

## Submission ID – TP 54

### تنظيم وتنسيق عمل السلامة المرورية في الأردن

سهير عبد القادر

رئيسة الملتقى الثقافي للمكوفين

بريد الكتروني: cf4blind@hotmail.com

#### ملخص ورقة العمل

لا زالت معضلة الحوادث المرورية من أخطر التهديدات خطورة والتي تعترض سلامة وأمن المجتمع على الصعيد العالمي، ويعقد مقارنة بينها وبين الحوادث الأخرى من كوارث طبيعية وحروب وجرائم مختلفة تستهدف النفس البشرية، نجد أن الحوادث المرورية وما ينتج عنها تكاد أن تكون في المرتبة الأولى، وهذا مؤشر خطير على ما تفعله هذه الظاهرة في المجتمعات البشرية، وفي الأردن الذي يسعى جاهداً لاستغلال كافة طاقاته وموارده وتوظيفها في مختلف مجالات التنمية والأعمار، بدأ يعاني من هذه المشكلة وأصبحت تستنزف موارده وطاقاته البشرية والمادية على حد سواء، فالوفيات بالمئات والإصابات بعشرات الآلاف والخسائر بمئات الملايين من الدنانير.

إن حوادث المرور في الأردن قد أخذت حيزاً كبيراً من اهتمام كافة الجهات والأجهزة المعنية، وقد بذلت الهيئات الرسمية وبالتعاون مع الهيئات الأهلية جهوداً مشكورة من أجل التخفيف من هذه الحوادث وآثارها ومعالجة أسبابها بشتى الوسائل المتاحة، وبالرغم من كل ذلك فقد بقيت المشكلة تراوح مكانها وهذا يدعو إلى التساؤل والبحث عن ثغرات في أساليب وطرق المعالجة التي اتبعت حتى الآن.

تقوم كافة الجهات المعنية بواجباتها وتجتهد في تحقيق السلامة المرورية على طرفنا، ولكن ضعف التنسيق بين هذه الجهات يجعل من الإجراءات المتخذة عديمة الفاعلية، وهذا يدعونا إلى التساؤل عن حجم التنسيق الموجود بين الجهات المعنية بالسلامة المرورية في الأردن، ومن هي الجهة التي تتولى التخطيط والتنسيق ووضع الخطط على الصعيد الوطني لمواجهة هذه المشكلة، فقد آن الأوان أن تأخذ هذه المشكلة الأولوية في تفكير المسؤولين وإعطائها حقها ومن كافة الجوانب والتصدي لها يجب أن يكون وفق خطط وطنية تشترك بها كافة الجهات ذات العلاقة.

تتناقش هذه الورقة الخيارات المختلفة لما سبق ووضع الأهداف المتعلقة بالسلامة المرورية، كما تحلل العوامل المحددة لتأسيس سياسة سلامة مرورية فعالة، وأخيراً هناك مقترحات حول كيفية تأسيس برنامج سلامة مرورية وطني متكامل واضحة أساليب تمويله ومخرجاته.

## مقدمة

لا زال بلدنا المعطاء الخير يعاني من ويلات الحوادث المرورية مثل غيره من دول العالم، وما ينجم عنها من خسائر بشرية ومادية هائلة، ويصنفها من أخطر المشاكل التي تهدد سلامة المجتمع على الصعيد بين المحلي و العالمي، وتشير الإحصائيات الصادرة عن منظمة الصحة العالمية إلى أن العالم يفقد سنوياً حوالي (2) مليون نسمة ويصاب ما بين (20-50) مليوناً آخرين وتكلف الفاتورة العالمية للحوادث المرورية مبلغاً يقدر بـ (512) مليار دولار أمريكي، تشكل (1-3%) من الناتج الإجمالي العالمي.

وفي الأردن الذي يسعى جاهداً لاستغلال كافة طاقاته وموارده وتوظيفها في مختلف مجالات التنمية والأعمار، بدأ يعاني من هذه المشكلة وأصبحت تستنزف موارده وطاقاته البشرية والمادية على حد سواء، ففي خلال السنوات الخمس الماضية (2012-2016)، أدت حوادث المرور إلى وفاة أكثر من (3630) مواطناً، وتركت أكثر من (81461) بين جريح ومقعد، في حين بلغت الخسائر المادية أكثر من (1363) مليون دينار أردني.

إن حوادث المرور في الأردن قد أخذت حيزاً كبيراً من اهتمام كافة الجهات والأجهزة المعنية، وقد بذلت الهيئات الرسمية وبالتعاون مع الهيئات الأهلية جهوداً مشكورة من أجل التخفيف من هذه الحوادث وآثارها ومعالجة أسبابها بشتى الوسائل المتاحة، وبالرغم من كل ذلك فقد بقيت المشكلة تراوح مكانها وهذا يدعو إلى التساؤل والبحث عن ثغرات في أساليب وطرق المعالجة التي اتبعت حتى الآن.

