السلامة المرورية

مجلة فصلية تصدر عن جمعية الإمارات للسلامة المرورية // العدد السادس - مارس 2015 //

أسبوع المرور 31

قرارك
يحدد مصيرك

712 وفاة
و7487 إصابة
على طرق الدولة

الندوة الدولية
«تقنيات الاتصال والسلامة على الطرق»
وتوصياتها

وسائل جديدة
خاصة بمراكز
عمليات المرور

نظام السير
على الطرق بين
اليسار واليمين

اعتمدتها هيئة الإمارات للمواصفات والمقاييس

مواصفات السلامة في محددات السرعة والإطارات

جمعية الإمارات للسلامة المرورية

Emirates Traffic Safety Society

رؤيتنا

طرق آمنة ... لبيئة مرورية مستدامة.

رسالتنا

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

أهدافنا

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

أفضل دول العالم

جاءت دولة الإمارات في المركز الأول عربياً، وفي المركز الـ17 على مستوى شعوب العالم في المسح الأول للأمم المتحدة لمؤشرات السعادة والرضا بين الشعوب، وهو إنجاز ما كان ليتحقق لولا إصرار وعزيمة قيادتنا الرشيدة التي جعلت جل همها توفير العيش الكريم والرفاهية لمواطنيها، وتسهيل حياتهم، وخلق الفرص لهم ليحققوا السعادة لأنفسهم ولأسرهم، بل وللمقيمين والزائرين لهذه الأرض الطيبة.

إن ما تحقق من إنجازات في كافة الميادين وخاصة في مجال الأمن والسلامة ووقاية أفراد المجتمع من مخاطر الحوادث المرورية خلال الأعوام القليلة الماضية يبعث في النفس الارتياح ويعزز الدافع لمواصلة بذل الجهد لتحقيق المزيد من الإنجازات الناجحة والمتميزة في هذا المجال.

الدولة لم تألُ جهداً لتوفير كافة الإمكانيات والبنى التحتية ذات المواصفات العالمية التي تجعل البيئة المرورية بيئة آمنة لتسهم في الحد من الحوادث المرورية بشكل جذري، ولكن يبقى هنا دور مهم لمستخدمي الطريق كافة لمساندة جهود الدولة، كونهم العامل الرئيس في الحد من الحوادث، حيث يجب عليهم ومن واقع إدراكهم بخطورة الحوادث المرورية أن يلتزموا بما شرعته الدولة من قوانين تنظم السير و المرور وتكفل السلامة لهم بإذن الله.

إننا وفي سعينا لنكون أفضل دول العالم، لابد لنا وأن نكون من أفضل الناس الذين يحترمون القانون ويلتزمون به، وبهذا نساند جهود الحكومة في تحقيق رؤيتها التي أعلنتها في أن نكون من أفضل دول العالم بحلول عام 2021.

مع تمنياتنا بالسلامة للجميع.

محمد صالح بن بدوة الدرمكي

الفهرس

تحت رعاية سيف بن زايد

سيف الشعفار

يفتتح الندوة الدولية حول

«تقنيات الاتصال والسلامة المرورية»

14

مختلف عليها بين الأوساط الصحية:

الأضرار الصحية للمتحرك

36 .....

مجلة فصلية ثقافية
تُعنى بالسلامة المرورية
تصدر عن

ETSS
جمعية الإمارات للسلامة المرورية

رئيس التحرير
الدكتور ناصر سيف المنصوري

مدير التحرير
العميد م / حسن أحمد الحوسني

التحرير
شعبان إبراهيم حسن
مسعد الحارثي

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

فاكس:
+97126664311

بريد الكتروني:
etss@etss.ae

موقع الكتروني:
www.etss.ae

ص.ب:
33944 - Abudhabi. UAE

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

موضوع الغلاف

«مواصفات»

السلامة في المركبات تحد من حوادث الطرق

10

التوجهات الناشئة في التعرفة المرورية وعمليات إنفاذ القانون

44

نظام السير على الطرق بين اليسار واليمين

52

الشعفار يفتتح أسبوع المرور تحت شعار «قرارك يحدِّد مصيرك»

712 وفاة و7487 إصابة بحوادث طرق في الدولة العام الماضي

توفي 712 شخصاً، وتعرّض 7487 آخرون لإصابات مختلفة نتيجة 4806 حوادث مرورية على مستوى الدولة، العام الماضي، في الوقت الذي ارتفع فيه عدد المركبات بنسبة 10%، ورخص قيادة جديدة بنسبة 6.9%، مقارنة بـ 2013، بحسب إحصاءات وزارة الداخلية.

وأكد وكيل وزارة الداخلية، الفريق سيف عبدالله الشعفار، في تصريحات صحافية على هامش افتتاح فعاليات أسبوع المرور لدول مجلس التعاون الخليجي الـ31، تحت شعار "قرارك يُحدِّد مصيرك"، أن "الإمارات تطمح وتسعى إلى أن تكون من أكثر دول العالم أمناً على الطرق خلال السنوات الخمس المقبلة"، مشيراً إلى أن "الدولة تمكنت خلال السنوات الماضية من تحقيق إنجازات مهمة في السلامة المرورية بخفض نسب الوفيات من 13 لكل 100 ألف من السكان إلى 6.3 لكل 100 ألف من السكان".

وقال إن "الجهود التي تبذلها وزارة الداخلية، بالتعاون مع شركائها الاستراتيجيين ومؤسسات المجتمع المدني، ستسهم في تحقيق استراتيجية الوزارة بخفض نسب وفيات الحوادث إلى (3) لكل 100 ألف من السكان بحلول عام 2021، ومن ثم إلى صفر وفيات خلال عام 2030".

وأشار إلى أن "قوانين وتشريعات المرور تدرس وتحدث بشكل مستمر وفقاً للواقع، وبما يتماشى مع اهداف تحقيق السلامة المرورية"، مشيراً إلى أن "الدولة وفرت الطرق الحديثة والقوانين والتقنيات الحديثة في ضبط الحركة المرورية وتنظيمها، إضافة إلى استخدام العديد من وسائل التوعية من خلال وسائل التواصل الاجتماعي وغيرها لتحقيق التوعية بين مختلف فئات المجتمع، وهو ما يتم التركيز عليه خلال فعاليات أسبوع المرور الخليجي".

وأكد مدير عام التنسيق المروري في وزارة الداخلية، العميد غيث حسن الزعابي، في كلمة ألقاها في الحفل، أن الاحتفال بأسبوع المرور الخليجي الموحد، يأتي ضمن تركيز الجهود الهادفة إلى رفع الوعي المروري لدى أفراد المجتمع، وتوعيتهم بمخاطر الحوادث المرورية، ويحثّ على الالتزام بأنظمة وقواعد السير والمرور، باعتبارها الدرع الواقية من مخاطر الحوادث المرورية.

وأشار الزعابي إلى أن المنظومة المرورية شهدت

تحسناً إيجابياً بفضل حرص ودعم القيادة الشرطية، وإدارات المرور والدوريات بالدولة، والشركاء الاستراتيجيين، ما أدى إلى انخفاض كبير في نسبة الحوادث المرورية والإصابات الناجمة عنها، على الرغم من الزيادة الطبيعية لعدد المركبات المسجلة على مستوى الدولة.

وقال إن شعار أسبوع المرور الخليجي "قرارك يحدد مصيرك"، يحث على التقيد بالأنظمة والقواعد المرورية، في دعوة لسلامة مستخدمي الطرق، ليكونوا مثالين حريصين على سلامتهم وسلامة غيرهم، مؤكداً حرص وزارة الداخلية على مواصلة جهودها للحفاظ على الأرواح ونشر مفاهيم السلامة المرورية، تجسيداً لاستراتيجيتها الطموح، ودعوة الجمهور إلى الاستفادة من برامج التوعية والمعارض التي تُقدم خلال أسبوع المرور.

وذكر الزعابي أن إجمالي عدد الوفيات ارتفع العام الماضي بنسبة 9%، مع الأخذ في الاعتبار ارتفاع عدد المركبات بنسبة 10%، وارتفاع عدد الحاصلين على رخص قيادة بنسبة 6.9% فضلاً عن الزيادة في أعداد السكان على مستوى الدولة.

وذكر أن عدد المركبات ارتفع العام الماضي إلى مليونين و941 ألفاً و787 مركبة، مقارنة بمليونين و674 ألفاً و894 مركبة في 2013، بفارق 266 ألفاً و893 مركبة، بنسبة زيادة 10%.

وأشار إلى تراجع عدد الإصابات البليغة العام الماضي بنسبة 17%، إذ سجلت 820 إصابة مقارنة بـ 680 إصابة بليغة في 2013، بفارق 140 حالة.

وأكد تحسن مؤشرات السلامة المرورية على مستوى الدولة بوجه عام، إذ بلغت عدد الوفيات لكل 100 ألف من السكان 6.3 وفاة، بعد أن كانت في السابق 6.5 لكل 100 ألف من السكان. وبين أن إجمالي الحوادث تراجعت العام الماضي بنسبة 6.2%، والإصابات الناتجة عنها بنسبة 3.3%، وحوادث الصدم والتصادم بنسبة 5.7%، والتدهور 13%، والدهس 6%.

وبلغت حوادث الدهس على مستوى العام الماضي 1137 حالة مقارنة بـ 1209 حالات في 2013، وحوادث التدهور 542 حالة مقارنة بـ 624 حالة في 2013، وحوادث الصدم والتصادم 3033 مقارنة بـ 3217 حالة، وتراجعت الإصابات من 7743 حالة في 2013 إلى 7487 حالة العام الماضي، وتراجعت الحوادث من

5124 حادثاً في 2013 إلى 4806 حوادث العام الماضي، وارتفعت نسبة رخص القيادة بنسبة 6.9%، إذ بلغت العام الماضي أربعة ملايين و182 ألف رخصة، مقارنة بثلاثة ملايين و938 ألفاً و431 رخصة في 2013 بزيادة بلغت 243 الفاً و821 رخصة.

سائقون بلا مخالفات

كرّم الفريق سيف عبدالله الشعفار، والعميد المهندس حسين الحارثي، عدداً من السائقين الذين لم يرتكبوا أي مخالفات أو يتسببوا في حوادث مرورية، حيث حصل تونسي سيد أبوالليل علي، على جائزة السائق المثالي، وبير باد شاه ميواز خان على جائزة سائق الحافلة المثالي، وخالد صالح على جائزة السائق المثالي من ذوي الاحتياجات الخاصة، وحصل واقب شاه على جائزة السائق المثالي (فئة سائقي الأجرة)، وحصل عبدالله ماجد شاه على جائزة السائق المثالي – فئة سائق ثقيل. كما كرمت مدارس أسهمت في رفع معدلات السلامة المرورية بين الطلاب.

معرض مروري

افتتح وكيل وزارة الداخلية، الفريق سيف عبدالله الشعفار، المعرض المصاحب لحفل الافتتاح، وتضمن عرض الأنظمة الذكية المستخدمة في مجال الرقابة الآلية، ومركبات مرور أبوظبي، ومرسماً ومسابقات تثقيفية، ومقاطع فيديو تتناول في مجملها توجيه سلوك مستخدمي الطرق بأساليب مبتكرة تحاكي الواقع الحقيقي، وتسلط الضوء على الآثار النفسية والمادية الناجمة عن الحوادث المرورية، حيث تم إعداد تلك البرامج في إطار برنامج "معاً" للحد من الحوادث المرورية الذي أطلقته المديرية في عام 2012. واشتمل المعرض على تطبيقات توعوية مبتكرة.

فعاليات أسبوع المرور

اشتمل حفل افتتاح أسبوع المرور على إطلاق مقطع فيديو رئيس عن أسبوع المرور؛ يبرز أهمية شعاره "قرارك يحدد مصيرك"، وتضمن فقرات متنوعة لإبراز أهمية المسؤولية الشخصية في الحد من الحوادث المرورية، واتخاذ القرارات الصائبة بالالتزام بقانون السير والمرور، وعدم تجاوز السرعات، وترك مسافة أمان كافية، والحرص والانتباه وعدم الانشغال بالهاتف أثناء القيادة، واستخدام حزام الأمان.

وشهد الحفل إطلاق أولى فعاليات أسبوع المرور، وهي فعالية "اكس راي"، وهي عبارة عن عرض توعوي؛ يلقي الضوء على القرارات الصائبة والخاطئة التي يرتكبها السائق أثناء تغييره السرعة، والآثار الناجمة عن تجاوز السرعات المحددة على الطرقات، وعرض مقطع فيديو يتناول مسيرة الإنجازات المرورية التي حققتها وزارة الداخلية على مدار السنوات الماضية، ودورها البارز في خفض معدلات الحوادث والوفيات المرورية.

شرطة أبوظبي :

تراجع الإصابات البليغة بنسبة 34%

8 % انخفاضاً بوفيات الحوادث بأبوظبي في 2014

أعلنت مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي عن تحسن مستويات السلامة المرورية بإمارة أبوظبي خلال عام 2014 مقارنة بعام 2013، بانخفاض وفيات الحوادث المرورية من (289) الى (267) وفاة بنسبة 8%، والإصابات البليغة من (366) الى (240) إصابة بنسبة 34%، وتحسين معدل الوفيات لكل "عشرة آلاف" مركبة بنسبة 15% وانخفاض عدد الحوادث

المرورية من (2071) الى (1861) بنسبة 10%، على الرغم من زيادة عدد المركبات المسجلة والسائقين بنسبة 9%.

وانخفض عدد الوفيات الناجمة عن الانحراف المفاجئ من 73 وفاة الى 39 وفاة بنسبة 47% والوفيات لعدم ترك مسافة كافية من 43 وفاة الى 22 وفاة بنسبة 49% والوفيات لدخول الطريق دون التأكد من خلوه من 14 وفاة الى 8 وفيات بنسبة 43 %، والوفيات للإهمال وعدم الانتباه من 12 وفاة الى 10 وفيات بنسبة 17%، والوفيات نتيجة التعب والنعاس من 9 وفيات الى 5 وفيات بنسبة 44%.

وبينت الاحصاءات وجود انخفاض في عدد الحوادث المرورية على أخطر عشرة طرق بإمارة أبوظبي من 645 حادثاً (2013) الى 575 حادثاً (2014) بنسبة 11% وانخفاض الوفيات على نفس تلك الطرق من 156 وفاة الى 120 وفاة بنسبة 23% والاصابات البليغة بنسبة 40% وتشمل (طريق أبوظبي – السلع – طريق أبوظبي العين – شارع العين دبي – طريق الشاحنات (أبوظبي العين)– شارع غياثي – شارع مدينة زايد الجديد –طريق الشاحنات أبوظبي دبي – طريق المطار الدولي – شارع حميم – طريق سويحان).

وتصدرت السرعة الزائدة والإهمال وعدم الانتباه أهم أسباب الحوادث المرورية خلال العام الماضي 2014، بنسبة 16% لكل منها، والانحراف المفاجئ بنسبة 15% وعدم ترك مسافة بنسبة 12% وتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء بنسبة 8%.

وفيما يتعلق بالمتسببين أظهرت الإحصائيات أن نحو 38% من المتسببين من الجنسية الاسيوية، يليهم المواطنون بنسبة 34% و 19% من الدول العربية، وأن نحو 47% من المتسببين في الحوادث المرورية من الشباب في الفئة العمرية (30–18) عاماً.

شرطة دبي :

وفاة 177 شخصاً خلال العام 2014 نتيجة الحوادث المرورية في دبي

أظهرت إحصائية عن الحوادث المرورية أجرتها الإدارة العامة للمرور في شرطة دبي أن عدد الوفيات خلال العام 2014 بلغ 177 شخصاً أي بمعدل حالة وفاة كل 50 ساعة جراء 189 ألفاً و950 حادثاً مرورياً.

وبينت الإحصائيات وقوع 588 حادثاً نتيجة عدم ترك مسافة كافية وتسبب في مقتل 26 شخصاً، فيما سجلت 45 حالة وفاة بسبب التغيير المفاجئ للمسار جراء 569 حادثاً.

وأشارت الإحصائيات أيضاً الى أن عدد الحوادث التي نتجت بسبب القيادة تحت تأثير المواد الكحولية والمخدرات بلغت 460 حادثاً حيث تسببت بمقتل 11 شخصاً.

فيما سجلت حوادث عدم التقدير لمستعملي الطريق 308 وتسببت في وفاة 28 شخصاً وسجلت قضايا الدخول في الشارع دون التأكد من خلوه 230 حادثاً أدت الى وفاة 8 أشخاص.

وسجلت قضايا تجاوز الأشارة الحمراء 132 حادثاً متسببة بـ 7 وفيات، أما الإهمال وعدم الانتباه فقد سجل 142 حادثاً وحصد أرواح شخصين، فيما بلغت الحوادث بسبب الرجوع إلى الخلف بصورة خطرة 118 حادثاً وتسببت بمقتل 3 ضحايا.

أما قضايا الإرهاق والنوم 4 وتسببت بحالتين وفاة فيما تسبب 20 حادثاً قيادة طائشة بخمسة حالات وفاة، كما أسفرت 63 قضية سرعة زائدة عن 9 وفيات.

أما قيادة مركبة بسرعة أقل من السرعة المقررة وكانت 3 حوادث تسببت بحالتين وفاة كما تسببت 9 حالات انفجار إطار بـ 3 حالات وفاة واحدة وحالة واحدة لحادث انفصال إطار أثناء القيادة تسبب بوفاة شخص واحد.

أما عدم الالتزام بخط السير فسجل 191 حادثاً أدت إلى ستة حالات وفاة وسجلت العوامل الطبيعية "الأمطار" في أربع حوادث متسببة بحالة وفاة واحدة والضباب حادثين وتسببت في حالة وفاة واحدة وقيادة المركبة بصورة عرضية أربع حوادث متسببة بحالة وفاة واحدة.

وأظهرت الإحصائية أن هناك 48 حالة تم ضبطها وهي تقود تحت تأثير المخدرات وتسببت في مقتل شخص واحد فقط، أما الوقوف وسط الطريق فيؤدي إلى إرباك المركبات الأخرى حيث تسببت 8 حوادث في تسع حالات وفاة.

شرطة عجمان :

22 حالة وفاة، خلال العام الماضي، بسبب حوادث مرورية في الإمارة

سجلت إحصاءات القيادة العامة لشرطة عجمان 22 حالة وفاة، خلال العام الماضي، بسبب حوادث مرورية في الإمارة، في حين كانت في سنة 2013، 20 حالة وفاة.

وبلغ عدد الحوادث البسيطة خلال العام الماضي 35 ألفاً و458 حادثاً، في حين كانت خلال العام الذي سبقه، 30 ألفاً و531 حادثاً، أما الحوادث الجسيمة فبلغت خلال العام الماضي 214 حادثاً، وفي العام الذي سبقه كانت 199 حادثاً.

كما بلغ عدد حوادث الدهس خلال العام الماضي 103 حوادث، في حين كانت في العام الذي سبقه 92 حادثاً، نجم عن تلك الحوادث 289 إصابة خلال العام الماضي، بينما كان عدد الإصابات العام الذي سبقه 301 إصابة.

وتم تسجيل 82 ألف مركبة بمرور عجمان خلال العام الماضي، وذلك بزيادة 10 آلاف مركبة على العام الذي سبقه.

شرطة أم القيوين :

ارتفاع بسيط في عدد الوفيات خلال العام الماضي

ارتفعت أعداد الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية خلال العام الماضي في أم القيوين ارتفاعاً بسيطاً، حيث سجلت 12 حالة وفاة منها 3 وفيات وقعت في مناطق صحراوية، في مقابل 10 حالات وفاة في عام 2013،

شرطة رأس الخيمة:

ارتفاع عدد الوفيات في الإمارة، خلال العام الماضي، بنسبة 41%

كشف التقرير الإحصائي لإدارة المرور والدوريات في شرطة رأس الخيمة، عن ارتفاع عدد الوفيات في الإمارة، خلال العام الماضي، بنسبة 41%، مقارنة مع سنة 2013، إذ توفي 71 شخصاً، من بينهم 22 مواطناً، و49 مقيماً، نتيجة وقوع 258 حادثاً خطراً من أصل 25 ألفاً و317 حادثاً مرورياً العام الماضي، فيما سجل عام 2013، 42 حالة وفاة، من بينهم 10 مواطنين، و32 مقيماً، نتيجة وقوع 296 حادثاً مرورياً.

وأوضح التقرير أنه على الرغم من ارتفاع عدد الوفيات خلال العام الماضي، إلا أن الإمارة شهدت انخفاضاً في عدد الحوادث المرورية، بنسبة 15%، كما سجلت

الإمارة انخفاضاً في عدد الإصابات المرورية بنسبة 17% خلال العام الماضي، إذ أصيب 356 شخصاً نتيجة وقوع حوادث مرورية تسببت في وقوع إصابات بين البليغة والمتوسطة والبسيطة.

وبين التقرير أن السائقين في إمارة رأس الخيمة احتلوا المرتبة الأولى في ارتكاب الحوادث المرورية، حيث سجلت لوحات إمارة رأس الخيمة، وقوع 155 حادثاً مرورياً، بنسبة 60% من إجمالي عدد الحوادث خلال العام الماضي، فيما جاءت المركبات التي تحمل لوحات إمارة دبي في المرتبة الثانية، بعدد 23 حادثاً مرورياً، وبنسبة 9% من إجمالي عدد الحوادث المرورية في الإمارة.

وكان شارعي كدرة والساعدي قد سجلا وقوع أعلى عدد الوفيات المرورية، بلغت ست وفيات، بنسبة 17% من إجمالي عدد الوفيات في الإمارة، من بينهم ثلاثة مواطنين أشقاء.

وأوضح التقرير أن الإهمال، وعدم انتباه السائقين، وراء وقوع 67 حادثاً مرورياً، بنسبة 26% من إجمالي الحوادث المرورية في الإمارة، وتابع أن دخول المركبات للطريق الرئيس دون التأكد من خلوه من المركبات، كانت وراء وقوع 44 حادثاً مرورياً، بنسبة 17% من إجمالي عدد الحوادث في الإمارة.

واحتل المواطنين المرتبة الأولى في ارتكاب الحوادث المرورية، بنسبة بلغت 47%، فيما احتل السائقون من الجنسية الباكستانية المرتبة الثانية بنسبة 14%، مضيفاً أن الفئة العمرية من 18 عاماً إلى 30 عاماً، الأكثر ارتكاباً للحوادث المرورية، بواقع 116 حادثاً مرورياً، و27 حالة وفاة خلال العام الماضي، بنسبة 38% من إجمالي عدد الوفيات في الإمارة.

وارتفع عدد المخالفات المرورية خلال العام الماضي بنسبة 17%، إذ ارتكب السائقون 215 ألفاً و208 مخالفات مرورية، مقارنة مع سنة 2013 التي سجلت 178 ألفاً و828 مخالفة مرورية. وأضاف أن مخالفات تجاوز الحد الأقصى لسرعة الطريق، احتلت المرتبة الأولى من المخالفات، بواقع 187 ألفاً و391 مخالفة، مشيراً إلى أنه تم حجز 927 مركبة مخالفة.

أهمها محددات السرعة والإطارات

«مواصفات» السلامة في المركبات تحد من حوادث الطرق

يعد التشدد في توفير متطلبات السلامة العامة في المركبات من الموضوعات التي تشكل أهمية بالغة لدى أجهزة الدولة المعنية للحفاظ على سلامة السائقين ومستخدمي الطريق، وللمساهمة في تعزيز جهود التوعية بالحد من حوادث الطرق، وكذلك توعية أفراد المجتمع بالمواصفات المعتمدة لأجزاء المركبة، وأهمية إجراء الفحص الدوري للمركبة للتأكد من سلامتها الفنية.

وتشير الإحصاءات الدولية إلى أن أكثر من 1.5 مليون شخص يقتلون بالعالم سنوياً بسبب عدم توفر مقاييس السلامة على الطرق.

ونستعرض في هذا التقرير أبرز مواصفات السلامة والأمان التي اعتمدتها هيئة الإمارات للمواصفات والمقاييس مؤخراً، وخصوصاً محددات السرعة، والإطارات.

وأكدت هيئة المواصفات والمقاييس في هذا الإطار أن التطبيق الإلزامي لبرنامج "تقويم المطابقة الإماراتي للرقابة على أجهزة محددات سرعة المركبات" الذي اعتمدته مؤخرا يأتي ضمن منظومة شاملة تستهدف تطبيق مواصفات إلزامية على جميع مكونات السيارات، تشمل قطع غيار السيارات والبطاريات، وبقية مكونات السيارات بأنواعها المختلفة، بهدف محاربة الغش والتقليد، وتوفير أقصى درجات الأمن والسلامة بالمركبات التي تجوب طرقات الإمارات.

محددات السرعة

اعتمدت هيئة المواصفات والمقاييس، برنامج تقويم المطابقة الإماراتي للرقابة على أجهزة محددات السرعة للمركبات، والذي حدد متطلبات أجهزة محددات السرعة.

وبينت الهيئة أن النظام الجديد من شأنه أن يحدّ من السرعة على الطرقات، إذ يحدد البرنامج معايير كفاءة الأداء والتركيب لمحدد السرعة، واختبار محدد السرعة للمركبة، وضمان عدم التلاعب بالجهاز أو فكه بهدف تجاوز السرعة، ويطبق ذلك على محددات السرعة التي تركب على جميع أنواع المركبات المستخدمة على الطرق.

وتضمن البرنامج متطلبات عامة، إذ يجب أن يصمم محدد السرعة بحيث يعمل على مراقبة سرعة المركبة وضبطها عند السرعة المحددة، وأن يصمم بحيث يتم تجميعه وتركيبه على المركبة، بحيث يؤدي الغرض الذي صمم من أجله، ويجب أن يصنع وتركب أجزاء جهاز تحديد السرعة، بحيث تتلاءم مع ظروف التشغيل المستمر داخل المركبة، بما يتناسب مع هذه المتطلبات، وأن يكون محدد السرعة مقاوماً لظواهر التآكل والتعتيق التي يمكن أن يتعرض لها، وأن يصمم الجهاز بحيث لا يمكن العبث به، أو إزالته، أو فشل أي من مكونات النظام، مثل إمدادات الطاقة وجهاز استشعار السرعة، ونظام التشغيل الميكانيكي والتوصيلات، أو أي ضبط أو تعديل غير مصرح به، وفي حالة حدوثه يكون الفشل الناتج آمناً.

إعادة الضبط

وأوضح البرنامج أنه يجب ألا يكون بإمكان أي شخص غير مخول له إعادة ضبط حد السرعة في أي حال من الأحوال، أو إزالة محدد السرعة بشكل مؤقت، أو بشكل دائم عن المركبات قيد الاستخدام، ويجب أن يتم تصميم محدد السرعة، بحيث يمكن فحصه والتحقق منه عند سير المركبة على الطريق.

وفي حال تم تصميم المركبة من قبل الشركة الصانعة بحيث يتم تحديد السرعة إلكترونياً، يتعين على الشركة الصانعة تقديم الوثائق الفنية والمخططات والرسوم التي تثبت عدم إمكانية العبث والتغيير بقيمة السرعة المحددة، بعد معايرتها وضبطها من قبل الشركة أو الوكيل المعتمد فقط، وتقع على عاتق الشركة المسؤولية القانونية في حال تبين خلاف ذلك لاحقاً.

وأشار البرنامج كذلك إلى أنه يجب ألا يؤثر محدد السرعة في سرعة المركبة عند زيادة الضغط على المسرع «الدواسة»، إذا كانت المركبة تسير بالسرعة

> برنامج المطابقة الإماراتي حدد متطلبات محددات السرعة

المحددة، وعند الوصول إلى السرعة المحددة، ويجب أن تكون جميع الوصلات الكهربائية لمحدد السرعة موصولة بشكل مباشر عن طريق الوصلات، أو ملحومة أو معزولة بمقاوم للحرارة، ولا يسمح باستخدام شريط العازل الكهربائي.

وأوضح البرنامج أنه عند الوصول إلى السرعة المحددة يجب أن يعمل محدد السرعة على ألا تتجاوز السرعة القصوى قيمة السرعة المستقرة بأكثر من 5%، ويجب أن تتم معايرة محدد السرعة سنوياً في وقت الفحص الفني للمركبة، وألا يؤثر في التشغيل الطبيعي للمركبة، ويجب أن يصمم محدد السرعة أو يتم تجميعه، بحيث يكون مقاوماً للاهتزازات والتآكل والغبار والرطوبة، ويجب أن يكون محدد السرعة مقاوماً لعكس قطبية التوصيل، "لا يسبب تلفاً لمحدد السرعة".

وأشار البرنامج إلى أن كل المركبات الملزمة بتركيب محدد سرعة، يجب أن تضع ملصقاً غير قابل للإزالة، يحدد السرعة القصوى للمركبة في خلفية المركبة على

الجهة اليمنى للسائق، على أن تكون بحسب الأبعاد المحددة.

