

السلامة المرورية

مجلة فصلية تصدر عن جمعية الإمارات للسلامة المرورية // العدد الثاني - نوفمبر 2013 //

تحت رعاية
سمو الشيخة
فاطمة بنت مبارك
المؤتمر الدولي الأول
للسلامة المرورية
ينطلق في 27 نوفمبر

مركبات ذاتية القيادة
منخفضة الكلفة
تجوب الشوارع قريباً

نصف البريطانيات
يضعن الماكياج
عند التوقف أمام
إشارات المرور

السائق والمركبة
والطريق ...
عوامل رئيسية في
الحوادث المرورية

حلول تقنية للتغلب
على النقاط العمياء

ولي عهد الفجيرة

يكتشف عن مشروعات
الطرق الجديدة
والسكك الحديدية
التي تحقق
السلامة المرورية

الرقم واحد ...



«التراجع ليس أحد خياراتنا في الحكومة» عبارة قالها صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي، «رعاه الله»، وأكدتها نتائج المسح الثاني للأمم المتحدة لمؤشرات السعادة والرضا بين الشعوب، والتي جاءت دولة الإمارات فيها في المركز الأول عربياً، وفي المركز الـ 14 على مستوى شعوب العالم.

إن تحقيق السعادة والرضا لشعب الإمارات جاء ثمرة لجهود كبيرة في جميع المجالات على رأسها جهود القيادة العليا والتي حرصت على توفير كافة الإمكانيات وبناء بنية تحتية ومؤسسات دولة وفق أعلى المعايير لتظهر هذه الجهود على رأس نتائج تقرير التنافسية الدولي الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي (دافوس) للعام 2013 - 2014 الذي تقدمت فيه دولة الإمارات خمس مراتب في التنافسية الكلية لاقتصادها خلال سنة واحدة لتتفوز من المرتبة 24 في العام الماضي إلى المرتبة 19 في التصنيف العام لتنافسية الدول لهذا العام.

وما أثلج الصدر هو أن الدولة حلت الأولى عالمياً في جودة الطرق علاوة على مؤشرات أخرى هامة، وهو مؤشر مهم يعكس حرص قيادتنا على سلامة وأمن مستخدمي الطريق، وتخفيف الزحام والحد من الحوادث المرورية ونتائجها.

إن ما تحقق من إنجاز كبير يجب المحافظة عليه وتطويره، ونحن ندعو لأن تكون الإمارات الأولى عالمياً في كافة المجالات، لاسيما فيما يتعلق بحوادث المرور، ولا بد لنا من العمل الجاد لنصل إلى رؤية «صفر وفيات» على مستوى الدولة باعتبار الإنسان لدينا هو أغلى ما نملك.

محمد صالح بن بدوة الدرهمي



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.



موضوع
الغلاف

ولي عهد الفجيرة

يكشف عن مشروعات الطرق الجديدة وتحديث الطرق الداخلية والتجهيز لمشروع السكك الحديدية التي تحقق السلامة المرورية

10



تقنية المصابيح المسمارية
لأرضية الطرقات ودورها في تحسين
السلامة المرورية

26



ضبط المرايا
بطريقة صحيحة يوسع مجال
الرؤية ويحد من الحوادث

40

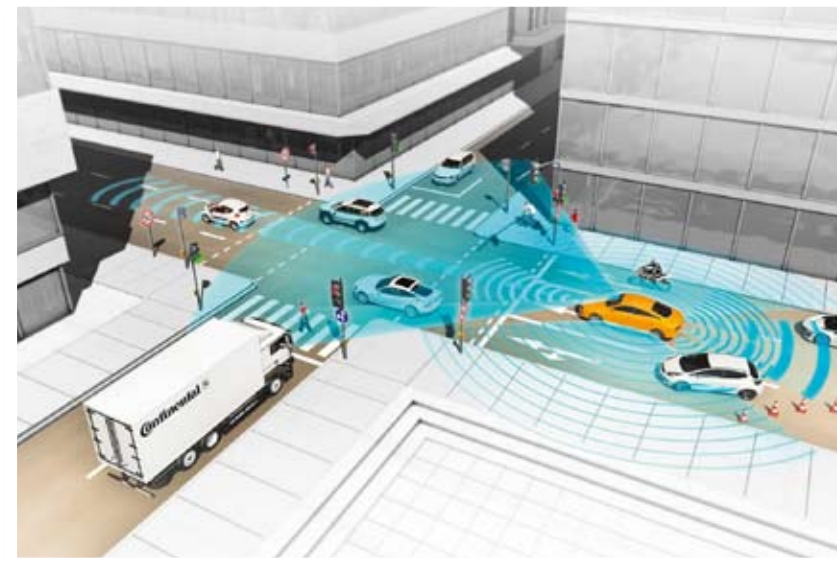


السلامة على الطريق

السائق والمركبة والطريق ...

عوامل رئيسية في الحوادث المروري

14



عالم الغد

مركبات ذاتية القيادة
منخفضة الكلفة تجوب الشوارع قريباً

22



مجلة فصلية ثقافية
تُعنى بالسلامة المرورية
تصدر عن



جمعية الإمارات للسلامة المرورية

رئيس التحرير
الدكتور ناصر سيف المنصوري

مدير التحرير
العميد م / حسن أحمد الجوسني

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



الدولة (28.7) مليار درهم بنسبة نمو (12.2 بالمئة) و تتركز نسبة (48 بالمئة) من هذه الاستثمارات في الأسهم والسندات فيما تتركز (32.4 بالمئة) منها في الودائع.

وبلغ إجمالي الأقساط المكتتبة لفروع الممتلكات وتأمين المسؤولية (20.3) مليار درهم ، منها (72.4 بالمئة) حصة الشركات الوطنية، و (27.6 بالمئة) حصة الشركة الأجنبية . وقد كانت نسبة فرع الحوادث والمسؤولية (39.3%) ونسبة فرع النقل البري والبحري والجوي (11.9%) ، ونسبة فرع التأمين الصحي (32%) وفرع الأخطار الأخرى (5.3%) .

وبلغت نسبة احتفاظ شركات التأمين الوطنية من الأقساط المكتتبة لفروع الممتلكات وتأمين المسؤولية :

”
الزعابي:

تطورات ملموسة في قطاع
التأمين الإماراتي وعودة نمو
الإستثمارات 12.2 % وزيادة
الأقساط 9.5 %

ومن جانبه أكد سعادة إبراهيم عبيد الزعابي مدير عام هيئة التأمين أن قطاع التأمين في دولة الإمارات العربية المتحدة يشهد تطورات ملموسة على المستويين النوعي والكمي، عكستها جميع المؤشرات التأمينية لعام 2012، مما يعزز دور التأمين كقطاع مالي مهم في الدولة، ويدعم نمو الاقتصاد الوطني وحمايته من التحديات.

وقال إن سوق التأمين الإماراتية تعد من أكبر أسواق التأمين الخليجية والعربية من حيث حجم أعمالها ومن حيث عدد الخبراء المتخصصين في أعمال التأمين العاملين فيها. فهي تستحوذ على (45 بالمئة) من حجم السوق في المنطقة، مشيراً إلى عدة عوامل دفع قوية وراء هذه التطورات والإنجازات من أبرزها دعم القيادة الحكيمة وحرص الحكومة على تطوير أداء هذا القطاع الحيوي والدور المتطور الذي تؤديه هيئة التأمين كجهة إشرافية ورقابية للسوق التأمينية. وأضاف: أنه في الوقت الذي يتميز فيه اقتصاد الدولة بالاستقرار نتيجة للسياسة الحكيمة التي تتبعها الدولة من خلال تنويع مصادر الدخل الوطني، فإن تطور النشاط الاقتصادي والعمراني والاجتماعي في الدولة انعكس على قطاع التأمين، والذي تجسد في العديد من المؤشرات التأمينية لعام 2012 ومنها نمو الأقساط المحققة في فروع تأمين الممتلكات وتأمين المسؤوليات بنسبة (6.8 بالمئة).

وأضاف الزعابي أن مؤشرين أساسيين هما الأكثر تفاؤلاً وبروزاً. الأول عودة الاستثمارات في قطاع التأمين إلى دورة جديدة من النمو، وبنسبة بلغت (12.2 بالمئة) مقارنة بعام 2011، مما يؤكد أن القطاع تجاوز التحديات والصعوبات التي فرضتها الأزمة المالية العالمية الأخيرة، خاصة أن هذه القيمة من الاستثمارات تزيد بنسبة (32.8 بالمئة) عن الاستثمارات المسجلة عام 2008. والمؤشر الثاني هو استمرار نمو الأقساط المكتتبة بنسبة (9.5 بالمئة) مقارنة بعام 2011، مما يؤكد النمو المستمر والمستدام لسوق التأمين المحلية.

وتوقع مدير عام هيئة التأمين أن يشهد سوق التأمين المحلية نمواً قوياً خلال هذا العام والأعوام القادمة في ظل هذه التطورات النوعية التي تشهدها البيئة الاقتصادية والمؤشرات الإيجابية لقطاع التأمين في الإمارات، الأمر الذي يشير إلى مستقبل واعد لقطاع التأمين في الدولة .

واستعرض الزعابي أهم مؤشرات نشاط قطاع التأمين في دولة الإمارات العربية المتحدة عام 2012، وقال إن إجمالي الأقساط المكتتبة لجميع فروع التأمين بلغ (26.3) مليار درهم بنسبة نمو (9.5 بالمئة)، فيما بلغ إجمالي الاستثمارات لجميع الشركات العاملة في



وزير الاقتصاد:

إنشاء هيئة مستقلة لقطاع التأمين يعكس اهتمام الدولة بحماية قطاعات المجتمع

سيكون لها عند إصدارها الدور الفاعل في استقرار سوق التأمين بالدولة، كما تم إعداد نظام بشأن تسويق وثائق التأمين بواسطة المصارف، وإعداد قواعد إرشادية لتنظيم تعامل شركات التأمين مع المصارف في ميدان تسويق وثائق التأمين للعميل بها إلى حين صدور النظام .

الاقتصادية والتجارية والصناعية والعمرانية وتوفير الحماية الصحية لجميع فئات المجتمع. وقال إن الهيئة بصدد استكمال التشريعات المنظمة ، حيث أصدرت العديد من الأنظمة والتعليمات التي تنظم عمل وكلاء التأمين والمهن المرتبطة بالتأمين ، كما تم الانتهاء من إعداد جميع الأنظمة المالية والتي

أكد معالي المهندس سلطان بن سعيد المنصور وزير الاقتصاد – رئيس مجلس إدارة هيئة التأمين بأن إنشاء هيئة مستقلة لتنظيم قطاع التأمين بالدولة بموجب أحكام القانون الاتحادي رقم (6) لسنة 2007، يعكس اهتمام الدولة بأهمية هذا القطاع ودوره في حماية الأنشطة المتعلقة بالقطاعات

تربية + تعليم = سلامة مرورية

الشارع، السيارة، والسائق.. هم عنوان أي حديث أو تصريح يطلقه المعنيون بحركة السير والمرور. فهؤلاء هم أضلاع مثلث حركة السير والمرور. وبضمان أقصى درجات المعايير لهذا الثلاث تتحقق أقصى درجات السلامة المرورية. وفي الإمارات شهدت الشوارع والطرق الداخلية والخارجية خلال العقدين الماضيين نقلات نوعية من حيث المساحة والمواصفات واجراءات الوقاية. وفي السيارات استطاعت الدولة مجازاة ومحاكاة المواصفات والمعايير الدولية في شروط الجودة ومتطلبات السلامة.

بقي السائق، وبمنظرة عامة على أرقام الحوادث والأسباب التي تسجلها إدارات المرور بالدولة يبدو المثلث غير متساوي الأضلاع في تحقيق معادلة السلامة المرورية. فبحسب الجهد المبذول من الجهات المختصة يحتل هذا الضلع النصيب الأكبر من هذا الجهد، ولكن لا يزال المردود أقل من المطلوب، لا لقصور في الجهود الشرطية، ولا لغياب في الجانب التشريعي، ولكن ربما لأسباب أخرى تتداخل مع الجانب الشرطي والقانوني فتقلل من قدرته على احتواء المشكلة ومحاصرة أرقام الحوادث المرورية التي تحصد الارواح وتسبب العاهات وتهدر الثروات.

في كشف حساب سنة 2012 المنصرمة رصدت وزارة الداخلية في إحصائية تحليلية أصدرتها في شهر مارس الماضي أهم ثمانية أخطاء وقع فيها السائقون وادت الى حوادث خلفت 6685 بين وفاة واصابات متنوعة. الانحراف المفاجئ، الاهمال وعدم الانتباه، عدم تقدير مستعملي الطريق، تجاوز الإشارة الحمراء، السرعة الزائدة، عدم ترك مسافة، عدم الالتزام بخط السير، ودخول الطريق قبل التأكد من خلوه. وأمام كل واحد من هذه الأخطاء تتراقص إحصائيات الضحايا والمصابين وتنفش صحائف الحوادث والمخالفات مقدمة أرقاماً مقلقة وروايات لقصص مآسي تدمي لها القلوب وتدمع لهولها المآقي.

السائق هو صاحب الضلع الثالث في المثلث، وعندما تغول في سلوكه مع السيارة حولها الى وحش كاسر من الحديد الصلب، وعندما سار على الأرض مرحاً جعل الشارع ساحة موت وسحل وحرق. جار على السيارة والشارع فأخل بمنظومة المثلث وخالف بين زواياه، وتناول على القوانين والمعايير فصار يشرب ويسقي غيره من كأسه، وأساء فهم التسهيلات في الشارع والتطوير في السيارة فتحول الى ضحية لهما. ما نراه على الطرق السريعة ودخل الأحياء من بعض ليس بقليل من السائقين يكاد يجمع كل تلك الأخطاء الثمانية وزيادة عليها، وهذا يعني وجود مشكلة تربوية مرورية لا ندري لماذا تصر منهاجنا الدراسية على إغفالها؟

عادل محمد الراشد



(11) شركة وطنية و (شركتين) أجنبيتين، وبلغ عدد الشركات التي تزاوّل فروع تأمين الممتلكات وتأمين المسؤولية فقط (20) شركة وطنية، و(17) شركة أجنبية، وبلغ عدد شركات التأمين التي تزاوّل تأمين الأشخاص وعمليات تكوين الأموال فقط شركتين وطنيتين و(8) شركات أجنبية، وبلغ عدد الشركات التي تطبق نظام التأمين التكافلي (10) شركات، فيما بلغ عدد الشركات التي تزاوّل تأمين ائتمان الصادات شركة وطنية واحدة.

وفيما يتعلق بالتشريعات والقوانين قال مدير عام هيئة التأمين إن الهيئة تعمل في إطار دورها المحدد في الإشراف والرقابة على شركات التأمين والمهن المرتبطة بالتأمين إلى توفير المناخ الملائم لتطوير قطاع التأمين وتنمية دور صناعة التأمين في منظومة الاقتصاد الوطني، وذلك عبر تحديث وإصدار التشريعات المنظمة للعمل التأميني ومتابعة تنفيذها عبر آليات رقابية منتظمة، مؤكداً سعي هيئة التأمين لأن تكون سوق التأمين الإماراتية السوق النموذجية التي يحتذى بتنظيماتها على المستويين الخليجي و العربي.

” أصدرت الهيئة العديد من الأنظمة والتعليمات للمهن المرتبطة بالتأمين

بلغ (61) شركة منها (34) شركة وطنية، و (27) شركة أجنبية، كما بلغ عدد الشركات التي تزاوّل جميع فروع التأمين (تأمين الأشخاص وعمليات تكوين الأموال، وتأمين الممتلكات وتأمين المسؤولية)

(55.3 بالمئة)، إذ بلغت نسبة احتفاظ فرع الحوادث والمسؤولية (64.6%) وفرع الحريق (27.9%) وفرع النقل البري والبحري والجوي (22.6%) وفرع التأمين الصحي (67.6%) وفرع الأخطار الأخرى (25.4%).

ووصلت قيمة الأقساط المكتسبة لفروع الممتلكات وتأمين المسؤولية إلى (19.8) مليار درهم فيما بلغت قيمة التعويضات التحميلية لفروع الممتلكات وتأمين المسؤولية قبل خصم حصة معيدي التأمين (13.5) مليار درهم.

و بلغ معدل التعويضات لفروع الممتلكات وتأمين المسؤولية قبل خصم حصة معيدي التأمين (68.1 بالمئة) مقابل (55.7 بالمئة) لعام 2011، إذ بلغ معدل تعويضات فرع الحوادث والمسؤولية (56.4%) وفرع الحريق (90.2%) وفرع النقل البري والبحري والجوي (33.8%) وفرع التأمين الصحي (85.2%) وفرع الأخطار الأخرى (83.2%).

وفيما يتعلق بالإطار العام لشركات التأمين والمهن المرتبطة بالتأمين، ذكر مدير عام هيئة التأمين أن عدد شركات التأمين المقيمة حتى نهاية عام 2012

في حديث شامل عن السلامة المرورية وارتباطها بالتطور العمراني والسياحي والاقتصادي

ولي عهد الفجيرة

الشيخ محمد بن حمد الشرقي

يكشف عن مشروعات الطرق الجديدة وتحديث الطرق الداخلية والتجهيز لمشروع السكك الحديدية التي تحقق السلامة المرورية

حوار: شعبان إبراهيم

وسيكون لهذا المشروع مردود إيجابي على نقل البضائع بكافة أنواعها بجانب الصخور عالية الجودة من الجبال التي تتميز بها إمارة الفجيرة إلى باقي إمارات الدولة والدول المجاورة في المستقبل القريب ، كما سيقفل من جانب آخر عدد الشاحنات ومركبات النقل الثقيلة على الطرق الخارجية والداخلية للفجيرة بصورة خاصة وباقي إمارات الدولة وهوما سيحافظ على سلامة الطرق ومستخدميهما ويقلل من نسب تلوث البيئة الناتجة عنها.

جاري التجهيز لمشروع السكك الحديدية

الذي يربط الفجيرة وباقي الإمارات

ويخفف الضغط المروري على الطرق بالإمارة

ومن المشروعات الحديثة والحيوية لإمارة الفجيرة الطريق الجبلي الذي يربط مدينة الفجيرة بمدينة دبا عبر الجبال والذي سيتم تنفيذه بموازاة الطريق الحالي ويقوم المختصون بدراسته التي أوشكت على الانتهاء ، وهويمثل حلقة وصل بين شارع الشيخ خليفة وشارع دبا - الطويين ويمتد مسافة 80 كيلو متراً تقريباً ، ويجرى التنسيق بهذا الشأن بين

وتوجيهات صاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس الدولة «حفظه الله» كان لها الفضل الأكبر في إنشاء مجموعة من الطرق الحديثة التي تربط إمارة الفجيرة وباقي إمارات الدولة وذلك بمتابعة كريمة من صاحب السمو الشيخ حمد بن محمد الشرقي عضو المجلس الأعلى للاتحاد حاكم الفجيرة التي كانت بمثابة الدليل الذي سارت عليه سبل التعاون بين وزارة الأشغال وبلدية الفجيرة ودبا .

بالتنسيق بين ديوان الرئاسة ووزارة الأشغال...

شبكة من الطرق وفق أحدث المقاييس العالمية

في الفجيرة

وخلال حديثه مع مجلة «السلامة المرورية» كشف سمو الشيخ محمد بن حمد الشرقي ولي عهد الفجيرة عن مشروع يعتبر من أهم المشاريع التي تحقق قدراً كبيراً من السلامة المرورية في إمارة الفجيرة وهو مشروع خط السكك الحديدية الذي يربط الإمارة بإمارة دبي وإمارة أبوظبي مروراً وباقي الإمارات تحت إشراف «شركة الاتحاد للقطارات» إحدى الشركات الوطنية الكبرى .

أكد سمو الشيخ محمد بن حمد الشرقي ولي عهد إمارة الفجيرة على أن السلامة المرورية هي ركيزة أساسية من الركائز الهامة المرتبطة بالتطور الحضاري والاقتصادي لأي بلد ، حيث إن تحقيقها ينعكس إيجاباً على العديد من نواحي الحياة من حيث تحقيق الأمان لمستخدمي الطرق سواء في عمليات النقل أو الانتقال ، مما يساعد على ازدهار النشاط الاقتصادي وزيادة التبادل التجاري مع المناطق المحيطة .

وقال سموه إن السلامة المرورية هي عبارة عن منظومة متكاملة بين وسائل النقل البرية المختلفة والسائقين ومستخدمي الطريق ، يرتبط الجميع فيها بسلوك إيجابي وفهم توعوي يحقق السلامة للجميع ، وعليه فإن إمارة الفجيرة تقوم بدراسة شمولية لتطوير الإمارة تمتد إلى العام 2040 ويدخل فيها تطوير وتحديث الطرق الداخلية والخارجية بأعلى مستوى من معايير السلامة والأمان وسيتم تنفيذها على مراحل تستغرق كل مرحلة منها خمس سنوات نظراً للطبيعة الجبلية في الإمارة .

وأوضح سمو ولي عهد الفجيرة أن مبادرات





توجه سمو الشيخ محمد بن حمد الشرقي ولي عهد إمارة الفجيرة إلى الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية بالشكر على جهود سموه ومتابعته لكافة السياسات التي تضعها وزارة الداخلية فيما يتعلق بالسلامة المرورية ، الأمر الذي وضع دولة الإمارات العربية المتحدة في مقدمة الدول التي تهتم بشبكة الطرق والسلامة المرورية .



