

قصة المرور في السعودية

من قلم المرور إلى الإدارة العامة



المقدمة

من إشارات المرور اليدوية الأولى في مكة المكرمة إلى منظومات الرصد الذكي والحوكمة الرقمية، قطعت منظومة المرور في السعودية رحلة طويلة عكست التحولات الكبرى التي شهدتها المملكة على المستويين المؤسسي والتقني، فلم تعد إدارة الحركة المرورية تقتصر على تنظيم السير وضبط المخالفات، بل أصبحت منظومة متكاملة تتداخل فيها التقنيات الحديثة، وتحليل البيانات، وتطوير البنية التحتية، وتعزيز السلامة على الطرق.

وأسهمت أنظمة الرصد الآلي، «ساهر»، في رفع مستوى الالتزام بالأنظمة، ومع ذلك ما تزال تحديات السلوك المروري حاضرة من القيادة العدوانية والسرعة واستخدام الهاتف أثناء القيادة، إلى العبور العشوائي للمشاة ومخالفات سائقي الدراجات والمركبات الثقيلة.

يستعرض هذا التقرير قصة المرور السعودي من مرحلة «قلم المرور إلى الإدارة العامة»، ويرصد أبرز ملامح التحول المؤسسي والرقمي، ومؤشرات السلامة المرورية في المدن، وصولاً إلى التحديات التي ترسم ملامح مستقبل الطريق في المملكة.

فريق العمل

من القلم إلى الإدارة العامة

1365-1370هـ

اللواء حسن قناديل أول
مدير لقلم المرور بمكة
المكرمة.



1361هـ

تأسيس أول إشارة مرور مكة
المكرمة كانت يدوية في ميدان
الغزة وميدان المعلاة.



1369هـ

أول إشارة مرورية
بالفوانيس تزامنت مع
إنشاء مرور المدينة
المنورة.



1381-1387هـ

إعادة التنظيم المؤسسي.



أواخر السبعينيات
الهجرية تقريبًا

تركيب أول الإشارات
الأوتوماتيكية الحديثة في
حي الناصرية بالرياض.



1387هـ

تشكيل الإدارة العامة
للمرور رسميًا.



من القلم إلى الإدارة العامة

2009م

اللواء عبدالرحمن بن
عبدالله المقبل مدير الإدارة
العامة للمرور



2000م

اللواء فهد بن سعود
البشر مدير الإدارة العامة
للمرور



2017م

الفريق محمد بن
عبدالله البسامي مدير
الإدارة العامة للمرور



2015م

أول إشارة مخصصة
للمكفوفين في المملكة
على طريق الملك خالد
بالدمام



2022م

اللواء المهندس علي بن محسن
الزهراني مدير الإدارة العامة
للمرور



2021م

أول إشارة ذكية Ramp
Metering على طريق
الملك فهد بالرياض لتنظيم
دخول المركبات من طريق
الخدمة إلى الرئيسي





قيادة المرور في مناطق المملكة



منطقة الرياض

اللواء محمد بن ناصر القريني



المدير العام للمرور

اللواء علي بن محسن الزهراني



مكة المكرمة

اللواء فواز الحازمي



منطقة القصيم

اللواء عمر بن عبد المحليم العبد اللطيف



المنطقة الشرقية

العميد عبد اللطيف محمد العبيد الله



محافظة جدة

اللواء أحمد السريحي



قيادة المرور في مناطق المملكة



منطقة عسير

العقيد ناصر بن معيض الشريفي



منطقة تبوك

العميد حميد بن جابر الصحفي



منطقة الباحة

العقيد مسفر بن رداد الثبتي



منطقة المدينة المنورة

العقيد فيصل الدوسري



منطقة حائل

العقيد دحيم الشبرمي



منطقة جازان

العقيد راشد بن سعيد الغامدي



منظومة المرور خلال السنوات الـ 10

71% سيارة خاصة

تشكل 11,296 مليون سيارة

15,588 مليون

مركبة

194 ألف

مركبة للأفراد

683 ألف

مركبة للشركات والممتلكات

تصدر منطقة الرياض المشهد التراكمي والإصدارات الجديدة

+267 ألف مركبة جديدة سنوياً

المستهدفات التصنيعية إنتاج وتوطين

300 ألف سيارة سنوياً بحلول عام 2030



تحولت المنظومة من الاعتماد على الضبط البشري إلى الحوكمة الرقمية والذكاء الاصطناعي

