

المجالس البلدية وحوادث المرور في المدن الأردنية

عثمان محمد غنيم و لينا عزت شبيب

كلية التخطيط والإدارة، جامعة البلقاء التطبيقية،

ص ب (٧٠٥٠) السلط، المملكة الأردنية الهاشمية

(قدم للنشر في ٢٣ / ١ / ١٤٢٥هـ ؛ قبل للنشر في ٢٥ / ١٠ / ١٤٢٥هـ)

ملخص البحث. تهدف هذه الدراسة إلى دراسة وتحليل دور المجالس البلدية في الحد من حوادث المرور في مدن المملكة الأردنية الهاشمية، وقد اعتمدت الدراسة المنهج الوصفي في تحقيق أهدافها حيث تم دراسة النصوص القانونية والتشريعية المتعلقة بمهام المجالس البلدية ذات العلاقة بحوادث المرور وكذلك تم تصميم استبانة وزعت على عينة من المجالس البلدية عددها (٣٥) مجلساً وتم تفريغ بياناتها وتحليلها باستخدام أساليب الإحصاء الوصفي.

توصلت الدراسة إلى أن هناك فجوة كبيرة بين مهام وصلاحيات المجالس البلدية - الملقى على عاتقها في مجال الطرق والنقل والمرور بحكم القوانين والتشريعات- وبين الإمكانيات المادية والبشرية الضعيفة لهذه المجالس، إلى جانب أن الضغوط الاجتماعية تحول بين هذه المجالس وبين تطبيق معايير تخطيط مشاريع الطرق واستعمالات الأراضي بصورة صحيحة، الأمر الذي يؤدي إلى تنامي مشكلة حوادث المرور وبالذات داخل حدود البلديات.

مقدمة

تعكس البيئة المبنية في أي مكان فلسفة السكان ومعتقداتهم وثقافتهم بشكل عام وهي تشكل في نفس الوقت سجلاً لجميع أنشطتهم التنموية، فمظهر وترتيب المنطقة المبنية واستعمالات الأراضي فيها هي في المحصلة نتيجة نهائية لطرق تخطيط المجتمع المحلي وأساليب تطويره وتنميته، وفي الأردن تعتبر المجالس البلدية بحكم القانون الهياكل المؤسسية المعنية بتخطيط وتنظيم العمران داخل حدود البلديات، وبالتالي فإن هذه المجالس تعمل من خلال عشرات القرارات التي تصدرها يومياً لخدمة حاجات وأولويات السكان على تشكيل البيئة المبنية في هذه البلديات بمواصفات معينة، وهذا يعني أن هذه المجالس بهيكلها التنظيمية وصلاتها تلعب دوراً مهماً لا يمكن التغاضي عنه في عملية التنمية المكانية خصوصاً عندما يتعلق الأمر بدراسة بعض الآثار التنموية السالبة - كما هو الحال في مشكلة حوادث المرور الناجمة عن النشاطات التنموية المختلفة التي جرى ويجري تنفيذها داخل حدود البلديات في المملكة.

مشكلة الدراسة

سجل في الأردن خلال العقود الثلاثة الأخيرة ارتفاع ملموس في أعداد حوادث المرور داخل حدود البلديات في المملكة، حيث بلغ عدد هذه الحوادث عام ٢٠٠١ نحو ٥٠٦٥٤ حادثاً من مجموع الحوادث الكلي في المملكة والبالغ ٥٢٦٦٢ حادثاً لنفس الفترة الزمنية [١، ص ١٧]. وقد نجم عن هذه الحوادث حوالي ٨٩,٥٪ من مجمل المصابين العام في المملكة سواء على صعيد الوفيات أو الجرحى. [١، ص ٤] وكما يبين الجدول رقم (١) فإن أعداد الحوادث وأعداد الوفيات والجرحى الناجمة عن هذه الحوادث داخل حدود البلديات قد تزايدت بشكل ملحوظ خلال الفترة ١٩٩٧-٢٠٠١ م.

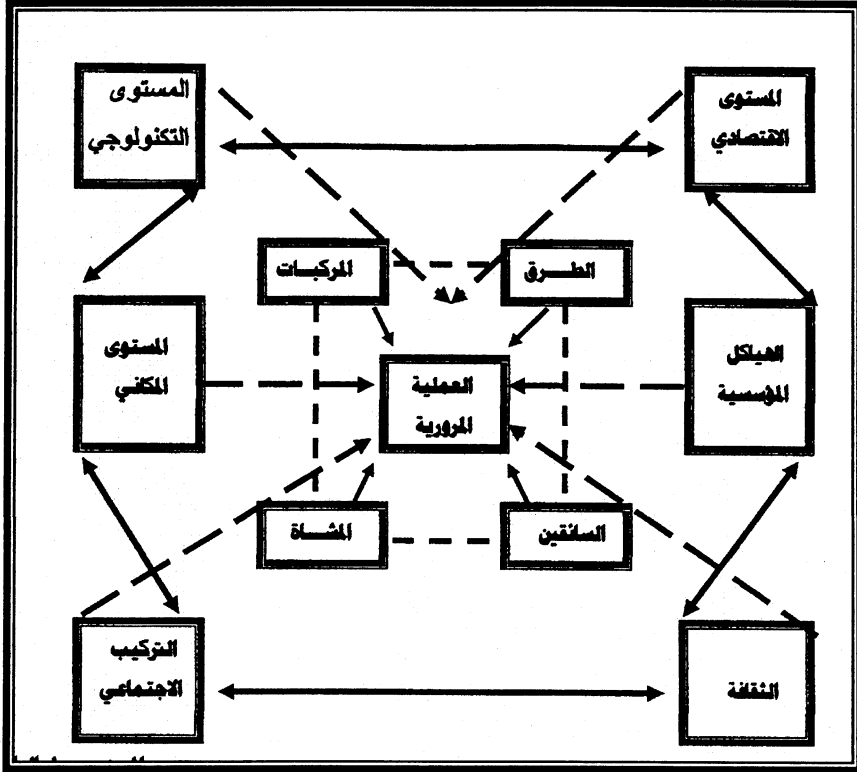
الجدول رقم (١) حوادث المرور والمصاين في المملكة وداخل حدود البلديات في الفترة من ١٩٩٧-٢٠٠١

السنة	أعداد الجرحى على مستوى المملكة	عدد الحوادث على مستوى المملكة	أعداد الوفيات على مستوى المملكة	أعداد الجرحى على مستوى البلديات	عدد الحوادث على مستوى البلديات	أعداد الوفيات على مستوى البلديات
١٩٩٧	١٦٢٥٩	٣٩٠٠٥	٥٧٧	١٣٥٤٦	٣٦٨٩٧	٣٣٣
١٩٩٩	١٩٠١٥	٥٠٣٣٠	٦٧٦	١٥٨٧٦	٤٧٠٠٣	٤٧٠
٢٠٠١	١٨٨٣٢	٥٢٦٦٢	٧٨٣	١٦٨٠٧	٥٠٦٥٤	٦٥٠

المصدر: [١] ، [٢]

لا شك أن العملية المرورية بعناصرها الرئيسة والمتمثلة في: المركبات، الشوارع والطرق، المشاة، والسائقين هي إحدى المنظومات الفرعية في منظومة التنمية المكانية، وبالتالي فإنه عند دراسة مشكلة حوادث المرور يجب ألا يقتصر الأمر على تحليل التفاعلات التي تحدث بين عناصر العملية المرورية فقط على اعتبار أن مشكلة حوادث المرور تبدأ عند رصيف الشارع وتنتهي مع انتهاء رصيف الشارع في الجهة الأخرى، كما أن التفاعل الذي يحدث بين عناصر هذه العملية لا يتم داخل دورق في مختبر بمعنى أنه لا يتم بمعزل عن عوامل أخرى كثيرة بعضها يلعب دور العوامل المساعدة التي تساهم في حدوث التفاعل دون أن تدخل أو تشارك فيه، وهذه العوامل هي ما يعرف في أدبيات التنمية باسم ظروف التنمية (Development Circumstances) وهذه الظروف يمكن حصرها فيما يلي [٣، ص ١٦-١٧] (الشكل رقم ١):

- ١- المستوى الاقتصادي
- ٢- المستوى التكنولوجي
- ٣- المستوى المكاني
- ٤- التركيب الاجتماعي
- ٥- الثقافة (عادات، تقاليد، قيم، الخ...).
- ٦- الهياكل المؤسسية والتشريعات