المؤسسات الاتحادية أو المحلية ، مؤكداً تقديم كافة وسائل الدعم والمساندة لكل الجمعيات لتقوم بدورها الرائد والمنوط بها في خدمة مجتمع دولة الإمارات العربية المتحدة . كما بارك سموه صدور مجلة ” السلامة المرورية “ ، لافتاً إلى أن هذا النوع من المجلات التخصصية له دور فاعل في توعية وتنقيف المجتمع وأن مجلة السلامة المرورية لها أهمية كبيرة ودور إعلامي مهم في توعية المواطنين والمقيمين من مستخدمي الطريق بما يحقق لهم السلامة والأمان خلال استخدامهم لشبكات الطرق المختلفة .

وقال سموه إن «السلامة المرورية» هو اسم مهم وواضح الهدف والتي نتمنى لها التوفيق والنجاح في توصيل رسالتها لما فيه الخير لأبناء الدولة والمقيمين على أرضها الطيبة.

” المجلات التخصصية لها دور هام في توعية وتنقيف المجتمع

شخصية الفرد وبيت فيه روح عمل الفريق الواحد والذي بلا شك يؤدي دائماً إلى التميز في العمل والجودة خدمة للمصلحة العليا للوطن .

ودعا سموه الشباب إلى ضرورة الانخراط في الجمعيات التطوعية والتي تشرف عليها

وزارة الأشغال والجهات المختصة بإمارة الفجيرة والجهات الأخرى .

وأوضح سمو الشيخ محمد أن هذا الطريق سيكون سريعاً وأمناً للحركة المرورية بين إمارة الفجيرة ومختلف المناطق الساحلية المحيطة ، وبيتعد عن الاختناق المروري أمام المدينة الصناعية البترولية «فويس FOIZ » ، منوهاً سموه إلى مشروع خط أنابيب النفط الفجيرة - حبشان الذي يعتبر من أهم المشروعات الاستراتيجية بالدولة والذي سيضع بدوره إمارة الفجيرة على الخريطة الدولية لتجارة الوقود ، وسيسهل عملية نقل الوقود من أبوظبي إلى المحيط الهندي مباشرة بعد أن تم استغلال أحدث ما توصلت إليه التكنولوجيا في هذا الشأن.

أكد سمو ولي عهد الفجيرة على أن العمل التطوعي هو دليل واضح على رقي الإنسان وشعوره بالانتماء لمجتمعه ووطنه ، كما ينمي



”
إن حوادث المرور على الطرق هي
السبب الرئيسي الثاني للوفيات
بين الأشخاص
في سن 5-25 سنة



السلامة على الطريق

السائق والمركبة والطريق ... عوامل رئيسية في الحادث المروري

القائلة مثل الملايا والسيل ، كما تحدث إصابات أو إعاقات لدى 50 مليوناً آخرين ، ويشكل أشخاص تقع أعمارهم ما بين 5-25 سنة ما نسبته أكثر من 40% من كل وفيات حوادث المرور على الطرق عالمياً. أما خسائر حوادث المرور فتكلف الدول ذات الدخل المنخفض والمتوسط 1.5-1% من دخلها القومي وتكلف الدول ذات الدخل المرتفع 2% من دخلها القومي سنوياً. كما تقدر الخسائر الناجمة عنها بحوالي (518)

قائدي الدراجات الهوائية أو النارية أو المستجدين في قيادة السيارات أو ركبائها الأكثر تعرضاً للموت أو الإصابة بنسبة تزيد ثلاث مرات على نسبة الشباب (75%) ، كما يشكل الأطفال والشباب نسبة عالية من حوالي 1.3 مليون شخص يقتلون على طرق العالم سنوياً (3000 قتيل يومياً) وهو ما يشكل 2.1% من الوفيات في العالم مما يجعل الحوادث المرورية محل مقارنة بأرقام الوفيات الناجمة عن الأمراض الرئيسية

بالتنظيم والقوانين من قبل مؤسسات الدولة بقصد تأهيله للدرجة الصحيحة والقوية من خلال نشر وتعميم ثقافة السلامة المرورية والتأكيد على تطبيقها للحد من الحوادث وما تحمله من مأس وفواجع تطلال الثروة البشرية والاقتصادية للمجتمع .

واقع مؤلم

حيث يشكل الشباب من تلك المجموعة من المشاة أو

أن الأخير كمستخدم للطريق هو الذي يقع عليه الجزء الأكبر من المسؤولية في التسبب بالحادثة ، مما يؤكد أهمية وعي وإدراك مستخدمي الطريق على مختلف فئاتهم وأعمارهم بالمساهمة الفاعلة في معالجة الواقع المرير الذي تشهده الطرق من حوادث أليمة يروح ضحيتها العديد من البشر ، انطلاقاً من ثقافة وحضارة المجتمع ومن الأسس والمعايير الملزمة للفرد

المختلفة كسن القوانين والتشريعات الجديدة التي تلائم المتغيرات في هذا المجال وتحسين البنية التحتية للطرق وخدمات الإنقاذ والإسعاف وإعداد الخطط والبرامج التي من شأنها أن تعمل على الإقلال من خطورة الحوادث المرورية والحد منها . وإذا أخذنا بعين الاعتبار العوامل الرئيسية في الحادث المروري وهي الطريق والمركبة والإنسان ، فإننا نجد

أصبحت الإصابات الناجمة عن الحوادث المرورية تشكل مشكلة خطيرة تعاني منها كل دول العالم ، نظراً للخسائر البشرية والاجتماعية والاقتصادية الفادحة التي تخلفها. ومن هذا الواقع المرير بدأت الدول والمنظمات الدولية والأهلية وغيرها من الجهات المعنية بالتعامل مع هذه المشكلة باهتمام متزايد واتخاذ التدابير والإجراءات

بعض الأمور التي ينبغي توضيحها للأطفال وإلزامهم باتباعها أثناء السير في الطريق أو عبوره :

■ ينبغي استخدام أرصفة المشاة حيثما وجدت، وعدم السير في الطريق باعتباره مخصصاً للمركبات والتأكد من خلو الطريق من المركبات قبل النزول من الرصيف.

■ التزام أقصى جانب للطريق أثناء السير ، وإذا كنت بصحبة أشخاص آخرين فلا تسيروا أكثر من اثنين جنباً إلى جنب ، وخاصة إذا كان الرصيف ضيقاً أو على المنطفات .

■ لا تسمح للأطفال الصغار بالخروج إلى الطريق دون رقابة ، ولا سيما إلى الطرق التي يكثر عليها مرور المركبات ، وإذا خرجت مع الأطفال فيجب الإمساك بأيديهم ، والالتزام بمسار يكون أبعد ما يمكن عن مسار المركبات. حين تتوفر حواجز على جانب الطريق ، فلا ينبغي التفتت فوقها ، أو السير بينها وبين المركبات ، وإنما ينبغي استعمال الفتحات الموجودة في هذه الحواجز والمخصصة دون غيرها لعبور المشاة .

■ تجنب النزول إلى الطريق من بين السيارات الموجودة على جانبه ، وإذا اضطرت إلى اجتياز سيارات واقفة فانتظر بجانبها حتى تكون مرقياً من قبل السائقين ، وحتى يمكنك ملاحظة حركة المرور من حولك .

■ عبور الطريق ليلاً يكون أكثر خطورة ، فاحرص على العبور من ممرات عبور المشاة ، وفي حال عدم وجودها فاختر للمبور من مكان قريب من أحد أعمدة الإنارة المضاءة ، ويفضل أن ترتدي ملابس ذات لون فاتح (أو أن تلبس أو تحمل شيئاً عاكساً للضوء) حتى يتمكن السائق من رؤيتك ، إذا لم تكن الإضاءة كافية في الطريق الذي تسير فيه .

■ لا تعبر الطريق إذا رأيت أو سمعت سيارات الطوارئ (مثل سيارات الإسعاف والحريق والشرطة والمواكب إلخ) قادمة باتجاهك ، بل انتظر حتى تمر هذه المركبات .

■ لا تنزل من حافلة أو تصعد إليها ما دامت متحركة ، ولا تعبر الطريق من أمامها أو خلفها ، انتظر حتى تغادر الحافلة قبل البدء بالعبور.

■ استخدم الأنفاق والجسور العلوية المخصصة لعبور المشاة فهي أكثر الأماكن أماناً .



مثل مساحة وطول الطريق والأحوال الجوية والكثافة السكانية وحركة السير عليه وغيرها من العوامل ، الأمر الذي يحتم على مستخدمي الطريق من السائقين التقيد بالسرعة المحددة حفاظاً على سلامتهم وغيرهم من مستخدمي الطريق .

وعلمياً أدى الإقلال من سرعة المرور بمقدار 1 كم / ساعة إلى نقص مقداره %4-5 من التصادمات القاتلة، كما أن الإقلال من السرعة التي يتحرك بها المرور تحمي المشاة أيضاً .

ومن الحقائق الثابتة أن السرعة لها تأثير مباشر على تحديد مجال الرؤية أمام السائق ، فمع السرعة البطيئة يتركز نظر السائق على الأشياء القريبة منه ، ومع زيادة السرعة يتجه نظره إلى الأشياء الأكثر بعداً ، وذلك لأن عيني السائق تغيران آلياً من بؤرة التركيز تبعاً لزيادة السرعة .

الالتزام بالقواعد المتبعة ، لأن ذلك سيجعل الجميع يعرفون ما هو متوقع أن يصدر منك .

السرعة

تعتبر السرعة أحد أكثر العوامل الرئيسية المسببة للحوادث المرورية المروعة والتي ينتج عنها وفيات وإصابات خطيرة ، نظراً لقوة التصادم أو التدهور الشديد الذي تحدثه السرعة الزائدة .

ويميل كثير من الشباب بصفة خاصة للقيادة بسرعات مفرطة أو غير مناسبة وذلك يرجع لاندفاعهم وطيش بعضهم ، حيث من الملاحظ أن أكثر الحوادث الناتجة عن السرعة يكون الشباب عادة طرفاً فيها .

وقد عمد المشرعون إلى تحديد السرعة على الطرق سواء الداخلية منها أو الخارجية بعد إجراء الدراسات التي راعت الظروف المحيطة بالطرق والمؤثرات المختلفة

دور الأسرة

وينبغي على الأسرة أن تمنع أبناءها من الخروج إلى الشوارع بغرض اللعب ، وأن تتيح لهم الفرصة لممارسة هذا النشاط في الأماكن الآمنة مثل الحدائق والملاعب ، كما تقع على الوالدين أيضاً مسؤولية توعية الأطفال وتدريبهم عملياً على الطرق السليمة للسير في الطرق وعبورها ، وتقديم شرح مبسط لقواعد المرور وشرح لمعاني الإشارات والعلامات المرورية .

والتوعية المرورية للأطفال مهمة تشارك فيها المدارس، ولكن تقع على الوالدين مسؤولية تثبيت هذه الأمور في أذهان الأطفال من خلال التأكيد عليها بالشرح والتدريب العملي في الطريق ، وبأن يكون الوالدان قدوة لأطفالهما بشأن ما يرتبط بنظام المرور وقواعده .

سلامة المشاة وحقهم في الطريق

إن القيادة الآمنة داخل المدن وأحيائها السكنية والتجارية تعتمد على التوقع الذكي من جانب السائق لما يمكن أن يصدر عن مستخدمي الطريق من تصرفات ، وإضافة إلى الالتزام بقواعد المرور ، فإن عليه أن يراعي اللياقة والمجاملة ، وتقدير الظروف ، مع الحرص على ألا يكون سبباً في وقوع حادث ، حيث من شأن ذلك أن يوفر السلامة لأطفالنا ولجميع من يستخدمون الطريق .

وينبغي على السائق أن يكون شديد الحذر في المناطق التي يكثر فيها المشاة ، لا سيما في الشوارع المزدحمة والمناطق السكنية أو بالقرب من سيارات واقفة خاصة حافلات المدارس ، وأن يعطي الطريق للمشاة الراغبين في العبور من الممرات المخصصة لذلك ، وعليه عند الاقتراب من ممر لعبور المشاة إذا اقتضى الأمر التوقف التام وإصدار إشارة دالة على تهدئته السرعة والوقوف ، بعد التأكد من عدم وجود سيارة خلفه يمكن أن تصدمه في حالة الوقوف المفاجئ ، ثم الوقوف عند الخط الذي يسبق ممر العبور .

وحيثما وجد مشاة يرغبون في العبور فعلي السائق أن يقوم بالآتي :

أن يعطي نفسه وقتاً أطول للوقوف إذا كان الطريق زلماً بفعل الرطوبة أو المطر مثلاً .

أن يعطي الأطفال والمسنون والمعوقون وقتاً أطول لعبور الطريق ، وأن يتذكر دائماً أن هناك من يعانون ضعفاً في السمع ، ولا يسمعون صوت السيارات التي تقترب منهم .

لا يجب أن يصدر السائق أي إشارة للمشاة تفيد بأنه قد أعطاهم الطريق للعبور ، فليست هناك إشارة خاصة بذلك ، ومن الخطورة أن تصدر مثل هذه الدعوة للمشاة بالعبور من جانب أحد السائقين ، لأنه قد لا يكون متأكداً من موقف بقية السائقين وينبغي عليه أن يترك الأمر لتقدير المشاة أنفسهم للموقف.

لحوادث الدهس ، فإن المسؤولية بالدرجة الأولى تقع على الكبار لتوفير السلامة والحماية لهم .

ففي كل مرة يتعذر السائق بعبارة دارجة ” لم تكن أمامي فرصة لتفادي الحادث ” والطفل ليس قادراً على إعطاء السائق مثل هذه الفرصة ولكن عليه أن يوفرها لنفسه طالما وجد أمامه طفلاً يمكن أن يصدر عنه تصرف طائش يكون سبباً في وقوع الحادث ، فإهمال السائق وعدم انتباهه والسرعة الزائدة وإهمال الأسرة لأطفالها والسماح لهم باللعب في الشوارع كانت وراء العديد من حوادث دهس الأطفال .

”

الكبار مسؤولون

عن توفير السلامة

والحماية للصغار

بليون دولار أمريكي على مستوى العالم .

وعلى مستوى دولة الإمارات العربية المتحدة، فقد تحسنت مؤشرات السلامة المرورية خلال العام الماضي 2012 وسجلت الحوادث المرورية انخفاضاً ملموساً، حيث انخفضت من 6700 حادث في 2011 إلى 6454 حادثاً بنسبة 3.7% ، كما انخفضت الوفيات من 720 حالة إلى 627 حالة بنسبة انخفاض بلغت %12.9 كما انخفضت الإصابات من 7808 حالة إلى 7586 بنسبة انخفاض بلغت 2.8% .

هل يمكننا تجنب الحوادث المرورية ؟

انخفض عدد الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق في بعض البلدان على الرغم من تزايد أعداد وسائل النقل ، وذلك من خلال التعامل مع عدد من العوامل مثل التثقيف الوقائي والسرعة الزائدة ، واستخدام حزام الأمان والخوذات وتخطيط الطرق وبنيتها الأساسية ، وهي عوامل يمكن من خلال التعامل معها إنقاذ الكثير من الأرواح وأن يوفر الكثير من الموارد المالية .

سلامة الأطفال

وبما أن الأطفال هم من بين الفئات الأكثر تعرضاً لوقوع حوادث المرور ويروح كثير منهم ضحايا في كل عام





ضرورة الاهتمام بصيانة السيارة ، وبصلاحية الفرامل والإطارات بوجه خاص ، حتى يمكن الوقوف بأقصى سرعة عندما يلوح الخطر إيجاد مسافة اتباع كافية بين كل سيارة وأخرى ، وزيادة هذه المسافة بما يتناسب مع زيادة السرعة ، ووفقاً لحالة الجو وظروف الطريق ، بحيث يكون في إمكان السائق التوقف بسيارته في حالة اضطرار السائق الذي أمامه إلى الوقوف المفاجئ من دون أن يتعرض للصدم من الخلف .

والدهس . ضرورة تحديد السرعة على الطرق الخارجية ، بحيث يكون بإمكان السائق إيقاف السيارة في اللحظة المناسبة ، وقبل الوقوع في خطر صدم السيارات أو الحيوانات السائبة . تركيز الانتباه أثناء القيادة والتوقف عنها في حالة الشعور بالارهاق أو تشتت الذهن ، فالحالة الجسدية والنفسية للسائق لها أثر كبير في سرعة الانتباه للخطر ، وسرعة الوقوف بالسيارة قبل ارتكاب حادث صدم أو دهس .

على ذلك من نتائج قد يكون هو نفسه أول ضحاياها . فإذا كان السائق في حالته العادية يسير على طريق جاف ، وكانت حالة الفرامل والإطارات جيدة ، فإن السيارة لابد أن تقطع 12 متراً قبل الوقوف إذا كانت تسير بسرعة 32 كليومتراً في الساعة . وفي نفس الظروف فإن المسافة الكلية للوقوف تصل إلى 36 متراً إذا زادت سرعة السيارة إلى 65 كليومتراً ، كما تصل مسافة الوقوف إلى 73 متراً إذا وصلت سرعة السيارة إلى 96 كيلومتراً وهكذا . والسائق الحريص على تقادي الحوادث يضع هذه الحقائق الهامة في اعتباره حتى يكون مستعداً لأي مفاجأة قد تصادفه على الطريق ، وحتى يتيح لنفسه الفرصة الكافية لتقادي الخطر . وإدراك هذه الحقائق المرتبطة بالمسافة التي تقطعها السيارة قبل الوقوف يفرض على السائق مراعاة الأمور التالية : ضرورة تخفيض السرعة داخل المدن ، حيث يتزايد ضغط السيارات والمشاة ، وذلك تقادياً لحوادث الصدم

إلى ثانية أو أكثر ، والمسافة التي تقطعها السيارة خلال هذه الفترة يطلق عليها اسم ” مسافة رد الفعل ” . والمرحلة الثانية هي المسافة الأخرى التي تقطعها السيارة بين اللحظة التي يبدأ السائق فيها بالضغط على الفرامل واللحظة التي تتوقف فيها السيارة بالفعل ، حيث تبلغ الفترة اللازمة لذلك نحو الثانية ، وتقطع السيارة خلالها مسافة أخرى يطلق عليها اسم ” مسافة الفرامل ” وتزيد هذه المسافة ، بل ويمكن أن تتضاعف عندما تكون الطريق زلقة أو تغطيها الرطوبة أو الرمال ، كما تزيد هذه المسافة عندما تسوء حالة الفرامل والإطارات . والمسافة الكلية التي تقطعها السيارة عندما يلوح خطر أو ظرف طارئ أمام السائق وهي التي يطلق عليها ” مسافة الوقوف ” وتتألف من مجموع مسافة رد الفعل ومسافة الفرامل . وتكون سرعة السيارة هي العامل الحاسم في تحديد هذه المسافة ، وبالتالي تحديد مدى قدرة السائق على تقادي وقوع حادث أو إخفاقه في ذلك وتعرضه لكل ما يترتب

ويمكن تعريف مسافة الوقوف بأنها المسافة التي تقطعها السيارة من اللحظة التي يدرك فيها السائق حاجته إلى الضغط على الفرامل لإيقاف السيارة وحتى اللحظة التي تتوقف فيها بالفعل ، ويتوقف تحديد مسافة الوقوف على خمسة عوامل : مدى سرعة السيارة . حالة الطريق وما إذا كان مستوياً أو يتجه نحو الارتفاع أو الانحدار . ظروف الجو . حالة الفرامل والإطارات . قدرة السائق ومهارته ومدى انتباهه ويقظته . ويمكن تجزئة مسافة الوقوف إلى مرحلتين ، الأولى هي المسافة التي تقطعها السيارة بين اللحظة التي ينتبه فيها السائق إلى وجود خطر أو أي ظرف طارئ يستدعي الوقوف وبين اللحظة التي ينقل فيها قدمه للضغط على الفرامل ، وهي فترة تبلغ سبعة أعشار (0.7) الثانية إذا كان السائق في حالته العادية ، وتطول هذه الفترة إذا كان الشخص مسناً أو مجهداً أو مشتت الذهن لتصل

والقاعدة العامة التي يمكن استخلاصها من ذلك أنه ” مع زيادة السرعة يكون اتجاه العين على الرؤية البعيدة وتكون الرؤية بالنسبة للمسافة القريبة أقل وضوحاً ” ، والسرعة على هذا النحو يمكن أن تتحول إلى خطر محقق خاصة إذا استخدمت في المكان الخاطئ ، فإذا كانت حركة المرور متوسطة أو كثيفة يكون السائق بحاجة إلى رؤية التفاصيل القريبة منه حتى يتفادى حوادث الصدم أو الدهس ، ولا بد له عندئذ من تخفيض السرعة إلى الحد الذي يسمح للعين من تغطية المسافة التالية للسيارة مباشرة ، وملاحظة ما يدور فيها بوضوح تام .

السرعة ومسافة الوقوف

عندما يلوح أي خطر أو ظرف طارئ يتطلب الوقوف بالسيارة لتفاديه ، فإن السيارة لا تتوقف لحظة رؤية هذا الخطر ، أو حتى بمجرد الضغط على الفرامل ، وإنما لابد من أن تقطع السيارة مسافة قبل أن يتمكن سائقها من إيقافها وهو ما يسمى بـ ” مسافة الوقوف ” .

