

ملخص الدراسات واوراق

العمل التي تم انجازها

من قبل المعهد المروري

الاردني

دائرة الدراسة والمعلومات

لعام 2016

ملخص ورقة عمل بعنوان

(واقع السلامة المرورية في المملكة الأردنية الهاشمية)

قدمت هذه الورقة في ورشة عمل (الواقع المروري / مشاكل وحلول) في نقابة المهندسين الأردنيين حيث تضمنت واقع السلامة المرورية عالمياً وواقع السلامة المرورية في الدول العربية و كذلك واقع السلامة المرورية في المملكة الأردنية الهاشمية وبينت مسببات الحوادث المرورية في الأردن وكذلك ملخص الحوادث المرورية ونتائجها ومعدلات الخطورة (2011-2015) ، والعوامل التي ساهمت في تزايد حوادث المرور في الأردن وأهم الأخطاء البشرية المتسببة في وقوع الحوادث وكذلك العوامل التي ساهمت في حدوث الإصابات والحلول المقترحة للحد من الحوادث المرورية ، وخطط مديرية الأمن العام لرفع مستوى السلامة المرورية والإجراءات المتخذة من قبل الإدارات المرورية.

ملخص

(التقرير السنوي للحوادث المرورية في الأردن لعام 2015 م)

إن مشكلة الحوادث المرورية تعد من أهم وخطر المشاكل التي تواجه المجتمعات على مستوى العالم حيث أنها تستنزف قدراً كبيراً من الموارد البشرية والمادية وتشير آخر الإحصائيات الصادرة عن منظمة الصحة العالمية (WHO) بأن العالم يفقد سنوياً حوالي (2,1) مليون شخص، ويصاب سنوياً حوالي (20-50) مليون شخص نتيجة حوادث المرور، في العالم، كما أن الخسائر المادية السنوية الناتجة عن هذه الحوادث تقدر بـ (٥١٨) مليار دولار أمريكي لجميع دول العالم بما يشكل (1%-3%) من الناتج المحلي الإجمالي، وقد توصلت العديد من دول العالم إلى ضرورة وضع آليات واستراتيجيات مرورية وطنية لمواجهة تحديات السلامة المرورية المرتبطة بالعديد من القطاعات والجهات ذات العلاقة، إن الأردن يعاني من هذه المشكلة كغيره من دول العالم، حيث أن هنالك زيادة سنوية للسكان والمركبات في الأردن بالإضافة إلى قديم العديد من الزائرين والمركبات الأجنبية إلى داخل أراضي المملكة، وتشير الإحصائيات إلى أنه في نهاية عام ٢٠١٥ م، بلغ عدد سكان الأردن (9,531) مليون نسمة منهم (5.05) مليون من الذكور و (4,48) مليون من الإناث، وتشير الإحصائيات أيضاً إلى أنه خلال عام ٢٠١٥ م كان عدد الأشخاص الذين دخلوا أراضي المملكة (2,918,125) شخص، في عام 2015 م وقع (111,057) حادث مروري، حيث وقع في المملكة (9712) حادث إصابات بشرية نتج عنها (608) وفاة وإصابة (2021) شخص بإصابات بليغة (14118) شخص بإصابات بسيطة وبكلفة تقديرية مقدارها (275) مليون دينار، وقد قدرت مجموع أطوال الطرق بحوالي (18500) كم نهاية عام 2015.

إن تحقيق أهداف السلامة المرورية في الأردن يحتاج إلى تكاتف الجهود الوطنية بصورة متلائمة ومتناغمة تدعم بعضها البعض بحيث تأخذ بعين الاعتبار جميع العوامل المسببة للمشاكل التي تواجه السلامة المرورية والتي تعمل على إضعاف تنظيم العمل المروري، وأن هذا الأمر يجب أن يكون مبنياً على المشاركة البناءة المنظمة والمنسقة لتمكين الموارد البشرية وتوفير المتطلبات اللازمة للوصول إلى الغاية المثلى المنشودة في العمل المروري ألا وهي السلامة والأمان ورفع مستوى الخدمة المطلوبة لمستخدمي الطريق، لقد جاء هذا التقرير الدوري (السنوي) ليلقي الضوء على واقع السلامة المرورية في الأردن من خلال التعرف على أعداد الحوادث

المروية التي ينتج عنها إصابات بشرية و مؤشرات والتوصل إلى النتائج والتوصيات التي من شأنها الحد من هذه المشكلة بصورة عامة اعتماداً على الجهود الوطنية المنسقة مع كافة الجهات المعنية بالعملية المروية من خلال توظيف المعرفة والتكنولوجيا في أعمال الإدارات المروية لمعالجة المشاكل التي تواجه عناصر العملية المروية إلا وهي الإنسان و الطريق والمركبة، وتعميق المشاركة والتعاون والتنسيق مع هذه الجهات من القطاعين العام والخاص لضمان تحقيق أهداف السلامة المروية على شبكة الطرق.

