



مؤشرات وفيات حوادث المرور في العراق وتوزيعها المكاني لعام 2020

رعد عبد الحسين محمد *

جامعة المثنى / كلية التربية للعلوم الانسانية

المملخص	معلومات المقالة
<p>يهدف البحث الى دراسة حودث المرور في العراق لعام 2020، وهي تشكل مشكلة انسانية واجتماعية واقتصادية. اعتمد البحث على بيانات وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، وبيانات وزارة الصحة والبيئة. توصل البحث الى ان حوادث الاصطدام تشكل المرتبة الاولى بنسبة (42%) من جملة وفيات الحوادث المرورية في العراق، تليها حوادث الدهس بنسبة (41%) ثم حوادث الانقلاب بنسبة (15%)، وتأتي الحوادث الاخرى بنسب منخفضة.</p>	<p>تاريخ المقالة : تاريخ الاستلام: 2022/6/26 تاريخ التعديل : ----- قبول النشر: 2022/8/2 متوفر على النت: 2022/11/15</p>
	الكلمات المفتاحية:
	الوفيات ، حوادث المرور ، التوزيع المكاني

© جميع الحقوق محفوظة لدى جامعة المثنى 2022

المقدمة:

تشكل مشكلة خطيرة تتطلب وضع حلول ناجعة، وهل هناك تباين مكاني لمؤشرات وفيات الحوادث المرورية. فرضية الدراسة: تفترض الدراسة ان وفيات الحوادث المرورية تتميز بمؤشرات مرتفعة وتوزيع مكاني متباين على مستوى محافظات البلاد.

هدف البحث: تهدف الدراسة الى ما يأتي:

1. دراسة تطور وفيات الحوادث المرورية في محافظات العراق، عدا محافظات اقليم كردستان.
2. دراسة مؤشرات وفيات الحوادث المرورية في العراق.
3. تحليل بعض الخصائص الديموغرافية لوفيات الحوادث المرورية.
4. معرفة التباين المكاني والزمني لمعدلات وفيات الحوادث المرورية.

تشكل الوفيات ثاني العمليات الحيوية المؤثرة في نمو السكان، فمن خلالها يمكن تحليل الواقع الديموغرافي للسكان في أي منطقة ومستوى النمو السكاني. وتعد الحوادث المرورية احد الاسباب العشرة الاولى لوفيات الذكور⁽¹⁾، كما انها تشكل نسبة (13.6%) من جملة الاسباب العشرة الاولى لوفيات اليافعين للفئة العمرية (10-19) سنة⁽²⁾، لذا فانها تمثل مشكلة انسانية واجتماعية واقتصادية لاسيما في المجتمعات النامية ومنها العراق والتي لازالت وسائل النقل ليست بالمستوى المطلوب في ظل زيادة عدد السكان وتنامي اعداد المركبات وضعف الوعي المروري والاجراءات القانونية التي تنظم حركة المرور.

مشكلة الدراسة: تتمثل مشكلة الدراسة بالتساؤل الاتي: هل ترتفع معدلات وفيات الحوادث المرور في العراق مما يجعلها

3. حوادث الدهس: هو الحادث الذي ينشأ نتيجة اصطدام المركبة بالإنسان، بغض النظر عن الخطورة التي يسببها الحادث. جدول (1) طبيعة الحوادث المرورية المسجلة في العراق حسب

نوع الخطورة لسنة 2020

طبيعة الحادث	عدد الحوادث	حوادث مميتة	%
اصطدام	4,524	862	42.8
الانقلاب	773	315	15.6
الدهس	2,793	838	41.6
الآخري	96	1	0.0
المجموع	8,186	2,016	100

المصدر: الباحث بالاعتماد على وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاءات حوادث المرور المسجلة لعام 2020، ص5.

وبحسب بيانات الجدول (1) يتضح ما يأتي:

بلغ حجم الحوادث المميتة (2016) حادث مروري، شكل نسبة (25) من جملة الحوادث المرورية المسجلة في العراق لعام 2020 والبالغة 8186. وهي نسبة مرتفعة تعكس خطورة هذا النوع من الحوادث.

سجلت حوادث الاصطدام المرتبة الأولى بعدد الحوادث المرورية (4524) حادث مروري بلغ نسبة الحوادث المميتة فيها المرتبة الأولى (42.8%) من المجموع الكلي للحوادث المميتة في العراق. تليها حوادث الدهس (2794) حادث، احتل الحوادث المميتة فيها المرتبة نفسها بنسبة (41.6%). وتأتي بالمرتبة الثالثة حوادث الانقلاب البالغ عددها 773 حادث، احتلت الحوادث المميتة فيها نسبة أدنى النسب (15.6%)، وسجلت الحوادث الآخرة نسب ضئيلة جدا.

ثانياً: تطور عدد وفيات الحوادث المرورية للمدة (2016-2020).

