

التوزيع المكاني لحوادث المرور على الطريق الرئيس بصرة – ذي قار للمدة (٢٠٢٢-٢٠٠٣)

م. م . اياد غركان كاصد عبيد

وزارة التربية / المديرية العامة لتربية البصرة

خلاصة البحث:

يعد طريق بصرة – ذي قار من أهم الطرق الرئيسة في محافظة البصرة ، فهو يمثل حلقة الوصل الرئيسة بين محافظة البصرة والمحافظات الجنوبية والوسطى وصولاً إلى العاصمة بغداد ، فضلاً عن كونه طريقاً دولياً يربط محافظة البصرة بالكويت ، وهو يشهد حركة مرور كثيفة تسببت في وقوع العديد من الحوادث المرورية سواء أكانت دهساً أم اصطداماً أم انقلاباً أم حوادث أخر نتج عنها خسائر مادية وبشرية مختلفة ، تهدف الدراسة إلى بيان اسباب الحوادث ومواقعها مع وضع المقترحات التي من شأنها أن تحل ولو جزءاً من هذه المشكلة.

الكلمات المفتاحية: الحوادث المرورية ، طريق بصرة – ذي قار .

The Spatial distribution of Traffic Accidents on Basra – Thi Qar Main Road for the period (2003- 2022)

Asst. Lect. Ayad Ghargan Gassid

Ministry of Education / General Directorate of Education Basra

Abstract:

Basra – Thi Qar Main Road is considered as one of the important main roads in Basra state. It represents the main link between Basra state and the southern and central states up to Baghdad, the capital, in addition to being an international road linking Basra Governorate to the State of Kuwait. There is a heavy traffic movement that caused a lot of traffic accidents, whether run over, collisions, Car rollovers, or other accidents that resulted in various human and material losses. The study aims to explain the causes of accidents and their locations, while developing suggestions that would solve even part of this problem.

Keywords: Traffic Accidents, Basra – Thi Qar Road .

المقدمة

تعد مشكلة حوادث الطرق من أهم المشكلات التي تواجه العالم في العصر الحديث، نظراً لما ينتج عنها من ضحايا سواء أكانوا جرحى أم متوفين من مستخدمي الطريق، ومع تزايد عدد السكان في العالم وزيادة الازدحام في بعض المناطق وزيادة عدد السيارات على شبكات الطرق، زادت حدة هذه المشكلة، وبدأ واضحاً أن ضريبة هذا النمو والتطور تشكل خطراً يهدد المجتمع بأسره، وعلى هذا فقد حظيت هذه المشكلة باهتمام كبير لدى جميع دول العالم نظراً لخطورتها وتزايد أضرارها، فأصبحت موضوع بحث واهتمام للعلوم المعرفية ومنها علم الجغرافية الذي أخذ يهتم بدراسة الأبعاد والمتغيرات المكانية لمواقع حوادث المرور .

وقد جاء اختيار طريق بصرى - ذى قار ليكون موقع دراسة الحوادث المرورية كونه أحد الطرق الرئيسة في المحافظة الذي يشهد ارتفاعاً ملحوظاً في أعداد حوادث المرور وخصوصاً بعد الزيادة الحاصلة في أعداد السيارات فيها، ولذلك جاءت هذه الدراسة للكشف عن أسباب هذه المشكلة، والبحث عن الحلول المناسبة لها.

مشكلة البحث

١ - ما طبيعة التوزيع المكاني للحوادث المرورية على طريق بصرى - ذى قار؟

٢ - ما أهم أسباب وقوع الحوادث على طريق بصرى - ذى قار؟

فرضية البحث

١ - هنالك تباين في التوزيع المكاني للحوادث المرورية على طريق بصرى - ذى قار .

٢ - للحوادث المرورية على طريق بصرى - ذى قار أسباب متعددة.

هدف البحث

يهدف البحث إلى دراسة واقع الحوادث المرورية على طريق بصرى - ذى قار للمدة (٢٠٠٣-٢٠٢٢)، وتسليط الضوء على الأسباب التي تقف وراء وقوع هذه الحوادث، وتعيين الأماكن التي ترتفع فيها أعداد الحوادث أو ترتفع معدلات الخطورة بها.

الحدود المكانية والزمانية للدراسة

تتلخص الحدود المكانية للبحث بالطريق الرئيسى (بصرى - ذى قار) الذي يربط محافظة البصرة بالعاصمة بغداد مروراً بمحافظتي ذي قار والمثنى والقادسية وبابل ، الخريطة (١) ، أما الحدود الزمانية للبحث فتتمثل في المدة الواقعة بين (٢٠٠٣ - ٢٠٢٢) .

مناهج البحث

تم الاعتماد على العديد من المناهج في هذا البحث منها المنهج التاريخي، والمنهج الإحصائي، والمنهج التحليلي، والمنهج الوصفي .

