاقتصادي، والآثار الاجتماعية لحوادث المرور وما تخلفه من أضرار نفسية واجتماعية لضحايا الحوادث المرورية وعائلاتهم وكيفية تعامل مجتمعاتنا مع هذه الأضرار، ودور مؤسسات الرعاية النفسية والاجتماعية والمجتمع المدني في العناية بضحايا حوادث الطرق، إضافة إلى تكلفة التأهيل وإعادة الإدماج والتأكيد على ضرورة وضع وتنفيذ إستراتيجيات وخطط وطنية شاملة لإدارة جهود الوقاية.

غير المباشرة للحوادث المرورية، إضافة إلى أهمية تطوير نظام قاعدة بيانات لحوادث الطرق، بمشاركة مختلف الجهات المعنية لتحديد العناصر المساهمة في التكلفة علاوة على الواقع الاقتصادي للدول وتأثره نتيجة الخسائر المباشرة وغير المباشرة الناجمة عن الحوادث المرورية، والتكلفة الصحية من مصاريف علاج وأدوية وإعادة تأهيل وإدماج في المجتمع وخسائر الإنتاج من أيام العمل المهدورة بسبب انقطاع وتوقف النشاط نتيجة الحوادث المرورية وسنوات العمر الضائعة. إضافة إلى تعويضات شركات التأمين وتأثيرها على ميزانياتها المالية وترجع الادخار والاستثمار، وحجم

## معاً لننتشر ثقافة السلامة المرورية



بصدور العدد الأول من مجلة السلامة المرورية - وبعد فترة طويلة من الإعداد والتحضير أسهم فيها الكثيرون - نكون قد اجتزنا مرحلة بالغة الصعوبة، فمرحلة التأسيس تتطلب جهداً كبيراً وتوافقاً في الرؤى حتى تبدأ الخطوة الأولى نحو إصدار عنوان يعبر عن هذه الرؤى، وبحمد الله خرجت مجلتنا إلى النور، أملين أن تشكل إضافة مهمة لمكتبة السلامة المرورية .

لا شك أن جمعية الإمارات للسلامة المرورية، تفتخر بهذا الإنجاز الذي يشكل خطوة نحو نشر ثقافة السلامة المرورية، وإحداث نوع من التواصل المثمر والتعاون العلمي بين محرري وكاتبي المجلة في ما بينهم من ناحية، وبين قرائها من ناحية أخرى. والمجلة - كقناة إعلامية لنشر البحوث والدراسات وطرح الآراء فضلاً عن أبوابها الأخرى التي تهدف إلى تقديم الجرعة الثقافية في مجال المرور والسلامة - ستسعى جاهدة في أن تستنير بأراء الجميع - قراءً ومؤسسات - لتوجيه خطواتها نحو الأفضل، وتجاه تحقيق رغبات القراء .

ولا أبالغ إذا قلت إن حُسن الطالع والتوفيق من الله عز وجل وإخلاص أناس صادقين، كلها كانت كانت وراء صدور المجلة، فلم يكن توفير الإمكانيات حجر عثرة، ولم يكن الدعم بصوره المعنوية والمادية معوقاً لصدورها، كان كل ذلك متوفراً من خلال مجلس إدارة يدرك أهمية هذا الإصدار ليسهم في الحد من الحوادث المرورية، من خلال التوعية ونشر ثقافة السلامة، لكن التحدي كان نابعاً من أنفسنا، متمثلاً في أن نوجد على الساحة الإعلامية - خاصة المتخصصة منها - إصداراً بشكل ومضمون متميزين، يقدم المعلومة بصورة جاذبة، ويراعي شرائح المجتمع المختلفة، ليتواصل مع كل شريحة بمنطقها ودرجة وعيها. ما زلنا في تحدٍ مع النفس في أن تكون المجلة واجهة حضارية، وبوابة لخزائن معلوما تية تنشر الوعي، وأن تكون رافداً للمبادرات والأفكار التي بدونها لن نرتقي ونصعد بالمجلة لتحتجز مكاناً مرموقاً بين زميلاتنا، وغني عن القول، إن ما نأمل في تحقيقه يظل ناقصاً ما لم يكن هناك تواصل فعال والذي نراه ضرورة لصبغة التميز .

الثقة كبيرة في مساهماتكم من مقترحات وأفكار لمواصلة طريق التميز، واستشراف آفاق المستقبل نحو مجتمع ينعم بالحد الأقصى من السلامة المرورية .

خالص الشكر والتقدير لكل من أسهم في إخراج هذا العمل العلمي إلى حيز الوجود.

د. ناصر سيف المنصوري  
رئيس التحرير