الضبط الآلي الشامل، والتوسع في أنظمة «ساهر» والرصد الآلي للمخالفات

تأسيس اللجنة الوطنية للسلامة المرورية تحت مظلة مجلس الشؤون الاقتصادية والتنمية لربط قطاعات الصحة، الداخلية، والنقل

إطلاق كود الطرق السعودي وتطبيق معايير موحدة ومتقدمة لضمان جودة وتصميم الطرق هندسيًا لتقليل احتمالات الحوادث

تحديث الأنظمة التشريعية وتعديل نظام المرور لتغليظ عقوبات المخالفات الجسيمة، وإقرار بند إبعاد المخالفين الوافدين المتكررين للمخالفات المرورية الخطرة

السلوك المروري

للمجتمع السعودي



بناءً على الدراسات الاجتماعية والمرورية الحديثة في السعودية

مستوى الالتزام بالأنظمة

انضباط قسري

يميل الالتزام إلى أن يكون ناتجاً عن
الخوف من الغرامات المالية أكثر من
الرقابة الذاتية

تحوّل رقمي

ارتفع مستوى الالتزام بشكل غير
مسبوق بعد أتمتة المخالفات (مثل
نظام ساهر والتحكم الآلي)

فروق جيلية

ظهر الأجيال الشابة وعياً متزايداً
بالسلامة مقارنة بالسابق نتيجة
برامج التوعية المكثفة



أسباب المخالفات

ضعف المتابعة المباشرة: استغلال السائقين للمناطق التي تغيب عنها الكاميرات الآلية لارتكاب المخالفات

غياب الصبر والرغبة في الوصول السريع وتجنب الازدحامات المرورية في المدن الكبرى

الضغط النفسي: تأثير ضغوط العمل والحياة اليومية على أعصاب السائقين أثناء ساعات الذروة

الفجوة بين المعرفة بالنظام والسلوك الفعلي

معرفة نظرية عالية:

يدرك معظم السائقين القوانين وعقوباتها بشكل دقيق عبر تطبيقات مثل «أبشر»

تطبيق سلوكي منخفض

يظهر التهور بسبب الاعتماد على «المهارة الشخصية» أو ظن السائق أنه لن يتم رصده

الضغط المجتمعي:

تقليد سلوكيات الآخرين المخاطئة في الشارع بدلاً من الالتزام بالنظام الفردي

القيادة العدوانية

دوافع نفسية

ترتبط بالشعور بالأحقية في الطريق أو الاستجابة الانفعالية للمواقف المروية المفاجئة

مظاهر شائعة

تشمل الالتصاق الحاد بالمركبة (التصاق)، والتجاوز الخاطئ من اليمين، وإجبار الآخرين على إخلاء المسار

ثقافة السرعة

كسر ثقافة السرعة:

شهد المجتمع تحولاً في السنوات الأخيرة بفضل كاميرات الرصد المتطورة، لكنها ما زالت تظهر في الطرق الداخلية

إرث اجتماعي

ارتبطت السرعة والسيارات الحديثة لفترات طويلة بمفاهيم الوجاهة أو المبادرة لدى بعض الشباب

استخدام الهاتف أثناء القيادة

إدمان رقمي

يتجاوز الاستخدام إجراء المكالمات إلى تصفح وسائل التواصل الاجتماعي وتصوير الفيديوهات أثناء الحركة

سلوك يومي

يعتبر استخدام الهاتف أثناء القيادة من أبرز السلوكيات المخالفة في الوقت الحالي



سلوك المشاة

بنية تحتية

تعاني بعض الطرق من ضعف البنية للمشاة، مما يضطرهم للعبور العشوائي والمخاطرة

غياب الثقافة

يعتبر الكثير من المشاة ثقافة استخدام الجسور أو المخطوط المخصصة للعبور

سلوك قائي الدراجات

الدراجات النارية والكهربائية:

شهد هذا الميدان عشوائية كبيرة، خاصة من عمالة التوصيل، عبر السير عكس الاتجاه أو فوق الأرصفة