الشكل رقم (١). منظومة العملية المرورية وظروف التنمية المكانية المصدر : عمل الباحثان

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى استعراض وتحليل دور المجالس البلدية والصلاحيات المخولة لها بحكم القانون وعلاقة ذلك بحوادث المرور داخل حدود البلديات وذلك من خلال الإجابة على مجموعة من الأسئلة وهي :

- ١- ما هي صلاحيات المجالس البلدية التي نصت عليها التشريعات في مجالي تخطيط النقل والمرور واستعمالات الأراضي؟

٢- ما هي الآليات التي تعتمد عليها المجالس البلدية في تنفيذ مهامها المتعلقة باستعمالات الأراضي عموماً واستعمالاتها لأغراض النقل على وجه الخصوص وما علاقة ذلك بحوادث المرور؟

٣- ما هي الإمكانيات المادية والبشرية التي منحت للمجالس البلدية للقيام بمهامها وصلاحياتها في مجال تخطيط مشاريع الطرق وتخطيط استعمالات الأراضي؟

٤- ما مدى تطبيق المجالس البلدية لمعايير تخطيط مشاريع الطرق واستعمالات الأراضي وترخيص المحلات التجارية؟

٥- ما هي أسباب حوادث المرور داخل حدود البلديات؟

ولتحقيق هذه الأهداف اشتملت الدراسة على الخطوات البحثية التالية:

١- إطار نظري عام.

٢- مفهوم الطريق وسلطة الطريق من وجهة نظر قانونية.

٣- صلاحيات ومهام المجالس البلدية التخطيطية.

٤- هيئات التخطيط والتنظيم المكاني في المملكة وصلاحياتها التخطيطية.

٥- الآليات التي تعتمد عليها البلديات في تنفيذ مهامها التخطيطية.

٦- إمكانيات المجالس البلدية البشرية والمادية.

٧- مدى تطبيق المجالس البلدية لمعايير تخطيط الطرق والشوارع واستعمالات

الأراضي وترخيص المحلات التجارية.

٨- أسباب حوادث المرور داخل البلديات.

٩- النتائج والتوصيات.

الدراسات السابقة

تناولت الدراسات السابقة والمتعلقة بحوادث المرور في المملكة أبعاد هذه المشكلة وأسبابها بالإضافة إلى عناصر السلامة المرورية التي يجب توفيرها من أجل التخفيف من حدة آثار هذه المشكلة ومن أهم هذه الدراسات:

دراسات مجاهد [٤]

تناولت هذه الدراسة حجم مشكلة حوادث المرور في الأردن من خلال دراسة الظاهرة على مدار ثلاثة عقود ، وبينت أن الزيادة السنوية في عدد المركبات المسجلة على مدار (٢٨) عاماً بلغ ١٠٪ وواكب هذه الزيادة في عدد المركبات زيادة مطردة في عدد حوادث المرور، كما تطرقت الدراسة للتشريعات المتعلقة بالمرور والإجراءات التي تم اتخاذها للتخفيف من حدة مشكلة حوادث المرور.

دراسة قطامين [٥]

تم في هذه الدراسة إلقاء الضوء على البيانات والمعلومات الخاصة بحوادث المرور والتي تجمع بأساليب مختلفة ولا يتم تحليلها كما ينبغي بهدف الوصول إلى حلول مناسبة لهذه المشكلة ، وأشارت الدراسة إلى بعض أسباب حوادث المرور في المملكة والتي من أهمها: غياب وضعف الوعي والتثقيف المروري ، عدم وجود وحدات متخصصة على مستوى البلديات لدراسة وتحليل حوادث المرور إضافة إلى ضعف الرقابة المرورية.

دراسة الطراونة [٦]

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على حجم إصابات المشاة الناجمة عن حوادث المرور والفئات العمرية الأكثر تضرراً ، وقد توصلت الدراسة إلى أن الفئة العمرية من المشاة الأكثر تعرضاً للإصابة بفعل حوادث المرور هي فئة الأطفال ما دون الخامسة عشرة وكذلك فئة كبار السن واعتبرت الدراسة الأسباب الكامنة وراء ذلك تتمثل في ضعف الوعي والثقافة المرورية عند السكان والسائقين.

دراسة البليسي [٧]

تناولت هذه الدراسة حوادث المرور التي شاركت بها المركبات المستأجرة ، وتم تصميم استبانة لدراسة الأسباب المحتملة لهذه الظاهرة ، وتبين أن ضعف الوعي المروري

والفهم غير الصحيح لقواعد السير علاوة على قلة خبرة السائقين خصوصاً وأن كثير من المشاركين بهذه الحوادث هم من صغار السن.

دراسة المساعيد [٨]

سعت هذه الدراسة إلى رصد وتحليل دور عنصر الرقابة المرورية كأحد عناصر السلامة المرورية في الحد من حوادث المرور، وقد توصلت الدراسة إلى أن الرقابة وخاصة رقابة رجال السير تساهم بشكل مباشر في الحد من تنامي هذه المشكلة.

تبين مما تقدم أن الدراسات السابقة ركزت بشكل أو بآخر على أسباب ونتائج التفاعل الحاصل بين عناصر العملية المرورية وعلى بعض الوسائل والأدوات التي يمكن توظيفها كحلول للآثار السالبة الناجمة عن هذا التفاعل والمثلة بحوادث المرور، أما ظروف التنمية الأخرى التي يحدث ضمن إطارها هذا التفاعل فكان نصيبها من البحث والدراسة غير ملحوظ، وهذا ما حاولت هذه الدراسة أن تلفت النظر إليه بتناولها أحد هذه الظروف ودراسته وتحليله من أجل التأكيد على أن أسباب مشكلة حوادث المرور لا تنحصر بين رصيفي الشارع أو الطريق كما يعتقد الكثيرون.

منهجية الدراسة

اعتمدت الدراسة المنهج الوصفي، حيث تم جمع البيانات من المصادر المكتبية المختلفة مثل: مجموعة القوانين والتشريعات الخاصة بالمجالس البلدية وتنظيم المدن والقرى، وتقارير المعهد المروري والدراسات المتخصصة في هذا المجال، كذلك تم تصميم استبانة تحتوي على جزئين: أحدهما خاص بمرحلة ما قبل دمج البلديات والآخر خاص بمرحلة ما بعد الدمج^(١)، ويحتوي الجزءان على ما مجموعه (٦٦) سؤالاً رئيساً وفرعياً تركز جميعها

(١) صدر قانون دمج البلديات في الأردن عام ٢٠٠١م وتم بموجبه دمج المجالس البلدية المتجاورة جغرافياً مع بعضها البعض بحيث انخفضت أعداد المجالس البلدية في المملكة من ٣٢٨ بلدية قبل الدمج إلى ٩٩ مجلساً بلدياً بعد الدمج.

على إمكانات هذه المجالس البشرية والمادية وعلى الآليات التخطيطية والتنظيمية التي تتبعها في كل ما يتعلق بعناصر العملية المرورية واستخدام الأرض للأغراض المختلفة وبالذات لأغراض النقل ، وقد تم توزيع الاستبانة على (٣٥) مجلساً بلدياً في أنحاء المملكة المختلفة ، أجاب منها على الاستبيان ما مجموعه (١٤) مجلساً بلدياً وهي نسبة تصل إلى ١٤,١٪ من مجمل المجالس البلدية في المملكة ، وقد تم تسجيل البيانات وتخزينها باستخدام الحاسوب وبالاعتماد على برمجية SPSS ، ومن ثم جرى تحليل هذه البيانات باستخدام أساليب الإحصاء الوصفي ، وفيما يتعلق بإجابات أسئلة الاستبانة التي ارتبطت بمقياس من صفر - ١٠ درجات فقد تم تقسيم الإجابات في هذا المقياس إلى أربع فئات رئيسة ، الفئة الأولى وهي الصفر ويعادل حالة عدم تطبيق أي من المعايير المشار إليها في هذه الأسئلة ، الفئة الثانية تتراوح بين ١ - ٥ وهي تقابل المستوى الضعيف ثم جاءت الفئة الثالثة وتتراوح ما بين ٥ - ٧,٥ درجات وهي تقابل المستوى المتوسط ثم الفئة الرابعة وجاءت من ٨ - ١٠ درجة وهي تقابل الوضع المرتفع في مجال تطبيق هذه المعايير .