خريطة (١)

طريق بصرة - ذي قار (المرور السريع)



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على: جمهورية العراق، وزارة الإعمار والإسكان والبلديات والأشغال العامة، الهيئة العامة للطرق والجسور، مديرية الطرق وجسور محافظة البصرة، الشعبة الفنية، ٢٠٢٣، بيانات غير منشورة.

طريق بصره - ذي قار

١ - طريق بصره - ذي قار (نشأته - مواصفاته - أهميته)

يعد هذا الطريق من أحدث الطرق المنشأة وأكبرها ليس في محافظة البصرة فحسب وإنما على مستوى العراق ، بدأ العمل بتنفيذ هذا الطريق في عام ١٩٨١ ، وتم تخصيص مبالغ طائلة لتنفيذ المشروع على الرغم من تزامن تنفيذ هذا المشروع مع الحرب العراقية الايرانية وما رافقته من عمليات عسكرية أدت إلى غلق الموانئ العراقية واللجوء إلى استخدام ميناء العقبة كبديل عن الموانئ العراقية ، وشحة الوقود ومادة القير وارتفاع أسعارهما ، ومحدودية التخصيصات المالية بالعملة الصعبة ، وعلى الرغم من هذا كله إلا إن الحكومة العراقية بذلت جهوداً جبارة في حينها لضمان تنفيذ هذا المشروع على وفق أعلى المعايير الدولية من خلال إحالة مقالة المشروع في معظم أجزائه إلى شركات رصينة ذات باع طويل في تنفيذ هذا النوع من المشاريع^(١) ، كشركة درومكس البولندية التي أُحيل لها (الجزء ط / ٧ ناصرية - رميلة) ، وشركة بلفنكر اندبركر وديكرهوف وودمان الألمانية التي أُحيل لها (الجزء ط / ٨ رميلة - بصره) وغيرها من الشركات الاخرى التي أُحيل لها أجزاء اخرى من المشروع (خارج منطقة الدراسة) ، كما قامت الحكومة بالاستعانة بأحد أهم المكاتب الاستشارية في اعمال التصميم وإعداد المخططات وباقي وثائق المقولة إضافة إلى خدمات الإشراف العام طول مدة التنفيذ وتشكيل منشأة عامة متخصصة سميت في حينها (المنشأة العامة لتنفيذ طرق المرور السريعة) ورفدها باستشاريين من مختلف الاختصاصات (مهندسون استشاريون انشائيون - اختصاصات التربة - التبليط - التأنيث - القناطر - السيطرة النوعية وغيرها) وتوفير مختبرات حقلية متكاملة لضمان تحقيق جميع متطلبات المواصفات الفنية إضافة إلى مختبرات المركز الوطني للمختبرات والبحوث الانشائية وتوفير دوائر مهندسين مقيمين رصينة ومتكاملة بالاختصاصات كافة وتوفير مستلزمات عملها بشكل متكامل وبفقرات ضمن عقد مقولة تنفيذ الطريق ذاته ، وفي عام ١٩٨٨ تم إنجاز الطريق^(٢).

صمم الطريق بأقواس عديدة افقية لتجنب مستخدمي الطريق حالة الملل والنعاس بسبب السيادة لمسافات طويلة على طريق مستقيم ، وقد صممت أطول مسافة من دون اقواس بطول (٦) كم فقط ، وأقصر مسافة بطول (٧٠٠) م فقط ، وصممت الأقواس الافقية بأقطار كبيرة جداً بحيث لا يقل نصف قطر أكثر الأقواس حدة على طريق المرور السريع عن (٥) كم ، كما أن الأقواس لم تفتح بأكثر من نصف قطر (١٠) كم ، لضمان انتباه مستخدمي الطريق من دون تقليل السرعة و من دون تقليل معامل الأمان في ذات الوقت، وبسبب السرعة التصميمية العالية (١٤٠ كم / ساعة) تم جعل مدى الرؤية عالية وحجم أكبر ميل طولي على طول استقامة الطريق بما لا يتجاوز (٢%) ، ويتم تصميم الاقواس العمودية المحدبة بأقطار لا تقل عن (٥) كم والأقواس العمودية المقعرة بأنصاف اقطار لا تقل عن (٢٠) كم^(٣) ، وصمم الطريق بستة ممرات في معظم استقامته ثلاثة للذهاب وثلاثة للإياب مع ممر للوقوف الاضطراري

