

التحليل المكاني للحوادث المرورية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة للمدة (٢٠١٠ - ٢٠٢٢)

الأستاذ المساعد الدكتور ابراهيم حاجم لازم

المديرية العامة للتربية في محافظة البصرة

الأستاذ المساعد الدكتور مرتضى مظفر سهر

قسم الجغرافية / كلية التربية للبنات / جامعة البصرة

المستخلص

ان طبيعة الاحصاءات الرسمية التي تشير الى اعداد الحوادث المرورية في العراق عموما ومحافظة البصرة خصوصا ماهي الا النزر القليل من اعداد الحوادث المرورية التي تحدث يوميا في عموم العراق ومحافظة البصرة احداها ، على اعتبار ان اصحاب المركبات يفضلون الحلول الودية او التبرع بتصليح المركبة او تعويض الركاب او المشاة ، بدلا من الحلول الحكومية التي تنتهي بحجز السائق ومركبته ، فضلا عن التعويضات التي سيدفعها لاحقا عن تصليح المركبة في حالة التصادم بين المركبات ، او التعويضات المالية للمشاة الذين تم دهسهم او الاشخاص المتوفين من جراء التصادم المباشر معهم ، لذلك فالكثيرون من اصحاب المركبات يلتجؤون الى ابطط الحلول والمراضاة دون تعقيدات الحكومة .يهدف البحث استقصاء الحوادث المرورية بهيئة رقمية لاسيما للمراكز الحضرية في محافظة البصرة ، فضلا عن تتبعها مكانيا وزمانيا للمدة من ٢٠١٠-٢٠٢٢.

الكلمات المفتاحية: الحوادث المرورية ، المراكز الحضرية ، التحليل المكاني ، الآثار الناجمة ، الاسباب المباشرة.

تاريخ القبول: ١٩ / ١٢ / ٢٠٢٤

تاريخ الاستلام: ٠٦ / ١١ / ٢٠٢٤

Spatial Analysis of Traffic Accidents in Urban Centers of Basra Governorate (2010 - 2022)

Asst. Prof. Dr. Ibrahim Hajim Lazem

General Directorate of Education in Basra Governorate

Asst. Prof. Dr. Murtada Mufeed Saher

Department of Geography / College of Education for Women / University of Basrah

Abstract

The nature of official statistics regarding the number of traffic accidents in Iraq, in general, and in Basra Governorate, in particular, represents only a small fraction of the daily traffic accidents that occur throughout Iraq, with Basra being one of the most affected areas. This is because vehicle owners often prefer amicable solutions, such as voluntarily repairing the vehicle or compensating passengers or pedestrians, instead of resorting to government interventions that may lead to the driver's vehicle being impounded. Additionally, compensation for vehicle repairs in the case of a collision or financial compensation for pedestrians who are run over, or for those who have been killed due to a direct collision, are deterrents. As a result, many vehicle owners opt for the simplest solutions to avoid the complications of official procedures. This research aims to investigate traffic accidents in digital form, particularly in the urban centers of Basra Governorate, and track them spatially and temporally from 2010 to 2022.

Keywords: Traffic accidents, urban centers, spatial analysis, resulting effects, direct causes.

Received: 06/11/2024

Accepted: 19/12/2024

المقدمة

اصبحت الحوادث المرورية من المشكلات الرئيسية في العالم , اذ ان آثارها الاجتماعية والمادية والصحية لا تقتصر على المصاب فحسب بل على ذويه بشكل خاص والمجتمع والدولة بشكل عام , تعاني معظم دول العالم من تزايد في معدل الحوادث المرورية , اذ جاءت بالمرتبة الرابعة كسبب من أسباب الوفاة في الولايات المتحدة الامريكية , وان الحوادث المرورية تتزايد كلما تنوعت وتزايدت المشاريع الانمائية في المدينة وضغفت مراقبة تطبيق القواعد المرورية .يتناول البحث الحالي تتبع الزماني للحوادث المرورية في محافظة البصرة بحسب مراكزها الحضرية , مستندين بذلك على الاحصاءات الرسمية الصادرة من مديرية المرور في المحافظة مع تبويبها بشكل علمي دقيق للمدة (٢٠١٠-٢٠٢٢).