يفيد تتبع الظاهرة الجغرافية خلال مدة زمنية معينة معرفة تطورها والتنبؤ باتجاهات نموها المستقبلي، إذ يتضح من خلال

حدود الدراسة: تمثل الحدود المكانية للدراسة بدولة العراق الذي يقع في الجزء الجنوبي الغربي من قارة آسيا، والجزء الشمال الشرقي من الوطن العربي. أما فلكياً فيقع بين دائرتي عرض 5° 29' 0" - 22° 37' 0" شمالاً وبين خطي طول 42° 38' 0" - 45° 48' 0" شرقاً. أما الحدود الزمانية للدراسة فتتمثل بدراسة خصائص وفيات الحوادث المرورية لعام 2020م مع دراسة تطور أعدادها للمدة (2016-2020).

منهجية الدراسة: اعتمدت الدراسة على المنهجين الوصفي والتحليلي، واستسيقت البيانات من المصادر الرسمية الصادرة من وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، ومن بيانات وزارة الصحة والبيئة.

أولاً: خطورة الحوادث المرورية وطبيعتها في العراق

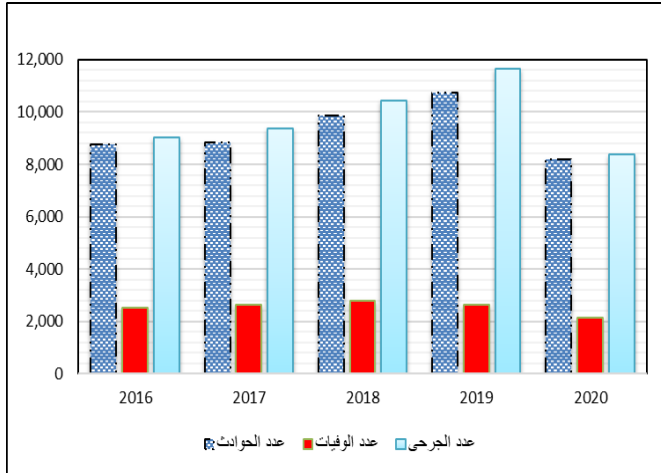
تصنف الحوادث المرورية إلى نوعين بحسب خطورتها جدول (1) وهي كما يأتي:

- حوادث مميتة: وهي العملية الناتجة من الحادث المرور والتي تؤدي إلى وفاة الشخص، ويعرف الحادث المروري على أنه كل ما يحدث للمركبة من عملية اصطدام أو انقلاب أو دهس أو غير ذلك تؤدي إلى حدوث أضرار للمركبات أو الأشخاص أو الممتلكات العامة.
- حوادث غير مميتة: هي الحوادث التي تتسبب بحدوث أضرار لا تتعدى حالة الوفاة للسائق أو الأشخاص الآخرين في الحادث. كما تصنف الحوادث المرورية بحسب طبيعتها إلى ثلاث أنواع رئيسية هي:

- حوادث الاصطدام: وهي الحوادث التي تنشأ من اصطدام سيارة بأخرى أو بأي جسم مادي.
- حوادث الانقلاب: هي الحوادث التي تتسبب بانقلاب المركبة أثناء وقوع الحادث مما قد يتسبب بحدوث حالات وفاة للأفراد. والوفاة هي الاختفاء الكامل لكل مظاهر الحياة في الإنسان، وهي ظاهرة بيولوجية تحدث في مكان ما وفي زمان محدد.³

المرور وتأثير ذلك على المجتمع، وفيما يلي بعض مؤشرات الوفيات الكاشفة عن مدى خطورة الحوادث المرورية.

شكل (1) عدد وفيات الحوادث المرورية والجرحى في العراق مقارنة بعدد الوفيات لمدة (2016-2020)



المصدر: جدول (2)

1. مؤشر عدد الوفيات الى عدد السكان (وفاة لكل 100000 نسمة)

بلغ المعدل العام لعدد وفيات الحوادث المرورية الى عدد السكان في العراق نحو (6.2)، ويتباين في محافظات منطقة الدراسة جدول (3) اذ يتضح ان محافظات (المثنى، واسط، ديالى، بابل) سجلت اعلى المعدلات اذ بلغت (13.3، 11.3، 10.1) (وفاة/ 100000 نسمة من السكان لكل منهما على التوالي، اذ يلاحظ ان محافظة المثنى تتصدر هذه المجموعة.

اما اقل معدل لعدد الوفيات مقارنة بعدد السكان فكان لمحافظة بغداد، نينوى، الانبار، صلاح الدين) اذ سجلت كل منهما على التوالي معدل (2.7، 2.9، 4.3، 4.6). وبذلك تحتل محافظة بغداد أدنى النسب في معدل خطورة حوادث الطرق ضمن هذا المؤشر الذي يعكس التباين المكاني لخدمات الطرق في محافظات العراق فضلا عن التباين في المستوى الثقافي والوعي البيئي وغيره من العوامل المؤثرة في وقوع الحوادث المرورية.