على طول استقامة الطريق ، وفي وسط هذه الممرات جزرة وسطية ، ويبلغ العرض الكلي للطريق بين (٣٣ _ ٣٦) م^(٤) ، وجميع التقاطعات على الطريق تكون مجسرة بمستويين أو ثلاثة مستويات ، وعدد الجسور الفوقانية (١٣) جسر وعدد الجسور التحتانية (٣٣) جسر تحتاني (بواقع جسرين في الموقع الواحد أحدهما للذهاب والآخر للإياب)^(٥) ، واثث الطريق بمستلزمات السلامة المرورية كافة بما يؤمن الراحة والأمان وسرعة الوصول إلى الهدف مثل الأسيجة الوقائية والأسيجة السلكية على محرم الطريق لمنع عبور الحيوانات وأسيجة الأمان للجسور والعلامات المرورية بأنواعها والعاكسات الفسفورية ونظام إنارة التقاطعات ونظام الهاتف الاضطراري وتخطيط الطريق ، وصمم الطريق لتحمل محور ثقل محوري مقداره (١٦.٣) طن^(٦) ، هذا ويبلغ طول هذا الطريق (١١٤) كم ، ضمن حدود المحافظة^(٧) ، الصورة (١) .

تكمّن أهمية هذا الطريق الذي يُصنّف بكونه من طرق المرور السريعة في العراق من خلال ربط محافظة البصرة بمحافظات البلاد الجنوبية والوسطى والغربية ، إذ يُعد بحق الشريان الرئيس لحركة النقل في العراق ، فبالإضافة إلى حركة المسافرين من خلاله ، فهو يربط الموانئ الجنوبية بالعاصمة بغداد ومنها إلى باقي محافظات البلاد ، وتزداد أهمية هذا الطريق من خلال ربط العراق مع كل من سوريا والأردن من جهة ودول الخليج العربي من جهةٍ أخرى ، وكان من المؤمل امتداده شرقاً ليصل عبر جسر خالد بن الوليد إلى إيران إلا أن الظروف السياسية حالت دون ذلك^(٨) .

الصورة (١)

طريق بصره- ذي قار (المرور السريع)



المصدر: الدراسة الميدانية بتاريخ 13 / ٨ / ٢٠٢٣ .

التوزيع المكاني لحوادث المرور على الطريق الرئيس بصره - ذي قار للمدة (٢٠٢٢-٢٠٠٣) :-

٢ - الحوادث المرورية على طريق بصره - ذي قار

بلغت أعداد الحوادث المرورية التي سُجلت على طريق بصره - ذي قار خلال مدة الدراسة (٢٠٢٢ - ٢٠٠٣) (٤٥٦١) حادثاً ، منها (٧٠٢) حادث دهس بنسبة (١٥.٤ %) من المجموع الكلي للحوادث ، تليها حوادث الاصطدام (١٦١٠) حوادث بنسبة (٣٥.٣ %) ، ثم حوادث الانقلاب (٢١٨٧) حادثاً بنسبة (٤٧.٩ %) ، أما الحوادث الأخرى فبلغت (٦٢) حادثاً بنسبة (١.٤ %) ، ولمعرفة التوزيع المكاني لحوادث المرور على هذا الطريق تم تقسيمه إلى جزئين ، الجدول (١) ، الشكل (١) ، وعلى النحو الآتي:

الجدول (١)

التوزيع الجغرافي لأعداد حوادث المرور (طبيعة الحادث، درجة الخطورة) المسجلة على طريق بصره- ذي قار للمدة (٢٠٢٢ - ٢٠٠٣)

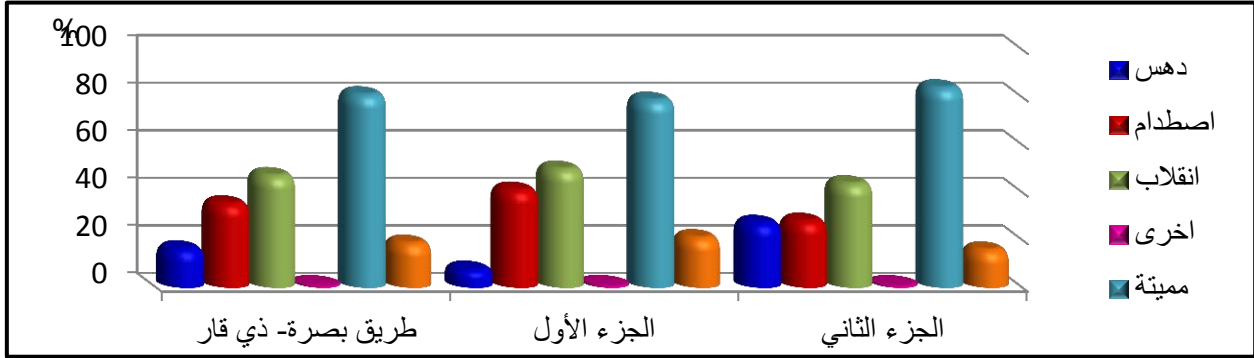
درجة الخطورة						طبيعة الحادث										أجزاء الطريق
%	المجموع	غير مميتة		مميتة		%	المجموع	اخرى		انقلاب		اصطدام		دهس		
		%	العدد	%	العدد			%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	
100	٢٤٨٧	٢٦.٩	٦٦٨	٧٣.١	١٨١٩	100	٢٤٨٧	١.٥	٣٩	٥٠.١	١٢٤٦	٤٠.٧	١٠١١	٧.٧	١٩١	الجزء الأول
100	2074	17.3	359	82.7	1715	100	2074	1.2	23	45.3	941	28.9	599	24.6	511	الجزء الثاني
100	4561	22.5	1027	77.5	3534	100	4561	1.4	62	47.9	2187	35.3	1610	15.4	702	المجموع الكلي

