



جمعية الإمارات للسلامة المرورية **Emirates Traffic Safety Society**

رؤيتنك

طرق آمنة ... لبيئة مرورية مستدامة.

رسالتنا

وأفراد المجتمع.

أهدافنا ■ الحفاظ على الأرواح والممتلكات من مخاطر الحوادث المرورية.

■ تطوير سلوك مختلف فئات مستخدمي الطريق بنشر الوعي المروري.

تأمين سلامة مستخدمي الطريق والمساهمة في تخفيض الحوادث

المرورية إلى الحد الأدنى والارتقاء بالسلوك المروري وغرس

ثقافة السلامة المرورية والاستخدام الأمن للطريق لدى الناشئة

- 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.



رمضان نننهر الرحمة

نبارك لقيادتنا الرشيدة وعلى رأسها صاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس الدولة حفظه الله وشعب الإمارات بحلول شهر رمضان المبارك جعله الله شهر خيروبركة على جميع المسلمين.

وعلى الرغم من أن قيادة السيارة تحتاج من السائق توخي الحذر دائما حرصا على سلامته وسلامة الآخرين، إلا أن هذا الحذر يأخذ صفة أكثر أهمية خلال شهر رمضان المبارك، خصوصا فيما يخص القيادة التي تسبق ساعات المغرب بقليل.

ففي الوقت الذي يمنح الصيام المرء الكثير من الفوائد الصحية والروحية، إلا أن هذا لا يمنع أن يشعر الصائم، خصوصا في آخر ساعات النهار، وفي هذه الأجواء الحارة، بالإرهاق نظرا لامتناعه عن تناول الطعام والشراب لساعات طويلة، فضلا عن أن البعض لا يلتفتون لضرورة الاهتمام بالحصول على ساعات كافية من النوم.

ونتيجة لعدم تعود الجسم على الامتناع عن الطعام والشراب فإنه قد يصاب بانخفاض مؤقت للسكر في الدم والجفاف وهذا يؤدي لشعوره بالتعب والدوخة وفقدان التركيز، وكلها أسباب تستوجب عدم قيادة السيارة ، إلا أن المرء أحيانا يكون مضطرا كأن يكون تأخر في عمله لسبب من الأسباب ويريد العودة للمنزل، أو أن يكون مدعواً لتناول الإفطار مع أحد الأقارب أو الأصدقاء ويحتاج أن يصلهم قبل وقت المغرب.

وأننا ندعو كافة السائقين إلى ضرورة التقيد التام بقانون المرور خاصة على الطرق الخارجية وعند التقاطعات المرورية داخل المدن ، وأخذ الحيطة والحذر أثناء القيادة حرصاً على سلامتهم وغيرهم من مستخدمي الطريق ، وتجنباً لوقوع الحوادث المرورية والتي من المكن أن تعكر صفو هذه الأيام الفضيلة والأجواء الروحانية لرمضان المارك.

ودمتم سالمين بعون الله

محمد صالح بن بدوة الدرمكي

www.etss.ae

الفهرس



الزفين: ندرس تطبيق التدابير البديلة على مرتكبي المخالفات الخطرة



الحارثي : مستويات السلامة المرورية نننهدت على مدار الأعوام الماضية تحسناً كبيراً



تأهيل مخالفي النقاط المرورية



الحياة في المدن بلا سائقين



9,7 مليون مسافر عبروا منفذ الغويفات خلال الـ 3 سنوات الماضية



العدد الرابع - يوليو 2014

الصحة العالمية تحذر: التصادمات على الطرق السبب الخامس للوفاة في 2030

عن رأي جمعية الإمارات للسلامة المرورية

كل ما ينشرف الجلة لا يعبر بالضرورة

الحياة في المحن

بلا سائقین

مجلة فصلية ثقافية تعنى بالسلامة المرورية

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

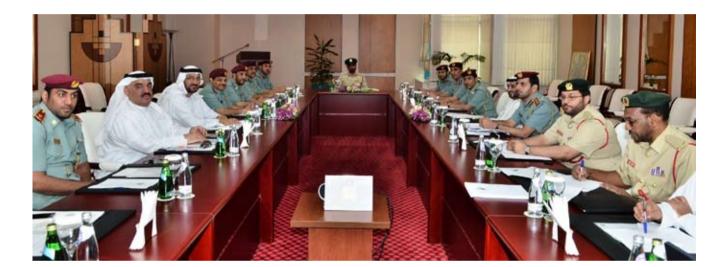
موقع الكتروني: www.etss.ae

ص.ب: 33944 - Abudhabi، UAE



في حوار شامل مع رئيس مجلس المرور الاتحادي:

الزفين: ندرس تطبيق التدابير البديلة على مرتكبي المخالفات الخطرة



مقترح تظليل زجاج مركبات الأجرة المخصصة لذوى

الاحتياجات الخاصة ، كما تم طرح عدد من المقترحات

من أهمها : توحيد هامش السرعة على جميع طرق

الدولة ، و تخفيض السن القانوني للحصول على رخصة

القيادة إلى 17 سنة . إضافة إلى التطرق إلى توحيد جميع

الإجراءات المرورية في إدارات المرور بالدولة للحد من

أوجه الاختلاف والتباين في الإجراءات المرورية . ورفع

المجلس عدة توصيات بشأن إضافة نصوص مخالفات

في قانون السير للحد من المخالفات لخطرة ، ومن بين

تلك المخالفات: تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة

بما يزيد عن 80 كم/ساعة بغرامة قدرها 2000 درهم

و 23 نقطة مرورية وحجز المركبة 60 يوما . وزيادة مدة

حجز المخالفات الخطرة . كما شكل المجلس العديد من

فرق العمل لعديد من السياسات المتعلقة بالجانب المرورى

مثل آلية إصدار تصاريح مواقف ذوى الاحتياجات

كشف اللواء خبير محمد سيف الزفين مساعد القائد العام لشرطة دبي لشؤون العمليات ، رئيس مجلس المرور الاتحادي أن إحصائيات حوادث السير في الدولة خلال الثلاث سنوات الماضية تشير إلى إن السائقين ذوي 18 عاما تسببوا في وقوع حوادث اقل من السائقين ذوي الثلاثين عاما، فقد بلغت نسبة الحوادث المتسبب فيها سائقون أعمارهم 18 عاما 1% ونتج عنها وفيات بنسبة 2 % بينما بلغت نسبة الحوادث التي تسبب فيها سائقون في الثلاثينات من أعمارهم 5.2 ، وبلغت نسبة الوفيات بشرة الوفيات بشبة الخوادث التي تسبب فيها سائقون

وقال خلال حواره مع «السلامة المرورية» أن مجلس المرور الاتحادي يدرس تطبيق الخدمة المجتمعية على كل ما يرتكب مخالفة مرورية خطرة ، كما يدرس توحيد أرقام المركبات على مستوى الدولة .

وفيما يلي نص الحوار:

6 📕 العدد الرابع - يوليو 2014

ما هي أهم ملامح انجازات مجلس المرور الانحادي التي تمت حتى الأن؟

قام مجلس المرور الاتحادي بمراجعة شاملة لقانون السير والمرور، بهدف إضافة أو إلغاء أو تعديل بعض نصوص

في القانون التي نراها تستلزم التغيير ، وذلك إما بتشديد الخاصة ، ومعايير منشات تعليم قيادة المركبات ، وسياسة بعض المخالفات أو تخفيفها. وضمن انجازات المجلس المطاردة وسياسة التحقيق في الحوادث البليغة ، وذلك كله إطلاقه مبادرة القضاء على مشكلة تهريب الديزل على مستوى الدولة ، ورفع توصية للجهات المختصة بتأييد من أهم أهداف المجلس توحيد قانون السير

من أهم أهداف المجلس توحيد قانون السير والمرور على مستوى الدولة وكذلك توحيد الإجراءات المرورية كالمخالفات وهامش السرعة وتوحيد لوحات المركبات... الخ .. ماذا تم في هذا الشأن ؟

ناقش مجلس المرور الاتحادي التباين والاختلاف في الإجراءات المرورية التي تتخذها كل إدارة مرور في الدولة، وتم رفع توصية بتوحيد هامش السرعة على جميع طرق الدولة، وتوصية بتوحيد الملف المروري، وتوصية بإيقاف تسجيل الحافلات الخفيفة للنقل الأدمي بدءاً من 2015 وقصر استخدامها لنقل البضائع فقط ،وذلك في جميع إمارات الدولة . إضافة إلى رفع الحد الأدنى للسرعة بما لايقل عن 90 كم/س في الطرق ذات السرعة المحددة 120 كم/س على ألا يزيد فارق السرعة بين السرعة الدنيا والسرعة القصوى على 30 أو 20 كيلومترا في الساعة حيث أن الفارق حاليا يصل إلى 60 كيلومترا في الساعة ومن

الصغيرة على الطرق السريعة 60 كيلومترا في الساعة ، كما
، بينما سرعة الشاحنات 80 كيلومترا في الساعة ، كما
تشير إحصاءات حوادث السير على الطرق السريعة أن
نسبة الاصطدام بين المركبات يمثل 40% من مجموع
الحوادث بسبب هذا التباين في السرعات . كما اقترح
المجلس تحديد كل مسار بسرعة معينة تندرج انخفاضا
من اليسار إلى اليمين وذلك بهدف الحد من عرقلة حركة
السير في المسار السريع والحوادث التي تنتج عن ذلك،
وبالنسبة لتوحيد لوحات المركبات على مستوى الدولة
،والفكرة أن يتم عمل لوحة موحدة تحمل اسم الإمارات
فقط مع الاحتفاظ بالأكواد أو الأرقام الخاصة، وتحمل
و

هنا تتواجد الخطورة خاصة إن السرعة الدنيا للمركبات

كيف ترون مبادرات الدمج بين العقوبة والتوعية لن ارتك مخالفات خطرة؟

اللوحة المقترحة أرقاما وحروفا أو اسم شخصية يعتز

بها الشعب ، والأمر برمته لا يزال تحت الدراسة من قبل

المجلس لوضع المقترح النهائي.

فيما يخص الردع ناقش المجلس آلية الخدمة المجتمعية لتقويم سلوك المخالفين عن طريق رد الدين للمجتمع، الذي اخطأ في حقه عندما قام على سبيل المثال لا الحصر (بقتل إنسان على الطريق بسبب تهوره في القيادة أو لحصوله على 24 نقطة مرورية أو تجاوز الشاحنات بشكل خطر ، والتسابق على الطريق ، وزيادة نسبة التلوين ،

الملف المروري لجميع السائقين وربطه بالهوية تسهيلا للمتعاملين ، ما هي الخطوة التنفيذية التي اتخذت في هذا الشأن ؟ والإيجابيات التي ستنعكس على المتعاملين حال تطبيقه ؟ قام مجلس المرور الاتحادي برفع هذا المقترح لمجلس المرور الاتحادي برفع هذا المقترح لمجلس المرور الاتحادي برفع هذا المقترح لمجلس المرور الاتحادي المنابلة أو هذه من هذا المتحرد المتحدد المت

قام مجلس المرور الاتحادي برفع هذا المقترح لمجلس السياسات والاستراتيجيات لإبداء الرأي فيه ، حيث إن هذا المقترح سوف يؤثر إيجابا على إجراء المعاملات على مستوى الدولة ، وذلك من خلال سهولة إجراء المعاملات في كل إمارة ، خصوصا فيما يتعلق بالنقاط المرورية أو حجز المركبة من حيث إلزام مالك المركبة بالحضور إلى الإمارة التي حررت فيها المخالفة .

كان لكم رأيا بتخفيض سن الحصول على رخصة القيادة إلى 17 عاما، ما هي مبرراتكم لذلك ؟ إلا ترون أن ارتكاب الحوادث يرتبط بعمر صاحب الرخصة والذي يرتبط بدوره بدرجة الوعي ؟ لا يوجد ارتباط وثيق بين السن ودرجة الوعي المروري أو القدرة على القيادة ، حيث تشير إحصائيات حوادث السير بالدولة إلى إن السائقين ذوي 18 عاما تسببوا في وقوع حوادث أقل من السائقين ذوي الثلاثين عاما، فقد بلغت نسبة الحوادث المسبب فيها سائقون أعمارهم 18 عاما %1 ونتج عنها وفيات بنسبة 2 % بينما بلغت نسبة الحوادث التي تسبب فيها سائقون في الثلاثينات من الحوادث التي تسبب فيها سائقون في الثلاثينات من الحوادث التي تسبب فيها سائقون في الثلاثينات من

من جانب آخر أجرينا مقارنة مرجعية مع بعض الدول المتقدمة مروريا مثل بريطانيا والسويد وأمريكا ، وتبين أن سن الحصول عل رخصة قيادة يبدأ من سن 16 بموافقة ولي الأمر ، كذلك فإن للموضوع جانب اجتماعي يخص فقة من المجتمع التي ليس لها معيل ولا ترغب وفي بعض الأحيان أو لاتستطيع أن تجلب سائقا أجنبيا ،كذلك فإن كثير من الطلبة ينهون الثانوية ، والمهم أن يتم الحصول على موافقة خطية من ولي الأمر بمنع إبنه البالغ من العمر 17 عاما رخصة قيادة .

أعمارهم %5.2 ، وبلغت نسبة الوفيات 6.7 %.

أنظمة النقل الذكية لها دور أكبر في توفير قدر أكبر من السلامة وتحقيق انسيابية مرورية على الطرق ما هي الخطوات التنسيقية مع الجهات المعنية لتطبيق فعال لهذه الأنظمة ؟

مجلس المرور الاتحادي يضم العديد من الأعضاء الذي يعملون في الجهات المختصة بأنظمة النقل الذكية ، مثل هيئة الطرق والمواصلات ووزارة الأشغال العامة ودائرة النقل وهيئة الإمارات للمواصفات والمقاييس ، وقد تم بالفعل التنسيق مع تلك الجهات عبر مقترحات تطويرية تساهم في توفير السلامة المطلوبة على الطرق ، ومن بين تلك المقترحات البحث عن أنظمة إشارات مرورية ذكية لتقليل الازدحام عند الإشارات، وأنظمة تحذير ذكية توجه السائقين لاختيار طرق بديلة بسبب الاختناقات الناتجة من حوادث السير.

والقيادة بدون رخصة أو برخصة لا تسمح بقيادة ذات نوع المركبة ، والقيادة بتهور) وأنواع الخدمة المجتمعية أو ما يسمى بالتدابير البديلة المقترحة هي تنظيف الأماكن العامة ، مثل المقابر ودور العبادة والشواطئ ، والعمل بدون أجر للمجتمع لمدة لا تقل عن 20 ساعة ولا تزيد عن 240 ساعة بدور المسنين والعجزة وحضور دورات تدريبية تأهيلية لا تتجاوز 160 ساعة .

للجهود المجتمعية والأهلية دورية تحقيق الوعي المروري والسلامة على الطريق – ما هي جهود المجلس في هذا الأمر ؟ وكيف ترون ملامح هذا الدورية المستقبل ؟

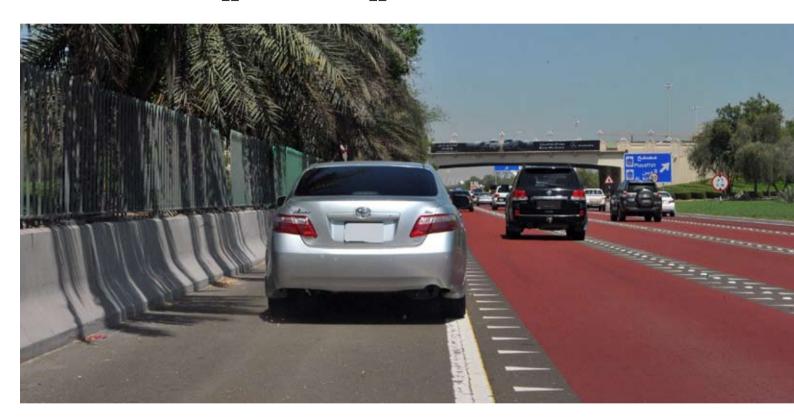
لمجلس المرور الاتحادي دور هام في رفع الوعي المروري لدى مستخدمي الطريق، يتمثل في رفع توصيات تتعلق بتطوير الجانب الضبطي والتوعوي. كما أن مجلس المرور الاتحادي بصدد إنشاء موقع الكتروني خاص به، يحتوي على جميع المهام والتوصيات التي يعمل عليها إضافة إلى العديد من المواضيع التي تغذي الثقافة والوعي المروري لدى مستخدمي الطريق . وبالرغم من إنشاء المجلس حديثا إلا أننا نأمل بأن يكون له دور إيجابي وفعال في تطوير الجانب المروري على مستوى الدولة ، وأن يلعب دور مساند لتحقيق الأهداف الإستراتيجية التي تسعى إليها إدارات المرور بالدولة .

أصدر المجلس توصية مهمة تمثلت في توحيد

7 ■ 2014 العدد الرابع - يوليو 2014



3401 سائقاً استفادوا من «تأهيل مخالفي النقاط المرورية» عام 2103 في أبوظبي



بلغ عدد المستفيدين من برنامج تأهيل مخالفي النقاط المرورية خلال العام الماضي نحو 1043 شخصاً في حين بلغ خلال عام 2012 نحو 399 شخصاً و 401 شخص خلال عام 2011 في أبوظبي.

وقال المقدم سيف عبيد خليفة الخييلي مدير إدارة المتابعة الشرطية بالأمانة العامة لمكتب سمو نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية إن برنامج تأهيل مخالفي النقاط المرورية هو برنامج لتأهيل وتدريب مخالفي قانون السير والمرور على مستوى الدولة تحت شعار (اجعل قيادتك خالية من النقاط) الذين سجلت بحقهم نقاط مرورية مرتفعة تزيد على 16 نقطة ، تفادياً لبلوغها الحد الحد التراكمي (24 نقطة) خلال عام ، بالتعاون والتنسيق مع الشركاء الرئيسيين وهم شركة الإمارات لتعليم قيادة

السيارات، وشركة (قيادة) لتعليم قيادة السيارات وأكاديمية رأس الخيمة ومعهد الشارقة لتعليم القيادة ومعهد الفجيرة الوطني للسياقة.

على الطرق وتعديل السلوكيات السلبية للسائقين المخالفين وتعزيز المهارة والثقافة المرورية للسائقين المخالفين والحد من المخالفات والحوادث وما ينجم عنها من خسائر في الأرواح إضافة إلى الحد من نسبة العودة لارتكاب المخالفات المرورية، لافتاً إلى أن البرنامج يستهدف السائقين الذين تجاوزت نقاطهم 24 نقطة لثلاث مرات والسائقين الراغبين في خفض عدد النقاط المرورية البالغة 8 نقاط ولم يبلغوا الحد التراكمي 24 نقطة لمرة واحدة في السنة، بالإضافة إلى

حملة الرخص المؤقتة والذين تم سحب رخصهم للمرة الأولى وبلغ السائق الحد التراكمي ، وسائق المركبة الثقيلة الذي تسبب في حادث نجم عنه تدهور مركبته وأضاف: أنه يهدف إلى رفع مستوى السلامة المرورية أو مركبة أخرى أو تجاوز الإشارة الحمراء أو التجاوز في مكان يمنع التجاوز فيه.

وأوضح الخييلي أن سائقي المركبات الذين تجاوزوا 24 نقطة ينقسمون إلى فئتين، الأولى تتمثل في سائقى المركبات الذين وصلوا إلى الحد التراكمي 24 نقطة كسابقة مرورية أولى من حاملي رخصة القيادة المؤقتة، حيث يتم سحب رخص قيادتهم لمدة 6 أشهر ولا يتم استعادتها إلا بعد دخول دورة إجبارية لاستعادة الرخصة المسحوبة.

أما الفئة الثانية فتتمثل في سائقى المركبات الذين









المقدم سيف عبيد خليفة الخييلي

تجاوزوا الحد التراكمي 24 نقطة كسابقة مرورية ثالثة من حاملي رخصة القيادة الدائمة ، إذ يتم سحب رخص قيادتهم لمدة سنة ولاتتم استعادتها إلا بعد دخول دورة إجبارية أيضاً لاستعادة رخصة القيادة المسحوبة لافتاً إلى أن السابقة المرورية تعنى وصول مخالفي قانون السير والمرور إلى الحد التراكمي 24 نقطة، علماً بأن المحاضرات تعقد بعدة لغات هي العربية والانجليزية

وأشار مدير إدارة المتابعة الشرطية بالأمانة العامة لمكتب سمونائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية إلى نجاح 90 سائقاً من مختلف الجنسيات في أبوظبي في استرداد رخص قيادتهم المسحوبة بسبب وصولهم إلى 24 نقطة مرورية وذلك خلال الربع الأول من 2014 بعد أن اجتازوا برنامج تأهيل وتدريب مخالفي قانون السير والضبط المروري الذي تنفذه شرطة أبوظبى.

وأضاف المقدم الخييلي أن كل من خالف قانون السير والمرور، وحصل على نقاط مرورية مترتبة على هذه المخالفات هو معنى بالاستفادة من البرنامج المخصص للسائقين من حيث تأهيلهم وتدريبهم لخفض النقاط المرورية إذ يمكن للمخالف الذي لم يصل إلى الحد التراكمي 24 نقطة كسابقة مرورية أولى التقدم للبرنامج ضمن خدمة تخفيض النقاط وهي خدمة اختيارية للمخالفين بهدف تخفيض عدد 8 نقاط مرورية، ويخضع المتقدم لهذه الخدمة لدورة تدريبية مدتها يوم واحد تتكون من مادة احترام ثقافة القانون ومادة السلوكيات ومادة دراسة الحالات للحوادث ويحق للمخالف التقدم لهذه الخدمة مرة واحدة في السنة.

8 📕 العدد الرابع - يوليو 2014 العدد الرابع - يوليو 2014 📕 9



تكلفته 70 ألف درهم. وتعتمد فكرته على إصدار تحذيرات ضوئية للسائقين

3 مهندسات مواطنات يبتكرن جهازاً يمنع حوادث الضباب

دفعت مشكلة زيادة حوادث المركبات على طرق الدولة بسبب تدنى مستوى الرؤية بفعل الضباب خلال السنوات الماضية، 3 مهندسات مواطنات، لابتكار جهاز إلكتروني متطور من شأنه الحد من هذه الحوادث، إذ يقوم الجهاز بشكل آلى بإرسال رسائل تحذيرية ضوئية تنبه قائدي المركبات

بضرورة اخذ الحيطة والحذر على الطرق التي تشهد تشكل الضباب، وتصل تكلفته التصنيعية إلى نحو 70 ألف درهم.

وأطلعت "السلامة المرورية"، من المهندسات الثلاث وهم "سندية الحمودي، وشيماء الحمودي، ومروة اليليلي" ، على تفاصيل اختراعهن الذي جاء ضمن

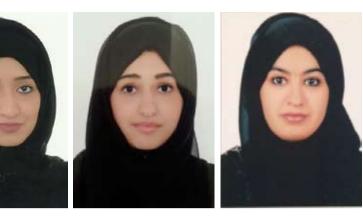
مشروع تخرجهن من كلية الهندسة في جامعة

وقلن المهندسات : إن كثرة حوادث المرور الناجمة عن انعدام الرؤية الأفقية على الطرق بسبب نزول الضباب دفعهن إلى التفكير والعمل على تطوير جهاز يعالج هذه المشكلة التي باتت تؤرق كافة

مستخدمي الطربق، وبالفعل بدأن في تنفيذ الفكرة ضمن مشروع تخرجهن من الجامعة، حيث استفدن من دراستهن لهندسة الكهرباء في ابتكار جهاز قادر على خفض احتمالات وقوع حوادث التتابع في الضياب بنسب تصل إلى 100٪. وأضفن : أن الجهاز عبارة عن كاشف للضباب

مزود بحساسات ومربوط بإضاءة مثبتة في رصيف جزيرة الطريق، حيث تمت برمجته لإرسال رسائل ضوئية تحذيرية بشكل آلى للسائقين، بأخذ الحيطة والحذر من تشكل الضباب، وكذلك فهو مهيأ للربط الإلكتروني مع غرفة العمليات في الشرطة، للتنبيه بنزول الضباب، ومن ثم أخذ الاستعدادات الخاصة بالسلامة المرورية المرورية .

وأوضحن أن الحساسات التي تم تزويد الجهاز بها تمكنت من قياس نسبة الضباب على الطرق السريعة، حيث تعمل بشكل آلى على بث إضاءات تحذيرية فور استشعار زيادة نسبة الضباب، ومن ثم يتم تنبيه السائقين بضرورة خفض السرعة وأخذ الحيطة والحذر نتيجة انخفاض مستوى الرؤية الأفقية.



وذكرت المهندسة سندية الحمودي أن تحديد عدد الأجهزة للطريق الوحيد يعتمد على خطورته وطوله ومستوى تشكل ونزول الضباب في المنطقة، ويمكن تركيب جهاز واحد لكل 100 كيلو مترا، والجهاز يناسب وظروف المناخ في الدولة، ويعمل بشكل آلى

فور نزول الضياب.