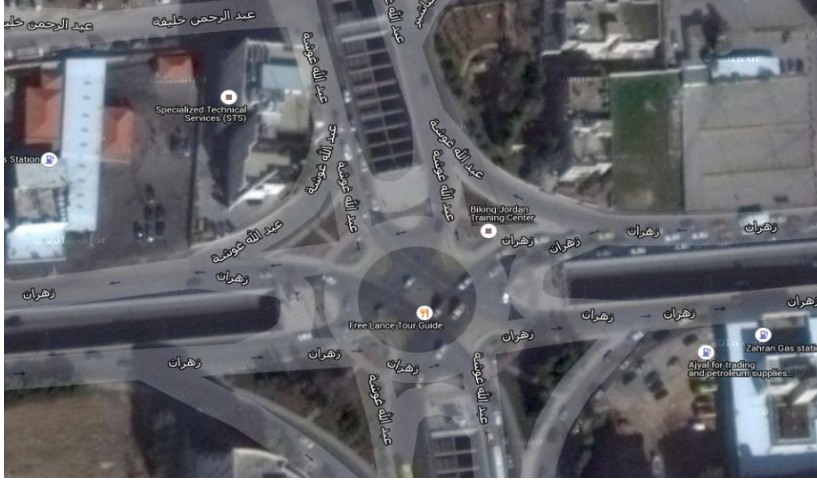
ملخص دراسة بعنوان

(السرعات على الطرق الداخلية والخارجية النافذة في المملكة الأردنية الهاشمية)

فقد قامت اللجنة الفرعية بالكشف على الطرق والشواخص المروية المحددة للسرعة ضمن الطرق الداخلية والخارجية النافذة التابعة لوزارة الإشغال العامة والإسكان ووزارة الشؤون البلدية وذلك خلال عامي (2014-2015)، حيث أتمت الكشف على معايير واضحة ومحددة لتحديد سرعة المركبات على الطرق، بالإضافة إلى الالتزام بتعليمات تحديد السرعة على الطرق واليات مراقبتها والصادرة بموجب المادة (50) من قانون السير رقم (49) لسنة 2008م حيث اتبعت اللجنة منهجية علمية لدراسة وتحديد السرعة على الطرق ضمن الاعتبارات منها خواص سطح الطريق ، حالة الأكتاف، الميول، المنحنيات الأفقية والرأسية، مسافة الرؤية وعناصر التصميم الهندسي والسرعة الآمنة للمنعطفات والمواقع الخطرة ضمن المنطقة وبيئة وأحوال وأوضاع جوانب الطرق وقد تم تحديد سرعة الطريق وتقسيم هذا الطول على الفترة الزمنية التي استغرقتها المركبة في قطع مقطع الطريق وهو ما يسمى بمعدل سرعة المركبات عند مرورها في مقطع من الطريق (Space Mean Speeds) وعند إجراء تنفيذ وتركيب الشواخص أخذت الاعتبارات وهي وضع شواخص على المواقع التي تتغير فيها حدود السرعة وفي حالة تغيير حدود السرعة على الطريق المفصولة بجزيرة وسطية فإنه يجب تركيب شاخص تغيير حدود السرعة على جانبي الطريق (على يمين الطريق وفي داخل الجزيرة الوسطية) ووضع شواخص بعد التقاطعات للتأكيد على حدود السرعة في الطريق ووضع شواخص تذكيرية لكل (10كم) في حالة استمرارية مفعول الشاخص نفسها وقد تم مراعاة بأن لا يقل الفرق بين حدود السرعة القصوى بين المركبات الصغيرة والمركبات الكبيرة عن (10) كم/ساعة وعند الانتقال من حد السرعة الأعلى إلى حد السرعة الأدنى لأي سبب يتطلبه وضع خصائص الطريق أن يراعى أن لا تزيد حدود السرعة المثبتة على الشواخص الانتقالية عن (20 كم/ساعة) وأن لا تقل المسافة بين كل شاخص انتقالية والتي تليها عن (300 م)، يراعى أن يتم تصنيع الشواخص لتكون ذات عاكسيه عالية (High Intensity) علماً بأنه تم تنفيذ قرارات اللجنة بتركيب الشواخص مباشرة بعد الانتهاء من كل مرحلة دراسية.

ملخص دراسة بعنوان

(الدراسة التكميلية لدراسة المواقع الخطرة في الاردن)



تعد مشكلة الحوادث المرورية ونتائجها من أهم وأخطر المشاكل التي تواجه المجتمعات على مستوى العالم والمجتمع الأردني على وجه الخصوص حيث أنها تستنزف قدراً كبيراً من الموارد البشرية والمادية، وتشير الإحصائيات الصادرة عن

مديرية الأمن العام ان عدد الحوادث خلال الأعوام (2009 - 2011) بلغ (405390) حادثاً نتج عنها (2040) حالة وفاة و (51187) جريحاً وبكلفة تقديرية (883,5) مليون دينار أردني، وبناءً على ذلك تم عمل دراسة المواقع الخطرة والتي تتكرر عليها الحوادث في الأردن للأعوام (2009-2011) في عام 2012م بهدف دراسة المواقع المحددة لبيان المشاكل المرورية فيها، ووضع الحلول الملائمة لمعالجة هذه المواقع التي تم تحديدها على أنها خطيرة وقد هدفت الدراسة لتسليط الضوء على المواقع الأكثر خطورة، ومتابعتها فيما إذا لا زالت تعاني من تكرار حوادث مرورية عالية علمياً ومعرفة فيما إذا تمت معالجة هذه المواقع عن طريق تطبيق الحلول المقترحة من دراسة المواقع الخطرة على هذه الأماكن سواء كانت جزئية ام كاملة وأنه في حال تم تطبيق حلول جزئية لهذه المناطق، معرفة هل هذه الحلول كافية ولم يعد هناك داعي لإكمال باقي الحلول وكذلك في حال تم تطبيق كافة الحلول المقترحة على هذه المناطق، معرفة هل هذه الحلول قادرة على معالجة هذه المناطق والحد من نسب الحوادث المرورية عليها أم أن هذه الحلول غير مجدية ولا بد من اقتراح حلول أخرى وسريعة وعملية لمعالجة هذه المناطق والتعرف على مشاكل أخرى تعاني منها هذه المناطق برزت حديثاً وتساهم بشكل كبير في حصول حوادث مرورية حيث لا بد من معالجتها ووضع الحلول المناسبة لها، وأن مبرراتها تقليل أعداد الحوادث المرورية أعداد الوفيات والإصابات الناتجة عن الحوادث المرورية، وذلك لوجود شكاوي من مستخدمي الطرق بان هذه الطرق لم يتم معالجتها حتى هذه اللحظة ومتابعة تطبيق الحلول المقترحة للمواقع الخطرة لمعرفة مدى مساهمتها في رفع مستوى السلامة المرورية، وكانت منهجية الدراسة تعتمد على أهمية تحديد المواقع الخطرة (النقاط السوداء) بشكل دوري وتحديد الحلول ومتابعة تنفيذها من أهم عوامل رفع مستوى السلامة المرورية حيث إن أخطر دراسة للمواقع الخطرة قام بإعدادها المعهد المروري عام 2012 اشتملت على حوالي (400) موقع وتم رفع الدراسة في حينه ومخاطبة الجهات المعنية لتنفيذ الحلول المقترحة ونحن الآن قمنا بتحديد (24) موقع خطر من أهم المواقع التي تم الكشف عليها في دراسة 2012 وذلك بهدف معرفة ما تم انجازه من الحلول التي تم اقتراحها ومدى تأثيرها على مستوى السلامة في تلك المواقع، وتم الكشف على مرحلتين المرحلة الأولى نظرية تم فيها تشكيل لجنة من خبراء الهندسة المرورية