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على :

- ١ - جمهورية العراق ، وزارة الداخلية، مديرية مرور محافظة البصرة ، شعبة الإحصاء ، بيانات غير منشورة، لعام ٢٠٢٢.
- ٢ - جمهورية العراق ، وزارة الداخلية ، مديرية شرطة محافظة البصرة ، شعبة الإحصاء ، بيانات غير منشورة، لعام ٢٠٢٢.

الشكل (١)

التوزيع الجغرافي لنسب حوادث المرور (طبيعة الحادث، درجة الخطورة) المسجلة على طريق بصره- ذي قار للمدة (٢٠٢٢ - ٢٠٠٣)



المصدر: بيانات الجدول (١)

أ - الجزء الأول (من تقاطع جسر القادسية (جسر الكريزة) إلى سيطرة مرور الرميثة)

بلغت اعداد الحوادث المرورية التي سُجلت على هذا الجزء من الطريق خلال المدة (٢٠٠٣ - ٢٠٢٢) (٢٤٨٧) حادثاً ، منها (١٩١) حادث دهس بنسبة (٧.٧ %) من المجموع الكلي للحوادث، تليها حوادث الاصطدام (١٠١١) حادثاً بنسبة (٤٠.٧ %) ، ثم حوادث الانقلاب (١٢٤٦) حادثاً بنسبة (٥٠.١ %) ، أما الحوادث الاخرى فبلغت (٣٩) حادثاً بنسبة (١.٥ %) ، وتعود أسباب هذه الحوادث إلى وجود نقص كبير في أعداد العلامات المرورية واللوحات الإرشادية فضلاً عن استهلاك أغلب ما هو موجود فيها ، وقدم الخطوط الأرضية وتلاشيها ، وانعدام وجود أعمدة الإنارة ما عدا بعض من مقاطع الطريق التي تحتوي على أعمدة إنارة ابتداءً من تقاطع جسر القادسية (جسر الكريزة) وحتى سيطرة السدرة التي تمثل المدخل الرئيس لمحافظة البصرة ، واختفاء اقسام كبيرة من الأسيجة السلوكية التي تمنع الحيوانات السائبة من العبور ، نتيجة لتعرضها لعمليات السلب والنهب التي حدثت بعد عام ٢٠٠٣ ، أضف إلى ذلك وجود الحفر والمطبات العميقة التي تتوسط الطريق لا سيما في ممر الإياب ، نتيجة لتضرره من جراء الضربات الجوية والأعمال الحربية التي شهدتها العراق في عام ٢٠٠٣ ، وفي عام ٢٠١٧ قامت مديرية الطرق والجسور في محافظة البصرة بالمباشرة في إعادة تأهيل (إكساء) ممر الإياب ابتداءً من تقاطع مطار البصرة وحتى تقاطع جسر القادسية (جسر الكريزة) وعلى شكل مراحل ، وبالمقابل أصبح الممر