اولا : مشكلة البحث:

١. ما العوامل المؤثرة في زيادة اعداد الحوادث المرورية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة ؟
٢. ما الاسباب الموجبة لزيادة الحوادث المرورية في المراكز الحضرية للمحافظة ؟
٣. هل يوجد تباين كمي وموقعي للحوادث المرورية في المراكز الحضرية في المحافظة ؟
٤. ما أهم الآثار المترتبة عن الحوادث المرورية بفعل زيادة اعداد المركبات في مدن محافظة البصرة ؟

ثانيا : فرضية البحث:

١. هنالك عوامل سكانية واقتصادية واجتماعية اسهمت بشكل مباشر في زيادة اعداد الحوادث المرورية لمنطقة الدراسة.
٢. ان المركب الثلاثي (سائق المركبة , المركبة , الطريق) له دور في ارتفاع الحوادث المرورية في المراكز الحضرية للمحافظة.
٣. يوجد تباين واضح في اعداد الحوادث المرورية بحسب المراكز الحضرية للمحافظة .
٤. تترك الحوادث المرورية تبعات اقتصادية واجتماعية ونفسية وصحية على سائق المركبة والضحية.

ثالثا : هدف البحث

يهدف البحث الى دراسة الاسباب التي تؤدي الى وقوع الحوادث المرورية وبيان مدى خطورتها , ودراسة انماط وكثافة واتجاه التوزيع المكاني للحوادث المرورية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة .

رابعا : المناهج المستخدمة في البحث

اعتمد البحث على المنهج التاريخي , فضلا عن استخدام المنهج الوصفي والتحليل الكمي في تحليل البيانات الرسمية التي تم الحصول عليها من مديرية مرور محافظة البصرة المسجلة فعليا في السجلات الرسمية خلال مدة الدراسة , فضلاً عن ذلك استخدام برنامج نظم المعلومات الجغرافية GIS في اعداد وتنظيم خرائط البحث وكذلك استخدمت ادوات التحليل المكاني للكشف عن اعداد الحوادث المرورية وانواعها ومواقع وكثافة حدوثها في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة للمدة من ٢٠١٠-٢٠٢٢ .

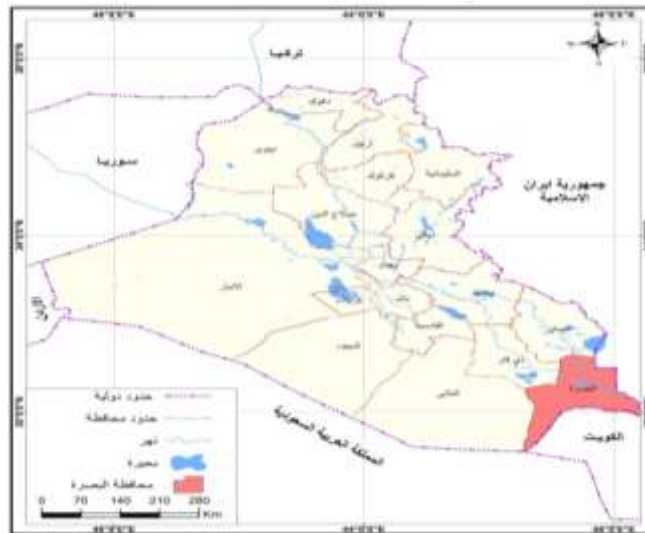
خامساً: حدود البحث

تتمثل الحدود المكانية لمنطقة الدراسة بالمراكز الحضرية في محافظة البصرة وهي (١٦) مركزاً حضرياً وتقع محافظة البصرة في الجزء الجنوبي الشرقي من العراق بين دائرتي عرض (٢٩.٠٥° و ٣١.٢٠°) شمالاً وقوسي طول (٤٦.٤٠° و ٤٨.٣٠°) شرقاً، تحدها من الشمال والشمال الغربي محافظتي ميسان وذي قار ومن جهة الجنوب دولة الكويت، ومن الشرق جمهورية إيران الإسلامية، ومن جهة الغرب محافظة المثنى. وتبلغ مساحة المحافظة (١٩٠٧٠) كم^٢، أي ما نسبته (٤,٤%) من إجمالي مساحة العراق البالغة (٤٣٥,٠٥٢) ألف كم^٢ وتتألف من (١٦) وحدة إدارية وبواقع (١٠) اقلية و (٦) نواحي لعام ٢٠٢٢، الخرائط (١، ٢). أما الحدود الزمانية تمثلت بدراسة التطور الكمي للحوادث المرورية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة للمدة (٢٠١٠-٢٠٢٢)، التي سجلت فعلياً في مديرية مرور محافظة البصرة خلال مدة الدراسة.