وأضافت أنه تم تكريمهن من شرطة الفجيرة على هذا الابتكار، وفزن به بالمركز الثاني في مسابقة "أكون" التي نظمها مجلس أبوظبي الاقتصادي ومشروع خليفة لدعم مشاريع الشباب، وشاركن في 4 معارض للمخترعين كان آخرها معرض "مبتكر" في أبوظبي العام الماضي، مشيرات إلى أنهن حصلن على دعم وتشجيع من أسرهن على تنفيذ هذا المشروع الذي عملن على تنفيذه في نادى الفجيرة

وأوضحت المهندسة شيماء الحمودي، أن الأضواء المتصلة بالجهاز يتم تركيبها على جانبي رصيف جزيرة الطريق حيث تكون الإضاءة أقل من مستوى النظر، وتساعد على اختراق الضباب وكشف الطريق والمسار أمام السائقين، لافته إلى أن الأضواء المركبة مصممة خصيصاً لاختراق الضباب، بالإضافة إلى أن الجهاز يقوم بقياس نسب الضباب على الطريق ويمكن ربطه بغرفة عمليات الشرطة لاتخاذ الاحتياطات اللازمة.

وذكرت المهندسة مروة اليليلي أنهن يسعين حاليا للحصول على براءة اختراع، والبحث عن راع يتبنى تنفيذ المشروع مؤكدة على أهميته في الحفاظ على الأرواح وتقليل نسب الحوادث الخطرة الناتجة عن سوء الرؤية، مشيرة إلى ان تكلفة المشروع لكل 100 كلم لا تتعدى 70 ألف درهم مما يعد تكلفة زهيدة أمام الخسائر الكبيرة التي تنتج عن الحوادث.

وكشفت عن قيامهن حالياً بتطوير المشروع وإضافة عدد من الخدمات الجديدة له من ضمنها تحويل تغذية الإضاءة المثبتة في الطرق من كهرباء تقليدية إلى إضاءة تعمل بالطاقة الشمسية، ليكون مشروع صديقاً للبيئة ويحافظ على موارد الدولة ويقلل من استهلاك الكهرباء.





العدد الرابع - يوليو 2014 📕 11 10 📕 العدد الرابع - يوليو 2014





سائقون مثاليون يقدمون خلاصة تجاربهم في القيادة الأمنة



يمثل السائقون الذين لم يرتكبوا أية مخالفة مرورية على الطرق، قدوة مرورية ونموذجا جديرا بالاقتداء به من الآخرين، إذ يتبعون سلوكيات حضارية في قيادة مركباتهم على الطريق، ويحرصون على احترام قانون السير والمرور، ما جعل ملفاتهم المرورية بيضاء وخالية من أية مخالفة أو حوادث حسيمة.

وتحرص وزارة الداخلية وإدارات المرور بالدولة كل عام، خلال فعاليات أسبوع المرور الخليجي الموحد، على تكريم دفعة من هؤلاء السائقين تكريما متميزا، وإعلان أسمائهم عبر وسائل الإعلام المختلفة للاستفادة من تجاربهم في تشجيع الآخرين من أفراد المجتمع على الاقتداء بهم في احترام قوانين السير والمرور، ضمن المبادرات التوعوية الهادفة للحد من الحوادث المرورية وما تخلفه من خسائر بشرية

وفي هذا الإطار، التقت "السلامة المرورية" عددا من السائقين الذين لم يرتكبوا أية مخالفات مرورية خلال سنوات طويلة من القيادة، إذ أكدوا جميعهم على أهمية أن يدرك كل سائق يقود المركبة قيمة الحياة والحفاظ عليها من كل مخاطر الطريق، وذلك من خلال اتباع الارشادات المرورية والقيادة الآمنة والتوقف عن استخدام الهاتف أثناء القيادة، خصوصاً كتابة الرسائل التي لا تجعل السائق يركز أو ينتبه لما أمامه أو حوله من مفاجآت قد يدفع حياته

وتقول أمل جمعة سالم الكليبي، التي حصلت على جائزة السائقة المثالية، وتم تكريمها في أسبوع المرور الخليجي الأخير، إنها بدأت في قيادة المركبة منذ نحو 13 عاما، لم ترتكب خلالها أية مخالفة مرورية، إذ تحرص على الالتزام بقانون السير والمرور الاتحادى، وتتتبع كافة الإرشادات المتعلقة بالسلامة المرورية مثل عدم تجاوز السرعة المقررة، وأخذ الحيطة والحذر من أخطاء الآخرين، وعدم استخدام الهاتف أثناء

وترى أن هناك فئة من السائقين المتهورين لا يحترمون حقوق الآخرين على الطريق، ما يهدد سلامتهم، فضلاً عن تهديدهم لحياة الآخرين عن طريق ارتكاب حوادث مرورية جسيمة، مؤكدة على أهمية زيادة برامج التوعية لهذه الفئة، وتشديد إجراءات الضبط المروري بحقهم.

وتقدم الكليبي ارشادات ونصائح للسائقين في كيفية عدم ارتكاب أية مخالفة، منها ربط حزام الأمان، وعدم التجاوز على الطرق، وترك مسافة كافية بين المركبات، والالتزام بالمسار المخصص، والتقيد بالسرعة المقررة على الطريق.

ويقول أكرم مصطفى حمدان، موظف، 55 سنة، إن



يجب على كل سائق أن يقدر قيمة الحياة ويحافظ عليها



العدد الرابع - يوليو 2014 📕 13 12 📕 العدد الرابع - يوليو 2014





حصوله على جائزة "السائق المثالي" وتكريمه من القيادات الشرطية في الدولة، يمثل له تقديرا كبيرا وفي الوقت ذاته فإن يمثل تشجيعا للسائقين الآخرين على الالتزام بقوانين السير والمرور.

ويضيف: أنه بدأ في قيادة مركبته منذ العام 1998، لم يرتكب خلالها أية مخالفة مرورية، نظرا لالتزامه الشديد بقواعد السير والسلامة المرورية على الطريق، معربا عن تطلعه إلى المحافظة على نظافة سجله المروري من أية مخالفات خلال الفترة المقبلة. وشرح أسباب عدم ارتكابه أية مخالفة مرورية على الإطلاق منذ أكثر من 15 سنة من القيادة، بالقول: إنه يحرص على الالتزام التام بعدم تجاوز السرعة المقررة على الطرق سواء الداخلية أو الخارجية، ويحترم حقوق مستخدمي الطريق وبوجه خاص المشاة، كما يحرص على عدم تجاوز مساره إلا في الوقت المناسب، ولا يجيب على أية مكالمة هاتفية أثناء القيادة، انطلاقا من قناعة لديه بأن التحدث الهاتفي يشتت انتباه السائق، وتركيزه ويزيد من احتمال ارتكابه للحوادث المرورية، فضلا عن تسببه في ارتكاب للمخالفات المرورية المختلفة خصوصا المتعلقة بالسرعة.

وأشار حمدان إلى أنه نال جائزة " السائق المثالي " من مديرية المرور والدوريات في شرطة أبوظبي،

مرتين، الأولى في 2004 والثانية في 2013 ، مثمنا المبادرات الشرطية التي تشجع السائقين على الالتزام بقوانين السير والمرور، مقترحا تعميم هذه المبادرات في المجالات المجتمعية الأخرى.

ولفت حمدان إلى أنه يحرص دائما على توعية المحيطين به من ذويه وأصدقائه، بضرورة الالتزام بقوانين السير والمرور، وعدم التهور أثناء القيادة، لما لذلك من أهمية في الحفاظ على سلامتهم، معتبرا ان كل فرد في المجتمع عليه دور رئيس في توعية الأخرين بمخاطر الحوادث المرورية.

• 99

كل فرد في المجتمع عليه دور في توعية الآخرين بمخاطر الحوادث



واقترح زيادة برامج التوعية المرورية لفئات السائقين غير الملتزمين على الطريق، والعمل على تشجيعهم بالالتزام، وبيان خطورة سلوكياتهم السلبية في تعريض حياة الآخرين للخطر، ورصد الجوائز التشجيعية والفعاليات المتنوعة التي تصب في هذا الاتحاه.

من جانبه يقول محمد ناصر الدين الكبيسي 31 سنة "موظف"، إنه تم تكريمه عن فئة " السائق المثالي " في أسبوع المرور الخليجي الأخير، مضيفا أنه بدأ في قيادة مركبته منذ 2001، ولم يرتكب خلالها أية مخالفة مرورية أو يتسبب في حادث مروري.

ونبه إلى مجموعة من الارشادات التي يلتزم بها أثناء القيادة، ومنها الالتزام بالسرعة القانونية المقررة

للطريق، والابتعاد عن أي شئ قد يشتت انتباهه، خاصة التحدث الهاتفي، الذي يشغل تفكير السائق، ويجعله عرضة للوقوع في حادث مروري.

ولفت الكبيسي إلى أهمية اتباع ارشادات السلامة المرورية على الطريق، حفاظا على حياة سائقي المركبات، داعيا إلى تعزيز جهود رجال الشرطة، بالالتزام بقوانين السير والمرور واحترامها للحد من الحوادث المرورية وما تخلفه من إصابات ووفيات.

أما المواطن صوايح سيف الكتبي، 70 عاما، فقد تم اختياره "السائق المثالي" وكرمه وكيل وزارة الداخلية الفريق سيف الشعفار في أسبوع المرور الخليجي العام الجاري، إذ لم يرتكب أي مخالفة مرورية منذ أكثر من 40 عاماً، كما أنه لم يرتكب أي حادث مروري.

وحصل الكتبي على جائزة "السائق المثالي " في ضوء التزامه بالسرعات المحددة، وبقوانين السير والمرور، وحرصه على التقيد بالقوانين أثناء القيادة، وبشكل خاص ما يتعلق بالسرعة، وترك مسافة بين الدكرات

ويقول الكتبي إنه بدأ في قيادة مركبته منذ أكثر من 40 عاما، التزم خلالها بقوانين وإرشادات المرور، ولم يرتكب أية مخالفة حتى الآن رغم قيادته مركبته نحو خمس ساعات يوميا صباحا أو مساء، مضيفا أنه دائما ما يوجه أبناء وأقاربه إلى الالتزام بالقوانين

المرورية، أثناء القيادة، حفاظا على حياتهم. ونصح الكتبي جمهور السائقين بالالتزام بقواعد السير والمرود والسرعة القانونية، وأخذ الحيطة والانتباه من مفاجآت الطريق، وأيضا ترك مسافة كافية بين

المركبات، وربط حزام الأمان، وعدم التحدث في

وتقول ريم محمد خالد مهندس، التي تم نالت في

العام 2013 جائزة "السائقة المثالية" إنها بدأت في

قيادة المركبة منذ العام 2000 فور حصولها على

رخصة قيادة، ولم ترتكب طوال السنوات الماضية

أية مخالفة مرورية أو حوادث تذكر، نتيجة التزامها

الشديد بقوانين السير والمرور خاصة ما يتعلق منها

وحذرت من بعض السلوكيات السلبية التي يرتكبها

بعض السائقين على الطريق من أهمها التحدث في

الهواتف من دون سماعة أذن، وكذلك كتابة الرسائل

النصية أثناء التوقف عند الإشارات الضوئية، معتبرة

أن مثل هذه السلوكيات تتسبب في حوادث جسيمة.

ونصحت ريم السائقات الأمهات اللاتي يصطحبن

أطفالهن معهن في المركبة، بأخذ احتياطات السلامة

المرورية، ومن أهمها ربط أحزمة الأمان، والتأكد من

جلوس الأطفال في المقاعد الخلفية، وعدم تركهم

بمفردهم داخل المركبات.

بالسرعة والانتباه إلى مفاجآت الطريق.

الهاتف أثناء القيادة.

قامت الإدارة العامة للمرور في شرطة دبي بتكريم عدد من السائقين الذين لم يرتكبوا أي نوع من المخالفات المرورية أو التجاوزات أثناء القيادة طوال العام الماضي، ضمن نظام النقاط البيضاء، وبلغ عدد السائقين الذين شملهم التكريم 1000 سائق، منهم 378 مواطناً و 622 سائقاً من الجنسيات الأخرى تصدرهم السائقون من الجنسية الهندية، وتم منحهم جميعاً جوائز قيّمة تزيد قيمتها على مليون و 500 ألف درهم.

تكريم 1000 سائق بدبي

لم يرتكبوا مخالفات خلال عام

وترتكز شروط الحصول على النقاط البيضاء على عدم تسجيل أية مخالفة مرورية على ملف رخصة القيادة أو ملف المركبة المسجلة باسم حامل الرخصة خلال العام، وتشمل مخالفات سالك، والإمارات الأخرى، وكل القضايا المرورية.

ويستهدف نظام النقاط البيضاء الأشخاص الذين يحملون رخصة قيادة صادرة من إمارة دبي سارية المفعول، ولديهم مركبة أو أكثر صالحة للسير مسجلة بإدارة الترخيص بالإمارة نفسها بأسمائهم، ولابد أن يحصل الرابح على 24 نقطة بيضاء بواقع نقطتين عن كل شهر.

14 ■ العدد الرابع - يوليو 2014



28% انخفاضاً في وفيات الحوادث المرورية بالربع الأول للعام 2014 في أبوظبي

الحارثي: مستويات السلامة المرورية ومؤننراتها ننفهدت على مدار الأعوام الماضية تحسناً كبيراً ومتواصلاً فاق المستهدفات فاق المستهدفات

أسفرت نتائج الربع الأول من العام الجاري 2014 (ثلاثة أشهر) مقارنة بالفترة نفسها من العام الماضي عن تحسن ملحوظ في مستويات السلامة المرورية بنسبة 28٪ من 88 وفاة إلى 63 وفاة بنقصان 25 وفاة وانخفاض الإصابات البليغة بنسبة 11% من 88 إصابة إلى 78٪ إصابة بنقصان 10٪ إصابة المرور والدوريات بشرطة أبوظبي.

كما انخفضت أعداد الحوادث المرورية بإصابات بنسبة 3% من 547 حادثاً إلى 533 حادثاً وتحسن معدل الوفيات لكل 10000 مركبة بنسبة 31% على الرغم من زيادة عدد المركبات المسجلة خلال الفترة المذكورة بنسبة 3% من 830148 مركبة إلى 857114 مركبة كانت من أبرز النتائج الإيجابية التى تم تحقيقها خلال الربع

الأول من العام الجاري مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي.

وحول الوضع المروري في إمارة أبوظبي كان لنا لقاء مع العميد المهندس حسين أحمد الحارثي مدير مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي.

من واقع الإحصائيات المرورية للعام الماضي، كيف تقيّمون الوضع المروري لديكم مقارنة بإحصائيات العام 2012\$

إن مديرية المرور والدوريات تبنّت منذ وقت مبكر رؤية طموحة لتحسين السلامة المرورية، تمثلت في الوصول بأعداد الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية إلى صفر بحلول عام 2030 على أن لا يقل معدل خفض الوفيات عن 4% سنوياً، مع إدخال التعديلات اللازمة

فقد قامت المديرية بوضع خطة سلامة مرورية (Dhabi Traffic Safety Action Plan تكونت من: تحديد الرؤية والهدف الرئيسي، تحسين إدارة قواعد بيانات الحوادث والتحليل والتقييم، وتحديد التدابير المضادة من خلال تعزيز إطار متكامل ومنسق لإدارة السلامة على الطرق وتوظيفه لتنفيذ نهج متكامل لإدارة محاور السلامة المرورية (ES+I) في أبوظبي؛ من خلال مركز الأنظمة المرورية الذكية، والرصد المستمر والتقييم ووضع تدابير تصحيحية من خلال إجراء دراسات مفصلة.

من خلال التقييم السنوي كلما دعت الحاجة، وعليه

وعلى الرغم من أن أعداد وفيات حوادث الطرق بإمارة أبوظبي قد ارتفعت خلال عام 2013 مقارنة بعام 2012 وبنسبة ضئيلة وصلت إلى نحو 6%، إلا أن معدل الوفيات

لكل 10.000 سائق مرخص بالإمارة شهد تحسناً بحوالي %0.8، كما شهدت باقي مؤشرات السلامة المرورية الأخرى تحسناً إيجاباً، حيث انخفض معدل الحوادث المرورية لكل 100.000 نسمة بنسبة %3.88 كما انخفض معدل الحوادث المرورية لكل 10.000 مركبة بنسبة %4.54 هذا بالإضافة إلى انخفاض معدل وفيات المشاة لكل 33.188.

بالتالي فإن خطة مديرية المرور والدوريات تسير وفق الرؤية المذكورة، والتي بدأت منذ عام 2010، حيث إن مستويات السلامة المرورية ومؤشراتها شهدت على مدار الأعوام الماضية تحسناً كبيراً ومتواصلاً فاق المستهدفات، ونتوقع استمرار معدلات السلامة المرورية في التحسن تدريجياً وفق الرؤية الموضوعة ويمثل ذلك إحدى الركائز الرئيسية في الدعم الفعال للتنمية

الوطنية والاقتصادية والاجتماعية لإمارة أبوظبي، ودعم رؤية الحكومة لتصبح واحدة من الحكومات الأكثر تقدماً وريادة في العالم، ويساعد على توفير نمط حياة آمن وراق للسكان الذين يعيشون ويعملون في أبوظبي.

ما أبرز الأسباب التي أدت لوقوع الحوادث المرورية، وما رؤيتكم وإجراءاتكم للحد منها مستقبلاً؟

أبرز الأسباب التي أدت لوقوع الحوادث المرورية عام 2013 تمثلت في الانحراف المفاجئ والإهمال وعدم الانتباه والسرعة الزائدة، وتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء. وقد تنبهت المديرية لهذه الأسباب مبكراً وباشرت منذ بدايات عام 2014 بالتوسع في استخدام

أجهزة ضبط متجاوزي الإشارة الضوئية الحمراء وأجهزة الرادار المحمولة والقناص و تكثيف إجراءات الضبط المروري الحضوري والغيابي، والبدء في تطوير برنامج توعوي وتثقيفي متخصص وموجه إلى الأفراد معتادي المخالفات مع دراسة الخصائص الاجتماعية والاقتصادية للأحواض التي يقطنون بها.

ما هي استراتيجيتكم وخططكم للحد من الحوادث المرورية للعام الحالي؟

تعد السلامة المرورية بما تتضمنه من الخطط والبرامج واللوائح والإجراءات الوقائية للحد من وقوع الحوادث المرورية ضماناً لسلامة الإنسان والممتلكات، كما أنها إحدى الركائز الأساسية للصحة العامة التي توليها الكثير من الدول اهتماماً خاصاً وتعتبرها مسؤولية

16 ■ العدد الرابع - يوليو 2014 العدد الرابع - يوليو 2014



مجتمعية يجب أن تدعمها جميع شرائح المجتمع، ومن هذا المنطلق فقد أولت القيادة العامة لشرطة أبوظبي وبتوجيهات من القيادة الشرطية اهتماماً كبيراً بالسلامة المرورية؛ من خلال تبنى برامج وخطط ومبادرات لتحسين مستوى السلامة المرورية

وسيشهد عام 2014 تنفيذ العديد من الاستراتيجيات والخطط الهادفة للحد من الحوادث المرورية، وفيما يتعلق بشق الضبط المرورى ستقوم المديرية بالتوسع في استخدام أجهزة الرادار المحمولة والقناص طبقاً لاستراتيجية تعتمد على نتائج تحليل بيانات الحوادث وفقا للنطاق الجغرافي لأقسام المرور وأخطر المخالفات المتكررة بكل نطاق. كما ستقوم المديرية بتنفيذ استراتيجية تكثيف إجراءات الضبط المرورى الثابتة والمتحركة وفقا للتوزيع الجغرافي والزمنى للحوادث والمخالفات الخطرة؛ مع الاهتمام بالتوقيتات الخاصة مثل نهاية الأسبوع والمواسم والأحداث المختلفة، ومراعاة إعادة توزيعها خلال شهر رمضان المبارك، كذلك ستقوم المديرية بتطوير وتطبيق برنامج مكثف لحملات الضبط المرورى على معايير السلامة بالمركبات، ومطابقة الحافلات والشاحنات للمواصفات القياسية، وخصوصاً حافلات نقل العمال، فضلاً عن تطوير آليات الضبط المروري لمخالفات عدم استخدام حزام الأمان واستخدام الهاتف النقال باليد أثناء القيادة، والقيادة تحت تأثير مسكر أو مخدر.

الحوادث المرورية التي وقعت خلال الربع الأول من العام الجاري تنوعت ما بين حوادث دهس وصدم وتدهور أخطرها حوادث الصدم وأدت إلى 33 وفاة يليها الدهس وأدت إلى 22 وفاة والتدهور 8 وفيات، مشيراً إلى أن من أبرز الأسباب التي أدت إلى تلك الحوادث عدم إعطاء الأولوية لعبور المشاة والانحراف المفاجئ والسرعة دون مراعاة ظروف الطريق إضافة إلى انفجار الإطار وعدم ترك مسافة كافية

وفيما يخص الشق الهندسي، فسيشهد عام 2014 اعتماد مبادرة لتطوير نظام متكامل لتدقيق السلامة المرورية على شبكة الطرق بإمارة أبوظبي بصورة آلية، وتحديد المناطق الخطرة عليها. كما سنقوم بتطوير وتطبيق آلية معتمدة لإجراء الدراسات الميدانية لمواقع الحوادث المرورية الجسيمة والنقاط السوداء، والتنسيق مع الدوائر المسؤولة لمعالجة هذه المواقع من الناحية الهندسية وتنفيذ الحلول المقترحة هندسياً. هذا بالإضافة إلى التنسيق مع الجهات المعنية لدراسة وتعديل أزمنة الضوء الأخضر للمشاة بالتقاطعات الرئيسية بمنطقة وسط المدينة وتوسيع استخدام الإشارات الرقيمة ذات العد التنازلي للمشاة، فضلاً عن دراسة الخصائص الاجتماعية والاقتصادية للأحواض التي يقطن بها مخالفو قوانين السير والمرور

أما على الجانب التوعوي فستقوم المديرية بتطوير برنامج توعوى وتثقيفي متخصص وموجه إلى الأفراد معتادى المخالفات والحوادث الجسيمة، وتطوير برنامج توعوي موجه إلى فئة الشباب (ما دون سن 30 سنة) يركز على توعيتهم بمختلف المخالفات المرورية التي يرتكبونها أثناء القيادة، والتي لها أثر بالغ على سلامتهم المرورية. كما سنعمل على تطوير برامج تليفزيونية وأماكن عرض بتجمعات الأفراد تروى قصصاً لأحداث واقعية عن الآثار السلبية الجسيمة الناتجة عن الحوادث المرورية مع مقابلات مع أطراف الحادث. وسيشهد عام 2014 تطوير مبادرة تتعلق بإنشاء دوريات شرطة مخصصة للتوعية والتثقيف

(المخالفات الخطرة) ومتسببو الحوادث الجسيمة.

فضلا عن ذلك ستعمل المديرية على زيادة فعالية برنامج مرور أبوظبي للحد من الحوادث المرورية "معا" الذي يعد إحدى المبادرات الرائدة عالمياً وإقليمياً وعربياً في مجال التوعية المرورية عبر الشبكة العنكبوتية، وذلك من خلال استكمال المبادرات الخلاقة والتعريف بالمبادرات المجتمعية التي أطلقتها المديرية خلال عام 2013؛ بما يسهم في تعزيز الجهود المبذولة، وتهدف تلك المبادرات إلى تعزيز الشراكة المجتمعية باعتبارها العامل الأبرز في التوعية بقضايا الوعى المروري. كما سيتم العمل على تفعيل مبادرة سفراء السلامة المرورية لتعزيز الحراك المروري المجتمعي؛ ودعم الجهود التي



المديرية من القطاع العام، توجد أيضاً سبل تعاون مشترك مع عدد من القطاعات الخاصة منها: شركة تطوير لإدارة وتشغيل الأصول والأنظمة المرورية، وشركة ساعد للأنظمة المرورية، ومركز البحوث كريسب وجامعة كارلتون الكندية. كما اهتمت المديرية بإعداد البحوث في مجالات السلامة المرورية من خلال

التعاون مع المراكز البحثية بالدولة (جامعة الشارقة -الجامعة الأمريكية بالشارقة) وتم نشر عدد 16 بحثاً بالمؤتمرات والدوريات العلمية. ويتم التقويم سنوياً للشراكات، ومدى ما حققته من أهداف من أجل تحسينها، وهو ما يأتي مكملاً لمنهجية

المتابعة والتقييم التي تنفذها المديرية.