توجه لاعتماد مواصفة إلزامية لمصابيح الضباب

تسعى هيئة الإمارات للمواصفات والمقاييس، إلى إلزام وكلاء ومصنعي المركبات والأفراد بتركيب مصابيح الضباب، بعد إقرار مواصفة إلزامية بهذا الشأن على مستوى دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية.

وذكرت وزارة الداخلية في وقت سابق أنها نسقت مع هيئة الإمارات للمواصفات والمقاييس، لجعل مصابيح الضباب مواصفة إلزامية في المركبات، بهدف تأمين سلامة مستخدمي الطرق والممتلكات من الحوادث التي تقع في مناطق مختلفة من الدولة، بسبب انتشار الضباب، الذي يتشكل في أوقات مختلفة من العام، ويخلف حوادث مرورية بسبب صعوبة الرؤية.

وشهدت الدولة حوادث تصادم بسبب الضباب، أدت إلى إصابة ووفاة الكثير فضلاً عن تضرر عدد كبير من السيارات.

وحدد البرنامج المراكز المخولة بتركيب محدد السرعة، إذ أشار إلى أنه يجب أن يقوم المزودون بتعيين مراكز تركيب محدد السرعة في المركبات، وتوفير الفنيين المؤهلين والمدربين على عملية تركيب جهاز محدد السرعة والأجهزة اللازمة، لتركيب محدد السرعة والمعايرة، ورخصة «تجارية / صناعية»، سارية المفعول لمركز التركيب، وتوفير مساحة مناسبة في مركز التركيب.

تحديد المسؤوليات

حدد البرنامج مسؤوليات الجهات المختصة في القيام بتحديد فئات وأنواع المركبات المطلوب تزويدها بمحددات السرعة، والتأكد من تركيب محدد السرعة على جميع المركبات الملزمة بتركيب الجهاز، سواء كانت جديدة أو مستعملة، والتحقق من أن محدد السرعة المركب مطابق، وحاصل على شهادة مسجلة لدى هيئة الإمارات للمواصفات والمقاييس، قبل منح موافقة التسجيل للمركبة، والتحقق عند جميع منافذ الدخول من أن المنتج مستوف للشروط الواردة في نظام تقويم المطابقة الإماراتي «إيكاس» قبل السماح له بالدخول للدولة.

فيما حدد البرنامج مسؤولية المزود بتسجيل المنتج لدى هيئة الإمارات للمواصفات والمقاييس، وتحديد قائمة مراكز التركيب المعتمد، ويعتبر مسؤولاً مسؤولية كاملة عن كفاءة مراكز التركيب، من حيث صحة شهادات وإجراءات التركيب لمحددات السرعة، وتوفير آلية لسحب المنتج من السوق، في حال ظهور أي خلل أو عيب يؤثر في أداء وسلامة المركبة، ويجب أن يضمن المزود محدد السرعة مدة لا تقل عن 36 شهراً ضد عيوب التصنيع.

سرعة الحافلات

وضعت الهيئة مجموعة من مواصفات واشتراطات السلامة لمعالجة ظاهرة تجاوز السرعات المسموح بها على الطرق، إذ بدأ مؤخراً التطبيق الإلزامي لتركيب محددات سرعة للحافلات المدرسية كافة، والمركبات التي تستوعب 14 راكباً فأقل، بحيث تكون لها سرعة محددة لا يمكن لهذه الحافلات تجاوزها، حيث تم تحديد هذه السرعات لتكون 80 كيلومتراً في الساعة للحافلات المدرسية و100 كيلومتر في الساعة للمركبات التي تتسع لأقل من 14 شخصاً، ويستخدم محدد سرعة، وهو جهاز وظيفته السيطرة على كمية الوقود التي تغذي المحرك من أجل الحد من سرعة السيارة إلى قيمة محددة مسبقاً.

"مواصفات" تمنع استخدام الإطارات التي تجاوز عمرها 5 سنوات

منعت هيئة الإمارات للمواصفات والمقاييس "مواصفات" استخدام إطارات جميع سيارات الركوب والدراجات النارية التي يتجاوز عمرها الافتراضي خمس سنوات، سواء خلال الاستخدام أو حتى في المخازن، وفقاً للمعايير الجديدة الخاصة بالمتطلبات الالزامية لإطارات السيارات التي دخلت حيز التنفيذ بعد اعتمادها من مجلس إدارة الهيئة.

وتضمن اللائحة الجديدة 25 مواصفة قياسية للإطارات بكل أنواعها وشروط تخزينها حيث قيمت "مواصفات" مصانع الإطارات الملبسة "المجددة"، وأصدرت خلال الشهور الخمسة الأولى من عام 2013 نحو ألفين و196 شهادة مطابقة خليجية لمنتجات الإطارات مقابل أربعة آلاف و 776 شهادة في عام 2012 كاملاً.

وتضمنت اللائحة قواعد مراقبة عمليات التلبيس والصيانة وإصلاح الإطارات وشروط إعادة استخدامها وأماكن تخزينها وشروط صالات التخزين والمستودعات، بحيث تكون متوافقة مع متطلبات المواصفات القياسية الإماراتية الخليجية المعتمدة على أن تكون هذه المستودعات مناسبة ولا تؤثر على جودة الإطارات.

وأكدت هيئة المواصفات والمقاييس أن تطبيق الإجراءات الجديدة جاء من منطلق حرص "مواصفات" والجهات الأخرى ذات العلاقة في الدولة على أمن وسلامة مستخدمي المركبات، بعد أن أكدت الدراسات والمسوح الميدانية أن استعمال إطارات مستعملة أو ذات جودة متدنية يأتي في مقدمة الأسباب المؤدية لحوادث السيارات في الدولة.

وشملت الاشتراطات أن تكون فترة تخزين إطارات المركبات الخفيفة "24" شهراً والمركبات التجارية 30 شهراً، حيث أشارت اللائحة إلى أن الفترة الزمنية القصوى لعمر الإطار خمس سنوات في حال اجتيازه الفحص الفني والتأكد من عدم وجود عيوب فنية في الإطار وتم عقد تدريب لمفتشي الفحص الفني في مجال الإطارات والسيارات.

ووفقاً للإحصائيات المتوافرة فإن الدولة تستورد سنوياً بحدود 8.5 مليون إطار سيارة في حين تضم الدولة 25 مصنعاً خاصاً بتجديد إطارات السيارات تنتج حوالي 60 ألف إطار سنوياً.

تحت رعاية سيف بن زايد

سيف الشعفار يفتتح الندوة الدولية حول « تقنيات الاتصال والسلامة المرورية»

تحت رعاية الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية الرئيس الفخري لجمعية الإمارات للسلامة المرورية افتتح سعادة الفريق سيف عبد الله الشعفار وكيل وزارة الداخلية وبحضور معالي محمد صالح بن بدوة الدرمكي رئيس جمعية الإمارات للسلامة المرورية الندوة الدولية حول «تقنيات الاتصال والسلامة المرورية» بفندق إنتركونتيننتال بأبوظبي والتي نظمتها الجمعية بالتعاون مع المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق والمنظمة العربية للسلامة المرورية ومنظمة الصحة العالمية والمؤسسة الكندية لبحوث مصابي حوادث المرور واللجنة المشتركة للسلامة والحلول المرورية.

حضر حفل الافتتاح يوب جوز رئيس المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق والدكتورة روبين روبرتسن رئيسة المؤسسة الكندية لبحوث مصابي حوادث الطرقات بكندا واللواء الدكتور أحمد ناصر الريسي مدير عام العمليات المركزية بشرطة أبوظبي وعدد من رؤساء ومديري هيئات ومؤسسات حكومية وعدد كبير من ضباط وزارة الداخلية ورؤساء الوفود المشاركة وأعضاء مجلس إدارة جمعية الإمارات للسلامة المرورية.

إلقاء الضوء على مسببات الحوادث

هنأ معالي بن بدوة في كلمته الافتتاحية القيادة الرشيدة للدولة وأبناء الوطن والمقيمين بمناسبة اليوم الوطني 43 للدولة، كما رحب بالضيوف والخبراء والمحاضرين، حيث أكد إن جميع دول العالم ما زل يعاني من مشكلة حوادث المرور، والتي تحصد سنوياً مليوناً و 250 ألف شخص والذي يعد رقماً مخيفاً بجميع المقاييس ويدعو

إلى العمل جميعاً للحد من هذه الخسائر البشرية.

وقال إن جمعية الإمارات للسلامة المرورية حرصت على إلقاء الضوء على أبرز مسببات الحوادث المرورية وطرحها من خلال نشاطاتها العلمية للبحث والدراسة للخروج بحلول تسهم في الحد من هذه الحوادث ونتائجها، وهو ما نراه اليوم متمثلاً في هذه الندوة المهمة، لافتاً إلى أن عالمنا المعاصر يشهد العديد من التطورات وعلى جميع الصُعد، وكل يوم بل وكل ساعة نرى ونلمس هذه التطورات وتأثيراتها على حياتنا ومنها التطورات الهائلة في تقنيات الاتصال الحديثة، موضوع الندوة، وما لهذه التقنيات من إيجابيات سهلت علينا سبل الحياة، وأصبحت جزءاً مهماً من نشاطاتنا اليومية.

وأضاف رئيس جمعية الإمارات للسلامة المرورية أن لهذه التقنيات بعداً سلبياً فيما يتعلق بالسلامة المرورية حيث برزت أسباب عديدة للحوادث المرورية بسببها ومنها الانحراف المفاجئ والذي سجلته أغلب الإحصائيات المرورية خلال السنوات القليلة الماضية.

ومعرباً عن أمله بأن تشخص المشكلة وتستخلص الحلول التي تجعل من هذه التقنيات أدوات تسهم في تعزيز السلامة المرورية وتحد من الحوادث ومخاطرها.

العالم ما زال يعاني من الحوادث

ومن جانبه أكد الدكتور يوب جوز رئيس المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق على أهمية الشراكة التي تجمع بينهم والمنظمة العربية للسلامة المرورية وجمعية الإمارات للسلامة المرورية والتي أثمرت عن تنظيم الندوة وتناول موضوع في غاية الأهمية للوقوف على دور هذه التقنيات في الحوادث المرورية ومعرفة

بن بدوة : إيجاد حلول تجعل التقنيات تسهم في تعزيز السلامة وتحد من الحوادث ومخاطرها

جوز: جهود دولة الإمارات أسهمت في خفض نسبة الوفيات في إقليم شرق المتوسط

الحوسني:المنظمة العربية تشيد بدعم ورعاية سيف بن زايد لجهود السلامة المرورية

مسبباتها إلى جانب بناء نظام للسلامة المرورية يتبعه مستخدمو الطريق باستخدام هذه التقنيات.

ولفت إلى أن العالم ما زال يعاني من مشاكل حوادث المرور والتي تحصد سنوياً مليوناً و 240 ألف شخص وبمعدل 150 شخصاً في الساعة أو 3 قتلى كل دقيقة، مشيراً إلى أن إقليم شرق المتوسط حقق انخفاضاً في وفيات الحوادث المرورية وفقاً للتقرير العالمي لمنظمة الصحة خلال عام 2013 حيث بلغت نسبة الوفيات 21.3 وفاة لكل مائة ألف من السكان مقارنة بعام 2008 والتي كانت 23.2 وفاة لكل مائة ألف من السكان.

وقال جوز إن هذا الانخفاض و بعد مراجعة الاحصائيات المرورية على مستوى المنطقة يرجع إلى جهود دولة الإمارات العربية المتحدة في الحد من الحوادث المرورية والذي بالتالي أثر إيجابياً على انخفاض الوفيات على مستوى المنطقة، وهو أمر تستحق دولة الإمارات العربية المتحدة الإشادة والتقدير.

دور التقنيات الحديثة

وعبرت المنظمة العربية للسلامة المرورية على لسان نائب الرئيس العميد متقاعد حسن أحمد الحوسني عن اعتزازها باحتضان دولة الإمارات العربية المتحدة لأعمال الندوة الدولية حول "تقنيات الاتصال والسلامة المرورية " وتشيد بالرعاية والدعم الذي يوليها الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية الرئيس الفخري لجمعية الإمارات للسلامة المرورية.

وقال الحوسني : إننا نتطلع أن تسلّط الندوة الضوء على أحد أهم ما أفرزته التقنيات الحديثة وهو ذلك التحول الجذري الذي طرأ على أسس وقواعد التعامل مع المركبات واستخدام الطرق، والذي أوجد سلوكيات جديدة كشفت مؤشراتها، بصورة ملموسة ومتجلية أنه لا مكان مستقبلا على الطرق لغير القادرين على امتلاك أدوات استخدام تقنيات الاتصال الحديثة واستيعابها والتفاعل معها. وفاقد هذه المهارات سيكون عبئاً وخطرا على نفسه وعلى حياة الآخرين من حوله.

وأكد أن من أهم الاستنتاجات التي تم التوصل إليها في التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق أنه وبالرغم من أن غالبية البلدان لديها قوانين للمرور وتتضمن تصنيفاً للمخالفات والغرامات المالية والعقوبات الصارمة للتصدي لعوامل الخطر الرئيسة والأسباب المؤدية الى وقوع الحوادث المرورية (كالسرعة، والقيادة تحت تأثير المسكرات،واستخدام الهاتف النقال، والانشغال بالتواصل عبر شبكة الإنترنت، وعدم استخدام الخوذات، وأحزمة الأمان، والمقاعد المقيدة لحركة الأطفال)، فإن معظم هذه التشريعات ليست شاملة وغير فعالة ومجدية، ما دامت غير نافذة ومفعّلة، ومطبّقة بالحزم المطلوب الرادع لكل المخالفين.

الأبحاث والدراسات تشخص المشكلة

وأكدت الدكتورة روبين روبرتسن رئيسة المؤسسة الكندية لبحوث مصابي حوادث الطرقات بكندا على أهمية العمل المشترك بين الجهات المعنية بالسلامة المرورية، خاصة فيما يتعلق بالأبحاث والدراسات التي تسهم في تشخيص المشكلة وتحديد آليات حلها، لافتة إلى أن المؤسسة الكندية والتي أسست عام 1964 هي مؤسسة علمية تنظم الأبحاث حول تصرفات

مستخدمي الطريق لاسيما وأن النسبة الأكبر من الوفيات بسبب الحوادث في كندا هم من فئة الشباب، حيث تركز المؤسسة في أبحاثها على دراسة تصرفاتهم أثناء استخدامهم للطريق.

وأشارت إلى أن المؤسسة والمنظمة العربية للسلامة المرورية حرصتا على المشاركة في تنظيم الندوة الدولية كما تعدان لعقد اتفاقية شراكة تختص بالأبحاث والدراسات بهدف توفير تعزيز قاعدة بيانات تساعد الخبراء والباحثين والمعنيين في الشأن المروري على إجراء دراساتهم بشكل علمي سليم، إضافة إلى البرامج التعليمية المتبادلة.

الجلسات العلمية

وترأس الدكتور ناصر سيف المنصوري رئيس اللجنة العلمية للندوة الجلسة الأولى حيث قدمت خلالها خمس أوراق تناولت الأولى والتي قدمها العميد غيث حسن الزعابي مدير عام التنسيق المروري بوزارة الداخلية أثر تقنيات الاتصال الحديثة على السلامة على الطرق، فيما تناولت الثانية التجربة الهولندية

حول الانشغال أثناء القيادة قدمها السيد يوب جوز رئيس المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق.

كما تناولت الورقة الثالثة والتي قدمها الأستاذ الدكتور ياسر حواس مدير مركز بحوث الطرق والمواصلات وسلامة المرور بجامعة الإمارات موضوع استخدام الهاتف المحمول بين قائدي المركبات في دولة الإمارات، فيما قدمت الدكتورة روبين روبرتسن رئيسة المؤسسة الكندية لبحوث مصابي حوادث الطرقات الورقة الرابعة بعنوان الانشغال أثناء القيادة في كندا وأمريكا، أما الورقة الخامسة فقد تناول خلالها الدكتور نور الدين الحاج محمود من الجمعية التونسية للوقاية من حوادث الطرق موضوع قيادة المركبة والاستخدام الاتصالي والرقمي: التأثير والانعكاس.

وترأس الجلسة الثانية للندوة السيد يوب جوز رئيس المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرقات،حيث تم تقديم ست أوراق عمل، تناولت السادسة والتي قدمها المهندس محمد جداح من الهيئة العامة لتنظيم قطاع الاتصالات في الإمارات موضوع دور قطاع الاتصالات في السلامة المرورية، وتناولت الورقة السابعة والتي قدمتها الدكتورة إليونورة بابايمتريو من الجامعة القومية التقنية بأثينا في اليونان موضوع الانشغال أثناء القيادة باستعمال الجوال: الآثار والحلول.

كما تناولت الورقة الثامنة ردة فعل ما بعد الصدمة للأستاذ الدكتور باري جونز مستشار دولي في طب الطوارئ ببريطانيا، أما الورقة التاسعة فقد تناول

توقيع مذكرة تفاهم

وعلى هامش الندوة وقعت المنظمة العربية للسلامة المرورية مع المؤسسة الكندية لأبحاث مصابي حوادث الطرق مذكرة تفاهم حول التعاون والشراكة المتبادلة بين الجانبين، حيث مثل المنظمة العميد متقاعد حسن أحمد الحوسني نائب رئيس المنظمة العربية للسلامة المرورية، ومثل الجانب الكندي السيدة روبين روبرتسن رئيسة المؤسسة الكندية لأبحاث مصابي حوادث الطرق.

واشتملت المذكرة على تبادل الخبرات والتجارب والبحوث والدراسات والمبادرات وتنظيم الدورات التدريبية وتنظيم الندوات والملتقيات الدولية ذات الأبعاد العلمية وذلك بهدف التعامل الإيجابي مع عقد العمل العالمي للسلامة على الطريق 2011–2020 والذي أطلقته منظمة الصحة العالمية.

خلالها الدكتور وارد فان لار نائب رئيس المؤسسة الكندية لبحوث مصابي حوادث الطرقات بكندا الدماغ والتركيز عند القيادة، في حين تناولت الورقة الأخيرة لليوم الأول للندوة موضوع السلامة المرورية والتواصل الاجتماعي والفايسبوك قدمها الأستاذ مرسلي عمراني عضو المنظمة الدولية ورئيس جمعية السلامة المرورية بالجزائر.

وعقدت الندوة في يومها الثاني جلستي عمل، حيث ترأست الجلسة الأولى السيدة روبين روبرتسن رئيسة المؤسسة الكندية لإبحاث مصابي حوادث الطرق، قدم خلالها المهندس جاسم محمد آل علي من هيئة المواصفات والمقاييس ورقة بعنوان خدمات هيئة المواصفات والمقاييس في ضمان سلامة المركبات والإطارات، كما قدم الأستاذ الدكتور أندري راكوتونيريني من مركز البحوث في الحوادث والسلامة المرورية بجامعة كوينزلاند بأستراليا ورقة تناولت البحوث الحديثة المتعلقة بالتقنيات والقيادة الآلية للمركبات، في حين تناولت ورقة عمل قدمتها الدكتورة أنتيدا إفرسا من إيطاليا مزايا نظم مساعدة قائدي المركبات المتطورة في مجال الحد من جرحى ووفيات حوادث السير، أما الورقة قبل الأخيرة في الجلسة فقد كانت تحت عنوان حرب الاتصالات الإلكترونية على الطريق قدمها الدكتور عبد الرحمن الجناحي مدير مركز دراسات المواصلات والطرق في البحرين، في حين قدم الدكتور شارلز قويون أمين عام اللجنة الطبية بالجمعية الفرنسية للوقاية من حوادث الطرق ورقة تحت عنوان الاهتمام في طب الطوارئ.

وترأس جلسة العمل الأخيرة للندوة الدكتور عبد الرحمن الجناحي مدير مركز دراسات المواصلات والطرق في البحرين، حيث تم تقديم خمس أوراق عمل تناولت الأولى موضوع الإدمان على استخدام الهاتف النقال لدى سائقي المركبات في الأردن قدمها المهندس فيصل علي فريحات من المعهد المروري الأردني، فيما تناولت الثانية موضوع الانشغال أثناء القيادة للدكتور توم بريجس من جامعة هاسلت في بلجيكا، كما تناولت الورقة الثالثة موضوع تأثير استخدام الهاتف النقال والأجهزة الإلكترونية على مستويات السلامة المرورية قدمها النقيب مهندس / عبدالله حمد الغفلي من مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي، في حين تناولت الورقة الأخيرة كيفية تحسين السلامة على الطريق باستخدام نظم المعلومات الجغرافية للدكتور نسيم العبد من اللجنة المشتركة للسلامة والحلول المرورية.

اختتمت الندوة أعمالها بتكريم الجهات المنظمة والراعية والمشاركة والخبراء والباحثين، حيث كرم سعادة المهندس صالح الظاهري نائب رئيس جمعية الإمارات للسلامة المرورية كلاً من المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق والمنظمة العربية للسلامة المرورية واللجنة المشتركة للسلامة والحلول المرورية والمؤسسة الكندية لأبحاث مصابي حوادث الطرق إضافة إلى دائرة النقل وهيئة التأمين وهيئة تنظيم الاتصالات وشركة أدنوك، كما تم تبادل الهدايا والدروع مع بعض الجهات المشاركة.

التوصيات:

شهدت الندوة مشاركة خبراء وباحثون وأكاديميون عرب وأجانب، وفاعلون يمثلون مختلف القطاعات المعنية بالسلامة المرورية وتقنيات الاتصال ومراكز البحوث والدراسات الدولية ومن جهات حكومية وأهلية وخاصة ومن ممثلي المجتمع المدني، و قد خرجت بعدد من التوصيات جاءت على النحو التالي:

1- ضرورة تشجيع ودعم التعاون البناء مع الجامعات ومؤسسات التعليم العالي ومراكز البحث العلمي لإجراء الدارسات والبحوث المتعلقة باستخدام تقنيات الاتصال على الطريق وأهمية الاستفادة من نتائج دراسات وبحوث استخدام هذه التقنيات على الطريق وعلاقتها بالحوادث المرورية والاستفادة منها في رسم استراتيجيات وخطط العمل الوطنية للسلامة المرورية، والتي يجب أن تكون مبنية على أهداف محددة قابلة للقياس، مع وجود آليات واضحة للتنفيذ والمتابعة والتقييم وفقاً لأفضل الممارسات العالمية في هذا المجال، واتساقاً مع "الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011 – 2020 م".

2- ضرورة إنشاء مراكز إقليمية تعنى بالسلامة المرورية والتقنيات وتوثيق المعلومات والإحصاءات المتعلقة بها، وتوفير قواعد بيانات تعتمد منهجيات وأطر واضحة وموحدة للتعامل مع الحوادث المرورية والإحصاءات المتعلقة بها، وتعتمد التحليل العلمي لهذه البيانات، واستخدام نظم المعلومات الحديثة لتسجيل بيانات ومعلومات الحوادث، والاستفادة من تحليلها لتقييم وتقدير أثر الحوادث المرورية، ولدراسة وتحديد الخسائر في الأرواح والممتلكات والهدر في الوقت والجوانب النفسية والاجتماعية وذلك من خلال دراسات ميدانية متخصصة وبعيدة عن الإحصائيات المرورية الخاصة بالمخالفات المرورية والتي قد تكون غير ممثلة لحجم مخالفات الإستخدام المفرط في تقنيات الاتصال أثناء القيادة، ولتقييم مدى فعالية إجراءات السلامة المرورية والحلول التقنية التي تحد من استخدام وسائط الاتصال والتقنيات التي تشغل مستخدم الطريق عند المسير على الطرق.

3- تكثيف جهود التوعية المرورية بين فئات المجتمع المختلفة خاصة فئة الشباب عماد المستقبل، ونشر ثقافة الحد من استخدام التقنيات الاتصالية أثناء القيادة أو المشي على الطرقات والتي تؤثر على سلوك مستخدمي الطريق سواء كانوا مشاة أو راكبين أو سائقين وأهمية استخدام تقنيات الاتصال و إرسال الرسائل عند الوقوف فقط والتواصل عبر الرسائل النصية خارج الطرق.

4- الاستفادة من خبرات الدول التي حققت نجاحات في مجال السلامة على الطرق، وذلك من خلال نقل البرامج والتطبيقات والتجارب الناجحة إلى الدول التي ما زالت تعاني من مشكلة السلامة على الطرق، وتسهيل تبادل الأبحاث العلمية والدراسات المعنية بالسلامة المرورية بكافة عناصرها وتقنيات الاتصال المستخدمة في المركبة للاستفادة منها وترجمتها ونشرها على شبكة الإنترنت والإنترانت لتعميم الفائدة.

5- التأسيس لمحطات إذاعية متخصصة تعنى بمجال السلامة المرورية في جميع جوانبها (متابعة الطرقات وكيفية السير وأشكال الإرشاد) ويعمل بها المتخصصون في الميدان من أجل إرساء تفاعلية دائمة بين الجهة الباثة ومستعمل السيارة وبقية الجهات الأخرى المرتبطة بالموضوع.

6- التفكير في إحداث قناة تلفزية متخصصة وبإمكان المنظمة العربية للسلامة المرورية بمعية جهات عربية ودولية فاعلة أن ترعى هذا المشروع.

7- التفكير الجدي في تفعيل الوسائط الاتصالية بالتأسيس لمنتديات متخصصة تعنى بمسألة الطريق وخطورة الحوادث المرورية من حيث التوعية بمضامين جادة يسهم فيها المبحرون الإلكترونيون.

8- إن الحلول الأربعة لمشكلات السلامة المرورية ما زالت مناسبة وعلى كل دولة تحسين الوسائل المتبعة في تعليم وتوعية مستخدم الطريق، والهندسة لبناء طرق ومركبات أكثر أمناً وبوسائط اتصالات تقنية مناسبة، والرقابة على التصرفات غير الآمنة على الطرق كاستخدام هذه التقنيات أثناء المسير، وتطوير نظم إسعاف وطوارئ متضمن الإبلاغ الفوري ذاتياً عند وقوع الحوادث من خلال المركبة دون تدخل بشري وبنظم أفضل من الموجودة حالياً، و كذلك استخدام الحلول الأربعة بشكل منسق وتكاملي.

9- هناك ضرورة لتطوير تقنيات اتصال فاعلة لخدمة مستخدمي الطريق والمجتمع والمنظومة المرورية ولكن لا بد من دراسة أثر هذه التقنيات الاتصالية على السلامة المرورية قبل اعتماد تشغيلها واستخدامها داخل المركبات واستمرارية البحوث العلمية التي ترصد تقبل الجمهور لبعض تطبيقات أنظمة النقل الذكية، والتي تتعلق بالسلامة الشخصية أو غيرها من الخدمات الأخرى.

10- من الضروري وضع التشريعات القانونية يتفق عليها جميع الجهات والجمعيات الممثلة للأفراد والمجتمع بالدولة والتي من شأنها أن تتيح للجهات الرقابية بالدولة مثل شرطة المرور إستخدام التقنيات الحديثة داخل المركبات للرقابة المرورية وبما لا يتعارض مع دستورية الحريات الشخصية، كما ينبغي أن ينظم استخدام تقنيات وأنظمة النقل الذكية ووسائل الإتصال بإطار قانوني يضمن للتكنولوجيا إمكانية معالجة مشاكل النقل وخدمة أهداف واضحة وليس الإضرار بالسلامة المرورية.

ité 2011

Under the patronage of Lt. Gen. HH Sheikh
Saif bin Zayed Al Nahyan
Deputy Prime Minister and Minister of Interior
Honorary President of Emirates Traffic Safety Society
تحت رعاية الفريق سمو الشيخ
سيف بن زايد آل نهيان
نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية
الرئيس الفخري لجمعية الإمارات للسلامة المرورية
تقنيات الاتصال والسلامة على الطرق
COMMUNICATION TECHNOLOGIES AND ROAD SAFETY
الندوة الدولية حول تقنيات الاتصال والسلامة على الطرق
International Symposium On Communication Technologies And Road Safety
26-27 نوفمبر 2014 أبوظبي
Abu Dhabi 26-27 November

نادي السيارات الايطالي

أهمية الأنظمة المساعدة للسائق في تحقيق السلامة على الطرق

إعداد: الدكتورة أنتيدا أفيرسا

تتناول الدراسة أهمية العامل البشري في معادلة السلامة على الطريق وتوصفه بأنه أهم عناصرها المكونة من السيارة والطريق وتشير إلى أن حوالي 90٪ من حوادث الطرق هي نتيجة لخطأ بشري.

أنظمة مساعدة للسائق (أداس)

تطوير الأنظمة المساعدة (أداس) يعكس النمو السريع في جميع أنحاء العالم، خاصة في مجال التواصل والحوسبة والتقنيات

(أداس) يمكن أن تساعد السائق في القيادة باستمرار، بأن يستبدل بعض القرارات والإجراءات أثناء القيادة، وكانت النتيجة التقليل من أخطاء السائق التي يمكن أن تؤدي إلى وقوع الحوادث.