أولاً: إطار نظري عام

لكي نتمكن من تشخيص الخلل المستول بالدرجة الأولى عن تفاقم مشكلة حوادث المرور داخل مدن المملكة ، فإنه لا بد من الحديث عن بعض الأسس التخطيطية السليمة التي تقوم عليها عملية التنمية المكانية من منطلق أن العملية المرورية بكل عناصرها هي جزء لا يتجزء من هذه التنمية .

تتكون التنمية المكانية من أربع منظومات فرعية ، وتركز هذه التنمية على التفاعل بين عناصر هذه المنظومات وتوزيعها المكاني وعلاقاتها مع بعضها البعض ، وهذه المنظومات هي [٩ ، ص ١٧٦ - ١٨٤] :

١ - منظومة الأهداف التفصيلية .

٢- منظومة الأنشطة .

٣- منظومة الوظائف.

٤- منظومة الغايات والأهداف.

١- منظومة الأهداف التفصيلية

يتم التركيز هنا على التوزيع المكاني للأهداف التفصيلية مهما كان حجمها مثل : التوزيع المكاني للمباني والمنزهات ، الطرق وأنواعها ، إشارات المرور ، المطارات ، مراكز الإطفاء والطوارئ ، المجمعات الصناعية ، الطرق السريعة ومراكز التسوق وجميع أشكال التوزيع الفعال للمرافق العامة. ولا يقتصر العمل في حالة توزيع الأهداف على اختيار الموقع المناسب للهدف بل يشمل أيضاً شكل الهدف (Form) ونوعية المشهد المتكون جراء إنشائه و التفاعل Interaction بينه وبين الأهداف الأخرى وبقية النشاطات الإنسانية والآثار الناجمة عن إقامته على نوعية الحياة في المنطقة المحددة [١٠ ، ص ٢٤٥].

٢- منظومة الأنشطة

تشكل استعمالات الأراضي العناصر الأساسية لهذه المنظومة ويتم هنا التركيز على تحليل أنواع هذه الأنشطة وكيفية تنظيمها وتوزيعها المكاني والعلاقات القائمة بينها، وتمثل أهم عناصر هذه المنظومة في الاستعمالات التالية :

الاستعمال السكني ، التجاري ، الصناعي ، الترفيهي ، الديني ، النقل والمرور ، الصحي ، التعليمي ، واستعمالات أخرى.

٣- منظومة الوظائف

تركز هذه المنظومة على التوزيع المكاني للوظائف مثل : وظائف مراكز الشرطة والدفاع المدني ، خدمات النقل والطرق ومواقف السيارات التي تؤثر بشكل سلبي أو إيجابي على الأنماط الاقتصادية والنمو الاقتصادي في المنطقة الحضرية. تأخذ الخدمات الوظيفية غالباً الأشكال الخطية أو الشبكات داخل المدينة ويمكن تطويرها مساحياً في مناطق

محددة مثل: المناطق والأحياء، فمراكز البوليس والدفاع المدني توزع في مناطق خدمية محددة بحيث يكون في كل منطقة مركز بوليس ودفاع مدني يقومان على خدمتها وكذلك الحال بالنسبة لمواقف السيارات ومراكز خدمات النقل والخدمات المختلفة الأخرى [١٠ / ٢٤٥ - ٢٤٦].

٤- منظومة الغايات والأهداف العامة

ترتبط أشكال التوزيع الثلاث السابقة (الوظائف والأنشطة والأهداف) بعملية التوزيع المكاني للغايات. فالخطة المكانية التي تهتم بالتوزيع المكاني للغايات هي سياسة للتنمية المكانية تساعد المخطط في كيفية تحقيق الغايات المنشودة في مناطق الهدف، والتوزيع المكاني للغايات يحدث عادة في مستويات مختلفة وبمحتويات مختلفة أيضاً، وعموماً يعتبر التوزيع المكاني للغايات من أدق وأصعب عمليات التنمية المكانية وذلك للأسباب التالية [١٠، ٢٤٧ - ٢٤٨]:

أ) عملية التوزيع المكاني للغايات هي عملية سياسية بالدرجة الأولى وقد ينجم عنها تحقيق منافع لبعض فئات السكان وخسارة لبقية السكان نتيجة الزيادة في الكلفة الناجمة عن تحقيق هدف معين.

ب) صعوبة التحديد العقلاني للغايات، فمثلاً يتم تنفيذ غاية ينجم عنها إيجابية فرعية لسكان المدينة وسلبات كثيرة للمناطق المجاورة، إن فشل كثير من المشاريع وبرامج التطوير الحضري هي في الواقع نتيجة لنقص في معلوماتنا عن كيفية عمل المدينة، وحتى في ظل أفضل المعلومات يبقى هناك عدد من المتغيرات التي يصعب التنبؤ بها.

تسعى التنمية المكانية كمنظومة رئيسية دوماً إلى ضبط وتوجيه التفاعلات بين منظوماتها الفرعية وخلق علاقات إيجابية متبادلة بينها لضمان تحقيق أهداف منشودة ومحددة

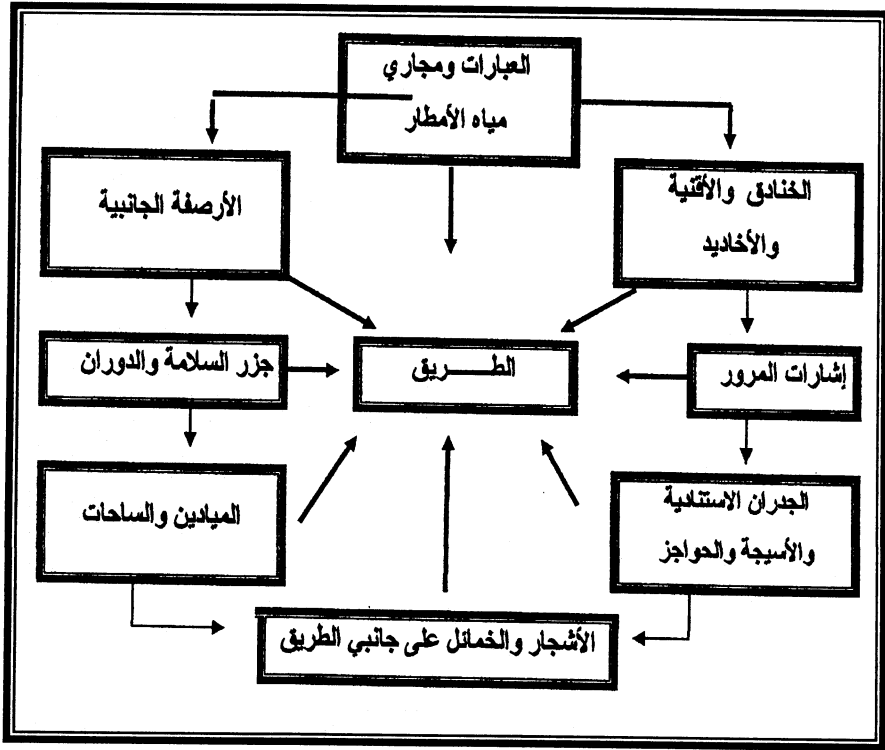
مسبقاً، واستعمال الأرض لأغراض النقل هو أحد عناصر منظومة النشاطات التي تتكون من عناصر عديدة تتفاعل فيما بينها ويؤثر كل عنصر في العناصر الأخرى ويتأثر بها داخل المنظومة، وترتبط هذه المنظومة بعلاقات متبادلة مع جميع منظومات التنمية المكانية الفرعية الأخرى بحيث أن أي تغيير يطرأ على أحد عناصر أي منظومة ينعكس سلباً أو إيجاباً على عناصر منظومته وعلى عناصر المنظومات الأخرى، وحتى يتم ضبط وتوجيه هذه التفاعلات بصورة إيجابية وبدون أن ينجم عنها أي آثار سلبية يأتي دور التنمية المكانية الذي يتمثل في تحديد التوزيع المكاني للملائم للأنشطة الإنسانية وشروطها في الأماكن المختلفة [١١، ص ١٧].

