السلامة المرورية

مجلة فصلية تصدر عن جمعية الإمارات للسلامة المرورية / / العدد التاسع - مارس 2016 / /

برعاية سيف بن زايد

انطلاق أعمال المؤتمر الدولي للسلامة المرورية في أبوظبي

الدولة تحتفل بأسبوع المرور الخليجي الـ 32

مدير عام الاتحاد الفيدرالي للطرق:
التكنولوجيا ضرورة لمراقبة سلوك السائقين

الحوادث المرورية والواقع المروري للدولة 2015

طائرات بدون طيار خاصة بحركة المرور

« طرق ومواصلات» دبي
... تبتكر حلولاً
لتعزيز السلامة المرورية

ETSS

جمعية الإمارات للسلامة المرورية

رؤيتنا

طرق آمنة . . . لبيئـــة مـرورية مستدامة

رسالتنا

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

أهدافنا

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

السلبيات والإيجابيات

إن القيادة الرشيدة للدولة وعلى رأسها صاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس الدولة حفظه الله لا تألوا جهداً لتوفير كافة الإمكانيات لرقي هذا البلد المعطاء وتوفير الحياة الرغيدة والكريمة لشعبه.

كما أن الدولة أنشئت البنى التحتية المختلفة المتطورة، وشبكة طرق ذات مواصفات عالية الجودة ، وتعمل باستمرار على تطويرها وتزويدها بالتقنيات الحديثة التي تساهم في تعزيز السلامة والأمان لمستخدميها.

ومن الطبيعي أن يرافق أي عمل أو إنجاز تطويري إيجابي أو غيره من الأعمال نسبة من السلبيات التي تعرقل الوصول إلى الإنجاز التام 100%، وذلك بسبب تداخل العديد من العناصر والجهات المختلفة وصعوبة التنسيق بينها ، الأمر الذي يحتاج إلى جهد متميز لتحقيق هذا التكامل والوصول إلى النسبة المستهدفة .

وكما نتفاخر بما نحققه من إيجابيات في عملنا ، لابد أيضاً من عرض السلبيات وأن تكون لدينا الجرأة الأدبية للاعتراف بالفشل أو الإخفاق، وعرض الأسباب المؤدية لذلك، حتى يتم تناولها بالدراسة والبحث ، وإيجاد الحلول المناسبة لها .

والبعض يقوم بعدم توضيح الحقائق كاملة إما خوفاً من تحمل المسؤولية أو ضعفاً في قدراتهم الإدارية ، مما يزيد من تفاقم المشكلة ويتسبب في خسائر مادية أو معنوية مضافة ، كان يمكن أن توظف في جوانب أخرى تفيد خطط التطوير الأخرى.

ولذلك فإن النقد البناء المبنى على أسس علمية وحقائق يعد وسيلة ناجحة لاطلاع المسؤولين عن السلبيات ، لاتخاذ إجراءاتهم حيالها ، خاصة وأن معظم هذه السلبيات تكون مستترة وغير ظاهرة كلياً ، ولا يتم معرفتها إلا من خلال الواقع الميداني لها .

إننا ندعو كافة المسؤولين وفي كافة القطاعات وخاصة القطاع المروري لمزيد من المجال أمام النقد البناء وأن يتقبلوا ذلك ، وأن يقوموا ببذل جهدهم لتصحيح السلبيات وعكسها لإيجابيات ، حتى نواصل مسيرة التطوير والبناء وفق قواعد ثابتة ومتينة.

محمد صالح بن بدوة الدرمكي
رئيس مجلس الإدارة

الفهرس

الحوادث والواقع المروري للدولة للعام 2015 6

«طرق ومواصلات» دبي تبتكر حلولاً لتعزيز السلامة المرورية 54

مجلة فصلية ثقافية
تُعنى بالسلامة المرورية
تصدر عن

ETSS
جمعية الإمارات للسلامة المرورية

رئيس التحرير
الدكتور ناصر سيف المنصوري

مدير التحرير
العميد م / حسن أحمد الحوسني

التحرير
شعبان إبراهيم حسن
مسعد الحارثي

نستقبل آراءكم ومقترحاتكم ومقالاتكم ونرحب بنشرها ...

للتواصل
هاتف:
+97126667844

فاكس:
+97126664311

بريد الكتروني:
etss@etss.ae

موقع الكتروني:
www.etss.ae

ص.ب:
33944 - Abudhabi. UAE

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

برعاية سيف بن زايد

انطلاق أعمال المؤتمر الدولي للسلامة المرورية في أبوظبي

18

نظام الفحص الإلكتروني الجديد يعزز الفعالية والسلامة المرورية

66

صف السيارة في موقفين سلوك السائق وضيق المكان مساحات المواقف

72

مقارنة بالعام 2014

انخفاض الحوادث المرورية والوفيات والإصابات للعام الماضي 2015 على مستوى الدولة

حققت جهود مديريات المرور والدوريات في قيادات الشرطة بوزارة الداخلية والجهات المعنية الأخرى نتائج إيجابية في خفض عدد الحوادث المرورية على مستوى الدولة والخسائر الناجمة عنها سواء في الأرواح أو الإصابات بمختلف أنواعها.

وبينت إحصائية وزارة الداخلية أن عدد الوفيات في العام 2015 بلغ 675 حالة وفاة مقارنة بـ 712 حالة وفاة في العام 2014، فيما بلغ عدد الإصابات بمختلف أنواعها 6876 حالة مقارنة بـ 7108 حالة في العام 2014. أما فيما يتعلق بعدد الحوادث فقد بلغت 4796 حادثاً في العام 2015 مقارنة بـ 4895 حادثاً في العام 2014. وسجل الصدم والتصادم زيادة طفيفة حيث بلغ 3119 حادثاً في العام 2015 في حين كان 3090 في العام 2014، فيما سجلت الأنواع الأخرى من الحوادث انخفاضاً طفيفاً للعام 2015 حيث بلغ عدد حوادث التدهور 532 فيما كانت 548 حادثاً في العام 2014. أما حوادث الدهس فقد سجلت 1052 حادثاً، فيما كانت 1158 حادثاً في العام 2014.

إمارة أبوظبي

245 وفاة بسبب حوادث الطرق في أبوظبي

انخفض عدد وفيات الحوادث المرورية بإمارة أبوظبي العام الماضي 2015 مقارنة بعام 2014 من 267 حالة وفاة، إلى 245 بنسبة انخفاض بلغت 8%، وتراجع عدد الحوادث المرورية من 1864 حادثاً إلى 1803 بنسبة انخفاض بلغت 3%، على الرغم من زيادة عدد المركبات المسجلة خلال نفس الفترة بنسبة 17% وازدياد عدد حاملي الرخص الجديدة بنسبة 6%.

وأرجع العميد مهندس حسين أحمد الحارثي، مدير عام العمليات المركزية بشرطة أبوظبي، الانخفاض نتيجة للاستمرار في تطبيق الخطة المتكاملة للسلامة المرورية وتكثيف التوعية وتطبيق استراتيجية متكاملة للضبط المروري ونشر أجهزة الضبط الآلي وتطوير نظام مراقبة متجاوزي الإشارة الضوئية الحمراء.

ولفت إلى أن المديرية بنهاية عام 2014 حققت 35% من الرؤية الصفرية بخفض عدد الوفيات من 409 حالات وفاة في 2013 نتيجة للحوادث إلى 267، ومع نهاية عام 2015 انخفضت الوفيات الناتجة عن الحوادث إلى 245 حالة بنسبة انخفاض 40% مقارنة 2013، مما يشير بوضوح إلى المجهودات التي تقوم بها الأجهزة المعنية وصولاً إلى بيئة مرورية آمنة.

وأوضح أن الإهمال وعدم الانتباه تسبب في نحو 19% من الحوادث، والانحراف المفاجئ بنسبة 16% فيما سببت السرعة الزائدة 12% من الحوادث، وعدم ترك مسافة كافية بنسبة 12%، ودخول طريق رئيس دون التأكد من خلوه بنسبة 8% وتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء بنسبة 8%، وانفجار إطار بنسبة 1% والباقي يعود لأسباب مختلفة.

وكشف عن أن الشباب في الفئة العمرية من (30 - 18) عاماً من أكثر فئات المجتمع تسبباً للحوادث المرورية، حيث ارتكبوا نحو 47% من الحوادث المرورية يليهم السائقون في الفئة العمرية من (31 - 45) عاماً وارتكبوا نحو 35%.

وناشد جميع السائقين على الطرقات كافة بالالتزام بقانون السير والمرور والسرعات المقررة للحفاظ على سلامتهم وسلامة مستخدمي الطريق الآخرين، لافتاً إلى أن مخالفات السرعة الزائدة تصدرت جميع المخالفات وبلغت نحو 85% من مجمل المخالفات، بينما بلغت مخالفات استخدام الهاتف أثناء القيادة نحو 5% وتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء 5% وعدم إعطاء الأولوية للمشاة 3% وعدم ترك مسافة 2%.

وأكد على مواصلة الجهود للحد من كافة الأسباب التي تؤدي إلى وقوع الحوادث وتكثيف التوعية وتكثيف الرقابة المرورية وضبط المخالفين وزيادة أجهزة الرادارات وتطوير نظام مراقبة متجاوزي الإشارة الضوئية الحمراء، حاثاً أولياء الأمور إلى نصح الأبناء بضرورة الالتزام بقانون السير والمرور والسرعات المقررة وعدم القيادة بطيش وتهور وعدم السماح للأطفال الذين لا يحملون رخصة سوق بقيادة المركبات. كما أكد بأن السلامة المرورية واجب ومسؤولية يتشارك فيها الجميع دون استثناء، ولابد من تضافر جهود المؤسسات الحكومية والخاصة كافة وجميع أفراد المجتمع لحث السائقين والمشاة وخصوصاً الشباب إلى أن يتحلوا بالمسؤولية تجاه أنفسهم وتجاه الآخرين من خلال التزامهم بقانون المرور والسرعات المقررة على الطرق.

مليون مركبة في شوارع أبوظبي العام الماضي

أفادت إدارة ترخيص الآليات والسائقين في شرطة

أبوظبي أن عدد المركبات في الإمارة أبوظبي العام الماضي بلغ مليوناً و16 ألفاً و740مركبة، مؤكدة توفير خدماتها المتنوعة لأصحاب المركبات إينما كانوا في مناطق سكنهم.

وتصنف تلك المركبات، إلى 7 أصناف موزعة إلى 908 آلاف مركبة خفيفة، و45 ألفاً و885 آلية شحن ثقيل و18 ألفاً و590 باصاً ثقيلاً، مقابل ألفين و758 باصاً خفيفاً، و23 ألفاً و51 جهازاً ميكانيكياً من فئة الثقيل، و7 آلاف و518 جهازاً ميكانيكياً خفيفاً، و10 آلاف و389 دراجة نارية.

وتتم إنجاز معاملات ترخيص المركبات والحصول على خدمات الإدارة بيسر وسهولة، عبر تطبيق وزارة الداخلية على الهواتف الذكية UAE-MOI واستخدام جهاز "سهل" الذي يوفر حزمة من الخدمات بتقنية متطورة.

ويبلغ عدد مراكز الخدمة في إمارة أبوظبي 50 مركزاً منها 24 في أبوظبي، و16 في العين، مقابل 10 مراكز في المنطقة الغربية، موضحاً أنها تشمل مراكز الخدمة في بعض المؤسسات الوطنية والدوائر الحكومية، والشركات الخاصة الوطنية التي تتعامل مع المركبات.

وتتوزع في أبوظبي في مبنى إدارة الترخيص الرئيسي، ومباني السلامة التابعة للإدارة في أبوظبي، والمصفح وبني ياس، والسمحة، وفرع فحص السائقين في شركة الإمارات لتعليم قيادة السيارات، ومبنى "أمان" لترخيص المركبات الثقيلة للشركات والمؤسسات في المصفح، وفي مبنى المحاكم بمعسكر آل نهيان.

كما تتوافر مراكز الخدمة في شركات الفطيم للسيارات "تويوتا" والطاير "بريمير موتورز"، ووكالة أبوظبي موتورز، وشركة "ليس بلان" في المصفح، والإمارات للسيارات "مرسيدس بنز"، وفي مصرف الهلال بشارع المطار، ومركز تنظيم النقل لسيارات الأجرة، وفي مركزي شرطة مصفح وبني ياس، وشركة الوثبة في المصفح ومبنى وزارة الخارجية، وشركة يونيفيرسال، وشركة مجموعة الجابر في المصفح، وغرفة التجارة والصناعة، والمارينا مول.

أما مراكز الخدمة في مدينة العين فتتوفر في مباني الترخيص الرئيسية، والسلامة في فلج هزاع والوقن، ومساكن، ومبنى "أمان" في مزيد لترخيص المركبات الثقيلة، وفي مدرسة الإمارات، وفي مراكز خدمة العملاء في بلديات: مزيد والمقام وسويحان والهير، وفي مبنى لجان الفحص التابع للترخيص في منطقة مزيد، إضافة إلى مركز خدمة العملاء في محكمة اليحر، ومركز شرطة الخزنة، وترخيص القوع.

وفي المنطقة الغربية تتوزع معظم المراكز في مبنى الترخيص في طريف، ومراكز "تم" في مدينة زايد وغياثي والسلع ودلما والمرفأ وليوا، فضلاً عن محطة أدنوك لفحص المركبات الخفيفة في مدينة زايد، وفحص المركبات الثقيلة للشركات في مدينة زايد، وفي محطة الرويس.

حجز مركبات تجاوزت سرعتها 200 كيلو متر في أبوظبي

حجزت مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي نحو 7362 مركبة العام الماضي بإمارة أبوظبي تجاوزت سرعاتها 200 كم، وما فوق في الساعة على الطرق الداخلية والخارجية، مما شكل خطورة بالغة على مستخدمي الطريق.

إمارة دبي

انخفاض عدد وفيات الحوادث المرورية في إمارة دبي

انخفض عدد الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية في إمارة دبي للعام 2015 حيث بلغ 166 حالة وفاة فيما كانت 177 حالة وفاة في العام 2014، كما انخفض عدد الإصابات بمختلف أنواعها مسجلة 2189 حالة في العام 2015، في حين كانت 2317 إصابة في العام 2014.

كما انخفض عدد الحوادث المرورية حيث بلغ 1512 في عام 2015، فيما كان 1532 حادثاً في العام 2014.

وسجلت حوادث الصدم والتصادم ارتفاعاً طفيفاً في العام 2015 بواقع 1058 حادثاً مقارنة بـ 1037 حادثاً في العام 2014، فيما انخفض عدد حوادث التدهور ليسجل 111 حادثاً في العام 2015، فيما كان 115 للعام 2014.

أما حوادث الدهس فقد انخفضت في العام 2015 لتبلغ 334 حادثاً فيما كانت 364 حادثاً.

21 ألف مخالفة بواسطة «كلنا شرطة»

سجلت الإدارة العامة للمرور في شرطة دبي 21 ألفاً و145 مخالفة، عبر تطبيق الهاتف الذكي في برنامج "كلنا شرطة" العام الماضي.

وقال مدير الإدارة العامة للمرور بشرطة دبي العقيد سيف المزروعي، إن شهر أكتوبر تصدّر الأشهر بـ3458 مخالفة، وحل شهر نوفمبر في المرتبة الثانية بـ 2893 مخالفة، ثم شهر يونيو 2171 مخالفة. وتتيح خدمة "كلنا شرطة" للجمهور الإبلاغ عن المخالفات، مصورة بالفيديو.

الالتصاق العدواني بالمركبات

تصدر السائقون الإماراتيون قائمة الأكثر تسبباً في حوادث مرورية، نجم عنها وفيات، نتيجة "الالتصاق العدواني بالمركبات" أو "عدم ترك مسافة كافية" في دبي بواقع 17 وفاة، يليهم الباكستانيون الذين تسببوا في 11 وفاة، ثم الهنود بست وفيات، فالمصريون بأربع وفيات.

وكشفت دراسة أعدتها الإدارة العامة للمرور بشرطة دبي عن ارتفاع مؤشر الوفيات الناتجة عن هذه المخالفة بنسبة 61.9% العام الماضي بواقع 42 حالة وفاة، مقابل 26 في عام 2014، و21 حالة في 2013.

وقال مدير الإدارة العقيد سيف مهير المزروعي، إن أغلبية مرتكبي هذه الحوادث من فئة الشباب، الذين تراوح أعمارهم من 25 و33 عاماً، إذ تسببوا في وفاة 16 شخصاً خلال العام الماضي وتفاوتت بقية الوفيات بين أعمار مختلفة.

وأضاف أن الإدارة حللت في هذه الدراسة أسباب الوفيات، مركزة على مخالفة عدم ترك مسافة كافية لخطورتها البالغة وارتفاع مؤشر الوفيات الناتجة عنها، لافتاً إلى أن الذكور كانوا أكثر ارتكاباً للحوادث الناتجة عن هذه المخالفة متسببين في 39 حالة وفاة، مقابل ثلاثة وفيات نتجت عن حوادث ارتكبتها نساء.

وأشار إلى أن شارع الإمارات كان الأكثر خطورة في معدل الوفيات الناتجة عن الالتصاق العدواني وعدم ترك مسافة كافية، رغم سرعته الكبيرة التي لا تسمح بمثل هذه السلوكيات، بواقع 17 وفاة، يليه شوارع الشيخ زايد، والشيخ محمد بن زايد ودبي ـ العين بواقع أربع حالات وفاة لكل منها.

أخطر ثلاث ساعات بطرق دبي

تبدأ أخطر ثلاث ساعات على طرق دبي من الساعة 9:45 صباحاً وحتى الساعة 12:45 ظهراً وهي عقب انتهاء الحظر على الشاحنات مباشرة، واتضح أن معظم الحوادث جراء الشاحنات، إذ تأتي المركبة الصغيرة مسرعة فتصطدم بخلفية الشاحنة مما يتسبب بعشرات الحوادث المروعة، خصوصاً أن الشاحنات تتكدس في مساحة تقدر بـ 6 كم، وكان أسبوعاً واحداً فقط من شهر يناير في العام الجاري قد شهد 3 وفيات فيما سجلت الأشهر (7 – 8 – 9 – 10 – 11) من العام المنصرم 8 حالات وفاة نتيجة حوادث الشاحنات من أصل 14 حالة بمعنى أن 60% من الحوادث تتسبب بها الشاحنات.

ونفذت مرور دبي خطة مرورية محكمة وذكية بالتنسيق مع هيئة طرق ومواصلات دبي تركز على "شارع الإمارات" الذي يمتد من العوير في دبي حتى جسر مليحة في الشارقة، حيث أن نتائج الخطة التي بدأ تطبيقها كانت مثمرة إذ نتج حادث واحد بسيط.

وسجل العام الماضي 509 حوادث بليغة في العام الماضي، نتج عنها 34 حالة وفاة، بينما شهد العام 2014 عدد 640 حادثاً بليغاً مخلفاً 44 وفاة. ووصل عدد البلاغات المرورية إلى 509 فيما بلغ عدد المخالفات 53 ألفاً و481، أما التقارير 31 ألفاً و252 تقريراً وذلك في 2015. أما عدد المركبات المحجوزة 998 مركبة والمفرج عنها 877 معاملة.

حوادث الشاحنات

وتضم الخطة التي من شأنها الحد من حوادث الشاحنات على شارع الإمارات عدة إجراءات منها زيادة عدد الرادارات وتخفيض السرعة، ووضع لوحات جديدة، تحدد مسارين للشاحنات فقط من أقصى اليمين الأول والثاني، ومن ضمن الحلول أيضا تحويل جسر مليحة إلى 6 مسارات بالتعاون مع شرطة الشارقة.

وكان وقوع الحوادث من قبل السيارات الصغيرة يرجع إلى عدم الانتباه والتركيز والانشغال والسرعة الزائدة، أما من قبل سائقي الشاحنات، فهي بسبب ضيق الشارع من 6 مسارات إلى مسارين فقط، مما يجعله يكون في مسار خاطئ، وعدم وجود إشارات تنبيه علاوة على الحظر الذي يرغم سائقي الشاحنات على الإبطاء للوصول عقب ساعات الحظر مما يؤدي إلى حوادث مروعة.

تزايد في "حوادث النساء" والوفيات الناجمة

عنها في دبي

كشف رئيس مجلس المرور الاتحادي، مساعد القائد العام لشرطة دبي لشؤون العمليات، اللواء محمد سيف الزفين، عن انخفاض عدد الحوادث التي يرتكبها الرجال، العام الماضي، إذ بلغ 1354 حادثاً، نتجت عنها وفاة 152 شخصاً وإصابة 1958 آخرين إصابات متفاوتة، مقابل 1375 حادثاً في 2014، نتجت عنها وفاة 164، وإصابة 1036 آخرين إصابات متفاوتة، فيما ارتفعت الوفيات الناتجة عن الحوادث التي ارتكبتها نساء بنسبة تصل إلى 57%، إذ بلغ عددها 150 حادثاً، نتجت عنها 14 وفاة، مقابل 141 حادثاً نجمت عنها تسع وفيات في عام 2014.

وقال إن 20% من السائقات النساء "لسن أقل تهوراً واندفاعاً في القيادة من الرجال"، فيما أن النسبة الكبرى منهن 80% أكثر التزاماً وانضباطاً، بناء على تحليل الحوادث التي وقعت العام الماضي.

امرأة تقود بسرعة مرعبة على جسر القرهود

قال اللواء محمد سيف الزفين إنه رصد امرأة تقود مركبتها على جسر القرهود باتجاه الشارقة بسرعة مرعبة، تصل إلى 160 كيلومتراً في الساعة، وأصر على إيقافها بنفسه، وطلب منها التوجه إلى مقر الإدارة العامة للمرور بشرطة دبي.

وحين سألها عن السبب، ادعت أنها في طريقها إلى المستشفى، وتأكد أنها لم تكن صادقة، لأنها فعلت ذلك في الوقت الذي يذهب فيه الناس عادة إلى الدوام، فحرر لها مخالفات القيادة بتهور وتشكيل خطورة على حياة مستخدمي الطريق.

وتفصيلاً، ذكر الزفين أن المقارنة بين قيادة النساء أو الرجال تفرض ابتداء لفت النظر إلى أن السائقات الإناث لا تتجاوز نسبتهن 20% من إجمالي الذين يحملون رخصة قيادة.

وأضاف أنه مقتنع بأن 80% على الأقل من السائقات ملتزمات بقانون السير، ويتمتعن بقدر من الاحترافية والقيادة الآمنة، مفسراً ذلك بإدراك المرأة بأن لديها مسؤوليات كبيرة كأم وربة منزل تستلزم منها القيادة بأمان، حفاظاً على أطفالها وأسرتها.

وأشار إلى أن الـ 20% المتبقية تضم سائقات لا يقل تهورهن عن الرجال، فتراهن على الطريق يقدن بطريقة عدوانية، ولا يلتزمن بالتعليمات. ولفت إلى أن هذه النسبة تضم أيضاً ضعيفات في القيادة، بسبب الخوف الطبيعي للمرأة، وهذا هو أحد أسباب ارتكاب أخطاء على الطريق.

وأوضح الزفين أنه رصد بنفسه سائقات متهورات، تسببت إحداهن في عرقلة حركة السير على طريق سريع، عازياً ذلك إلى قلة الخبرة في القيادة، وعدم الخوف.

إمارة الشارقة

انخفاض الحوادث المرورية في الشارقة وارتفاع في عدد الوفيات

ارتفع عدد الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية في إمارة الشارقة خلال العام 2015 ليبلغ 159 حالة وفاة، فيما كانت 135 حالة وفاة للعام 2014، كما سجل عدد الإصابات انخفاضاً للعام 2015 حيث بلغ عددها 812 إصابة مختلفة في حين كانت 830 للعام 2014.

وسجل عدد الحوادث انخفاضاً للعام 2015 حيث بلغ 673 حادثاً، فيما كان عددها 700 حادثاً للعام 2014.

أما فيما يتعلق بأنواع الحوادث فقد سجل معظمها انخفاضاً ملحوظاً للعام 2015، حيث بلغ عدد حوادث الدهس 193 حادثاً، فيما بلغت 239 حادثاً للعام 2014، أما حوادث التدهور فقد بلغت 43 حادثاً للعام 2015، فيما كانت 69 حادثاً للعام 2014.

وسجلت حوادث الصدم والتصادم ارتفاعاً حيث بلغ عددها 407 حادثاً للعام 2015، فيما كان 363 حادثاً للعام 2014.

ضبط سيارة "تطير" بسرعة 268 كم على طريق الإمارات

رصدت أجهزة ضبط السرعة على الطرق والشوارع المختلفة في الشارقة خلال العام الماضي، 3560 مخالفة تجاوز أصحابها حدود 180 كم/ ساعة، منها 658 مخالفة تجاوز سرعة 200 كم/ ساعة، في حين سجلت أعلى سرعة رصدتها أجهزة الرادار كانت على شارع الإمارات لمركبة كانت تسير بسرعة 268 كم/ ساعة.

ووفقاً للعقيد شواف محمد عبد الرحمن مدير إدارة المرور والدوريات في القيادة العامة لشرطة الشارقة، تم حجز 8104 مركبات، تنوعت ما بين القيادة بطيش وتهور، وقيادة المركبة بصورة تشكل خطراً على الجمهور، بالإضافة إلى قيام البعض بإجراء تعديلات جوهرية على المركبات ومحركاتها وغيرها من المخالفات التي تمس أمن الطرق. وأضاف أن الإدارة قامت خلال العام المنصرم بتنظيم العديد من حملات الضبط والتفتيش المروري التي تركز على الطرق والمناطق الأكثر تأثراً بالظواهر المرورية السلبية والتي تم تحديدها ورصدها من قبل دوريات الطرق، أو ما يتم رصده من خلال أجهزة ضبط السرعة على الطرق والشوارع المختلفة بهدف ردع التصرفات غير المسؤولة لبعض السائقين وخاصة من فئة الشباب حيث يقوم البعض بالقيادة بطيش وتهور دون مراعاة لحدود السرعة المقررة على الطرق، ويتعمد تعريض حياته وحياة مستخدمي الطريق للخطر. وفي إطار الحملة المرورية الموحدة التي أطلقتها وزارة الداخلية تحت شعار "أعط الطريق حقه"، باشرت القيادة العامة لشرطة الشارقة ممثلة في إدارة المرور والدوريات بإطلاق حملة توعية مكثفة تهدف إلى رفع الوعي المروري بين أفراد المجتمع، ومستخدمي الطريق وبيان الآثار السلبية الناجمة عن الحوادث، وما ينتج عنها من وفيات وإصابات وآثار اجتماعية واقتصادية سلبية وخسائر مادية.

إمارة عجمان

شرطة عجمان تتمكن من خفض نسبة وفيات حوادث السير إلى 18%

شهدت إمارة عجمان خلال السنة الماضية 2015 انخفاضاً في وفيات الحوادث المرورية بنسبة 18% مقارنة بعام 2014، وانخفاضاً في نسبة وفيات حوادث الدهس التي بلغت 62%، حيث وصلت إلى 6 حالات وفاة عام 2015، بعد أن كانت 16 حالة وفاة عام 2014، وانخفض أيضاً إجمالي عدد حوادث الدهس بنسبة 1% وذلك يعود لتكثيف الجهود المقدمة للتقليل من الخسائر المرورية في الأرواح والأموال.

وقال العقيد علي حميد المسيبي مدير إدارة المرور والدوريات بشرطة عجمان أن عدد الوفيات انخفض إلى 18 حالة وفاة عام 2015، بينما شهد عام 2014 وفاة 22 شخص بنسبة انخفاض تقدر بـ 18%، ونحن نطمح إلى تحقيق أعلى معدل للسلامة المرورية لجميع مستخدمي الطريق وسنبذل كل الجهود الممكنة لتخفيض أكبر في نسبة الوفيات خلال هذا العام، حيث تهدف وزارة الداخلية ضمن استراتيجيتها للوصول إلى المعدل العالمي في أعداد وفيات السير إلى معدل 4 حالات لكل مائة ألف، وأضاف سعادته أن حوادث الدهس في عام 2015، شهدت نسبة انخفاض بلغت 1%، حيث وقع 102 حادث دهس في عام 2015 بينما وقع 103 حادث دهس في عام 2014، ويعتبر ذلك انخفاضاً إيجابياً إذا ما قورن بزيادة عدد سكان الإمارة، وعدد السيارات والسائقين.

وقال العقيد علي المسيبي، أن الإحصائية المرورية تشير بأن إجمالي عدد الحوادث المرورية بلغ 244 حادث عام 2015 بينما بلغ عددها 215 حادث عام 2014 بنسبة ارتفاع بلغت 13.5% وأوضح أن الزيادة في عدد الحوادث المرورية تعود إلى ما شهده عام 2015 من ازدياد ملحوظ في التطور العمراني وتحديث شبكة الطرق في الإمارة الذي استدعى وجود عدة تحويلات جراء الطرق الجديدة، وتزامن ذلك مع ازدياد عدد السكان وعدد السيارات المسجلة، وهذا بدوره انعكس في تزايد عدد الحوادث المرورية بشكل عام، حيث بلغ عدد السيارات المسجلة عام 2015 (89666) سيارة بزيادة بلغت 5% عن عام 2014.

وقال: بالنسبة للإصابات فإن الإحصائيات تشير إلى حدوث 324 إصابة وقعت بسبب الحوادث المرورية خلال عام 2015 بينما كان عدد الإصابات 292 إصابة عام 2014 وذلك بنسبة ارتفاع 15%، أما المخالفات المرورية فتشير الأرقام إلى ارتفاع عدد مخالفات السير الحضورية حيث تم تسجيل 60662 مخالفة خلال عام 2015 ، بينما تم تسجيل 64231 مخالفة عام 2014 بنسبة انخفاض 3%، أما عن مخالفات السير الغيابية فقد تم تسجيل 52554 مخالفة عام 2015، بينما تم تسجيل 43191 مخالفة عام 2014 بنسبة ارتفاع 9%، وعن عدد مخالفات الضبط بواسطة الرادار فقد ارتفعت بنسبة 9% عام 2015، و تم حجز 5052 مركبة عام 2015 بينما تم حجز 4636 عام 2014 بنسبة ارتفاع 9% وتم سحب 292 رخصة قيادة عام 2015، بينما تم سحب 315 رخصة عام 2014 بنسبة انخفاض 7%.

وأكد مدير إدارة المرور والدوريات، بأن هناك إجراءات تقوم بها شرطة عجمان لتقليل أعداد الحوادث المرورية وتخفيض الإصابات والوفيات الناتجة عنها، وأولها نشر التوعية بين السائقين باللغات المختلفة، وذلك من خلال وسائل الإعلام أو النشرات التي تصدرها لتوزيعها على السائقين، كما يتم التعاون مع عدد من الشركاء مثل المنطقة التعليمية، حيث يقوم عدد من الضباط المتخصصين بتقديم محاضرات مرورية توعوية لطلبة المدارس، لغرس الثقافة المرورية في نفوسهم، بالإضافة إلى المحاضرات المقدمة لسائقي الحافلات من مؤسسة مواصلات الإمارات وسائقي سيارات الأجرة وسائقي الشاحنات.

كما أشار بأن هناك شراكة استراتيجية مع دائرة

البلدية والتخطيط لإجراء تحسينات على الطرق، ففي خلال الأعوام الثلاثة الماضية تم إجراء الكثير من التحسينات على الطرق خاصة الأماكن التي تكثر فيها الحوادث المرورية وذلك بفضل الجهود التي تبذلها اللجنة المرورية بشرطة عجمان والتي يترأسها سعادة العميد الشيخ سلطان بن عبد الله النعيمي قائد عام شرطة عجمان بوجود أعضاء من دائرة البلدية والتخطيط بعجمان، والتي ساهمت بدورها في وضع الخطط المناسبة لحل جميع المشكلات المرورية المسببة في زيادة معدلات الحوادث المرورية.

وذكر مدير إدارة المرور والدوريات أن تخفيض السرعات على بعض الشوارع الحيوية بالإمارة كشارع الشيخ زايد من 100 كم إلى 80 كم، وإنشاء جسور للمشاة، ووضع السياج (الحواجز)، وكذلك التوزيع الصحيح للدوريات المرورية، وتواجد رقباء السير خلال 24 ساعة في مختلف شوارع الإمارة ومتابعتهم الدقيقة لحركة السير والمرور، ومخالفة غير الملتزمين بالقواعد المرورية بالإضافة إلى تنفيذ الحملات المرورية لضبط المخالفين ساهم وبشكل كبير في تعزيز الأمن والأمان وخفض معدلات الوفيات وحوادث الدهس، مؤكداً أن الشرطة تواجه في كل عام بعض الأشخاص ممن يشكو كثرة المخالفات المرورية وضبط الرادار للسرعات الزائدة، ولكن لم يأتي ذلك إلا حرصاً من الشرطة على تطبيق القانون لحماية جميع مستخدمي الطريق.

وأضاف مدير إدارة المرور والدوريات أن رجال المرور يعملون وفق تعليمات قائد عام الشرطة بغض النظر عن المخالفات البسيطة والتي يكتفي بها تنبيه المخالف وتوعيته، خاصة إذا كان المخالف كبيراً في السن أو من ذوي الاحتياجات الخاصة، ونقوم شهرياً بتنظيم حملة مرورية بعنوان "يوم بلا مخالفات" يتم بها إعفاء أكثر من 350 مخالفة بهدف إيصال رسائل التوعية المرورية إلى جميع مستخدمي الطريق بأساليب حديثة متعددة، كما تم إطلاق حملة أخرى عام 2015 بعنوان "أسبوع بلا مخالفات"، تم بها إعفاء 923 مخالفة خلال مدة الحملة.

إمارة أم القيوين

انخفاض في عدد الحوادث والإصابات الناجمة عنها في أم القيوين

سجلت إمارة أم القيون انخفاضاً في عدد الحوادث المرورية والإصابات الناجمة عنها للعام 2015 مقارنة بالعام 2014، فيما تساوى عدد الوفيات بواقع 12 حالة وفاة.

وبلغ عدد الحوادث المرورية للعام 2015 66 حادثاً نتج عنها وفاة 12 شخص وإصابة 78 أشخاص آخرين بإصابات مختلفة، فيما وقع خلال العام 2014، 82 حادثاً نتج عنها وفاة 12 شخصاً وإصابة 103 شخصاً بإصابات مختلفة.

وبلغ عدد حوادث الصدم والتصادم للعام 2015، 34

حادثاً، والتدهور 8 حوادث، والدهس 15 حادثاً، فيما كان عدد حوادث الصدم والتصادم للعام 2014، 38 حادثاً، والتدهور 25 حادثاً، والدهس 12 حادثاً.

وحجزت إدارة المرور والدوريات في شرطة أم القيوين 1134 مركبة خلال العام 2015 لم يقم أصحابها بتجديدها، إضافة إلى ارتكاب سائقيها مخالفات مرورية، منها زيادة نسبة التلوين، وقيادة المركبة بتهور، وإحداث تغييرات في محرك المركبة دون ترخيص والتي تعد من أبرز المخالفات، وذلك بحسب المقدم سعيد عبيد مدير الإدارة.

تراكم المخالفات

وأكد عبيد أن الادارة ستستمر في ضبط المخالفات التي يرتكبها سائقو المركبات على طرق الإمارة، إضافة إلى حجز المركبات التي يقوم قائدوها بالسياقة بتهور، مشيراً إلى أن الادارة ستنظم 8 حملات العام الجاري تعرف بخطورة الحوادث المرورية وكيفية الحد منها، إضافة الى محاضرات التوعية.