تقوم كافة الجهات المعنية بواجباتها وتجتهد في تحقيق السلامة المرورية على طرفنا ، ولكن ضعف أدوات التنسيق بين هذه الجهات يجعل من الإجراءات المتخذة عديمة الفاعلية، وهذا يدعونا إلى التساؤل عن حجم التنسيق الموجود بين الجهات المعنية بالسلامة المرورية في الأردن، ومن هي الجهة التي تتولى التخطيط والتنسيق ووضع الخطط على الصعيد الوطني لمواجهة هذه المشكلة، فقد آن الأوان أن تأخذ هذه المشكلة الأولوية في تفكير المسؤولين وإعطائها حقها ومن كافة الجوانب والتصدي لها يجب أن يكون وفق خطط وطنية تشترك بها كافة الجهات ذات العلاقة.

إن التصدي لمشكلة حوادث المرور ليس مقتصرًا على الأجهزة الرسمية وإنما مسؤولية جماعية تشترك بها مؤسسات المجتمع المدني من مدارس ومساجد وجامعات وصحافة وجمعيات لأن الأمن والسلامة على الطريق من المصالح الإنسانية العامة المتعلقة بكل إنسان، فالحوادث المرورية وإن كانت همًا وطنياً كبيراً يصعب الخلاص منه إلا أنها همٌ وطني يمكن مقاومته والتخفيف منه إذا ما توفرت لدينا الإرادة القوية والعزيمة الصلبة والانتماء الصادق لهذا البلد الطيب.

ولغايات التخفيف من حوادث المرور ونتائجها في الأردن كان لا بدّ من البحث في تنظيم وتنسيق عمل السلامة المرورية في الأردن، ووضع الاستراتيجيات الوطنية الواضحة ذات الأهداف الاستراتيجية المحددة لتتبنى موضوع السلامة المرورية من كافة الجوانب لتحقيق أكبر قدر ممكن من الأمان والسلامة على الطرق، وبحيث يتم وضع برامج وخطط قابلة للتقييم والفحص للتأكد من تحقيقها للأهداف المرجوة منها.

## مبررات وضع استراتيجية وطنية لتنظيم وتنسيق السلامة المرورية:

١. زيادة الوعي بحجم مشكلة السلامة المرورية في الأردن:

لا بدّ من التعامل مع مشكلة حوادث المرور كحقيقة واقعة واعتبارها من أهم القضايا الواجب مواجهتها ومعالجتها، وإدراج موضوع السلامة المرورية على الأجندة السياسية، وخلق وعي عام بين كافة شرائح المجتمع بخطورة هذه المشكلة وضرورة التصدّي لها.

٢. إيجاد قاعدة للتنسيق بين الجهات المعنية بالسلامة المرورية

في الأردن هنالك جهات متعدّدة سواء من وزارات أو مؤسسات حكومية أو أهلية معنية بالعملية المرورية، وكل جهة لها أولوياتها في الإنفاق في هذا الموضوع، وحتى نشجع هذه الجهات لتعمل في اتجاه واحد وللوصول إلى الأهداف المحدّدة، لا بدّ أن تكون الأهداف مصاغة بشكل جيد للمساهمة في تعزيز التعاون والتنسيق بين هذه الجهات.

٣. تحديد أدوار القطاعين العام والخاصّ:

للحكومة مسؤولية عامة في تأمين السلامة المرورية لكافة أشكال نظام النقل، ومع ذلك فإنه لا يجب على الحكومة أن تتدخل في كل النشاطات ذات العلاقة بالسلامة المرورية، فالتجارب أثبتت أن هنالك العديد من الإجراءات التي يمكن أن تتخذ أو تدار خارج نطاق الجهات الحكومية، وهذا يعني أنه من الضروري لتحقيق السلامة المرورية أن يكون هناك تعاون مشترك بين الجهات الرسمية والقطاع الخاصّ. إن عدم وضوح الأدوار يؤدي إلى عدم وجود أو ضعف في التنسيق، ولعلاج ذلك لا بدّ أن تكون الأهداف واضحة وتحديد مسؤوليات كل جهة.

٤. إمكانية التقييم وتحديد مواطن الضعف والخطأ:

لكل جهة أسلوبها الخاص بالتعامل مع قضية الاستخدام الأمثل للإمكانيات المتوفرة؛ في الماضي كان التركيز ينصبّ على التخطيط والتمويل، وفي الوقت الحاضر تحوّل الاهتمام إلى كيفية تطوير عملية التقييم وإدخالها في السياسات

والبرامج والتنفيذ. وهذا يعني بأنه وبوضع أهداف محدّدة أصبح من الممكن قياس مستوى الإنجاز، وتلقائياً فإنه من الممكن عمل التعديل والتصحيح على الخطط.