تركيب نحو 185 راداراً جديداً بكل من أبوظبي والعين في الربع الأول من العام الجاري ضمن خطة شاملة لزيادة أجهزة الضبط الآلي وتطبيق منظومة متكاملة للضبط الآلي لمخالفي قوانين السير والمرور وتوزيعها على شبكة الطرق وتحديد درجة المخاطر على قطاعات الطريق لكل 5 كيلومترات على نظام المعلومات الجغرافية لشبكة

مخالفات تجاوز السرعات بلغت %84 من عدد المخالفات التي تم تحريرها خلال الفترة الربع الأول وأسفر تكثيف الرقابة عن ضبط نحو 1469 مركبة للقيادة بسرعات خطرة تراوحت بين 200 وما فوق" كيلو/ الساعة على الطرق الداخلية والخارجية.

وأوضحت المؤشرات المرورية أن يومي الأربعاء والخميس هما أكثر الأيام التي تشهد وقوع حوادث مرورية بحسب أيام الأسبوع حيث شكلت نحو %17 من إجمالي الحوادث يليها يوم الأحد بنسبة %16 والسبت والجمعة %15 والاثنين 11% والثلاثاء 10% وأن أكثر الأوقات التي تشهد وقوع الحوادث المرورية خلال الفترة من الثامنة صباحا إلى الرابعة عصراً ويزداد معدل ارتكاب المخالفات المرورية خلال الفترة نفسها.

وأوضحت المؤشرات بالنسبة للمتسببين في الحوادث بحسب الفئة العمرية أن نسبة الحوادث التي تسبب فيها الشباب في الفئة العمرية من 18 - 30 بلغت نحو 46% من عدد المتسببين في الحوادث وأن نحو 52% منهم من المواطنين وبلغت المخالفات الحضورية التي حصلت عليها تلك الفئة العمرية نحو 39% من عدد المخالفات ويمثل المواطنون من هذه الفئة نحو 50 % مما يعنى أنهم الفئة الأكثر حصولاً على المخالفات الحضورية.



تقوم بها المديرية في الحد من نزيف الأرواح والحفاظ على الممتلكات العامة والخاصة؛ ونشر الثقافة المرورية بين شرائح المجتمع كافة. كما وضعت المديرية نصب عينيها خلال عام 2014

تطوير خطة متكاملة تهدف إلى توعية المجتمع بأن السلامة المرورية هي مسؤولية مجتمعية تستلتزم التكاتف والتعاون من جميع أفراد بالمجتمع، وتشمل الخطة أيضا الإجراءات المطلوبة لتحقيق التنسيق والتعاون الأمثل بين جميع المؤسسات والجهات المسؤولة عن السلامة المرورية بإمارة أبوظبي.

كيف تقيّمون دور الشركاء والجهات المعنية والعمل المشترك معكم؟

للنهوض بالمهام المنوطة بها حرصت المديرية على دعم الشراكات مع العديد من الدوائر والهيئات والشركات الحكومية والخاصة؛ لإيمانها بأن السلامة المرورية مسؤولية مشتركة يجب أن يتعاون الجميع على إدارتها وتحسينها، وهي قيمة أصيلة من قيم القيادة العامة لشرطة أبوظبي. ومن أهم شركاء المديرية: دائرة الشؤون البلدية (بلدية أبوظبي - بلدية العين - بلدية المنطقة الغربية) - دائرة النقل - مجلس أبوظبي للتخطيط العمراني - مجلس أبوظبي للتعليم - هيئة الصحـــة - إدارة الإعلام الأمنى ، حيث تتلخص الجهود المشتركة في رفع مستويات السلامة المرورية على طرق إمارة أبوظبي، وإيجاد آلية عمل فاعلة لوضع الحلول المستدامة والمناسبة للمشاكل المرورية على الطرق، والتأكد من المحافظة على مستوى عال من الخدمات المرورية المقدمة للجمهور؛ إضافة إلى توفير برامج توعية مرورية تضمن التدرج في تغيير سلوك المجتمع تجاه المفاهيم المتعلقة بالقيادة الآمنة وسلامة الطريق لرفع معدلات الثقافة المرورية بين شرائحه، كما تطبق المديرية مفهوم العمل الجماعى من خلال تشكيل الفرق واللجان من المختصين والمعنيين لأداء المهام وتطوير الأعمال مما يضفى روحاً من التعاون ويسهم وتم تتويج هذه الشراكات من خلال تنفيذ نظام توحيد بيانات الحوادث المرورية الذى يوفر المعلومات

إيجابياً في تحسين الأهداف والوصول إلى الغايات. والبيانات كافة، والخاصة بالحوادث المرورية من خلال نظام مشترك متوفر في جميع الدوائر المذكورة أعلاه، ومن أهم اللجان والمشاريع المشتركة مع تلك الدوائر، اللجنة الفنية للسلامة المرورية ولجنة مشروع الحصر المروري. كما أن للمديرية العديد من الشراكات مع جمعيات المجتمع المدنى الهادفة إلى تحسبن مستويات السلامة المرورية، ونذكر منها على سبيل المثال: جمعية "ساعد" للحد من الحوادث المرورية وجمعية "الإمارات للسلامة المرورية". وإلى جانب شركاء

العدد الرابع - يوليو 2014 📕 19



دفاعا عن قضية السلامة المرورية

التطوع قيمة حضارية

يعتبر العمل التطوّعي فضيلة من الفضائل لما فيه من القيّم الانسانية النبيلة ويُ مقدّمتها نكران الذات لفائدة المجموعة والانشغال بما ينفع الناس ويعينهم على قضاء حوائجهم، ولنا كمسلمين في كتاب الله العزيز وفي سنة نبيه الأكرم المصطفى ما يحثنا على فعل الخير تطوّعا وسعيا إلى مرضاة الله.

كما يمثّل التطوّع قيمة تنّمي الشعور بالمسوّولية والإنتماء الوطني وتنشر التكافل بين سائر أفراد المجتمع الواحد ، وما أحوجنا إلى تعزيز مبادرات الخير والعطاء والسخاء وتنويعها ونحن في شهر رمضان الكريم شهر الصيام والقيام والفضائل وكلنّا تضرّع إلى الرحمن نسأله الجنّة والعتق من النّار في شهر القرآن .

وليس أفضل من أن يضع الإنسان خبرة تميّز بها أو تجربة اكتسبها أو علم تفوّق فيه أو مهارات امتلكها في خدمة المجتمع تطوّعا لا إكراه ودون مقابل طمعا في جزاء الله، وليس أفضل من أن يخصّص الفرد شيئا من وقته لتحصيل فائدة عامة



تعزَز التماسك وتسمو بالفكر وترسّخ أصدق المشاعر وأنبلها.

والمجتمعات التي يعتبر فيها التطوع قيمة إنسانية مؤكدة هي التي استطاعت إلى حد الأن تصدر المراتب الأولى عالميا في التطور والرقي. وليس للتطوع مجالا محددا ولا يحصر بمكان أو زمان، فكلما تعددت مجالاته إلا وكانت جدواه أكبر وأشمل، من هذا المنطلق وأمام تنامي حاجات الإنسان اليومية فإننا في حاجة

إلى تطـوّع أطول من حيث الزمن وأكبر من حيث عدد المتطوّعين.

إن الواقع الجديد الذي فرضه تنامى حركة المرور وكثرة المركبات واستخدام شبكات الطرق جعل من الطرقات واحدة من أهم الأماكن التي هي في حاجة إلى نوع جديد من العمل التطوّعي، وليس في الأمر تقليدا لشعوب محددة أو مجاراة لعادات اشتهر بها غيربًا ، على العكس فإن الدين الإسلامي الحنيف يحثنا على مثل هذا التطوّع. فهناك العديد من الأحاديث النبوية الشريفة التي تحث على إماطة الأذىعن الطريق وهي صدقة ويثابعليها الإنسان ويجزى، فعن أبي برزة الأسلمي قال: قلت يا رسول الله علمني شيئا انتفع به قال : اعزل الأذى عن طريق المسلمين (رواه مسلم)، وعزل الأذي ليس يحدّد بصنيع معين بل له أوجه عديدة خصوصا في عالمنا اليوم.

إن الأرقام المفزعة للحوادث المرورية والخسائر البشرية والمادية على طرقاتنا تحتم علينا مزيد البذل كأفراد

إن وجود المتطوّعين من فئة الشباب على وجه الخصوص في الميدان قريبين من مستخدمي الطرقات يرشدون ويوزعون النشرات التوعوية ويقدّمون شتى المساعدات والنصائح وتوجيه وتذكير السائقين والمرافقين والمشاة، لكفيل بأن

وتوسيعا لدائرة الاهتمام والانتباه.

في مجتمعاتنا والإقبال أكثر فأكثر

على العمل التطوّعي من أجل الارتقاء

بالسلوك المروري الذي بليق باستقامة

المسلم واحترامه لغيره. فحثُ أبنائنا

وأهلنا وأصدقائنا والمحيطين بنافي الشغل

أوفي المسجد على الالتزام بانظمة المرور

وقواعد الطريق والتقيّد بها فهي عمل

تطوّعي. والتوعية بمخاطر الطريق

مثل السرعة المفرطة وتجاوز السرعة

المحددة وعدم السيرعلى كتف الطريق،

والتذكير يضرورة الانتباه وعدم قطع

الإشارات المرورية وغيرها كلها تدخل

في باب التطوع دفاعا عن الحقف الحياة

وتنفيدا لأمر الله عز وجل الدي أمرنا

في كتابه العزيز " ولا تلقوا بأنفسكم إلى

التهلكة "كما أن المشاركة أو المساهمة في

أي جهد علمي كإعداد وإنجاز البحوث و

الدراسات المتخصّصة وتنظيم المؤتمرات

والملتقيات والورش التي تسعى إلى تعزيز

الإهتمام بالتصدي للحوادث المرورية

بإيجاد الحلول أو من خلال إطلاق وإدارة

حملات للتوعية المرورية من طرف

الشباب وطلاب المدارس والجامعات عبر

شبكات التواصل الاجتماعي باستخدام

التقنيات الحديثة ،تعميما للفائدة

المساعدات والنصائح وتوجيه وتذكير المسائقين والمرافقين والمشاة، لكفيل بأن يعطي عنّا صورة ناصعة نتباهى بها وتعزّز من رصيد شعب الإمارات الطيّب الأعراق والمعروف بأخلاقه العالية التي هي مضرب الأمثال في منطقنا، كما تترجم التواصل والتكامل والإنسجام بين

المواطنين وقيادته.
إن المشاركة في المبادرات التطوعية لكفيلة أيضا بدفع الأذى عن الطريق وهو من الأعمال الصالحة، ومن شأنها أيضا أن تحدث حركية إيجابية في أحيائنا ومناطقنا ومدننا، وعلى طرقاتنا وتبرز وعي شبابنا بقيمة العمل التطوعي وتجعلنا مطمئنين على مستقبلنا ما دامت فئة منا وعن وعي منها ودون البحث عن أجر أو ربح قد خصصت حيزا من جهدها ووقتها لخدمة الغيرونفع المجموعة الوطنية وتعزيزا لروح التكافل ودعما للتماسك المجتمعي وتنمية للقيم

الإنسانية النبيلة التي بها تتحقق غايات التقدّم والتطور.

إن الانخراط في عمل الجمعيات ذات النفع العام وخصوصا في الحمعيات التي تعنى بالسلامة من حوادث الطرق وفي مقد متها جمعية الإمارات للسلامة المرورية يمنحنك شرف المشاركة في تحقيق مجموعة من الأهداف السامية والنبيلة في وقت واحد والتي جوهرها الإنسان، من ذلك تعزيز روح التطوّع وخدمة الغير والحدّ من الخسائر في الأرواح والمتلكات العاملة والخاصلة على الطريلق عبر المساهمة الفاعلة والميدانية فينشر الوعي المروري والسلوك الأمثل على الطريق ثم وهو الأهم تنشئة أجيال من شبابنا على درجة من الوعى المروري متشبع بثقافة الوقاية والسلامة العامة متمسك بالدفع عن حقه المقدّس حقه في الحياة الأمنة في مجتمع آمن. وفي هذه الحال يحق لنا أن نجرم أنه لا خوف على وطن يمتلك شعب متضامن يزخر بكفاءاته المعطاء، ويحق فيهم قول الرسول الأكرم" خيركم أنفعكم للناسي". وكلُّ عام وجميعنا بخير ورمضان الكريم يجمعنا على محبّة الله ورسوله وعلى فعل الخير الوفير.

الأستاذ عفيف الفريقي

20 العدد الدابع - يوليو 2014 العدد الدابع - يوليو 2014 العدد الدابع - يوليو 2014



يعتبر منفذ الغويفات الحدودي الشريان البرى الأهم في دولة الإمارات العربية المتحدة ، فهو المعبر البرى

الوحيد الذى يربط الدولة بمنفذ البطحاء السعودي وكذلك مع باقى دول مجلس التعاون الخليجي وبعض

ومن عام لآخر يشهد المنفذ حركة متزايدة للشاحنات

والسيارات ، وتكشف إحصائيات المسافرين عبر المنفذ تزايد استخدام المنفذ من قبل المواطنين وأبناء دول مجلس التعاون الخليجي والمقيمين في الإمارات أوفي دول

المجلس، فمنذ عام 2010 وحتى عام 2013 بلغ عدد من عبروا المنفذ من المسافرين سواء القادمين أو المغادرين نحو 9 ملايين و721 ألفا و 912 مسافرا منهم 3 ملايين و159 ألفا و13 مسافرا خلال عام 2013، بينما بلغ عدد

المركبات خلال الثلاث سنوات الماضية 7 ملايين و15

توقعات بزيادة العدد إلى 40% عن العام الماضي

9,7 مليون مسافر عبروا منفذ الغويفات

خلال الـ 3 سنوات الماضية

استعداد كامل لاستقبال المسافرين

ضمن الاستعدادات التي اتخذتها إدارة منفذ الغويفات، وطبقا لما أعلنته جوازات المنفذ فقد اتخذت عدة قرارات منها : فتح جميع مسارات كبائن الخروج وعددها 3 كبائن تتسع لـ 6 كونترات ، وفتح كبائن الدخول وعددها 4 كبائن تتسع لـ 8 كونترات ، وفتح كونترات صالة الخروج وعددها 16 كونترا ، وكونترات صالة الدخول وعددها 14 كونترا ،وتعمل هذه الكونترات بكامل طاقتها من خلال توزيع 60 موظفا للعمل على مدار 3 دوريات ، وتوقع مسؤولو القسم أن تزيد أعداد المسافرين عبر المنفذ هذا العام بنسبة قد تصل إلى %40 عن العام الماضي علما بأن عدد الذين عبروا المنفذ في العام الماضي قدر بثلاثة ملايين و159الفا و13 مسافرا بينما بلغ عدد المركبات 2 مليون و329 ألفا و450 مركبة.

في منفذ الغويفات الحدودي وقبيل وصول طلائع المسافرين إلى المنفذ والحركة على قدم وساق ، فقد شكلت شرطة أمن المنفذ لجانا للتنسيق وتحديد آليات العمل خلال الفترة الصيفية ، حيث تم عقد عدة





اجتماعات داخلية ضمت كل القطاعات العاملة بالمنفذ للوقوف على الاستعدادات ،واستكمال كل متطلبات العمل بما يحقق أهداف شرطة أبوظبي الخاصة بتقديم أفضل الخدمات وأسرع الإجراءات لإنهاء معاملات

آليات العمل في المنفذ الحدودي قائمة على التعاون والتنسيق بين كافة الأجهزة العاملة ،وتقدم العديد من الخدمات الإنسانية واللوجستية والتنظيمية للمسافرين وذلك في إطار منظومة عمل متكاملة تشارك فيها كل الجهات العاملة بالمنفذ من وحدات شرطية وجهات مدنية ، وأن الجميع يبذلون أقصى جهودهم وقدراتهم للتيسير على المسافرين والتسريع من زمن إنهاء إجراءات السفر، كما تم تخصيص الرقم 8082800 02 كخط ساخن لتواصل المسافرين مع شرطة المنفذ والرد على استفساراتهم وتذليل أي معوقات تواجههم.

يتم زيادة أعداد الموظفين في كافة الجهات العاملة في المنفذ ، كما ستوفر كل جهة متطلبات إنجاز العمل بما يحقق سرعة الإنجاز ، ودقة الأداء فضلا عن الخدمات الإنسانية . ويضم المنفذ صالات مجهزة بكل وسائل الراحة والمشروبات للمسافرين فضلا عن الكبائن الخاصة بالجوازات ومسارات المرور للمركبات الخصوصي وأخرى للشاحنات ، وتوفر عدد من المطاعم وأجهزة الصراف الآلى ومرافق عديدة تلبى كل احتياجات المسافر، فضلا عن استخدام التقنيات الحديثة في عمليات التفتيش والفحص مع توفر أجهزة

الخط الساخن 028082800 لتواصل السائقين مع شرطة منفذ الغويفات

احتياطيا ،جهز المنفذ بعدد من الخيام توفر كافة الحاجات الحياتية، مرفق بكل خيمة عدد من دورات المياه، وعيادة مجهزة بالمستلزمات الطبية والكادر الطبي ، وتثبيت سيارة إطفاء بموقع الخيام فضلا عن توفير دوريات إضافية مع الأفراد وتكثيفها في حرم المنفذ والشارع العام لتسهيل وتنظيم حركة السير. وجميع الجهات العاملة بالمنفذ تعمل على توفير كل سبل

الراحة وإنجاز المعاملات بأسرع وقت ممكن ،وزيادة عدد الموظفين بما يتلاءم مع كثافة الحركة داخل المنفذ وتتم إجراءات تفتيش حديثة في المنفذ والتي تقلل بشكل كبير من مدة بقاء المسافرين في المنفذ ، حيث يتم استخدام أجهزة الكشف الإشعاعي لتفتيش الحافلات والشاحنات واستخدام أجهزة كشف متحركة للتفتيش على المركبات ، فضلا عن توفر كادر مؤهل ومدرب

ولديه خبرات كبيرة في عمليات التفتيش. وعملت شرطة المنفذ على تكثيف الدوريات التنظيمية في حرم المنفذ والشارع العام، مع تثبيت المزيد من اللوحات الإرشادية والحواجز التنظيمية لتسهيل حركة المغادرين والقادمين ، وتوفير ورشة متحركة لتصليح أعطال حافلات الحملات. وضمن الجهود المبذولة من أجهزة شرطة أبوظبي تقدم

المتحركة التى تحوب الطريق لتقديم الخدمات الفنية واللوجستية لسيارات المسافرين المتعطلة على الطريق الكمبيوتر للتدقيق على جوازات المسافرين. ، ويقدم قسم المرور والدوريات الخارجية بالمنطقة الغربية جهودا كبيرة في عمليات تنظيم حركة السير على الطريق حيث يتم تكثيف الدوريات المرورية على طول الطريق إلى المنفذ ذهابا وإيابا لتقديم المساعدة وتوزيع نشرات توعوية للسائقين تتعلق بالسلامة ، كما يشارك المرور في تنظيم حركة السيارات داخل المنفذ برفقة زملائهم من رجال شرطة المنفذ. في داخل المنفذ توجد سيارات إسعاف مجهزة بأحدث

المواصفات العالمية وبهاطاقم طبى يقدم الرعاية اللازمة للمسافرين، ويتم نقل من تستدعى حالته إلى مستشفى السلع الذي يبعد حوالي 18 كيلو مترا عن المنفذ . ولا تكتمل منظومة العمل إلا بالتعاون والتنسيق الذي يتم دوما مع منفذ البطحاء الحدودي في إطار التكامل المهنى بحيث يضمن الطرفان أداء المهام بشكل مرض يضمن سهولة الإجراء وسرعة الإنجاز.

مديرية شرطة طريف دعما من خلال دورياتها وورشها



قوة القانون بغرس ثقافته

حوادث الطرق هي الهم الأكبر الذي يشغل كل المعنيين باستخدام الطريق.. من رجال المرور، مصممي الطرق، صناع السيارات، أقسام الحوادث بالمستشفيات، مؤسسات التعليم، مؤسسات الاحصاء، وأولياء الأمور. وغالب أبطال هذه الحوادث وضحاياها هم من الشباب. والشباب هم الطاقة التي تحرك عجلة النمو والقوة التي تتكيُّ عليها المجتمعات، وهم الحاضر بطموحاته والمستقبل بأمانيه والأمال المعلقة عليه.

وعندما نذكر الشباب لا بد أن نتذكر التحديات، وعندما نبحث عن حلول لهذه التحديات نجد أنفسنا أمام تحد من نوع آخر اسمه الحلول المبتكرة التي تحاول أن تتغلب على معادلة طغيان السيارة على الشارع.. عدد وسرعة ومواصفات، مقابل جهد لا يتوقف لكبح جماح هذا الطغيان.. ومعادلة حفظ مصالح الصناع والتجار دون الجور على مصالح المجتمع. وهي على كل حال معادلة صعبة الفهم وعصية على الحل لوقف نزيف الدم على الطرق وتوفير أرواح وطاقات الشباب على وجه الخصوص.

ولكن هذا لم يكن مدعاة لوضع اليد على الخد وإعلان الاستسلام الكامل. ولكي لا يكون أصحاب صناعة السيارات في قلب الاتهام وحدهم، بل لتبرئة ساحتهم عمدوا إلى تطوير صناعتهم حتى غدت السيارات اليوم تمتلك ذكاء يمكنها من مساعدة السائقين على قيادتها في أصعب المواقف. وربما تكون السيارة الذكية المعتمدة على نفسها بالكامل قريبة المنال، ولكن يبقى السائق هـ والمتحكم وصاحب القرارفي توجيه السيارة، وهو القادر على الاستفادة من المواصفات الذكية أو إخراس جهاز الملاحة ووسائل التحكم الأخرى وإعادة السيارة الى طبيعتها الصامتة الخاضعة والمنفذة للأوامروإن كان السير

هِ شوارعنا لا تزال مسألة ترك السائقين مسافة كافية هي من أهم مشاغل رجال المرور والساهرين على سلامة الطريق. فهي المتسبب في زهق الأرواح على الاسفلت، والمتسببة في وقف الحركة على الطرق، وتعطيل الأعمال وهدر الأموال. وهي وإن كانت غيروحيدة في قائمة أسباب الحوادث والمشاكل المرورية الا إنها تشكل هاجسا وتعكس ثقافة يكاد الشباب يكونون أبطالها الرئيسيين وضحاياها في نفس الوقت. ولمحاصرة هذه المشكلة لا بد من قوة القانون، وقوة القانون تبدأ بغرس ثقافته الى جانب تطبيق جزاءاته.

عادل محمد الراشد

24 📕 العدد الرابع - يوليو 2014



المؤتمر العربي الخامس عشر

لرؤساء أجهزة المرور التحديات والتطلعات ...

احتضن مقر الأمانة العامة لمجلس وزراء الداخلية العرب بتونس، أعمال المؤتمر العربي الخامس عشر لرؤساء أجهزة المرور خلال الفترة 14/8-13/1438 الموافق 11-11/6/2014م، بحضور وفود تمثل:

المملكة للأردنية الهاشمية ،دولة الإمارات العربية المتحدة ،مملكة البحرين ، الجمهورية التونسية، المملكة البحميورية السودان،جمهورية العراق العربية السعودية ،جمهورية السودان،جمهورية العراق ،سلطنة عمان ،دولة قطر ،دولة الكويت ،الجمهورية اللبنانية ،دولة ليبيا ،جمهورية مصر العربية ،المملكة المغربية ،الجمهورية الإسلامية الموريتانية والجمهورية اليمنية.كذلك حضر المؤتمر ممثلون عن جامعة الدول العربية والمنظمة العربية للسلامة المرورية و الأمانة العامة لمجلس وزراء الداخلية العرب.

بدأ المؤتمر أعماله بتلاوة آيات من الذكر الحكيم ، ثم ألقى معالي الدكتور محمد بن علي كومان الأمين العام لمجلس وزراء الداخلية العرب كلمة ، رحب فيها بالوفود المشاركة ، منوها بأهمية المؤتمر ومتمنيا التوصل إلي توصيات عملية وبناءة بشأن المواضيع المدرجة علي جدول الأعمال.

وبعد ذلك ألقى سعادة رئيس المؤتمر عميد الشرطة الإقليمي إدريس السالك رئيس وفد المملكة المغربية التي ترأس الدورة الحالية لمجلس وزراء الداخلية العرب ، كلمة جدد فيها الترحيب بالمشاركين في المؤتمر، مؤكدا علي أهمية المواضيع المطروحة للبحث خاصة أمام ارتقاع عدد ضحايا الحوادث المرورية في البلدان العربية والتحديات التي تواجهها الأجهزة المرورية المتعلقة بإدارة جهود السلامة على الطرق . وقد شارك الأستاذ عفيف الفريقي رئيس المنظمة العربية للسلامة المرورية في أعمال المؤتمر وبلال الونيفي منسق المنتدى العربي للسواق الشباب بالمنظمة .