في المعهد المروري وتكليفهم بمتابعة هذه الدراسة، حيث تم عمل كشف ميداني على كافة هذه المواقع ومتابعتها ومعاينتها بشكل كامل ومفصل لمعرفة فيما إذا تم تطبيق الحلول المقترحة لهذه المواقع من الدراسة السابقة ام لا، بالإضافة إلى الجدوى العامة من هذه الحلول فيما إذا تم تطبيق هذه الحلول سواء بنجاحها ام لا ومحاولة إيجاد حلول بديلة وسريعة وعملية لهذه المواقع الخطرة وبعد الكشف الحسي على هذه المواقع، يجتمع أعضاء اللجنة بشكل يومي لمناقشة الحلول الموضوعية على كل موقع خطروفيما إذا كانت مجدية وفعالة بحيث تقلل من وقوع الحوادث عليه، والخروج بمجموعة من التوصيات التي تزيد من السلامة المرورية على هذه المواقع، والكشف الكامل لكل هذه المواقع التي تم تطبيق الحلول المقترحة عليها والمواقع التي لم يتم عليها أي تطبيق لهذه الحلول، وألية هذه الحلول هل كانت فعالة في الحد من الحوادث المرورية من عدمها، وذلك للوصول إلى أفضل النتائج المرجوة من هذه الدراسة، والمرحلة الثانية من هذه العملية فيما يخص المرحلة العملية (الكشف الحسي) على المواقع الخطرة فقد تم الكشف على (24) موقع تم اعتبارهم الاكثر خطورة في المملكة، وذلك بحسب معيار تحديد المواقع الخطرة المعتمد في الدراسة السابقة 2012 وهو معيار اعتماد معادلة وزارة الأشغال العامة والإسكان لدى المعهد المروري الأردني لتحديد المواقع الخطرة (WIA Weighted Injury Accidents)

ملخص دراسة بعنوان

(طريق ناعور- مادبا "الطريق الغربي عمان - مادبا")



طريق مادبا الغربي يعتبر من احد الطرق الحيوية كونه يربط بين محافظتي مادبا و عمان عن طريق منطقة ناعور بالإضافة إلى وجود الخدمات العامة على الطريق والجامعة الألمانية وكلية القيادة و الأركان....الخ. وقد لوحظ في الآونة الأخيرة وقوع الحوادث المرورية على هذا الشارع و كثرة الشكاوي المقدمة من قبل المواطنين لبعض السلوكيات السلبية من قبل السائقين . من هنا جاءت هذه الدراسة للوقوف على الأسباب المؤدية لهذه الحوادث و إيجاد الحلول و التوصيات المناسبة من

اجل رفعها إلى الجهات المختصة، تم إجراء الكشف الحسي من قبل لجنة الدراسة على طريق مادبا الغربي البالغ طول مقطعه حوالي (15 كيلومتر). الشارع باتجاهين مفصول بجزيرة وسطية و معزز بالإشارات الضوئية ابتداءً من جسر أم البساتين شمالاً ولغاية مدينة مادبا جنوباً عند مركز دفاع مدني مادبا ، ويقع على هذا الطريق كلية القيادة و الأركان والجامعة الألمانية الأردنية وعلى مسافة (9 كيلومتر) تقريباً إلى الجنوب من جسر أم البساتين، يحتوى الشارع على (8) إشارات ضوئية، وجسر مشاة واحد (150 متر شمال إشارة كلية القيادة والأركان)، ويحتوي أيضاً على (12) فتحة بالجزيرة الوسطية لتأمين عملية الدوران، وتتراوح حدود السرعة المقررة للاتجاهين ما بين (60-80) كيلومتراً بالساعة ،

ووقع عليه قرابة (91) حادث مروري منها (90) حادث صدم وحادث واحد تدهور ونتج عنه (2) إصابة بسيطة ووفاة واحدة هدفت الدراسة إلى التعرف على المشاكل المرورية المسببة للحوادث المرورية فيما يخص الشارع من حيث الضوابط المرورية والحاجة إلى الصيانة اللازمة للرصفة الإسفلتية بسبب سوء التصريف أو الأحمال الزائدة للمركبات، وتحديد الأماكن الأكثر ارتياداً من قبل المواطنين لمقطع الشارع ومراقبة السلوكيات الخاطئة لمستخدمي الطريق من أجل تقويمها وتحديد الفئة العمرية الأكثر استخداماً للشارع وكذلك مراقبة سرعات المركبات ومدى انسجامها مع السرعة التصميمية للشارع وكان مبرراتها وجود مطالب شعبية ونيابية من سكان المنطقة بأن هذا الطريق يشهد حوادث وخسائر بشرية بسبب طلاب الجامعة الألمانية ومتابعة تطبيق الحلول المقترحة لمعرفة مدى مساهمتها في رفع مستوى السلامة المرورية وانتهجت دراسة طريق مادبا الغربي هي دراسة ميدانية من خلال الكشف الحسي على الشارع من قبل لجنة الدراسة.