### استراتيجية التنظيم والتنسيق:

إيجاد الإطار التشريعي والتنفيذي لتأسيس مجلس أو هيئة أو جهة تعنى بالإشراف المباشر على تنظيم وتنسيق عمل السلامة المرورية مثل (هيئة تنظيم السلامة المرورية) على سبيل المثال، تكون أهدافها كيفما تم صياغتها موجهة نحو تحقيق النتائج التالية:

- تخفيض أعداد الجرحى والوفيات الناتجة عن حوادث السير.
- تعديل سلوكيات مستخدمي الطريق
- تطوير الوعي المروري لدى جميع فئات المجتمع

### النشاطات المقترحة لتحقيق استراتيجية التنظيم والتنسيق:

١. السياسة والتنظيم
٢. التشريعات والرقابة المرورية
٣. الأبحاث وتحليل الحوادث المرورية
٤. تدريب وفحص السائقين
٥. المواصفات وفحص المركبات
٦. الإجراءات الهندسية
٧. التوعية والتعليم المروري
٨. خدمات الإسعاف

## الإجراءات التنفيذية لتحقيق الإستراتيجية:

### السياسة والتنظيم:

إيجاد الإطار التشريعي والتنفيذي لتأسيس مجلس أو هيئة تعنى بالسلامة المرورية بحيث يكون متخصصاً ومسؤولاً عن رسم السياسات ووضع خطط السلامة المرورية في الأردن ومتابعة تنفيذها، وصدر قانون خاص به يحدد مهامه وواجباته، وأن تتولى كل جهة من الجهات الأعضاء في هذا المجلس أو الهيئة تأمين التمويل اللازم لبرامج السلامة المرورية من خلال موازنتها السنوية

### التشريعات والرقابة المرورية:

- إجراء تعديلات على شروط السماح لمركبات الشحن ذات الحمولات أقل من ( 5 ) طن بالدخول إلى داخل المدن إلا بأوقات ومواعيد محدّدة وشروط معينة.
- تعديل التشريعات للوصول إلى المعايير العالمية الدولية (حسب ميثاق فيينا)
- وضع خطة سنوية للرقابة المرورية تأخذ بعين الاعتبار أهم المخالفات التي تسبب الحوادث وأوقات وأماكن وقوع هذه الحوادث اعتماداً على تحليل دقيق للحوادث ونتائجها وخاصة :
  - تجاوز السرعة المقررة.
  - عدم إعطاء الأولوية للمشاة.
  - اتخاذ المسرب الخاطئ.
- التركيز في الرقابة على فئة السواقين الجدد من (18-25) عاماً.
- زيادة الرقابة على استخدام حزام الأمان لرفع نسبة المستخدمين
- التوسع في استخدام وسائل وأجهزة الرقابة الآلية خاصة على مخالفات السرعة وتجاوز الإشارة الضوئية وإيجاد التشريع المناسب لتنفيذها.
- تشديد العقوبات على المخالفات التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية والتسبب في الوفيات.

## الأبحاث وتحليل الحوادث المرورية:

- تطوير أسلوب جمع المعلومات عن الحوادث المرورية.
- تعميم نظام تحليل الحوادث المرورية وتحديد المواقع الخطرة على جميع الجهات ذات العلاقة.
- دعم مديرية الأمن العام في نشاطاتها الرامية إلى تسجيل الحوادث المرورية وتحليلها.

## تدريب وفحص السائقين:

- تطوير أسلوب الفحص النظري والعملي من خلال زيادة عدد الأسئلة النظرية ومدة الفحص العملي والتركيز على السلوكيات والتعامل مع باقي مستعملي الطريق.
- التركيز أثناء الفحص على الراغبين في الحصول على رخص لقيادة الباصات وسيارات الشحن الكبيرة.

## المواصفات وفحص المركبات:

- تطبيق المواصفات القياسية على المركبات المستوردة.
- الاهتمام والتركيز على سيارات الشحن الكبيرة والباصات العمومية.
- ضرورة استخدام التاكوغراف للرقابة على السرعة وعدد ساعات القيادة لسواقي الشاحنات والباصات.
- التركيز في الرقابة على الإطارات الماسحة وصلاحية الأضوية.

## الإجراءات الهندسية:

- معالجة المواقع الخطرة والتي يزيد معدل وقوع الحوادث بها عن 5 حوادث سنوياً.
- تنفيذ الحلول الفورية قليلة التكلفة للتقاطعات خاصة التقاطعات على شكل (+)، وتأثيرها بالشواخص والضوابط المرورية اللازمة وتغيير شكل التقاطع إن أمكن.
- توفير الظروف والمتطلبات على الطرق الخارجية لمنع حدوث الوفيات والإصابات البليغة جراء وقوع حوادث الصدم بالأجسام الثابتة مثل إعادة توزيع الأعمدة في منتصف وجوانب الطريق والاهتمام بإضاءة الطرق.