عالم الغد

مركبات ذاتية القيادة منخفضة الكلفة تجوب الشتوارع قريباً

تأثيرات بعيدة المدى على مفاهيم هندسة المرور والتنقل

يقال إن القيادة الذاتية قادرة على زيادة معدلات التنقل في المركبات الآلية، وسيكون لهذا الأمر نتائج مهمة للغاية على البنى التحتية الحقيقية والقانونية التي ستعمل فيها مركبات الغد. كيف تستعدون لبزوغ هذا الفجر الجديد؟

التنقل، ويعتقد الكثيرون على سبيل المثال أن المركبات ذاتية القيادة التي لا تحتاج إلى سائق أو مراقب بشري، يمكن أن تزيد بشكل كبير من قابلية التحرك لدى الأشخاص غير القادرين (قانوناً) على القيادة بأنفسهم لصغر سنهم، أو تقدمهم في العمر، أو عجزهم أو احتياجاتهم الخاصة لديهم، حيث إن نحو تسعة في المائة من البالغين هم مصابون بالعمى أو يعانون من مشاكل في الرؤية حتى عند ارتدائهم لنظارات أو عدسات لاصقة. كما تجدر الإشارة إلى أن نحو 11 في المائة من الأمريكيين تتراوح أعمارهم بين 10 و17 عاماً فيما تصل نسبة أولئك الذين تزيد أعمارهم عن 65 عاماً إلى حوالي 13 في المائة. وفي الوقت نفسه، لا يملك أكثر من 31 في المائة من إجمالي السكان و(13 في المائة من الذين تزيد أعمارهم عن 16 عاماً) رخصة قيادة. مع هذا قد يبقى الفقر العائق والعقبة الأهم أمام السائقين المستقبليين.

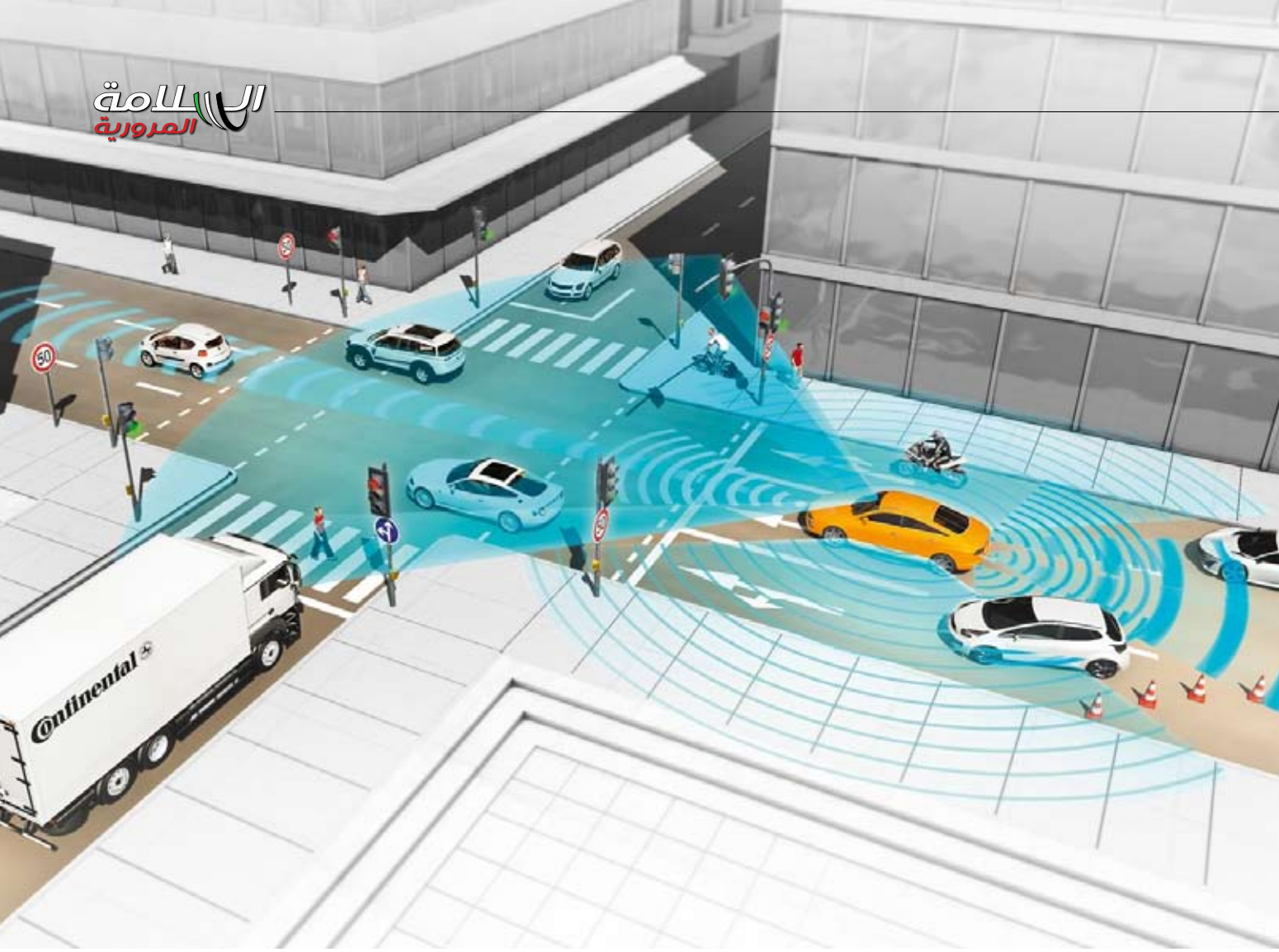
ويمكننا القول إن السيارات ذاتية القيادة يحق لا تحتاج حتى إلى ركاب من البشر. وكانت غوغل قد لجأت خلال إعلانها عن مشروعها الخاص بسيارة ذاتية القيادة، إلى مركبة أبحاث أطلقتها في مرحلة سابقة قامت

في إطار السير على خطى فلوريدا وكاليفورنيا ونييفادا، وهي ولايات أمريكية وضعت جميعها قوانين لتمهيد الطريق أمام القيادة الذاتية، قام معهد "ساوث ويست" للأبحاث بالتعاون مع مجموعة موبيليتي التابعة لـ "تي يو في راينلاند" بوضع معايير ومقاييس أداء تسمح لهذه الولايات الأمريكية الرائدة (ستتبعها ولايات أخرى) بتقييم وتنظيم فعالية القيادة الذاتية.

ومن الممكن أن تكون أبحاث الإدارة الوطنية للسلامة المرورية للطرق السريعة "إن إتش تي إس آيه" حول القضايا المرتبطة بالمركبات ذاتية القيادة، هي الخطوة الأولى نحو اعتماد تصنيفات أداء لتقنية القيادة الذاتية.

وسيكون للقيادة الذاتية تأثيراً دراماتيكي وإن كان تدريجياً على مفاهيم هندسة المرور على غرار "في إم تي" (عدد الأميال التي قطعتها المركبة) وقدرتها والطلب والتكلفة الزمنية للتنقل. وحتى في ظل عدم أخذ عوامل أخرى بعين الاعتبار، فإن الكلفة الإجمالية للتنقل بالمركبة الآلية ستخفّض غالباً، فيما سيزيد الطلب على هذا النوع من التنقل بشكل أسرع مع القدرة المناسبة. وللقيادة الذاتية على الأرجح تأثيرات بعيدة المدى على





بتوصيل البيتزا من دون أن يكون أحد بداخلها.

ومن بين التنقلات الشخصية التي قام بها السائقون في الولايات المتحدة في عام 2008 والتي بلغ عددها 400 مليار رحلة، كان 43 في المائة منها لأغراض خاصة أو مرتبطة بالعائلة (على غرار التنقلات الخاصة بالتسوق والتنقلات الخاصة بالرعاية الطبية). ومن هنا قد يختلف تواتر ومدة وتوقيت التسوق وإعادة ملء السيارة بالوقود ورحلات التوصيل، لاسيما عندما يكون بإمكان الناس إرسال سيارة وهم مرتاحون في المنزل أو المكتب، وبمعنى آخر، في حين أن الكلفة الزمنية لهذه التنقلات تقارب الصفر، فسيزيد على الأرجح الطلب عليها. وعلى ما يبدو، فإن السائقين بشكل عام يجدون أن وقتهم آمن وأكثر قيمة من وقودهم، إذ تكلف رحلة تدوم 30 دقيقة لقطع 30 ميلاً و8 دولارات أمريكية في حال كان شخص واحد على متنها وهو السائق، وستكون هذه الكلفة أقل من النصف في حال لم يكن هناك أي شخص يشغلها.

قيادة فعالة من حيث التكلفة

إن تكلفة التنقل قد تنخفض بشكل كبير بالنسبة لشاغلي سيارة ذاتية القيادة. وستؤدي إلى توفير في الوقود للميل الواحد التي يمكن تحقيقها بفضل القيادة الآلية (الأتمتة) من خلال التقليل من الضغط على الدواسة والمكابح على سبيل المثال، وبالتالي إلى الحد من التكاليف التشغيلية للمركبة حتى لو كان سعر شرائها أعلى.

وتخفف المركبة ذاتية الركن والتزود بالوقود أيضاً من الوقت الإجمالي اللازم للتنقل. وإذا كانت السيارة "جيدة الاتصال" قادرة على توفير بيئة يمكن الاستمتاع بها ومفيدة كما هو الحال في المنزل والمكتب، فإن التكلفة الزمنية لرحلة المركبة الآلية قد تنخفض بشكل كبير، حيث يمضي كل أمريكي حالياً نحو ساعة يومياً تقريباً في مركبة (سواء كان سائقاً أو راكباً) أي ما يعادل ضعف الحد الأدنى من الوقت الذي يجب أن يخصصه البالغ للتمرين، 15 يوماً في السنة أو 5,950 دولاراً أمريكياً للشخص الواحد سنوياً (على افتراض أن متوسط الكلفة الزمنية يصل إلى 16.30 دولار أمريكي للشخص الواحد في الساعة). ويمكن أن تحد "الأتمتة" على المدى القصير من قدرة المركبة الآلية النمذجية على الطرقات والتقاطعات. كما يمكن لمركبة ذاتية القيادة التي تبقي على فاصل مدته ثلاث ثواني بين المركبات على سبيل المثال الحد من مساحة الطريق المتوفرة للمركبات الأخرى. وفي المقابل فإن مركبة ذاتية الصنع التي تحاول التقدم بعد توقف أو تقسح المجال للمشاة، ستؤخر المركبات خلفها، والأهم هو أن هذه التصرفات قد تكون مرغوبة. فالمسافة الفاصلة والأطول

ثلاثة توجهات واسعة النطاق لإدارة الطلب على النقل الذاتي وبالتالي فإن التأثيرات المترتبة هي: تحمل تكاليف التنقل داخلياً: تفرض الرحلة المذكورة سابقاً والتي تستغرق عشرين دقيقة لقطع 20 ميلاً، تكاليف زمنية تصل إلى حوالي 4.15 دولار أمريكي وتكاليف تشغيلية تصل إلى حوالي 4 دولارات أمريكية. يدفع السائق هذه التكاليف المتغيرة (فضلاً عن تكاليف متغيرة أخرى ناجمة عن الحوادث) والتي تشكل معاً حوالي نصف التكلفة الإجمالية لاستخدام المركبة الآلية. وتحمل السائق أيضاً التكاليف الثابتة المتعلقة بملكية المركبة (والتي تتضمن بعض التكاليف الثابتة المتعلقة بالحوادث) وهي تشكل حوالي ربع الكلفة الاجمالية لاستخدام المركبة الآلية. والجزء المتبقي عبارة عن تكاليف مفروضة على المجتمع بشكل عام وإن كان ذلك بشكل غير متساو من خلال إيقاف السيارة إلى جانب الطريق وأضرار إضافية بسبب الحوادث، والازدحام، والتلوث وأضرار بيئية أخرى، وخسارة الأراضي لإقامة طرقات، وتكاليف الوقود التي لا يتحملها السائق وخدمات المرور.

المرتبطة بالقيادة الذاتية، فالطرقات السريعة قد تكون قادرة على استيعاب عدد أكبر بكثير من المركبات ولكن معدل التأخير خلال فترة الذروة قد لا يتراجع بالمستوى المطلوب. وفي السياق نفسه قد تتراجع نسبة الانبعاثات لكل ميل تقطعه المركبة ولكن إجمالي الانبعاثات (طيلة النهار) قد يزداد فعلياً. ويجب النظر في المسائل المشتركة بين هذه المزاем وكل من تكاليف ومنافع القيادة الذاتية على أساس منتظم وعلى أساس الميل الواحد.

كيف يمكن للقانون الاستجابة لأنماط التنقل المتغيرة؟

يمكن أن تؤدي الزيادة الملموسة في تقلل المركبات الآلية إلى بروز طيف من التحديات بالنسبة لوضعي السياسات بما في ذلك التغيرات في استخدام الأراضي الريفية والحضرية، والتغيرات على صعيد الازدحام، والزيادة في أنواع معينة من الانبعاثات، وتراجع في نسبة ركوب وسائل النقل العام وزيادة في تكاليف صيانة الطرقات والجسور. وتعد تكاليف التنقل داخلياً والحد من الزحف العمراني وتحسين حركة السير في المدن هي

الإجمالية على طول الممرات التي تتضمن عدة طرقات سريعة متوازية (والتي تقدم بالتالي أكثر من مسار محتمل واحد). كما يمكن استخدام معلومات أفضل في الوقت الحقيقي لتسيير بعض المركبات وتوجيهها نحو بعض الطرق السريعة غير المستخدمة بشكل كاف. **ثالثاً:** يمكن أن تحد "الأتمتة" من عدد الأعطال الصغيرة التي قد تعيق تدفق المركبات (على غرار الفرملة غير المتوقعة وتغيير خط السير، والتردد والتسابق والتجول) وتخفف "الأتمتة" أيضاً من معدل الاصطدامات والحوادث الأخرى، ويمكن للجمع بين التدفق السلس ومعلومات السفر لتحقيق فائدة أكبر من زيادة القابلية على توقع توقيت الرحلات وموثوقيتها، وهذه عناصر أساسية لراحة السائق. وبعبارة أخرى، قد يكون للقيادة الذاتية في نهاية المطاف التأثيرات نفسها لزيادة خط سير ثالث أو رابع أو خامس إلى الطريق السريع. ويمكن أن يؤدي مثل هذا التوسع في القدرة إلى الحد من السعر الداخلي لرحلة بمركبة آلية وهو ما قد يؤدي بدوره إلى زيادة الطلب على المدى القصير والطويل. وهذا هو التناقض المحتمل

ويمكن لثلاثة جوانب محتملة من "الأتمتة" أن تحفز هذه الزيادة ما يفسح المجال أمام مزيد من الطلب ويعزز في نهاية المطاف. **أولاً:** يمكن "للأتمتة" وبشكل خاص التقنية التعاونية التي تسهل الاتصال السريع بين المركبات، أن تزيد من المساحة القابلة للاستخدام على الطرقات في الأبعاد الطولية والجانبية. **ثانياً:** يمكن أن تزيد "الأتمتة" من القدرة الوظيفية

على سبيل المثال قد تحد من إمكانية حصول الحوادث ومن قوتها، كما أنه يتوجب على السائقين قانوناً إفساح المجال أو التوقف عند ممرات المشاة التي تحمل علامات المشاة أو لا تحمل.

ثلاثة عوامل

على المدى الطويل، فإن الاعتماد الأوسع نطاقاً أو العالمي للقيادة الذاتية قد يؤدي بالفعل إلى زيادة سعة النظام.



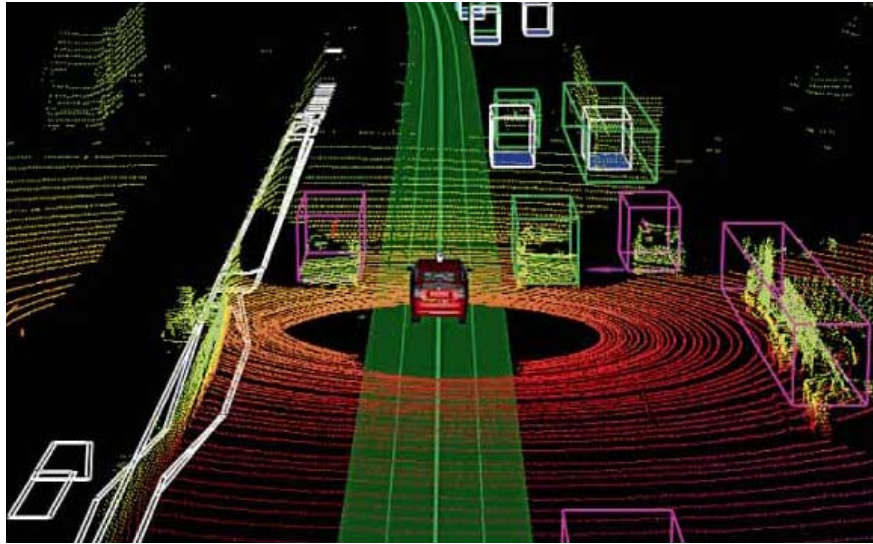
أسئلة في مجالات تتنوع بين علم الاجتماع وعلم النفس والطب والاقتصاد.

وحدد تود ليمان في وثيقته التي تحمل عنوان ” حلول النقل الراحبة بالتأكيد: استراتيجيات إدارة النقل التي توفر فوائد اقتصادية واجتماعية وبيئية“، نحو 20 من الإصلاحات السوقية الفعالة من حيث التكلفة والمجدية تقنياً والتي من شأنها المساعدة في حل مشاكل النقل عن طريق زيادة خيارات المستهلك وإزالة تشوهات السوق التي تشجع على سلوك سفر غير فعال. ومع ذلك، فمن الممكن أن يكون لأي من هذه الإصلاحات عواقب غير مقصودة مع القيادة ذاتية التحكم.

وأخيراً، ينبغي على القطاعين العام والخاص تطوير استراتيجيات لحماية البيانات وتجميعها. وكما أن القيادة ذاتية التحكم ستطلب قدراً كبيراً من المعلومات والإدارة الفعالة للطلب على النقل التي يُشْهِمُها هذا النوع من القيادة، فإن ذلك يستلزم فهماً دقيقاً لماهية السفر أي من وماذا وأين ومتى ولماذا وكيف. ومن شأن استخدام البيانات الفردية للنمذجة أو تطبيق قوانين المرور أو الرسوم المتغيرة المفروضة على الطرقات على سبيل المثال، أن تؤدي إلى زيادة الخصوصية والمخاوف الأمنية التي يكون تناولها أفضل في وقت مسبق.

وحيث إن تقنيات التحكم الذاتي وشبه الذاتي قد أصبحت ملائمة أكثر، فعلى الحكومات - وخاصة المخططين والمهندسين والمحامين - ألا تكون خاملة.

وتتمتع القيادة ذاتية التحكم بإمكانات تحقيق منافع هائلة. ومع ذلك، فعلى المدى القريب أو البعيد، قد ترفع بعض من هذه الفوائد -مثل التكلفة المنخفضة للسفر بحسب الوقت وقدرة أعلى للمركبة على بعض الطرق السريعة- بعض التكاليف المرتبطة بالازدحام والانبعاثات والازدحامات العشوائية. وتتطلب الاستفادة القصوى من صافي منافع القيادة ذاتية التحكم البحث والنمذجة والتخطيط والتنظيم وذلك بشكل تعاوني فيما بينها وليس بشكل مستقل.



و75 سنة في الولايات المتحدة الأمريكية، وقد تم إنشاء الجسر المتوسط عام 1963. ومن الصعب سياسياً إزالة الحدايق والمنازل. فالمدن تتقلص، والممرات تختفي، لكن البنية التحتية الحضرية تعتبر عموماً استثماراً طويلاً الأجل. كيف، هل ينبغي إذن على المجتمعات استعجال وصول المركبات ذاتية التحكم إلى شوارعها؟

التوصيات الأولية

فيما يتعلق بالطلب والقدرة والتكلفة بحسب الوقت، قد تتطلب القيادة ذاتية التحكم مراجعات للكتب المرجعية مثل دليل ”قدرة الطرق السريعة والتحليل المعروف ب إنتاج الرحلات، إلى النماذج الإقليمية للتوقعات حول استخدامات الأراضي والطلب على السفر والانبعاثات، وعلى وثائق المشروع مثل بيانات الأثر البيئي وتقييمات التأثيرات المرورية واتفاقيات الامتياز والتحليلات الاقتصادية للقواعد المقترحة للوكالة. وتثير القيادة ذاتية التحكم على نطاق أوسع

رود آيلاند ظاهرة جديدة، إلا أن الجهود الرامية إلى الترويج للنمو الذكي صادفت غالباً عدداً لا ينتهي من المشاكل يفوق النجاح المطلق. وستواجه الولايات (أو غالباً البلديات أو المناطق التي أوكلت إليها مهام مراقبة تخطيط وفرز واستخدام الأراضي) تحديين رئيسيين بخصوص الأراضي الزراعية وأراضي الغابات التي تعود ملكيتها لأفراد والتي قد تجعل القيادة الذاتية منها عرضة للتضخم والزحف العمراني. والأسئلة التي تفرز نفسها هنا تتمحور أولاً حول المساحات والممرات التي يجب المحافظة عليها وطريقة القيام بذلك، وثانياً حول طريقة وتوقيت تطوير المساحات التي لا يجب ولا يمكن المحافظة عليها.

