جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية
Naif Arab University For Security Sciences

ضبط حركة المرور وتنفيذ تعليمات باوساكا - اليابان

تونارو كوياما

الرياض

1401 هـ

الفصل السادس

■ ■ ■

ضبط حركة المرور وتنفيذ تعليماته بأوساكا ــ اليابان

توتارو كوياما *

أود أن أقدم في هذه الدراسة بعض البنود الهامة المتعلقة بضبط حركة المرور وتنفيذ تعليماته في أوساكا ــ اليابان.

فعلى سبيل المثال يوجد بأوساكا باليابان تقاطع يعد من أكثر التقاطعات المرورية اختناقا (اكتظاظا) ، وهذا التقاطع يقع أمام محطة سكة حديد أوساكا و يبلغ عدد العربات التي تمر من هذا التقاطع ١٠٠ر٠٠٠ عربة يوميا.

أما بالنسبة للتسهيلات المتعلقة بعبور المشاة فهي متوفرة فوق وتحت الأرض. فمن فوق يوجد نوع من الجسور ومن الأسفل توجد منطقة تجارية تحت الارض.

ان عملية الفصل مابين حركة المشاة وحركة السيارات هي أفضل طريقة ليس فقط لمنع وقوع حوادث المرور ولكن أيضا من أجل سعة مرورية أفضل حيث يتم ضبط حركة المرور عند هذه التقاطعات.

وأود أن أضيف توضيحا آخرا يتعلق بهذا التقاطع ، وهو أنه يملك

---

* محافظ شرطة ورئيس قسم مراقبة حركة المرور ــ شرطة أوساكا ــ اليابان.

صعوبتين : الأولى أن له خمسة ممرات والثانية أن هناك دائما التفاف كثير للمرور نحو اليمين (في المملكة العربية السعودية نحو اليسار).

ولهذا السبب تتم عملية ضبط حركة المرور عند هذا التقاطع من خلال تكتيك خاص ، أعني باستعمال الاشارة الضوئية المتعددة المراحل، وبواسطة علامات مرورية مصممة بشكل بارع. واضافة لذلك فمن أجل تنظيميم جيد لحركة المرور فانه يشرف عليها خلال النهار حوالي ٤ ــ ٥ من رجال الشرطة.

أما في حالة وجود طريق متقاطع يقع على شارع ذا اتجاه واحد فانه يجب دهان وجهي الاشارة الضوئية وعلامات عبور المشاة بشكل جيد.

وهذه بعض نماذج التسهيلات المرورية للطرقات في اليابان فمثلا نحن نعطي اهتماماً كبيراً بضرورة دهان الخطوط أمام تقاطع المشاة بلون أبيض. كما يجدر الاهتمام باشارات المرور الضوئية العلوية وماتعطيه من دلالات لاتجاه الطريق ، هذا بالاضافة الى طريقة رسم الاسهم على الطريق والتي تشير ــ أيضا ــ الى الاتجاهات.

ان علامة الطريق الصفراء تعني حظر الالتفاف في الممرات باليابان، فحسب قانون المرور الياباني ، يمنع الالتفاف ضمن ثلاثين مترا من التقاطع.

وان هذا النوع من الرؤية الجيدة يقلل من توتر (اجهاد) السائق ويساهم بشكل كبير في القيادة السليمة.

وفي بعض الأحيان يتم تركيب بعض الاشارات الضوئية المرورية العلوية فوق الجسور.

أما في المناطق التي تقع على جانبي هذه الطريق وهي عباره عن منطقة سكنيه وذات طرقات ضيقة ومغلقة على جميع عربات المنطقة. فان التقاطع بها يسمح بحركة المرور المباشر فقط.

لذلك يجب ملاحظة العلامات المرورية المركبة على التقاطع ، وفي مثل هذه التقاطعات لايحتاج الى رقابة مرورية شديدة.

بالاضافة لذلك ، يجدر وضع وجه اشارة أخرى للعربات القادمة على الجانب الآخر للاشارات المرورية الموجودة على الجهة اليمنى.