السيارات المنتشرة على الطرق الإيطالية جميعها مجهزة بـ AEB النظام المساعد للسائق لتغيير قراراته أثناء القيادة أو التنبه لمعوقات على الطريق، وخفض هذا النظام التكاليف الاجتماعية الناتجة عن الحوادث بنحو 130 مليون يورو.

نظرة عامة على أداس

مكالمات طوارئ والبريد الإلكتروني

نظام المراقبة والاتصالات اللاسلكية بين السيارات يتيح الحفاظ إما بسرعة ثابتة من السيارة في ظروف الازدحام، أو على مسافة ثابتة للمركبة للسيارة التي تليها، ويوفر النظام سبل اتصال يتيح للسائق تغير وجهته او تخفيف سرعته من خلال الصوت والصورة لأنه نظام سمعي ومرئي.

تحديد الحد الأقصى للسرعة

نظام يتيح للسلطة المرورية التعرف على ملابسات الحادث بعد وقوع الحادث عن طريق إرسال المعلومات، كما ينبه السائقين إلى وجود حادث في مكان محدد للتنبه وأخذ الحيطة.

تطور نظام الإضاءة في المصابيح الأمامية للسيارة بنظام السيطرة الكهروميكانيكية لضمان الإضاءة عند المنحنيات.

تفعيل نظام المكابح عند الاصطدام وكذلك حزام الأمان

تقديم الدعم المعلوماتي للسائق عند تغيير حارته خطأ بسبب عدم الانتباه.

الاستنتاجات على أي حال التنفيذ الكامل والناجح لهذه التقنيات يتطلب تنسيق الجهود بين الحكومات، ووكالات السلامة على الطرق، ومصممي نظام الموردين والمصنعين والمستخدمين للمركبة.

استخدام تكنولوجيا الاتصال وأثرها في وقوع حوادث الطرق

روبين روبرتسون
الرئيس التنفيذي لمؤسسة تيرف الكندية

يتسبب تشتيت الانتباه أثناء قيادة السيارة خاصة ما يتعلق بتكنولوجيا الاتصال مثل الهواتف المتحركة، في وقوع حوادث مأساوية تؤدي إلى وقوع وفيات.

في كندا وطبقا لدراسات أجريت لمعرفة حجم ما يسببه استخدام هذه التقنيات الحديثة أثناء قيادة السيارة وانشغال اليد والنظر والتفكير بهذه التقنية مثل الهاتف المتحرك – تسبب وفيات بنسب تتراوح ما بين 13٪ – 16 % وتنتج عنها اصابات نسبتها تتراوح ما بين 23% 27%. هذه المآسي مثلت تحديا للسلطات الكندية لضبط الطريق وتكثيف التوعية.

في دراسة أجريت عن نسب السائقين الذين ينشغلون عن الطريق أثناء القيادة، أفاد 4.3% من السائقين بحدوث ذلك واعترف 2.7% بانشغالهم داخل السيارة بالتركيز في القيادة. أسفرت عمليات ضبط الطريق وتشديد العقوبات والتوعية عن انخفاض حجم من يستخدمون الهاتف المتحرك أثناء القيادة، فمن خلال مسوحات وطنية أجريت في الفترة من 2006 إلى 2013 انخفضت نسبة هؤلاء الى 2.3% بينما كانت 5.5% في الولايات المتحدة الامريكية وشكل السائقون الذين تتراوح أعمارهم ما بين 30 – 35 نسبة 20% من السائقين المتسببين للحوادث نتيجة استخدامهم للمتحرك أثناء القيادة.

كشفت استطلاعات في عام 2007 و 2008 أن أكثر من نصف السائقين للعينة البحثية اعترفوا باستخدامهم المتحرك لبعض الوقت أثناء القيادة وأفاد 16% منهم أنهم استخدموا المتحرك بشكل منتظم.

في عام 2009 قدر عدد المستخدمين للهاتف أثناء القيادة خلال ساعات النهار نحو 9%.

في دراسة لعينة من المراهقين بلغت 320 مراهقاً قال 45% إنهم استخدموا المتحرك أثناء السواقة و23% منهم قالوا إنهم قرأوا رسائل نصية.

في عام 2010 تم إصدار تشريع لحظر استخدام المتحرك أثناء القيادة لجميع السائقين في 8 ولايات، كما تم حظر استخدام المتحرك في 18 ولاية لسائقي الحافلات المدرسية.

عقدت قمتان وطنيتان في الولايات المتحدة لدراسة الحالة المرورية واستخدام الهاتف أثناء القيادة كانت من نتائجها زيادة جرعات التوعية وإصدار الرئيس الأمريكي قراراً بحظر استخدام المتحرك أثناء القيادة لنحو 4 ملايين موظف حكومي.

أثر ترشيد استخدام التقنيات الرقمية في تحقيق معدلات أعلى للسلامة المرورية

مركز دعم اتخاذ القرار – شرطة أبوظبي

الباحث/ محمود محمد عبد القادر

لمحة تاريخية عن نشأة التقنيات الرقمية:

تعتبر الحرب العالمية بمثابة انطلاقة البحث عن وسائل اتصالات وتواصل جديدة.

سلبيات وسائل الاتصالات السلكية القديمة سببت خسائر للجيوش في الحرب العالمية الثانية.

تم التوصل إلى استخدام التقنيات الرقمية عوضاً عن أنظمة الاتصالات المعروفة بالأنالوج.

دخلت التقنيات الرقمية إلى كل مناحي الحياة ومنها المركبات وبات التنافس بين مصنعي المركبات قائماً بقدر ما يتوفر في المركبة من تقنيات تحقق قدراً أكبر من السلامة والرفاهية للسائق والركاب.

حملت التقنيات الرقمية معها العديد من السلبيات ولكنها نابعة من سوء الاستخدام.

مساهمات التقنيات الرقمية في تحقيق السلامة المرورية

التقنيات الرقمية في المركبات (مثبت السرعة / البلوتوث / GPS/ .....).

استخدام التقنيات الرقمية في تحقيق السلامة من خلال تنظيم حركة السير (شبكة الإشارات الضوئية).

استخدام التقنيات الرقمية في تحقيق حوادث السير.

تحقيق الضبط المروري.

تقنيات GIS ودورها في تحقيق السلامة المرورية.

مخاطر التقنيات الرقمية على السلامة المروري

سوء استخدام التقنيات الرقمية في قيادة المركبات.

مخاطر استخدام الهواتف الذكية.

قد يظهر استخدام التقنيات الرقمية بعض التعارض مع الحريات الشخصية لكن القانون الاماراتي وجد لها حلولاً تشريعية مثل تصوير المخالفين في المركبات (عدم نشر الصور / الاطلاع عليها بطلب من المالك) وأن الرادارات تقوم بتصوير خلفية المركبة لإثبات المخالفة بوجه قانوني.

مخالفة استخدام الهاتف النقال حسب الإمارة للأعوام 2011-2013-2012

الإمارة	2011	2012	2013
أبو ظبي	23056	21304	30466
دبي	51151	44461	35669
الشارقة	7004	10234	15073
عجمان	3488	3372	3571
أم القيوين	37	44	25
رأس الخيمة	181	292	267
الفجيرة	27	33	39
المجموع	84944	79740	85110

أثر تقنيات الاتصال الحديثة على السلامة المرورية

يتمحور موضوع الدراسة في إبراز الدور المتنامي لتقنيات الاتصال الحديثة التي يتم توظيفها من خلال الهاتف النقال على حالة السلامة المرورية.

ما هو أثر التقنيات الحديثة على السلامة المرورية؟

- يصعب على السائقين الاحتفاظ بسرعة مناسبة وثابتة.
- تضعف قدرة السائق على البقاء في المسار المناسب.
- يستغرق السائقون وقتا أطول لإدراك المتغيرات الطارئة.
- يزيد من العبء الذهني الواقع على السائق والناتج غالبا عن التوتر والغضب الزائد.
- التشريعات القانونية لاستخدام الهاتف أثناء القيادة بدولة الإمارات
- يحظر استخدام الهاتف النقال باليد أو سماعة هاتف السيارة أثناء قيادة المركبة
- يفرض القانون غرامة (200) درهم و(4) نقاط مرورية

النتائـــج

أثرت التشريعات كالتالي :

- تحسن واضح في الحالة المرورية على مستوى الدولة، خفض واضح في الحوادث المرورية والإصابات والوفيات خلال الفترة من 2011 – 2013
- تشير النتائج الى أن نسبة المخالفات المرورية المرتكبة نتيجة استخدام الهاتف النقال تعتبر قليلة بالدولة حيث إنها تتراوح من بين 0.02 الى 1.77.
- ثبت أن المخالفات الحضورية التي وقعت على الطرق الداخلية قد بلغت نسبتها 57.03% في حين بلغت نسبة المخالفات الحضورية بسبب استخدام الهاتف النقال على الطرق الخارجية 42.97%.
- أكثر المرتكبين لمخالفات استخدام الهاتف النقال من الذكور بنسبة 77.08 والإناث بنسبة 6.48 من الإناث.

ثبت من الدراسة أن السائقين المتسببين في المخالفات هم من الفئة العمرية من 45–18 سنة.

التوصيات

- توعية مستخدمي وسائل الاتصال والتقنيات الحديثة بمخاطر استخدامها أثناء القيادة وذلك لضمان مستوى عالٍ من السلامة المرورية.

تطوير واستخدام مؤشرات أداء السلامة للتقنيات الحديثة، مما يساعد على مراقبة التقنيات ومدى تأثيرها على مستوى السلامة المرورية.

- يجب على الدول تبني وتشجيع تطبيق أي تقنية جديدة ترفع من مستوى السلامة المرورية وأن يكون ذلك من ضمن استراتيجيتها وخططها.

إعداد وزارة الداخلية - الإمارات

- يجب على مصنعي المركبات التأكد من أن أي وسائل اتصال أو تقنية جديدة لا تؤثر سلباً على مستوى السلامة وتركيز السائق على القيادة.
- إجراء المزيد من الدراسات عن مدى تأثير وسائل الاتصال الحديثة على السلامة المرورية.
- يجب على مصنعي المركبات الالتزام العالي تجاه السلامة المرورية عند تطبيق ونشر تطبيقات أنظمة النقل الحديثة في المركبات.
- التعاون الدولي لتطوير أفضل المعايير والمواصفات في ضمان سلامة الطرق.

السلامة على الطريق في شبكات التواصل

إعداد الأستاذ مرسلي عمراني
جمعية ذاكرة الطريق الجزائرية

أصبحت شبكات التواصل واحدة من أهم وسائل الاتصال الأكثر أهمية كونها جزءاً من حياتنا اليومية، فالملايين من البشر يستخدمون هذه الشبكات في التواصل وتبادل الصور والملفات وعقد الصداقات.

دلائل على شعبية وأهمية شبكات التواصل:

1.3 مليار شخص شهرياً يستخدمون الفيسبوك في التواصل، و 232 مليون في التويتر و 450 مليوناً لمحرك البحث جوجل.

هناك زيادة تقدر بـ 25% سنوياً لمستخدمي شبكات التواصل و30% منهم تتراوح أعمارهم ما بين 25 – 34 سنة. يستخدم الفيسبوك 53% من الإناث و47% من الذكور، وكل يوم يتم تحميل 3 ملايين صورة.

زاد على صفحات الفيسبوك عدد النساء اللاتي يتابعن السلامة على الطريق وتتراوح أعمارهن ما بين 18-24 سنة ويهتممن بأخبار الحوادث ويستخدمن شبكات التواصل في عرض من أصيبت منهن في عزيز بسبب حادث مروري.

هناك نساء أسسن صفحات على شبكة التواصل الاجتماعي نتيجة إحساسهن بالمرارة والمأساة لفقدان ابن أو زوج نتيجة حوادث طرق، فهناك من عرضت مأساتها نتيجة فقدانها لزوجها في حادث طريق نتيجة قيادته لسيارة وهو في حالة سكر، وأخريات نشرت حالات على الصفحات فقدن أبناءهن نتيجة حوادث طرق بسبب كتابتهم للرسائل النصية أوقراءتها أثناء القيادة أو أثناء ركوبهم لسيارة استخدم سائقها شبكات التواصل اثناء القيادة.

تهدف هذه الصفحات إلى حماية الأسر من أخطار الحوادث على الطريق جراء تعاطي المخدرات والخمر، فضلاً عن الانشغال بشبكات التواصل أثناء القيادة.

أثر قطاع الاتصالات على السلامة المرورية

يعمل قطاع الاتصالات في كل أنحاء العالم على تطوير أحدث معايير تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في ما يتعلق بأنظمة النقل الذكية وسلامة السائقين والركاب إلى جانب تحسين الأداء خلال قيادة المركبات.

أصبحت التكنولوجيا حاجة ملحة لمواكبة التطور السريع في تقنيات الاتصال ولها أثر كبير منْ اجل تعزيز السلامة على الطرقِ وتطويرَ أنظمة النقلِ الذكية واستعمالَها لتحسينِ مستوى السلامة عبر وضعَ سياساتٍ أو تبني مشاريعَ تراعي معاييرَ تكنولوجيا المعلوماتِ والاتصالات.

«الهيئة هي المسؤولة حالياً عن منح التراخيص لأجهزة التحكم التي تعمل عن بعد في السيارات، فضلاً عن الترددات التي يتم التحكم من خلالها في أنظمة الاستشعار والتحكم بالطرق، بالتعاون مع الجهات المسؤولة».

الدولة تمتلك القدرات الاستيعابية والبنية التحتية المساعدة لعوامل التوسع في استخدام شبكات الطرق الذكية، التي تدعم سلامة الطرق عبر تكنولوجيات المعلومات.

لدى الهيئة السعة اللازمة لاستيعاب ترددات موجات الراديو التي يمكن التوسع فيها مستقبلاً للطرق الذكية، والتي من الممكن أن تتم عبر وضع أجهزة استشعار واستقبال للإشارات في السيارات، وعلى الطرق، لبث البيانات بين السيارات، والأجهزة المسؤولة، لتفادي الحوادث المرورية والازدحام، ورصد المخالفات بشكل آلي.

شبكات الاستشعار اللاسلكية
Wireless Sensors Network

يشار لها اختصاراً WSN، وهي ثورةً علميةً في مجال الاتصالات اللاسلكية والنظم المدمجة، فتحت المجال أمام ابتكار جيل جديد من التطبيقات في مجالات متنوعة مثل المراقبة الصحية، وفحص سلامة الأبنية والمنشآت، والأمن وعمليات اقتحام المناطق المحظورة، وحركة المرور وكشف الحرائق.

لعل أهم استخدامات شبكات الاستشعار اللاسلكية التطبيقات العسكرية، لكنها تستخدم أيضا لإدارة ومراقبة حركة المرور من خلال وضع هذه الأجهزة على تقاطعات الشوارع الرئيسة للحد من المخالفات المرورية، وتسهيل حركة السير.

ومن الأمثلة على ذلك وضع شبكة استشعار لاسلكية تعتمد على نقاط استشعارية (nodes sensor)، لرصد ومتابعة المخالفات المرورية عند إشارات المرور الضوئية التواصل من مركبة إلى مركبة أو " V2V "

يتميز هذا النظام التكنولوجي بالعمل على التواصل بين المركبات مع بعضها البعض من خلال وحدات مثبتة في المركبات وعلى جانب الطرق، بالإضافة إلى وجود مركز خدمات للنقل الذكي لتقديم وتشغيل الخدمات والتطبيقات المخصصة للنظام، حيث يتيح الأمر وفق النظام التكنولوجي:

تقديم تنبيهات فورية للسائقين بشأن أية مخاطر محتملة.

كما يعمل على تقليص الحوادث المرورية عبر نظام تكميلي يستخدم تكنولوجيا الاتصال اللاسلكي مصمم لتسهيل تدفق السيارات على الطرق.

بالإضافة الى استقبال التنبيهات في الوقت المناسب باصطدام وشيك لتحذير السائقين غير المنتبهين،

وكذلك تلقي معلومات حول سرعة القيادة المثلى لتجنب الوقوف عند إشارات المرور.

ما هو أثر قطاع الاتصالات على السلامة المرورية

تضيع الأرواح في حالات الطوارئ، كما هو الحال في الطرق كل يوم. فهل كان من الممكن إنقاذ بعض هذه الأرواح؟

التأخير والتردد، الارتباك والذعر من أهم العوامل المسببة التي لا يمكن تلافيها.

فعندما تقع الكارثة، تستغرق مراكز إدارة الطوارئ وقتاً لكي تقرر كيفية المواجهة. وهذا يؤدي إلى التأخير في تحريك التدابير اللازمة. ومن هنا، تمر فترة طويلة جداً بين وقوع حالة الطوارئ والوصول لمكان الحادث. حيث أوضاع الطوارئ تتغير باستمرار، ولا مفر من أن يوجه مركز إدارة الطوارئ حالة من عدم اليقين والتردد بشأن تحديد المخاطر أو تحديد منطقة الحادثة. فالمركز يفتقر إلى معلومات عن الأفراد، وعن الموقع، لذلك لا يستطيع اتخاذ ترتيبات فعالة تضمن سلامة الأفراد المناطين بالحادث.

نظام eCall هو نظام أتوماتيكي يعمل عند حدوث تصادم بين سيارتين، حيث يقوم بفتح قناة اتصال عبر شبكة الهاتف المتحرك حيث يقوم بالتبليغ عن الحادث إلى أقرب مركز طوارئ متواجد.

يقوم النظام أيضاً بإرسال معلومات عن موقع الحادث حيث يطلق على هذه المعلومات MSD.

تحتوي الـ MSD على معلومات الموقع من نظام الـ GPS ، وقت الحادث، ورقم لوحة السيارة.

إعداد المهندس محمد جدّاح
الهيئة العامة لتنظيم قطاع الاتصالات

نظام الـ eCall في أوروبا

في سبتمبر 2011، اعتمدت المفوضية الأوروبية توصية 6269 (2011) C، التي تنص على التالي "ينبغي للدول الأعضاء أن توصي مشغلي شبكات الهواتف النقالة بتنفذ آلية للتعامل مع eCall في شبكاتهم قبل 31 ديسمبر من عام 2014.

أصدرت المفوضية الأوروبية اللائحة المصدرة رقم 305/2013 بإنشاء مواصفات لرفع مستوى السلامة العامة في مراكز الطوارئ (PSAP) للتعامل مع نظام الـ eCalls قبل 23 أبريل 2014.

في مايو 2013، اعتمدت المفوضية الأوروبية COM 316 2013 مقترح تزويد السيارات الجديدة بنظام يدعم الـ eCall قبل 1 أكتوبر 2015.

- الخطوات القادمة لتطبيق نظام الـ eCall في الدولة جاهزية شبكات الهاتف المتحرك في الدولة
- اختبار جاهزية الشبكة باستخدام أجهزة محاكاة لمراكز الطوارئ ولمركبات الحوادث.
- إعلان جاهزية قطاع الاتصالات لتطبيق النظام في الدولة.
- التعاون مع وزارة الداخلية ومراكز الطوارئ في الدولة التنسيق مع وزارة الداخلية ومراكز الطوارئ والجهات ذات العلاقة.
- التعاون والتنسيق مع مصنعي السيارات والمنظمات الدولية
- التعاون والتنسيق مع مصنعي السيارات.
- التعاون والتنسيق مع المنظمات والمؤسسات الدولية.

الإدمان على الهاتف النقال لدى سائقي المركبات في الأردن

إعداد : الدكتور أمجد أبوجدي، جامعة عمان الأهلية
المقدم المهندس حسن الدين مسلم الكساسبة، المعهد المروري الأردني
النقيب المهندس فيصل علي فريحـــــات، المعهد المروري الأردني

تشير الدراسات إلى أن السائقين الذين يستخدمون الهواتف النقالة أثناء القيادة لديهم احتمالية مرتفعة لارتكاب حوادث السير.

تشير الإحصائيات التي تناولت استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة إلى أن 70%-60% من السائقين في الولايات المتحدة، واستراليا، والدول الأوروبية استخدموا الهاتف النقال في بعض الأحيان خلال القيادة. كما أنه 7%-1% من السائقين يمكن أن تلاحظ استخدامهم للهاتف النقال في أي لحظة يمكن أن تجري فيها الملاحظة.

في كندا أشارت الإحصائيات إلى أن 2.8% من السائقين يستخدمون الهاتف النقال في أي لحظة خلال القيادة في المناطق الريفية، إلا أن هذه النسبة ترتفع إلى 5.9% عند إجراء ملاحظة في أي لحظة في مناطق المدن.

في دراسة أجريت في السويد على عينة بلغ عددها (40) شخصاً تتراوح أعمارهم ما بين (23 و 61) عاماً تبين أن استخدام الهاتف اليدوي النقال له تأثير سلبي على وقت رد فعل السائق، تحديد المسرب، ومقدار الجهد المبذول لتخفيض السرعة.

أجرت جمعية هندسة العوامل الإنسانية الأمريكية دراسة بينت أن السائق المستخدم للهاتف النقال أبطأ بنسبة 18% من السائقين الآخرين كما انه يحتاج إلى 17% وقتاً إضافياً لتقليل السرعة عند الفرملة.

في دراسة أعدت في إحدى المدن الهولندية خلصت إلى:

- أن استخدام الهاتف اليدوي النقال أثناء القيادة يؤدي إلى زيادة حركة المقود أكثر من الوضع الطبيعي.
- أن استخدام الهاتف اليدوي النقال أثناء القيادة يؤدي إلى تقليل عدد مرات النظر في المرآة الداخلية أثناء القيادة.
- أن استخدام الهاتف اليدوي النقال أثناء القيادة يؤدي إلى زيادة عدد نبضات قلب السائق وزيادة الحمل الذهني على السائق أثناء القيادة.
- أن استخدام الهاتف اليدوي النقال أثناء القيادة يؤدي إلى ضعف تركيز السائق على نفس المكالمة (زيادة عدد الإجابات الخاطئة على المكالمة أثناء القيادة).

المقصود في الإدمان على الهاتف النقال

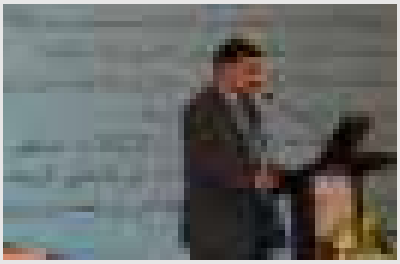
اطلق مصطلح الإدمان على الأفراد الذين تظهر لديهم مظاهر الانسحاب والتحمل المرتبطة في الاعتماد على المواد الكحولية والمخدرات والعقاقير وفقاً للنموذج الطبي وامتد المصطلح ليشمل أشكالاً أخرى ترتبط بالعديد من المظاهر السلوكية، حيث يعتقد كرفيس بأن الإدمان السلوكي ما هو إلا أحد الأشكال الفرعية للإدمان، وان الإدمان في هذه الحالة لا يأخذ شكل الإدمان الكيميائي، وإنما يأخذ شكل الإدمان التفاعلي، كما هو الحال في الإدمان على الألعاب الإلكترونية، والإدمان على الإنترنت، ويعد الاستخدام المكثّف المبالغ فيه للهاتف النقال وما يرتبط به من أعراض نفسية أحد أشكال الإدمان السلوكي والذي يطلق عليه اسم إدمان الهاتف والذي يسبب للفرد:

- فقدان السيطرة على مقدار وقت استخدام الهاتف النقال.
- مواجهة ضغط واضح في الابتعاد عن استخدام الهاتف النقال.
- مواجه الفرد لمشكلات اجتماعية ومهنية ومالية وحياتية نتيجة لاستخدام الهاتف النقال.
- إهمال مجموعة من الأنشطة المهمة في حياتهم مثل (العمل، الدراسة)، والانعزال عن الأسرة والأصدقاء وإنكار مشكلات الحياة.

وفي هذا السياق يقدر أحد الباحثين (تروسيلس) الخبير في مجال الإدمان النفسي، أن حوالي 40% من اليافعين والراشدين يستخدمون يومياً هواتفهم النقالة لمدة تزيد على أربع ساعات من أجل إجراء المكالمات أو لإرسال واستقبال الرسائل النصية، حيث يشعر هؤلاء بالحزن عندما لا يتمكنون من الرد على المكالمات أو الرسائل النصية التي ترد إليهم. كما أن المدمن على الهاتف النقال يميل إلى الانزعاج الكلي عند حرمانه من استخدامه لبعض الوقت بصرف النظر عن السبب، وأن إغلاقه يسبب له القلق والحرمان من النوم، وسرعة الغضب.

أبرز مظاهر الإدمان كانت:

- أصدقائي لا يحبون أن يكون هاتفي النقال مغلقاً.
- أجد من الصعوبة أن أغلق هاتفي النقال أثناء القيادة.
- أشعر أنني لا أتمكن من السيطرة على شؤوني بدون الهاتف النقال.
- أستخدم الهاتف النقال للحديث مع الآخرين عندما أشعر بالعزلة.
- عندما يكون الهاتف النقال مغلقاً أو خارج التغطية فإنني أنشغل في المكالمات التي من المتوقع أن تصلني.
- أجد نفسي مشغولاً في التفكير بجهاز الهاتف النقال



أثناء قيادة السيارة، ويسبب ذلك لي المشاكل.

- أشعر بالانزعاج والضيق إذا كان هاتفي النقال مغلقاً خلال قيامي بأعمال، مثل: اجتماعات، ودراسة، والقيادة.
- أتفحص بشكل مستمر هاتفي النقال للتحقق من كونه غير مغلق عندما أقود المركبة.

نتائج الدراسة

- إجمالي نسبة الإدمان لدى سائقي المركبات بلغت 20.8%.
- باستخدام نتائج الدراسة نجد أن نسب السائقين والسائقات المدمنين على استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة لم تختلف بشكل دال إحصائياً تبعاً لمتغير الجنس، وهذا يعني بأنه لا يوجد اختلاف بين السائقين المدمنين حسب الجنس.
- باستخدام نتائج الدراسة نجد أنه يوجد اختلاف على مقياس الإدمان على الهاتف النقال تبعاً لمتغير الحصول على مخالفات سير، حيث إن الذين حصلوا على مخالفات سير وهم بنفس الوقت مدمنين على الهاتف النقال(35.6%)، أكثر مرتين تقريباً من المدمنين والذين لم يحصلوا على مخالفات سير (16.9%).
- باستخدام نتائج الدراسة تحليل التباين الأحادي، نجد أنه يوجد اختلاف على مقياس الإدمان على الهاتف النقال تبعاً لمتغير العمر، حيث إنه مع التقدم بالعمر تقل نسبة الإدمان على الهاتف النقال لدى السائقين.

التوصيات

- نشر الوعي المروري بأخطار انشغال السائق باستخدام الهاتف النقال أثناء القيادة، وتوضيح ذلك الأثر على الإجراءات والسلوكيات الخاطئة التي قد يرتكبها السائق أثناء القيادة.
- متابعة الإجراءات الرقابية على السائقين مستخدمي الهاتف النقال لضمان ردعهم عن استخدامه أثناء القيادة.

التكنولوجيا الرقمية كأداة للتواصل حول السلامة على الطريق

اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير- المغرب

سجل عدد الوفيات الناتجة عن حوادث الطرق خلال الفترة 1996 – 2003، ارتفاعاً سنوياً بنسبة مئوية متوسطة تناهز 4.8%.

أمام الارتفاع المهول لضحايا حوادث السير، قررت الحكومة وضع استراتيجية وطنية مندمجة للسلامة الطرقية تمتد على مدى عشر سنوات.

الهدف : عكس الاتجاه التصاعدي وبعد ذلك، تقليص مستمر لعدد القتلى والمصابين بجروح خطيرة.

الآلية المعتمدة لتفعيل الاستراتيجية: مخطط استراتيجي مندمج استعجالي للسلامة الطرقية يمتد على مدى ثلاث سنوات (PSIU).

المخطط الاستراتيجي المندمج الاستعجالي الأول للسلامة على الطريق 2006-2004:

الهدف : عكس وتيرة الاتجاه التصاعدي لعدد القتلى والمصابين بجروح خطيرة.

شكل هذا المخطط بداية تفعيل الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية عبر تركيز العمل على المشاكل الأساسية وإعطاء الأولوية للأعمال ذات النتائج السريعة والتأثير الدائم وذلك بتفعيل سبع (7) محاور بطريقة مندمجة:

تنسيق وتدبير السلامة الطرقية على أعلى مستوى.

التشريع.

المراقبة والعقوبات

- تكوين السائقين وإصلاح نظام امتحان رخصة السياقة.
- تحسين البنيات التحتية الطرقية داخل وخارج المدار الحضري.
- تحسين الإسعافات المقدمة لضحايا حوادث السير.