الجدول (2) والشكل (1) الارتفاع الملحوظ في حجم الحوادث المرورية وعدد كل من الوفيات والجرحى خلال المدة (2016-2019) وانخفاضها خلال العام 2020، كما يلاحظ ان نسبة التغير السنوي لمجموع الحوادث المرورية ارتفعت في العام 2018 لتتخفض وبشكل كبير خلال العام 2020 نحو (-23.9). اما نسبة التغير لوفيات الحوادث المرورية فهي الاخرى اتخذت الاتجاه نفسه لمعدلات الانخفاض لحجم الحوادث المرورية، اذ بلغ معدل التغير في العام 2020 نحو (-18.4). اما معدل التغير للجرحى فهو الاخر أخذ المسار نفسه الذي اتخذته كل من اتجاه عدد الحوادث والوفيات خلال مدة الدراسة اذ انخفضت في العام 2020 الى (-28). وبذلك يتضح ان هناك انخفاض في معدلات الحوادث المرورية واعداد الوفيات والجرحى خلال العام 2020، ورغم ذلك ان هذه المعدلات ما زالت عالية وتشكل خطرا كبيرا على العمليات الحيوية كما سيتبين ذلك من دراسة مؤشرات وفيات الحوادث المرورية ومقارنتها ببعض الدول.

جدول (2) عدد وفيات الحوادث المرورية ونسبة تغيرها

السنوي في العراق مقارنة بعدد الجرحى للمدة (2016-2020)

السنة	عدد الحوادث	نسبة التغير %	عدد الوفيات	نسبة التغير %	عدد الجرحى	نسبة التغير %
2016	8,763	-	2,531	-	9,016	-
2017	8,824	0.7	2,621	3.6	9,388	4.1
2018	9,852	11.7	2,767	5.6	10,439	11.2
2019	10,753	9.1	2,636	-4.7	11,651	11.6
2020	8,186	-23.9	2,152	-18.4	8,383	-28.0

المصدر: الباحث بالاعتماد على وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاءات حوادث المرور المسجلة للأعوام (2016-2020)

ثالثا: مؤشرات وفيات الحوادث المرورية

تعد دراسة وفيات حوادث المرور واتجاهات معدلاتها مؤشرات مهما للبيان وجود مشكلات حقيقية وخطورة في حركة

وبمقارنة المؤشر مع بعض دول العالم نجد ان هذا المعدل ينخفض عما سجل في المملكة العربية السعودية الذي بلغ 29 وفاة، ومن جهة اخرى يرتفع هذا المؤشر لخطورة وفيات

الحوادث المرورية بمقارنته مع بريطانيا بنحو الضعف والتي سجل 3 وفيات، وكذلك عند مقارنته بالولايات المتحدة التي سجل المؤشر فيها درجة 11 وفيات⁽⁴⁾.

جدول(3) مؤشرات وفيات الحوادث المرورية في العراق لعام 2020 بحسب المحافظات

المحافظة	السكان	الحوادث	الوفيات	المصابين	الوفيات/ السكان	الوفيات/ المصابين	الوفيات/ الحوادث
بغداد	8558625	871	227	657	2.7	34.6	26.1
البصرة	3063059	1023	191	1024	6.2	18.7	18.7
نينوى	3928215	232	112	178	2.9	62.9	48.3
ميسان	1171802	298	65	322	5.5	20.2	21.8
القادسية	1359642	587	107	681	7.9	15.7	18.2
ديالى	1724238	631	189	737	11.0	25.6	30.0
الانبار	1865818	416	81	330	4.3	24.5	19.5
بابل	2174783	830	220	930	10.1	23.7	26.5
كربلاء	1283484	409	114	330	8.9	34.5	27.9
كركوك	1682809	259	131	224	7.8	58.5	50.6
واسط	1452007	708	189	943	13.0	20.0	26.7
ذي قار	2206514	575	193	679	8.7	28.4	33.6
الثنى	857652	341	114	422	13.3	27.0	33.4
صلاح الدين	1680015	228	77	150	4.6	51.3	33.8
النجف	1549788	778	142	776	9.2	18.3	18.3
المجموع	34558451	8186	2152	8383	6.2	25.7	26.3

المصدر: الباحث بالاعتماد على:

1. التقرير الاحصائي السنوي لعام 2020، وزارة الصحة والبيئة، جمهورية العراق، دارالكتب والوثائق، بغداد، 2021، ص.5.

2. وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاءات حوادث المرور المسجلة لعام 2020.

درجة، وكذلك بريطانيا التي سجل فيها المؤشر (0.01) درجة، وفي الولايات المتحدة الامريكية سجل (0.017)⁽⁵⁾. وبذلك يتضح مدى خطورة حوادث المرور في العراق كون هذا المؤشر يرتفع بدرجة لافتة للنظر.

3- مؤشر نسبة الوفيات الى عدد الحوادث

يتضح من مؤشر نسبة عدد الوفيات الى عدد الحوادث الجدول (3) وجود تباين كبير بين محافظات البلاد اذ سجلت كل من كركوك ونينوى اعلى المعدلات بنحو (50.6 ، 48.3) وفاة / 100 حادث لكل منهما على التوالي، في حين سجلت محافظات

2- مؤشر نسبة الوفيات الى عدد المصابين في حوادث المرور

يبين الجدول (3) مدى خطورة حوادث السيارات في العراق وفق هذا المؤشر الذي يصل معدله الى (25.7) ، وتحتل المحافظات الشمالية الصدارة في كما في نينوى وكركوك وصلاح الدين التي سجل فيها المؤشر معدلات مرتفعة جدا وصلت الى اكثر من (50) ، اما ادنى معدل لهذا المؤشر فقد سجل في محافظات القادسية وواسط والنجف التي لا يتجاوز فيها المؤشر حدود (20) درجة . ورغم ذلك تعد هذه المعدلات عالية جدا جدا مقارنة بالمملكة العربية السعودية التي سجل فيها المؤشر (0.15)