والتقى رئيس المنظمة بالوفود العربية المشاركة وقدم

— **7**

ارتفاع ضحايا الحوادث في الدول العربية

لهم رؤية المنظمة ومقاربتها بشأن معالجة ظاهرة تنامي حوادث الطرقات في البلدان العربية وذلك بإشراك المجتمع المدني في تشخيص الواقع المروري ووضع التصورات والحلول التي تساعد على الحد من الحوادث ومخلفاتها ، مؤكدا على أن بنود العقد

العالمي من أجل السلامة على الطرق الذي أطلقته الأمم المتحدة سنة 2011 بالاشتراك مع منظمة الصحة العالمية، للعشرية الحالية يعتبر دليلا منهجيا لتنفيذ الشراكة الناجحة بين الجمعيات الأهلية المختصة في السلامة المرورية والهيئات الحكومية والقطاع الخاص، لضمان النجاعة والتكامل في تنفيذ البرامج والأنشطة ضمن إستراتجية وطنية تأخذ بعين الاعتبار خصوصيات الشعوب والدول.

وأشاد رئيس المنظمة بالجهود الجبارة التي تبذلها الأجهزة المرورية في البلدان العربية لتأمين حركة السير وحرصها على ضمان سلامة مستخدمي الطرق.

كما عبر عن استعداد المنظمة وأعضائها لمواصلة التعاون القائم مع أجهزة المرور فخ الدول العربية ،

واستعي إلى تصويره وتفهيله بتنفيد مبادرات هدفها الارتقاء بالوعي المروري لدي مستخدم الطرق ، وتغيّر السلوكيات المرورية الخطيرة والعنيفة .

كما قدم رئيس المنظمة نبذة عن أنشطة المنظمة وبرامجها المستقبلية وخاصة الندوة الدولية حول تأثيرات تكنولوجيات الاتصال على جهود السلامة على الطرقات المزمع تنظيمها في شهر أكتوبر القادم بأبوظبي، بمبادرة من جمعية الإمارات للسلامة المرورية والندوة الدولية حول" السلامة المرورية في مناهج مدارس تعليم قيادة السيارات وامتحانات رخص السياقة ' التي ستنعقد يومي – 22 وامتحانات رخص السياقة .

واطلعت الوفود المشاركة في المؤتمر العربي الخامس عشر لرؤساء أجهزة المرور علي برنامج المنتدى العربي للسواق الشباب ، قدمه السيد بلال الونيفي منسق المنتدى الذي بين أنه يهدف إلى إشراك الشباب في البلدان العربية وتحفيزه ليكون سفيرا للسلامة على الطرق وأن يكون هو الحل وليس المشكل .

وتضمن المؤتمر العربي الخامس عشر لرؤساء أجهزة المرور عدة جلسات أدارها رئيس المؤتمر وتناولت عدة قضايا تتصل بالشأن المروري من أهمها:





2014 العدد الرابع - يوليو 2014 📕 20 العدد الرابع - يوليو 2014 👤 20 🕳 20 العدد الرابع - يوليو 2014



نتائج تطبيق توصيات المؤتمر العربي الرابع عشر
 لرؤساء أجهزة المرور - تجارب الدول الأعضاء في تنظيم حركة المرور والحد من حوادث الطرقات - صورة رجل المرور في المجتمعات العربية .

- القانون النموذجي الموحد للمرور في صيغته المعدلة-الحملات التوعوية ودورها الوقائي في مجال السلامة المرورية- الاحتفالات بأسبوع المرور العربي.

وفي ختام المؤتمر وتبنى المشاركون التوصيات التالية:

أولا: بشأن نتائج تطبيق توصيات المؤتمر العربي الرابع عشر لرؤساء أجهزة المرور.

- توجيه الشكر إلي الدول الأعضاء التي أجابت علي الاستبيان الخاص بنتائج تطبيق توصيات المؤتمر العربي الرابع عشر لرؤساء أجهزة المرور ،ودعوة بقية الدول إلي موافاة الأمانة العامة (المكتب العربي للحماية المدنية والإنقاذ) ،بالاستبيان المطلوب بعد تعبئته بالبيانات والمعلومات اللازمة.

ثانيا: بشأن تجارب الدول الأعضاء في تنظيم حركة المرور والحد من حوادث الطرقات.

- توجيه الشكر إلي سلطنة عمان، ودولة فلسطين ودولة قطر علي العروض المقدمة لتجاربها في تنظيم حركة المرور والحد من حوادث الطرقات، والطلب من الأمانة العامة بتعميم هذه العروض على الدول الأعضاء للاستفادة منها، ودعوة الدول الأخرى إلي تقديم تجاربها في هذا المجال أثناء انعقاد المؤتمرات المقبلة لرؤساء أجهزة المرور.

ثالثا: بشأن صورة رجل المرور في المجتمعات العربية.

أ - دعوة الدول الأعضاء إلى العمل على تأهيل رجل المرور واكسابه مهارات نفسية تعزز قدرته على التعامل الإيجابي مع مستخدمي الطريق دون الإخلال بواجباته الوظيفة في تطبيق قوانين المرور وأنظمته ، بما يعزز الصورة الإيجابية لرجال المرور في المجتمع. ب- دعوة أجهزة المرور العربية التي ليست لديها صفحات على شبكتي التواصل الاجتماعي إلي إنشاء مثل تلك الصفحات واستغلالها في الإرشاد وتوجيه ونقل الصورة المشرقة لرجال المرور.

ج- الطلب من جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية لإعداد دراسة حول صورة رجل المرور في الإعلام العربي، وعرضها علي المؤتمر المقبل.

رابعا: بشأن القانون النموذجي العربي الموحد للمرورية صيغته المعدلة.

- اعتماد التوصية الصادرة عن اللجنة المعنية بإعادة صياغة القانون النموذجي العربي الموحد للمرور في



صياغة معدلة

للقانون العربي الموحد

للمرور

خامسا:بشأن حملات التوعية ودورها

أ- دعوة الدول الأعضاء إلى الاهتمام بدراسة أسباب

السلوكيات المرورية المنحرفة لدى مستخدمي الطريق

ب- دعوة الدول الأعضاء إلى تكثيف حملات التوعية

في مجال السلامة المرورية ، واشتراك وسائل الأعلام

ومنظمات المجتمع المدنى في المجهود التوعوي بما

ج- دعوة الدول الأعضاء إلى استثمار شبكة الإنترنت

ومواقع التواصل الاجتماعي وسائر التقنيات الحديثة

ووسائل الاتصال الجماهيري قي التوعية المرورية من

أجل ضمان نجاعة أكثر وانتشار أوسع لرسالة التوعية

الوقائي في مجال السلامة المرورية.

بما يسمح بوضع الآليات المناسبة لمعالجتها.

يساهم في الوقاية من حوادث المرور.

صيغته المعدلة.

عقدت في تونس

ورنننة علمية حول الجهود التطوعية لتنمية السلامة المرورية في البلدان العربية



د- الطلب إلى الأمانة العامة (المكتب العربي للإعلام الأمني) إعداد تصور متكامل لحملة توعوية شاملة في مجال المرور ،وعرضه على المؤتمر المقبل.

سادسا: بشأن الاحتفالات بأسبوع المرور العربي.

أ- توجيه الشكر إلى الدول الأعضاء التي زودت الأمانة العامة بتقارير عن الفعالية التي قامت بها احتفالا بأسبوع المرور العربي، ودعوة بقية الدول إلى موافاة الأمانة العامة بتقارير عن أنشطتها علي هذا الصعيد ليتسنى تعميمها على الدول الأعضاء للاستفادة منها.

ب- التأكيد علي أهمية تبادل الزيارات بين أجهزة المرور العربية أثناء الاحتفال بأسبوع المرور العربي وغيره من المناسبات المرورية بما يعزز الشعور بالانتماء ويمكن من تقاسم التجارب في مجال السلامة المرورية.

ج- الطلب إلى الأمانة العامة اختيار الشعارين المناسبين للأسبوعي المرور العربيين لعامي 2016 و 2017 في ضوء المقترحات التي أبدتها الوفود المشاركة.

د- دعوة الأمانة العامة إلى إجراء التنسيق اللازم
 مع الدول الأعضاء والجهات الأخرى المعنية من أجل
 تنظيم سنة عربية للمرور،يتم خلالها التركيز على
 الشأن المروري من جوانبه المختلفة و تعزيز حملات
 التوعية بخطورة حوادث المرور.

نظمت المنظمة العربية للسلامة المرورية وبالإشتراك مع الجمعية التونسية للوقاية من حوادث الطرقات والمنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرقات ورشة علمية حول جهود العمل التطوعي لتنمية السلامة المرورية في البلدان العربية في تونس مقر الأمانة العامة لمجلس الوزراء الداخلية العرب، وذلك بمناسبة أسبوع المرور العربي.

وتميزت أعمال الورشة بمشاركة عدد كبير من الجمعيات والمنظمات والهيئات الحكومية وغير الحكومية المحلية والإقليمية والدولية المختصة في السلامة المرورية والوقاية من حوادث الطرقات والعمل التطوعي في القطاعات التربوية والصحية والنقل والمواصلات والمرور والحماية المدنية.

افتتح الورشة العميد م حسن أحمد الحوسني النائب الأول لرئيس المنظمة الدولية للوقاية من حوادث

الطرقات أمين السر العام لجمعية الإمارات للسلامة المرورية الذي نقل في بداية كلماته مشاعر التقدير والإمتنان من المكتب التنفيذي للمنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرقات الى أعضاء المنظمة العربية للسلامة المرورية على ما تقوم به من جهود لتنمية قدرات أعضائها من الجمعيات الأهلية التي تدافع عن الحق في الحياة وتساهم بدور فاعل في التوعية المرورية وتسعي إلى الارتقاء بالمنظومة المرورية في البلدان العربية للحد من حوادث السير.

وأكد أن السلامة علي الطريق أضحت قضية شائكة تؤرق كل المجتمعات في العالم وفي مقدمتها الدول العربية بسبب ارتفاع حجم الخسائر البشرية والمادية التي تخلفها حوادث المرور . حيث يسجل العالم اليوم وفاة ما لا يقل عن المليون و 300 ألف قتيل إضافة إلى قرابة الخمسين مليون مصاب سنويا.

وبيه من عدد المرضم والم المنانية من المنانية والمنانية واقتصادية ، ومخلفاتها كارثية إذا ما تم الصمت عنها أو لم يتم اتخاذ إجراءات عملية وتبني حلول جذرية بالسرعة المطلوبة.

وأضاف الحوسني أن لكل هذه الأسباب، تحرك المجتمع الدولي خلال السنوات الأخيرة لبحث السبل الكفيلة بالتقليص من خطورة هذه الأفة وتداعياتها من خلال تتالي القرارات الأمهية وعقد المؤتمر الوزاري الأول رفيع المستوى بموسكو خلال تشرين الثاني نوفمبر 2009 والذي توج بإعلان الجمعية العامة للأمم المتحدة عقد للعمل من أجل السلامة على الطرق للفترة -2010

وقال إن تخصيص أسبوع للمرور عربيا سنويا، يمثل مناسبة هامة لتقويم مدى نجاح البرنامج والخطط

28 📕 العدد الرابع - يوليو 2014 📕 29



المعتمدة لتشخيص النقائص ونقاط الضعف والفشل قصد معالجتها والسير قدما نحو مزيد العمل والمثابرة والتطوير في ظل الالتزام بما تضمنه عقد العمل العالمي للسلامة على الطريق للعشرية الحالية.

ولفت إلى أن المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرقات تؤكد بحضوره ختام أسبوع المرور العربى اهتمامها المتزايد بقضية السلامة المرورية في البلدان العربية ، كما تشيد بتنظيم هذه الورشة العلمية التي تتناول موضوعا في غاية الأهمية ، وهو العمل التطوعي كما تعد فرصة ثمينة لتبادل التجارب والخبرات والاطلاع على مختلف المبادرات التي تعتمد على العمل التطوعى لنشر ثقافة الوقاية باعتبارها قيمة حضارية وخاصة عندما يرتبط بقضية كونية متعددة الأبعاد هدفها وجوهرها الإنسان.

كما عبر ممثل المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرقات عن إعجاب المنظمة الكبير بهذا التعاون الوثيق الذى يجمع المنظمة العربية للسلامة المرورية بالاتحاد العربى للعمل التطوعى والمنظمة الكشفية العربية والهلال الأحمر وغيرها من الجمعيات والمنظمات وأن تلتقى جميعها من أجل حماية الأرواح

ومن جانبه أشاد عفيف الفريقي رئيس المنظمة العربية للسلامة المرورية بالحضور النوعى والكمى لمكونات المجتمع المدنى محليا وعربيا ودوليا الحكومي منها وغير الحكومي وهو ما يؤكد وعي ونضج الحاضرين والتزامهم بالتضامن من أجل التعاون وتوحيد الجهود لتنمية المبادرات والأنشطة التطوعية وتوجيهها نحو مزيد الضغط للحد من الحوادث المرورية وحماية الأرواح والممتلكات والارتقاء بالوعى المرورى ونحو الانضباط والاحترام المتبادل من أجل التعايش في الفضاء المروري بأمان وسلام ولن يكون ذلك إلا بالالتزام باحترام فانون السير ومع الحزم والصرامة في تطبيق القوانين وتكثيف التوعية المرورية في نفس الوقت ، لافتا إلى أن ذلك لن يتحقق إلا بمشاركة مستخدمي الطرق عبر الجمعيات ليكونوا طرفا فاعلا مساهما في تشخيص المشاكل وتحديد المسببات والمعوقات وطرح الحلول والبدائل وهو ما يضمن التفاعل الإيجابي الذي يؤدي الي تحقيق الغايات المنشودة .

لذلك رأت المنظمة العربية للسلامة المرورية أنه من الوجاهة بمكان أن تطرح أهمية العمل التطوعي في تنمية جهود السلامة المرورية للحد من عزوف مستخدمي الطرق عن المشاركة والمساهمة غير مبالين بحجم الأخطار المحيطة بهم على قارعة الطريق أو في البيئة المرورية الملوثة بالسلوكيات المرورية العنيفة والاستهتار. كما أكد الفريقى أن مشاركة الحركة الكشفية العربية والإتحاد العربى للعمل التطوعى والهلال الأحمر



وجمعيات السلامة المرورية وجمعيات متطوعي الدفاع المدنى بهذا المستوى العالى إلى جانب الأجهزة المرورية الحكومية والحماية المدنية والصحة والنقل والأمانة العامة لمجلس وزراء الداخلية العرب والإسكوا ومنظمة الصحة العالمية هو مؤشر إيجابي حول توفر الإرادة والعزيمة لتوحيد الجهود وتنمية العمل التطوعى للتصدى للحوادث المرورية.

وتميّزت الجلسات العلمية للورشة التي أدارها الأستاذ الدكتور هانى مبارك من فلسطين والأستاذ الدكتور نورالدين الحاج محمود من تونس بثراء وتنوع الأوراق العلمية ، التي غطت جميع جوانب العمل التطوعي ولامست في الشكل والمضمون العديد من المبادرات ، كما وكان النقاش فيها حماسيا حيث ساهمت جمعية الامارات للسلامة المرورية بورقة علمية أبرزت المنحى العلمى الذى اختارته الجمعية في تنفيذ اهدافها وتجسيم رؤيتها وتحقيق غاياتها المنشودة.

وقد كانت المؤتمرات والندوات العلمية الدولية والملتقيات والورش التي نظمتها الجمعية منذ سنة 2006 محاور العرض الذى قدمه العميدم حسن أحمد الحوسنى أمين

أبرز أهمية التطوع العلمى الذى يتيح الفرصة للباحثين والخبراء والمختصين في المجالات البحثية ذات العلاقة بالسلامة على الطرق من الالتقاء تحت مظلة المجتمع المدنى تطوعا إيمانا منهم بأهمية قضية السلامة المرورية وضرورة تضافر كل الجهود للتشخيص وطرح الحلول والبدائل للمعالجة بالاعتماد على ما توصلت اليه جهود الباحثين والدارسين للإشكاليات المطروحة والتى تعيق تحقيق الأهداف المنشودة رغم الجهود الجبّارة التي تبذلها الجهات الحكومية في دولة الإمارات التي تعتبر رائدة عربيا ودوليا في مشاريعها المتصلة بالبنية الأساسية والنقل وشبكات الطرق وطب الطوارئ والإسعاف والمراقبة الالكترونية لتعزيز مقومات السلامة العامة والأمن والأمان في جميع أرجاء دولة الإمارات. كما بينت ورقة الجمعية مشاركة كل القطاعات في الدولة في الأنشطة العلمية التطوعية التي نظمتها

السّر العام لجمعية الإمارات للسلامة المرورية ، حيث

جمعية الإمارات للسلامة المرورية وتفاعلت ايجابيا مع التوصيات الصادرة عن هذه المؤتمرات والملتقيات





كما عرضت العديد من الجمعيات من المغرب والجزائر

والكويت نماذج لتجاريها في العمل التطوعي للحد من

حوادث الطرقات وتنمية السلامة المرورية إضافة إلى

تحربة الجمعيات الأوروبية المنضوية تحت لواء المنتدى

الأورومتوسطى للسواق الشباب ومنظمة الكشفية

العربية والاتحاد العربى للعمل التطوعى والاتحاد العربى

ومثلت هذه التجارب باختلاف أشكالها ومضامينها

نقاط التقاء بن وفود المشاركين الذين أكدوا أن العمل

التطوعي هو رسالة تربوية بالأساس تستوجب التشبع

بثقافة حبّ الآخر والتعايش معه وعنوان فخر واعتزاز

■ الدعوة إلى التعاون الوثيق بين مختلف المنظمات

والجمعيات التى تجمعها ثوابت وقواسم مشتركة

وقد أثمرت الورشة عدة توصيات من أبرزها:

لجمعيات الهلال الأحمر.

بخدمة المجتمع.

ومن جهة أخرى بين أمين السر العام للجمعية التزام مجلس إدارة الجمعية وأعضائها بالتوصيات العلمية وتستفيد منها في تنفيذ حملالتها ومنها اصدار مجلة «السلامة المرورية» بجهود ذاتية تطوّعية تعكس إيمان اعضاء الجمعية بقضيتهم تطبيقا لتوصية الندوة الدولية حول "دور الإعلام في السلامة المرورية" إلى إصدار مجلات ودوريات متخصصة في الإعلام المروري تدافع عن قضية السلامة المرورية وتساهم في نشر الوعى المروري والتواصل مع القراء والرأي العام.

كما قدم السيد أيمن بن صالح رئيس لجنة الشباب في الجمعية التونسية للوقاية من حوادث الطرقات تجربة العمل التطوعي في توعية مستخدمي الطرق بمبادرات شبابية بحتة تصورا وتنفيذا في شكل حملات توعية ودوريات مرورية مدرسية لتنظيم خركة المرور وعبور المشاة أمام المدارس وحملات التوعية عبر النت.

كالحق في الحياة والصحة والسلامة العامة والبيئة وغيرها تكثيف الدورات التدريبية الموجهة للمتطوعين في التوعية المرورية لتمكينهم من اكتساب خبرات ومهارات تساعدهم على أداء مهامهم على أكمل وجه وتشجعهم على الاقبال على ممارسة العمل التطوعي تنظيم حضيرة عالمية واخرى عربية متخصصة في العمل التطوعي المتخصص في السلامة المرورية لمدة لا تقل عن أسبوعين تقام سنويا وبصفة دورية في الدول العربية بالتداول.

- إصدار دليل خاص بقواعد وتقنيات القيام بالعمل التطوعى في السلامة على الطريق يتضمن منهجية التعاطى مع قضية السلامة المرورية والمسائل التطبيقية التي تتناسب مع الوضعيات المرورية بحسب مستوى
- الإشادة بهذه المبادرة الأولى في تنظيم هذه الورشة وتنمية هذا التمشى بسلسلة من الورشات والندوات الدولية حول نفس الموضوع لتشجيع كل الأطراف المعنية وجميع مستخدمي الطرق على التضامن للتصدي للحوادث المرورية بالعمل التطوعي.
- مشاركة أئمة المساجد والخطباء والدعاة والمرشدين الدينيين على الانخراط في العمل التطوعي لنشر التوعية المروية عبر الخطاب الديني المبسط والمعتدل والميسر الذي يعتمد إبراز مكانة الإنسان الذي كرّمه الله بالعقل حتى يكون المسلم قدوة بأخلاقه وسلوكه القويم

وتم خلال الورشة تكريم منظمة الكشفية العربية والاتحاد العربى للعمل التطوعي والهلال الأحمر التونسي بدرع أسبوع المرور العربي لعام 2014 تقديرا لما يقومون به من جهود خيرة في أداء رسالتهم الإنسانية النبيلة ومساندتهم لمبادرات السلامة المرورية.

كما قدمت المنظمة جوائزها لأسبوع المرور العربى الخاصة بالمبادرات المتميزة للمجتمع المدنى لهذا العام

مجلة السلامة المرورية لجمعية الامارات السلامة المرورية تقديرا للمستوى المتميز الذي تصدر عليه شكلا ومضمونا ورسالتها الإعلامية المرورية السامية، وموقع طريج كوم من دولة الكويت تقديرا لما يقوم به الموقع من جهود لنشر التوعية المرورية عبر الإنترنت، ورالى صغير للترفيه والسلامة المرورية للجمعية التونسية للوقاية من حوادث الطرقات باعتباره مبادرة فريدة من نوعها تهدف إلى مشارمة الأطفال في توعية الأسرة.

كما قدمت المنظمة الدرع الفخرى الممتاز إلى الراعى الذهبى لأنشطة المنظمة بمناسبة أسبوع المرور العربى للدكتور ايهاب سيف الدين السمنودي عضو المنظمة العربية للسلامة المرورية والمدير العام لشركة سكون

30 📕 العدد الرابع - يوليو 2014 العدد الرابع - يوليو 2014 📕 31





بن بدوة يشيد بتوجيهات سيف بن زايد بالارتقاء بالواقع المروري لأفضل المستويات

أشاد معالي محمد صالح بن بدوة الدرمكي رئيس مجلس إدارة جمعية الإمارات للسلامة المرورية بتوجيهات الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان، نائب رئيس مجلس الوزراء، وزير الداخلية، الرئيس الفخري للجمعية الداعية إلى مواصلة العمل على توحيد الإجراءات والضوابط المرورية على مستوى الدولة، واقتراح التعديلات البناءة، ووضع التوصيات، وفق المفاهيم الحديثة المناسبة للحد من الحوادث المرورية، وتعزيز منظومة قانون السير، بما يحقق رضا الجمهور ويفعًل المسؤولية المجتمعية.

وقال بن بدوة: إن سموه حريص كل الحرص على أمن وسلامة مستخدمي الطريق ، وعلى الارتقاء بالواقع المروري العام إلى أفضل المستويات ، وتوحيد الإجراءات والضوابط المرورية على مستوى الدولة والتي أعلن عنها خلال ترؤسه لاجتماع مجلس المرور الاتحادي مؤخرا ، لافتا إلى أن المجلس له دور عام وحيوي في وضع التوصيات والمقترحات المرورية الهادفة إلى تعزيز السلامة المروية والحد من الحوادث المرورية وما ينجم عنها من مخاطر وخسائر بشرية ومادية .

جاء ذلك خلال ترؤسه اجتماع مجلس إدارة جمعية

الإمارات للسلامة المرورية مؤخراً، حيث تم استعراض واقر الاجتماع الموضوعات المدرجة على جدول الأعمال والتي من وآثارها على السامعية لعمام الحالي واستعراض التقرير الإداري الدولية للوقاية والمالي وخطة العمل التي سيتم عرضها خلال اجتماع عدد من الجهات الجمعية . كما تناول المجلس عدداً من الموضوعات عدد من الجهات المتعلقة بمجلة "السلامة المرورية "، حيث اطلع على وتهدف الندوة العدد الصادر منها مؤخراً ، ووجه بضرورة مواصلة والإيجابية لاسالعمل على تطوير أبوابها ورفدها بالمعلومات والأبحاث في المركمات اض

والدراسات والأخبار التي تثري تخصصها وتضيف الجديد في السلامة المرورية لتحقيق الفائدة . كما ناقش مجلس الإدارة نتائج وتوصيات المؤتمر الدولي الأول للسلامة المرورية تحت عنوان " الشباب والسلامة على الطريق ... التحديات والحلول " والذي اقيم تحت رعاية كريمة من سمو الشيخة فاطمة بنت مبارك الرئيس الأعلى لمؤسسة التنمية الأسرية ، رئيسة الاتحاد النسائي العام الرئيس الأعلى للمجلس الأعلى للأمومة والطفولة ، ووجه بضرورة تعميم التوصيات على الجهات المغنية للاستفادة منها ، إضافة إلى بدء

التحضير للدورة الثانية من المؤتمر خلال العام 2015.

واقر الاجتماع عقد ندوة دولية خلال شهر أكتوبر القادم تحت عنوان "أجهزة الاتصال والأنظمة الذكية وآثارها على السلامة المرورية " بالتعاون مع المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق والمنظمة العربية للسلامة المرورية ومنظمة الصحة العالمية، إضافة إلى عدد من الجهات المحلية المعنية بهذا الموضوع.

