

السلامة المرورية

مجلة فصلية تصدر عن جمعية الإمارات للسلامة المرورية // العدد الثالث - أبريل 2014 //

ضمن مبادرات خليفة

الأشغال

تنفذ شبكات طرق

رئيسية وداخلية

اليابان

تطبيق أنظمة النقل

الذكية لحل مشاكلها

651 حالة وفاة

7743 إصابة

على مستوى الدولة

الحوادث تنخفض والوفيات

والإصابات ترتفع في 2013

في أسبوع المرور

الشعفار كرم سفراء السلامة

والمتميزين مرورياً

الذكاء التفاعلي ..

مفهوم مستقبل السيارات

برعاية الشيخة فاطمة «أم الإمارات»

نهيان بن مبارك يفتح المؤتمر الدولي للسلامة المرورية



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.

www.etss.ae

كلنا مسؤولون



تظل السلامة المرورية مطلباً ضرورياً لمنع نزيف الدماء التي تسيل يومياً بل بين لحظة وأخرى. ففي آخر إحصائيات الأمم المتحدة بشأن حوادث الطرق تشير إلى أن الحوادث المرورية تتسبب في قتل مليون و300 ألف شخص سنوياً أي قتل كل ثلاثين ثانية، ومع ضخامة عدد القتلى جراء الحوادث فإن بعض الدراسات أكدت أن ضحايا الحوادث المرورية تفوق ضحايا الحروب، هكذا تتبين لنا خطورة المشكلة.

الأمانة العامة لمجلس وزراء الداخلية العرب طالبت في اجتماعها الأخير بأن تدعم الدول العربية حملات نشر مبادئ ومفاهيم الثقافة المرورية وتكثيفها بما يحد من نزيف الدماء على طرقنا العربية.

وبمناسبة الحديث عن الحوادث المرورية فإننا نخسر آلاف القتلى والمصابين سنوياً، مسببة خسائر مادية في بلداننا العربية بمليارات الدولارات سنوياً، ولنا أن نتخيل كم من المشاريع يمكن أن ننجزها بهذه الأموال؟

أعلم أن الحديث به شجن ومن المزعج للنفس أن نسمع أخباراً مؤسفة كحادث سير تسبب في موت أو إصابة شخص عزيز علينا، وما أجمل أن نسمع الأخبار السعيدة التي تريح النفس، وما أطيب اللحظات والناس تجتمع وتعمل على حفظ وسلامة زينة الحياة الدنيا وهما المال والبنون من الضياع والدمار.

المدحش أننا جميعاً نعلم الأسباب التي تؤدي إلى وقوع حوادث الطرق، فمن منا لم يشاهد حادث سير! ومن منا لم يبادر إلى تقديم النصيحة لمخالف أو مرتكب لحادث! وهذا العلم يديننا، فهو يعني أننا على علم بمخالفاتنا على الطريق، وأن الإنسان أي السائق يظل المسؤول الأول عن نزيف الدماء، وأنه يمتلك العصا السحرية للحد من كل ما يرتكب من حوادث.

عندما يلتزم كل إنسان بنظم وقوانين المرور، ويعلم أن الله سبحانه وتعالى عندما أنعم عليه بسيارة فإنها أداة خير وليست أداة قتل، نستطيع حينذاك أن نتحدث عن انخفاض حقيقي وملحوس في نزيف الدماء ... كلنا مسؤولون وعلينا أن نراعي الله في أفعالنا وسلوكياتنا، ودمتم سالمين.

محمد صالح بن بدوة الدرهمي



نهيان بن مبارك

يفتح أعمال المؤتمر الدولي للسلامة المرورية

12



الأنشغال تنفذ تلتبكات

طرق رئيسية وداخلية

42



الذكاء التفاعلي...

مفهوم مستقبل السيارات

44



اليابان تطبيق أنظمة النقل الذكية لحل مشاكلها

54



احترس...

السيارة تعمل بالكهرباء

46



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

651 حالة وفاة و7743 إصابة

انخفاض

عدد الحوادث في الدولة

وارتفاع

عدد الوفيات والإصابات

في 2013



انخفض عدد الحوادث المرورية التي وقعت في دولة الإمارات العربية المتحدة خلال العام الماضي 2013 مقارنة بالعام 2012 بنسبة 20.6% فيما ارتفعت أعداد الوفيات الناجمة عنها بنسبة 3.8% كما ارتفع عدد الإصابات المختلفة بنسبة 2.1%.

وبلغ عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق 651 حالة وفاة، فيما كانت 627 في العام 2012، كما بلغ عدد الحوادث 5124 حادثاً، والتي سجلت انخفاضاً عن سابقتها في العام الماضي والتي بلغت 6454 حادثاً، فيما ارتفعت أعداد الإصابات بمختلف أشكالها وبلغت 7743 إصابة مقارنة بـ 7586 إصابة وقعت في العام 2012.

وبلغ عدد الإصابات البليغة 820 إصابة نتجت عن الحوادث في العام 2013 فيما بلغ عدد الإصابات المتوسطة 3400 إصابة والبسيطة 3823 إصابة، وكان الانحراف المفاجئ في مقدمة الأسباب المؤدية لوقوع الحوادث الناجم عنها إصابات وحوادث 1653 إصابة.

الإصابات حسب الإمارة

سجلت إمارة أبوظبي أعلى عدد في الوفيات الناجمة عن الحوادث في العام الماضي 2013 على مستوى الدولة وحوادث 289 حالة وفاة مقارنة بـ 271 حالة وفاة وقعت في العام 2012 وبنسبة ارتفاع بلغت 6.6%، كما سجلت الإمارة أعلى عدد في الإصابات وبلغ 3355 إصابة.

أما إمارة دبي فقد ارتفعت نسبة حالات الوفاة بمقدار 32% وحوادث 161 حالة وفاة مقارنة بـ 122 حالة وفاة وقعت في العام 2012 كما سجلت إمارة دبي خلال العام الماضي 2344 إصابة، فيما انخفضت نسبة الوفيات في إمارة الشارقة بنسبة 0.9% وبعدها وفيات بلغ 106 مقارنة بعدد 107 حالات وفاة وقعت في العام 2012 في حين بلغ عدد الإصابات للعام الماضي 832 حالة.

وفي إمارة الفجيرة انخفضت أعداد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق بنسبة 34.3% وحوادث 23 حالة وفاة مقارنة بـ 35 حالة وفاة وقعت في العام 2012 فيما تم تسجيل 394 إصابة، كما انخفضت أعداد الوفيات في إمارة رأس الخيمة بنسبة 23.6% وحوادث 42 حالة وفاة

مقارنة بـ 55 حالة وفاة وقعت في العام 2012، في حين تم تسجيل 415 إصابة.

وانخفضت نسبة أعداد الوفيات في إمارة أم القيوين بواقع 47.4% حيث وقعت 10 حالات وفاة في العام 2013 مقارنة بـ 19 حالة وفاة في العام 2012 وتسجيل 102 إصابة، فيما ارتفعت نسبة الوفيات في إمارة عجمان بواقع 11.1% وبعدها حالات وفاة بلغت 20 حالة فيما كانت 18 حالة وفاة في العام 2012، كما بلغ عدد الإصابات 301 إصابة.

جنسيات المصابين

تقدم المقيمون من الجنسيات الآسيوية قائمة الإصابات، حيث تم تسجيل 372 حالة وفاة وإصابة 3761 شخصاً منهم 455 إصابة بليغة و1558 إصابة متوسطة و1748 ببسيطة، تلاهم مواطنو دولة الإمارات العربية المتحدة، حيث توفي 138 شخصاً وإصابة 1934 آخرون منهم 188 إصابة بليغة و749 إصابة متوسطة و997 إصابة ببسيطة، كما بلغ عدد المتوفين من الجنسيات العربية 91 شخصاً وإصابة 1371 آخرين، منهم 124 إصابة بليغة و563 إصابة متوسطة و684 إصابة ببسيطة، في حين بلغ عدد المتوفين من دول مجلس التعاون الخليجي 26 شخصاً وإصابة 267 آخرين، منهم 19 إصابة بليغة و105 إصابات متوسطة و143 إصابة ببسيطة، أما الجنسيات الأخرى فقد تم تسجيل 24 حالة وفاة و410 إصابات، منهم 34 إصابة بليغة و125 إصابة متوسطة و251 إصابة ببسيطة.

مسببات الإصابات

كان الانحراف المفاجئ في رأس قائمة الأسباب المؤدية لوقوع الإصابات، حيث تسبب في وفاة 176 شخصاً وإصابة 189 شخصاً بإصابات بليغة، و712 شخصاً بإصابات متوسطة و752 بإصابات ببسيطة، فيما تسبب عدم تقدير مستعملي الطريق في وفاة 89 شخصاً وإصابة 121 شخصاً بإصابات بليغة و309 شخصاً بإصابات متوسطة و216 شخصاً بإصابات ببسيطة، أما السرعة الزائدة فقد تسببت في وفاة 87 شخصاً وإصابة 69 شخصاً بإصابات بليغة

و282 شخصاً بإصابات متوسطة و208 بإصابات ببسيطة، كما تسبب عدم ترك مسافة كافية بين المركبات في وفاة 74 شخصاً وإصابة 91 شخصاً بإصابات بليغة و376 شخصاً بإصابات متوسطة و574 شخصاً بإصابات ببسيطة، أما الإهمال وعدم الانتباه فقد تسبب في وفاة 54 شخصاً وإصابة 66 شخصاً بإصابات بليغة و213 شخصاً بإصابات متوسطة و157 شخصاً بإصابات ببسيطة، كما تسبب عدم الالتزام بخط السير بوفاة 31 شخصاً وإصابة 43 شخصاً بإصابات بليغة و224 شخصاً بإصابات متوسطة و269 شخصاً بإصابات ببسيطة، في حين كان دخول الشارع دون التأكد من خلوه من المركبات في وفاة 30 شخصاً وإصابة 64 شخصاً بإصابات بليغة و244 شخصاً بإصابات متوسطة و375 شخصاً بإصابات ببسيطة، أما عبور الإشارة الضوئية الحمراء فقد تسبب في وفاة 13 شخصاً وإصابة 32 شخصاً بإصابات بليغة و158 شخصاً بإصابات متوسطة و595 شخصاً بإصابات ببسيطة، فيما توفي 100 شخص وإصابة 145 شخص بإصابات بليغة وإصابة 582 شخصاً بإصابات متوسطة وإصابة 677 شخصاً بإصابات ببسيطة لأسباب أخرى مختلفة.

أنواع الحوادث

تصدّر الصدم والتصادم قائمة أنواع الحوادث المرورية التي وقعت على مستوى الدولة حيث وقع 3217 حادثاً وبنسبة 62.78%، تلاه الدهس وحوادث 1209 حادثاً وبنسبة 23.59% وتلاه التدهور وحوادث 624 حادثاً وبنسبة 12.18%، فيما كان للأنواع الأخرى السبب في وقوع 74 حادثاً وبنسبة 1.44%.

المخالفات المرورية

سجلت إمارة أبوظبي أعلى عدد للمخالفات المرورية على مستوى الدولة وحوادث 4128614 مخالفة من إجمالي عدد المخالفات المرورية في الدولة والبالغة 8644232 مخالفة، كما بلغ عدد مخالفات السرعة الزائدة 4318232 مخالفة مشكلة بذلك ما نسبته 49.96% من إجمالي المخالفات المرورية.



”
غاييتنا سلامتك
شعار اسبوع المرور الثلاثين



وقف نزيف الخسائر

وأكد العميد غيث حسن الزعابي، مدير عام التنسيق المروري بوزارة الداخلية، أن أسبوع المرور الخليجي مناسبة سنوية تهدف إلى نشر الثقافة المرورية الصحيحة؛ وتكريس السلوكيات المرورية السليمة في دولنا الخليجية، وتوحيد الجهود الرامية إلى إرساء ثقافة مجتمعية تغطي مختلف جوانب السلامة المرورية، وتخدم رؤيتنا في تحقيق الأهداف المنشودة لمواطني دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية .

لافتاً إلى أن أسبوع المرور لم يعد مجرد ملتقى سنوي، وإنما أصبح جملة من الممارسات الجماهيرية التفاعلية التي تمتد على مدار العام، ما يعدّ نقلة نوعية على صعيد الحملات التي تستهدف سلامة المجتمع .

وأضاف: تنفيذاً لتوجيهات قيادتنا العليا، وانطلاقاً من رسالتها بأن الإنسان هو محور وأساس التنمية المنشودة والاستثمار الحقيقي لنهضة المجتمعات، أطلقت وزارة الداخلية العديد من المبادرات والخطط الاستراتيجية بأسلوب علمي ومنهجي وعملي، استندت فيها إلى معايير محددة وعملت على تحديثها وتطويرها ومراجعتها باستمرار، لقياس مستوى الإنجاز للأهداف المطلوبة، بما يوفر بيئة مرورية آمنة ومتميزة.

وقال إن شعار أسبوع المرور هذا العام "غاييتنا .. سلامتك"، يعكس حرص جميع الجهات المعنية في هذا الشأن على مواجهة الحوادث المرورية، وتعزيز جهود النوعية لوقف نزيف الخسائر البشرية والاقتصادية والاجتماعية التي يتكبدها المجتمع، لافتاً إلى أن وزارة الداخلية تنظر إلى أسبوع المرور الخليجي كركيزة أساسية نحو تكريس رؤيتنا الاستراتيجية الهادفة إلى تحسين صورة المشهد المروري؛ وتطوير منظومة متكاملة لإدارة السلامة المرورية، والارتقاء بسلوك مستخدمي الطرق من سائقين ومشاة على صعيد الالتزام بقوانين وأنظمة السير والمرور، ومعايير السلامة وزيادة الوعي والتثقيف المروري، بما يحقق السلامة المرورية للجميع. وكرم الفريق الشعفار عدداً من سفراء السلامة المرورية الذين يمثلون أطياًفاً من نخبة المجتمع من المواطنين والمقيمين، وعددهم (100) وتم اختيارهم كسفراء من بين 2000 شخصية تقدموا للقيام بهذا الواجب الوطني، وتستهدف دعم المسؤولية والتلاحم المجتمعي لتحقيق منظومة متكاملة للسلامة المرورية .

كما قام بتكريم الضابط المثالي والشرطي والشرطية المثاليين، والفائزين بالمبادرات المجتمعية الأربع لبرنامج مرور أبوظبي للحد من الحوادث المرورية "معاً"، التي أطلقتها المديرية لتعزيز الدور المجتمعي للسلامة، وتكريم السائق والسائقة المثاليين، والسائق والسائقة المثاليين من فئة ذوى الاحتياجات الخاصة.



الشعفار كرم سفراء السلامة والمتميزين مرورياً الزعابي: الإمارات تتصدر قائمة الدول الرائدة في توفير السلامة

مركبتك طفل - أنتم عماد الوطن - لهم الحق- الأولوية لهم- احترم ثقافتنا المرورية- على مقعد الدراسة هدفكم البناء وليس الهدم- في الطريق بص" ومبادرة "مجلس الإبداع المروري" ويتم من خلاله دعوة فعاليات من مختلف شرائح المجتمع لمناقشة الموضوعات المرورية بما يؤدي إلى تعزيز التلاحم المجتمعي مع قضايا المرور .

ودشن الشعفار خلال الاحتفال المبادرات المجتمعية الجديدة، تحت مظلة برنامج مرور أبوظبي للحد من الحوادث المرورية "معاً"، وتهدف تلك المبادرات إلى إشراك المجتمع من المواطنين والمقيمين في التفكير والابتكار وتفعيل الحملات المرورية على مدار العام من خلال 12 مبادرة تتعلق بالسلامة المرورية؛ بواقع مبادرة كل شهر منها (الطريق حق للجميع- لنكن مثلهم- في

تحت رعاية الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان، نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية، افتتح الفريق سيف عبد الله الشعفار، وكيل وزارة الداخلية، فعاليات أسبوع المرور الخليجي في دورته الثلاثين؛ تحت شعار "غاييتنا.. سلامتك"، الذي نظمته مديرية المرور والدوريات بشرطة أبوظبي بفندق «روز وود» بجزيرة الماريا بأبوظبي.

انخفاض عدد الحوادث في الدولة وارتفاع عدد الوفيات والإصابات في 2013 بن بدوة يدعو لتضافر الجهود للحد من الحوادث المرورية



أكد معالي محمد صالح بن بدوة الدرهمي رئيس مجلس إدارة جمعية الإمارات للسلامة المرورية على أهمية تضافر كافة الجهود المبذولة من قبل الجهات المعنية في الدولة للحد من حوادث المرور وما ينتج عنها من خسائر بشرية ومادية كبيرة، لافتاً إلى أن جهود وزارة الداخلية والجهات الأخرى ساهمت وبشكل كبير في تقليل الحوادث المرورية وخفض أعداد الوفيات والإصابات الناجمة عنها خلال الخمس سنوات الماضية.

جاء ذلك بمناسبة احتفال الدولة بمناسبة أسبوع المرور الخليجي والذي يقام هذا العام تحت شعار (غايتنا سلامتك) مؤكداً أن الشعار يحمل في طياته العديد من المعاني من أبرزها اهتمام الجهات المعنية بالسلامة المرورية كغاية وهدف لحماية مستخدمي الطريق ووقايتهم من مخاطر الحوادث المرورية.

ودعا بن بدوة إلى ضرورة أن تكون السلامة المرورية

أسلوب حياة لجميع أفراد المجتمع ، وأن تكون ممارسة يومية للصغير قبل الكبير ، وللسائقين بمختلف أعمارهم ، كما عليهم الالتزام التام بقانون وأنظمة المرور لتجنب التعرض للحوادث المرورية وما ينجم عنها من مأس تطل كافة مستخدمي الطريق، مشيراً إلى أن كافة الجهات المعنية بالسلامة المرورية لن تستطيع وحدها تحقيق السلامة المرورية بدون مساندة كافة قطاعات المجتمع والذين يقع على عاتقهم دعم هذه الجهود ، فيما يجب على أفرادهم الالتزام بمبادئ السلامة المرورية.

وأضاف: أنه يجب تكثيف الحملات المرورية الميدانية بالتزامن مع تكثيف حملات التوعية بأهمية السلامة المرورية ، لافتاً إلى أن تركيز الجهود في هذين الجانبين معاً يساهم وبشكل إيجابي في الحد من الحوادث المرورية ومسبباتها.

الداخلية تكرم الجمعية في ملتقى للشركاء



كرمت وزارة الداخلية جمعية الإمارات للسلامة المرورية كأحد الشركاء الرئيسيين خلال ملتقى شركاء الوزارة الثالث والذي أقيم مؤخراً في فندق بارك روتانا بأبوظبي وسط حضور كثيف للشركاء من الوزارات والهيئات الحكومية.

وسلم سعادة اللواء الركن خليفة حارب الخيلي وكيل وزارة الداخلية المساعد للموارد والخدمات المساندة درع الوزارة لسعادة العميد متقاعد حسن أحمد الحوسني أمين السر العام للجمعية بحضور عدد من كبار الموظفين في الوزارات الاتحادية، ومديري إدارات الاستراتيجية في الهيئات والدوائر المحلية بالدولة، وعدد كبير من ضباط وزارة الداخلية.

وكان الملتقى الذي نظمته الإدارة العامة للاستراتيجية وتطوير الأداء بالوزارة قد ناقش عدداً من الموضوعات التي تُعنى بتطوير وتحسين الشراكة والتعرف إلى احتياجاتهم، وتوقعاتهم الحالية والمستقبلية وتبادل طرح الآراء والأفكار ونقل المعرفة ، في ما يهدف إلى تعزيز وتقوية العلاقات وترسيخ أطر التواصل بين الوزارة وشركائها .

حزام الامان للجميع

SAFETY BELTS FOR ALL



القيادة العامة لشرطة أبوظبي
Abu Dhabi Police GHO

www.adpolice.gov.ae

برعاية سمو الشيخة فاطمة بنت مبارك

تهيان بن مبارك يفتح أعمال

المؤتمر الدولي الأول للسلامة المرورية



وقالت سموها "إننا ونحن نحتفل هذه الأيام باليوم الوطني الثاني والأربعين لدولة الاتحاد فإننا نشعر بالاعتزاز بأن الشباب في الإمارات يحظون لدينا بكل أشكال الدعم والتشجيع في سبيل تمكينهم من العمل والإنجاز في كافة المجالات انطلاقاً من الرؤية الحكيمة لمؤسس الدولة المغفور له الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان «رحمه الله» الذي كان يوجه دائماً إلى توفير كافة الفرص والإمكانات أمام الشباب كي يعيشوا حياة آمنة ومثمرة وكي يسهموا بإيجابية في مسيرة المجتمع وبشكل كامل".

وأكدت سموها أن التوجه استمر بكل قوة وعزيمة في ظل القيادة الرشيدة لصاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس الدولة «حفظه الله» وأخيه صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي «رعاه الله» وإخوانهما أصحاب السمو أعضاء المجلس الأعلى للاتحاد حكام الإمارات والفريق أول سمو الشيخ محمد بن زايد آل نهيان ولي عهد أبوظبي نائب القائد الأعلى للقوات المسلحة هذه القيادة الرشيدة كان لها أثر كبير في الاهتمام بسلامة ابنائنا وتوفير البنية الأساسية التي تشمل الطرق الممتازة والتقنيات المناسبة بالإضافة إلى الأخذ بالسياسات والإجراءات اللازمة لتقليل الحوادث المرورية ومحاولة تجنبها لضمان الأمن والسلامة لكافة أفراد المجتمع وباعتبار أن ذلك في الأساس أمراً ضرورياً لتأمين حياة كريمة وآمنة للجميع، بل وتمكين الشباب بالذات من الحفاظ على حياتهم والانخراط في شؤون مجتمعهم وأداء دورهم الوطني في تقدمها وتطورها ونشر خصائص الأمن والاستقرار في كافة ربوعها وبشكل دائم.

افتتح معالي الشيخ نهيان بن مبارك آل نهيان وزير الثقافة والشباب وتنمية المجتمع أعمال المؤتمر الدولي للسلامة المرورية الذي أقيم تحت رعاية سمو الشيخة فاطمة بنت مبارك رئيسة الاتحاد النسائي العام الرئيسة الأعلى لمؤسسة التنمية الأسرية رئيسة المجلس الأعلى للأمومة والطفولة بعنوان "الشباب والسلامة على الطريق... التحديات والحلول".

نظم المؤتمر الذي استمر مدة يومين في فندق "إنتر كونتيننتال أبوظبي" جمعية الإمارات للسلامة المرورية بالتعاون مع مؤسسة التنمية الأسرية واللجنة المشتركة للسلامة والحلول المرورية.

وشارك في تنظيمه.. المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق والمنظمة العربية للسلامة المرورية ومنظمة الصحة العالمية بحضور أكثر من 80 شخصية تمثل وفود 28 دولة عربية وأجنبية إلى جانب الجهات المعنية في السلامة المرورية في الدولة وبمشاركة أكثر من 400 مشارك على المستوى الداخلي.

وأكدت سمو الشيخة فاطمة بنت مبارك رئيسة الاتحاد النسائي العام الرئيسة الأعلى لمؤسسة التنمية الأسرية الرئيسة الأعلى للمجلس الأعلى للأمومة والطفولة في كلمة ألقاها نيابة عن سموها معالي الشيخ نهيان بن مبارك آل نهيان وزير الثقافة والشباب وتنمية المجتمع في حفل افتتاح المؤتمر.. إن انعقاد المؤتمر الدولي في دولة الإمارات العربية المتحدة يأتي امتداداً طبيعياً لحرص الدولة على أمن واستقرار الوطن والمواطن واهتمامها الكبير بفئة الشباب بصفة خاصة والذين هم عماد الحاضر وأمل المستقبل.



فرصة لتبادل الخبرات بين المشاركين من مختلف دول العالم وإثراء النقاش الذي سيسفر عن مساهمات إيجابية في السلامة المرورية للشباب.

وأوضحت الدكتورة هالة صقر ممثلة منظمة الصحة العالمية أن السبب الرئيسي للوفاة بين الأجيال الشابة والأكثر انتاجا والذين تتراوح أعمارهم بين 15-29 سنة على الصعيد العالمي وفي إقليم شرق المتوسط هو التصادمات على الطرق ولم يعد كما كان سابقا مرضا مميتا أو عدوى قاتلة..

وأكد هذه الحقيقة أحدث التقديرات المنشورة وتقرير الوضع العالمي حول السلامة على الطرق الصادر هذا العام والذي يشير إلى أن التصادمات على الطرق لا تزال تحصد 1.24 مليون شخص سنويا على الصعيد العالمي لافتة الى انه إذا استمرت الاتجاهات الحالية للتصادمات على الطرق على ما هي عليه فمن المتوقع أن يصل عدد الوفيات المرورية إلى ما يقرب من المليون وفاة سنويا بحلول عام 2020 .

وقالت إنه في إقليم شرق المتوسط الوضع أكثر إثارة للقلق فالإقليم يعاني من ثاني أعلى معدل للوفيات الناجمة عن التصادمات على الطرق بين أقاليم منظمة الصحة العالمية الستة... وبينما تقع أكثر من 85 في المائة من وفيات الإقليم في البلدان متوسطة الدخل فإن معدلات الوفاة في بلدانه ذات الدخل المرتفع هي ضعف المعدلات الموجودة في البلدان مرتفعة الدخل في الأقاليم الأخرى مما يجعل الإصابات المرورية مصدر قلق لجميع البلدان في إقليمنا بغض النظر عن مستوى دخلها... والأكثر إزعاجا أن

وتعميق النقاش حولها لإثراء المضمون العلمي لأعمال المؤتمر الذي نتطلع أن يثمر عن توصيات قيمة تساعد على إيجاد الحلول لتحقيق مزيد من الأمن والأمان والسلامة على الطرق.

وقال السيد يوب جوز رئيس المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق إننا نفقد يوميا أكثر من 1000 روح شابة وأن العالم فقد خلال هذه السنة 1.24 مليون شخص بسبب الحوادث المرورية منهم 380 ألف شاب دون سن الخامسة والعشرين و 27 في المائة منهم من الشباب بعمر 15-20 سنة ويمثلون 10 في المائة من الكثافة السكانية.

واضاف أن أقل عدد من ضحايا حوادث المرور في العالم كان في العام 1896 م وأصبح الآن وبعد 117 عاما أصبح أكثر من 35 مليون شخص منذ ذلك التاريخ وإلى الآن. واكد أنه لا يمكن لنا القبول بأن تلك الخسائر هي ثمن للحركة ، وأن حوادث المرور ليست بالحوادث الطبيعية، إذ يمكننا الوقاية منها والحد من أثارها حيث تعتبر السلامة المرورية وإنقاذ الأرواح الأولوية الأولى مع التركيز على الشباب.

وأوضح أن التحدي الذي نواجهه هو الوصول إلى الشباب عبر أسلوب حياتهم والتواصل معهم بالوسائل والأساليب التي يجوبونها مثل مواقع التواصل الاجتماعي والتقنيات الحديثة لجذبهم وجعلهم سفراء للسلامة المرورية الأمر الذي معه يحقق الفاعلية والتجاوب الإيجابي منهم.

وأكد ضرورة أن يأخذ الشباب دورهم في السلامة المرورية من خلال إعطائهم المسؤولية والثقة وأن يكونوا طرفا أساسيا في الحل وليس في المشكلة لافتا إلى أن المؤتمر يعد

كما دعا إلى تقليص الدعاية الإشهارية للسيارات التي تعتمد على السرعة القصوى والقدرة على بلوغها في وقت وجيز ووضع ضوابط لهذا النوع من الإشهار .

ونياية عن المنظمة العربية للسلامة المرورية ألقى العميد متقاعد حسن أحمد الحوسني نائب رئيس المنظمة كلمة أكد فيها الاهتمام المتزايد الذي توليه القيادة الرشيدة في الإمارات بالإنسان باعتباره المستفيد من كل جهود التنمية والتطوير والرفاهية، والمنظمة تثمن غالبا هذه الإرادة السياسية الثابتة والصداقة للارتقاء بالعنصر البشري وتوفير أرقى مقومات العيش الكريم على أرض الإمارات المعطاء.

وأوضح أن العالم يواجه اليوم الكثير من التحديات التي تتداخل مع بعضها البعض ولأن الشباب هم ثروة الشعوب ومستقبلها فلا يختلف اثنان أنهم يمثلون موردا بشريا رئيسيا للتنمية في جميع البلدان حيث تفيد إحصائيات الأمم المتحدة أن الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و 24 سنة يمثلون نسبة 18 في المائة من مجموع سكان العالم أو ما يصل إلى 1.2 مليار نسمة لهذا فإننا نعتبر أن جمعية الإمارات قد أصابت الهدف باختيارها موضوع الشباب عنوانا لهذا المؤتمر الدولي الذي يجمع نخبة من خيرة الباحثين والمختصين والمهتمين بقضية السلامة المرورية من منظور شبابي حيث يأتي هذا المؤتمر تتويجا لكثير من الأنشطة والمبادرات ذات العلاقة التي تنظمها المنظمة.

ونقل الحوسني توصية المنظمة العربية للسلامة المرورية للباحثين والخبراء والمختصين وكل المشاركين في المؤتمر باعتماد كلمة سمو راعية المؤتمر كوثيقة مرجعية للمؤتمر

الدولة ، والمنطقة ككل.

وقال إن المؤتمر يتناول فئة غاية في الأهمية في المجتمع وهم الشباب كونهم أكثر فئة عرضة لمخاطر الحوادث المرورية وكيف لنا أن نجعل من دور الشباب دورا إيجابيا لبناء الذات الإنسانية وترسيخ السلوك الحضاري لإفراد المجتمع وبذلك نرتقي بمعارفهم وثقافتهم ويمكنهم من استيعاب المخاطر والتنبه إليها والوقاية منها، مؤكداً أن الجميع معنيون بالسلامة المرورية وهذا أمر يدعونا لمواصلة الجهود كل من موقعه للمساهمة في تحقيق الأهداف المنشودة التي رسمها صاحب السمو رئيس الدولة «حفظه الله» والتي جعل جوهرها الحياة الكريمة والأمنة والمطمئنة للإنسان على أرض دولة الإمارات العربية المتحدة.

وأكد معالي محمد بن علي كومان الأمين العام لمجلس وزراء الداخلية العرب أن المؤتمر وعنوانه يختزلان أهم تحدٍ تواجهه السلامة المرورية في الوطن العربي والعالم، وهو تقليص دور العنصر البشري في حوادث المرور ويتأكد هذا الأمر بالنسبة لشريحة الشباب نظراً لما يتميز به الشباب من اندفاع واستهانة بالمخاطر .