وقال ان أسباب حجز المركبات تتمثل في أنها مطلوبة لجهات أو إمارات أخرى، أو غير مؤمن عليها للسير في الطريق نتيجة لتراكم المخالفات المرورية الأمر الذي يسبب حوادث قاتلة وذلك بسبب الأعطاب التي تصيب المركبة نتيجة لعدم الفحص المروري السنوي عليها، لافتاً إلى ان الإهمال وعدم الانتباه وترك مسافات آمنة بين المركبات إضافة إلى السرعات العالية من بعض مستخدمي الطرق وعدم الالتزام بخط السير الإلزامي تعد من أهم أسباب الحوادث.

وحذر بعض السائقين من الاستمرار في ارتكاب المخالفات المرورية خصوصاً قيادة المركبات بطيش وتهور وبصورة تشكل خطراً على السائقين ومستخدمي الطرق والتسابق من بعض فئة الشباب الذين لا يعيرون القواعد المرورية انتباهاً ويستهينون بقوانين السير والمرور ويعرضون حياة الآخرين للخطر. ولفت إلى أن أهداف استراتيجية وتطلعات وزارة الداخلية هو الحد من وقوع الحوادث المرورية والوفيات، مؤكداً أن إدارة المرور والدوريات ستكثف التوعية المرورية إضافة إلى تنفيذ أنشطة وفعاليات ومعارض من أجل الوصول إلى ذلك الهدف.

إمارة رأس الخيمة

56 حالة وفاة في عام 2015

رأس الخيمة: 22% انخفاض عدد وفيات الحوادث المرورية

أكد القائد العام لشرطة رأس الخيمة علي عبد الله بن علوان النعيمي انخفاض نسبة الوفيات للعام 2015 بنسبة 22.5%عن عام 2014، وذلك بناءً على التقرير الإحصائي الصادر عن إدارة المرور والدوريات بالإدارة العامة للعمليات المركزية بشرطة رأس الخيمة، إذ بلغ عدد الوفيات الحوادث المرورية في عام الماضي 56 حالة وفاة، بينما كانت في عام 2014 "71" حالة وفاة.

وأشار إلى أن "مجموع الحوادث المرورية التي نتج عنها إصابات في 2015 بلغ 322 حادث، فيما بلغت عام 2014 حوالي 258 حادث، كما تم تسجيل ارتفاع في

عدد المركبات الجديدة بواقع 23ألف و808 مركبة أي ما نسبته 1.6% زيادة عن العام 2014، وكذلك ارتفاع في عدد الرخص القيادة الصادرة الجديدة مسجلة 12ألف و34 رخصة بنسبة 8.6% عن العام 2014".

أسباب الحوادث

وقال النعيمي: تم خلال العام الماضي تحديد الأسباب الرئيسية للحوادث المرورية وإيجاد الحلول المناسبة والسريعة لها، من خلال متابعة التقرير الإحصائي اليومي للحوادث المرورية، وتم تحديد عدت أسباب للحوادث أهمها السرعة الزائدة، و دخول الطريق دون التأكد من خلوه، وغيرها من أسباب الحوادث، وأضاف بأنه تم تكثيف الدوريات على الشوارع الداخلية والخارجية التي تشهد زيادة في عدد الحوادث المرورية، فضلاً عن تكثيف الحملات التفتيشية على مختلف الشوارع في مختلف أنحاء الإمارة، وكذلك إعداد برامج مكثفة لحملات التوعية المرورية استهدفت كافة شرائح المجتمع و خصوصاً سائقي المركبات و كذلك طلاب وطالبات المدارس والكليات والجامعات، لتحسين السلامة على الطرق.

إمارة الفجيرة

19 حالة وفاة العام الماضي جراء حوادث مرورية بنسبة انخفاض 32%

كشف العميد محمد أحمد بن غانم الكعبي القائد العام لشرطة الفجيرة عن انخفاض مؤشر الوفيات المرورية العام الماضي بنسبة 32% مقارنة بعام 2014، بعد أن سجلت إحصاءات إدارة المرور والدوريات 19 حالة وفاة، نجمت عن حوادث مرورية في عدد من الشوارع الرئيسة بمدن ومناطق الإمارة المختلفة، مقارنة بوفاة 28 شخصاً في الفترة الزمنية نفسها من عام 2014م.

كما وانخفضت الحوادث المرورية بنسبة 28.2% حيث بلغت 176 حادث مروري في العام 2015 مقارنة بـ 245 حادثاً في العام 2014.

وقال إن الإصابات المتوسطة نتيجة الحوادث المرورية التي وقعت العام الماضي انخفض بنسبة 28% بعد أن رصدت سجلات المرور إصابة 82 شخصاً مقابل 115 إصابة متوسطة عام 2014، فيما سجلت 23 إصابة بليغة العام الماضي وهي نفس عدد الإصابات البليغة لعام 2014.

واعتبر الكعبي أن جهود شرطة الفجيرة تركزت العام الماضي في الحد من وقوع الحوادث ونزيف الدماء من خلال تكثيف ونشر الدوريات المرورية في الشوارع، والتركيز على المناطق الساخنة التي يكثر فيها وقوع الحوادث المرورية، فضلاً عن تزويد الشوارع بالرادارات، وتخفيض سرعات بعض الطرق تفادياً لوقوع الحوادث، وتنفيذ عدد من المبادرات والحملات التي تساهم في نشر الثقافة المرورية في المجتمع.

بمشاركة «السلامة المرورية»
الصحة العالمية تدعو خبراء السلامة المرورية لمناقشة الخطة المستقبلية

شاركت جمعية الإمارات للسلامة المرورية ووزارة الصحة بدولة الإمارات في اجتماع مكتب منظمة الصحة العالمية بالقاهرة بحضور مجموعة العمل لشرق المتوسط وآسيا والذي عقد يومي 6 - 7 يناير 2016، وذلك لمناقشة آليات التفعيل السريع لتوصيات ومقررات المؤتمر العالمي الثاني رفيع المستوى لعقد العمل العالمي للسلامة على الطرق، المنعقد بالبرازيل ما بين 18 - 19 نوفمبر 2015.

وقد كان الاجتماع على درجة عالية من الأهمية بالنظرإلى المهمة التي أوكلت إلى المشاركين فيه والتي تتمثل بالأساس في تقييم واقع السلامة على الطرق في بلدان المجموعة وتشخيص الأسباب التي كانت تعيق تحقيق أهداف العقد العالمي في هذه البلدان، حيث مازالت نسبة ضحايا حوادث الطرقات فيها مرتفعة حسب ما تضمنه التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق لسنة 2015 بعد مرور ثلاث سنوات على إعلان العقد العالمي، كما ناقش الخبراء الحلول والمقترحات التي يمكن إعتمادها مستقبلاً للتقليص من الفجوة العميقة في مستوى السلامة على الطرقات بين الدول عالية الدخل ومنخفضة الدخل.

ووجهت الدعوة إلى المشاركة في هذا الإجتماع لعدد من الخبراء والباحثين والمختصين ونشطاء المجتمع المدني في مجال السلامة المرورية ، وقد شارك العميد المتقاعد حسن أحمد الحوسني أمين السر العام لجمعية الإمارات للسلامة المرورية ،والدكتور ياسر النعيمي، خبير قطاع المستشفيات في وزارة الصحة بدولة الإمارات العربية المتحدة إلى جانب عدد كبير من الخبراء من استراليا وأمريكا والهند وتونس والمغرب وقطر وسلطنة عمان ومصر والأردن ولبنان وفيتنام وعدد من المديرين التنفيذيين لمنظمة الصحة العالمية من مكتبها بجنيف والقاهرة.

وثيقة التأمين الموحدة منتصف العام وتطبق على 3 ملايين مركبة

تتوقع هيئة التأمين الانتهاء من إعداد وثيقة التأمين الموحدة منتصف العام الحالي، وأن الهيئة توخّت تحقيق أعلى درجة من العدالة فيها، بما يتوافق مع متطلبات السوق المحلية وسيتم تطبيقها على نحو 3 ملايين مركبة بالدولة.

وعملت الهيئة بالتعاون مع الشركات والوسطاء والاستشاريين في قطاع التأمين الجهات التي تمثل المستهلكين لإنجاز الوثيقة الموحدة، وتطويرها لتناسب متطلبات السوق الإماراتية، حيث من المتوقع استكمال العمل عليها واعتمادها منتصف العام الجاري 2016.

وتوقعت الهيئة استمرار قطاع التأمين في النمو، حيث نمت أقساط التأمين المكتتب بها عام 2015 بنحو 10%، كما يتوقع أن تحقق نمواً بنفس المعدل خلال العام الجاري 2016.

وأكدت الهيئة أن تكلفة التأمين بالدولة لم ترتفع خلال العام الماضي وظلت مستقرة تقريباً لجميع القطاعات دون تغيير يذكر.

وأوضحت الهيئة أن شركات التأمين المحلية والأجنبية التزمت بنسبة 100% بتطبيق المرحلة الأولى من حزمة الأنظمة المالية التي اعتمدها مجلس إدارة هيئة التأمين، مطلع العام الجاري. والتي سيتم تطبيقها على 3 مراحل، وقد استكملت المرحلة الأولى لعام 2016، في حين سيتم تطبيق المرحلتين اللاحقتين خلال العامين 2017 و 2018، حيث أن الأنظمة المالية الجديدة تتوافق مع المعايير العالمية وتسهم في زيادة متانة وملاءمة الوضع المالي للشركات العاملة في السوق المحلية.

الهيئة الاتحادية للمواصلات البرية و البحرية تطلق مركز الاتصال الموحد على مدى 24 ساعة

أطلقت الهيئة الاتحادية للمواصلات البرية والبحرية مركز الاتصال الموحد لخدمة المتعاملين من خلال الرقم " 8005678 " لاستقبال الاتصالات والاجابة عن الاستفسارات كافة على مدار 24 ساعة طوال أيام الأسبوع بهدف الارتقاء بمستوى الخدمات الحكومة التي تقدمها.

ويعد إطلاق الهيئة لمركز الاتصال الموحد التزاماً منها بتنفيذ مبادرة تصنيف مراكز خدمة المتعاملين وتحقيقا لمعايير الحكومة الذكية التي أطلقها صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي "رعاه الله" وإيماناً منها بضرورة تعريف جمهورها من الجهات الحكومية والخاصة والأفراد بأحدث الخدمات والأنظمة الذكية المعتمدة لديها.

ويدعم الرقم المجاني ثلاث لغات " العربية والإنجليزية والأوردو"، ويهدف الرقم المجاني الذي يندرج ضمن منظومة تطوير العمل بمركز خدمة المتعاملين الى إمكانية تواصل مختلف شرائح المجتمع مع الهيئة من خلال مركز اتصال متقدم يقوم على استقبال الاستفسارات والملاحظات بالاضافة إلى تقليل نسبة المراجعين والمتعاملين بنسبة 80% بحلول عام 2018 .

ويوفر المركز خدمة التحاور النصي الفوري مع المتعاملين عبر الموقع الرسمي للهيئة وكذلك إمكانية متابعة الطلبات المقدمة عبر قنوات الخدمات الإلكترونية الذكية

يطلب معلومات بطاقة الائتمان ويعمل دون ترخيص
تنظيم نقل أبوظبي" يحذر من تطبيق «أوبر» لمركبات الأجرة

حذر محمد درويش القمزي، المدير العام لمركز تنظيم النقل بسيارات الأجرة في أبوظبي، من استخدام مركبات أجرة «أوبر» والشركات المماثلة لها، مؤكدا أنها غير مرخصة في إمارة أبوظبي وينطوي استخدامها على مخاطر كبيرة. وكشف أن العمل جار مع الجهات المختصة لوضع تشريعات تنظم عملية الحجز والتوزيع ستصدر قريبا.

وأوضح، أن هذه الشركات تقوم بعمل يجرمه القانون في إمارة أبوظبي، وتستغل غياب تشريعات مختصة تنظم عملية الحجز والتوزيع، بحيث يفرض التسجيل عند الجهات المختصة قبل تشغيل التطبيق، مؤكدا أن المركز خاطب الجهات المختصة من خلال مذكرة رفعها إلى دائرة النقل في أبوظبي من شأنها تمكين المركز من التعامل مع هذه الخروقات، إلا أن غياب هذه التشريعات لا يعني عدم وجود قوانين أخرى تمنع استخدام السيارات الخاصة في نقل الركاب.

وشدد القمزي على المخاطر الناجمة عن استخدام التطبيق الذي ينزل على الهاتف، ويطلب معلومات شخصية ومعلومات عن بطاقة الائتمان، ويؤجر مركبات أجرة خاصة دون ترخيص، مشيرا إلى أن هذه السيارة غير مرخصة وغير مؤمن على ركابها، وكذلك السائق غير مرخص له بمزاولة المهنة، وملفه الجنائي والأمني والصحي وحتى وضعه القانوني داخل البلد مجهول، وهو غير مرتبط بجهة يمكن الرجوع إليها أو يمكنها الدفاع عنه، وإذا حصلت مشكلة لا توجد جهة لمقاضاتها، كما أن المركبات غير مزودة بكاميرات مراقبة لمراقبة السرعة، ولا يمكن ملاحقتها في حال فقدان أي شيء.

وأضاف يجد البعض في تطبيق «أوبر» للهواتف الذكية إمكانية الحصول على خدمة التوصيل متى وأينما كانوا، متجاوزين سيارات الأجرة، ويخيل لمن يملكون سيارة أنهم عثروا على فرصة للعمل كسائقين متى توفر لهم الوقت لذلك، غير أن فكرة الركوب في سيارة شخص غريب أمر خطير، لاسيما بعد حصول بعض حالات الاعتداء على الركاب، في الدول التي استخدم فيها، ونبه إلى مخاطر الاتصال بهذه السيارات بدلا من الاتصال بسيارة أجرة تقليدية، حيث يقوم مستخدم تطبيق «أوبر» بمراجعة أوصاف السائقين القريبين وسياراتهم، ويستطيع الراكب أن يحدد موقع وجود السائق الذي اختاره وهو في طريقه إليه عن طريقة نظام «GPS».

حائز على جائزة أفضل خدمة حكومية عبر المحمول "أجرة أبوظبي" الذكي آمن ومجاني

ولفت القمزي، إلى أن أجرة أبوظبي تملك تطبيقا للهاتف الذكي هو تطبيق: «أجرة أبوظبي» حائز على جائزة أفضل خدمة حكومية عبر الهاتف المحمول في الدولة، ويعمل عبر الهواتف الذكية التي تعمل بنظامي الأندرويد والأبل، وهو متاح مجاناً لجميع سكان وزوار إمارة أبوظبي.

ويهدف المركز من خلال هذا التطبيق إلى الارتقاء بخدمة حجز مركبات الأجرة عبر الأجهزة الذكية دون الحاجة للتحدث إلى موظف خدمة العملاء بمركز الاتصال، مما يسهم في رفع جودة خدمات نقل الركاب بسيارات الأجرة في أبوظبي، كما يوفر التطبيق آلية مباشرة للتواصل مع الجمهور، والتي من خلالها يتم التعامل مع مقترحات الجمهور والرد على أيّ شكوى من قبلهم والتعامل معها ، ويمكن للعميل أن يقوم بطلب مركبة أجرة بكل سهولة ويسر بضغطة زر يتم خلالها تحديد موقعه عبر نظام تحديد المواقع الجغرافية "GPS" دون الحاجة إلى كتابة أيّ تفاصيل أو بيانات، بحيث يتم تحديد المركبة الأقرب للعميل وفقاً لنظام الخرائط المعتمد من مركز أبوظبي للأنظمة الإلكترونية والمعلومات، وإعلامه برسالة نصية قصيرة تحتوي على رقم مركبة الأجرة ومعلومات الاتصال الخاصة بالسائق، كما يمكنه تتبع حركة مركبة الأجرة، أينما كانت ومعرفة الموعد المتوقع لوصولها.

شهد أعلى معدل حوادث بسبب رعونة قائدي السيارات
شارع الشيخ زايد أخطر شوارع دبي

تصدر شارع الشيخ زايد قائمة الشوارع الأكثر خطورة في دبي، من حيث عدد الحوادث المروعة في العام المنصرم 2015، وجاء بعده شارع الشيخ محمد بن زايد، وحل ثالثاً شارع الخيل، فيما جاء كل من شارع الإمارات وجميرا في المرتبة الرابعة.

وشهدت هذه الشوارع مجتمعة 558 حادثاً مروعاً، أسفرت عن 73 حالة وفاة، بمعدل 166 حادثاً في شارع الشيخ زايد، فيما سجل شارع الشيخ محمد بن زايد 65، وشارع الخيل81، وسجل الإمارات 61 وجميرا 58، وعزا العقيد سيف مهيّر المزروعي، مدير الإدارة العامة للمرور في شرطة دبي، الحوادث المرورية إلى الأخطاء البشرية، التي تؤثر على مصير السائق ومن حوله ومن معه، مستدركاً أن عدم تقدير مستخدمي الطريق، والانحراف المفاجئ، وعدم ترك مسافة أمان كافية بين المركبات، هي الثالوث المسؤول عن أغلب الحوادث المرورية، خلال العام المنصرم.

زود سيارتك بالوقود ذاتيا في أبوظبي ..

بدأت «أدنوك للتوزيع» المرحلة التجريبية لخدمة تعبئة الوقود الذكية الذاتية «أدنوك الذكية» في أبوظبي، منذ مطلع مارس وحتى 1 أكتوبر 2016. وتشمل المرحلة التجريبية للخدمة 4 محطات في جزيرة أبوظبي، وتتيح للعملاء تعبئة الوقود ذاتياً بالاستفادة من أحدث التكنولوجيات ووفقاً لأساليب سداد مالية متنوعة.

وتنسجم خدمة «أدنوك الذكية» مع مبادئ استراتيجية أبوظبي 2030 وتوجه الدولة للتحول نحو «الحكومة الذكية» و«المدن الذكية»، حيث تهدف إلى توفير أفضل تجربة ممكنة من خلال اعتماد التقنيات الذكية وتسخيرها لخدمة العملاء. ويستفيد من خدمة «أدنوك الذكية» كل العملاء الذين يفتحون حساب «محفظة أدنوك» الإلكتروني، للحصول على أفضل تجربة ممكنة لخدمة العملاء. وتتضمن «محفظة أدنوك» 3 أساليب للدفع، الأولى هي الشريحة الذكية (smart tag) التي يتم تركيبها على فوهة خزان الوقود وترتبط بحساب «محفظة أدنوك»، وبطاقة «أدنوك بلس»، التي يمكن للعملاء استخدامها للتزود بالوقود، وثالثاً، الدفع بوساطة بطاقة الهوية التي يتم ربطها وتفعيلها بحساب «محفظة أدنوك».

وتوفر «محفظة أدنوك» ميزات الإدارة الفورية لحسابات العملاء، وإدارة استهلاك الوقود. كما تمكن حلول السداد الذكية والآمنة ضمن «محفظة أدنوك» العملاء من إدارة حساباتهم من أي مكان وفي أي وقت عبر شبكة الإنترنت والأجهزة المحمولة.

والمحطات هي : محطة ربدان، ومحطة النصر، ومحطة القناة ومحطة الزعفرانة.

دوام مرن لموظفي أبوظبي في الأحوال الجوية السيئة

أصدر المجلس التنفيذي لإمارة أبوظبي تعميماً للجهات والشركات الحكومية في أبوظبي لوضع الضوابط والأنظمة والإجراءات اللازمة بما يضمن مرونة أنظمة الحضور والانصراف للموظفين في الأحوال الجوية السيئة بهدف الحفاظ على سلامة الموظفين وتفادياً للحوادث المرورية.

وشمل التعميم عدداً من الإرشادات التوضيحية والتي تنص على قيام الجهات الحكومية بوضع الأنظمة والضوابط والإرشادات الداخلية المناسبة بما يضمن سلامة الموظفين والمحافظة على سير العمل، وتلبية لمتطلبات السلامة والصحة المهنية والموارد البشرية بما يدعم تطبيق الإجراءات والأنظمة المطروحة في هذا الشأن.

كما تضمّن التعميم أيضاً التنسيق مع الجهات المعنية للتعرف على الأحوال الجوية السيئة التي قد تستدعي تنبيه الموظفين، وإعلامهم بذلك باستخدام وسائل الاتصال المستخدمة في الجهات، بالإضافة إلى نشر التوعية بأهمية تفادي تواجد الموظفين في الطرق عند الأحوال الجوية السيئة وتعذر الرؤية ومنح الأولوية في التطبيق للطرق الخارجية.

وقال معالي اللواء محمد خلفان الرميثي، القائد العام لشرطة أبوظبي، رئيس لجنة الأمن والعدل والسلامة التابعة للمجلس التنفيذي لإمارة أبوظبي: « إن ضمان سلامة الموظفين أولوية رئيسية ضمن أجندة العمل في حكومة أبوظبي، وقد تم اتخاذ هذا القرار من المجلس التنفيذي لتعزيز منظومة الأداء من خلال التأكيد على أهمية العنصر البشري بوصفه المحرك الأساسي لأي تطور، ومن هنا كان لا بد من توفير السبل كافة التي تضمن الوصول إلى مقرات العمل ومغادرتها وفقاً لأفضل شروط السلامة العامة».

وأشار معاليه إلى أن التنسيق جارٍ مع الجهات الحكومية في إمارة أبوظبي لتطبيق آلية تنفيذ التعميم بشكل فوري، وتفعيل قنوات التواصل مع الموظفين وإعلامهم بذلك خلال هذه الظروف.

الدولة تحتفل بأسبوع المرور الخليجي الـ 32

تحتفل الدولة بانطلاق أسبوع المرور الخليجي ، في 13 مارس 2016 تحت شعار "قرارك يحدد مصيرك"، متضمناً حزمة من الفعاليات والأنشطة المجتمعية، على مستوى إمارات الدولة .

هو مناسبة سنوية محلية وخليجية لتقديم مجموعة من الفعاليات والمحاضرات والبرامج المكثّفة التي تركز على الجانب التوعوي، وتفضي إلى التدرج في تغيير سلوك المجتمع تجاه المفاهيم المتعلقة بالقيادة الآمنة وجعل الطرقات أكثر أماناً.

ويستهدف الأسبوع إشراك مختلف شرائح المجتمع في تعزيز عملية الوعي المروري، باعتبار أن القرارات الخاطئة التي يتخذها السائقين تتسبب في وقوع الحوادث المرورية.

وستتناول الاحتفالات إطلاق منصات عرض في مراكز التسوق ومحاضرات وندوات ومسابقات تثقيفية ومقاطع فيديو تحفيزية وتفاعلية تتناول في مجملها توجيه سلوك مستخدمي الطرق بأساليب مبتكرة تحاكي الواقع الحقيقي وتسليط الضوء على الآثار النفسية والمادية الناجمة عن الحوادث المرورية

الطاير: خطة لتحويل 50 % من مركبات الأجرة في دبي إلى «هجينة »

أعلن مطر الطاير، المدير العام رئيس مجلس المديرين في هيئة الطرق والمواصلات، خطة لتحويل 50% من مركبات الأجرة في دبي إلى مركبات هجينة (هايبرد) بحلول عام 2021، وذلك في إطار خطة شاملة لتقليل الانبعاثات الكربونية في قطاع مركبات الأجرة بنسبة 2% وفقاً لمتطلبات المجلس الأعلى للطاقة في دبي، والتحول نحو الاقتصاد الأخضر، وتأتي هذه الخطوة نتيجة لتحرير أسعار الوقود وانخفاض تكاليف دورة حياة المركبات الهجينة قياساً بالمركبات العادية.

وتتضمن الخطة رفع عدد مركبات الأجرة الهجينة في دبي من 147 مركبة عام 2015 إلى 791 مركبة عام 2016، ثم ترتفع إلى 1582 مركبة عام 2017، ليصل العدد إلى 2375 مركبة هجينة عام 2018، وسيرتفع عدد المركبات الهجينة إلى 3167 مركبة عام 2019، ثم إلى 3959 مركبة هجينة عام 2020، ليصل إجمالي عدد المركبات الهجينة إلى 4750 في عام 2021».

انطلاق مبادرة «يوم بلا مركبات» بدبي

قال المهندس حسين ناصر لوتاه مدير عام بلدية دبي، إن البلدية تشجع الجهات الحكومية وشبه الحكومية والخاصة على المشاركة في مبادرة «يوم بلا مركبات»، بحيث تصبح المبادرة «مدينة بلا مركبات ».

جاء ذلك خلال انطلاق مبادرة «يوم بلا مركبات» في دورتها السابعة تحت رعاية سمو الشيخ حمدان بن محمد بن راشد آل مكتوم ولي عهد دبي رئيس المجلس التنفيذي، بمشاركة 1000 جهة من مختلف القطاعات الحكومية وشبه الحكومية والخاصة، وتحت شعار «ليس يوماً... اجعله دوماً ».

المجلس المروري الاتحادي يوصي بتركيب كاميرات في مقدمة المركبات

أوصى المجلس المروري الاتحادي، في اجتماعه الأخير الذي عقد نهاية الأسبوع الماضي، بمناقشة اقتراح تركيب كاميرات على مقدمة المركبات، للرجوع إليها عند الضرورة، ولإثبات الحالة المرورية في حالة وقوع الحوادث والاعتراض عليها.

وقال اللواء المستشار مهندس محمد سيف الزفين، رئيس المجلس المروري الاتحادي، إن المجلس ناقش اقتراحات عدة، منها سلبيات وإيجابيات تركيب كاميرات على مقدمة المركبات، خصوصاً أن الأمر يتضمن جزئية مرورية وأخرى أمنية في عدم انتهاك خصوصية الآخرين، لا سيما أنه لا يوجد قانون يجرم هذا الأمر.

وأضاف: «أنه سيتم استطلاع آراء الجمهور في هذا المقترح، بناء على توجيهات من الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان، نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية، الذي يحرص دائماً على استطلاع آراء الجمهور قبل اتخاذ أي قرارات تتعلق بأي جوانب مرورية»، مشيراً إلى أنه لا توجد مشكلة مرورية من جراء تركيب هذه الكاميرات، ومؤكداً أن إحدى السيدات استعانت بتسجيل كاميرا وضعتها في مقدمة مركبتها لإثبات أنها متضررة وليست متسببة في الحادث.

وأفاد الزفين بأن هناك أشخاصاً يلقون أنفسهم أمام المركبات طمعاً في الحصول على الدية أو ابتزاز مالك المركبة، لافتاً إلى أنه تبين من إحدى الحوادث أن أحد

الأشخاص تعرض للدهس مرتين في شهر واحد، واتضح انه يقوم بذلك متعمداً، ومنوهاً بأن وجود الكاميرات يحمي مالك المركبة من مثل هذه الممارسات، خصوصاً أنها مطبقة في الولايات المتحدة الأميركية وروسيا وبعض الدول الأوروبية.

وقال الزفين إن المجلس ناقش أيضاً اقتراحاً بتشديد الغرامات على تركيب المخفي الكامل في الزجاج الأمامي للمركبة، حيث تبين أن بعض المركبات تحصل على تصريح استثنائي بذلك في بعض الإمارات، مشيراً إلى خطورة هذا الأمر في إعاقة الرؤية الأمامية، ومؤكداً أن الحد المسموح به 30 في المئة فقط للزجاج الجانبي والخلفي.

وبين أن المجلس ناقش وأوصى بضرورة زيادة مدة حجز مبلغ من بطاقات الائتمان لشركات تأجير المركبات ليصل إلى 45 يوماً بدلاً من 30 يوماً، مؤكداً أن المخالفة تلغى على المركبات المؤجرة إذا لم تسجل على النظام في مدة أقصاها 30 يوماً من تسليم المركبة في جميع الإمارات، ومشيراً إلى أنه ستتم مخاطبة المصرف المركزي بهذا الأمر.

ولفت إلى أنه لا توجد مشكلة في شركات تأجير المركبات الكبرى التي تتعامل مع بطاقات الائتمان، إلا أن هناك مشكلات في مكاتب التأجير الصغيرة التي تقوم بحجز مستندات ولا تتعامل ببطاقات الائتمان، وهو الأمر الذي يخلق نزاعات عدة.

وذكر الزفين أن المجلس أوصى بإلغاء رخصة الجرار والأجهزة الميكانيكية التي تمنح للسائقين في مواقع الإنشاء والاكتفاء بتصريح يجدد سنوياً، خصوصاً أن شروط العمل بهذه الرخصة تخضع لمعايير تتعلق بموقع العمل أكثر من تعلقها بأمور مرورية، كما أوصى بأهمية مراجعة أوزان المركبات الخاصة التي تزيد على طنين ونصف الطن، ومقارنتها بالدول الأخرى ودراسة سلبياتها وإيجابياتها.

وطالب بتقييد حصول أصحاب المهن الدنيا على الرخصة وعين واحدة لا تكفي لرخصة القيادة

اتفق مجلس المرور الاتحادي على أن عيناً واحدة لا تكفي للقيادة، على عكس ما تنص اللائحة المطبقة حالياً لقانون السير، موصياً بإجراء تعديل في القانون يلزم بضرورة تمتع الشخص المتقدم للحصول على رخصة قيادة مركبة بقدرة جيدة على الإبصار، سواء كانت السيارة خفيفة أو ثقيلة.

وقد أجرى المجلس تجربة القيادة بعين واحدة من خلال متطوعين، لكنه وجد صعوبة بالغة في ذلك، لأن فاقد العين اليسرى يواجه مشكلة في رؤية القادم من جهة اليسار، والأمر ذاته بالنسبة للقادم من جهة اليمين.

وتجيز اللائحة المطبقة حالياً منح رخصة القيادة للأشخاص الذين يرون بعين واحدة، وقرّر بالإجماع ضرورة إعادة النظر في هذه المادة، وعدم منح رخصة القيادة لأي شخص فقد إحدى عينيه، لأن هذه الإعاقة تحول دون تمييزه الطريق بشكل جيد، وتحد من قدرته على رؤية القادم من الخلف من زاوية العين نفسها التي لا يبصر بها.

وتفرّق اللائحة الحالية بين درجة الإبصار المشترطة لمنح الرخصة لسائقي المركبات الخفيفة ونظيرتها الثقيلة، ففي الحالة الأولى تتيح للمتقدم الحصول على الرخصة حتى لو كانت نسبة إبصاره 6 على 18، حسب نص اللائحة، فيما تشترط أن تكون قدرة إبصار المتقدم للحصول على رخصة المركبة الثقيلة 6 على 6، حيث لم ير المجلس مبرراً لهذا التمييز، خصوصاً أن سائق المركبة الثقيلة يقود من موقع مرتفع ولديه قدرة أكبر على كشف الطريق مقارنة بالمركبة الخفيفة، وأوصى المجلس بتوحيد الاشتراطات للرخصتين، مع إتاحة استخدام مقومات النظر مثل النظارات أو العدسات الطبية.

كما أوصى المجلس كذلك بضرورة وضع ضوابط وشروط تقيد حصول أصحاب المهن الدنيا على رخص القيادة، بما لا يؤثر سلباً في الصالح العام، لافتاً إلى التركيز على مدى احتياج المتقدم للرخصة، بهدف تقليل الزحام والاختناقات المرورية، وتملك مركبات قديمة تتعرض لأعطال متكررة.

وناقش المجلس كذلك تصنيف الحافلات، وهي الخفيفة التي لا يزيد عدد ركابها على 14 راكباً، وتتضمن اشتراطات معينة، تضمن تحقيق أقصى درجات الأمن والسلامة لركابها، ثم المتوسطة ويحدد عدد ركابها بـ 26 شخصاً، والثقيلة أكثر من ذلك، حيث يتيح هذا التصنيف مخالفة الحافلات التي تقلّ ركاباً أكثر من العدد المقرر.

برعاية سيف بن زايد

انطلاق أعمال المؤتمر الدولي للسلامة المرورية في أبوظبي تحت شعار "إدارة السلامة على الطرق وأنظمة النقل الذكية"

تحت رعاية الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية الرئيس الفخري لجمعية الإمارات للسلامة المرورية، افتتح الفريق سيف عبدالله الشعفار وكيل وزارة الداخلية أعمال المؤتمر الدولي للسلامة المرورية الذي تنظمه جمعية الإمارات للسلامة المرورية تحت شعار "إدارة السلامة على الطرق وأنظمة النقل الذكية" بالتعاون مع المنظمة العربية للسلامة المرورية والمنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق واللجنة المشتركة للسلامة والحلول المرورية، في فندق إنتركونتيننتال بأبوظبي.

حضر حفل افتتاح المؤتمر معالي محمد صالح بن بدوة الدرمكي رئيس مجلس إدارة جمعية الإمارات للسلامة

المرورية، ويوب جوز رئيس المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق، وعفيف الفريقي رئيس المنظمة العربية للسلامة المرورية، وأنطونيو افينوزو المدير التنفيذي للمجلس الأوروبي لسلامة النقل، وعدد كبير من ضباط الشرطة والمعنيين بالسلامة المرورية.

الجمعية ترحب بضيوف المؤتمر

وألقى محمد صالح بن بدوة الدرمكي رئيس مجلس إدارة جمعية الإمارات للسلامة المرورية كلمة قال فيها: إنه لمن دواعي سروري أن أرحب بكم وبالإخوة المشاركين في هذا المؤتمر والذي تنظمه الجمعية تحت رعاية الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية الرئيس الفخري لجمعية الإمارات للسلامة المرورية، والذي نرفع له أسمى آيات الشكر والتقدير على رعاية سموه ودعمه لنا ولكل ما من شأنه أن يعزز السلامة المرورية ويحد من خسائر

الحوادث المرورية البشرية والمادية، كما نتوجه بالشكر والتقدير للجهات الرسمية والخاصة كافة التي قدمت دعمها ومساندتها لنا في تنظيم المؤتمر في نسخته الثانية.

وأضاف أننا في جمعية الإمارات للسلامة المرورية والمنظمة العربية للسلامة المرورية والمنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرقات وشركائنا الرئيسيين في الدولة نحرص دوماً ومن خلال أنشطتنا العلمية على تناول مواضيع مهمة تسهم في إيجاد الحلول لرفع التحديات التي تواجهها مختلف دول العالم بسبب حوادث الطرقات، كما يعتبر المؤتمر فرصة ثمينة للاطلاع على أفضل الممارسات ودراستها وبحثها وتعميق النظر فيها بما يجعلها حلولاً عملية يستفاد منها في الواقع العملي والمساهمة في تحقيق الأهداف السامية لعقد العمل العالمي للسلامة على الطريق.

وأكد أهمية التقنيات الحديثة وأنظمتها المتجددة على مدار الساعة، وضرورة مواكبة هذا التطور الهائل في التقنيات بما يخدم السلامة المرورية، حيث اتخذت العديد من الدول المتقدمة خطوات واسعة في هذا المجال، وهو أمر إيجابي ويدفعنا للاستفادة من تجارب هذه الدول وعرضها، لتطبيق ما يتماشى مع واقع الدول.

وأوضح أن دولة الإمارات العربية المتحدة وبفضل توجيهات القيادة الرشيدة قطعت مراحل متقدمة في هذا المجال، وهو ما نراه متجلياً على أرض الواقع بفضل المشاريع الكبرى في مختلف أنحاء البلاد، وحققت معه نتائج مشجعة في انخفاض الحوادث وما ينتج عنها من مآس، ومن بين هذه المشاريع تكثيف مراقبة الطرق إلكترونياً وربط مختلف الجهات المعنية فيما بينها، مما حقق تكاملاً في مهام تلك الجهات.

وفي ختام كلمته أعرب عن أمله بأن يثري الباحثين والمحاضرين والخبراء والمتخصصين في هذا المجال خبراتنا وتقديم خلاصة إنتاجهم لتحقيق الفائدة وتعميمها للمعنيين، وأن تثمر جهود المشاركين في هذا المؤتمر عن توصيات قيمة وعملية تعزز الجهود الدولية لتحقيق السلامة المرورية في العالم.