وتهدف الندوة إلى ألقاء الضوء على الآثار السلبية والإيجابية لاستخدام وسائل الاتصالات الحديثة والإيجابية لاستخدام وسائل الاتصالات الحديثة الذكية في تعزيز سبل السلامة على الطرق والحد من الزحام ، كما تتناول الندوة ضمن محاورها توظيف تقنية المعلومات والاتصالات للحد من أخطار وآثار الحوادث المرورية . واستخدام تقنية المعلومات والاتصالات بطريقة إيجابية تساعد لتوفير السلامة المرورية ، واستعمال واجهات أمنة وأجهزة حرة اليدين في المركبات والإجراءات اللازمة للقضاء على عوامل الشرود المتصلة بالتكنولوجيا غير الآمنة أثناء القيادة، إضافة إلى دور الأنظمة الذكية في تحسين اسيابية الحركة المرورية وتطوير أنظمة النقل الذكية واستعمالها وغيرها من المحاور الهامة.

عقدت الجمعية العمومية لجمعية الإمارات للسلامة المرورية اجتماعها مؤخراً بفندق إنتركونتيننتال بأبوظبي بحضور أعضاء الجمعية حيث تمت مناقشة التقريرين الإداري والمالي للجمعية واعتمادهما.

كما أقر الاجتماع عقد ندوة دولية خلال شهر أكتوبر القادم تحت عنوان "أجهزة الاتصال والأنظمة الذكية وآثارها على السلامة المرورية " بالتعاون مع المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق والمنظمة العربية للسلامة المرورية ومنظمة الصحة العالمية ، إضافة إلى عدد من الجهات المحلية المعنية بهذا الموضوع.

وتهدف الندوة إلى إلقاء الضوء على الأثار السلبية والإيجابية لاستخدام وسائل الاتصالات الحديثة في المركبات إضافة إلى أهمية دور الأنظمة المرورية الذكية في تعزيز سبل السلامة على الطرق والحد من الزحام، كما تتناول الندوة ضمن محاورها توظيف تقنية المعلومات والاتصالات للحد من أخطار وآثار الحوادث المرورية واستخدام تقنية المعلومات والاتصالات بطريقة إيجابية يساعد لتوفير السلامة المرورية ، واستعمال واجهات آمنة وأجهزة حرة اليدين في المركبات والإجراءات اللازمة للقضاء على عوامل الشرود المتصلة بالتكنولوجيا غير الأمنة أثناء القيادة، إضافة إلى دور الأنظمة الذكية في تحسين انسيابية الحركة المرورية وتطوير أنظمة النقل الذكية واستعمالها وغيرها من المحاور الهامة.

وألقى المهندس صالح راشد الظاهري نائب رئيس مجلس إدارة الجمعية كلمة في بداية الاجتماع أكد فيها على أن قيادتنا الرشيدة عملت وما زالت تعمل بكل جهد على توفير سبل السلامة على طرقنا وهو ما تجلى بحصول الدولة على المركز الأول كأفضل دولة تتمتع ببنية تحتية للطرق في العالم إضافة إلى المشاريع الجديدة التي أطلقتها وزارة الداخلية خاصة فيما يتعلق بسلامة الطلاب أثناء ركوبهم الحافلات، وهي إنجازات نفتخر بها جميعاً، ونهنئ الحافلات، وهي إنجازات نفتخر بها جميعاً، ونهنئ أيمانكم بأهمية العمل التطوعي الذي تقوم به جمعيتكم ويؤكد إيمانكم بضرورة الحد من الحوادث المرورية وما تخلفه من هدر في الطاقات البشرية وخسائر مادية يمكن توظيفها في عملية التنمية والتطور في الدولة.

وأضاف: أن الجمعية تسعى من خلال عملها إلى ترسيخ مفاهيم ومبادئ السلامة المرورية لتصبح نهجاً وأسلوب حياة يومي يمارسه كافة مستخدمي الطريق ، حيث جهدت الجمعية لتنفيذ برنامج عملها السنوي ، والذي



عمومية الإمارات للسلامة المرورية

تعقد اجتماعها وتقرعقد ندوة دولية

كان من أبرزه عقد المؤتمر الدولي الأول للسلامة المرورية تحت عنوان " الشباب والسلامة المرورية ... التحديات والحلول " وبرعاية كريمة من سمو الشيخة فاطمة بنت مبارك أم الإمارات حفظها الله الرئيس الأعلى لمؤسسة التنمية الأسرية ، رئيسة الاتحاد النسائي العام الرئيس الأعلى للمجلس الأعلى للأمومة والطفولة.

وتوجه الظاهري بالشكر لجميع الجهات التي دعمت الجمعية ، خاصاً بالذكر وزارة الشؤون الاجتماعية ووزارة الداخلية وهيئة التأمين ودائرة النقل واللجنة المشتركة للسلامة والحلول المرورية وشركة الاتحاد للقطارات وشركة أدكو وجازكو وغيرها من الجهات، مشيراً إلى أن ذلك يعكس اهتمامهم بقضية السلامة المرورية وحرصهم على العمل لتعزيز مبادئها للحد من مخاطر الحوادث المرورية وآثارها السلبية على المجتمع وأفراده.

السر العام للجمعية خلال الاجتماع إنجازات الجمعية واستعرض العميد متقاعد حسن أحمد الحوسني أمين السر العام للجمعية خلال الاجتماع إنجازات الجمعية ومن أبرزها المؤتمر الدولي الأول للسلامة المرورية تحت رعاية الشيخة فاطمة بنت مبارك (حفظها الله) الرئيس الأعلى لمؤسسة التنمية الأسرية ، رئيسة الاتحاد النسائي ، وبحضور معالي الشيخ نهيان بن مبارك آل نهيان وزير الثقافة والشباب وتنمية المجتمع، ورئيس المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق ومنظمة الصحة العالمية ورئيس وأعضاء مجلس إدارة جمعية الإمارات للسلامة المرورية وعدد من كبار ضباط وزارة الداخلية وشرطة أبوظبي وممثلين عن الهئيات والمؤسسات المعنية بالسلامة أبوظبي وممثلين عن الهئيات والمؤسسات المعنية بالسلامة

المرورية. وأضاف: أن المؤتمر شهد مشاركة خبراء وباحثين وأكاديميين عرب وأجانب، وفاعلين يمثلون مختلف القطاعات المعنية بالوقاية والسلامة المرورية من جهات حكومية ومكونات المجتمع المدني واشتمل البرنامج العلمي للندوة على أكثر من 26 ورقة بحث علمية تناولت محاور المؤتمر.

كما استعرض أمين السر العام أنشطة الجمعية الأخرى مثل المشاركة في أسبوع المرور الخليجي وغيره من الفعاليات والأنشطة على المستوى المحلي ، إضافة إلى مشاركة الجمعية على المستوى الدولي ،وإصدار الجمعية مجلة "السلامة المرورية "لتكون منبراً إعلامياً لتوصيل الرسالة الإعلامية الهادفة إلى تعزيز ثقافة السلامة المرورية ومنظومتها ، ولتعكس جهود الجمعية والجهات المعنية الأخرى ودورهم في هذا المجال.

كما استعرض الحوسني الوضع المروري في الدولة وقال: إن العام الماضي 2013 شهد انخفاظاً في عدد الحوادث التي وقعت في الدولة مقارنة بالعام 2012 بنسبة 20.6 فيما ارتفعت أعداد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق 651 حيث بلغ عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق 651 حالة وفاة

واختتم أمين السر العام تقديمه بعرض خطة عمل الجمعية للعام الحالي 2014 والهادفة إلى الوقاية من حوادث الطرق ونشر الوعي الوقائي بين أفراد المجتمع وتعزيز دور الجمعية في نشر ثقافة السلامة المرورية على الساحة المحلية كما عرض التقرير المالي للجمعية للعام الماضي والميزانية التقديرية للعام الحالي.

32 ■ اعدد الرابع - يوليو 2014 ■ 32 اعدد الرابع - يوليو 2014

بمناسبة يوم زايد للعمل الإنساني جمعية الإمارات للسلامة المرورية توزع وجبات إفطار صائم على السائقين

وزعت جمعية الإمارات للسلامة المرورية بمناسبة يوم زايد للعمل الإنساني وتحت شعار "حب ووفاء لزايد العطاء" وجبات إفطار صائم على السائقين في التجمعات العمالية وعدد من التقاطعات المرورية في

وأكد العميد متقاعد حسن أحمد الحوسني أمين السر العام للجمعية على أهمية هذا اليوم الذي يكرس مفهوم العمل الخيري والإنساني، ويجعل التطوع جزءاً من حياة كل مواطن في الإمارات ذات الباع الطويل في العمل الخيرى والإنساني محليا وإقليميا ودوليا، وهو نهج أسس له المغفور له الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان رحمه الله، وسار على خطاه صاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس الدولة

وأضاف أن الجمعية بمجلس إدارتها وأعضائها



حريصة على المشاركة في الأعمال الخيرية التطوعية، وتعزيز التكافل والتواصل الاجتماعي خاصة في هذا اليوم 19 رمضان لارتباطه بذكرى وفاة قائد ورائد العمل الإنساني الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان،





وقال الحوسنى إن الجمعية حرصت من خلال توزيع

وجبات إفطار صائم أن تجنب قائدي المركبات القيادة

بسرعة واستعجال للوصول إلى أماكنهم المقصودة

قبل الإفطار ، والذي بالتالي يساهم في الحد من وقوع

الحوادث المرورية ، لافتاً إلى الصائم وقبل الإفطار

يقل تركيزه بسبب الصيام والإرهاق من العمل إضافة

لاستعجاله للوصول لمقصده مما يعرضه بنسبة أكبر

ودعا كافة مستخدمي الطريق إلى أخذ الحيطة

والحذر والانتباه والتركيز أثناء القيادة ، والالتزام

التام بنظم وقواعد المرور خاصة السرعات المحددة

وقاية لهم ولغيرهم من مستخدمي الطريق من

التعرض للحوادث المرورية لا قدر الله ، متمنياً

للجميع السلامة والتمتع بأجواءشهر رمضان المبارك

للحوادث المرورية مقارنة بالأيام الاعتيادية.



أهداف المنتخبات متفاوته من خلال مشاركتها في كأس العالم 2014 في البرازيل، وكلها عبارة عن وجبات دسمة للجماهير الحاضرة للمونديل والمشاهدة عبر شاشات التلفزيون ، فكل منتخب لديه طموح وأمال وأهداف ويعمل على تحقيقها من خلال الالتزام بقوانين ولوائح تنظم عمل الإداري والطاقم الفني والمدرب واللاعبين، والكل حريصا على تمثيل بلده التمثيل المشرف وبروح فتالية لتحقيق الهدف من المشاركة في كاس العالم.

وهناك فرق ومنتخبات جديدة لديها طموح المشاركة ولكنها قد تتطور وقد تكون النتائج أفضل من المتوقع، وكلها بالطبع تخضع لقوانين داخل الفريق وخارجه يلتزم ويحافظ عليها كافة عناصر الفريق.

وهـذا الالتزام يكون داخل الملعب وخارجـه، وأنا اتحدث عن الالتـزام في اللحظات وفي الأيام المونديالية الرائعة والسهرات الكروية التي نحرص فيها على مشاهدة المنافسات بين أفضل المنتخبات العالمية، ووجود مدارس مختلفة في (البنت المدللة) وهي كرة القدم ، ومع هذه المتعة جاء التفكير في مسألة إعداد المنتخبات وما يصاحبها من قوانين ولوائح تفرض على اللاعبين ومعسكرات مغلقة ويخضعون لنظام غذائي معين، ومواعيد محددة للتمارين ومواعيد للنوم والمحاضرات وغيرها ومع هذا تجد اللاعبين متعاونين ومتكاتفين لتحقيق الهدف والالتزام باللوائح والقوانين.

وقد تختلف هذه الظوابط مع الحياة اليومية العادية لكل الأطراف، وهنا جاءت الفكرة وهي حب (الالتزام) في السلامة المرورية خصوصا وأن القيادة الرشيدة في دولة الإمارات تعمل على الحفاظ على العنصر البشري بكافة السبل، ودولة الإمارات أنشئت أفضل شبكات الطرق ولا زالت تطمح للأفضل ،كما تعمل كافة الوزارات للارتقاء بالعنصر البشري وهو دوما في المرتبة الأولى.

إن السلامة المرورية مسؤولية مشتركة تجمع بين كافة قطاعات وأفراد المجتمع كون الجميع معنى بها سواء بشكل مباشر أو غير مباشر وعلينا جميعاً أن نعمل على الحد من الحوادث المرورية وما ينجم عنها من آثار خطيرة ، وقد تكون وزارة الداخلية مسوؤلة بطريقة مناشرة في وضع اللوائح والقوانين والعقاب والثواب، ولكن بتعاوننا جميعا وتكاتفنا في الالتزام بهذه القوانين واللوائح نكمل فرحة شيوخنا وأباؤنا وأمهاتنا ولنكون بأذن الله دوما (أسعد شعب) في أفضل دولة في العالم

مسعد الحارثي

34 📕 العدد الرابع - يوليو 2014



الصحة العالمية تحذر:

التصادمات على الطرق السبب الخامس للوفاة في 2030



لأهميته تنشر «السلامة المرورية» تقرير منظمة الصحة العالمية عن الوضع العالمي لحالة السلامة على الطرق في عام 2013 ، وما يتضمنه من إحصائيات ومؤشرات عن هذا الوضع وأهمية توصياته لدرء الخطر القادم.

يشير التقرير إلى أن الوفيات الناجمة عن التصادمات على الطرق ستصبح بحلول عام 2030 السبب الخامس للوفيات ، إذا لم تتخذ إجراءات عاجلة بصددها ، علما بأن الإصابات الناجمة عن التصادمات على الطرق هي السبب الثامن للوفيات في العالم والسبب الرئيسي لوفيات الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و29 سنة .

وفي عام 2010 شارك 182 بلدا في عقد عمل من أجل السلامة على الطرق بهدف الحد من الوفيات والحفاظ على أرواح ما يقارب 5 ملايين شخص خلال السنمات العشر.

■ تمكن 88 بلدا يقطنها قرابة 1.6 بليون نسمة من

تخفيض الوفيات الناجمة عن حوادث التصادم في الفترة ما بين 2007 و2010 وفي المقابل هناك 87 بلدا تزايدت فيها نسبة الوفيات لنفس السبب.

■ في البلدان المتوسطة الدخل يرتفع معدل الوفيات سنوياً بواقع 20.1 وفاة لكل 100.000 نسمة مقارنة بواقع 8.7 وفيات في البلدان المرتفعة الدخل وتلك المنخفضة الدخل على التوالي وتستأثر البلدان متوسطة الدخل بنسبة 80% من تلك الوفيات أي ما يماثل 72 % من سكان العالم رغم أن نسبة عدد المركبات فيها نحو

■ أفريقيا تستأثر بأعلى معدل من الوفيات الناجمة

لكل 100.000 فان أوروبا تصل إلى 10.3.
■ نصف حالات الوفاة الناجمة عن التصادمات على الطرق تقع بين صفوف المشاة 22% وراكبي الدراجات

عن التصادم على الطرق بينما أوروبا تنخفض النسبة

فيها إلى أقصاها، فإذا كانت في أفريقيا النسبة 24.1

نصف حالات الوقاة الناجمة عن التصادمات على الطرق تقع بين صفوف المشاة 22% وراكبي الدراجات الهوائية (5%) والدراجات النارية 23% بينما في بلدان غرب المحيط الهادي التي يكثر فيها استخدام الدراجات النارية تصل نسبة الوفيات إلى 36%.

العوامل الخمسة الأكثر خطورة

يتحدث التقرير عن العوامل الخمسة الخطرة

وهي عوامل رئيسية لتقليل الإصابات الناجمة عن التصادمات على الطرق ، وهذه العوامل هي السرعة القيادة تحت تأثير الكحول – ارتداء الخوذات لدي راكبي الدراجات النارية – أحزمة الأمان – تقييد حركة الأطفال في المقاعد ، وثبت أن اعتماد وإنفاذ قوانين شاملة لمعالجة هذه العوامل الخطرة يؤدي إلى تقليل الإصابات .

- ■خلال الفترة الواقعة بين عامي 2008 و2011 قام 35 بلدا يقطنها 10% من سكان العالم بسن قوانين لمعالجة عامل أو أكثر من عوامل الخطر الرئيسية، بينما لم تطرأ أي زيادة على البلدان التي تطبق ما يلزم من تشريعات بشأن جميع العوامل.
- وتخفيض الحد الأقصى للسرعة في المناطق الحضرية يحمي المشاة وراكبي الدرجات الهوائية، وتقتصر نسبة سكان العالم المشمولين بتشريعات شاملة على 7%.
- وهناك 89 بلدا يقطنها نسبة 66% من سكان العالم تطبق الآن قانونا شاملا بشأن القيادة تحت تأثير الكحول في الدم بمقدار الكحول والذي يحدد تركيز الكحول في الدم بمقدار التسبب في التصادمات على الطرق بين الشباب الذين يقودون مركباتهم تحت تأثير الكحول بنفس مستوى تركيز الكحول في الدم يتضاعف مرتين عنه بين السائقين الأكثر خبرة ، ويعد تعيين حدود أدنى لتركيز الكحول في الدم بمقدار 0.02 جم / دل أو أقل من الوسائل الفعالة للحد من التصادمات على الطرق ولا يوجد سوى 42 بلدا تعمل بهذه الحدود الأدنى .
- اليزم بدل المزيد من الجهد لتشديد القوانين الخاصة بارتداء الخوذات عند ركوب الدراجة النارية، حيث يمكن تقليل نسب الوفاة الناتجة عن عدم استخدمها إلى 40% وخطر التعرض لإصابة بليغة بأكثر من 70% مع تعزيز معايير جودة الخوذة، ويشير التقرير إلى أنه يوجد 90 دولة تقطنها نسبة 777من سكان العالم تطبق قانونا شاملا بشأن الخوذات يشمل جميع راكبي الدراجات وكل أنواع الطرق وشتى أنواع المحركات وتطبيق معايير لجودة الخوذة.
- ■يطبق 111 بلدا يقطنها نسبة %69 من سكان العالم قوانين شاملة بشأن حزام الأمان تشمل جميع مستقلي المركبة.
- استخدام حزام الأمان يقلل من خطر تعرض راكب



المقعد الأمامي لإصابات قاتلة بنسبة تتراوح بين 40 و50% وفي المقعد الخلفي بنسبة تتراوح بين 25 و75 %

نظم تقييد حركة الأطفال

تقلل هذه النظم من احتمالات تعرض الرضع لتصادم مميت بنسبة 70 % وصغار الأطفال بنسبة تتراوح بين 54 و80 % وتطبق 96 دولة قانونا يلزم باستخدام نظم تقييد حركة الأطفال، ويرتفع الإلزام في الدول المرتفعة الدخل ويقل شيوعه في البلدان منخفضة الدخل والمتوسطة، لكن في الواقع يقتصر التطبيق الجيد لهذه القوانين المقيدة لحركة الأطفال داخل المركبة على 17 للدا فقط.

■تحصد الحوادث ما يقارب من نسبة 27 % من أرواح المشاة وراكبي الدراجات الهوائية ويقترب هذا الرقم في البلدان المنخفضة الدخل والمتوسطة الدخل من ثلث إجمالي عدد الوفيات الناجمة عن التصادمات على الطرق بل إن نسبته في بعض الدول تزيد عن 75 %.

المشي والدراجة الهوائية يعززان السلامة

هناك 68 بلدا لديها سياسات حكومية أو غير حكومية تعزز ممارسة المشي وركوب الدرجات الهوائية و79 بلدا لديها سياسات توفر الحماية للمشاة وراكبي الدراجات الهوائية وذلك عن طريق فصلهم عن حركة

سير المركبات المزودة بمحركات ومن المؤكد ان إيلاء الاهتمام لتعزيز سلامة وسائل النقل هذه يكون آمرا حاسما في تقليل عدد الوفيات الناجمة عن التصادم على الطرق.

يمكن لوسائل النقل العام أن تعزز درجة جيدة للأمان خلال التنقل وتخفيف حدة الازدحام، وينظر إلى هذه الوسائط على أنها وسيلة هامة لتحسين التنقل بأمان لاسيما في المناطق الحضرية في ظل تفاقم حدة ازدحام حركة السير، وتشدد المدن المرتفعة الدخل في التركيز على تقليل استخدام السيارات الخاصة من خلال الاستثمار في شبكات وسائل النقل العام، وتوجد اكثر من 100 دولة لديها سياسات حكومية أو أهلية للاستثمار في وسائط النقل العام.

توصيات التقرير:

الحكومات في حاجة إلى إصدار تشريع شامل يستوفي أفضل الممارسات بشأن عوامل الخطر الرئيسية لمعالجة أسباب الوفاة والإصابات والإعاقة .

استثمار أكثر في الموارد المالية والبشرية في مجال إنفاذ القوانين .

بذل جهود منسقة لتعزيز البنية التحتية للطرق بما يؤمن سلامة المشاة وراكبى الدراجات الهوائية.

36 ■ اعدد الرابع - يوليو 2014 ■ 36



أوصى المؤتمر الدولى للسلامة المرورية الذى أقيم تحت رعاية سمو الشيخة فاطمة بنت مبارك رئيسة الاتحاد النسائى العام الرئيسة الأعلى لمؤسسة التنمية الأسرية رئيسة المجلس الأعلى للأمومة والطفولة بعنوان" الشباب والسلامة على الطريق..التحديات والحلول"، بضرورة الحد من استخدام التقنيات الحديثة المستخدمة في المركبات، والتي تشغل السائق وتشتت انتباهه وتركيزه عند القيادة خاصة السائقين من الشباب وكذلك المشاة والركاب عند استخدامهم للطرق.

كما أوصى بالحاجة إلى إدخال السلامة المرورية في المناهج والأنشطة الموجهة للشباب والأطفال في مراحل التعليم الأساسى والعام والعالى وبصورة متطورة

كما أكدت التوصيات أهمية الحاجة إلى تضمن استراتيجيات السلامة المرورية الوطنية وبرامجها وخططها التنفيذية محاور خاصة بسلامة الشباب على الطرق وضرورة إعداد حملات توعية موازية للرقابة المرورية على الطرق تكون موجهة للفئات العمرية المختلفة خاصة للشباب وإشراكهم في تنفيذ برامج وخطط السلامة المرورية الموجهة لهم، إضافة إلى الحاجة إلى إيجاد وسائل حديثة ومبتكرة للاتصال

الشهيرة، كما يجب دعم مبادرات التوعية الشبابية الموجهة لهم وفيما بينهم.

ودعت التوصيات إلى ضرورة دعم القدرات المحلية وتشجيع التعاون الإقليمي والدولي في مجال السلامة المرورية ونقل الخبرات والتجارب المتميزة والناجحة وأفضل التطبيقات خاصة تلك الموجهة للشباب، والاهتمام بتوفير قواعد البيانات والمعلومات والإحصاءات المرورية بشكل عام وتلك المتعلقة بالشباب بشكل خاص، واللازمة لوضع السياسات والاستراتيجيات والخطط والبرامج التنفيذية المتعلقة

السلامة المرورية بشكل عام، وتلك الموجهة إلى الشباب

الاجتماعى الإلكترونى الذي يستخدمه الشباب وطرق التواصل فيما بينهم كمواقع الشبكة العنكبوتية

بالسلامة المرورية.

ونوهت التوصيات إلى ضرورة إعداد دراسات وبحوث موجهة في مجال السلوكيات السلبية للشباب على الطرق، وسبل الحد منها ومنع انتشارها، مع ضرورة تضمين هذه الدراسات والبحوث للمعايير والمنهجيات العلمية والاجتماعية والنفسية والثقافية المحلية المناسبة للمجتمعات المحلية، علاوة على الاهتمام بعقد دورات تدريبية وتأهيلية وورش عمل متخصصة في مجال

بشكل خاص، كما يجب الاستمرار في عقد اللقاءات المحلية والإقليمية والدولية كالندوات والمؤتمرات في هذا المجال بشكل دوري.

وأكد المشاركون في المؤتمر في ختام توصياتهم بأن السلامة على الطريق للشباب هي مسؤولية جماعية ومشتركة تقع على عاتق الجميع، ويجب أن تسهم بها جميع الجهات الرسمية والأهلية والخاصة والتطوعية والخيرية وهيئات المجتمع المدنى إضافة إلى الشباب

شكروامتنان

أعرب المشاركون في المؤتمر الدولي الأول للسلامة المرورية عن شكرهم وامتنانهم لسمو الشيخة فاطمة بنت مبارك الرئيس الأعلى لمؤسسة التنمية الأسرية، رئيسة الاتحاد النسائي العام، الرئيس الأعلى للمجلس الأعلى للأمومة والطفولة على رعايتها ودعمها للمؤتمر والمشاركين فيه، آملين من سموها استمرار دعمها لأنشطة السلامة المرورية التوعوية خاصة تلك الموجهة إلى الشباب

قسم السلامة

قد يكون غريباً أن أتناول في هذه الزاوية فكرة راودتني وأنا في لحظة تأمل لبعض الفوضى التي يحدثها بعض سائقي المركبات سواء من الشباب صغار السن أو السائقين المحترفين وذو الخبرة.