المعاكس مخصص لحركة السيارات ذهاباً وإياباً ، وقد تم انجاز آخر مرحلة في نهاية عام ٢٠١٨ ، وخلال المدة التي تمت فيها عملية التأهيل هذه شهد هذا الموقع وقوع العديد من الحوادث المرورية وذلك لعدم وجود علامات دلالة (تحذيرية) على مسافة مناسبة تنبه سائقي السيارات على ممر الإياب من وجود قطع في الطريق كما تنبههم أيضاً من وجود تحويلة إلى ممر الذهاب ، ومن ثم تعرضهم إلى حوادث الانقلاب نتيجة لتفاديهم هذا القطع بشكل مفاجئ^(٩) ، ومن الاسباب الاخرى التي تقف وراء وقوع هذه الحوادث هو الفتحات الغير نظامية التي يقوم بعملها اصحاب المقالع التي تقع على جانبي هذا الجزء من الطريق من اجل تسهيل صعود سياراتهم المحملة بمادة الرمل والحصى وغيرها من المواد الأخرى من الكتف الترابي للطريق إلى الطريق نفسه ، وما يزيد الامر سوءاً جهل بعض سائقي هذه السيارات بالأنظمة والقوانين المرورية من خلال الانتقال المفاجئ من الكتف الترابي إلى الطريق الرئيس من دون تقدير المسافة القادمة منها السيارة التي تسير على الطريق الرئيس بشكل دقيق ، ناهيك عن السلوك الخاطئ الذي يقوم به بعض سائقي سيارات الحمل (القلاب) المتجهين من هذه المقالع وإليها من خلال تفريغ الحمولة (الرمل ، الحصى) على الجانب الايمن من الطريق (ممر الوقوف الاضطراري) عندما تتعرض سياراتهم إلى عطل مفاجئ ومن ثم تكوين تل ترابي يتفاجئ به بعض سائقي السيارات وخصوصاً سائقي السيارات الذين يقومون بعملية الاجتياز من جهة اليمين^(١٠) ، زد على ذلك وقوف بعض السيارات على ممر الوقوف الاضطراري وتحديداً سيارات نقل البضائع القادمة من موانئ المحافظة باتجاه العاصمة أو المحافظات الأخرى من دون وجود عطل ميكانيكي يستدعي وقوفها على هذا الممر ، علماً إنَّ هذا الممر مخصص للوقوف الاضطراري للسيارات التي تتعرض لعطل مفاجئ فقط ، ولا تقف اسباب هذه الحوادث عند هذا الحد بل تتعدى ذلك إلى كثرة التجاوزات من المحلات المتخصصة لبيع المواد الغذائية والوجبات السريعة ، وورش التصليح ومعالجة الإطارات ، ومحطات الغسل والتشحيم على نهر الطريق (ممر الوقوف الاضطراري) وما تسببه من إعاقة لحركة المرور على الطريق من خلال الوقوف العشوائي من أصحاب السيارات بجانب هذه التجاوزات من أجل الاستفادة من خدماتها الأمر الذي يؤدي إلى تضيق الطريق ومن ثم وقوع الكثير من الحوادث^(١١) .

ب - الجزء الثاني (من سيطرة مرور الرميلة إلى منطقة مزارع أم عنيج / سيطرة أم عنيج العسكرية) بلغت أعداد الحوادث المرورية التي سُجلت على هذا الجزء من الطريق خلال المدة (٢٠٠٣ - ٢٠٢٢) (٢٠٧٤) حادثاً ، منها (٥١١) حادث دهس بنسبة (٢٤.٦ %) من المجموع الكلي للحوادث ، تليها حوادث الاصطدام (٥٩٩) حادثاً بنسبة (٢٨.٩ %) ، ثم حوادث الانقلاب (٩٤١) حادثاً بنسبة (٤٥.٣ %) ، أما الحوادث الأخرى فبلغت (٢٣) حادثاً بنسبة (١.٢ %) ، وتمثلت الأسباب المؤدية لها إلى افتقار هذا الجزء من الطريق إلى التأثير الجيد من حيث النقص الكبير في أعداد العلامات المرورية ، واختفاء الخطوط الأرضية ، وانعدام وجود أعمدة الإنارة ، ووجود نقص كبير في الأسيجة السلوكية التي تمنع الحيوانات السائبة من العبور ، نتيجة لتعرضها لعمليات السلب والنهب بعد أحداث عام ٢٠٠٣ ، ومنذ ذلك الحين لم يتم تعويض النقص الحاصل في هذه الأسيجة بأسيجة سلوكية جديدة على الرغم من امتداد هذا الجزء من الطريق ضمن مناطق صحراوية يقطنها عدد كبير من سكان البدو الرحل الذين يقومون بتربية حيوانات الاغنام والأبل ، حيث تبرز خطورة هذه الحيوانات عندما تقوم بالانتقال من مرعى إلى آخر على جانبي الطريق ، كما تعمل الحيوانات البرية الصغيرة التي تخرج على الطريق فجأة كأمثال الضب وغيره من الحيوانات الصحراوية الأخرى في وقوع بعض الحوادث المتفرقة على هذا الجزء من الطريق ، لأنها تسبب ردة فعل فوق العادة لدى السائق ، كالفرملة المفاجأة أو الانحراف المفاجئ ، اضافة إلى ذلك قلة الصيانة الدورية لهذا الجزء من الطريق ، إذ تتوسطه الحفر والمطبات العميقة التي يصل عمقها إلى أكثر من (٢٠) سم والتي تعد معيقة لحركة المرور ، إذ غالباً ما يتفاجأ بها الكثير من سائقي السيارات وخصوصاً في وقت الليل مما يضطرون إلى تغيير مسار سياراتهم بطريقة فجائية فتؤدي لهذه الحفر والمطبات الأمر الذي يعرضهم إلى حوادث الانقلاب أو الاصطدام بسيارات أخرى^(١٢).