ملخص دراسة بعنوان

(طريق المعهد المروري الأردني - القسطل)

يعرف هذا الطريق باسم طريق القسطل - المعهد المروري الأردني ويبلغ امتداد طوله حوالي (22,5 كيلومتر) ابتداء من تقاطع شارع خدمات طريق المطار مع شارع المعهد المروري عند بئر الفايز غرباً وصولاً للمعهد المروري الأردني شرقاً ويخدم المطار من خلال بوابة الشحن الجوي ومنطقة المطار الحرة مستقبلاً والعديد من المصانع والمؤسسات الكبيرة الواقعة على امتداد الطريق بالإضافة للمعهد المروري الأردني، الطريق هو شارع باتجاهين غير مفصول بجزيرة وسطية ويختلف عرض الطريق وحالته الفنية من منطقة لأخرى على طول امتداده وهو يحتوي على العديد من المنعطفات الحادة والخطرة معزز في بعض مراحل بخطط أرضية وفي مراحل الأخرى بحاجة إلى إعادة رصفة إسفلتية لكثرة الحفر في الطريق، وهو طريق شبه رئيسي في بعض مراحلها لكثافة حركة المرور خاصة الشاحنات وشبه ريفي ليس ذو كثافة مرورية في مراحل الأخرى ويحتوي على الكثير من المداخل الجانبية لخدمة المصانع والشركات الواقعة على جانبيه وتتراوح حدود السرعة المقررة بالاتجاهين ما بين (40-60) كيلومتراً بالساعة، تم إجراء الكشف الحسي من قبل لجنة مختصة من المعهد المروري الأردني لدراسة حالة الطريق الفنية والإجراءات الممكنة اتخاذها للحد من الاختناقات والتدخلات المرورية على هذا الطريق وخاصة منطقة مثلث بئر الفايز وكذلك الحوادث عموماً وخاصة المميتة منها والتي تكررت على هذا الطريق سعياً للحصول على أعلى درجات السلامة المرورية على هذا الطريق وحفظاً لأرواح مستخدميهِ وتسهيل حركة المرور عليه.

ملخص دراسة بعنوان

(الواقع المروري على الطريق الصحراوي لعام 2020م)



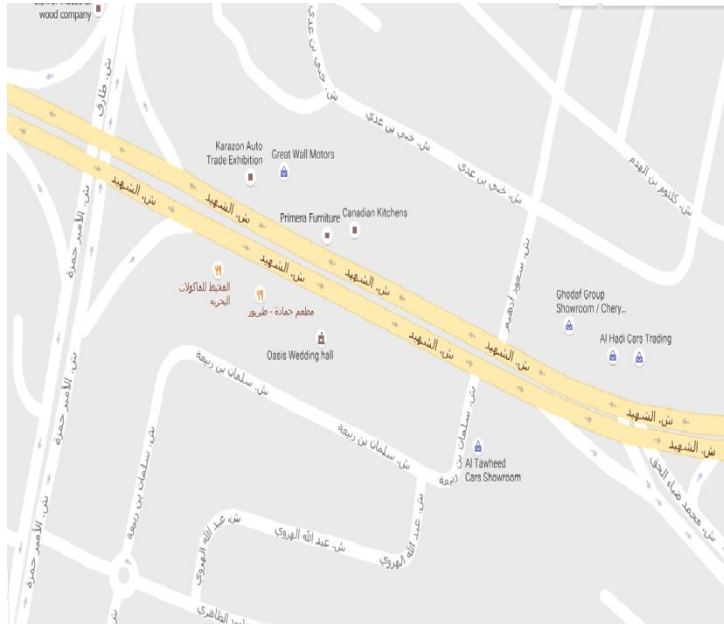
إن مشكلة الحوادث المرورية تعد من أهم وأخطر المشاكل التي تواجه المجتمعات على مستوى العالم حيث أنها تستنزف قدراً كبيراً من الموارد البشرية والمادية وتشير الإحصائيات الصادرة عن منظمة الصحة العالمية (WHO) بأن العالم يفقد سنوياً حوالي (1,2) مليون شخص، ويصاب سنوياً حوالي (20-50) مليون شخص نتيجة حوادث المرور في العالم، كما أن الخسائر المادية السنوية الناتجة عن