الفكرة هي ببساطة خطوة في تحمل المسؤولية تجاه الأخرين الذين يستخدمون الطريق ، سواء من المشاة أو راكبي وسائل النقل المختلفة، فكل سائق مركبة يحمل مسؤولية القائد الذي يتحكم في عدد لا بأس به من البشر، مثله مثل القائد الذي يدير إحدى المؤسسات الكبرى إن لم يكن جيشاً من البشر، مع كامل التقدير والاحترام لكل من يطلق عليه لفظ قائد – وأنا أقول هذا من خلال رأي شخصي بحت لا أتعرض فيه لأي مسؤول أو رئيس مؤسس أو شركة وغيرها.

فسائق السيارة أو المركبة يتحكم في جموع كثيرة من المشاة وقائدي المركبات وإن لم يكن مؤهلاً لقيادة مركبته أو متحملاً لمسؤولية الحفاظ على أرواح كل من يشغل الطريق ويسير على الأرض سواء راجلاً أو قائداً لمركبة في محيط قيادته لمركبته فإنه قد يسبب كوارث مرورية نرى الكثير منها على الطرق ويكون المتسبب فيها سائق لاحدى المركبات سواء كانت هذه المركبة كبيرة أو صغيرة.

من أجل ذلك كان اقتراح استحداث " يمين" أو "قسم" الحفاظ على الأرواح لتذكير السائقين بمسؤولية الحفاظ على أرواح الأخرين من مشاة أوراكبين أو مستخدمي المركبات بكافة أنواعها قبل أن يكونوا عرضة لحوادث الطرق لعدم درايته بحجم المسؤولية الملقاة على عاتقه وعدم درايته بقواعد المرور وإهماله واستهتاره بتعليمات السلامة المرورية. وعليه فإنني أقترح أن يؤدى كل شخص " قسم السلامة" عند استخراج رخصة قيادة المركبة أو تجديدها ، حيث يقسم بأن يعمل من خلال قيادته لسيارته أو مركبته على الطريق على المحافظة على سلامة مرتادي الطريق من المشاة وقائدي المركبات الأخرى ، ويكون هذا القسم عند استلامه لرخصة القيادة ، وبذلك نشعره بحجم المسؤولية التي يجب أن يتحملها تجاه الآخرين وضرورة الحفاظ على الأمن والسلامة أثناء قيادة

أقسم بالله العظيم أن أحافظ على مستخدمي الطريق من المشاة وقائدي السيارات على الطريق وأن ألتزم بقواعد السيروالرور، والله على ما أقول شهيد "

38 📕 العدد الرابع - يوليو 2014

أفضل 🍑 في معرض نيويورك الدولي

كشف معرض نيويورك الدولى للسيارات، الذي أقيم في الفترة من 18 إلى 27 إبريل الماضي، عن أحدث التقنيات الجديدة التي أدخلتها الشركات المصنعة

وأوضح التقرير أن المعرض في دورته الحالية ركز على التكنولوجيا التي تساعد السائق والراكب العادي، بالإضافة إلى أنظمة الترفيه والمعلومات.

وقدم التقرير تصنيفا لأفضل 5 سيارات شاركت في المعرض من حيث التكنولوجيا المستخدمة.

کیا سیدونا «مینی فان»

حصلت على المركز الأول سيارة كيا سيدونا "ميني فان" الفاخرة في تصميمها الجديد الذي اعتمد مجموعة من الاقتباسات من نماذج "كروس أوفر" كبيرة

وتعتبر السيارة دون شك نقلة نوعية كبيرة مقارنة بسابقتها، لأنها تزخر بأحدث أنظمة السلامة والترفيه، منها على سبيل المثال الجيل التالي من نظام المعلومات والترفيه وخدمات الاتصالات UVO المطور من قبل كيا والذى يعتمد على إتاحة التفاعل مع السائق من خلال الأوامر الصوتية.

وجاءت في المركز الثاني سيارة نيسان روج، حيث تم إضافة شاشة من مقاس 8 بوصات وتعمل باللمس، وكونسول مركزى أعرض، كما أن شاشة التحكم أصبحت أكثر بساطة بتقليل عدد الأزرار بنسبة 60%، إلى جانب استخدام مقاعد "زيرو جرافيتي" ونظام تحكم ثنائى في الطقس بالمقصورة وزر إشعال للمحرك وتتميز السيارة بنظام مراقبة يتكون من 4 كاميرات

سيارات من حيث التكنولوجيا





توفر لقائد السيارة رؤية بانورامية لمحيط السيارة

هىونادى سوناتا

هيونادى سوناتا حصلت على المركز الثالث، حيث كشفت هيونداي الستار عن سوناتا 2015 والتي تشترك في الكثير من المواصفات مع جينيسيس 2015، مثل أجهزة استشعار ومراقبة CO2 بالمقصورة. والكبح التلقائي في حالات الطوارئ AEB، ونظام كشف البقعة العمياء المتكامل مع نظام مراقبة الرأس ونظام تثبيت السرعة والرادار

فورد فوكس سيدان

تتميز سيارة فورد فوكس سيدان 2015 التى جاءت رابعاً بكاميرا خلفية ونظام " "MyKey" للمفتاح الذكى بشكل أساسى في كل الفئات، تُعرض الكاميرا إما في شاشة بقياس 4.2 بوصة، او 8 بوصة. أما الشاشة فتوجد بنسخة محدّثة من نظام SYNC، يسمح للسائق بربط اكثر من 60 تطبيق لمساعدته في قراءة بعض معلومات السيارة. وتحتوى السيارة كذلك على عجلة قيادة بنظام تدفئة اختيارى وأنظمة اختيارية عديدة مثل التنبيه بالنقطة العمياء، والتنبيه في حال الخروج

سوبارو آوت باك

كشفت شركة سوبارو التي حصلت على المركز الخامس، عن الجيل الجديد من سيارة الأراضى الوعرة Outback الذى يتمتع بمزيد من الرحابة في المقصورة الداخلية وصندوق الأمتعة بفضل زيادة طول السيارة وعرضها بمقدار بضعة سنتيمترات. ويطل الجيل الجديد من وحش الأراضى الوعرة ببعض التغييرات في الخطوط التصميمية، كما أنه يأتي مدججاً بالعديد من أنظمة السلامة المتطورة، مثل نظام الحماية من التصادمات الخلفية بالإضافة إلى مراقبة المنطقة الخلفية عند إجراء عمليات المناورة بالسيارة.







قائمة أغلى 5 سيارات في العالم

احتلت السيارة المميزة من لامبورجيني التي تحمل

السيارة مزودة بمحرك V12 وبقوة 750 حصاناً



Lamborghini Veneno 1-

اسمVeneno وهو مأخوذ من اللغة الإسبانية ويعنى (السم) قائمة أغلى 10 سيارات في العالم والتي يبلغ سعرها 4 ملايين دولار.

ويمكنها الوصول لسرعة 100 كم خلال 2.8 ثانية فقط وهي سرعة رهيبة بالفعل ولذلك فهي مزودة بجناح ضخم على الجهة الخلفية وذلك لترسيخ توازن السيارة أثناء القيادة بسرعات جنونية حيث تبلغ سرعتها القصوى 355 كم في الساعة ، وتتميز بتصميم رياضي مع ميزة السقف المتحرك. وبالطبع ستعمل الشركة على توفير 9 نسخ فقط من هذه السيارة.



Koenigsegg One :3

احتلت هذه السيارة المركز الثالث وبسعر بلغ 2 مليون دولار، على الرغم من كون الاسم ربما غير شائع بالنسبة للكثيرين، وخاصة عندما يتعلق الأمر بعالم السيارات الرياضية نجد

أن شركة Koenigsegg لطالما أبهرت الجميع بالسيارات التي تقدمها حيث تتميز سيارات الشركة بقوة الأداء ولكنها ذات وزن كبير بعض الشيء بالنسبة للسيارات الرياضية حيث يبلغ وزن هذه السيارة حوالي 1340 كيلوجراماً وتمتلك محركاً جباراً بقوة 1340 حصان حيث شبهها بعض المراقبين بالطيارة نظراً لسرعتها الكبيرة، حيث يمكنها أن تصل إلى سرعة 400 كم في

الساعة خلال أقل من 20 ثانية مع سرعة قصوى يمكن أن تبلغ

Lamborghini Reventon :5

تعتبر شركة لامبورغينى الشهيرة بسياراتها الرياضية الكثيرة

من أشهر الشركات المنتجة للسيارات ومنها هذه السيارة التي

تبلغ قيمتها 1.61 مليون دولار وتمتلك أداءً قوياً جداً واسمها

وتمتلك محركاً جباراً بقوة 650 حصاناً وتمتلك سرعة قصوى 355 كم في الساعة وخلال تجارب الأداء التي أقيمت في دبي

استطاعت السيارة عند إقلاعها بلوغ سرعة 100 كم خلال

3.4 ثانية ، إضافةً للأداء القوى نجد التصميم المميز أيضاً

من فئة supercar وقد دخلت في سباق مع طائرة F-22 تخيل

ال ، وتعتبر هذه السيارة من أغلى السيارات التي تنتجها

شركة لامبورغيني.

مشتق من لعبة مصارعة الثيران الإسبانية الشهيرة.

Aston Martin One-77:4

المركز الرابع أيضاً شغلته سيارتان مميزتان ، الأولى من أستون مارتن وهي سيارة Aston Martin One-77 التي تبلغ قيمتها 1.8 مليون دولار وبالطبع هو ثمن مرتفع بالنسبة لسيارة ويمكن بمثل هذا السعر الحصول على اثنين من

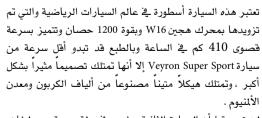
وتعتبر هذه السيارة فخر الصناعة البريطانية فهي مزودة بمحرك V12 وبسعة 7.3 ليتر وبقوة 750 حصاناً ، وتبلغ سرعتها القصوى 355 كم في الساعة وحققت زمن إقلاع لسرعة 100 كم في الساعة خلال زمن 3.4 ثانية .

حققت السيارة شهرة كبيرة من خلال ظهورها في الكثير من الأفلام واقتنائها من قبل الكثير من الأثرياء حول العالم والجدير بالذكر أن هذه السيارة تم إنتاج 77 نسخة منها

Mansory Vivre: Bugatti Veyron 2-



تزويدها بمحرك هجين W16 وبقوة 1200 حصان وتتميز بسرعة قصوى 410 كم في الساعة وبالطبع قد تبدو أقل سرعة من سيارة Veyron Super Sport إلا أنها تمتلك تصميماً مثيراً بشكل أكبر ، وتمتلك هيكلاً متيناً مصنوعاً من ألياف الكربون ومعدن



لن تصدقوا أن السيارة الثانية صنعت في دولة عربية وهي لبنان، ويبلغ سعرها 3.4 مليون دولار وهي واحدة من أقوى السيارات في العالم خلال الوقت الحالى وتتميز بسرعة قصوى 395 كم في الساعة وتتميز بقدرتها على الوصول بعد الإقلاع لسرعة 100 كم خلال 2.7 ثانية . تمتلك السيارة محرك V6 بشكل مطور وتصميم أنيق وفاخر جداً حيث تم تزويدها بأضواء LED مغطاة بالألماس.



العدد الرابع - يوليو 2014 📕 43 42 📕 العدد الرابع - يوليو 2014



المراقبة الذكية عبر بروتوكول الإنترنت ·

تزيد من أمان تقاطعات السكك الحديدية



لا تزال تقاطعات السكك الحديدية التي تشهد حركة قطارات كثيفة مصدر قلق عالمي من حيث السلامة على الرغم من الاستخدام الواسع النطاق لأنظمة إنذار فعالة لفتح الطريق أمام القطارات القادمة.

وعلى الرغم من أمكانية تفادي معظم حالات الاصطدام بين القطارات والسيارات، فإن تحديث البيانات عن وضع التقاطع في الوقت الفعلي والصور

من منطقة التقاطع، فضلاً عن أجهزة الإنذار، تعد مطلب أساسي لمساعد سائقي السيارت والمشاة ومشغلي السكك الحديدية والسلطات المحلية على تفادي وقوع حوادث فضلاً عن القيام بتحليل لجذور المشكلة غداة حصول اصطدام.

وتتزايد عملية نشر تقنيات مراقبة فيديو عبر برتوكول الإنترنت من أجل توفير أنظمة استحواذ على معلومات

في الوقت الفعلي وبيانات شاملة لتقديم معلومات أكثر شمولية ودقة، حيث تتطلب أنظمة المراقبة لتقطاعات السكك الحديدية ثلاثة عناصر أساسية: كشف في الوقت الفعلي عن العقبات، ومراقبة على مدار الساعة للأصول، وتسجيل شبكي متواصل "إن في آر" (NVR).

ومن أجل ذلك يتم استخدام كاميرات الدارة

التلفزيونية المغلقة "سي سي تي في" المتطورة المصممة للبيئات القاسية في الهواء الطلق في التقاطعات لتوفير مراقبة على مدار الساعة طيلة أيام الأسبوع لمنطقة المرور الأمن. كما يتم تركيب "إن في آر" أيضاً في المقصورات الجانبية وذلك لتخزين مقاطع الفيديو التي يتم بثها من الكاميرات، بحيث يمكن للمحققين إعادة مشاهدة الأحداث التي تؤدي إلى حصول أي إصطدام وتحديد الأسباب.

العناصر الأساسية

في ظل مثل هذا السيناريويتم استخدام كاميرات ذات قدراة فائقة تعمل بتقنية بروتوكول الإنترنت لتسجيل وتشفير مقاطع فيديوفي الوقت الفعلى لمنطقة التقاطع والتي يتم بثها عادة إلى تسجيل "إن في آر" (NVR) ضمن المقصورة على جانب المسار. وبالإضافة إلى ذلك تقوم برمجية (تحليل الفيديو الذكي) "أي في إيه" (IVA) بزيادة كفاءة وتغطية الحماية من خلال استخدام مجموعة متنوعة من الإندارات التي يتم إطلاقها. وهي إنذار العبث بالكاميرا "كاميرا تامبر' (Camera Tamper) التي تنطلق عندما تتعطل عدسات الكاميرا أو يتغير اتجاهها أو تركيزها أو عند طلائها. وفي الوقت نفسه، يسمح السياج الافتراضي " فيرتشوال فينس" (Virtual Fence) بإجراء زيارة سلكية افتراضية إلى إطار الكامير لإطلاق الإنذار عند الكشف عن حركة على الخط. ومع خاصية منطقة الإندار "أليرت زون" (Alert Zone) يمكن لأي حركة يتم ضبطها داخل منطقة الكشف أن تطلق الإندار.

ومع خاصية إتمام إزالة الجسم الغريب "ريموفود أوبجيكت" (Removed Object)، يمكن للكاميرا الكشف عن الأجسام التي تمت إزالتها من الإطار وإطلاق إنذار بعد عتبة زمنية محددة من قبل المستخدم، وفي نفس الوقت تسمح خاصية الأجسام غير المراقبة "أن أتندد أوبجيكتس" (Objects بتتبع الأشياء المتحركة في إطار الكاميرا والكشف عن أي مرور أو حركة غير اعتيادية.

وعلى الرغم من أن تقنية معالجة الصور الأساسية هذه على هذا القدر من "الذكاء إلا أن كاميرات الدوائر التفافريونية المغلقة "سي سي تي في" والتسجيل الشبكي "إن في آر" التي تم نشرها، تحتاج أيضاً إلى أن يكون تصميمها قوياً. ويجب أن تتمتع بنطاق تشغيلي واسع يتراوح بين درجة حرارة دنيا تصل إلى 40 درجة مئوية تحت الصفر ودرجة حرارة قصوى تصل إلى 75 درجة مئوية وأن تكون حاصلة على شهادات "إي إن 50121" مئوية وأن تكون حاصلة على شهادات "إي إن 50121" (EN 55022) و"يو للراحول الله على الله والقسم 2 (EN 55022) والله على الله الله والقسم 2 (UL/cUL Class)

هل تعلم؟

- أن الحوادث التي تحصل عند تقاطعات السكك الحديدية تحصد حياة 300 شخص في أمريكيا و400 شخص في أوروبا سنوياً.
 - تعتبر هذه الحوادث الخطر الأكبر على مستوى حوادث القطارات الكارثية في المملكة المتحدة.
 - يتمتع ثلث تقاطعات السكك الحديدية في أستراليا وعددها 8 آلاف تقاطع، بأنظمة تحذير فعالة.
- خصص المنظمون في المملكة المتحدة 110 ملايين جنيه استرليني (182 مليون دولار أمريكي) لتطوير مراقبة التقاطعات بعد حدوث تسع وفيات وتعرض نحو 400 شخص لخطر الموت في 2013 حتى شهر أكتوبر.

2 Division 2)، وشهادات "آيتكس2" (ATEX Zone) بخصوص 2) و"نيما تي إس 2" (NEMA TS2) بخصوص المعدات الكهربائية المستخددمة في تطبيقات السكك الحديدية. كما يتوجب عليها أن تؤمن تحليل ذكي للفيديو "آي في إيه" للكشف الأوتوماتيكي عن العقبات على غرار دخول أشخاص إلى التقاطع في أي وقت أو أي شيء متحرك غير القطارات المعروفة على المسار.

كماً تحتاج الأنظمة المتقدمة للاستحواذ على البيانات إلى بيانات دقيقة وكاملة للتحليل الزمني، كما تتطلب أيضاً معلومات عن وضع أجهزة الإنذار العاملة في الوقت الفعلي فضلاً عن مراقبة أصول السكك الحديدية على مدار الساعة.

مقاربة أكثر ذكاء

لكي تكون تقاطعات المستويات أكثر ذكاء، يتم من أجل ذلك استخدام جهاز التحكم الطرفي المعياري لمراقبة وضع جميع أجهزة التحذير العاملة بما في ذلك أجراس ومصابيح التحذير، والبوابات

الكهربائية ذات الأذرع المتحركة، وأجهزة الكشف بالليزر، ودارات التعقب القريب، حيث يدعم جهاز التحكم الطريخ المعياري مجموعة مرنة من وحدات المدخلات والمخرجات الرقمية، والمدخلات التناظرية، وأجهزة الكشف عن المقاومة الحرارية، والمزدوجة الحرارية، وحزمة الوصول عالية السرعة "إتش إس بي إيه" (HSPA) فضلاً عن جميع الوحدات التسلسلية وذلك من أجل ربط جميع الأدوات والكاشفات في واجهة الاستخدام المختلفة والمستخدمة لمراقبة نظام التحذير العامل.

وهذا الجهاز المصمم خصيصاً لتطبيقات السكك الحديدية يقدم خاصية الختم الزمني لتأمين تحليل أكثر دفة للبيانات ومعدل اختبار المدخلات التناظرية على مستوى ترددات تقدر بالكيلوهيرتز للحصول على بيانات دقيقة. ويقدم أيضاً تسجيلاً مسبقاً للمدخلات التناظرية لتفادى فقدان البيانات.

45 📕 اعدد الرابع - يوليو 2014 📕 45 📕 اعدد الرابع - يوليو 2014



کیف تغیر ثورة الفيديو النننبكي سوق أنظمة النقل الذكية

منذ عشرين عاماً كانت جميع كاميرات المراقبة تناظرية ، حيث تبث تصوير الفيديو بواسطة كابل متحد المحور إلى مسجل يخزن الفيديو على شريط. ولكن في عام 1996، قامت إحدى الشركات السويدية بابتكار الكاميرا الشبكية، الأمر الذي مكّن من توصيل كاميرا الفيديو مباشرة إلى شبكة الحاسوب. وساهم التحول من التقنية التناظرية إلى التقنية الرقمية بتغيير سوق الأمن العالمي فضلاً عن سوق أنظمة النقل

استخدام فيديو المراقبة كوسيلة استقصاء من أجل





إن العوامل الرئيسية التي ساهمت بتحقيق الثورة في عالم الفيديو الشبكي هي: درجة جودة الفيديو وذكاء الكامير إوانفتاحها . حيث كانت دقة الكامير االتلفزيونية التناظرية والتقليدية في الدائرة المغلقة تقتصر على 0.4 ميجا بكسل فقط. أما كاميرا الفيديو الشبكي فهي تبث بمستويات دقة متعددة، ويمكن استخدامها حتى في المنزل بجودة تلفزيونية عالية الوضوح. فالكاميرا التناظرية تقوم فقط بتسجيل الذي تراه، أما الكاميرا الشبكية فتتميز بمعالج قوى يمكن استخدامه أيضاً لتحليلات الفيديو الذكية وترتكز على معايير بروتوكول الإنترنت التي تتيح الوصول الآمن والمرن عبر الحاسب أو الجهاز الجوال من أي مكان حول العالم.

لقد أدى تحسين جودة الفيديو إلى تحديد الأشخاص والأشياء في الفيديو المسجل. وساهمت قدرات الكاميرا الذكية، التي تعتمد غالباً على الحلول الحسابية للكشف والملاحقة والتعرف، في جعل الكاميرات الشبكية تنبه مشغلى الأمن تلقائياً حين يحدث أمرٌ ما. كما ساهم هذا الأمر فضلاً عن الانفتاح بواسطة الفيديو الذي يمكن أن يتوافر لصالح جميع أصحاب المصلحة، بتمكين صناعة الأمن من تحقيق نقلة نوعية من الأمن الجنائي إلى الأمن في الوقت الفعلي. وبدلاً من

اكتشاف الذي حدث منذ ساعات أو أيام، فقد تم استخدام الكاميرات الشبكية كوسائل في الوقت الفعلى بهدف الكشف عن الحوادث ووضعها ضمن الأولويات والاستجابة إليها.

الفوائد في الوقت الفعلى

على الرغم من اختلاف أهداف قطاع أنظمة النقل الذكية عن تلك في قطاع الأمن، إلا أن القطاع يحصد فوائد عديدة من هذه التكنولوجيا.فبالنسبة لمركز إدارة حركة السير، فإن الأمر يتعلق بتمكين المارين من اجتياز النقطة "أ" نحو النقطة "ب" بأسرع وقت ممكن وبالطريقة الأكثر أمناً. وترغب معظم مراكز إدارة حركة السير بالكشف عن الحوادث والانحرافات الأخرى في الوقت الفعلى من خلال شبكة الطرقات. كما تريد أن تصبح قادرة على إبلاغ أصحاب المصلحة المعنيين (الركاب وطواقم الصيانة وأول المستجيبين .. الخ) بسرعة حول ظروف حركة السير وتحديد الأولويات الصحيحة فيما يتعلق بإشارات الرسائل المتغيرة والإشارات المرورية الضوئية.

قد تصبح بيئة حركة السير ذات متطلبات أكثر مع

أشعة الشمس القوية والمصابيح الأمامية الساطعة والانعكاسات على الأرصفة الميللة، والتي من شأنها جميعاً أن تصعّب من مهمة الكاميرات التناظرية في التعامل معها. فمن الصعب خلال المساء التمييز بين السيارات نتيجة لأضواء السيارات الأمامية المتنقلة بشكل دائم. ويمكن للكاميرات الشبكية التعامل مع مستويات الإضاءة هذه بشكل تلقائي من أجل توفير صورة افضل ولمحة مفصلة حول هذه الحالة لمراكز إدارة حركة السير.

لماذا يشهد الطلب على حركة السيرفي الوقت الفعلي والمعلومات عن البني التحتية

• تستطيع مراكز إدارة حركة السير إعادة توجيه حركة السير بسرعة من أجل تخفيف الازدحام المروري.

• يمكن للركاب الوصول إلى الفيديو مباشرة عبر الإنترنت واتخاذ قرارات بشأن التنقل بحسب الوضع

• يمكن لأول المستجيبين تحديد الطريق الأفضل بسرعة ورؤية ما يمكن توقعه عند الوصول.

ميزات الرقمية

ارتفاعا متناميا؟

تستفيد العديد من مراكز إدارة حركة السير من رقمنة بيانات الفيديو، حيث ساهم هذا الأمر بتمكين تواصل الكاميرات التناظرية والرقمية المتعلقة بحركة السير على حد سواء مع شبكات معايير بروتوكول الإنترنت وتنتقل المعلومات على الصعيد الرقمي دون قيود في المسافات أو خسارة في الجودة. وأصبح من السهل مشاركة الفيديو المباشر والمسجل والبحث بسرعة عن الفيديو المسجل.

ولا تقتصر الكاميرا الشبكية على توفير الفيديو بجودة

تتعلق بحركة السير. ويقدم هذا الأمر إلى مراكز إدارة حركة السير فوائد كبيرة من خلال إدراك وضع حركة السير واتخاذ إجراءات سريعة للتخفيف من مخاطر حوادث السير، حيث تتوافر عدة تطبيقات تمكّن الكاميرات من احتساب أعداد السيارات وقراءة لوحات أرقامها وتنبيه مراكز إدارة حركة السير حول سيناريوهات حركة السير مثل الازدحام والسيارات المتوقفة والقيادة في الاتجاه الخطأ.