إن ما يمتاز به طريق المرور السريع (بصرة - ذي قار) من حيث القدرة الاستيعابية الكبيرة لحركة المرور واحتوائه على أربع مسالك للسيارات في كل ممر ، مع الأخذ بنظر الاعتبار ضعف الرقابة القانونية على هذا الطريق من حيث افتقاره للدوريات المرورية وأجهزة المراقبة كالكاميرات والرادارات الحديثة التي ترصد المخالفات المرورية عن بعد ، شجع نسبة كبيرة من سائقي السيارات وخصوصاً في أوقات الأعياد والمناسبات الدينية بسبب كثرة مستخدمي هذا الطريق خلال هذه الأوقات إلى عدم الاكتراث بالأنظمة والقوانين المرورية من خلال القيادة بسرعة جنونية ، ولا شك إن السرعة الشديدة تتسبب في فقدان السيطرة على السيارة وتعيق القدرة على تلافي وقوع الحوادث فهي القاسم المشترك لجميع أسباب الحوادث التي وقعت على هذا الطريق بجزئيه الأول والثاني ، لأن السرعة الزائدة تؤدي إلى عدم اتزان السيارة وزيادة احتمال وقوع الحوادث نتيجة لعدم قدرة السائق من السيطرة على السيارة في الحالات الطارئة مثل حالات انفجار الاطار ، توقف الفرامل عن العمل ، حدوث عطل في المحرك ، فضلاً عن مفاجآت الطريق ، فكلما ازدادت السرعة كلما ازدادت المسافة اللازمة للتوقف وبالنسبة

ازدادت مخاطر حوادث الاصطدام والانقلاب والدهس على هذا الطريق ، كما أن احتمال ارتكاب السائق للأخطاء يتضاعف مع زيادة السرعة^(١٣).

ولعل من الموضوعية أن نشير إلى أن افتقار الكثير من السيارات لشروط المتانة الأمان^(*) ، وقيادة السيارة بتهور ورعونة وخصوصاً بين فئة الشباب ناهيك عن جهل نسبة كبيرة منهم بأصول القيادة ، وعدم انتباه أغلب سائقي السيارات لعنصر المفاجئة وانشغالهم في أمور مثل التحدث بالهاتف النقال أو الحديث مع الركاب أو النعاس ، أضف إلى ذلك عدم التزام بعض سائقي السيارات بالنظام المروري وقواعد السير من حيث الاجتياز الخاطئ من جهة اليمين ، واستخدام الزنون (الضوء الابيض العالي) الذي يصيب السائق المقابل بعدم القدرة على الرؤية ، وعدم وضع مسافة أمان ما بين السيارات التي تسير امامهم ، والسير عكس الاتجاه ، تعد أسباباً أخر تشترك في أغلب الحوادث المرورية التي تم تسجيلها على هذا الطريق^(١٤) ، و تم استعراضها خلال هذا الموضوع.

النتائج

١ - يعد طريق بصرى - ذى قار من الطرق الحيوية والمهمة في محافظة البصرة والعراق عموماً ، فهو يربط محافظة البصرة بباقي محافظات البلاد الجنوبية والوسطى ، وما يقدمه من خدمات كبيرة لسالكيه سواء لنقل المسافرين او البضائع .

٢ - شهد طريق بصرى - ذى قار ارتفاعاً كبيراً في أعداد الحوادث المرورية التي سُجلت عليه خلال المدة الممتدة من (٢٠٠٣ - ٢٠٢٢) ، إذ بلغت اعداد هذه الحوادث (٤٥٦١) حادثاً ، وقد تصدر الجزء الأول من الطريق الممتد من (تقاطع جسر القادسية (جسر الكزيزة) إلى سيطرة مرور الرميطة) المرتبة الأولى في اعداد الحوادث المرورية التي سُجلت عليه خلال المدة المذكورة بواقع (٢٤٨٧) حادثاً ، فيما جاء الجزء الثاني من الطريق الممتد من (سيطرة مرور الرميطة إلى منطقة مزارع أم عنيج / سيطرة أم عنيج العسكرية (بالمرتبة الثانية في اعداد الحوادث المرورية التي سُجلت عليه إذ بلغت (٢٠٧٤) حادثاً .

٣ - كان لخصائص طريق بصرى - ذى قار الأثر الواضح في وقوع الحوادث المرورية التي سُجلت عليه خلال مدة الدراسة الممتدة من (٢٠٠٣ - ٢٠٢٢) ، نتيجة لافتقاره إلى التأثيث الجيد الذي يشتمل على توفر العلامات والإشارات المرورية الدالة والتحذيرية ، والخطوط الارضية ، والأسيجة السلوكية ، وأعمدة الإنارة ، أضف إلى ذلك الحفر والمطبات والتشققات التي تعد الصفة الطاغية على سطح طريق بصرى - ذى قار .