وعلى بعض التقاطعات يجب أن يُركب أيضا ضوءوميضي على الوسط المركزى.

ان علامات تحديد السرعة بالطرق ذات الطلاء الواضح تفيد في أنها تسهل رؤية الطريق للسائقين.

كما أننا نستخدم في حالات منع مرور المشاه سياجاً حاجزاً يوضع بين الرصيف وطريق العربات تعنى أن مرور المشاه ممنوع كما أنه يجب استخدام السياج الحاجز بالاضافة الى الاشارة الضوئية.

وفي اليابان ، يتسبب العديد من المشاه في حوادث المرور ، وتزيد هذه النسبة عن ٣٠٪ من الحوادث المميته.

لذا فنحن نعطى عناية خاصة لحماية المشاة ، ونعمل على تزويد الشوارع بأكبر عدد ممكن من ممرات المشاة، كما نركب الاشارات الضوئية التي تعمل بواسطة الضغط على الأزرار..الخ، ومن ناحية أخرى يحظر ، على المشاة ــ ماأمكن ذلك ــ أن يعبروا الطريق من المناطق الخطرة ومن غير الممرات المدهونة بالطلاء.

وحسب قانون المعايير اليابانى لاشارات المرور الضوئية. يلزم تركيب الأضواء اللازمة لكل من المشاه والعربات على التقاطع المرورى ذا الاشارات الضوئية

كما أننا نتبع استخدام لافتات المرور الاشادية مثل لافتة حظر الوقوف تحت لافتة المرور العلوية. ففي اليابان ، خاصة في مناطق المدن ، تطبق تعليمات حظر الوقوف في الأماكن الممنوعة بشكل واسع. فعلى سبيل المثال ، وقوف السيارات في مركز مدينة أوساكا شبه محظور.

ليس هذا بسبب كثرة السيارات وقلة سعة الطرقات بل بسبب مخاطر انطلاق المشاة من بين السيارات الواقفة. ولكن وعلى الرغم من الحزم في تنفيذ النشاطات المرورية من قبل الشرطة اليابانية، الا أن هناك الكثير من المخالفات المرورية تحدث في بلادنا ، ولا تزال مشكلة المواقف احدى المشاكل المرورية التي لم تحل بعد في اليابان.

وأخيراً فقد ظهرت فكرة تجهيز مواقف ذات سعة محدوده بدأ العمل بها بدلا من الحظر الصارم جدا على المواقف.

وكواحد من الحلول لمشكلة المواقف ، تم تطوير نوع جديد من مواقف ذات عداد للوقوف ، تركب على جانب الطريق التي يوجد بها سعة مرورية ويتم ذلك في العديد من مدن اليابان. فعلى سبيل المثال يوجد في أوساكا مايزيد على ١٫٥٠٠ موقف من هذا النوع وعداد الوقوف هذا من النوع الالكتروني. فالسيارة التي تدخل في ساحة الكراج تكشف أتوماتيكيا بواسطة كاشف سيارة وعندما توضع العملة بالعداد، يبدأ العد الزمني أتوماتيكيا. في الغالب يكون تشغيل العداد اتوماتيكيا ـ التحذير الذي يدل على انتهاء الزمن يتم أيضا اتوماتيكيا بواسطة اعطاء وميض متقطع.

وحسب قانون المرور الياباني ، يجب تركيب لافتة حظر الوقوف اضافة الى لافتة تبين عدد الساعات المحددة للوقوف مع عداد الوقوف

هذا. والسبب هو أن الزيادة في زمن الوقوف تعنى انتهاك قانون حظر وقوف السيارات.