أولاً- المفاهيم المستخدمة في البحث:

١. الحادث المروري: هو واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو تلف بسبب حركة المركبة أو حملتها على الطريق العام أو أنها تؤدي إلى تلف بالممتلكات سواء كانت العامة أو الخاصة^(١).
٢. التحليل المكاني: هو قدرة متنوعة وشاملة تشمل التحليل البصري البسيط للخرائط والصور والتحليل الحسابي للأنماط الجغرافية وإيجاد الطرق المثلى كأختيار المواقع والنمذجة التنبؤية المتقدمة^(٢).
٣. حادث الاصطدام: هو اصطدام مركبة مع مركبة أخرى أو عدة مركبات، أو اصطدام مركبة مع حاجز معين أو عارض آخر.
٤. حادث الدهس: يحدث نتيجة اصطدام مركبة مع شخص عن طريق الخطأ ويتمخض عنها حدوث حالات وفاة أو إصابات خطيرة للمشاة^(٣).
٥. حادث انقلاب: يحدث هذا النوع نتيجة لانحراف المركبة عن مسارها وبالتالي يؤدي إلى انقلابها داخل الطريق أو خارجه.

الخريطة (١) موقع محافظة البصرة من العراق لعام ٢٠٢٤



المصدر: جمهورية العراق، وزارة الموارد المائية، الهيئة العامة للمساحة، خريطة العراق الإدارية، بمقياس ١:١٠٠٠٠٠، بغداد، ٢٠٢٤.

الخريطة (٢) المراكز الحضرية في محافظة البصرة لعام ٢٠٢٢



المصدر: جمهورية العراق، الهيئة العامة للمساحة، خريطة محافظة البصرة الإدارية، بمقياس ١:١٠٠.٠٠٠، بغداد، ٢٠٢٤.

ثانياً- التطور التاريخي لوقوع الحوادث المرورية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة

ان كفاءة شبكة النقل والمرور وفعاليتها تعد من المعايير المهمة لقياس تطور المدينة ونموها ، ولا تنحصر اهمية النقل والمرور في المستوى الاقتصادي ، وانما تعداه الى مستويات الحياة الاخرى ، سواء اكانت اجتماعية ام ثقافية ام صحية. وان ارتفاع اعداد المركبات في البلدان المختلفة ومدها أصبحت بحد ذاته مشكلة خطيرة تعاني جميع المدن العالمية ، غير أن هذه المشكلة باعتبارها متغير لا يمكن فهمها بدون ربطها مع المتغيرات الاخرى ، ومنها التغير في استعمالات الارض وازدحام طرق النقل الموجودة والتفاعل بينهما. وقد تبين ان اعداد المركبات في منطقة الدراسة ازدادت بشكل كبير خلال الآونة الاخيرة بفعل الزيادة المطردة في اعداد السكان في المحافظة وعلى وجه الخصوص عند مراكزها الحضرية كونها تضم اعداد كبيرة من السكان الى جانب توافر الخدمات المتنوعة ، مما ظهرت لنا مشكلة خطيرة تتعلق بأرواح وممتلكات السكان وهي زيادة اعداد الحوادث المرورية خلال العقود الاخيرة في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة لاسيما بعد عام ٢٠٠٣ ، وهذا ما كشفت عنه البيانات الصادرة من مديرية المرور في المحافظة بحسب الجدول (١) والشكل (١). اذ يتضح ان مجموع الحوادث المرورية لعام ٢٠١٠ بلغت (٢٤٦) حادثاً مرورياً لتسجل حوادث الاصطدام (١٤٥) حادثاً وبنسبة (٥٨,٩%) ، في حين بلغت مجموع حوادث الدهس (٦٠) حادثاً وبنسبة (٢٤,٤%) ، اما حوادث الانقلاب فقد بلغت (٣٨) وبنسبة (١٥,٥%) ، في حين ان الحوادث المركبة بلغت (٣) حوادث وبنسبة (١,٢%). اما نوع الاصابة فقد سجلت بالاجمال (٣٢٢) حالة ، منها (٥٠) حالة وفاة وبنسبة (١٥,٥%) و(٢٧٢) اصابة (جريح) وبنسبة (٨٤,٥%) من المجموع الكلي لعدد الاصابات في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة . وفيما يخص عام ٢٠١٤ اذ نلاحظ ان المراكز الحضرية لمحافظة البصرة سجلت (١٥٣) حادثاً وفق سجلات مديرية مرور محافظة البصرة ، ويعزى سبب انخفاض اعداد الحوادث المرورية في المراكز