المنظمة الدولية : الإمارات استطاعت تخفيض وفيات الحوادث

وألقى يوب جوز رئيس المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق، كلمة توجه فيها بالشكر إلى المسؤولين في جمعية الإمارات للسلامة المرورية على حسن تنظيمهم لهذا الاجتماع، لافتاً إلى الجهود التي تبذلها المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق لتعزيز السلامة لجميع مستخدمي الطريق.

وأشار يوب جوز رئيس المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق، إلى أن دولة الامارات طموحة جداً وتسعى إلى خفض الوفيات إلى 3 أشخاص لكل 100 الف نسمة، وهي استطاعت تقليل النسبة بعد ان كانت 13 حالة وفاة لكل 100 ألف نسمة في عام 2008، إلى 6.3 حالة لكل 100 ألف نسمة في عام 2014، لافتاً إلى أن التقرير الدولي 2015 للسلامة المرورية بين أن هناك مليوناً و 270 حالة وفاة في حوادث الطرق عام 2015 في العالم، حيث هذه النسبة هي النسبة نفسها تقريباً لعام 2007، ولكن مع ازدياد الكثافة السكانية في العالم بنسبة 4%، وازياد أعداد المركبات إلى 16%. ما يشير إلى أن هناك تقدماً في مجال السلامة المرورية على الطرق.

وأكد أن التقرير، يشير إلى أن حوادث الطرق أكثر شيوعاً بين الشباب الذين تتفاوت أعمارهم بين 18 إلى 29، وأن معظم حوادث الطرق تقع في الدول الفقيرة والمحدودة الدخل.

المنظمة العربية: الحوادث المرورية مشكلة عالمية

كما ألقى عفيف الفريقي رئيس المنظمة العربية للسلامة المرورية، كلمة أعرب فيها عن شكره وتقديره للمسؤولين على استضافة المؤتمر، مؤكدا أن الحوادث المرورية تشكل مشكلة خطيرة تعاني منها الدول كافة نظراً للخسائر البشرية والاجتماعية والاقتصادية الفادحة التي تخلفها هذه المشكلة.

المجلس الأوروبي: المؤتمر يتناول محاور مهمة في السلامة والأنظمة الذكية

ومن جانبه ألقى أنطونيو أفينوزو المدير التنفيذي للمجلس الأوروبي لسلامة النقل، كلمة أشار فيها إلى الجهود الكبيرة التي يقوم بها المجلس الأوروبي،

والإجراءات التي يتخذها لتحقيق السلامة المرورية، وتقليل نسبة الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية، لافتاً إلى أن المؤتمر سوف يناقش موضوعات ومحاور هامة تتناول السلامة على الطرق وأنظمة النقل الذكية.

أعمال المؤتمر

بعد ذلك بدأت أعمال المؤتمر حيث عُقدت جلستا عمل، ترأس الجلسة الأولى الدكتور ناصر سيف المنصوري رئيس اللجنة العلمية للمؤتمر عضو مجلس إدارة جمعية الامارات للسلامة المرورية، تم خلالها استعراض ومناقشة خمس أوراق عمل، الأولى قدمها العميد غيث حسن الزعابي مدير عام التنسيق المروري بوزارة الداخلية بعنوان أنظمة النقل الذكية وآثارها على السلامة المرورية في دولة الإمارات العربية المتحدة، وتناولت الورقة الثانية موضوع خريطة الطريق لاستعمال أنظمة النقل الذكية من أجل إدارة سلامة الطرق، قدمها الدكتور عدنان رحمان مدير عام الاتحاد الفيدرالي للطرق في سويسرا، وتناولت ورقة العمل الثالثة موضوع التقنيات الحديثة للسيارات وانعكاساتها على السائقين، قدمتها السيدة شاونة مايستر منسق البحوث في المؤسسة الكندية لمصابي حوادث الطرقات، وقدم الرائد المهندس يوسف فهد البادي والنقيب مهندس عبدالله حمد الغفلي من القيادة العامة لشرطة أبوظبي ورقة العمل الرابعة وتناولت دور النظم الذكية وقواعد البيانات الضخمة في تحسين السلامة المرورية، وتناولت الورقة الخامسة موضوع البرنامج الدولي لتقييم الطرق: إدارة مخاطر السلامة للبنية الأساسية بصفة آلية، قدمها الدكتور جون فليتشر من مختبر بحوث النقل البريطاني.

وعقدت جلسة العمل الثانية برئاسة خوسيه ميقال تريجوزو رئيس المجلس البرتغالي للوقاية من حوادث السير، وتم خلالها عرض ومناقشة ست أوراق عمل، الأولى قدمتها السيدة تيفاني أروروا مديرة الاتصالات بمنظمة الشباب في الولايات المتحدة الأمريكية، وتناولت موضوع الشباب وردة فعل سلوكهم لسوء استعمال التكنولوجيا الحديثة، وقدم المهندس حسين أحمد بن غليطه من شرطة دبي ورقة العمل الثانية وتناولت موضوع الأساليب الحديثة في تأمين السلامة المرورية، وتناولت الورقة الثالثة مؤشرات الأداء في السلامة المرورية: ترتيب ومراقبة تقدم الاتحاد الأوروبي في مجال السلامة المرورية، قدمها أنطونيو افينوزو المدير التنفيذي للمجلس الأوروبي لسلامة النقل، وقدم الدكتور بيتر سلفيرانو من المعهد البلجيكي للسلامة المرورية ورقة العمل الرابعة وهي بعنوان قياس مدى استعمال الهاتف الجوال خلال السياقة، وقدم المهندس حمد عادل العفيفي القائم باعمال مدير إدارة المرور والتكنولوجيا – قسم الطرق الرئيسية – اللجنة المشتركة للسلامة المرورية بأوظبي ورقة العمل الخامسة وهي بعنوان إدارة المرور الذكي في أبوظبي، وتناولت الورقة الأخيرة موضوع كيفية استعمال المركبة الجوية بدون طيار في حركة المرور وسلامة الطرق: التطبيقات الحالية والاحتمالات المستقبلية، قدمها الاستاذ الدكتور فرانسيسكو الونزو مدير معهد البحوث بجامعة فالنسيا في إسبانيا.

وواصل المؤتمر أعماله في اليوم الثاني، حيث تم استكمال عرض ومناقشة أوراق العمل المقدمة من الخبراء المختصين والمحاضرين على مدى جلستين، وترأس يوب جوز رئيس المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق، جلسة العمل الأولى عرض خلالها ست أوراق عمل، الأولى قدمها اريك دونكارز رئيس فيا للتكنولوجيا في هولندا، تناولت موضوع مزايا استعمال منظومة ستار (الابلاغ عن حوادث حركة المرور الذكية)، وتناولت الورقة الثانية موضوع الطرق الذكية التي تمكن السيارات من قراءتها، تمهيد الطريق للسلامة، قدمتها كرياكي ارامبيدو مديرة الاتصالات في الاتحاد الأوروبي الفيدرالي للطرق، وقدم استوش اتراي مدير مؤسسة التربية المرورية الهندية الورقة الثالثة تناول فيها موضوع استعمال أنظمة النقل الذكية ضمن نظام الحافلات بمقاطعة اندور في الهند، وتناولت الورقة

سيف الشعفار :

التقنيات الحديثة تسهم في احترام السائقين لقوانين المرور

قال الفريق سيف الشعفار، وكيل وزارة الداخلية، من الأهداف الاستراتيجية وفق الخطة الاستراتيجية لوزارة الداخلية خفض عدد الوفيات على الطريق إلى 3 وفيات لكل 100 ألف نسمة في الدولة خلال السنوات الثلاث القادمة، برغم تحديات زيادة أعداد السيارات وزيادة أعداد رخص المركبات، بنسبة تصل إلى 10% وهي نسبة كبيرة.

وأوضح الشعفار، أن البنى التحتية بنى متقدمة ومتطورة في الدولة، ومما لا شك فيه أننا نحتاج إلى جهود كبيرة وعمل مستمر ومتواصل لتحقيق الأهداف المرجوة والأرقام والمؤشرات مطمئنه جداً، مشيراً إلى أن الرادارات الذكية يمكن أن تسهم في الالتزام في قوانين الأمن والسلامة المرورية، مع وجود الدعم من وزارة الداخلية والوزارات الأخرى والحكومات المحلية في تحسين البنية التحتية، وإضافة التقنية الحديثة والرادارات الثابتة والمتحركة التي تسهم بشكل كبير في احترام السائقين لقوانين المرور.

الرابعة التي قدمها المهندس عبدالله بن أحمد الصالح، والمهندس عبدالرحمن بن عبدالعزيز بن عقيل من المملكة العربية السعودية، وتناولت مشروع نظام الإدارة المرورية وإدارة الإشارات المرورية والتحكم بها في مدينة الرياض، وقدم جايم مورينو نائب مدير الإدارة العامة للمرور في إسبانيا الورقة الخامسة، تناولت موضوع السيارة الذكية والقيادة المستقلة الاستراتيجية الإسبانية، وتناولت الورقة الأخيرة موضوع نقلة نوعية في تصميم أنظمة النقل المستدامة، قدمها المهندس عارف محمود المتخصص في السلامة المرورية – قسم الطرق الرئيسية بدائرة النقل في أبوظبي.

وعقدت جلسة العمل الثانية برئاسة عفيف الفريقي رئيس المنظمة العربية للسلامة المرورية تم خلالها استعراض ومناقشة خمس أوراق عمل، الأولى قدمها العقيد المهندس أحمد سالم الوراورة، مدير المعهد المروري في المملكة الأردنية الهاشمية، وتناولت موضوع استخدام أنظمة النقل الذكية في الأردن، وتناولت الورقة الثانية موضوع أنظمة النقل الذكية وحركة المرور في اسطنبول، قدمها الدكتور علي عصمان اتاهان مدير قسم الهندسة في الجامعة التقنية في اسطنبول، وقدم الدكتور ياسر حواس مدير مركز بحوث الطرق والمواصلات وسلامة المرور في جامعة الإمارات، الورقة الثالثة وتناولت موضوع تقنيات النقل الحديثة : الواقع الحالي والتحديات والفرص، وعرض آلآن أريل مدير عام المجلس البرتغالي للوقاية من حوادث السير، الورقة الرابعة وتناولت موضوع إدارة السلامة على الطرق ومنظومة النقل الذكية، وتناولت الورقة الأخيرة موضوع فعالية فرامل الطوارئ المستقلة في المناطق الحضرية، قدمتها انتيدا افرسا مديرة دائرة التعليم والقيادة في نادي السيارات الايطالي.

وفي ختام الجلستين تم فتح باب المناقشة، حيث قام الخبراء والمحاضرون بالرد على أسئلة واستفسارات المشاركين في المؤتمر.

الجلسة الختامية

القى خوسيه ميقال تريجوزو رئيس المجلس البرتغالي للوقاية من حوادث السير، كلمة في ختام المؤتمر توجه فيها بالشكر إلى المسؤولين في جمعية الإمارات للسلامة المرورية على حسن تنظيمهم، مؤكداً أهمية وضع استراتيجية لتحقيق السلامة المرورية على الطرق.

كما ألقى العميد متقاعد حسن أحمد الحوسني أمين السر العام لجمعية الإمارات للسلامة المرورية كلمة أعرب فيها بالأصالة عن نفسه وعن المشاركين جميعاً بالشكر والتقدير لراعي المؤتمر الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية على رعايته الكريمة وحرصه على دعم كل ما من شأنه أن يعزز السلامة المرورية.

وقال: لقد حرصنا في جمعية الإمارات للسلامة المرورية على تناول موضوع المؤتمر وبالتعاون مع المنظمة العربية للسلامة المرورية والمنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرقات، ولجنة السلامة والحلول المرورية، ومعكم جميعاً للخروج بتوصيات مهمة يستفاد منها في الواقع العملي ونقل خبرات من سبقونا في هذا المجال.

وتوجه بالشكر والتقدير للخبراء والمحاضرين لمشاركتهم الفاعلة في جلسات المؤتمر والتي أثرت موضوعاً مهماً، يعد اليوم من المواضيع التي تحتاج منا للمتابعة والدراسة والاستفادة من آخر التقنيات الجديدة والمتسارعة في هذا المجال لتعزيز السلامة على الطريق وتجنيب مستخدميه مخاطر الحوادث المرورية وما ينجم عنها من خسائر تطال الأرواح والممتلكات حيث أثريتم المؤتمر بما طرحتموه من أوراق علمية ذات منفعة عظيمة ستؤثر وبلا شك إيجابياً في تعزيز السلامة المرورية والارتقاء بمفاهيمها لدى المعنيين ومستخدمي الطريق على حد سواء، كما شكر الجهات كافة التي قدمت دعمها المادي والمعنوي لتنظيم المؤتمر مما كان له عظيم الأثر في انجاحه. وفي الختام قام المهندس صالح راشد الظاهري نائب رئيس جمعية الإمارات للسلامة المرورية يرافقه يوب جوز رئيس المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق، وعفيف الفريقي رئيس المنظمة العربية للسلامة المرورية، والعميد متقاعد حسن أحمد الحوسني أمين السر العام للجمعية بتقديم الدروع التذكارية للجهات المشاركة والراعية، وتكريم رؤساء الجلسات والخبراء والمحاضرين المشاركين في المؤتمر.

غيث الزعابي :

التقنيات الحديثة أسهمت في خفض الإصابات بسبب السرعة الزائدة

طالب العميد غيث الزعابي مدير عام الإدارة العامة للتنسيق المروري في وزارة الداخلية، بتوسيع نطاق التقنيات المرورية الذكية نظراً لآثارها الإيجابية في السلامة المرورية وتطوير آليات متابعة مرتكبي المخالفات المرورية، لتتناسب مع حجم الضبط المروري للأنظمة الذكية.

وأكد أن التقنيات الحديثة أسهمت في خفض الإصابات بسبب السرعة الزائدة، بنسبة 5% في 2013، وبنسبة 0.36% في 2014، فيما انخفضت الإصابات الناتجة عن تجاوز الإشارة الحمراء بنسبة 4% في 2013 وبنسبة 24% في 2014 وانخفضت الحوادث المرورية بسبب السرعة الزائدة بنسبة 11.9% خلال العام 2013 وبنسبة 0.8% خلال العام الماضي 2014.

وارتفعت ضبطيات المخالفات المرورية الخاصة بتجاوز الحدّ الأقصى للسرعة، من خلال استخدام التقنيات الذكية من 11% 2013، إلى 58% في 2014.

وقال إن أبرز التطورات في مؤشر الوفيات في الإمارات لكل مئة ألف من السكان خلال السنوات العشر الماضية من 2004 إلى 2014 تمثلت في انخفاض وفيات الحوادث من 19 وفاة لكل مئة ألف في 2004 إلى 6.3 العام الماضي.

Abu Dhab
Official Carrier
Gold Sponsor
Strategic Sponsor

5-4 نوفمبر
أبوظبي 2015
Abu Dhabi 4-5 November

ter and Minister of Interior
Emirates Traffic Safety Society
المؤتمر الدولي للسلامة المرورية
International Conference on Traffic Safety
إدارة السلامة على الطرق وأنظمة النقل الذكية
Road Safety Management & Intelligent Transportation Systems
5-4 نوفمبر
أبوظبي 2015
Abu Dhabi 4-5 November
Organizers

إدارة السلامة على الطرق وأنظمة النقل الذكية
Road Safety Management & Intelligent Transportation Systems
4-5 نوفمبر
Abu Dhabi 2015
4-5 November
Organizers المنظمون

4-5 نوفمبر
5 November

President of Emirates Traffic Safety Society
Road Safety Management & Intelligent
Abu Dhabi 2015

أوراق عمل متخصصة
تم عرضها في المؤتمر الدولي للسلامة المرورية
تناولت الأوراق أهداف ومحاور المؤتمر وعرضت تجارب متميزة

عرض خبراء ومتخصصون في السلامة المرورية خلال جلسات المؤتمر الدولي للسلامة المرورية 21 ورقة عمل تناولت محاور وأهداف المؤتمر، كما عرضت تجارب متميزة لعدد من الدول ذات الباع الطويل في استخدام تقنيات النقل الذكي، وفيما يلي تلخيص لهذه الأوراق والتجارب.

وزارة الداخلية – الإمارات العربية المتحدة
أنظمة النقل الذكية وأثرها على السلامة المرورية في دولة الإمارات

قدم العميد غيث حسن الزعابي مدير عام التنسيق المروري بوزارة الداخلية بدولة الإمارات العربية المتحدة ورقة عمل عن أنظمة النقل الذكية وأثرها على السلامة المرورية في دولة الإمارت بهدف إبراز التطور في مؤشر الوفيات لكل 100 ألف من السكان والمركبات في الدولة خلال العشر سنوات الماضية، وأيضاً دراسة أثر التقنيات المرورية الذكية في تعزيز السلامة المرورية على الطرق.

وبينت الورقة التطور في مؤشر الوفيات في دولة الإمارات لكل 100ألف من السكان خلال الفترة من 2004-2014، حيث أوضحت أن عدد الوفيات انخفض بصورة ملحوظة من (19.1-6.31) وهي نسبة كبيرة تؤكد نجاح استخدام أنظمة النقل الذكية على الطرق.

ثم أوضحت الورقة تطور عدد المركبات المسجلة بالدولة منذ عام (2004–2014) حيث ارتفع عددها من 1.3 مليون إلى 3 مليون مركبة.

وبعد استعراض تلك النسب بينت الورقة أثر التقنيات المرورية الذكية في تعزيز السلامة المرورية على الطرق وزيادة عملية ضبط المخالفين مثل تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء والتي سجلت 40 ألفاً في عام 2004 فيما تم تسجيل 90 ألف مخالفة في عام 2014. كما بينت التطور في المخالفات المرورية الخاصة بتجاوز الحد الأقصى لسرعة، وهي آثار إيجابية لتطبيق أنظمة النقل الذكية بالدولة.

ومن جانب آخر تعرضت ورقة العمل أيضاً للتطور الملحوظ في عدد الإصابات بسبب تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء، ثم تطور الإصابات أيضاً ولكن بسبب السرعة الزائدة.

وفي ختام ورقة العمل تم طرح عدد من التوصيات المهمة منها أهمية توسيع نطاق استخدام التقنيات المرورية الذكية نظراً لآثارها الإيجابية على السلامة المرورية وتطوير آليات المتابعة لمرتكبي المخالفات المرورية لتتناسب مع حجم الضبط المروري للأنظمة الذكية، كما يجب على المصنعين الالتزام العالي تجاه السلامة المرورية عند تطبيق ونشر الأنظمة الذكية في المركبات والتعاون الدولي لتطبيق أفضل المعايير والمواصفات لأنظمة النقل الذكية لضمان سلامة الطرق.

الاتحاد الفيدرالي للطرق IRF

خريطة طريق استخدام أنظمة النقل الذكية لإدارة السلامة الطرقية

قدم الدكتور عدنان رحمان مدير عام الاتحاد الدولي للطرق ورقة عمل تميزت بتركيز حجم المعلومات والعروض التي تضمنتها من نشر المعرفة ومنصات التواصل والتأثير على السياسات.

وبدأت الورقة بالإطار العام للسلامة المرورية وأنظمة النقل الذكية وخريطة الطريق لتحسين السلامة على الطريق، ثم عرضت بعض المعلومات الوثائقية التي تدل على أن الحوادث المرورية هي السبب الرئيسي الثامن للوفيات في العالم ن ثم عرضت تفصيلاً يوضح أن 60% من الوفيات هم من الفئة العمرية 15-44 عاماً وتبلغ الكلفة العالمية للحوادث المرورية 1.8 ترليون دولار أمريكي.

وتم عرض مجموعة من المعلومات التي توضح مثالاً للعمل تم إطلاقه في العام 2011 كإطار زمني للعمل تبين من خلاله أن الهدف من الإطلاق هو لفت الانتباه لأثر الأزمة العالمية للسلامة المرورية على الطرق والتأكيد على الحاجة للعمل بالشراكة مع الحكومة وقطاع الأعمال والمجتمع المدني وتوفير الفرصة لجميع أصحاب المصلحة للإعلام عن خططهم للعقد.

ثم عرضت الورقة توجه الأنظمة الأمنية للتسامح وحماية الناس حيث أوضحت أن البشر ضعفاء ويخطئون ويجب علينا أن نتشارك في المسؤولية في خلق نظام مروري يفيد المجتمع يضم قائمة من المخططين المهندسين وصناع السياسات وضباط إنفاذ القانون والجهات التعليمية وجهات التأمين ومصنعي ومستوردي المركبات والإعلام ومديري الأساطيل وغيرهم.

ثم تعرضت الورقة إلى بعض التطورات الأخيرة حول السلامة المرورية مثل إدراج الأمم المتحدة السلامة المرورية في أهداف التنمية المستدامة التي تبنتها مؤخراً، حيث قام الأمين العام للأمم المتحدة بتعيين السيد جان تود رئيس الاتحاد الدولي للسيارات مبعوثاً خاصاً للسلامة المرورية وأصبحت السلامة المرورية في الوقت الحالي من الأولويات على جدول الأعمال السياسي.

وقد خصصت ورقة العمل فصلاً حول الأنظمة الذكية والسلامة المرورية تعرضت فيه لتصنيف أنظمة النقل الذكية يضم إدارة المرور والراحة أثناء القيادة والسلامة وبينت الأنظمة التي تمنع سلوكيات القيادة غير الآمنة وهي :

أنظمة القفل عند تناول الكحول.

أنظمة قفل حزام الأمان.

البطاقة الذكية.

ثم أنظمة التقليل من خطورة الحوادث وهي :

أنظمة استشعار ما قبل الحادث.

أنظمة الاتصال الإلكتروني.

كما عرضت خريطة الطريق لتحسين السلامة المرورية تم تقسيمها إلى 5 أركان تتعلق بإدارة السلامة المرورية وطرق تنقلية أكثر أمنا ومركبات أكثر أمنا ومستخدمي طرق أكثر أماناً.

وفيما الركن الخامس يخص استجابة ما بعد وقوع الحادث وكلها تتعلق بالهندسة وإنفاذ القانون ثم إدارة السرعة والتركيب الإلزامي للأنظمة ونظام الاتصال الإلكتروني.

واختتمت ورقة العمل بإطلاق الإمكانيات الكاملة لأنظمة النقل الذكية كالتالي :

يجب على الحكومات ضمان دمج سياسات أنظمة النقل الذكية.

تحسين مشاركة أنظمة النقل الذكية والتعاون.

تحويل المدفوعات المقدمة من قبل المستخدم إلى سياسات تسعير عملية.

التخطيط لنشر أنظمة النقل الذكية.

تعزيز مواءمة ومعايرة أنظمة النقل الذكية.

تحفيز التثقيف بأنظمة النقل الذكية.

مؤسسة أبحاث إصابات المرور
تقنيات المركبات الناشئة وتبعاتها على السائق

شملت ورقة العمل الخاصة بالباحثة شونا ميستر نظام التحكم الإلكتروني بالثبات وأنظمة منع انغلاق المكابح ومثبت السرعة القابل للتكيف والمساعدة على الثبات في المسار، ثم قدمت لمحة عن مستويات التشغيل الآلي من حيث المزايا والتحديات التي تشمل 5 تحديات لتفاعل السائق مع التشغيل الآلي بمستوياته المخالفة والذي يتميز بإمكانية خفض الوفيات والإصابات بنسبة 90% وخفض عدد المركبات على الطريق وتخفيف الازدحام والتلوث وتحسين التنقلية.

وضمن تفاعل السائق أيضاً تحديات التشغيل الآلي التي تشمل الموثوقية والأمن التقني والبنية التحتية والتحديات القانونية والتنظيمية.

وبعد استعراض المعرفة بالتشغيل الآلي من حيث نظم منع الانغلاق والتحكم بالاحتكاك والثبات ونظام توزيع قوى المكابح ونظام التوقف الذكي نجد أن قبول التشغيل الآلي مفيد للسائقين حيث يؤدي إلى التزام السائقين بنسبة 31.1% ومن المعتقد أن التشغيل الآلي الذي يتميز بالسلامة مهم بنسبة 35.6% بالإضافة إلى أنه مفيد للسائقين من حيث التحكم بالمركبة ذاتية القيادة.

ومن جانب آخر نجد أن إساءة استخدام التشغيل الآلي تأتي من بعض المفاهيم الخاطئة مثل نظريات التكيف السلوكي وتوازن الخطر مثل الاعتقاد بأن القيادة بشكل أسرع تخفف التعرض للاصطدام والتوقف بشكل أسرع يمكنه من اللحاق بمركبات أخرى بشكل أقرب بالإضافة إلى تخفيض أقل من الانتباه حين قيادة المركبة، وهي كلها مفاهيم خاطئة، ثم يأتي الوعي والتشغيل الآلي حيث الإدراك الظرفي والاستجابة وفائض المعلومات.

وتستعرض ورقة العمل المهارات والخبرة في مجال التشغيل الآلي حيث تراجع المهارات والخبرة المنخفضة وسائقون مبتدئون وآخرون متمرسون وبذلك نتقبل التحكم.

وتوضح أيضاً أن المركبات الآلية تتمتع بالقدرة على تحسين سلامة الطرق إلى حد كبير والتشغيل الآلي بمفرده لا يؤدي إلى سلامة متزايدة كما لا يلعب السائقون دوراً مهماً في تحقيق المنافع المتكاملة للمركبات الآلية وكل

ذلك يتطلب بحثاً وتعليماً بشكل متواصل.

وفي ختام ورقة العمل تم رصد بعض المعلومات الإضافية عن تقارير الأبحاث على موقع (www.tirf.ca) من حيث مزايا سلامة المركبات " المعرفة والتصورات السائدة وعادات القيادة 2012" ومرصد سلامة الطرق من حيث المعرفة بمزايا السلامة في كندا ديسمبر 2015، وبعض المعلومات عن موارد للجمهور العام " برين أون لاين" .

iRAP البرنامج الدولي لتقييم الطرق
لمحة عن الكيفية والدواعي

أوضحت ورقة العمل التي قدمها الدكتور جون فلتشر أن منظمة (iRAP) البرنامج الدولي لتقييم الطرق هي منظمة خيرية مكرسة للتخلص من الطرق سيئة التصميم والإنشاء، وهي ممولة من قبل طيف من البنوك المتبرعة (منظمة الصحة العالمية، منظمة فياف) وغيرهما.

وتعتبر (iRAP) منظمة رئيسية طورت منهجية (أي راب) وهي مركز تميز ضمن منظمة (أي راب) وعضو في لجنة (أي راب) ولجنة (أي راب) الفنية العالمية.

ثم استعرضت ورقة العمل النظام الآمن ضمن الإجراءات التكميلية على الطرق والمركبات والسلوك من حيث إدارة السلامة استباقيا سواء للمركبة من حيث الحماية الإيجابية والسلبية، وبالنسبة للطريق تركز (أي راب) على البنى التحتية ثم السلوك من حيث استخدام الأحزمة والسرعة وتناول الكحول والعمر.

بعد ذلك ركزت ورقة العمل على قياس مخاطر الطرق بعرض مخطط مخاطر تفاعلي وقياس الحوادث لكل مركبة والمسافة المقطوعة ثم تصنيف النجوم – وقائي وقياس مخاطر البنية التحتية. وأوضحت الورقة ماهية تصنيف النجوم وفق برنامج تقييم الطرق (راب) عن طريق مسح الطريق وترميز الطريق ونتائج تصنيف النجوم وخطة الاستثمار، ويتم التقييم لكل 100 متر ويعتمد النموذج على دراسات حوادث من جميع أنحاء العالم وبإشراف فني على النموذج المقدم من قبل لجنة (أي راب) الفنية العالمية.

ثم بينت الورقة صفات ترميز الطريق من حيث وجود كتف للطريق معبد وتوافر ممشى جانبي وجودة في انحاء الطريق ومرفق الدراجات النارية ونوعية المنطقة والسرعة ثم كتف الطريق في اليسار بالإضافة إلى عرض المسار وإضاءة الشارع والمنتصف بين الاتجاهين ومرافق العبور ونوع التقاطع.

وبينت الورقة حدود السرعة على الطريق السريع من 90-150 كيلومتراً في الساعة، وسرعات الطرق الأحادية (!) من 30- 120 كيلومتراً في الساعة.

ومن جانب آخر كانت تصنيفات النجوم وبيانات الحوادث التي بينت تكاليف الحوادث قد انخفضت للنصف لكل تحسن في مستوى تصنيف النجوم.

وعرضت الورقة بعد ذلك عملية القياس لغرض الإدارة بذكر بعض الإحصاءات لمجموعة من الدول، وكان مثال إنقاذ الأرواح في نيوزيلندا موضحاً لهذا القياس حيث أظهر أنه قبل 5 سنوات كانت هناك 6 حوادث اصطدام أمامي قاتلة

و3 حوادث اصطدام امامي خلفت إصابات، وبعد 4 سنوات لا حوادث اصطدام أمامي قاتلة ولا حوادث اصطدام أمامي بإصابات. ثم عرضت إجراءات خطط استثمار " برنامج تقييم الطرق " لطرق أكثر أمناً تضمنت 90 إجراء احترازيا وأكثر من 300 مجموعة ماييز " بي سي آر" بالحد الأدنى.

وتعرضت ورقة العمل إلى لمحة عن برنامج تقييم الطرق "راب" ثم " أي راب قطر" ثم برنامج تقييم الطرق في الخليج العربي، حيث إن " أي راب – تي أر إل" يقوم حالياً في دولة قطر بتصنيف نجوم الطريق بطول 1500 كيلو متر لصالح وزارة الأشغال القطرية

القيادة العامة لشرطة أبوظبي

الاستفادة من البيانات الضخمة لتحسين سلامة الطرق

أوضحت ورقة العمل التي قدمها الرائد مهندس يوسف فهد البادي والنقيب مهندس عبدالله حمد الغفلي من مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي تحت عنوان "دور النظم الذكية وقواعد البيانات الضخمة في تحسين مستويات السلامة المرورية"، مفهوم " بيانات ضخمة " ومفهوم مركز المرور الذكي، مع إيضاح سبل الاستفادة من البيانات الضخمة لتحسين سلامة الطرق والنتائج المنجزة ورؤية المستقبل.

كما قدمت أيضاً شرحاً تفصيلياً عن مركز المرور الذكي الذي يجري حالياً تطويره لمساعدة شرطة أبوظبي على إدارة أعمالها وضمان تشغيل مروري سلس وآمن، حيث سيضيف المركز أنظمة فرعية عديدة ستتعامل معها بيانات هائلة وأدوات للتنبؤ وأدوات لدعم القرار والتي تتطلب معالجة سريعة وديناميكية، من خلال منصة الدمج التي تستقبل مجموعة من الأنظمة من الأمن والهوية وخدمة البحث والارتباط والأعمال ومحور الدمج محرك الارتباط إضافة إلى المعلومات الجغرافية.

ويشير مصطلح " بيانات ضخمة " إلى مجموعات بيانات كبيرة أو معقدة للغاية لتطبيقات المعالجة التقليدية، وحالياً يتضاعف حجم البيانات في العالم كل عام حيث التأثير الرئيسي لهذا النمو السريع في حجم البيانات يكمن في توفير أساس شامل للقرارات.

وتتعدد البيانات الضخمة بحيث تكون عملية النقل كبيرة جداً والتي يتم بثها عبر قنوات عديدة للغاية بحيث أن النقل هو أحد أكبر مولدات البيانات الضخمة، كما يتم انتاجها في الزمن الفعلي وبشكل متواصل من المستشعرات على متن المركبات وعدادات المرور وكاميرات السرعة والهواتف الذكية ومخالفات المرور وأنظمة إدارة الأصول وبث الفيديو وغيرها.

وتدعم تحليلات البيانات الضخمة في الزمن الفعلي اتخاذ القرارات المناسبة التي من شأنها أن تحسن مستويات السلامة المرورية والأداء التشغيلي على شبكات الطرق.

وألقت الورقة الضوء على بعض الأمثلة التي توضح مجموعة من البيانات المرتبطة بالنقل من حيث نقاط الاهتمام والمستشفيات، مثل اصطدامات في الزمن الفعلي والوفيات وظروف الإنارة ونوع الاصطدام وحالات سطح الطريق وحالة الطقس وعُمر السائق. وحول حالة الطقس في الزمن الفعلي سواء كان ضباباً أم ماطراً مع تحديد السرعة قصوى أو دنيا أو متوسطة.

كما أوضحت سبل الاستفادة من البيانات الضخمة لتحسين سلامة الطرق عن طريق رصد السائقين العدائيين وتوزيع الرادارات وتصميم برامج التوعية وكشف الحوادث وتحويل المرور وتوزيع سيارات الدوريات ومؤشرات الأداء الرئيسية للرصد، كما تم عرض بعض النتائج التي تحقق أهداف الاستراتيجية التي تتبعها شرطة أبوظبي.

وبينت الورقة بعض التطلعات والنتائج التي وصلت إليها شرطة أبوظبي بجانب بعض النقاط على الطريق لتحقيقها ضمن الاستراتيجية وهي :

يؤدي ارتفاع كمية البيانات التي يتم جمعها إلى ارتفاع الطلب على استخدام البيانات الضخمة.

على نحو مماثل ستواصل البيانات الضخمة في مجال النقل بالنمو إلى جانب القدرات التحليلية.

أدت الجهود حتى الآن إلى تحسن ملموس في مستويات أداء السلامة المرورية في إمارة أبوظبي.

مواصلة الاستثمار في أحدث التقنيات التحليلية بغية المساعدة على تحليل تدفقات البيانات الضخمة المتزايدة دوماً.

شرطة دبي

السلامة المرورية والتقنيات الحديثة

تميزت ورقة العمل التي قدمها المقدم المهندس حسين أحمد بن غليطة من القيادة العامة لشرطة دبي بشيء من البساطة والتركيز على أهم الأهداف الاستراتيجية والتي من ضمنها " ضبط أمن الطريق ".

ولتحقيق أمن الطريق وضعت استراتيجية السلامة المرورية والتي تعتبرها شرطة دبي بمثابة وثيقة تنظيمية رسمية تشتمل على مجموعة من المحاور منظمة بحسب خطط وبرامج وإجراءات ومبادرات على عدة سنوات وتهدف إلى دعم الاستراتيجية الصفرية للوصول بعدد الوفيات على طرق إمارة دبي لصفر وفاة لكل مائة ألف من السكان بحلول عام 2021.

وضمن ورقة العمل تم عرض مقارنة مرجعية لمعرفة مستوى السلامة المرورية لإمارة دبي مع بعض الدول المتقدمة من خلال مؤشر الوفيات لكل 100 ألف من السكان، حيث كان معدل الوفيات في دبي 3.52، فيما كان في ولاية ألباما 17.9 وولاية نيويورك 6، وأمستردام 3.37 ولندن 2.95 وباريس 1.7.

كما تناولت الورقة تحديات السلامة المرورية والتي تتمثل في التطور العمراني الذي تشهده الدولة والوعي الثقافي للجمهور ومدى إدراكهم للقوانين الخاصة بالسير والمرور والتطور الهائل في مجال تقنية المعلومات واختلاف قوانين السير والمرور من دولة لأخرى.

واشتملت أيضاً على مجموعة من المحاور الرئيسية لتحقيق الهدف الاستراتيجي حيث الضبط المروري والحملات المرورية وهندسة وأنظمة المرور والتدريب والتأهيل.

كما شرحت الورقة المحور التقني الذي يعد من أهم المحاور الرئيسية لتحقيق الهدف الاستراتيجي (التقني) والذي يتمثل بالآتي :

زيادة عدد أجهزة ضبط السرعة بنسبة 10% سنوياً.

استخدام جهاز كتف الطريق.

حملات توعية دائمة عن مخاطر السرعة.

تشديد العقوبة على مخالفات السرعة.

الربط مع غرفة القيادة والسيطرة لمراقبة حركة السير والمرور.

تفعيل دور رادار ضبط السرعة المحمول باليد لدوريات الضبط المروري.