أما عن كيفية الاشعار بارتكاب المخالفات المرورية، أعني بذلك «نظام البطاقة الزرقاء والبطاقة الحمراء». فانني أود في هذا الصدد أن أوضح الاجراء المتعلق بنظام البطاقة الزرقاء والبطاقة الحمراء والذى يعتبر نموذجا قومياً موحدا يستعمل من قبل الشرطة اليابانية. وهذا يتلخص في الآتى :

تصنف المخالفات المرورية الى فئتين. كبرى وصغرى فالقيادة أثناء السكر، والسرعة الزائدة عن ٢٥ كيلو مترا لكل ساعة، والقيادة بدون رخصة...الخ (ندعو هذه المخالفات الثلاثة «بكوارث المرور الثلاثة») وتقع تحت الفئات الكبرى.

أما بالنسبة لمرتكبي المخالفات الصغرى ممكن اعفاءهم من المثول أمام القضاء وذلك بدفع غرامة محددة في مكتب بريدى أو في أحد البنوك ضمن فترة زمنية محددة.

وفي حالة ارتكاب أية من الأخطاء البسيطة على الطريق ، يعطي ضابط المرور بطاقة زرقاء خاصة بمخالفي المرور واشعار بالدفع من قبل المخالف في تلك النقطة. وسيكون بمقدور المخالف دفع الغرامة شرطيا حسب تلك الوثائق. واذا لم يتم دفع تلك الغرامة خلال مدة أقصاها سبعة أيام، يصدر رئيس شرطة المنطقة انذارا يتطلب دفع الغرامة و يصبح الزاميا على المخالف ن يقوم بدفع الغرامة خلال عشرة أيام والا سيكون عرضة للمثول أمام محكمة الجنايات.

ان ٨٤ر٥٪ من نسبة المخالفات المرورية في عام ١٩٧٩م في جميع

انحاء اليابان قد تمت بهذه الطريقة. وأن نسبة ٩٦٫٥٪ ممن استلزم دفعهم للغرامة عام ١٩٧٨ قد قاموا بالدفع. وأما المبالغ المجموعة من هذه الغرامات فانه يتم تحويلها الى الخزينة القومية. واجمالي الدخل من هذه الغرامات يخصص فقط لتمويل المصالح المرورية.

وأخيرا فانني أود أن أتناول بعضاً من المعلومات الهامه للغاية والتي تختص بالعلاقة مابين الزامية تنفيذ قانون المرور وحوادث السير.

أنه يجب استخدام طريقة الرسم البياني الذى يشير بشكل علمى متكامل لمدى تنفيذ أنظمة المرور فمثلا : الخط الأفقى يعني السنه ، العمودى يشير الى عدد الاصابات ، وتكتب بدون أقواس ، أما أعداد الأشخاص فهي التي ترد في الأقواس والخط المتقطع يبين درجة الميل السنوى لعدد الاصابات ، والخط المتواصل يبين عدد الأشخاص الذين يمثلون أمام القضاء. وهذا الجدول البياني يبين لنا أن الزيادة أو النقص في تنفيذ قانون المرور،فاذا كانت هناك زياده فانها تسهم حتماً في ضبط حوادث السير.

كما يجب التنويه أيضا الى أن العوامل الأخرى كالتوعية والتخطيط ...الخ قد ساهمت أيضاً في الاقلال من عدد الاصابات.

رقابة الشارع المرورية :