السلامة

الالتزام بارتداء الخوذة يرتفع عند وجود الرقابة، بينما ينخفض بشكل كبير عند غيابها

سلوك سائقي المركبات الثقيلة

أوقات الذروة

محاولة بعض السائقين دخول المدن في أوقات المنع، مما يسبب في تكديس مروري وحوادث مدمرة

التجاوز الخطير

عدم الالتزام بالمسار الأيمن المخصص لهم في الطرق السريعة

مؤشرات السلامة المرورية في المدن السعودية



جدة

تطبيق صارم للتشريعات
المرورية الحديثة

مساعي التوسع في شبكة
الرصد الآلي للمخالفات
الجسيمة في خفض الحوادث
الكبرى

الرياض

أكثر المدن استثماراً في أنظمة
النقل الذكي (ITS)

تطمح للدخول ضمن قائمة أفضل
100 مدينة للعيش عالمياً

يعتمد «مركز السلامة المرورية
بالرياض» على تحليل البيانات
الضخمة لتحديد النقاط السوداء
(الأكثر عرضة للحوادث) ومعالجتها
هندسياً بشكل فوري



المدينة المنورة

تركيز على أسنة المدن وتوفير
ممرات مشاة آمنة ومجهزة ضمن
محاور المشي

الالتزام التام بـ «كود الطرق
السعودية» الجديد في كافة
مشاريع البنية التحتية لضمان
ديمومة وسلامة الطرق

مكة المكرمة

تتطلب منطقة مكة نظاماً مرورياً
فريداً لضمان إدارة التدفقات
المرورية الضخمة خلال مواسم
الحج والعمرة، مما يجعل مفهوم
الأمان بها مرتبطاً بفاعلية إدارة
الحشود أكثر من كونه مرتبطاً
بسرعة وجودة معلومة

مؤشرات السلامة المرورية في المدن السعودية



المدن المتوسطة

(بريدة، جازان، تبوك)

جاءت منطقة الجوف ثم جازان
في المرتبتين الثانية والثالثة
بعد الشرقية في كفاءة السلامة
المرورية.

نجاح حملات الرصد المرورية من
أجل التحكم في المدن المتوسطة
وتعميم الفحص الدوري والتوعية
المرورية للمركبات.



النطاق العمراني

وصلت كفاءة وسلامة التحويلات
المرورية في الطرق التي تربط هذه
المدن إلى ٩٥٪ وبنطاق معايير تقييم
الطرق الدولية (iRAP).



المنطقة الشرقية

صُنفت في المرتبة الأولى على
مستوى المملكة في معايير التفاعل
بشأن الرؤية والسلامة

حققت أقل معدلات وفيات
وإصابات نتيجة التنسيق الفعال
بين هيئة السلامة المرورية بالمنطقة
والجهات التشغيلية



المدن الصغيرة

صُنفت في المرتبة الأولى على
مستوى المملكة في معايير التفاعل
بشأن الرؤية والسلامة

المحادثات والوفيات والإصابات

وفقاً لتقرير المركز الوطني لسلامة الطرق عن اللجنة الوزارية لسلامة المرور:

تراجع المعدل المطلق للوفيات
من 6,832 وفاة
عام 2016 إلى 4,448 وفاة.

انخفاض بأكثر من
60%
في المؤشر النسبي لكثافة السكان.

انخفض معدل الوفيات
ليصل إلى 13,2 وفاة لكل 100 ألف
نسمة، مقارنةً بمسهدف الرؤية.

39.7%
على
الطرق الخارجية
بين المدن

60.3%
منها
داخل المدن

7.7 ألف
حادث جسيم

نوعية المحادثات ومسبباتها

27.9%
الانحراف
المفاجئ.

29.2%
عدم ترك
مسافة آمنة.

92.8%
اصطدام مركبة
متحركة

تفاصيل المحادثات المرورية

منطقة الباحة
الأقل من 1%

منطقة مكة المكرمة
25.6%

منطقة الرياض
26.7%



الطرق

الطرق السريعة بالرغم من أن عدد الحوادث أقل نسبياً، إلا أنها الأعلى في معدلات الوفيات والإصابات الخطيرة

داخل المدن تشهد النسبة الأكبر من عدد الحوادث الإجمالي، خصوصاً التقاطعات المزدحمة واتجاهات التجمعات

التقاطعات الحضرية والدوارات تتركز الحوادث في منطقة أحقية المرور والانحراف المفاجئ