كما بينت الورقة مجموعة من التقنيات المساعدة من خلال الدوريات الذكية لشرطة دبي – التطبيقات الذكية – وغرفة القيادة والسيطرة الحديثة.

المنظمة الوطنية لسلامة الشباب – الولايات المتحدة الأمريكية

الشباب والتكنولوجيا

شكلت الورقة التي قدمتها السيدة تيفاني أورورا مديرة الاتصالات بمنظمة سلامة الشباب الأمريكية أهمية خاصة حيث إنها تهتم بقطاع كبير ومهم من الشباب والمراهقين الذين تتراوح أعمارهم بين 16 - 19عاماً و من 13-21 عاماً.

وبدأت ورقة العمل بسرد لبعض المعلومات المهمة التي نشرت عبر معهد التأمين والسلامة على الطرقات السريعة عام 2013 استناداً إلى تحليل وزارة الخارجية الأمريكية لنظام تحليل وفيات النقل.

وتبين هذه المعلومات أن أعضاء المنظمة الوطنية لسلامة الشباب يقدمون خدماتهم لنحو 8 ملايين شاب تتراوح أعمارهم ما بين 13-21 عاماً، وتعتبر حوادث السيارات من أكبر مسببات الإصابات والوفيات لهذه المجموعة السكانية، بالإضافة إلى أن معدلات وفيات الشباب في الولايات المتحدة كل يوم نتيجة حادث سيارة يصل إلى 7 مراهقين بجانب أن معدل الحوادث المميتة للسائقين الذين تتراوح أعمارهم ما بين 16-19 عاماً حوالي ثلاثة أضعاف معدل السائقين البالغين من العمر 20 عاماً ومن هم أكبر سناً.

ويأتي تقديم هذه الورقة المهمة بهدف تغير الثقافة حول سلوك القيادة المقبولة من أجل الحد من وفيات وإصابات الشباب الناجمة عن حوادث السيارات، ويكون ذلك بالاستفادة من الجوانب الإيجابية لممارسة الضغط من الأقران وتطبيق التكنولوجيا باستخدام محلات وبرامج التعليم الخاصة بالأقران لمعالجة المشكلات بأحدث الأبحاث.

وكما يمكن لضغط الأقران أن يكون إيجابياً أو سلبياً، فإن التكنولوجيا تملك الفرصة لتحسين السلامة المرورية للشباب، حيث تفيدنا البحوث حول الشباب والتكنولوجيا أن هناك خمسة من أخطر السلوكيات للسائقين في سن المراهقة في الولايات المتحدة الأمريكية وهي شرب الكحول والقيادة وتمثل نسبة 29% من السائقين في سن المراهقة المتوفين في الحوادث المرورية كانوا تحت تأثير الكحول، ويأتي السبب الثاني وهو استخدام الهاتف النقال وكتابة الرسائل النصية أثناء القيادة وتمثل نسبة 11% من وفيات السير لدى فئة الشباب بسبب الانشغال عن القيادة بالهاتف المتحرك.

والسبب الثالث هو عدم استخدام حزام الأمان حيث إن أكثر من نصف ركاب السيارات في سن المراهقة الذين توفوا في حوادث السيارات لم يكونوا يستخدمون حزام الأمان.

وتشكل السرعة الخطر الرابع حيث تسببت في 42% من وفيات السائقين في سن المراهقة، وآخر هذه الأخطار هو تعرض المراهقين أكثر للانخراط في سلوك محفوف بالمخاطر عند وجود ركاب آخرين.

وتحتوي ورقة العمل الأمريكية على بعض التعليقات التي يوجهها السائقون المراهقون لأصدقائهم يعبرون

فيها عن ردة الفعل التي يتعرضون لها حيث يقول أحدهم " من الصعب أن أقول لأصدقائي التوقف عن تشتيت انتباهي، ووالداي يقومان بإرسال الرسائل أثناء القيادة، فلماذا لا أقوم بذلك أيضاً، ربما ينبغي ألا أقود ولكن كيف لي أن أصل للمنزل".

وفي ختام الورقة عرضت مجموعة من أمثلة البرامج والحملات التي قدمت للمراهقين كأسلوب من أساليب التوعية بالسلامة المرورية مثل قمة القيادة المنبهة للمراهقين المعروفة سابقاً باسم قمة منع تشتيت انتباه المراهقين أثناء القيادة وحملات التوعية التعليمية المحلية اللاحقة، وأيضاً حملة تحدي "حزام الأمان ينقذ الحياة" وحملة استخدام التكنولوجيا ووسائل التواصل الاجتماعي لنشر الرسائل والحملات الإعلامية للشباب.

المجلس الأوروبي لسلامة النقل

مؤشر أداء السلامة الطرقية (PIN) : تصنيف ومراقبة التقدم المحقق في الاتحاد الأوروبي بخصوص السلامة المرورية

أوضحت ورقة العمل التي قدمها المدير التنفيذي للمجلس الأوروبي لسلامة النقل السيد أنطونيو أفينوسو أن اختصاصات الاتحاد الأوروبي من حيث سلامة المركبات تعد اختصاصاً حصرياً للمجلس فيما تعد سلامة البنى التحتية وسلوك السائق اختصاصاً مشتركاً مبنياً على مبدأ التبعية.

وبينت أن طموح الاتحاد الأوروبي والذي يركز على تحقيق الهدف الذي يسعى إليه هو تقليل الوفيات السنوية على الطرقات بنسبة 50% خلال الفترة بين 2011-2020، وهو هدف يحقق بشكل كبير نجاح السلامة المرورية التي تلقى اهتماماً كبيراً من دول الاتحاد الأوروبي.

وعرضت الورقة مؤشر أداء السلامة الطرقية PIN ومقارنة أداء الدول في مجال السلامة المرورية على الطريق والبالغ عددها 32 دولة، بالإضافة إلى الاستفادة من التقارير التي تقدمها لجنة مؤشر PIN المشكلة من خبراء من هذه الدول والتي تتضمن البيانات والمعارف بجانب لجنة توجيهية للمؤشر نفسه مع مجموعة من المنشورات والجوائز.

وتم عرض مجموعة من المعلومات الخاصة ببرنامج المجلس الأوروبي خلال الفترة من 2006-2015 والتي تضمن 9 تقارير سنوية لمؤشرPIN و 30 تقريراً موجزاً تغطي 28 مجالاً من مجالات السلامة الطرقية و 44 حواراً وطنياً، و9 مؤتمرات خاصة بالمؤشر سنوية عقدت في بروكسل، وأيضاً حصول 12 دولة على جوائز مؤشر PIN للأداء المتميز في مجال خفض الوفيات على الطرق.

وتضمنت الورقة إحصائيات بينت أن 25.964 شخصاً لقوا حتفهم في حوادث طرقية في الاتحاد الأوروبي عام 2014 كما أصيب 203.500 شخص بإصابات خطيرة في العام نفسه.

وهناك تحرك كبير لتقليل هذا العدد من الوفيات بنسبة 6.2% سنوياً وتخفيض الإصابات الخطيرة بنسبة 2.6 % سنوياً، بالإضافة إلى بعض الحملات التي تهدف إلى تحقيق الهدف الأوروبي لتقليل الإصابات الخطيرة الناتجة عن حوادث الطرق مثل حملة (هيا نذهب).

وأوضحت الورقة أن القيادة تحت تأثير الكحول تعتبر أحد أهم الأسباب القاتلة الرئيسية على الطرق بجانب السرعة وعدم استخدام حزام الأمان.

وكانت سلامة المركبات أحد أهم الأهداف التي ركزت عليها الورقة كفرصة مهمة لعام 2016 بجانب مشكلة السرعة التي شكلت الاهتمام الكبير من خلال استخدام التكنولوجيا للحد منها وذلك عن طريق مساعد السرعة الذكي (ISA) الذي يساعد السائق على احترام حدود السرعة وتجنب المخالفات وزيادة

مستويات الراحة، وبالتالي فإنه يمكن لمساعد السرعة الذكي أن يخفض حوادث الاصطدام بنسبة 30% والوفيات بنسبة 20% بالإضافة إلى التذكير بربط حزام الأمان الذي يعتبر الوسيلة الأكثر فعالية في المركبات وهو إلزامياً في جميع المقاعد.

إن التحدي هو تحقيق 50% بحلول 2020 وضرورة معالجة الأسباب القاتلة الثلاثة الرئيسية عبر تطبيق تحسينات على البنى التحتية ومعايير السلامة في المركبات والبدء بتنفيذ استراتيجيات تخفيض الإصابات.

المعهد البلجيكي للسلامة المرورية

قياس مدى استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة.. نتائج الاستطلاع على جانب الطريق البلجيكي

تعتبر ورقة العمل التي قدمها الدكتور بيتر سيلفرانو من الأوراق المهمة التي عرضت مشكلة مهمة ومؤثرة في المجتمعات الآن، خاصة وأنها ترتبط بانشغال السائقين أثناء القيادة على الطريق مما يتسبب في وقوع حوادث،كما تشكل خطراً كبيراً على مرتادي الطريق سواء من السائقين الآخرين أو مستخدمي الطريق من المشاة.

وبدأت الورقة بعرض مؤشرات السلامة المرورية على المستوى البلجيكي عن طريق ملاحظة السلوك بموضوعية من خلال عينات تمثيلية كبيرة واستطلاع رأي على جانب الطريق وعن أحجام حركة المرور المرجحة بجانب السلسلة الزمنية التاريخية.

ثم عرضت الورقة مخاطر استخدام الهاتف من قبل السائقين، حيث ظهر أن (5-25%) من مجموع الحوادث ترتبط بانشغال السائق عن القيادة، والتحدث بالهاتف يضاعف مخاطر الحوادث بمعامل (3-4) مرات. ولا تختلف كثيراً مخاطر التحدث بالهاتف من دون حمله عن مخاطر التحدث بالهاتف أثناء حمله باليد، إضافة إلى أن الرسائل النصية تزيد أكثر من مخاطر الحوادث.

وأظهرت المعلومات التي تم عرضها أنه يحظر استخدام الهاتف من قبل السائقين، وفي كثير من الأحيان يحظر فقط حمل الهاتف، وفي كلا الحالتين تكون المخاطر معروفة ولكن النسبة فقط هي التي ترتبط بأسلوب استخدام الهاتف.

وللتصدى لهذه الظاهرة تم استخدام أسلوب التبليغ عن استخدام الهواتف المحمولة من قبل السائقين في بلجيكا، وتبين أن نسبة حوالي 50% من السائقين هم فقط الذين قاموا بالتبليغ، إلا أن هذه البلاغات لم تكن بالدقة المطلوبة من حيث عدد ومدة الاستخدام وبعض العوامل الأخرى.

وقد تم رصد مجموعة من السلوكيات التي تشكل خطورة على السائق والطريق وهي :

التحدث أثناء القيادة بالهاتف النقال.

كتابة أو قراءة الرسائل النصية أثناء القيادة.

استخدام أوامر لوحة القيادة أثناء القيادة.

التعامل مع الأشياء الأخرى باليد (لأكل، الشرب، التدخين).

كما تم رصد بعض الخصائص التي تبين صفات السائق ونوع السيارة التي يقودها وجنسه من حيث كونه رجلاً أو امرأة – وجود ركاب معه – بالإضافة إلى معايير أخرى مثل السرعة المسموح بها على الطريق 30-50-70-90-120 كم في الساعة – الوقت من اليوم – ساعات الذروة في أيام الأسبوع ونهاية الأسبوع والمنطقة التي تم فيها رصد كل هذه الخصائص.

وبعد رصد السلوكيات والخصائص تم تصميم العينات التي ترتكز على التقسيم الطبقي لشبكة الطريق (بلجيكا كمثال) بحسب نوع الطريق والمنطقة واختيار عشوائي لمواقع المراقبة في كل طبقة باستخدام نظم المعلومات الجغرافية واسناد عشوائي لعدد عمليات المراقبة في الطبقات مع استثناء الطرق السريعة حيث تكون المراقبة من سيارات متحركة بحيث تكون 30 دقيقة بسرعة 90 كم/ساعة و30 دقيقة بسرعة 120 كم/ساعة، وتضاف 15 دقيقة من مركبات نقل البضائع الثقيلة والحافلات إلى أن يصل الإجمالي للمواقع 126 موقعاً.

ويتم التحليل الإحصائي عن طريق أخذ حجم الاستطلاعات بعين الاعتبار من خلال حجم حركة المرور وفقاً لنوع الطريق وحجم حركة المرور وفقاً لنوع السيارة ووفقاً لوقت المراقبة مع مراعاة تصميم أخذ العينات، حيث هناك تراجع لوجستي من ناحية تحديد التأثير الحقيقي للمتغيرات التنبؤية المحددة، فمثلاً نجد الرجال يقودون الشاحنات الصغيرة أكثر من النساء، وتسير الشاحنات الصغيرة أكثر على الطرق

العامة بالإضافة إلى تأثير نوع الجنس (رجل، امرأة) بالنسبة لجميع المتغيرات الأخرى.

وبينت الورقة وجود شكل من أشكال الانشغال عن القيادة لدى 8% من جميع السائقين، منهم 2%استخدموا الهاتف المتحرك باليد و 1.2% من جميع السائقين كانوا يكتبون أو يقرأون رسائل نصية على الهاتف، وكانت عوامل الخطر تتركز في السائقين المحترفين على الطرق السريعة في غياب الركاب.

واختتمت الورقة بمجموعة من الإجراءات :

تدريب السائقين وتعليمهم ثقافة استخدام الهاتف.

إجراءات تستهدف الفئات والمواقع المعرضة للخطر.

التقنيات الذكية التي تمنع استخدام الهاتف أثناء القيادة.

عمليات التفقد تكون من قبل الشرطة مع فرض عقوبات على المخلين بها.

دائرة النقل – أبوظبي

إدارة المرور الذكي في أبوظبي

قدم المهندس حمد عادل العفيفي مدير إدارة تشغيل وتكنولوجيا المرور بالوكالة بدائرة النقل بأبوظبي ورقة عمل ألقت الضوء في بدايتها على عمل إدارة النقل من خلال لمحة بينت تأسيسها وتخطيط الإدارة لسياسة النقل في الإمارة وأسلوب تطويرها بالإضافة إلى أن دائرة النقل تمتلك حق إصدار القرارات والأنظمة لتحقيق أعلى معايير السلامة والأمن بالتعاون مع الجهات المختصة داخل الدولة وخارجها، وذلك من خلال رؤية لتوفير وسائل نقل فعالة تسهم في النمو الاقتصادي والاستقرار في مدينة أبوظبي. وأيضاً مهمة تخطيط وتطوير وتنظيم نظام نقل موحد بشكل جديد وجيد يخدم المصلحة العامة من خلال تحقيق هدف التقليل من الازدحام وتعزيز السلامة والأمن في نظام النقل عن طريق العمل مع الشركاء، وبناء مؤسسة قائمة على التعاون وتحقيق نتائج تحقق الأهداف المحددة.

كما ألقت الورقة الضوء على تطور أنظمة النقل الذكية في أبوظبي من ثمنينيات القرن الماضي إلى الألفية الجديدة من حيث نظم العمل والإجراءات التطبيقية، ثم إنشاء مركز الإدارة المرورية TMC وتحسين السلامة والنقل وجودة الهواء ومن ثم استخدام كاميرات الرادار التلفزيونية المغلقة التي تستخدم كاميرات فيديو لنقل الإشارة إلى موقع معين مثل مركز الإدارة المرورية على عدد محدود من الشاشات وتفيد في عمليات المراقبة الفعلية والاختناقات والكشف المبكر والاستجابة السريعة للحوادث. ثم مروع إشارات LED المرورية التي تستبدل على الإشارات الضوئية المرورية كافة في جزيرة أبوظبي والتي تتمتع بحياة طويلة وصيانة أقل مما يعني تقليل إغلاق المسارب أثناء عمليات الصيانة، كما أن الإضاءة بإشارات LED تقدم إضاءة واضحة أكثر للسائقين.

من جانب آخر استخدام نظام التحكم المروري التكيفي الذي يعطي تقليل الاختناقات والتأخير ويسبب تدفقاً مرورياً سلساً بالإضافة إلى تقليل حوادث الصدم من الخلف والتقليل من إحباط السائقين من خلال تقديم وقت تنقل موثوق.

ثم عرضت ورقة العمل أسلوب التحكم القائم على تدفق المركبات ودورية خدمات الطرقات وخدمة سحب المركبات والتي تعطي استفادة أسرع لشبكة الطرق وتقليل احتمالية الحوادث الثانوية بجانب استخدام لوحات الرسائل المتغيرة وتفيد في الكشف والتحذير من الأحوال الجوية وأحوال الطرق الخطرة والتقليل من الحوادث الثانوية، كما أن هناك لوحات الرسائل المتغيرة المحمولة (PVMS) وهي من الأدوات التي يمكنها تقديم معلومات في الوقت الفعلي عن الاختناقات المرورية والطرق البديلة، ويمكنها أيضاً تقديم تحذيرات مسبقة عن الفعاليات والحوادث وإغلاق الطرقات.

وهناك أيضاً لجنة إدارة الحوادث والفعاليات وترأسها دائرة النقل وتفيد في عملية الاجتماع خلال فترة قصيرة لمناقشة حادث أو فعالية غير متوقعة ولها القدرة على تتبع فعاليات أثناء فترة التحضير والتطبيق وتحقق استجابة سريعة للحوادث لتحسين السلامة والتخفيف من التأخير.

وعرضت الورقة أيضاً نظام العد المروري (TCS) الذي يقيم تحسين الطرق السريعة وإدارة المرور وتقديم مدخلات لنظام معلومات التنقلية، بالإضافة إلى إمكانية الكشف المبكر عن الحوادث من بيانات السرعة وأيضاً نظام (SCADA) للأنفاق وأنظمة إدارة نظام العد المروري.

كما عرضت نظام معلومات المتنقل التي تستخدم لتزويد مستخدمي نظام النقل بمعلومات إضافية يمكنهم من خلالها اتخاذ قرارات حول خيارات المسار وتقدير وقت التنقل وتجنب الاختناقات وتعزيز

خيار نمط التنقل بناء على الوقت الفعلي وتقليل توتر المتنقلين وتقليل خطر الحوادث.بجانب عرض نظام قياس وقت التنقل الذي يستخدم لجمع بيانات وقت التنقل في الوقت الفعلي باستخدام تقنية البلوتوث ويفيد هذا النظام في مساعدة مركز التحكم المروري لاتخاذ قرارات مدروسة في الوقت الفعلي، ولا يتطلب هذا النظام التعرض أو التفاعل بين طواقم المسح والسائقين مما يؤدي إلى سلامة إضافية للعاملين والسائقين.

واختتمت الورقة بعرض بعض المخططات المستقبلية عن نشر البنية التحتية لأنظمة النقل الذكية على امتداد الإمارة ونشر مراكز إدارة إقليمية للنقل متعدد الوسائط ومتعدد المستويات، بالإضافة إلى توفير معلومات في الوقت الفعلي عن التنقل وأنظمة النقل الذكية ونشر نظام المساعدة أثناء الركن ونشر أنظمة الوزن أثناء الحركة وتحسين دمج أنظمة إدارة الأنفاق وتحديث أنظمة النقل الذكية الموجودة.

معهد البحوث للطرق والسلامة المرورية بجامعة فالنسيا بإسبانيا

كيفية استعمال الطائرة بدون طيار في حركة المرور وسلامة الطرق

قدم الدكتور فرانسيسكو ألونزو مدير المعهد ورقة تناولت التطبيقات الحالية والمستقبلية للطائرات بدون طيار، حيث عرفت الورقة هذه الطائرات وقدراتها الوظيفية في مجال إدارة حركة المرور والسلامة المرورية.

وأوضحت الورقة أنه يمكن التحكم برحلة الطائرة إما بشكل مستقل من قبل أجهزة الكمبيوتر على متن الطائرة أو عن طريق جهاز التحكم عن بعد من قبل طيار على الأرض أو في مركبة أخرى، ولها عدة استخدامات حالياً مثل الأمن المدني وأمن الحدود والبحث عن المفقودين ورصد التلوث والكوارث وإطفاء الحرائق.

وبشكل مفاجئ أصبحت الطائرة بدون طيار تستخدم في مجال المرور حيث باشرت بعض الإدارات بتنفيذ بعض الحلول المرورية بواسطة هذا النوع من الطائرات.

وأوضحت الورقة أن مشكلة إدارة المرور والسلامة على الطرق تكمن في وجود عدد كبير من المركبات وكثرة المناوبات في العمل ووجود شبكة واسعة من الطرق ذات خصائص مختلفة (المزودة أو الخالية من الرادارات) بالإضافة إلى وقوع الكثير من الحوادث التي تؤثر على صحة الناس مع وجود إدارات متعددة تتمتع بالسلطة في هذا المجال.

وهذا كله يؤدي إلى إعاقة عملية التحكم والعجز في المعرفة وتعقيد تقديم التدابير المضادة ومعرفة أن التنسيق هو الحاجة الأساسية. وحالياً نجد أن هناك العديد من الطرق التي تمكن إدارات المرور من الحصول على بيانات الحركة المرورية ومراقبتها مثل طائرات الهيلوكبتر وكاميرات الفيديو والمركبة على أبراج عالية أو لوحات إعلانية وغيرها، ترتكز جميعها على مواقع ثابتة من شبكة المواصلات.

ونجد هناك قيوداً على هذا النظام الحالي لإدارة ومراقبة الحركة المرورية، بالإضافة إلى تكاليف الاستثمار العالية وانخفاض الربحية والعجز في الميزانية والبعد الجغرافي وعدم تلبية الاحتياجات والظواهر المتغيرة.

وبينت الورقة أن مزايا الطائرة بدون طيار مقارنة مع أنظمة الطيران المأهولة حيث إنها أصغر حجماً بكثير وبالتالي عامل التكلفة يقل كثيراً بسبب انخفاض كلفة التصنيع والصيانة والتشغيل والاحتياجات اللوجستية البسيطة، إضافة إلى الاستجابة السريعة للطوارئ وعدم احتياجها لمدرج للهبوط أو الاقلاع.

وبجانب هذه الميزات فإنه يمكن للطائرة بدون طيار أن تقترب كثيراً من الهدف وتنفذ مناورات عالية الدقة ورحلات أطول والطيران في الليل وعند مستويات منخفضة وهي مستدامة على الصعيد البيئي وتخفض نسبة المخاطر في مكان العمل بالإضافة إلى تنوعها.

وتناولت الورقة التطبيقات الممكنة للطائرات بدون طيار في إدارة حركة المرور والسلامة، حيث تقوم برصد ومراقبة المركبات والتدقيق في المخالفات المرورية ومساعدة السائقين والتحليل السلوكي لهم بالإضافة إلى سرعة التدخل في الأزمات والحالات الخاصة.

كما تطرقت الورقة إلى التدخل في البيئة المدنية من حيث المراقبة وإدارة الحركة المرورية في المدن وتصميمها عن طريق قياس نسبة التلوث الضوئي والتلوث ودعم المدينة الذكية ومراقبة ورصد المساحة الحضرية من جهات مختلفة (السلامة، السلامة المرورية، حركة المرور ووقوف السيارات).

وبينت بعض الاستخدامات المستقبلية المحتملة مثل دعم الرعاية الصحية حيث تعتبر مصدراً سريعاً للمعلومات بالنسبة للخدمات الطبية كونها تصل قبل سيارة الإسعاف عند حدوث الحوادث المرورية، ويمكنها أن تحمل الأشياء الحيوية جداً مثل الهاتف المحمول والمياه والحبل ومعدات الإنقاذ والأدوية وحتى أجهزة تنظيم

ضربات القلب، وأيضاً نظام الاتصالات الاحتياطية كجهاز استقبال وإرسال الإشارات بطرق غير معتادة وإمكانية التصرف لمواجهة الظواهر الجوية مثل انتشار الضباب على سبيل المثال.

وأوضحت الورقة أن الطائرة بدون طيار تسمح بجمع العديد من البيانات والمعلومات بكلفة منخفضة وتغطي امتدادات الأرض الواسعة وتصل إلى الأماكن التي يصعب الوصول إليها من دون تعريض الناس للمخاطر في ظروف الحد الأدنى للوقت، كما تعد تطبيقاتها متعددة وتحقق الكثير من النتائج التي تساعد على تشخيص الأداء الجيد لتحسين حركة المرور وزيادة معدل السلامة، إضافة إلى أنها تتيح التدخل في الوقت الحقيقي للحصول على تحسينات فورية.

ولا يعد استخدام الطائرة بدون طيار استبدالاً للتقنيات الحديثة أو التقليل من تكاليف المعدات أو المشغلين ولكن مكملاً ويحقق التحسين المطلوب وقت الضرورة.

VIA الهولندية
ولادة نجم جديد

حافز جديد للسلامة على الطرق بفضل (STAR)

بدأت ورقة العمل التي قدمها إريك دونكرز مدير "VIA" باستعراض سياسة السلامة على الطرق في هولندا والتي تتمثل في البداية في فترة السبعينيات من القرن الماضي باعتمادها على الحوادث ومن خلال عدة عوامل لتحقيق النجاح وهي بيانات الحوادث الجيدة والمتوفرة لجميع أصحاب المصلحة في مجال السلامة على الطرق عبر نهج قائم على الأدلة، ثم رصد أهداف السلامة على الطرق من خلال معلومات ثابتة ودقيقة مناسبة للتحليل بحيث تركز على الإنسان والسيارة والطريق لتحديد أخطاء النظام وتحديد السلوك السيئ وتحديد الظروف الخطرة.

وتعرضت الورقة لبعض المشكلات المرورية والتسجيل الناقص للحوادث من قبل الشرطة ومشكلة الرصد للسياسات والتحليلات والتقييمات التي تصبح مشكلة صعبة الحل، ثم وضعت جزءاً من الحلول التي تأتي نتيجة للتعاون المبتكر الذي يهدف إلى الإبلاغ بكفاءة عن الحوادث للوصول إلى تحليلات موثوقة توفر حافزاً جديداً للسلامة المرورية.

وأظهرت أيضاً أسلوب تتبع العملية المتبعة لتحسين سلسلة التوريد للسلامة المرورية حيث الحادث ومنه إلى الإبلاغ عنه ثم بدء التحليلات حتى الوصول من الشكل الورقي إلى الحل الرقمي.

ويعد الإبلاغ عن الضرر عبر الجوال هو أحد الأساليب السريعة للإبلاغ عن الضرر أثناء التنقل لكافة أنواع الحوادث مثل راكبي الدراجات أو الإصابات.

ويقوم النظام العام الجديد لتحديد الموقع عن طريق لوحة الترخيص فقط لجمع بيانات السيارة والتأمين بطريقة استعلام منظمة وضعتها شركات التأمين لوصف الحادث، ويعتبر المخطط المكون تلقائياً فريداً من نوعه وتسهم سهولة استعماله وبساطة الإبلاغ في زيادة الاستخدام.

ومن الأمور التي ركزت عليها الورقة الهولندية عملية التواصل، حيث يمثل التحدي الرئيسي في تعريف الجمهور بالإبلاغ عن الضرر عبر الجوال، وتعتبر مشاركة والتزام أصحاب المصلحة المعروفين أمراً حاسماً في هذا الصدد.

وقد تم إبرام اتفاقية السلامة من (STAR) التي تمنح السلامة على الطريق دافعاً إلى الأمام، حيث يعد تسجيل جميع أنواع الحوادث المرورية في جميع الأوقات أمراً بالغ الأهمية بالنسبة لاتفاقية السلامة من (STAR). كما أن المنظمات المشاركة ملتزمة في بذل قصارى جهدها لتحفيز السلوك المطلوب من الأشخاص المعنيين.

ومن خلال ذلك النظام تحققت بعض النجاحات حتى الآن ومنها أن الشرطة قامت بأولى خطواتها الكبرى نحو تحسين التسجيلات مع أكثر من 80 ألفاً من التسجيلات سنوياً، وقد أدى ذلك بالفعل إلى نتائج مفاجئة وتثبيت الافتراضات القائمة بأنها ليست دوماً صحيحة، كما أن هذا الأمر يطرح معضلات وتحديات جديدة لصناع القرار.

ثم تعرضت الورقة إلى مجموعة من الإحصائيات من خلال بيانات تاريخية عن الحوادث وعددها في السنوات الماضية والإبلاغ عن الحوادث الخطيرة وأعداد الضحايا، وأيضاً المواقع الأكثر عرضة للحوادث وتصنيف المواقع مع أعداد مرتفعة من الحوادث بالإضافة إلى إظهار الرسوم البيانية للحوادث الفردية وبعدها تقرير مفصل عن الحادث، ثم بعد ذلك يتم

تحليل الطرق من خلال تكبير الخريطة على الطريق الذي ترتفع فيه أعداد الحوادث وحصر الحوادث بوسيلة معينة للنقل.

ثم اختتمت ورقة العمل بمجموعة من الخطوات القادمة . حيث يتم الاتصال بين مؤسسة (STAR) ومختلف أصحاب المصلحة لاستكشاف وتفعيل الفرص الجديدة على أساس الرؤى التي تم الحصول عليها والاتحاد مع مشاريع أخرى مثل (iRAP) والتركيز على مخاطر حوادث الجماعات والبنية التحتية والتوسع إلى المعايير الأوروبية من النظام الورقي إلى النظام الرقمي.

مركز بحوث الطرق والمواصلات وسلامة المرور

جامعة الإمارات العربية المتحدة

كانت بداية ورقة العمل التي قدمها الأستاذ الدكتور ياسر حواس مدير مركز بحوث الطرق والمواصلات وسلامة المرور بجامعة الإمارات العربية المتحدة عن تقنية أنظمة النقل الذكية وشرحت الواقع وما نقوم به على نحو خاطئ فيما يعنى بالبيانات والسياسات والتوجيهات والأدوات والبنية التحتية المؤسسية والتقييم ثم تساءلت الورقة عن الرؤية وخطة التنفيذ.

وتعرضت الورقة للأرقام والممارسات مبينة أن الإمارات تشهد مئات الوفيات سنوياً وآلاف الحوادث والإصابات الخطيرة والبسيطة وأن التكلفة التقديرية لإصابات الحوادث تتعدى مليارات الدراهم سنوياً، وذلك وفقاً لدراستين أجراهما المركز لصالح وزارة الداخلية والهيئة الوطنية للمواصلات عام 2009.

وبينت الدراستان أنه يتم التركيز على الأخطاء البشرية فقط وتخصيص القليل من الاهتمام لمساهمة الطرق أو المركبات في الإصابات وليس الحادث نفسه.

ثم تعرضت الورقة لتقييم السلامة في الإمارات العربية المتحدة وبعض التوصيات لتحسين السلامة المرورية في الإمارات والتأثيرات على عوامل السلامة المرورية، بعدها ركزت على سلامة المركبات والطرق.

ثم تعرضت الورقة لتساؤل عن الرؤية الصفرية للحوادث وباستخدام أنظمة المركبات الذكية، وهل يمكن تفادي التصادم الخلفي والتصادم أثناء مغادرة الطريق والتصادم عند تغيير المسار والاندماج في الطريق والتصادم عند التقاطعات.

وأبرزت الورقة أيضاً جوانب فعالية أنظمة المركبات الذكية والتحذير عند الانحراف عن المسار والذي من المتوقع أن يخفض الحوادث التي تتسبب بوفيات وإصابات خطيرة بنحو (7%)، بالإضافة إلى فعالية تركيز السائق وعدم تشتت انتباهه وتعبه والتي من المتوقع أن تقلل الحوادث التي تسبب إصابات حتى نسبة (23%) وخفض الحوادث المرتبطة بالسرعة من خلال خدمات اتصالات عن بعد داخل المركبات بنسبة (20%) والإصابات بنسبة (11%) بجانب تحذير المشاة.

وقدمت الورقة أيضاً بعض الحقائق المهمة عن الازدحام وسبل التغلب عليه، خاصة على الطرق السريعة حيث تم إجراء مقارنة بين دبي وأبوظبي في المعدلات (معدلات الازدحام).

ولحل مشكلة الازدحام بأسلوب فعال، ركزت الورقة

على ضرورة التحول المنهجي بالكامل من بناء الطرق (لحل المشكلة) إلى إدارة المشكلة والتكامل عن طريق معرفة كيفية إنشاء الطلب وتنفيذه، ونظم معلومات النقل، وديناميكية المرور والتركيز على الاستدامة.

ثم تعرضت الورقة للتحديات المتمثلة في التخطيط والتنفيذ والعمليات كما استعرضت نظام قاعدة بيانات الحوادث القائم على نظام (جوجل) من خلال بعض التطبيقات.

اتحاد الطرق الأوروبي

الطرق التي يمكن للسيارات قراءتها : تمهد الطريق إلى بر الأمان

استهلت السيدة كرياكي أرامبيدو عضو اتحاد الطرق الأوروبي شرح ورقة العمل بعرض سريع وموجز عن السلامة على الطرق والوضع الراهن والتحديات من خلال برنامج العمل الأوروبي للسلامة الطرقية.

ويتضمن البرنامج الهدف الأول لخفض عدد الوفيات بحلول عام 2020 من 31.500 حالة في عام 2010 إلى 15.750 حالة، وهو يعد تحدياً كبيراً ويتطلب جهداً كبيراً من كل المسؤولين في الاتحاد الأوروبي. وبينت الورقة أن حالات الوفاة انخفضت في عام 2014 إلى 25.700 حالة وفاة وهو رقم يبشر بالخير ويظهر الجهد المبذول من المسؤولين في هذا الشأن.

وبينت ورقة العمل أن الاتحاد الأوروبي يسجل أعلى نسبة في السلامة المرورية في العالم، حيث وصل عدد حالات الوفاة 56 حالة من أصل مليون نسمة في عام 2014، أي 25.700 حالة من أصل 505 ملايين نسمة، في حين تم تسجيل ضعف الوفيات في الولايات المتحدة،

إلا أن هذا العدد في الاتحاد الأوروبي يمكن أن يعاود الارتفاع مرة أخرى بمجرد أن تتناقص تدريجياً العوامل الخارجية الإيجابية لحجم حركة المرور المخفضة بسبب المصاعب الاقتصادية.

وعرضت الورقة عنصراً مهماً في هذا المجال وتختص بأتمتة الطرق والبنية التحتية لها بجانب الطرقات التي يمكن للسيارات قراءتها. وتناولت في هذا المجال علامات الطريق والعوامل التي تعوق التعرف عليها مثل عدم وجود صيانة منتظمة لعلامات الطريق ووضع علامات طرق غير عاكسة للضوء بالإضافة إلى وجود علامات قديمة (وليست ذات صلة) على الطريق (على سبيل المثال مناطق العمل).

ثم بينت الورقة كيفية المساعدة من قبل مشغلي الطريق وصيانته عن طريق تحسين علامات الطريق العاكسة للضوء ودورها في اكتشاف ودقة موضع علامات الطريق بشكل كبير مع الحاجة إلى مواءمة عرض وحجم ولون علامات الطريق، إضافة إلى العوامل التي تعوق التعرف عليها.

وقدمت الورقة عدداً من التوصيات التي تم جمعها من اللوائح الوطنية من عدة دول أوروبية، وجاءت كالتالي:

علامات مرئية على الدوام:

بالنسبة لكل من السائق والسيارة الذكية.

بغض النظر عن ظروف الإضاءة (ليلاً ونهاراً).

بغض النظر عن الظروف الجوية (جفاف – رطوبة – أمطار).

العمر (الشباب والمتقدمين في السن).

إشارات الطريق الجديدة:

توصية اتحاد الطرق الأوروبي 150X150.

الحد الأدنى من العرض 15 سم.

الحد الأدنى لأداء انعكاس الضوء في الأجواء الجافة والرطبة والممطرة.