التواصل والتحسيس والتربية الطرقية.

- يعتبر محور "المراقبة والعقوبات" محوراً أساسياً في الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية، ويعد دعامة لا محيد عنها من أجل بلوغ أهداف السلامة الطرقية.

ويتم تفعيل هذا المحور عبر مخطط وطني للمراقبة الطرقية يشكل إطاراً للتنسيق والتشاور والتكامل والتعاون بين مختلف أجهزة المراقبة بهدف محاربة آفة حوادث السير بشكل فعال

أهم المحطات

المخطط الاستراتيجي المندمج الاستعجالي الثاني للسلامة الطرقية 2008 – 2010:

الهدف : تثبيت الاتجاه الانخفاضي لعدد القتلى والمصابين بجروح خطيرة سنويا.

قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة الذي يعلن تخصيص العشرية 2011-2020 كعشرية للعمل من أجل السلامة الطرقية.

الهدف : تثبيت، ثم تخفيض عدد الوفيات المترتبة عن حوادث السير عبر العالم.

دخول القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير عبر الطرق حيز التنفيذ.

الاستراتيجية المعتمدة منذ 2003 في مجال السلامة الطرقية تجعل من المغرب رائداً في هذا المجال بالنظر إلى قرار الأمم المتحدة.

تفعيل «عشرية العمل من أجل السلامة الطرقية» يمر عبر تمديد العمليات التي تم القيام بها من أجل السلامة الطرقية والحد من مخاطر الطريق.

خلال الحفل الختامي للمؤتمر العالمي ال 12 للمنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق، الإعلان عن الانطلاقة الرسمية لعقد العمل 2011 – 2020 ، من أجل السلامة على الطرق بالمغرب.

تقييم تنفيذ الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية 2003-2013 وإعداد استراتيجية جديدة تحدد الأولويات للعقد القادم وذلك في إطار التعاون الدولي مع البنك الدولي

ما هو التواصل الرقمي؟

جميع الإجراءات المتخذة لتعزيز الخدمات، وذلك من خلال وسائل الإعلام أو قناة للاتصالات الرقمية، من أجل الوصول إلى مستعملي الإنترنت بطريقة شخصية، مستهدفة وتفاعلية.

التواصل الرقمي : ثورة إعلامية

- تطور شبكة الإنترنت من شكل مثبت من موضعه إلى شكل تشاركي.
- ظهور المواقع الاجتماعية، الشبكة الخاصة بالمحمول والهواتف الذكية.

الاستيلاء على التواصل الرقمي في العالم، ليس فقط المعلومات، ولكن أيضاً على الاقتصاد والشركات.

استراتيجية اللجنة في مجال التواصل الرقمي

- خلق مصلحة خاصة بالتواصل الرقمي داخل اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير.
- اعتماد التنظيم الجديد بالإجماع من قبل الجمعية العمومية خلال دورتها 57 بتاريخ 6 ديسمبر 2013.

وضع وتنفيذ استراتيجية للتواصل الرقمي متماسكة مع برنامج عمل اللجنة.

- تعزيز وجود اللجنة بالمواقع المغربية على شبكة الإنترنيت وفي خانة آخر الأخبار من خلال تخطيط فعال بالمواقع الاجتماعية.
- رصد وتحديث البوابة الإلكترونية للجنة

ضمان عبر شبكة الإنترنت لدعم الحملات التوعوية التي تقوم بها اللجنة.

- فتح قنوات تواصلية وتفاعلية مع المجتمع عن طريق شبكة الإنترنيت والانفتاح على جميع التقنيات الجديدة للتواصل والإعلام.
- الاستثمار في المواقع والشبكات الاجتماعية التي تعد نوافذ مفتوحة مع العالم الخارجي للتعامل في مواضيع الوقاية والسلامة الطرقية.

السياقة والاستخدام الاتصالي الرقمي تأثير وانعكاس....

العالم يعيش متغيرات متسارعة شملت مختلف المجالات السياسية والاجتماعية والاقتصادية والتكنولوجية، والتي أنتجت بالمجمل متغيرات اتصالية سريعة التطور والتأثير والتفاعل بين بعضها البعض، وأصبحت وسائل الاتصال الحديثة متدخلة في كل المجالات بدون استثناء، بحكم هذا الانفجار المعرفي والمتشابك الذي تعرفه البشرية والتي تتحكم فيه كل الوسائط الاتصالية بدون استثناء بدءاً بالإذاعة والتلفزة وانتهاء بالتواصل الإلكتروني.

في العالم هناك ما يزيد على مليون و 240 ألف شخص يلقى حتفه من جراء حوادث الطرقات.

عدد المركبات التي تتنقل في العالم وفي حالة استعمال يصل إلى المليار سنويا بنسبة تفوق التصور.

إنتاج السيارات وحسب آخر الإحصائيات المتوفرة ومن خلال مصادر المنظمة العالمية لمصنعي السيارات يصل إلى 90 مليون وحدة في السنة، منها 84 مليون و 700 ألف سيارة خفيفة.

إن المعطيات الرقمية تفيد بأن 85.15% من الحوادث التي تحصل يتسبب فيها العنصر البشري عبر أخطاء تقع عن وعي أو غير وعي، مثل انتشار ظاهرة استعمال الهاتف الجوال عند السياقة.

31% من السائقين، مهما اختلفت أعمارهم يعترفون بأنهم يقرؤون الرسائل الإلكترونية عند السياقة.

38% من السائقين في فرنسا يتفقدون بشكل آني هواتفهم عند رنينها.

61% من السائقين الأقل من 35 سنة يقرؤون هذه النصوص وهم في الوضعية نفسها.

الإدمان الإلكتروني

إن أحدث الدراسات تفيد بان كتابة إرسالية إلكترونية عند القيادة تضاعف خطر وقوع حادث قاتل بنسبة 23%، وأن حادثاً من عشرة سببه استعمال الهاتف الجوال.

فئة الشباب هي الشريحة الأكثر استعمالاً لوسائل الاتصال الحديثة.

العديد من الأضرار التي تمس الدماغ والمفاصل والأعصاب واضطرابات في السلوك وفي التركيبة النفسية والقدرة على التركيز أثناء العمل أو السياقة.

مخاطر متعددة من الناحية الصحية والسلوكية والاجتماعية

تفيد الأرقام المتداولة في تونس أن عدد ضحايا حوادث الطرقات يفوق ال 1400 قتيل سنوياً و 13 ألف و 458 جريحاً يسببها أكثر من 10 آلاف حادث مرور ناتج عن الإفراط في السرعة وقلة التركيز.

الجمعية التونيسية للوقاية من حوادث الطرق
إعداد الدكتور نور الدين الحاج محمود

37% من شريحة الشباب تستعمل الهاتف الجوال أثناء السياقة في تونس وهو ما يفقدها التركيز، ويسهم بشكل كبير في حصول حوادث الطرقات المميتة

جدوى وسائل الاتصال في الحد من هذه الحوادث عبر نشر التوعية والارشاد عبر وسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمكتوبة.

ضرورة التفكير في تفعيل الوسائط الاتصالية المتاحة والتي بإمكانها أن تقوم بهذا الدور بشكل أكثر نجاعة وفاعلية من خلال التعامل الايجابي والعلمي مع هذه القنوات السمعية أو البصرية أو الإلكترونية.

القيادة والهاتف المحمول
نظرة عامة على الآثار والتدابير المضادة

د. جي يانيس
د.بابا ديميتريو
الجامعة التقنية الوطنية في أثينا

السائق غير المنتبه للطريق أو المشتت الذهن يشكل عاملاً هاماً في زيادة خطر حوادث الطرق.

• الدراسات الحالية تبحث تأثير التقنيات الحديثة وخاصة الهواتف المحمولة على انتباه السائقين، وعلى تدفق حركة المرور والسلامة على الطرق، تم الكشف عن أن ما يقرب من 30٪ من السائقين الذين يستخدمون الهواتف أثناء القيادة شاركوا في وقوع حوادث طرق.

العوامل البشرية هي الأسباب الأساسية لحادث سير في 65 – 95٪ من حوادث الطرق.

وتشمل العوامل البشرية عدداً كبيراً من العناصر المحددة التي يمكن أن تعتبر من أسباب وقوع الحادث منها:

– سائق متهور مثل: السرعة وعدم احترام القوانين.

–خطأ أو رد فعل سائق مثل: الوقوف المفاجئ والانعطاف دون تنبيه الآخرين.

– سلوك السائق: القيادة العدوانية، والعصبية، وعدم اليقين.

– عدم الانتباه والانشغال بغير الطريق، التعب، واستخدام الهاتف المحمول.

– الانشغال بغير الطريق ومتابعة الحركة عليه تؤدي الى عدم تقدير الموقف واتخاذ القرار في لحظة حاسمة قادرة على تفادي الحادث أو اتخاذ القرار في وقت متاخر.

• يميل السائقون للحد من السرعة أثناء إجراء محادثة بالهاتف المحمول،

ورغم ذلك يقع الحادث لأن الأمر هنا غير مرتبط بالسرعة مع الانشغال عن الطريق فقط إنما ردة الفعل تكون غير ايجابية عند ظهور طارئ على الطريق.

• كشفت بعض الدراسات أن التحدث بالهاتف عن طريق السماعة أو نظام التحدث في السيارة أثناء القيادة لم يكن أكثر أماناً من استخدام الهاتف باليد.

• الرسائل النصية لها نفس خطورة التحدث بالهاتف أثناء القيادة، بل إن بعض الدراسات أثبتت تجاوز خطورتها التحدث بالهاتف، لأنها تستخدم النظر والفكر معاً مما تؤدي الى خفض زمن الاستجابة أثناء القيادة.

• بيئة القيادة: يؤثر استخدام الهاتف المحمول في التقليل من الانتباه في بيئات أكثر تعقيداً (مثل المناطق الحضرية، والبيئة غير المألوفة والظروف الجوية السيئة)، فهي أكثر كثافة في حركة المرور.

• سن السائق: وجدت الأبحاث أن كبار السن أقل استجابة في ردة الفعل من الشباب عند تولي مهمتين أثناء القيادة كان يقود السيارة ويتحدث في الهاتف.

• تجربة القيادة: السائقون المبتدئون الشباب قد يكونون أكثر عرضة لآثار التشتت وعدم الانتباه من السائقين من ذوي الخبرة في حال استخدام الهاتف أثناء القيادة.

أظهرت نتائج البحوث ذات الصلة في اليونان:

•أن 9٪ من سائقي السيارات في اليونان يستخدمون الهاتف النقال أثناء القيادة.

• زيادة معدل استخدام الهاتف للسائقين الشباب الذين تتراوح أعمارهم (16–24) سنة.

• استخدام الهاتف المحمول يؤدي إلى انخفاض كبير إحصائياً من سرعات حركة المرور.

تدابير ضد إلهاء السائق بوسائل التكنولوجيا أثناء القيادة:

• تفعيل أنظمة تعتمد على صوت أثناء التعامل مما يقلل من حاجة السائق للنظر بعيداً عن الطريق.

• حجب المكالمات الهاتفية أثناء القيادة.

وعلى الطريق توصي الدراسات بتحسين وزيادة السلامة المرورية بشكل عام: مثل خط المنتصف على الطريق، أو خطوط الفواصل بين الحارات وأهمية استخدام أنواع معينة مثل عيون القطة التي تحدث صوتاً عند التجاوز أو الانحراف عن المسار.

سياسة السلامة على الطريق في هولندا

إعداد :يوب جوز،
رئيس المنظمة الدولية للوقاية
من حوادث الطرق PRI

أرقام مرورية هولندية

بلغت نسبة الوفيات الناتجة عن الحركة المرورية في هولندا في عام 1972 نحو 3.460 حالة وفاة.

في عام سنة 2013 انخفضت إلى 570 وفاة في 40 سنة بنسبة 83.5٪

وبلغت الإصابات الخطيرة 20 ألف مصاب.

كانت هناك عدة أسباب رئيسية لتحقيق السلامة على الطرق الهولندية والتي اتسمت بالنفس الطويل والتخطيط المحكم وبمشاركة حكومية وأهلية.

نلخص هذا كله في الإجراءات التالية:

اتخاذ القرارات السياسية القوية.

إنشاء مديرية السلامة على الطرق.

تخصيص الميزانيات.

اتخاذ تدابير (حزام الأمان، والكحول، السرعة، الخ).

اللامركزية في اتخاذ القرار والتخطيط.

تحسين شبكة الطرق (بمشاركة من السلطات والمنظمات غير الحكومية، والبحوث المعاهد ومجتمع الأعمال).

دور جمعية السلامة المرورية الهولندية ومنظمة الشباب.

لماذا نجحت هذه الجهود في الحد من الحوادث والوفيات الناتجة عنها؟

- المثابرة.
- رؤية نظام آمن مستدام.
- الأولوية المستمرة والتقييم.
- المسؤولية المشتركة.

لكن النجاح في الماضي لا يشكل ضمانة للمستقبل!

ولذلك اتخذت عدة أمور منها تدابير اتخذت بالفعل مثل:

تحديد التحديات الجديدة مثل:

العقارات والمخدرات والكحوليات والتعب والارهاق الناتج من العمل وتشتت ذهن ورؤية السائقين على الطريق والمشاة أيضاً.

حقائق عن الانشغال عن الطريق في هولندا

- ثمانية ملايين يملكون الهاتف الذكي. 50٪ منهم يستخدمون الخليوي في حركة المرور.
- 35% من راكبي الدراجات الهولندية ينشغلون بالهاتف أو قراءة الرسائل النصية.
- خطر وقوع حادث أعلى 25 مرة عندما يستخدم سائقو السيارات الرسائل النصية.
- استخدام الهاتف الذكي في حركة المرور تسبب في عشرات من القتلى ومئات الجرحى.
- 1 من كل 3 سائقين يستخدمون هواتفهم الذكية في وسائل الإعلام الاجتماعية.

أضرار استخدام الهاتف أثناء القيادة:

- عقلياً (تشغل الفكر).
- بصرياً (تشغل العين بالنظر إلى الشاشة).
- جسدياً (استخدام اليد).
- السمعية (إلهاء من النغمات والصوت، عن الطريق).

نتائج الانشغال أن السائق يحتاج فترة زمنية أطول للاستجابة كرد فعل عن ما يفاجأ به على الطريق وبالتالي يحتاج مسافة أطول للتنفيذ.

يؤخر استخدام الهاتف أثناء القيادة ردة الفعل بزمن قدره 3 ثوان.

اتخذت السلطات الهولندية عدة تدابير للحد من النتائج السيئة لاستخدام المحمول أثناء القيادة منها:

- توقيع غرامة 225 يورو على استخدام الهاتف أثناء القيادة.
- تفعيل نظام النقاط السوداء.
- إدخال المادة المرورية التعليمية في المرحلة الثانوية.
- حملات توعوية مستمرة.

تأثير استخدام النقال والأجهزة الإلكترونية على السلامة المرورية

تهدف السلامة المرورية إلى تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح والإجراءات الوقائية للحد من أو منع وقوع الحوادث المرورية، ضماناً لسلامة الإنسان والممتلكات، وحفاظاً على أمن البلاد ومقوماتها البشرية والاقتصادية.

تعتبر السلامة المرورية محوراً مهماً وذلك لما يترتب عليها من نتائج مفجعة وعواقب وخيمة، سواء من حيث الخسائر في الأرواح والإصابات الجسيمة أو من حيث ما تلحقه من أضرار مادية تستنزف جانباً كبيراً من موارد الدول.

تعتمد السلامة المرورية بشكل عام وفي جميع دول العالم على ركائز رئيسية و جميعها تعرف ب (6E+I)، وهي:

1- الهندسة (Engineering).
2- التوعية (Education).
3- الضبط المروري (Enforcement).
4- سرعة الاستجابة و الرعاية الطبية (Emergency response).
5- المشاركة (Engagement).
6- التقييم المستمر (Evaluation)
7- التكامل(integration)

أوضح تحليل أسباب الحوادث المرورية أن 95% من الحوادث المرورية سببها العنصر البشري حيث إن:

24% من تلك الحوادث ترجع الى الإهمال وعدم الانتباه.

22% الى الانحراف المفاجئ بالمركبة.

13% عدم تقدير مستعملي الطريق.

10% عدم ترك مسافة كافية.

كما أوضحت الدراسات أن 50% من حوادث الصدم من الخلف و30% من حوادث الصدم الأمامي يمكن تلاشيها إذا أعطي السائق 0.5 ثانية زيادة للتفكير وهذا يحول دونه استخدام الهاتف النقال، حيث أثبتت الدراسات أيضاً أن السائق يحتاج إلى 0.5 ثانية إضافية عن المعدلات الطبيعية في حال استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة التي بدورها تؤثر على زمن رد الفعل بمقدار 1 ثانية.

أوضحت التقارير الصادرة عن الهيئات المسؤولة عن تنظيم الاتصالات أن حوالي 96.2 لكل 100 نسمة عالمياً مشتركون في خدمة الهاتف النقال، في حين أن نسبة انتشار خدمة الهاتف النقال بدولة الإمارات حوالي 192.9 لكل 100 نسمة بنهاية 2013.

أوضحت الدراسات والأبحاث السابقة فيما يخص استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة ما يلي:

يزداد زمن رد الفعل بنسبة 19%.

تزداد عدد مرات نسيان المنعطفات.

التأثير على قدرة السائق على الانعطاف بشكل صحيح.

لا يوجد فرق كبير بين استخدام الهاتف النقال بواسطة اليد أو بالسماعات ومكبرات الصوت، وأن استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة يزيد من عبء العمل على وظائف المخ الذهنية، كما أنه يؤثر على نفسية السائق ويزيد من توتره و عصبيته.

أوضحت الدراسات والأبحاث السابقة فيما يخص استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة ما يلي:

- مستخدمو الهاتف النقال أثناء القيادة معرضون أكثر إلى الاصطدام بسيارة أو بجسم أو بإنسان وكذلك هم معرضون الى حوادث الصدم الخلفي.
- انحراف المركبة عن مسارها يزداد بنسبة 280% في حال إرسال الرسائل النصية.
- تزداد احتمالية التسبب في حوادث مرورية تقدر ب 3 أضعاف قائدي المركبات الذين يكونون تحت تأثير المسكرات.

بيانات المخالفات المرورية

بلغ عدد مخالفات استخدام الهاتف النقال لكل ألف رخصة قيادة في الأعوام التالية بشكل متتال: (2010 - 24.42)، (2011 - 23.22)، (2012 - 19.85)، (2013 - 26.46)

الخلاصة والتوصيات

- 63% ممن يستخدمون الهاتف النقال أثناء القيادة هم من مواطني دولة الإمارات.
- 64% من مستخدمي الهاتف النقال أثناء القيادة من الفئة العمرية من (18-30) سنة وهي الفئة ذات أعلى معدلات حوادث مرورية.
- 92% من السائقين يدركون تماماً الخطورة الناجمة عن استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة والذي بدوره يصل إلى التسبب في الحوادث المرورية.
- 31% من السائقين أقروا بأنهم تعرضوا لحوادث مرورية ناتجة عن استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة.
- أكثر من 90% من المشاركين في عينة الاستبيان أشاروا بأن استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة وراء ارتكابهم للمخالفات المرورية على الطريق.

43% من أصل 53% ممن يمتلكون جهاز (Blac - berry) يستخدمون برنامج (Blackberry Messenger Chat) أثناء قيادتهم لمركباتهم.

- ضرورة إعداد دراسة مشتركة مع هيئة تنظيم الاتصالات لوضع حلول وآليات تحد من ظاهرة استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة نظراً لخطورة استخدامه كما أوضحت الدراسة.
- تطوير ممارسات التحقيق بالحوادث الجسيمة وربطها ببيانات مؤسسة اتصالات وشركة دو للتأكد ما إذا كان السائق المتسبب بالحادث قد استخدم الهاتف النقال أثناء القيادة.
- الاهتمام بتطوير وتفعيل منظومة متكاملة للتوعية بمخاطر استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة بوسائل التوعية المختلفة مع التأكيد على أهمية قياس فعاليتها.
- دراسة تعديل بنود المخالفات الخاصة باستخدام الهاتف النقال أثناء القيادة لتشتمل المخالفة على الاستخدام باليد أو بالسماعة، حيث أوضحت الدراسة أن استخدام السماعة لا يقل خطورة عن الاستخدام باليد، مع التأكيد على توعية مستخدمي الطريق حيال التعديل حال إقراره بصورة استباقية.

إعداد: فرع الدراسات المرورية - مديرية المرور والدوريات شرطة أبوظبي
تقديم: النقيب المهندس عبدالله الغفلي

بمناسبة أسبوع المرور

«السلامة المرورية» تدعو لتركيز سلوكيات مستخدمي الطريق وتوجيهها نحو الالتزام بالنظم والقوانين المرورية

أشاد معالي محمد صالح بن بدوة الدرمكي رئيس مجلس إدارة جمعية الإمارات للسلامة المرورية بما تبذله الجهات المعنية بالسلامة المرورية وعلى رأسها وزارة الداخلية بهدف الحد من حوادث المرورية وتطوير البيئة المرورية لتحقيق الرؤية "صفر وفيات" وتحقيق السلامة والآمان لكافة مستخدمي الطريق.

وقال بمناسبة أسبوع المرور الخليجي 31 لهذا العام إن فعاليات الأسبوع والذي يقام تحت شعار "قرارك مصيرك" يعد بمثابة دعوة متجددة للارتقاء بثقافة السلامة المرورية والحفاظ على الأرواح والممتلكات من مخاطر الحوادث والتي يترب عليها آثار مدمرة على المجتمع بكافة قطاعاته بشكل عام وعلى الفرد بشكل خاص، كما يعد فرصة لإبراز الجهود المبذولة في السلامة المرورية على مدار العام، ومراجعة الخطط والبرامج وتطويرها.

وأضاف إن السلامة المرورية تعد إدارة بمفهومها الواسع وهي تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد من أو منع وقوع الحوادث المرورية ضماناً لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظاً على أمن البلاد ومقوماتها البشرية والاقتصادية، ولذلك لابد من التركيز على سلوكيات مستخدمي الطريق وتوجيهها نحو الالتزام بالنظم والقوانين المرورية وذلك بالتوعية ونشر ثقافة السلامة والأمان.

وقال بن بدوة إن الثقافة المرورية تعرف على أنها "كل ما يحمله السائق من أفكار واتجاهات يعيها وعياً تاماً ويطبقها باهتمام وتتمثل في ما يجب أن يعرفه بالكامل عن نظام المرور. وما لديه من إحساس بالمسؤولية وما يتصف به من ذوق عام وأخلاق حميدة تمنعه من الحصول على حقه في الطريق على حساب الآخرين" فالسائق الذي يحافظ على نظام المرور ويتقيد به، ويسير وفق تعليماته يكون قليل المساهمة في حوادث المرور، إن لم يكن غير مساهم فيها بشكل مباشر. وهذا يعنى أن لديه ثقافة مرورية تضبط سلوكه وحركته في السير بالمركبة.

وأكد أن شعار الأسبوع لهذا العام يحمل في طياته دعوة صريحة لمستخدمي الطريق بأن يكونوا قدر المسؤولية، وأن ينعكس ذلك على سلوكهم المروري إيجاباً من خلال التقيد بالقانون، والتحلى بالخلق والذوق الرفيع أثناء قيادتهم لمركباتهم والتركيز والانتباه لمتغيرات الطريق وحركة السير عليه لتجنب أي طارئ وتفادي التعرض لخطر الحوادث المرورية، لافتاً إلى أن قائد المركبة هو العنصر الرئيسي في وقوع الحوادث أو تجنبها، وتقع على عاتقه مسؤولية سلامته وغيره من مستخدمي الطريق.

ودعا كافة المعنيين بالسلامة المرورية إلى أن تناول نتائج الإحصائيات المرورية للعام الماضي بالبحث والدراسة وتحليلها واستخلاص الخطط والبرامج الكفيلة بالحد من الحوادث المرورية، مشيراً إلى أهمية تظافر كافة الجهود سواء على المستوى الحكومي أو الأهلي أو الخاص لتحقيق أهداف الدولة الاستراتيجية والوصول إلى رؤية "صفر وفيات".

«السلامة المرورية وكلنا الإمارات» يوحدان جهود التوعية

إلتقى سعادة العميد متقاعد حسن أحمد الحوسني أمين السر العام لجمعية الإمارات للسلامة المرورية في مقر الجمعية سعادة راشد المنصوري المدير التنفيذي لجمعية كلنا الإمارات تم خلاله استعراض أوجه التعاون وتوحيد الجهود في مجال التوعية بالسلامة المرورية.

وأكد الحوسني على أهمية التعاون المشترك بين جمعيات النفع العام بما يصب في مصلحة المجتمع وأفراده، وتبادل الخبرات في مجال برامج التوعية وإعداد المحاضرات والندوات وغيرها من الأنشطة التي تصب في تعزيز وعي وإدراك أفراد المجتمع بأهمية الحفاظ على سلامة مستخدمي الطريق .

ومن جانبه أكد المنصوري أن جمعية كلنا الإمارات تحرص على تعزيز التعاون المتبادل مع جمعية الإمارات للسلامة المرورية نظراً لكونها أحد الجهات الهامة التي تسعى لتعزيز مبادئ السلامة المرورية لدى مستخدمي الطريق ، حيث يعد ذلك عاملاً مشتركاً بين الجمعيتين وهدفاً نسعى جميعاً لتحقيقه ويصب في الحفاظ على الطاقة البشرية وحمايتها، كما يؤكد دور الجمعية في تحفيز مشاركة المواطنين لتحمل المسؤولية الوطنية.

وأضاف أن جمعية كلنا الإمارات حريصة على تعزيز وترسيخ مفهوم المواطنة في مختلف إمارات الدولة وتنشئة الأبناء تنشئة صحيحة، بجانب إسهامها بفاعلية في تنمية وتعزيز روح الولاء والانتماء للوطن لدى الأبناء وتقوية أواصر المحبة والألفة والتلاحم بين أطياف المجتمع الإماراتي .

«السلامة المرورية والعين للتأمين» يستعرضان أوجه التعاون المشترك

أكد سعادة العميد متقاعد حسن أحمد الحوسني أمين السر العام لجمعية الإمارات للسلامة المرورية، أن الجمعية تولي المسؤولية الإجتماعية والشراكات المجتمعية أهمية كبيرة في مبادراتها وخططها المتعلقة بالسلامة المرورية بمختلف محاورها.

جاء ذلك خلال لقائه سعادة محمد مظهر حمادة مدير عام شركة العين الأهلية للتأمين في مقر الجمعية تم خلاله استعراض أوجه التعاون المشترك وتوحيد الجهود في مجال التوعية المرورية والتواصل مع الجمهور .

ومن جانبه أكد محمد مظهر حمادة أن قطاع التأمين يولي التعاون مع الجهات الرسمية والأهلية اهتماماً كبيراً لما له من أثر في تعزيز السلامة والأمان لمختلف قطاعات المجتمع ، لافتاً إلى أن السلامة المرورية

وتعزيز ثقافتها تصبان في حماية كافة مستخدمي الطريق والحد من الحوادث المرورية ما تخلفه من خسائر سواء بشرية ومادية ، الأمر الذي ينعكس إيجاباً على أفراد المجتمع والجانب الاقتصادي للدولة عموماً.

أطفالنا ... مستقبلنا
من العنف التربوي ... إلى العنف المروري

إنّ تناول قضية الطفولة والعنف ونتائجها السلبية على بناء شخصية الطفل يفرض علينا بالضرورة تناول جوانب عديدة من القضايا المطروحة في ظلّ الثقافة المعاصرة، باعتبار أنّ الموضوع يحرّك مشاعر السواد الأعظم من أفراد المجتمعات، ولا يختلف اثنان حول مدى عمق أبعاد العنف وخطورته ورواسبه على تركيب شخصية الأفراد المستهدفين.

وتعدّ ممارسة العنف بأشكاله المعنوية والمادية المتنوعة على الفرد منذ نعومة أظفاره من أهم العناصر المساهمة في تكوين شخصيات انطوائية إنسانية رافضة لكل شيء وغير واثقة من نفسها متمردة على ذاتها وعلى كل قواعد الضبط ومعاييره الاجتماعية.

ومن هذه المفاهيم يمكن الإشارة إلى القمع التربوي والإرهاب التربوي إلى جانب القهر التربوي. وعلى هذا الأساس فإن السلوك العدواني الذي يتجه نحو الذّات والمجتمع، دون أي إحساس بالذنب أو التأنيب يصدر عن أشخاص لا يشعرون بانتمائهم لأسرهم أو بيئتهم أو مجتمعهم ولا يملكون مشاعر التعلّق بها وحبّهم لها والتمسك بها. وهم بذلك يفجرون مكبوتات الألم الصّاعق بالعدوان والتميّز على كل شيء يقعون عليه بعيدا عن أنظار المجتمع.