الطرق المفردة والمزدوجة بين المدن تسجل معدلات مرتفعة في حوادث الانقلاب والخروج عن الطريق

تسجل عطلة نهاية الأسبوع (الخميس والسبت) المعدلات الأعلى لحوادث الطرق المروعة بين المدن

ترتفع الحوادث اليومية في ساعات الذروة الصباحية (الذهاب للمدارس والعمل) والذروة المسائية

تسجل مواسم الأمطار والضباب (في مناطق مثل عسير والباحة) حوادث مرتبطة بالانزلاقات

تظهر شهور رمضان والصيف تسجيل أعلى معدل وفيات مرورية نظراً لزيادة الحركة المرورية، خاصة تأثير الإرهاق قبل الإفطار والسهر



نوع المركبة

الشاحنات ومركبات النقل الثقيل
حوادثها على الطرق السريعة أقل
عددًا نسبيًا، لكن خسائرها البشرية
والاقتصادية فادحة

السيارات الصغيرة وال SUV تشكل
المحصة الأكبر في الحوادث المرورية
داخل المدن

الدراجات النارية والهوائية تسجل
ارتفاعًا في مؤشرات المخاطر ضمن
البيئات الحضرية المزدحمة

النوع وشدة الحادث

اصطدام بجسم ثابت

2.1%

اصطدام مركبة واقفة

3.7%

اصطدام مركبة متحركة

92.8%

حوادث انقلاب ودهس

4.6%

لكنها الأعلى خطورة على الأرواح

مسببات الحوادث المرورية

المسببات البشرية للسائقين في المملكة:

تعد الحوادث المرورية بسبب تفاعل عدة عناصر رئيسية تشمل العنصر البشري، حالة الطريق، وصلاحية السيارة، والظروف البيئية المحيطة. وتحتل الأخطاء البشرية النسبة الأكبر من هذه الأسباب

مخالفة أحقية المرور

10.3%

الانحراف المفاجئ

27.9%

عدم ترك مسافة آمنة

29.2%

السرعة الزائدة

فقدان السيطرة
على المركبة

العامل البشري

(السبب الأكبر)

الانشغال عن القيادة

7%

مخالفة الأنظمة:

عدم الالتزام بالإشارات
المرورية أو قواعد الأولويات

الإرهاق والنوم أو النعاس
أثناء السفر الطويل

الانشغال والانشغال
بالهاتف: استخدام الهاتف
المحمول أثناء القيادة



عامل السيارة

الأعطال الميكانيكية

انقطاع الفرامل أو تلف الإطارات المفاجئ

إهمال الصيانة

عدم فحص الزيوت، الأنوار، أو المساحات بانتظام

عيوب التصنيع

مشاكل نادرة في نظام التوجيه أو الأمان



عامل الطريق

العيوب الهندسية

وجود حفر أو انحناءات خطيرة
غير مصممة جيدًا

سوء الصيانة

تضرر اللوحات الإرشادية أو تلف
الفواصل

انعدام الإنارة:

ضعف الرؤية الليلية في الطرق
غير المضاءة



عامل البيئة

انزلاق الطرق

نتيجة المياه أو الثلوج على الإسفلت

سوء الأحوال الجوية

الضباب الكثيف، الأمطار الغزيرة،
أو العواصف الترابية

الحيوانات السائبة

وظهورها المفاجئ في الطرق السريعة ليلاً



ديموغرافية الضحايا

فئة العمرية (22-30 عامًا)

تشكل 25% من الوفيات

شباب (19-40 عامًا)

الفئة الأعلى تسجيلًا للوفيات 33.5%

نساء

تسجل إصابات نسبية الأقل من ضحايا
المحوادث المرورية 12.8%

أطفال والأقل من 18 عامًا

تشكل الفئة دون الثامنة عشرة 18.8%
الأطفال وحدها 12% من الوفيات

كبار السن

الفئة الأقل نسبيًا مقارنة بالفئات
العمرية النشطة والأطفال

رجال

يمثلون الأغلبية العظمى من الضحايا
87.2%

التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية

تشكل الحوادث المرورية عبئاً اقتصادياً ضخماً في المملكة العربية السعودية، حيث قدرت التكلفة الاقتصادية الإجمالية التقديرية للحوادث بنحو 11.7 مليار ريال سنوياً. ومع ذلك، شهدت المملكة خطوات إصلاحية حكومية لافتة، إذ انخفضت الخسائر من 26 مليار ريال في عام 2016 إلى 25.2 مليار ريال في عام 2022، بفضل انخفاض الوفيات بنسبة 60% نتيجة برامج ومبادرات رؤية السعودية 2030

تكلفة الوفيات والإصابات

400 ألف ريال
تكلفة دية الميت

خسائر مالية مباشرة مرتبطة
بالتعويضات الشرعية
والقضائية (الدية).