تحسين حركة المرور في المدن

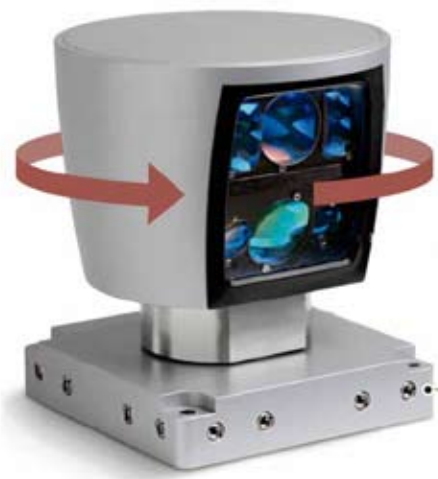
هناك متغير للسؤال الثاني -كيف ينبغي أن تعمل المدينة، والذي ينطبق بنفس القوة والاستعجال على المجتمعات القائمة. ويتراوح متوسط عمر المباني التجارية بين 70

على نفس مستوى أشكال أخرى من التنقل والوصول والنشاط، أي طيف واسع لا يقتصر على أنماط أخرى من التنقل وإنما أيضاً على البدائل المتاحة للتنقل. إلا أنه ونتيجة للاختلاف المحتمل في التكلفة الزمنية، ستواصل القيادة الذاتية بالتمتع بميزة مهمة (ومبررة) من حيث السعر بالمقارنة مع القيادة التقليدية وهي ميزة يمكن أن تساعد على سرعة اعتمادها.

مميزات القيادة الآلية (الأتمتة)

الحد من الزحف العمراني العشوائي في ضواحي المدن مع ذلك، يمكن أن تشجع القيادة الذاتية بسبب هذه التكلفة الزمنية المنخفضة، الزحف العمراني العشوائي في ضواحي المدن من خلال زيادة مسافة التنقل اليومي المقبولة. كان معدل الوقت المطلوب للوصول للموظفين إلى عملهم في 2009 نحو 25.1 دقيقة. وفي الواقع سواء كان العمل في مكان أشبه بقرية إفريقية أو بمدينة أمريكية، فإن الرحلة اليومية من وإلى العمل تقدر بنحو 1.1 ساعة. وفي حال كان الموظفون قادرين على العمل أو يعرف بـ ”كافيه CAFE“ سيكون 54.4 ميل لكل جالون في عام 2025. أما النقطة الأخيرة فهي في غاية الأهمية، إذ تخضع المركبات التي تتميز بكفاءة أكبر باستخدام الوقود لضرائب أقل على كميات الوقود المستخدمة بالميل ولن تخضع المركبات الكهربائية بالكامل لأي ضريبة. وقد وتمت دراسة العديد من الحلول لهذه الأزمة التي تلوح في الأفق بما في ذلك رسوم المرور والرسوم على عدد الأميال المقطوعة وضرائب الكربون. وقد تفرض المركبات الكهربائية في نهاية المطاف اعتماداً أكبر لهذه الحلول على مستوى الولاية والمستوى الوطني، وستسهل المركبات ذاتية القيادة هذا الأمر أيضاً.

وتقدم هذه المقاربات بالإضافة إلى زيادة العائدات، القدرة على استيعاب مزيد من تكاليف القيادة بما في ذلك تلك المرتبطة بالازدحام، وتلوث الهواء، وتضرر الأرصفة والتأثيرات الأخرى المباشرة وغير المباشرة. وسيؤدي هذا الأمر إلى وضع القيادة بشكل هام



تراجعت بنسبة 33 في المائة منذ عام 1993. والسبب الثالث هو أن معيار الاقتصاد في استهلاك الوقود الذي يعرف بـ ”كافيه CAFE“ سيكون 54.4 ميل لكل جالون في عام 2025. أما النقطة الأخيرة فهي في غاية الأهمية، إذ تخضع المركبات التي تتميز بكفاءة أكبر باستخدام الوقود لضرائب أقل على كميات الوقود المستخدمة بالميل ولن تخضع المركبات الكهربائية بالكامل لأي ضريبة. وقد وتمت دراسة العديد من الحلول لهذه الأزمة التي تلوح في الأفق بما في ذلك رسوم المرور والرسوم على عدد الأميال المقطوعة وضرائب الكربون. وقد تفرض المركبات الكهربائية في نهاية المطاف اعتماداً أكبر لهذه الحلول على مستوى الولاية والمستوى الوطني، وستسهل المركبات ذاتية القيادة هذا الأمر أيضاً.

وليس هذا التحليل دقيقاً بالضرورة ولا يشمل تكاليف ومنافع الزحف العمراني الذي يعزز التنقل بالمركبات الآلية ويعتمد عليه ويخضع لتغييرات في الأتمتة والدفع. ولكنه يظهر أن السائقين يميلون إلى التخفيف من تكاليف تنقلاتهم وهي مشكلة يمكن أن تعالج بفعل التكلفة المنخفضة للتنقل بمركبة ذاتية القدرة. كما أشارت اللجنة الوطنية لتمويل البنية التحتية للنقل السطحي في الولايات المتحدة الأمريكية، فإن تخفيف التسعير يؤدي إلى تخفيف الدفع. وكان الكونجرس قد أنشأ لجنة لتقييم أزمة (تمويل) النقل والتقدم بتوصيات لمواجهة العجز المتزايد في الاستثمار في البنية التحتية للنقل.

وتستوعب الضرائب المفروضة على الوقود على المستوى الفيدرالي أو مستوى الولاية، وبشكل أكثر تحديداً ”الضرائب غير المباشرة المفروضة على استهلاك البنزين والديزل والأنواع الخاصة من الوقود“، بعض تكاليف التنقل بالمركبات الآلية. وتزيد الضرائب المفروضة على المستوى الفيدرالي وعلى مستوى الولاية في يومنا هذا كلفة جالون البنزين بحوالي 48.8 سنت ويتراوح هذا الرقم بين 26.4 سنت في ألاسكا و67 سنت في كاليفورنيا. وإن انطلقنا من 27.5 ميل لكل جالون من الوقود، يصل متوسط معدل الضريبة إلى 35.5 سنت لرحلة تقطع 20 ميلاً.

إلا أنه وفي عام 2025 ستكلف رحلة 20 ميلاً 18 سنتاً فقط أو ما يعادل 13 سنتاً بعد احتساب التضخم. وهناك ثلاثة أسباب لهذا التراجع الكبير المحتمل. الأول هو أنه وفي فترة الخمسين سنة التي استخدمت فيها الضرائب الفيدرالية على الوقود كمصدر مخصص لتمويل النقل، فقد ارتفعت معدلاتها بشكل متقطع وآخر هذه الزيادات كانت عام 1993.

ويمكن السبب الثاني في أن الضرائب الفيدرالية على الوقود غير مرتبطة بالتضخم، ونتيجة لذلك فإن القدرة الشرائية الحالية لضريبة البنزين (الفيدرالية)

تقنية المصابيح المسمارية لأرضية الطرقات ودورها في تحسين السلامة المرورية

بهدف تطوير وسائل تحول دون وقوع حوادث مرورية والتخفيف من آثارها، من المهم الأخذ بعين الاعتبار أنّ التغييرات لابد أن تكون على جميع المستويات، بدءاً من البنية التحتية والتشريعات وصولاً إلى الأشخاص والسلوك.

وإدراكاً لخطورة المشكلة والحاجة إلى إيجاد حلول مستدامة، عملت إحدى الشركات الرائدة في أنظمة السلامة المرورية على مدى السنوات القليلة الماضية لتحسين سلامة الطرقات في المدن من خلال نظام إنذار قوي بتقنيات متقدمة.

وتعتبر المصابيح المسمارية لأرضية الطرقات إحدى

العناصر الرئيسية المستخدمة في جميع أنحاء العالم من أجل تحسين السلامة. ولكونها متنوعة للغاية، فإنه يمكن استخدامها لتحديد المنطقة والتوجيه، فضلاً عن تطبيقات أخرى تتنوع من إدارة المرور إلى توجيه الأنفاق والكشف عن الجليد أو تراكم الأتربة. وعندما توضع الأضواء المسمارية لأرضية الطرقات بشكل واسلوب علمي وعملي مدروس، يمكنها تنبيه السائقين من خلال ضوئها (الواضح أو المستمر) إلى وجود مناطق خطيرة وبالتالي زيادة انتباه السائق الأمر الذي يساعد بدوره في منع وقوع الحوادث.

وهناك مجموعة واسعة من حلول المصابيح المسمارية

لأرضية الطرقات التي تجمع بين الابتكار التقني والكفاءة المبالغتين للتحديات الكبرى من الجودة والتنافسية. كما أن هناك أضواءً مسمارية لأرضية الطرقات ذات ميزات تم تكييفها مع الظروف الخارجية مثل حركة المرور الكثيفة ودرجات الحرارة القصوى.

وتتمتع المصابيح المسمارية لأرضية الطرقات بمقاومة ميكانيكية تتراوح ما بين 20 إلى 135 طناً مترياً. وللمصابيح المسمارية الشمسية لأرضية الطرقات المتوفرة استقلالية عالية ويمكنها الحصول على الطاقة من خلال بطارية أو مكثف، بينما تزود الأنظمة السلكية بالطاقة من الطاقة الشمسية أو الشبكة الكهربائية.



وقد طورت الشركة المصنعة مؤخراً مفهوماً جديداً ضمن المصابيح المسمارية الشمسية لأرضية الطرقات التي تنتجها يحمل اسم ”أي-ستود“. وقد تم تطبيقه على نوعين من المصابيح المسمارية التي تُمكن الدول التي يكون فيها فصل الشتاء قاسياً أو درجات الحرارة سلبية أو الإشعاع الشمسي منخفض من الاستفادة من المصابيح المسمارية لأرضية الطرقات التي تعتمد في تشغيلها على الطاقة الشمسية.

مجموعة من الميزات الجديدة

تتمثل الميزة الرئيسية لـ ”أي-ستود“ في استخدام تقنية التحكم الدقيق داخل كل ضوء مسماري، والتي تسمح بالعديد من الميزات المفيدة وخيارات التحكم، بما في ذلك وظيفة تجعل المصباح المسماري في وضع الخمود لمنع البطارية من تفريغ شحناتها قبل التثبيت. ثم يتم تنشيط المصابيح المسمارية من خلال أداة برمجية خاصة. ويعتبر ذلك أمراً مساعداً خاصة في الدول التي تكون فيها فصول الشتاء قاسية أو يكون فيها التعرض لأشعة الشمس منخفضاً جداً، ما يجعل شحن البطارية أمراً صعباً.

وتعتبر ميزة التحكم الأتوماتيكي في الضوء ميزة أخرى جديدة تُمكن الـ ”أي-ستود“ من التكيف مع درجة الضوء وتنظيم مستوى ضوءه وفقاً للطاقة المشحونة خلال النهار.

كما تُمكن وظيفة فترة العمل المستخدم من تحديد عدد الساعات التي سيكون فيها الـ ”أي-ستود“ في حالة تشغيل بعد الكشف عن حلول الليل. وهو ما يعتبر أمراً شديداً الأهمية بالنسبة للمنشآت التي لا تحتاج فيها المصابيح المسمارية لأن تكون في حالة تشغيل طوال الليل، كما يعني ذلك أنه يمكنهم توفير الطاقة لحين الحاجة إليها (أي الحاجة إلى تشغيل المصابيح المسمارية).

ومن خلال وظيفة وضعية التشغيل يمكن للمستخدم تغيير وضعية المصباح المسماري من وضع ”الومض“ إلى وضع ”الضوء المستمر“ والعكس، وذلك بعد التثبيت. وعليه، فإنه إذا استدعت الحاجة إلى تغيير وضعية التشغيل لأي سبب ما يمكن ببساطة تغيير برمجته، بينما في حالة المصابيح المسمارية التقليدية فيجب تغييرها بالكامل، حيث تضمن هذه التقنية المتقدمة تطوير حلول ذات مستويات عالية من الذكاء والاستقلالية في جهاز صديق للبيئة.

المحفظة الكاملة

ومع ذلك، ليست هذه الطريقة الوحيدة التي يمكن العمل بها بهدف تحسين سلامة الطرقات فالحلول المرورية المتكاملة تتمتع بإمكانات ضخمة، حيث عند الجمع بينها، أي اللوحات الإرشادية بتقنية والمصابيح

وقد كان لتركيب النظام المتكامل تأثير إيجابي للغاية على السلامة المرورية منذ تثبيته. حيث بعد عام واحد فقط ”تراجع عدد الحوادث على ممرات المشاة إلى حد كبير وانخفضت مخاطر الحوادث أيضاً كما يشجع النظام على الالتزام بالقيادة المسؤولة ويساعد في الحفاظ على الطرق آمنة“ بحسب باراتا. وبحسب تقارير إدارة سلامة الطرقات لبلدية براغا، فإن معدلات حوادث الطرق أخذت في الانخفاض بشكل كبير، كما لوحظت زيادة في انتباه السائقين وقيادة السيارات بمتوسط سرعات أقل مما كانت عليه، كما تراجع عدد الحوادث والضحايا من ذوي الإصابات الخطيرة.

دراسة حالة في العالم الحقيقي

في مدينة براغا البرتغالية تبين أنّ أهم أسباب حوادث الطرق والإصابات هي السرعة المفرطة والسلوك غير المناسب أو السوي من قبل السائقين. وتعتبر الأماكن الأكثر خطورة من حيث هذا السلوك ممرات المشاة على الطرقات ذات الكثافة المرورية العالية والمناطق المحاذية للمدارس. وأوضح المهندس ألفريدو باراتا من إدارة سلامة الطرقات في بلدية براغا قائلاً: ”كان هذا الوضع يهدد أمن جميع مستخدمي الطريق، وخاصة المشاة منهم“، وعليه فقد تقرر اللجوء إلى حل متكامل كوسيلة للحد من هذه المشاكل المرورية.

المسمارية للطرقات والأعمدة المرنة وأنظمة تنظيم مرور المشاة الذكية، فإننا نجد أدوات فعالة للغاية لإدارة حركة المرور في المدن وفي تعزيز سلامة الطرقات. وتكون الحلول المتكاملة مفيدة بشكل خاص في حالات الرؤية المتدنية - مثل الظروف الجوية السيئة أو البقع العمياء أو في الليل. وتتكيف الحلول المتكاملة أيضاً بسهولة مع الموقع الذي تُركّب فيه بفضل عدد من الميزات مثل خيار الطاقة الشمسية أو الكهربائية والاستهلاك المنخفض للطاقة وسهولة الصيانة، كما يمكن من خلالها تحديد مشاكل معينة لسلامة الطرقات في بعض المناطق الحضرية ذات معدلات الحوادث العالية، لتبدأ السلطات في البحث عن وسائل لحلها.



▼ المرأة الأفضل في قيادة السيارة! والأقل في ارتكاب الحوادث الخطرة



■ في دراسة بريطانية أخرى ، بينت أن الرجال يرتكبون مخالفات وانتهاكات مرورية بمعدل يزيد على النساء بتسعة أضعاف، وتتسع المسافة بين الرجل والمرأة في المخالفات المرورية الخطيرة ، حيث يكون وراء 97% من مخالفات القيادة المتهورة رجال، وهم أيضا مسؤولون عن ما يعادل 94% من إجمالي حوادث السيارات التي تؤدي إلى الوفاة أو الإصابات البالغة، بينما تشكل مخالفات السرعة للنساء 17% من إجمالي المخالفات المرورية. الدراسة تنوه بأن الجانب الوحيد الذي يكون أداء النساء فيه ضعيفا ، هو سوء قدرتهن على صف (ركن) السيارة في المواقف، فالنساء أكثر عرضة بضعفين لارتكاب حوادث اصطدام في مواقف السيارات بالمقارنة بالرجال ، وأنهن يصدمن بنسبة 23% لسيارة واقفة ونسبة 15% لصدم سيارة أخرى أثناء الرجوع للخلف، ولم تذكر الدراسة السبب!!

■ مرور دبي أيضا أنصف المرأة ، فقد أكدت دراسة مرورية مقارنة أعدتها إدارة المرور أن النساء أقل تسببا في الحوادث من الرجال، إذ بلغت نسبة الحوادث التي ارتكبتها الإناث 9.29 % بينما وصلت لدى الذكور 89.5 % ، وأن أغلب الحوادث الخطيرة لا يقتربها إلا فئة الذكور لكونهم يميلون للقيادة بتهور ، وأن الإحصائية دحضت مزاعم الرجال واتهاماتهم بأن النساء غير قادرات على اتخاذ القرار السليم عند مواجهة الحوادث المفاجئة.

■ أوضحت دراسة لشرطة أبوظبي أن هناك ارتفاعاً في معدلات الحوادث المرورية بسبب النساء في أبوظبي

للتفوق على مثيلاتها في الإمارات الأخرى، إذ استحوذت السائقات في الإمارة على النصيب الأكبر من حوادث المرور، ويعد عبور الإشارة الحمراء من أكثر أسباب حوادث المرور النسائية على الإطلاق.

بالأرقام المتزوجات أكثر ارتكابا للحوادث في أبوظبي

دراسة ميدانية أكدت أن السائقات المتزوجات أكثر ارتكابا للحوادث المرورية حيث بلغت نسبة السائقات

المرتكبات للحوادث المرورية من فئة المتزوجات 47.7% في حين بلغت نسبة المرتكبات للحوادث من الجنسية الإماراتية 95.4% وأن 75.4% من مرتكبات الحوادث سائقات رئيسيات أي يتحملن في الأسرة أعباء القيام بقضاء الاحتياجات الأساسية كتوصيل الأبناء إلى المدارس والتسوق المنزلي وغيرها من الأعباء حيث يقمن باستخدام مركباتهن لتلبية احتياجات المنزل والأسرة اليومية.

مروريات نسائية دراسة تدين المرأة ... وأخرى تنصفها!

▼ نصف البريطانيات يضعن الماكياج عند التوقف أمام إشارات المرور



35%
منهن يستعملن أقلام تلوين الشفاه
قالت 14% فقط من النساء المشاركات في الدراسة بأنهن يعتقدن بأن استعمال الماكياج أثناء القيادة يؤثر على أسلوب القيادة ويفعلن ذلك بسبب ضيق الوقت. ضمن طرافة الدراسة أن 63% من النساء يضعن الماكياج في القطارات، بينما تضع 43% منهن الماكياج في المواصلات العامة.... فقط 5% قلن إنهن لا يستعملن الماكياج.

في دراسة بريطانية قدر عدد الحوادث المرورية في المملكة المتحدة الناتجة عن استعمال النساء لأدوات الماكياج أثناء القيادة بحوالي 450.000 حادث!

وأن نصف النساء البريطانيات تقريبا يضعن أو يعدلن الماكياج أثناء توقفهن بالسيارة في إشارات المرور !! جاءت هذه النتيجة بعد أن قامت مجموعة من الخبراء الاجتماعيين بدراسة هذه الظاهرة بالتعاون مع أحد صالونات التجميل في لندن. شارك في الدراسة 1000 سيدة، قالت 43% منهن بأنهن يستعملن أدوات الماكياج بانتظام أثناء القيادة. وغالبا ما يستخدمن وقت التوقف أمام إشارات المرور أو أثناء الازدحام المروري لتفقد ماكيجهن. الطريف أنهن يعين تماما مخاطر الانشغال بأدوات التجميل حسب اعترافهن ولكنهن يستمررن في القيام بهذا التصرف.

▼ في فرنسا .. تقدير خاص للنساء السائقات



النساء بالنظر إلى المرأة ووضع مساحيق التجميل أثناء قيادة السيارة، وهي أمور لا يقوم بها الرجال!

كمسببين للحوادث، وذلك بنسبة 89% . وكما يبدو فإن الدراسة لم تأخذ بعين الاعتبار اهتمام

لوقاد الرجال سياراتهم مثل النساء لكان لدينا عدد أقل من الضحايا على طرقاتنا“. بهذه العبارة لخصت الشرطة الفرنسية نتائج إحصاءات قامت بها مؤخرا حول الحوادث المرورية في باريس والمسؤول عنها ، فخلصت إلى أن ثلاثة أرباع الحوادث من نصيب الرجال، وبحسب الأرقام فإن 1542 امرأة هن ”مسؤولات مفترضات عن 6329 من الحوادث المرورية التي تم رصدها في العاصمة الفرنسية. وكما تختلف نسبة الحوادث بين الرجال والنساء فإنها تختلف أيضا من ناحية الأسباب. ففي حين تتسبب السرعة بالحوادث لدى الرجال بنسبة 72%، بلغت هذه النسبة لدى الجنس اللطيف 28%. أما الكحول والمخدرات فوضعت الرجال في الصدارة ويجدرة





العقوبة ودورها

في الحد من وقوع

مخالفات السير والحوادث المرورية

جريمة ارتكبتها غيره ولا توقع العقوبة إلا على الشخص المحكوم عليه . وقد كان الفقه الإسلامي سبّاقاً في تقرير هذه القاعدة " فلا تزر وازرة وزر أخرى " .

المساواة في العقوبة :

فالعقوبات المقررة بموجب القانون تسري على جميع الناس دون تمييز بسبب الجنس أو اللون أو الوضع الاجتماعي . ولكن هذه المساواة لا تعني بأي حال من الأحوال المساواة المطلقة في العقوبة بين الجناة المقترفين للذنب نفسه ، فالقاضي هو الذي له الحق في تقرير مراعاة ظروف الجناة ، ومدى خطورتهم وله الحق في إيقاع العقوبة المقررة بالقانون ضمن حديها الأدنى والأعلى طبقاً لمبدأ تقرير العقوبة .