ثانياً: مفهوم الطريق وسلطة الطريق من وجهة نظر قانونية

تحدد مفهوم الطريق بموجب قانون تنظيم المدن والقرى والأبنية الذي صدر عام ١٩٦٦م وجرى تطبيقه على جميع أنواع استعمالات الأرض والأبنية الخاصة والعامة داخل حدود مناطق التنظيم الحالية أو تلك التي ستدخل ضمن مناطق التنظيم بمقتضى هذا القانون. والطريق في هذا القانون هي: "أي طريق أو شارع أو زقاق أو ممر أو درب أو معبر أو طريق عربات أو ممشى أو ساحة أو ميدان أو جسر خصوصياً كان أم عمومياً مطروقاً أو غير مطروق موجوداً أو مقترحاً إنشاؤه بمقتضى أي مشروع أو مخطط إعمار" [١٢].

ويشمل مفهوم الطريق هذا كل التوابع التي حددها القانون والتي تظهر في الشكل رقم (٢).

أما سلطة الطريق فتعني الجهة المسؤولة عن اختيار موقع الطريق وعن إنشائه وصيانته، وقد حددت وزارة الأشغال العامة والإسكان كجهة مسؤولة عن الطرق خارج حدود البلديات، بينما أنيطت مسؤولية الطرق داخل حدود البلديات بالمجالس البلدية فيها [١٢].



المصدر : عمل الباحثان

الشكل رقم (٢). الطريق وتوابعها حسب تعريف قانون التنظيم

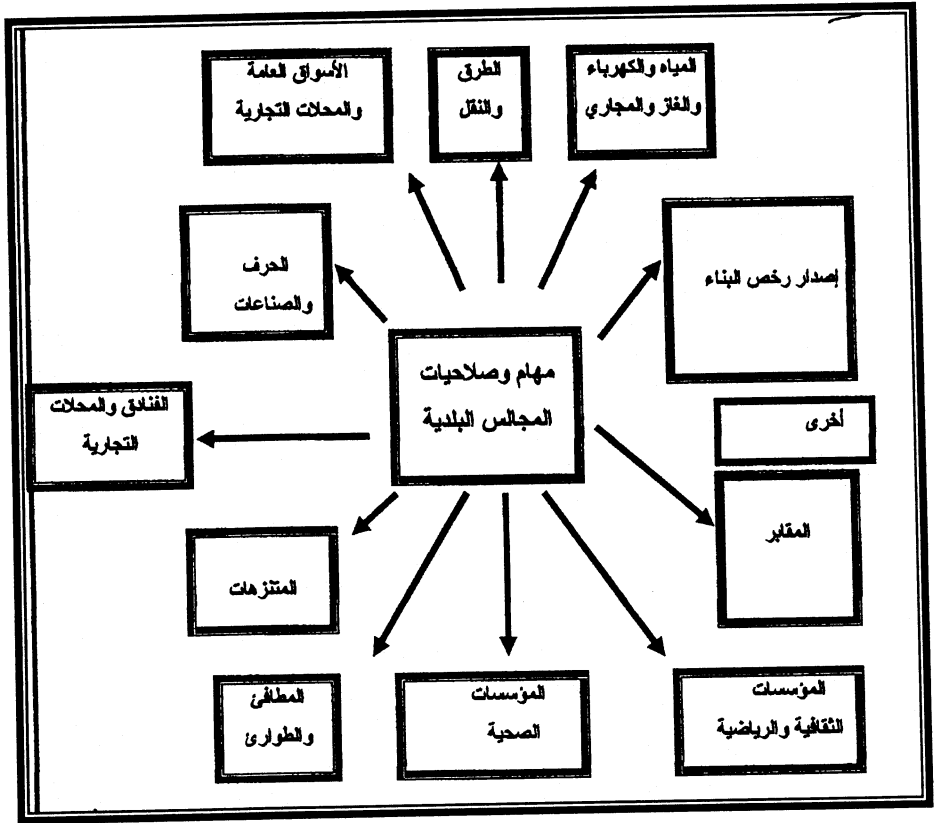
ثالثاً: مهام وصلاحيات المجالس البلدية

حدد القانون مهام وصلاحيات المجالس البلدية بشكل تفصيلي بحيث غطت هذه المهام جميع أنماط استعمال الأرض ووظائفها داخل مناطق التنظيم (الشكل رقم ٣). وفيما يتعلق بالطرق والشوارع فالمجالس البلدية بحكم القانون مسئولة داخل حدودها عن جميع الجوانب التي يبرزها الشكل رقم (٤) [١٣].

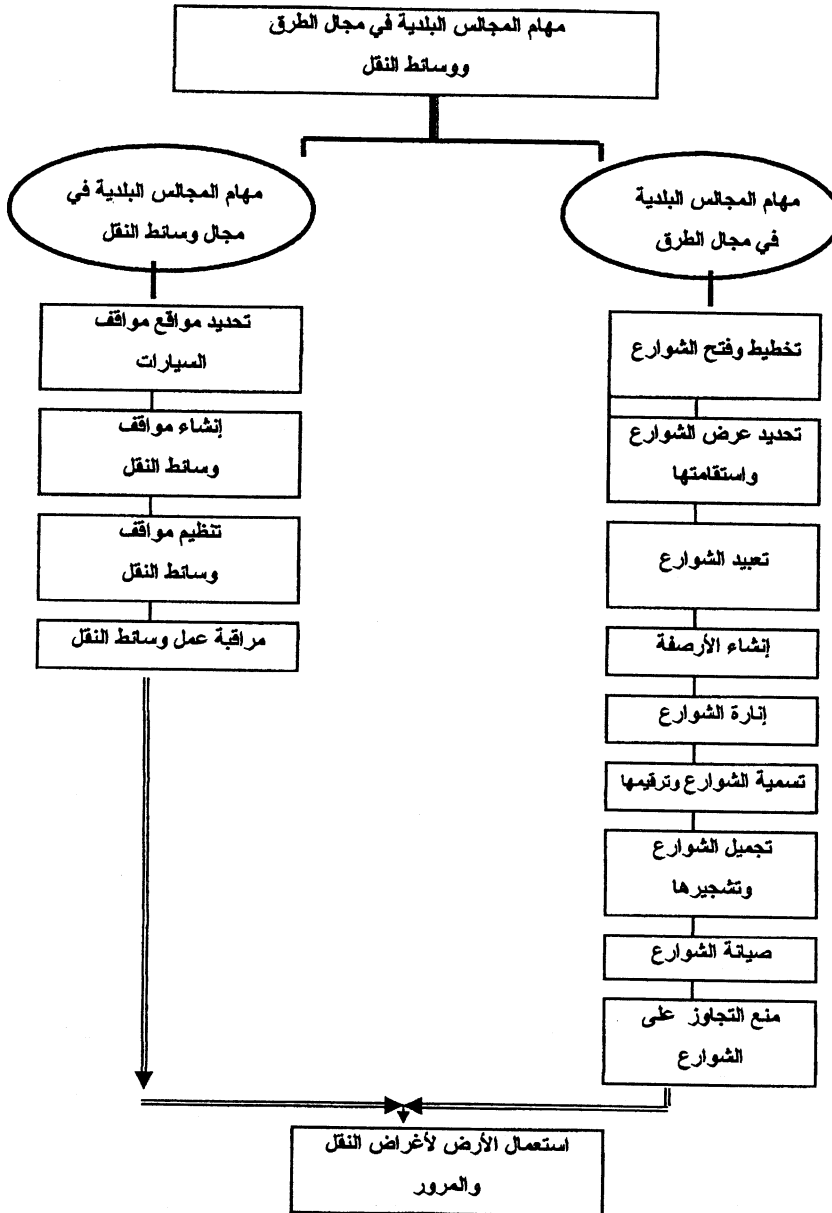
رابعاً: هيئات التخطيط والتنظيم المكاني في المملكة وصلاحياتها

حددت هيئات التخطيط والتنظيم المكاني في المملكة وفي المستويات المكانية المختلفة بموجب القانون كما يلي: مجلس التنظيم الأعلى ودائرة تنظيم المدن والقرى في وزارة

البلديات وتمثلان المستوى المكاني الوطني، بينما تقوم لجنة التنظيم اللوائية بمهامها في المستوى الإقليمي، ويتمثل المستوى المكاني المحلي بلجنة التنظيم المحلية والتي تكون في أغلب الأحيان هي نفسها المجلس البلدي لمنطقة التنظيم كما يؤكد على ذلك قانون التنظيم، وتناط بها المهام المينة بالشكل رقم (٥) والذي يوضح أيضاً الهيكل التنظيمي الخاص بهيئات التخطيط والتنظيم المكاني في المملكة: [١٢].