إيس لتعليم القيادة والسلامة الطرقية في الهند

استخدام نظم النقل الذكية في نظام الحافلات في إندرو بالهند

عرضت ورقة عمل قدمها الدكتور أشتوش أتراي المدير والمستشار الفني لشركة إيس لتعليم القيادة والسلامة الطرقية في الهند، والدكتورة أسليشا أتراي مستشارة فنية، تجربة عملية من مدينة إندور التجارية في إحدى ولايات الهند والتي تعيش حالة من الفوضى والتهور في قيادة الحافلات ووسائل النقل مما يسبب الكثير من الإصابات والوفيات.

وركزت ورقة العمل على كيفية التوصل إلى وسيلة للإصلاح وتحقيق السلامة المرورية وتطوير نظام دعم لتحسين البنية التحتية للنقل واستخدام التقنيات الحديثة والابتكارات لدعم الخدمات.

وبالرغم من أن ورقة العمل هذه تعتبر تجربة خاصة وفي منطقة محددة بإحدى مدن الهند، إلا أنها تلقي الضوء على العديد من المشاكل والسلبيات المشابهة والمنتشرة على مستوى العالم، حيث مشاكل المرور والنقل تكاد تكون متشابهة وعلاجها واحد، وإن اختلفت الأساليب والطرق.

وتم عرض بعض من المعلومات العامة عن مدينة إندرو التجارية والتي تقع في ولاية ماديا براديسن الهندية، بينت مجمل المشكلات المتعلقة بالنقل والسلامة المرورية فيها، شملت تنافس الحافلات الحكومية مع بعضها على الطريق والتي أدت لفوضى مرورية مع عدم وجود نهج منظم لتشغيل الحافلات بالإضافة إلى القيادة المتهورة والسرعة الزائدة التي أدت لحوادث وتلوث للبيئة، وبالتالي عدم وجود نظام فعال للنقل العام، علاوة على تصرفات غير أخلاقية مثل التلاعب بالعدادات وسلب الزبائن والتي تعتبر من الأمور المنتشرة هناك.

ثم عرضت الورقة الأهداف التي بتحقيقها يتم التغلب على حالة الفوضى والمشكلات الناتجة عنها ومن أهمها :

إنشاء وكالة متخصصة وفعالة لرصد وتوفير نظام نقل داخل المدن.

إنشاء خدمة حافلات عالمية المستوى لتلبية لاحتياجات المواصلات كافة في المدينة وبشكل شامل.

إيجاد وسائل نقل عامة حديثة وذات قدرة عالية وصيانتها.

تطوير نظام دعم لتحسين البنية التحتية للنقل.

ضمان اتصال الميل الأخير مع وسائل النقل العام لراحة العملاء.

استخدام أحدث التقنيات والابتكارات لدعم الخدمات.

دمج نظم النقل الذكية في نظام النقل من أجل تحسين الكفاءة التشغيلية.

استخدام نظم النقل الذكية كأداة لتحسين عمليات تسيير الحافلات وتحسين مستوى الخدمة.

ولتحقيق هذه الأهداف تم وضع مقترح لإنشاء شركة " خدمات النقل في مدينة أندرو" المحدودة (ICTSL) لتشغيل وإدارة نظام النقل العام في ديسمبر من عام 2005.

ولكون الخدمات والعمليات كانت مصممة ومطورة بشكل يأخذ إمكانية الوصول وحاجة كل مناطق المدينة بعين الاعتبار، فقد تم اقتراح تطوير البنية التحتية اللازمة في مرحلة لاحقة لتعزيز الخدمة.

وبينت الورقة نظام التعامل مع وسائل النقل من حيث نظام بيع التذاكر وتخطيط المسارات وبيان خريطة الطريق وتعرفة النقل والتي تعتبر من أدنى المعدلات المتاحة في البلاد، كما تم عرض نظام تتبع الحافلات القائم على النظام العام لتحديد الموقع، حيث تم تجهيز كل حافلة بجهاز قائم على نظام تحديد المواقع مع تسهيلات لنقل البيانات عبر الإنترنت وأيضاً نظام معلومات الركاب الذي تم إدخاله لأول مرة في البلاد.

ويوجد حالياً (84) موقفاً للحافلات وغرفة تحكم مجهزة بنظام معلومات المسافرين، وقد استفادت المدينة من الشركة المشغلة (ICTSL) من عدة نواح

منها :

تغير كبير في أنماط التنقل داخل المدينة.

ووفير في الوقت الذي يستغرقه التنقل لمستخدمي (I - TSL).

تخفيض نسبة الازدحام على الطرق.

انخفاض نسبة الحوادث على الطرق والحد من تلوث البيئة.

تحسين حالة الطرق في المدينة والصورة الحضارية لها.

تحسين حركة الحافلات بفضل المسارات المخصصة لها والتي تم تطويرها حالياً.

ومن المبادرات التي عرضتها الورقة (مبادرة السلامة الطرقية) واشتملت على برامج تدريب وتوعية مرورية لسائقي (ICTSL) على أساس منتظم من أجل تعزيز الاحتياطات العامة للسلامة الطرقية.

الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض

برنامج الإدارة المرورية في مدينة الرياض

تتعلق ورقة العمل هذه والتي قدمها كلٌ من المهندس عبدالله بن أحمد الصالح والمهندس عبدالرحمن بن عبدالعزيز بن عقيل من الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض بالمملكة العربية السعودية، بالنهضة التنموية الشاملة التي تمر بها المدينة، والتوسع العمراني الحالي والذي تخطت الرحلات المرورية على شبكة الطرق فيها حوالي 7.4 مليون رحلة يومياً، ومن المتوقع أن يصل هذا العدد إلى 12 مليون رحلة يومياً.

وقد أدى هذا التسارع في النمو إلى زيادة الحركة المروية فيها واحتياج مدينة الرياض إلى استراتيجية نقل خاصة، حيث عمل المخطط الاستراتيجي الشامل للمدينة على وضع استراتيجية كاملة للنقل تهدف إلى تيسير تنقل السكان داخل مدينة الرياض باستخدام وسائل النقل المختلفة وذلك بالعمل على عدد من المحاور بشكل تكاملي يتعلق بتطوير شبكة الطرق وبرنامج الإدارة المرورية ونظام النقل العام.

وتضمنت الخطة الشاملة برنامج الإدارة المرورية للمدينة الذي يعتبر أحد أهم العناصر الرئيسية في نظام النقل بالإضافة إلى رفع مستوى انسيابية الحركة والتوظيف الأمثل لشبكة الطرق وحل مشكلة الاختناقات المرورية من خلال تنفيذ تطبيقات الإدارة المرورية الحديثة التي تشمل الجوانب التقنية والهندسية وبرمجة الإشارات المرورية ووسائل فرض النظام المروري.

وبينت الورقة كيفية تنفيذ برنامج الإدارة المرورية بمدينة الرياض باعتباره أهم عناصر الخطة الاستراتيجية المرورية فيها، والذي تقوم الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض حالياً بتنفيذ المشروع الذي يهدف إلى تغيير نظام الإدارة المرورية في المدينة بشكل جذري عن طريق إحدى الشركات الأمريكية بالتعاون مع إحدى الشركات السعودية وهو الذي يستهدف تحديث حوالي 600 تقاطع في مدينة الرياض.

كما تضمنت ورقة العمل أيضاً نطاق العمل في مشروع الإدارة المرورية بالرياض الذي ينقسم إلى مجموعة عناصر رئيسية تشمل :

نظام التحكم المركزي ويختص بتحليل المعلومات المباشرة لحركة المركبات في الطريق عن طريق نظام ترانس سويت بناءً على حجم الكثافة والحركة المرورية في المدينة ومجموع أطوال الطرق وعدد التقاطعات في المدينة وذلك بما يضمن تحقيق المواصفات التالية :

التحكم بالحركة المرورية – التعداد المباشر للمركبات على شبكة الطرق – إدارة الحركة المرورية خلال الطوارئ والأزمات في المدينة.

ويتميز النظام بقدرته على رصد المركبة التي تسير بسرعة عالية والرصد الآلي للأحداث في منطقة هذه الكاميرات مثل الحريق والفيضانات.

أجهزة تحكم في الإشارات المرورية سيتم تركيب 600 جهاز تحكم في الإشارات المرورية على التقاطعات الرئيسية بهدف التحكم في توقيتها وضمان تزامنها وتتابعها مع التقاطعات الأخرى بناءً على حجم المركبات على مسار الطريق.

التعداد المباشر للكثافة المرورية وسيعتمد هذا النظام على استخدام 1400 كاميرا رقمية خاصة بالتعداد المباشر للحركة المرورية وقياس حركة المركبات على التقاطعات. ويعد هذا النظام من أحدث ما توصلت إليه التقنية في مجال المعلومات المباشرة لمستخدمي شبكة الطرق.

كاميرات رقمية لمتابعة الحركة المرورية وسوف يتم تركيب 350 كاميرا رقمية للمتابعة المباشرة لحركة المرور على جميع التقاطعات.

نظام التعرف على لوحات المركبات، وسوف يتم تركيب 175 كاميرا متخصصة بقراءة اللوحات، يتم توزيعها وفق خطة لنشر هذه الكاميرات على الطرق في المدينة لرصد جميع أرقام اللوحات وتحديد المركبات المطلوبة أمنياً على الطرق.

مركز الإدارة المرورية، سيتم تركيب نظام التحكم المركزي للإشارات المرورية في مركز الإدارة المرورية بمدينة الرياض، وسيتم تشغيله من خلال فريق عمل متخصص في الإدارة المرورية يشمل حوالي 18 مشغلاً موزعين بنظام المناوبة على مدى 24 ساعة.

الأعمال الإنشائية، وتشمل جميع الأعمال الإنشائية على التقاطعات بما فيها أعمدة وقواعد الإشارات المرورية والتمديدات والتوصيلات الكهربائية واستخدام تقنية LEDS المتميزة بالجودة البصرية العالية.

الإدارة العامة للمرور – إسبانيا

السيارة المتصلة والقيادة المستقلة.. الاستراتيجية الإسبانية

قدم السيد جايم مورينو جارسيا نائب مدير عام المرور بإسبانيا في ورقته شرحاً عن الإدارة العامة للمرور وعن قواعد المرور داخل المناطق الحضرية وخارجها والتطبيق العملي لها وترخيص القيادة ونظام العقوبات وتسجيل المركبات وتنسيق الأبحاث حول سلامة الطرق بالإضافة إلى السجلات الوطنية للسائقين والمركبات والحوادث والعقوبات والغرامات.

والقت الورقة الضوء على تجهيزات الطرق من حيث أجهزة قراءة اللوحات ومحطات الطقس وغيرها بجانب 7 مراكز لإدارة المرور تعمل 356 يوماً بمعدل 4 ساعات يومياً من خلال فريق عمل متخصص ومجهز بكاميرات وأجهزة قراءة اللوحات وكل ما يحتاجه لإنجاح العمل الذي يقوم به، كما يتم الاتصال عن طريق شبكة ألياف ضوئية خاصة بهذه المراكز.

ويتعامل الفريق عن طريق تطبيق نظم التطبيق الآلي وأنظمة الإنقاذ الآلية، بالإضافة إلى نموذج تطبيق السرعة الذي يشمل رادارات ثابتة ومتحركة مع رقابة مكثفة على الطرق الثانوية.

ويتم تطبيق نموذج السرعة على أقسام تتدرج حسب درجة خطورتها من حيث عوامل السرعة وعدد الحوادث وطول المسافة ومتوسط حركة المرور اليومية ونوع الطريق.

كما تطرقت الورقة إلى الأهداف التي تضمنت رؤية أولية تشمل عدد الضحايا والازدحام والانبعاثات، ثم تم عرض الاستراتيجية الإسبانية لسلامة الطرق (2011– 2020) والتي ترمي إلى تخفيض الأثر الاجتماعي والاقتصادي للحوادث المرورية.

وفي سياق سلامة الطريق أظهرت الإحصائيات أن عدد الوفيات على الطرق في إسبانيا بلغ 36 وفاة لكل مليون نسمة.

ومن سلامة الطريق إلى نظام السيارات المتصلة، حيث يطالب السائقون والركاب بذلك للوصول إلى الخدمات المتصلة، حيث سيرتفع العدد الإجمالي للمركبات المزودة باتصال إنترنت مدمج من 10% من أجمالي السوق اليوم إلى 20% بحلول نهاية العقد.

وتتميز السيارات المتصلة بخدمات الترفيه المعلوماتي وكفاءة المرور وكفاءة التكلفة والسلامة المرورية والراحة والفاعلية، وسينتج عن ذلك وجود سوق ذي إمكانيات كبيرة حوالي 27 بليون دولار بحلول عام 2020، إلا أن الاتصال الآلي سيكون إجبارياً في السيارات بحلول عام 2018 من خلال المعنيين بذلك وهم صانعي السيارات والاتصالات وشركات التأمين ومطورو البرمجيات، كما سيكون هناك تشجيع لحلول السلامة المرورية المتصلة (الاتصال الآلي) وتوفير مشاركة المعلومات المفيدة ووجود منصة / محور عالي المستوى للخدمات المتصلة المشتركة تضم معها جميع المنصات الفرعية القائمة بجانب تقديم خدمات التسييج الجغرافي كعلامة بيضاء لحماية المستخدمين الأكثر ضعفاً مثل راكبي الدراجات والمشاة وإنذارات الأعطال والحوادث والمركبات المنخفضة السرعة وإشارات الإرسال المتغيرة المتخصصة.

وتناولت الورقة القيادة المستقلة والتي تجعل خصائص القيادة الآلية واقعاً في السيارات اليوم من حيث استخدامات الفرامل المانعة للانغلاق وبرنامج القيادة الإلكتروني والنظم المتقدمة لمساعدة السائق، حيث سيعود ذلك كله بالنفع على السلامة والكفاءة والراحة والدمج وقابلية الوصول إلى تحسين الوصول إلى مراكز المدن، حيث من المتوقع أن يصل التأثير الاقتصادي للقيادة المستقلة خلال السنوات القادمة إلى 71 بليون يوروعام 2030 كما سينتج السوق العالمي للمركبات الآلية 44 مليون مركبة في العام نفسه والذي يبرز فيه الدور الذي تلعبه الإدارة العامة للمرور وهو إثبات موثوقية وسلامة التكنولوجيا وعدم وجود هامش للخطأ مع التقنيات الحرجة للسلامة بحيث تعمل بشكل مثالي طيلة الوقت وفائقة التطور.

المجلس البرتغالي للوقاية من حوادث السير

إدارة السلامة على الطريق ومنظومة النقل الذكية

اهتمت ورقة العمل التي قدمها السيد آلآن أريل مدير عام المجلس البرتغالي للوقاية من حوادث السير بسياسة السلامة الطرقية التي تفسح المجال أمام ثقافة انتقاد نظام المرور.

وبينت تعريفاً بعناصر الإدارة الفعالة للسلامة الطرقية والحاجة إلى إدارة فعالة للسلامة على الطرق لتحقيق أداء أفضل في مجال السلامة على الطرق، بالإضافة إلى أن هناك حاجة لمعالجة منتظمة لعوامل الخطر الأساسية واعتماد تدابير متينة على نطاق أوسع مع موارد مناسبة من خلال الجمع بين مقاربة على مستوى النظام ومشاركة في المسؤولية.

وحددت مراحل وأسلوب التخطيط لسلامة الطرق تتضمن صياغة رؤية وفلسفة وتحليل المشكلة والهدف بحيث يكون محدداً مع التقيمات الاجتماعية والاقتصادية ثم وضع تدابير مضادة ثم وضع برنامج للسلامة وتنفيذه ثم مرحلة التقييم والمراقبة، بعد ذلك تأتي الرؤية أو الفلسفة حيث الرؤية للسلامة هي وصف مبتكر لنظام المرور المستقبلي أو التوجه المرغوب لتطوير السلامة.

ثم استعرضت الورقة السلامة المستدامة في هولندا واستراتيجية الرؤية صفر في السويد ثم مفهوم النظام الآمن بولاية فيكتوريا الاسترالية ثم استعراض نظام مروري أكثر أمناً يشتمل على أهداف لخفض الإصابات والوفيات وإعادة العمل على جوانب متنوعة من تصميم وتشغيل نظام المرور وتحقيق واجهة أفضل بين بيئة البشر والمركبات والطرق.

بعد ذلك أوضحت الورقة كيفية تحليل المشكلة من حيث مؤشرات الحوادث والإصابات وبيانات عن تعرض مستخدمي الطرق للخطر ومؤشرات المعالجة والنظام ثم مؤشرات أداء السلامة الطرقية.

كما شرحت مؤشرات أداء السلامة الطرقية من حيث المشاهدات والآراء والمواقف والسلوكيات بعدها جاء تحديد الأهداف والذي تظهر الأبحاث أن الأهداف الكمية من شأنها أن تؤدي إلى برنامج أفضل وتحسين أداء السلامة المرورية وإبقائها على الأجندة السياسية واعتبار الأهداف أداة إدارية فعالة لتحديد المسؤولية وهي ترتكز على التسلسلية الهرمية على هدف مثالي مع بعض الاهتمام المسبق.

وتناولت وضع التدابير المضادة وهي عبارة عن اعتماد استراتيجية في كامل النظام ولتتعرف على ذلك استعرضت الورقة استراتيجية رئيسية للسلامة المرورية كونها تخفض التعرض للأخطار وتخفض حدة الإصابات مع خفض العواقب الطويلة الأمد للإصابات الناجمة عن الحوادث وتطوير أدوات التنفيذ والمراقبة والتقييم.

وأوضحت ورقة العمل أيضاً بعض المقاربات على مستوى النظام من جانب إدارة التعرض للخطر من خلال سياسات النقل واستخدام الأراضي وتطوير شبكة الطرق للمساعدة على الوقاية من حوادث الطرق وتوفير مركبات ذكية مرئية وحامية من الحوادث وإعداد ضمان الامتثال للقواعد الأساسية للسلامة على الطرق ثم توفير رعاية ما بعد الحادث.

وعن التقييمات الاجتماعية والاقتصادية بينت ورقة العمل أن اختيار التدابير والحرص على تحقيق عائدات قصوى يتضمن منافع تدابير السلامة المرورية اللازمة لتحقيق أهداف السلامة التي يجب أن تحدد كميتها وتصنيفها باستخدام فعالية التكلفة وتحليل المعايير وتحليل الجدوى الاقتصادية ومزيج من هذه الوسائل.

بعد ذلك يأتي التقييم والمراقبة، حيث تعتبر ذلك جزءا أساسيا من التطبيق ويتطلب جهداً ومعالجة ونشراً مناسباً لبيانات موثوقة بهدف تحقيق التالي :

إجراء رصد متواصل لمؤشرات أداء مستهدفة وأخرى مرتبطة بالسلامة.

تحديد فعالية تدابير محددة للسلامة على الطرق من خلال دراسات سابقة ولاحقة.

مراجعة السياسات والتدابير وتحديثها مع إعادة توزيع الموارد على تدابير أكثر فاعلية من حيث التكلفة.

تحديد التأخير في التطبيق الذي يحتاج إلى إجراءات تصحيحية.

تحديد مستوى الدعم العام للتدخلات.

ثم بعد ذلك تأتي مشاركة المسؤولية من الجهات الأخرى مثل الحكومة الوطنية والحكومة المحلية والقطاع الصحي والحكومة الإقليمية والاتحاد الأوروبي وقطاع الأبحاث والعديد من الجهات الأخرى ذات العلاقة.

واختتمت الورقة بعرض مجموعة من الأنظمة الذكية الخاصة بعملية النقل والمخاطر المرتبطة بها مع التأكيد على أن اعتماد الأنظمة من قبل السائقين والتكيف السلوكي من بين أهم احتياجات البحث في المجال بغية تحسين تصميم الأنظمة وتنظيم استخدامها.

نادي السيارات الإيطالي

فعالية تقنيات الفرملة الطارئة ذاتية التحكم في المناطق المدنية

تبين ورقة العمل التي تقدمت بها السيدة أنتيدا أفيرسا من نادي السيارات الإيطالي مجموعة من المحتويات المهمة مثل :

أسباب الحوادث المرورية.

نظم الفرملة الطارئة ذاتية التحكم AEB.

برنامج تقييم السيارات الجديدة الأوروبي.

استطلاع أعداد نظم الفرملة الطارئة ذاتية التحكم من برنامج تقييم السيارات الجديدة الأوروبي.

فعالية نظم الفرملة الطارئة ذاتية التحكم منخفضة السرعة في حوادث الاصطدام الخلفي الفعلية.

أثر الاستخدام الأوسع لنظم الفرملة الطارئة ذاتية التحكم على السلامة المرورية في إيطاليا.

وبينت الورقة أسباب الحوادث المرورية والتي يشترك فيها السائق والمركبة والطريق، حيث كان السائق المتسبب الأول بنسبة 90% من إجمالي الحوادث.

ثم عرضت الورقة نظم الفرملة الطارئة ذاتية التحكم والتي تعد من تقنيات السلامة النشطة التي تتدخل في الحالات الحرجة بشكل مستقل عن السائق لتجنب الحادث أو تخفيفه، وهي قادرة على تحسين السلامة عن طريقين أولهما محاولة تجنب الأثر من خلال كشف خطر تصادم وشيك والثاني عبر تخفيف حدة الاصطدامات التي يمكن تجنبها، ومن جانب آخر أن نظم الفرملة الطارئة لها أثر إيجابي لاسيما على حوادث التصادم الخلفي.

وعن برنامج تقييم السيارات الجديدة الأوروبي أوضحت الورقة أنه تأسس عام 1997 ومقره بروكسل وقد أصبح نادي السيارات الإيطالي عضواً فيه في عام 2011 ويقوم البرنامج بنشر تقارير عن السلامة الخاصة بالمركبات الجديدة بالإضافة إلى سلسلة من اختبارات حوادث المركبات مع منح تصنيف نجوم على أساس معدات وأداء السلامة.

ثم استعرضت ورقة العمل استطلاع أعداد نظم الفرملة الطارئة ذاتية التحكم AEB من برنامج تقييم السيارات الجديدة الأوروبي، حيث قام البرنامج بتطوير اختبارات تقييم الأداء من حوادث الاصطدام الخلفي للسيارات وتصنيف النسخ المتعددة لهذه التقنيات لفئتين من السيارات منخفضة السرعة وعالية السرعة، وفي عام 2014 أصبح كلا النظامين جزءاً من نظام التصنيف.

واحتوت الورقة على دراسة خاصة بفعالية نظم الفرملة الطارئة ذاتية التحكم منخفضة السرعة في حوادث الاصطدام الخلفي الفعلية وقد تم نشرها في عام 2015 في المجلة الإلكترونية "تحليل الحوادث والوقاية منها" وهي تعتمد مقاربة مبتكرة وذلك من خلال بحث تأسيس عن طريق مجموعة عمل جمعت الباحثين والخبراء من المنظمات الحكومية والتخصصية ومنظمات المستهلكين والتأمين،جمعت بيانات من 6 دول مختلفة من بينها إيطاليا باعتبار أن نادي السيارات الإيطالي عضو فيها.

ومن خلال تحليل هذه البيانات يمكن تقديم حل لإحجام هيئات السلامة المرورية عن تسليم بياناتها الجزئية إلى أطراف خارجية، كما أن جميع مزودي البيانات قاموا بإجراء تحليل محلي فردي مستخدمين قاعدة بياناتهم الوطنية.

ونتج عن البحث أن هناك اختلافاً واضحاً في توزيع أنواع الحوادث بين المركبات المزودة بنظم الفرملة الطارئة ذاتية التحكم والتي لا تحتوي هذه التقنية. كما أن تقنية الفرملة الطارئة ذاتية التحكم منخفضة السرعة تؤدي إلى خفض 38% من نسبة حوادث الاصطدام الخلفي على أرض الواقع للمركبات المزودة بهذه التقنية.

وفي حساب تقديري للأثر المترتب على السلامة

المرورية من الاستخدام الأوسع لنظم الفرملة الطارئة ذاتية التحكم في إيطاليا تبين أنه لو كانت جميع المركبات التي تسير على الطرق الإيطالية مزودة بنظم الفرملة الذاتية سيكون هنالك حوادث أقل خلال عام واحد.

واختتمت الورقة بخلاصة تبين أن التحليل المشترك بين مجموعة من البلدان يقدم تقييماً أكثر دقة وأكثر ملاءمة على الصعيد الدولي مقارنة بما يمكن أن يقدمه بلد واحد بذاته، وأن نتيجة الدراسة تسهم مساهمة مهمة في اتجاه تحسين السلامة المرورية في المناطق الحضرية وأنه ينبغي الحث على تزويد المركبات بالتقنية الحديثة على مستوى واسع حسب توصية الخبراء.

رئيس المنظمة العربية للسلامة المرورية :

التكنولوجيا بمفردها لن تحد من الحوادث.. ويجب تغيير سلوك السائقين

أثار المشاركون في فعاليات المؤتمر الدولي للسلامة المرورية، الذي نظمته جمعية الإمارات للسلامة المرورية في نوفمبر الماضي، بالتعاون مع المنظمة العربية للسلامة المرورية والمنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرقات ومنظمة الصحة العالمية واللجنة المشتركة للسلامة والحلول المرورية – أبوظبي، جدلا وتساؤلات بشأن حجم الإيجابيات والسلبيات المترتبة على استخدام الأنظمة المرورية، وما هي حجم المخاطر والتهديدات التي تحدق بمستخدمي الطريق من جراء استخدام هذه الأنظمة، وهل يمكن للتكنولوجيا الحديثة أن تحد من الحوادث المرورية وما ينتج عنها من خسائر بشرية؟.

وفي سبيل الوقوف على أبعاد هذه القضية حاورت "مجلة السلامة المرورية"، عفيف الفريقي رئيس المنظمة العربية للسلامة المرورية، الذي أكد أن التكنولوجيا وحدها لن تحل المشاكل المرورية أو تتمكن من خفض معدلات الحوادث المروية، وإنما يجب أن يواكب ذلك تغيير في سلوك السائقين حتى يمتلكون مهارات وأدوات التعامل مع المنظومات المرورية الذكية.

■ طرح مؤتمر السلامة المرورية قضية الأنظمة الذكية.. ما مدى أهمية الموضوع؟

لا شك أن المؤتمر الذي أقيم مؤخراً تحت شعار « إدارة السلامة على الطرق وأنظمة النقل الذكية» اكتسب أهمية كبيرة إذ سلط الضوء على قضية استخدام أنظمة النقل الذكية، وكيفية الاستفادة منها في تعزيز السلامة المرورية على الطرق وحماية مستخدمي الطريق من مخاطر الحوادث المرورية.

وقد اكتسب المؤتمر أهمية كبيرة عندما طرح قضية كبيرة جداً، تتعلق بمدى قدرة التكنولوجيا الحديثة على تنمية جهود السلامة المرورية وتأثيراتها الإيجابية والسلبية على إدارة السلامة المرورية وعلى السلوك المروري للأفراد أثناء القيادة على الطريق.

وتأتي أهمية هذا المؤتمر أيضاً أنه يسبق مؤتمر البرازيل الذي يتناول السلامة المرورية ومراجعة الخطة العالمية التي تم إقرارها في 2009 في موسكو، حيث يسعى هذا المؤتمر ومن ضمن أهدافه البحث في الفشل الذي تم تسجيله من 2011 إلى 2015 في المرحلة الأولى من تطبيق العقد الموحد للسلامة المرورية 2011 – 2020 والذي وضع ضمن أهدافه خفض عدد وفيات الحوادث المرورية بنسبة 50%، وقد طالبنا بتمديد هذا العقد حتى 2030 بحيث يكون متماشيا مع خطة الأمم المتحدة للتنمية البشرية في العالم.

■ برأيكم.. ما هو أهم ما ميز هذا المؤتمر عن المؤتمرات الأخرى التي تناولت القضية نفسها؟.

بالتأكيد هناك تعدد في المؤتمرات خلال الفترة الأخيرة التي طرحت القضية نفسها للنقاش، لكن ما نلاحظه من نتائج هذه المؤتمرات، أنها تسعى فقط إلى الترويج والتسويق التجاري لبيع منتجات شركات الأنظمة المرورية الذكية والكاميرات والسوفت والهاردوير التي تنتجها.

والشركات تسعى دائماً إلى توجيه هذه المؤتمرات لحساباتها من أجل بيع منتجاتها إذ تظهر إيجابيات منتجاتها من دون بيان تأثيراتها السلبية على مستخدمي الطريق وعلى السلامة المرورية، في حين أن المؤتمرات التي ينظمها المجتمع المدني ومنظماته تكون تطوعيه مستقلة ومتحررة عن هيمنة المال وسلطة المال لهذه الشركات.

لكن أهم ما يميز مؤتمر السلامة المرورية هو تناوله لقضية الأنظمة المرورية الذكية بجرأة وشجاعة من أجل كشف الحقيقة، الوقوف على مدى جدوى هذه التكنولوجيا..وهل ايجابيات استخدامها أكثر من سلبياتها أم سلبياتها أكثر من ايجابياتها..ونحن كمنظمة عربية ومجتمع مدني وجمعية الإمارات للسلامة المرورية، اخترنا هذا الموضوع وتناولناه بعيدا عن هيمنة هذه الشركات، بالرغم من أن بعض الشركات كانت قد اتصلت بنا للدعاية والمساهمة والدعم، لكننا أردنا أن نكون مستقلين في تناولنا الموضوعي العلمي بكل شفافية وبكل بوضوح من خلال استطلاع آراء الخبراء والمختصين والاطلاع على تجارب الدول المتقدمة في هذا المجال.

■ يدافع فريق من الخبراء عن تبني الأنظمة المرورية الذكية من دون توضيح سلبياتها.. ما رأيكم؟

إن استخدام التكنولوجيا الحديثة بقدر ما هو إيجابي يساعد على حل المشكلات المرورية وفي ضبط المخالفات، فإنه بالتأكيد له جوانب سلبية أخرى تتعلق بالسلامة المرورية على الطريق.

وبرأيي فإن التكنولوجيا بمفردها لن تحل المشاكل المرورية، وإنما قد تسهم في تعزيز السلامة المرورية، ويمكن أن يكون جدواها كبيرا جدا عندما تكون مرتبطة بتغيير السلوك البشري وسلوكيات مستخدمي الطريق نحو مزيد من الاحترام والالتزام بالقوانين المرورية والتحلي بالحرية المسؤولة، وتربيتهم على كيفية التعامل مع أدوات الأنظمة المرورية الذكية.

> المؤتمر تناول الأنظمة الذكية لمعرفة إيجابياتها وسلبياتها

■ نجحت دول عدة في حل مشاكلها المرورية باستخدام الأنظمة المرورية الذكية.. ألا يعد ذلك دليلاً على جدواها؟.

بالفعل التكنولوجيا نجحت في حل المشكلات المرورية في دول متقدمة، لأن الناس هناك تحترم القوانين المرورية وحقوق الآخرين أثناء القيادة، لذا حققت التكنولوجيا نتائج إيجابية وسريعة في هذه الدول، في المقابل هناك دول أخرى رغم ما تمتلكه من تكنولوجيا مرورية حديثة وطرق ومركبات متطورة إلا أن معدلات الحوادث المرورية لديها مرتفعة، ووصلت إلى أن كل حادث مروري يسفر عن قتيل على الأقل، وذلك بسبب عدم مواكبة السلوك البشري للتكنولوجيا الحديثة.

والقضية مرتبطة بتغيير السلوك، وكيف نرتقي به، و المطلوب توعية وتربية الأجيال على كيفية الاستخدام الآمن للتكنولوجيا أثناء القيادة ونوظفها بشكل جيد حتى نحقق من استخدامها فائدة كبيرة جداً.

بالإضافة إلى ذلك فإن منظومة النقل الذكية بإمكانها أن تصل بمعدل الحوادث المرورية إلى صفر، وهو المنظور السويدي، الذي يروج له، لكن لا بد أن تتكامل كل القطاعات، إذ يرتبط نجاح هذه المنظومة بتطوير النقل العام والخاص وأن تكون الطرق معدة طبقا للمواصفات العالمية، بحيث يمكننا استخدام التكنولوجيا الحديثة.

■ ما هي متطلبات تطبيق الأنظمة المرورية الذكية في أي مجتمع؟

× لا يمكن فرض حلول مرورية ذكية في أي مجتمع من دون إشراك الأطراف الرئيسية في منظومة السلامة المرورية في لجنة موحدة مثل لجنة السلامة والحلول المرورية في أبوظبي تعني بوضع خطط شاملة للسلامة المرورية، لأنه لا يمكن أن نعمل بمعزل عن الآخر، ويجب أن تهيئ كل القطاعات المعنية نفسها لاستيعاب هذه التكنولوجيا، وعلينا أن ننظر إلى هذا الموضوع من منظور متكامل حتى نحصل على نتائج إيجابية، وعلى سبيل المثال، إذا كانت لدينا سيارات حديثة ومنظومة مرورية ذكية من دون طرق جاهزة أو غير مطابقة للمواصفات أو في غياب منظومة نقل متطورة من الباصات والنقل العام فلن يكون هناك بالتأكيد نتائج إيجابية.

كما أن وجود تفاوت في امتلاك الأفراد والمركبات لأدوات التكنولوجيا الحديثة يقلل من النتائج الايجابية لأنظمة المرور الذكية، ولابد من أن يكون لدى جميع السائقين والمركبات قدر مناسب من الوعي بكيفية استخدام التكنولوجية المرورية وامتلاك الكفاءة المرورية وأدوات التكنولوجيا المرورية حتى تكون النتائج إيجابية.

■ كيف يمكن تجنب سلبيات تطبيق الأنظمة المرورية الذكية ؟

يجب أن نعد البيئة المناسبة لتطبيق هذه الأنظمة، بحيث نحقق أعلى استفادة منها في تعزيز السلامة المرورية لجميع مستخدمي الطريق، وأن تكون عاملاً إيجابياً في الحد من الحوادث المرورية وتقليل وفيات الطرق، وأن لا يكون هناك استهتار في استخدام التكنولوجيا من دون ضوابط لأنها يمكن أن تتحول وباءً على مستخدمي الطريق، ونحن ندافع ونحرص على استخدام التكنولوجيا بلا تفريط، ويجب أن نرتقي بوعي السائقين والمشاة ومستخدمي الطريق كافة قبل استخدام التكنولوجيا حتى لا يتحول الأمر إلى كارثة، وخير مثال على ذلك الحوادث المرورية الناتجة عن استخدام الأفراد للتقنيات الحديثة أثناء القيادة مثل كتابة الرسائل عبر الموبايل.

ويجب أيضا وضع الضوابط القانونية لاستخدام التكنولوجيا حتى تكون نظيفة وآمنة وتحقق درجة أمان وجدوى أكثر من التكنولوجيا التي يكون لها آثار سلبية.

الرئيس التنفيذي للمجلس الأوروبي لسلامة النقل :

المؤتمر الدولي للسلامة المرورية فرصة لمشاركة تطورات أنظمة النقل

يعدّ المجلس الأوروبي لسلامة النقل منظمة غير ربحية مستقلة تتخذ من بروكسل مقراً لها، وهي مكرسة من أجل التقليل من أعداد الوفيات والإصابات أثناء النقل في أوروبا.

وفي لقاء خاص لمجلة " السلامة المرورية " مع السيد أنتونيو أفينوسو المدير التنفيذي للمجلس خلال حضوره المؤتمر الدولي للسلامة المرورية قال : لقد سررت لحضور المؤتمر الدولي في أبوظبي حول إدارة السلامة على الطرق وأنظمة النقل الذكية، وهي فرصة ثمينة بالتأكيد لمشاركة المعارف التي جرى تطويرها على فترة تمتد لأكثر من 20 عاماً في المجلس الأوروبي لسلامة النقل في بروكسل.