قضائية العقوبة :

فالسلمة القضائية هي المختصة بإيقاع العقوبة . فلا يتم إيقاع العقوبات على المتهمين بصورة فورية إليه وإنما لا بد من محاكمة عادلة يتمتع بها المتهمون بضمانات الدفاع المقررة قانوناً . وبعد أن تثبت مسؤوليتهم عن الجرائم المسندة إليهم يتم إصدار الحكم بالعقوبة المقررة طبقاً للقانون .

أغراض العقوبة

لما كانت العقوبة كرد فعل اجتماعي لمواجهة الجريمة قد رافقت ظهور الجريمة نفسها ، فقد أخذت صوراً وأشكالاً مختلفة وكانت تتطور مع تطور المجتمعات الإنسانية ابتداءً بمجتمع الأسرة إلى مجتمع العشيرة

والتخصصات الفكرية للعلماء الذين حاولوا تحديد مفهومها ، ولذلك فقد تعددت تعريفات العقوبة وتنوعت تبعاً لهذه الاتجاهات والتخصصات . فيعرفها فقهاء القانون بأنها " جزاء يقرره القانون ويوقعه القاضي على من تثبت مسؤوليته عن فعل يعتبر جريمة في القانون ليصيب به المتهم في شخصه أو حاله أو شرفه " . كما تعرف بأنها " الجزاء الذي يتلوا الذنب أي يعقبه فهو عقوبة " . وعرفها البعض بأنها " رد الفعل الاجتماعي إزاء من صدر عنه سلوك يعتبره المشرع جريمة " .

ويمكننا أن نعرف العقوبة بأنها " الجزاء الجنائي الذي يقرره المشرع ويتم إصداره بقرار حكم من قبل جهة قضائية مختصة على من تتم إدانتهم بجريمة ما " . تتميز العقوبة بعدة خصائص هي:

شرعية العقوبة :

فالقاعدة في القانون الجنائي أنه " لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص " وذلك بهدف حماية الإنسان من أن يقع تحت طائلة التجريم والعقاب بصورة غير مشروعة وهذه القاعدة تعني أن المشرع هو الذي يحدد الجرائم وعقوباتها وأن القاضي عند إصداره أي حكم بالعقوبة لا يجوز له أن يتجاوز العقوبة المقررة قانوناً للجريمة عندما تثبت مسؤولية من أسندت إليه تلك الجريمة .

شخصية العقوبة :

لا يجوز إيقاع العقوبة إلا على من تثبت مسؤوليته عن ارتكاب الجريمة ، بمعنى أنه لا يجوز إيقاع العقوبة إلا على شخص مرتكب الجريمة ، فلا يسأل شخص عن

تناولت دراسة أعدتها اللواء المتقاعد محمد أنور البصول مستشار قانوني وخبير أمني تحت عنوان " التشريعات القانونية وأثر العقوبة في الحد من المخالفات والحوادث المرورية " أهمية التشريعات المرورية في تأمين السلامة المرورية ، حيث أشارت الدراسة إلى أن المجتمعات تمنح أفرادها قسطاً من الحقوق ، كما تفرض عليهم بالمقابل جانباً من الالتزامات . وحتى تستقر هذه الحقوق والواجبات فإنه لا بد من إطار قانوني ينظمها .

فالقوانين هي التي تنظم علاقة الأفراد مع الدولة ، كما تنظم علاقة الأفراد بعضهم ببعض وتبين مآلهم من حقوق وما عليهم من واجبات والمسؤوليات المترتبة عليهم في حالة عدم التزامهم بها .

والتشريعات المرورية — من قوانين وأنظمة وتعليمات — هي التي تتضمن القواعد المنظمة للعملية المرورية بجميع عناصرها وأبعادها وفرض العقوبات على المخالفين لهذه القواعد .

وتؤدي العقوبة دوراً هاماً في مجال الحد من المخالفات والوقاية من الحوادث المرورية . فالعقوبة بشكل عام ليست هدفاً في حد ذاتها ، وإنما هي وسيلة تستهدف تطبيق التشريعات والحث على الالتزام بها . وفي مجال التشريعات المرورية فإن العقوبة تعتبر من أهم الوسائل التي تحول دون خرق قوانين وأنظمة السير والمرور وبالتالي تحقيق الأهداف المنشودة لعملية السلامة المرورية وذلك عن طريق الحد من المخالفات المرورية وما ينجم عنها من حوادث مرورية مفرجة .

مفهوم العقوبة

يختلف تعريف العقوبة باختلاف الاتجاهات

إلى مجتمع القبيلة ثم إلى مجتمع المدينة . فكان غرض العقوبة قبل مجتمع المدينة هو الانتقام الذي كان في بداية الأمر انتقاماً فردياً ثم تطور إلى الانتقام الجماعي . ودون الدخول في تفاصيل التطور التاريخي للعقوبة وأغراضها فإن هناك بعض الأهداف التي سادت طول فترة تطور مفهوم العقوبة وهذه الأهداف يلخصها البعض على النحو التالي :-

حماية مصلحة الجماعة والمجتمع

فإنزال العقوبة بشخص من يرتكب الجريمة تهدف بالدرجة الأولى إلى المحافظة على كيان الجماعة حماية مصلحة المجتمع .

التقويم والإصلاح

فالعقوبة طبقاً لنظريات الدفاع الاجتماع الحديثة تستهدف إصلاح الجاني وتهذيبه وإعادته إلى حظيرة

والتأهيل . ولاشك أن تحقيق هذه الأغراض يعتمد على عدة عناصر من أهمها :
- تناسب العقوبة مع جسامة الجريمة .
- السرعة في إيقاع العقوبة بما لا يخل بمبدأ العدالة .

أسلوب تنفيذ العقوبة .

وأوصت الدراسة فيما يتعلق بهذا المضمون إلى سرعة تحصيل المخالفات (وبمعنى آخر سرعة إيقاع العقوبة) بما لا يخل بمبدأ العدالة . حيث أن مرور مدة طويلة دون إيقاع العقوبة على مرتكبي المخالفات من شأنه أن يفقد العقوبة تأثيرها في الردع . والتركيز على ضبط المخالفات الخطرة ذات العلاقة القوية والمباشرة في وقوع حوادث السير وهذه المخالفات في الغالب هي المخالفات المتحركة .

”

العقوبة وسيلة لتطبيق التشريعات والالتزام بها

مجتمعة فرداً نافعاً.

وإذا ألقينا نظرة تاريخية على تطور العقوبة يمكننا أن نقسم أغراض العقوبة إلى ثلاثة أغراض رئيسة هي تحقيق العدالة والردع بنوعيه العام والخاص والإصلاح



عقد العمل من أجل
السلامة على الطرق

2020-2011

يهدف لاتنقاذ
ملايين الأرواح

الخبراء أنها ستحصد أرواح 1.9 مليون نسمة سنوياً بحلول عام 2020.

ونفذت العديد من الدول المشاركة في العقد فعاليات رفيعة المستوى وإصدار خطط وطنية من أجل تحسين السلامة على الطرق وتحسين الخدمات التي تقدم إلى ضحايا حوادث المرور. كما تم إضاءة عدد من المعالم الوطنية البارزة برمز السلامة على الطرق، وهو الشعار الجديد لعقد العمل. ومن تلك المعالم

بأدر الكثير من البلدان في جميع أنحاء العالم بإطلاق عقد العمل من أجل السلامة على الطرق -2011-2020، حيث التزمت حكومات تلك البلدان، من نيوزيلندا إلى المكسيك ومن الاتحاد الروسي إلى جنوب أفريقيا، باتخاذ خطوات جديدة من أجل إنقاذ الأرواح على طرقها.

والغرض من عقد العمل هو الحد من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور، التي يتوقع



يتوقع الخبراء أن الحوادث المرورية ستحصّد أرواح 1.9 مليون نسمة سنوياً بحلول عام 2020، إذا لم يتم اتخاذ إجراءات فعالة للحد من الحوادث.

حوادث المرور باتت من المشكلات الصحية والإنمائية المقلقة والمتنامية التي تعاني منها جميع الدول.

القيادة الرشيدة لدولة الإمارات تنظر لقضية السلامة المرورية من منظور استراتيجي، لتوفير السلامة على الطريق.

مليوناً و50 مليون إصابة، وما لم يتم اتخاذ تدابير فورية فعالة، فينتفع أن تصبح الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، خامس سبب رئيسي للوفيات في العالم، وهو ما سيسفر عن وفاة 2.4 مليون شخص كل عام.

وأضاف أمين السر العام أن دولة الإمارات بقيادتها الرشيدة تنظر لقضية السلامة المرورية من منظور استراتيجي حيث تهدف لخفض الوفيات والخسائر الناجمة عن الحوادث المرورية وتخفيف الزحام وتوفير السلامة على الطريق، عبر حزمة إجراءات وبرنامج عمل تشارك فيها الجهات المعنية من القطاع الحكومي والخاص والأهلي.

وقال أن جمعية الإمارات تساند كافة الجهود المعنية

” القيادة الرشيدة لدولة الإمارات تنظر لقضية السلامة المرورية من منظور استراتيجي، لتوفير السلامة على الطريق

بالسلامة المرورية، كما تقوم وضمن إمكانياتها بإعداد برامج وأنشطة توعوية تهدف من خلالها إلى تعميق الإدراك لدى مستخدمي الطريق بأهمية السلامة المرورية، والنابعة من رسالتها الداعية لتأمين 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 لتحقيق رؤية الجمعية في إيجاد طرق آمنة لبيئة مرورية مستدامة.

وأضاف أن جمعية الإمارات للسلامة المرورية منذ تأسيسها في 2002 م وتشكل من أعضاء متطوعين يمثلون كافة شرائح وقطاعات المجتمع المهتمة بالسلامة المرورية ولها شخصية اعتبارية مستقلة، تهدف إلى الحفاظ على الأرواح والممتلكات من مخاطر الحوادث المرورية وتطوير سلوك مختلف فئات مستخدمي الطريق بنشر الوعي المروري وتشجيع كافة فئات المجتمع على العمل التطوعي ومساندة جهود الدولة في تنفيذ إستراتيجيتها للسلامة المرورية.

حيث أطلقت عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2020-2011 والذي يتيح إطاراً يمكن من الاستجابة لمقتضياتها بشكل مكثف.

وأكد الحوسني أن هذه الخطة بمثابة وثيقة توجيهية تعمل على تيسير التدابير المنسقة لتحقيق أهداف عقد العمل وهي تقدّم سياقاً يوضح الخلفية وراء إعلان الجمعية العامة للأمم المتحدة له وتعمل الخطة العالمية كأداة لدعم إعداد خطط العمل الوطنية والمحلية، في ذات الوقت الذي تقدّم فيه إطاراً يسمح بالتنسيق بين الأنشطة على الصعيد العالمي، وهي موجهة لجمهور عريض يشمل ممثلين للحكومات الوطنية والمحلية، والمجتمع المدني، والشركات الخاصة التي ترغب في ترتيب أنشطتها في العقد القادم، وفقاً للإطار العالمي.

وأشار إلى أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور أصبحت في مقدمة العوامل التي تقتك بالشباب من الفئة العمرية 15-29 سنة، حيث يموت نحو 1.3 مليون نسمة على طرق العالم سنوياً، ممّا يجعل من حوادث المرور تاسع أهم أسباب الوفاة في كل أنحاء العالم. وتتسبّب حوادث المرور، فضلاً عن تلك الوفيات، في حدوث إصابات كل عام تتراوح بين 20



حسن الحوسني

” حوادث المرور باتت من المشكلات الصحية والإنمائية المقلقة والمتنامية التي تعاني منها جميع الدول

”تايمز سكوير بمدينة نيويورك؛ وتمثال المسيح المخلص بربو دي جانيرو؛ وساحة الطرف الأغر بلندن؛ ونافورة مدينة جنيف.

وقالت الدكتورة مارغريت تشان، المدير العام لمنظمة الصحة العالمية، ”إن البلدان والمجتمعات المحلية تتخذ الآن إجراءات حيوية من أجل إنقاذ الأرواح على الشوارع وطرق السريعة، لأن حوادث المرور مشكلة عالمية تعاني منها جميع الدول، وفي هذا الصدد يتيح عقد العمل إطاراً يمكن من الاستجابة لمقتضياتها بشكل مكثف.“

ومن جانبه أكد العميد متقاعد حسن أحمد الحوسني أمين السر العام لجمعية الإمارات للسلامة المرورية أن قضية السلامة المرورية أصبحت من أهم القضايا التي تتال أهمية كبرى لدى معظم دول العالم، نظراً لما تخلفه حوادث المرور من خسائر بشرية ومادية فادحة خاصة في الدول النامية.

وقال نظراً لكون حوادث المرور باتت من المشكلات الصحية والإنمائية المقلقة والمتنامية التي تعاني منها جميع الدول فإن منظمة الصحة العالمية، تحرص على حث البلدان والمجتمعات المحلية لاتخاذ إجراءات حيوية من أجل إنقاذ الأرواح على الطرق،





195 عرض الإطار

55 سماكة الإطار

R رمز القياس

16 قطر الرينغ

87 أقصى حمولة

V رمز السرعة

الإطارات حينما تكون باردة في هذا المثال الحد الأقصى لضغط الهواء في الإطار هو 35 رطلاً/ بوصة مربعة. يمكن معرفة الحد الأقصى لضغط هواء إطارات سيارتك من دليل مالك السيارة أو من الملصق المثبت على جدار باب السائق. ■ يوضح الرقم التسلسلي مكان وتاريخ صنع الإطار والالتزام بمعايير أنظمة السلامة. إن أهم البيانات المتضمنة في الرقم التسلسل هو تاريخ الصنع، وينصح بعدم شراء أي إطار مصنوع قبل سنه أو أكثر من سنة واحدة.

السرعة القصوى رموز حرفية في هذا المثال، الحرف H يمثل الحد الأقصى للسرعة وهي 210 كيلومترات/ساعة. ■ مقاومة الحرارة تشير إلى قدرة الإطار على التخلص من السخونة. ويشار إليها بالحروف A, B, C. أعلى معدل لتحمل الحرارة هو A وأدنى معدل هو C. ■ يقاس ضغط الهواء بالرطل في البوصة المربعة (psi) أو بالكيلوباسكال (kPa). احرص دائماً على قياس ضغط الهواء في

ونسبة الإرتفاع إلى العرض جميعها تحدد مقاس الإطار. في هذا المثال، قطر الطوق المعدني هو 15. ■ مؤشر الحمولة: هو رمز رقمي يمثل الحمولة القصوى أو الطاقة التحميلية للإطار عند السير بالسرعة المحددة. والحمولة القصوى هي الحد الأقصى للوزن المحمل على الإطار بما في ذلك وزن السيارة والركاب والشحنة. وهي تقاس بالكيلو جرام أو الرطل. ■ معدل السرعة هو السرعة القصوى التي يتحملها الإطار في الظروف الاعتيادية ويمثل

إطار سيارتك.. إذا عرفته صانك

يقال إن السيارة تمشي على الهواء، ورغم غرابة هذا القول إلا أنه صحيح تماماً!! وأن حياة راكب السيارة معلقة بهذا الهواء في حال لا قدر الله حدث شيء. فكما خلق الله لنا أقداما نمشي بها فان السيارة لها أرجل تسيير بها وهذه الأرجل هي الإطارات، والإطارات داخلها هواء، إذن أليس القول السابق قولاً صادقاً؟ وإذا قل الهواء داخل السيارة فإنه يعرض الركاب للخطر وكذلك إذا زاد الهواء عن الحد الآمن، والدراسات تصنف أسباب وقوع حوادث الطرق تصنيفات عديدة منها سلامة الإطارات. ولأهمية هذا العامل نفرد هذا الباب للتعرف على خبايا الإطارات... كيف نختاره وما هو الملائم لبيئتنا الخليجية وغيرها من المعلومات المهمة التي تؤمن لنا السلامة من خلال المعرفة الضرورية لعوامل السلامة. ■ يشار إلى نوعيات الإطارات شائعة الاستخدام بالحروف الثلاثة التالية: P الإطارات الخاصة بسيارات الركاب. LT الإطارات الخاصة بالشاحنات الخفيفة. C الإطارات الخاصة بالشاحنات التجارية الكبيرة. ■ يقاس عرض الإطار بالمليمتر نسبة الإرتفاع إلى العرض وهي النسبة بين مقطع الإرتفاع ومقطع عرض للإطار. في هذا المثال، عرض الإطار ونسبة الإرتفاع إلى العرض هما 215/56. ■ تصميم الإطار موضح بالحروف كما يلي: R - إطار بطبقات من الأحزمة الفولاذية. B - إطار بطبقات من الأحزمة النسيجية. في هذا المثال، الإطار مصمم بطبقات من الأحزمة الفولاذية وهي الأكثر استخداماً. ■ المقصود به مقاس الطوق المعدني "الجنط" بالبوصة. إن قطر العجلة مع عرض الإطار

ضبط المرايا بطريقة صحيحة يوسع مجال الرؤية ويحد من الحوادث حلول تقنية للتغلب على النقاط العمياء



تتدرج إحصاءات جمعية «كيدز أند كارز» في الولايات المتحدة أن طفلين يلقيان حتفيهما أسبوعياً بهذا الأسلوب، وتقوم دائرة النقل الأميركية حالياً بوضع مستويات ومواصفات تتعلق بالرؤية إلى الخلف بالنسبة إلى سيارات المستقبل.

يمكن رؤيته بالعين المجردة من خلال المرايا الجانبية والمراة الخلفية العادية . كما تم استخدام أجهزة استشعار رادارية مجهزة لتوفير مجموعة إضافية من العيون لرصد النقاط العمياء وتصحيح الخطأ بظهور أيقونة صغيرة برتقالية على المرايا الجانبية ، حيث تتيح هذه التقنيات في السيارة كشف كافة المناطق العمياء لترى ما يصعب على السائق رؤيته ، فالرادار يرسل إشارات لاكتساح خارج السيارة ومسحه والذي يغطي منطقة واسعة تمتد إلى 10 أقدام ، وبدوره يضيء رمز من على المراة يومض وينشط حتى تبعد المركبة الأخرى عن السيارة.

مجال الرؤية والتقدير في المسافة.

تقنيات حديثة للتغلب على النقاط العمياء

عملت شركات السيارات العملاقة في العالم على إضافة التقنيات الحديثة في مركباتها والتي تسهل من عملية القيادة وتوفر مجالات رؤية أوسع وتحد من مخاطر الحوادث، حيث راعت هذه الشركات في تصنيع بعض السيارات الحديثة تجهيزها بكاميرات خاصة تنقل لقائد السيارة ما لا

الخلفية سوف تظهر في المراة اليسرى الجانبية وبهذه الطريقة سوف تلاحظها باستمرار والطريقة نفسها بالنسبة للجهة اليمنى وتكون بذلك قد تغلبت على المساحة العمياء . ومن الممكن أن تضيق المرايا المكورة التي تستطيع شراءها من محلات مستلزمات السيارات، على الرغم من أنها تساعد في تغطية بعض النقاط العمياء، إلا أنها تحدث بعض التشويش في

من هذه الوضعية قم بتعديل وضع المراة اليسرى حتى ترى الركن الخلفي من السيارة. ■ بعد ذلك قم بإمالة الرأس بنفس المسافة على الجانب الأيمن وقم بتعديل المراة حتى تتمكن من رؤية الركن الخلفي للسيارة. ■ وبعد ضبط المرايا على هذه الوضعية الجديدة وأثناء القيادة، ستتمكن من رؤية السيارة المارة من الخلف حين مرورها من خلال المراة الخلفية، ويجب الاعتماد على المراة الخلفية أولاً لمراقبة الطريق ، وعند متابعتها ستجد أن أنوار السيارة بدأت تنحسر إلى الجانب الأيسر من المراة الخلفية وبمجرد خروجها من إطار المراة

إمالة رأسه إلى الخلف قليلاً للتأكد من خلو الطريق في تلك المساحات من المركبات أو المشاة وغيرهم حتى يتمكن من الانتقال إلى المسرب الآخر أو تجاوز مركبة أمامه. كيف يمكن ضبط مرايا المركبة للتغلب من خلالها على هذه المساحات العمياء ؟ هناك عدد من الخطوات والتي نورد منها ما يلي:- ■ قم بضبط المراة الخلفية بالطريقة العادية . ■ لضبط المراة الجانبية اليسرى يتم الجلوس في وضع القيادة ومن ثم الميل بالرأس نحو النافذة اليسرى إلى أن تلمس الرأس النافذة اليسرى ،

يتفاجأ العديد من سائقي المركبات أثناء انتقالهم إلى مسرب آخر بوجود مركبة تسير بمحاذاةهم على الرغم من عدم ظهورها في المراة الجانبية أو المراة الخلفية لمركبتهم ، وغالباً ما ينتج عن ذلك حوادث مؤسفة . ويرجع السبب في ذلك إلى وجود مساحات تسمى ” النقاط العمياء ” التي لا يمكن مراقبتها من خلال المرايا المثبتة على جانبي المركبة أو حتى المرايا التي تعكس المنظر الخلفي ورائها وتكون على جانبي المركبة على حد سواء ، كما تجعل القيادة للخلف عملية في غاية الخطورة بالنسبة للأطفال ، وعادة ما يضطر قائد المركبة إلى

وسائل السلامة

بدأت السيارات في تركيب حزام الأمان في أوائل الأربعينيات من القرن الماضي، والطريف أن أول استخدامات حزام الأمان كان في القرن الثامن عشر، حيث استعمل في عربات تجرها الخيول!!