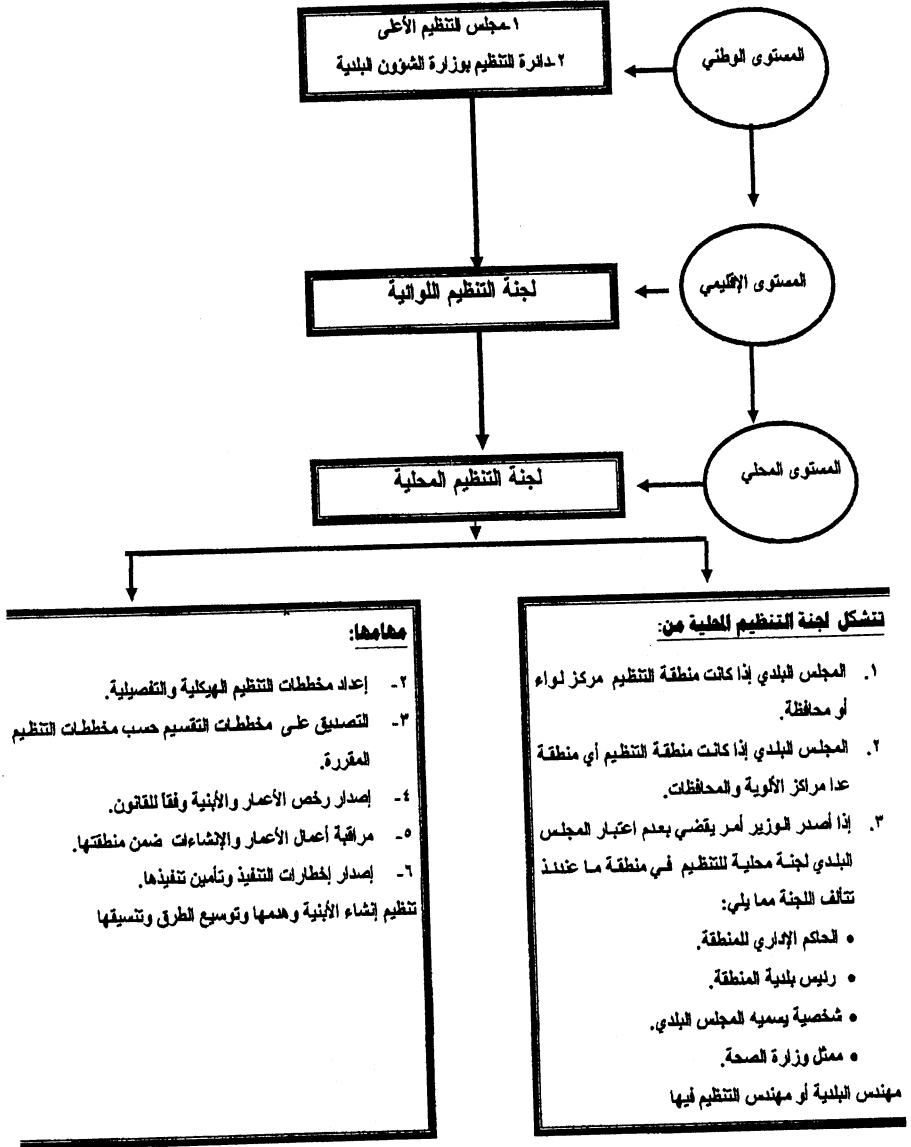


الشكل رقم (٣). مهام وصلاحيات المجالس البلدية حسب قانون البلديات المصدر: عمل الباحثان



الشكل رقم (٤). مهام المجالس البلدية في مجال الطرق ووسائل النقل حسب قانون البلديات.

المصدر: عمل الباحثان.



الشكل رقم (٥). هيئات التخطيط والتنظيم المكاني في المملكة .

المصدر : عمل الباحثان

خامساً: الآليات المتبعة في عملية التخطيط والتنظيم المكاني
حددت آلية واضحة لعملية التخطيط والتنظيم في المستويات المكانية المختلفة
ووفق الإجراءات التالية [١٢] (الشكل رقم ٦):

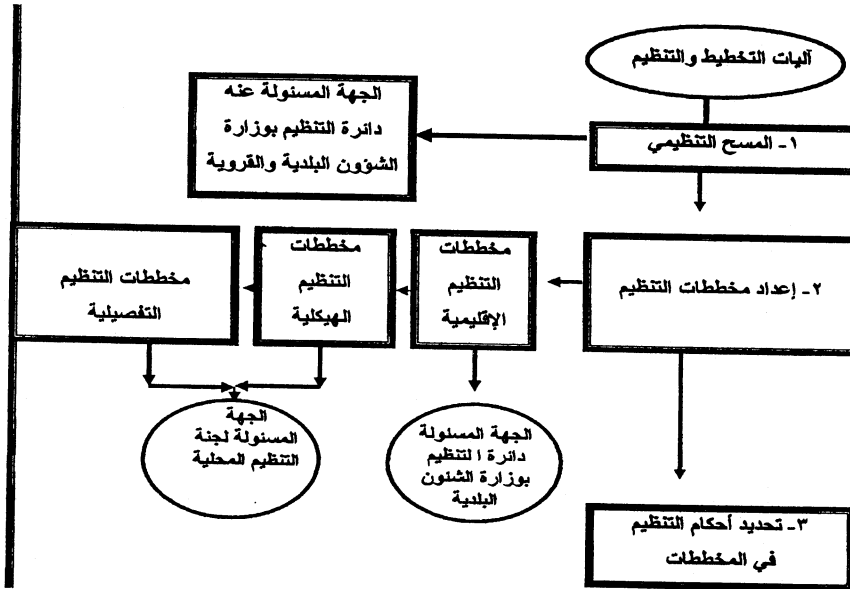
١- المسح التنظيمي

وتقوم به دائرة التنظيم بوزارة الشؤون البلدية والقروية للمناطق المراد تنظيمها وقبل إعداد مخططات التنظيم.

٢- إعداد مخططات التنظيم

تأتي هذه المرحلة بعد مرحلة المسح، حيث يتم فيها إعداد المخططات التنظيمية وهي على ثلاثة أنواع:

١- مخططات التنظيم الإقليمية: يتم إعداد هذه المخططات من قبل دائرة التنظيم بوزارة الشؤون البلدية والقروية.



٢- **مخططات التنظيم الهيكلية** : يتم إعداد وتحضير هذه المخططات من قبل لجنة التنظيم المحلية التي غالباً ما تكون المجالس البلدية نفسها ، وعادة ما تشمل هذه المخططات على كل ما يتعلق بتخصيص الأراضي للاستعمالات المختلفة وفق معايير محددة بما في ذلك استعمال الأرض لأغراض النقل والمرور ، وتكون المجالس البلدية داخل حدودها مسؤولة بشكل كامل عن تطبيق ذلك [١٢].

٣- **مخطط التنظيم التفصيلي**: يقوم بإعداد هذه المخططات لجنة التنظيم المحلية والتي غالباً ما تكون المجالس البلدية نفسها وتشمل هذه المخططات على مل كل يتعلق بالأحكام التفصيلية المتعلقة باستعمالات الأراضي المختلفة من مواصفات وارتدادات وخطوط بناء وكثافة مباني وإفراز، بما في ذلك الأحكام الخاصة باستعمال الأرض لأغراض النقل والمرور، حيث تكون المجالس البلدية داخل حدودها مسؤولة عن اختيار وتحديد مواقع الطرق ومواقف السيارات ومحطات الباصات والسيارات العامة وكل المرافق والخدمات المرتبطة بذلك [١٢].

٣- أحكام وشروط التنظيم

يتبع كل مخطط من المخططات السابقة قائمة بأحكام وشروط التنظيم الضرورية لتحقيق أهداف مخطط التنظيم كما نص على ذلك القانون وهذه الأحكام هي : [١٢].