تفيد دراسة التركيب العمري لظاهرة الوفيات الى معرفة حجم الفئة السكانية المعرضة لوفيات الحوادث المرورية، ذلك لتأثيرها في الانشطة الاقتصادية والفئات العمرية المعالة، اذ يعد التركيب العمري اهم محددات الوفيات، فلكل فئة عمرية سبب وفاة مميز يحتل المرتبة الاولى في قائمة اسباب الوفيات لتلك الفئة.⁷ اذ يتضح من خلال الجدول (4) ان الفئات العمرية الداخلة ضمن الاعمار (18-47) سنة هي اكثر الفئات لوفيات الحوادث المرورية حيث شكلت نسبة الوفيات لهذه الفئات مجتمعة ما نسبته 67% من مجموع وفيات الحوادث المرورية في العراق، وتشكل هذه الفئات اهم فئات السكان النشطين اقتصاديا من عموم الفئة العمرية النشطة اقتصاديا (15-64) سنة التي تقع عليها مسؤولية اعالة الفئات العمرية المعالة التي تمثلها فئة صغار السن وفئة كبار السن (14 سنة فاقل، 65 سنة فاكثر) مما يعني ان الحوادث المرورية في العراق لها تأثير سلبي كبير على القوة الاقتصادية وحركة السكان في العراق.

البصرة والقادسية والنجف) ادنى المعدلات بنحو (18) وفاة لكل 100 حادث. اذ بلغ المعدل العام لهذا المؤشر في العراق (26.3) وبمقارنة هذه المؤشر دوليا،⁶ نجد ان المملكة العربية السعودية سجلت معدلات اعلى بلغت (39.9) وفاة /100 حادث. في حين يعد هذا المؤشر مرتفعا جدا جدا مع نظيره في بريطانيا والولايات المتحدة الامريكية حيث سجل كل منهما معدل (1.5، 1.9) لكل منهما على التوالي.

رابعا: بعض الخصائص الديموغرافية لوفيات الحوادث المرورية في العراق

تهدف هذه الفقرة من الدراسة الى تسليط الضوء على بعض الخصائص الديموغرافية لوفيات الحوادث المرورية لأهميتها في التأثير على الموارد البشرية وحركة السكان مستقبلا، وان اهم الخصائص التي سيتم تناولها هي التركيب العمري والتعليمي والزوجي.

1. التركيب العمري لوفيات الحوادث المرورية

جدول (4) التركيب العمري لوفيات الحوادث المرورية في العراق لعام 2020

الفئات العمرية بالسنوات	(5) فاقل	(6-17)	(18-23)	(24-29)	(30-35)	(36-41)	(42-47)	(48-53)	(54-59)	60 فاكثر	(مجهول)	المجموع
العدد	165	277	319.0	361	360	240	162	101	63	93	11	2,152
%	7.7	12.9	14.8	16.8	16.7	11.2	7.5	4.7	2.9	4.3	0.5	100

المصدر: الباحث بالاعتماد على وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاءات حوادث المرور المسجلة لعام 2020.

تصل نسبة حاملي شهادة البكالوريوس الى (4.5)% من جملة وفيات الحوادث المرورية في العراق، ويشكل ذلك خسارة اقتصادية كبيرة حيث يمثل هذا المستوى اهمية كبيرة في التخطيط للتنمية الاقتصادية والاجتماعية⁽⁸⁾.

2. التركيب التعليمي لوفيات الحوادث المرورية

يعكس دراسة التركيب التعليمي لوفيات الحوادث المرورية حجم الفئات التعليمية المستهدفة في وفيات حوادث المرور، اذ يتضح من خلال الجدول (5) ان اكثر الفئات وفيات الحوادث المرورية هي المستوى الابتدائية بنسبة 31% من جملة مستويات التركيب التعليمي، وتشهد المستويات التعليمية صعودا انخفاضها نسبيا،

جدول (5) التركيب التعليمي لوفيات الحوادث المرورية في العراق لعام 2020

الحالة التعليمية	طفل	امّي	يقراً ويكتب	ابتدائية	متوسطة	اعدادية	دبلوم	بكالوريوس	دبلوم عالي	ماجستير	دكتوراه	مجهول	المجموع
العدد	218	98	359.0	680	429	199	48	97	2	2	0	20	2,152
%	10.1	4.6	16.7	31.6	19.9	9.2	2.2	4.5	0.1	0.1	0.0	0.9	100

المصدر: الباحث بالاعتماد على وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاءات حوادث المرور المسجلة لعام 2020.

1. التوزيع المكاني الحجمي والنسبي لوفيات الحوادث المرورية حسب المحافظة.

يتباين توزيع وفيات الحوادث المرورية في العراق بين محافظات القطر، كما في الجدول (7)، إذ يمكن توزيع احجام وفيات الحوادث المرورية في العراق الى اربعة مراتب حجمية، ينظر خريطة(1).