هذه الحوادث تقدر بـ (518) مليار دولار أمريكي لجميع دول العالم بما يشكل (1%-3%) من الناتج المحلي الإجمالي، وقد توصلت العديد من دول العالم إلى ضرورة وضع آليات واستراتيجيات مرورية وطنية لمواجهة تحديات السلامة المرورية المرتبطة بالعديد من القطاعات والجهات ذات العلاقة، إن الطريق الصحراوي أصبح يسمى أحيانا كثيرة (وجع في خاصرة الأردن) من كثرة الحوادث المسجلة عليه بسبب سوء البنية التحتية للطريق، فلا تنمية من دون بنية تحتية ولا أعمار للمحافظات من دون هذا الطريق، ولذلك جاءت هذه الدراسة لحل المشاكل المرورية على الطريق الصحراوي الممتد من طريق المطار ولغاية العقبة والذي يبلغ طوله حوالي 315 كم، وتقليل عدد الحوادث المرورية على الطريق ووضع الحلول الهندسية المناسبة، الطريق الدولي الصحراوي وهو خط سريع يربط جنوب المملكة الأردنية الهاشمية بالعاصمة عمان على مسافة 315 كم تقريبا يبدأ بالعقبة جنوباً ليعبر محافظة معان والطفيلة والكرك ليصل إلى عمان ويعتبر الطريق الصحراوي شريان الأردن الرئيسي حيث أنه يمتاز بأنه يربط جنوب المملكة بشمالها وهو الطريق الرئيسي لنقل البضائع المستوردة والمصدرة عبر ميناء العقبة الوحيد في المملكة وهو طريق سياحي يربط محافظات الأردن بالعديد من الأماكن السياحية الأثرية والعلاجية منها خليج العقبة والمدينة الوردية (البترء) إحدى عجائب الدنيا السبعة ووادي رم ومحمية ضانا وحمامات عفرا علما بأن الطريق الصحراوي يشهد حركة مرورية على مدار الساعة فيما تعتبر كل دقيقة بمثابة عداد للحوادث المرورية لا سيما أن الطريق يحمل ازدواجية الخطر ما بين الشاحنات العملاقة وبين تعرجه واهترائه والحفر الكبيرة والتحويلات الخطيرة التي أودت بحياة العشرات من المواطنين، ويشكل سوء الطريق وكثرة الحفر الكبيرة والتعرجات والمطبات عنصراً مفاجئاً للعديد من السائقين خاصة ممن يستخدمونه لأول مرة حيث أن أغلب أخطاء السائقين المسببين للحوادث على الطريق الصحراوي كانت تغيير المسرب بشكل مفاجئ وهي نتيجة هروب السائقين من الحفر والعوائق التي تصادفهم مما يؤدي إلى انحرافهم عن المسار والتسبب بوقوع حادث، وكانت مبرراتها وجود العديد من الحوادث على هذا الطريق مما يؤدي بحياة السائقين وسكان القرى المجاورة للطريق أو المارين/ (مستخدمين) بالطريق الصحراوي ووجود حركة مرورية كثيفة على هذا الطريق الذي يربط محافظات

الجنوب (الكرك، الطفيلة، معان ،العقبة) بوسط وشمال المملكة وذلك لوجود العديد من الشكاوي المقدمة من قبل المواطنين و السائقين بضرورة إجراء صيانة عاجلة للطريق الصحراوي وتأهيله من جديد وهدفت الدراسة إلى التعرف على أنواع وأسباب الحوادث المرورية الواقعة على هذا الطريق من تاريخ 2015/1/1 ولغاية 2016/1/10 وإيجاد الحلول المناسبة لحلها او التخفيف منها والتعرف على أكثر المواقع التي يقع عليها حوادث واعتبارها نقط سوداء وانتهجت دراسة الواقع المروري على الطريق الصحراوي في عام 2015م دراسة تحليلية ميدانية يتم فيها تحليل الجداول الإحصائية وإبراز أكثر المناطق تكرارا للحوادث ولقد تم إتباع منهجية علمية للدراسة من خلال تطبيق المنهج النظري التحليلي الذي تم فيه الرجوع لإحصائيات الحوادث المرورية التي نتج عنها حالات وفاة على الطريق الصحراوي وتحليلها من خلال بيان أكثر المناطق تكرارا للحوادث، وتم إجراء تحليل لهذه المعلومات للتوصل إلى العوامل التي أظهرت مؤشراً في بيانات الحوادث المرورية التي نتج عنها حالات وفاة على الطريق الصحراوي بالإضافة إلى الكشف الحسي على المواقع التي حصل بها حوادث نتج عنها وفيات من قبل فريق فني متخصص ووضع توصيات سهلة التطبيق لهذه المواقع وبالتالي الاستفادة منها في التوصيات العامة للدراسة.

ملخص دراسة بعنوان

(الازدحامات المرورية في محافظة العاصمة/ شارع الشهيد)



الازدحام المروري هي

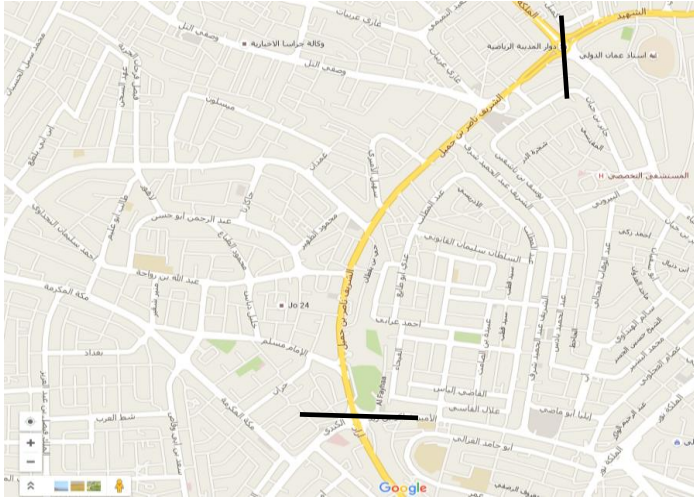
حقيقة واقعية منذ العصور القديمة والتي كانت الحركة فيها بدءاً بالمشي ثم بالعربات التي تجر بالحيوانات إلى أن وصلت في مدننا اليوم باستخدام الوسائل الآلية، فهي حصيلة الأنشطة الاقتصادية التي تنمو بشكل أسرع من نمو البنية التحتية للمواصلات.