ومن المعلوم أنّ المنظومة التربوية تشهد العديد من التحولات والمتغيّرات، منها الإيجابي، ما

يمكن الاستفادة منه ومنها من السلبي، ما يمكن الإبتعاد عنه وتفاديه وذلك بالاستئناس بالتجارب الناجحة خصوصا في علاقة الطفل بالوسائل المرورية.

فالمنظومة التربوية مطالبة بمواكبة مجموع هذه التحولات وتطوير المفاهيم المتداولة. وهذا لا يتم إلا باستكشاف الواقع ومعرفة خباياه والاستفادة من المقاربات العالمية الجيّدة. إضافة إلى عقد المقارنات ومحاولة تجويد الأداء الذي يخدم هذا القطاع الحيوي والإستراتيجي. ومن المهم كذلك على هذا الصعيد أن تتولى جميعا مؤسسات تربوية وأصحاب قرار في القطاع المروري تغيير نظرتنا وممارساتنا بشأن ظاهرة العنف في علاقتها بالطفل وذلك بالتقييمات الموضوعية التي يتولاها أصحاب الخبرة والاختصاص.

إن هذا النوع من التربية السائدة والتي أنتجت في الغالب شخصيات مطيعة تميل إلى الإذعان والتبعية في الظاهر وتخفي شعور الاحتقان والرفض في الباطن الذي يؤدّي إلى تحوّل أطفالنا من الحالة الوديعة إلى حالة الاغتراب المفضي إلى العنف المدمّر، كالسلوك المروري العنيف الذي نعيشه على طرقاتنا وكثيرا ما نتعجّب من هذه التصرفات التي يمارسها أفراد مجتمعنا ونعبّر عن رفضنا لها دون التعمّق في أسبابها ومسبّباتها.

ينبغي التذكير في البدئ أنّ أطفال اليوم هم أجيال الغد بذكورهم وإناثهم وهم الأفراد الفاعلون والمنتجون الذين يقوم عليهم تطوّر المجتمعات وتقدمها ونمائها وازدهارها.

فالسلوك المروري العنيف على طرقاتنا الذي يخلّف يوميا الويلات والمصائب بسبب حوادث الطرق بجميع خسائرها الفادحة في الأرواح والممتلكات ومآسيها الاجتماعية هو نتاج طبيعي للفشل التربوي الذي كان مجحفا في حق أطفالنا فأخطأ في ترتيب الأولويات التربوية وجعل ثقافة الضارب والمواد العلمية تستأثر بالقدر الأكبر من الاهتمام على حساب المعارف الأساسية التي كان من المفترض تمكين أطفالنا منها كثقافة حبّ الحياة والتعلّق بها

والوقاية والحذر والانتباه المرتبطة بحماية نفسه وغيره من الخطر والأذى والابتعاد عن المجازفة بحياته واحترام قواعد الطريق والاستخدام الآمن للمركبات والطرقات.

وقد كشفت أحدث الدراسات التي اهتمت بالحوادث المرورية التي تستهدف الأطفال في العالم أن 20 بالمائة من مجموع ضحايا ومصابي حوادث الطرقات في العالم هم من الأطفال، وارجعت الدراسة كثرة وفيات الاطفال في حوادث السير داخل السيارة إلى استهتار الأولياء وتقصيرهم في الإلتزام بقواعد السلامة الخاصة بالأطفال داخل المركبات، مثل ربط حزام الأمان أو تثبيت المقاعد الخاصة بالأطفال الذين تقل أعمارهم عن خمس سنوات.

وتتقاطع نتائج هذه الدراسة مع أغلب الدراسات التي أجريت عن إصابات الحوادث المرورية في أبوظبي، خلال الفترة ما بين 2008 و2011، حيث كشفت الدكتورة ريم العامرية، أن الأطفال الذين تتراوح أعمارهم من عام إلى 18 سنة يمثلون 11٪ من مجموع الوفيات الناجمة عن إصابات الحوادث المرورية، و70٪ من إصابات الأطفال الميتة نتيجة حوادث الطرق.

كما ذكرت الدراسة أن 98٪ من الأطفال لا يثبتون بحزام الأمان في السيارات، وأن 23٪ من الأطفال يجلسون في المقعد الأمامي، ومنهم 96٪ غير مثبتين بحزام أو مقعد حماية، وهو ما يجعل الحوادث اكثر خطورة على الأطفال بالنظر لضعف البنية الجسدية للأطفال.

ومن جهة أخرى أكدت مختلف الدراسات على أهمية حملات التوعية الموجهة للأسرة وتضمينها أهمية استخدام حزام الأمان ومقاعد التثبيت للأطفال داخل المركبة.

ومن هذا المنطلق وتفاعلا مع الأصوات المنادية بضرورة إيلاء الأهمية القصوى لمسألة الناشئة والتربية المرورية كقاعدة تؤسّس لإرساء ثقافة مستدامة للسلامة المرورية تتضافر فيها جهود المجتمع الدولي لمساندة هذه القضية الكونية التي تهدّد أخطارها الإنسانية، سيكون أسبوع الأمم المتحدة العالمي الثالث للسلامة على الطريق الذي ينظم هذا العام من 04 إلى 10 مايو 2015 تحت شعار "الطفولة والسلامة على الطريق"، بادرة ثمينة تجتمع حولها جهود مختلف الجهات المعنية بصفة مباشرة وغير مباشرة بالسلامة المرورية وخاصة المنخرطة في العقد من أجل السلامة على الطريق (2011/2020) والملتزمة بتنفيذ بنوده من طرف كل القطاعات العامة والخاصة والمجتمع المدني وهو ما يؤكّد أهمية الاعتناء بالطفولة من أجل إعداد الأجيال القادمة حتى تكون أجيالا آمنة على الطريق، سعيدة في مجتمعاتها.

ويهدف الأسبوع العالمي الثالث إلى:

تكريس ثقافة التربية المرورية ونشر التوعية حول حماية الأطفال ضد مخاطر الطرق وحوادث السير.

التقليل من المخاطر التي يتعرض لها الأطفال نتيجة وجودهم في الشوارع والطرقات.

توعية سائقي الحافلات المدرسية للمحافظة على سلامة الأطفال واتباع قواعد السلامة المرورية.

مساعدة المدارس والجهات الحكومية المعنية للحد من حوادث المرور ووضع نظم مرورية آمنة خاصة بالأطفال.

نشر التوعية حول ضرورة استخدام المقاعد الخاصة للأطفال.

التعاون مع الشرطة في نشر التوعية الأفراد في المجالات الخاصة بسلامة الأطفال.

توعية الأسرة حول أهمية إتباع قواعد السلامة المرورية أثناء اصطحاب أطفالهم على الطرقات وعلى متن المركبات والحد من الحوادث والمساهمة في نشر التوعية.

ابتكار وسائل جديدة لمزيد نشر التوعية المرورية للجمهور العريض بمختلف فئاته.

مساعدة الأطفال الذين تعرضوا لحوادث مرورية لإعادة إدماجهم.

تحميل الأسرة المسؤولية في توعية أطفالهم وتنشئتهم على ثقافة الوقاية من مخاطر الطرق بالانتباه والحذر وعدم المجازفة ليكونوا قدوة في سلوكياتهم المرورية السليمة لإعطائهم المثل.

المبادرة بتقديم المقاعد المجانية لاستخدامها عند ركوب الأطفال على المقاعد الخلفية للسيارات.

إنّ مسؤولية القضاء على العنف المروري والحدّ منه والإرتقاء بالسلوك المروري وتكريس ثقافة التعايش الحضاري في البيئة المرورية المشتركة في كنف الإحترام المتبادل لحرية بعضنا البعض تتطلب أولا كبح جماح داء الأنانية المفرطة الذي أصابنا وجهدا يوميا مشتركا تساهم فيه كل الأطراف دون إقصاء أو تهميش حتى تتكامل الجهود لبلوغ الهدف المنشود القاضي بالحدّ من نزيف الحوادث المرورية التي جعلت من طرقاتنا في أغلب الدول العربية داخلها مفقود وخارجها مولود.

عفيف الفريقي

رئيس المنظمة العربية للسلامة المرورية

مختلف عليها بين الأوساط الصحية:

الأضرار الصحية للمتحرك

اختراع جديد لم تتعد شعبيته سنوات، اسمه المتحرك أو المحمول أو الخلوي، الأهم أنه أصبح جزءاً لا يتجزأ من حياتنا اليومية، مرافق دائم لجيوبنا أو لأيدينا للتمكن من سماعه وربما للوجاهة الاجتماعية.

«السلامة المرورية» نشرت سابقاً ملفاً عن خطر استخدام المتحرك أثناء قيادة السيارة، فإنها تبقي الملف مفتوحاً لعرض المزيد عن ما يدور من لغط حول أضراره الصحية، وفي هذا العدد نعرض معلومات وأراء بعضها معتبرة والأخرى لم تثبت دقتها.

السؤال المطروح على مائدة البحث العلمي للإجابة عليه هو.. لماذا القلق من أن الهواتف المحمولة قد تسبب مشاكل صحية وبالأخص أوراماً سرطانية؟

يجيب المعهد الوطني الأمريكي للسرطان على هذا التخوف والقلق قائلاً:

هناك ثلاثة أسباب رئيسة لهذا القلق:

- الهواتف المحمولة تنبعث منها الطاقة (الترددات الراديوية وموجات الراديو)، وهو شكل من أشكال الإشعاع غير المؤين والأنسجة الحية يمكن أن تمتص هذه الطاقة.
- ارتفاع عدد مستخدمي الهاتف المحمول بسرعة.

اعتباراً من عام 2010، فهناك نحو 303 ملايين من المشتركين في خدمة الهاتف الخلوي في الولايات المتحدة، وهي زيادة بمقدار ثلاثة أضعاف تقريباً عن عام 2000 (110 ملايين مستخدم) وعلى الصعيد العالمي يقدر عدد اشتراكات الهاتف الخلوي طبقاً للاتحاد الدولي للاتصالات نحو 5 مليارات.

- مع مرور الوقت، شهدت تكنولوجيا الهواتف المحمولة تطوراً كبيراً وزادت الفترات الزمنية التي يتحدث خلالها المستخدم للهاتف، مما زاد من هواجس أو ربما حقائق الأضرار الصحية للهاتف المتحرك.

وقالت منظمة الصحة العالمية إن هناك حاجة إلى المزيد من الأبحاث قبل القول إن الهاتف المحمول لا يسبب أضراراً للصحة.

كيف يعمل الهاتف المحمول؟

المتحرك يبقى على اتصال مع أقرب الهوائيات، وكل بضع دقائق يرسل إشارة إلى هوائيات وكأنه يقول "رقم هاتف المتحرك موجود في هذا الموقع"... وتنتقل الإشارة من الكمبيوتر الرئيس إلى الشركة.

والطريف أنك إذا وضعت الهاتف المحمول قرب مكبرات الصوت قد تسمع أحياناً نوعاً من الأصوات الخافتة من السماعة، فالهاتف يقوم بإرسال رسالة إلى برج الإرسال والاستقبال، وهو ما يحدث أيضاً في بداية رسالة نصية، أو عندما يتم إجراء مكالمة قادمة، هذه إشارات الهواتف المحمولة تبعث طوال الوقت، حتي في عدم إجراء المكالمات عبر موجات الراديو، والتي تتألف من الطاقة الترددية الراديوية (اللاسلكية)، وهو شكل من أشكال الإشعاع الكهرومغناطيسي.

دراسات عن أضرار المتحرك الصحية

سعت كبرى شركات الهاتف المحمول إلى الدكتورجورج كارلو الذي يعد من أكبر العلماء الذين يعملون في مجال أبحاث أمان الأجهزة اللاسلكية، لكي يحصلوا منه على نتائج أبحاث علمية تؤكد أمان استخدام التليفون المحمول على الصحة العامة في الكبار والأطفال، وبعد دراسات استمرت ست سنوات، وتكلفت 28 مليون

دولار تم تمويلها من الشركات المصنعة للمحمول، لم يستطع الرجل القيام بهذا الدور، وحرص على أمانته العلمية وأعلن عن الكثير من الأضرار الجسيمة التي تنتج عن استخدام التليفون المحمول خاصة بالنسبة للأطفال، فإلى جانب ما هو معروف عن تأثير المحمول على منظمات القلب واضطرابها بسببه، أضاف الدكتوركارلو: أن استخدام المحمول أثناء الحمل أو بالقرب من الأطفال في أول عامين بعد الولادة يتسبب من خلال الموجات المنبعثة منه في تلف وقصور الحاجز الدموي للمخ الذي يمثل البوابة التي تمنع الميكروبات والسموم والأدوية الضارة من الوصول إلى المخ والتأثير على خلاياه، حيث عظام الجمجمة لم تلتئم ببعضها بعد مما يكون له الأثر فيما بعد لحدوث أورام في هذه المنطقة.

هناك دراسات أوروبية أخرى تدعمها وتثبت تأثير الموجات الكهرومغناطيسية على الحامض النووي دي.إن.إيه، والتغيير في كهرباء المخ وتعرض الجنين للتشوهات بالنسبة للأم الحامل، وغيرها من الأضرار، وأن لهذه الموجات أثراً تراكمياً، وكلما زاد استخدام المحمول كان تأثيره الضار أكبر، والمؤسف أن أضرار الموجات الكهرومغناطيسية للمحمول لا تظهر بشكل حاد، لكنها تتراكم مع الوقت، وبمرور الزمن تظهر الحالات المرضية، وربما لا نربطها باستخدام التليفون المحمول، ولا بما يحيط بنا من التلوث بالموجات الكهرومغناطيسية الأخرى التي تحيط بنا مثل أجهزة الراديو والتليفزيون والكمبيوتر التي تزيد من أضرار المحمول وتضاعفها، والحالات التي ظهرت في نهاية التسعينيات كانت بداية تأثيرها في الثمانينيات.

المحمول يطهو الخلايا كالميكروويف!

ويقول البروفيسور ليف سولفورد رئيس قسم الأبحاث بجامعة لوند السويدية، السويد من أكبر مصدري المتحرك في العالم، إننا لا نحتاج لأن ننتظر المستقبل لكي نشعر بخطورة وحجم ما يحدثه المحمول من أضرار، بل إننا نشعر به الآن.

فأورام المخ الخبيثة تعد ثاني أسباب الوفاة من السرطان في الأطفال أقل من 15 عاماً، وأيضاً

في الشباب أقل من 43 عاماً في السويد، ويضيف الدكتورسولفورد إنك عندما تستخدم المحمول على أذنيك لمدة طويلة، فإنك تضع بارادتك ميكروويف يمكن أن يطهو خلايا مخك على الهادي.

في أستراليا تعتبر أورام المخ هي السبب الأول للوفاة من السرطان، وهو ما يشير بأصابع الاتهام إلى التأثير طويل المدى للموجات الكهرومغناطيسية الناتجة عن استخدام المحمول أو الأجهزة الإلكترونية الأخرى.

أظهرت دراسة بريطانية وجود معدلات تنذر بالخطر للإصابة بسرطان المخ بين بعض مستخدمي الهواتف المحمولة. فقد أكد الطبيب ألان بريس رئيس قسم الفيزياء الحيوية في مركز بريستول أن وجود تأثير في المخ أصبح حقيقة قائمة.

وقال بريس في مؤتمر عقد بلندن بشأن الأخطار الصحية الناجمة عن استخدام الهاتف المحمول: إن الهاتف المحمول قد يسبب الضرر للصحة بتسريع زمن استجابة المخ بسبب بروتينات التوتر التي يحركها أحد الجينات. وأضاف أن التعرض المتكرر لترددات الأشعة قد يؤدي إلى أضرار صحية غير مرغوب فيها.

المحمول ملوث بالميكروبات

> الصحة العالمية تحذر من مستويات الإشعاع التي يصدرها الهاتف المحمول

أظهرت دراسة نشرتها صحيفة وول ستريت العام الماضي، أن جهاز الهاتف يحمل عدداً كبيراً من الجراثيم والميكروبات المسببة للعديد من الأمراض، ومن بينها تلك التي تؤدي للإصابة بالتهاب الأمعاء، بالإضافة إلى وجود أنواع من البكتيريا لا توجد سوى في الحمامات.

إن الإحصائيات التي أجريت مؤخراً بينت أن 50% من الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 29-18 عاماً يستعملون هواتفهم المحمولة داخل الحمامات.

الطريف أن الدراسة ذكرت أن منع استخدام أجهزة الهاتف المحمول يمكن أن يسبب الإصابة بأعراض مثل تلك التي تحدث لدى المدمنين على المخدرات، مثل القلق والشعور بالتململ والتعب والهزال.

الصحة العالمية تحذر

رغم أن الأبحاث لم تثبت بعد أن أجهزة الهاتف المحمولة يمكن أن تسبب السرطان بشكل قطعي، لكن منظمة الصحة العالمية تحذر من مستويات الإشعاع التي تصدرها، والتي تتجاوز الحد المسموح به، ويمكن أن يسبب التعرض لها طويلاً أمراضاً خطيرة قد تصل إلى السرطان.

الوكالة الدولية لبحوث السرطان (IARC) التابعة لمنظمة الصحة العالمية، صنفت مؤخراً الموجات اللاسلكية بأنها "ربما مسرطنة للبشر" على أساس أدلة محدودة من على القوارض.

وفي تقرير آخر خرج من معهد البحوث العصبية التشخيصية لمجموعة من العلماء الإسبان في أبريل عام 2004 تبين أن مكالمة المحمول التي تستغرق دقيقتين فقط تسبب اضطراباً في الموجات الكهربائية الطبيعية في المخ لمدة ساعة.

إشعاع الجوال تسبب تلفاً لجهاز المناعة

وتبين لمجموعة من العلماء المصريين بالهيئة القومية للوقاية من الإشعاع،أن إشعاعات الجوال تسبب الضرر لخلايا جهاز المناعة لدى الإنسان مشيرين إلى أن الترددات الإشعاعية (الأعلى من مائة كيلو هيرتز)، أدت لحدوث بعض الأورام لدى الحيوانات التي تعرضت لها، وزادت من معدل انقسام الخلايا

عند ترددات إشعاعية، وأوضحوا أن الهاتف الجوال ومحطاته يزيد معدل الترددات الإشعاعية التي تخرج منه عن 800 ميجا هيرتز، وتم ملاحظة بعض ظواهر الأمراض الناتجة عن استخدامه على مستخدمي الهاتف الجوال، مثل الصداع، والألم، وطرفة العين، وطنين الأذن ليلاً.

الأدلة ليست قوية!

• الجمعية الأمريكية للسرطان (ACS) تقول إنه قد تكون هناك بعض المخاطر المرتبطة بالمحمول مع مرض السرطان، ولكن الأدلة ليست قوية بما يكفي لاعتبار السببية ويحتاج إلى مزيد من التحقيق. يمكن للأفراد الذين يشعرون بالقلق من التعرض للموجات اللاسلكية الحد من تعرضها، بما في ذلك استخدام قطعة الأذن والحد من استخدام الهواتف المحمولة، وخاصة بين الأطفال.

• والمعهد الوطني لعلوم الصحة البيئية الأمريكية (NIEHS) بين أن وزن الأدلة العلمية الحالية لم يرتبط بشكل قاطع باستخدام الهاتف الخلوي مع أي مشاكل صحية ضارة، ولكن هناك حاجة إلى مزيد من البحث.

• الأغذية والدواء الأمريكية (FDA)، وهي المسؤولة عن تنظيم سلامة الآلات والأجهزة التي تنبعث منها الإشعاعات (بما في ذلك الهواتف المحمولة) لاحظت أن الإبلاغ عن التغيرات البيولوجية المرتبطة بالطاقة أو الترددات الراديوية من خلال الدراسات فشلت في إظهار وجود علاقة بين التعرض للموجات اللاسلكية من الهواتف المحمولة والمشاكل الصحية.

• في المراكز الأميركية لمكافحة الأمراض والوقاية منها (CDC) قالت: على الرغم من أن بعض الدراسات والبحث العلمي أثارت المخاوف بشأن المخاطر المحتملة لاستخدام الهواتف المحمولة ككل فإنها لم تأتِ بدلالة إحصائية تثبت العلاقة بين استخدام الهواتف المحمولة والآثار الصحية الناجمة عنه.

•لجنة الاتصالات الاتحادية (FCC) تخلص إلى أنه لا يوجد دليل علمي يثبت أن استخدام الهواتف المحمولة يمكن أن يؤدي إلى السرطان أو غيرها من المشاكل الصحية، بما في ذلك الصداع، والدوخة، أو فقدان الذاكرة.

رغم ذلك كله فإن إدارة الأغذية والعقاقير FCC دعت إلى بعض الخطوات التي يمكن لمستخدمي الهاتف الخلوي اتخاذها للحد من تعرضهم للطاقة الترددات الراديوية:

– استخدام الهواتف المحمولة لإجراء محادثات أقصر أو لمرات قليلة عندما يكون الهاتف الأرضي غير متوفر.

– استخدام جهاز حر اليدين، الأمر الذي يضع المزيد من المسافة بين الهاتف والمستخدم.

الهيئة القومية للوقاية من الإشعاع المصرية

أوصت بالتقليل من استخدام الجوال وإبعاده عن الرأس، لمسافة (20 سنتيمتراً على الأقل)، إضافة إلى عدم زيادة مدة المكالمة عن ثلاث دقائق، ومنع الأطفال قبل سن البلوغ من استخدامه، وعدم حمل الجهاز بمنطقة قرب القلب، والكلى، والكبد للإقلال من اثر الإشعاعات التي يمتصها الجسم، وإبعاد الجهاز من غرف النوم، (إذا كان مفتوحاً)، وذلك لتقليل وقت المكوث مع الجوال في مكان مغلق، لأن تأثيرات الإشعاع تزداد على الشخص النائم، خاصة على العيون والنشاط الكهرومغناطيسي للمخ!

حول العالم
بوسائل جديدة خاصة
بمراكز عمليات المرور

غيّر العالم الرقمي معالم مراكز عمليات المرور بشكل جذري حيث كشفت وكالات نقل في أنحاء العالم عن فوائد عملية مهمة.

وأصبح مركز عمليات المرور الحديث بالنسبة للمراقب العادي، يبدو أشبه بمركز تحكم بمهمة تابع لوكالات الفضاء الأمريكية "ناسا" وليس مركزاً لإدارة الطرقات السريعة مع لوحات تحكم ذات شاشات لمسية براقة وجدران عرض عالية الدقة وغرف عمليات مجاورة كمعيار.

ويمكننا القول إن هناك حالياً ثورة في أنحاء العالم في بنية مراكز عمليات المرور الجديد منها أو المحدث، وسنقوم بجولة حول العالم لنستكشف بعض الحلول المبتكرة الرائعة...

التحول إلى العالم الرقمي

رحلتنا تبدأ من جنوب غرب الولايات المتحدة، حيث قامت دائرة النقل في أريزونا بتحويل مركز عمليات المرور الخاص بها الذي تأسس عام 1990 بفضل عملية تجديد بكلفة 2.1 مليون دولار أمريكي، مكنت المركز الذي كان يكافح مع معدات تناظرية باهظة مضى عليها الزمن، من المضي قدماً إلى الأمام والانضمام إلى المسار السريع الذي تسلكه تقنية المرور الرقمية.

وتهدف عملية التجديد لتعزيز قدرة المشغلين على العمل بكل راحة وفعالية حيث كان لتقييمهم للأجهزة الجديدة دور مهم للغاية لتحديد التصميم النهائي، خاصة فيما يتعلق بالشاشة الجدارية المنحنية الجديدة والتي تسمح للمشغلين بمشاهدة جميع شاشات الفيديو في الوقت نفسه.

وكان تقريب الشاشات الفردية ذات حجم 55 بوصة من بين التغييرات الأخرى، التي تسهم ليس فقط في تسهيل مشاهدتها وإنما يساعد على جمعها للحصول على صور أكبر". كما تم الأخذ في الحسبان سهولة الصيانة والمرونة، كما أن المساحة الفاصلة بين الشاشات على الجدار صغيرة للغاية، الأمر الذي يسمح باستبدال شاشة تعمل بشكل سيئ في غضون خمس دقائق من دون إغلاق الصور المعروضة على الشاشات الأخرى، إضافة إلى استخدام محطات عمل قابلة للتعديل لتوفير مزيد من الراحة للمشغلين خلال فترة مناوبتهم التي تمتد 8 ساعات والتي يمكن رفعها أو خفضها بحيث يتمكن المشغلون من العمل وقوفاً أو جلوساً.

مسألة القياس

لنعبر المحيط الأطلسي؛ إلى الشرق الأوسط حيث تشكل المنطقة مركزاً لنمو هائل يترتب عليه تحديات على مستوى إدارة المرور. وفي هذا السياق قام مركز إدارة أنظمة المرور في أبوظبي، عاصمة دولةالإمارات العربية المتحدة، بتنفيذ أعمال تجديد وصلت كلفتها إلى 16 مليون درهم إماراتي (أي 4.3 مليون دولار أمريكي) لتعزيز قدراته. ويكمن جزء من خلفية إعادة تأهيل مركز الإدارة المرورية في توفير قدرات إضافية لدعم مشروع بقيمة 33 مليون درهم إماراتي (8.9 مليون دولار أمريكي) لمراقبة تدفق المرور وتعزيزه عند 125 تقاطعاً باستخدام نظم "سكوت" للتحكم بالإشارات الضوئية.

ولمركز الإدارة المرورية دور مهم يلعبه لدعم وإدارة فعاليات مهمة في أبوظبي مثل جائزة أبوظبي الكبرى لسباقات الفورمولا واحد وصولاً إلى مهرجان قصر الحصن بالتنسيق مع شركاء استراتيجيين ووكالات حكومية وخاصة معنية. ويعتبر عمل مركز الإدارة المرورية أساسياً للمساعدة في التخطيط المسبق وإدارة المرور خلال الفعاليات. وتتضمن قائمة الخطوات الفعالة التي يتمتع مركز الإدارة المرورية بمكانة جيدة لتنفيذها: تعديل أوقات الإشارات الضوئية، إدارة وإرسال دوريات خدمة الطرقات والاسترجاع، توصيل المعلومات إلى العامة من خلال تطبيق "درب" والإعلام الاجتماعي، بالإضافة إلى التنسيق مع الشركاء مثل شرطة أبوظبي وبلدية أبو ظبي.

كسر الحواجز

لننتقل الآن إلى القسم الجنوبي من الكرة الأرضية؛ حيث تعمل جنوب أفريقيا على تحديد الوتيرة في تعزيز عمليات مراقبة المرور. ويعتبر مركز إدارة المرور "آر 155م" (كلفته 14 مليون دولار أمريكي) ومساحته 68.197 قدماً مربعة (6.338 متراً مربعاً)، الذي يقع في جودوود، كيب تاون في جنوب أفريقيا، مشروعاً مميزاً. وعندما افتتح أبوابه للمرة الأولى في أيار/مايو 2010 تزامن ذلك مع كأس العالم لكرة القدم، وتم الترويج له باعتباره أول مركز متكامل لإدارة المرور والنقل العام والأمن والسلامة في جنوب أفريقيا، والأهم هو أنه الأول من نوعه في العالم.

وأدركت إدارة منشأة النقل في مدينة كيب تاون في عام 2004 الحاجة الفعلية إلى منشأة واحدة في كيب تاون تمكن من الجمع بين شرطة المدينة وجانب النقل معاً واستحداث مساحة واحدة أساسية للعمليات. وكان إحد القرارات التي تم اتخاذها في البداية هو الضغط لإنشاء منطقة عمليات واحدة يجلس فيها أصحاب المصلحة المختلفون معاً في مكان مشترك واحد متخلّين بالتالي عن التقوقع المعتاد.

ويكمن جمال المشروع في شموله لجهات متنوعة على غرار الفرق الهندسية وفرق هندسة النقل والمرور في

المدن، وشرطة المدينة، وخدمات المرور في المناطق وحتى مركز معلومات النقل من جانب النقل العام، ويجري الآن تصميم المرحلة المقبلة من مركز إدارة المرور الذي بدأ خلال شهر فبراير 2015، وسيؤدي ذلك إلى تغييرات في التنظيم الداخلي للمستويات الحالية.

مسار متطور في داروين

في الجزء الآخر من العالم، في داروين، عاصمة الإقليم الشمالي في أستراليا، تجري عملية أصغر نطاقاً بعيدة كل البعد عن مراكز إدارة المرور التي تكلف عدة ملايين من الدولارات ومراكز عمليات المرور التي نجدها في أماكن أخرى.

الإقليم الشمالي هو منطقة كبيرة بالفعل تشغل مساحة تزيد على نصف مليون ميل مربع أي ضعفي حجم ولاية تكساس الأمريكية مع عدد قليل من السكان يصل بالكاد إلى 230.000 نسمة.