المرتبة الاولى: تمثلت بالحجم (143-227) وفاة وتشتمل على ستة محافظات هي (بغداد وديالى وبابل وذي قار والبصرة وواسط)، بلغت نسبة وفيات الحوادث المرورية فيها بالنسبة لمجموع وفيات الحوادث المرورية في العراق ما عدا اقليم كردستان نحو اكثر من نصف عدد وفيات الحوادث المرورية أي ما يعادل(56.2%).

المرتبة الثانية: ويتمثل حجم الوفيات فيها نحو (115-142)، وتضم محافظتان فقط هما كركوك والنجف بنسبة (12.6%) من مجموع وفيات الحوادث المرورية.

المرتبة الثالثة: وتمثل بالحجم (82-114) وفاة وتضم اربع محافظات هي نينوى وكربلاء والمثنى والديوانية، بنسبة (20.8%) من حجم وفيات الحوادث المرورية.

المرتبة الرابعة: وتمثل بالحجم (82-114) وفاة وتتمثل بثلاث محافظات هي ميسان والانبار وصلاح الدين، بلغت نسبة الوفيات فيها (19.4%) من مجموع الوفيات في العراق، بنحو (10.4%) من جملة وفيات الحوادث المرورية.

3. التركيب الزواجي لوفيات الحوادث المرورية

تتباين وفيات الحوادث المرورية بحسب التركيب الزواجي، إذ يتضح من خلال جدول(6) ان المتزوجين أكثر عرضة لحوادث المرور من غيرهم إذ بلغت نسبة وفيات المتزوجين (54.1%) من جملة الوفيات بحسب التركيب الزواجي، في حين شكل المطلقين والارامل ادنى نسبة إذ بلغت (1.1%) لكل منهما، الامر الذي يؤثر على معدلات الخصوبة ونمو السكان.

جدول (6) التركيب الزواجي لوفيات الحوادث المرورية المسجلة في العراق لسنة 2020

طفل	اعزب	متزوج	مطلق	ارمل	المجموع
251	686	1,160	24	23	2,144
11.7	32.0	54.1	1.1	1.1	100

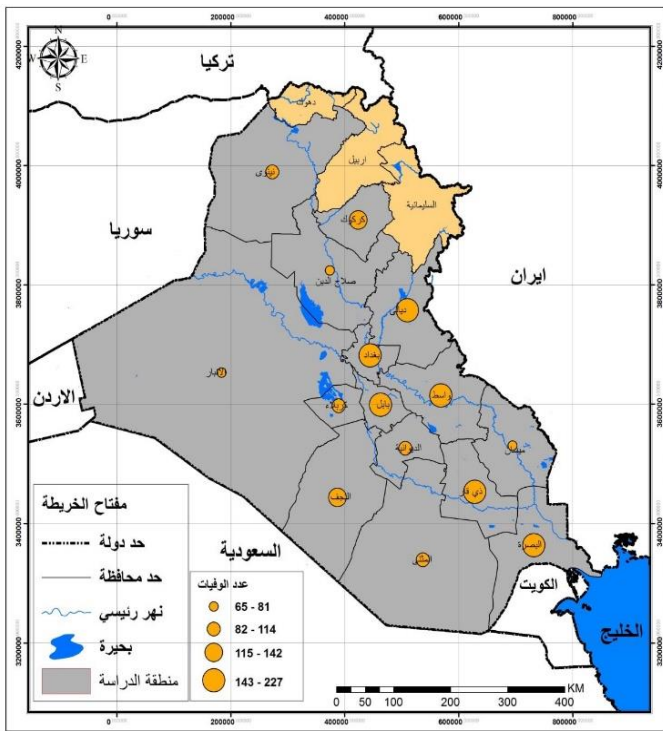
المصدر: الباحث بالاعتماد على وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاءات حوادث المرور المسجلة لعام 2020.

خامساً: التوزيع الجغرافي لوفيات الحوادث المرورية في العراق لا يمكن إدراك العلاقة بين الانسان وبيئته من دون معرفة صور التوزيع الجغرافي للظواهر الجغرافية قيد الدراسة. ولذا تجاول هذه الفقرة بيان توزيع وفيات حوادث المرور بحسب ما يأتي:

يبرز تأثير العامل الديني في زيادة حركة وكثافة النقل بشكل لا ينسجم مع شبكة الطرق المتاحة وقدرتها على استيعاب هذه الحركة لاسيما اثناء المناسبات الدينية . ومثلت ادنى نسبة وفيات للحوادث المرورية في المناطق الحضرية كل من بابل ونيوى الامر الذي يمكن تعليل الى انخفاض تطور شبكة النقل داخل المناطق الريفية وبالتالي ارتفاع نسبة وفيات تلك المناطق.

خريطة (1) التوزيع الحجي لوفيات الحوادث المرورية في

العراق لعام 2020



المصدر: جدول(7).