نيوتن صاحب الفضل

يرى بعض الباحثين أن أحزمة الأمان هي أحد تطبيقات القانون الأول لنيوتن (الجسم الساكن يبقى ساكناً والجسم المتحرك يستمر في حركته بسرعة منتظمة في خط مستقيم ما لم تؤثر عليه قوة خارجية تجبره على تغيير ذلك) ومفاد هذا القانون أن أي جسم ساكن لا يستطيع أن يتحرك بذاته أو يغير حالته، وهذا ما يفسر ظاهرة (القصور الذاتي) للأجسام المتحركة، فمثلاً عندما تتحرك سيارة وعليها أمتعة غير مثبتة بسرعة منتظمة تكون السيارة والأمتعة في حالة حركة، وعندما تتوقف السيارة فجأة فإن حالة السيارة تتحول من الحركة إلى السكون بينما تظل الأمتعة غير المثبتة في حالة حركة تبعاً لخاصية القصور الذاتي أي أنه لا توجد قوة تغير من حالة حركة الأمتعة بعدما أثرت قوة المكابح (الاحتكاك) على السيارة فغيرت من حالتها، فتسقط الأمتعة، ومن هنا جاءت فكرة عمل أحزمة الأمان.

لماذا أصبح استعمال حزام الأمان إلزامياً في معظم دول العالم؟

.... الدراسات العلمية تثبت بما لا يدع مجالاً للشك أن حزام الأمان:

يقلل من معدل الوفيات في حوادث السير حوالي 50% أي أن احتمالية وفاة الأشخاص المستخدمين لأحزمة الأمان عند وقوع الحوادث الخطيرة، تقل إلى حوالي النصف قياساً بالأشخاص غير المستخدمين للأحزمة. يقلل عدد الإصابات الخطيرة في حوادث السير إلى 68% في حال استخدام أحزمة الأمان. إن الأطفال الذين يستعملون أحزمة الأمان توفر لهم أعلى نسبة من الحماية للحد من إصابتهم ووفاتهم. أن معدل خطورة وفاة الركاب من الأطفال

يزداد 12 ضعفاً عند عدم استعمال أحزمة الأمان أو المقاعد الخاصة بهم.

يعمل حزام الأمان داخل السيارة على :

× التخفيف من قوة الاصطدام: عن حدوث اصطدام بين مركبتين أو مركبة مع جسم آخر، فإن الأشخاص داخل المركبة سيندفعون بقوة تساوي نفس سرعة المركبة وقت الاصطدام ويتعرضون لنفس قوة الصدمة، وقوة الصدمة عند عدم استخدام حزام الأمان وعلى سرعة 50 كم/ساعة تعادل السقوط عن مبنى ارتفاعه ٣ طوابق.

■ منع اصطدام الأشخاص الموجودين داخل المركبة بعضهم ببعض: تحدث الإصابات البالغة نتيجة اندفاع الأشخاص الموجودين داخل المركبة وارتطامهم ببعضهم، وهذه الإصابات لا تقل خطورة عن الارتطام بالسطوح الصلبة والأجسام الصلبة بداخل المركبة .. وتشير الدراسات بأن قوة الصدمة لحظة وقوع الحادث المروري تجعل وزن الركاب في المركبة يتضاعف عشرات المرات ، وقد يصبح كوزن الفيل، فعلى سبيل المثال إذا كان وزن أحد الركاب 30 كغم وكانت سرعة السيارة لحظة وقوع الحادث 50 كم / ساعة فإن وزن هذا الراكب يصبح 1200 كغم ، واصطدامه بجسم صلب أو براكب آخر داخل المركبة يؤدي إلى قتله فوراً.

■ يمنع الاصطدام بالأسطح الداخلية للمركبة : عند وقوع حادث مروري للمركبة - يحدث ما يسمى الاصطدام الأول - وذلك يؤدي إلى ارتطام الركاب بأسطح المركبة الصلبة الزجاج، المقود، الأبواب، اللوحة الأمامية ، وهذا يسمى الاصطدام الثاني.

× يمنع الإنقاذ خارج المركبة : استخدام حزام الأمان يثبت الركاب في المقاعد الأمامية والخلفية ، ويمنع انقذافهم خارج المركبة ، وبالتالي الارتطام بالأرض أو الرصيف أو حتى تعرضهم لحادث دهس من سيارة أخرى تصادف مرورها وقت الحادث.

ومن أخطر الإصابات التي تواجه السائق والركاب لعدم استخدام حزام الأمان إصابات الرأس والجمجمة. إصابات الوجه. إصابات الصدر. إصابات الرقبة والعمود الفقري. الإنقاذ خارج المركبة.

الوسادة الهوائية

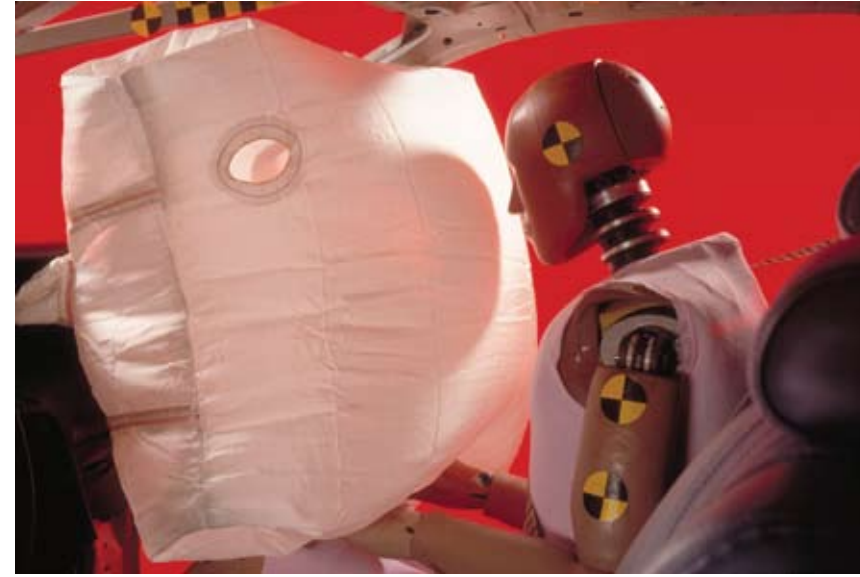
أظهرت دراسة أجريت في عام 2012 في ولاية وسكونسون في الولايات المتحدة الأمريكية، أن أفضل حماية ضد الإصابات الخطيرة وخاصة كسور فقرات الرقبة والعمود الفقري - وهي أكثر الإصابات خطورة ناتجة عن الحوادث المرورية - تكون باستخدام حزام الأمان ، وتوفير الوسادة الهوائية في السيارة ، وأن الوسائد الهوائية وحدها لا تكفي لحماية الركاب من التعرض لإصابات خطيرة في حالة وقوع حادث.

أكد خبير السيارات الألماني، كريستيان بوريك، أن ربط حزام الأمان ، هو فقط الذي يحول دون اصطدام السائق أو الراكب الأمامي بلوحة القيادة أو الزجاج الأمامي، لاسيما أن الوسائد الهوائية لا تنطلق في التصادمات التي تحدث مع السرعات المنخفضة نسبياً ، فالوسادة الهوائية صممت لتعمل مع حزام الأمان وليس بديلاً عنه.

معادلة الحماية من الإصابات الخطيرة عند وقوع حادث مروري وسادة هوائية + حزام أمان + جلوس صحيح = السلامة

مهمة الوسادة الهوائية :

أن الدور الرئيسي للوسادة الهوائية هو التقليل من سرعة ارتطام الأجسام بمقود السيارة أو التابلوه إلى الصفر مع خفض شدة الإصابة



ما هي الوسادة الهوائية؟

يتم صناعة الوسائد الهوائية من مادة النايلون المدعم بالفايبر ، وتثبت داخل عجلة القيادة (بالم منتصف) وتخصص للسائق وأخرى داخل التابلوه ، وحديثاً وضعت وسائد هوائية على جوانب الأبواب ويصل عددها في السيارات الحديثة من 6 إلى 8 وسادة هوائية .

يتم نفخ الوسائد الهوائية بواسطة غاز النيتروجين ، الناتج من عملية تفاعل كيميائي يتم انتفاخ الوسائد الهوائية بجزء أقل من ثانية ، وأسرع من طرفه العين

معظم السيارات الحديثة المزودة بالوسائد الهوائية ، تكون فيها الوسائد المرتبطة مع أحزمة الأمان ، فيدون استعمال حزام الأمان لا تعمل هذه الوسائد ، لأنها قد تزيد من خطر حدوث الإصابات البليغة أو المميتة في حال عدم استعمال حزام الأمان ، وذلك بسبب حركة من هم بداخل المركبة إلى الأمام أثناء الفرملة المفاجئة، أو المناورات العنيفة الأخرى قبل لحظة التصادم.

بالنسبة للأطفال داخل المركبة وعلاقتهم بالوسائد الهوائية ، فإن الشركات المصنعة للسيارات تنصح أن يتم جلوس الأطفال في المقاعد الخلفية، وتثبيتهم بحزام الأمان، سواء كان هذا التثبيت مباشراً أو عن طريق المقعد الخاص بالأطفال الصغار أقل من سنة ونصف، وحددت معظم القوانين المرورية أماكن وضع الأطفال دون سن العاشرة بالمقاعد الخلفية .

امرأة تقود سيارتها وهي نائمة لمدة 5 ساعات



ألقت الشرطة النيوزيلندية القبض على امرأة قادت سيارتها لمدة 5 ساعات وهي نائمة قطعت أثناءها مسافة 300 كم بعد ان قضت سهرتها مع احدي صديقاتها، فقد تلقت الشرطة اتصالا من سيدة ابلاغتهم بقلقها على صديقتها التي قضت معها السهرة ثم تناولت حبوبا مهدئة وقامت بعد ذلك بقيادة سيارتها فى طريق عودتها للمنزل حيث فوجئت بصديقتها ترسل برسائل عشوائية لكل اصدقائها ما استدعاها للاتصال بالشرطة وإبلا غهم بما حدث. وقد تتبعته الشرطة إشارة الهاتف المحمول الذى تم منه إرسال الرسائل النصية على الفور إلى أن توصلوا للسائقة النائمة والتي علا صوتها أثناء النوم والتي قالت بعد إفاقتها بأنها لا تتذكر كيف نامت وأرسلت كل تلك الرسائل النصية لأصدقائها.

وذكرت الشرطة بأنها ليست المرة الأولى التي تنام فيها تلك السيدة أثناء القيادة حيث سبق وأن تم القبض عليها منذ 10 شهور وهي نائمة خلف المقود.

حثوا الموظفين على السكن قرب مقار عملهم اختصاصيون: البقاء مدة طويلة خلف مقود القيادة بالمركية يولد الضغط النفسي



ماذا تفعل إذا تعطل مثبت السرعة في سيارتك؟

نشرت شرطة دبي على صفحتها على موقع "فيس بوك" عدداً من النصائح بشأن كيفية التصرف في حال تعطل مثبت السرعة بالسيارة . وبدأت شرطة دبي مجموعة الخطوات الواجب اتباعها في حال تعطل المثبت، بالتأكيد على ضرورة تشغيل الإشارات التحذيرية، تليها محاولة وضع ناقل الحركة على وضعية (N) ومن ثم إطفاء المحرك وإعادة تشغيله مرة أخرى في الوقت نفسه.

وذكرت الشرطة في نصائحها أنه في حال أخفقت محاولة وضع ناقل الحركة على وضعية (N) فإن على السائق أن يقوم بالضغط على المكاب بقوة وبصورة مستمرة حتى تتوقف السيارة تلقائياً، وإذا ما فشلت هذه المحاولة يتم اللجوء إلى رفع المكاب اليدوية تدريجياً مع التمسك بالمقود بكل قوة . وفي حال أخفقت كل المحاولات السابقة فعلى السائق اللجوء إلى تبديل ناقل الحركة من وضعية الـ (N) إلى وضعية الـ (D) بصورة مستمرة.

يذكر أن الأشهر القليلة الماضية شهدت أكثر من حالة تعطل المثبت السرعة في السيارات آخرها كان لسيارة مواطن يقود مركبته عند سرعة 139 كيلومترا في الساعة، على طريق مليحة باتجاه مدينة الشارقة، ما أدى إلى فقدانه السيطرة عليها.



أمام تنفيذ عدة مهام في وقت واحد قصير لا يتعدى 10 ثوانٍ، تجده يفكر ما إذا كان سوف يصل إلى عمله في وقت متأخر أو في موعده، كما تجده يفكر في الازدحام المروري والإشارات المرورية؛ ومدى قدرته على التحكم في سرعة السيارة، وهو ما يزيد من توتره النفسي والذي ينعكس بدوره على الصحة العامة واللياقة البدنية، ويتسبب في عدة أمراض عضوية مزمنة.

وأكدت الدكتورة مها أحمد عبد الحليم أن السكن بعيداً عن مقر العمل، أو في في أماكن مزدحمة مرورياً يولد ضغطاً نفسياً عالياً ويشتت تفكير السائق؛ ويتسبب في ارتفاع الحوادث المرورية، لذلك يُفضل السكن في أماكن قريبة من مقار العمل؛ حيث من شأن ذلك تخفيف العبء النفسي على سائق السيارة، فضلاً عن أنه يخفّض من الحوادث المرورية، والتي تكون، غالباً، حوادث مميتة بسبب الارهاق والإجهاد والسرعة، وعدم مراعاة مفاجآت الطريق.

والإجهاد من المسببات الرئيسية للحوادث. وأكدت الدكتورة غادة الشيخ أن السكن بالقرب من مقر العمل له انعكاسات كثيرة إيجابية على الفرد والمجتمع، تتمثل في انخفاض عدد الحوادث المرورية، وأيضاً التخفيف من التلوث البيئي بسبب عوادم السيارات؛ حيث سيقُل عدد السيارات المستخدمة للطريق؛ خصوصاً أوقات الذروة، فضلاً عن أن السكن بالقرب من مقر العمل يوفر الوقت والجهد للفرد، وينعكس إيجابياً على صحته النفسية. بدورها أكدت الدكتورة مها أحمد عبد الحليم، اختصاصية نفسية "بدر زايد للرعاية الأسرية"، أن البعض حين يضطر لقيادة السيارة لمسافات طويلة؛ ومدد زمنية كبيرة، يشعرون بإجهاد كبير وضغط نفسي بسبب التسابق مع الزمن، سواء صباحاً أثناء التحاقهم بمقر عملهم أم بعد الظهر أثناء العودة إلى مقار سكنهم، وأوضح أن التوتر والضغط يرفعان من نسبة "الاندريالين" في الدم، حيث يجد قائد المركبة نفسه

اعتبر عدد من المختصين الاجتماعيين والنفسيين، قضاء وقت طويل وراء مقود المركبة من بين الأسباب التي تؤدي إلى استنزاف الطاقة الفكرية والبدنية، كما يولد لدى قائد المركبة حالة من الضغط النفسي؛ تنعكس سلباً على أدائه الوظيفي ومعاملته مع أفراد أسرته.

وأشارت الدكتورة غادة الشيخ، استشارية اجتماعية وأسرية بمركز "التميز للاستشارات والتدريب" - أبوظبي، إلى أن قضاء وقت طويل وراء مقود السيارة يومياً؛ لا يستنزف الوقت الثمين فحسب، بل الصحة واللياقة البدنية أيضاً، فضلاً عن أنه يستنفد صبر قائد السيارة مما يتسبب له في توتر شديد، وتشتت في التفكير والتركز على الطريق. وأضافت قائلة: إن متاعب حركة المرور اليومية، خاصة أوقات الذروة، قد ينجم عنها التوتر المزمّن والإجهاد، ما يعتبر مصدر خطر على قائد المركبة، وهو أهم مسببات الحوادث المرورية، حيث نتفق جميعنا على أن الإرهاق



أطول سيارة إسعاف بالعالم في دبي

انطلقت في شوارع دبي في دولة الإمارات العربية المتحدة أضخم وأطول سيارة إسعاف في العالم خلال احتفال رسمي كبير ، وحصلت السيارة على شهادة من موسوعة "جينيس" للأرقام القياسية باعتبارها فريدة من نوعها والأطول عالمياً. السيارة الجديدة التي يزيد طولها عن 20 متراً تستوعب أكثر من 45 مصاباً في وقت واحد وتضم غرفتي عمليات وغرفة عناية مركزة وأسرة طبية للحالات المتوسطة إلى جانب نقالات ومقاعد للإصابات البسيطة.



المركبات الكهربائية

منذ عدة سنوات والمركبات الكهربائية بأنواعها مستمرة في الانتشار على نطاق محدود نوعاً ما، وكان يرجع السبب إلى محدودية إمكانياتها

مشاربه، وفي بعض الأحيان أقوى من العديد من السيارات العادية التي تعمل بالاحتراق أو البنزين، بالإضافة إلى انتشار أفكار ومشاريع متعددة للتغلب على عقبة شحن البطارية فظهرت في العديد من الأماكن في الولايات المتحدة وأوروبا أجهزة مخصصة في الشوارع لشحن السيارات.

قامت شركة Volvo السنة الماضية بإنشاء طريق للاختبار طوله نصف كيلومتر ومبني في داخله كابلات يمتدان على طول الطريق، أحدهما يمثل الطرف الموجب والآخر سيكون الطرف السالب الذي سيعود بالتيار الكهربائي مرة أخرى للمصدر الكهربائي الذي يزودها بجهد قيمته 750 فولت، وستكون السيارة مزودة بجزء مخصص لالتقاط التيار فقط إذا كان وضع السيارة مناسباً للخطين لكي لا يحدث اتصال بينهم كما أن عملية الشحن لا تتم إلا إذا كانت السيارة تسير بسرعة أكبر من 60 كيلومتر في الساعه بالإضافة إلى أن السيارة ستكون مجهزة بجهاز إرسال راديو صغير يبعث إشارات للطريق ليتم تفعيله فقط عند مرور السيارة فوقه كما أن الجزء الموجود بالسيارة والذي يلامس الخطين قادر على تتبعهما حتى إذا كانت السيارة لا تسير في المنتصف تماماً .



أهم 10 طرق لتجنب الحوادث

تجنب السرعة الزائدة... السرعة الزائدة تؤدي إلى زيادة زمن ومسافة توقف السيارة عند استخدام الفرامل. وتقلل من الوقت والمسافة المتاحة للمناورة لتفادي الحادث. وتزيد من القوى المؤثرة على السيارة في حالة الدوران والتي تؤدي إلى زيادة احتمالات الزحف أو الانقلاب. زيادة السرعة تزيد من طاقة الحركة للسيارة بصورة كبيرة وتؤدي إلى زيادة قوة الاصطدام.

■ أنظر بعناية في الاتجاهين - مرتين - قبل أن تدخل في تقاطع للطرق. فإنه من السهل عدم ملاحظة سيارة قادمة من أول نظرة حيث يمكن أن تكون في مجال الرؤية خلف إطار الزجاج الأمامي. فالنظرة الأخرى لن تأخذ من الوقت إلا ثانية والتي قد تكون كافية لمنع تصادم خطير.

■ لا تدفع مسرعاً في تقاطع حالما تتحول الإشارة الضوئية للمرور إلى اللون الأخضر. هذه طريقة جيدة لمنع اصطدامك بسيارة شخص يأتي مسرعاً قاطعاً للإشارة الحمراء الخاصة به قادماً من الناحية الأخرى.

■ أنظر إلى جهة اتجاه سيرك قبل أن تتطلق

بالسيارة عند التقاطع في حالة الانعطاف. مثلاً؛ عند انتظارك خلو الطريق من السيارات القادمة من الإشارة في اليسار، وقبل أن تأخذ الدوران لليمين لا تنسى أن تنظر إلى اليمين قبل أن تستأنف السير، فقد يكون هناك بعض المشاة أو السيارات يعبرون طريقك خلال انتظارك للدوران.

■ توقع التنويرات المفاجئة في السير، على سبيل المثال، في حالة السير في الحارة السريعة من الطريق وأمامك الطريق خالٍ والحارة المجاورة ممتلئة بالسيارات، كن مستعداً لأن يندفع سائق غير صبور من تلك الحارة إلى أمامك مباشرة. ■ تعرف على المنطقة غير مرئية لسيارتك، اكتشف المنطقة غير المرئية لسيارتك (المنطقة العمياء) عندما تلاحظ الطريق عند استخدامك للمرأة الخلفية. ربما تحتاج أن تلتفت لتنظر مباشرة للحارة بجانبك لاكتشاف شيء لم تلاحظه في المرأة. هذه في غاية الأهمية بالأخص عند تغيير الحارة - لا تعتمد فقط على المرأة.

■ خذ حذر من المنطقة غير مرئية للسائقين الآخرين. اتخذ مزيداً من الحذر عند المرور من

السيارات الضخمة (الحافلات)، التي ليس لها مرونة في السير ولها منطقة كبيرة غير مرئية (المنطقة العمياء). في حالة عدم رؤيتك لمرأة الشاحنة فإن الاحتمال أن السائق لا يراك.

■ خذ حذر من الأطفال والحيوانات الأليفة وراعي اللوحات المرورية الإرشادية الخاصة بتحديد السرعة بالقرب من المدارس أو المناطق السكنية، فيمكن فجأة اندفاع الأطفال والحيوانات الأليفة أمامك داخل الطريق.