تبلغ قيمة تعويض العجز الكلي أو الجزئي كحد أدنى 100 ألف ريال، وتتراوح تكاليف بتر الأطراف وفقدان البصر بين 50 ألف و100 ألف ريال للمتضرر الواحد

400 ألف ريال
دية كاملة في حال فقد عضو أو
جانب منافع كامل للأسرة.

العلاج والتأهيل وخسائر الإنتاجية

خسارة الإنتاجية: تحدث غالبًا بسبب وفيات الحوادث للرجال (27%) في الفئة العمرية الشابة وفي سن العمل (18-50 عامًا)

25 ألف ريال كحد أدنى للعلاج والتأهيل، عدا عن تكاليف العناية المركزة والعمليات الجراحية المعقدة والمعاونة التأهيلية الطويلة لإصابات العمود الفقري والدماغ

أضرار المركبات وتكاليف التأمين

يؤدي ارتفاع معدل الحوادث إلى زيادة حجم المطالبات المالية الموجهة لشركات التأمين

تتراوح حوادث التأمين المادية وحدها حاجز 1.7 مليون حادث تأميني سنويًا



الاستجابة للطوارئ والأثر على الأمن

انتشار النقاط أو البؤر المرورية يؤثر في
تصور الوضع العام للأمن، ويقلل من
الاستفادة المثلى من الموارد.

تستلزم الحوادث موارد تشغيلية وميدانية
هائلة لجهات الاستجابة السريعة

التكلفة النفسية والاجتماعية غير المباشرة

1.5% – 2%
الأثر على الناتج المحلي الإجمالي
(GDP)

الأثر على النتائج الكلية



المؤشرات السعودية مقارنة بالمؤشرات الدولية عالمياً

التقدم في التوقيت الحالي ومعدلات الحوادث مرجحة تقريباً من 18.8 وفاة لكل 100 ألف نسمة في 2016 لتصل إلى 12.3 وفاة

مجموعة العشرين

حققت النسبة الأعلى في تسارع وتيرة خفض الوفيات عالمياً: 60%

الإشادة الدولية

حظيت التجربة السعودية بإشادات في المحافل الدولية كنموذج رائد في سرعة تطبيق التقنية لإنقاذ الأرواح، مثل المؤتمر الوزاري العالمي الرابع لسلامة الطرق بمراكش واجتماعات منظمة الصحة العالمية بجنيف

تأثير رؤية السعودية 2030 على السلامة المرورية

8.36 مليار ريال وفرة اقتصادية
تراكمية للفترة من 2016-2025
نتيجة انخفاض الوفيات والإصابات،
وتفادي خسائر الرعاية الصحية
وتكاليف البنية التحتية

خفضت المنظومة مستهدفات
برنامج التحول الوطني التي كانت
تسعى لخفض الوفيات 60%

تراجع معدل وفيات الحوادث
المرورية بأكثر من 60% مقارنة
بعام الأساس 2016، متجاوزاً
المستهدفات المرحلية

ربط الهلال الأحمر بالطائرات
المروحية الإسعافية وتطوير
مراكز الصدمات بالمستشفيات،
مما قلل من الوفيات الناتجة بعد
وقوع الحادث.

إطلاق كود الطرق الموحد
لرفع معايير التخطيط والتنفيذ
والصيانة، وتحويل عقود صيانة
الطرق لتكون مبنية على الأداء

التوسع في استخدام الرصد
الآلي والتقنيات الحديثة لضبط
المخالفات المرورية بالقوة الصارمة

رفع كفاءة سرعة الاستجابة للحوادث المرورية وإغلاق النقاط السوداء
بالتعاون بين القطاعات المعنية مثل برنامج تحسين الطرق الدولي