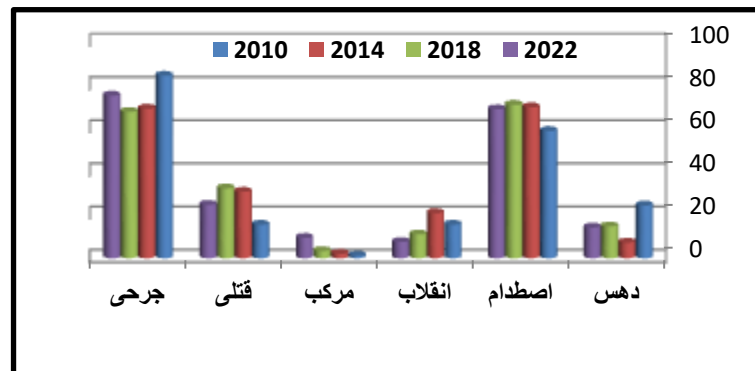
الحضرية الى رغبة سائقي المركبات المتصادمة او حالات الدهس للمشاة بحل مشكلاتهم عشائرياً بعيداً عن التدخل المروري والاجراءات الروتينية الصعبة التي يترتب عليها من حجز السائق ومركبته وتطبيق الإجراءات القانونية بحقه وهذا مبرر واضح لانخفاض اعداد الحوادث المرورية المسجلة عند وحدة احصاء مديرية المرور في محافظة البصرة ، اذ سجلت حوادث الاصطدام المرتبة الاولى بواقع (١٠٧) حادثاً ونسبة (٦٩,٩%) ، في حين تلاها بالمرتبة الثانية حوادث الانقلاب بواقع (٣٢) حادثاً بنسبة (٢٠,٩%) وفي المرتبة الاخيرة سجلت للحدث المركب بواقع (٣) حالات ونسبة (٢%) من مجمل حالات الحوادث في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة ، ويقابل في اعداد الحوادث المرورية زيادة لأنواع الاصابة التي سجلت (٢٧٩) اصابة ، منها (١٩٣) حالة اصابة (جرحى) بنسبة (٦٩,٣%) ، تلاها (٨٦) حالة قتلى بنسبة (٣٠,٨%) . اما خلال عام ٢٠١٨ فقد سجلت اعداد الحوادث المرورية (٢٧٢) حادثاً مرورياً ، احتلت المرتبة الاولى حوادث الاصطدام بواقع (١٩٣) حادثاً بنسبة (٧١%) ، وفي المرتبة الثانية حوادث الدهس بواقع (٤٠) حالة بنسبة (١٤,٧%) وفي المرتبة الاخيرة سجلت الحوادث (٢١٦) المركبة بواقع (٩) حالات بنسبة (٣,٣%) ، وفيما يخص نوع الاصابة فقد بلغت اعداد الاصابات الاجمالية (٣١٩) اصابة ، منها حالة جرحى بنسبة (٦٧,٧%) (١٠,٣) حالة وفاة ونسبة (٣٢,٣%) ، ويعزى سبب الارتفاع الى العديد من العوامل اهمها عدم التقيد بالأنظمة والقوانين المرورية هذا من جانب ،