وهناك طريقان سريعان فقط يدخلان الإقليم وينتهي كلاهما في طريق ستيورات السريع الذي يقسم مدينة داروين، وهي صغيرة فعلاً ولا يوجد فيها العديد من الطرقات الرئيسة لذلك تشهد أحجام مرور كبيرة خلال وقت الذروة.

ولذلك يعد جدار العرض نقطة رئيسة في مكتب قسم المرور الذي يضم 4 أشخاص يعملون في مجال المرور و5 أشخاص يعملون في مجموعة عمليات الطرقات، حيث يعرض الجدار المعلومات الخاصة بالإقليم الواردة من أنظمة إدارة المرور على غرار تنبيهات نظام "سكاتس" (نظام التحكم المركزي للتنسيق المروري بين التقاطعات الضوئية في سيدني) فضلاً عن شرائط أجهزة تصوير ذات دوائر تلفزيونية مغلقة.

وعلى الرغم من أن المكتب يقدم فقط خدمة نهارية خلال أيام العمل إلا أن طاقم الفيديو متواجد عند الطلب للعمليات على مدار الساعة طيلة أيام الأسبوع عندما تدعو الحاجة لذلك.

ومن بداية بسيطة جداً على جهاز حاسب شخصي بمواصفات عالية لجدار العرض وبعض التطبيقات على سطح المكتب، كان الإنجاز التالي لوضع جدار عرض صغير تم بناؤه باستخدام أربع وحدات عرض وبطاقة فيديو واليوم هناك 8 شاشات مركبة على الحائط، بالإضافة إلى بطاقة فيديو لتوزيع محتوى أجهزة سطح المكتب على جدار العرض.

ويتحول الانتباه الآن إلى المدى البعيد وإلى نظام قائم على الرسوم البيانية لتشغيل عدة أنظمة مثل "ستريمس" من "ترانسماكس" الذي يكتسب زخماً لدى العديد من هيئات الطرق في أستراليا.

ويستخدم مكتب قسم المرور بداروين عدداً من عناصر تقنية المعلومات والتي تتمتع جميعها بتطبيقات تشغيلية فردية بعضها بطيئاً، متطلعاً إلى إضافة ليس فقط تطبيقات خدمات تقنية المعلومات وإنما أيضاً أمور على غرار أنظمة تقارير الطرقات بحيث يتم تسجيل جميع الأخطاء على الشبكة من خلال النظام نفسه.

تحديد معالم المستقبل

يتضح عند النظر في تطوير وتصميم مراكز عمليات المرور في أنحاء العالم ضرورة مواكبة أحدث التقنيات مع البيئة الحقيقية. مكان تثبيت جدار العرض، وقابلية محطات العمل للتعديل، والطريقة المثلى للمشغلين

للتفاعل مع وحدات التحكم الخاصة به، وهي في بعض الأحيان بنفس درجة أهمية التقنية المستخدمة. وفي ظل الأولويات مثل الميزانية والجوانب الإدارية للدعم المتزايد للأنظمة وجلب طيف أوسع من الأطراف إلى مراكز عمليات المرور، ومن أجل مشاركة التكاليف وتشجيع تبادل البيانات، فمن الواضح أيضاً أن ثورة مراكز عمليات المرور قد بدأت للتو.

سلامة مرورية محسّنة في غلاسكو

يجمع مركز العمليات معايير مختلفة مثل كاميرات المراقبة وخدمات الطوارئ وإدارة المرور والتحكم البيئي

كان عام 2014 عاماً مفعماً بالنسبة لمدينة غلاسكو، وهي أكبر مدينة في اسكتلندا، إذ استضافت رابع أكبر مدينة في المملكة المتحدة إلى جانب دورة ألعاب الكومنولث في شهر يوليو، ثلاث حفلات في الهواء الطلق حضر كلاً منها 60 ألف شخص، وذلك خلال فعالية "بيغ ويك إند" من "راديو بي بي سي 1"، كما استضافت المدينة "جوائز الموسيقى الأوروبية إم تي في" ("إي إم إيه") في شهر نوفمبر.

كيف تكيّفت البنية التحتية الموجودة في المدينة مع تدفق آلاف الزوار إلى هذه الفعاليات الضخمة بالإضافة إلى سكانها البالغ عددهم 600 ألف شخص؟ من المؤكد أن مركز عمليات غلاسكو ("جي أو سي") الجديد الذي بلغت تكلفته عدّة ملايين قد أسهم في نجاح المدينة. وتجمع هذه المنشأة فرق العمل من مجمّع غلاسكو للسلامة (سي إس جي) لعمليات كاميرات المراقبة و"ترافكوم" – وهو فريق مجلس مدينة غلاسكو الذي يتولى مراقبة شبكة الطرق في المدينة بما في ذلك الإشارات الضوئية والكاميرات.

وقال جوردون ماثيسون، رئيس مجلس مدينة غلاسكو في كلمته خلال افتتاح المركز في شهر فبراير عام 2014: "تحتضن هذه المنشأة كامل شبكة الكاميرات المرورية وكاميرات المراقبة في المناطق العامة في مدينتنا. وستمكننا من المحافظة على الحركة في المدينة وعلى سلامة الناس. ويوفر عمل الفريقين مع بعضهما بعضاً وتنفيذ عملياتهما تحت سقف واحد وصولاً إلى المزيد من البيانات والمعلومات وتحديد أسرع للأحداث على الطرق. وستكون مدينة غلاسكو مفتوحة للأعمال خلال فترة الألعاب إلا أنها لن تكون مرتكزة على الأعمال كالعادة. ويُظهر افتتاح هذا المركز استعداداتنا لهذا الحدث".

ويشار إلى أن أكثر من مليون بطاقة لحضور الألعاب قد تم بيعها، حيث ينطلق مركز "جي أو سي" في وقت حاسم بالنسبة للمدينة.

فعالية أكبر

لعل أحد أهم مظاهر تأسيس هذا المركز هو جمعه لمعايير مختلفة، كاميرات المراقبة وخدمات الطوارئ وإدارة المرور والتحكم البيئي. كما يعتبر جمع مختلف الوكالات تحت سقف واحد أحد أهم العناصر في مركز العمليات، إذ يعمل الجميع بمنهجية أكثر سلاسة من وجهة نظر الإدارة المرورية أو السلامة العامة.

ومع توحد عناصر المنشآت الآن، أصبح لدى مركز "جي أو سي" و"ترافكوم" وصولٌ مشتركٌ إلى كامل شبكة كاميرات المراقبة والكاميرات المرورية في المدينة. ووجد المجلس بأن معظم كاميرات "ترافكو" (86% منها) تغطي المناطق التي لم يكن مجمّع "سي إس جي" يغطيها، ومثل ذلك، فإن 32% من كاميرات "سي إس جي" تستفيد حالياً من عمليات "ترافكو". ويعتبر مركز "جي أو سي" مشروعاً مستمراً ستتم توسعته تدريجياً. وتم تطبيق المرحلة الأولى في شهر أبريل عام 2014 بعد ستة أسابيع فقط من التشغيل. وستشهد المرحلة الثانية تحديثاً على الكاميرات الرقمية وأنظمة خرائط تفاعلية جديدة وتحليلات الفيديو. ويعتقد طاقم العمل في مجمّع "سي إس جي" أن المنفعة الحقيقية للمركز، فيما يتعلق في خفض الجريمة والسلوك غير الاجتماعي، ستظهر خلال المراحل المقبلة من المشروع فور ادماج التحديثات الجديدة للتقنية.

وستمنح التقنية الجديدة قدرات محسّنة بشكل كبير في أساليب رصد الجريمة. ومن وجهة نظر مرورية، فإنها ستمنح وصولاً أوسع إلى الكاميرات والأصول التي تساعد على خفض الحوادث والازدحام والاختناقات المرورية. وستساعد الصور الحية والمراقبة المباشرة والإدارة المباشرة للأحداث على زيادة القدرة الاستباقية عوضاً عن الاستجابة فحسب.

يحتضن مركز "جي أو سي" 85 جهاز عرض بمقاس 55 بوصة (بطيف من مختلف تشكيلات عرض الفيديو على الجدران)، بالإضافة إلى كامل أجهزة التحكم بعرض الفيديو على الجدران والبالغ عددها 11 جهازاً، والتي تعرض بمجملها بثاً مباشراً من 440 كاميرا مراقبة موزّعة حالياً حول مركز المدينة.

التوجهات الناشئة في التعرفة المرورية وعمليات إنفاذ القانون

يزداد نطاق شراء أنظمة التعرف عن طريق الفيديو كخدمة – ابتداءً من نماذج القارئ الضوئي للحروف ذات أداء مثبت في التعرف، وصولاً إلى المعالجة للفيديو، ومن المحتمل أن تضم أيضاً المعالجة اليدوية. وفي النوع الأخير تحتاج طلبات الاقتراحات لأن تعبر عن أداء التعريف المطلوب فقط من حيث الإنتاجية والدقة. وفي الواقع، فإن مزود التقنية يصبح مزود الخدمة، بالاشتراك في صفات الجودة الموجودة، وتأمين أتمتة المعالجة اليدوية.

ومن وجهة نظر تقنية، فإن المزود مسؤول عن إعداد النماذج المطلوبة لتلبية صفات الجودة المتفق عليها. ومن وجهة نظر تجارية، فإن التكلفة تنتقل من إنفاقات رأس المال إلى إنفاقات تشغيلية. وذلك يعني أن المشغل أو مدمج النظام أو الوكالة، يمكن أن تعزو تكاليف ومخاطر التطوير إلى مزود خدمة التعرف عبر الفيديو، من الناحية الاقتصادية والتكنولوجية.

ومع ذلك، يبرز هنا تحدٍ جديد. كيف يمكن لمزود الخدمة أن يبين أنه يلبي اتفاقية مستوى الخدمة المتفق عليها؟

إن التدقيقات الرسمية غالباً ما تكون مكلفة وفي حال وجود انحرافات عن المتطلبات غالباً ما تقود إلى نزاعات حول جودة الفيديو المستقبل مقابل دقة المحرك.

وللتحكم الكامل بهذه العملية والتحضير للتدقيق على

جودتها، فإن جزءاً كبيراً من الخدمة يختص بالمراقبة: تأمين الأدوات والتقارير التلقائية لقياس وضبط العملية.

قيمة السوق

يمكن أن تظهر مخاطر جديدة في مجالات الملكية والخصوصية والأمن في التعاون المبني على الخدمات، اعتماداً على النطاق وخاصة عندما تكون الخدمات مستضافة على السحابة. وعلى الرغم من هذه المخاوف، فهنالك توجه في كل الأسواق نحو تضمين معالجة الفيديو وتقديمها كخدمة.

ويبدو ذلك واضحاً بشكل خاص في قطاعات فرض رسوم على مستخدمي الطريق وإنفاذ القانون، حيث يكون تقديم أداء مستمر للتعرف عن طريق الفيديو أساساً للعمليات. ويمكن أن تؤدي الأتمتة غير المثالية إلى زيادة كبيرة في تكاليف المصادقة اليدوية. كما أن الأخطاء في العملية تؤدي إلى تكاليف إضافية في حل شكاوى الفوترة. وأخيراً فإن التسربات التي يسببها الرفض الخاطئ تسبب قلقاً كبيراً في مجال تحصيل التعرفة المرورية، إذ أنها تؤدي إلى خسارة في العائدات بشكل مباشر.

ويعد إعداد وصيانة نماذج موثوقة ودقيقة لقارئ الحروف البصري عملية مكلفة للغاية، بتكلفة يصعب إدارتها داخلياً. ولذا يعتمد مدمجو الأنظمة والوكالات على قارئ الحروف البصري ليقوم بهذا الأداء.

أداء مضمون

غالباً ما تقوم الشركات بشراء تراخيص قارئ الحروف البصري التي تتطلب من المزود الاشتراك في أداء التعرف. وتتضمن الاتفاقيات المرتبطة تعريفات للأتمتة المطلوبة والنسبة القصوى المسموح بها للخطأ، والكيفية المستخدمة لقياسها. ويمكن للمزود المتعهد، عن طريق الصيانة والقياس، أن يضمن تحقيق المواصفات المتفق عليها. ويمكن تحقيق ذلك عن طريق التعرف التلقائي على لوحات السيارات ونماذج برامج بصمات الأصابع وقوانين العمل، بالإضافة إلى الصيانة والدعم وتحديثات البرامج.

ومع كون مدمج الأنظمة مسؤولاً عن التكامل في بنيته التحتية، فإن اتفاقيات مستوى الخدمات لن تغطي التعرف من حيث نسب الصواب والخطأ فحسب، بل إنها تحدد وقت المعالجة الأقصى والمتوسط المطلوب. وتكون هناك حاجة لهذا لأن مدمج الأنظمة مسؤول عن تعهد المعدات والتكامل في بنية معالجة تدفق العمل الخاصة به.

وحتى عندما يتم تسليم البرنامج على شكل ترخيص لآلة، فإن التكاليف عادة ما تتضمن نفقات تشغيلية، الأمر الذي يمكن أن يختلف بناءً على جودة الخدمات المقدمة. وفي النهاية فإن مكونات الخدمة تنفصل إلى استخدام الترخيص والحفاظ على الترخيص لضمان الأداء المستمر.

ويمكن أن نجد أمثلة على الأداء المضمون في تطبيقات التعرفة المرورية وإنفاذ القانون. فعلى سبيل المثال تقدم "كيو- فري" نظام "إنترادا سينرجي" للتحكم المقطعي بالطريقين "إيه 2" و"إيه 4" السريعين في هولندا. وعلى الرغم من كون الشريك "غاتسومتر" هو المسؤول عن المشروع الكلي، فإن مسؤولية ترتيب نماذج التعرف التلقائي على لوحات السيارات في "إنترادا" للتعرف بدقة كافية تقع على عاتق "كيو- فري". وبناءً على بيانات المعالجة والفحص الدوري، تضمن الشركة أن التعرف التلقائي يبقى أعلى من نسبة 97% بنسب خطأ لا تتجاوز 0.01 %.

خيارات المعالجة

لحل خطر الدمج، يمكن أن يتم تقديم خدمة التعرف على شكل ترخيص لاستخدام مخدمات معالجة. فعلى الرغم من كون نشر وترتيب المعدات مسؤولية مدمج الأنظمة، إلا أن محتوى المخدم وهندسته الداخلية تقدم من قبل مزود التكنولوجيا. وضمن مخدم المعالجة، يمكن أن تتواجد عدة محركات تعرف تلقائي على لوحات السيارات وتضمين معالجة بصمات الأصابع وتقوم قوانين العمل بربط المكونات ببعضها.

وبالنسبة للإنتاجية، فإن مسؤولية المزود محدودة بتقديم معدات خاصة بقابلية التوسع. ولذا يعبر عن اتفاقيات مستوى الخدمات بإنتاجية بنية تحتية معينة من المعدات. ومن الناحية التجارية، فإن مخدم المعالجة يتم التعامل معه بنفس الطريقة التي يتم التعامل بها مع المكتبات المنفردة. التعبير صراحة عن الصيانة أمر مهم، ولكن العقد يمكن أن يحتوي على بند لإنفاق رأس المال.

هذه هي الاستراتيجية المعتادة للوكالات. وعلى الرغم من أن فوائد الحصول على التعرف عبر الفيديو كخدمة معروفة، فإنهم يرغبون في الاحتفاظ بالتحكم بالمعدات. وغالباً ما يؤسس مدمج الأنظمة سحابة محلية ويستخدمها لنشر مخدمات المعالجة.

لإزالة خطر المعدات وقابلية التوسع كلياً فإن مخدمات معالجة الصور تُقدم أيضاً مخدمات مستضافة. ويكون المزود مسؤولاً عن توفر وتوسيع المعدات والبرمجيات لتلبية كثافة الحركة الموجودة. ولا تزال توجد اختلافات في مواقع المخدمات الفعلية من حيث المبدأ والموقع الجغرافي. حيث يمكن تركيب المخدمات محلياً أو استضافتها عن بعد. ويمكن أن يتأثر الخيار الأخير بمخاوف حول الخصوصية عند التعامل مع المعلومات الحساسة التي يتم التعامل بها في أنظمة التعرفة المرورية وإنفاذ القانون. ولذا يعد الأمن في النقل والمعالجة والتخزين (المؤقت) أساسياً للتطبيق.

وعلى الرغم من أن السحابة المحلية هي الخيار المفضل حالياً في مجال التعرفة المرورية، إلا أن هناك تحركاً باتجاه قبول معالجة ومناولة أكثر بعداً. ويختلف هذا الأمر في تطبيقات المواقف والجوال، التي تستفيد مباشرة من التوافر المستمر بشكل مستقل عن الموقع الفعلي.

وتغطي اتفاقيات الخدمات المستضافة أدنى مستوى من الأتمتة والإنتاجية المطلوبة من النظام. وأنظمة كهذه يتم استضافتها بشكل متزايد في السحابة. ومع آخر التطورات في الترميز والأمن، يمكن أن يتم تطبيق مبادئ الخصوصية والملكية في الاتفاقيات بشكل فعلي. ويكون الأمر صحيحاً أيضاً مع تأخيرات محتملة بسبب نقل الصور عبر الإنترنت. ويتقبل كل من مدمجي الأنظمة والعملاء أن هذه التأخيرات لا تطغى على فائدة تخفيف الخطر. ويكفي أن يؤمن الموقع المستهدف اتصالاً بالإنترنت بعرض حزمة كافٍ.

هل الرؤية الآلية تحتاج إلى معايير تلبي متطلبات أنظمة النقل الذكية؟

توحيد معايير البيانات أصبح أمراً شائعاً لكاميرات أنظمة النقل الذكية وبروتوكول الإنترنت

ازداد في السنوات الأخيرة عدد الكاميرات التي يتم نشرها في أنحاء العالم ازدياداً مطرداً – وهو توجه سيستمر. وهنالك أسباب عديدة لظاهرة النمو الكبير لكاميرات أنظمة النقل الذكية، منها التكاليف الأقل لكل وحدة، وتطبيقات أفضل للتعرف الآلي على لوحات الترخيص، والاستثمار في التعرفة المرورية وغير ذلك من تطبيقات أنظمة النقل الذكية، إضافة إلى احتواء المخاوف الأمنية الحاضرة دائماً.

كما ظهر هنالك أيضاً إدراك من قبل إدارات النقل أن كاميرا مفردة تمكن المشغلين من مشاهدة حالة الطرق والمرور فعلياً، بدلاً من الاعتماد على الحساسات التي عفا عليها الزمن، والبرمجيات التي غالباً ما تكون ذات ملكية خاصة.

معيار جديد

ما هي الأشياء التي تقدمها الرؤية الآلية لإدارات النقل، التي لا تتوفر في الحساسات التقليدية؟ تتطلب العديد من تقنيات الحساسات المتاحة حالياً تركيباً داخل الطريق أو على هيكل مخصص. وهنالك عدد من تقنيات الحساسات الحالية تتطلب معايرة مبدئية دقيقة وإعادة معايرة منتظمة كي تقدم بيانات دقيقة وموثوقة. ولسوء الحظ فإن الكثير من هذه التقنيات لديها معدل زمني منخفض نسبياً لتكرر حالات العطل، ما يتطلب عقود صيانة باهظة مع الجهات البائعة كي تبقى في حالة تشغيل. وفي ظل بيئة اقتصادية شديدة الصعوبة، بات من الصعب التأقلم مع هذه الأمور.

ولنضرب مثلاً، ففي بعض الأماكن في أمريكا الشمالية يُقدَّر أن أقل من 60% من الدارات تعمل، ما أدى ببعض إدارات النقل إلى، إما أن تتخلى عن هذه التقنية أو أن تقلص عملية إعادة تطبيقها. وفي المقابل، يمكن لإدارات النقل أن تتوقع أداءً تشغيلياً غير تقليدي يتخطى الـ 99% بالنسبة للرؤية الآلية. وحالما يتم تركيب النظام، يقدم العديد من بائعي الرؤية الآلية من ذوي الجودة ضماناً لا تقل مدته عن 5 سنوات للمعدل الزمني لتكرر حالات العطل. وإذا ما قارنّا هذا مع الأسعار التي تنخفض بشكل مستمر والأداء الوظيفي الذي يزداد، فسيصبح عندها من الواضح السبب الذي يجعل حاسة الرؤية الآلية تصبح المعيار الفعلي للعديد من تطبيقات أنظمة النقل الذكية.

وهنالك عامل آخر يسهم في زيادة تطبيق تقنية حاسة الرؤية الآلية: كاميرا واحدة مع برمجية شاملة يمكن استخدامها لأغراض متعددة. على سبيل المثال، تقدم كاميرات التعرفة المرورية معلومات التعرف الآلي على لوحات الترخيص في الزمن الفعلي عن كل مركبة تمر ببوابة تعرفة مرورية، ويمكن لهذه الكاميرات نفسها أن تقدم أيضاً صور كاميرات مراقبة في حالة الحوادث. في الأساس، تقدم حاسة الرؤية الآلية نوعية بيانات قد تصبح محفزاً للتغيير في كيفية إمكان تصفية البيانات لتقديم المعلومات. ويمكن بالمقابل معالجة هذه البيانات لتقدم معلومات استخبارية قابلة للتفاعل للمشغلين والمديرين والسائقين.

قيود أمام التقدم

هل إدارات النقل قادرة على زيادة هذه الإمكانية، وإذا

كانت الإجابة لا، فلم لا؟

درجت العادة على تقديم عالم أنظمة النقل الذكية من قبل عدد قليل من موحدي الأنظمة، الذين يقدمون بشكل رئيسي تقنيات مملوكة لهم.

وبالرغم من أن بعض قطاعات التقنية تبنت المعايير وتوحيد المعايير، إلا أنها داخل قطاع أنظمة النقل الذكية بطيئة بشكل عام في الإنشاء وحتى أبطأ في التسليم.

وأحد الأمثلة الإيجابية هو اتصالات النقل الوطني لبروتوكول أنظمة النقل الذكية (إن تي سي آي بي). وعلى أية حال فقد كان معيار قاموس بيانات إدارة النقل (تي إم دي دي) أقل نجاحاً. وبالرغم من أن العديد من المنظمات تقول بأنها متوافقة مع معيار "تي إم دي دي"، فإن معظمها تطبق فقط عناصر المعيار الظاهرة، ما يعني أن لديها فرصة محدودة، إن وجدت، لتندمج مع أنظمة "تي إم دي دي" موحدة مزعومة أخرى.

ولسوء الحظ فإنه في عالم إدارة الممرات المدمجة (آي سي إم) والمدن الذكية، حيث تجب مشاركة البيانات بين عدد من الأنظمة المتباينة، يمكن لهذا أن يصبح – وقد يصبح – عامل تقييد رئيساً لإمكانية أن تصبح الأنظمة المدمجة منسجمة لتشكل بيئة أكثر ذكاءً.

وحيث إن تقنية الرؤية الآلية في أنظمة النقل التجاري الذكية قد أصبحت أكثر شيوعاً، فإنه من الأساسي الآن أن نقدم معايير تحمي إدارات النقل بشكل أفضل وتقدم لها المرونة التي تحتاجها للتحكم بشكل أفضل في القدرة والتكاليف.

ويشبه هذا المطلب ذاك الذي شوهد أثناء ثورة الحاسب الشخصي في الثمانينيات، عندما أصبح أمراً شائعاً لمستخدمي الحاسب المنزلي أن يقوموا بأنفسهم بتجميع الحواسب الشخصية من قطع مقدمة من عدد من المزودين، ليكتشفوا أن بعض القطع كانت ببساطة غير متوافقة مع الأخرى. ومع مرور الوقت، أدى هذا إلى مقاربة موحدة أكثر ليس فقط على صعيد الأجزاء الرئيسة للحاسب الشخصي بل على صعيد ملحقاته أيضاً.

أهمية توحيد المعايير

بالرغم من أن توحيد معايير البيانات أصبح أمراً شائعاً لكاميرات أنظمة النقل الذكية وبروتوكول الإنترنت بشكل عام، باستخدام ضغط "إتش.264"، أو "إم بي إي جي 4"، علينا أيضاً أن نبدأ بتقييم المعايير للأجهزة الملحقة التي يجب استعمالها بانسجام مع تقنية حاسة الرؤية الآلية، مثل مجموعات الضوء أو وحدات الضوء تحت الحمراء ووحدات الفلاش. تتطلب هذه الوحدات دفعات للإطلاق وما قبل الإطلاق مباشرة من الكاميرا، وتحتاج إلى التهيئة لضمان تزامن الوحدات بشكل كامل ليس مع إطار الكاميرا فقط بل أيضاً مع تحكم "آي تي إس".

وهنالك من يقترح بأن المقاربة المرتكزة على المعايير لتطبيقات الرؤية الآلية لأنظمة النقل الذكية هي بالكامل غير مشابهة لتلك التي اختبرناها في الثمانينيات، وستساعد بشكل ملموس ليس فقط إدارات النقل بل مصنعي الملحقات ومصنعي الكاميرات، مقدمةً فرصة لزيادة القدرة ضمن هذا القطاع، وبالنتيجة يكون جميع المعنيين بها فائزين. ونظرياً، يمكن لهذا أيضاً أن يبسِّط البرامج الثابتة ما يمنح إعداداً أسهل ويحتمل أن يكون مؤتمتاً، مع تنصيب كاميرات جديدة في بيئة موجودة.

إلى أين سنتجه؟

أنظمة معلومات المسافرين توفر الجواب بطريقة سهلة

ماذا إن لم يكتف نظام التوجيه الخاص بك بإطلاعك على سبيل الوصول إلى وجهتك وإنما أبلغك على الطريق التي ستستمتع بسلوكها وما هي حالة الطقس وإن كان من الأفضل لك ركوب القطار؟

هناك ثورة في طور التحضير في عالم أنظمة معلومات المسافرين. وعند انتهائها، ستبدو أوقات الرحلات المتوقعة والتأخيرات بمثابة مجرد تلال خفيفة تظللها آفاق جديدة من الخدمات المحلية والجوالة والشخصية إلى حد بعيد. وسيتمكن كل شخص مهتم برحلة ما من العثور على المسارات التي ليست الأسرع فحسب وإنما الأكثر أماناً والأكثر إشراقاً والأجمل والأقل تلوثاً والأرخص وربما مع شاحنات أقل. كما سيعلم السائقون إن لم يكن من الأسرع بالنسبة لهم ركن سيارتهم واستخدام النقل العام.

إن قرع طبول التغيير تأتي من المستحوذين على البيانات، والمحليين، ومشغلي الشبكات، وسلطات النقل، وصانعي المركبات، ومجالس المدن، والمهووسين بالتقنية والأشخاص العاديين كثيري التنقل ويجب أن تساعد معلومات المسافر مشغلي الطرقات والنقل على تحسين رضا العملاء من دون الاضطرار إلى تحسين البنى التحتية للشبكة. وهذا الأمر من شأنه أن يحقق وفورات مالية للجميع طالما أن المعلومات مفيدة لمشغلي الشبكة وغالبية المسافرين. ولكن تحقيق هذا الأمر قد يكون صعباً؛ فهو يتطلب تجميع العديد من المتغيرات المختلفة في المجال نفسه وإنما في ظل التقدم على صعيد الاستحواذ على البيانات، وقوة الحوسبة، والاتصالات، تصبح هذه المسألة أكثر سهولة.

معلومات المسافر في أبسط حالاتها، تطلعك على مكان تواجدك ولكن هذا الأمر لا يكون واضحاً كما يبدو. وعلى سبيل المثال، يقوم المسؤولون في دبي وهي الوجهة الدولية التي تشهد نمواً سريعاً، بإعادة تسمية شوارع المدينة ويضيفون إشارات جديدة ويطبقون رموزاً رقمية للعناوين بحيث يتمكن الزوار من العثور على موقعهم بدقة تصل إلى متر واحد. وعلى صعيد آخر، المعلومات الديناميكية قادرة على مساعدة المدن على زيادة قدرة الشوارع القديمة ما يؤدي إلى انتفاء الحاجة إلى شق طرقات جديدة.

إلا أن هذه الثورة الضخمة قد يحفّزها التوافر المفاجئ لبيانات موضوعية تعطي المسافرين خيارات تناسب رغباتهم الخاصة. وبالتأكيد قد يبدو من الأسرع سلوك طريق سريع يعبر منطقة صناعية ولكن أليس من الألطف سلوك مسار يتضمن قرية رائعة على سفح تلة حتى لو أدى ذلك إلى إطالة الرحلة خمس دقائق؟

ولكن المشكلة تكمن في أنه من الصعب الحصول على مثل هذا النوع من المعلومات سابقاً، ولكن الآن ظهر مشروع "بليس بالس" (أي نبض المكان) في "ميديا لاب" في معهد ماساشوستس للتكنولوجيا هو إحدى المحاولات لجمع بعض هذه الاستجابات المبهجة وتصنيفها. ويقوم المشروع بالحكم على جمال الطرقات والأحياء وسلامتها. كما يعمل الباحثون في مختبرات "ياهو لابس" على

تطبيق جديد قادر على تحديد الطريق الأكثر جاذبية ببساطة من خلال تحليل صور المنطقة التي يصادف أنها تقع بالفعل على مواقع مشاركة الصور. مثل هذه المعايير إلى جانب جودة الهواء والتلوث الضجيجي وأحجام منخفضة من حركة مرور الشاحنات قد تبدو على سبيل المثال كفلاتر لزيادة تخصيص الجيل المقبل من المواقع الإلكترونية الخاصة بمعلومات المسافر.