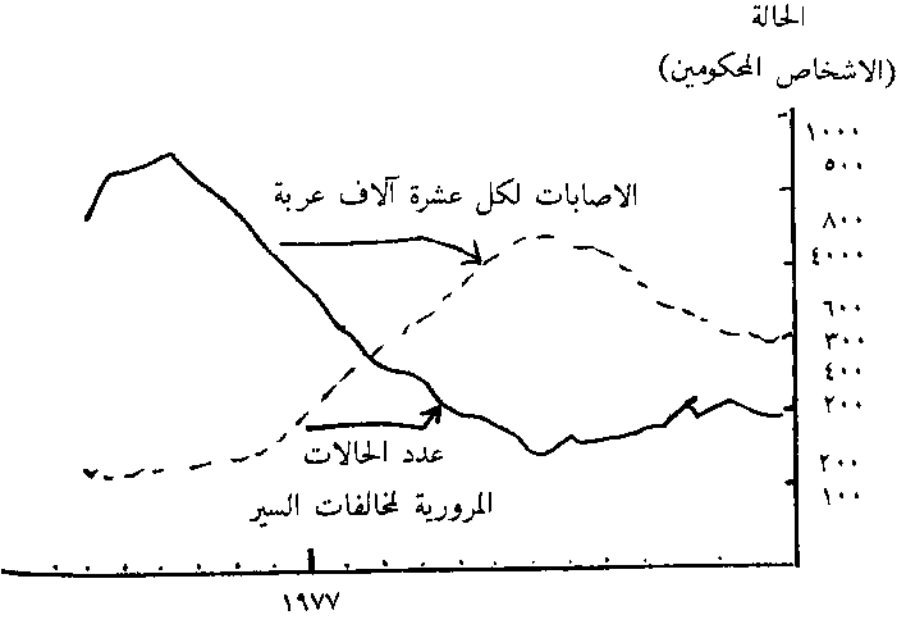
يهتم رجال المرور في العادة بمراقبة حركة المرور في أماكن تتكرر بها حوادث السير ، كالتي يسلكها طلبة المدارس وهم عائدين الى منازلهم من مدارسهم...الخ. وفي بعض أماكن وساعات يتطلب من السائقين

اليقظة وذلك لمنع الحوادث كالتغاضي عن اشارات المرور الضوئية والمواقف المحظورة..الخ.

ضبط المخالفات المرورية الخطيرة

وهناك بعض المخالفات المرورية والتي قد تؤدي مباشرة الى وقوع حوادث خطيرة كالقياده بدون رخصة قياده والسرعة الزائدة والحمولة الزائدة ....الخ، لذلك يلزم ضبطها بشكل خاص وتؤدى الرقابة مفعولها خاصة اذا كانت في أماكن ذات أسبقية في الحوادث.

* وهذا رسم بيان يوضح التقلبات مابين الزامية تنفيذ قانون السير وحوادث المرور.



الفصل السابع

■ ■ ■

الأجهزة المستخدمة في تنفيذ أنظمة المرور بالولايات المتحدة الامريكية

الرائد : توم ملدير برانت *

مقـــدمة

لقد قضيت ٢٧ عاما في مجال تنفيذ أنظمة المرور بالولايات المتحدة جميعهابادارة السلامة العامة باريزونا غير أنى عينت لعدة سنوات من قبل الحكومة الفدرالية بجهاز المرور السيار بين الولايات المتحدة الذى يقوم بمراقبة الطرق التي تربط بين ثمانية واربعين ولاية متجاورة.

وهناك شبه كبير بين بلادكم وولايتى اريزونا. وأريزونا تقع على خط عرض ٣٢ والاحوال المناخية فيها تشبه الى حد كبير مناخ المملكة العربية السعودية

ومنذ سنوات عديدة مضت أتيحت لى الفرصة للقيام بزيارة قصيرة لمدينة عدن فوجدت أنها تتشابه أيضا الى حد كبير مع المناطق الصحراوية في اريزونا. وبالاضافة الى المساحات الكبيرة من الصحراء ، فان ولايتى تتميز بالمناطق الجبلية والطرق البرية الخالية الممتدة على مسافات طويلة والتي تقع تحت مسئولية ادارتي من دوريات المرور والحوادث المرورية أو أى طوارىء أخرى.

---

* قائد القسم الأوسط بشرطة المرور السيار ــ أريزونا ــ الولايات المتحدة الأمريكية.

ونتيجة لهذا التشابه فان بعض بلدانكم تستعمل الجهاز الذى قمنا باعداده لتغطية مشكلة حوادث السيارات الكثيرة التي تسببها الرياح المحملة بالغبار.

وفي أريزونا كما في المناطق القاحلة من العالم فان الأعاصير تجعل من ظروف القيادة مجازفة خطرة. فالغبار يقلل من الرؤية سريعا محولا الرحلات السعيدة الى كابوس حين تدك سلسلة من السيارات بعضها البعض فتتحول الى كتل من الأكوام العالية. ومنذ الستينات وادارة السلامة العامة بأريزونا بالتعاون مع مصلحة النقل في توليان اهتمامها بالحوادث التي تسببها الأتربة.