يحدث الازدحام المروري

عندما يزداد الطلب على السعة (demand exceeds capacity)

أي بمعنى آخر زيادة عدد المركبات بالنسبة لسعة الشارع مولداً تكديس مروري و من ميزات طول مدة الرحلة بسبب انخفاض سرعة المركبات التي قد تصل الوقوف في أحياناً كثيرة . و ازدياد الازدحام المروري سوف يهدد باستمرار التنقل، الاقتصاد، البيئة و نوعية الحياة في مجتمعاتنا ، لذا فإن الجهود المبذولة لتجنب أو تقليل الازدحامات هي ضرورية من حيث التخطيط و التطوير.الأردن كغيره من الدول يعاني من هذه الظاهرة خاصة في العقد الأخير بسبب الزيادة في عدد السكان و ما يتبعه من الزيادة في

عدد المركبات بالإضافة إلى الازدياد في المشاريع الاستثمارية. وبعد الرجوع إلى الأرقام و الجداول في التقرير الإحصائي لعام 2015 بلغ عدد السكان في الأردن حوالي (9.531) مليون نسمة منها (4) مليون نسمة في العاصمة! وعدد المركبات المسجلة حوالي (1,412871) مركبة بملكية (7) أشخاص/مركبة. ومن هنا جاءت هذه الدراسة لتسليط الضوء على أكثر الشوارع اكتظاظاً بالمركبات داخل العاصمة عمان من أجل إيجاد الحلول المناسبة للتخفيف من الأزمة المرورية مثل شارع الشهيد على سبيل المثال حيث يعتبر تصنيفه أقل من F من حيث مستوى الخدمة level of service ويشهد حجوماً مرورية تبلغ (188966). يمتد شارع الشهيد من جسر عين غزال (نهاية أوتوستراد عمان الزرقاء) ولغاية دوار المدينة الرياضية بطول (7950م) تقريباً ويقع عليه أربع إشارات ضوئية (إشارة باب 4، إشارة طبربور، إشارة العيفان، وإشارة الروضة) حيث تعتبر إشارة طبربور الأكثر كثافةً للمركبات بالإضافة إلى وجود نفق المشاغل، ويعتبر شارع الشهيد من أهم الطرق الرئيسية في عمان نظراً لكونه يربط العاصمة عمان بمحافظة الزرقاء، كما أنه مدخل رئيسي للعديد من المناطق السكنية في العاصمة عمان مثل طبربور والهاشمي الشمالي وحي المدينة الرياضية وعرجان حيث يعاني شارع الشهيد من الازدحامات المرورية الكثيفة خاصةً في الفترة الصباحية للسير القادم من الزرقاء باتجاه العاصمة وكذلك الأمر الحركة العكسية في الفترة المسائية نظراً لكونه يحتوي على العديد من المعالم والدوائر الحكومية والمواقع الجاذبة للسكان مثل مدينة الحسين الرياضية ودائرة الأحوال المدنية ومجمع سفريات الشمال وحراج طبربور للسيارات بالإضافة إلى العديد من معارض السيارات ومراكز فحص السيارات والأسواق التجارية ويسير على الشارع كافة أنواع المركبات، منها المركبات الصغيرة والشاحنات والحافلات كونه يعتبر من الطرق الدائرية في عمان (ring road) وهدفت الدراسة إلى التعرف على المشاكل المرورية سواء كانت فنية أو هندسية والتي من شأنها تقليل الاختناقات المرورية وإيجاد الحلول المناسبة من أجل رفعها للجهات المعنية وكانت مبررات أعدادها الاستياء العام من قبل المواطنين بسبب الازدحام المروري على مقطع الشارع مولداً لديهم العصبية بسبب طول مدة الرحلة والتوقف المستمر للمركبات بالإضافة للتلوث البيئي والضوضائي، فمسافة الطريق في العاصمة ما عادت تقاس بالكيلومترات و إنما بالوقت والوقود المهدورين، والهجرة السكانية من الزرقاء إلى العاصمة لتجنب الأزمة الصباحية وتوفر فرص العمل في العاصمة وكذلك ضعف شبكة النقل العام وازدياد الطلب على اقتناء المركبات الخصوصية مع بقاء سعة الشارع بدون تغير، وانتهجت دراسة شارع الشهيد عبارة عن دراسة ميدانية تم فيها الكشف الحسي على شارع الشهيد من قبل فريق فني متخصص لمعاينة الحجوم المرورية و التنسيب للضوابط المرورية اللازمة مثل (جسور مشاة، حواجز حديدية، جزر مثلثة، إغلاق فتحات، شواخص، مواقف) وتحويل اتجاهات السير لبعض الممرات المتقاطعة مع الشارع من أجل رفع التوصيات العامة لشركاء العملية المرورية مع العلم أن جميع الحلول التي تم التنسيب لها غير مكلفة و سهلة التطبيق.



ملخص دراسة بعنوان (الازدحامات المرورية في محافظة العاصمة /شارع الشريف ناصر بن جميل)