(أ) تصنيف استعمالات الأراضي وتصنيف درجات مناطق استعمال الأراضي

(ب) الشوارع وخطوط البناء

(ج) مواقف السيارات بالنسبة لمساحة البناء وطبيعة استعماله

(د) بالإضافة إلى عدد من الأحكام ذات العلاقة بالمساكن مواصفاتها وارتداداتها

وخطوط البناء والمحافظة على حياة الناس والكثافة السكنية والإفراز.

سادساً: إمكانيات المجالس البلدية المادية والبشرية

تبين من خلال البيانات التي تم الحصول عليها من الاستبانة التي تم توزيعها على عينة الدراسة فيما يتعلق بإمكانات المجالس البلدية البشرية والمادية ما يلي:

١- المساحة والسكان لمجالس عينة الدراسة

ازدادت مساحة المجالس البلدية وأعداد السكان داخل حدود هذه المجالس بعد حدوث عملية دمج هذه المجالس ، كما يظهرها الجدول رقم (٢).

الجدول رقم (٢). مساحة وأعداد السكان في المجالس البلدية (عينة الدراسة)

بعد الدمج	قبل الدمج	
٦١٥	٤١٢	المساحة / كم ^٢
٤٤٤٠٠٠	٣٥٩٠٠٠	السكان / نسمة
٧٢١,٩	٨٧١,٤	نسمة / كم ^٢

٢- القوى البشرية في المجالس البلدية

ارتفعت أعداد العاملين في مختلف الاختصاصات في المجالس البلدية بعد عملية دمج البلديات وبشكل ملحوظ ، كما يوضحها الجدول رقم (٣).

الجدول رقم (٣). أعداد وتخصصات القوى البشرية في المجالس البلدية (عينة الدراسة)

العدد قبل الدمج	لكل ألف من السكان	العدد بعد الدمج	لكل ألف من السكان	
٦٢٩	١,٧٥	٩١٦	٢,٠٦	وظائف إدارية
١٦	٠,٤٤	٧٢	٠,١٦٢	مهندسين
٩	٠,٠٢٥	١١	٠,٠٢٤	مخططين
٥٣٣	١,٤٨	٦٨٢	١,٥٣	عمال

وفيما يتعلق بالمهندسين فقد توزعوا في عينة الدراسة حسب التخصص كمايلي الجدول رقم (٤):

الجدول رقم (٤). المهندسين حسب التخصص في المجالس البلدية (عينة الدراسة)

العدد قبل الدمج	لكل ألف من السكان	العدد بعد الدمج	لكل ألف من السكان
٣	٠,٠٠٨٣	١٦	٠,٠٣٦
١٣	٠,٠٣٦	٥٦	٠,١٢٦

أما المخططين فقد توزعوا في عينة الدراسة حسب التخصص كمايلي الجدول رقم (٥)

الجدول رقم (٥). المخططين حسب التخصص في المجالس البلدية (عينة الدراسة)

العدد قبل الدمج	لكل ألف من السكان	العدد بعد الدمج	لكل ألف من السكان
٩	٠,٠٢٥	١١	٠,٠٢٤
.....

٣- الإمكانيات المادية للمجالس البلدية

وبالرجوع إلى بيانات الموازنة الخاصة بالمجالس البلدية في عينة الدراسة فقد تبين أن جميع المجالس البلدية التي توفرت بياناتها تعاني من عجز مالي ومديونية كبيرة كما يبين الجدول رقم (٦).

الجدول رقم (٦). مديونية المجالس البلدية (عينة الدراسة) حتى نهاية عام ٢٠٠١

اسم المجلس البلدي	حجم المديونية (بالدينار)
المفرق	٣٢٠٢٧٠٦
سما السرحان	١٤١٨٦١
المزار الجنوبي	٣٣٦٧٨٥
مؤاب	٣٣٦٨١١
السلط	٢٣٦٣١٦٢
الفحيص	٨٧١٨٥١
ماحص	٥٠٠٤٣
الشونة الجنوبية	٩١٦٢١١
دير يوسف	١٦٠٥٢١
دير علا	١٠٤٦٥٠
مرج الحمام	البيانات غير متوفرة
سحاب	البيانات غير متوفرة
قفقفا	البيانات غير متوفرة
جرش	البيانات غير متوفرة

المصدر: [١٤]

سابعاً: مدى تطبيق معايير التخطيط والتنظيم

١- تطبيق معايير تخطيط مشاريع الطرق

كان تطبيق معايير تخطيط مشاريع الطرق التي جرى بحثها قبل الدمج وكما أشار المشاركون بالإستبيان بشكل عام ضعيفاً، فكما نلاحظ من الجدول رقم (٧) فإن عملية تخطيط مشاريع الطرق داخل حدود المجالس البلدية في عينة الدراسة كانت تهمل تطبيق معيار تحقيق احتياجات كافة مستخدمي الطرق (مشاة وسائقين) وبنسبة كبيرة تصل إلى ٤٢,٨٪، وكذلك الحال بالنسبة لتطبيق معايير تخطيط مشاريع الطرق الأخرى التي جاء أيضاً تطبيقها والأخذ بها عند عملية التخطيط ضعيفاً، فنجد معايير استعمالات الأرض

الحالية والمستقبلية وحجم المرور الحالي والمستقبلي وعدد السكان الحالي والمستقبلي قد تم إهمال تطبيقها ٣٨,٥٪، ٣٥,٥٪، ٢٨,٤٪ على التوالي. أما في مرحلة ما بعد الدمج فقد تحسنت عملية تطبيق هذه المعايير والأخذ بها عند تخطيط مشاريع الطرق حيث وصلت نسبة تطبيقها إلى مستويات مرتفعة كما يظهر ذلك في الجدول رقم (٧).

الجدول رقم (٧). مستوى تطبيق معايير تخطيط مشاريع الطرق في المجالس البلدية (عينة الدراسة)

المعايير	لا تتوفر المعلومات		اقل من ٥٪ (ضعيف)		٥-٧,٥ (متوسط)		٨-١٠٪ مرتفع		لا تطبق المعيار (صفر)	
	قبل الدمج	بعد الدمج	قبل الدمج	بعد الدمج	قبل الدمج	بعد الدمج	قبل الدمج	بعد الدمج	قبل الدمج	بعد الدمج
استعمالات الأرض الحالية والمستقبلية	٧,٧	٢١,٤	٣٨,٥	.....	١٥,٣	٢١,٤	٣٨,٥	٥٧,٢	.....	.....
حجم المرور الحالي والمستقبلي	١٦,٦	٢١,٤	٣٥,٧	.....	١٦,٦	٣٥,٦	١٦,٦	٤٢,٨	٢٥	.....
عدد السكان الحالي والمستقبلي	٧,١	٢١,٤	٢٨,٤	.....	٢٨,٤	٢٧,٣	٢٨,٤	٥٧,١	٧,١	.....
احتياجات كافة مستخدمي الطرق (مشاة وسواقين)	٧,١	٢١,٤	٤٢,٨	.....	٢١,٤	٥٤,٥	٢١,٤	٣٥,٧	٧,١	.....

٢- تطبيق معايير استعمالات الأرض

يلاحظ من جدول رقم (٨) بأن تطبيق معايير تحديد استعمالات الأرض المحددة ضمن الإستبيان كان كما أشار المشاركون في الدراسة قبل الدمج ضعيفاً، فمعيار ملائمة الأرض للاستعمال المنوي تحديده كان يطبق بصورة ضعيفة حيث وصلت نسبة إهماله لمستويات مرتفعة بلغت ٧١,٣٪، ونجد أن الرضوخ للضغط الاجتماعية كان يعيق تطبيق معايير استعمالات الأرض بصورة قوية حيث وصلت نسبة ذلك إلى ٤٩,٩٪، أما معايير تأمين سهولة الوصول إلى شبكة الطرق وتلبية حاجات السكان من الخدمات فكان تطبيقها

يتم بصورة تتراوح ما بين متوسطة إلى مرتفعة، أما معيار سلامة المرور للمواطنين فكان الأخذ به وتطبيقه يتم بصورة متوسطة ومقبولة فلم يكن هذا المعيار مهماً بشكل ملفت للنظر، ولكن في نفس الوقت لم يكن الأخذ به وتطبيقه يتم بصورة قوية. وفي مرحلة ما بعد الدمج أصبح تطبيق معايير استعمالات الأرض كما رأى المشاركون في الدراسة يتم بشكل أفضل حيث تتراوح نسب تطبيق هذه المعايير بشكل عام ما بين متوسط إلى مرتفعة مع استمرار معيار الرضوخ للضغوط الاجتماعية يتمتع بنسبة مرتفعة وإن كانت قد انخفضت هذه عما كان عليه الوضع قبل الدمج (الجدول رقم ٨).