■ لا تقترب كثيراً من السيارة التي أمامك، أترك مسافة كافية بينك وبين السيارة التي أمامك عند سيرك وعند توقفك. وتذكر أن تترك مسافة أكبر في حالة زيادة سرعتك أو في حالة أن الطريق زلقة. في حالة التوقف على منحدر خلف سيارة ذات ناقل سرعة يدوي ، اترك مسافة أكبر يمكن أن تجنبك اصطدام السيارة بك في حالة انزلاقها للخلف.

■ اجعل السيارة دائماً في حالة تشغيل سليم ولا تتأخر عن إجراء الصيانة الوقائية والإصلاحات بسيارتك، افحص عمق مداس الإطارات وضغط النفخ بصفة دورية، واضبط الفرامل وزوايا العجلات عند الاحتياج لذلك.

الإحصائيات تددين الشباب



هناك علاقة قوية بين الشباب والحوادث المرورية، وغالباً ما ترتبط الحوادث المرورية بفئة الشباب، مع أن كل دول العالم تعمل وتجتهد وتخطط لإعداد الأجيال لبناء أوطانهم باعتبار الشباب هم مستقبل أي دولة. ورغم التطور الهائل في دولة الإمارات، ورغم الخطط والاجتهادات للحفاظ على العنصر البشري، وسن القوانين واللوائح التي وضعت بناءً على دراسات للواقع وبما يتناسب مع المجتمع الإماراتي، مراعية لأهم أسباب الحوادث المرورية وهي الطيش والتهور والإهمال، مثل الانشغال بالهواتف وغيرها من الأجهزة، فإن الحوادث المرورية مازالت تسبب في

خسائر بشرية ومادية كبيرتين. وعملية ربط الحوادث المرورية بفئة الشباب لم تكن مجرد تكهنات، ولم تكن اجتهادات، ولا لإصاق

التهمة بهذه الفئة تحديداً، ولكن الإحصائيات والأرقام المسجلة في وزارة الداخلية هي من تددين الشباب، وأنهم طرف رئيسي أو متسبب لهذه الحوادث والتي تكون خسائرها كبيرة جداً على مستوى العنصر البشري. وكم من مرة تجد نفسك في موقف مؤسف ومحرج عندما تسأل شخص وأنتم تبتسمون، وتستعيدون الذكريات بعد فترة من الانقطاع، وتسأل عن صديق آخر أو عن أخ له، فتتحول الابتسامة إلى حزن، عندما يرد عليك بأنه قد مات، ونسمع عبارة (لا حول ولا قوة إلا بالله) وتسأل كيف مات، فيجيب: حادث سيارة.. وغالباً ما تستنتج أن أول سبب للوفاة

أو الإصابة هي الحوادث المرورية، وقد نقول أنه القدر ولكن في السابق لم تكن نسمع عن الحوادث المرورية بهذه الطريقة وعدد الوفيات والمصابين بهذه الأعداد الهائلة والتي أصبحت تنافس أعداد الوفيات في الحروب بل تجاوزتها أكثر بكثير. ونحن هنا في دولة الإمارات نحظى بتماسك وترايط أسري ولله الحمد، واجتهاد وعمل لتطوير منظومة السلامة المرورية، والاستفادة من أفضل الدراسات لخدمة المجتمع والمحافظة على العنصر البشري، فكان تأسيس جمعية الإمارات للسلامة المرورية، والتي تشرفت برئاسة فخريّة من الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد

آل نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية، الذي يدعم أعمال الجمعية والتي تعود أعمالها التطوعية لخدمة المجتمع، والحفاظ على العنصر البشري، وكما تعمل إدارات المرور في وزارة الداخلية على تطبيق أفضل طرق الوقاية من الحوادث وتوعية الجمهور وتطبيق القوانين على المخالفين والمتسببين في تعريض حياة الآخرين للخطر، مع أن التطور الذي نعيشه في الإمارات على المستوى المروري وشبكات الطرق، التي تعد من أفضل الطرق في العالم، فهذا يأتي الدور المهم في السلامة المرورية وطرق الوقاية من الحوادث والآثار التي تخلفها سواء كانت بشرية أو في الممتلكات العامة.

وخلال شهر سبتمبر سيتم عقد مؤتمر السلامة المرورية، وتستضيفه الحبيبة أبوظبي والذي يحمل هذه السنة عنوان (الشباب والحوادث المرورية) ويشارك فيه أفضل الخبراء والمتخصصين في العالم على مستوى السلامة المرورية، وأتمنى التفاعل من وزارة التعليم العالي والبحث العلمي ووزارة التربية والمجالس التعليمية وأخص بالذكر مجلس أبوظبي للتعليم، وطلاب الجامعات وإدارات المرور في كافة مدن الدولة للاستفادة من الخبرات المتواجده في المؤتمر التي تنظمه جمعية الإمارات للسلامة المرورية، حرصاً منها على أن تكون عنصراً فاعلاً في المجتمع للحفاظ على شباب الوطن.

◀ في العين

طحنون بن محمد يشارك شرطة أبوظبي حملة سلامة الطلاب

شارك سمو الشيخ طحنون بن محمد آل نهيان، ممثل حاكم أبوظبي في المنطقة الشرقية، في فعاليات حملة شرطة أبو ظبي، تحت شعار ”سلامة الطلاب مسؤولية الجميع“، بتوزيع الهدايا المدرسية المروية التي تحوي عبارات توعوية ونصائح للطلاب، حول القاعدة الذهبية لاستخدام الحافلة المدرسية، وذلك خلال زيارة سموه ”مركز البوادي التجاري“ بالعين.

وقال العميد المهندس حسين أحمد الحارثي، مدير مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي: إن مشاركة سمو الشيخ طحنون بن محمد آل نهيان، في فعاليات حملة سلامة الطلاب مسؤولية الجميع“، تدعم الدور الذي تقوم به شرطة أبو ظبي للارتقاء بسلوك السائقين، وتسهم في تعزيز الوعي المروري، لتوفير السلامة المروية للطلاب خلال العام الدراسي الجديد.

وأضاف: أن مثل هذه الفعاليات تأتي انسجاماً مع استراتيجية القيادة العامة لشرطة أبوظبي، ومنهجية التواصل الخارجي ضمن الخطة التي تنفذها ”مرور أبو ظبي“ لنشر الثقافة المروية، بما يسهم في تعزيز دور المجتمع لتوفير الأمن المروري.

وأوضح الحارثي أن برامج التوعية المروية التي نظمتها فرع العلاقات العامة في قسم مرور العين، التابع لمديرية المرور والدوريات، تأتي ضمن الاهتمام الذي توليه المديرية بضرورة التفاعل مع مختلف شرائح المجتمع المحلي في إمارة أبو ظبي ومدينة العين، خصوصاً فئة الطلاب، خلال العام الدراسي الجديد.

في أبوظبي

وفي أبوظبي تفقد العميد مهندس حسين أحمد الحارثي مدير مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي انسيابية حركة المرور في التقاطعات الرئيسية بمدينة أبوظبي وقرب عدد من المدارس الحكومية والخاصة في أول أيام بدء العام الدراسي الجديد.

وقال الحارثي: إن نشر الدوريات المروية على التقاطعات وحول المدارس يحذ من أي ازدحام مروري، لافتاً إلى أنه من خلال الجولة اطمأن إلى انسيابية حركة المرور، والتواجد مع أولياء



الأمر وتوعيتهم بالصعود والنزول الصحيح من المركبات، أو الحافلات وكيفية العبور السليم للأطفال وذلك للتأكد من سلامتهم وعدم التعرض لأي حوادث أمام المدارس. وأعلن الحارثي عن إطلاق حملة ”سلامة الطلاب مسؤولية الجميع“ من مدرسة مدينة خليفة أ” التي تنظمها شرطة أبوظبي في مناطق إمارة أبوظبي، بالتنسيق مع مجلس أبوظبي للتعليم“، وذلك بحضور حميد عبد الله مدير إدارة شؤون الطلاب في أبوظبي للتعليم. وجال الحارثي في الفصول الدراسية المختلفة

”
التفاعل مع مختلف
فئات المجتمع
من أولويات
مرور أبوظبي

◀ في رأس الخيمة



المدارس بالإمارة أو الشوارع الحيوية التي تشهد كثافة مروية تتركز في ساعات الصباح الباكر، وعند انتهاء اليوم الدراسي.

ومن جانب آخر، قام العميد غانم أحمد غانم، مدير عام العمليات المركزية بالقيادة العامة لشرطة رأس الخيمة يرافقه عدد من الضباط والافراد، بزيارة ميدانية لمدرسة نسيبة بنت كعب للتعليم الأساسي - بنات - وقاموا كذلك بتوزيع الهدايا على الطالبات موجهين لهن النصائح والإرشادات اللازمة لضمان سلامتهن.

وأكد أنه قبل بداية العام الدراسي من كل سنة، تكون إدارة العمليات المركزية والأقسام التابعة لها، على أهبة الاستعداد استناداً إلى خبرتها السابقة في التعامل مع الأيام الأولى من العام الدراسي الذي تصاحبه حالة من الازدحام المروري على بعض الشوارع والميادين الرئيسية المؤدية إلى مجمعات المدارس، مؤكداً أنه تم توفير سيارات الإسعاف والإنقاذ على مختلف التقاطعات حسباً لوقوع أي طارئ على الطريق.

وذكر أن إدارة المرور والدوريات والجهات المعنية في الإمارة تبذل جهوداً كبيرة مع استقبال العام الدراسي الجديد، وذلك للتأكد على تنظيم حركة السير وضمان انسيابية المرور والتقليل من الحوادث المروية والمخالفات، ومنع الزحام والاختناقات المروية بسبب الوقوف الخاطئ للمركبات، وتنظيم الدخول والخروج من وإلى الأماكن الموجودة بها المدارس في أرجاء المدينة كافة.

وأطلقت القيادة العامة لشرطة رأس الخيمة حملة ”سلامة الطلبة مسؤولية الجميع“، تزامناً مع بداية العام الدراسي الجديد، وتهدف إلى تكاتف جميع الجهات وشرائح المجتمع للعمل معاً للحفاظ على سلامة الطلبة والحد من الحوادث المروية، وخاصة حوادث الأطفال والمخاطر التي قد يتعرضون لها أثناء الذهاب أو العودة من وإلى المدرسة.

وقام العميد محمد النوبي محمد نائب قائد عام شرطة رأس الخيمة يرافقه عدد من ضباط وأفراد وصف ضباط إدارة المرور والدوريات بزيارة ميدانية لمدرسة زيد بن حارثة للتعليم الأساسي حيث تم توزيع الهدايا على الطلاب، كما ترأس سعادته اللجنة المكلفة بتنظيم حركة السير والمرور على مختلف التقاطعات والطرق والمدارس بالإمارة.

وأشار النوبي إلى أنه تم تشكيل عدة لجان تواجهت أمام مختلف مدارس الإمارة، وكذلك أمام التقاطعات والشوارع التي تشهد ازدحاماً مرورياً أثناء فترة الصباح، للإشراف على عملية عودة الطلبة إلى مدارسهم ولضمان انسيابية حركة السير والمرور أمام المدارس ومختلف شوارع الإمارة.

وأكد أن القيادة العامة لشرطة رأس الخيمة وبالتنسيق مع الجهات المعنية، عملت على وضع العديد من نقاط المراقبة وتنظيم حركة السير استعداداً لاستقبال العام الدراسي الجديد، في الطرق العامة والمناطق التي تتركز فيها

بمدرسة مدينة ”خليفة أ“ وهنا الطلاب وذوهم والهيئات التعليمية والإدارية في المدارس بالعام الدراسي الجديد، مؤكداً حرص شرطة أبوظبي على توفير سلامتهم ووقايتهم من الحوادث المروية التي قد يتعرضون لها، حاثاً الطلاب على الالتزام بالقاعدة الذهبية لاستخدام الحافلة المدرسية ”وتتمثل في الحرص على الابتعاد عشر خطوات إلى الأمام عند النزول من الحافلة، وتجنب الانحناء إلى أسفل الحافلة دون علم السائق“.

وشارك الحارثي وحميد عبدالله والهيئة التعليمية بالمدرسة بتقديم رسائل توعية مروية للطلبة لكي يقوموا بتسليمها إلى أولياء أمورهم، تطالبهم بالمشاركة بفعالية في الحملة والتتبع بالأنظمة المروية لضمان سلامتهم، كما قام بتكريم أربعة سائقين من أولياء الأمور خارج المدرسة لالتزامهم بقواعد السير، والذين تم اختيارهم من قبل دوريات المرور.

وحذر مدير مديرية المرور والدوريات الآباء من خطورة إنزال أبنائهم من أبواب الجهة اليسرى للمركبات، مؤكداً ضرورة الالتزام بالقانون وإنزالهم من الناحية اليمنى بعد الوقوف الصحيح في الأماكن المخصصة لهذه الغاية، و الالتزام بعبور الطلاب من الأماكن المخصصة التي تضمن سلامتهم وعدم تركهم يعبرون الشوارع دون رقابة.

وطالب الحارثي أولياء الأمور بالوقوف في المواقف الصحيحة وعدم غلق الشوارع الفرعية أو الرئيسية وعدم التكديس أمام المدارس، و الالتزام بجلوس الأطفال دون سن العاشرة في المقاعد الخلفية للمركبة.

ودعا المدارس والمؤسسات التي تقوم بنقل الطلاب بالالتزام بعدم تحميل الحافلات المدرسية زيادة عن الأعداد المسموح بها، وجلوس كل طالب وطالبة في مقعد منفصل، مؤكداً تشديد الضبط المروري، ومخالفة كل من يقوم بتحميل أعداد إضافية، كما ناشدهم بالتأكد من سلامة حافلاتهم ميكانيكياً وتزويدها بكافة إجراءات السلامة.

وأكد أهمية توفير مشرف ومشرفة في كل حافلة للإشراف على نزول وصعود الأبناء من الطلاب والطالبات في الأماكن الآمنة بالقرب من منازلهم وتجنب صعودهم ونزولهم في أماكن بعيدة عن منازلهم في الاتجاهات المعاكسة الأمر الذي يدفعهم إلى عبور الشوارع ويعرضهم للحوادث المروية.

◀ 18.9% انخفاضاً بحوادث المرور في الدولة خلال 9 أشهر



نتيجة لعدم توفر اشتراطات الأمن والسلامة فيها، ووضع الحلول المناسبة للحد منها. كما استعرض الاجتماع آلية تسجيل المقطورات وشبه المقطورات المصنعة محليا والمستوردة، الصغيرة والكبيرة، مؤكداً ضرورة أن تكون المقطورة في حدود الأبعاد والأوزان المسموح بها طبقاً للمواصفات القياسية والقوانين المعتمدة بالدولة.

مدير عام التنسيق المروري بوزارة الداخلية رئيس اللجنة، وذلك في مقر الإدارة العامة للتنسيق المروري، وبحضور جميع أعضاء اللجنة. وناقشت الحالة المرورية، واعتمدت محضر الاجتماع السابق، وبحثت موضوع الدراجات النارية الصغيرة، وما تسببه من حوادث، وما ينتج عنها من إصابات ووفيات،

كشفت اللجنة التنسيقية للمرور في وزارة الداخلية عن انخفاض الحوادث المرورية بنسبة 18.9%، خلال التسعة شهور الأولى من هذا العام؛ مقارنة بالفترة ذاتها من عام 2012 على مستوى الدولة. وكانت اللجنة عقدت اجتماعها السابع لعام 2013 برئاسة العميد غيث حسن الزعابي،

◀ تحت شعار «سلامة الطلاب مسؤولية الجميع»

الداخلية تطلق حملة التوعية المرورية الرابعة لهذا العام على مستوى الدولة

للمزيد من التوعية والإرشاد لتعزيز السلامة المرورية لدى كافة الطلاب وسائقي الحافلات ومركبات نقل الطلبة . وأوضح أن الحملة التي أطلقتها الإدارة العامة للتنسيق المروري تهدف الى توعية كافة الأطراف المشاركة في عملية نقل الطلبة كما تعنى بضرورة توعية الأسرة ونشر ثقافة مرورية لبنائها وتحثهم عليها، لافتاً إلى أن الحملة ستكون عبر العديد من الوسائل الإعلامية ومنها الإذاعة والصحف والمجلات والقنوات التلفزيونية والإنترنت وستكون هناك حلقات نقاشية إعلامية يتم من خلالها استضافة عدد من المسؤولين للتواصل مع الجمهور بشأن الحملة وما تتضمنها من قيم وثقافة مرورية. كما أشار إلى أنه سيتم طرح موضوع الحملة ” سلامة الطلاب مسؤولية الجميع“ على بعض مواقع الانترنت، وخاصة الحوارية مثل المنتديات كما سيتم توزيع ملصقات وكتيبات ومطويات خاصة بالحملة على العديد من المراكز العامة التي يتواجد فيها الجمهور .

بالتهنئة إلى الهيئات التدريسية بمدارس الدولة وأولياء أمور الطلبة بمناسبة بداية العام الدراسي الجديد متمنيا لهم وللطلبة التوفيق والنجاح في مسيرتهم التعليمية . وقال: إن طلبة المدارس بمختلف شرائحهم العمرية يعتبرون عنصراً من عناصر التنمية البشرية التي يجب المحافظة عليها ، وعلى الرغم من أخذ كافة التدابير الوقائية لحمايتهم من كافة الأخطار المختلفة، إلا أن هناك حاجة للمزيد من التوعية والإرشاد لكافة أولياء الأمور والمعلمين بحماية أطفالهم من مخاطر الطريق وذكر أن الإدارة العامة للتنسيق المروري بوزارة الداخلية تنفذ هذه الحملة بالتعاون والتنسيق مع إدارات المرور والترخيص بالدولة، ووزارة التربية والتعليم ومواصلات الإمارات، وهيئة الطرق والمواصلات بدبي، والجهات الأخرى المعنية بالسلامة المرورية في القطاعين العام والخاص، والمجتمع المدني والتي تدعم هذه المبادرات لإيجاد أجواء وبيئات آمنة، وطرق خالية من الحوادث، مؤكداً الحاجة

أطلقت وزارة الداخلية ممثلة في الإدارة العامة للتنسيق المروري ، حملة التوعية المرورية الرابعة لهذا العام ضمن مبادرات قطاع المرور تحت شعار ” سلامة الطلاب مسؤولية الجميع “، بالتزامن مع بداية العام الدراسي 2013-2014 وتستمر مدة ثلاثة أشهر. وتهدف الحملة إلى تكاتف كافة شرائح المجتمع لتوعية طلبة المدارس وخاصة الأطفال منهم من الحوادث المرورية والالتزام بقواعد السير والمرور والحفاظ على سلامة طلبة المدارس من مخاطر الطريق. تأتي هذه الحملة تجسيدا لإستراتيجية وزارة الداخلية المنبثقة عن استراتيجية الحكومة الاتحادية، وانطلاقاً من توجهات القيادة الشريطية؛ لبلوغ أعلى مستويات السلامة المرورية للجميع، وفي إطار الخطة الاستراتيجية لقطاع المرور بوزارة الداخلية، لتعزيز السلامة المرورية والحد من الحوادث المرورية وحالات الدهس. وتوجه العميد غيث حسن الزعابي مدير عام الإدارة العامة للتنسيق المروري في وزارة الداخلية،

◀ دوريات جوية لمراقبة الطرق وضبط مخالفتي قانون المرور بأبوظبي



بدأت مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي، بالتعاون مع إدارة جناح الجو، في تشغيل دوريات جوية لمراقبة حركة السير والمرور، وضبط المخالفين ومتابعة التجمعات غير القانونية والاستعراضات الخطرة للشباب المتهورين، وضبطهم واتخاذ اللازم بشأنهم، وذلك في إطار استراتيجية السلامة المرورية لشرطة أبوظبي لجعل الطرق أكثر أمناً وسلامة؛ والحد من كافة الأسباب التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية، وما ينتج عنها من وفيات وإصابات بليغة. وبدأت طائرات جناح الجو بشرطة أبوظبي والتي تم تزويدها بالأجهزة الحديثة للتصوير الحراري لتعمل بكفاءة ودقة ووضوح في الأحوال الجوية المختلفة، إضافة إلى التصوير الليلي وتنفيذ طلعات جوية لمراقبة حركة السير على الطرق في إمارة أبوظبي، وتصوير المخالفين ومخالفاتهم وتحديد أماكن الازدحامات المرورية على نحو يساعد الدوريات المرورية على سرعة التوجه إلى هذه الأماكن، وضمان انسيابية الحركة وتنظيمها

على الطرق الداخلية والخارجية بإمارة أبوظبي. كما ستقوم بمتابعة المركبات التي لا تحمل أرقاماً، أو تحمل أرقاماً مرورية مزورة والتواصل مع الدوريات المرورية لضبط تلك المركبات، إضافة إلى قيامها بطلعات نهائية وليلية لمراقبة أماكن تجمعات الشباب المتهورين، وتصويرهم

◀ «الطرق» تعقد لقاءً موسعاً مع الإدارة العامة للمرور للتنسيق المشترك



جاء اللقاء في المبنى الرئيس بالهيئة بحضور أحمد هاشم بهروزيان المدير التنفيذي لمؤسسة الترخيص في الهيئة، واللواء المهندس الخبير محمد سيف الزفين مدير الإدارة العامة للمرور، حيث تم خلال اللقاء مناقشة العديد من المحاور المتعلقة بأمور ترخيص المركبات، والسائقين، وموضوع منهاج التدريب، ومدى أهميته، وتأثيره الإيجابي إلى إيجاد سائق آمن على الطريق، وتعزيز السلامة المرورية.