فبعد رسم الحوادث المرتبطة بالغبار لعشر سنوات على خارطة الولاية أمكن تحديد المنطقة الرئيسية لهذه المشكلة في الطريق بين فيو ينكس وتوكسون بمنطقة كاسا جراند.

ان المشاهد العديدة لحوادث السيارات الكثيرة في السبعينات قد حثت وماتزال تحثنا على بذل الجهد لايجاد سبل متطورة لتحذير قائدى السيارات.

وفي خلال ٨ سنوات وقعت في هذه المنطقة ٣٧ حادثة بسبب الرياح المشبعة بالغبار تورطت فيها ١٩٠ سيارة وفي واحدة من هذه الحوادث اشتركت ٣٠ سيارة وقد بلغ مجموع هذه الحوادث ١٨ حادثة.

ولقد عقدت المؤتمرات بين ممثلى ادارات السلامة العامة وخدمات الطقس القومية والمؤسسات الاذاعية في اريزونا ضمن جهودهم لتقرير مدى امكانية اظهار الكشف الاضافي والانذار المبكر في منطقة الرياح وكيفية ايصال المعلومات الى الجمهور من خلال الصحف والاذاعة

والتلفزيزن. ولقد اتضح أنه في معظم أحوال العواصف الترابية أن خدمات الطقس القومية تقوم باكتشاف الأحوال الجوية التي تنجم عنها هذه العواصف. لذلك فقد وُجِّهت الجهود نحو ايجاد سبل استخدام هذه المعلومات لتحذير سائقي السيارات.

ولقد افتتحت حملة اعلامية عامة لبث المعلومات عن طريق وسائل الاعلام على نطاق الولاية في وقت مبكر قدر الامكان عند وجود احتمالات عواصف ترابية. وهذه المعلومات لا تشتمل فقط على الموقع العام الذى يتوقع ان تغطيه العاصفة بل بتقديم النصح للسائقين عما يجب عمله لمواجهة العواصف الترابية

وفي عام ١٩٧١م أجريت دراسات لتحديد نوعية اشارة التحذير هل تكون اوتوماتيكية أم تدار بواسطة الانسان لتحذير السائقين من حالات حدوث عواصف ترابية فمثل هذه الاشارة تكمل معرفة السائق عما يجب عمله لمواجهة الغبار القادم (اتضح فيما بعد أن بعض السائقين لايعرفون ماذا يفعلون ولذلك فهم غير صالحين للقيادة في أحوال الرؤيا المنخفضة) فمن المحتمل أن تقل الحوادث التي تسببها العواصف الترابية اذا استجاب السائق الى المرشدين وضوابط حركة المرور.

ويمكن استخدام عدة طرق للكشف منها وحدة التروبوسكوبيك التي تستخدم في حالات الغمام، التكبير المستمر لأشعة ليزر ، الخلايا الفوتوغرافية و بعد الدراسة المكثفة تقرر ان جهاز الكشف الاتوماتيكي المكمل عديم الجدوى فنيا للاستخدام في حالة العواصف الترابية.

لذلك وُضِّعت الخطط لنظام الاشارات التي يديرها الانسان مع اضافة جهاز الكشف الأتوماتيكي فيما بعد.

أجهزة التحذير من الغبار

أن جهاز التحذير الذى يستخدم اربعين اشارة ارسال متغيرة في اريزونا الوسطى والذى تم تشغيله اعتبارا من عام ١٩٧٣م. مستعملا رادار الطقس ، التابع لـ يمكنه الكشف والنقل مقدما

كما يمكن التحذير بواسطة شبكة البرق الكاتبة قبل وصول العواصف.

وهناك دور رجال دوريات ادارة السلامة العامة في الميدان الذين يقدمون المعلومات الارشادية الى جهاز الاشارات.