الازدحام المروري هي
حقيقة واقعية منذ العصور
القديمة والتي كانت الحركة فيها

بدءاً بالمشي ثم بالعربات التي تجر بالحيوانات إلى أن وصلت في مدننا اليوم باستخدام الوسائل الآلية، فهي حصيعة الأنشطة الاقتصادية التي تنمو بشكل أسرع من نمو البنية التحتية للمواصلات يحدث الازدحام المروري عندما يزداد الطلب على السعة (demand exceeds capacity) أي بمعنى آخر زيادة عدد المركبات بالنسبة لسعة الشارع مولداً تكديس مروري و من ميزات طول مدة الرحلة بسبب انخفاض سرعة المركبات التي قد تصل الوقوف أحيانا كثيرة . وازدياد الازدحام المروري سوف يهدد سلامة التنقل، الاقتصاد، البيئة و نوعية الحياة في مجتمعاتنا، لذا فإن الجهود المبذولة لتجنب أو تقليل الازدحامات هي ضرورية من حيث التخطيط و التطوير، الأردن كغيره من الدول يعاني من هذه الظاهرة خاصة في العقد الأخير بسبب الزيادة في عدد السكان و ما يتبعه الزيادة في عدد المركبات بالإضافة إلى الازدياد في المشاريع الاستثمارية. وبعد الرجوع إلى الأرقام و الجداول في التقرير الإحصائي لعام 2015 بلغ عدد السكان في الأردن حوالي (9,531) مليون نسمة منها (4) مليون نسمة في العاصمة و عدد المركبات المسجلة حوالي (1,412,817) مركبة بملكية (7) أشخاص/مركبة. و من هنا جاءت هذه الدراسة لتسليط الضوء على أكثر الشوارع اكتظاظاً بالمركبات داخل العاصمة عمان من اجل إيجاد الحلول المناسبة للتخفيف من الأزمة المرورية مثل شارع الشريف ناصر بن جميل حيث يعتبر تصنيفه اقل من (F) من حيث مستوى الخدمة (level of service) و يشهد حجوماً مرورية تبلغ (176,290) مركبة في اليوم، يمتد شارع الشريف ناصر بن جميل من دوار المدينة الرياضية ولغاية تقاطعه مع شارع الكندي بطول (2400م) تقريباً، مقطع الشارع الأكثر ازدحاماً للمركبات ما بين دوار المدينة الرياضية و لغاية فندق الديزان و الذي يقع عليه ثلاث إشارات ضوئية (إشارة الكومودور، إشارة الأوركيدا و إشارة الديزان)، يعاني شارع ناصر بن جميل من الازدحامات المرورية الكثيفة في معظم الأوقات

النهارية و لغاية ساعات الليل المتأخرة نظراً لكونه امتداد لشارع الشهيد و حلقة الوصل ما بين شارع الجامعة و شارع الملكة علياء مع شارع وصفي التل فالمشكلة تكمن هنا بأن شارع ناصر بن جميل هو يوصل الشوارع المكتظة ببعضها البعض و يشهد الشارع حركة الموظفين القادمين من تلاع العلي أو الزرقاء باتجاه الشميساني و جبل عمان و وادي صقره بالإضافة إلى انتشار الفنادق و المطاعم و معارض السيارات عليه، هدفت الدراسة التعرف على المشاكل المرورية سواء كانت فنية أو هندسية و التي من شأنها تقليل الاختناقات المرورية و إيجاد الحلول المناسبة من اجل رفعها للجهات المعنية و كان مبررات إعدادها الاستياء العام من قبل المواطنين بسبب الازدحام المروري على مقطع

الشارع مولداً لديهم العصبية بسبب طول مدة الرحلة و التوقف المستمر للمركبات بالإضافة للتلوث البيئي و الضوضائي، فمسافة الطريق في العاصمة ما عادت تقاس بالكيلومترات و إنما بالوقت و الوقود المهدورين والهجرة السكانية من المحافظات المختلفة إلى العاصمة لتجنب الأزمة الصباحية و توفر فرص العمل في العاصمة. وذلك لضعف شبكة النقل العام وازدياد الطلب على اقتناء المركبات الخصوصية مع بقاء سعة الشارع بدون تغير، وكان منهجيتها الكشف الحسي على شارع الشريف ناصر بن جميل من قبل فريق فني متخصص لمعاينة الحجوم المرورية و التنسيب للضوابط المرورية اللازمة مثل (جسور مشاة، حواجز حديدية ، جزر مثلثية، إغلاق فتحات، شواخص، مواقف) وتحويل اتجاهات السير لبعض الممرات المتقاطعة مع الشارع من اجل رفع التوصيات العامة لشركاء العملية المرورية مع العلم أن جميع الحلول التي تم التنسيب لها غير مكلفة مادياً و سهلة التطبيق .

ملخص دراسة بعنوان

(حوادث الدهس في قصبية اربد)