استعرضت مؤسسة الترخيص في هيئة الطرق والمواصلات مع وفد من الإدارة العامة للمرور بدبي، عدداً من المحاور والمواضيع الأساسية ذات الاهتمام المشترك للوصول إلى وضع منهجية شفافة وواضحة للتنسيق بين الجانبين، وآلية تعزيز الخدمات التي يتم تقديمها للجمهور بشكل يماشى ومتطلباتهم، فيما يتعلق بأمور متنوعة في مجال ترخيص المركبات.



تحت رعاية فاطمة بنت مبارك

المؤتمر الدولي الأول للسلامة المرورية «التنباة والسلامة على الطريق ... التحديات والحلول»

ينطلق في 27 نوفمبر الجاري

وأضاف المنصوري أن التقرير الصادر من الأمم المتحدة ، تحت عنوان ” الشباب والسلامة على الطريق“ يشير إلى أن الحوادث المرورية تتسبب سنوياً في هلاك زهاء 400 ألف من الشباب الذين تقل أعمارهم عن 25 عاماً، إلى جانب مئات الآلاف من الجرحى والمعاقين. ويؤكد نفس التقرير أن الغالبية الكبرى من تلك الوفيات والإصابات تشمل البلدان منخفضة ومتوسطة الدخل، وتسجل أكبر المعدلات في أفريقيا والشرق الأوسط. ولا تزال الحوادث المرورية تشكل هاجساً مقلقاً للأجهزة الأمنية في دولة الإمارات العربية المتحدة وللجمهور على الرغم من انخفاضها عام 2012، مقارنة بعام 2011 بسبب ما خلفه من آثار ضارة؛ تتمثل في أعداد الوفيات والإصابات والأتار الاجتماعية الأخرى، إضافة إلى الخسائر المادية في الممتلكات والتي تكلف الاقتصاد أموالاً طائلة، حيث تشير إحصاءات وزارة الداخلية إلى وقوع 6454 حادثاً نتج عنها وقوع 758 إصابة ووفاة 628 شخصاً خلال عام 2012.

كما بلغ إجمالي عدد الوفيات بين مواطني الدولة لعام 2012 م، 181 حالة وفاة شكلت منها الفئة العمرية من سنة إلى 30 سنة ما نسبته 73% تقريباً وواقع 132 حالة وفاة ، أما الفئة العمرية من 30-18 فقد بلغ إجمالي عدد الوفيات 99 حالة وفاة وبنسبة 55% تقريباً من إجمالي عدد الوفيات بين المواطنين.

من هم الشباب ؟

وأوضح الدكتور ناصر المنصوري أن تعريف الشباب يختلف بحسب خصوصيات المجتمعات

تحت رعاية كريمة من سمو الشيخة فاطمة بنت مبارك الرئيس الأعلى لمؤسسة التنمية الأسرية رئيسة الاتحاد النسائي العام ، تنظم جمعية الإمارات للسلامة المرورية بالتعاون مع مؤسسة التنمية الأسرية واللجنة المشتركة للسلامة والحلول المرورية المؤتمر الأول للسلامة المرورية تحت عنوان ” الشباب والسلامة على الطريق ... التحديات والحلول“ خلال الفترة من 27-28 من شهر نوفمبر الجاري كما يشارك في التنظيم المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق والمنظمة العربية للسلامة المرورية ومنظمة الصحة العالمية .



د. ناصر سيف المنصوري

وأكد الدكتور ناصر سيف المنصوري رئيس اللجنة العلمية للمؤتمر أن الجمعية حريصة على تنظيم نشاط علمي سنوي مميز يتناول أحد محاور منظومة السلامة المرورية وطرح المشكلات والظواهر المرورية وإيجاد الحلول لها بمشاركة نخبة من الخبراء والمتخصصين من أبرز المنظمات الدولية والجامعات والمراكز والمعاهد العلمية وذلك للاستفادة من ما يقدم من بحوث وما يتمخض عن توصيات مهمة تساهم في تعزيز السلامة المرورية.

وقال إن المؤتمر الدولي الأول للسلامة المرورية يستهدف شريحة مهمة من المجتمع هم شريحة الشباب كفئة مستهدفة من الحوادث المرورية، حيث تشير النشرات الإحصائية لمنظمة الصحة العالمية إلى أن الغالبية العظمى من ضحايا الحوادث المرورية هم من فئة الشباب والعناصر المنتجة في المجتمع ، وتمثل اليوم حوادث الطرق ثاني أكبر سبب للوفيات في العالم للفئة العمرية

والسلامة على الطريق.

ويهدف المؤتمر إلى تسليط الضوء على حجم مشكلة الحوادث المرورية دولياً التي تستهدف فئة الشباب وتأثيراتها الصحية والاجتماعية والاقتصادية. والسعي إلى تصنيف للسلوكيات الخاطئة لدى الشباب حسب درجة خطورتها من منظور السلامة المرورية ومدى توغلها بين الفئات العمرية المختلفة ، والتوافق على أفضل الأساليب الإحصائية لإعداد تقدير كمي ونوعي لحجم السلوكيات السلبية والخطئة لدى الشباب بمختلف أنواعها والتعرف على أهم أسبابها وأهم المقترحات والأساليب المتبعة للتعامل معها.

كما يهدف إلى فهم طبيعة هذه المشكلة من المنظور الشبابي، والإطلاع على رؤيته والدور الذي يمكن أن يضطلع به لتغيير بعض سلوكياته المرورية السيئة وبخاصة العنيفة منها ، وتعزيز تفاعله في تشخيص الواقع، وتشجيع انخراط الشباب في العمل التطوعي وتعزيز مشاركة الشباب في

والثقافات والبلدان من حيث تحديد الفئة العمرية، إذ تصنف بعض الدول بناءً على التعريف المعتمد من طرف الأمم المتحدة الشباب ضمن الفئة العمرية ما بين 15 – 24 سنة ، فإن دولاً أخرى تعتمد الفئة العمرية من 15 إلى 39 عاماً، في حين تعتمد المنظمات الدولية والإقليمية النشطة في مجالات السلامة المرورية والوقاية من حوادث الطرق الفئة العمرية 16 – 30 سنة في تحديد فئة الشباب، بما يتوافق مع المستوى الاقتصادي لمختلف بلدان العالم والوضع الاجتماعي والعائلي لهذه الفئة العمرية .

وحول الأبعاد العالمية للمؤتمر وأهدافه قال : كون اهتمامات الإمارات للمسألة الشبابية تعتبر رائدة لأنها تأسست على رؤية استشرافية جعلت من تطلعات الشباب عماد ما أقرته الدولة من استراتيجيات وخطط. وهي اهتمامات محلية المنبع عالمية الأبعاد وذلك من منطلق الإيمان بتشاكك المشاغل والقضايا التي تهم الشباب

” يسلط الضوء على مشكلة الحوادث المرورية التي تستهدف الشباب

على الصعيدين المحلي والعالمي وتتسم بالطابع الإنساني الشامل للمبادئ السامية والقيم النبيلة، وأيضاً من منطلق الاقتناع بجتمية الحوار بين الثقافات والحضارات والتعايش والوفاق، ارتأينا تنظيم هذا المؤتمر الدولي حول الشباب

الجمعية تؤكد أهمية تضافر كافة الجهود لضمان سلامة الطلبة



أكد محمد صالح بن بدوة الدرهمي رئيس جمعية الإمارات للسلامة المرورية على أهمية تضافر كافة الجهود لضمان سلامة أبنائنا الطلبة والطالبات ، ومواصلة هذه الجهود طوال العام الدراسي ، للنأي بهم عن مخاطر الحوادث المرورية ، والحفاظ على سلامتهم وأمنهم أثناء ذهابهم إلى مدارسهم والعودة منها .

وأشاد بالجهود التي تبذلها الجهات المعنية مثل وزارة التربية ووزارة الداخلية وإدارات المرور في كافة قيادات الشرطة في الدولة وإدارات وهيئات النقل والمواصلات ومؤسسة الإمارات للمواصلات وغيرها من الهيئات والدوائر الحكومية ، والذي يعكس حرصهم واهتمامهم بسلامة أبنائنا الطلبة والطالبات في كافة المراحل الدراسية ، لافتاً إلى أن جمعية الإمارات للسلامة المرورية تشارك في هذه الجهود من خلال الحملات التوعوية وغيرها من الأنشطة التي ترتقي بإدراك ووعي الطلبة والطالبات بأهمية السلامة المرورية لتكون جزءاً مهماً من حياتهم اليومية كونهم جزءاً مهماً وأساسياً من مستخدمي الطريق .

وقال الدرهمي: إن الجميع له دور مهم في سلامة الطلبة والطالبات ، وخاصة سائقي الحافلات وأولياء الأمور الذين يقومون بتوصيل أبنائهم إلى المدارس ، حيث عليهم الالتزام التام بقانون المرور ، والانتباه التام وتخفيف السرعة خاصة في محيط المدارس ، مؤكداً أهمية وجود مشرفين في الحافلات المدرسية والالتزام المدارس الخاصة بالمواصفات التي أقرتها وزارة الداخلية وهيئات ودوائر النقل . وأضاف: أننا نتطلع لأن تكون السلامة المرورية ومبادئها وقواعدها جزءاً أساسياً من المناهج الدراسية لكافة المراحل خاصة الدنيا منها لترسيخها في أذهان الطلبة والطالبات لإيجاد جيل واع ومدرك لأهمية السلامة المرورية وممارستها في الحياة اليومية ، مما يكون له كبير الأثر في الحد من الحوادث المرورية وما تخلفه من خسائر بشرية ومادية .



نجاحها أو فشلها.

كما تتناول المحاور التقنية الحديثة داخل المركبات وعلى الطرق: دراسات الجدوى والتوازن بين تعزيز مقومات السلامة والأمان وخطورة الانشغال والسهو وعدم الانتباه، والانعكاسات السلبية للدعاية والإعلانات التجارية لتسويق السيارات لدى الشباب، والدور المختلف للمؤسسات والهيئات بالدولة والمجتمع في الحد من السلوكيات السلبية لدى الشباب، والمسؤولية الاجتماعية لأعيان المجتمع ومشاهيره في إعطاء القدوة الحسنة للشباب في مجال اتباع السلامة المرورية على الطرق.

وأكد المنصوري على أن المشاركة في المؤتمر مفتوحة للجمعيات الأهلية والهيئات واللجان والمجالس الحكومية وغير الحكومية العاملة في مجال السلامة المرورية والنقل والطرق محلياً وإقليمياً ودولياً والجهات المعنية بالشباب ومؤسسات التعليم العالي بالدولة والهيئات المعنية بالأسرة والطفولة بالدولة إلى جانب شركات التأمين ومؤسسات الرعاية الاجتماعية والمؤسسات الحكومية والخاصة المعنية بالصحة والخبراء والباحثين والأكاديميين من مراكز ومعاهد أبحاث عالمية متخصصة في معالجة قضايا الشباب وسلوكياته الخطرة وكلاء بيع المركبات.

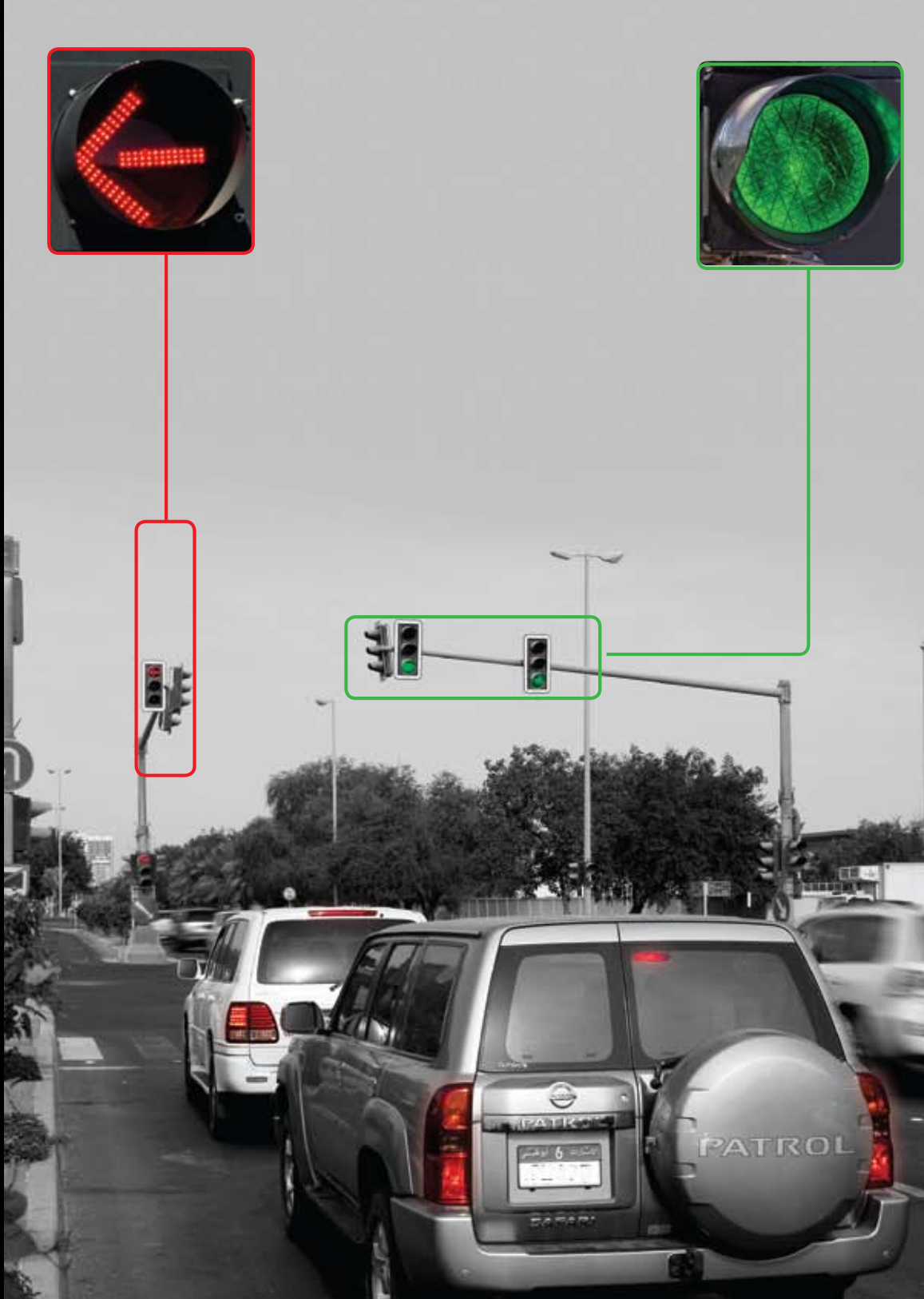
المشاركة في المؤتمر مفتوحة لكافة المعنيين في مجال السلامة المرورية

وحجم مشاركته في الحوادث المرورية من واقع التحليل الإحصائي وأشكال السلوكيات السلبية على الطرق ومدى انتشارها بين الشباب وعواملها وماهي أفضل أساليب التأثير في السلوك المروري للشباب (من منظور الشباب أنفسهم ومن خبراء السلامة المرورية ومن الأخصائيين بالسلوكيات النفسية للشباب) ، ودور التربية المرورية والتنشئة السليمة للشباب كمسؤولية مشتركة بين الأسرة والمجتمع، إضافة إلى تعليم القيادة قبل وبعد الحصول على الرخصة وتقييم المناهج والممارسات الجيدة، ودور حملات التوعية والإعلام من حيث المضامين والوسائط ومدى

الشأن العام، بتفعيل مواظنته بصورة إيجابية وإعداده لتحمل المسؤولية وتحفيزه على المشاركة في صياغة وتنفيذ مختلف المبادرات التي من شأنها أن تعزز مقومات السلامة المرورية وتحميه من أخطار الطريق سعياً إلى تحقيق أنبل وأسمى الأهداف العالمية لحقوق الإنسان ألا وهي "الحق في الحياة أولاً" ، إضافة إلى تبادل الخبرات والتجارب العالمية في التعامل مع سلوكيات الشباب على الطريق واستعراض الحلول التي تم اعتمادها في الدول المتقدمة التي نجحت في ذلك مع مراعاة الخصوصيات الاجتماعية والثقافية والاقتصادية. وبحث السبل العلمية والنفسية الكفيلة بالتأثير الإيجابي في سلوكيات فئة الشباب من خلال الاعتماد على مختلف وسائل الإعلام وخاصة أساليب التواصل الحديثة المستخدمة من طرفهم.

علاوة على إبراز نتائج البحوث والدراسات المنجزة في عدد من الدول والتي اهتمت بقضية الشباب ضحايا الحوادث المرورية وما أفرزته من حلول من أجل حماية الشباب من ويلات الحوادث المرورية مع وضع الآليات الكفيلة بإشراكه في النهوض بواقعه وجعله أكثر إيجابية بمواكبة مشاغله واهتماماته وتدعيم الإحاطة به مع اعتبار الشباب الحل وليس المشكلة .

وواصل قائلًا: إن محاور المؤتمر تتناول الشباب



انتبه للإشارة المرورية الخاصة بمسارك.

المؤتمرات



أصبحت دولة الإمارات العربية المتحدة مركزاً دولياً لعقد المؤتمرات والمعارض بمختلف أشكالها وأنواعها، ومحط أنظار المنظمين لمختلف الفعاليات العلمية والثقافية والاقتصادية وغيرها، نظراً لما تتمتع به من مكانة دولية مرموقة وإمكانات كبيرة لعقد مثل هذه الفعاليات، ومرد ذلك لاهتمام قيادة الدولة لإبراز الوجه الحضاري للدولة والتقدم والتميز في مختلف مجالات العلم والمعرفة.

والمؤتمرات العلمية بمختلف تخصصاتها هي انعكاس للوجه الحضاري للدول والمؤسسات العلمية، حيث تعد أحد المعايير العلمية المهمة لتقدم الدول، ولها أهمية بالغة في دفع عجلة البحث العلمي قدماً، والتعريف بأهم المستجدات العلمية العالمية. وتمثل أيضاً تعزيزاً وتشريفاً للدول والباحثين على الصعيد المحلي والعالمي.

وتعد المؤتمرات العلمية، إحدى الوسائل التعليمية المستمرة المهمة، فهي فرصة مهمة للباحثين والمتخصصين للمراجعة والتقييم ومواكبة أحدث التطورات والمستجدات العلمية العالمية، والاستفادة من الدراسات والخبرات والتجارب العالمية، وتوطيد العلاقات العلمية والعملية بين المراكز العلمية، مما يساهم في زيادة الوعي والفهم، ورفع المستوى التعليمي والأكاديمي للباحثين، ومن ثم الوصول إلى أفضل المعايير العالمية.

وبما أن هذه المؤتمرات هي إحدى الوسائل الهامة للمشاركين للتعرف على أحدث ما توصل إليه الغير من تطور علمي، فإن ذلك يتطلب منا متابعة واهتماماً متزايداً، خاصة في مجال الإعلام الذي يقع على عاتقه إبراز هذه المؤتمرات بوسائله المتنوعة إبرازاً واسعاً، فالإعلام هو وسيلة هامة لنشر الوعي العلمي في المجتمع وإباز أهمية المؤتمرات العلمية في دفع عجلة التنمية والتطور في جميع المجالات، ونشر ثقافة الوعي بأهمية البحث العلمي ودوره في المجتمع.

ويجب أن نؤكد هنا أن المؤتمرات العلمية لا يجب أن تمر سريعاً، فيه فرصة ثمينة للاطلاع والدراسة المتأنية لخبرات الدول التي سبقتنا، والاستفادة منها لتطوير واقعنا الحالي، واستخلاص الأساليب والآليات التي تساهم في التحديث والتطوير، بما يحقق مستقبلاً مشرقاً للدولة والمنطقة ككل.

د. ناصر سيف المنصوري
رئيس التحرير



تعلن عن إطلاق برنامج

شاور

نحن نسمعك



تعريف الخدمة:

خدمة تهدف إلى تقديم استشارات ذات أبعاد مختلفة :
في الصحة النفسية والمجالات التنموية والأسرية
والزوجية والمهنية والتربوية والقانونية والمالية
والصحية .

أهداف البرنامج:

- دعم استقرار الحياة الأسرية من خلال رفع وعي
وقدرة أفراد المجتمع للتعامل مع المشكلات الأسرية
بطريقة ايجابية .
- تقديم الاستشارات الفردية والجمعية في المجالات
الاجتماعية والنفسية والتربوية وفقا لاحتياجات
أفراد المجتمع .

مراكز مؤسسة التنمية الأسرية

الغربية	الشرقية	الوسطى
026519723 المرفأ	037035333 العين	026519601 أبوظبي
026519730 مدينة زايد	037035362 الشويب	026519650 بوابة أبوظبي
026519711 غياثي	037035345 رماح	026519663 الوثبة
028781333 دثا	037035381 الهير	026519654 الشهامة
026519704 السلع	037035353 سويحان	
	037035393 الوقن	

مواقع التواصل الاجتماعي:



للتواصل والاستفسار:

البريد الإلكتروني: shawer@fdf.ae
الموقع الإلكتروني: www.fdf.ae
ص.ب: 4088

مركز اتصال حكومة أبوظبي، 800555
هاتف: +97124476900
فاكس: +97124477947