جدول(8) التوزيع البيئي لوفيات الحوادث المرورية في العراق

لعام 2020

المحافظة	حضر	ريف	مج السكان	%
نينوى	84	148	234	35.9
صلاح الدين	136	92	231	58.9
كركوك	121	138	262	46.2
ديالى	390	241	639	61.0
الانبار	283	133	422	67.1
بغداد	584	287	883	66.1

جدول(7) توزيع وفيات الحوادث المرورية في محافظات العراق

ونسبتهما لعام 2020

المحافظة	عدد الوفيات	النسبة %
نينوى	112	5.2
صلاح الدين	77	3.6
كركوك	131	6.1
ديالى	189	8.8
الانبار	81	3.8
بغداد	227	10.5
بابل	220	10.2
كربلاء	114	5.3
النجف	142	56.
القادسية	107	5.0
المثنى	114	5.3
ذي قار	193	9.0
واسط	189	8.8
ميسان	65	3.0
البصرة	191	8.9
المجموع	2,152	100.0

المصدر: الباحث بالاعتماد على وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاءات حوادث المرور المسجلة لعام 2020.

2- التوزيع المكاني لوفيات الحوادث المرورية حسب البيئة

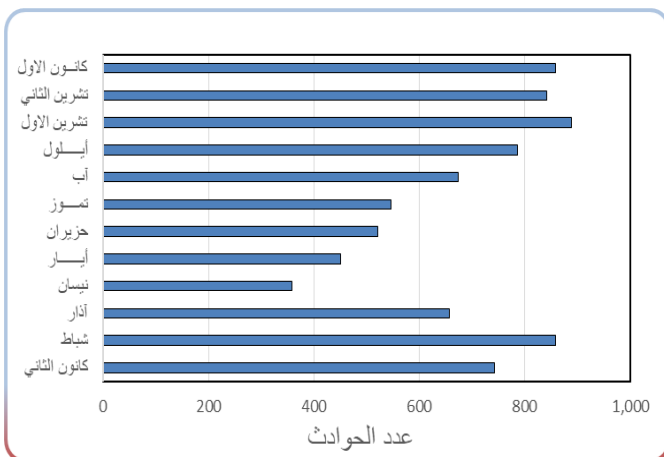
تكشف دراسة التوزيع البيئي للوفيات للحوادث المرورية الاختلافات في معدلات الحوادث بين الريف والحضر، على ضوء الاختلافات في خصائص الطرق وحركة المرور بين البيئتين وما يرافقها من اختلاف في عدد الوفيات. ويتضح من خلال الجدول (8) ، خريطة(2) تبين توزيع وفيات الحوادث المرورية بين محافظات البلاد، اذ يتضح تفوق محافظة النجف في وفيات المناطق الحضرية بنسبة (81%) تليها كربلاء بنسبة(75%) وهنا

جدول (9) توزيع وفيات الحوادث المرورية بحسب أشهر السنة في العراف لعام 2020

الشهر	عدد الحوادث	%
1 كانون الثاني	743	9.1
2 شباط	859	10.5
3 آذار	657	8.0
4 نيسان	359	4.4
5 أيار	450	5.5
6 حزيران	522	6.4
7 تموز	547	6.7
8 آب	674	8.2
9 أيلول	786	9.6
10 تشرين الأول	888	10.8
11 تشرين الثاني	842	10.3
12 كانون الأول	859	10.5
المجموع	8,186	100.0

المصدر: الباحث بالاعتماد على وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاءات حوادث المرور المسجلة لعام 2020.

شكل (2) التوزيع الزمني لوفيات الحوادث المرورية في العراق بحسب أشهر السنة



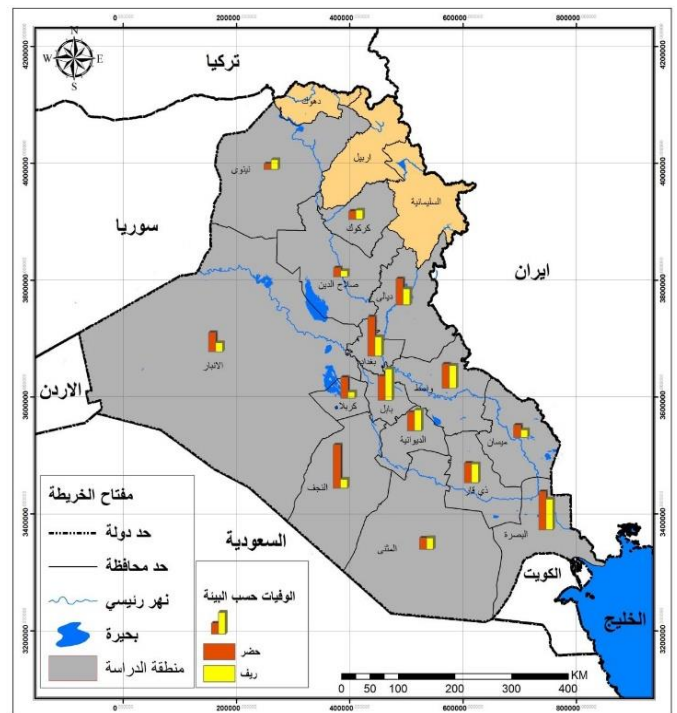
المصدر: الجدول (9).

فصل الشتاء في شهر تشرين الأول وحتى شهر شباط بنسبة (10.8%) من مجموع وفيات الحوادث المرورية في العراق،

المدينة	الوفيات حسب البيئة	حضر	ريف
بابل	43.0	838	470
كربلاء	75.0	416	97
التجف	81.4	792	133
القادسية	46.5	593	311
المثنى	49.3	345	171
ذي قار	50.4	581	282
واسط	51.0	716	343
ميسان	60.6	302	115
البصرة	54.7	1,035	457
المجموع	57.5	8,286	3,418

المصدر: الباحث بالاعتماد على وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاءات حوادث المرور المسجلة لعام 2020.