عالية فقط بل على توفير تنبيهات تلقائية أو بيانات

الرؤى المستقبلية

من المرجح أن يزداد الطلب خلال الأعوام القليلة المقبلة على الكاميرات الشبكية الذكية التي من شأنها تحسين حالة حركة السير العامة. كما ستشهد قوة معالجات الكاميرات الشبكية تحسناً ملحوظاً، وبروز قدرات ذكية في جميع الكاميرات وأداء أفضل للفيديو حيث توفر بعض الكاميرات الشبكية فيديو بجودة تلفزيونية عالية تصل إلى 60 إطاراً في الثانية الواحدة عبر تمكينها من التقاط صور مفصلة عن السيارات المسرعة.

العدد الرابع - يوليو 2014 📕 47 46 📕 العدد الرابع - يوليو 2014





يعد جسر ريو- أنتيريو في اليونان أطول جسر معلق بكابلات في العالم، وهو يمتد على مسافة 2252 متراً (2882 متراً مع احتساب مدخل الجسر)، وهو يقلل من الوقت اللازم لعبور خليج كورينث إلى نحو خمس دقائق. ومن أجل ضمان السلامة والقيام بتدخلات سريعة في حال وقوع أي حادث، يستخدم الجسر التقنية الذكية للكشف التلقائي عن الحوادث "إيه آي دي" (AID) وكاميرات التصوير الحراري من "إف إل آي آر آي تي إس" (FLIRITS).

ومع مرور نحو 10 آلاف مركبة لعبور خليج كورينث في اليوم، فإن جسر ريو- أنتيريو يشكل شرياناً مهماً للمنطقة، وكونه يقع في الطرف الغربي لمنطقة الخليج، فهو يربط شبه جزيرة البيلوبونيز بالبر الرئيسي اليوناني.

لقد تم الانتهاء من بناء الجسر عام 2004، بحيث شكلت السلامة المرورية منذ البداية أولوية كبيرة بالنسبة لشركة "جيفيرا"، صاحبة امتياز الجسر. وفي عام 2005، طلبت الشركة من (FLIRITS) تركيب

30 وحدة لمعالجة الصور المرئية، والتي تقوم بتحليل بث وكذلك الهيكل العام للجسر مع الأعمدة والبنية المعلقة، الكشف وكذلك الهيكل العام للجسر مع الأعمدة والبنية المعلقة، التلقائي عن الحوادث "إيه آي دي"، وجمع البيانات، والتي تلقي بظلالها على سطح الطريق أثناء الغروب وتسجيل تسلسل الصور قبل وبعد وقوع الحادث، وبث بالنسبة لكاميرات الضوء المرئي".

ويدعم نظام الكشف التلقائي عن الحوادث "إيه آي دي" المشغل في الكشف عن حالات غير طبيعية في حركة المرور، بحيث يقوم تلقائياً بإصدار إنذارات عن السيارات المتوقفة والمشاة وازدحام حركة المرور وحركة المرور شبه المتوقفة، والمركبات التي تسير ببطاء، والاتحاه المعكوس، والأحسام المتساقطة.

كاميرات التصوير الحراري

وفي عام 2006، قرّرت الشركة المشغلة للجسر، دمج تحليلات الفيديومن (FLIRITS) مع كاميرات الضوء المرئي التقليدية القائمة على الدائرة التلفزيونية المغلقة ، حيث كانت الصعوبة في هذا الإعداد بأنه تسبب بالكثير من الإنذارات الكاذبة. يرجع السبب

وعلى الرغم من أن محاولات تحسين وتعديل خوارزميات الكشف بدقة أسفرت عن نتائج جيدة، إلا أن نهجاً آخر أثبت أنه أكثر فعالية، والمتمثل في تركيب كاميرات التصوير الحراري، التي تكشف عن الحرارة المنبعثة من جسم أو شخص والتي تم تركيبها في نهاية عام 2012، حيث خفض ذلك وبشكل كبير عدد الإنذارات الكاذبة وبالتالي تحسين أداء نظام الكشف التلقائي عن الحوادث الشامل.

وفي عام 2013، تم تحديث تقنية الكاميرا الخاصة بالجسر مع وحدات التصوير الحراري. حيث تكمن الفائدة الكبيرة من هذه الكاميرات لتطبيقات الكشف عن حركة المرور ولا تتأثر بوهج الشمس أو الظلال









أو أسطح الطرق المبللة التي يمكن أن تشوّش عملية الكشف وتتسبب بإصدار إنذارات كاذبة والفشل في رصد الحوادث، والتي قدمت لمشفّل جسر ريو- أنتيريو رؤية متواصلة على مدار 24 ساعة لكافة المركبات الآلية وراكبي الدراجات والمشاة - ليلاً ونهاراً - بغض النظر عن كمية الضوء المتوفرة.

إعداد الكشف عن حركة المرور

لقد تم تركيب 30 كاميرا مرورية على بنية الجسر المعلقة. ولتغطية سطح الطريق بأكمله، على ارتفاع 15 متراً. ويحمل كل قطب من الجسر ست كاميرات، بحيث تم تخصيص ثلاث كاميرات لكل اتجاه. وتبلغ المسافة المتوسطة للأبراج 560 متراً، ما يعني أن كل مجموعة من ثلاث كاميرات تقوم بمراقبة مسافة 280 متراً. في حين تم استخدام مجموعة أخرى لمراقبة مسافة 50 متراً من البرج، وأخرى لتغطية مسافة تمتد ما بين 50 و300 متر من البرج، وبالإضافة إلى ذلك، تغطي ثلاث كاميرات مركبة على كل جانب من الجسر مدخلي الجسر فضلاً عن مناطق الدخول والخروج.

48 📕 العدد الرابع - يوليو 2014





الحل دائما لدى «جوجل» !!

التكنولوجيا أكبر ثورة في عالم اليوم ،فبعد الهواتف المتحركة ، والحاسوب اللوحي ،والتطبيقات الذكية ، ثم أخيرا السيارات ذاتية القيادة ، والتي من المتوقع طبقا لأراء خبراء ستكون سيارة المستقيل القريب.

«جوجل» تجد دائما الحل لمن لا يرغب - أو قل لا يحب السواقة أو يخشاها - فقد وضعت بدايات الحلول في المتاج سيارتها ذاتية القيادة «الآمنة»، والتي سنتيح لك الوصول إلى أي مكان تريده ذاتيا دون التدخل.

كشفت شركة جوجل عن سيارتها ذاتية القيادة الخالية من ضاغط بنزين أو فرامل أو حتى المقود. خرجت لنا بتقنية جديدة آثرت بها نفسها عن الباقين، لتصنع لها مكانا في سوق السيارات.

سيارة «جوجل» تشبه كثيرا سيارة « فولكس فاجن بيتل « مع روح لعربة الجولف الصغيرة. وقالت الشركة في مدونتها الرسمية الأسبوع الماضي «سياراتنا لا تمتلك عجل قيادة، أو دواسة أو فرامل، فنحن لسنا في احتياج لها». «أجهزة الاستشعار الموجودة في السيارة بالإضافة إلى البرامج المزودة بها تمكنها من فعل كل شيء دون الحاجة لهذه القطع».

وتتمكن سيارة جوجل من الكشف عن الأجسام الموجودة في الطريق على بعد 200 ياردة، وتقوم بالتحكم ذاتيا بكبح السرعة في حالة الحاجة لتقليلها بالإضافة إلى ضبط الاتجاهات دون تدخل السائق.

وتستخدم السيارة مجموعة من أجهزة الاستشعار لرسم خريطة للطريق الذي تسير فيه، كما يوجد ليزر على سطح السيارة لخلق نموذج ثلاثي الأبعاد للأجسام المحيطة بها سواء من السيارات الأخرى، أو من المشاة

وراكبي الدراجات، أما الكاميرات المثبتة فى السيارة تقوم بالتعرف على علامات الطرق وإشارات المرور. ويتم الآن تجربة السيارة بسرعة 25 ميلاً في الساعة. في مدونتها قالت الشركة «هذا العام تخطط جوجل

في مدونتها قالت الشركة «هذا العام تخطط جوجل الإنتاج نحو 100 سيارة من نموذجها الأول لبدء الاختبار لها ، على أن يتم تشغيل برنامج تجريبي صغير في ولاية كاليفورنيا على مدى السنوات القليلة المقبلة في حالة نجاح الاختبارات الأولية».

ووفقا «لجوجل» فإن الشركة تتمنى أن تجد شريكا في صناعة السيارات لإنتاج السيارات ذاتية القيادة بدلاً من صناعتها بنفسها.

والموضوع له طرافته من نواحي عدة على سبيل المثال: من سيكون مسؤولاً في حال وقوع حادث تسببت فيه سيارة ذاتية القيادة ؟ صاحب السيارة أم الشركة المصنعة؟ حسب ما طالعته في هذا الشأن يرى البعض أن الخطأ لابد أن يعود على الشركة حيث إن الإنسان لا يتدخل في قيادتها، والبعض الأخر يرى أن صاحب السيارة هو

اميرات المثبتة فى السيارة المسئول عن كل ما يجرى بالسيارة، وفى نهاية المطاف، الطرق وإشارات المرور. والمؤكد أن الرأي القانوني سيعود لتشريع كل دولة. رعة 25 ميلاً في الساعة. رغم تزويد «جوجل» سيارتها بأجهزة استشعارات، إلى «هذا العام تخطط جوجل أنه مازالت هذه الأجهزة في حاجة إلى مزيد من الدقة،

رغم تزويد «جوجل» سيارتها باجهزة استشعارات، إلى أنه مازالت هذه الأجهزة في حاجة إلى مزيد من الدقة، حيث يمكن أن تقتل السيارة الحيوانات الصغيرة التي تعبر الطرق مثل القطط والكلاب. ماذا سيحدث عند تعطل أجهزة الاستشعار أو كمبيوتر

السيارة فجأة ؟ من المؤكد أن فوضى ستحدث في الطريق ومكن أن يقع ماس نتيجة لخطأ العقل الإلكتروني ... وهذا يؤكد أن الفاصل هو العقل البشري وسبحان الله. وأطرف ما قرأته في موضوع القيادة الذاتية أن عدم وجود مقود للسيارة سيضعها في مشكلات قانونية في بعض الولايات الأمريكية ومنها ولاية كاليفورنيا، ومن المعروف أن «جوجل» تقوم بتجربة السيارة الجديدة في شوارع هذه الولاية ، وطبقا لقانون البلدة فإنه لا يمكن قيادة سيارة دون وجود مقود ودواسة الفرامل، وهو الأمر الذي تعمل جوجل على حله حاليا.



استخدام الكنننف الراداري لتخفيف إنارة الطرقات

أصبحت مصابيح إنارة الطرقات حديث الساعة خلال السنوات الأخيرة في ظل تصاعد الضغوط لتحسين كفاءة الطاقة. وتسعى المفوضة الأوروبية على سبيل المثال إلى خفض انبعاثات غاز الدفيئة بنسبة 20 في المئة (مقارنة مع المستويات المسجلة في عام 1990) وتحسين كفاءة الطاقة في أوروبا بنسبة 20 في المائة بحلول عام 2020 في الوقت الذي تسعى فيه المملكة المتحدة إلى خفض انبعاثات الدفيئة بنسبة لا تقل عن الماقة، كما تخضع سلطات المرور إلى ضغوطات أيضاً للتحقيق وفورات مهمة في التكاليف.

وفي ظل وجود أكثر من 120 نوعاً من مصابيح إنارة الطرقات في أوروبا واستجابة للطلب المتزايد من قبل السلطات الأوروبية لإيجاد حلول تساعدها على تحقيق الأهداف المرسومة في مجال كفاءة الطاقة والتوفير في التكاليف، فمن الطبيعي أن تشكل هذه الأنواع من المصابيح محوراً للاهتمام لتحسين كفاءة الطاقة.

الإنارة الذكية

ونتيجة لذلك قامت "إيه جي دي سيتستمز" (AGD ونتيجة لذلك قامت "إيه جي دي سيتستمز" (Systems خبرتها في مجال أجهزة الرادار الذكية على قطاع الإنارة، حيث تقدم أنظمة الكشف الراداري الذكية معلومات متعلقة بالسرعات المرجوة للمركبات وموقعها، وتعداد المركبات، ومعلومات عن نسبة إشغالها، وكشف الازدحام المروري، ودورته والكشف عن حركة مرور المشاة وذلك من خلال تطبيقات على المناطق الحضرية وبين المدن.

ومن خلال تطبيق سيناريو إنارة ذكي تفاعلي بالكامل وباستخدام تقنية الرادار وتوفير مراقبة ديناميكية لإنارة الشارع بما يضمن إمكانية تعديل مستويات الطاقة بأمان وفقاً لحجم حركة المرور، تمكنت السلطات الأوروبية ومصنعي الإنارة من الحد من استهلاك أنظمة إنارة الطرقات للطاقة، حيث تمت برمجة النظام لاستغلال الرادارات التي نشرت بالفعل لمراقبة المركبات إضافة إلى أجهزة مراقبة تدفق المرور وتطويرها لهذه الغاية بحيث تعمل على تتقوية إنارة المصابيح عندما تكتشف الرادارات الترادارات تزايداً

ملموساً في حركة المرور أو خفضها إلى مستوى آمن محدد في أوقات أخرى وفقاً لحجم حركة المرور ، الأمر الذي أدى إلى تحقيق توفير كبير في التكاليف بالمقارنة مع تركيب نظام جديد متكامل للتحكم بإنارة الشارع مع أجهزة كشف خاصة للقيام بهذه المهمة.

بساطة وفعالية

إن تخفيف إنارة الطرقات خلال فترات الليل التي تشهد حركة مرور خفيفة وتكون في أدنى مستوياتها، في غاية الأهمية نظراً لما تشكله تكلفة إنارة الطرقات والتي تبلغ نحو 30 في المائة من النفقات للمدن. وفي فرنسا تم تركيب 307 أجهزة رادار للتحكم بإنارة الطرقات في مناطقة عديدة، حيث مكنت هذه الرادارات التي تستخدم الكهرضوئيات أو المخرجات المتناوبة لكل عملية كشف السلطات الفرنسية من التحكم بالإنارة بأمان وفقاً لحركة المرور. وتم تصميم الرادار الخاص بالمركبات هذا ليكون قوياً وفعالاً من حيث الكلفة ويقدم أداءً مرنا ليكون قوياً وفعالاً من حيث الكلفة ويقدم أداءً مرنا في باند" (K band) بتردد 24 ميجاهيرتز، وهو النطاق المفضل لدى مصنعي الإنارة، مما يجعله مناسباً للتركيب في أنجاء العالم.

حلول مخصصة لتطبيقات محددة

يمكن تعديل مخرجات بيانات الرادارت لتقديم معلومات حسب الطلب حول حركة المرور وفقاً للشكل والتردد الذي تفضله الجهة المعنية. فبعض الجهات سبيل المثال ترغب في الحصول على بيانات كل خمس دقائق فيما أخرون يريدون الحصول عليها كل ساعة وفقاً لحركة المرور. والبعض الآخر قد يرغب في معرفة ماذا يحدث تحديداً في كل قسم من الطرقات أو يفضلون معلومات حول التوجه العام من خلال تقارير متقطعة.

متقطعه.
وهناك خيار الربط المباشر على المستوى المحلي
بواجهة استخدام للإنارة يمكن التحكم بها رقمياً
"دائي" (DALI) أو واجهات مماثلة بحيث يمكن
للسلطات الحصول على بيانات حركة المرور واتخاذ
قرارات بنفسها بخصوص الإنارة أو نقل مسؤولية

اتخاذ القرارات إلى الرادار على مستوى الطريق والذي يقوم بإرسال إشارة نابضة لتأكيد عمله. وقد يتضمن الحل أيضاً النفاذ عن بعد إلى الغرف المراقبة لإعدادات تحديث الرادارت والبرمجيات الثابتة ومراقبة الأداء مها يؤدي إلى انتفاء الحاجة

ية.

متجاوبة ومسؤولة

إلى إرسال مهندسين إلى موقع وجود الرادار عند

تطبيق إعدادات جديدة ما يعنى بالتالى تحقيق وفرة

تواجه العديد من سلطات النقل في العالم تخفيضات في الميزانية وتكاليف صيانة مرتفعة، وضغوطاً متزايدة لتحسين الاستدامة ، وكفاءة الطاقة والتوفير في الكلفة التشغيلية من خلال استخدام البنى التحتية المرورية القائمة ، حيث تقوم حلول تقنية المعلومات للكشف الراداري الذكي مع أنظمة التحكم بالإنارة بتحويل مصابيح إنارة الشارع الثابتة إلى حلول مرنة وديناميكية وفعالة من حيث الكلفة والكفاءة في استهلاك الطاقة وتطويعها للاستجابة إلى المشهد المنفير لقطاع النقل.

العدد الرابع - يوليو 2014 📕 51

50 ■ العدد الرابع - يوليو 2014



المركبات الألية وتغيير نمط الحياة بالمدن في أحياء بلاسائقين



مع تطلع "جوجل" لأن تطلق سيارتها بدون سائق بحلول عام 2017، كيف يمكن لمدينة تتبنى هذا النوع من المستقبل عبر خلق منطقة خاصة بالمركبات الآلية أن تنطلق في مسيرة حياة ستنتشر لتعمّ كل بلدية بجميع

شوارع ذات جودة عالية

التنازلي إلى الاستقلالية " والتي نشرت في نسخة أكتوبر- نوفمبر 2013 من مجلة "ترافيك تكنولوجي إنترناشيونال"، وكان التركيز الرئيسي فيها على "المركبات الآلية من المستوى الرابع"، والذي يسلط الضوء على المركبات بدون سائق. وبهدف أكبر فائدة ممكنة من تقنيات المستوى الرابع، فقد توصلت المقالة إلى استنتاج مفاده أننا بحاجة إلى إزحة العامل البشري الذي هو دون المستوى الأمثل من خلف عجلات قيادة السيارات، الأمر الذي قد يتم خلال فترة أقصر جداً من المتوقع في حال أرادت المدن خوض هذا التحدى ". ولكن لماذا قد ترغب المدن في إزاحة السائقين البشر من الطرقات؟ وهل تعتبر الأحياء الخالية من السائقين هدفاً واقعياً يمكن تحقيقه، أم هل هو حقاً هدف مرغوب به؟ ولعل الطريقة الأمثل للإجابة عن هذا السؤال تتمثل في تسليط الضوء على ما نريده لإداراتنا في المدن ومن ثم النظر في مسألة كيف يمكن لهذه "الألعاب الجديدة البراقة" من مركبات المستوى الرابع أن تكون ذات فائدة.

التطلع للتفرد

المدن الاهتمام بإجراء التحسينات المطلوبة على جميع المستويات من أجل تحسين مدنهم. ويعتبر النقل أحد العناصر التي تحتل قسماً رئيسياً من تمويل البلديات ويؤثر بصورة مباشرة أو غير مباشرة على جميع هذه

فقد يرغب المسؤولون في المدن بشوارع أكثر أمناً بعدد سيارات أقل وانبعاثات غازية معدومة، وبحركة محسنة واعتدال من قبل كل المشاركين في حركة النقل النشطة

قد يتذكر القرّاء تلك المقالة التي حملت عنوان "العد

تتطلع إدارات المدن إلى أن تصبح مكاناً رائعاً للمعيشة، حيث هناك الكثير من الرؤى شخصية الطابع حول ما الذي يجعل من مكان ما "رائعاً"، إلا أن عدداً من المؤشرات المستقلة قد برزت وهي تصنف المدن مقارنة ببعضها البعض بناءً على معايير محددة يمكن للعوامل الرئيسية التأثير بها مثل عدد السيارات. ويعتبر استطلاع "ميرسير كواليتى أوف ليفينج" لجودة مستوى المعيشة أحد المؤشرات المشهورة في هذا

ويتشارك المحافظون والمستشارون ومخططو ومسؤولو

السائق عاجزاً عن القيام بذلك.

وستوفر المركبات من المستوى الرابع أو المركبات

الآلية بالكامل لمالك المركبة أو لسائقها خدمة شبيهة

بخدمة السائق قادرة على العمل من تلقاء نفسها.

وستكون قادرة على نقل الناس والبضائع بتكلفة أقل

عبر التقليل من التكاليف المدفوعة إلى السائقين،

ولأنها ستقود نفسها بسلاسة أكبر لتحقق بذلك

توفيراً أكبر في الوقود والصيانة. كما ستسهم في

تخفيض التكاليف عبر التقليل من أقساط التأمين

والحد من الحاجة لدفع رسوم ركن السيارات في

المواقف، وفي حال تأجيرها فستقلل من فترة التأجير

اللازمة، حيث سيقوم المستخدمون باستئجار سيارة

أجرة آلية بالكامل عند الحاجة، وإيقاف التأجير

عند انتهاء كل رحلة.

مثل المشاة وراكبي الدراجات الهوائية وغيرهم. كما الأول للنقل البرى منذ اختراع السيارات عندما حلت الأخيرة مكان الخيول كنظام النقل الرئيسي. وبصورة قد يودون تحسين نوعية الحياة، واستعادة الشوارع مثيرة للاهتمام فإن النموذج الجديد للسيارات من من هيمنة المركبات وإعادتها إلى الجمهور، وتحقيق ازدهار الأعمال التجارية، ومساحات أكبر في مركز دون سائق أو السيارات الآلية سيتمتع بقدرات مماثلة المدينة للعمل على تنمية العنصر البشرى والتوجهات لسابقه المأهول وذلك من خلال وجود حساسات كفؤة وذكاء صناعى تمكن المركبة من السير عندما يكون

> ولكن آمال وخطط المدن وبلدياتها غالباً ما تكون محدودة أو مختصرة بالهيمنة الحالية للسيارات على شوارع المدن. إن السيارات التي تعتبر بمثابة الدم في شرايين حياة أي دولة أخذت تتكدس حتى في أصغر الشوارع الموجودة في مدننا. وحتى في الأماكن التي تشتمل على وسائل نقل جماعية، فإننا سنجد السيارات لا تزال تتسبب بازدحام الشوارع بصورة مزعجة للسكان والزوار. وعليه فقد تحولت السيارات إلى النقيض تماماً مما نود تحقيقه في جعل مدننا رائعة.

فجرحقبة جديدة

إن هذا الأمر قد يكون على وشك التغير، وكل ذلك لأن مركباتنا ستصبح ليس بعيداً من الآن قادرة على قيادة نفسها بنفسها، ما سيؤدي إلى خلق النموذج الجديد

فوائد المركبات الألبة

من وجهة نظر النقل، فإن المدن ستشهد المنافع التي توفرها المركبات الآلية للنقل البرى بطرق عديدة ما أن يتم إطلاقها، وأيضاً خلال الفترة الانتقالية أثناء مشاركتها للطرقات مع السائقين من البشر. وبعيداً عن حقيقة أن المركبات الآلية ستزيد من سلامة الطرقات وتقلل من الحاجة إلى ركن السيارات، فإنها ستسهم إلى حد كبير في الانتقال إلى تبنى الطاقة الكهربائية الأمر الذي سيؤدي بدوره إلى التقليل من الانبعاثات الغازية ضمن المدينة. وسيكون المرور عبر التقاطعات

أكثر كفاءة بالتأكيد نتيجة لإطلاق المركبات الآلية. إلا أن الفائدة الأكبر ستكون عندما تصبح جميع المركبات في الطرقات آلية، فما أن يُنجز هذا الأمر حتى تتم إزالة العنصر البشرى الأقل كفاءة ولن يكون العامل المسبب في الحوادث التي تحدث على الطرقات. ومع وجود المركبات الآلية من المستوى الرابع فقط في شوارعنا فإننا سنلحظ تناغماً في معايير وأساليب القيادة الأمر الذي سيمكن أنظمة القيادة التعاونية من المستوى الرابع مثل نظام تجميع المركبات لتحسين كفاءة الطرقات الذي يجرى تحسينه بتقينة المركبة

العدد الرابع - يوليو 2014 📕 53 52 📕 العدد الرابع - يوليو 2014





المتصلة "كونيكتيد فييكل" (Connected Vehicle) من تسهيل عملية تحسين أداء شبكات الطرق.

ونظراً لتحسن النتائج من حيث سلامة الطرقات وفقاً لهذا السيناريو، فإن احتمالات وقوع الحوادث ستنخفض إلى الحد الذي قد يصبح معه من المقبول إزالة جميع معدات السلامة والحماية السلبية من المركبات الآلية مما سيؤدي إلى تقليل وزن المركبات بصورة كبيرة وجعلها أكثر كفاءة.