المحرك الرئيس

إن الهدف الأساسي حالياً لمعلومات المسافر يكمن في المساعدة على تخطيط الرحلات لتفادي التأخيرات. ويكمن التوجه الحالي في استراتيجية الطرقات في الحصول على أكبر قيمة ممكنة من الشبكة القائمة ويعتبر توفير معلومات دقيقة في الوقت المناسب لمستخدمي الطرقات جزءاً أساسياً من هذا الأمر.

في إنجلترا، تقوم وكالات الطرقات بالفعل بجمع كميات كبيرة من البيانات ووضعها في متناول وسائل الإعلام ومستخدمي الطرقات. وفي وقت تعتبر فيه الوكالة مسؤولة فقط عن 2% من طول جميع الطرقات في إنجلترا، إلا أن ثلث جميع الرحلات البرية تمر على شبكتها لذلك تعتبر مزوداً رئيساً. إلا أن المعضلة الرئيسة المتعلقة بالبيانات تقع على المستوى المحلي. إذ تعتني أكثر من 150 سلطة محلية بشبكات الطرق المحلية وتقوم بجمع معلومات على مستويات متعددة من الدقة بالتفاصيل وتقدمها بأشكال مختلفة. ولا تمتلك السلطات المحلية غالباً موارد لتحسين شبكات الطرق الخاصة بها؛ وإنّ جمع المعلومات وتحليلها ومشاركتها، وإن كان أقل كلفة، فهو يحتاج إلى المال أيضاً. ويكمن التحدي في سبل القيام بأفضل استخدام للبيانات الموجودة بالفعل بشكل يمكن للعملاء استخدامها بفعالية.

تفكير جديد

سيتم تصميم الجيل المقبل من معلومات المسافر نتيجة لعدد من الاستقصاءات للمستخدمين التي تم تنفيذها، وإلى تصنيف الطريق الأسرع بين نقطة "أ" ونقطة "ب" ولا يعود ذلك إلى كونه أعلى قاسم مشترك فحسب وإنما لأنه من غير المرجح أن يقترح المستجيبون مجموعات بيانات لم تعرض عليهم أبداً. وعلى سبيل المثال، لا يوجد مخطط رحلات مع خيار لاحتساب المسار الأكثر أماناً حتى ولو كان الأشخاص قلقين طبيعياً حول سلامتهم الشخصية. وأظهرت دراسة حديثة نشرت في جريدة "سيجنيفيكنس" أنه لو اختار كل سائق سيارة في المملكة المتحدة المسار الأكثر أماناً في كل رحلة، لكان من الممكن تفادي 12 وفاة على الطرقات سنوياً.

مقاربة متعددة الأنماط

يشهد مفهوم أن المسافرين سيلتزمون بوسيلة نقل واحدة

لرحلة ما، تراجعا في ظل زيادة توافر معلومات متعددة الأنماط والوسائل. وتعمل مدينة ستكهولم على منح المسافرين معلومات مخصصة ستساعد الأفراد فحسب والمدينة بأكملها على تحسين تدفق المرور. وتحث المدينة الأفراد على اختيار وسائل نقل أكثر صداقة للبيئة تتطلب كميات أقل من الطاقة والوقود الأحفوري. حيث يتم إطلاع المستخدمين على وسائل أخرى لاستكمال رحلتهم: باص، أو ترامواي، أو قطار، أو مشاركة وسيلة النقل، أو دراجة هوائية ومشي على الأقدام. وتأمل المدينة أن يؤدي هذا الأمر إلى استخدام أكثر فعالية لجميع خيارات النقل في المدينة وتخفيف الضغط على البيئة.

ومن الاختلافات الأخرى هو فكرة قدرة المسافر على التسجيل عند الوصول إلى وجهته لمعرفة كيف تمكّن مسافرون آخرون من الانتقال بين نقاط الانطلاق والوصول نفسها والمدة التي لزمتهم لذلك، "يمكنهم على سبيل المثال الحصول على رسالة مفادها أن مسافرين آخرين سلكوا مساراً آخر مع مجموعة مختلفة من وسائل السفر ووصلوا قبلهم بخمس دقائق وتكبدوا مجهوداً أقل".

واستخدمت شركة سويدية ناشئة عدداً من الأفكار لتطوير تطبيق مخصص للاستخدام في قطاع ميناء ستوكهولم الملكي البحري الجديد. وسيتم بناء نحو 12 ألف منزل جديد في الموقع المهمل ومكاتب تتسع لنحو 30 ألف عامل. وسيطغى المشي والتنقل عبر الدراجات الهوائية ووسائل النقل العام على التنقل وسيكون هناك مساحات أقل لمواقف السيارات من باقي المدينة لذلك سيكون نظام معلومات للمسافرين متعدد الأنماط والوسائل أساسياً.

وتكمن المشكلة في أن الناس يتوقعون أن تكون هذه التطبيقات مجانية ولكن يتوجب على شخص ما دفع تكاليف تطويرها وتشغيلها. ربما لو كانت التطبيقات مخصصة بشكل أكبر قد تصبح أكثر قيمة ويصبح الأشخاص على استعداد أكبر للدفع مقابل الحصول عليها.

وسيتم إجراء دراسة حول سبل ربط عبء الازدحام المروري في ستوكهولم وتعرفات النقل العام. وقد يتمكن المسؤولون عن النقل من خلال تقديم نظام تسعير ديناميكي لأنماط السفر المختلفة من توجيه الطلب على النقل ما قد يؤدي إلى تغيير في سلوكيات سفر الأفراد.

تشجيع التغيير

بالقرب من ميناء ستوكهولم الملكي البحري يقع حي كيستا الذي يضم العديد من شركات التقنية العالية في المدينة ومن ضمنها المقر الرئيسي الوطني لـ"إريكسون" و"آي بي إم" و"مايكروسوفت". واستثمرت وكالات الابتكار في السويد، التي أدركت الازدحام المتزايد والانبعاثات المرتبطة به"، نحو 360.000 يورو أي 475.000 دولار أمريكي في مسابقة لحلول تقنية المعلومات والاتصالات لتحسين النقل لأكثر من 70 ألف شخص يعملون في المنطقة. ولتسهيل هذا الأمر، قام المنظم بتوفير نحو 40 مجموعة بيانات مختلفة مناسبة لمعلومات المسافر وتم تصفية المشاركات الـ 14 منذ ذلك الحين إلى 3 متسابقين نهائيين. وسيتم الإعلان عن الحل الفائز هذا الخريف وسيتم تسويقه وسيتمتع بإمكانية النشر في كامل المدينة. وسنعرف قريباً ما إذا كان نظام معلومات المسافر الفائز سيتضمن وظائف متعلقة بتغيير السلوك.

مدينة إنشيدي في هولندا هي الأولى التي تقدم تطبيقاً مصمماً خصيصاً لحث الأشخاص بلطف على تغيير سلوك السفر الخاص بهم عوضاً عن منحهم معلومات يعتمدون عليها لاتخاذ قراراتهم.

ويعمل التطبيق بشكل أوتوماتيكي في الخلفية ويقوم بتتبع وملاحقة الرحلة التي يقوم بها الشخص لوضع نمط تجوّل لكل فرد. ويمكن للمدينة عندها تحفيز الشخص من خلال منحه مكافآت مخصصة وفقاً لنمط التجول الخاص به لتغيير سلوكه في مجال السفر. ويعتبر تطبيق "موبيدوت" بمثابة منتج ذي علامة بيضاء يمكن دمجه في أنظمة أخرى لمعلومات المسافر بحيث تصبح محلية إلى درجة كبيرة وأيضاً على درجة فائقة من التخصيص.

ولكن السؤال هو إلى أي مدى يمكن أن تصبح معظم أنظمة معلومات المسافر في المستقبل القريب واقعية؟ وإلى أي مدى قد تصبح معلومات مرور الطرقات متكاملة مع معلومات أنماط أخرى؟

يعتمد الكثيرون من مطوري التطبيقات والمواقع الإلكترونية على كمية المعلومات التي يرغب مشغلو الشبكة في جمعها ومشاركتها. وستكون فعالة من حيث الكلفة على الأرجح بالنسبة لمشغلي الطرقات السريعة التي تشهد حجماً مرورياً كبيراً يعتبر معه تعديل البنى التحتية مكلفاً نسبياً مقارنة مع مشاركة المعلومات. أما بالنسبة للسلطات المقيّدة بالنقد، فعلى الرغم من أنه قد يكون مكلفاً بعض الشيء إلا أنه قد يكون السبب لقيام بعض مشغلي النقل في الولايات المتحدة بتوفير بياناتهم مجاناً لمطوري المواقع الإلكترونية ومطوري التطبيقات.

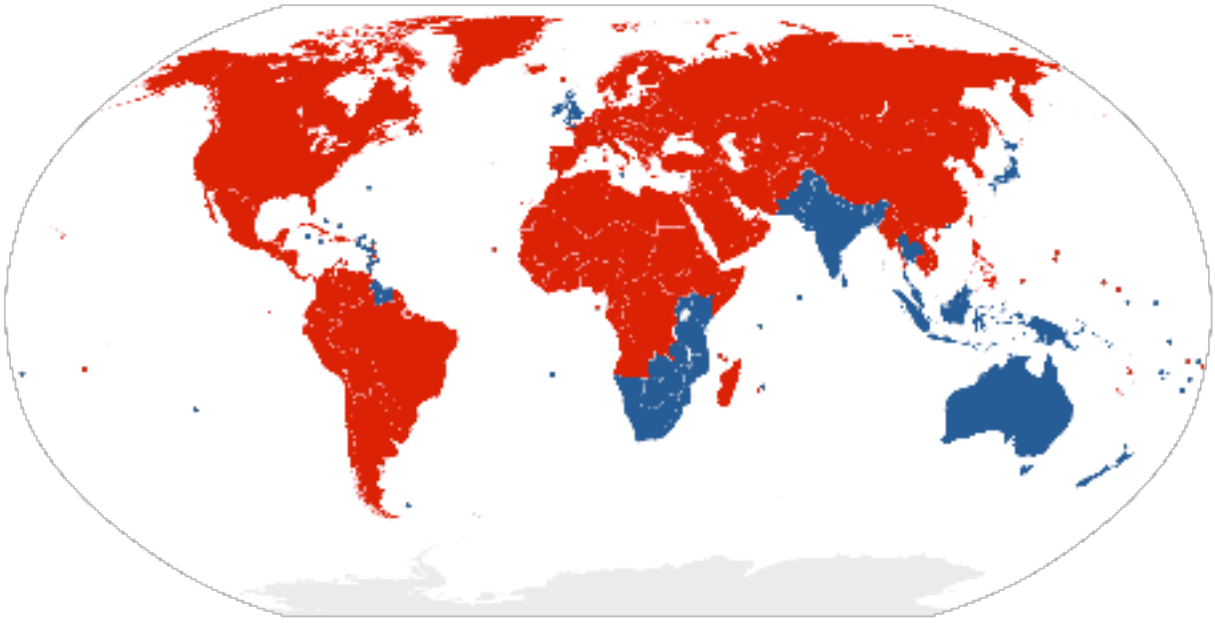
نظام السير على الطرق بين اليسار واليمين

هل تعلم أن الأصل في قيادة السيارة أن تكون على اليسار أي أن مقود السيارة يكون على الجانب الأيمن للسيارة وليس كما نراه الأن في معظم دول العالم على اليمين ... ما السبب في ذلك وكيف تحولت معظم دول العالم إلى القيادة على اليمين ؟

وفقاً للكثير من الروايات فإن الأمر يرجع إلى ما قبل صناعة السيارات، وتتلخص في أن معظم الناس كانوا يسيرون في الجهة اليسرى من الطريق، خاصة في المجتمعات الإقطاعية العنيفة التي تكثر بها نسبة الجرائم وقطاع الطرق. وترجع الفلسفة في ذلك إلى أن أغلب الناس يستخدمون يدهم اليمنى، وبالتالي كان من الضروري السير على الجهة اليسرى لكي يمسكوا أسلحتهم بأيديهم اليمنى، في حين يكون الخصم قادماً من الجهة المقابلة، بالتالي تكون المنازلة بالسلاح أسرع والاستعداد أكمل.

السبب الآخر لجعل القيادة ناحية اليسار هو أن الفارس عندما كان يريد أن يمتطي جواده فإنه يفعل ذلك من جهة اليسار، نظراً لأن سيفه يكون على الجهة اليسرى من الخصر، وبالتالي من الصعب امتطاء الجواد من جهة اليمين، وبالتالي أيضاً فإن عملية الترجل من الحصان يجب أن تكون من الجهة اليسرى.

واستمر هذا الوضع في أوروبا ومعظم أنحاء العالم، إلى أن تغير تدريجياً في أواخر القرن الثامن عشر (1700 - 1799)، لعدة عوامل، أبرزها: قيام قائدي عربات الشحن الزراعية في فرنسا والولايات المتحدة الأميركية بقيادة عربات تجرها الخيول، ولم يكن هناك مقعد للسائق على العربة نفسها، بل كان السائق يمتطي آخر حصان على الجهة اليسرى من العربة لكي يستخدم



يده اليمنى في ضرب الخيول لكي تزيد من سرعتها، وأصبح من الضروري أن يلتزم بالجهة اليمنى من الطريق لكي يستطيع رؤية العربات المقبلة وحتى لا تحجبها الخيول.

الثورة الفرنسية وحدت اتجاه السير

كانت الثورة الفرنسية من أهم أسباب تغيير وتقنين القيادة جهة اليمين، فبينما كان الارستقراطيون يسيرون على الجانب الأيسر من الطريق وبالتالي يجبرون الطبقة الكادحة على السير على اليمين للترفع عنهم، أجبرت الثورة هؤلاء على مساندة الطبقة الكادحة والسير معهم ومنع السير على الجهة اليسرى من الطريق، وبعد ذلك بخمس سنوات صدر قانون المرور الفرنسي واعتمد الجهة اليمنى رسمياً.

بعد ذلك بفترة، قام نابليون باحتلال الكثير من الدول الأوروبية (هولندا، بلجيكا، ألمانيا، بولندا، سويسرا، وأجزاء من إسبانيا والبرتغال)، وكان يفرض عليها القوانين الفرنسية ومنها الالتزام بالسير في الجهة اليمنى من الطريق.

ومن هنا، اتخذت القيادة على الاتجاه الأيمن صفة العالمية، غير أن بريطانيا العظمى قاومت هذا الاتجاه، وكانت أول إشارة قانونية لأجل أن تبقى حركة المرور على اليسار في عام 1756، ثم صدر قانون الطرق السريعة عام 1773 يتضمن توصية بأن حركة الحصان يجب أن تبقى على اليسار، وصدر قانون رسمي عام 1835 يلزم القيادة بالجهة اليسرى، وطبقت هذا القانون على جميع مستعمراتها في أنحاء العالم. وحتى الآن توجه نصيحة مباشرة لزائري بريطانيا بأنه «على الزائر إدراك أن سير المركبات داخل المملكة المتحدة يكون على الجانب الأيسر من الطريق».

وقام الإنجليز أثناء استعمارهم للولايات المتحدة بفرض عاداتهم في القيادة على اليسار، لكن ما إن تحررت الولايات المتحدة من الاستعمار الإنجليزي، حتى تحرر الأميركيون من كل ما فرضه الإنجليز، وكان للمهاجرين من بقية الدول الأوروبية الأثر في تغيير نظام القيادة من الجهة اليمنى إلى اليسرى، حيث صدرت قوانين رسمية في ولايات بنسلفانيا عام 1793 ونيويورك عام 1804 ونيوجيرسي عام 1813 بجعل القيادة جهة اليمين.

وعلى الرغم من التطورات التي حدثت في الولايات المتحدة فإن بعض المقاطعات الكندية كانت تعتمد النظام الإنجليزي في القيادة على اليسار، حتى أصدرت الحكومة الفيدرالية نظاماً بتوحيد نظام القيادة وجعله على اليمين ليتوافق مع الولايات المتحدة وباقي المقاطعات الكندية.

اليابان وإندونيسيا وباكستان

لكنه وعلى الرغم من أن اليابان لم تكن مستعمرة بريطانية، فإن القيادة فيها كانت ولا تزال على اليسار، ويعود السبب في ذلك إلى القرن التاسع عشر حينما كانت اليابان بحاجة إلى بناء شبكة سكة حديد، ونظراً لافتقاد اليابانيين الخبرة في هذا المجال، اضطر اليابانيون إلى الاستعانة بالبريطانيين لبناء الشبكة الحديدية، وقام البريطانيون بجعل هذه الشبكة من الجهة اليسرى من الطريق، حيث القطار المقابل يكون قادماً من اليمين، واستمرت هذه الحالة لمدة 50 سنة، إلى أن صدر قانون رسمي بالقيادة على اليسار عام 1924.

أما في إندونيسيا فعندما وصل الهولنديون إليها لاستعمارها عام 1596، قاموا بفرض قانونهم وعادتهم بأن تكون القيادة بالجهة اليسرى من الطريق (قبل أن تغير هولندا وتقرر القيادة جهة اليمين)، وبقيت إندونيسيا على هذه الحالة حتى يومنا، بينما غير الهولنديون اتجاه السير.

وفي باكستان كان النظام الإنجليزي بالقيادة على الجهة اليسرى من الطريق هو السائد، إلى أن قررت الحكومة الباكستانية في فترة الستينيات من القرن العشرين تغيير نظامها إلى النظام العالمي الجديد وهو القيادة على اليمين، غير أنها تراجعت عن قرارها لسبب غريب، وهو أن قوافل الجمال كانت تسير في الجهة اليمنى، وتغيير هذا النظام يعني أن الجمال ستعاكس السير ومن الصعب تعليمها على النظام

الجديد، بالتالي استمرت باكستان بالقيادة على اليسار والتخلي عن النظام العالمي

القرن العشرون قرن التحول

واستمر هذا التحول التدريجي في جميع أنحاء العالم من القيادة على اليسار إلى اليمين، على مدى القرن العشرين، فكانت البرتغال عام 1928، وإيطاليا عام 1920. وبنما والأرجنتين تغيرت في عام 1943 و 1945 على التوالي، والسويد عام 1967 وأيسلندا عام 1968.

كما تغيرت الكثير من المستعمرات البريطانية السابقة في أفريقيا، مثل جامبيا وسيراليون ونيجيريا وغانا، من القيادة على اليسار إلى اليمين، لأنهم جميعاً لهم حدود مشتركة مع المستعمرات الفرنسية السابقة التي تتبع نظام القيادة على اليمين.

أربع دول أوروبية خالفت الوضع السائد

وفي بداية القرن العشرين أصدرت معظم الدول الأوروبية مثل إسبانيا والبرتغال وإيطاليا قوانين رسمية بجعل القيادة على الجهة اليمنى من الطرق، لكي تتماشى مع باقي الدول المجاورة، إلى أن أصبح الأمر الآن أنه لا توجد سوى أربع دول أوروبية فقط تعتمد القيادة على اليسار، وهي: بريطانيا واسكوتلندا وقبرص ومالطا.

وآسيويا، ومع نهاية الحرب العالمية الثانية وبروز الولايات المتحدة كقوى كبرى، حيث كانت السيارات الأميركية تستحوذ على نصيب الأكبر من السوق العالمية وكانت هذه السيارات مصممة للقيادة على

الجهة اليمنى بالطريق، اضطرت كوريا والصين عام 1946 إلى اعتماد النظام الأميركي ويرجع السبب في هذا التحول إلى اليمين لضمان كل دولة تطابقها مع جيرانها، كما أنه يزيد من سلامة حركة المرور عبر الحدود، وهو ما أدى إلى تعالي الأصوات في بريطانيا في الستينيات بتغيير النظام إلى القيادة على اليمين، لكن الجهات المحافظة رفضت هذا التغيير بحجة المحافظة على عاداتهم وتقاليدهم، بالإضافة إلى التكلفة الباهظة للتغيير.

تغيير اللوائح المرورية

ترجع أهمية رصد هذا الاختلاف في أن اتجاه السير على الطريق يترتب عليه تغيير اللوائح المرورية من دولة إلى أخرى، حيث تتطلب كل حركة مرور الحفاظ على خط محدد للسير، إما إلى جهة اليسار أو اليمين من الطريق، وهذا أمر أساسي لتدفق حركة المرور التي يشار إليها أحياناً باعتبارها حكماً على الطريق، بالإضافة إلى التقليل من حجم الصدامات وحوادث الطرق.

كما يترتب على هذا الخلاف أيضاً اختلاف المعايير الدولية في صناعة السيارات، حيث يوجد نوعان من السيارات، ذات المقود الأيمن وذات المقود الأيسر.

ثلثا العالم يسيرون يمين الطريق

يوجد نحو 66% من سكان العالم يعيشون في بلدان تسير جهة اليمين، أبرزها الصين والولايات المتحدة وروسيا وفرنسا وألمانيا والبرازيل وجميع الدول العربية. بينما 34% فقط في البلدان جهة اليسار، أبرزها بريطانيا والهند وإندونيسيا واليابان وتنزانيا وأستراليا ونيوزيلندا.

يقود حافلة بساق واحدة ويقول ربك الساتر!!

كانت مفاجأة لضباط المرور في طريق «القاهرة – السويس» الصحراوي عندما استوقفوا سائق حافلة رحلات وطلبوا منه النزول وتبين لهم أنه بساق واحدة وهي «اليسرى» ويقود بها السيارة منذ سنوات عقب تعرضه لحادث بترت على أثرها ساقه اليمنى.

السائق البالغ من العمر 30 عاماً، ولا يحمل رخصتي قيادة أو تسيير، أفاد بأنه لا يجد أي صعوبة في قيادة الحافلة رغم أنها غير مجهزة لذوي الاحتياجات الخاصة، وعند سؤاله عن ما يتعرض قيادته للحافلة بهذه الإعاقة من خطورة على الركاب، أجاب بابتسامة خليها على الله فهو الساتر والحامي وهو عالم بحالتي والأمور بخير!!

وفى محافظة الغربية، تمكنت إدارة مرور الغربية من ضبط سيارة تحمل ركاباً يقودها شاب عمره 34 سنة، مصاب بـ «بتر» في كف يده اليسرى، وتبين عدم حمله رخصة قيادة.

في سويسرا مليون دولار مخالفة سرعة

بقدر دخلك السنوي تأتي مخالفات السيارة، تلك هي معادلة حساب المخالفات في سويسرا والتي أدت إلى تغريم سائق سيارة مليون دولار أميركي نتيجة مخالفته للسرعة المقررة في الطرق السويدية، لتصبح أكبر غرامة في العالم.

كانت الشرطة قد أوقفت سائق (37 عاماً) بعد قيادته بسرعة 289 كم/ساعة سيارة مرسيدس بقيمة 229 ألف دولار أميركي وذكرت الشرطة أنه احتاج إلى قطع مسافة حتى يتمكن من إيقاف السيارة.

يُذكر أن حساب المخالفات المرورية في سويسرا تعتمد على معادلة تربط بين الدخل السنوي للسائق والسرعة التي يقود بها.

وطبقاً للمدعي العام فإن السائق يواجه أعلى عقوبة ممكنة، وهي 300 غرامة يومية بمعدل 3548 دولاراً للغرامة الواحدة، إلى أنها أول مرة يتم القبض على شخص يقود بتلك السرعة داخل البلاد.

يُذكر أن السائق تمكن من الإفلات من عدة رادارات على الطريق بين بيرن ولوزان لعدم تمكنها من تسجيل سرعة تتخطى حد 200 كم/ساعة قبل أن تتمكن كاميرا مرور من التقاط رقم السيارة.

غرامة على رائحة الفم الكريهة!

ابتكر أحد رجال المرور في إحدى الدول الخليجية سابقة تعد الأول من نوعها حينما حرر مخالفة لوافد عربي تحت مسمى شديد الغرابة وهو خروج رائحة كريهة من الفم.

مصدر أمني اعتبر عنوان المخالفة غريباً للغاية، مشيراً إلى أن الإشكالية في هذه المخالفة هي كيفية تحديد قيمة مخالفة رائحة الفم، وهل هي مخالفة جسيمة تستدعي حجز المركبة لمدة شهرين، أم إمكانية إجراء أمر صلح بشأنها، خاصة أنه على ما يبدو أن رجل الأمن اشتم رائحة كريهة من السائق مما سبب له حالة من القرف ، أما الأغرب في هذه المخالفة فتمثل في أن المخالف أقر في أقواله بأن رائحة فمه كريهة!

أسبوع التفتيش المروري

احتفلت الدولة تحت رعاية الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان، نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية، بأسبوع المرور الخليجي الـ31، الذي انطلقت فعالياته على مستوى الدولة، ودول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، تحت شعار «قرارك يحدِّد مصيرك»، خلال الفترة 14-8 مارس 2015 ، وبالرغم من تكرار المناسبة سنويا إلا أن كثير من الناس يعتقد أن الجهود المبذولة من إدارات المرور والدوريات تقوم بحملات تفتيش على المخالفين لقوانين السير والمرور فقط في هذه الفترة ، ما جعلني أكتب عن هذه الفكرة السائدة لدى الكثيرين .

إن الكثير من الجمهور وتحديدا من لديهم مخالفات مثل (التلوين أو ربط حزام الأمان ، انتهاء رخصة القيادة أو ملكية المركبة الخ...) ، وكأنهم لا ينتبهون للمخالفات والالتزام بقواعد السير إلا خلال فترة أسبوع المرور الخليجي ، وهم يطبقون المثل (اللي على راسه بطحه يحسس عليها) ، وتناسوا أن يصلوا إلى الفكرة الرئيسية من أسبوع المرور على مستوى دول مجلس التعاون الخليجي ، وبالرغم من بذل وزارة الداخلية كافة الجهود وعلى مدار السنة بتوعية الجمهور بقواعد السير والمرور ولكن الفكرة المرعبة للمخالفين هي (أسبوع المرور) .

يجب على إدارات المرور أن تقوم بدراسات تقييم آلية توعية الجمهور والبحث عن الأفضل في توعية الجمهور ، وأن تشمل هذه الدراسة (تقييم البرامج والحملات وآلية تنفيذ الحملات) وأن تكون الجهة التي تقيم البرامج والحملات جهة محايدة غير الجهة المنفذة وتعتمد في الدراسة على رأي الجمهور والمخالفين منهم تحديداً ، لأن ما تقوم به وزارة الداخلية من جهود جبارة في الجانب المروري هو ترجمة لرؤية قيادتنا الرشيدة والتي تهدف إلى الحفاظ على العنصر البشري ، و بدون شك إن الإخوة السائقين ومستخدمي الطريق هم يتحملون جزء من المسئولية ويجب أن يتكاتفوا وأن يكونوا عناصر فاعله في المجتمع لأن تكاتفهم مع الأجهزة الشرطية يساعد ويقلل من أخطار الطريق وأن يكون هدفنا جميعا (السلامة للجميع) ولننعم بالنعم التي منَ الله علينا بها في ظل قيادة تعمل ليلاً ونهاراً لتسعد شعبها .

القرار أصبح عزيزي القارئ بيدنا حتى نتكاتف مع قياداتنا ونسعدهم بتكاتفنا والتزامنا بقواعد السير والمرور وأن يكون متطابقا ومتضامناً مع شعار أسبوع المرور (قرارك يحدد مصيرك) .

مسعد الحارثي

تطبيق واحد ...
خدمات متعددة

UAE MOI

Windows Store | Google play | BlackBerry World | App Store

الشرطة

المرور

الإقامة

الدفاع المدني

abudhabipolice
@abudhabipolice
theabudhabipolice
mi1aan

مركز الاتصال 8005000

www.moi.gov.ae

الإمارات العربية المتحدة
وزارة الداخلية

اعتباراً من العام الجاري "الداخلية" تبدأ العمل في الملكية الإلكترونية للمركبات

بدأت وزارة الداخلية العمل بالملكية الإلكترونية للمركبات على مستوى الدولة، اعتباراً من مطلع العام الجاري.