بالاضافة الى ذلك فانه يتم استخدام «كونسول الضبط» الموضوع في ادارة السلامة العامة

وتلعب اتصالات فيونيكس دوراً هاما في ذلك فكلا الوكالتين تستمر في اعطاء المعلومات أثناء نشاط العواصف بحيث تستمر ادارة السلامة في فيونيكس في تشغيل الاشارات لعرض الرسالة على السائقين.

وهذه الاشارات توضع على مسافات تبعد ٥ أميال عن بعضها في كلا الاتجاهين والفكرة هنا هي أن السائق اذا واجه اشارة تحذير يمكنه تجنب الطريق والبحث عن مأوى على تقاطع الطريق. وهذه الاشارات اما تكون معلقة فوق الطريق أو موضوعة على دعائم على جانب الطريق.

وهناك ثلاثة أساليب أخرى هي : الأسلوب الأول: عبارة عن علامات ارشادية خضراء بمعيار ١ــ١٠ والأسلوب الثاني: أسلوب الانذار المبكر وهو عبارة عن علامة تحذير بصورة سوداء على خلفية صفراء مكتوب عليها الكلمات. «رياح عاصفة ... استخدام التحذير»

وهذا هو الأسلوب الثالث ، اسلوب التحذير الشديد وهو عبارة عن علامة تحذير سوداء على خلفية صفراء عليها الرسالة التالية غبار يهب .. خفض السرعة

وفي الاسلوب السابق يكون البلاغ على العلامة مُكمَّل بكشافين ضوئيين متبادلين بضوء ساطع.

وكل علامة من هذه العلامات مصممة كوحدة قائمة بذاتها لاتتأثر بانقطاع الكهرباء حيث لكل واحدة مولد مباشر ، لوحة ضبط ، بطارية وخزان غاز. كذلك صندوق مراقبة لاسلكي مكون من ٤٥٠ جهازا ارسال «ميقاسايكل» وجهاز استقبال مع جهاز دليل اصطلاحات في كل موقع.وعندما يقوم مرسل دورية المرور السيار في فيونيكس بأصدار أوامره بتغيير أسلوب علامة ما، فانه يخاطب علامة معينة عن طريق الاتصال اللاسلكي آمرا العلامة بالتغيير الى الاسلوب الثاني أو الثالث. وبعد تغيير العلامة الى الأسلوب المأمور به يعمل جهاز الارسال على العلامة وترجع هذه المعلومات الى المرسل على شكل عرض ضوئي على الخارطة الظرفية. ــ الاسلوب الثاني يورد ضوء أحمر ثابت والثالث يورد ضوء أحمر متقطع

أما اذا لم تستجب العلامة المعينة للمرسل رغم تكرار أوامره فله الاختيار في ارسال رجل الصيانة أو ضابط الدورية الى الموضع للفحص وتشغيل العلامة باليد س الميدان.

وكل علامة مزودة بمفتاح سويتش يمكن استخدامه لاعطاء الأوامر للعلامة باليد من الميدان وهذا الجهاز مزود بشريط تسجل عليه جميع نشاطات الجهاز كتابة.

وجهاز الارسال بكل علامة في امكانه قبول المعلومات الاخرى

التي قد تكون مرغوبة في المستقبل مثل جهاز كشف الطقس أو الغبار. كما أن هذه العلامات مزودة بوسائل إنذار معينة تنقل تلك المعلومات اتوماتيكيا مثل انخفاض الغاز أو البطارية.

تشغيل جهاز تحذير الغبار

يتم تشغيل علامات التحذير الاربعين بواسطة ادارة السلامة العامة كما ان طلبات اللاسلكي لأساليب العلامات المناسبة توجه الى المرسل في فيونيكس بواسطة رجل دوريات المرور السيار. ومن ثم تغير العلامات بواسطة مراقب الارسال في فيونيكس الى الأسلوب المطلوب.