وقال: إن تشديد العقوبة الرادعة وبذل الجهود والإمكانات ستظل نتائجها محدودة ما لم يتركز في نفوس الشباب وعي كامل بخطورة هذه الممارسات وبضرورة الابتعاد عنها وهو أمر لا يأتي إلا بالتربية المرورية الصحيحة والتوعية الهادفة لافتنا إلى أهمية التوسع في العقوبات البديلة مثل إعادة تأهيل السائقين وجعلهم يساهمون في الأعمال ذات النفع العام.

وتوجه معاليه باسم المؤتمر إلى سمو " أم الإمارات" بالشكر والثناء والتقدير على حرصها الكبير على دعم وتشجيع الشباب في كل مكان كي يكونوا قدوة ومثالا في السلوك والأداء والإنجاز وعلى مبادراتها الكريمة برعاية المؤتمر والذي يجسد حرصها التام على نجاح التنمية البشرية والاجتماعية والتأكيد بشكل خاص على دور الشباب في مسيرة المجتمع.

من جانبه توجه معالي محمد صالح بن بدوة الدرهمي رئيس مجلس إدارة جمعية الإمارات للسلامة المرورية بالشكر إلى سمو الشخبة فاطمة بنت مبارك على رعاية سموها الكريمة والتي تؤكد دعمها المتواصل والمعهود للمبادرات التطوعية الخيرة للمجتمع المدني بدولة الإمارات.

واكد حرص القيادة الرشيدة وعلى رأسها صاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس الدولة «حفظه الله» على أمن وسلامة كافة مستخدمي الطريق والذي يتجلى بما توليه من اهتمام في توفير كل ما من شأنه أن يعزز من البنى التحتية وإصدار القوانين والتشريعات التي تكفل وترتقي بمستوى السلامة المرورية لافتا إلى أن جمعية الإمارات للسلامة المرورية حريصة ومن خلال توجيهات الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية الرئيس الفخري للجمعية على إثراء برنامج عملها وخاصة العلمي لتحقيق أهدافها والقاء الضوء على أبرز الظواهر والمشاكل المرورية وطرحها في ملتقيات علمية تتناولها بالبحث والدراسة لإيجاد الحلول التي تساهم في تعزيز السلامة المرورية في

وشددت سموها على أهمية الوازع الإنساني لدى كل منا في أن ندرك جيدا ما يسببه جنون السرعة من فاقد كبير في الأرواح والممتلكات وهو أمر لا ينبغي السكوت عليه في كل الأحوال بل علينا أن نجابهه بكل حزم وأن نتصدى له بكل الوسائل الممكنة.. إن من حق الشباب أن يتمتعوا بحياتهم وأن يستمتعوا بما وهب الله دولتهم من خير وجمال وحرية تتضمن جانباً مهماً من المسؤولية الفردية والجماعية.

وقالت سموها في ختام كلمتها أن أهمية المؤتمر تتبع من إدراكنا لخطورة المشكلة ومن التوصيات والحلول التي سيتم طرحها خلاله ومن اللانزاهات التي نأخذها على أنفسنا والأسس التي نضعها كإطار للعمل الجماعي والمشارك وأن يكون المؤتمر بداية طيبة وحقيقية لتقوية أواصر التعاون والتنسيق لتحقيق السلامة المرورية والأمان على الطريق للجميع وأن نكون معا نموذجاً وقدوة للعالم كله في إنجاز هذا الهدف الحيوي والهام.

وكان معالي الشيخ نهيان بن مبارك آل نهيان وزير الثقافة والشباب وتنمية المجتمع قد نقل تحيات سمو الشخبة فاطمة بنت مبارك رئيسة الاتحاد النسائي العام الرئيسة الأعلى لمؤسسة التنمية الأسرية الرئيسة الأعلى للمجلس الأعلى للأمومة والطفولة معرباً عن أمله في بأن تكلل جهود المؤتمر بالنجاح وأن يكون الشباب دائماً في الدولة والمنطقة والعالم مثالا ونموذجاً في الالتزام بالنظام العام والتزود بالثقافة المرورية وأن تعمل جميع مؤسسات المجتمع معا في سبيل تحقيق الاستخدام الآمن والسليم للطرق ونشر الوعي المجتمعي بأهمية ذلك باعتباره مؤشرا مهما لجودة الحياة واستقرارها في المجتمع.

غالبية الذين يفقدون حياتهم جراء تصادمات الطرق هم من الشباب في عمر الإنتاج والعمل.

واكدت الدكتورة هالة صقر أنه على الرغم من هذه الصورة القاتمة فلا ينبغي أن ينظر إلى الشباب على أنه مجرد سبب من أسباب المشكلة ولكن من المهم رؤية الشباب كقادة فاعلين للتغيير الإيجابي المأمول حيث أثبتت التجربة أن الطاقة الإيجابية للشباب يمكن أن تصنع المعجزات.. لذا لم يكن مستغرباً أن يخصص الأسبوع العالمي الأول للسلامة على الطرق للشباب في عام 2007.. وفي ذلك الوقت انعقدت جمعية عالمية عامة للشباب حول السلامة على الطرق وأطلقت "إعلان الشباب للسلامة على الطرق".. ودعا هذا الإعلان الشباب إلى المشاركة في حملات وبرامج السلامة على الطرق.. وحث البالغين على القيام بالمزيد من الجهد وأن يكونوا بمثابة قدوة للسلوك الحميد، وطالب الإعلان كذلك بمزيد من الالتزام السياسي على المستوى الوطني والمجتمعي للتصدي لقضية السلامة على الطرق.

واكدت أن التحسن ممكن، حيث بين تقرير الوضع العالمي الأخير أنه ما بين 2007 و 2010 تمكن 88 بلداً في العالم بما فيها دولة الإمارات العربية المتحدة وسبعة من البلدان الأخرى في إقليمنا من خفض الوفيات المرورية من خلال اعتماد التدخلات الفعالة التي ثبت نجاحها وهي في معظمها تدخلات بسيطة وفي متناول كل بلد من بلدان الإقليم.

وقالت انه بعد عامين من عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 والذي أطلقه المجتمع الدولي في عام 2011 تم بذل الكثير من الجهود الحثيثة للتصدي للتصادمات على الطرق في جميع أنحاء العالم.. ففي دولة الإمارات العربية المتحدة وغالبية البلدان مرتفعة الدخل الأخرى في الإقليم أسفرت الجهود المنسقة لتعزيز السلامة على الطرق من قبل وزارة الداخلية بالتنسيق مع وزارات الصحة والنقل وغيرها من الشركاء الرئيسيين في الحد بصورة ملحوظة من وفيات تصادمات الطرق في السنوات الماضية حيث يمكن البناء على هذه الجهود لإنجاز مزيد من النجاحات وتيسير الثغرات القائمة من أجل الوقوف على قدم المساواة مع الدول المتقدمة في العالم في هذا المضمار.. ومما يمكننا بالتأكيد أن نجعل دولة الإمارات المتحدة نموذجاً ومثالاً يحتذى في مجال السلامة على الطرق.

وأكدت أن منظمة الصحة العالمية تلتزم التزاماً كاملاً بتقديم كل الدعم التقني اللازم لجعل ذلك الأمر حقيقة واقعة فقد علمتنا التجربة أن الالتزامات والمبادرات العالمية والإقليمية تبقى بلا معنى من دون العمل على المستوى القطري فالبلدان هي المكان الذي يمكن أن تتحقق فيه الإنجازات الحقيقية.

وعقد المؤتمر في يومه الأول ثلاث جلسات ضمت 13 ورقة



عمل حيث تناولت الجلسة الأولى برئاسة الدكتور محمود فكري عضو مجلس إدارة جمعية الإمارات للسلامة المرورية محور " الشباب وحجم مشاركته في الحوادث المروية من واقع التحليل الإحصائي " وتم خلالها طرح ثلاث أوراق عمل كانت الأولى حول الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق في العالم وإقليم شرق المتوسط وبين الشباب قدمتها الدكتورة هالة صقر ممثلة منظمة الصحة العالمية فيما تناولت الورقة الثانية والتي قدمتها أمانة السعدي من وزارة الداخلية في دولة الإمارات العربية المتحدة " الشباب وحجم مشاركته في الحوادث المرورية من واقع التحليل الإحصائي والأسباب المؤدية إلى ذلك، فيما تناولت الورقة الثالثة الشباب وحجم مشاركته في الحوادث المرورية قدمها محمد مظهر من جمعية الإمارات للتأمين.

وكان محور الجلسة الثانية للمؤتمر " رخصة القيادة المتدرجة.. التربية المرورية للسائقين الشباب " والتي تراس جلستها السيد بوب جوز رئيس المنظمة الدولية للوقاية من حوادث الطرق " وقدمت خمس أوراق علمية تناولت الأولى رخصة القيادة المتدرجة للدكتور ترولس فا من النرويج والثانية حول السائقين الشباب والعوامل المؤثرة والجوانب



تناولت الورقة الرابعة تأثير العوامل الاجتماعية والنفسية قدمتها الدكتورة سونيا فورورد من السويد فيما تناولت الورقة الأخيرة لليوم الأول للمؤتمر موضوع نمط الحياة والسلامة على الطرق عند السائقين الشباب قدمها الدكتور هاردي هولت من ألمانيا.

وكان المؤتمر قد تابع جلساته العلمية في اليوم الثاني، حيث تناولت الجلسة الرابعة محور المسؤولية المشتركة لسلامة الشباب على الطرق وأهمية الشراكة في التخطيط الاستراتيجي، حيث قدمت الباحثة أمل عبد الله الهدابي المدير التنفيذي لمركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية ورقة تناولت أهمية التخطيط الاستراتيجي في الحد من الحوادث المرورية فيما قدم الرائد دكتور محمد خليفة راشد آل علي من مركز دعم اتخاذ القرار في القيادة العامة لشرطة أبوظبي ورقة تناولت فاعلية برامج الوقاية المرورية، كما عرض الباحث برنار كلير من فرنسا التجربة الفرنسية في الحد من حوادث مرور الشباب.

وتناولت الجلسة الخامسة محور التوعية والإعلام وكيفية التعامل مع الشباب ،حيث عرض المهندس بانصر بلعجول من المغرب موضوع حملات السلامة المرورية الموجهة للشباب واليا فعين، فيما قدم كريستوفر مكلارين من مركز دعم اتخاذ القرار بشرطة أبوظبي ورقة تناول فيها موضوع حول تغيير سن الحصول على رخصة القيادة في دولة الإمارات العربية المتحدة، فيما عرض الدكتور هشام

شكر وامتنان

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

توصيات المؤتمر

أكد مساهمتها في تشتيت تركيز السائقين

مؤتمر السلامة المرورية الدولي بأبوظبي يوصي بالحد من التقنيات الحديثة في المركبات

أوصى المؤتمر الدولي الأول للسلامة المرورية بضرورة الحد من استخدام التقنيات الحديثة المستخدمة في المركبات، والتي تشغل السائق وتشتت انتباهه وتركيزه عند القيادة خاصة لسائقين من الشباب وكذلك المشاة والركاب عند استخدامهم للطرق.

جاء ذلك في الجلسة الختامية للمؤتمر كما أوصى بالحاجة إلى إدخال السلامة المرورية في المناهج والأنشطة الموجهة للشباب والأطفال في مراحل التعليم الأساسي والعام والعالي وبصورة متطورة وشمولية.

كما أكدت التوصيات أهمية الحاجة إلى تضمين استراتيجيات السلامة المرورية الوطنية وبرامجها وخططها التنفيذية محاور خاصة بسلامة الشباب على الطرق وضرورة إعداد حملات توعية موازية للرقابة المرورية على الطرق تكون موجهة للفئات العمرية المختلفة خاصة للشباب وإشراكهم في تنفيذ برامج وخطط السلامة المرورية الموجهة لهم، إضافة إلى الحاجة إلى إيجاد وسائل حديثة ومبتكرة للاتصال الاجتماعي الإلكتروني الذي يستخدمه الشباب وطرق التواصل فيما بينهم كمواقع الشبكة العنكبوتية الشهيرة، كما يجب دعم مبادرات التوعية الشبابية الموجهة لهم وفيما بينهم. ودعت التوصيات إلى ضرورة دعم القدرات المحلية وتشجيع التعاون الإقليمي والدولي في مجال السلامة المرورية ونقل الخبرات والتجارب المتميزة والناجحة وأفضل التطبيقات خاصة تلك الموجهة للشباب، والاهتمام بتوفير قواعد البيانات والمعلومات والإحصاءات المرورية بشكل عام وتلك المتعلقة بالشباب بشكل خاص، والالزمة لوضع السياسات والاستراتيجيات والخطط والبرامج التنفيذية المتعلقة بالسلامة المرورية.

وأشارت التوصيات إلى ضرورة إعداد دراسات وبحوث موجهة في مجال السلوكيات السلبية للشباب على الطرق، وسبل الحد منها ومنع انتشارها، مع ضرورة تضمين هذه الدراسات والبحوث للمعايير والمنهجيات العلمية والاجتماعية والنفسية والثقافية المحلية المناسبة للمجتمعات المحلية، علاوة على الاهتمام بعقد دورات تدريبية وتأهيلية وورش عمل متخصصة في مجال السلامة المرورية بشكل عام، وتلك الموجهة إلى الشباب بشكل خاص، كما يجب الاستمرار في عقد اللقاءات المحلية والإقليمية والدولية كالتدورات والمؤتمرات في هذا المجال بشكل دوري.

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

الفالح والدكتور هاني حسن من السعودية موضوع تحديد العوامل المتعلقة بالسلامة المرورية وسلوك القيادة لقائدي المركبات من الشباب السعوديين.

كما تناولت الجلسة ورقة حول أساليب التأثير في السلوك المروري للشباب ودور التربية المرورية والتنشئة السليمة للشباب كمسؤولية مشتركة بين الأسرة والمجتمع قدمها الدكتور جاسم محمد عبدالله من مؤسسة التنمية الأسرية، فيما عرض الدكتور عايد العقبي التجربة الأردنية في توعية الشباب واستحداث مناهج دراسي للسلامة المرورية متخصص لطلبة الجامعات والمرحلة الثانوية.

وتناول محور الجلسة العلمية الأخيرة للمؤتمر السلامة المرورية والتكنولوجيا الذكية، عرض خلالها ثلاث أوراق، تناولت الأولى كيفية إنشاء البنية التحتية لحماية السائقين الشباب، قدمها الدكتور كريستيان هوبر من سويسرا، فيما تناولت الثانية دور أنظمة النقل الذكية في تقليل الحوادث المرورية قدمها المهندس صلاح محمد المروزي من اللجنة المشتركة للسلامة والحلول المرورية في إمارة أبوظبي، والثالثة تناولت موضوع استعمال أنظمة

النقل الذكية من قبل السائقين الشباب قدمها آلان أريال من البرتغال.

ورش المؤتمر

تم تنظيم ورشتي عمل على هامش المؤتمر ، وقبل الافتتاح الرسمي له، موجهة للمعنيين في الجهات والدوائر الرسمية والأهلية، تناولت الأولى موضوع الحملات التوعية المرورية، تحت عنوان ” إدارة حملات التوعية المروريةالموجهة للشباب ... التخطيط والتنفيذ“ ، التي تهدف إلى تعزيز قدرات العاملين في هذا المجال من منطلق علمي وتخطيط منهجي، لتحقيق أكبر عائد ممكن من نتائج الحملات الموجهة للشباب، والتعرف إلى تجارب بعض الدول المتقدمة التي حققت نتائج إيجابية.

أما ورشة العمل الثانية فتناولت موضوع التدريب، تحت عنوان ” تدريب الشباب أحدث الممارسات العالمية“ ، تم خلالها عرض أفضل الممارسات لبعض الدول المتقدمة في هذا المجال، إضافة إلى تجربة الإمارات في تعليم وتدريب السائقين.



صدي المؤتمر

على مر السنين ، حققت الإمارات خطوات تنموية هائلة في مجالات عدة ، لعل من أهمها وأكثرها وضوحاً للعين هي الطرق الحديثة التي شيدتها الإمارات وزودتها بكل التقنيات التي تمكنها من إحكام السيطرة على النظام المروري والرقابي لما يمكن أن يقع على الطرق من حوادث تعاني منها أغلب دول العالم .
التطور الذي لوحظ خلال السنوات الماضية واستقر في منظوره الحالي يؤكد منهجية العمل الجاري والتي تقوم به وتتولاه عقول إماراتية تعمل برؤى علمية مدروسة .

- الدكتورة هالة صقر



شهدت الامارات طفرة غير متوقعة في النظام المروري الذي شهد الجميع بريقه وأهميته في ظل التزايد السكاني وحركة الاستثمارات المتفجرة والتي تتطلب أن يكون لدى الامارات بنيات تحتية متنوعة منها الطرق والنظام المروري الذي يسهم بشكل كبير في انسيابية الحركة.
ولا أبالغ إذا قلت أن الرؤى الاستراتيجية لمن يبنون ويطورون الدولة هي رؤى نوعية تستبقي الأحداث والتوقعات وإلا كنا شهدنا ازدحامات على الطرق تعيق الحركة وتؤثر على الإنتاجية كما يحدث في بلدان كثيرة. فتحية لمن يبدعون فكراً مستميراً في الامارات .

- ميغيل خوزيه تريغوزو



من الشواهد الكبيرة في الإمارات إن الإمارات اجتذبت العديد من المؤتمرات والمعارض الدولية بل أصبحت موقعا سياحيا يأتي إليها السائحون من بقاع العالم .
فهل هذا من قبيل إنها دولة نفطية غنية ؟ صحيح أن النفط يعتبر سبباً في اقامة المشاريع من الجانب المادي لكنه ليس عاملاً يذكر في طرح مبادرات الإبداع والفكر التطوري. فهذا نتاج آخر، عمل على استثماره الشيخ زايد «طيب الله ثراه» وخليفته رئيس الدولة الشيخ خليفة. فكثير من البلدان تمتلك المال لكنها تظل دولة تقليدية لا تمسك بزمام العلم ولا تعرف كيف تستفيد من التقنيات الحديثة وتوظفها في مجالات إنشائية ومرورية وغيرها. هذا باختصار شديد ما أنجزته الإمارات

- يوب جوز



نظمت الإمارات ممثلة في جمعية السلامة المرورية مؤتمرها المروري والذي تهدف منه إلى تقديم مقترحات ودراسات عن السلامة المرورية، فهي تقدم خدمة مجانية بل عصارة الفكر الانساني الذي يسعى الى تحقيق السلامة على الطريق فجمعت الامارات خبراء ومختصين طرحوا آرائهم وأبحاثهم في ملتقى يناقش ضحايا الحوادث المرورية ويوفر قدراً من السلامة التي يمكن أن تعين وتقدم المساعدة لمن يرغب في الحد من نزيف الدماء على الطرقات .

- عفيف الفريقي





شكرت الشيخة فاطمة والشيخ نهيان بن مبارك مديرة حفظ الصحة لمنظمة الصحة العالمية:

الحوادث تحصّد 1,2 مليون تنّخص سنوياً

مرتفعة الدخل في الأقاليم الأخرى، مما يجعل الإصابات المرورية مصدر قلق لجميع البلدان في إقليمنا بغض النظر عن مستوى دخلها. والأكثر إزعاجاً، كما ذكرت آنفاً، أن غالبية الذين يفقدون حياتهم جراء تصادمات الطرق هم من الشباب في عمر الإنتاج والعمل.

وأردفت قائلة "على الرغم من هذه الصورة القاتمة، فلا ينبغي أن يُنظر إلى الشباب على أنه مجرد سبب من أسباب المشكلة ولكن من المهم رؤية الشباب كقادة فاعلين للتغيير الإيجابي المأمول. لقد أثبتت التجربة أن الطاقة الإيجابية للشباب يمكن أن تصنع المعجزات. لذا لم يكن مستغرباً أن يُخصص الأسبوع العالمي الأول للسلامة على الطرق للشباب في عام 2007. في ذلك الوقت، انعقدت جمعية عالمية عامة للشباب حول السلامة على الطرق وأطلقت "إعلان الشباب للسلامة على الطرق". ودعا هذا الإعلان الشباب إلى المشاركة في حملات وبرامج السلامة على الطرق، وحث البالغين على القيام بالمزيد من الجهد وأن يكونوا بمثابة قدوة للسلوك الحميد، وطالب الإعلان كذلك بمزيد من الالتزام السياسي على المستوى الوطني والمجتمعي للتصدي لقضية السلامة على الطرق.

وأكدت مديرة حفظ الصحة وتعزيزها "أنه ينبغي أن نأخذ كافة العوامل المتفاعلة والمتداخلة في الاعتبار. صحيح أن العوامل السلوكية، مثل قلة الخبرة وعدم

وجهت الدكتورة هيفاء ماضي مديرة حفظ الصحة وتعزيزها في المكتب الإقليمي لمنظمة الصحة العالمية لشرق المتوسط في كلمةقتها في افتتاح المؤتمر الشكر والامتنان إلى معالي الشيخ نهيان بن مبارك آل نهيان، وزير الثقافة والشباب وتنمية المجتمع في الإمارات العربية المتحدة، وممثل سمو راعية المؤتمر الشيخة فاطمة بنت مبارك مشيرة إلى أن هذه الرعاية السامية للمؤتمر، تعبير متجدد على الالتزام السياسي رفيع المستوى بالتصدي لقضية السلامة على الطرق.

كما تقدمت بالشكر لمعالي محمد صالح بن بدوة الدرهمي، رئيس جمعية الإمارات للسلامة المرورية، على التكرم بدعوة المكتب الإقليمي لمنظمة الصحة العالمية لشرق المتوسط للمساهمة في هذا التجمع. وقالت انه مع ازدياد نجاح الإنسانية في التصدي للكثير من المشكلات الصحية، أصبح جلياً أن السبب الرئيسي للوفاة بين الأجيال الشابة والأكثر إنتاجاً والذين تتراوح أعمارهم بين 15-29 سنة، على الصعيد العالمي وفي إقليم شرق المتوسط، هو التصادمات على الطرق، ولم يعد كما كان سابقاً مرضاً مميتاً أو عدوى قاتلة".

وأكدت د. هيفاء هذه الحقيقة بأن أوردت تقديرات منشورة وتقرير الوضع العالمي حول السلامة على الطرق الصادر هذا العام. والذي يشير إلى أن التصادمات على الطرق لا تزال تحصد 1.24 مليون

النضج وكذلك أنماط الحياة المتعلقة بالشباب، يمكن أن تزيد من مخاطر انخراطهم، خاصة الذكور منهم، في التصادمات على الطرق، غير أنه ينبغي إدراك أن مستخدمي الطرق، سواء كانوا من الشباب أو البالغين، لا يتحركون في فراغ بل في بيئات يجب أن تراعي بدرجة مناسبة الحاجات المحددة للفئات المختلفة لمستخدمي الطرق. وأشارت إلى أن تقرير الوضع العالمي الأخير بين أنه ما بين 2007 و2010، تمكن 88 بلداً في العالم بما فيها دولة الإمارات العربية المتحدة وسبعة من البلدان الأخرى في إقليمنا من خفض الوفيات المرورية من خلال اعتماد التدخلات الفعالة التي ثبت نجاحها، وهي في معظمها تدخلات بسيطة وفي متناول كل بلد من بلدان الإقليم.

وأوضحت د. هيفاء أنه خلال عامين من إصدار عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020

المنسقة لتعزيز السلامة على الطرق من قبل وزارة الداخلية بالتنسيق مع وزارات الصحة والنقل وغيرها من الشركاء الرئيسيين في الحد بصورة ملحوظة من وفيات تصادمات الطرق في السنوات الماضية. ويمكن البناء على هذه الجهود لإنجاز مزيد من النجاحات وتجسير الثغرات القائمة من أجل الوقوف على قدم المساواة مع الدول المتقدمة في العالم في هذا المضمار. ومعاً يمكننا بالتأكيد أن نجعل دولة الإمارات المتحدة نموذجاً ومثالاً يحتذى في مجال السلامة على الطرق.

وأعربت في ختام كلمتها عن أملها في ألا يتوقف هذا الاجتماع عند المناقشات، والتي بلا شك ستكون غاية في الثراء، وأن يسفر هذا المنتدى الهام عن مزيد من الالتزام والعمل نحو تحقيق هدفنا العالمي المشترك لإنقاذ حياة 5 ملايين شخص بحلول عام 2020.

إنقاذ حياة 5 ملايين شخص بحلول 2020 هدف عالمي

والذي أطلقه المجتمع الدولي في عام 2011، تم بذل الكثير من الجهود الحثيثة للتصدي للتصادمات على الطرق في جميع أنحاء العالم. وفي دولة الإمارات العربية المتحدة، وغالبية البلدان مرتفعة الدخل الأخرى في الإقليم، أسفرت الجهود

تعديل سن منح رخصة القيادة في الإمارات معطيات ونتائج

إعداد:

كريستوفر ماكلارين

مركز دعم اتخاذ القرار
شرطة أبوظبي

في الصحف، إلا أنه من المستحيل التوصل إلى نتائج حيال نسبة مخاطر الحوادث التي يرتكبها المراهقون مقابل البالغين إذا لم نعرف نسبة الشبان المتواجدين على الطرق. تهدف ورقة العمل هذه إلى توصيف طريقة منهجية لتقدير عدد السائقين المراهقين، ومخاطر قيادتهم مقارنة مع السائقين الأكبر سناً. ولا تقيد هذه التقديرات في الحصول على وصف دقيق لخطر السائق المراهق مقابل السائقين البالغين وحسب، بل في تقييم أثر التغييرات في متطلبات منح رخصة القيادة على نتائج السلامة.

ضوابط إضافية

وتعالج ورقة العمل هدف البحث الثاني عبر تلخيص المعطيات التجريبية حول تأثير التغيير في معدل سنّ منح رخصة القيادة في مختلف الأطر والترتيبات. واستناداً إلى الأدلة فإنه لا يُصبح تخفيض سنّ القيادة والسماح للسائقين أن يقودوا سياراتهم على الطرقات من دون فرض ضوابط إضافية. أما تخفيض معدل سنّ منح رخصة القيادة والسماح للسائقين البدء بالتدريبات في ظل ضوابط معينة (كعدم جواز القيادة مثلاً إلا برفقة شخص بالغ حاصل على رخصة، وعدم السماح بالقيادة ليلاً) إضافة إلى صفوف تثقيفية إلزامية للسائق قد تحسن من مستوى السلامة على الطرقات. وتجدر الإشارة إلى أهمية تمديد فترات التدريب ضمن ظروف أقل خطورة قبل منح السائق رخصة تخوله القيادة منفرداً بشكل متحرر من الضوابط.

تسجل أبوظبي أحد أعلى معدلات العالم في الوفيات الناجمة عن حوادث الطرقات حيث تحل ثانية بعد إفريقيا وتضم مزيجاً ديموغرافياً من السائقين الشباب الذين يعتقد أنهم الأكثر خطورة. تشير الأدلة إلى ارتفاع معدل الحوادث بين الشباب الإماراتي، في حين تظهر الأدلة المتناقضة إلى أن العديد من شباب الإمارات ممن هم دون الثامنة عشرة يقودون بشكل غير قانوني ومن دون أن يحصلوا على التدريب المناسب على الأرجح أو يخضعوا للإشراف. ودعا الخبراء وصناع القرار السياسي إلى اتباع ضوابط قيادة أكثر صرامة على السائقين في عمر المراهقة في حين يعتقد البعض أن تخفيض سن السماح بالقيادة مع اعتماد متطلبات "رخصة القيادة المتدرجة" يؤوّل إلى تحسين مستوى السلامة. وقد سرت مؤخراً أحاديث تتعلق بتخفيض سنّ منح التراخيص للمراهقين للسماح لهم بالقيادة ومساعدة عائلاتهم.

وتبحث ورقة العمل أثر تغيير متطلبات سنّ منح رخصة القيادة في الإمارات، وتتطوي على هدفين أساسيين يتمثلان في:

- توصيف طريقة منهجية لتقييم معدل خطر الحوادث التي يتعرض لها السائق المراهق.
- تقييم البحث التجريبي المعني بتأثير تغيير معدل سنّ منح رخصة القيادة على نتائج السلامة.

فيما يتعلق بهدف البحث الأول، فإن الإحصاءات حول معدلات الحوادث التي يقوم بها المراهقون غالباً ما تظهر

ودورها في ردع السائقين من الممارسات التي تزيد من عوامل الخطورة لارتكاب الحوادث،

- أساليب وطرق التأثير في السلوك المروري لدى فئة الشباب؟
- تدرج الورقة بإيجاز الأساليب العلمية التي يمكن أن تؤثر وتغير في السلوك المروري للشباب من خلال . مبدأ العقاب ومبدأ التعزيز

توصيات الدراسة

- تحديث القوانين والأنظمة بالاستناد على النظريات النفسية التي من شأنها تعديل السلوك.
- استحداث قوانين مزدوجة كما تعاقب السلوك ، تعززها أيضاً.
- تبني مبادرات توعوية نوعية وليست تقليدية لإحداث التأثير المأمول في سلوك الشباب.
- ايجاد أماكن للشباب تحت إشراف الدولة لاستخراج طاقاتهم وتنمية هواياتهم المتعلقة بالسيارات تتوفر بها أحدث وسائل السلامة والأمان.
- تبني مبادرات وبرامج توعوية لها القدرة على رفع درجة وعي الشباب في دولة الإمارات بأهمية إتباع قواعد القيادة الآمنة، بعيداً عن السرعة والتهور.
- الدعوة الى مزيد من الدراسات في مجال السلوك المروري والأسباب التي تدفع الشباب إلى ارتكاب الممارسات الخطأ، والمؤدية الى الحوادث، واستحداث برامج تتواءم مع تعديل هذه السلوكيات.
- تصميم برامج إلكترونية توعوية موجهة لجميع الفئات .

المسؤولية المنتتركة للأسرة والمجتمع في التأثير في السلوك المروري للثنياب

إعداد

د. جاسم محمد المرزوقي
وفاء آل علي
مريم سعيد الكتبي

(مؤسسة التنمية الأسرية)

- قلة الدوريات المرورية وبالأخص في أماكن تجمعات الشباب.
- الاعتماد على تحرير المخالفات الغيائية أكثر من المخالفات المرورية الحضورية.
- تبني الطرق التقليدية في التوجيه والعقاب.
- معرفة أسباب شيوع الممارسات الخطأ لدى فئة الشباب؟
- من المهم التعرف بدقة على هذه الممارسات من خلال دراسة كل من:
- طبيعة شخصية الشباب في هذه المرحلة العمرية.
- غياب الدور الأسري والنموذج الوالدي المثالي .
- التأثير والتأثر بجماعة الرفاق .

- تبني هوايات غير ملائمة تؤدي إلى ممارسات خاطئة في المستقبل.
- بروز علامات عدم النضج العقلي على الشباب مقارنة بعمرهم الزمني ، ومنحهم رخصة القيادة .
- الدور السلبي للإعلام والتلفاز والسينما في ظل ضعف الرقابة وغياب الدور الأبوي.
- توفر المركبات ذات المواصفات العالية من حيث السرعة والمتدنية من حيث الجودة مقارنة بالسرعة.