وقال اللواء الريسي، إن فريق العمل الفني درّب عناصر الشرطة في الدولة على كيفية استخدام الملكية الإلكترونية للمركبات، والتي تتوافر عبر تطبيقات الوزارة الذكية UAE MOI بالإضافة إلى تطبيقات الدوريات "UTS" نظام المرور والترخيص الاتحادي، موضحاً أنها ستتاح لبعض الموظفين، وبشكل تدريجي على جميع الدوريات عبر الهواتف الذكية والأجهزة اللوحية. ومن جانبه، أفاد العميد غيث حسن الزعابي، مدير عام التنسيق المروري في وزارة الداخلية، بأن الوزارة سوف تباشر استيفاء جميع الشروط القانونية حول التحوّل الإلكتروني بجميع وثائق الوزارة المتعلقة بالسير والمرور على مستوى الدولة، مشيراً إلى العمل على توفير جميع متطلبات الحكومة الاتحادية للتحوّل الذكي، والسعي إلى توفير جميع الخدمات وبشكل إلكتروني للجمهور أينما كانوا وعلى مدار الساعة من دون الحاجة إلى مراجعة مراكز الخدمة.

وبات بإمكان مستخدمي تطبيقات وزارة الداخلية UAE MOI الاطلاع على جميع المركبات المسجلة بأسمائهم، من خلال الدخول إلى قطاع المرور ومن ثم المركبات المسجلة، وبالضغط على رقم اللوحة يتيح التطبيق الاطلاع على نسخة الملكية الإلكترونية، والتي تعتبر نسخة إلكترونية مطابقة لشكل بطاقة الملكية المعمول بها بالشكل اليدوي ويمكن إبرازها عند الحاجة اذا تطلب الأمر.

حجز 6630 سيارة ومخالفة أكثر من 100 في أبوظبي العام الماضي

خالفت إدارة المرور والدوريات في شرطة أبوظبي، العام الماضي، 6630 سيارة، بالحجز لمدة شهر وغرامة 900 درهم، وذلك بسبب الضجيج نتيجة لتزويدها بمضخمات الصوت إضافة إلى تحرير أكثر من 100 مخالفة لاستعمال آلة التنبيه بصورة مزعجة، منها 18 حالة بسبب استخدامها في أماكن محظورة.

ويعتبر القيام بأي إجراء لتعديل مواصفات المركبات لتضخيم أصواتها أو تركيب سماعات إضافية عليها ذات قوة كبيرة لزيادة الأصوات الصادرة عنها، بحيث تصبح تلك السيارات مصدراً للإزعاج نتيجة ما يصدر عنها من أصوات، من أجل لفت الأنظار والتباهي، مخالفة للذوق العام يقع صاحبه تحت طائلة القانون.

أما من جهة استخدام آلة التنبيه بإفراط أو استخدامها في أماكن محظورة، فإن قانون السير والمرور الاتحادي رقم (2) لسنة 1995 وتعديلاته، يحظر استعمال أجهزة التنبيه بالقرب من المستشفيات والمدارس ودور العبادة، وفي المناطق الآهلة بالسكان، ما بين الساعة العاشرة مساء وحتى وقت شروق الشمس، وذلك لما يشكله استخدامه من إزعاج للطلاب يمنعهم من الانتباه إلى الدراسة والتحصيل، بالإضافة إلى ما يمثله صوت آلة التنبيه من إزعاج للمرضى خلال استعمالها بالقرب من المستشفيات.

وتنص المادة (131) من القانون على مخالفة استعمال آلة التنبيه في الأماكن المحظورة بالغرامة المالية 200 درهم ونقطتين مروريتين، كما نصت المادة (144) على مخالفة استعمال آلة التنبيه بصورة مزعجة بالغرامة 100 درهم ونقطتين مروريتين.

وفاة 5 وإصابة 10 في 78 حادث دراجة نارية خلال 2014 بأبوظبي

أظهرت إحصائيات مرورية لمديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي وفاة خمسة أشخاص وإصابة 10 آخرين بإصابات بليغة في 78 حادثاً مرورياً تسببت فيها الدراجات النارية خلال الفترة من 1 يناير إلى 28 ديسمبر 2014 م على مستوى إمارة أبوظبي.

وتنوعت أسباب حوادث الدراجات النارية التي وقعت والتي كان من أبرزها الإهمال، وعدم الانتباه والسرعة من دون مراعاة ظروف الطريق وتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء، وعدم ترك مسافة كافية، وعدم الالتزام بخط الطريق.

وناشدت مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي الأسر خلال عطلة الفصل الدراسي الأول رعاية أبنائهم لوقايتهم من مخاطر استخدام الدراجات النارية على الطرق الداخلية والخارجية وفي المناطق الرملية، ما يعرضهم للحوادث المرورية الجسيمة التي ينتج عنها وفيات وإصابات وإعاقات تمنع المتضرر من أداء دوره الطبيعي في المجتمع.

وأكد العقيد جمال سالم العامري رئيس قسم العلاقات العامة في مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي على ضرورة الالتزام بإجراءات السلامة للوقاية من الإصابات الناتجة من حوادثها، والتي تزيد بمعدل 35 مرة عمَّا تسببه الإصابات الناتجة من حوادث السيارات، ودعاهم إلى لبس الخوذة الواقية لوقاية أنفسهم من إصابات الرأس والحرص على ارتداء الملابس المخصصة لركوب الدراجات، والتي تعمل على حمايتهم والتأكد من سلامة الدراجة وصلاحية الأضواء الأمامية والخلفية والإطارات، وتوفير صندوق الإسعافات الأولية وملصقات عاكسة للضوء.

وشدد على الالتزام بقيادتها في الأماكن التي يسمح

بها، وتشمل المناطق الرملية وغير المأهولة بالسكان، وعدم قيادتها في الأماكن العامة وبالقرب من الأحياء المأهولة بالسكان، لافتاً إلى تكثيف الرقابة والضبط المروري على الطرق الداخلية والخارجية لضبط مستخدمي الدراجات النارية الذين يقومون بمخالفة القانون.

ودعا مستخدمي الدراجات الرباعية إلى الالتزام بحمل دراجاتهم على مقطورات على الطرق الداخلية والخارجية، وضرورة أن تتوافر في تلك المقطورات شروط السلامة، بحيث لا يزيد عرضها على 260 سم ولا يزيد طولها على طول المركبة، وأن تكون إطاراتها صالحة للسير ومزودة بالإضاءة بالإضافة لوجود لوحات تنبيه. وفي ما يتعلق بالأماكن التي يمنع فيها قيادة الدراجات الرملية بأبوظبي قال العامري: إن الأماكن تشمل الأحياء السكنية والصناعية والشوارع الرئيسة والداخلية و المناطق العسكرية والمحميات الطبيعية والأماكن المعلن عنها بلوحات.

وبالنسبة إلى الأماكن التي يسمح فيها بقيادة الدراجات الرملية أوضح أن تلك الأماكن التي يتم تحديدها من قبل الدوائر المختصة مثل المناطق الرملية في بنى ياس والفلاح والوثبة، والمناطق الرملية في الختم والوثبة، والمناطق الرملية في الخزنة والوثبة (غير الأحياء السكنية)، ومثل المناطق الرملية وغير المأهولة بالسكان والبعيدة عن المناطق السكنية.

وأكد أنه طبقاً لأحكام قانون السير والمرور الاتحادي رقم (21) لسنة 1995 وتعديلاته فإن رخصة قيادة دراجة آلية تمنح لمن لا يقل عمره عن 17 عاماً، وعلى كل مستعمل لهذه الدراجة أن يتقيد بوضع الخوذة الواقية على رأسه أثناء السير على الطريق، موضحاً أنه تحرر مخالفة على عدم ارتداء الخوذة أثناء القيادة تتمثل في 200 درهم و4 نقاط مرورية، وكما ينص القانون على مخالفة بقيمة 500 درهم والحجز 30 يوماً لقيادة مركبة تسبب ضجيجاً إضافة إلى مخالفة بقيمة 400 درهم في حال إحداث تغييرات في محرك المركبة من دون ترخيص ومخالفة بقيمة 300 درهم لقطر مركبة أو زورق بمركبة أو عربة بطريقة غير مجهزة.

10٪ زيادة في عدد الحوادث بأم القيوين العام الماضي

كشف المقدم سعيد عبيد بن عران مدير إدارة المرور والدوريات بالقيادة العامة لشرطة أم القيوين، عن أن عدد الحوادث المرورية ازداد في الإمارة بنسبة 10% خلال العام الماضي، مقارنة بعام 2013، كما سجلت زيادة بسيطة في حالات الوفيات. وقال إن أسباب الارتفاع ترجع لوجود تحويلات وأعمال تطوير وصيانة مستمرة في معظم الشوارع الداخلية والخارجية بالإمارة، وكذلك بسبب الظروف المناخية وتقلبات الطقس، إضافة إلى السرعة الزائدة وعدم انتباه بعض السائقين، والانحراف المفاجئ للمركبات.

"الداخلية" تطلق حملة لسلامة المشاة

أطلقت وزارة الداخلية، ممثلة في الإدارة العامة للتنسيق المروري، حملة التوعية المرورية الموحدة الأولى لعام 2015 م، ضمن مبادرات قطاع المرور، تحت شعار «احرص على سلامة المشاة»، اعتباراً من مطلع يناير 2015 م، وتستمر ثلاثة أشهر. وتهدف الحملة إلى توعية أفراد المجتمع كافة، ومستخدمي الطرق، خاصة السائقين بضرورة الالتزام بقوانين وقواعد السير والمرور، وإعطاء الأولوية لعبور المشاة من الأماكن المخصصة لهم، حفاظاً على سلامتهم وسلامة الآخرين.

وقال العميد غيث حسن الزعابي، مدير عام التنسيق المروري في وزارة الداخلية : إن الحملة تأتي تجسيداً لاستراتيجية وزارة الداخلية لبلوغ أعلى مستويات السلامة المرورية، وفي إطار الخطة الاستراتيجية لقطاع المرور لضبط أمن الطرق والحد من الحوادث المرورية وحالات الدهس. وأكد أهمية خلق نوع من الوعي لدى سائقي المركبات، وضرورة المحافظة على سلامة المشاة، والتزامهم بأنظمة وقواعد السير والمرور، وإعطاء الأولوية لعبور المشاة، خاصة عند أماكن نزول وصعود الطلاب أمام المدارس.

وذكر أن الإدارة العامة للتنسيق المروري، تنفذ هذه الحملة بالتعاون والتنسيق مع مديريات وإدارات المرور والدوريات بالدولة، والجهات الأخرى المعنية بالسلامة المرورية في القطاعين العام والخاص، والتي تدعم هذه المبادرات لإيجاد بيئة آمنة، وطرق خالية من الحوادث. وأشار إلى أنه سيتم طرح شعار الحملة «احرص على سلامة المشاة» على موقع الإنترنت، ووسائل التواصل الاجتماعي، كما سيتم توزيع ملصقات وكتيبات ومطويات خاصة بالحملة على العديد من المراكز التجارية، ومحطات تعبئة الوقود، والأماكن الحيوية التي يتواجد فيها الجمهور، فضلاً عن عقد حلقات نقاشية إعلامية يتم من خلالها استضافة عدد من المسؤولين للتواصل مع الجمهور بشأن الحملة، وما تتضمنها من قيم وثقافة مرورية.

حوادث الدهس تراجعت من 1150 إلى 1033

الأسباب :عدم تقدير مستعملي الطريق للخطر والإهمال وعدم الانتباه وعدم إعطاء الأولوية لعبور المشاة

كشفت الإحصاءات المرورية الصادرة عن الإدارة العامة للتنسيق المروري في وزارة الداخلية انخفاضاً في حوادث الدهس ما بين عامي 2013- 2014، حيث بلغت حوادث الدهس لعام 2014. 1119 حادثاً، نتج عنها وفاة 170 شخصاً، وإصابة 1033، بينما في عام 2013، بلغ عدد حوادث الدهس 1213 حادثاً، نتج عنها 163 حالة وفاة، وإصابة 1150 شخصاً.

وكانت أبرز الأسباب المؤدية لوقوع حوادث الدهس خلال العام الماضي، هي عدم تقدير مستعملي الطريق، حيث تسبب في وقوع 301 حادث، يليه الإهمال وعدم الانتباه، وتسبب في وقوع 193 حادثاً، ثم عدم إعطاء الأولوية لعبور المشاة الذي تسبب في وقوع 129 حادثاً، بالإضافة إلى أسباب أخرى أدت إلى وقوع حوادث الدهس على مستوى الدولة. أما فيما يتعلق بأبرز الأسباب المؤدية لوقوع الوفيات والإصابات في حوادث الدهس، فإن عدم تقدير مستعملي الطريق يأتي في مقدمتها، حيث أدى إلى وفاة 41 شخصاً وإصابة 276 بإصابات مختلفة، يليه الإهمال وعدم الانتباه وتسبب في وفاة 37 شخصاً وإصابة 175 شخصاً بإصابات مختلفة، يلي ذلك عدم إعطاء الأولوية لعبور المشاة، مؤدياً إلى وفاة 21 شخصاً وإصابة 114 بإصابات مختلفة على مستوى الدولة.

مخالفة المشاة

يعاقب قانون السير والمرور الاتحادي، عبور المشاة للطريق من غير الأماكن المخصصة لعبورهم «إن وجدت»، بغرامة مالية تبلغ قيمتها 200 درهم، وتسجل حضورياً، وفي المقابل تبلغ قيمة مخالفة عدم إعطاء الأولوية للمشاة في الأماكن المخصصة لعبورهم 500 درهم، وست نقاط مرورية سوداء، كما يعاقب القانون إيقاف المركبة على ممر المشاة بغرامة مالية تبلغ قيمتها 500 درهم ويتم تسجيلها حضورياً أو غيابياً، ويعاقب إيقاف المركبة بطريقة تسبب خطراً للمارة أو تعرقل حركة المشاة بغرامة مالية تبلغ قيمتها 200 درهم، وثلاث نقاط مرورية سوداء.

61 حالة وفاة لتجاوز السرعة في أبوظبي العام الماضي

سجّلت شرطة أبوظبي 61 حالة وفاة العام الماضي، بسبب تجاوز السرعات المقررة خلال قيادة المركبات على مستوى إمارة أبوظبي، كما حجزت مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي 4775 مركبة خلال العام الماضي للقيادة بسرعات خطرة تجاوزت 200 كيلومتر في الساعة.

وقال العميد مهندس حسين أحمد الحارثي، مدير مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي، إن العدد شكّل ما نسبته 23% من إجمالي الوفيات جرّاء الحوادث المرورية، وحذر السائقين من القيادة بتهور لأنها تشكل خطراً بالغاً على السائقين ومستخدمي الطرق، لافتاً إلى أنه يتم حجز المركبة لمدة شهر وتسجيل 12 نقطة وغرامة ألف درهم بحق السائق الذي يتجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة بأكثر من 60 كيلومتراً في الساعة، كما يتم إحالة السائق إلى النيابة العامة إذا كرر هذه المخالفة.

وكشف العميد مهندس حسين أحمد الحارثي أن الحوادث الناتجة عن السرعة الزائدة تصّدرت مجمل الحوادث المرورية التي سجلتها مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي العام الماضي، بنسبة 16% من إجمالي الأسباب التي أدّت إلى وقوع الحوادث المرورية. وأشار إلى زيادة نسبة مخالفات السرعة الزائدة خلال الفترة الزمنية نفسها، قائلاً إنها شكّلت 79% من الإجمالي الكلي لعدد المخالفات التي تم تحريرها للسائقين.

16% من الحوادث و79% مخالفات بسبب السرعة الزائدة

حجز 4775 «مركبة خطرة» على مستخدمي الطريق في أبوظبي العام الماضي

محاصرة أسباب الحوادث وزيادة دوريات مباحث المرور

23% انخفاض الوفيات على أخطر 10 طرق

أخطر عشر طرق

انخفضت وفيات الحوادث المرورية العام الماضي على أخطر عشرة طرق في أبوظبي بـ 23%، مقارنة بـ 2013، حيث تمكنت مديرية المرور والدوريات في شرطة أبوظبي من تحقيق هذا الإنجاز، عبر تكثيف الجهود الميدانية وزيادة عدد الدوريات، وتركيب الرادارات، ووضع لوحات إرشادية تُبرز سرعة ضبط الرادار.

وتراجعت الحوادث على أخطر عشرة طرق في الإمارة بـ «أبوظبي - السلع»، و«أبوظبي - العين»، و«المطار الدولي» وسويحان، وطريقي الشاحنات أبوظبي - العين، وأبوظبي - دبي، فضلاً عن شوارع العين - دبي، وغياثي، ومدينة زايد الجديد وحميم.

وانخفضت الحوادث من 645 عام 2013 إلى 575 حادثاً العام الماضي، بمعدل 11%، كما انخفضت الوفيات من 156 إلى 120 حالة، مع تقلص عدد الإصابات البليغة 40%.

وتصدر طريق «أبوظبي - السلع» أخطر الطرق من ناحية تصنيف الحوادث في العام الماضي، إذ شهد نحو 150 حادثاً مرورياً، أسفر عن وفاة 47 شخصاً وتعرض 37 لإصابات بليغة، وتلاه طريق أبوظبي – العين بـ 184 حادثاً أدت إلى وفاة 28 شخصاً وإصابة سبعة آخرين بإصابات بليغة، وفي طريق الشاحنات أبوظبي - دبي، بلغ إجمالي الوفيات نحو 14 حالة، ناجمة عن 37 حادثاً، مقابل 11 وفاة و 61 حادثاً في طريق سويحان.

ويُجرى تصنيف خطورة الطرق وفق تحليل مؤشرات الحوادث وأسباب وقوعها، إلى جانب الحلول الكفيلة بتفاديها عبر التعاون مع الشركاء الاستراتيجيين.

وتنوعت الحوادث بين التصادم والتدهور والدهس، وارتبطت عواملها ومسبباتها بالانحراف المفاجئ وعدم ترك مسافة كافية، وتجاوز السرعة المقررة، إضافة إلى انفجار الإطار، والإهمال وعدم الانتباه.

ودعا مدير مديرية المرور والدوريات السائقين لضرورة التقيد بالسرعات الموضحة على اللوحات الإرشادية على الطرق التي تم تحديدها بعد دراسات وافية لحجم الحركة المرورية. وأضاف أنه تم إعلان مواقع الرادارات وسرعتها على الطرق بإمارة أبوظبي مسبقاً لتنبيه السائقين بضرورة الالتزام بها، حفاظاً على سلامتهم وسلامة مستخدمي الطريق، محذراً من أنه كلما زادت السرعة قل الوقت اللازم للتوقف، وأصبح تجنب الحادث المروري أكثر صعوبة.

وأكد حرص شرطة أبوظبي على رفع مستوى الثقافة المرورية للسائقين في القطاعين العام والخاص، وضرورة الالتزام بالسرعات المقررة، إضافة إلى تكثيف الرقابة المرورية من خلال الدوريات وأجهزة الرادار لتحقيق أقصى درجات السلامة.

وأشار إلى أن 10 آلاف سائق في القطاعين العام والخاص استفادوا من 169 برنامجاً ومحاضرة توعية خلال العام الماضي لتعزيز مستويات الالتزام بالسرعات المقررة التي توضحها اللوحات الإرشادية على الطرق.

4 طلاب مواطنين يبتكرون نظاماً للحد من حوادث الصدم

بتكر أربعة طلاب مواطنين يدرسون الهندسة في جامعة خليفة للعلوم والتكنولوجيا، جهاز اتصال لاسلكي للقيادة الآمنة، قادر على قياس المسافة بين المركبات، وإرسال رسائل إلى الشرطة، إذا كانت تقل عن المعدل المطلوب، وتوقيع الغرامات ضد مرتكبي هذا النوع من المخالفات.

وقال الطلاب عبدالعزيز العلي، وعبدالرحمن الملا، وأحمد الدهماني، ومحمد العمادي، "إنهم قرروا البدء في تنفيذ مشروعهم بهدف المساهمة في الحد من عدد الحوادث المرورية، خاصة حوادث التصادم من الخلف التي تقع بسبب عدم ترك مسافة أمان كافية بين المركبات".

وأشاروا إلى " أن الجهاز تم إنجازه كمشروع تخرج للبكالوريوس، وتمّ تنفيذه تحت إشراف أستاذ هندسة الاتصالات، الدكتور شهاب جمعة، وأستاذ الهندسة الكهربائية والإلكترونية بالجامعة الدكتور لويس ويرواقا"، مشيرين إلى أن الجهاز يتكون من خمسة قطع متحكم، مودم GSM "لإرسال الرسائل القصيرة، استشعار الرادار، شاشة LCD ، مروحة لتبريد النظام، وتبلغ تكلفة تصنيعه نحو 4 آلاف درهم.

وأوضحوا أن المشروع عبارة عن نموذج تحكم يستشعر المسافة بين سيارة السائق والمركبة التي أمامه، ويبين سرعة السيارة، وفي حال اقتربت المركبة نحو المركبة الأخرى، يعرض النظام عبارة (حافظ على مسافة الأمان) من خلال شاشة "ال سي دي"، يتم تركيبها أمام كابينة السائق، لإعلام السائق بالانتباه والحذر، ويتم حساب مسافة الأمان، من خلال تناسب المسافة طردياً مع سرعة السيارة، فكلما زادت سرعة السيارة تتعين زيادة مسافة الأمان والعكس صحيح.

وقال الطلاب: إن الابتكار يقوم بتحذير السائق، وفي حال لم يتم اتخاذ الاحتياطات اللازمة خلال خمس ثوانٍ يتم إرسال رسالة نصّية قصيرة إلى إدارة المرور المختصة، حتى تتمكن من إصدار غرامة".

السويد قلصت وفيات حوادث الطرق عام 2013

شهدت الوفيات الناتجة عن حوادث الطرق في السويد انخفاضاً كبيراً حيث بلغ عددها 264 وفاة فقط خلال عام 2013، وهو يعد رقماً قياسياً منخفضا، وذلك على الرغم من تزايد عدد السيارات والأميال المقطوعة إلى الضعف بالمقارنة مع بدايات سبعينيات القرن الماضي.

العدد بلغ الذروة في تلك الفترة ومنذ ذلك بدأ في الانخفاض بحوالي أربعة أخماس أو ما يقارب ثلاثة لكل مئة ألف شخص في هذا البلد الذي يبلغ عدد سكانه حوالي 9.5 مليون نسمة، بالمقارنة مع 5.5 شخص في الاتحاد الأوروبي، و 11.4 في أمريكا.

وفي عام 1997 شرع البرلمان السويدي في اعتماد قانون "رؤية الصفر"، وهي بالفعل رؤية تعهدت بالقضاء على وفيات الطرق، فضلاً عن الإصابات تماماً، وتعزيز مبدأ السلامة لأقصى درجة.

لكن كيف تمكنت السويد من تخفيض عدد وفيات الحوادث بهذا الشكل في الوقت الذي تحاول مدينة مثل نيويورك إعادة تجربة نجاحها الفريدة من نوعها؟

وفي تقرير لمجلة "الايكونوميست" أشار إلى أهمية التخطيط الذي لعب دوراً مهماً، حيث تكون الأولوية في تشييد ومد الطرق للسلامة لا السرعة فضلاً عن احترام القانون، حيث مدت الدولة 1500 كيلومتر من الطرق ذات النوع 1+2 التي تتكون من حارتين في اتجاه وحارة في اتجاه مضاد مع وجود فاصل بينهما، ويتم تبديل الوضع كل عدة كيلومترات.

وأسهمت هذه النوعية من الطرق التي توضحها الصورة في إنقاذ حوالي 145 شخصاً من الموت نتيجة الحوادث سنوياً خلال العقد الأول من "رؤية الصفر"، كما أسهم أيضاً وجود 12.6 ألف ممر وجسر لعبور المشاة مؤمنة بالكامل عن طريق وضع إضاءة ساطعة بجانب وجود مطبات استباقية لسلامة العابرين مما أدى إلى تخفيض وفيات المشاه إلى النصف خلال السنوات الخمس الماضية.

كما أسهم أيضاً وجود شرطة صارمة في دعم انخفاض وفيات حوادث الطرق، خصوصاً مع تشديد إجراء اختبارات الكحول، في الوقت الذي تراجع فيه عدد وفيات الأطفال دون السابعة إلى واحد فقط عام 2012 بالمقارنة مع 58 طفلاً عام 1970.

وعلى الرغم من عدم ذكر التقرير أي شيء عن صيانة السيارات والكشف عليها بشكل دوري للتأكد من صلاحيتها لمعايير السلامة على الطرق، إلا أن تلك النقطة تندرج تحت غطاء التواجد الشرطي وتطبيق القوانين بلا تهاون.

ويبقى سؤال مهم، هل يمكن للسويد أن تحقق فعلاً "رؤية الصفر" بانتفاء وفيات حوادث الطرق تماماً؟ يرى المتفائلون أن ذلك يعد ممكناً مع انخفاض العدد بحوالي النصف منذ عام 2000، فيما سيكون التركيز ضرورياً خلال الفترة القادمة على الحد من الأخطاء البشرية وتنفيذ تدابير السلامة الجديدة.

وربما يسهم تخلص السيارات من السائقين وتطور سبل القيادة الذاتية التي باتت قيد التنفيذ في وقت قريب مثل برمانج شركة "فولفو" التجريبي في "جوتنبرغ" عام 2017 بالاشتراك مع وزارة النقل السويدية الذي قد يعني أن تصبح السيارات أكثر أماناً.

عام جديد ... ونظرة للمستقبل

أطل علينا العام الجديد 2015 بنظرة مليئة بالتفاؤل لا سيما وأن أغلب الأرقام التي يتم تداولها عن نتائج العام الماضي تزيدنا تفاؤلاً بأن يكون هذا العام أفضل من سابقه.

ونحن إذ نؤكد على جهود المعنيين في السلامة المرورية وما أثمرت عنه من إنجازات، فإننا ندعو لمزيد من العمل المتواصل لتحقيق رؤانا وأهدافنا بأن نصل للرؤية الصفرية في حوادث المرور والتخلص نهائياً من هذه المشكلة التي تؤرق دول العالم كافة لما لها من آثار سلبية على الفرد والمجتمع بقطاعاته كافة.

إن حوادث المرور ليست قدراً محتوماً، وليست أمراً مسلماً به، بل هي نتائج لأسباب عديدة أهمها الإنسان الذي يجلس خلف المقود، حيث تشير الإحصائيات وعلى مستوى العالم أنه السبب في أكثر من 85% من الحوادث.

ونحن نرى ونلمس جهود الدولة في توفير بنية تحتية متكاملة وأجهزة مرورية ورقابية تعمل بكل طاقاتها، وتسخر التقنيات الحديثة والأنظمة الذكية لضبط وانتظام حركة السير والمرور على الطرق الأمر الذي أسفر عن نتائج تبعث في النفس الارتياح وتحفز على المضي قدماً لتحقيق الرؤية الصفرية لحوادث المرور.

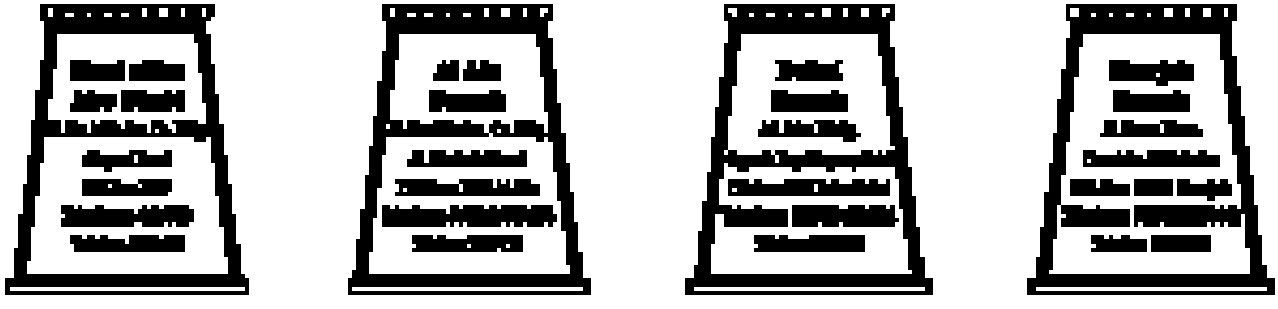
إننا نعلم تماماً أن وعي وإدراك السائقين لخطورة الحوادث المرورية عامل مهم جداً في الحد منها، وهم الأساس في تحقيق السلامة المرورية بالتزامهم بقوانين وأنظمة المرور.

إننا نأمل أن يكون هذا العام عام الإنجازات الكبيرة في السلامة المرورية، وأن يكون عاماً لتأكيد أهمية الوعي والتركيز عليه من قبل المعنيين حتى نصل لمبتغانا في توفير الأمن والسلامة على طرقاتنا كافة.

د. ناصر سيف المنصوري
رئيس التحرير

Al Ain Ahlia Insurance Co. (PSC)

شركة العين الأهلية للتأمين (ش.م.ع)



Emirates Traffic Safety Society

ETSS

جمعية الإمارات للسلامة المرورية