وأضاف : لقد أصبحت مشاركة المعرفة بين الدول ذات أهمية كبيرة بالنسبة للتحسينات التي شهدناها في أوروبا في مجال السلامة على الطرقات خلال الأعوام القليلة الماضية. ويعتبر هذا الأمر مهماً في جميع مجالات سلامة الطرقات ومن ضمنها تطبيق القوانين وسلامة البنى التحتية والتغير السلوكي والتقنيات الجديدة.

وحول المجلس وأهداف تأسيسه قال السيد أنتونيو : لقد تم تأسس المجلس الأوروبي لسلامة النقل عام 1993 وهو يمثل 52 منظمة في 23 دولة أوروبية ويعمل على تحسين سلامة النقل من خلال البحث العلمي والحملات العامة والدعم. وتتجسد الأولوية الأساسية في التفاعل مع الاتحاد الأوروبي الذي يعدّ القوة الرئيسية للتقدم في مجال سلامة الطرقات في أوروبا من خلال وضع الأهداف والمعايير الأفضل لسلامة المركبات وقواعد سلامة البنى التحتية وتطبيق القوانين عبر الحدود.

وإننا، وبصفتنا الصوت الرئيسي في مجال سلامة النقل على مستوى الاتحاد الأوروبي، نعمل على الحفاظ على علاقات عمل وثيقة مع المفوضية الأوروبية والبرلمان الأوروبي وممثليات الدول الأعضاء، لدعم اتخاذ إجراءات جريئة للحد من الوفيات والإصابات الخطرة.

وتابع قائلاً : يتمتع المجلس الأوروبي بالسلطة اللازمة

لتنظيم السلامة الطرقية في 28 دولة عضواً في الاتحاد. وأصبحت التقنيات مثل حزام الأمان وأنظمة منع انغلاق المكابح (ABS) وأنظمة التحكم الإلكتروني بالثبات (ESC)، إلزامية في المركبات الجديدة في جميع أنحاء الاتحاد الأوروبي، والفضل في ذلك يعود إلى متطلبات السلامة التي جرى تحديدها في بروكسل، وإننا ندعو إلى تركيب أحدث التقنيات في السيارات وأن تكون قياسية في جميع السيارات. كما يتركز مشروعنا الآمن على طرح مسألة المساعدات الذكية للسرعات (ISA)، كما ندعو إلى تركيب أنظمة التذكير بوضع حزام الأمان، وأنظمة مكابح آلية في حالات الطوارئ، وأنظمة قفل داخلية عند ضبط تناول الكحول على عدد من الفئات المحددة للمركبات الاحترافية.

وأضاف أن المجلس لديه برنامجاً خاصاً لقياس مؤشر أداء السلامة الطرقية (PIN) ، والتقدم المحقق في مجال السلامة المرورية في 32 دولة أوروبية. وعبر مقارنة التقدم المحرز، فإنه يمكّن صنّاع السياسات على تحديد وتعزيز أفضل الممارسات. ويمكن البرنامج الذي جرى إطلاقه في عام 2006 من تتبع التقدم المحرز على طيف واسع من مؤشرات السلامة المرورية والموضوعات الأخرى المتعلقة براكبي الدراجات الهوائية والمشاة، والمسارات المخصصة للدراجات، والجنس ، والعمر، وسلامة ركاب السيارات وغيرها، لافتاً إلى أن الدول التي حققت تقدماً ملموساً في السلامة الطرقية يتم تكريمها بجائزة مؤشر أداء السلامة الطرقية (PIN) ، ويعود الفضل في ذلك إلى برنامج المعايير المثبتة الذي يجري العمل وفقاً له.

وأكد المدير التنفيذي للمجلس الأوروبي لسلامة النقل إن استخدام الطرقات للتوجه إلى العمل يعتبر من الأسباب الرئيسية للوفيات والإصابات المتعلقة بالعمل، ويهدف مشروع (PRAISE) والجوائز السنوية إلى طرح مسألة وضع المنظمات لمسألة السلامة الطرقية في قلب أولويات عملياتهم. ويسلط تقريرنا الأخير الضوء على الأوجه المحددة الخاصة بإدارة أساطيل الشاحنات، وكيفية التعامل مع السائقين الشباب في العمل. كما نقوم بنشر دراسات حالة دورية حول الكيفية التي قامت من خلالها بعض المنظمات بتحسين النتائج النهائية التي تقدمها عبر الاستثمار في السلامة الطرقية، لافتاً إلى أن المجلس يوفر مصدراً نزيهاً وغير متحيز من نصائح الخبراء حول المسائل المتعلقة بسلامة النقل إلى المفوضية الأوروبية، والبرلمان الأوروبي، والدول الأعضاء. ويحافظ المجلس على استقلاليته من خلال حصوله على التمويل من قبل عدد من المصادر من ضمنها اشتراكات العضوية والمفوضية الأوروبية والدعم من القطاع العام والخاص لعدد من الأنشطة.

وأضاف أن المجلس الأوروبي لسلامة النقل يسعى إلى تحديد وتعزيز المعايير الفعالة بناءً على أسس الأبحاث العلمية الدولية وأفضل الممارسات في مجالات تتيح توفير أفضل الإمكانيات من أجل تخفيض عدد الحوادث والوفيات الناجمة عنها. ويقدم المجلس معلومات حقيقية بشكل تقارير علمية وقوائم حقائق ومنشورات تدعم المعايير العالية للسلامة المتوافقة مع الاتحاد الأوروبي، إلى جانب تطبيق أفضل الممارسات وأبحاث السلامة الطرقية. وينظم المجلس الأوروبي لسلامة النقل عدداً من المؤتمرات الوطنية والدولية سنوياً، مشيراً إلى أن المجلس ومنذ تأسيسه عام 1993 لديه تواصل فعال مع أكثر من 200 خبير دولي مرموق بمجال السلامة المرورية في الاتحاد الأوروبي.

> المجلس الأوروبي يعمل على تحسين سلامة النقل من خلال البحث العلمي والحملات العامة والدعم

مؤشر أداء السلامة الطرقية (PIN) "المعرفة من أجل القيادة"

تصنيف أداء السلامة على الطرق في جميع أنحاء الاتحاد الأوروبي

وحول مؤشر أداء السلامة الطرقية (PIN) التابع للمجلس الأوروبي لسلامة النقل أوضح السيد أنتونيو أنه يعد أداة أساسية لمساعدة الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي على تحسين السلامة على الطرق. وهو يقوم، من خلال مقارنة أداء الدول الأعضاء، باستخدام وتعزيز أفضل الممارسات في أوروبا، والوصول إلى القيادة السياسية المطلوبة لتوفير ما يستحقه المواطنون- نظام للنقل على الطرق يوفر أقصى درجات السلامة.

وتابع بالقول : إن المؤشر الذي أطلق في يونيو من عام 2006، يغطي جميع المجالات المتعلقة بالسلامة على الطرق بما في ذلك سلوك مستخدمي الطرق والبنى التحتية والمركبات، وكذلك صياغة سياسات سلامة الطرق بشكل أعم. وتشارك المنظمات البحثية الوطنية والباحثون المستقلون من 31 بلداً في البرنامج، وهم يضمنون تنفيذ التقييمات كافة ضمن البرنامج استناداً إلى أدلة علمية ويتم نقلها بشكل فعال إلى واضعي سياسات السلامة على الطرق في أوروبا.

هيئة خبراء مؤشر أداء السلامة الطرقية (PIN) واللجنة التوجيهية

قال أنتونيو : لتسهيل عملية جمع البيانات الدقيقة من الدول كافة الـ28 الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، بالإضافة إلى النرويج وسويسرا وجمهورية صربيا، قام المجلس الأوروبي لسلامة النقل بوضع هيئة خبراء لمؤشر أداء السلامة الطرقية (PIN) مؤلفة من مراكز التنسيق القطرية، و31 من الخبراء الوطنيين رفيعي المستوى من شبكة المجلس الأوروبي لسلامة النقل المؤلفة من المنظمات الأعضاء وغيرها من الخبراء. ومن خلال تقديم هؤلاء لخبراتهم وأسمائهم المرموقة إلى هذه العملية، فإنهم يضمنون أن تكون النتائج المنشورة مناسبة ، وأن تلقى الاهتمام العام الملائم على المستويات الوطنية وعلى مستوى الاتحاد الأوروبي كذلك.

ويشكل ثمانية أعضاء من الملتزمين بسياسة المجلس الأوروبي لسلامة النقل وسياسة السلامة الطرقية، اللجنة التوجيهية لمؤشر أداء السلامة الطرقية (PIN) والتي تقدم الإرشاد إلى سكرتارية البرنامج الذي تديره مديرة المشاريع لدى المجلس الأوروبي لسلامة النقل السيدة جرازييلا جوست.

المنشورات والفعاليات

وأوضح أنه يتم نشر المقارنات بين الدول ثلاث مرات في العام وذلك في سلسلة من أخبار مؤشر (PIN). ويقوم المجلس الأوروبي لسلامة النقل مرة واحدة سنوياً بنشر تقرير مؤشر (PIN) ويلخص النتائج في عدد من المجالات الرئيسية التي تتم دراستها خلال العام المذكور. ويتم إطلاق التقرير خلال الفعالية السنوية لمؤشر (PIN) والذي يعتبر كذلك منصة لتقديم جوائز مؤشر (PIN) إلى صنّاع السياسات رفيعي المستوى والمسؤولين عن الدولة ذات الأداء الأفضل في مجال سياسة السلامة الطرقية.

كما ينظم المجلس الأوروبي لسلامة النقل سلسلة من المناقشات الوطنية، والمحادثات حول مؤشر (PIN)، ويدعو فيها صناع السياسات الرئيسيين في مجال السلامة الطرقية لبحث سياسة السلامة الطرقية الوطنية، والأهداف والاستراتيجيات، مشيراً إلى أن صناع القرار بصورة عامة يواجهون النجاح والفشل في سياسات السلامة الطرقية لديهم، حيث ندعوهم لإظهار مهارات قيادية سياسية حول هذه المسائل الرئيسية.

مدير عام الاتحاد الفيدرالي للطرق بسويسرا IRF :

التكنولوجيا ضرورة لمراقبة سلوك السائقين

بدأ الدكتور عدنان رحمان مدير عام الاتحاد الفيدرالي للطرق بسويسرا IRF حديثه بالتركيز على ضرورة استخدام التكنولوجيا لصنع السياسات المتعلقة بالمعايير القياسية عند التخطيط للسلامة المرورية، كونها توفر الأسلوب الأمثل للتحليل عندما نتكلم عن الجديد في عالم وسائل النقل الذكية التي هي مستقبل الحركة المرورية في المستقبل القريب.

وأوضح أن الـ IRF وهو عضو في اتحادات وهيئات في أكثر من 53 دولة يعمل على ثلاثة أمور تشكل النشاط الرئيسي له وهي :

أولاً : نشر المعرفة للجمهور.

ثانياً : تنظيم الندوات والمؤتمرات.

ثالثاً : المساندة في صنع السياسات المتعلقة بالمعايير التكنولوجية والسلامة المرورية مع توفير عناصر التحليل عندما يكون الكلام عن وسائل النقل الذكية .

وأضاف رئيس الـ IRF قائلاً: إن المعايير المتعلقة بالسلامة وعلى سبيل المثال " البرامج التكنولوجية التي تمكن السيارات من القيادة الذاتية " حيث يتم برمجة السيارة للحركة بدون تدخل من السائق، فإننا نقوم بالتنسيق مع الشركاء سواء على مستوى الحكومات أو الشركات الخاصة والاجتماع بهم لتدارس معايير السلامة التي يجب وضعها موضع التنفيذ .

فعلى سبيل المثال أيضاً نجد أن سرعة السيارة ذات القيادة الذاتية محددة من قبل الحكومة بـ 70 كيلومتراً في الساعة، في حين نجد أن الشركة المصنعة حددت السرعة لهذه المركبة بـ 60 كليو متراً في الساعة، حيث يتم خلال الاجتماعات مناقشة مثل هذه المسائل وطرح الآراء وإيجاد رأي واقعي ومناسب يتم العمل به .

وأشاد الدكتور عدنان بالتطور الذي لمسه في مجال استخدام التكنولوجيا في منطقة الشرق الأوسط وفي دولة الإمارات على وجه الخصوص، مشيراً إلى أن بعضاً من هذه الأنظمة متطور عن مثيلاتها في أوروبا، إلا أن استخدامها لا يتم بالصورة القصوى، مستشهداً بمثال حول تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء والذي يتم تسجيله عبر النظام المروري – وهنا نقول إنه يجب أن تعمم التكنولوجيا لتغطي النظام والمخالف – ونحن نعلم أن معظم الحوادث تقع بسبب أخطاء بشرية، وعندما يتم ربط التكنولوجيا بأنظمتها الذكية والمخالفين نتمكن من مراقبة سلوك السائقين والتعرف

على أخطائهم وبالتالي إمكانية تأهيلهم من خلال الدورات التدريبية.

كما أكد ومن خلال تجربة تعرض لها أثناء توجهه من المطار إلى الفندق بأن حزام الأمان في السيارة لا يعمل وهو مهم جداً ويقلل من الإصابات أثناء الحوادث بشكل كبير، وبالتالي يجب أن يكون هناك نظام يبين مدى صلاحية عمل حزام الأمان وربطه بإدارات المرور، حيث يمكن تنبيه سائق المركبة لذلك، ومخالفته في حال عدم صيانته أو عدم استخدامه.

وتطرق الدكتور عدنان رحمان إلى أسباب الحوادث حيث قال : إن عدم التزام الراكب أو السائق بوضع حزام الآمان يعتبر أحد أهم هذه الأسباب ثم قيادة المركبة تحت تأثير المشروبات الكحولية، إضافة إلى السرعة الزائدة وقيادة المركبة أثناء التحدث بالهاتف المتحرك .

وطالب الحكومات بضرورة إلزام شركات الاتصالات تزويد إدارات المرور بكل البيانات المتعلقة بالهاتف المستخدم في حالة وقوع الحوادث (قبل وبعد وقت الحادث بحوالي من 5-10 دقائق) لتحديد أسباب الحادث.

وعن كيفية التحكم في تقليل عدد الحوادث المرورية، أكد مدير عام الاتحاد الفيدرالي للطرق أن هناك أربع حالات يمكن التحكم بها لمنع وقوع الحوادث وهي :

أولاً : تحديد السرعة.

ثانياً : وضع حزام الآمان.

ثالثاً : القيادة تحت تأثير الكحول.

رابعاً : استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة.

وفي ختام اللقاء ركز الدكتور عدنان رحمان على أهمية التوعية المرورية خاصة على مستوى الفئات العمرية الصغيرة من خلال البرامج المحببة لديهم من كارتون خاصة في مجال السرعة، لافتاً إلى أن السويد تولى أطفالها عناية خاصة في هذا المجال حيث يتم تأهيلهم من سن الرابعة للتعرف على قواعد المرور والاهتمام بالسلامة المرورية.

صديق الخاجة

شخصية تطوعية لفتت الأنظار في المؤتمر الدولي للسلامة المرورية

انصبت أنظار المشاركين في المؤتمر الدولي للسلامة المرورية والذي عقد بأبوظبي في نوفمبر الماضي على شخصية تميزت بالحركة والتفاعل مع المشاركين والمحاضرين، وقام بتوزيع أوشحة لعلم الدولة والبسمة تعلو مقلتيه وهو يرحب بضيوف الدولة المشاركين في المؤتمر من دول عربية وأجنبية طرح أوراقهم العلمية في مجال يتعلق بالتقنيات الحديثة والنظم الذكية التي تعزز من السلامة المرورية والسيطرة والتحكم وتصميم أنظمة مرورية حديثة تلائم الواقع الذي نعيشه وتأخذ في الاعتبار التطورات التي تشهدها وسائل النقل.

ووسط هذا الكم الكبير من المعلومات والمقترحات الحديثة برز هذا الوجه المشرق ليعطي مثالاً للروح التطوعية التي يتميز بها أبناء الإمارات، ليؤكد على أنه ليس بالعلم وحده ترقى الشعوب، ولكن هناك شيئاً آخر مهم وله الأولوية في مسيرة الحضارة والتقدم، وهو التعاون والتكاتف المجتمعي بين العلم والإنسان.

صديق فتح علي بن عبد الله الخاجة رجل الأعمال البارز في الدولة وعضو جمعية الإمارات للسلامة المرورية، مواطن من أبناء دولة الإمارات العربية المتحدة، لفت إليه الأنظار بين جلسات المؤتمر وخلال أوقات الاستراحة بين الجلسات... فبرغم أنه لم يشارك بورقة عمل إلا أنه كان يمتلك إحساساً وشعوراً من نوع آخر جعل الجميع يشعرون بوجوده... بل ويتهامسون عن تحركاته التي لم تهدأ طوال يومي المؤتمر.

التقت به مجلة " السلامة المرورية " لتستوضح منه عن الدور الذي يقوم به في المؤتمر رغم عدم مشاركته الفنية أو العلمية في الجلسات المنعقدة.

يقول صديق الخاجة : إنني متطوع من أبناء الدولة وحضرت للمؤتمر متطوعاً لخدمة بلدي التي ينعقد فيها هذا المؤتمر المهم والدولي، ولدي إيمان راسخ بأن العمل التطوعي هو أحد علامات الترابط والانتماء للوطن وهو الدليل الذي لا يقبل أدنى شك عن حب المواطن لوطنه والتفاني في خدمته، بدافع داخلي من ذاته وليس إجباراً.

وأضاف الخاجة بأنه عضو بجمعية الإمارات للسلامة المرورية ويسهم من خلالها بأداء واجبه تجاه وطنه، كما يقوم بالإشراف على عدد كبير من جمعيات النفع العام على مستوى الدولة، مؤكداً بأن الحكومة الرشيدة لا تقصر في دعم مؤسسات الدولة ومؤسسات النفع العام كافة، إلى أنه من الواجب على الجميع رد الجميل لهذه الدولة المعطاء من خلال العمل التطوعي الذي يجب علينا جميعاً أن نسعى إليه ونقوم به على الوجه الأكمل باعتباره خدمة للوطن والمواطن والمقيم على أرضه.

> العمل التطوعي
> خدمة للوطن والمواطن والمقيم

وبجانب عمله التطوعي الذي يؤديه من خلال جمعية الإمارات للسلامة المرورية يقوم أيضاً بدور توعوي مروري للشباب ويعرفهم بواجباتهم والتمتع بسلوك حضاري يتجلى باتباعهم للنظم والقوانين عامة والمرورية خاصة للمحافظة على أرواحهم وسلامة ممتلكاتهم وثروات الدولة من طرق ومنشآت وغيرها.

واختتم الخاجة اللقاء بتوجيه نصيحة لإخوانه وأبنائه في دولة الإمارات مفادها " أن في التأني السلامة وفي العجلة الندامة "، كما يجب الالتزام بالقواعد والقوانين المعمول بها في الدولة والتي وضع أسسها مجموعة من الخبراء المتمرسين في علوم المرور لأنهم يعملون من أجل الحفاظ عليكم باعتباركم الثروة الحقيقية للدولة ومستقبلها لمواصلة النمو والازدهار.

الوراورة: كاميرات مراقبة السرعة أصبحت ضرورية لضبط السلامة المرورية

العقيد مهندس أحمد سالم الوراورة أحد الخبراء في مجال السلامة المرورية ويعمل مديراً للمعهد المروري بالأردن يؤكد في لقاء معه لمجلة " السلامة المرورية " أن نظام (E-KROKA) هو نظام معمول به في إدارات المرور بمعظم الدول سواء العربية منها أو الأوروبية وهو نظام يعتمد على إدخال رقم المركبة يدوياً أو بالتصوير ثم يتم سحب المعلومة من سجل المركبات، بعدها يتم إدخال الرقم الخاص برخصة القيادة ومنها يمكن عن طريق هذا النظام الاحتفاظ بكل حادث يقع وكيفية وقوعه عن طريق نظام خاص يوضح كيفية وقوعه وهو من النظم المعمول بها منذ عام 2013.

وأضاف الوراورة أنه لضبط السلامة المرورية أيضاً يجب وضع كاميرات لمراقبة السرعة سواء الثابته منها أو المتحركة، بجانب الرقابة على الإشارات الضوئية مع تركيب رادارات لقياس السرعات وضبط المخالفات، كما يجب أيضاً توفير نظام القيادة والسيطرة عن طريق مقسم اتصالات الطوارئ الذي يهتم ببلاغات الطوارئ، ويتلقى المعلومات من نظام تتبع المركبات (AVL) ونظام المعلومات والخرائط الرقمية بالإضافة إلى نظام تسجيل الفيديو داخل المركبة.

وهناك أيضاً نظام المراقبة التلفزيونية عن طريق الأنظمة المحمولة على المركبات ونظام غرف العمليات المتحركة ونظام كاميرات المراقبة التلفزيونية من الطائرات العمودية على أن تكون على الأقل مرتان في أوقات الذروة الصباحية والمسائية.

وتحدث الوراورة عن أنظمة إدارة الترخيص للسائقين والمركبات، ملقياً الضوء على التجربة الأردنية في هذا المجال، حيث تم تطبيق نظام الدور والرد الآلي من خلال خدمات الموقع الإلكتروني وخدمة الجمهور وتوثيق الطلبات إلكترونياً والدفع الإلكتروني بواسطة بطاقات الإئتمان، مشيراً إلى أن أتمتة نظام الفحص النظري للسائقين والمعاملات كافة التي كانت تتم بشكل يدوي حيث لم يتبق أي إجراء يدوي.

ثم تعرض بعد ذلك إلى عملية نقل البيانات إلى ثلاث قواعد بيانات مركزية (إقليم الوسط، إقليم الشمال، إقليم الجنوب) بحيث يكون كل موقع من هذه المواقع رديفاً للآخر في حال حدوث أي خلل، ثم بعد ذلك أتمتة الفحص الفني للمركبات وإعادة هيكلة خطوط الاتصالات كافة بين الأقاليم الثلاثة، فيما بين الأقسام الفرعية والرئيسية بناء على دراسات استشارية بهدف تحسين شبكة الاتصالات لدى إدارة الترخيص، حيث تم توفير خط اتصال أصيل وآخر بديل لكل قسم من الأقسام الرئيسية أو الفرعية.

وبعد ذلك يتم إصدار لوحات الأرقام الجديدة استكمالاً لمتطلبات نظام تميز لوحات المركبات بواسطة كاميرات التصوير (ANPR) ثم استعرض نظام التحكم المركزي بالإشارات الضوئية (سكاتس).

وأشار إلى أن نتائج استخدام أنظمة النقل الذكية أظهرت أن له دوراً كبيراً في عدة نواح هي :

رفع مستوى الخدمة على الطرق من خلال التحكم بالحركة المرورية بحسب الظروف المختلفة للحجوم المرورية وتقليل الازدحام على الطرق وتقليل وقت الرحلة وزمن التأخير وضبط سرعات المركبات وسلوكيات السائقين وبالتالي تقليل استهلاك الوقود والتلوث الناتج عن المركبات.

رفع مستوى السلامة المرورية المتمثل بالإدارة المثلى للحوادث والأحداث المرورية على شبكة الطرق.

تحليل وتقييم العملية المرورية من جانب درجة الخدمة المرورية ومستوى السلامة المرورية.

وفي ختام اللقاء قال العقيد مهندس أحمد سالم الوراورة أن هناك مجموعة من التوصيات ناتجة عن الدراسات والمناقشات في هذا الشأن ومن أهمها:

التوسع في استخدام أنظمة النقل الذكية في إدارة ومراقبة الحركة المرورية وذلك لأهميتها في رفع مستوى الأمن والسلامة المرورية وإدارة الحركة المرورية بفاعلية وكفاءة وبما يشمل مناطق المملكة كافة التي تشهد ازدحامات مرورية خصوصاً التقاطعات المرورية المزودة بإشارات ضوئية.

زيادة مستوى التعاون والتنسيق ما بين الأمن العام وباقي شركاء العملية المرورية في مجال استخدام أنظمة النقل الذكية وعلى نطاق واسع وبخاصة وزارة الأشغال وأمانة عمان الكبرى وهيئة تنظيم النقل البري.

الأرنب والسلحفاة

"سر بطيئا تصل سريعا". كعادة الانجليز يقدمون هذا المثل على التمهل في كل شيء لتحقيق أفضل نتيجة، بلا عقبات ترميها العجلة في الطريق، ولا معوقات يتسبب فيها التسرع فتنقلب السرعة الى حالة من التعثر وربما عدم الوصول الى الهدف.

في شوارعنا يبدو غالبية السائقين في الوسط الآمن للسرعة والتصرف الواعي مع الطريق، ولكن هناك فئتين لهما مع هذا المثل الانجليزي فهم متعارض ومتضاد يخالف أحده الآخر 180 درجة. أحدهما فهمه سلحفائي. فتجد على الطرق السريعة ذات الحارات الخمس وأزيد سيارة تسير على الحارة قبل الأخيرة من اليسار بسرعة السلحفاة ظنا من سائقها، وهم كثر، بأنه آثر السلامة فأغلق عينيه عن المرايا العاكسة كي لا يرى مصابيح التحذير التي تطلقها السيارات المنطلقة من خلفه. وكم تسبب أمثال هؤلاء بحوادث من خلفهم لما يسببونه من ارباك وحالة من الضجر على الطريق ثم يخرجون هم منها سالمين يواصلون عملية ضغط الحركة على الطريق والضغط على أعصاب غيرهم من السائقين.

أما الطرف الآخر فله مع فهم السرعة صولات وجولات غالبا ما تنتهي بما لا يحمد عقباه على الطريق العام، أبسطها مناكفات وربما مشاجرات عن بعد، وأسوئها حوادث بلون الدم وسواد الاسفلت ورائحة الموت. هؤلاء يفهمون من عملية السير على الطريق إنهم وحدهم من يسير ووحدهم من يريد الوصول فيظنون إن تقريب المسافة بين مركباتهم ومركبات من يتقدمهم على الطريق الى درجة الاصطدام يمكنهم من تقريب المسافة الى محطة وصولهم. وفي حالات كثيرة تكون النهايات صادمة بحوادث مفزعة لا ينفع بعدها أي ندم ولا يجدي أي اعتذار.

عدم ترك مسافة كافية جاء في المرتبة الثالثة لأسباب وقوع الحوادث وفق احصائية عام 2014 التي نشرتها وزارة الداخلية. فكان سببا في وقوع 611 حادث سير بما نسبته 12.48% من جملة الحوادث. وهي نسبة كبيرة قياسا بالمعايير الدولية، وأصبحت تحتل نصيبا مهما من اهتمام الجهات المختصة في ادارات المرور بالدولة وتأخذ قدرا كبيرا من جهودها وميزانياتها وتشكل عبئا اضافيا على المشتغلين بسلامة الطريق وحماية مصالح المجتمع.

ولأن السبب في هذه الحالة سلوكيا صرفا فإلى جانب قوة القانون وحزمه في عملية الردع يفترض أن يكون للعملية التعليمية دور أكبر في صياغة القناعات وتوجيه السلوكيات.

ترصد سلوكيات السائقين وتشطب المركبات غير المجددة

«طرق ومواصلات» دبي تبتكر حلولاً لتعزيز السلامة المرورية

تطبق هيئة الطرق والمواصلات في دبي، حزمة من الحلول والمبادرات لتعزيز السلامة المرورية على طرق الإمارة، في الوقت الذي وصل فيه إجمالي عدد المركبات المسجلة في دبي حتى الآن، مليوناً و450 ألف مركبة.

ومن تلك المبادرات تحليل مسببات الحوادث، والعمل على تلافيها، ورصد سلوكيات القيادة السلبية والمتهورة للسائقين، فضلاً عن ملاحقة المركبات غير المجددة، والتي تشكل خطرا على مستخدمي الطريق، حيث شطبت 76 ألف مركبة في يوليو 2015.

في البداية تقول المدير التنفيذي لمؤسسة المرور والطرق في هيئة الطرق والمواصلات في دبي المهندسة ميثاء بن عدي، إن "الهيئة تطبق عددا من المبادرات التي تهدف إلى تعزيز السلامة المرورية على الطرق والحد من الحوادث المرورية"، مؤكدة أن "هيئة الطرق تعني بتعزيز السلامة المرورية لدى الفئات المختلفة في المجتمع، بهدف الحد من خسائر الطرق التي تتسبب فيها الحوادث".

وتضيف المهندسة ميثاء " أنه لتحقيق ذلك بادرت هيئة الطرق والمواصلات في دبي بتطوير وابتكار عدد من المبادرات المتميزة والحملات بالتعاون والتنسيق مع الجهات المعنية، في مقدمتها وزارة الداخلية وشرطة دبي، بالإضافة إلى برامجها التوعوية وفق خطة معتمدة على مدار العام لطلبة المدارس والجامعات والنشرات التوعوية الإلكترونية لرفع مستوى الوعي المروري لدى أفراد المجتمع كافة".

وتشير إلى أن الهيئة تقوم بتحليل ورصد مسببات الحوادث المرورية، وتضع البرامج والحلول التي تساعد

طرق دبي ترشد السائقين خلال الصيف

نفذت هيئة الطرق والمواصلات في دبي بالتعاون مع وزارة الداخلية، حملة توعوية بهدف تنظيم الفعاليات الصيفية لدعوة السائقين ومستخدمي الطريق إلى توخي الحيطة والحذر إلى مراعاة الظروف الجوية أثناء الصيف وتوخي الحيطة والحذر أثناء القيادة وبالذات أثناء السفر براً، والاهتمام بصيانة المركبة والتأكد من صلاحية الإطارات. وركزت الحملة على المسافرين براً وسائقي الشاحنات، وسلامة الإطارات والفحص الدوري للمركبات، بالإضافة إلى الحملة التوعوية التي نفذتها الإدارة في شهر رمضان الماضي حول الإرشادات الضرورية لقيادة المركبة أثناء الشعور بالتعب.

وشملت توزيع نشرات توعوية حول متطلبات السلامة للمركبات الثقيلة، تتضمن معلومات السلامة المتعلقة بالشاحنات والإطارات، كما شملت الحملة التأكد من متطلبات السلامة المرورية، ومراعاة السائقين للضوابط والتعليمات المرتبطة بالشاحنات وحمولتها.

على علاجها وتقويمها، وكذلك ترصد الهيئة السلوكيات السلبية للسائقين، موضحة أن نتائج الرصد أظهرت أن أبرز السلوكيات السلبية للسائقين هي التسبب في وقوع حوادث دهس للمشاة من مستخدمي الطريق، وفي هذا الإطار تقوم هيئة الطرق والمواصلات في دبي بتصميم برامج وحملات تستهدف مختلف شرائح المجتمع للتوعية بخطورة هذه الحوادث، إلى جانب استثمار وسائل التواصل الاجتماعي بأنواعها المختلفة لتحقيق التوعية المرورية.

وتضيف أن "من أبرز السلوكيات السلبية للسائقين أيضا هو عدم ترك مسافة كافية بين المركبات حيث كشفت إحصائيات الحوادث المرورية التي أجرتها شرطة دبي عن وقوع 588 حادثاً نتيجة عدم ترك مسافة كافية، مما تسبب في مقتل 26 شخصا خلال العام 2014 ، إضافة إلى ذلك يُعتبر الانحراف المفاجئ عن المسار أحد أخطر المسببات ، حيث تشير الإحصائيات إلى وقوع تسعة حوادث جسيمة بسببه خلال الربع الأول من العام 2015".

من جانبه يكشف المدير التنفيذي لمؤسسة الترخيص في هيئة الطرق والمواصلات في دبي أحمد بهروزيان، إن الهيئة ستقوم بإجراء تعديلات على السياسات والاشتراطات المتبعة لتسجيل المركبات وترخيص السائقين، بما يسهم في الحد من الازدحام.

وبين بهروزيان أن "إجمالي عدد المركبات المسجلة في دبي حتى الآن مليون و450 ألف مركبة، أما فيما يتعلق بالمركبات التي لم تتقدم للفحص ومضى على انتهاء ترخيصها ثلاث سنوات فأكثر فقد بلغ عددها نحو 76 ألف مركبه تم شطبها في يوليو 2015 مع الإبقاء على ما تجمع عليها من ذمم مالية في ملفات أصحابها".

وناشد بهروزيان أصحاب هذه المركبات إلى المبادرة والإسراع في تصويب أوضاعها، مشيرا إلى أنه تم إرسال عدة رسائل نصية لأصحاب هذه المركبات، كما تم الإعلان بالصحف عن هذه الإجراءات.

وحذر من أن استمرار استخدام هذه المركبات على الطرقات من دون تجديد ملكيتها يعتبر مخالفه قانونيه يعاقب عليها القانون.

جسور المشاة
أسهمت في خفض وفيات حوادث الدهس

أعتمد مجلس المديرين لهيئة الطرق والمواصلات برئاسة مطر الطاير المدير العام ورئيس مجلس المديرين في الهيئة مؤخرا تنفيذ عشرة جسور للمشاة في عامي 2016 و2017، موزعة على عدد من المواقع الحيوية في إمارة دبي، وبذلك سيرتفع عدد جسور المشاة إلى 120 جسراً في عام 2017.

ووضعت الهيئة عدة معايير يتم على أساسها اختيار مواقع تنفيذ الجسور أهمها المواقع التي تسجل فيها نسبة كبيرة من حوادث الدهس (النقاط السوداء)، وكثافة الحركة المرورية، وحركة السكان بين جانبي الطريق، والمسافة بين أقرب معبر مشاة، ومواقع مواقف المواصلات العامة، والمناطق التي تتركز فيها الأسواق والمراكز التجارية والمؤسسات الحكومية والخاصة، إلى جانب الملاحظات التي ترد من القيادة العامة لشرطة دبي والجمهور.

وارتفع عدد جسور المشاة في دبي من 14 جسراً في 2006 إلى 56 جسراً في 2010، ثم قفز العدد إلى 74 جسراً في 2011، ليصل إلى 100 جسر في نهاية عام 2014، وسيرتفع العدد إلى 120 جسراً في عام 2017.

وأكدت الهيئة أن هذه الجسور أسهمت في تسجيل ادنى معدل لوفيات حوادث المشاة على طرق إمارة دبي منذ 20 سنة، حيث تشير الاحصائيات أن معدل الوفيات انخفض من 9.5 وفيات لكل 100 ألف من السكان في عام 2007 إلى سبع وفيات لكل 100 ألف من السكان في عام 2008، وواصل معدل الوفيات في الانخفاض ليصل إلى 2.3 وفاة لكل 100 ألف من السكان في 2010، ليسجل عام 2014 أفضل معدل في خفض وفيات حوادث المشاة وهو حالة وفاة واحدة لكل 100 ألف من السكان.

ودعت السكان من مواطنين ومقيمين وزوار إلى استخدام الجسور والأنفاق المخصصة لعبور الطريق، كما دعت سائقي المركبات إلى الالتزام بالسرعة المحددة وتخفيفها عند أماكن عبور المشاة، حرصاً على سلامتهم وسلامة مستخدمي الطرق.

اقترح تعديل القوانين لتتماشى مع تطبيق الأنظمة المرورية الذكية

«أبحاث النقل» البريطاني يطور سيارة بدون سائق ومحطات شحن كهربائي

عرض مختبر أبحاث النقل (تي آر أل) خلال مشاركته في المؤتمر الدولي للسلامة المرورية الذي عقد مؤخراً في أبوظبي تحت شعار « إدارة السلامة على الطرق وأنظمة النقل الذكية»، عددا من مشاريع الأنظمة المرورية الذكية التي ينفذها لصالح الحكومة البريطانية والحكومات الأخرى حول العالم.

وقد قدم الدكتور جون فلاتشر ورقة عمل عن نظام تقيم الطرق IRAP والذي يتضمن تفاصيل عمليات مسح الطريق وجمع البيانات المتعلقة بها ويتم التركيز خلال عملية التقييم هذه على أكثر من 50 عنصرا لسلامة وأمان الطرق – والتي تعتمد على انظمة ذكية عالية الجودة وخبراء مختصين – وبالنتيجة تحصل هذه الطرق على تصنيف محدد وعدد من نجوم يحدد مدى سلامتها وخطط الاستثمارات المتعلقة بصيانتها.