السلوكيات المرورية الخطأ، وتأثيرها على الفرد والمجتمع

- القيادة بطيش وتهور والقيادة بسرعة عالية وقيادة مركبة مزودة بأجهزة مخالفة عليها قانوناً والقيادة تحت تأثير مواد مضرّة بالعقل القيادة تحت تأثير الإرهاق والتعب والنعاس واستخدام أجهزة الهاتف النقال وعدم الالتزام بربط حزام الأمان
- وتعرض الدراسة تعريفات القوانين والأنظمة الحالية،

الثقة بالنفس التي يتسم بها الشباب والأسرة ومدى قيامها بدورها التربوي والتعليمي وتوجيه سلوك أبنائها ثم النموذج الأبوي كقدوة لهم

الطريق:

هل توجد بنية تحتية متطورة جداً من الطرق.

- تحويلات الطرق المفاجئة وغير المدروسة.
- سوء تخطيط بعض الطرق.
- الاعتماد على الأساليب التقليدية في وسائل التوعية المرورية.

المركبة:

تدني جودة صناعة المركبات عام تلو العام.

- انخفاض معايير الأمن والسلامة المفروضة على وكلاء المركبات.
- عدم وجود رقابة كافية على الشركات المستوردة للمركبات المنتهية الصلاحية في بلد المنشأ.
- تدني الرقابة على ورش المركبات التي تعمل على تزويدها بمؤثرات تزيد من قوتها.

الأنظمة والقوانين :

ضعف القوانين الرادعة للالتزام بأنظمة المرور.

- تعاطف بعض قوانين السير والمرور مع الرأي العام تجاه الحزم مع الشباب.
- عدم وجود مراكز تأهيلية متخصصة لمخالفني السير والمرور
- دور بعض رجال المرور، وعدم إلمامهم بفنون التعامل مع فئة الشباب.

تحدد الدراسة الفئة المستهدفة من البحث في الشباب وهو مصطلح يطلق على مرحلة عمرية من مراحل عمر الانسان تتسم بالقوة والحوية والنشاط، وتختلف معدل النضج فيها من فرد إلى آخر تبعاً لاختلاف عوامل كثيرة منها بيئية ومنها تربوية، ويختلف تصنيف المنظمات العالمية المحددة للإطار الزمني الممتدة لفئة الشباب، ففي حين أن الأمم المتحدة ترى بأن الذين يتراوح أعمارهم ما بين (15-24) هم من فئة الشباب، يرى البنك الدولي أن فئة الشباب هم من يتراوح أعمارهم ما بين (15-25)

ولهذه الفئة بعض السمات منها التغيرات الجسمية السريعة - الرغبة في التجديد وحب الظهور والشهرة والتغيير-الصراع الداخلي- بروز أزمة الهوية -النزوع إلى الحرية والاستقلال-البحث عن هواية وتنميتها- الميل نحو جماعة الرفاق والابتعاد عن الأسرة وتحدد أطر الغاية من البحث في: تنمية طاقات الشباب والمحافظة عليهم من مختلف الأخطار التي تحدق بهم، وبالأخص الأخطار المتعلقة بأنظمة السير والمرور، والحد من الممارسات السلوكية الخطأ من خلال القوانين والأنظمة المبنية على أفضل الأسس والأساليب العلمية التي تعدل السلوك بما يتناسب مع الأنظمة والقوانين التي تسعى الى السلامة المرورية للجميع.

ويبرز تساؤل: من المسؤول؟ وتحدد الدراسة أربع جهات هي الأسرة والمدرسة وأجهزة الشرطة والإعلام تحدد الدراسة الأسباب المؤدية إلى ارتكاب الشباب للحوادث:

العنصر البشري :

وتأثيرات السمات الشخصية والنفسية الإعلام.فرط

دور أنظمة النقل الذكية في تقليل من الحوادث المرورية

إعداد:
إدارة أنظمة النقل الذكية المتكاملة

دائرة النقل

- نقل في تكامل وفعالية التنسيق فيما يتعلق بإدارة الحوادث على الطرق.
- عدم توفر معلومات مفيدة لمستخدمي الطرق والمواصلات .
- زيادة عدد المركبات التجارية والخاصة على الطرق السريعة .
- غياب الأنظمة التي تدعم إدارة حركة المركبات التجارية .
- عدم وجود قاعدة بيانات مشتركة لاستخدامها في الدراسات وعمليات التخطيط لتحسينات المستقبلية .

حقائق وإحصائيات :

- مازالت الحوادث المرورية على الطرق السريعة مرتفعة مع ارتفاع نسبة الوفيات.
- 380 مليون درهم تكلفة تقديرية للحوادث على الطرق الواقعة في نطاق المشروع (عام 2013) .
- اختناقات مرورية متكررة على المحاور الرئيسية عند مداخل ومخارج المدن في ساعات الذروة .
- تشكل الكثافة المرورية عائقاً سلبياً على الاقتصاد وجودة الحياة والقدرة التنافسية للإمارة .
- الزيادة في عدد المركبات من وإلى جزيرة ابوظبي خلال 2011 – 2013 بمعدل 5% إلى 10 % في الاتجاهين.
- من المتوقع ازدياد الزحام المروري خلال العوام القادمة نتيجة التطور العمراني .
- والزيادة السكانية التي متوقع لها نسبة 25 %.

إجراءات إدارة الحوادث :

تساهم أنظمة النقل الذكية في الحد من الحوادث المرورية قبل وخلال وبعد الحادث ففي الأحوال المعتادة تعمل على توفير بيانات الحركة المرورية ومراقبة

أنظمة النقل الذكية هي عبارة عن مجموعة من النظم المتكاملة لإدارة أنظمة ومرافق النقل والمواصلات باستخدام مجموعة واسعة من أحدث التقنيات في جمع ومعالجة وتوزيع المعلومات لتحسين انسيابية التنقل ورفع معدلات السلامة وزيادة الكفاءة في مجالات التخطيط والإدارة والتحكم والتشغيل والصيانة . وهي ضمن وسائل الحلول الهندسية لمعالجة مسببات الحوادث من سرعة وتغيير المتكرر لمسار المركبة وعدم ترك مسافة امنة وعدم الانتباه وعدم وضوح الرؤية.

آلية عمل أنظمة النقل الذكية :

يتم جمع المعلومات والبيانات مباشرة من مختلف التقنيات سواء كانت كاميرات أو تصوير جوي ثم التعامل معها بالتحليل والمعالجة واستخلاص المعلومات المفيدة والمرحلة الأخيرة نشر هذه المعلومات للجمهور باستخدام مختلف التقنيات .

إستراتيجية الأنظمة الذكية :

هذه الإستراتيجية مستمدة من خطة ابوظبي 2030 حيث يمكن تحديد أهم الشركاء وأهم الثغرات والتحديات وأفضل التطبيقات العالمية .

على المستوى الاستراتيجي هناك الإستراتيجية المؤسسية والإستراتيجية التشغيلية ومن ثم تطبيق هذه الاستراتيجيات بواسطة شركاء (إدارة المرور – إدارة المواصلات – إدارة المركبات التجارية .. الخ)

ترتكز عمليات الأنظمة الذكية على التكامل بين جميع أطراف العملية

التحديات :

- عدم وجود أنظمة نقل ذكية على الطرق السريعة.

نحو ملامح إستراتيجية متكاملة للحد من الحوادث المرورية للثنياب بدولة الإمارات

إعداد :
الإدارة العامة للتنسيق المروري

وزارة الداخلية

العامة للشرطة للحد من الحوادث المرورية لما ثبت من نجاعة تلك الجهود في الفترة الماضية

- الاهتمام بتوفير مراكز صحية على مسافات متقاربة على الطرق السريعة للحد من وفيات الحوادث المرورية والتي ربما يحدث الكثير منها في مرحلة نقل المصابين للمستشفيات الموجودة بالمدن المختلفة.

والأنظمة المرورية حيث تم تعديل (14) مادة من قانون السير والمرور الاتحادي.

- تحديد حد أدنى للغرامة في بعض العقوبات بحيث لا تقل عن (20.000) درهم.
- تحديد الحد الادني (5000)درهم لقيادة مركبة بدون رخصة قيادة .

نظام إجراءات وقواعد الضبط المروري

كانت لهذه الجهود آثار ايجابية في الحد من الحوادث للشباب وكذلك انخفاض الاصابات وتلخص الورقة البحثية هذه النتائج في: انخفاض واضح في عدد الحوادث المرورية ونتائجها من الإصابات والوفيات خلال الفترة من (-2009 2012)

نحو استراتيجية متكاملة للحد من حوادث الشباب

- من المهم ابراز المشكلة المرورية الخاصة بالشباب ضمن رؤية ورسالة أهداف استراتيجية محددة تهدف الى تسليط الضوء على الشباب ومشكلاتهم المرورية
- يجب أن تشارك فئة من الشباب ومن أكثرهم ارتكابا للحوادث المرورية لتحديد أهداف استراتيجية واقعية يمكن العمل على تحقيقها للحد من تلك الحوادث
- من المهم أن تراعي الاستراتيجية كافة مشكلات الشباب الاخرى والتي من المؤكد أن لها علاقة بحوادث الشباب ، كون الانسان وحدة متكاملة.
- الاستمرار في كافة المبادرات والبرامج والخطط المعمول بها حاليا من قبل وزارة الداخلية والقيادات

تبحث الورقة البحثية إشكالية الحوادث المرورية التي يرتكبها الشباب من الفئة العمرية (18:30سنة) وتناولت الدراسة الفترة من 2009 الى 2012 وخضعت للبحث ، وتشير الورقة إلى انخفاض عام في الحوادث المرورية ونتائجها خلال هذه الفترة إلا أن ازدياد حوادث الشباب شكلت أرقاً كبيراً لما للشباب من دور وأهمية في المجتمع .

خلال الفترة 2009 – 2012 حدث تطور ايجابي في المؤشرات الأساسية للحالة المرورية بالدولة من حيث انواع الحوادث من صدم وتصادم وتدهور ودهس انسان.

فيما يتعلق بنسب الحوادث حسب الفئات العمرية في نفس الفترة بلغت حوادث الشباب ما يقرب قمة المنحنى البياني (48.01) في حين اقرب نسبة لها كانت (33.87) وهي للفئة من (45.31) .

ايضا احتلت فئة (18:30) النسبة الاعلى في الوفيات (41.80) والاقرب اليها الفئة العمرية (31:45) بنسبة 30.26 وفي الاصابات ايضا لا يختلف الحال .

تحدد الورقة سبعة أسباب مهمة لوقوع حوادث الشباب وهي الانحراف المفاجئ والاهمال وعدم الانتباه وعدم ترك مسافة كافية ودخول طريق رئيسي دون التأكد من خلوه والسرعة الزائدة وتجاوز الإشارة الحمراء وعدم الالتزام بخط السير.

جهود وزارة الداخلية للحد من حوادث الشباب:

في مجال القوانين قامت الوزارة بدراسة وتقييم القوانين

تقييم وتحسين قدرات التنبأ السائقين

إعداد :
ديفيرا تويسك وويليم فلاكفيلد

نحو المشاعر، وتفضيلهم للمكافآت الآنية، والحساسية تجاه ما يظنه الآخرون بهم، والصعوبة التي يجدونها في التخطيط المستقبلي ولا يبدو المراهقون أكثر منطقية من الراشدين وذلك عند تعبيرهم عن قدراتهم، وإن هذا الأمر يشير إلى أن السائقين الشباب والسائقين في منتصف العمر يميلون إلى المبالغة في تقييم قدراتهم في القيادة. ولا يقوم السائقون الشباب بالتقليل من المخاطر المعروفة وذلك عند توفر الوقت الكافي لهم للحدث عما يخص هذه المخاطر، فعلى سبيل المثال إذا تم سؤالهم عن شرب الكحول والقيادة فإنهم سيقولون بأنه أمر خطر، ولكن المشكلة تكمن في أنه على الرغم من معرفتهم بالمخاطر عند سؤالهم عنها ولكن بعضهم على الأقل سيخوضون تلك المخاطرة.

فروق دماغية بين الذكور والإناث

وفي هولندا يقل معدل الحوادث في صفوف السائقين الشباب من الإناث بصورة ملحوظة مقارنة بنظيره عن الذكور، حيث توجد هناك فروقات هيكلية في الدماغ بين الذكور والإناث، ولكنها صغيرة نسبياً لأن تطور الدماغ يسير بصورة أسرع عند المراهقات عنه لدى المراهقين الذكور، وخاصة خلال الأعوام الأولى من المراهقة (قبل الوصول إلى السن الذي يسمح لهم فيه بالقيادة)، ولعل السبب في كون الفتيات أقل رغبة في خوض المخاطر أثناء القيادة مقارنة بالذكور هو الاختلاف في إفراز الهرمونات وفي الناقلات العصبية في استجابتها للضغوط. ويتم تنظيم هذا الأمر عن طريق محور الغدة النخامية-الغدة الكظرية، وتعتمد وظائف هذا المحور إلى درجة كبيرة على الهرمونات المتعلقة بجنس الفرد ، ولا يتساوى المعدل المرتفع للحوادث عند السائقين الشباب بين الجميع، فهذا المعدل يكون مرتفعاً عند الشباب الذين يسجلون معدلات مرتفعة في ميولهم نحو البحث عن العواطف . ولعل ميل البحث عن العواطف يتأثر بمستويات الدوبامين والسيروتونين والتي ترتفع بصورة كبيرة خلال فترة المراهقة .

ومن الاضطرابات العقلية والتي لها حضور كبير في مرحلة

يرتفع معدل خطر التعرض للحوادث في فئة الشباب المبتدئين في السوافة ، ويعود السبب في ذلك إلى الافتقار إلى الخبرة وإلى حداثة عمرهم. هذه الورقة تبحث المحددات التي تسبق هذين السببين ، ورؤية حول تطوير وتقييم الطرق العملية للاختبار والتدريب على توقع المخاطر. والتي تطبق خلال التدريب الأساسي للسائقين في هولندا، وفي الاختبار النظري يرى الباحث أن مشكلة السائقين المبتدئين الشباب ليست بجديدة، وتم خلال العقود الماضية إجراء مئات من الدراسات للتوصل إلى الأسباب التي تقف وراء الحضور الكبير للسائقين الشباب المبتدئين في الحوادث المرورية. ومن الناحية النظرية، فإن هناك مكونين هامين مرتبطين بصورة كبيرة بهذه المسألة وهما الافتقار إلى الخبرة والافتقار إلى النضج، وإن كل من هذه المكونين يتألف من عدد كبير من المحددات التي يمكن تصنيفها في مجموعات هي: -1 الجوانب البيولوجية، -2 الجوانب الاجتماعية والثقافية، -3 العوامل العابرة التي تقلل من مهارات القيادة، -4 التعرض للمخاطر.

عوامل بيولوجية ونفسية

وتشمل الجوانب البيولوجية العمر ،والجنس، والشخصية، والتكوين السيكلولوجي والعقلي. ونتيجة لتقنيات التصوير المتطورة فقد أصبحنا نعرف أن نضج بعض المناطق في قشرة الفص الجبهي من الدماغ تأتي في مراحل متقدمة من الحياة، وأنه لا يتم الوصول إلى النضج الكامل قبل سن 25 عاماً، وخاصة عند الذكور ولعل السبب ليس في النضج المتأخر لهذه المناطق بحد ذاتها بقدر ما هو ذلك المزيج من النضج المتأخر في هذه المناطق مع النضج المبكر في مناطق أخرى من الدماغ ومن ضمنها المناطق تحت قشرة الدماغ والمتعلقة بالحافز والعواطف مثل منطقة اللوزة الدماغية.

ومن المفترض أن يكون للتطور البطيء للنظم العصبية في الفص الجبهي آثار وظيفية على الأنظمة العصبية الخاصة بالعواطف والدوافع. ويُعتقد أنه وبسبب حالة عدم التوازن هذه فإن الشباب يتصرفون بالاندفاع، والميل

ملحوظة ،إن تأثير المستوى العام للتعليم على معدل الحوادث قد يكون منخفضاً وإن التدريب التقليدي المسبق والذي يحضر السائقين لاختبار القيادة لا يقلل من معدل الحوادث وهناك بعض المؤشرات التي قد تشير إلى أن للوضع الاجتماعي والاقتصادي لعائلة السائقين المبتدئين الشباب بعض التأثير على معدل الحوادث. وتظهر معظم الدراسات أن السائقين المبتدئين الشباب من العائلات ذات الوضع الاقتصادي الاجتماعي الأدنى لديهم معدل حوادث أعلى مقارنة بأولئك من أبناء العائلات ذات الوضع الاقتصادي الاجتماعي الأفضل، وقد يثبت هذه النتائج حقيقة أن السائقين الشباب من ذوي الوضع الاقتصادي الاجتماعي الأقل سيقودون سيارات قديمة تكون فيها وسائل الحماية ذات مستوى أدنى.

عوامل عابرة

أما الفئة الأخرى فهي العوامل العابرة التي تقلل من قدرات السائقين، وتشمل هذه العوامل على: الكحول والعقاقير غير القانونية، والتعب، وتشتت الانتباه، والعواطف. تؤثر الكحول على قدرات السائقين الشباب أكثر مما تؤثر على قدرات السائقين في متوسط العمر وهناك مؤشرات بأن القيادة تحت تأثير المخدرات تكون مرتفعة لدى الشباب من الأعمار ما بين 18-24 عاماً. كما أن السائقين الشباب يكونون أكثر عرضة للحوادث المرتبطة بالتعب مقارنة بأولئك في متوسط العمر. وتوجد مؤشرات توضح أن الحوادث التي نتجت من تشتت الانتباه كانت أعلى عند السائقين الشباب مقارنة بالسائقين في متوسط العمر الأكثر خبرة. وأما عامل ما إذا كانت العواطف ذات تأثير أكبر في الحوادث عند السائقين الشباب مقارنة بالسائقين في متوسط العمر (كالغضب مثلاً) فلا يزال غير واضح.

الميل إلى السرعة

ويعتبر حضور السائقين الشباب أعلى في الحوادث بسبب اختيارهم للقيادة في الظروف التي غالباً ما تحتاج إلى الكثير من المتطلبات بالنسبة لجميع السائقين. وباستثناء السائقين الأصغر سناً من بين السائقين الشباب المبتدئين، فإن السائقين الشباب بصورة عامة يميلون إلى القيادة بسرعة كبيرة جداً وعلى الرغم من أن السائقين الشباب الأصغر سناً يميلون إلى القيادة بسرعة أقل من السائقين الشباب الأكبر منهم سناً، إلا أنهم يقودون أحياناً بسرعة أكبر من السرعة المطلوبة في بعض الحالات (مثل القيادة بسرعة كبيرة جداً عند المنعطفات، كما أن السائقين الشباب يقودون السيارات في أوقات متأخرة من الليل، وغالباً ما يكونون برفقة راكب آخر مما يسهم في زيادة تشتت الانتباه. ويتصف معدل الحوادث بالارتفاع وتزداد خطورة الحوادث لأن السائقين الشباب غالباً ما يقودون

سيارات قديمة ذات خصائص حماية سلبية وإيجابية أقل .

يتضمن توقع مخاطر العمليات المتعلقة ب:

• الكشف والتعرف على المخاطر المحتملة وحالة الطريق وحركة المرور.

• التنبؤ بكيفية تطور هذه المخاطر الكامنة إلى تهديدات جدية.

• الشعور بالمخاطر التي تحركها هذه التوقعات.

• اختيار وتنفيذ الإجراءات التي من شأنها الحد من هذا الإحساس بالمخاطر، والتي ستضمن هامش سلامة كبير بما يكفي لتجنب حادث في حال تجسد خطر كامن.

• الإدراك والعاطفة لتوقع المخاطر

ولتوقع المخاطر جانب إدراكي (الكشف والضيبط والتنبؤ)، وجانب عاطفي ودافعي (الشعور بالمخاطر، والرغبة بالتقليل من هذا الشعور). هذا ويمكن التمييز بين أنواع متعددة من المخاطر الكامنة، وأهم اثنين منها: المخاطر الكامنة الخفية والمخاطر الكامنة الظاهرة. وتشمل المخاطر الكامنة الخفية المستخدمين الآخرين للطريق والموجودين على مسار يؤدي إلى الاصطدام وغير مرئيين بالنسبة للسائق، ومن الأمثلة على ذلك نذكر احتمال قيام طفل بعبور الطريق من بين السيارات المركونة. أما المخاطر الكامنة الظاهرة فهي المستخدمون الآخرون للطريق والمرئيون والذين قد يقومون لأسباب معينة بالتصرف بطريقة خطيرة، ومن الأمثلة على ذلك المشاة الذين قد يعبرون الشارع فجأة للحاق بالحافلة.

إن العمليات التي يجري من خلالها التعامل مع التوقع المخاطر تتم بصورة تلقائية دون الحاجة إلى الإدراك الواعي، ويمكن القيام بهذه العمليات بطريقة مدارة من قبل الشخص. وتم تطبيق إطار عمل روبر وشميدت (2002) بهدف تمثيل كيف تجري هذه العمليات، وإن المفهوم الرئيسي في هذا الإطار هو التمثيل العقلي أو المخطط. يتكشف المخطط أثناء القيادة بمحفزات خارجية (مثال: ما يراه السائق)، ومحفزات داخلية (مثال: ما يشعر به السائق). ويمكن المخطط الشامل المهيم في أي وقت السائق من العثور على المعلومات ذات الصلة في الطريق وفي حالة المرور وتوقع الأحداث المقبلة.

ويتم تفعيل وتثبيط المخطط واختيار الفعل الواجب القيام به في أغلب الأوقات بصورة تلقائية، وخاصة عندما يكون السائق ذي خبرة، ويكون اختبار المخطط مدارة أحياناً. ويصف إطار العمل كذلك العمليات الفرعية الافتراضية التي تشارك في عملية اختيار الفعل الواجب القيام به من قبل السائقين، والتفاعل بين هذه العمليات الفرعية. ويقوم إطار عمل روبر وشميدت (2002) على نموذج نورمان وشالاييس في التحكم التلقائي والإرادي بالسلوك (1986)، ويشتمل على بعض العناصر للنموذج الخالي من المخاطر على سلوك السائق والذي وضعه ناتانين وسومالا

(1974). وبخلاف نورمان وشالاييس فإن روبر وشميدت يتركان مجالاً للعمليات العاطفية والدافعية في إطار عملهما، وإن الانتباه لا يتجسد فقط في التوقعات المدارة للمخاطر، بل أيضاً في التوقعات التلقائية للمخاطر. ويفترض روبر وشميدت (2002) كذلك أن اختبار الفعل في المهام الإدراكية المعقدة هو دائماً مزيج من العمليات التلقائية والمدارة. ويفترض أن "العلامات الجسدية" (داماسيو، 1004) تساعد في اختيار المخطط المهيم. وتعتبر العلامات الجسدية الإشارات العاطفية التي تنتج عن الأحشاء والناطقة عن المشاعر التي يتم الشعور بها في مواقف سابقة تجسد فيها خطر كامن مماثل. وقد تساعد هذه العلامات الجسدية في تسريع عملية اختبار المخطط وصنع القرار. ويُعتقد بأن المخطط لدى السائقين الشباب المبتدئين أقل تقصيلاً، وأنهم لا يمتلكون العلامات الجسدية الضرورية لإدراك المخاطر الكامنة، والاستجابة بسرعة عليها عند التعرف على خطر كامن.

وفيما يخص الجانب المعرفي الإداركي والجانب العاطفي والدافعي المتعلق بتوقع المخاطر، فتشير الفرضيات إلى أن الجانب الإدراكي يتحسن مع الخبرة، وأن الجانب العاطفي يتحسن بصورة رئيسية مع التقدم بالعمر (نضج الدماغ). وبغرض اختبار هذا الأمر، تم تطوير مهمتين: الكشف عن المخاطر وإدراكها، وتقييم المخاطر واتخاذ الفعل اللازم.

اختبار الفرضيات

شملت مهمة الكشف عن المخاطر وإدراكها سبعة مقاطع فيديو مدة كل منها 40 ثانية وجرى تصويرها من منظور السائق، وتضمنت هذه المقاطع مخاطر كامنة ظاهرة ومخاطر كامنة خفية لم تحدث أثناء مشاهدة المشاركين لهذه المقاطع. كما تم تسجيل اتجاه تركيز نظرهم، وجرى سؤالهم مباشرة بعد كل فيديو عما كان من الممكن أن يحدث (لكنه لم يحدث) والذي كان سيؤدي إلى زيادة مخاطر وقوع حادث، وكانت هذه العملية تهدف في المقام الأول إلى اختبار القدرة على الكشف عن المخاطر الكامنة وإدراكها. وتألقت مهمة تقييم المخاطر واتخاذ الفعل اللازم من 25 صورة عرضت كل منها لمدة ثمان ثواني على شاشة. هذه الصور كانت ملتقطة من منظور السائق وتضمن بعضها مخاطر وشبكة الوقوع (مثال: مستخدمين آخرين مرئيين على وشك الاصطدام بمركية السائق في حال قام أحدهما بتغيير سرعته أو مساره). وتضمن جزءاً من الصور مخاطر كامنة (ظاهرة وخفية)، فيما لم يتضمن جزء من الصور على أي مخاطر على الإطلاق. توجب على المشاركين بعد مشاهدة المشاركين لصورة (عرضت لمدة ثمان ثواني) وتحول الشاشة إلى شاشة سوداء، الإجابة على سؤال ما إذا كانوا 1-سيدوسون على المكابح (في حال الخطر الوشيك)، 2-سيرفعون قدمهم

عن دواصة البنزين (في حال خطر كامن)، 3-سيتابعون بنفس السرعة (في حال الخطر الوشيك أو الكامن). وفي الوقت الذي تابع فيه المشاركون الصور على شاشة، تم تسجيل اتجاه نظرهم وتركيزه. وأشارت الافتراضات الخاصة بهذه المهمة إلى الميل لأخذ المخاطرة حيث أظهرت أبحاث مع صورة مماثلة على أنه لم يكن هناك أي فرق في قدرة السائقين من ذوي الخبرة أو السائقين المبتدئين من الشباب على تصنيف الصور من حيث المخاطر الوشكية أو المخاطر الكامنة، أو عدم وجود مخاطر على الإطلاق (هويستيج، سكوتل، أندريس، موسلر، ديبوس، 2010؛ كيلي، كينار، تومسون، سترادلينج، 2010).

وقام المشاركون في المجموعات الثلاث بالاختبارين، وهذه المجموعات كانت: سائقين شباب في مرحلة التعلم (18-19 عاماً) ممن كانوا سيخوضون اختبار القيادة، وسائقين أكبر سناً (25 عاماً وما فوق) ممن كانوا سيخوضون كذلك اختبار القيادة، وسائقين من ذوي خبرة. وفي مهمة الكشف عن المخاطر وإدراكها، فقد ركز اهتمام السائقين من ذوي الخبرة على المخاطر الكامنة الخفية بصورة أكبر مقارنة بالسائقين الشباب والسائقين الأكبر سناً الذين يتعلمون القيادة. ولم يكن هناك فرق ملموس في التركيز على المخاطر الكامنة الخفية بين السائقين الذين يتعلمون سواء كانوا أصغر أم أكبر سناً. وظهر نفس النمط تماماً في المخاطر الكامنة الخفية. إلا أنه وفي المجموعات الثلاث وبمعدل نحو 30 في المائة، فإن المخاطر الكامنة الخفية تم ذكرها بدلاً من تركيز الانتباه عليها. وقام جميع السائقين تقريباً في المجموعات الثلاث بتركيز الانتباه على المخاطر الكامنة الظاهرة ولم يكن هناك فرق ملموس بين المجموعات بخصوص هذا النوع من المخاطر. وعلى النقيض من ذلك، فقد ذكر السائقون الخبيرون في أغلب الأحيان المخاطر الكامنة الظاهرة مقارنة بالسائقين الذين يتعلمون سواء كانوا أصغر أم أكبر سناً. ولم يكن هناك فرق ملموس في ذكر المخاطر الكامنة الظاهرة بين السائقين الذين يتعلمون سواء كانوا أصغر أم أكبر سناً. ويمكن الاستنتاج من الفرق بين تركيز الانتباه على المخاطر الكامنة الظاهرة وذكرها بأن التركيز على المخاطر الكامنة الظاهرة لا يشير بالضرورة إلى أنه تم إدراك هذه المخاطر. وبعبس المتوقع، فلم يكن لدى السائقين الأكبر سناً الذين يتعلمون مستويات خطيرة أقل في تقييم المخاطر واتخاذ الإجراء اللازم مقارنة بالسائقين الذين يتعلمون الأصغر سناً، ولكن السائقين من ذوي الخبرة سجلوا مستويات خطيرة أقل في هذه المهمة مقارنة بالسائقين الذين يتعلمون الأصغر سناً. وكشفت التحليلات الإحصائية أن تقييم المخاطر واختيار الإجراء اللازم لم تقم في الواقع بقياس تقبل المخاطر، ولكن في واقع الأمر قامت بقياس المنظور الخاص بالمخاطر والذي تم قياسه في مهمة الكشف عن المخاطر

وإدراكها. وتشير النتائج إلى أن الجانب الإدراكي لتوقع المخاطر يتحسن في الغالب مع الخبرة، ولم يتم العثور على أدلة تشير إلى الجانب العاطفي والدافعي في تحسن توقع المخاطر مع العمر، إلا أنه لا يمكن رفض فرضيات تحسن الجانب العاطفي والدافعي على الأغلب مع التقدم بالعمر على أساس نتائج هذه الدراسة، حيث لم يتم تفعيل هذا الجانب من توقع المخاطر بصورة صحيحة في مهمة تقييم المخاطر والإجراءات الواجب اتخاذها.

هل يمكن اختبار توقع المخاطر في الجزء النظري من فحص القيادة؟

تم تطبيق تقنية تتبع العين في مشروع البحث المذكور في المقطع السابق بهدف قياس توقع المخاطر. وترتكز النتائج، في فحوص ملاحظة المخاطر المرتكزة على الحاسبات الشخصية، على سرعة استجابة المتقدمين لاختبار القيادة للمخاطر وسيرها ضمن مقاطع فيديو. وي شاهد المتقدمون في مقاطع الفيديو هذه مشاهد مصورة من منظور السائق. ويتضمن كل مقطع على خطورة كامنة واحدة على الأقل بشكل يمثل تقريباً ما تشتمله المشاهد المرورية. ولا تنتهي هذه المقاطع بحوادث تصادم بل تتطور الأحداث فيها بشكل خطير مما يتطلب استجابة مباشرة. كما أن مستخدمي الطريق الآخرين في هذه المقاطع (مثل المشاة الذين يخرجون إلى الشارع من بين سيارتين مركبتين) يتوقعون أو يغيرون مسارهم بشكل مفاجئ. ويتوجب على المتقدمين ضغط زر بأسرع ما يمكنهم فور إدراكهم للخطر. ويتم تحديد مهارات إدراك المخاطر بناءً على الوقت المستغرق ما بين ظهور أول علامات تطور المخاطر ولحظة ضغط الزر (مثلاً: تشابمان وأندروود، 1998؛ ماكينا وكريك 1997؛ ساغبرغ وبيجانشكاو، 2006). و تزداد النتيجة طرداً مع انخفاض وقت ردة الفعل وانخفاض عدد المخاطر التي لا يتم إدراكها. وتعتمد هذه الطريقة منذ عام 2002 في اختبار إدراك المخاطر في الجزء النظري من فحص القيادة في المملكة المتحدة.