تقييم جهاز التحذير من الغبار

لقد أجرى تحليل وتقييم لذلك الجهاز خلال عام ١٩٧٥م وقد خرجت الدراسة ببعض النتائج كمايلي:ـ

١ ـ أوضح الاستفتاء عن الرغبة في الحصول على المزيد من المعلومات عن طريق العلامات عما يجب عمله لمواجهة العواصف الترابية.

٢ ـ في نطاق منطقة الدراسه تبين ان ٧٪ من الأرض المجاورة للطريق خالية من النباتات وان ٢٧٪ من الحوادث تتعلق بالغبار في مثل هذه المواقع. ولذلك فهي تبدو أنها مصدراً من مصادر مشاكل الغبار المحلية

وقد رؤى ضرورة ادخال تعديلات معينة على الجهاز لتوفير معلومات وارشادات تحذيرية افضل للسائقين وكان الهدف من ذلك هو تحسين فاعلية الجهاز بعمل الآتي:

١ ـ توفير وسائل أكثر تمشيا مع الأحوال الحقيقية.

«يجب ان تعنى العلامات ماتقول» فبذلك تكسب احترام جمهور السائقين.

٢ ــ اعطاء ارشادات للسائقين عما يجب ان يفعلوه لمواجهة الغبار الاابي.

ومن أجل تحقيق ذلك ادخلت عدة تعديلات على الجهاز فى أول يونيو عام ١٩٧٦م نتج عنها تشغيل العلامات بأسلوبين بدلاً من ثلاثة

ففي حالة الخطر تعرض الرسالة على العلامة س ذبذبات ثلاث محطات اذاعية تجارية تذاع منها المعلومات الارشادية للعاصفة الترابية في فترات متقطعة.

وهذه صورة طبق الأصل للنشرة الاذاعية التي تبثها المحطات الاذاعية المتعاونة في الارشاد التحذيري للعاصفة الترابية الخطرة:ــ

١ ــ هناك عاصفة ترابية خطرة.

٢ ــ مرور أريزونا السيار يبلغ عن حدوث غبار متقلب القوة في هذه المنطقة

٣ ــ اذا لاحظت غبارا كثيفا يقطع أو يقترب من الطريق فلا تدخل المنطقة نقترح أن تخرج خارج الرصيف وتقف أطفىء الأنوار.

٤ ــ اذا كنت محاطاً بغبار كثيف فلا تتوقف على الرصيف ، اذا كنت غير قادر على تعدى الرصيف عليك ان تتقدم بسرعة بطيئة. افتح الضوء مرة أخرى لا تقف على الرصيف.

٥ ــ معظم العواصف الترابية تمر خلال دقائق قليلة.

واذا ساورك أى شك في سلامة القيادة أخرج خارج الرصيف وانتظر حتى يصفى الغبار.

٦ ــ كان هذا تحذيرا من خطورة عاصفة ترابية.

جهاز صندوق محادثات الطوارىء

جهاز صندوق محادثات الطوارىء جهاز مدعم لجهاز التحذير في حالات العواصف الترابية وقد تم تشغيله عام ١٩٧٣م ولقد ارتبط ترخيص

وكالة الاتصالات الفدرالية لاشارات الغبار المراقبة لاسلكيا بموافقة تركيب اتصال صوتي في مواقع الاربعين علامة خلال خمس سنوات.

وتمشياً مع نصوص هذه الاتفاقية تم تركيب ثلاثين صندوقاً للمحادثات على طول ١ــ١٠ وعشرة صناديق على طول ١ــ٨٠وقد بدأ تشغيلها في ٢١ ديسمبر ١٩٧٧م.

وصناديق المحادثات الموضوعة على طول ٨٢ ميلاً من الطريق تزود السائقين بالاتصال اللاسلكى الطارىء مع رئاسة ادارة السلامة العامة في فيونيكس.

كما تستقبل المحادثات باستمرار في مركز اتصالات ادارة السلامة العامة في فيونيكس التي تقدم المساعدة للسائق. و يسجل ذلك في دفتر تسجيل المحادثات بواسطة قسم شئون الأفراد باتصالات ادارة السلامة العامة.