٤ - بينت الدراسة أن العامل البشري المتمثل في السلوكيات الخاطئة لبعض السائقين يعد من الاسباب الرئيسة للحوادث المرورية التي سُجلت على طريق بصرى - ذى قار خلال مدة الدراسة (٢٠٠٣ - ٢٠٢٢)

التوزيع المكاني لحوادث المرور على الطريق الرئيس بصره - ذي قار للمدة (٢٠٠٣-٢٠٢٢) :-

٥ - بينت الدراسة بأن قيادة السيارة بسرعة شديدة، والانشغال بالهاتف النقال في أثناء قيادة السيارة، وعدم الامتثال لإشارات المرور وعلاماته، وقلة الوعي المروري عند نسبة كبيرة من سائقي السيارات، فضلاً عن افتقار الكثير من السيارات لشروط المتانة والأمان تعد من الأسباب التي تشترك في أغلب الحوادث المرورية التي تم تسجيلها على طريق بصره - ذي قار خلال مدة الدراسة (٢٠٠٣ - ٢٠٢٢) .

المقترحات

- ١ - إجراء عمليات الصيانة المستمرة للطريق من التشققات والحفر والمطبات التي يعاني منها مع مراعاة استمرار حركة المرور وعدم انقطاعها في أثناء الصيانة .
- ٢ - الاهتمام بتأثير الطريق وبخاصة فيما يتعلق بالعلامات المرورية والتحذيرية والخطوط الأرضية واعمد الإنارة والإسيجة السلكيةالى غير ذلك .
- ٣ - تشريع القوانين الخاصة بإزالة التجاوزات من على محرم الطريق ونهر الطريق من المحلات والاكشاك وورش التصليح وغيرها .
- ٤ - تجهيز الطريق بالرادارات والكاميرات الحرارية لرصد المخالفات عن بعد وخصوصاً مخالفات تخطي السرعة المقررة على هذا الطريق .
- ٥- تكثيف دوريات المرور على طريق بصره - ذي قار لضبط المخالفين لقواعد المرور وأنظمتهم .
- ٦- التشدد في تطبيق قانون المرور ضد المخالفين مع فرض غرامات مالية بحقهم ليكون ذلك رادعاً لهم ولغيرهم .
- ٧- ضرورة قيام الجهات المختصة بإجراء دراسات تفصيلية للمواقع التي تتكرر فيها الحوادث باستمرار على طريق بصره - ذي قار من أجل التعرف على تلك الخصائص المكانية التي قد تكون سبباً في ازدياد الحوادث المرورية بها ومن ثم وضع حلول جذرية لها من خلال تفعيل إجراءات الوقاية والسلامة المرورية في تلك المواقع .
- ٨- وضع برامج توعية مرورية متكاملة تُسخر لها الوسائل الاعلامية كافة لتثقيف افراد المجتمع بخطورة ارتكاب المخالفات المرورية وخصوصاً المخالفات المتعلقة بالسرعة الزائدة ، واستخدام الهاتف النقال في أثناء القيادة ، والاجتياز الخاطئ من جهة اليمين، وعدم الالتزام بأنظمة المرور وعلاماته، وعدم ارتداء حزام الامان ، لما لذلك من تأثير ايجابي في خفض اعداد الحوادث المرورية المرتفعة على هذا الطريق .

الهوامش :

- (١)- عبد النافع عبد الموجود وآخرون ، تطور الطرق والجسور في العراق لغاية عام ١٩٩٠ ، مطبعة الاديب البغدادية ، بغداد ، ١٩٩٢ ، ص ١٧ .
- (٢)- مقابلة شخصية مع السيد عبد الصاحب حمودي غريب الخزرجي ، مهندس اقدم في دائرة الطرق والجسور ، مديرية طرق المرور السريع في محافظة بغداد ، في تاريخ ٢٧/٧/٢٠٢٣ .
- (٣)- جمهورية العراق ، وزارة الإعمار والإسكان والبلديات والأشغال العامة ، الهيئة العامة للطرق والجسور ، مديرية طرق المرور السريع في محافظة بغداد ، الشعبة الفنية ، ٢٠٢٣ .
- (٤)- محمد أزهري السماك وآخرون ، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق ، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع ، الأردن - عمان ، ٢٠١١ ، ص ١٧١ .
- (٥)- جمهورية العراق ، وزارة الإعمار والإسكان والبلديات والأشغال العامة ، الهيئة العامة للطرق والجسور ، مديرية الطرق والجسور في محافظة البصرة ، الشعبة الفنية ، ٢٠٢٣ .
- (٦)- ميسون محي علي الزبيدي ، نظام وإدارة صيانة طرق المرور السريع رقم (١) ، رسالة ماجستير ، كلية الهندسة المدنية / فرع هندسة البناء وإدارة المشاريع الإنشائية ، الجامعة التكنولوجية ، ١٩٨٩ ، ص ١٦ .
- (٧)- جمهورية العراق ، وزارة الإعمار والإسكان والبلديات والأشغال العامة ، الهيئة العامة للطرق والجسور ، مديرية الطرق والجسور في محافظة البصرة ، الشعبة الفنية ، مصدر سابق .
- (٨)- أسعد عباس هندي الأسدي ، النقل بالسيارات على الطرق الخارجية في محافظة البصرة ، رسالة ماجستير ، كلية التربية ، جامعة البصرة ، ٢٠٠١ ، ص ١٧١ .
- (٩)- مقابلة شخصية مع السيد علي حسن علي الفضلي، مفوض مرور في سيطرة مرور المطار، بتاريخ ١/٨/٢٠٢٣.
- (١٠)- مقابلة شخصية مع السيد حيدر نسيم عبيد الركابي، ملازم مرور في سيطرة مرور المطار، بتاريخ ١/٨/٢٠٢٣.
- (١١)- مقابلة شخصية مع السيد أسعد خضير محيي الجبوري ، مقدم مرور وأمر سيطرة مرور السدرة ، بتاريخ ٧/٨/٢٠٢٣ .
- (١٢)- مقابلة شخصية مع السيد حيدر عبد الخالق محمد الغزاوي ، مفوض مرور في سيطرة مرور الرميثة ، بتاريخ ١٣/٨/٢٠٢٣ .
- (١٣)- مقابلة شخصية مع السيد رياض جاسم عبد الله العيداني ، عقيد مرور ومدير قسم العلاقات والإعلام في مديرية مرور محافظة البصرة ، بتاريخ ١٧/٨/٢٠٢٣ .
- (*)- يقصد بشروط المتانة والأمان بالنسبة للسيارة : توفر الأجهزة الآتية على أن تكون صالحة للعمل من دون أي خلل فني:-
أ- محرك .
ب- مصابيح أمامية وخلفية وإشارات ضوئية .
ج- جهاز تنبيه مماثل للموجود في السيارة من المنشأ .
د- جهاز موقف .
هـ- مرآيا جانبية وخلفية .
و- ماسحات مطرية .
ز- مصباح خاص لقراءة لوحة التسجيل ليلاً .
ح- أن يكون الزجاج الموجود في السيارة من النوع الغير قابل للكسر بشكل شوايا .
- (١٤)- مقابلة شخصية مع السيد رياض جاسم عبد الله العيداني ، مصدر سابق .