ومما يحد من قدرات هذا المنهج هو قابليته للكشف خلال إجراء الفحص، وهو يرتبط بشكل بسيط أو لا يرتبط مطلقاً بإدراك المخاطر. وقد لا يستطيع المتقدمون للاختبار عند إدراج هذا الاختبار في الجزء النظري من فحص القيادة إدراك المخاطر الكامنة في مراحل تطورها الأولى. ولكنهم سيعرفون بعد ذلك، ما لم يلاحظوه أولاً وذلك لأن هذا الخطر الكامن سيتطور إلى خطر محقق يهدد السائق، وفي مثل هذه الحالة سيذكر المتقدمون مثل هذه الحالات الخطرة أكثر من تلك التي لا تحمل أي تهديد كما أن هذا الاستنتاج ينطبق على حالات الخطر التي تتم مواجهتها في أنظمة المحاكاة (وقد يستفيد المتقدمون للامتحان والذين لم يجروهم بعد من المعلومات التي قد يسربها لهم أولئك الذين تقدموا للامتحان). وتتمثل نقاط

الضعف الأخرى للاختبار التقليدي لإدراك المخاطر بالتأكد من صحة المعايير والحقيقة المتمثلة باستحالة اختبار جميع مهارات إدراك المخاطر. وأظهر السائقون المبتدئون في معظم الدراسات متوسط وقت استجابة أطول من السائقين المحترفين وتوجد على الرغم من ذلك دراسات تشير إلى عدم وجود اختلاف في متوسط وقت الاستجابة، وعلى الرغم من تطور المخاطر في مقاطع الفيديو، إلا أن المخاطر الكامنة التي لا تظهر إلى العلن خلال مقطع الفيديو، لا يتم إدراجها في الاختبار.

وتم تطوير أسلوبين لتجاوز القيود المذكورة، بحيث أنهما لم يكونا معتمدين في الاستجابة للمخاطر الكامنة. وقد تم اعتماد ذات المنبهات في كلا الأسلوبين، حيث تمثلت بـ13 مقطع فيديو لم يتم فيها تجسد المخاطر الكامنة إلى تهديدات. وقد تكون المخاطر الكامنة عبارة عن مستخدمي الطريق الآخرين الذين يبدأون بالتصرف بشكل خطير بناءً على الظروف، أو قد تتمثل بمستخدمي الطريق الآخرين غير ظاهرين والموجودين على مسار الاصطدام. وتعتبر المخاطر الأولى المذكورة مخاطر كامنة ظاهرة، أما الثانية مخاطرة كامنة خفية. في المهمة الأولى، شاهد المشاركون بالاختبار مقطع الفيديو كاملاً دون انقطاع، وقبل مشاهدتهم لهذا المقطع، تم عرض مقطع مصور من الأعلى يوضح حركة سيارة التصوير في المقطع. وقد طلب من المشاركين أن يتخيلوا أنفسهم وهم يقودون سيارة التصوير وتم توجيههم للانتباه إلى الحالات التي قد تتطور إلى حالات تهدد بوقوع اصطدام محتم. كما تم إبلاغهم بعدم وجود حالات خطيرة تستدعي اتخاذ إجراءات مباشرة. وبعد عرض مقطع الفيديو تم عرض سؤال على الشاشة حول اللحظة التي شعر فيها كل منهم بشعور "أتمنى ألا يقع هذا" وأن يحفظوا تلك اللحظة بذاكرتهم قبل عرض المقطع مرة أخرى. ولدى مشاهدتهم الثانية للمقطع قام المشاركون بإيقاف العرض بالضغط على زر المساحة "سبيس" عند اللحظة التي كانوا قد حفظوها مسبقاً ومن ثم الإشارة باستخدام "الفأرة" إلى المخاطر الكامنة الظاهرة على الشاشة عن طريق الضغط لالتقاط الصور. وتوجب على المشاركين في حالات المخاطر الكامنة الظاهرة الإشارة بالضغط على مستخدمي الطريق الآخرين، أما في حالات المخاطر الكامنة الخفية فقد توجب عليهم الإشارة بالضغط على الأماكن الأخرى من الطريق التي قد يظهر فيها مستخدمون آخرون للطريق. وقد سجل البرنامج في المهمة الأولى الوقت المستغرق منذ بدء عرض المقطع وحتى لحظة الضغط على زر المساحة "سبيس"، كما سجل البرنامج إحداثيات النقطة التي تم الضغط عليها باستخدام "الفأرة". وفي المهمة الثانية شاهد المشاركون مقطع الفيديو لمرة واحدة فقط، حيث أمكنهم الإشارة إلى المخاطر بالضغط على زر المساحة "سبيس"، وكان

العدد الأقصى للمرات التي تم فيها الضغط على الزر أربع مرات. وفي كل مرة ضغط فيها المشاركون زر المساحة "سبيس" صدر صوت صفارة وتم وضع إشارة بيضاء على عداد الوقت على الشاشة دون انقطاع المسار الطبيعي لمقطع الفيديو. وقد تم عرض الصور الملتقطة لدى الضغط على زر المساحة "سبيس" عندها مباشرة بعد إنتهاء المقطع على الشاشة. وطلب من المشاركين اختبار اللقطات التي تمثل بالنسبة لهم الأولوية في تضمنها لمخاطر كامنة بشكل تراتيبي وذلك بالضغط على الصور باستخدام "الفأرة". وتم عرض هذه اللقطات بوضعية الشاشة الكاملة "قل سكرين" بعد ذلك، حيث طلب من المشاركين الإشارة والضغط على مواضع الخطر الكامنة كما قام البرنامج بتسجيل المرات التي تم فيها الضغط على زر المساحة "سبيس" وإحداثيات مواقع الضغط "بالفأرة" على اللقطات الظاهرة على الشاشة. وفي المهمة الثانية، مثل المهمة الأولى، بدأ كل مقطع بتصوير من الأعلى، واستندت النتائج في كلا المهمتين على عدد المخاطر الكامنة التي تمت ملاحظتها واعتبرت ذات أولوية أكبر بحيث لم تستند على عدد مرات الاستجابة. وتم توزيع السائقين المحترفين (مدربي وفاحصي القيادة) والسائقين المتعلمين بصورة عشوائية على مجموعة نفذت المهمة الأولى وأخرى قامت بتنفيذ المهمة الثانية. وفي كلا المهمتين، سجل السائقون المحترفون نتائج أعلى من السائقين المتعلمين بشكل واضح. وقد كان للمهمة الإحصائية الأولى قوة إحصائية أكبر من تلك التي كانت للمهمة الثانية. كما أظهرت المهمة الأولى بشكل أوضح من المهمة الثانية فروقات المهارة في ملاحظة المخاطر الكامنة العلنية ومهارات ملاحظة المخاطر الكامنة الخفية. وبخلاف المهمة الثانية، فقد كان للمهمة الأولى فائدة أخرى تتمثل بأن الخبرة في ألعاب الحاسبات لم تبدو ذات تأثير على النتائج (بحسب ما قدمه فلاكفيلد).

التدريب على إدراك المخاطر بالاعتماد على أنظمة المحاكاة

هل يمكن للتدريب على أنظمة المحاكاة زيادة الاطلاع على حالات الطرق المرور بشكل يسرع من تطوير مهارات توقع المخاطر بناءً على فرضية العلامات الجسدية والنظرية المطروحة في المقطع الثالث حول توقع المخاطر فقد تم التوصل إلى أن إلغاء وقوع الحوادث في أنظمة محاكاة قيادة السيارات يؤدي إلى إمكانيات قيام بحث مركز أكثر عن المخاطر الكامنة. ولكن قد لا يتعلم المتدربون بصورة كافية من خلال الاعتماد على التعرض إلى الحالات المرورية الخطرة ضمن أنظمة محاكاة قيادة السيارات. كما يوجد احتمال أن يعزو المتدربون أسباب الحوادث أو الحوادث وشيكة الوقوع إلى مستخدمي الطريق الآخرين الذين لهم دور في تلك الحالة، كما أنهم قد يدركون

سبب حصول حالة معينة وما الذي كان بمقدورهم فعله حيالها منذ البداية. وتمت الاستفادة من مبادئ التعلم من الخطأ لتقليل آثار مثل هذه الحالات. ويتم تحفيز المتدربين عند التعلم من أخطائهم للتفكير في أسباب ارتكابهم للخطأ وما يمكن لهم فعله في المرات التالية لمنع وقوع مثل هذه الأخطاء في حال حدوثها. وقد تم اعتماد نظام محاكاة منخفض التكلفة لأغراض التدريب بحيث كان ذو قاعدة ثابتة مع زاوية إسقاط كبيرة للعرض. واستمر التدريب قرابة الساعة، حيث قام المتدربون بالقيادة ضمن سيناريوهات قصيرة تم تحديد مدتها بقرابة الدقيقة، واشتمل كل منها على خطر كامن ما. وفي معظم الأحيان كان هذا الخطر الكامن خفياً. وتم توفير ثلاثة إصدارات من كل سيناريو، وقاد المتدربون في المرة الأولى ضمن سيناريو لم يتجسد فيه الخطر الكامن، بحيث سئل المتدربون عما كان من الممكن أن يحدث وعن الأمور مستبعدة الحدوث. وبعد ذلك، وبغض النظر عن إجاباتهم، قام المتدربون بالقيادة فيما يسمى "القيادة الخاطئة"، وهي ذات القيادة الأولى ولكن تجسدت فيها المخاطر الكامنة بشكل عنيف. وفي حال عدم ملاحظة الخطر الكامن انتهت القيادة بحصول حادث أو حادث وشيك الوقوع. وبعد ذلك، ظهر عرض بياني للحالة المرورية على الشاشة الوسطى من نظام المحاكاة. وبناءً على هذا العرض قام المتدربون بشرح أسباب حصول هذا الحادث أو الحادث وشيك الوقوع وما كان بوسعهم فعله لتجنب الحادث أو الحادث وشيك الوقوع. كما تلقى المتدربون التوجيهات حول كيفية البحث وتوقع المخاطر. وفي النهاية قام المتدربون بالقيادة ضمن السيناريو للمرة الثالثة، حيث تجسدت المخاطر بشكل أقل عنفاً عما كان في "القيادة الخاطئة". وكان الهدف من هذه القيادة للمرة الثالثة تقديم فرصة لمتدربين لممارسة ما تعلموه، وبعد هذه القيادة الثالثة ينتقل المتدربون من جديد إلى مخاطر كامنة مختلفة في سيناريو مختلف.

التقييم التدريبي

ولاختبار ما إذا كان التدريب قد أسهم في تحسين البحث البصري للمخاطر الكامنة تم تقييم 18 سائقاً شاباً مبتدئاً من المتدربين، و18 آخرين غير متدربين ممن هم في عمر 19 عاماً ولديهم قرابة سنتين من الخبرة في القيادة، وتمت عملية التقييم هذه باستخدام نظام متطور لمحاكاة قيادة السيارات. وقام المشاركون بالقيادة ضمن ثلاثة سيناريوهات اشتملت بمجملها على سبع حالات من المخاطر الكامنة التي لم تتجسد بحيث كانت مماثلة للمخاطر الموجودة ضمن التدريب ولكن اختلفت في مظهرها، بحيث تمثلت هذه الحالات السبع التغير القريب. واشتملت سيناريوهات القيادة الثلاثة على 12 حالة من المخاطر الكامنة التي لم تتجسد والمختلفة

نظرياً عن المخاطر الموجودة في التدريب، وشكلت هذه الحالات ما يعرف بـ "التغير البعيد". وتم تسجيل حركة العينين لدى المتدربين خلال القيادة. وأظهرت المجموعة المتدربة اتجاهات في النظرات الاستباقية بنسبة 84 بالمائة في حالات "التغير القريب"، فيما أظهرت المجموعة الثانية نظرات استباقية صحيحة بنسبة ٩٠ بالمائة. وأما في حالات "التغير البعيد"، فقد أظهرت المجموعة المتدربة اتجاهات نظر استباقية صحيحة بنسبة 71 بالمائة، فيما حققت المجموعة الثانية نسبة 53 بالمائة من تلك الحالات. وكانت الفروقات بين المجموعتين في حالات التغير القريب والبعيد لافتة، ولكن تأثير الحجم كان أصغر في حالات التغير القريب. ولم يرتفع التقييم الذاتي للسائقين المتدربين حول مدى تقّتهم بعد التدريب، بحيث أظهرت المجموعة المتدربة ميلاً أكبر للقيادة الحذرة في المستقبل أكثر من المجموعة غير المتدربة.

مردود ايجابي

استناداً إلى البحث، فقد تم اعتماد اختبار توقع المخاطر ضمن الاختبار النظري لفحص قيادة السيارات من الفئة "ب" (السيارات الخاصة) في هولندا، وذلك بدءاً من 1 مارس 2009. ويمثل هذا الاختبار بشكل كبير تقييم المخاطر ومهمة اختبار الأفعال المطروحة في المقطع الرابع والصور. وعلى الرغم مما أشارت إليه النتائج فيما يتعلق في مهمة الصورة والتأكد من صحة المعايير، إلا أن لها نقاط ضعف على المقياس النفسي. وكان التماسك الداخلي للعناصر أقرب للانخفاض، كما أن القدرة على التمييز بين السائقين المتدربين والمحترفين كانت ضعيفة بشكل ما. وتتوي سلطة منح رخص قيادة السيارات في هولندا (المكتب المركزي لتعليم قيادة السيارات "سي بي آر") استبدال هذا الاختبار المستند على حالات مرورية إحصائية باختبار ديناميكي يشابه المهمة الأولى المطروحة في القسم الخامس من هذه الورقة.

وننتج عن هذا البحث الذي تم إجراؤه لإثبات هذه الفرضية، برنامج تدريب توقع المخاطر بالاعتماد على أنظمة المحاكاة على الرغم من عدم التأكد من احتمال حدوث تحسينات البحث البصري عن المخاطر الكامنة. وأما مسألة ما إذا كان نظام المحاكاة يحتمل مثل هذه التحسينات، فهي تتطلب إجراء أبحاث أكثر. ويمكن تطبيق برنامج تدريب محسن للتنبؤ بالمخاطر بالاعتماد على أنظمة المحاكاة كجزء من برامج التدريب الأساسية، وذلك بهدف تحضير المتدربين لاختبار توقع المخاطر ضمن فحص القيادة ويتم ضم هذا التدريب إلى برنامج التدريب على أنظمة المحاكاة للسائقين المبتدئين. ويمكن للسائقين المتعلمين أن يقوموا بهذا التدريب ضمن تحضيرهم لفحص القيادة وذلك اعتماداً على أكثر من نحو مائة نظام محاكاة موزعة على مدارس قيادة مختلفة في هولندا.

الشتاب وحجم متشاركته في الحوادث المرورية من المتسبب... من الضحية ؟

إعداد :
محمد مظهر حمادة

تقدر الخسائر الاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور وفقاً لمنظمة الصحة العالمية بنحو 518 مليار دولار منها 65 مليار دولار تكبدها البلدان النامية ، وهو ما يمثل إجمالي المساعدات التي تحصل عليها هذه الدول. • وتقدر الخسائر المادية السنوية الناتجة عن الحوادث المرورية بـ 160 مليار يورو في أوروبا.

• أظهرت البيانات الوطنية للدول بأن حوادث المرور تكلف بين 1.5-2.5 % من ناتجها القومي الإجمالي ، مما يؤدي إلى زيادة حجم الاقتراض المالي والديون وإلى انخفاض حجم الاستهلاك الغذائي.

• وقدرت التكلفة السنوية لحوادث المرور في إمارة أبوظبي لوحدها بنحو 100 مليون دولار.

وتشمل الخسائر الاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور:

- تكاليف توفير الرعاية الصحية (نفقات الإقامة في المستشفيات).
- تكاليف تأهيل المصابين.
- التكاليف المادية للممتلكات المتضررة من مركبات وممتلكات خاصة وعامة وما يترتب عليها من أعباء مالية على الدول النامية جراء استيرادها بالعملة الصعبة من الدول الأجنبية.
- تكاليف إدارة الحوادث من "شرطة ومسعفين".
- وهناك خسائر غير مباشرة تلحق باقتصاديات الدول من أهمها:
- قيمة خسائر إيرادات المتوفين.
- فاقد إنتاج المصابين "خسارة دخل كلي أو جزئي".
- فاقد إنتاج المعوقين.
- نفقات الخدمات الاسعافية.
- المصاريف الإدارية لإدارات المرور والسير التي تتابع الحوادث.
- تكاليف إخلاء الطرق من الحوادث.

في الدولة " والحرية للمواطن باختيار الشركة التي تقدم خدمة أفضل استناداً إلى تجربته الشخصية أو مسموعاته من الأهل والأصدقاء عن الشركات.

تحليل مؤشرات حوادث المرور في دولة الإمارات العربية المتحدة

لا تزال الحوادث المرورية تشكل هاجساً مقلقاً للأجهزة الأمنية في الدولة ، على الرغم من انخفاضها عام 2012، مقارنة بعام 2011 بسبب ما تخلفه من آثار ضارة تتمثل في أعداد الوفيات والإصابات والآثار الاجتماعية الأخرى، إضافة إلى الخسائر المادية

ففي عام 2012 بلغ عدد الحوادث التي ارتكبها الإماراتيون 54.011 حادثاً وفي الإمارات للأسف لا يزال الشباب يشكلون الضحية الأولى لحوادث المرور بالرغم من الجهود المبذولة في الدولة والتي نجحت في تخفيض وفيات فئة الشباب من 473 وفاة عام 2008 إلى 282 وفاة عام 2012 أي بنسبة 40% الأمر الذي يعتبر انجازاً هاماً لاسيما إذا أخذنا بالحسبان التزايد المستمر في عدد السيارات والسائقين، وقد نسب مدير عام الإدارة العامة للتنسيق المروري في وزارة الداخلية ذلك إلى أن وزارة الداخلية استطاعت

خلال السنوات الماضية إلى تطبيق إستراتيجية شاملة للسلامة المرورية وهي في طريقها لتحقيق المزيد من النتائج وتوفير بيئة مرورية آمنة تنعم بها جميع الفئات والأعمار غير أن الشباب كان للأسف أكثر ضحايا هذه الحوادث .

ونلاحظ من الجدول التالي بأن أكبر نسبة من الحوادث حصلت مع السائقين من الفئات العمرية بين 25 – 30 عاماً فهي تبدأ في الارتقاء من سنة 18 ولكنها تصبح عالية في 25، ثم تستمر في الارتقاء حتى عام 30 في 2011 وحتى سن 31 في عام 2012،

تشير الدراسات التي أجرتها الإدارة العامة للتنسيق في وزارة الداخلية إلى أن السرعة والتهور كانا السبب الرئيسي في الحوادث المرورية التي يرتكبها الشباب ، لذلك لا بد من تقصي السبب الحقيقي الذي يدفع بعض الشباب نحو هذه الرعونة واللامبالاة بحياتهم وحياة الآخرين.

في هذا الإطار يقول الأطباء النفسيون أن الشباب يحب المجازفة واثبات الذات ، لأن فترة المراهقة تحدث فيهم تغييرات نفسية كبيرة من الحماسة والعنفوان ومحاولة إثبات الذات بأي طريقة ، لذا نجدهم يقودون السيارات بسرعة فائقة للغاية لكي يلفتوا الأنظار وما شابه ذلك

عدد الحوادث نسبة إلى عمر السائق

عدد الحوادث في 2012	عدد الحوادث في 2011	(عمر السائق (سنة
1,919	1,731	18
4,560	4,603	19
4,764	4,941	20
5,096	5,433	21
6,186	6,385	22
6,707	7,586	23
7,928	7,683	24
8,187	8,269	25
8,461	8,911	26
8,785	9,010	27
8,950	8,751	28
8,551	9,030	29
8,674	7,941	30
7,949	8,162	31
7,846	7,394	32
7,096	7,111	33
6,940	6,540	34
6,487	6,118	35
125,086	125,599	الإجمالي

الأمر الذي قد يتسبب في هذه الحوادث الكثيرة. ويلاحظ من البيانات السابقة الخاصة بالحوادث المرورية في دولة الإمارات بأن القيادة بإهمال قد احتلت أعلى سبب منفرد لحوادث الطرق ، إذ ساهمت بما يزيد عن 36.5% في جميع الإصابات المميتة الناجمة عن حوادث الطرق ، ثم جاءت السرعة الزائدة في المرتبة الثانية في قائمة كافة الحوادث ، إذ تسببت في 16% من الإصابات و27% من الإصابات المميتة ، وساهم كل من هذين السببين فيما يزيد عن 62% من كافة حوادث الطرق المميتة التي حدثت في دولة الإمارات في عام 2010

وإلى جانب أن الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق التي تؤدي إلى الموت والإعاقة فإن لها تأثيراً كبيراً على الضحية وعائلته والبلد بشكل عام، كذلك فإن المشكلة لا يستعصي حلها، وأن الخسائر يمكن خفضها بدرجة كبيرة إذا ما تم تبني الإجراءات السليمة والملائمة

التوعية المرورية

دعت وزارة الداخلية في دولة الإمارات العربية المتحدة جميع الفعاليات المجتمعية والمؤسسات الحكومية وغير الحكومية والجمعيات الأهلية والنوادي الرياضية والمدارس والأسر إلى تكثيف جهودها لنشر الوعي المروري بينها والالتزام بقواعد السلامة المرورية على الطرق ، بهدف الحد من الحوادث والخسائر البشرية التي تخلفها من إصابات ووفيات ، ونبهت إلى أن أبرز حوادث الشباب هي عدم الالتزام بقوانين السير والمرور والسرعة الزائدة والقيادة المتهورة وعدم ترك مسافة كافية ، ودعت على تشديد عمليات الضبط ونشر الوعي المروري بين الشباب وتنظيم العديد من الفعاليات والمحاضرات التي تستهدف رفع مستوى الثقافة المرورية لدى أفراد المجتمع ، وتسعى وزارة الداخلية إلى تطبيق إستراتيجية شاملة للسلامة المرورية ، وخفض نسبة الحوادث المرورية وما ينتج عنها من وفيات وإصابات... إن أهم الإرشادات المرورية التي يجب أن تشملها التوعية المرورية للحد من خطورة الحوادث تتركز في الآتي :

– تتلخص قواعد التوعية المرورية بشأن الأطفال والمعني بها غالباً الآباء في :

- عدم جلوس الأطفال في المقاعد الأمامية.
- عدم تركهم وحدهم بالسيارة.
- عدم لعب الكرة بالشارع وعدم اللعب بالدراجة بين السيارات.
- وضع الأطفال في مقعدهم المخصص ثم أربط حزام الأمان فيفيد الأطفال من العيب بالمركية.
- أهمية تعليم الأطفال أصول السلامة المرورية.

وفق التعريف المعتمد من قبل الأمم المتحدة الشباب هم الفئة العمرية التي تتراوح بين 15-24 سنة ، فإن دولاً أخرى تعتمد الشباب ضمن الفئة العمرية من 15-39 عاماً . بينما تعتمد المنظمات الدولية والإقليمية الناشطة 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 الفئات العمرية .

ما هو الحادث المروري ؟

يعرف الخبراء الحادث المروري بأنه حدث عارض ، يأتي دون إرادة أو تخطيط مسبق من جانب مركبة أو أكثر مع مركبة أو مركبات أخرى أو مشاة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص .

وينتج عن الحادث أضرار تتفاوت من طفيفة بالممتلكات والمركبات إلى الجسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة .

المشكلة عالمياً

تشير تقديرات حديثة إلى أن العالم يخسر سنوياً نحو 1.5 مليون شخص بسبب حوادث المرور وتؤدي إلى إصابة 50 مليون شخص نتيجة حوادث المرور في العالم ، ويشكل المصابون في حوادث المرور نحو 15 بالمائة من مجموع شاغلي المستشفيات في العالم ، ويصل عدد ضحايا الحوادث المرورية سنوياً وفق تقرير صادر عن الأمم المتحدة تحت عنوان الشباب والسلامة على الطرق إلى نحو 400 ألف من الشباب الذين تقل أعمارهم عن 25 عاماً ، إلى جانب مئات الآلاف من الجرحى والمعاقين.

الخسائر الاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور

كيف نلتئد البنى التحتية للطرق من أجل حماية السائقين التئباب؟

إعداد :

كريستان آ. هوبير

المعهد الفيدرالي السويسري للتكنولوجيا

الإجراءات المناسبة. وأظهر التقييم بعد سنتين نجاح عملية التحول. وفي حال لم يكن الأمر كذلك، يجب تحديد إجراءات بديلة. وذكر الباحث أن الدورات منتشرة بكثرة في سويسرا، حيث عرض نموذجاً لتقاطع خضع للتعديل وأسفر عن نجاح كبير في التقليل من حوادث الشباب. وقدم شرحاً لنموذج المركز السويسري للوقاية من الحوادث حول السرعة القصوى في المناطق الحضرية على طرق تكون السرعة فيها 50 كيلومتر في الساعة و30 كيلومتر في الساعة فضلاً عن أمثلة على مراقبة دقيقة للسرعة ومراقبة القطاعات.

على طرق تقييم مختلفة في المرحلة الخامسة. وسيتم التركيز على الإجراءات التقنية. ويشير الباحث إلى عدم وجود إجراءات خاصة بالبنى التحتية موجهة حصراً للشباب خلال القيادة وإنما عدة إجراءات لمساعدتهم من خلال القيام بذلك. . تبدأ إدارة النقطة السوداء التي تكتسب أهمية كبيرة في إجراء دراسة وضع الطرقات ودراسة الحوادث. ويتم تنفيذ كلتا الدراستين من قبل مهندسين مستقلين اثنين. يقوم المهندسان بمقارنة نقاط القصور من كلتا الدراستين وتحديد نقاط القصور الصحيحة. ويقومان بعدها بتحديد

لأسباب زيادة الحوادث التي يرتكبها الشباب، أطلق المجلس السويسري للوقاية من حوادث السير "بي إف يو" برنامجاً يعطي الأولوية للشباب. وتقوم المقدمة المختصرة لهذا البرنامج على دورة مؤلفة من خمس مراحل حرص المعنيون على الإشارة إليها رمزياً في شعار المركز. تبدأ الدورة في المرحلة الأولى مع بحث مفصل حول الحوادث. وتشهد المرحلة الثانية تحديد هدف للوقاية أما المرحلة الثالثة فتشهد وضع برنامج للوقاية. وبعد تنفيذ الإجراءات الوقائية المتنوعة في المرحلة الرابعة، يتم قياس النجاح والدراسة بالاعتماد

الترخيص التدريجي للسائقين دروس من الأعوام الخمسين الأولى

د. تشارلز جونسون، مدير المجموعة التقنية
في "كومبيتينس أشرانس سولوشنز" المحدودة بلندن

مع بداية التسعينيات سجلت معدلات الحوادث والإصابات بين السائقين تراجعاً ملحوظاً في معظم الدول الأوروبية. وكان هناك عدد كبير من العوامل المؤثرة في تحقيق هذا التراجع لاسيما تلك المتعلقة بإدخال التحسينات على السيارات وتصميم الطرقات وتغيير القوانين. إلا أن مدى تأثير العوامل الخاصة بالمبادرات التي اتخذها الإنسان لتحسين سلوك السائق بقيت أقل وضوحاً. وتتمثل إحدى تلك العوامل بشرية الطابع التي أثبتت تأثيرها القوي على سلامة على الطرقات بإدخال خلط للترخيص القائمة على القيادة المتدرجة. وبلغت نسبة التحسن في معدلات الحوادث بين خمسة و60 في المائة بين السائقين الجدد بعد تطبيق مثل تلك الخطط، وفقاً لنوع الخطة المعمول بها وطريقة البحث. وتكمن النقطة الأساسية هنا في نجاح بعض الأساليب المجربة وفشل بعضها الآخر تماماً. ويتطرق هذا العرض التقديمي إلى الأدلة على نجاح بعض الأساليب وأسباب نجاحها على امتداد مراحل القيادة المتدرجة المتعارف عليها وكيفية تأثير تلك الإثباتات على تصميم خطة رخصة القيادة المتدرجة المعمول بها في إيرلندا.

التوصيات

يمكن أن نشير إلى مجموعة من المبادئ التي لابد من اعتمادها ويمكن أن نشير إلى أبرزها:

أولاً: التأكيد على دور المسجد في الوعي والثقافة المروية والذي يتكامل مع دور الأسرة ، ودعوة وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية للمشاركة في جميع الفعاليات والأنشطة من خلال إداراتها المعنية بالتوجيه الديني واعتبار الالتزام بتعليمات المرور واجباً شرعياً بقدر ما هو واجب قانوني وأخلاقي

ثانياً: إنماء الوعي والثقافة المروية من خلال دور فعال للإعلام، وعدم الاكتفاء بالوضع الحالي حيث تتركز الأضواء على أسبوع المرور السنوي ، وتحويله إلى اهتمام دائم، وذلك بنقل المعلومات الصادقة، وإقامة المؤتمرات والدورات التدريبية وتوزيع النشرات وإعداد الأبحاث ، والاستفادة من الطفرة المعلوماتية .

ثالثاً: إنشاء بنوك للمعلومات حول مختلف القضايا المروية ، وتوفير معلومات إحصائية كالتي تنشرها "ساعد" حالياً .

رابعاً: ضرورة مواكبة الهيئات المروية وشركات التأمين للتطورات التكنولوجية لرصد الحوادث المروية وتحديد المواقع الخطرة وإيجاد حلول جذرية لها .

خامساً: وضع إستراتيجية لتخفيض معدل الوفيات والإصابات من الحوادث المروية .

سادساً: أهمية تبادل المعلومات المتعلقة بالحوادث المروية في البلدان العربية ونشرها لإتاحتها أمام الباحثين والدارسين لإجراء دراسات عملية تخدم السلامة المروية.

سابعاً: ربط أقسام التأمين الإلزامي بالسجل المروري للسائق و المركبة من حيث المخالفات المروية والحوادث المسجلة ، وأن تميز شركات التأمين بين السائق الملزم والسائق المتهور من حيث الأقساط ومنح خصومات للسائقين الملزمين .