الجدول رقم (٨) مستوى تطبيق معايير استعمالات الأرض في المجالس البلدية عينة الدراسة

المعايير	لا تتوفر المعلومات		اقل من ٥٪ (ضعيف)		٥-٧,٥ (متوسط)		٨-١٠٪ مرتفع		لا تطبق المعيار (صفر)	
	قبل الدمج	بعد الدمج	قبل الدمج	بعد الدمج	قبل الدمج	بعد الدمج	قبل الدمج	بعد الدمج	قبل الدمج	بعد الدمج
ملاءمة الأرض للاستعمال المنوي تحديده	٧,١	٢١,٤	٧١,٣	٢١,٣	.....	.....	١٤,٣	٥٧,١	٧,١	.....
تلبية حاجات المجتمع من الخدمات	٧,١	٢١,٤	٧,١	.....	٤٢,٨	٧,١	٤٢,٩	٧١,٣	٧,١	.....
تأمين سهولة الوصول إلى شبكة الطرق	٧,١	٢١,٤	.....	.....	٤٩,٩	٧,١	٤٢,٩	٧١,٥	.....	١٤,٣
الرضوخ للضغوط الاجتماعية	٧,١	٢١,٤	٢٣,٣	١٤,٣	٢١,٤	٢٨,٤	٤٩,٩	٢١,٤	.....	.....
ضمان سلامة مرور المواطنين	٧,١	٢١,٤	٧,١	.....	٥٧,١	١٤,٣	٢٨,٥	٦٤,٣	.....	.....

٣- معايير تراخيص المحلات التجارية

كما يبين الجدول رقم (٩) فإن تطبيق معايير ترخيص المحلات التجارية التي جرى بحثها ضمن الإستبيان كان قبل الدمج ومازال بعد الدمج يتراوح ما بين درجات متوسطة

إلى مرتفعة مع ملاحظة أن الرضوخ للضغوط الاجتماعية قد كانت نسبتها قبل الدمج مرتفعة حيث وصلت إلى ٥٠٪ وتراجعت في مرحلة ما بعد الدمج إلى مستوى متوسط حيث وصلت نسبتها ٢١,٤٪ والعكس بالنسبة لمعيار تأمين سهولة الوصول الذي تحسن من مستوى متوسط قبل الدمج إلى مستوى مرتفع بعد الدمج وكذلك الحال بالنسبة لمعيار ضمان سلامة المواطنين الذي تحسنت عملية تطبيقه بشكل ملفت للنظر.

الجدول رقم (٩). مستوى تطبيق معايير ترخيص الخلات التجارية في مجالس عينة الدراسة

المعايير	لا تتوفر المعلومات		اقل من ٥٪ (ضعيف)		٥-٧,٥ (متوسط)		٨-١٠٪ مرتفع		لا تطبق المعيار (صفر)
	قبل الدمج		بعد الدمج		قبل الدمج		بعد الدمج		بعد الدمج
	قبل الدمج	بعد الدمج	قبل الدمج	بعد الدمج	قبل الدمج	بعد الدمج	قبل الدمج	بعد الدمج	بعد الدمج
تلبية حاجات المجتمع	٢١,٤	.....	.....	٥٠	٢١,٤	٥٠٠	٥٧,١	.....
نوعية استعمالات الأراضي	٢١,٤	١٤,٢	.....	٥٧,٢	٤٥,٥	١٤,٢	٣٢,٩	٧,١
تأمين سهولة الوصول	٢١,٤	.....	.....	٤٢,٨	١٤,٣	٤٩,٩	٥٧,١	٧,١
ضمان سلامة المواطنين	٢١,٤	٧,١	.....	٥٧	٢٨,٤	٢٨,٥	٤٢,٨	٧,١
الرضوخ للضغوط الاجتماعية	٢١,٤	١٤,٣	١٤,٢	٢٨,٥	١٢,٤	٥٠	٢١,٤	٧,١
وقوعها على جانبي الطريق	٢١,٤	.....	.....	٤٢,٧	٢١,٤	٣٥,٨	٥٧,١	٧,١

ثامناً: أسباب الحوادث المرورية داخل حدود البلديات

أظهرت بيانات الاستبانة أن هناك ثلاثة مجالس فقط من مجموع مجالس العينة البالغة ١٤ مجلس تتوافر لديها معلومات وبيانات عن حوادث المرور داخل حدودها ويلاحظ بأن أسباب حوادث المرور الأساسية تتمثل في مخالفة السائقين لقواعد المرور وبنسبة

٤٩,٩٪ ثم يأتي في المرتبة الثانية ضعف الوعي المروري وسوء تنظيم داخل حدود البلدية وبنسبة ٤٢,٨٪ لكل منها، وفي المرتبة الثالثة يأتي سوء تنفيذ الطرق بنسبة ٢٨,٥٪ (جدول رقم ١٠)

الجدول رقم (١٠). أسباب حوادث المرور داخل حدود المجالس البلدية (عينة الدراسة)

أسباب الحوادث	لا تتوفر المعلومات	اقل من ٥٪ (ضعيف)	٥-٧,٥٪ (متوسط)	٨-١٠٪ مرتفع	ليس لها تأثير
- مخالفة السائقين لقواعد المرور	١٤,٣	.....	٣٥,٧	٤٩,٩	.....
- سوء تصميم وتخطيط الطرق	٢١,٤	٤٢,٨	١٤,٢	٢١,٤	....
- سوء تنفيذ الطرق	١٤,٣	٤٢,٨	٢٨,٥	.....	١٤,٣
- سوء تنظيم داخل البلدية	١٤,٣	٢٨,٤	٤٢,٨	٧,١	٧,١
- عدم الانسجام بين شبكة الطرق واستعمالات الأرض المحيطة	١٤,٣	٤٢,٧	٢١,٤	٧,١	١٤,٣
- الظروف الجوية	٢٨,٦	٢٨,٤	٢١,٤	٤٢,٨	٧,١

النتائج والتوصيات

لقد تم في هذه الدراسة استعراض الجوانب القانونية والتشريعية المتعلقة بالمهام التخطيطية والتنظيمية الخاصة بالمجالس البلدية مع إبراز كل ما يتعلق بتخطيط وتنظيم استعمالات الأرض لأغراض النقل والمرور حيث نجد أن هذه المهام على درجة كبيرة من الأهمية إذا ما ربطناها مع عناصر العملية المرورية ومشكلة حوادث المرور وهذه المهام تتلخص بما يلي:

١- المجالس البلدية هي بحكم القانون المسئول الأول عن الطرق والشوارع وشبكات النقل داخل حدودها ابتداءً من تخطيط هذه الطرق والشوارع وانتهاءً بتنفيذها وصيانتها، والطريق أو الشارع هنا كما يشير القانون تشمل: الساحات والميادين والجسور والعبارات والأقنية والأرصفة وجزر السلامة، والدورات والأشجار والخمائل على جانبي الطريق والجدران الواقية والحواجز وإشارات المرور.

٢- المجالس البلدية بحكم القانون هي المسئول الأول عن تخطيط وتنظيم استعمالات الأرض المختلفة داخل حدودها وهي كذلك المسئول الرئيس عن تحقيق الانسجام والتناغم بين هذه الاستعمالات .

٣- المجالس البلدية كسلطة تنظيم محلية هي المسئول الرئيس عن إعداد مخططات التنظيم الهيكلية والتفصيلية بحكم القانون

ورغم هذه الصلاحيات والوظائف المهمة التي تتمتع بها المجالس البلدية والتي يفترض أن تقوم بها على اكمل وجه وبصورة تحول دون حدوث أي آثار سلبية أو مشكلات إلا أن هذه المجالس تعاني من ارتفاع أعداد حوادث المرور داخل حدود مجالسها كما رأينا سابقاً في هذه الدراسة ولعل الأسباب الكامنة وراء ذلك تتمثل فيما أظهرته بيانات الاستبانة من ضعف تطبيق معايير تخطيط مشاريع الطرق واستعمالات الأرض داخل حدود هذه المجالس لسببين : الأول يتمثل في غياب الأعداد والتخصصات اللازمة من الكوادر الفنية ، فنجد على سبيل المثال انه لا يوجد مخططي نقل في المجالس البلدية التي تم دراستها رغم أن مهام هذه المجالس التي نص عليها القانون تعكس حاجة كبيرة لمثل هذا النوع من الكفاءات وكذلك الحال بالنسبة لمخططي استعمالات الأرض الذين يتواجدون بصورة اقل مما هو مطلوب وبشكل لا يتناسب مع طبيعة مهام المجالس البلدية في هذا المجال .