وسيجري تعزيز رغبة الجمهور في استخدام سيارات الأجرة الآلية، في حين أن الرغبة في اقتناء سيارة آلية ستقل بسبب التكلفة والضغط الناتج عن الأقران حيث ستسود نظرة مفادها أن المصادر المشتركة هي أقل هدراً. إن هذا الأمر سيؤدي بالتأكيد إلى تخفيض أكبر في متوسط عدد السيارات لكل فرد والذي كان سائداً قبل إطلاق التقنيات من المستوى الرابع.

كما سنتاح فرصة تحسين المرور عند التقاطعات، وقد تنظر البلديات في مسألة إزالة إشارات المرور نهائياً. وقد يصبح التأثيث المدني في الشوارع المرتبط بالقيادة البشرية للمركبات شيئاً من الماضي.

ومع التحسن المتواصل للسلامة على الطرقات فلا شك بأن أنماط الانتقال النشطة مثل المشي وركوب الدراجات سيتم تعزيزهما. ومع توافر المساحات الإضافية في الشوارع بسبب تحسن العمليات المرورية (مركبات أصغر، مسافات أقصر بين السيارات، مسارات أقل عرضاً، ومساحات ركن جانبية أقل) فإنه سصبح من المكن تبني مخططات أكثر تركيزاً على

كما ستجري الاستفادة من مواقف السيارات في

استخدامات أخرى بناء على السياسات المحددة للمدينة. وقد يسعى القطاع الخاص في هذا السياق إلى مشاريع التطوير، في حين أن المدينة قد تود التوجه إلى منشآت أكثر تركيزاً على المجتمع تهدف إلى تحسين ندى قالح، لة

وبالنظر إلى الإمكانات الهائلة المتاحة عندما تصبح جميع المركبات آلية، فإنه يمكن لمخططي المدن النظر فيما تقدمه السيارات الآلية من فوائد، ومقارنتها مع معاييرهم الخاصة من أجل تحسين المدينة، الأمر الذي سينعكس حينها إيجاباً على الكثير من المؤشرات الحياتية.

حديث الساعة في المدينة

قد تبدو مثل هذه الرؤية بعيدة المنال ومتطرفة بعض الشيء بالنسبة لمعظم رؤساء البلديات، والمخططين، والمهندسين وأخصائيي النقل، ولكن هناك بعض المؤشرات التي تقترح أن مناطق المركبات الآلية أصبحت موضوع نقاش.

يدمج مفهوم أشافل سيتي" (Shuffle City) من ألوي بيلد" (Alloy Build) على سبيل المثال مبادئ أساطيل المركبات المشتركة الآلية للاستخدام العام، ويستكشف الطريقة الممكنة لاستخدام المساحة الحضرية المطلوبة بطريقة أكثر إنتاجية من أجل تعزيز مشهد الطرقات (يستحق مقطع الفيديو المختصر الخاص بهم المشاهدة!).

وتطرق وزير التنمية الوطنية في سنغافورة خاو بون وان ضمن إطار فعاليات منتدى رؤساء البلديات خلال القمة العالمية للمدن في يونيو 2013 إلى

هذا الموضوع قائلاً: "سنشهد خلال الأعوام المقبلة ظهور السيارات الكهربائية من دون سائق وعندها سيصبح النقل الخاص أقل أهمية وبالتالي أقل اعتماداً على خدمة الطرقات ووجوب تخصيص أراض للطرقات ومساحات المواقف". وأضاف في حديث له إلى المراسلين: "يندرج هذا الأمر في إطار التغيرات التقنية والأفكار التي ناقشها رؤساء البلديات بحماس شديد مع توقعات كبيرة. لن يحدث هذا الأمر خلال العام المقبل، وربما نشهد ذلك في غضون عشر سنوات ومن المؤكد أنه سيحصل خلال فترة تتراوح بين 15 و20 سنة".

وكان رئيس بلدية لوس أنجلوس إريك جارسيتي، قد ناقش مسألة المركبات الآلية بالكامل كوسيلة لتخفيف حركة المرور فضلاً عن إنشاء أحياء مصممة خصيصاً لها. وأوضح قائلاً في تقرير خاص بمدونة قمة لوس أنجلوس للتقنية في عام 2013: "أود أن تكون لوس أنجلوس أول مدينة كبيرة تتمتع بحيّ خاص بالمركبات من دون سائق".

وفي نهاية المطاف فإن أي مدينة تقوم بنشر تقنية المركبات الآلية وإنشاء بيئة لمناطقة خاصة بالمركبات الآلية ستحصد منافع هائلة يمكن الاستدلال عليها في مؤشرات جودة الحياة ما يساعد على إعلان هذه المدن من بين أفضل الأماكن التي يمكن للمرء أن يعيش فيها. لذلك وفي حال أعرب عمدة لوس أنجلوس عن رغبة صريحة بأن تضم مدينته أول حي للمركبات من دون سائق في العالم، فلا تقدهشوا إن أصبحت المناطق المحصصة للمركبات من دون سائق حديث الساعة في العالم.

السير يراوح مكانه والتقنية تمضي مسرعة

تقنية تجمع بين البنية التحتية القديمة لإننارات المرور وتقنية لاسلكية متطورة

كيف يمكن تطبيق حلول على غرار مستشعرات الفيديو والمركبات والطرقات وأدوات الاتصال المرورية المتطورة الأخرى في وقت لا يمكن للبنى التحتية القديمة دعمها؟ قد يشكل هذا الأمر مشكلة مستعصية بالنسبة للعاملين في مجال هندسة المرور وتخطيط المدن الذين يرغبون في المحافظة على سلاسة حركة المرور في المدينة.

هذا ما حدث في مدينة بيرويا، بولاية أريزونا قبل عدة أعوام. إذ شهدت بيوريا خلال فترة الازدهار الاقتصادي، نموا كبيراً. وأصبح نظام إدارة الازدحام المروري الذي كان فعالاً في السابق قديم الطراز وغير قادر على التعامل مع تدفق المقيمين الجدد وحركة المرور المتزايدة في المدينة.

في عام 2005، كانت بريوريا تضم أكثر من 100 تقاطع مزود بإشارات مرور مجهزة بمقصورات تمتثل لمعايير اتحاد صانعي الأجهزة الكهربائية (NEMA) وبأجهزة للمراقبة المرور تعتمد برنامج تنسيق قائم على الوقت. ولواجهة مشكلة الازدحام، أجرت المدينة دراسات إحصائية ووضعت خططاً زمنية تمت إضافتها يدويا إلى كل جهاز مراقبة، ولسوء الحظ، لم يسمح النظام القائم لمركز إدارة المرورفي بريوريا (TMC) بالتواصل بشكل مباشر مع أجهزة المراقبة، لذلك اضطر مهندسو المرور إلى القيام بزيارات ميدانية متكررة. وفي ظل استمرار زيادة حجم المرور، كانت مواصلة القيام بذلك مهمة شاقة.

وسعت المدينة الأخذة في النمو والتي لمست الحاجة إلى حل، إلى طلب المساعدة للتخفيف من الازدحام المروري، والحد من وقت النتقل بالنسبة لسائقي المركبات وتوفير معلومات دقيقة للجميع على الطرقات وتفادي الاضطرار إلى إرسال موظفين إلى الميدان. وتعاونت من أجل ذلك مع أحدى الشركات المتخصصة العالمية لإنشاء شبكة اتصالات هجينة تتضمن بنى تحتية أساسية من الألياف عالية السرعة. والأهم هو أن الشركة قامت بنشر تقنية قادرة على تحمل حرارة صحراء أريزونا شديدة الارتفاع والصمود أمام عامل الوقت.

وتفتخر بيوريا اليوم بامتلاك أحد أنظمة إدارة المرور الأكثر تطوراً مع اتصالات سريعة للغاية في جميع كاميرات الدائرة التلفزيونية المغلقة ورسائل إشارات وأجهزة مراقبة لإشارات المرور. ويستخدم النظام



مجموعة من الألياف البصرية وأجهزة راديو بسرعة 45 ميجابايت في الثانية وتردد 5.8 جيجاهيرتز في المواقع التي لا توجد فيها ألياف بصرية.

كلفة أقل وتحكّم أكبر

أصبحت تحسينات اتصال الإشارات المرورية التي كانت عملية نشرها مكلفةً في السابق، الأن ضمن حدود الميزانية، وليست المراكز الحضرية الصغيرة في وسط المدينة المستفيد الوحيد، إذ تسمح حلول الشبكات الموثوقة للمهندسين باستباق المشاكل قبل حدوثها وإدارة الأزمات عند ظهورها ضمن نطاق قد يصل إلى مئات الأميال.

ولضمان تدفق المرور بالطريقة الصحيحة لا يعني بالضرورة تجديداً شاملاً للبنى التحتية. إذ يكمن الحل الأفضل غالباً في الجمع بين التقنية التي تعمل مع البنية التحتية القديمة لإشارات المرور وتقنية لاسلكية متطورة على غرار تقنية الراديو الخاصة ذات النطاق العريض وبما أن أنظمة النقل الذكية لا يمكنها الاعتماد على جزء واحد محدد من تقنية الاتصالات، فقد تمكنت كبرى شركات التقنية من تخصيص حلول للمدن التي تريد تحديث حركة المرور الخاصة بها.

ومع شبكة "إيثرنت" على خط نقل البيانات فائق السرعة "في دي إس إل" (VDSL)، يمكن تحويل سلك النحاس الحالي إلى وسيلة لتحديث إشارات المرور في المدن الكبرى في أنحاء العالم. ويؤمّن وجود شبكة إيثرنت على خط نقل البيانات فائق السرعة "في دي إس إل" (VDSL) نوع النطاق العريض الذي تحتاج إليه أنظمة المرور للتعامل مع الخوارزميات المتكيّفة وبث الفيديو.

ومن خلال ربط الأجهزة والمعدات الحديثة مع البنى التحتية القديمة، يحصل المهندسون والعاملون في مجال التخطيط المدني على استخدام جديد لمعدّاتهم القديمة من دون الحاجة إلى إخراج الأسلاك النحاسية القديمة واستبدالها بألياف بصرية جديدة.

وفي الوقت الذي يعتبر فيه الحصول على ترقية فورية للتقنية التي مر عليها الزمن تحت سطح الطرقات، أمراً فيماً بالنسبة للعديد من المدن في أنحاء العالم التي تعاني من تقنية نقل قديمة، فإن ما يحدث في الهواء فوق الأرض هو المثير للاهتمام حقاً، حيث يكمن مستقبل النقل الذكي في التقنيات اللاسلكية والاتصالات اللاسلكية الآمنة، والتي حققت تقدماً كبيراً.

55 📕 اعدد الرابع - يوليو 2014 📕 55





تقنيات تحديد العجلات والمحاور على الطرق

لماذا يتوجب علينا الاستمرار باستخدام تقنيات تدخلية لتحديد عدد المحاور وحجم العجلات في المركبة؟ والجواب البسيط على هذا السؤال هو: "ليس علنا ذلك!"

لقد أصبحت الحاجة إلى تعداد محاور المركبة وقياس حجم العجلات ميزة مهمة لعدد من تطبيقات إحصائيات السير وحلول التصنيف الآلي للمركبات (AVC) ، وتستند الأنظمة الأكثر شيوعاً لتحديد هذه الخصائص على مستشعرات يتم تركيبها على الطريق، ويتم قطع الإسفلت من أجل تركيب مستشعرات الضغط التي تلمسها عجلة كل مركبة. وتعاني هذه المستشعرات من الكثير من التآكل، كما ينخفض أداؤها خلال وقت قصير خاصةً على الطرقات كثيرة الازدحام. لكن يبقى من السهل مراقبة هذا العدد الكبير من المستشعرات على الطرقات، ما للعبيةها المستمرة.

ويُشكِّل دمج المستشعرات البصرية في أنظمة التصنيف الآلي للمركبات خطوة إضافية لتقنية تحديد العجلات والمحاور، إذ يتم إدخال المستشعرات البصرية من جانب مسارات الطريق لتفادي التدخل المادي على سطح الطريق. وبدلاً من استخدام مستشعرات تقوم بقطع الطريق، نجد في هذه الحالة الجديدة أشعة ضوئية لا تراها عين الإنسان المجردة.

وسريعاً ما تظهر منافع هذا المفهوم حيث لا تتهالك المستشعرات نتيجة مرور المركبات، ولا تتسبب أعمال

تحديث الطريق مثل أعمال الصيانة الدورية والإصلاح الكافة العوام التأثير على المستشعرات، كما يتحسِّن أداء مستشعرات التصنيف الالضغط نتيجة المساعدة الكبيرة من المستشعرات عدداً من من البصرية في التخلص من التحديد الخاطئ للعجلات عدداً من من والمحاور. ألي للمركبا وتظهر مهمة جديدة نتيجة لهذه الأنواع من أنظمة درجة الرض

وتظهر مهمة جديدة نتيجة لهذه الأنواع من أنظمة التصنيف الآلي للمركبات وهي: القدرة على تحديد المحاور المرتفعة عن سطح الطريق في المركبات الثقيلة مثل الشاحنات والباصات الكبيرة. ففي حالة مستشعرات الضغط على الطرقات لا يمكن تحديد العجلات والمحاور إلا عند ملامستها الأرض، وليس من الممكن استخدام أنظمة تحديد المحاور المرتفعة عن سطح الأرض عبر استخدام مستشعرات الضغط فقط، إذ من المهم إضافة أجهزة أخرى.

وعلى الرغم من أنَّ النقطة الأضعف لتقنية التحديد البصري هي القوة التي تتمتع بها ضد العوامل المناخية القاسية مثل المطر الكثيف والتراب، فإن التطورات الجديدة في تقنيات أضواء الصمام الثنائي الباعث للضوء () والعدسات إلى جانب دمج الخلايا الضوئية تسهم جميعها في جعل النظام الشامل أكثر تقبلاً

لكافة العوامل البيئية بالإضافة إلى تحسين أداء أنظمة التصنيف الآلي للمركبات. وشجعت كل هذه النقاط عدداً من مشغلي الطرقات لاستخدام أنظمة تصنيف آلي للمركبات مجهزة بمستشعرات بصرية ما يزيد درجة الرضا في الأداء والصيانة طويلة الأمد. وتم استخدام هذه الحلول بنجاح في بلدان ذات عوامل مناخية مختلفة مثل المكسيك، والبرازيل، وتشيلي، والهذ، وروسيا، وإسبانيا.

ما هو التالي؟

تُشكُل المستشعرات البصرية في الوقت الحالي حلاً جيداً لتحديد وعد العجلات والمحاور، ولكن بالإمكان استخلاص أعداد أكبر للعجلات والمحاور إذا تم استخدام نمط التعرف عبر كاميرات الفيديو كذلك. ولا تزال هذه التقنية غير ناضجة في هذا المجال، إذ أن خوارزميات التعرف على العجلات والمحاور في كافة الظروف البيئية لا تزال غير مُطورة بالكامل لكافة أنواع التطبيقات، ولكن وفي كل الأحوال فقد تم تحقيق تقدم جيد وسيتم تحقيق المزيد في المستقبل.

تحسّنت أدوات تحديد المركبات بشكلٍ كبير، وثمة المزيد على الطريق

تسمح أنظمة التحديد والتصنيف الآلي بتحديد المركبات عبر قياس المعايير الفيزيائية، وذلك من دون الحاجة إلى التدخل الإنساني من أجل التدقيق الحسابي، وإدارة جمع العائدات، وتوليد الإحصاءات، ورسوم استخدام الطريق . . إلخ.

تقنيات لحماية مستخدمي الطريق

وسائد هوائية خارجية والهاتف الذكي يحذر السائق والراجل من اصطدام محتمل

يتساءل المرء في كل مرة ينظر فيها إلى هاتفه الذكي ، ما هو التطبيق الجديد الذي لم يفكر به أحد من قبل \$ماذا لو كان بإمكان الهاتف الذكي تحذير مالكه من سيارة ما ستطصدم به إن لم يتصرف بسرعة؟

قام الباحثون في شركة "هوندا" بتطوير نموذج العمل الأولي لتقنية "من المركبة إلى المشاة" (V2P)، مما يمكن التواصل بين الهواتف والمركبات. إذا كشفت مركبة ما اصطداماً معتملاً مع شخص يحمل هاتفاً مجهزاً بتقنية (V2P) فإنه يتم تنبيه الشخص المراجل والسائق. ويمكن لتقنية (V2P) إنقاذ الكثير من الأرواح ولكنها لا ينبغي أن تحل محل عادات المشي الآمن.

وتجدر الإشارة إلى أن السويد، التي تعتبر رائدة في مجال السلامة المرورية، فكرت ملياً واعتمدت الرؤية الصفرية، التي تتمثل خلاصتها في كون أي خسارة في الأرواح هو أمر غير مقبول ويجب أن تكون الطرق مصممة لمنع مثل تلك الخسائر. ومع تحقيق قطاع النقل إنجازات كبيرة في تخفيض عدد الوفيات على الطرق على مر السنين، فقد تم توجيه هذه الإنجازات نحو حماية ركاب السيارة.

وتدعو الحاجة الآن أكثر من أي وقت مضي إلى وجود تقنيات لحماية مستخدمي الطريق الأكثر عرضة للحوادث، حيث يتعرض عدد كبير من المشاة وراكبي الدراجات حول العالم كل عام، لإصابات أو يفقدون حياتهم جراء صدمهم بالشاحنات. وتعتبر الاصطدامات الجانبية (بحيث يتم كشف أحد مستخدمي الطريق الأكثر عرضة للحوادث في النقطة العمياء الخاصة بشاحنة تستدير) واحدة من أكثر أنواع الاصطدام الشاحنات بمستخدمي الطريق شيوعاً. وقد بدأت بعض البلدان بفرض تركيب وحدات حماية جانبية لمنع المشاة من السقوط تحت العجلات الخلفية. ولكن هذا الأمر يعالج المشكلة بشكل جزئي ولا يفعل شيئاً لمنع الحادث من الحصول بشكل جزئي ولا يفعل شيئاً لمنع الحادث من الحصول

. . وللوصول الى جذور هذه المشكلة، علينا القضاء تماماً على النقاط العمياء، وإن التطور في تقنيات

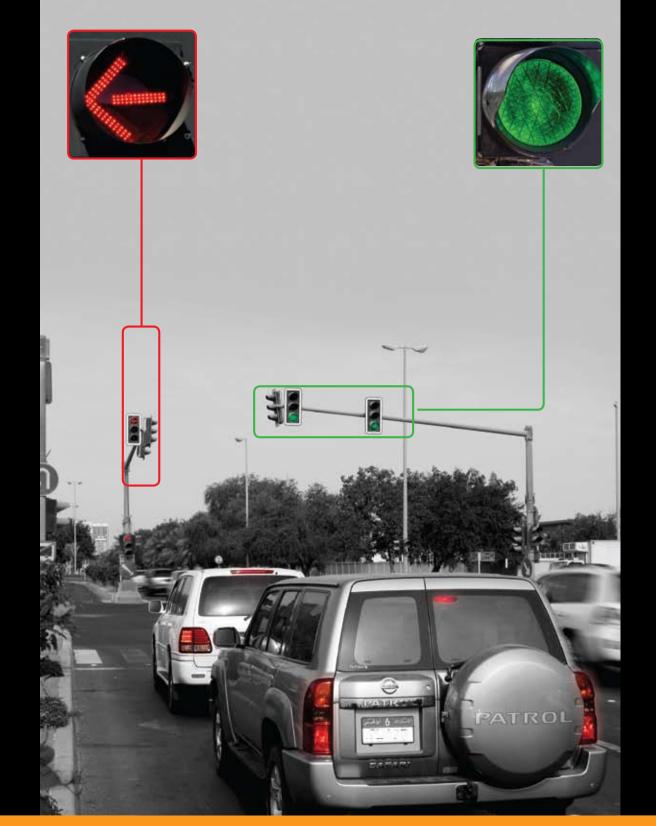
الكاميرات والمستشعرات في العقد الماضي هي فقط من يقوم بذلك. أما الأدوات الجديدة مثل نظام كاميرات "سمارت آي" تعطي سائقي الشاحنات رؤية شاملة تغطي 360 درجة من المركبة في الزمن الفعلي وللمرة الأولى. وفي المستقبل القريب، سيحصل السائقون على مستوى غير مسبوق من الإدراك للمناطق المحيطة بهم، الأمر الذي سيساعد على منع الكثير من حوادث الاصطدام.

وأعلنت شركة "تويوتا" مؤخراً عن ميزة جديدة للسيارات في محاولة للحد من حوادث المرور التي تشمل مستخدمي الطريق. وهي معروفة باسم نظام ما قبل الاصطدام "بي سي إس" (PCS) مع مساعد القيادة الذي يتجنب المشاة. ويهدف النظام إلى المساعدة في منع حدوث الاصطدامات في حين لا يكفي الكبح التلقائي وحده. كما يمكن للنظام الكشف عما إذا كان هناك خطر حدوث تصادم ويقوم بتحذير السائق، وفي حال لم يتم اتخاذ أي إجراء، يتدخل النظام بالفرامل ويوجّه السيارة بشكل تلقائي بعيداً عن الشخص الراجل. ويمكن للاعتماد الواسع لهذه التقنية أن يؤدي إلى انخفاض كبير في حوادث صدم المشاة.

وإذا تعدِّر منع الصدم في موقف محدد، فإن الخيار التالى الأفضل يكمن في تقليل الضرر. لقد تم تزويد سيارة فولفو "في 40" طراز عام 2013 بوسائد هوائية خارجية تهدف إلى حماية المشاة وغيرهم من مستخدمي الطريق المعرضين للحوادث- لأول مرة في تاريخ صناعة السيارات. تنتفخ الوسائد الهوائية عند الاستشعار باصطدام وشيك بقصد منع إصابات مستخدمي الطريق المعرضين للحوادث. ونأمل أن تنتشر هذه التقنية وتصبح موحدة في كافة السيارات. وتشير الإحصاءات إلى أن أكثرمن 1.24 مليون شخص في العالم بموتون من جراء حوادث المرور كل عام، منهم نحو النصف من مستخدمي الطريق. وقد يبرر البعض ذلك بأنه الثمن الذي ندفعه للتنقل، ولكن ذلك لا يبرر خسارة روح واحدة ، وعلينا أن نسأل باستمرار عما يمكن أن نحسنه في أنظمتنا للمساعدة في منع الحوادث المميتة، والذي يكمن في الاستفادة من التطورات الحديثة في التكنولوجيا التي تهدف إلى حماية مستخدمي الطريق، مما يعطينا الفرصة لتحسين سلامة هذا الجزء من نظام النقل والمساعدة في تقليص رقم 1.24 مليون ضحية سنوياً إلى الصفر.



56 ■ العدد الرابع - يوليو 2014 ■ 55



انتبه للإشارة المرورية الخاصة بمسارك.

أنظمة النقل الذكية والسلامة المرورية

إن الحاجة الملحة اليوم؛ لنظم النقل الذكية، باستخدام تقنيات الحاسب الألي والإلكترونيات والاتصالات والتحكم لمجابهة العديد من التحديات التي تواجهنا في النقل البري، مثل تحسين مستويات السلامة والإنتاجية والحركة العامة، بالرغم من تفاقم الازدحام واستمرار الأخطار المحدقة بسلامة المتنقلين والمشاكل العديدة في النقل.

وتوظف نظم النقل الذكية تقنيات الاتصالات والآلات التي تدار بالحاسب والإلكترونيات للحصول على معلومات عن أداء مرافق النقل - من طرق وشوارع ونقل عام وقطارات - وعن الطلب على النقل والاتصال المتبادل بين المركبات أنفسها وبينها وبين الأجهزة الموضوعة على جوانب الطرق، وأحيانا، عن الطقس والظروف الجوية والبيئية وأيضا عن حوادث التصادم الوشيكة الوقوع، وتوفير تلك المعلومات وإشاعتها للتداول.

وتجمع هذه التطبيقات لنظم النقل الذكية بين القدرة الهائلة للمعلومات وبين تقنيات التحكم في سبيل إدارة أفضل للنقل وهذا هام بدرجة كبيرة نظراً لأنه كلما استمر الطلب على النقل في الازدياد فإن نظم النقل الذكية ستساعد على توفيرطاقة استيعابية أكبر وبكفاءة أعلى دون الاعتماد الكلى على إنشاء مرافق نقل جديدة.

وتمثل النظم المتقدمة الإدارة المرور "الطريق الذكي" الذي تتخاطب معه "المركبة الذكية"، وهذا هو الأساس الذي تعتمد عليه جميع التقنيات الأخرى لنظم النقل الذكية.

إننا في دولة الإمارات العربية المتحدة سائرون وبخطى سريعة نحو تطبيق هذه النظم والاستفادة منها في تحسين مؤشرات السلامة المرورية على كافة طرق الدولة، ونحن إذ نشيد بهذه الجهود فإننا نعود ونكرر دعوتنا إلى كافة السائقين إلى الاستفادة من التطبيقات المرورية الذكية المتاحة حالياً، وبالتأكيد الالتزام بقانون وأنظمة المرور.



د. ناصر سيف المنصوري رئيس التحرير



لسلامتك التزم بقواعد المرور For your Safety, Abide by Traffic Rules