ثامناً: ضرورة وجود نظام مراقبة وضبط وتقييم سهل وفعال لمتابعة وتغيب التطور الذي يحدث في أنشطة سلامة الطرق وتقدير أثر ونسب السلامة التي تنجم عن وجود مثل هذا النظام .

تاسعاً: أن نجاح قانون سير مرور فاعل "يتعدى الكاميرات التي ترافق وتضبط مخالفات السرعة الزائدة وكسر الإشارة الحمراء فقط" بحيث يمكنه أن يلعب دوراً هاماً في خفض عدد حوادث السير والمرور من خلال المراقبة والإبلاغ عن مخالفات السير المتكررة لاستخدامها في تقييم أخطاء القيادة المتهورة والسيئة والقضاء عليها .

المناسبات الرياضية

لا تجعل فرحتك بعد المناسبات الرياضية أجزائاً للآخرين ، والقيادة فن وذوق وأخلاق ، والسلامة المروية مسؤولية الجميع ، المواطن يجب أن يكون رجل أمن والمواطن الحق يحافظ على أمن ومكتسبات الوطن، وعبور الشارع حق مشروع للجميع، وعرقلة وإرباك حركة المرور مخالفة مروية يعاقب عليها النظام واحترام أنظمة المرور دليل الوعي .

التجمهر عند الحوادث

يعتبر التجمهر عند الحوادث سلوكاً غير حضاري ، والتجمهر عند الحوادث يعرض حياتك وحية الآخرين للخطر ، والتجمهر عند الحوادث يعرقل حركة المرور ويصعب عمل رجال المرور ويزيد حجم المخاطر .

البوق أو الزمور

بوق المركبة يهدف إلى التنبيه لا إلى الإزعاج ، لاستخدم البوق بالقرب من المستشفيات والمدارس ودور العبادة .

ترك مفاتيح السيارة

احذر الأطفال في المركبة لوحدهم واحذر ترك مفتاح المركبة في الوصل الكهربائي بدون وجود صاحبها مخالفة مروية يعاقب عليها النظام ، من أجل سلامتك وسلامة الآخرين تأكد من إغلاق سيارتك عند الوقوف.

استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة

لا تشغل بغير الطريق ولا تشغل بالتفكير أو الحديث وأنت تقود السيارة ، ولا تعرض حياتك للخطر من أجل مكالمات هاتفية.

التركيز أثناء القيادة

من معك هم أمانة في عنقك فلا تشغل أثناء القيادة عن الطريق ولا تشغل بأطفالك أثناء القيادة ولا تتصل حتى تصل.

الإسعاف

• مبادرتك لإسعاف الآخرين قد تنقذ روحك وتؤكد من وجود حقبة الإسعافات الأولية معك.

العلاقة مع رجل المرور

• كن صديقاً لرجل المرور الذي يعمل لسلامتك واحترامك لإرشادات رجل المرور دليل وعيك.

حزام الأمان

• حزام الأمان سلامة وأمان ، وهو مجهز لشخص واحد .

• حزام الأمان يفقد فاعليته إذا كان مرتخياً أو إذا لم يتم ارتدائه بالطريقة الصحيحة.

• أكثر الأطفال عرضة للوفاة أو الإصابة الذين يجلسون بالمقاعد الخلفية وهم غير مثبتين في مقاعدهم.

• يجب عليك تعويد نفسك وأطفالك على ارتداء حزام الأمان لسلامتكم .

• استخدام مقعد خاص بالمولود بحيث يكون الطفل مواجهاً للخلف.

• الأطفال الذين تزيد أعمارهم عن 8 سنوات ويستخدموا حزام الأمان الخاص بالكبار ويجب وضع مقعد الأمان الخاص بالأطفال وسط المقعد الخلفي ما أمكن.

السرعة الزائدة

• لا تسرع فالموت أسرع والسرعة قاتلة.

• السرعة وراء أكثر الحوادث المروية.

• والسرعة المأمونة تخضع لعدة عوامل من أهمها حالة الطقس وحالة المركبة وحالة حركة المرور، وعلاقات وإرشادات المرور ، وكلما زادت السرعة زاد حجم الإصابة.

قطع الإشارة

تجاوز الإشارة الحمراء خطورة بالغة ، والإشارات الضوئية لغة الطريق ، واحترام الإشارة دليل على الوعي ، والإشارة الضوئية وضعت لسلامتك تنقيد بها، والإشارة الخضراء تعني سر والصفراء تعني خفف السرعة والاستعداد للوقوف والحمراء تعني الوقوف التام والسرعة جريمة بحقك وحق الآخرين.

المشاة

• ساعد المشاة وكبار السن على عبور الطريق.

• سلامة المشاة مسؤولية الجميع.

• عبور المشاة يكون من الأماكن المخصصة لهم.

• أعط المشاة حقهم في العبور ، ولا تعرض المشاة لخطر مركبتك ، ويجب عليك أن تحترس عند خطوط المشاة.

التفحيط أو التفريط

الإعاقة والموت مصير السائق المتهور ، والتهور جنون يؤدي إلى الوفاة ، لا تفقد حياتك بتهورك ، والتفحيط عنوان الفشل والإحباط ، ولا تفقد حياتك بتهورك والعربة وسيلة للنقل لا للقتل.

أهمية تدريس مادة السلامة المرورية لطلبة المدارس والجامعات

إعداد :
الدكتور عابد أحمد العقبي
رئيس اللجنة العلمية في الجمعية الأردنية للوقاية من حوادث الطرق

السرعة المقررة والتجاوزات الخاطئة، واتخاذ المسرب الخاطئ والتتابع القريب، وتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء.

3- عدم استخدام حزام الأمان في كثير من الأوقات.

4- قيادة المركبة بدون رخصة قيادة وأحياناً قيادة المركبة في حالة سكر.

5- عدم مراعاة آداب المرور بالتعامل مع الركاب والمشاة.

6- عدم إعطاء أولوية المرور للمشاة والمركبات أصحاب حق الأولوية.

7- الانعطاف من مكان خاطئ أو اتخاذ مسرب خاطئ وتغيير المسارب باستمرار.

8- عدم المبالاة بتصرفاته والسير أحياناً بعكس السير.

9- عدم استخدام الإشارات (الغمازات) إلا نادراً.

10- القيادة بحالة نفسية أو عصبية أو جسمية مضطربة.

11- استخدام الهاتف النقال وتناول الطعام والتدخين أثناء قيادة المركبة.

وكذلك هناك أخطاء المشاة ومنها :

1- الجهل بقوانين السير وعدم الالتزام بالقوانين والأنظمة الخاصة بالمشاة.

2- عدم الالتزام بأداب المرور على الطريق بحيث يتم قطع الطريق من مكان خاطئ.

3- عدم قطع الطريق بخط مستقيم والتصرف بشكل عشوائي وغير حضاري.

4- قطع الطريق بسرعه أو ببطء وأحياناً بشكل هجومي.

5- قطع الطريق من أمام مركبة واقفة أو متوقفة.

6- قطع الطريق من أماكن مخفية (غير مكشوفة).

7- عدم التعاون مع السائقين والتصرف بشكل عنادي معهم.

8- ضعف الوعي المروري كونه لا يبالي بحركة السير.

9- المشي بشكل جماعي مع تشابك الأيدي أو حمل الأمتعة بشكل عرضي (يؤدي الآخرين).

ويطرح الباحث إحصائيات عن حوادث الطرق ومن خلال التحليل الإحصائي للحوادث خلال الفترة من 2008 الى 2012 يتبين الآتي:

أولاً: أن عدد الحوادث بلغ (715473) حادثاً .

ثانياً: نتج عن تلك الحوادث وفاة (3596) شخصاً .

ثالثاً: نتج عن تلك الحوادث إصابة (82243) شخصاً

رابعاً: التكلفة الاقتصادية لتلك الحوادث بلغت (1395.5) مليون دينار أردني.

خامساً: للعلم أن عدد سكان الأردن لا يتعدى ستة ملايين نسمة.

وهذا يدل على قلة الوعي المروري ، وضعف برامج التوعية.

وبتحليل إحصائيات الحوادث والوفيات خلال نفس الفترة، نتوصل إلى نتيجة مفادها أن أكثر الأفراد الذين يتعرضون للحوادث هم الشباب فهم يحتلون المرتبة الأولى في عدد الوفيات.

1- إن نسبة وفيات الشباب لسنة 2008 (38.7%) من عدد الوفيات الكلي.

2- إن نسبة وفيات الشباب لسنة 2012 (40.8%) من عدد الوفيات الكلي..

بتحليل إحصائيات 2008 يتبين التالي:

- بلغ مجموع الحوادث 101066 حادث، نتج عنها وفاة

740 شخص وإصابة 13913.

2- نتج عن حوادث الدهس وفاة 394 شخص أي بنسبة 53% من مجموع وفيات حوادث المرور لسنة 2008.

3- أكثر الفئات العمرية تأثراً ” بحوادث الدهس من حيث النتيجة هم من الشباب ما بين 15-35 سنة. وبلغ عددهم (170) وفاة من مجموع الوفيات.

4- تحتل الفئة العمرية من 14-0 المرتبة الثانية تأثراً” بحوادث الدهس حيث شكلت ما نسبته 33% من مجموع الوفيات.

5- 76% من حوادث الدهس وقعت داخل الأحياء السكنية وعلى سرعات اقل من 50كم/ ساعة وتكون قاتلة بنسبة 100% على سرعة 90كم/ساعة.

السلوكيات السلبية للشباب وتأثيرها في وقوع الحوادث :

يذكر الباحث العديد من الاسباب نذكر أهمها :

• عدم التركيز أثناء القيادة والانشغال بأمر عدة كالتحدث في الهاتف المتحرك وإرسال رسائل قصيرة أو تناول الطعام أثناء القيادة، أو العبث في الراديو أو المسجل.

• المخاطرة وحب المغامرة لدى الكثير من قائدي السيارات الشباب والاندفاع بتجاوز القوانين والأنظمة وقواعد وأولويات المرور بهدف لفت الانتباه .

• السرعة والتسارع من قائدي السيارات باستحضار روح الحركة من خلال الانطلاق بتسارع كبير وتجاوز المركبات بحركات بهلوانية.

• القيادة تحت تأثير المسكرات والمخدرات مما يسبب ضعف في التركيز والانتباه وإدراك أبعاد الطريق بشكل جيد.

• إهمال صيانة المركبة يسبب الكثير من الأعطال

• عدم اخذ الحيطه والحذر من مفاجآت الطرق أثناء القيادة .

• عدم ترك مسافات أمان كافية عند الدخول والاندماج مع طريق سريع.

• القيادة عكس السير وبسرعة تفوق السرعة المقررة.

النتائج المترتبة على حوادث المرور

1- حوادث السير ناتجة عن خلل بأحد عناصر المرور الإنسان والمركبة، الطريق والبيئة المحيطة.

2- السائق هو العنصر الأهم والرئيسي في حوادث الطرق.

3- المجتمع هو المتضرر من حوادث الطرق وهو المستفيد بالحد منها.

4- حوادث السير تؤدي إلى استنزاف الاقتصاد الوطني.

• **الآثار الاجتماعية:** وتتمثل في أعداد القتلى وحالات الإعاقة والتشوهات الجسدية ، بالإضافة لما ينجم عنها من التفكك الأسري نتيجة لفقدان بعض

الأسر لمعيلهم الذي فارق الحياة أو أقعدته الإصابة بسبب الحادث.

• **الآثار الاقتصادية:** تؤدي حوادث الطرق إلى استنزاف الاقتصاد الوطني.

• **الآثار الطبية:** وتتمثل في تكاليف العلاج والدواء في المستشفيات والمدة التي يقضيها المصاب في المستشفى حيث كشفت الإحصاءات أن 10-20% من أسرة المستشفيات في الدول النامية مشغولة بمصابي الحوادث المرورية.

• **الآثار البيئية:** وتتمثل في الخسائر الناتجة عن تلف في المرافق العامة مثل الطرق والأرصنة والإشارات المرورية والسيارات المدنية والأشجار وغيرها. وكذلك تلوث البيئة نتيجة لمخلفات المركبات المحطمة.

ويحدد الباحث الغاية من منهاج دراسي مروري في:

• وقاية المواطنين وحمايتهم من خطر حوادث الطرق:

• إن خطورة حوادث الطرق تكمن في حوادث صدم المشاة ، فالمشكلة الأساسية هي (وفيات المشاة) إذ أن الفئة الأكثر تضرراً من حوادث صدم المشاة هم الشباب وعليه لا بد من معالجة هذه المشكلة المتفاقمة ، لذا يجب أن تعطى الأولوية للتوعية والتعليم

زيادة الوعي المروري.

إن زيادة الوعي المروري لدى الطلبة تقع على عاتق وزارة التربية والتعليم العالي في جميع مراحل الدراسة الأساسية والثانوية ونخص هنا المرحلة الجامعية.

• التوعية والتعليم مهمان جداً خاصة في المراحل المدرسية والجامعية، لذلك يجب وضع منهاج محدد لمادة (السلامة المرورية) لكافة مراحل التعليم (الإلزامي والثانوي) والجامعي بالإضافة للأطفال دون سن السابعة من العمر،

تعليم وتدريب السائقين:

إن عملية تعليم وتدريب وتأهيل السائقين عملية مهمة جداً وخاصة في الوقت الحاضر بسبب زيادة عدد المركبات المتتالي والزيادة المطردة في أعداد السكان وضيق الشوارع التي لم تعد تستوعب تلك الأعداد الكبيرة من المركبات.

وتعتبر حوادث الدهس من أخطر حوادث المرور على حياة الإنسان بالرغم من أن الإحصائيات تشير إلى أن نسبتهما من مجموع الحوادث الكلي لا يتجاوز 10% إلا أنها تسبب أكثر من 40% من الوفيات و31% من الجرحى.

مسؤولية الأسرة

ويوزع الباحث مسؤولية التوعية والتربية المرورية لجهات

عدة وهي كما يوردها في الدراسة :

الأسرة

فالاسرة لها دور هام وبناء في تربية الأبناء والعناية بهم وتزويدهم بالمعلومات والمعرفة في الأمور الحياتية والمعيشية وكافة ما يتعلق بأمر الحياة العصرية.

مسؤولية المدرسة والجامعة

للمدرسة والجامعة دور كبير للحد من التصرفات الخاطئة للطلبة بشكل عام، ومن هذا الدور:

1- تعريف الطالب بأهمية حماية نفسه من حوادث الطرق.

2- تنمية الشعور لدى الطالب بالتقيد بالأنظمة والقواعد العامة وحب النظام.

3- تحفيز الطالب للتعلم في فهم مشاكل السير وإتباع الأساليب الآمنة لتجنب مخاطرها.

4- تعليم وتدريب الطالب على كيفية التعامل مع عناصر المرور.

5- تنمية السلوك المروري الصحيح لدى الطالب من أجل السلامة العامة.

مسؤولية رجال الدين

تقع على رجال الدين مسؤولية كبرى تتمثل في تنمية الشعور الديني والأخلاقي لدى المواطنين بالتقيد بالأنظمة والقواعد العامة وحب النظام، وتنمية السلوك المروري الصحيح لدى المواطنين وحثهم على تعديل سلوكهم في التعامل مع عناصر المرور من أجل السلامة المرورية.

ويشير الباحث إلى الأهداف من إدخال منهاج مروري توعوي وتربوي ضمن المناهج المدرسية والجامعية في نقاط:

1-غرس المعرفة الضرورية لمراعاة قواعد المرور والسلامة على الطرق والشوارع.

2- اكساب الطلبة العادات الصحيحة وتعديل سلوكيات البعض منهم عند المسير في الشوارع وخاصة أثناء العبور وقطع الطريق واستعمال المركبات .

3- تعليم وتعريف الطالب بأهمية حماية نفسه.

4- تحفيز الطالب للتعلم في فهم مشاكل المرور وإتباع الأساليب الآمنة لتجنب مخاطرها.

5- تعليم الطالب ممارسة السلوكيات الصحيحة عند استخدام الطرق والمركبة.وكيفية التعامل مع عناصر المرور.

يضع الباحث تصورا لخطط وبرامج للطلبة وبيبلورها في:

برامج مخصصة لطلبة المدارس:

مرحلة رياض الأطفال.

المرحلة (الإلزامية) ويمكن تقسيمها إلى قسمين:

فاعلية برامج الوقاية المرورية

إعداد :

د. محمد خليفة آل على

بقواعد الأمن والسلامة الخاصة بهم.

- التحديث المستمر.
- إشراك الموظفين في تخطيط وتنفيذ إستراتيجية وبرامج الوقاية من أجل الحصول على التزام الموظفين (staff commitment) والشعور بمسؤولية صاحب الشأن (feeling of ownership).

وهناك معايير يمكن أن تستخدم في التقييم منها:

- استخدام المعرفة المناسبة المبنية على البحوث العملية.
- ممارسة المهارات اللازمة للحصول على المعلومات ذات الصلة وتحليلها.
- إعداد خطة للتقييم.
- إشراك المشاركين في عملية التقييم وتحفيزهم لذلك.
- التعاون مع متخصصين مثل علماء النفس.
- فهم وتنفيذ الإستراتيجية المنشودة لكل برنامج بما في ذلك تحقيق مستويات الأداء المطلوبة سواء من الأفراد أو الفريق.

وطول مدتها بما يتناسب مع المتلقين حتى تؤتي ثمارها

للموظفين القائمين على تنفيذ البرامج صفات يجب توافرها لضمان المشاركة الفاعلة والتأثير الإيجابي منها:

- اتقان مهارات الإلقاء.
- التعامل مع المشاركين بالأسلوب والطريقة التي تناسب معهم.
- وضوح القيم والمبادئ والأهداف.
- القدرة على إعطاء الملاحظات والتغذية الراجعة (feedback).
- القدرة على التأثير والتحذير من الخطورة المتوقعة «مخالفة، حجز، نقاط، خسائر».الإلمام بقوانين السير والمرور واللوائح التنفيذية.
- الإلمام بالمواصفات القياسية «سلامة المركبة، الإطارات، الحمولة، القاطرات، المقطورات، مواصفات الدراجة النارية».
- معرفة الإحصائيات الداعمة.
- أن يكونوا منفتحين ونشطين ومتفائلين وواقعيين.
- التعامل مع ذوي الإحتياجات الخاصة والإلمام

هناك عدة أنواع من الوقاية تبدأ بالوقاية الأولية وتركز على المجتمع بشكل عام ثم الوقاية الثانوية وتركز على التدخل المبكر للحالات المعرضة للخطر والوقاية الثالثة تركز على الوقاية من العودة للمخالفة .

تقسيم البرامج الوقائية يسهم في تصميم برامج التوعية المناسبة واختيار الأسلوب الملائم للوقاية وتحديد الأولويات ودرجة التركيز واختيار مقدم البرنامج.

مبادئ فاعلية البرامج الوقائية المرورية :

ياتي مبدأ الخطر ليقيم مدى تناسب مستوى مادة البرنامج مع مستوى خطورة المتلقي.

ومبدأ الحاجة يقوم على تقييم احتياجات المتلقي والتركيز عليها في البرنامج.

ومبدأ الاستجابة يعمل على رفع مستوى قدرة المتلقي على التعلم من البرنامج الوقائي من خلال توفير العلاج الملائم ورفع الحافزية للتعلم ومستوى قدراته ونقاط قوته وتصميم برامج تتناسب مع أسلوب التعلم .

كفاية الجرعة

يجب أن تكون الأنشطة الفاعلة كافية من حيث كثافتها

ويشمل أساسيات هندسة المرور ومفهوم التخطيط والنقل والإجراءات المتبعة لتهدئة المرور والوقاية من الحوادث المرورية.وخاصة حوادث صدم المشاة . ويشمل أهداف وأساليب التوعية المرورية لحماية المواطنين من خطر حوادث المرور، إضافة لدراسة سلوك السائقين ودور وسائل التأثير الإعلامية في التوعية المرورية.

خطة مساق السلامة المرورية

يتناول هذا المساق المبادئ الرئيسية في تخطيط وتنظيم السلامة المرورية وتحليلها وبيان أسبابها والأساليب المتبعة في إدارة المرور.كما يتضمن المعلومات المختلفة في مجال قواعد السير والمرور على الطرق ودراسة القوانين والأنظمة والتعليمات التي تحكمها.

توصيات الدراسة :

من الأهمية بمكان إيلاء موضوع (السلامة المرورية) أهمية كبيرة لما لها من دور إيجابي في الحد والتخفيف من حوادث الطرق متمثلا فيما يلي:

وقاية الشباب وحمايتهم من خطر حوادث الطرق ويترتب على ذلك زيادة الوعي المروري وتعديل سلوكيات الشباب مما ينعكس على حجم المشكلة المرورية انحدارا شديدا في عدد حوادث الطرق وخاصة (صدم المشاة) الدهس وبالتالي:

- تخفيض أعداد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق.
 - تخفيض عدد الجرحى والمعاقين الناجم عن حوادث الطرق.
 - الحد من التبعات الناجمة عن حوادث الطرق (الاقتصادية، الاجتماعية، البيئية ، والصحية).
 - انخفاض الكلفة الاقتصادية الباهظة من جهة، وزيادة الدخل القومي من جهة أخرى. المحافظة على البيئة
- من خلال الحد والتخفيف من حوادث الطرق المسببة لأضرار كبيرة.
- تخفيف العبء على المستشفيات العامة والمتمثلة في تكاليف العلاج والإقامة وإشغال أسرة المستشفيات بمصابي الحوادث.

تدريب الشباب تقنيات عالمية جديدة

إعداد :

أونوس . ث. هندريكس

سويسرا

ضمن قطاع الحماية السلبية.

ويتربع اليوم على رأس تلك الأجهزة المذكورة العديد من الأجهزة المسماة بـ "المساعدة" وهي على سبيل المثال:

مساعدة المكابح/توزيع طاقة المكابح/الحفاظ على المسار/تفادي النوم المتقطع/التحكم بالمسافة/التحكم بـ "النقاط العمياء" وإلى ما هنالك.

ومن المفيد بالطبع أن تعلم أين وفي أي حالات تبدأ كل تلك التقنيات بالعمل وما الغاية منها.

يعتبر بعض التقنيات مهماً فعلاً في حين تحظى البقية بأهمية أقل في إطار القيادة اليومية.

ولكن لسوء الحظ فإن قلة من مستخدمي السيارات والشباب على وجه التحديد يمتلك المعلومات الكافية والتدريب على استخدام التقنيات الحديثة.

يمكننا أن نميز هنا بوضوح بين الأجهزة التي تخدم السلامة بشكل إيجابي أو سلبي.

يدخل كل من نظام منع انغلاق المكابح "إيه بي إس" / و "إي إس بي" /و "إيه إس آر" على سبيل المثال ضمن قطاع الأجهزة الإيجابية.

في حين يندرج امتصاص الحوادث/والوسادات الهوائية/وحزام الأمان والوقاية من إصابات الرأس

1- من الصف الأول الابتدائي ولغاية السادس الابتدائي.

2- من الصف السابع ولغاية الصف العاشر.

تحرص التربية على إعداد الفرد للحياة إعداداً سليماً، وتعمل لتحقيق ذلك بأساليب ووسائل مختلفة، وهذا يعني إحداث تغيير في السلوك، ولذلك تعد المدرسة الوحدة الأساسية في العملية التربوية. إذ في هذه الفترة يتشكل فكره باكتساب المعلومات والمهارات التي يتعلمها وتحدد ميله وطموحاته، وتنمي اتجاهاته، وترسخ قيمه، وينضج منهج حياته.

ثانياً: برامج مخصصة لطلبة الجامعات والمرحلة الثانوية:

للجامعات في أي دولة دور هام ومتميز في العمل من اجل الحد من حوادث المرور ويتمثل هذا الدور في قيام الدوائر الأكاديمية كافة وخاصة المتخصصة في الجامعة والتي لها علاقة بحوادث المرور مثل:(الهندسية، الاقتصادية، القانونية) بدراسات وأبحاث وتدريس مساق (السلامة المرورية) بهدف بناء الإنسان الجامعي المؤهل بالعمل والمعرفة ليقوم بدورة في مجال تخفيض حوادث المرور وتبعاتها

الشباب والسلامة المرورية في ماليزيا

إعداد :

نور سكينه أزمان وماسلينا موسى

المعهد الماليزي لأبحاث السلامة المرورية

بين المبادرات التي أجريت سعيًا لخفض معدل الحوادث من الوفيات بين السائقين وراكبي الدراجات الشباب في ماليزيا تنفيذ برامج تثقيفية حول السلامة المرورية لطلاب المدارس الابتدائية، ومراجعة لمتهاج الحصول على الرخصة بالنسبة للسائقين وراكبي الدراجات، وبرامج مجتمعية وحملات تتعهد بالدعم على الإنترنت، ومن بين المبادرات على المدى الطويل مبادرة "خطة السلامة المرورية ماليزيا 2013 -2020" والتي قُدمت من أجل تحسين مستقبل السائقين وراكبي الدراجات الشباب.

الماليزية، والذي توصل إلى أن نسبة عدد السائقين وراكبي الدراجات الشباب ممن تعرضوا لحوادث مرورية من الفئة العمرية 16-25 هي الأعلى مقارنة بالفئات العمرية الأخرى. بينما يتم تحليل عوامل الخطر بالاعتماد على دراسات عديدة أجريت في ماليزيا وفي بلدان أخرى أيضاً. ومن بين عوامل الخطر التي تم تحديدها والتي تعزى إلى السائقين وراكبي الدراجات الشباب هي العمر والجنس (الجنדרه) وقلة الخبرة وعوامل أخرى كذلك مثل السرعة ووجود ركاب من الأقران وما إلى ذلك. وكنتيجة لهذه الدراسات، كان من

تهدف هذه الورقة إلى إلقاء نظرة عن قرب على السائقين وراكبي الدراجات الشباب في ماليزيا، وكذلك إلى فهم عوامل الخطر التي يشكلها هؤلاء السائقون الشباب على السلامة المرورية.

الوضع الحالي

ما يلخص الوضع الحالي للسائقين وراكبي الدراجات الشباب والسلامة المرورية في ماليزيا بشكل مختصر هو ما تضمنه التقرير الإحصائي لحوادث المرور الصادر عن الشرطة الملكية



وأوضح أن الإدارة العامة للتنسيق المروري بوزارة الداخلية تنفذ هذه الحملة بالتعاون والتنسيق مع إدارات المرور والترخيص بالدولة، والجهات الأخرى المعنية بالسلامة المرورية في القطاعين العام والخاص، والتي تدعم هذه المبادرات لإيجاد بيئات آمنة، وطرق خالية من الحوادث، مؤكداً الحاجة لدعم الجهود الإعلامية المبذولة من قبل الجهات المعنية كافة، وإبراز دور وزارة الداخلية والمؤسسات الأخرى ذات العلاقة والمعنية بموضوع الحملة. ولفت إلى أن الحملة التي أطلقتها الإدارة العامة للتنسيق المروري تستهدف فئة سائقي الدراجات النارية وذات الثلاث والأربع عجلات (البانشي) والهوائية، وتشمل جميع الفئات وخاصة الشباب والأطفال. وأضاف: أنه سيتم تنفيذ الحملة عبر العديد من الوسائل الإعلامية، منها الإذاعة والصحف والمجلات والقنوات التلفزيونية والإنترنت، كما ستعقد 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 "احذر مخاطر الدراجات" على بعض مواقع الإنترنت، وخاصة الحوارية مثل المنتديات، وسيتم توزيع ملصقات وكتيبات ومطويات خاصة بالحملة على العديد من المراكز العامة، ومحطات تعبئة الوقود، والأماكن التي يرتادها الجمهور.

«الداخلية» تطلق حملة توعية مرورية موحدة حول مخاطر الدراجات



لجميع، وفي إطار الخطة الاستراتيجية لقطاع المرور لعام 2014 - 2016 م بالمبادرة الخاصة في تطوير وتطبيق برامج التوعية المرورية بوزارة الداخلية، والتي تشمل هذا العام على 24 حملة مرورية منها 4 حملات رئيسية موحدة على مستوى الدولة و 20 حملة فرعية حسب القضايا المرورية لكل إدارة، بالإضافة إلى الحملات الأخرى التي تنظمها إدارات المرور لتعزيز السلامة المرورية والحد من الحوادث المرورية وحالات الدهس.

وذكر الزعابي أن الإحصائيات المرورية تشير إلى وقوع 210 حوادث دراجات خلال عام 2013، نتج عنها وفاة 16 شخصاً، وإصابة 235 شخصاً بإصابات تراوحت بين البليغة والمتوسطة والبسيطة، وذلك نتيجة لعدم التزام بقواعد السير والمرور وتعليمات عناصر الشرطة .

أطلقت وزارة الداخلية، ممثلة في الإدارة العامة للتنسيق المروري، حملة التوعية المرورية الموحدة الأولى لهذا العام؛ ضمن المبادرة الخاصة في تطوير وتطبيق برامج التوعية المرورية بقطاع المرور لعام 2014 م، تحت شعار "احذر مخاطر الدراجات"، مع بداية العام الجديد وتستمر ثلاثة أشهر.

وتهدف الحملة إلى توعية جميع مستخدمي الدراجات، وجميع فئات المجتمع وخاصة الشباب والأسرة، بالالتزام بقواعد السير والمرور، وتجنب وقوع الحوادث.

وقال العميد غيث حسن الزعابي، مدير عام الإدارة العامة للتنسيق المروري في وزارة الداخلية، إن الحملة تأتي تجسيدا لاستراتيجية وزارة الداخلية المنبثقة عن استراتيجية الحكومة الاتحادية، وانطلاقاً من توجيهات القيادة الشرطة؛ لبلوغ أعلى مستويات السلامة المرورية

” 210 حوادث دراجات عام 2013

وأكد الزعابي على أهمية تعزيز الوعي المروري لدى سائقي الدراجات وتجنبيهم مخاطر الاستخدام غير الآمن، وتوافر وسائل الأمان والسلامة خصوصاً الدراجات النارية وسائقيها، والحرص على ارتداء الخوذة الواقية أثناء القيادة والالتزام بأنظمة وقواعد السير والمرور، وكذلك إبراز دور الأسرة في عدم السماح للأطفال بقيادة الدراجات في غير الأماكن المصرح لها، واستخدام وسائل السلامة كافة خاصة في العطلات الرسمية.





الطرق سواء للشاحنات او للسيارات الخفيفة وخاصة الرابطة بين إمارات الدولة، والذي كان له عائد إيجابي على النمو الاقتصادي بالإمارات الشمالية.