وأكد جورج الزاخم مدير البرامج في المختبر وعضو جمعية الإمارات للسلامة المرورية، على أهمية هذا المؤتمر العلمي على مستوى تبادل الخبرات والتجارب بين الدول والحكومات حول المستجدات المطبقة في مجال الأنظمة المرورية الذكية، لافتا إلى أن المؤتمر الذي نظمته جمعية السلامة المرورية اكتسب أهمية دولية كبيرة نظرا لحجم المشاركة فيه من الخبراء والمختصين فضلا عن طبيعة الموضوعات والقضايا التي يطرحها على طاولة النقاش.

وأشار الزاخم إلى أن مختبر أبحاث النقل (تي آر أل) ينفذ حاليا عددا من الأبحاث والدراسات لصالح الحكومة البريطانية بشأن تطبيق عدد من مشاريع الأنظمة المرورية الذكية ومن بينها مشروع المركبات من دون سائق، حيث تم اختيار المختبر لإدارة تكنولوجيا المستقبل في المملكة المتحدة وتم منحه مشروع المركبات بدون سائق في منطقة المريديان بلندن (مشروع: Gat - way). ويتم حاليا دراسة مدى إمكانية التطبيق العملي لهذه التكنولوجيا في ظل البيئة المرورية الحالية، ويسعى المشروع إلى تقيم هذه التكنولوجيا وتحديد تأثيرها على السائقين وعلى مستخدمي الطريق، كما يضع المشروع تصورات لتعديل بعض القوانين والتشريعات لتتماشى

> تعديل القوانين لتتماشي مع تكنولوجيا السيارة بدون سائق

والتطبيق الفعلي لتكنولوجيا السيارة من دون سائق.

وأوضح الزاخم إن المختبر يعمل على المحاور التالية في قطاع المركبات بدون سائق:

النظر في مدى ملاءمة البيئة للتحكم التلقائي للمركبات.

اختبار سلامة أداء النظم الآلية.

تقييم المخاطر المرتبطة بسلوك السائق في وجود الأنظمة الآلية.

تقييم تكاليف وفوائد تطبيقات السيارات الآلية.

فهم شمولي للآثار المترتبة عن التحكم الذاتي – أي التدريب، التأمين، التشريعات ...الخ

وأشار إلى أن مشروع ال " Gateway " يتضمن ثلاث مراحل:

1- نقل الركاب،

2- خدمة صف المركبات التلقائي

3- وخدمة توصيل الطلبات إلى المنازل.

وذكر مدير البرامج أن مختبر أبحاث النقل يعمل حاليا على عدة مشاريع في مجال المركبات الكهربائية وجودة الهواء وتخفيض الانبعاثات الكربونية، من أهمها مشروع شحن المركبات الكهربائية عن بعد من خلال شرائح وضعت في البنية التحتية للطريق تولد حقلاً مغناطيسياً وعندما تمر من قربها مركبات تحمل شرائح مكملة تصنع حقلاً مغناطيسياً يولد التيار الكهربائي عن بعد ، كما يمكن أن يتم الشحن للمركبات المتوقفة أو المتنقلة. وقد تم تنفيذ تجربة مع العديد من الشركات المعروفة في هذا المجال، وقد حققت التجربة نتائج كبيرة، ومنها دراسة الجدوى للحكومة البريطانية في إطار تطبيق شحن المركبات عن بعد والتي تم منحها لمختبر أبحاث النقل - تي آر أل لخبرته الطويلة في مجال الأبحاث والاستشارات وتجدونها على الرابط التالي:

http://www.highways.gov.uk/knowledge/publications/1902 .

وسيقدم الخبير دينيس - مدير المركبات المنخفضة الانبعاث وتكنولوجيا أنظمة النقل الذكية عرضاً مفصلاً في المؤتمر الدولي لمركبات المستقبل عن هذا الابتكار.

وأشار إلى أن مختبر أبحاث النقل (تي آر أل) هو في طليعة الهيئات الدولية المعنية في أبحاث واستشارات وابتكارات وتطبيقات السلامة على الطرقات والمرور، وهو واحد من المراكز القليلة المستقلة والشاملة المتبقية حول العالم، حيث يصنف كـ "مركز استدامة التميز"، وقد تأسس منذ أكثر من 80 عاما كجهة بحث واستشارات لحكومة النقل في المملكة المتحدة، وتم خصخصته في عام 1996، وهو مملوك الآن من قبل شركة غير ربحية (مؤسسة وأكاديمية دراسات النقل) وهي محدودة الضمان مع عدم وجود أي مساهمين فيها. ويقدم المختبر مجموعة واسعة من الخدمات الاستشارية والبحثية والتطويرية والحلول التقنية والتكنولوجية وخدمات اختبار المنتجات للعديد من الحكومات حول العالم وذلك لمساعدتهم لوضع حلول واستراتيجيات مبتكرة لتحديات النقل الحالية معتمدا على نتائج البحث العلمي في المجالات كافة، ومنها الجيل الجديد لنظام بينات الحوادث، هذا النظام يمكن تعديله ليتماشى مع احتياجات الدول ومتطلباتها بمجال البيانات المرورية وتحليل الحوادث.

ولفت الزاخم إلى أن السنوات الأخيرة شهدت طفرة كبيرة في استخدام الأنظمة المرورية الذكية في الكثير من الدول، وقد أسهمت في الحد من الآثار البيئية والخسائر البشرية وأسهمت في الحد من الازدحامات المرورية التي تشهدها الكثير من عواصم العالم.

الطرق السريعة المتقلبة وأنظمة السرعة الديناميكية

بناءً على نجاحها في الطرق السريعة في جميع أنحاء العالم، فإن لدى أنظمة السرعة الديناميكية القدرة على جعل شبكات الطرق كافة أكثر أماناً واستدامة. ومع ذلك، فالتكلفة العالية المترافقة مع التقنية تعني أن التوزيع الأوسع نطاقاً يتطلب دراسة متأنية.

من السهل جداً إيجاد حالة الحدود الديناميكية القصوى للسرعة، والتي تتغير وفقاً لظروف حركة المرور، والطقس أو حالة الطريق. وهنالك توثيقٌ جيد عن كونها طريقةً فعالة لتحسين الحركة المرورية ولزيادة السلامة الطرقية، وللمساعدة على مواجهة تلوّث الهواء الناتج عن انبعاثات المركبات. وفي معظم الحالات –قد تنطبق بعض الفروقات الثقافية هنا– فهي تُحَسِّن أيضاً الالتزام بالسرعات الموضوعة، بينما يعتبرها السائقون أكثر إنصافاً وملاءمة.

ومع ذلك، وبالرغم من التطورات السريعة في الخوارزميات التي تضمن دقتها، فإن توسيع استعمالها لتشمل ما هو أبعد من الطرق السريعة لا يزال تحدياً في كل من أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية. هذا بالرغم من عدد من التطورات الحالية، وخصوصاً في شمال أوروبا، حيث تم تثبيت إشارات للحدود الديناميكية القصوى للسرعة عند مفارق الطرق الريفية، ومعابر المشاة، وبعض مواقف الحافلات.

ويعتبر التحدي في مجمله مادياً، حيث تتطلب إشارات الحدود الديناميكية القصوى للسرعة والمعروفة أيضاً بالحدود المتغيرة للسرعة بنيةً تحتيةً على جوانب الطريق، والتي يعتبر إنشاؤها وتشغيلها باهظاً. وهناك أيضاً توقّعٌ سائدٌ بكثرة بأن التقنيات الذكية للتكيُّف مع السرعة ستحلُّ محلَّ البنية التحتية على جوانب الطرق في النهاية عبر إرسال حدود السرعة مباشرةً للمركبات.

سلامة البيانات

نظراً لارتفاع تكلفة وتعقيد النظم الحالية، تبقى الطرق السريعة الأماكن الأكثر وضوحاً التي تظهر فيها الحدود الديناميكية القصوى للسرعة، ويستمر نشرها هناك. وفي يونيو، أتمت الشركة النمساوية المشغّلة للطريق السريع مشروعاً استغرق 11 عاماً والذي شَهِدَ ما يقارب من 20% من شبكة الطرق السريعة للبلاد مُدارةً من قبل أكثر من 730 إشارة سرعة ديناميكية.

وبدعم من قبل تسعة مراكز لإدارة حركة المرور، والتي تجمعُ أنماطاً متعددة من بيانات حركة المرور الفورية والطقس، والتي تنسق أيضاً مع منظمات "الضوء الأزرق" المحلية من أجل الحوادث ومعلومات أخرى، تتعدل الإشارات من دقيقة لأخرى. وينتشر معظمها قرب المدن، حيث تساعد على تنظيم حركة المرور الداخلة والخارجة.

وفي إسبانيا نفَّذت حكومة كاتالونيا مشروعاً يمتد لخمسة أعوام من 2008 وحتى 2013 والذي شَهِدَ تقديم إشارات الحدود الديناميكية القصوى للسرعة لخمس مقاربات لطريق "بي 20" الدائري حول برشلونة. ويصف لويس سيرانو سادورني، رئيس إدارة حركة المرور في مركز "كاتالان ترافيك سيرفيس" الأمر بقوله: "هنالك إشارةٌ ديناميكيةٌ للسرعة لكل مسار، ويبدأ النظام بالعمل عندما يصبح تدفق حركة المرور قريباً من القدرة الاستيعابية". وتُعتَبَرُ كاميرات ضبط تجاوز السرعة، وتحديداً تلك التي تغطي أقساماً كاملة من الطرقات، وسيلةً جيدةً لتحسين الالتزام. ولكن حتى هذا يشكل تحدياً متمثلاً في التطبيق في حالات توقيف الشرطة لمركبات المخالفين والذين يستمرون بالإدعاء بأن حدودَ السرعة كانت أعلى عندما كانوا يقومون بالقيادة.

وتعتبر الحدود الديناميكية القصوى للسرعة في المملكة المتحدة جزءاً متكاملاً مما يسمى طرق البلد الذكية السريعة، والتي تَستخدم تعزيزات تكنولوجية لإضافة الاستيعاب وتحسين أمن الطريق على الطرق السريعة المتواجدة. فالطرق السريعة الذكية حالياً تقدر بإجمالي وقدره 195 ميلاً من شبكة بريطانيا للطرق السريعة والبالغة 1.891 ميلاً، والخطة هي بجعل الإجمالي يبلغ 481 ميلاً بحلول العام 2020.

شكوكٌ بالتكلفة الفعّالة

بالنسبة لأنواع الطرق الأخرى، تتطلب إضافة ضوابط ديناميكية للسرعة دراسةً متأنية. ويقول بجارن هولجرين، مدير عمليات إدارة حركة المرور في إدارة النقل السويدية: "لايزال هناك احتمال، ولكنه مكلفٌ نوعاً ما"، ويضيف بقوله: "كما تحتاج لحركة مرور هائلة لجعلها مجدية".

ونشرت السويد الدولة الرائدة في هذا المجال، خلال العقد الماضي، إشارات الحدود الديناميكية القصوى للسرعة في أكثر من 15 تقاطعاً ريفيّاً، حيث تساعد السائقين على الاتحاد مع حركة مرور الطريق الرئيسي. ولكن بتكلفة تبلغ ما يقارب من 150.000 يورو (170.000 دولار أمريكي) للموقع الواحد، فيجب أن تكون الظروف مؤاتية. يجب أن يكون هناك تدفق لحركة المرور على الطريق الرئيسي يبلغ ما بين 6.000 و 15.000 مركبة يومياً وتدفقٌ لحركة المرور على الطريق الفرعي يبلغ ما بين 15% و35% من التدفق على الطريق الرئيسي.

ويقول هولجرين: "عندما يكون لديك نسبةٌ أعلى لتدفق حركة المرور على الطريق الفرعي، فإن ميزات تنصيب لافتات سرعة ثابتة على الطريق ليست جليّة، ولربما يكون تنصيب اللافتات الثابتة خياراً أفضل وأقل تكلفة. عندما تتواجد نسبةٌ أقل من الحركة المرورية على الطريق الفرعي، فلا يمكن تبرير الحدود الديناميكية القصوى للسرعة نتيجةً لأسباب متعلقة بالربحية".

ونتيجةً لوجود عدد محدد فقط من المواقع في السويد والتي تحقق المعايير، فإشارات السرعة الديناميكية مخططةٌ لتقاطع واحد إضافي في الوقت الراهن، في إيكيروم على جزيرةٌ أولاند. بالإضافة للتقاطعات، فقد ثَبَّتت السويد أيضاً إشارات حدود ديناميكية قصوى للسرعة عند اثنين من معابر المشاة الريفية (في باكاسكوج خارج كريستيانستاد ودومستين خارج هيلسنجبورج، وكلاهما في إقليم سكاين) وموقفاً واحداً للباص، على طريق رئيسي مزدحمة في كيرخيدينج، أيضاً في إقليم سكاين.

وبينما تستخدم معابر المشاة أشعة الرادار لترصد المشاة وتُنقص حدود السرعة إلى 60 كيلومتراً في الساعة (37 ميلاً في الساعة) عندما تكون موجودة، يعتمد موقف الباص على الكشف الحَلَقيّ ليخفف من سرعات المركبات إلى 50 كيلومتراً في الساعة (31 ميلاً في الساعة) على الطريق الرئيسي عندما يتواجد الباص و70 كيلومتراً في الساعة (44 ميلاً في الساعة) للمركبات في تقاطع مروريّ متاخِم.

معلوماتٌ على الطريق

قدمت فنلندا، وهي دولةٌ أخرى رائدةٌ في الحدود الديناميكية القصوى للسرعة ، مقاربةً لبعض التقاطعات

والجسور الريفية، ولكن مساهمتها الأكبر في القطاع كانت في أنظمة إدارة السرعة القائمة على الطقس.

ومنذ منتصف التسعينيات، كانت فنلندا تعمل على تحسين أجهزة استشعار الطقس لإدارة السرعة الديناميكية. واليوم، تتضمن هذه الأجهزة، والتي تغطي ما يقارب من 250 ميلاً من الطرق السريعة للبلد، تقنية كاميرا قائمة على الليزر والتي تستخدم تقنيات قياس طيفية لتحدد وجود المياه، الجليد، الثلوج الذائبة، والصقيع والثلوج. ومؤخراً، فقد كانت فنلندا أيضاً تختبر دمج بيانات مسح المركبات، مثل أنظمة المكابح المانعة للقفل "إيه بي إس" (ABS)، وقراءات نظام التحكم الإلكتروني بالإتزان "إي إس سي" (ESC)، في خوارزمياتها. في الشتاء الماضي، جربت هذه المقاربة على بضع مئات المركبات ولكن واجهتها صعوبة عدم الحصول على بيانات كافية لأقسام الطرق المباشرة، حيث تكون أنظمة المكابح المانعة للقفل "إي بي إس" (ABS) وقراءات نظام التحكم الإلكتروني بالإتزان "إي إس سي" (ESC) غير نشطة إلى حدٍّ كبير.

تركيز على الاستدامة

إن قدرة إشارات الحدود الديناميكية القصوى للسرعة على تخفيف انبعاثات المركبات، وتحديداً من خلال التخفيضات في القيادة بحال التوقف والانطلاق المتكرر، تصبح مفهومةً بشكل أكبر. على سبيل المثال، تم تقليص الانبعاثات من الطريق "إم 25" (M25) حول لندن بما يصل إلى 8% كنتيجة لتدفق حركة المرور المتزايد. كما خفّض عرض إشارات الحدود الديناميكية القصوى للسرعة في "إن فالي" بالنمسا في عام 2007 انبعاثات ثنائي أكسيد النتروجين (NO_2) بنسبة وقدرها 3.6 % خلال عام واحد.

وبالإضافة إلى ذلك، فلا يحتاج ضبط السرعة الديناميكية المراعي للتلوث لأن يكون بالغ التعقيد، كما شهدت إسبانيا. ففي العام 2008-2007، وَزَّعت خدمة حركة المرور في كاتالونيا خوارزميات معقدة لتُقَلِّصَ أكسيد النتروجين (NO_x) وجزيئات (PM_{10}) في جميع أنحاء برشلونة. وضمن معايير أخرى، أخذت الخوارزميات بالحسبان نسبة المركبات التي تعمل على الديزل وعدد المركبات ضمن تدفق حركة المرور بأكملها والتي كانت عبارةً عن شاحنات. واستبدلت خدمة حركة المرور في كاتالونيا لاحقاً بنظام أقل تعقيداً بكثير والذي يضع حداً ببساطة، بناءً على مشورة السلطة البيئية المحلية، للسرعات لتصبح 80 كيلومتراً في الساعة (50 ميلاً بالساعة) في الظروف التي تشهد اختناقات السير

هل تُعتبَرُ العشرونَ كثيرة؟

لا تزال تجارب فعالية حدود السرعة بعشرين ميلاً في الساعة في المملكة المتحدة مستمرة

تصبح حدود السرعة البالغة عشرين ميلاً في الساعة شائعةً بشكل متزايد في المملكة المتحدة وأجزاء أخرى من أوروبا، ولكنها أنتجت أرباحاً هامشية في بعض الأحيان فقط. وفي بريستول وإزلنغتون، أوجدت حدود السرعة بعشرين ميلاً في الساعة تخفيضاتَ سرعة متوسطة بقدرٍ قليل يبلغ ميلاً واحداً في الساعة عندما لا تُدمَج مع مقاييس أخرى، كتهدئة حركة المرور، والإلزام الفعال من قبل الشرطة.

وهكذا، في حين ليس ثمَّة شك بتعرُّض المركبات التي تسافر بسرعات أقل لحوادث أقل، وبأن هذه الحوادث تميل لأن تسفر عن إصابات أخف حدةً، فالبحث عن كيفية الحصول على التزام أمثل بأقل تكلفة ممكنة مستمر. وغالباً ما تكون الطرق الضيقة، والمطبات الصناعية ومقاييسُ تهدئة حركة المرورِ الأخرى باهظةَ التنفيذ.

في منتصف مارس لعام 2015، خطط عمدة لندن، بالتنسيق مع هيئة مواصلات مدينة لندن "تي إف إل"، لثمانية إصدارات تجريبية متضمنةً حدود سرعة بالغة 20 ميلاً في الساعة على شبكة طرق مواصلات مدينة لندن "تي إف إل". وأصبح الأول على شارع كوميرشال في حي تاور هاملتس، عاملاً في أبريل، ومن المخطط أن يتبعه البدء بموقع التجربة الثانية، على طول شارع كينجسز لاند "إي10" لاحقاً هذا العام.

ولكن الإجابات القاطعة قد تحتاج لعامين أيضاً، وهو الوقت الذي من المتوقع أن تُتمَّ فيه هيئة المواصلات "دي إف تي" الدراسةَ الأكثر شمولاً التي تم إجراؤها حتى اليوم، على الأقل في المملكة المتحدة، حول تأثيرات حدود السرعة القصوى البالغة 20 ميلاً في الساعة على السرعة والاصطدامات والمصابين وتشجيع الناس على السير أو ركوب الدراجة بشكل أكبر.

عين في السماء

الطائرات بدون طيار الخاصة بحركة المرور

مع تحررها من قصص الخيال العلمي المتشائمة والمرعبة، بدأت الطائرات بدون طيار بالظهور في الأفق، وهي مستعدة للاندماج في العديد من مجالات الحياة اليومية، وعادة يستغرق الأمر شرطة المرور من مدينة جينك البلجيكية نحو نصف ساعة لمسح مسرح حادث تصادم بسيط بين مركبتين. لكن طائرة "ألتورا إيه تي6" بدون طيار التي تحمل كاميرا بدقة 24 ميجابكسل وتطير على ارتفاع 100 قدم (30 متراً) تمكنت من إكمال المهمة في 5 دقائق خلال طيران تجريبي في 2013.

وكانت الصور الناتجة دقيقة لدرجة أنه كان ممكناً قياس كل علامة انزلاق وكل شرخ في الإسفلت حتى ضمن مسافة أقل من سنتيمتر واحد. (قد ينتج عن عجلة القياس خطأ أكبر بعشر مرات على الأقل).

بالنسبة للطائرات بدون طيار وإدارة المرور، فإن قائمة الاستعمالات الممكنة لا حصر لها، فهنالك مراقبة الازدحام خلال الحفلات الموسيقية ومباريات كرة القدم، والسيطرة على الحشود أثناء الإضرابات والاحتجاجات، واستطلاع الطرق والجسور، ومهمات البحث والإنقاذ التي يكون فيها استخدام مروحية شرطة أمراً مكلفاً للغاية أو خطراً للغاية.

وفي الواقع، توصلت دراسة أجريت بين عامي 2013 و2014 من قبل معهد جورجيا للتكنولوجيا إلى أن أكثر من 40 مهمة يمكن فيها لإدارة النقل بولاية جورجيا الاستفادة من الطائرات بدون طيار، والمعروفة أيضاً باسم النظم الجوية غير المأهولة "يو إيه إس"، أو المركبات الجوية غير المأهولة "يو إيه في"، وأنظمة الطيران المتحكم بها عن بعد "آر بيه إيه إس".

ويقول بيتر فان بلاينبيرغ، رئيس مؤسسة "يو في إس إنترناشيونال"، وهي جمعية لمصنعي النظم التي يتحكم بها عن بعد، ومزودي خدماتها ومنظمات الأبحاث الخاصة بها والجهات الأكاديمية ذات الصلة، ويقع مقرها في باريس: "من الناحية التقنية لا توجد أية مشكلة. لديكم جميع برمجيات الحركة المطلوبة، والمستشعرات، والطائرة القادرة على حملهم. يمكنكم دائماً أن تحصلوا على استثناء لتجربة شيء ما لمدة ساعتين في يوم واحد. لكن ليس هذا ما نتكلم عنه. فنحن نتحدث عن إمكانية قيام السلطات بذلك على أساس روتيني".

وبالفعل، وحتى وقت قريب بدا أن الجهات التنظيمية في الولايات المتحدة وأوروبا غير مرتاحة تجاه ترك الطائرات بدون طيار تطير بعيداً عن عين المشغل، وكذلك غير مطمئنة تجاه السماح بالطيران فوق المناطق ذات الكثافة السكانية، ما يحد من الاستخدام العملي، إلا أن الفترة القليلة الماضية شهدت دليلاً على أن هذا الموقف قد بدأ بالتغير. فالتطورات الأخيرة في تقنيات 'الكشف والتجنب' التي تحمي من الاصطدامات في وسط الجو، وتزايد تقبل العامة، وانخفاض أسعار الطائرات بدون طيار إلى درجة جعلت من الطائرات بدون طيار للهواة واحدة من أكثر الهدايا شيوعاً في عيد الميلاد الماضي، أسهمت جميعها من دون شك في التغير التدريجي في التفكير.

طريق الطائرة نحو القبول

في فبراير 2015، بدت الرحلة الرامية إلى تحرير استخدام الطائرات بدون طيار في الولايات المتحدة كما لو أنها ستكون رحلة طويلة. وقدمت إدارة الطيران

الفيدرالية إطار عمل القوانين المنظمة التي ستسمح بـ"الاستخدام الروتيني" للطائرات بدون طيار من قبل مشغلين تجاريين. وكان إطار العمل هذا، الذي قد يحتاج عامين آخرين قبل أن يصبح رسمياً، في بداية الأمر مقصوراً على الطائرات التي تزن أقل من 55 رطلاً (25 كيلوجراماً)، وأن لا تطير على ارتفاع يزيد عن 500 قدم (152 متراً) وفقط خلال ساعات النهار، مع المحافظة على رؤيتها ضمن خط النظر في جميع الأوقات، إضافة إلى معايير أخرى تحد بشكل فعال من اختبار العمليات الأكثر روتينية.

وفي غضون ذلك، استمرت إدارة الطيران الفيدرالية في منح الترخيص الجوي الواسع لمستخدمي للطائرت التجارية بدون طيار طالما أنها لا تتجاوز في تحليقها ارتفاع ال200 قدم (61 متراً)، كما يجب أن يتم هذا على بعد لا يقل عن ميلين بحريين عن المطارات ومطارات الطائرات المروحية، الأمر الذي يَحرِم الكثير من المناطق الحضرية المهمة التي يمكن أن تكون فيها الطائرات بدون طيار مفيدة بشكل خاص.

وقال بنجامين كويفمان، الأستاذ المساعد في الهندسة المدنية والبيئية والجيوديسية في جامعة ولاية أوهايو، والذي أصدر في عام 2003 واحدة من أولى الدراسات حول استخدام الطائرات بدون طيار لمراقبة حركة المرور على الطرق: "هنا في كولومبوس يقع مطارنا الرئيسي على بعد نحو ميلين من طريقنا السريع الرئيسي. وإذا تابعت لمسافة 5 أميال من هناك فإنك ستصل بالفعل إلى مطارنا الثانوي". لذا فالقيود المطبقة تَحرِم الكثير من المناطق الحضرية المهمة من طائرات الاختبار.

ودفع قرار إدارة الطيران الفيدرالية الكثيرين من مطوري الطائرات بدون طيار للتنبؤ بأن صدور تشريع يسمح بالطيران أبعد من خط النظر وفوق المناطق الحضرية هو أمر بعيد المنال. فقد قال فان بلاينبيرغ حينها: "لن يحصل ذلك خلال العامين أو الثلاثة أعوام المقبلة". إلا أنه وفي بداية شهر مايو أعلنت إدارة الطيران الفيدرالية على نحو غير متوقع عن أنها ستسمح لشركتين – شركة "بريسيجن هوك" ومقرها كارولينا الشمالية وهي مختصة في الاستشعار عن بعد ومعالجة البيانات، وشركة "بي إن إس إف ريلواي" – لاختبار طائرات بدون طيار ما وراء خط النظر لأغراض المسح. وإضافة إلى ذلك أعلنت إدارة الطيران الفيدرالية أنها ستسمح أيضاً لـ"سي إن إن" باختبارها في مناطق حضرية ذات كثافة سكانية لجمع الأخبار. وفجأة بدا أن الرحلة الطويلة المتنبأ بها قد تتحول إلى مجرد قفزة قصيرة.

أوائل المتبنين

بخصوص التحليق ما وراء خط النظر وفوق المناطق المأهولة، فإن القوانين في أوروبا لا تختلف كثيراً في هذا السياق. وبالرغم من أن أكثر من عشر دول تسمح بالفعل

بتشغيل الطائرات بدون طيار لأغراض تجارية، وفي بعضها يوجد مئات المشغلين المرخصين، فإن الغالبية العظمى من العمليات مازالت تتم ضمن خط النظر وعلى ارتفاع أقل من 500 قدم (152 متراً) وبطائرات لا يزيد وزنها عن 55 رطلاً (25 كيلوجراماً). لكن لا توجد هنالك سياسة تشمل جميع أوروبا بخصوص تشغيلها.

ومع ذلك، فإن أوروبا تتقدم على الولايات المتحدة فيما يتعلق باستخدام الطائرات بدون طيار في إدارة المرور. فقد قامت الشرطة في جينك في بلجيكا على سبيل المثال باستخدام طائرات بدون طيار للسيطرة على الجموع ومهمات البحث والإنقاذ منذ عام 2012. وهم على وشك اختبار جيل جديد من الطائرات بدون طيار لمسح الحوادث المرورية. وفي حين كانت المنظومة التي ذكرناها سابقاً، والتي تم اختبارها في 2013، تتطلب وضع خطوط تحديدية حول المكان، وكذلك تحتاج أن تتم قيادتها بشكل يدوي، فإن المنظومة الجديدة تقوم بالمعايرة بشكل ذاتي كما أن تسلسل الرحلة مؤتمت بالكامل.

وبحسب مارك بيلينكس رئيس قسم الأبحاث والتطوير وتقنية المعلومات في شرطة ميدليم، والتي تشمل جينك، فهنالك حماس لدى قادة الشرطة المحليين تجاه استخدام الطائرات بدون طيار، لكن هنالك توجُّهاً يتسم بالانتظار والتريث تجاه التقنيات حتى تنضج ويصبح استخدامها أسهل. ويقول: "كنا الأوائل من بين قوات الشرطة البلجيكية، وفي الوقت الحالي نحن الوحيدون. ولدينا الكثير من المتابعين لكن جميعهم ينتظرون رؤية كيفية تطور الأمور".

أما في السويد فالأمر مختلف، حيث قامت الشرطة الوطنية بطرح مناقصة لشراء عدد غير محدد من الطائرات الصغيرة بدون طيار. ووفق ستيفان راي، وهو مسؤول صحفي في الشرطة الوطنية فإن الطائرات ستستخدم ليس فقط لمراقبة المرور بل أيضاً لتحقيقات مسرح الجريمة ومهام الاستطلاع أثناء عمليات فريق الأسلحة والتكتيكات الخاصة.

وتقتضي الخطة البدء بالاختبار قبل نهاية السنة وسيساعد الجيش السويدي في تدريب المشغلين. ويقول راي: "إن الخيال هو الذي يحدُّ من استخدامها. إذ يمكن استخدامها لأي شيء بدءاً من حوادث المرور إلى المظاهرات أو أي شيء تحتاج الشرطة فيه أن ترى مشهداً من الأعلى. كما يمكن اعتبارها مكملاً لاستخدام مروحيات الشرطة".

وفي حين أن معظم التركيز كان حتى الآن على الطائرات بدون طيار ذات الحجم الأصغر، تقوم إيطاليا باستكشاف استخدامات مدنية للطائرات العسكرية بدون طيار عندما لا تكون في مهمات قتالية.

وبحسب مجلة أخبار الدفاع، فقد وافقت القوات الجوية الإيطالية في وقت متأخر من العام الماضي على السماح للشرطة الإيطالية باستخدام طائراتها بدون طيار غير المسلحة من نوع "ريبر" و"بريداتور" لمراقبة حركة المرور والمشاة في محيط مباريات كرة القدم وأثناء المظاهرات في روما وميلانو وتورينو، على سبيل المثال.

ونقلت المجلة عن العقيد ميشيل أوبالا، قائد الجناح 32 في القوات الجوية الإيطالية قوله: "ناقشنا إمكانية إيجاد أوجه تآزر مع الشرطة الإيطالية، وتبين لنا أن الأمر يمكن أن يفيد الطرفين. المهمة ستكون مشابهة لبعض أنواع العمليات التي قمنا بها في أفغانستان، وبالنسبة للشرطة فإن طائرات 'بريداتور' تقدم ثباتاً وإخفاءً، وهو أمر لا يمكنهم دائماً الحصول عليه في ظل ظروف معينة".

بداية ثورة

وحيث أن هؤلاء المتبنين الأوائل مازالوا قليلين ومتباعدين، إلا أنهم يشكلون كتلة مهمة ستحول بشكل تدريجي مجال النقل والمواصلات، بحسب ما يرى مختصون في القطاع.

ويقول كويفمان: "الأمر أشبه بالانتقال من هاتف ثابت بأسلاك إلى هاتف خليوي. فلم تعد الآن مقيداً بمواقع البنية التحتية الثابتة التي توجد فيها الكاميرات، لمراقبة حركة المرور. لكن علينا ألا نتوقع أن يحدث التغيير في يوم وليلة، إذ سيكون هنالك الكثير من التطورات التي تبدو صغيرة والتي ستصب في مجموع التطور. تأملوا كم الميزات والخصائص التي تمت إضافتها إلى الهاتف الخليوي، مثلاً. قبل عشر سنوات كان الأمر كما يلي: "انظروا لديَّ هاتف يمكن طيُّه وفتحه".

ووفق خافيير إريزاري، وهو كاتب مشارك في دراسة معهد جورجيا للتكنولوجيا حول الطائرات بدون طيار الخاصة بالمرور، فإن التقنية بشكل أساسي جاهزة للتطبيق. ويقول: "كل شيء جاهز تقريباً للاستخدام. هنالك بعض التقنيات الأكثر تطوراً بعض الشيء ومازال العمل عليها جارياً، في مجال الاستشعار ومعالجة الصور وتصوير الفيديو من الأجهزة، لكن التقنية جاهزة".

إضافة إلى ذلك يبدو أن الجمهور بدأ يتفهم الأمر. ويقول خافيير: "عندما بدأنا العمل على البحث، كانت الصورة الشائعة عن المركبات الجوية غير المأهولة سلبية في معظمها بسبب تاريخ استخدامها من قبل الجيوش. وقبل بضع سنوات أنتجت شركة 'باروت' الفرنسية الطائرة اللعبة 'آر درون' ودمجتها مع هاتف خليوي، متوفر لدى أي شخص. وأصبحت هذه اللعبة قصة شغلت الجميع وبدأ الناس ينظرون إلى الطائرات بدون طيار بطريقة أقل سلبية".

في انتظار المستقبل للبدء

وإلى أن تصبح القوانين المنظمة أكثر تطوراً، فإنه سيتوجب على تطبيقات الطائرات بدون طيار في قطاع النقل الانتظار. وعندما تصبح القوانين سارية، فإنه من المرجح أن يستغرق الأمر وقتاً طويلاً حتى تستبدل الطائرات بدون طيار الكاميرات المثبتة على جانب الطريق (إن فُعلَت). ويتصور كويفمان سيناريو أكثر قابلية للتحقق وهو أن تحلق الطائرات بدون طيار فوق الطرق السريعة لملء الفجوات الموجودة في تغطية الكاميرات المرورية الثابتة في أوقات الازدحام، أو طائرة بدون طيار مزودة بكاميرا بالأشعة تحت الحمراء توفر عيناً متخصصة في حال تشكل صورة بيضاء نتيجة ضوء ساطع في الكاميرا الثابتة. أما معالم الطريق فسترسمها الوظائف التخصصية: فمن الأسهل تصور طائرة بدون طيار تطير أمام فرق الطوارئ للمساعدة على تنسيق الاستجابة الأولية لحادث ما، من تصورها وهي تقوم بضبط حدود ومخالفات السرعة.

وعلى أية حال، حالما تصبح الطائرات بدون طيار آمنة بما يكفي لاستخدامها بالتنسيق مع الطائرات المأهولة، سيكون هنالك إمكانية للمزيد من التطبيقات. ويقول جاري كلايتون، رئيس مجلس إدارة جمعية أنظمة المركبات الجوية غير المأهولة، ومقرها المملكة المتحدة: "حالما يتم فتح المجال الجوي أمام المركبات غير المأهولة، سيكون هنالك الكثير من التطبيقات التي يمكن تطويرها. ستكون قادرة على المساعدة في مراقبة الشحن ومراقبة المرور والبحث والإنقاذ... وقائمة لا تنتهي من التطبيقات".

نظام الفحص الإلكتروني الجديد يعزز الفعالية والسلامة المرورية

وجدت مؤخراً إدارة النقل في أوكلاهوما بأنه من الضروري تحديث العمليات المتعلقة بإنفاذ القوانين المتعلقة بالمركبات التجارية خاصتها. وأصبحت المرافق قديمة، ولا تتمتع بمواقع مثالية، وغير قادرة على التعامل مع الازدحام المروري المتزايد على الطرقات السريعة الرئيسية في البلاد.

ومع البنية التحتية في أوكلاهوما التي تواجه مخاطر عديدة، قررت إدارة النقل في أوكلاهوما الاستثمار في المرافق الجديدة والمتطورة من الناحية التقنية، الأمر الذي يسمح بفحص جميع المركبات التجارية بطريقة فعالة من حيث التكلفة.

وتم اختيار إحدى الشركات من قبل إدارة النقل في أوكلاهوما كمزود للحلول التقنية، وقامت بتكليف نظامين للفحص الإلكتروني مع نظام ثالث تم نشره مؤخراً. وتوفر هذه الأنظمة فحصاً وتنفيذاً معززاً إلكترونياً للمركبات التجارية عند منافذ الدخول في البلاد.