- الاهتمام بموضوع سلامة المشاة وخاصة توفير الأرصفة، وممرات المشاة الآمنة ووسائل تخفيض السرعة والتهدئة المرورية وخاصة في المناطق السكنية والمأهولة.

#### التوعية والتعليم المروري:

- التركيز على حملات التوعية على المواضيع التالية :
  - سلامة المشاة
  - استخدام حزام الأمان
  - سلامة الأطفال
  - التعريف بالتشريعات المرورية
- التركيز في الحملات الإعلامية على فئة الشباب من 18-28 سنة.
- إعداد برنامج توعية مرورية للأمهات خاصة وللأسرة للعناية بأطفالهم تحت سنّ عشر سنوات عن الحوادث المرورية بشكل عام وعن حوادث الدهس بشكل خاص.
- إعداد برامج توعية مرورية للسائقين ولفئة العمرية (18-28) سنة
- إيجاد برامج لطلبة المدارس وتدريبهم على التعامل مع الطريق والمركبة.
- إعداد مناهج توعية مرورية لكل مرحلة من مراحل الدراسة بحيث تكون من ضمن المقررات الدراسية.

#### الإسعافات الفورية للمصابين بحوادث الطرق:

- اتخاذ الإجراءات اللازمة لتحقيق أقصر وقت وصول وبأسرع وسيلة لتقديم الإسعافات الفورية للمصابين بحوادث الطرق.
- زيادة أعداد مراكز الإسعاف والإنقاذ وخاصة على الطرق الخارجية.



## آلية التنفيذ:

- تقوم كل سلطة من السلطات المعنية والمؤسسات الحكومية وغير الحكومية ومؤسسات القطاع الخاص بوضع الخطط الخاصة والبرامج المحددة لغاية تحقيق أهداف هذه الإستراتيجية ويتم فحص هذه الخطط والبرامج بشكل دوري والتأكد من فاعلية استخدامها وتحقيقها للأهداف المرجوة منها وتأمين التمويل اللازم لها.
- ترفع هذه الخطط والبرامج إلى السلطة العليا المختصة بوضع وتنفيذ استراتيجيات السلامة المرورية لفحصها وتدقيقها واعتمادها وضمان عدم وجود أي تضارب أو ازدواجية في العمل.
- يتم عمل تقييم دوري كل ثلاثة أشهر للخطط والبرامج وتوكل مهام متابعة الإشراف على تنفيذ برامج الإستراتيجية إلى جهة محددة مختصة بالسلامة المرورية.
- ثم على ضوء نتائج التقييم يتم عمل تعديل أو تغيير في الخطط والبرامج لتؤدي الغاية التي وضعت من أجلها.
- يتم عمل فحص شامل لتأثير تنفيذ البرامج والخطط على الإستراتيجية ويكون هذا التقييم سنوياً ويتم تعديل البرامج والخطط على ضوء ذلك.
- تحديث نظام خدمات النقل لضحايا الحوادث.
- تحديث خدمات الطوارئ العلاجية في المستشفيات.
- تطبيق وتنفيذ برامج التوعية والتدريب.

## خيارات التمويل

هناك العديد من الطرق والمصادر المختلفة بطبيعة الحال التي يمكن توظيفها لجمع المبالغ اللازمة لتمويل نشاطات السلامة المرورية، والأمثلة على مثل هذه المصادر من الخبرات العالمية:

- خزينة الدولة
- ضرائب الوقود
- رسوم ترخيص المركبات
- الهبات والتبرعات التطوعية

- الرسوم الجمركية وضريبة الطوابع
- ضريبة الدخل
- الضرائب التي تفرض على استخدام الأراضي
- ضريبة المبيعات
- القروض التطويرية
- مخالفات المرور
- القروض والضرائب المحصلة من شركات التأمين
- الرسوم المحصلة من خدمات خاصة

وعالمياً فإن الأسلوب المستخدم غالباً للتمويل هو من خزينة الدولة كمصدر رئيسي للدخل، وعلى أي حال، فإن الوضع المادي الضيق في كثير من الدول ورغبتها وحاجتها الماسة إلى تعزيز عمل السلامة المرورية قد حث على وجود اختلاف وتنوع في تحديد مصادر الدخل والبحث عن شركات جديدة.

المراجع:

١. التقرير السنوي للحوادث المرورية في الأردن 2016

٢. Global Status Report on Road Safety, (WHO), 2013