استخدام صندوق المحادثات

استخدم صندوق محادثات الطوارىء استخداما جيدا من قبل السائقين خلال عام ١٩٧٨م، وهى أول سنة كاملة للتشغيل ولقد استقبلت وسجلت ادارة السلامة العامة ٣٠٠٠ محادثة بمركز الاتصالات في فيونيكس.

وعدد هذه المحادثات وأسبابها يجدول شهرياً وفي الوقت الذى ظلت فيه أحجام حركة المرور مناسبة خلال عام ١٩٧٨م سجلت زيادات في عدد المحادثات الشهرية المسجلة في شهر مايو ، يونيو ، يوليو ، وأغسطس حيث ان هذه الشهور الاربعة هي شهور الأجازة التي يكثر فيها السفر خارج الولاية بالاضافة الى صيف اريزونا الحار لذلك فقد ازداد معدل محادثات السائقين والمحادثات التي تطلب المعلومات.

وهذه المحادثات ــ ايضا ــ تتم جدولتها على أساس أيام الأسبوع التي تم استقبالها فيها. فليس مستغربا أن يوضح ذلك زيادة المحادثات في نهاية الاسبوع بالمقارنة مع أيام الأسبوع. وبالرغم من أن حجم حركة المرور يزداد أيضا في نهاية الأسبوع الا أننا نجد أن التفاوت في عدد المحادثات بسبب اختلاف أحجام حركة المرور لايتعدى نسبة ٢٨٪ من مجموع المحادثات. ومثل هذه الزيادة الشهرية في المحادثات تبرز امكانية تسبب نوعية السائقين بالطريق في أن يكون تفاوت عدد المحادثات أكثر من حجم حركة المرور.

ان٥١٪ تقريبا من المحادثات المسجلة بادارة السلامة العامة قد استقبلت في وقت الظهيره وأثناء ساعات المساء الأولى (حتى الساعة التاسعة مساء). مع بلوغ الحد الأقصى بين الساعة الثالثة والسادسة مساء.

الفـــــوائد :

■ ازدادت الاستفادة من صناديق محادثات الطوارىء بعد اتخاذ اجراءات ضبط الجهاز.

■ خلال عام ١٩٧٨م قدمت ادارة السلامة العامة المساعدة اللازمة الى مايزيد على ١٧٠٠ سائق متعطل كما قدمت المعلومات اللازمة لعدد ١٥٥ سائق آخر.

■ على عكس ذلك مكنت صناديق المحادثات السائقين من تقديم معلومات الطوارىء الى ادارة السلامة العامة مباشرة.

■ خلال عام ١٩٧٨م نقل السائقين عن طريق صناديق المحادثات أخبار ١٠٧ حادثة. بالاضافة الى ٢٥٧ حادثة عن معلومات تفيد أن السائقين يشعرون أنها طارئة.

وهذه المعلومات المقدمة الى ادارة السلامة العامة تختلف من حالات الحرائق الى وجود جثة في الطريق.

كما تتشمل بعض نماذج نوعية المحادثات الموجهة الى السلامة العامة في حالات أمراض القلب المفاجئة ، الأطفال المفقودين وحالات وضع النساء الحوامل في مناطق الاستراحات.

هذه أمثلة توضح مدى أهمية توفير صناديق محادثات الطوارىء والدور الذى يمكن ان تقوم به للتقليل من المعاناة أو سلامة الأرواح.

وفي معظم الأحيان يكون من الضرورى على السائق المتعطل توضيح نوعية الخدمات المطلوبه. وهذا بالطبع يكون لمصلحتة ومعظم السائقين في هذه الحالآت يطلبون وأحيانا يرجون أن تقدم لهم ادارة السلامة العامة المساعدة المباشرة مثل : الغاز ، الماء والمواصلات.

ان ادارة السلامة العامة تبذل الجهود من أجل التعاون مع هؤلاء السائقين للوصول بسلام الى اقرب الحدود الممكنة باستثناء المحادثات البعيدة التي تأتى من خارج الولاية.