المصادر :

- (١)- عبد الموجود ، عبد النافع وآخرون ، تطور الطرق والجسور في العراق لغاية عام ١٩٩٠ ، مطبعة الاديب البغدادية ، بغداد ، ١٩٩٢ .
- (٢)- مقابلة شخصية مع السيد عبد الصاحب حمودي غريب الخزرجي ، مهندس اقدم في دائرة الطرق والجسور ، مديرية طرق المرور السريع في محافظة بغداد ، في تاريخ ٢٧/٧/٢٠٢٣ .
- (٣)- جمهورية العراق ، وزارة الإعمار والإسكان والبلديات والأشغال العامة ، الهيئة العامة للطرق والجسور ، مديرية طرق المرور السريع في محافظة بغداد ، الشعبة الفنية ، ٢٠٢٣ .
- (٤)- السماك ، محمد ازهر وآخرون ، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق ، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع ، الاردن - عمان ، ٢٠١١ .
- (٥)- جمهورية العراق ، وزارة الإعمار والإسكان والبلديات والأشغال العامة ، الهيئة العامة للطرق والجسور ، مديرية الطرق والجسور في محافظة البصرة ، الشعبة الفنية ، ٢٠٢٣ .
- (٦)- الزبيدي ، ميسون محي علي ، نظام وإدارة صيانة طرق المرور السريع رقم (١) ، رسالة ماجستير ، كلية الهندسة المدنية / فرع هندسة البناء وإدارة المشاريع الإنشائية ، الجامعة التكنولوجية ، ١٩٨٩ .
- (٧)- الاسدي ، اسعد عباس هندي ، النقل بالسيارات على الطرق الخارجية في محافظة البصرة ، رسالة ماجستير ، كلية التربية ، جامعة البصرة ، ٢٠٠١ .
- (٨)- مقابلة شخصية مع السيد علي حسن علي الفضلي، مفوض مرور في سيطرة مرور المطار، بتاريخ ٢٠٢٣/٨/١ .
- (٩)- مقابلة شخصية مع السيد حيدر نسيم عبيد الركابي، ملازم مرور في سيطرة مرور المطار، بتاريخ ٢٠٢٣/٨/١ .
- (١٠)- مقابلة شخصية مع السيد اسعد خضير محيي الجبوري ، مقدم مرور وأمر سيطرة مرور السدرة ، في تاريخ ٢٠٢٣/٨/٧ .
- (١١)- مقابلة شخصية مع السيد حيدر عبد الخالق محمد الغزاوي ، مفوض مرور في سيطرة مرور الرميثة ، في تاريخ ٢٠٢٣/٨/١٣ .
- (١٢)- مقابلة شخصية مع السيد رياض جاسم عبد الله العيداني ، عقيد مرور ومدير قسم العلاقات والاعلام في مديرية مرور محافظة البصرة ، بتاريخ ٢٠٢٣/٨/١٧ .