أما السبب الثاني فيتمثل في الضغوط الاجتماعية التي تحول غالباً دون تطبيق معايير تخطيط مشاريع الطرق واستعمالات الأرض بصورة صحيحة . الأمر الذي ينعكس سلباً على مستوى السلامة المرورية.

من جانب آخر يبدو أن الاهتمام بمشكلة حوادث المرور من قبل المجالس البلدية اضعف مما يجب ، حيث نجد أن ثلاثة مجالس فقط من مجموع ١٤ مجلس تم دراستها تملك بيانات عن حوادث المرور داخل حدودها ، ولعل هذا الاهتمام

الضعيف بهذه المشكلة نابع من غياب الكفاءات الفنية اللازمة إلى جانب ضعف الإمكانيات المادية لهذه المجالس ، فكما نعلم كانت معظم المجالس البلدية قبل الدمج تعاني من عجز مالي مزمن .

على صعيد آخر أشارت الدراسة لأسباب حوادث المرور داخل حدود البلديات وتبين أن أحد الأسباب الرئيسة لهذه الحوادث يتمثل في سوء التنظيم داخل حدود البلديات وهذا يشير إلى أن معايير التخطيط والتنظيم لا يتم تطبيقها والأخذ بها بالصورة اللازمة من قبل هذه المجالس الأمر الذي يؤدي إلى تراجع مستويات السلامة المرورية على الطرق وبالتالي تنامي مشكلة حوادث المرور داخل حدودها.

وأظهرت الدراسة وجود فجوة كبيرة بين مهام وصلاحيات المجالس البلدية الملقى على عاقتها في مجال الطرق والنقل والمرور بحكم القوانين والتشريعات وبين الإمكانيات المادية والبشرية الضعيفة لهذه المجالس.

وبناءً على ما تقدم فإنه يمكن القول بأن حوادث المرور في المدن الأردنية هي أثر تنموي سلبي نجم عن نمط معين من التنمية المكانية التي سادت داخل حدود البلديات خلال العقود الثلاثة الأخيرة ، وهذا الأثر ليس محصلة لأخطاء فنية وهندسية فقط بل هو انعكاس لتفاعل غير سليم بين عناصر العملية المرورية مع بعضها البعض من جهة وبينها وبين استعمالات الأرض الأخرى من جهة أخرى ، وهذا يقودنا إلى القول بأن مهام المجالس البلدية لم تكن تؤدي بشكل مترابط ومتكامل ووفق أسس تحقق الانسجام والتناسق فيما بينها الأمر الذي أدى إلى تعاظم حوادث المرور وأصبحت مشكلة تؤرق المواطنين والمسئول على حد سواء.

ومن أجل الحد من مشكلة حوادث المرور داخل المدن الأردنية فإن الدراسة توصي

بما يلي :

- ١- ضرورة تزويد المجالس البلدية بالكفاءات والكوادر الفنية التي تنسجم تخصصاتها مع طبيعة مهام هذه المجالس ، وفيما يتعلق بمشكلة حوادث المرور فإن من الضروري أن يتم توفير كادر متخصص بما فيهم مخططي نقل ومخططي استعمالات أراضي.
- ٢- توفير الدعم المادي اللازم لهذه المجالس لتمكينها من القيام بمهامها خصوصاً فيما يتعلق بمشكلة حوادث المرور ، حيث لا بد من متابعة هذه المشكلة داخل حدود هذه المجالس من خلال بناء قاعدة بيانات خاصة بذلك.
- ٣- ضرورة أن تتعامل المجالس البلدية مع مهامها وصلاحياتها على أنها عناصر مترابطة ومتكاملة ولا يجوز أن ينفذ كل منها بمعزل عن العناصر الأخرى ، ولا بد أن تعكس آليات الأعداد والتنفيذ ذلك.
- ٤- تعزيز الوعي المروري ليس فقط عند السكان بل أيضاً عند العاملين في هذه المجالس لإعطاء السلامة المرورية الاهتمام اللازم للحفاظ على الموارد البشرية والمادية وصيانة مقدرات الوطن.

المراجع

- [١] المعهد المروري الأردني. حوادث المرور في الأردن ١٩٩٩ م. عمان : مديرية الأمن العام ، ١٩٩٩ م.
- [٢] المعهد المروري الأردني . حوادث المرور في الأردن ٢٠٠١ م. عمان : مديرية الأمن العام ، ٢٠٠١ م.
- [٣] Kozloswki, J. and Hill, G. (edt). *Towards Planning for Sustainable Development- A guide for the Ultimate Environmental Threshold (UFT) Method*. England: Ashgate publishing limited, 1993
- [٤] Mujahed , J. "Road Safety in Jordan" *Proceedings of Traffic Safety on Two Continents Conference*, Malmo, Sweden, (1999), 93-112.
- [٥] Katamine, NM. "Persistent and Continual Worsening of the Traffic-Accident Situation in Jordan" *ITE Journal*, Vol. 69, No: 3, (1999), 28-34.
- [٦] Tarawneh, Ms, "Pedestrian Fatality and Injury Rates in Relation to Age in Jordan." *Journal of traffic Medicine*, Vol.: 27, No: 4, (1999) 125-129.
- [٧] Al-Balbissi, A. "A Unique Accident Trend of Rental Cars." *Journal of transportation Engineering*, Vol: 127, No:2, (2001), 175.
- [٨] Masaeid , HR. "Effect of Police Enforcement on Driver Behavior" *Working Paper in Traffic Safety on Two Continents Conference*(1998).
- [٩] Catanse , J. and Snyder, C. *An Introduction to Urban Planning*. NewYork : McGraw- Hill, Inc., 1979.
- [١٠] غنيم ، عثمان /"التخطيط - مبادئ وأسس عامة. عمان : دار صفاء ، ٢٠٠١ م.
- [١١] غنيم ، عثمان. " دور استعمال الأرض التجاري في استفحال مشكلة حوادث المرور في مدينة عمان الكبرى " بحث مقبول للنشر في مجلة جامعة دمشق، (٢٠٠٢ م).
- [١٢] المملكة الأردنية الهاشمية " قانون تنظيم المدن والقرى رقم (٧٩). /الجريدة الرسمية ، عدد ١٩٥٢ (١٩٦٦)، ص ص ١٨٧-٢٤٣.

[١٣] المملكة الأردنية الهاشمية. "قانون البلديات رقم ٢٩ لسنة ١٩٥٥ وتعديلاته"

الجريدة الرسمية ، العدد ١٢٢٥ ، (١٩٥٥م). ٤٠٣-٤٤٧.

[١٤] وزارة الشؤون البلدية والقروية والبيئية. موازنات المجالس البلدية ، بيانات غير

منشورة ، عمان. ٢٠٠٢م.

The Municipal Councils and Accident Roads in Jordan Cities

Osman M. Ghanim and Lyna A. Shepip

College of Planning and Administrative ,

Al-Balqa' Applied University, Al Salat, Jordan

(Received 23/1/1425H.; accepted for publication 25/10/1425H.)

Abstract. This study aims to demonstrate and investigate the role of community municipal councils in reducing accident road number in the cities in Jordan.

Descriptive methodology has been adopted to achieve the study objectives. In depth study into the relevant legislative text, which deals with councils' duties and responsibilities in reducing accident in their boundaries. A questionnaire has been designed and distributed to a sample that consists of 35 councils. The data were coded and analysed by using statistical descriptive techniques.

The study concluded that there is a big gap between councils obligations and jurisdictions stated by law and their financial and human resources capabilities. In addition, the social pressure exerted on these councils prevent the application of proper, Land use and road planning criteria. This contributes negatively and to a large extent in roads accident problems inside the councils boundaries.