ماهي المواصفات المعتمدة في إنجاز مشاريع الطرق الجديدة؟

يتم اعتماد المواصفات العالمية (الامريكية والبريطانية) لتصميم وتنفيذ الطرق الاتحادية كما يتم الاستعانة بالمواصفات المحلية التي تتناسب مع طبيعة دولة الإمارات العربية المتحدة لبعض العناصر التصميمية

ماذا تم انجازه من هذه المشاريع حتى الآن؟
هناك 8 مشاريع طرق دخلت مرحلة الاستلام، أهمها : المرحلة الثانية من تطوير الميدان الصناعي الخامس في الشارقة (شارع الإمارات)، وإنشاء عدة طرق وتطوير البنية التحتية لطريق (دبا - مساي) المرحلة الثالثة . طريق الشاحنات، تطوير الطرق الصغيرة والبنية التحتية في الامارات الشمالية بوادي شعم ، وتوسعة طريق عمان الحدودي وجسر اصفني، وإنشاء طريق دائري للشاحنات في خورفكان.

كما تم افتتاح محور طريق كلباء الدائري، ضمن مبادرات صاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان، رئيس الدولة «حفظه الله»، وبتكلفة 70 مليون درهم، ويصل طوله إلى 15 كيلومتراً، وهو أحد الطرق الحيوية، وسيحدث نقلة نوعية كبيرة للراغبين في السفر إلى دبي عن طريق شارع الشيخ خليفة، أو القادمين من الذيد أو مساي باتجاه الفجيرة قاصدين مدينة كلباء من دون الحاجة إلى المرور بوسط مدينة الفجيرة أو وسط كلباء، حيث سيخفف حالة الازدحام التي تشهدها مدينة الفجيرة في كثير من الأحيان؛ لاسيما في العطلات الرسمية والأعياد.

والطريق الجديد يمرّ خلف مدينة كلباء، حيث توجد مناطق السور والغيل والبراحة، ويربط محور كلباء الدائري بطريق الشارقة/ كلباء، وطريق مطار الفجيرة الدائري بطريق شارع الشيخ خليفة بن زايد.

ما هي المشاريع المستقبلية للطرق التي تخطط وزارة الأشغال لتنفيذها ؟

هناك مجموعة من المشاريع قيد الدراسة والتصميم من أبرزها طريق الشاحنات بين المدام إلى شمل، وتقديم خدمات استشارية هندسية (دراسة وتصميم واشراف) لتطوير الطريق الرابط بين اعسمه والغيل، وصيانة وتطوير ورفع كفاءة طريق مليحه (الشارقة) والوصول إلى دبي، إضافة إلى تطوير ورفع كفاء تقاطع شارع الاتحاد مع طريق أم القيوين - فلج المعلا (مدخل أم القيوين)

ضمن مبادرات رئيس الدولة وبتكلفة تزيد عن ملياري درهم

«الانتغال»

تنفذ تشبكات طرق رئيسية وداخلية



ضمن مبادرات صاحب السمو رئيس الدولة.

في تقديركم ما هي العوائد الإيجابية لهذه المشاريع على مستوى تعزيز السلامة المرورية والبنية التحتية لشبكة الطرق بالدولة؟

هناك عوائد ايجابية كثيرة ستحققها هذه المشاريع حيث قامت الوزارة بتحديد مسارات الشاحنات الثقيلة والمتداخلة مع حركة السيارات الخفيفة، والتي تعد من الاسباب الرئيسية لحدوث الحوادث على الطرق الاتحادية كما قامت الوزارة بطرح مشاريع لتنفيذ طرق الشاحنات والتي من شأنها تأمين حركة الشاحنات بالصورة المطلوبة وتحقيق السلامة المرورية لمستخدمي الطرق. مما عزز شبكة الطرق الاتحادية لهذه النوعية من

بناء على الخطط الشمولية لتطوير البنية التحتية بالدولة والخاصة بوزارة الاشغال والحكومة المحلية والتي تخدم المجتمع وترفع من مستوى المعيشة ومستوى توفير الامن والسلامة المرورية بالإضافة الى توفير سبل الراحة للمواطنين والمقيمين

ما هي طبيعة مشاريع الطرق سواء الجديدة او التي يجري صيانتها ضمن مبادرات صاحب السمو رئيس الدولة؟

هناك مجموعة من مشاريع البنية التحتية المتنوعة التي يجري تنفيذها مثل الطرق الرئيسية والجسور والسدود والحواجز المائية وكواسر الامواج وشبكات الطرق الداخلية التي سيتم تصميمها وتنفيذها في هذه الفترة

كشفت وزارة الأشغال عن إنها تنفذ حالياً مجموعة من شبكات الطرق الرئيسية والخارجية في مناطق مختلفة من الدولة بتكلفة تزيد عن ملياري درهم ضمن مبادرات صاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس الدولة.

وأكدت الوزارة في حوار مع مجلة "السلامة المرورية" إن بعض هذه المشاريع سيتم الانتهاء منها خلال الفترة المقبلة والتي من شأنها أن تعزز البنية التحتية وتحقيق السلامة المرورية وتوفير سبل الراحة للجميع .

في ما يلي نص الحوار:

كيف تتعاونون مع مبادرات صاحب السمو رئيس الدولة الخاصة بمشاريع الطرق؟

يتم تنفيذ مشاريع مبادرات صاحب السمو رئيس الدولة



على زيادة معدل القيادة الآلية للمركبات في بعض المواقف التي قد يغفل فيها السائق، وتم إطلاق مراحل أو جزئيات من هذه التقنية، إذ تتوافر حالياً تقنيات تعديل حركة السيارة ضمن المسرب الخاص بها، أو حساسيتها لحركة السير من حوله وتهدة السرعة أو زيادتها، وتنبيه السائق والتعامل الآلي مع تحرك المركبات الأخرى في النقطة العمياء.

وأشار إلى أن توافر مثل هذه التقنيات بالشكل الكامل لن يأتي في فترة قريبة جداً ولا يمكن أن نراها في غضون ثلاث أو خمس سنوات، إذ إن كل جيل من الطرز تصل فترة عمره إلى خمس سنوات تغير بعدها الشركة المصنعة تصميمه والتقنيات الملحقة به. وأوضح: لكن يمكن أن تظهر هذه التقنيات بشكل متلاحق ومتتال بما يتناسب مع احتياجات السوق العالمي ومدى تطور البنية التحتية للذكاء التكنولوجي، وخصوصاً مفهوم المدن الذكية الذي اعتمدته مدينة دبي نموذجاً لها في المستقبل القريب، لافتاً إلى أن توافر التقنيات والتكنولوجيات الحديثة يبدأ في المقام الأول في فئة السيارات الفخمة، ثم ينسحب شيئاً فشيئاً على المركبات الأقل قيمة حتى يظهر في الفئة المتوسطة من حيث السعر.

وأشار إلى أن «فورد» حاولت تغيير هذا المفهوم نوعاً ما، بعد أن وفرت في الشريحة الفخمة من مركباتها ومركبات علامة «لينكولن» التابعة لها تقنيات حديثة عدة، أهمها يوجد في الطراز الجديد «لينكولن أم كيه زد» من قدرات تفاعلية مع السائق وطبيعة أوضاع القيادة والطريق، فيما وفرت جزءاً من التقنيات الحديثة في المركبات من الفئة الاقتصادية مثل موديلات فورد فوكس، فورد فيستا، وفورد فيوجن.

وحول إشكالية الموازنة بين الجانب الإلكتروني في السيارة والجانب الميكانيكي، وتفضيل عدة عملاء السيارات ذات النسبة الميكانيكية الأعلى، قال دلاله إن «هذه الإشكالية ظهرت خلال السنوات الخمس الأخيرة، مع بدء دخول التكنولوجيا الحديثة عالم السيارات، واعتماد عمل كثير من الطرز على شرائح كمبيوتر، وإذا تعطل عملها تتوقف السيارة بالكامل وتستغرق صيانتها وقتاً طويلاً لعدم توافر قطع الغيار الخاصة بها عند الوكلاء أو الموزعين، ما يستدعي طلبها من المصنع الرئيسي.

وأوضح أن «هذه الإشكالية أخذت في الانحسار، إذ تعامل المصنعون كافة مع هذا الأمر عبر تحويل الأمر من الاعتماد على شرائح إلكترونية محدودة إلى عدد كبير من الشرائح، ما يقلل قيمتها السعيرية بحسب الوظائف المسؤولة عنها، كما تم تصميم الشريحة الرئيسية ليتوافر عليها نظام تشغيل من الشركات المعتمدة مثل مايكروسوفت، في وقت تتاح إمكانية ترقية

الذكاء التفاعلي... مفهوم مستقبل السيارات

وأضاف: أن هذا يضمن تركيزه على الطريق، كما تتوفر له عيادة طبية مبسطة داخل مقود السيارة يمكن عبرها قياس نبضه وضربات القلب ومدى انتظامها، ودرجة حرارته وضغط دمه، وتسجيلها في ذاكرة السيارة وربطها تكنولوجياً عبر الاتصال بالإنترنت بالطبيب المعالج له.

وأضاف دلاله: «أن الأبحاث والتطويرات تشمل العمل

معامل وإدارات التطوير عليها الآن تنصب جميعها على رفع معدل تفاعل التقنيات والتكنولوجيا المزودة بها السيارات الحديثة مع احتياجات ومتطلبات السائقين. وقال إن الهدف من هذه التقنيات يتمثل بتمكن السائق من إدارة غالبية مهام القيادة، والتعامل مع أجهزته وملحقاته الذكية مثل الهاتف والأجهزة اللوحية، صوتياً.

يشكل مفهوم «التفاعل الذكي» وفهم احتياجات السائق وتلبيتها بشكل آني المستقبل القريب لعالم تصنيع سيارات الأفراد، حسب ما توقعته مجموعة تصنيع السيارات الأمريكية «جنرال موتورز». وأوضح زياد دلاله مدير الهندسة وتطوير المنتجات في منطقة الشرق الأوسط لعلامة التصنيع «فورد» التابعة للمجموعة الأمريكية، أن الأبحاث التي تعكف



الأسواق التي تطرح بها فالموديلات الموجودة في الشرق الأوسط تتمتع بالمواصفات والكفاءة ذاتها المتوفرة في الموديلات المطروحة في السوق الأوروبي، على عكس كثير من المصنعين.

وذكر أن سوق الشرق الأوسط يعاني مشكلة كبيرة في قطاع السيارات وهي نظرة المصنعين له، إذ تعتمد غالبية المصنعين إلى تقليل وخفض مواصفات الطرز المطروحة للمنطقة مقارنة بمثيلاتها في السوقين الأوروبي والأمريكي الشمالي، متذرعين بعدم وجود شروط ومواصفات إلزامية محددة لهذا النوع من المنتجات، الأمر الذي تخالفه فورد والمجموعة الأمريكية بشكل عام.

نظام التشغيل، وهو ما يحسن أداء النظام بشكل عام. وقال: بالنسبة لفورد، فقد عملت الشركة على حل هذه الإشكالية عبر توفير هذا النوع من قطع الغيار لدى موزعيها ووكلائها كافة، كما عمدت إلى تدريب وتأهيل الفنيين المسؤولين عن صيانة المركبات على التشخيص الصحيح لأعطالها، وتحديد طبيعة المعالجة التي تحتاجها وقطعة الغيار اللازمة لهذا الأمر، وهذا ما خفض قيمة هذه القطع، وتقلصت الفترة التي يمكن أن ينتظرها العميل حتى يتم تركيب القطعة التي يحتاجها. وأشار إلى أن ما ساعد «فورد» على تجاوز هذه الإشكالية مبدأها في التصنيع والإنتاج، إذ تعتمد مستوى موحداً لكفاءة وجود مركباتها على اختلاف



إلا أن هذا الأمل تلاشى لارتفاع تكلفة صناعة سيارات كهربائية ، التي تكلف ثلاثة أضعاف ثمن السيارات المعتادة ولم تنجح السيارة الكهربائية على جذب المشتري أو التسويق لها .

البداية الحقيقية

في عام 2000 تم صناعة بعض السيارات الكهربائية التجريبية، واستطاعت السير في أحد الاختبارات بسرعة تبلغ 210 كيلومتر/ساعة، وأخرى تستطيع السير مسافة 400 كيلومتر. ولكنها ظلت في إطار تجريبي رغم تطور أبحاث تصنيعها إلا أن الجمهور لم يقبل على شرائها كثيرا نظرا لارتفاع أسعارها وثقل وزن بطارياتها. كما أن إعادة شحن البطارية يستغرق 8 ساعات وهذا وقت طويل.

وعلى الرغم من أن بعض شركات السيارات العالمية بدأت في إنتاج سيارة كهربائية متطورة وعرضها للبيع في عام 2006 إلا أن بطارياتها ظلت ثقيلة الوزن ومرتبعة الثمن.

إذ تحتاج بطارية السيارة الكهربائية قدرة نحو 6000 مركم " للتبسيط ..هو جهاز لتخزين الكهرباء أو شحنها " من نوع بطارية ليثيوم أيون التي تستخدم في

العمل يسير بنشاط في عدد كبير من مصانع السيارات المرموقة وبتشجيع ودعم مالي من الحكومات في العالم لتطوير البطاريات التي تعمل على أساس بطارية الليثيوم Li-Tec. من تلك البطاريات ما نجح خلال الاختبار في إعادة شحنها 3000 دورة.. والصعوبة الحالية هي صعوبة زيادة مدى السيارة فوق 200 كيلومتر بشحنة واحدة للبطارية، وخفض زمن إعادة الشحن.

وقد بدأت الصين في تبني مشروع كبير في صناعة السيارة الكهربائية رغم تأخرها في دخول هذا المعترك لنحو قرن من الزمان بالمقارنة بالعالم الغربي واليابان، إلا أنها تعمل الآن على اختصار هذا الوقت والدخول مباشرة في مجال إنتاج السيارة الكهربائية وتطوير البطاريات الكهربائية التي يمكن إعادة شحنها. وقد توصلت بالفعل إلى إنجازات كبيرة، وتسعى لتخفيض تكلفة التصنيع.

وفي عام 2010 بدأت الصين في إنتاج سيارة كهربائية للاستعمال الشخصي بالاشتراك مع إحدى شركات السيارات الأمريكية وعرضها في السوق الأمريكي. وتتميز الصين بانخفاض أجور الأيدي العاملة، وقدرتها على المنافسة في السوق العالمي كبيرة. يضاف إلى ذلك تمتعها بسوق محلي ضخم ، فالصينيون الذين يبلغ عددهم ما يزيد عن مليار نسمة يحتاجون إلى مئات الملايين من السيارات، ومئات الملايين من الصينيين يطعمون في الحصول على سيارة حيث يرتفع المستوى المعيشي في الصين ارتفاعا سنويا كبيرا ،وأصبح شراء سيارة في متناول نسبة كبيرة من الشعب. وتحاول الصين أن تكون رائدة في مجال السيارة الكهربائية لبيعها في سوقها أيضا من أجل خفض استهلاك منتجات النفط، وتخفيض اعتمادها على استيراد النفط من الخارج،



احترس...

السيارة تعمل بالكهرباء

تاريخياً بدأت بعربة أبولو على سطح القمر وتقنياً اليابان الأكثر اهتماماً وتطوراً

خلال القرن الماضي ظل التطور يلاحق السيارات التي تعمل بالبنزين والديزل وترك تطور السيارة الكهربائية، حتى جاء التغير المفاجئ عندما اخترع الترانزستور خلال الأربعينيات من القرن العشرين فبدأت إحدى الشركات في عام 1947 في إنتاج أول سيارة تعمل بالطاقة الكهربائية سميت هيني كيلوات ورغم نجاح عمل تلك السيارة الكهربائية، فقد اتضح أن سعرها عاليا بالمقارنة بسعر السيارات التقليدية، وانتهى إنتاجها عام 1961 لعدم الإقبال عليها.

في يوليو 1971 حازت عربة تعمل بالكهرباء على اهتمام صناع السيارات وهذه العربة قادها رائد فضاء على سطح القمر ، فقد كانت العربة القمرية لانر روفر من ضمن البعثة الفضائية «أبولو 15»، إلى القمر وقد أنتجت شركة بوينج هذه السيارة ليستعملها رواد الفضاء على القمر. وكانت مزودة بأربعة محركات تعمل بالتيار المستمر ومتصل كل منها بعجلة من العجلات الأربع للسيارة، وزوج من بطاريات فضة وزنك وهيدروكسيد البوتاسيوم، يبلغ جهد كل منها الكهربائي 36 فولت.

وبعد أزمة البترول العالمية ، بدأ الاهتمام ثانيا بالسيارة الكهربائية ليس فقط من أجل خفض الاعتماد على البترول المستورد من دول الشرق الأوسط، بل من منطلق ضرورة المحافظة على البيئة.

ضمن هذا الاهتمام إصدرت ولاية كاليفورنيا قوانين لإجبار شركات السيارات على إنتاج سيارات ملائمة للبيئة بحيث تشكل 10 % من مجموع السيارات في تلك الولاية حتي عام 2003.

تحقق مفهوم «السلامة الفعالة»

تقنيات الاتصالات الحديثة تدخل عالم السيارات



شركة بي إم دبليو الألمانية تكرس جهودها منذ فترة حول هذا الموضوع، وتوفر حالياً راوتر إضافياً يتيح إمكانية الاتصال بالإنترنت لما يصل إلى ثمانية أجهزة جواله على متن سياراتها.

ويرى الخبير الألماني يوري أن معيار LTE يصلح أيضاً لتقنية Car-to-X بشكل جيد، ولكن شركات السيارات استخدمت هذا المعيار في البداية، لتحسين الخدمات المرورية عبر الإنترنت وتطوير عروض المعلومات والترفيه، وفي تلك الأثناء لا تتواصل السيارات مع بعضها البعض بشكل مباشر، لكنها ترتبط بالطرف الخلفي لشبكة شركة السيارات المعنية، حيث تقوم شركة أودي الألمانية مثلاً بإرسال جميع معلومات الحالة المرورية في الزمن الحقيقي إلى قائدي السيارات عبر السيرفر الخاص بها، وأوضح يوري أن السيارات المجهزة بمعيار LTE أو شبكة WLAN سوف تختار في المستقبل أفضل هذه التقنيات تبعاً للموقف المروري.

وأشار إلى انه ربما ستكون هناك طريقة هجين تعتمد على التقنيتين، حيث يتم استعمال معيار LTE، الذي يتمتع بنطاق عريض، عند نقل البيانات بمعدلات أعلى، مثلاً عند الإبلاغ عن التكدسات والازدحامات المرورية من طريق آخر أو عند التخطيط لمسار الرحلة وتظهر فائدة شبكة WLAN اللاسلكية في التطبيقات الحرجة، التي تكون مرتبطة بالنطاق المحيط بالسائق.

خلال عام 2015 ضمن باقة الموديلات القياسية". وتصلح هذه التقنية بشكل جيد لما يُسمى خدمات السلامة الفعالة (Active Safety)، حيث تتمكن السيارات عن طريق هذه التقنية من الاتصال مع بعضها البعض بشكل لامركزي وبدون التحويل عبر السيرفر، على سبيل المثال لتحذير قائدي السيارات من آثار الزيت المتسرب على الطريق أو مواقع الحوادث أو التكدسات والازدحامات المرورية، وأن الاتصال مع إشارات المرور يعمل على زيادة كفاءة الحركة المرورية وانسيابها".

ويؤكد الخبير الألماني أن تقنيات اتصال السيارات هذه، التي يتم طرحها تحت اسم Car-to-Car أو Car-to-X، لن تجعل حركة المرور أكثر أماناً وانسيابية، إلا إذا كانت هناك أعداد كافية من السيارات مزودة بهذه التقنيات. ويتوقع بعض الخبراء أن نسبة هذه السيارات يجب أن تكون 10% في حين أن البعض الآخر يرى بأن هذه النسبة يجب أن تكون 20%، ومن الجهة التي ستتحمل تكلفة تطوير البنية التحتية للطرق والمواصلات، مثل تجهيز إشارات المرور بالتقنيات اللازمة.

وعلى الجانب الآخر يتم حالياً إنتاج سيارات مزودة بمعيار الاتصالات الجواله LTE السريع بشكل قياسي، حيث تعتزم شركة أودي خلال مشاركتها بمعرض فرانكفورت تقديم أحد الحلول المتكاملة، باعتبارها أول شركة تقوم بتطوير مثل هذه التقنيات. بالإضافة إلى أن

يشهد عالم السيارات ظهور ابتكارات جديدة كل يوم، حيث تساعد تقنيات الشبكات الجديدة على اتصال السيارات مع بعضها البعض في النطاق القريب، مثلاً للتحذير من السيارات القادمة في الاتجاه الخاطئ أو وجود تكدس وازدحام مروري خلف المنعطف التالي، وبالتالي تصبح القيادة أكثر أماناً، ولكن قد يستغرق الأمر بعض الوقت إلى أن تصل هذه التقنيات الجديدة إلى مرحلة النضج.

وأوضح جوزيف يوري، من معهد فراونهوفر للأنظمة المدمجة وتقنيات الاتصالات (ESK) بمدينة ميونيخ الألمانية، أن عام 2015 قد يشهد ظهور السيارات الأولى المزودة بشبكة WLAN اللاسلكية اللازمة على الطريق. ولكن السيارات المزودة بمعيار الاتصالات الجواله LTE السريع ستظهر بالفعل في إطار فعاليات معرض فرانكفورت الدولي للسيارات، الذي يفتح أبوابه أمام الجمهور في الفترة من 14 إلى 22 أيلول/سبتمبر المقبل.

وأضاف رئيس مجموعة العمل التي تهدف إلى تطوير تقنية اتصال السيارات (Automotive Connecti-ity) بمعهد فراونهوفر، "لقد وقعت شركات السيارات في نهاية العام الماضي على مذكرة تفاهم، تنص على طرح السيارات الأولى المزودة بمعيار ITS-G5 الخاص بشبكة WLAN اللاسلكية على أساس 5.9 غيغاهرتز

بتجاح يمكنها السير لمسافات بعيدة، مرتكزةً بشكل كلي على خلايا الوقود المتطورة، لمساعدتها على السير بهذا الشكل. وينتظر أن يتم الكشف عن تلك السيارة في معرض طوكيو للمحركات أواخر الشهر الجاري وأن يتم طرحها للبيع بدءاً من عام 2015. وربما يشكل إطلاق تلك السيارة في الأسواق مفاجأة لكثيرين، لاسيما وأنها جاءت بعد كثير من المحاولات على هذا الصعيد، وينتظر أن تسير تلك السيارة مسافة تصل إلى 600 كلم (375 ميلاً) وسيتمكن إعادة شحنها في غضون دقائق وليس ساعات.

كما لن تكون السيارة بحاجة إلى منفذ كهربائي، لأن وقودها هو الهيدروجين، وستكون مسؤولة عن توفير الكهرباء الخاصة بها.

ستظهر تلك السيارة السيدان بتصميم عادي وسيصدر عن محركها قوة إجمالية متوسطة قدرها 100 كيلووات، وستكون أول سيارة في العالم من فئتها تعمل بخلايا الوقود، سيتراوح سعر أول سيارة في العالم تعمل بخلايا الوقود بين 5 و10 ملايين ين، أي ما يتراوح بين 37 ألفاً و74 ألف يورو.

” جهود لتطوير بطاريات كهربائية ذات زمن إعادة شحن منخفض

اليابان الأكثر تطوراً
سيارة تسير لمسافة 600 كلم والشحن يستغرق دقائق والوقود هيدروجين
أعلنت شركة «تويوتا» عن تطوير سيارة كهربائية جديدة

وكذلك تخفيض وطأة التطور الصناعي السريع على ما يسببه من كميات ضخمة من النفايات التي تلوث البيئة والجو.

توصلت تيسلا (إحدى شركات تصنيع السيارات) إلى تصميم لسيارة تربط بين الشكل الجذاب للسيارات الرياضية مع تقنيات استخدام الطاقة الكهربائية بالمحرك

إن أبرز مميزات السيارة الكهربائية الجديدة تكمن في قدرتها على قطع مسافة تصل إلى 265 ميلاً (ما يساوي 426 كيلومتراً) دون توقف بعد شحن بطاريتها بالكهرباء، وبالنسبة فإن هذه المسافة تساوي سير المركبات العادية بمعدل 2.6 لتر من الوقود لكل 100 كيلومتر، وتم تزويدها بآخر ما توصلت إليه تكنولوجيا السيارات من شاشة لمس في قمرة القيادة وجهاز لتحديد المواقع أو ما يعرف بـ "جي بي أس"، والعديد من التقنيات الأخرى عالية الجودة والتي تضاهي أفضل السيارات التي تعمل على الوقود، ويبلغ ثمن السيارة 49.900 دولار امريكي، والشركة بدأت بالفعل بتأسيس محطات لشحن السيارة بالكهرباء حيث أنشأت ست محطات لغاية الآن.



تويوتا تطرح سيارة FCV تعمل بالهيدروجين وخالية من العوادم فى الأسواق عام 2015

عرضت شركة السيارات اليابانية «تويوتا»، سيارتها المبتكرة تويوتا FCV التى تعمل بالطاقة الهيدروجينية فى المعرض الدولى للإلكترونيات الاستهلاكية بمدينة لاس فيجاس الأمريكية فى بداية هذا العام، وسيتم إطلاق السيارة الجديدة تويوتا FCV فى سوق الولايات المتحدة فى عام 2015 بسعر «معقول» ولكن غير محدد بعد، ويمكن للسيارة الجديدة أن تسير لمسافة 300 ميل (483 كم) قبل أن تحتاج إلى التزود بالوقود مرة أخرى. كما أن إعادة ملء السيارة لن يستغرق أكثر من 3 و 5 دقائق. وقد تم عمل اختبارات مكثفة لنموذج السيارة تويوتا FCV التى تم عرضها فى معرض CES على الطريق فى أمريكا الشمالية لأكثر من عام، وتعمل السيارة بخلايا الهيدروجين ولا تنتج عنها أى انبعاثات كربونية ويصدر من عادمها بخار الماء فقط وتخلو تماماً من العوادم التى تلوث الجو. وقال «بوب كارتر» ، نائب رئيس المبيعات فى شركة تويوتا: قمنا بعمل سيارة جيدة بسعر معقول ونحن الآن بصدد بناء البنية التحتية من محطات مريحة لتزويد السيارة بوقود الهيدروجين، لافتاً إلى أن السيارة التى تعمل بخلايا الوقود، سيتم إطلاقها فى عام 2015، فى البداية فى ولاية كاليفورنيا ذلك لأن «غولدن ستايت» سيوفر أكثر من 200 مليون دولار فى تمويل بناء حوالي 20 محطات جديدة بحلول عام 2015 ، من مجموع 40 محطة بحلول عام 2016 ، و ستصل الى 100 محطة



استدعاء رنج روفر 2013 و 2014 لمخاوف تتعلق بتفكك الوسائد الهوائية



شركة سيارات Land Rover لاند روفر استدعت سيارة الدفع الرباعي رانج روفر Range Rover SUV بسبب عيب فى صناعة الوسائد الهوائية لا يمكنها من تأدية عملها بشكل صحيح فى حالة الصدمات ويؤثر هذا العيب على موديلات عامي 2013 و 2014 وهي حوالي 3912 سيارة. شركة سيارات لاند روفر قامت باخطار اصحاب السيارات المتضررة ليذهبوا الى التجار المحليين وتعديل الموصل لمنع من الانفصال بدون تقاضي أي أجر مالي والخدمة مجانية.

أودي تنتهى لعام 2015 بسياراتها المزودة بأحدث لوحة عدادات رقمية Audi TT



تنتهى شركة السيارات العملاقة أودي لأكتساح سوق السيارات فى العام الحالي 2014 وتحقيق أعلى المبيعات. فقد سبق وأعلنت عن تعاونها المثمر مع عملاق البحث والانترنت جوجل بشأن ترقية سياراتها بأحدث وسائل التكنولوجيا والتقنية، حيث تعلن أودي عن لوحة العدادات الرقمية من الجيل الثالث التى ستكون فى سياراتها الجديدة TT القادمة التى تم عرضها فى معرض الإلكترونيات الاستهلاكية (CES) فى لاس فيجاس فى الفترة من 6 يناير حتى 10، عام 2014.

مما لا شك فيه، أن أول شيء تلتقطه عينيك على لوحة القيادة الجديدة فى أودي تي تي هي لوحة العدادات الرقمية بالكامل الضخمة بحجم 12.3 بوصة وشاشة TFT التى حلت محل المونتر المركزى القديم.

ووفقا لشركة السيارات أودي الألمانية، يمكن للسائقين اختيار طريقة عرض الشاشة الرقمية الجديدة وتشمل طريقة عرض «كلاسيكية» فيها يكون عداد السرعة وعداد دوران المحرك فى المقدمة، ووضع جديد «المعلوماتية» حيث طريقة عرض أصغر

التعود على النظر للشاشة الرقمية بدون أن يصرف انتباههم هذا العرض التكنولوجي والإمكانيات الكبيرة عن التركيز فى القيادة والعدادات.

تعرض جميع العدادات والاستخدامات. وتقول أودي عن شاشاتها الجديدة إنها ذات مساحة عرض واسعة مثل خريطة الملاحة 3D. وهل بمقدور السائقين

هيونداي جينييسيس 2015 تتواصل مع السائقين من خلال تقنية نظارات جوجل



هيونداي مجموعة من ميزات وقدرات الوصول والتواصل عن بعد من خلال أجهزة يمكن ارتداؤها مماثلة لنظارات الواقع المعزز من جوجل، وتعتمد على مزايا التخزين السحابي Blue Link وتطبيق برمجي خاص. حينما يقوم المستخدمون بتحميل تطبيق Blue Link لنظاراتهم ويستخدمون النظارة سيتم عرض معلومات السيارة من خلال مجموعة من البطاقات التى تسمح بالوصول إلى المزايا والخدمات التى تقدمها خدمة Blue Link للسيارة، ولكن هذا لا

مازال المستخدمون حتى الآن فى حالة عدم استقرار بشأن جدوى وأهمية العديد من المشاريع التكنولوجية التى ظهرت فى الوقت الحالي، ولكن يبدو أن هيونداي تريد أن تتأكد أنها ستكون فى الطليعة التكنولوجية دوماً، وهذا ما دعاها لتجربة نظارات الواقع المعزز الجديدة التى قدمتها جوجل وتعديلها لتتواصل مع سيارات هيونداي، بداية من نماذج جينييسيس 2015 Hyundai Genesis والتى قدمت فى كوريا الجنوبية، وستظهر عالمياً للمرة الأولى فى معرض ديترويت للسيارات المقرر إقامته الشهر الحالي، وقد قدمت



يعمل الا حينما تكون السيارة متوقفة. أن ميزة التواصل من خلال النظارة ستوفر ميزات مثل التشغيل عن بعد والقفل الاتوماتيكي، وخدمة إيجاد السيارة إن كانت بعيدة وغيرها من الميزات التى سيتم الإعلان عنها تباعاً وجدير بالذكر ان هيونداي ليست هي الوحيدة التى أعلنت عن خطة تكنولوجية مشابهة، ولكن كانت مرسيدس بنز قد أعلنت هي الاخرى عن خطة مشابهة اعتمدت على مشروع ساعات بيبيل ووتش الذكية

مازيراتي تستدعي كواتروبروتي جي تي اس 2014 بسبب مشاكل في الكهرباء



اعلنت شركة مازيراتي الإيطالية عن استدعاء السيارة كواتروبروتي جي تي اس 2014 نحو 63 سيارة من طراز "كواتروبروتي" موديل 2014 بيعت في الولايات المتحدة بسبب مشاكل في كهرباء السيارة التي تؤدي الى توقفها.