وتسهم الأنظمة بتحسين الخبرة التي تتمتع الشركة باعتبارها جهة موحدة للنظام من خلال دمج العديد من أجهزة الاستشعار وتقنيات الرؤية عن طريق الآلة مع مراكز التحكم التشغيلية المتطورة وأنظمة الدعم وأنظمة التحقق من وثائق إثبات الشخصية.

قياس الأوزان الثابتة والأوزان أثناء الحركة

تستخدم الممرات الرئيسية موازين اللوحات المنحنية (IRD-PAT) المزدودة لقياس الأوزان أثناء الحركة (WIM) وذلك لقياس أوزان الشاحنات المحملة التي تسير بسرعات تتجاوز 80 ميلاً في الساعة (128 كم في الساعة)، لتقدم بذلك دقة ضمن حدود 3.5% من وزن المركبات الإجمالي الحالي.

أما بالنسبة للشاحنات المجهزة، فتسهم إشارات الإرسال وأجهزة الإرسال النشطة بتوجيه الشاحنات الفردية إما من أجل التوجه إلى محطة قياس الوزن أو تجاوزها. وتم إعادة قياس وزن الشاحنات التي تتجه إلى محطة الوزن وإعادة تصنيفها في نظام عند سرعات متدنية، ومن خلال استخدام قياس وزن الحمولات المزدوجة أثناء حركة المركبات باستخدام موازين (IRD-PAT)، يتم تقديم دقة ضمن حدود 2.6% من وزن المركبات الإجمالي الحالي.

كما يتم توجيه الشاحنات التي ليس لديها مساحات على محاور العجلات أو التي تتخطى قياس وزن الحمولات أثناء حركة المركبات، وتلك التي ليس لديها سجل واضح

للأوراق الثبوتية، أو الشاحنات التي لم يتم اختيارها من أجل التفتيش العشوائي، يتم توجيهها إلى ممر تجاوز قياس الحمولات الثابتة، فيما يتم توجيه جميع الشاحنات الأخرى إلى ميزان الحمولات الثابتة.

ويعتبر قياس وزن المركبات التجارية عند قياس الحمولات الثابتة مهمة بسيطة تماماً ولكنها رتيبة، وتقدم فرص أتمتة جزئية. وتقوم "أوتو واي" (AutoWeigh) بالتوجيه التلقائي للشاحنات على قياس الحمولات الثابتة، وفحص الأوراق الثبوتية ووزن الشاحنات، وتنبيه ضباط الإنفاذ في حال وقوع التعديات. وتم تصميم هذه الميزة للعمل مع ضابط المراقبة وبالتالي، يمكن للضابط السيطرة على الوضع باستخدام نظام (AutoWeigh) في أي وقت. وإن لم يتدخل الضابط بعد وقت محدد مسبقاً، يتم توجيه الشاحنات للخروج من المرفق. ويسهم هذا الأمر بتمكين صفوف الشاحنات من التدفق مهما كانت الظروف.

الفحص

تقوم الماسحات الضوئية بالليزر التي تم تركيبها على الخطوط الرئيسية بالكشف على الشاحنات كبيرة الحجم من حيث العرض، وتعمل بالتزامن مع الكاشفات على الشاحنات كبيرة الحجم من حيث الطول. ويتم تحديد المركبات التجارية الضخمة، وإن لم تمتلك رخصة مرتبطة بالشاحنات الضخمة وكبيرة الحجم، يتم توجيهها إلى المحطة، حيث يبدأ الضباط بالمزيد من التفتيش. وبالإضافة إلى فحص المركبات التجارية للتجاوزات المتعلقة بالحجم والوزن، تلتقط أنظمة الفحص الإلكترونية لوحات الترخيص وبيانات أرقام إدارة النقل في الولايات المتحدة الأمريكية من الشاحنات المسافرة بسرعة على الطرقات السريعة مهما كانت الظروف. وتمت مقارنة هذه البيانات بقاعدة البيانات المتعلقة بالأوراق الثبوتية الاتحادية وفي الدولة على الموقع من أجل تحديد الشاحنات التي تتمتع بسجل سلامة ضعيف. ويمكن للمشغلين ضبط حدود السلامة بواسطة أنظمة الفحص الإلكترونية، وبالتالي الحد من وجود شاحنات تتخطى تلك الحدود المحددة.

وفي الوقت نفسه، يتم إجراء الفحوصات الأخرى مثل التسجيل الحالي والتأمين، ثم يتم توجيه أي من المركبات التجارية التي تتخطى الحدود المحددة من قبل المشغل من أجل خضوعها للتفتيش الإضافي.

الإبلاغ

سيتم دمج البيانات من جميع أنظمة الفحص الإلكترونية (ESS) داخل نظام الإبلاغ في المؤسسة، ثم يقوم النظام بجعل مجموعات البيانات الكاملة متوافرة للمراقبة أو التحليل على أساس يومي وأسبوعي وشهري وسنوي.

ويسهم هذا النظام بتمكين إدارة النقل في أوكلاهوما من مراقبة العمليات في الوقت الحقيقي عبر لوحات العدادات المخصصة، والبحث في المركبات التجارية والتوجهات التشغيلية للمساعدة على تحسين العمليات الخاصة بنظام الفحص الإلكتروني.

ومن أجل ضمان أن يقدم نظام (ESS) نظام فحص إلكترونياً بمستوى عالٍ من التوافر، فإنه يتم أيضاً تقديم نظام إدارة الصيانة الآلية عبر الإنترنت. ويوفر هذا النظام عرضاً للوحة عدادات ترتبط بأجهزة نظام الفحص الإلكتروني، وترسل إشعارات ذاتية إلى فريق عمل خدمة إدارة النقل في أوكلاهوما للإبلاغ عن أية تغييرات في الوضع التشغيلي للمعدات. ويضم النظام أيضاً قوى عاملة وعناصر إدارة المخزون لتوفير طلبات العمل تلقائياً من أجل الصيانة المقررة والتصحيحية في حين يتم إدارة المخزونات البديلة.

ترافيك جايمس باكزكاوسكي

"بينما نمضي نحو المستقبل، لن تنفصل المركبة بعد الآن عن إنترنت الأشياء. ستكون جزءاً منه"

المركبات المتصلة مرغوبةٌ نتيجةً لمجموعة من الأسباب المترابطة، بما في ذلك الحدّ من الازدحام، وتعزيز السلامة على الطرق، وتحسين الاقتصاد في استهلاك الوقود وحماية البيئة. ويتجسد الوعد الذي تقدمه بأن الاتصالات من مركبة إلى مركبة، جنباً إلى جنب مع البنية التحتية وتحكُّم الشبكة المرتبطة بها، ستخفف مجموعةً من المشاكل. فمشغلو الطرق السريعة، وخدمات الطوارئ، والمُكلفون بإنفاذ القانون والحكومات جميعهم حريصون على أن تتجلى نظم النقل الذكية متعددة الاستعمالات هذه للعيان. وحتى الآن، تتوقف هذه التقنيات المتطورة جميعها على قطاعٍ واحد: قطاع صناعة السيارات.

أحد الأشخاص الذين يعتبرون جزءاً من هذا المجال هو مدير الأنظمة الكهربائية والإلكترونية والأبحاث والهندسة المتطورة لشركة "فورد"، جايمس باكزكاوسكي. إنه زميل هنري فورد، وقد كان مع العلامة التجارية "الزرقاء البيضاوية" لمدة 35 عاماً، وهو مسؤولٌ عن الأبحاث والتصميم لتقنيات المعلومات، ومعلومات السائق والأنظمة النشطة.

وهو يتفاخر بأنه كان أحد أوائل المتبنين لهذه العلامة التجارية، وبالتالي إذا كان لأحد أن يتحدث عن ماهية المركبات المتصلة لصناعة السيارات فهو باكزكاوسكي. وهو مستعدٌّ للقيام بذلك، حيث يقول: "ليست الترابطية الخطوة الكبيرة المقبلة، إنها أمر مهم جداً حالياً ولسوف تستمر بالتوسع. وعلى المدى القصير، تمحورت الترابطية بالدرجة الأولى حول خدمات وتجارب المستهلكين – الملاحة والاتصالات- ولكن فيما نمضي نحو المستقبل، فلن تعود المركبة منفصلةً عن إنترنت الأشياء، بل ستصبح جزءاً منه. ولسوف تكون قادرةً على تبادل المعلومات مع السحابة ومع مركبات أخرى، بالإضافة إلى استخلاص المعلومات من السحابة واستخدامها للتصنيع".

تجربةٌ تفاعلية

كونه مسؤولاً عن إطلاق أنظمة الترفيه المعلوماتي

"سينك" و"ماي فورد تاتش" الخاصة بشركة "فورد"، فإن باكزكاوسكي يدرك أهمية تجربة المستخدم للترابطية. وستتطلب الوظائف المختلفة مستويات مختلفة من التفاعل مع الركاب. حيث "سيتسم بعضها بالشفافية أو ستكون غير مرئية، وستوجد قيادةً أكثر أماناً وكفاءةً"، كما يقول باكزكاوسكي. ويضيف: "قد تكون خصائص مساعِدَة، متعلقة بجدولة التنقلات، والتي تعلم أين تقع التلال، أو العالمة بحال الطقس – وهي ظروف قد تؤثر على أداء المركبة نفسها".

وستكون الوظائف الأخرى أكثر وضوحاً، وتقدم خيارات مدروسة. "لو كنت في طريقك إلى اجتماع، وتقوم المركبة المتصلة بحساب أحوال حركة المرور، والتي تعني بأنك ستتأخر على اجتماعك، بإمكانها أن تسألك فيما لو كان ينبغي أن تقوم بإبلاغ زميلك بتأخيرك أو بإعادة جدولة الاجتماع." كما يقول باكزكاوسكي.

ومن وجهة نظره، إذاً، فالترابطية تتجاوز أبعد بكثير ما يحدث بين الطريق والمركبة. الأمر كله يتعلق بقابلية التنقل – لا المادية فحسب، بل الزمنية أيضاً. وستكون شركات صناعة السيارات من خلال منتجاتها، بمثابة قطع منفصلة في البانوراما الحيوية، والتي تهدف إلى التأكّد من استفادة الناس الذين يقودون مركباتهم.

"سوف نستهدف تلك التجارب التي لها قيمةٌ كبرى لدى المستهلكين، والتي ستساعدهم على توفير الوقت أو جعل رحلاتهم أفضل – ولسوف تتخطى تجربة التنقل بأكملها" حسب ما يقول باكزكاوسكي.

ترابطية أفضل

سيتم التوصل للنموذج الجديد وفق مراحل، ويجب أن يتم تقليص احتمالات البدايات الخاطئة عبر وجود معايير متفق عليها عند البدء. "ويقول باكزكاوسكي بامتعاض: "من سوء حظنا، فلن تكون كل مركبة متصلة من صنع شركة "فورد""، ويضيف بقوله: "لذا سيتوجب علينا أن نعمل مع منتجات منافسة. وتلعب المعايير دوراً مهماً، لا في اتصالات المركبة فحسب، بل في مشاركة المعلومات من خلال مصادر أخرى أيضاً".

وكرائد في مجموعة الأنظمة الإلكترونية لجمعية مهندسي السيارات (SAE) لمجلس السيارات، يتمتع باكزكاوسكي بخبرة – وتأثير – في الموافقة والتوصية بمعايير كهذه. وهو يلاحظ فرقاً ما بين المقاربات الأمريكية والأوروبية. ويقول باكزكاوسكي: "تركز وزارة النقل الأمريكية بشكل كبير على سلامة عناصر الاتصالات من مركبة إلى مركبة". "ويتم التركيز بشكل أكبر في أوروبا على إعطاء السائق المزيد من المعلومات".

وتتطلب هذه الخصائص المختلفة معاييرَ مختلفة، حيث يقول باكزكاوسكي في هذا الشأن: "بحال كان اتصالاً مخصصاً متعلقاً بالسلامة، فسيكون آمناً للغاية. وستؤثر الخصائص الأخرى والتي ليست حرجةً للسلامة على المعايير من خلال الشبكات الخلوية وتقنيات نوعية أخرى للجمهور الواسع. وسيؤثر هذا المزيج من المتطلبات على الإطار الزمني الذي ستتاح من خلاله ميزات الترابطية". ويشرح باكزكاوسكي قائلاً: "بالإمكان تقديم بعض الخدمات بشكل أسرع لأننا لسنا مضطرين لاختراع أية معايير جديدة، وبالإمكان الاستفادة من المعدات والبرمجيات ذات التكلفة الفعالة والمتواجدة بالفعل"، ومن ناحية أخرى، عندما يتعلق الأمر بالمعلومات الأمنية الحرجة، فسيتوجب السفر

باستخدام معايير أخرى والتي لا تزال قيد التطوير".

وطبعاً، قد تكون المعايير الجديدة طوعيةً أو تكليفية. ما هو الحال الذي ستكون عليه في عالم الترابطية؟ "من حيث التنظيم، أعتقد أن هذا سيتضمن العمل معاً ضمن العديد من الشراكات لأننا نجتاز الصناعة حالياً"، حسب ما يقول باكزكاوسكي. "لا يمكن لأي مصنِّع معدات أصلي أن يقوم بالأمر وحده. يجب أن نعمل معاً مع الحكومة وفي بعض الحالات ستكون هنالك حاجةٌ لوجود بعض التشريعات، بحيث نقوم جميعنا بتبني المعايير ذاتها".

إنه أمرٌ ضروري بوضوح، ولكن هل تتقدم عملية وضع المعايير بسرعة كافية؟ "نحن لا نعمل في اتجاه معاكس" يقول باكزكاوسكي، ويضيف قائلاً: "إننا نتعاون مع مشرعي الحكومة لتقديم الأفضل للمستهلكين".

هذا هو صميم صناعة السيارات – يجب أن يتم تخديم السوق بشكل أفضل من قبل معاييرِ أي مركبة متصلة حالما تصبح فاعلة، بحيث يمكن للمركبات أنْ تكون تنافسية. ويقول باكزكاوسكي: "يجب أن نكبح تكاليفنا، وأن نضمن كون أسعار السيارات مقبولة، ونضمن كون أعمالنا ناجحةً". وأضاف: "إنه لمن الصعب أن تضيف مئات الدولارات إلى تكاليف المركبة وتقول «حسنا، إنها مصممةٌ للمستقبل». فالعملاء يريدون فوائد فورية. قد يكون هنالك دورٌ تلعبه التشريعات في تفويض وضع أجهزة البث الاستقبالية في المركبات، ولكن لا أحد يحب تشريع القرارات بحال عدم الاضطرار لذلك".

ولكي يتم تحقيق مفهوم الترابطية بشكل كامل، فيجب أن تضاف البنيةَ التحتية أيضاً للمعدات.

ويُشَكك باكزكاوسكي فيما لو كان يتم القيام بما يكفي في هذا الشأن حيث يقول: "تكمن الصعوبة في أن الحكومات ليست ميالة لتخصيص كمياتٍ كبيرة من الأموال لهذا الأمر"، وفي الوقت ذاته، وبفهمِ كون التقنية تتغير سريعاً، لذا فمن الصعب القيام باستثمارات برأس المال في معداتٍ قد يكون لها دورة حياة قصيرة.

ويقول باكزكاوسكي: "نحن على مفترق طرق، حيث نحتاج لتلك الانطلاقة لكي نحفز فعلاً التقدم نحو القيام بهذا"، ويضيف بقوله: "يستكشف الناس فيما لو كان هناك طرقٌ أخرى بإمكاننا أن نعطي قيمةً للمستهلكين من خلالها لنجعلَ هذا الأمر يبدأ. يصبح الناس أكثر إبداعاً، ولا تزال تُطرَح أفكارٌ حول كيفية تحقيق هذا الأمر".

صف السيـارة في موقفيـن سلوك السائق وضيق المكان

مساحات المواقف

عن "الاتحاد"

أحياناً لاتتعلق المشكلة بإيجاد موقف، بقدر ما تحتاج إلى موقف يتسع لحجم السيارة، هذا ما يؤكده مجموعة من السائقين، الذين يطالبون بتوحيد مساحات مواقف السيارات، فهناك اختلاف في الأحجام من مكان إلى آخر، ففي بعضها لاتجد أي مشكلة أو معضلة في صف السيارة، والخروج منها بكامل الأريحية، بينما في أماكن أخرى مثل مواقف بعض المراكز التجارية يتطلب إدخال المركبة إلى الموقف حسابات قياس، وبُعد نظر بما يشبه الأحجية حتى لاترتطم بسيارة مجاورة، أو بعمود للجدران القريبة.

وتزيد مراكز تجارية عدد المواقف من دون الأخذ بعين الاعتبار مدى ملاءمتها لتنوع أحجام السيارات، ما دفع البعض إلى تبرير عرقلتهم لاستفادة السيارات من المواقف الأخرى بالقول إنهم يخشون خدش مركباتهم، وتعرضها للاصطدام، وأمام هؤلاء يرى آخرون أن مساحة المواقف برغم اختلافها كافية لإدخال السيارة، والمشكلة الحقيقية تتمثل في سوء سلوك بعض السائقين، وتكاسلهم عن إيقافها بشكل صحيح، مقترحين التشدد في فرض الغرامات على المخالفين.

مناسبة

وخلال استطلاع رأي مجموعة من الأشخاص لمعرفة ماذا يقولون بشأن مساحات الموقف، وإذا ما كانت كافية من عدمها لمركباتهم. ذكر محمد حسن أن المواقف في دولة الإمارات مناسبة إذا ما قورنت بالدول الأخرى، فالدول الأخرى توفر مواقف أضيق من التي توفرها الدولة، مضيفاً أن المواقف تحتاج إلى توسيع لتكون أكثر أريحية.

وقال إن سبب حدوث الكثير من الاصطدامات والخدوش للسيارات في المواقف هو التخطيط غير السليم للمواقف.

بالمقابل اعتبر محمد سالمين أن حجم السيارات يؤثر بشكل كبير على ضيق مساحة الموقف، واتساعه، وقال «أمتلك سيارة صغيرة الحجم، ولا أعاني أي مشاكل في المواقف». وأضاف أن أصحاب السيارات السريعة يعانون ضيق المواقف، حيث إن باب السيارة السريعة عادة يكون بحجم كبير ما يمنع السائق من فتح الباب بشكل كامل ، كما أن السيارات العائلية تعاني المشكلة نفسها، فالسيارات العائلية تكون بالحجم الكبير الذي

لا يتسع للمواقف. ويشير إلى أن المراكز التجارية تحتاج إلى مواقف واسعة، كما يقترح تخصيص مواقف للسيارات العائلية، والسيارات السريعة في مواقف المراكز التجارية.

مشادات

وقال فيصل سيف، إن المواقف الصغيرة كانت مناسبة للسيارات القديمة، أما الآن فلم تعد المواقف تتسع للسيارات الجديدة، مطالباً بتوسيع المواقف لتتسع مختلف أحجام السيارات. وأضاف «أضطر أحياناً إلى تجاوز حدود الموقف لأتمكن من النزول من السيارة»، مشيراً إلى حدوث بعض المشادات، والمشاجرات عند المواقف يعود إلى ارتطام باب السيارة بالسيارة المجاورة، وهذا ناتج طبيعي لضيق الموقف».

وتابع «المواقف الضيقة لاتخدم أصحاب الأوزان الكبيرة، بل تكون عائقاً لهم، مما يدفعهم لطلب المساعدة من أشخاص آخرين لركن السيارة أو إخراجها من الموقف»، لافتا أن أغلب العائلات تستخدم السيارات العائلية، وضيق المواقف يكون عائقاً لهذه العائلات لارتياد الأماكن العامة.

خدمة صف السيارات

وقال محمود المرزوقي، إن أغلب السيارات العائلية تعاني خدوشاً بسبب ضيق المواقف، مما يضطر سائق السيارة إلى دفع تكلفة إصلاحها، مشيراً أن البعض يتفادى حدوث الخدوش أو الأعطاب التي قد تلحق بالسيارة عند شغل موقفين. وأضاف المرزوقي «أغلب المواقف التابعة للمشاريع الجديدة تكون ضيقة لتوفير المساحة، ما يجعلني أضطر لاستخدام خدمة صف السيارات ودفع الرسوم».

وقال حمد الحمادي : للأسف تختلف مساحة المواقف من مكان إلى مكان آخر، فلايوجد توحيد في قياسات المواقف، ففي بعض الأماكن نواجه صعوبة كبيرة في إدخال السيارة في الموقف المخصص، وذلك لضيقها، وأحياناً بسبب تقارب الموقف الأمامي من الخلفي، فتكون الصعوبة أكبر في إخراج السيارة. وأضاف: في بعض الأوقات يجد الشخص نفسه مضطراً للوقوف بشكل خاطئ نظراً لأن الوقوف بشكل صحيح قد يؤثر سلباً على السيارة، ويجعلها عرضة للخدش، أو التماس بالسيارات الأخرى، ومن وجهة نظري أعتقد أن الجميع واجه في يوم من الأيام مشكلة إيقاف السيارة. وأوضح أنه «لابد من الإشارة أيضاً لسوء تصرف بعض السائقين داخل المواقف، فالبعض لا يترك للآخرين المجال للوقوف بشكل صحيح، وبهدوء، بل يريد صف السيارة بشكل سريع مما ينتج عنه تضرر باقي السائقين، وأعتقد أن زيادة الوعي بأهمية مراعاة الآخر في المواقف مهم، فهناك من يفكر في مصالحه الشخصية من دون النظر بعين الاعتبار إلى متطلبات

الآخرين من مواقف».

وطالب الحمادي بتوحيد مساحات المواقف، وأن يتم إعادة تخطيط أو قياس المواقف الضيقة، وأن تتم مراعاة أنواع السيارات المختلفة، واستيعاب المواقف للسيارات، فهذا سيؤدي إلى راحة السائق أثناء صف السيارة، كما أنه سيحمي السائقين من تضرر سياراتهم بسبب قلة الاهتمام، وضعف التركيز، وصعوبة صف السيارة، مؤكدا أننا بأمس الحاجة إلى حلول تطبق، لا إلى أفكار غير منفذة للآن.

المراكز التجارية

بدوره، قال ناصر داوود «يقوم بعض السائقين بصف السيارة في المواقف بشكل خاطئ مما ينتج عنه تضرر السيارات الأخرى، فأحياناً يسبب انحراف السيارة المتوقفة تجاه اليمين أو اليسار، صعوبة في نزول راكبي السيارة المجاورة، وهذه الإشكالية لاتتعلق فقط بمساحة موقف السيارة بقدر أنها لها علاقة بثقافة القيادة، واحترام السائقين الآخرين. وأضاف «هناك مواقف لا تناسب حجم السيارة، بينما توجد مواقف أخرى مناسبة، ومريحة، ومن واقع تجربتي الشخصية أعاني كثيراً مع مواقف المراكز التجارية فهي غالباً ضيقة، والمراكز تقوم بزيادة عدد المواقف دون التمعن في عواقب هذا الأمر، فيجد السائق نفسه مضطراً لأن يمضي وقتاً طويلا حتى يتمكن من إدخال السيارة بالشكل الملائم».

وأوضح : العبرة ليست في عدد المواقف التي توجد في المكان، بقدر استيعابها لكافة السيارات بأريحية، فالمساحة أهم من العدد، خاصة أن مساحات المواقف لن تكون مستغلة في حال أنها أضيق من استيعابها للسيارة، مؤكدا أن وجود عربات التسوق المتروكة من زوار المراكز التجارية في مواقف السيارات يزيد أيضا من صعوبة صفها.

واقترح ناصر داوود أن يتم إعادة النظر في أعمدة السقف المجاورة لمواقف السيارات، فهناك عدد من السيارات يصطدم بتلك الأعمدة، وإيجاد حلول بديلة تبعد الأعمدة عن المواقف.

سلوك السائق

من جانبه، أشار أحمد ثاني أنه يجب التفريق بين سوء سلوك بعض السائقين من جهة، وضيق مساحة بعض المواقف من جهة أخرى، ففي بعض المراكز التجارية، يقوم السائق بصف السيارة بشكل قانوني برغم ضيق المساحة، إلا أنه يتفاجأ بعد عودته بوجود خدوش في أبواب السيارة، وذلك بسبب قلة خبرة السائقين الآخرين، فأحياناً الأمر لا يتعلق بالتزامك بالمساحة المخصصة، وقدرتك على إدخال السيارة، ولكن بالسائقين الآخرين، وإلمامهم بالقياسات، والمساحات.

وتابع : هناك من يلجأ لشغل موقفين ليس رغبة في كسر القانون، أو التعدي على مساحات الآخرين، بقدر أنه خوف على سلامة السيارة، ولكن يجب أن نفصل هؤلاء عن آخرين اعتادوا على كسر القوانين بشكل مسيء لامبرر له.

وأوضح ، سوء سلوك هؤلاء يجعلهم يوقفون السيارة بشكل جانبي بحيث تشغل السيارة ثلاثة مواقف برغم اتساع المكان، وبالتالي لا أجد أن في هذا التصرف مبرراً خاصة أنه لاوجود لخطر على السيارة، كما أن التكاسل يجعل البعض يصف السيارة على مساحة عدد من المواقف، وذلك لخلو المكان من السيارات. وأضاف «الحل يتمثل في وضع مساحة محددة للمواقف يتم الاتفاق عليها وفقاً للمقاييس الدولية، وأن يتم تشديد العقوبات خاصة للذين يتساهلون في صف السيارة بشكل خاطئ، وبدون مبرر».

المساحة غيركافية

من ناحيته، قال عبدالله المحرمي «مساحة المواقف غير كافية، وذلك مرده أن بعض المراكز التجارية تعتقد أن زيادة عدد المواقف يعني زيادة في عدد الزوار، والزبائن، فهم ينظرون للنواحي الاقتصادية، ووضع مساحات ضيقة مقصود بغرض تكثيف عدد السيارات، واستيعاب أكبر عدد من الزوار للمركز».

وأضاف : يبرّر هؤلاء بالقول إن مساحة المواقف مناسبة مع حجم السيارة تماماً، وهنا أتساءل هل قياس الموقف ليكون على حجم السيارة كاف؟، يجب على السائق أن يتمتع بخبرة في القيادة، ونراه يتقدم بالسيارة، ويرجع بالمركبة إلى الخلف، ذلك فقط لصفها بشكل صحيح.

وتابع: الأريحية ستتحقق في حال إضافة مساحات يؤخذ فيها بعين الاعتبار قدرات القيادة المختلفة، فالهدف الوصول إلى الأريحية أثناء صف السيارة، وليس الاكتفاء بموقف بالكاد يتسع للسيارة، مؤكداً أنه من الضروري تغيير الفكرة السائدة أن عدد المواقف يؤدي إلى زيادة عدد الزوار، والأرباح، فالزبون لن يعود إلى المركز التجاري في حال وجود إشكالية صف السيارة.

وقال محمد الحوسني «بشكل عام أجد أن مساحة المواقف غير كافية، ولذلك أرى بعض السائقين يجبر على أخذ مساحة إضافية، وهؤلاء لا يرغبون في كسر القوانين، أو التعدي على الآخرين بقدر خوفهم على سلامة السيارة التي تكلف عادة مبلغاً مالياً عالياً.

وأضاف «المشكلة الحقيقية تتمثل في حال إيقاف السيارة بشكل صحيح، فعندها سيواجه الشخص صعوبة كبرى في إخراج السيارة من الموقف، وأيضاً يجعل السيارة عرضة للتصادم من السيارات الأخرى، وقبل التفكير في معاقبة السائقين يجب العمل على فتح المجال بمساحة مريحة تضمن للسائق أمان مركبته.

قلق وخوف

ويؤيد حمدان القحطاني من يعتبر أن المواقف ضيقة قائلاً: المواقف خاصة في هذه الأيام صغيرة جداً لدرجة صعوبة النزول من السيارة، وكثيراً ما يخشى السائق من صف السيارة بشكل خاطئ مما يؤدي إلى إضراره بالآخرين، وبالتالي يعيش السائق في حال من القلق، والخوف أثناء رحلة البحث عن موقف مناسب، والبعض يلجأ لإيقاف السيارة بعيداً خوفاً من ذلك. وتابع ، من المهم توسيع مساحة المواقف حتى نضمن الأريحية، وحتى لا يتحول النزول من السيارة إلى معضلة، وكثيراً ما نرى نزول بعض العائلات من المركبات قبل صف السيارة، ذلك لعدم وجود مساحة كافية تفصل بين السيارات، مؤكداً أن بعض الخدوش في السيارات سببها رغبة السائق في الخروج من سيارته فيصطدم باب السيارة بباب المركبة المجاورة.

ويختلف عبدالله المرزوقي مع الآراء القائلة بضيق مساحة المواقف، ويقول «مساحة مواقف السيارات كافية جداً، فالسائق يستطيع النزول من مركبته بشكل مريح، وغالباً لا يوجد أي صعوبة في الخروج، أو إدخال السيارة إلى الموقف.

وأضاف: للأسف بعض الشباب يبالغ في الخوف على مركبته، وسبب هذا الخوف نابع من تكلفة السيارة العالية، ومبالغ صيانة السيارة، فيلجأ إلى أخذ مساحة إضافية لايحتاج لها، وينجم عن ذلك قلة في عدد المواقف، وصعوبة في إيجاد الموقف ، رغم أنه من أساسيات الثقافة المرورية فسح المجال للآخرين، واحترامهم سواء أثناء القيادة في الشارع، أو في مواقف السيارات.

وتابع «من المفترض مخالفة من يوقف سيارته بشكل خاطئ، فمن يجد أن المواقف غير كافية، بإمكانه إيقاف سيارته في المواقف الجانبية التي تخصصها المؤسسات، والمراكز، واليوم هناك أنواع مختلفة من المواقف تفي بالغرض، وتكفي لجميع أنواع السيارات باختلاف أحجامها.

وأشار المرزوقي إلى أنه لم يوقف سيارته على امتداد موقفين، قائلاً: «البعض يتذرع بالخوف على سلامة السيارة، جميعاً نخشى على مركباتنا، ونخاف عليها، ولكن يجب أن لا يتحول الخوف إلى سلوك يقلل من احترام السائقين لبعضهم بعضاً فالقيادة فن وذوق وأخلاق».

متعددة الطوابق

وقال عبدالله آل علي: المواقف ضيقة مما يدفعني إلى إنزال من معي في السيارة قبل ركنها، كما إنني أستخدم مواقف بعيدة عن باب المركز التجاري تفادياً لضيق المواقف القريبة، مقترحاً بناء مبان متعددة الطوابق متخصصة للمواقف بحيث تكون المواقف واسعة ومريحة للسائق والركاب.

ذوقيات المواقف

أما طلال الحوسني فقال إن أغلب المواقف مناسبة للحجم العادي للسيارات، وأضاف أن بعض السائقين يحتاجون إلى فهم ذوقيات المواقف وقال ، بعض الأشخاص لا يعيرون الاهتمام لكيفية ركن السيارة، فالبعض يزاحم السيارات المركونة بالمواقف المجاورة.

وأضاف «البعض يمتلك سيارات كبيرة بشكل كاف لتخطي حدود الموقف».

غرامات ومخالفات

وفقاً لمخالفات ورسوم مواقف التابعة لدائرة النقل، وضمن مادة غرامات إيقاف المركبة بصورة تعرقل الاستفادة من المواقف الأخرى في الباب الأول للمخالفات العامة، تغرم المركبة التي تشغل موقفين 300 درهم، كما توجد غرامة لإيقاف المركبة في السكك، والممرات، وعلى الأرصفة المؤدية للموقف، وعرقلة انسيابية الدخول إلى المواقف، والخروج منها، وحددت بـ300 درهم، كما تخالف المركبة 500 درهم، ويتم قطرها فوراً في حال الوقوف خلف أو أمام المركبات في المواقف العامة وإعاقة حركتها، وتغرم المركبة أيضاً 500 درهم، ويتم قطرها فوراً في حال الوقوف على ممر المشاة في المواقف العامة.

المواصفات والسلامة المرورية

طالعتنا مؤخراً دراسة أمريكية بينت أن مواصفات السيارات المتعلقة بالحفاظ على الأمن والسلامة تحتل مرتبة أعلى في قائمة اهتمامات الزبائن مقارنة بمواصفات الأنظمة الترفيهية أو المواصفات المتعلقة بتخفيض استهلاك الوقود.

وأظهرت نتائج دراسة "اختيار المواصفات التقنية" لعام 2015 أن 40% من العينة التي شملها الاستبيان يفضلون نظام كشف المنطقة الخفية (النقطة العمياء) وأنظمة منع الحوادث في سياراتهم القادمة، تليها أنظمة الرؤية الليلية بنسبة 33%، فيما فضّل آخرون مواصفات إضافية مثل كاميرا الرجوع إلى الخلف وميزة الطلاء الذي يعالج نفسه بنفسه.

ويدل ذلك على وعي من السائقين بأهمية السلامة المرورية، وهو مؤشر إيجابي كبير يؤكد دور السائقين التفاعلي مع جهات البحث العلمي والشركات المصنعة، لأخذ رأيهم بعين الاعتبار كونهم المستخدمين المعنيين بالدرجة الأولى، وهم من يتعرضون لمخاطر الحوادث المرورية، آملين أن نرى نتائج لدراسات محلية مشابهة وتفاعلاً حيوياً مع مستخدمي الطريق.

هل ستصبح هذه المواصفات الجديدة قياسية في السيارات؟ وهل ستكون تكلفتها في متناول الجميع؟

هذا سؤال يفرض نفسه... ومن هنا نتبين أهمية دور هيئة الإمارات للمواصفات والمقاييس والجهات المعنية الأخرى في السلامة المرورية، الذين يقع على عاتقهم اتخاذ التدابير اللازمة لتعزيز أمن وسلامة سائقي السيارات وركابها ومستخدمي الطريق، وأن تكون في متناول الجميع.

لا شك أن هذه الجهات تبذل كل جهدها في سبيل تحقيق السلامة المرورية للجميع، وهنا نؤكد أهمية تكاتف الجهود وتنسيق العمل المشترك بين هذه الجهات من جانب وبين القطاع الخاص من جانب آخر للخروج بإنجاز متكامل يحقق توازن المصالح لكافة الأطراف.

د. ناصر سيف المنصوري
رئيس التحرير

هـيـئـة الـتأمـيـن
Insurance Authority

United Arab Emirates

Smart Services

- Receiving and settlement of insurance complaints and providing insurance inquiries.
- Renewal of registration for national and foreign insurance companies and branches.
- Renewal of registration of insurance agents, insurance brokers, surveyors and loss adjusters, actuaries and insurance consultants.
- Request for amendment in the data of the insurance companies, TPA companies, loss adjusters, actuaries and insurance consultants.
- Follow-up on the procedures of services provided and their delivery on 24/7 basis.
- Electronic payment of service charges.

الخدمات الذكية

- تلقي الشكاوي التأمينية وتسويتها وتقديم الاستفسارات التأمينية.
- تجديد قيد شركات التأمين الوطنية والأجنبية وفروعها.
- تجديد قيد وكلاء و وسطاء التأمين و خبراء الكشف وتقدير الأضرار و خبراء الرياضيات واستشاريي التأمين في السجل.
- طلب تعديل بيانات شركات التأمين و شركات إدارة مطالبات التأمين الصحي و وكلاء التأمين و وسطاء التأمين و خبراء الكشف وتقدير الأضرار و خبراء الرياضيات واستشاريي التأمين في السجل.
- متابعة إجراءات الخدمات المقدمة وتلبيتها على مدار 24/7.
- الدفع الالكتروني لرسوم الخدمات.

هـيـئـة اتـحـاديـة
Federal Authority

@uaeinsuranceaut
www.ia.gov.ae

قـم بتـحـمـيل تـطـبـيـق
هـيـئـة الـتـأمـيـن الآن
Download the Insurance Authority App now

Emirates Traffic Safety Society

ETSS

جمعية الإمارات للسلامة المرورية