خريطة (2) التوزيع البيئي لوفيات الحوادث المرورية في العراق لعام 2020



المصدر: جدول (8).

1. التوزيع الزمني لوفيات الحوادث المرورية حسب أشهر السنة يتباين التوزيع الزمني لوفيات الحوادث المرورية في العراق بحسب أشهر السنة، إذ سجلت ارتفاع في معدلاتها منذ بداية

4. تتباين مؤشرات خطورة وفيات الحوادث المرورية بحسب محافظات البلاد، إذ سجل مؤشر عدد الوفيات إلى عدد السكان ارتفاع كبير في محافظات (المثنى وواسط وديالى) التي وصل فيها المؤشر نحو (10.1-13.3). في حين سجل مؤشر نسبة الوفيات إلى عدد المصابين ارتفاع كبير في المحافظات الشمالية (نينوى وكركوك وصلاح الدين) وصل إلى (50) درجة. أما مؤشر نسبة الوفيات إلى عدد الحوادث فقد احتلت محافظتي (كركوك ونينوى) أعلى المراتب (48-50). وهذا يؤكد أن تباين العوامل الجغرافية له دور كبير في معدلات وفيات الحوادث المرورية.

5. اتضح أن وفيات الحوادث المرورية تستهدف الفئات العمرية من (18-47) سنة، ما نسبته 67% من مجموع وفيات الحوادث المرورية في العراق، مما يؤثر القوى النشطة اقتصادياً ومستوى اعالة السكان.

6. تبين أن المتزوجين أكثر عرضة لحوادث المرور من غيرهم إذ بلغت نسبة وفيات المتزوجين (54.1%) من جملة الوفيات بحسب التركيب الزواجي، الأمر الذي يؤثر على معدلات الخصوبة ونمو السكان.

7. يتباين معدل حجم وفيات الحوادث المرورية ويمثل الحجم (143-227) وفاة المرتبة الأولى وتشتمل على ستة محافظات هي (بغداد وديالى وبابل وذي قار والبصرة وواسط).، بلغت نسبة وفيات الحوادث المرورية فيها بالنسبة لمجموع وفيات الحوادث المرورية في العراق ما عدا إقليم كردستان نحو أكثر من نصف عدد وفيات الحوادث المرورية أي ما يعادل (56.2%).

8. أظهرت الدراسة وجود تباين مكاني في حجم وفيات الحوادث المرورية في العراق إذ احتلت ستة محافظات (بغداد وديالى وبابل وذي قار والبصرة وواسط).، المرتبة الأولى. فيما احتلت ميسان والانبار وصلاح الدين أدنى مرتبة حجمية في عدد وفيات الحوادث المرورية.

9. بينت الدراسة تفوق محافظة النجف في وفيات المناطق الحضرية بنسبة (81%) تليها كربلاء بنسبة (75%) وهنا يبرز

حيث سجلت أعلى معدل لها وذلك لكثرة حالات الضباب وتساقط الأمطار خلال هذا الفصل، أما خلال فصل الصيف فيلاحظ انخفاض معدلات وفيات الحوادث المرورية التي سجلت أدنى مستوى لها في شهر نيسان بنسبة (4.4%) من مجموع وفيات الحوادث المرورية في السنة.

الاستنتاجات

1. سجلت حوادث الاصطدام المرتبة الأولى بعدد الحوادث المرورية (4524) حادث مروري بلغ نسبة الحوادث المميتة فيها المرتبة الأولى (42.8%) من المجموع الكلي للحوادث المميتة في العراق. تليها حوادث الدهس (2794) حادث، احتل الحوادث المميتة فيها المرتبة نفسها بنسبة (41.6%). وتأتي بالمرتبة الثالثة حوادث الانقلاب البالغ عددها 773 حادث، احتلت الحوادث المميتة فيها نسبة أدنى النسب (15.6%)، وسجلت الحوادث الأخيرة نسب ضئيلة جداً.

2. كشفت الدراسة أن هناك انخفاض في معدل الحوادث المرورية ومعدل الوفيات والجرحى في عام 2020، مقارنة بالأعوام السابقة حتى عام 2016. أظهر أن نسبة التغير لعدد الحوادث المرورية بلغ (-23.9)، ونسبة التغير لوفيات الحوادث المرورية (-18.4).

3. ترتفع معدلات مؤشرات خطورة وفيات الحوادث المرورية في العراق مقارنة بدول العالم المتقدم كالولايات المتحدة الأمريكية وبريطانية، وبشكل ملفت للنظر، إذ يصل معدل مؤشر عدد الوفيات لعدد السكان في العراق إلى (6.2) في حين يصل بريطانيا إلى (3) وفي أمريكا إلى (13). كذلك يرتفع مؤشر عدد الوفيات إلى عدد المصابين في العراق إذ يصل إلى (25.7) مقابل (0.01) في كل من بريطانيا والولايات المتحدة. أما مؤشر عدد الوفيات لعدد الحوادث المرورية فيصل في العراق إلى (26.3) مقابل (1.5)، (1.9) لكل من بريطانيا والولايات المتحدة. ويعكس ارتفاع هذه المؤشرات خطورة حوادث المرور في العراق.