السعر الاساسي للسيارة جي تي اس v8 بقوة 523 حصاناً بدون اي اضافات 102,500 دولار بما يساوي 350 الف درهم إماراتي ومع بعض الإضافات تصل إلى 140,500 دولار بما يساوي 490 الف درهم إماراتي ويأتي ذلك بعد أن اكتشفت الهيئة الوطنية الأمريكية للسلامة على الطرق مشكلة في كهرباء السيارة تتسبب في حدوث قصور في الكابل الخاص ببطارية السيارة مما قد يتسبب في اشتعالها.

قم بتلويني جيداً

هل يبدو العشب أزرق اللون بالنسبة لك؟ لعله يبدو كذلك بالفعل. إن كان هذا هو الحال في الواقع، إلى أي مدى تسهل عليك قراءة علامات الإشارات الضوئية للمرور؟ لعل الأمر لم يعد سهلاً منذ تم عام 2003 طرح صمامات ثنائية باعثة للضوء للمرة الأولى كبديل عن المصابيح الكهربائية العادية. مع أن البديل يعتبر أكثر فعالية وأطول عمراً، إلا أن الأشخاص الذين يعانون من عمى

الألوان وجدوا فوراً أن الإشارات الضوئية المصنوعة من مصابيح الصمامات الثنائية الباعثة للضوء تصعب رؤيتها. ولحسن الحظ أن وجد تارو أوشييه أستاذ جامعة كيوشو سانغيو ومصنّع مصابيح كهربائية لدى "كويو إلكترويك إنداستريز" وسيلة لمعالجة الأمر. على الرغم من أن السائقين يعتادون على تتابع الإشارات الضوئية فقد لا يستطيعون التمييز بين ألوان الأحمر

شركة امريكية تصنع سيارة تطير في الهواء لحل مشاكل الزحمة



توصلت شركة Zee Aero في ولاية كاليفورنيا الأمريكية إلى تصميم أقرب ما يكون إلى عالم الخيال لسيارة جديدة، يمكنها أن تحلق في الهواء لتتفادي مشكلة الزحمة المرورية في معظم عواصم العالم.

وتتمتع السيارة بمواصفات خاصة وتصميم يشبه الطائرات وخامات خفيفة لتتمكن من الطيران، وجزء علوي يتكون من عدد من المراوح الصغيرة المقسمة على جانبيها، بالإضافة إلى مروحتين بحجم أكبر مثبتتين في مؤخرة السيارة، والأجنحة القابلة للطي والحركة،

لتنحكم في الاتجاه وهي تحلق في الهواء.

وقد حصلت الفكرة على براءة الاختراع في أغسطس من عام 2013، ومن المنتظر أن تظهر تصاميم أكثر تطوراً في هذا الخصوص.

مساعد مروري!

ركز المهندسون في شركة "بي إم دبليو" خلال مشروع أبحاث وحدة التعريف المشترك "سيم" على إنشاء مساعد مروري شامل ومساعد الإشارات المرورية. وقال الدكتور كريستوفر جروت، رئيس مجموعة "بي إم دبليو" للأبحاث والتكنولوجيا: "أثبتت الدراسات أنه ومع قرب إطلاق تكنولوجيا تحديد المواقع، فإن وظيفة المساعد المروري الشامل تمتلك القدرة مسبقاً على منع وقوع العديد من الحوادث عند التقاطعات الطرقية". وفي ألمانيا وحدها، حصلت ثلث الحوادث التي أدت إلى إصابات بشرية عند التقاطعات وذلك لأن ملاحظة مستخدمي الطرق الآخرين إما كانت في وقت متأخر أو لم تتم ملاحظتهم أصلاً.

مجتمع متعاون

سيؤدي طرح السيارات المزودة بنظام "سي 2 إكس" (C2X) في الأسواق إلى ثورة في مجالات تتجاوز السلامة والإدارة المرورية وسهولة الحركة. ويكشف آدم سونديرس عن سبب إمكانية اقتراب حدوث ذلك أكثر من التوقعات الأولية للكثيرين منا.

لقد اقتنع خلال الأشهر الماضية كل من كان يشكك بأن نظام "كار2-إكس" سيتجسد كواقع ملموس. ولم يقتصر الأمر على التصريح الواضح للدكتور توماس ويبر من شركة "مرسيدس-بنز" للسيارات بأن النظام

القادر على إحداث تغيير جوهري سيدخل سلسلة الإنتاج ضمن مركبات صانعي السيارات في ألمانيا مع حلول نهاية عام 2013. بل قامت شركة "بي إم دبليو" أيضاً بتقديم نتائجها عن المشروع متعدد الشركاء لأبحاث "سيم" الذي قامت به في فرانكفورت.

عرض للنظام في السويد

شهدت السويد عرضاً كبيراً لنظام "سي 2 إكس" في حديقة العلوم في ليندهولم بمدينة غوتنبيرغ، حيث كانت جزءاً من مبادرة مشروع "درايف سي 2 إكس" الذي استمر لمدة أربع سنوات بتمويل بلغت قيمته 18.6 مليون يورو (ما يعادل 24.8 مليون دولار أمريكي) مقدمة من الاتحاد الأوروبي. وقد حدث هذا الوقت الذي يستمر العمل فيه على نشر نظام السلامة الرائد في أن آربر بولاية ميشيغان. وتقوم البيانات التي تم الحصول عليها على مدى عام من المشروع الأخير بدعم قرار الإدارة الوطنية لسلامة المرور على الطرق السريعة الذي تقدمت به هذا العام للتصريح باستخدام هذه التكنولوجيا الجديدة للمركبات الخفيفة وقرارها بالقيام بالمثل للمركبات الثقيلة العام المقبل.

جاهزية الإنتاج

من الواضح بأن شركة "دايمرل" ستفوز بالسباق الجاري لنقل التكنولوجيا الجديدة من مختبرات الأبحاث إلى الطرقات. وقد علّق ويبر على تقدم شركة "دايمرل" فيما

يتعلق بمشروع "سي 2 إكس" قائلاً: "قمنا عن طريق نظام «سي 2 إكس» للاتصال بوضع تكنولوجيا أساسية جاهزة للسوق قادرة على دعم تصميم أنظمة مساعدة للجيل الجديد من سائقي السيارات. ويمكننا من خلال عملية الدمج الذكية لبيانات أجهزة الاستشعار أن نحصل على صورة دقيقة تماماً عن المركبات المحيطة، بما في ذلك المناطق البعيدة عن المركبة والتي تساعدنا بدورها في تحسين وظائف القيادة المستقلة التي نعملها".

واشتمل مشروع "سيم" على شركتي "بي إم دبليو" و"دايمرل" وأسواق سيارات ومزودين آخرين، حيث تم اختبار 120 مركبة ضمن ظروف مرورية حقيقية على الطرقات السريعة وطرق المدينة في فرانكفورت. وقال الدكتور كريستيان ويز، منسق المشروع من شركة "دايمرل": "تم خلال الاختبارات الميدانية إجراء أكثر من 41.000 ساعة اختبار وأكثر من 1.650.000 كيلومتر (ما يعادل 1.025.260 ميلاً) من الاختبارات على المركبات. حيث تمت قيادة المركبات أثناء الاختبار أسبوعياً لمسافات بلغت 120.000 كيلومتراً (ما يعادل 47.560 ميلاً). كما أن نشر وظائف مشروع "سيم" بشكل كامل يوفر 6.5 مليار يورو (ما يعادل 8.65 مليار دولار أمريكي) من التكاليف الاقتصادية السنوية المخصصة للحوادث المرورية. كما أن الكفاءة الناتجة عن ذلك وتقليل التلوث البيئي يعيان فوائد بقيمة 4.9 مليار يورو (ما يعادل 6.5 مليار دولار أمريكي) تعود إلى الاقتصاد الكلي".

اليابان إحدى أكثر دول الكثافات السكانية على مستوى العالم. وتحمل المدن العبء الأكبر لهذه الكثافة، فعلى سبيل المثال، يبلغ عدد السكان التقريبي في منطقة العاصمة في طوكيو الكبرى نحو 36 مليون نسمة. وبغض النظر عن حقيقة كون مواطنيها يتقنون باستخدام قطارات الأنفاق، حيث يقوم الموظفون الذين يرتدون القفازات البيضاء بدفع الناس للتأكد من إغلاق أبواب العربات بشكل صحيح قبل مغادرة القطار، فإن الصيت الشائع لأرتال السيارات التي تمتد أحياناً إلى 25 ميل لا يخفى عن أحد.

وبالتأكيد فإن لهذه التأخيرات أثر اقتصادي بالغ. إذ يتم هدر 5 مليارات ساعة سنوياً بسبب الاختناقات المرورية ما يعني نقصاً مالياً بمقدار 12 تريليون ين ياباني (ما يعادل 120 مليار دولار أمريكي). كما أن قطاع المواصلات في اليابان مسؤول عن 20 بالمائة من انبعاث غاز ثاني أكسيد الكربون. وللتعامل مع تأثير هذا الصخب المروري في مساحة الطرقات المحدودة على السلامة المرورية، فقد تم إنشاء 4.411 منشأة مرورية عام 2012. وإذا ما كان لهذا الأمر أي أثر إيجابي، فهو أنه يمثل انخفاضاً للعام الثاني عشر على التوالي. وبحسب تقرير اتحاد صانعي المركبات في اليابان فإن معدلات الحوادث والإصابات، التي ارتفعت إلى أعلى مستوياتها عام 2004 لتبلغ 825.396، انخفضت للعام الثامن على التوالي في عام 2012 لتبلغ 665.138.

الاستثمار في النقل الذكي

وبدعم من الحكومة اليابانية ووزارة الأراضي والبنية التحتية والنقل والسياحة، يتم الاستثمار بشكل كبير في أنظمة النقل الذكية. كما يتم التركيز بشكل أساسي على كل من نظام الملاحة المتطور والمساعدة على القيادة السليمة وتحسين أنظمة إدارة الطرق والمرور بالإضافة إلى التطوير المستمر للحصانات الإلكترونية. وتأمل وزارة الأراضي والبنية التحتية والنقل والسياحة أن تقلل من الاختناقات المرورية بنسبة 25 بالمائة مع مطلع عام 2015 وتقليل نسبة الوفيات المرورية بنسبة 50 بالمائة مع انتهاء هذا العقد.

الأنظمة التعاونية وفوائدها

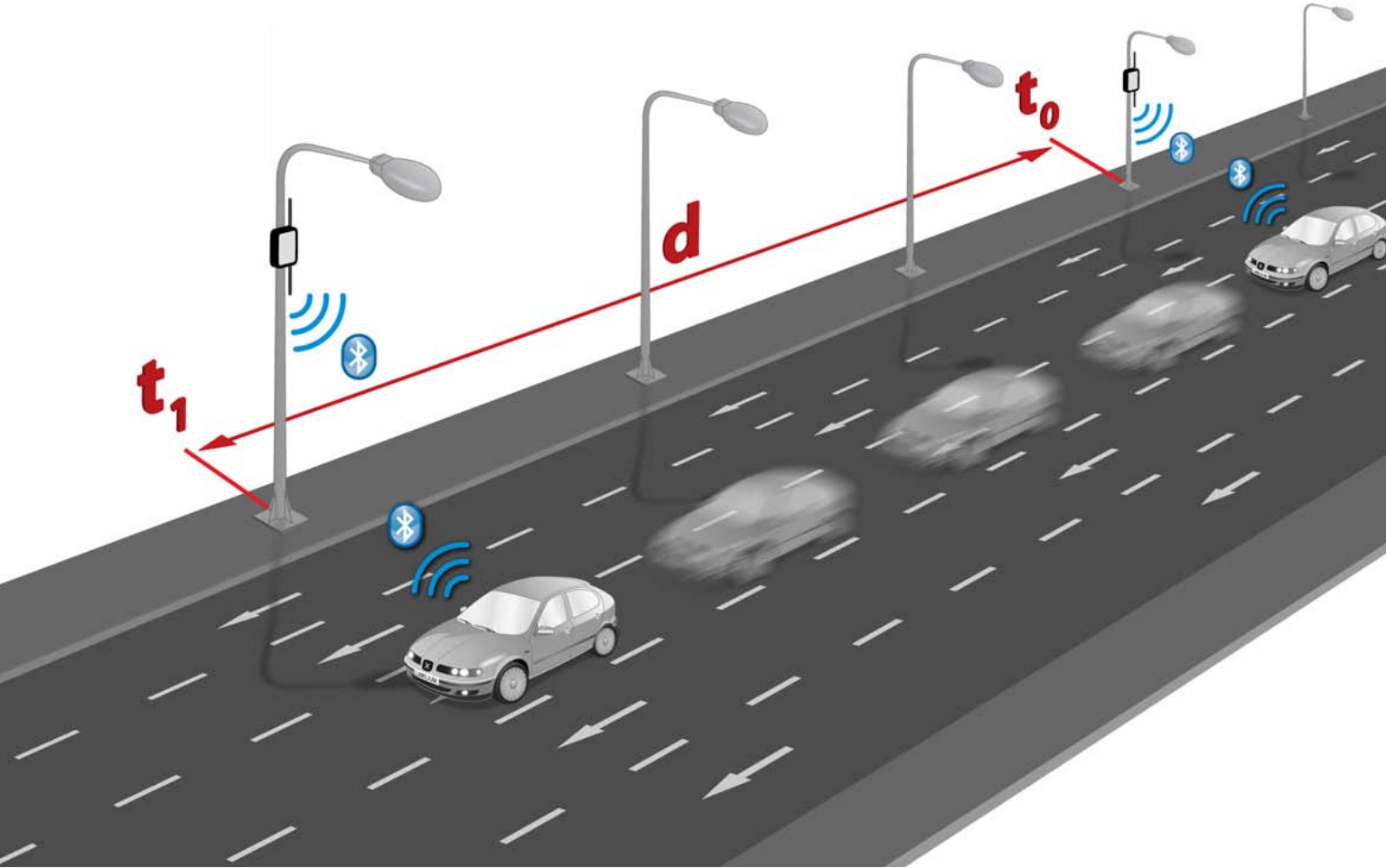
سيكون دور الأنظمة التعاونية حاسماً في تحقيق هذه الأهداف، وهذا هو المجال الذي تبرع اليابان فيه. إذ تتمتع 35 مليون سيارة في اليابان بأنظمة الاتصال والمعلومات، فيما تم تجهيز 39 مليون سيارة لتلاءم شبكة الحصانات الإلكترونية. وتقوم تقنية أنظمة الاتصال والمعلومات الفعالة للدلالة التي تم إطلاقها عام 1996 بمساعدة السائقين على الانتقال بين نقطتين محددتين بشكل ذكي. ومع مطلع عام 2009 نجحت التكنولوجيا



التجربة الأشهر في العالم

اليابان

تطبيق أنظمة النقل الذكية لحل متناكلكها



نشر أنظمة النقل الذكية

وتعتقد وزارة الأراضي والبنية التحتية والنقل والسياحة نيشيناري من مركز أبحاث العلوم المتطورة والتكنولوجيا في جامعة طوكيو: "نمر الآن في الطور الثاني. حيث ركزنا خلال الطور الأول على الوسائل مثل نظام الحاصلات الإلكترونية سيكون مهماً للتقدم في المرحلة الثانية وبالتالي الوصول إلى المرحلة الثالثة حيث يمكن لأنظمة "سي 2 إكس" والعوامل المستقلة أن تتقدم إلى موقع الصدارة. ولتمهيد الطريق نحو ذلك المستقبل، فقد

قامت وزارة الأراضي والبنية التحتية والنقل والسياحة عام 2009 بنشر نقاط أنظمة النقل الذكية على أطراف الطرقات. ومع مطلع شهر يناير من عام 2013 بلغ عدد المواقع الفنية بهذه التكنولوجيا 1.670 موقعاً معظمها على الطرقات السريعة حيث تم توزيعها على مسافة كل 10-15 كم تقريباً. وقد تم بيع أكثر من 50.000 وحدة تحديد المواقع المركبة على السيارات (OBU) لأنظمة النقل الذكية (ITS). وتقوم كل نقطة من نقاط أنظمة النقل الذكية بنقل معلومات السلامة والدلالة الطرقية للسائقين كما تتيح لهم استخدام خدمات الحاصلات الإلكترونية. وقد قام 10 من صانعي السيارات وهم: "أودي"، و"مازدا"، و"سياترين"، و"مرسيدس بنز"، و"سوزوكي"، و"بيجو"، و"ميتسوبيشي موتورز"، و"فولكس فاجن"، و"نيسان"، و"تويوتا" بالتعاون مع ستة صانعين لأنظمة الملاحة وهم: "البن"، و"كلاريون"، و"باناسونيك"، و"بايونير"، و"ميتسوبيشي إلكتروك"، و"ميتسوبيشي" للصناعات الثقيلة بالعمل لتطوير حلول لنقاط أنظمة النقل الذكية. ومن المخطط أن يصل عدد نقاط أنظمة النقل الذكية المتوافقة مع وحدات تحديد المواقع المركبة في السيارات (OBU) في مطلع عام 2015 إلى 10 ملايين نقطة.

وخاصة في اليابان. ويقول البروفسور كاتسوهيرو نيشيناري من مركز أبحاث العلوم المتطورة والتكنولوجيا في جامعة طوكيو: "نمر الآن في الطور الثاني. حيث ركزنا خلال الطور الأول على الوسائل مثل نظام الحاصلات الإلكترونية. أما الآن وبعد البدء بالمرحلة الثانية، فإن التواصل بين المركبات ونظام تواصل الإشارات النعال سيشغل تركيزنا بشكل أساسي وذلك لمساعدتنا على تلبية الحلول لبعض مشكلاتنا الاجتماعية".

بشكل كبير حيث ظهر جلياً تخفيض انبعاث ثاني أكسيد الكربون بكمية 2.4 مليون طن. وفي مطلع عام 2009 أيضاً استطاعت الحاصلات الإلكترونية الجديدة، التي تم طرحها عام 2000، أن تلغي جميع الاختناقات المرورية التي كانت تحدث عند بوابات الطرق السريعة باستثناء 0.1 بالمائة منها والتي كانت مسؤولة في أحد الأوقات عن 30 بالمائة من الاختناقات الحاصلة على بوابات الطرق السريعة. ولكن لا ينتهي عمل مهندسي الطرق المرورية،



ريادة يابانية للأنظمة الذكية

من جهته يقول هيرويوكي واتانابي، وهو مسؤول تنفيذي تقني أول في شركة "تويوتا موتور"، ورئيس مجلس إدارة أنظمة النقل الذكية في اليابان: "لم تشهد أي دولة سرعة تسويق أنظمة النقل الذكية مثل التي شهدتها اليابان، ولن تجد طريقاً سريعاً في أي مكان يماثل ما قمنا به لتوظيف تكنولوجيا المعلومات في هذا المجال. في وقت سابق ما، كانت التكنولوجيا عبارة عن بعض المعدات الثابتة التي تقوم بجمع بيانات مختلفة من السيارات، أما الآن فإننا نقدم سيارات مزودة بداخلها بمسبارات، وقد نشأت فكرة جمع البيانات بهذه الطريقة باقتراح من شركة "إن إي سي" وجامعة طوكيو. ويقوم صانعو السيارات بجمع البيانات عن وجهات السيارات وسرعاتها. وعلى سبيل المثال، عندما بدأت شركة "هوندا" بجمع المعلومات عن الاستخدام المفاجئ للفرامل، تطورت هذه المعلومات إلى خدمة بشكل أصبح من الممكن من خلالها إبلاغ السائق بمعلومات الاختناقات المرورية والطرقات الأمنة. ويمكننا تحقيق الكثير من مقارنة البيانات الآتية

قد ساعد في جمع بيانات الاستقصاء من مختلف صانعي السيارات.

إن الكوارث كالتتي ضربت توهوكو نادرة بالطبع إلا أنها أظهرت قدرة تامة لتكنولوجيا تستطيع أن تساعد اليابان على أساس يومي بتحقيق أهداف عالم النقل الذي لا ينفك يزداد صعوبة. وقامت السلطات بإيجاد قاعدة بيانات هائلة من المعلومات المتعلقة بالمركبات بما في ذلك أماكن توجهها في الوقت الفعلي ومدى سرعتها وعملت على تحديد السلوكيات الشاذة كتخفيض السرعة المفاجئ غير المبرر، إلخ، اعتقاداً منها أنها تستطيع بذلك أن تلعب دوراً هاماً في تطوير البنية التحتية الاجتماعية لليابان في المستقبل.

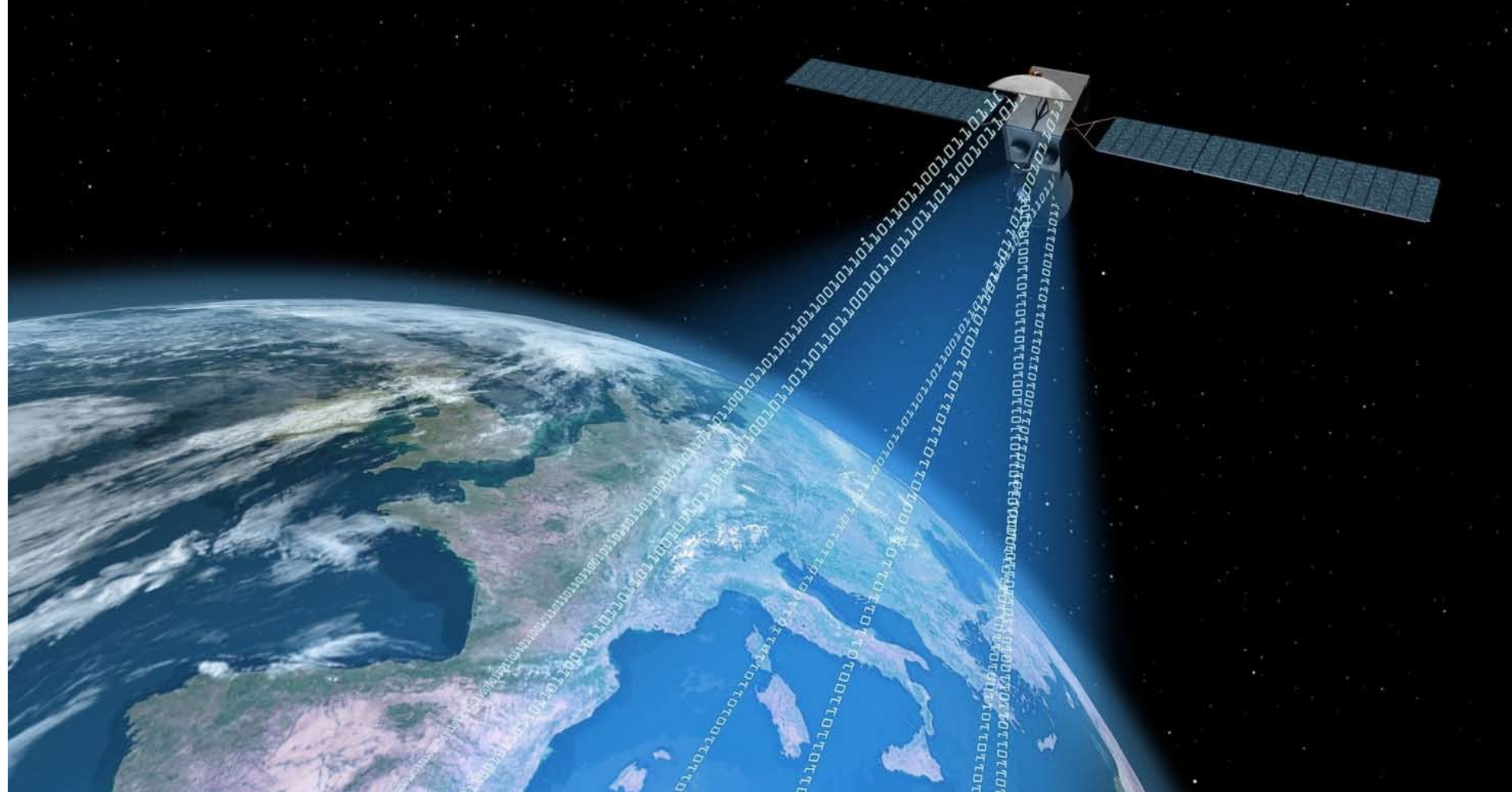
الازدحام على الطرقات بين المدن

من حسن حظ طرقات اليابان وشوارعها المكتظة، أن نقاط أنظمة النقل الذكية ليست السلاح الوحيد في ترسانة المواجهة حيث توجد طرق معالجة مشاكل الازدحام. وهكذا فإن الشركة التي تدعي قدرتها على

من صانعي السيارات، والحكومات، وشركات سيارات الأجرة... إلخ. وكان كل ما سبق مقدمة لما نسميه الآن باسم 'البيانات الكبيرة'.

مثال لنجاح الشبكة الذكية

وضحت فوائد هذه الشبكة الذكية في مارس 2011 عندما بلغت شدة الزلزال العظيم في شرق اليابان 9.0 نقطة، ما أدى إلى حدوث تسونامي وصل ارتفاعه حتى 23 قدماً في شمالي شرق منطقة توهوكو. ولن ينسى واتانابي مطلقاً موجة الدمار الشامل لكنه يقول إن المركبات التي تنطوي على تقنيات تحقيق أثبتت حيويتها في المساعدة على تحديد أجزاء البنى التحتية من الطرقات التي لم تدمرها الكارثة وبقيت خالية بالتالي من الأنقاض مما سهّل عملية نقل الأشخاص والمؤن إلى المناطق المنكوبة. "خطر لنا أن تزويد السائقين المتجهين إلى توهوكو بالمعلومات سيساعد في جهود الإنقاذ والإغاثة." هذا ما يتذكره ياسومازا موراي زميل واتانابي، ونائب الرئيس الأول وأمين عام أنظمة النقل الذكية في اليابان. وهذا



البيانات الضخمة سرعة عالية وورود معلومات تواكب حركة المرور لحظة بلحظة، كما تتيح شبكة اتصالات موثوقة عالية السرعة (تضم كافة نقاط النفاذ الـ 744 على جوانب الطرقات، مزودة بهواتف وأجهزة استشعار، ومعدات شبكة متميزة)، إضافة إلى أنظمة الدعم عن بُعد في حال وقوع كارثة على نطاق واسع. ويتابع جاسبر قائلاً: "تعتبر اليابان عرضةً للزلازل والتسونامي، لذا تم إعداد الكثير من أجهزة الدعم بهدف تلبية احتياجات حالات الطوارئ واسعة النطاق. وفي حال أصيب مخدّم الموقع الأساسي بعطّل ما، فإن مخدّمات دعم الموقع البديلة قادرة على متابعة المهمة بحيث تستمر أجهزة الاستشعار على الطريق السريع بتزويد أحدث المعلومات من خلال شبكات «إن إي سي» المثبتة والموصولة بمواقع الدعم البديل".

يتم توزيع المعلومات على السائقين عبر إشارات رقمية على مداخل الطرقات السريعة وعلى لوحات إشارات نقاط تحصيل رسوم المرور، كما على المنافذ الرئيسية للطريق السريع، ولوحات المعلومات عند الأنفاق وعلى الخرائط الرقمية الممتدة على طول معابر الطريق السريع. ويمكن كذلك للسيارات المجهزة بوحدة لوحية لتحديد الموقع أن تتلقى معلومات حية ومباشرة حول حركة المرور من خلال نقاط أنظمة النقل الذكية المثبتة على طول الخط السريع. ويضيف جاسبر: "إن النطاق الذي تستطيع أنظمة إدارة حركة المرور من شركة «إن إي سي» تغطيته كما مستوى التفاصيل الذي تؤمنه

تخفيف حدة الازدحام بنسبة 35 في المائة ستثير حتماً اهتمام صانعي الازدحام. وتشهد حركة المرور شللاً تاماً أثناء ساعات الذروة في طوكيو التي استضافت في عام 2013 المؤتمر العالمي لأنظمة النقل الذكية، وتزيد إشارات المرور الضوئية الأمور سوءاً بصراعها لإدارة حركة تدفق السيارات. إلا أن المشهد في مدينة إيواتا اليابانية مختلف نظراً لوجود ملف جهاز التحكم بالإشارات الضوئية يعرف باسم "أرتيميس" (ARTEMIS). تم تثبيت أجهزة استشعار فوق صوتية للمركبات جرى تطويرها من قبل "كيوزان إلكترونيك"، وذلك كل 200 متر على الطرقات كما عند التقاطعات بحيث يقوم كل منها باستشعار أعداد المركبات والمسافات التي تفصل بينها. ويُصار بعد ذلك إلى نقل تلك الإشارة إلى جهاز إدارة حركة المرور، الذي يعمل على احتساب توقيت الإشارة. يُذكر أن كلاً من تلك الإشارات متصل بلوحة التحكم بإشارات المرور ومتصل كذلك بشبكة بروتوكول الإنترنت، وهو يكتيف في الوقت الفعلي مع متطلبات حركة السير. ويستطيع نظام إشارات المرور الضوئية الذكي أن يقلص مدة انتظار المركبات عبر تقدير أوضاع حركة المرور. لقد ساهم تخفيض الازدحام الناجم بنسبة 35 في المائة في تقليل الفترات اللازمة للانتقال بشكل عام.

ويؤكد جوزف جاسبر من قسم المواصلات والنقل العام في "إن إي سي" بالقول: "يمكننا رصد مجموعة واسعة من المعلومات بما في ذلك حجم حركة الازدحام، والسرعات، وأحوال الطقس... إلخ. وتتيح معالجة تلك



التعاون في إدارة المركبات على الطرقات السريعة أو "القيادة الآلية" بحلول عام 2020. ويقول البروفيسور كاواشيما من جامعة كيو: "تشكل مسبارات المركبات المكون الرئيسي لمستقبل أنظمة النقل الذكية وستلعب دوراً مهماً في ذلك. وتكمن المشكلة في الوقت الراهن بمعدل الاختراق ودقة البيانات. لا تعتبر قواعد البيانات المختلفة لأنظمة المسبار الخاصة والعامة قابلة للتشغيل البيني، لذا فإن تطبيق بيانات المسبارات على المدى القصير على نظام التحكم أو الإدارة في الوقت الفعلي لأنظمة حركة المرور لا يمكن أخذه بعين الاعتبار من الناحية الواقعية. إلا أن هناك عدداً من التقنيات لمعالجة قاعدات البيانات التي تسمى بالضخمة، وإنني متأكد من أنه في ظل ظهور الحاجات الاجتماعية لبيئة بيانات مفتوحة فإنه سيتم تحقيق نظام بيانات مسبار متكامل في وقت قريب جداً".