التنقل مشياً على الأقدام قد يكون اختياراً حكيماً و صحياً ولكنه ليس دائماً آمناً بسبب حوادث الدهس و ما تخلفه من مآسي بالإضافة إلى الانعكاسات النفسية المدمرة سواء على المصاب أو المتسبب بالحادث، حيث بلغت حوادث الدهس في الأردن حسب التقرير الإحصائي لعام 2015 حوالي 3533 أي ما نسبته 36,38% من مجموع الحوادث و المصنفة (صدم، دهس، تدهور). الدهس تلك الفئة التي تمشي على طول الطريق أو منطقة متطورة مثل الحي ، و حسب قانون السير الأردني يعرف الدهس: إي شخص يسير على قدميه على الطريق ويعتبر في حكمه سائق الدراجة الهوائية والشخص الذي يدفع أو يجر عربة أطفال أو عربة مريض أو مقعد أو عربة يد، في هذه الدراسة سيتم الوقوف على أسباب حوادث الدهس المسجلة ضمن محافظة اربد في إقليم الشمال سواء كانت مشكلة سلوكية أو نفسية أو عيوب في الطريق من حيث كونها مهيئة لعبور الدهس مع العلم إن حوادث الدهس التي تم تسجيلها ضمن محافظة اربد بلغت حوالي 349 لعام 2015 نتج عنها 340 جريح و 26 وفاة ، أي شكلت ما نسبته 9,88% من مجموع حوادث الدهس في المملكة وأن معظم حوادث الدهس سببها الإهمال أو السهو من قبل السائقين. أكثر مسبب لحوادث الدهس على الإطلاق هو السهو إما بسبب استخدام الهاتف، أو الأكل أثناء القيادة، أو برمجة نظام GPS داخل المركبة ، أو وضع المكياج وغيرها من الانشغالات. تشتت الانتباه للسائق يمكن ان يقود لحوادث خاصة عندما تكون المنطقة غير مألوفاً بالنسبة للسائق أو في حالة وجود شارع باتجاه واحد، وفي المدن المزدحمة، القيادة المتهورة هي المسبب الرئيسي لكثير من حوادث الدهس. هذا بسبب تجاوز الإشارة الضوئية أو التعرض لنوبات الغضب من الطريق و التي تؤدي لسرعات غير آمنة و دوران غير قانوني، على المشاة أن يكونوا مدركين بمخاطر الطريق عند استخدام الشارع و إن يقوموا بدورهم في تطبيق قواعد السلامة العامة، حيث أن المسؤولية تقع على عاتقهم عند تجاهلهم لإشارة المرور أو عدم استخدام ممر الدهس المصمم لهم في الشارع أو عند التقاطعات أو عندما يرمي بنفسه أمام مركبة، أو لا يرتدي لباساً فسفورياً في الليل وقد هدفت الدراسة إلى الوقوف على حجم مشكلة حوادث الدهس في قصبية اربد ومعرفة أسباب وقوع حوادث الدهس وكذلك إيجاد حلول مقترحة للتقليل من نسبة الحوادث والخسائر الناجمة عنها وكان مبررات أعدادها التزايد المستمر في حوادث الدهس وارتفاع درجة حدة حوادث الدهس من حيث درجة خطورتها قياساً بالأنواع الأخرى من الحوادث وانتهجت الدراسة على اعتماد المنهج الوصفي التحليلي

في هذه الدراسة من خلال مراجعة دراسات سابقة متعلقة بحوادث الدهس، وتحليل لإحصائيات حوادث الدهس في محافظة اربد لعام 2015م حيث تم من خلالها تحديد أعداد حوادث الدهس حسب (السنة، الشهر، اليوم، حالة الطقس، حالة سطح الطريق، درجة الإضاءة وأخطاء السائقين) بالإضافة لإعداد المصابين حسب حدة الإصابة.

ملخص دراسة بعنوان

(الواقع المروري في محافظة الطفيلة الوسط التجاري)



الازدحام المروري هي

حقيقة واقعية منذ العصور القديمة والتي كانت الحركة فيها بدءاً بالمشي ثم بالعربات التي تجر بالحيوانات إلى أن وصلت في مدننا اليوم باستخدام الوسائل الآلية، فهي حصيلة الأنشطة الاقتصادية التي تنمو بشكل أسرع من نمو البنية التحتية للمواصلات ويحدث الازدحام المروري عندما يزداد الطلب على السعة (demand exceeds capacity)

بمعنى آخر زيادة عدد المركبات بالنسبة لسعة الشارع مولداً تكديس مروري و من ميزات طول مدة الرحلة بسبب انخفاض سرعة المركبات التي قد تصل إلى الوقوف في أحيانا كثيرة . وازدياد الازدحام المروري سوف يهدد باستمرار التنقل، الاقتصاد، البيئة ونوعية الحياة في مجتمعاتنا ، لذا فإن الجهود المبذولة لتجنب او تقليل الازدحامات هي ضرورة من حيث التخطيط و التطوير حيث يعتبر الأردن كغيره من الدول يعاني من هذه الظاهرة خاصة في العقد الأخير بسبب الزيادة في عدد السكان وما يتبعه الزيادة في عدد المركبات بالإضافة إلى الازدياد في المشاريع الاستثمارية. و بعد الرجوع إلى الأرقام و الجداول في التقرير الإحصائي لعام 2015 بلغ عدد السكان في الأردن حوالي (9,531) مليون نسمة و عدد المركبات المسجلة حوالي (1,412817) مركبة بملكية (7) أشخاص/مركبة و من هنا جاءت هذه الدراسة لتسليط الضوء على أكثر الشوارع اكتظاظاً بالمركبات داخل محافظة الطفيلة الهاشمية من اجل إيجاد الحلول المناسبة للتخفيف من الأزمة المرورية وخاصة في الوسط التجاري للمحافظة، وقد هدفت الدراسة إلى التعرف على المشاكل المرورية الهندسية وإيجاد الحلول المناسبة لها التي من شأنها تقليل الاختناقات المرورية في الوسط التجاري لمحافظة الطفيلة، من اجل رفعها للجهات المختصة وكان مبررات إعدادها الاستياء العام من قبل المواطنين بسبب الازدحام المروري على مقطع الشارع مولداً لديهم العصبية بسبب طول مدة الرحلة و التوقف المستمر للمركبات بالإضافة للتلوث البيئي و الضوضائي، وضعف شبكة النقل العام و ازدياد الطلب على اقتناء المركبات الخصوصية مع بقاء سعة الشارع بدون تغير، انتشار ظاهرة الاصطاف المزدوج والعمل مقابل اجر في المنطقة وكان منهجيتها دراسة الواقع المروري في محافظة الطفيلة (الوسط التجاري) عبارة عن دراسة ميدانية تم فيها الكشف الحسي على منطقة الوسط التجاري من قبل فريق فني متخصص لمعاينة الحجوم المرورية و التنسيب للضوابط المرورية اللازمة مثل (تحديد اتجاهات الشوارع، جزر مثلثية، إغلاق فتحات، شواخص، مواقف) و تحويل اتجاهات السير لبعض الممرات المتقاطعة مع الشارع من اجل رفع التوصيات العامة لشركاء العملية المرورية مع العلم ان جميع الحلول التي تم التنسيب لها غير مكلفة و سهلة التطبيق .