الهوامش:

1 تتمثل الاسباب العشرة الاولى لوفيات الذكور: بأمراض القلب، وكورونا، والدماغ، وضغط الدم، واشكال اخرى من امراض القلب، والسكري، والفشل الكلوي، والاضطرابات التنفسية والحوادث المرورية، وامراض الجهاز الهضمي. المصدر: التقرير الاحصائي السنوي، وزارة الصحة/ البيئة، جمهورية العراق، 2020، ص84.

2 المصدر نفسه، ص80.

3 قليل هجرة، تحليل تطور اتجاهات الوفيات في الجزائر 1962-2012، مجلة العلوم الاجتماعية – جامعة الاغواط، المجلد 7، العدد 28، 2018، ص240.

4 هيفاء عبي الخشيبان عامر ناصر المطير وعبد العزيز ابراهيم، تحليل جغرافي للحوادث المرورية واثارها في منطقة القصيم في المملكة العربية السعودية، المجلة العربية للدراسات الجغرافية، المجلد الثالث، العدد 6، 2020 ص44.

5 عامر بن ناصر المطير، استخدام بعض المؤشرات الاحصائية في خطورة الحوادث المرورية، بحث منشور في ندوة (حوادث المرور)، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2005، ص17.

6 المصدر نفسه، ص20.

7نهال حمزة عبد الرحمن، مستويات الوفيات والعوامل المؤثرة فيها في محافظة جنين خلال الفترة 2004-2013 من واقع بيانات السجل الحيوي التابع لوزارة الصحة الفلسطينية، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الفلسطينية، 2015، ص120.

8رشود محمد الخريف، تطور الخصائص التعليمية لسكان المملكة العربية السعودية، مجلة كلية الانسانيات والعلوم الاجتماعية، كلية الآداب، جامعة الملك سعود، العدد 2001،، 42، ص112.

المصادر

1. رشود محمد الخريف، تطور الخصائص التعليمية لسكان المملكة العربية السعودية، مجلة كلية الانسانيات والعلوم الاجتماعية، كلية الآداب، جامعة الملك سعود، العدد 2001،

تأثير العامل الديني في زيادة حركة وكثافة النقل في تلك المناطق، في حين تفوقت محافظة بابل ونيوى في نسبة وفيات المناطق الريفية الامر الذي يمكن تعليقه الى انخفاض تطور شبكة النقل داخل تلك المناطق.

10. اظهر الدراسة ان للخصائص المناخية تأثير في تباين معدلات الحوادث المرورية، اذ ظهر ارتفاع في معدلات الوفيات خلال فصل الشتاء وتحديدًا من شهر تشرين الاول وحتى شهر شباط بنسبة (10.8%) من مجموع وفيات الحوادث المرورية في العراق.

التوصيات

1. وجوب تأهيل وتوسيع البنى التحتية لشبكات الطرق في كلا المناطق الحضرية والريفية وبشكل يعزز حركة النقل والمواصلات الامنة.

2. دعوة المتخصصين لأجراء المزيد من الدراسات العلمية عن اسباب الحوادث المرورية والطرق الناجعة لتخفيف من معدلاتها واثارها السلبية.

3. نشر الوعي المروري بين السكان عن طريق وسائل الاعلام بأشكالها المتنوعة، فضلا عن تضمين برامج التوعية المرورية في عمل المؤسسات الاجتماعية والثقافية والدينية وبما يحقق السلامة المرورية.

4. توسيع النقل الجماعي لاسيما بين المحافظات التي تشهد حركة مرورية اثناء المناسبات الدينية.

5. وجوب التنسيق بين مديريات المرور والهيئة العامة للأمناء الجوية فيما يخص نشر وتعميم الحالة الجوية على رجال المرور وسائفي المركبات لاسيما في الطرق الخارجي لأخذ الحيطة والحذر واتباع الإجراءات اللازمة للسلامة المرورية.

6. زيادة الدوريات المرورية ونقاط رصد حركة النقل للتقليل من المخالفات المرورية.

2. قليل هجيرة، تحليل تطور اتجاهات الوفيات في الجزائر 1962-2012، مجلة العلوم الاجتماعية - جامعة الاغواط، المجلد 7، العدد 28، 2018.
3. وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاءات حوادث المرور المسجلة للأعوام (2016-2020).
4. وزارة الصحة والبيئة، جمهورية العراق، التقرير الاحصائي السنوي لعام 2020، دار الكتب والوثائق، بغداد، 2021.

Traffic accident mortality indicators in Iraq and their spatial distribution for the year 2020

Raad.A.Mohammed

Abstract:

The research aims to study traffic accidents in Iraq for the year 2020. They constitute a humanitarian, economic and social problem. The research was based on the data of the Ministry of Planning, the Central Bureau of Statistics, and the data of the Ministry of Health and Environment. The research found that collision accidents constitute the first place with a percentage of (42%), followed by run-over accidents by (41%), then overturning accidents by (15%), and other accidents recorded low rates.

Keyword : indicators , Traffic accident, spatial distribution.