تعد جميعها أموراً فريدة من نوعها مقارنة بالأنظمة المتوفرة خارج اليابان".

المستقبل؟

من الواضح أن اليابان عازمة على اتخاذ خطوات كبيرة في مجال أنظمة النقل الذكية، لاسيما في ظل انعقاد المؤتمر السنوي العالمي لأنظمة النقل الذكية في العاصمة طوكيو وهي المرة الثالثة التي يتعقد فيها في البلد عينه. ولدى وزارة الأراضي والبنية التحتية، والنقل والسياحة مدعومة بجمعية إدارة حركة المرور العالمية في اليابان وهيئة الشرطة المحلية اليابانية، خطط جريئة في مجال توجه الجيل القادم من أنظمة النقل الذكية. ويتضمن ذلك إجراء اختبارات جديدة مع نظام التحكم الذاتي بالمسافة في أمكنة الازدحام، وتطبيقاً أكبر لتكنولوجيا "أي تو في" (I2V)، وتحقيق



القمة الحكومية وثقافتنا المرورية



نفخر كمواطنين ويفخر معنا إخواننا من المقيمين والزائرين في دولة الإمارات بما وصلنا إليه من تطور في ظل القيادة الرشيدة لصاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس الدولة «حفظه الله ورعاه»، فالإمارات أصبحت من أفضل الدول المتطورة في كافة المجالات. ولا أخفي إعجابي في القمة الحكومية الأولى في العام الماضي، وتطل علينا القمة الحكومية الثانية في عامنا الحالي أكثر تطوراً وإبهاراً للجميع، فقد تسابق العالم لحضور هذه القمة والتي شملت الكثير من المجالات، وعكست المستوى الراقي لفكر قادتنا والطموحات التي لا حدود لها في إسعاد الشعب، والإبداع وابتداع الأفكار في تحقيق هذه السعادة. فقادتنا يسعدون عندما يحققون السعادة لنا، والسؤال المهم الذي يجب علينا أن

نطرحه في الجانب المروري: كيف نحقق السعادة للوطن ولقيادتنا ولأهاليها في المحافظة على العنصر البشري وعلى الممتلكات العامة من الحوادث المرورية؟ نعم نحن نفخر بالإنجازات والطرق

المبتكرة. ولكن علينا جميعاً أن نبتكر الطرق ونخترع ونبدع في تطبيق الأفكار التي تحد من الخسائر البشرية في الحوادث المرورية ولا بد أن نقارن ما يحدث في القمة الحكومية من فخر و فخره في الجانب المروري، فنحن نملك أفضل شبكات للطرق التي تعمل الجهات المسؤولة سواء كانت وزارة الداخلية أو غيرها من الجهات على توفير أفضل معايير السلامة في الطرق، ولكن تبقى لدينا الثقافة المرورية وكيف نلتزم بها ونطبقها.

نتحدث دائماً عن الالتزام وعن ثقافة الالتزام بالقوانين والأغرب أننا نعتزف بأن الأجانب يلتزمون بالوقت ويلتزمون بالقوانين ويلتزمون بالعمل ونحن نتغنى بهذا الالتزام ولا ننظر إلى أنفسنا، وتجدها عندما نساfer إلى أي دولة في

العالم تكون أول الملتزمين بقوانين البلد الذي نساfer إليه ولسان حالنا يقول (يا غريب كن أديب) وتحديدأ في الجانب المروري. وقد نتجاهل تطبيق النظام في بلدنا وعندما يستوقفنا شرطي المرور بسبب مخالفتنا لقواعد السير والمرور تجد السائق يأتي بأعذار جاهزة و من هذه الأعذار (لا أعرف أو لا أعلم !!!) وهذا السبب إما أن يؤكد الجهل في قواعد السير والمرور أو التجاهل للهروب من العقوبة، وبدون شك فإنه عذر أقبح من ذنب، والادعاء بعدم المعرفة ليس سبباً لعدم تطبيق العقوبة ولكن وللحد من الجهل أو التجاهل على الجهات التي تطبق هذه القوانين الضرب بيد من حديد للمخالفين وتحديدأ المخالفات التي قد تعرض حياة الآخرين للخطر ولكن كيف لنا أن نردع هذه التصرفات

وكيف نعمل على توعية هذه الفئة التي تتجاهل الالتزام بقواعد السير والمرور. لفت انتباهي بعض الباحثين في المجال المروري الذين يبحثون عن التجارب الخارجية ويريدون تطبيقها بدون مطابقتها مع المجتمع وهل تتوافق مع مجتمعاتنا التي تختلف اختلافاً كلياً عن المجتمعات الغربية، ولكنها تتفق مع الهدف الأسمى وهو الحفاظ على العنصر البشري. ووزارة الداخلية تعمل على الحد وردع السائقين في برنامج النقاط السوداء والذي تطبيقه وهو قد يؤدي إلى سحب رخصة السوافة في حال الوصول إلى 24 نقطة سوداء وفي حالة عدم الوصول لهذا العدد فإن السائق يخضع لبرامج إعادة تأهيل ودورات تثقيفية لخفض عدد النقاط السوداء والهدف من

ذلك تعزيز الثقافة المرورية وتذكير السائقين باللوائح والقوانين المرورية للحد من التجاوزات. إن أردنا أن نصل إلى مستوى القمة الحكومية علينا أن نعمل جميعاً كفريق واحد للحد من المخالفات وردع المخالفين وزرع الثقافة المرورية منذ الصغر وليس فقط عند استخراج رخصة السوافة، وأن نفكر ونتعاون مع وزارة التربية والتعليم ومجالس التعليم في طرح الثقافة المرورية في المناهج الدراسية وأن نطبق مبدأ (يا غريب كن أديب) حتى نلتزم بقوانين المرور في الدولة كما نلتزم بها في ترحالنا في الدول الأخرى، وأن نحافظ على أنفسنا والآخرين من خطر الحوادث الناتجة عن تجاهل الالتزام بقواعد السير والمرور حبا في وطننا وقادتنا وأهاليها.

محمد بن راشد يشهد الجلسة الافتتاحية الرسمية لل قمة الحكومية الثانية

شهد صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم، نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي "رعاه الله"، الجلسة الافتتاحية الرسمية للقمة الحكومية الثانية التي عقدت في مدينة جميرا بدبي على مدى ثلاثة أيام. وحضر الجلسة سمو الشيخ حمدان بن محمد بن راشد آل مكتوم، ولي عهد دبي وسمو الشيخ مكتوم بن محمد بن راشد آل مكتوم، نائب حاكم دبي ومعاللي محمد أحمد المر، رئيس المجلس الوطني الاتحادي والفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان، نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية وسمو الشيخ منصور بن زايد آل نهيان، نائب رئيس مجلس الوزراء وزير شؤون الرئاسة وسمو الشيخ عبدالله بن زايد آل نهيان، وزير الخارجية وسمو الشيخ ماجد بن محمد بن راشد آل مكتوم، رئيس هيئة الثقافة والفنون بدبي ومعاللي الشيخ نهيان بن مبارك آل نهيان وزير الثقافة والشباب وتنمية المجتمع ومعاللي الشيخ حمدان بن مبارك آل نهيان، وزير التعليم العالي والبحث العلمي ومعاللي الفريق مصباح بن راشد الفتان، مدير مكتب صاحب السمو نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي.

آل نهيان، رئيس الدولة "حفظه الله" ونائبه صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم، نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي "رعاه الله" والفريق أول سمو الشيخ محمد بن زايد آل نهيان، ولي عهد أبوظبي نائب القائد الأعلى للقوات المسلحة هم قادة استثنائيون نهلوا من مدرسة زايد "طيب الله ثراه" وتعلموا وساروا على نهجه في حب الخير والعطاء وخدمة الوطن والمواطن والبشرية جمعاء.

القائد الاستثنائي

وأشار سمو الشيخ سيف إلى أن الإمارات أصبحت وجهة للمقارنة بفضل قاداتها الاستثنائيين، ما دفعني للتفكير بتلك السمات الخاصة التي جعلتهم على هذا المستوى المعروف عالمياً. وأدركت ان الصدق والشفافية والحكمة والاعتدال التي تميز بها الشيخ زايد "رحمه الله" الى جانب العز والاصرار على بناء دولة من الصفر، هي السمات العامة التي ميزت الأباء المؤسسين وتناقلها الجيل التالي وتشربها باهتمام واقتدار.

ودلل الشيخ سيف بمثال للرؤية الناقبة التي يتحلى بها صاحب السمو رئيس الدولة "حفظه الله"، ومساعدته الدائمة لتسخير كافة الإمكانيات لخدمة شعبه وراحتهم، حين كان سموه قد تلقى اتصالاً هاتفياً منتصف العام الماضي من أحد المواطنين يشكو تأخر وصول خدمات الإسعاف الى بعض مناطق الإمارات نظراً لبعدها الجغرافي فأمر بتقليص سرعة الاستجابة الى حدودها

الممكنة، وحل تلك المسألة بأية طريقة كانت وتم رصد الميزانية الملائمة لذلك، ولم تكد تمضي سنة واحدة على تلك الواقعة حتى كان هناك أكثر من 30 نقطة إسعاف تغطي معظم المناطق وطائرتان مجهزتان للوصول السريع والحالات الطارئة، 20 منها ستبدأ عملها الفعلي نهاية فبراير الماضي، وتأتي بعدها مبادرة خليفة للإسعاف الوطني وتوجهات صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد لاستكمال تلك الرؤية وتمكين العنصر المواطن من تولي زمام هذه المبادرة، وتم إنشاء أكاديمية خاصة بالتدريب بالتعاون مع جامعة هارفرد وسيلتحق الخريجون قريباً بخدمة الوطن وسكانه.

وكان سموه أعلن قد قبل بدء العرض أسماء الفائزين بالمراكز الأربعة الأولى لجائزة أفضل التطبيقات للهواتف الذكية التي أطلقتها وزارة الداخلية استجابة لدعوة سمو راعي الحفل، وتقدمت لها 16 جهة أكاديمية عبر 23 مشروعاً، معتبراً سموه أن الفائزين الأربعة يعدون بالمركز الأول لمشاركتهم الفريدة، حيث فازت كلية التقنية العليا للشباب – دبي عن مشروعها (تطبيق بلادي) وفازت كلية تقنية العين عن مشروعها لخدمة ذوي الإعاقة، وكلية الشرطة بأبوظبي عن مشروعها (تطبيق البوابة الذكية) وجامعة الشيخ خليفة لمشروعها تطبيق (MOI services).

وبدأ سمو الشيخ سيف بن زايد بعرض صورة لفتاة إماراتية صغيرة تمتطي جملاً، وتحمل في يدها إبريقاً تشرب منه الماء، وتعود تلك الصورة لحقبة الخمسينيات من القرن

الماضي، فقال سموه إن والد هذه الفتاة حرص على تهيئة المقعد الملائم لطفلته فوق الجمل وجلب الماء لها وعانى لتوفير الأمن لها والسلامة، واليوم تقوم حكومة الإمارات بذلك على نحو واسع وشامل لكافة أبنائها، بل وضيوفها أيضاً وتوصل لهم الخدمات حتى لو كانوا في أسرّتهم. مضيفاً سموه "لن أتحدث هنا عن ريادة الخدمات وإنما عن الريادة في زرع السمات الأساسية في من يقدم تلك الخدمات، ففي الماضي كان الحديث يدور عن المدير والقائد، والآن أصبح الحديث عن القائد الاستثنائي، ومن هو القائد الاستثنائي والفرق بينه والقائد أو المدير التقليدي.

وضرب سموه جملة من الأمثلة، وساق الدلائل الحية على أن الإمارات حظيت بقيادة استثنائيين تمرسوا فن القيادة على نحو طبيعي؛ اكتسبوه عبر التفاعل المستمر مع البيئة ومكوناتها مما مكنهم من بناء دولة عصرية واعدة منحت سكانها أفضل مستويات الأمن والاستقرار والرفاه والسعادة، كما جنبتهم الكثير من الأزمات والتحديات التي واجهت العالم دون أن تؤثر سلباً على استمرارية نهضة البلاد.

أرقام ومؤشرات

وقارن سموه بلغة الأرقام تداعيات الأزمات الاقتصادية والسياسية التي عصفت بالعالم خلال الخمس سنوات ونيف الماضية، حيث استطاعت الإمارات بفضل قيادتها الاستثنائية أن تحيل تلك التداعيات السلبية إلى منجزات

سيف بن زايد: الإمارات حظيت بقيادة استثنائيين طوال التاريخ

دؤوب ومحموم قاده قادة استثنائيون بشتى المجالات، وبروح الفريق الواحد الذي لا يعرف الكلل أو المستحيل.

أسعد شعب

وقال سموه: إن المنجزات لم تقتصر على الجانب المادي، بل انعكست على الروح ومشاعر الرضا العام؛ فحصلت الإمارات المركز الأول عربياً والرابع عشر عالمياً وفقاً لتقرير معهد الأرض بجامعة كولومبيا الامريكية، كما حققنا تنافسية عالمية في مجال الأمن، حيث احتلت الإمارات المركز الأول عالمياً بغياب الجريمة المنظمة فيها بعد أن كان مركزها 23 قبل خمس سنوات فقط.

وأضاف: برغم كل الأزمات الاقتصادية زادت حجم الاستثمارات الاجنبية لدينا بنسبة 40% من العام 2008 إلى 2012 كما زادت حركة المسافرين بنسبة وصلت الى 113% خلال تلك الفترة التي انكسرت فيها معظم اقتصاديات العالم، وتراجعت نسبة السياحة فيها. وفيما كانت شركات طيران كبرى في العالم تغلق أبوابها كانت شركات الإمارات تتوالد وتستحوذ على المزيد من الأسواق. وقد أدركت حكومة الإمارات الفرق بين الرضا العام والتام؛ فعملت على الثاني بعد أن انتهت من إنجاز الأول وفقاً لدراسات ومعايير وضعها غالبية الجهات الخدمية لقياس مستوى رضا الجمهور عن خدماتها، وجاءت الأرقام مبشرة، فأمنت حكومتنا بأن رضا الناس غاية تدرك وعملت على هذا الأساس حتى تحقق لها المراد.

سيف بن زايد يصدر قراراً بتشكيل مجلس المرور الاتحادي برئاسة الزفين



أصدر الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء، وزير الداخلية مؤخراً قراراً بتشكيل مجلس المرور الاتحادي برئاسة اللواء المستشار محمد سيف الزفين مدير الإدارة العامة لمرور دبي وعضوية 13 آخرين يمثلون القطاعات المعنية وهي وزارة الداخلية، وقيادات الشرطة على مستوى الدولة، ووزارة الأشغال العامة والإسكان، ووزارة البيئة والمياه، وهيئة الطرق والمواصلات بدبي، وموصلات الشارقة، وهيئة الإمارات للمواصلات والمقاييس وممثل عن دائرة النقل.

وقال سعادة اللواء المهندس المستشار محمد سيف الزفين، مساعد القائد العام لشؤون العمليات، رئيس مجلس المرور الاتحادي، إن المجلس يتولى ممارسة الاختصاصات التالية:

– وضع السياسات والاستراتيجيات والمشاريع الخاصة بتطوير أداء العمل ضمن قطاع المرور الاتحادي، ومتابعة اعتمادها وتطبيقها ومراجعتها وتحديثها بما يحقق التكامل بينها ويتوافق مع رؤية ورئاسة وزارة الداخلية .

– معالجة القصور الخاص بعناصر هندسة المرور (الطريق، ومستخدم الطريق، والتثقيف المروري) ورفع مستوى السلامة على الطريق بالتنسيق مع الجهات المعنية .

– اعتماد الأهداف الاستراتيجية الخاصة بقطاع المرور الاتحادي بما يحقق رضا العاملين والمتعاملين .

– مراقبة أجهزة الضبط المروري بما يكفل الالتزام بنظام السير وضبط السرعات، وتعديل مواقع هذه الأجهزة إن لزم الأمر، وتحديد مواقع أخرى إن دعت الحاجة لذلك، بالتنسيق مع الجهات المعنية .

– دراسة الموازنات التقديرية بقطاع المرور الاتحادي، ورفع التوصيات بشأنها لجهات الاختصاص .

– دراسة مواقع حوادث الوفيات فنياً، ووضع الحلول المناسبة لتقليل هذه الحوادث بالتنسيق مع الجهات المعنية .

– الإشراف على وضع وتحقيق المؤشرات والمستهدفات الخاصة بمبادرات قطاع المرور الاتحادي،

– مراقبة الإشارات الضوئية وطريقة عملها لضمان انسيابية حركة المرور، وتعديل نظام عملها والتوقيت الخاص بكل اتجاه إن لزم الأمر بما يضمن كفاءة عمل هذه الإشارات بالتنسيق مع الجهات المعنية .

– تعزيز التطوير المؤسسي من خلال القيم والمبادئ المشتركة ومبدأ المساواة، والتأكد من التزام العاملين بأخلاقيات العمل وفقاً لأعلى معايير السلوك المهني،

من طريق وسائقين ومشاة وعلامات بالتنسيق مع الجهات المعنية .

– وضع آليات العمل والأنظمة والإجراءات الرئيسية على مستوى قطاع المرور الاتحادي، والتأكد من التنفيذ الدقيق لها وفقاً لمعايير التميز لبرنامج الشيخ خليفة للتميز الحكومي وجوائز التميز في وزارة الداخلية ومواصفات التميز المعتمدة والمطبقة .

– رفع التشريعات الخاصة بمنظومة الطريق الخاصة بقانون السير كلما دعت الضرورة لذلك للجهات المختصة للاعتماد بالتنسيق مع الجهات المعنية .

– دراسة المقترحات الخاصة بمنظومة الطرق والمرور وتنفيذ الصالح منها بالتنسيق مع الجهات المعنية .

– تحديد الشراكات الاستراتيجية والتشغيلية في ضوء الاحتياجات المؤسسية والاستراتيجية، وبناء علاقات مستدامة معهم تقوم على الثقة والاحترام والتعاون المتبادل لتحقيق الأهداف المشتركة .

– تفعيل المحركات الداخلية والخارجية للتغيير المؤسسي المؤدية إلى اتخاذ القرارات السليمة في الوقت المناسب .

– السعي المستمر لتطبيق أنظمة تقنية المعلومات المتقدمة في دعم الحكومة الإلكترونية في قطاع المرور الاتحادي، ومواصلة تحديثها بما يؤدي إلى زيادة فاعلية الأداء والإنتاجية .

– وضع الأنظمة التي تكفل تحقيق التكامل والتعاون والتنسيق لقطاع المرور الاتحادي، والتي تساهم في تنفيذ المشاريع المشتركة وتضمن تكامل العمليات الإدارية والخدمات وتؤدي لتسهيل تبادل المعلومات وتحقيق الأهداف الاستراتيجية بوزارة الداخلية .

– الإشراف على إعداد خطط التكامل والتنسيق بين مختلف قطاعات المرور الاتحادي، والتأكد من تكامل عملياتها وتوافقها مع الاستراتيجية الشاملة بوزارة الداخلية . وتم تحديد احتياجات قطاع المرور الاتحادي من المعلومات والبيانات ذات الصلة، والتي تقيد في وضع أهداف الأداء الرئيسية من الأنشطة المختلفة مع مراعاة أن تتضمن المجالات الآتية: المجال العلمي، المجال التنظيمي، الوفاء باحتياجات الجمهور بكافة فئاته،

العمل على التطبيق الدقيق لمهام ومسؤوليات قطاع المرور الاتحادي وفق المفاهيم الحديثة من أجل تنفيذ كل الواجبات بفاعلية من خلال الآتي: حل المشكلات من خلال مبدأ التشاور، وتنفيذ المهام بناء على معطيات المعلومات والبيانات المتاحة والتحليل الدقيق لها .

– ضمان تحديد المخاطر وإدارتها بشكل مناسب على كافة مستويات قطاع المرور الاتحادي .

– التأكد من الالتزام الدقيق بالنموذج التنظيمي المتعلق بتنفيذ المهام الخاصة بقطاع المرور الاتحادي .

– توزيع الصلاحيات والتأكد من الالتزام بمبدأ تسلسل المسؤوليات على المستوى الرأسي ضمن سلسلة القيادة الهرمية، والفهم الجيد للاتصال الأمني لقطاع المرور الاتحادي، وإفساح المجال للعاملين للقيام بأعمالهم ضمن حدود الصلاحيات الممنوحة لهم .

وأضاف اللواء المستشار محمد سيف الزفين أن مجلس المرور الاتحادي من اللجان ذات الطبيعة الخاصة ويعمل في إطار منهجية إدارة اللجان وفرق العمل المنصوص عليها في المادة الرابعة من القرار الوزاري رقم (152) لعام 2009 المشار إليه، وأنه يحق لمجلس المرور الاتحادي تشكيل لجان فرعية أخرى أو فرق عمل متخصصة تراها مناسبة وتحديد مهام ووظائف تلك اللجان وفرق العمل، على أن ترفع اللجان وفرق العمل تقاريرها وتوصياتها للمجلس .

المراجعة المدروسة

القيام بالمراجعة المدروسة لمتابعة مسارات التقدم في تنفيذ المجالات الآتية:

– الخطط الاستراتيجية، خطط قطاع المرور الاتحادي في مناطق الاختصاص المختلفة، تخصيص الموارد المناسبة لتنفيذ الخطط الاستراتيجية.

– التأكد من الجاهزية الميدانية قطاع المرور الاتحادي من خلال وضع أنظمة إدارة الأزمات والتخطيط للطوارئ، وإعداد الخطط البديلة والتأكد من حسن إدارة وتنسيق هذه الأنظمة والخطط .

المعايير والآليات

– ضع المعايير والآليات المناسبة لإجراء عمليات للمخاطر للتهديدات على المستوى الاستراتيجي بصورة دورية، ووضع الحلول المناسبة لها .

– مراجعة تقارير التقييم المختلفة لكافة قطاع المرور الاتحادي ونقاط التحسين الواردة بها مثل (المتسوق السري، المفتش العام، الاستراتيجية والجودة) ومتابعة تنفيذها .

– مراعاة تطبيق الممارسات الخضراء والتي تدعم الاستدامة الاقتصادية والاجتماعية والبيئية عند الموازنة بين الضروريات ضمن قطاع المرور الاتحادي، وتبني وتطبيق المواصفة العالمية للمسؤولية المجتمعية بوضع الأولويات التي تتوافق مع الاستراتيجية العامة لوزارة الداخلية .



509 آلاف حصلوا على نقاط مرورية في عام 2013 سحب رخص قيادة 2581 سائقاً في الدولة بلغوا حد الـ 24 نقطة

حصل 508924 سائقاً على نقاط مرورية، خلال العام الماضي، يمثلون نسبة 13 في المائة من إجمالي السائقين الذين لديهم رخص قيادة على مستوى الدولة، والبالغ عددهم 3 ملايين و 938 ألفاً و 431 سائقاً، وأن 2581 سائقاً حصلوا على 24 نقطة مرورية فأكثر، وتم سحب رخص قيادتهم وفقاً لإحصاءات الإدارة العامة للتنسيق المروري بوزارة الداخلية.

وقال العميد غيث حسن الزعابي مدير عام التنسيق المروري: إن الإحصاءات تشير إلى أن هناك 5 فئات للسائقين الذين ارتكبوا مخالفات مرورية ترتب عليها تسجيل نقاط مرورية على ملفاتهم المرورية.

وأضاف أن العدد الإجمالي للسائقين الذين ارتكبوا مخالفات مرورية بلغ 508 آلاف و 924 سائقاً، منهم 340 ألفاً و 464 سائقاً حصلوا على 4 نقاط (بنسبة 67 في المائة)، و 164 ألفاً و 628 سائقاً ارتكبوا مخالفات ترتب عليها من 5 إلى 12 نقاط مرورية (بنسبة 32.33 في المائة)، و 1157 سائقاً سجلت عليهم من 13 إلى 18 نقطة مرورية (بنسبة 0.23 في المائة).

وتابع: كما ارتكب 94 سائقاً مخالفات مرورية واحتسبت عليهم من 19 إلى 23 نقطة مرورية (بنسبة 0.018 في المائة)، بينما ارتكب 2581 سائقاً 24 نقطة مرورية فأكثر (بنسبة 0.5 في المائة).

وأشار العميد الزعابي إلى أن نسبة من تخطوا 24 نقطة مرورية وتم سحب رخص قيادتهم بلغت نصف في المائة (0.5 في المائة من إجمالي عدد السائقين الذين حصلوا على نقاط مرورية سوداء)، وتعد أبرز المخالفات التي يترتب عليها احتساب وتسجيل النقاط المرورية على ملف السائقين المرتكبين لها، تجاوز الإشارة الحمراء، والتي يتم تسجيل 8 نقاط مرورية، والسرعة الزائدة داخل المدينة 12 نقطة مرورية ودخول الطريق قبل التأكد من خلوه من المركبات 4 نقاط مرورية، كما يتم تسجيل 6 نقاط مرورية على مخالفات: الانحراف المفاجئ وعدم الالتزام بغط السير والدخول في مكان ممنوع وعدم ترك مسافة كافية خلف المركبات الأمامية في حالة السير وعدم إعطاء الأولوية لعبور المشاة.

ووفق نظام احتساب النقاط المرورية، يتم سحب رخصة القيادة للسائق الذي أكمل 24 نقطة مرورية أو أكثر وذلك لمدة ثلاثة أشهر ثم يتم إعادتها للمخالفين، وستة أشهر للرخص المؤقتة ولا يتم إعادتها إلا بعد التأهيل واجتياز الاختبار مرة أخرى في مدرسة الإمارات لتعليم قيادة السيارات.

يذكر أن المخالفات الأكثر تسجيلاً للنقاط المرورية هي السرعة الزائدة، حيث إن تجاوز السرعات القانونية يشكل خطراً كبيراً على مستخدمي الطريق ويعد السبب الرئيسي في وقوع الحوادث ووقوع الوفيات والإصابات البالغة.



قيادة آمنة - حياة سالمة من الأفضل أن تبطن السرعة

حملة أدكو للسلامة على الطريق لعام ٢٠١٤

بادرت أدكو بتنظيم حملة السلامة على الطريق ٢٠١٤

أغراض الحملة

- إلقاء الضوء على حوادث التصادم المرتبطة بالسرعة
- تشجيع السائقين على تجديد معرفتهم بقواعد الطريق وبالتالي الالتزام بهذه القواعد.

من الأفضل أن تبطن سرعتك

تساهم مخالفة السرعة المقررة في حدوث العديد من الحوادث التي كان يمكن تفاديها داخل مناطق امتياز أدكو والتي تنتج عنها الإصابات والوفيات سنوياً.

خلال عام ٢٠١٣ العديد من حوادث السير في شركة أدكو ومقاوليها تسبب فيها سائقون قاموا بأداء مناورات خطيرة.

إضاءة حول ملامح الحملة: حياة الآخرين بين يديك

تسمى حملة سلامة قيادة المركبات هذه « حياة الآخرين بين يديك » لأنك فعلاً حينما تكون قائداً للمركبة تصبح حياة ركبائها الآخرين بين يديك. تركز الحملة على أنواع الحوادث التي يحتمل أن تؤدي للإصابات المميتة... وحوادث وانقلاب وتدهور المركبات. وتكون الخلاصة هي أن هذه الحملة تشجعك على أن تحمل معك بعض الأفكار بينما تقود مركبتك وتكون حياة الآخرين بين يديك.

خطوة على الطريق

إن قرار الفريق سمو الشيخ سيف بن زايد آل نهيان نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الداخلية بتشكيل مجلس المرور الاتحادي يعد قراراً يجسد اهتمام سموه وإيمانه بالعمل المشترك بين كافة القطاعات والمؤسسات المعنية بسلامة أفراد المجتمع ووقايتهم من مخاطر الحوادث المرورية وتنفيذاً لتوجيهات صاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس الدولة «حفظه الله» وتمشياً مع استراتيجية حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة.

إننا في جمعية الإمارات للسلامة المرورية، نادينا بل وطالبنا بوجود مجلس أو لجنة وطنية للسلامة المرورية، ومن أجل هذا الموضوع المهم تم إعداد وتنظيم ندوة دولية خاصة حول دور المجالس واللجان الوطنية للسلامة على الطرق تناولت هذا الجانب المهم والحيوي في مايو من العام 2010.

وإننا نؤكد أن السلامة المرورية بمفهومها الواسع تهدف إلى تبني كافة الخطط والبرامج والقوانين المرورية والإجراءات الوقائية للحد أو منع وقوع الحوادث المرورية لضمان سلامة الإنسان وممتلكاته. وحفاظاً على أمن البلاد ومقوماتها البشرية والاقتصادية وفقاً لمبدأ الشراكة بين كافة مؤسسات المجتمع.

وإننا إذ نشيد بتشكيل مجلس المرور الاتحادي، إلا أننا نرى ضرورة مشاركة وتمثيل قطاع المجتمع المدني التطوعي، والذي له دور أساسي في بناء المجتمع ومساندة الجهات الرسمية في تشخيص المشاكل وإعداد الاستراتيجيات والخطط التنفيذية واقتراح الحلول المناسبة ورفعها للجهات العليا للمصادقة عليها، وتحقيق التكامل مع كافة الأطراف المعنية بالسلامة المرورية.. وهو ما يجسد العمل المشترك والمسؤولية الجماعية لحل معضلة الحوادث المرورية والمخاطر الناجمة عنها.

د. ناصر سيف المنصوري
رئيس التحرير



المنصة الأشمل في المنطقة لأمن الوطني ودرء المخاطر

3-1 إبريل 2014، أدنيك، أبوظبي
الإمارات العربية المتحدة



مارس أعمالك

ورتب اللقاءات الشخصية
واعقد الاجتماعات مع
المزودين الرئيسيين عبر
برنامجنا المخصص
لتنظيم الاجتماعات

اطلع

على شبكة المعرفة
وتبادل أفضل الممارسات
ضمن المؤتمرات وورش
العمل المتخصصة

اكتشف

26783 متراً مربعاً من
المساحة الإجمالية
للمعرض، وشاهد
عرضين عالميين
يخطفان الأبصار

تواصل

مع أكثر من 15 ألف
متخصص في مجال
الأمن الوطني والسلامة
والخدمات الطارئة من
منطقة الشرق الأوسط

التقي

بأكثر من 400 مزود
شهير للسلول من أكثر
من 40 دولة يقومون
بعرض أحدث التقنيات

معرض واحد | ثلاث مزايا مخصصة | حدثان متزامنان في مكان واحد | مؤتمران

للتسجيل WWW.ISNRABUDHABI.COM

منظم بالتزامن مع:



المستضيف الرسمي:



راعي ذهبي:



راعي بلاتيني:



الشريك الاستراتيجي:



من تنظيم:



الإمارات العربية المتحدة
وزارة الداخلية