الجدول (١) تطور اعداد الحوادث المرورية وانواع الاصابات في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة للمدة (٢٠٢٢-٢٠١٠)

السنة	نوع الحادث						نوع الاصابة			
	دهس	%	اصطدام	%	انقلاب	%	مركب	%	المجموع	
٢٠١٠	٦٠	٢٤,٤	١٤٥	٥٨,٩	٣٨	١٥,٥	٣	١,٢	٢٤٦	
٢٠١٤	١١	٧,٢	١٠٧	٦٩,٩	٣٢	٢٠,٩	٣	٢,٠	١٥٣	
٢٠١٨	٤٠	١٤,٧	١٩٣	٧١,٠	٣٠	١١,٠	٩	٣,٣	٢٧٢	
٢٠٢٢	٧٧	١٤,٢	٣٧٤	٦٨,٩	٤١	٧,٥	٥١	٩,٤	٥٤٣	

المصدر: جمهورية العراق، وزارة الداخلية ، مديرية مرور محافظة البصرة ، شعبة الاحصاء، بيانات غير منشورة ، للمدة ٢٠٢٢-٢٠١٠

الشكل (١) التباين النسبي للحوادث المرورية ونوع الاصابة بحسب المراكز الحضرية لمحافظة البصرة للمدة (٢٠٢٢-٢٠١٠)



المصدر : اعتماداً على بيانات الجدول (١) .

ولرغبة سائقي المركبات الذين حدث بينهم تصادم لمركباتهم وضع الحلول العشوائية دون تسجيل الحادث عند السجلات الاحصائية لدائرة المرور وتحمل التبعات القانونية . اما في عام ٢٠٢٢ وفقد ازدادت اعداد الحوادث المرورية وسجلت (٥٤٣) حادثاً مرورياً ، اذ كانت بالمرتبة الاولى حوادث الاصطدام بواقع (٣٧٤) حادثاً وبنسبة (٦٨,٩%) تلاها بالمرتبة الثانية حوادث الدهس بواقع (٧٧) حادثاً بنسبة (١٤,٢%) ، اما بالمرتبة الاخيرة فقد تمثلت بحوادث الانقلاب ليسجل (٤١) حادثاً بنسبة (٧,٥%) ، اما انواع الاصابات فقد سجلت بالمجمل (٩٥٣) حالة اصابة ، منها (٧١٨) حالة جرحى بنسبة (٧٥,٣%) ، و (٢٣٥) حالة وفاة وبنسبة (٢٤,٧%) ، ويمكن ان نفسر اسباب حالات الحوادث المرورية وارتفاع حالات القتلى والجرحى الى زيادة اعداد المركبات في شوارع المراكز الحضرية في المحافظة الى جانب ذلك زيادة اعمال البنى التحتية في شوارع المدن وحالات اللامبالاة للعديد من سائقي المركبات وذلك بعدم الالتزام بقواعد المرور العامة التي من ضمنها الالتزام بالقواعد المرورية من حيث التزام السائق بالسرعة المحددة وعدم التقيد بحزام الامان وغيرها من القوانين التي لا يرغب العديد من سائقي المركبات التزام فيها وهذا مؤثر واضح لزيادة اعداد الحوادث المرورية في المراكز الحضرية التي سترتفع بشكل مؤكد للأعوام اللاحقة اذا لم نفرض قوانين رادعة تحمي السائق والمشاة من لسائقي الذين يخالفون القوانين المرورية المركبات .

ثالثاً- العوامل المؤثرة في وقوع الحوادث المرورية للمراكز الحضرية في محافظة البصرة

ان عملية التطور الحضري المتسارع للمراكز الحضرية في عموم بلدان العالم ومنها المدن الرئيسية في عموم العراق ومحافظة البصرة بصورة خاصة ، لا يمكن ان تحدث لولا تطور عملية نقل البضائع والاشخاص من مكان لأخر داخل الحيز الحضري الواحد باستعمال نوع محدد او انواع متعددة من وسائل النقل (المركبات ، القطارات ..الخ) بهدف التنقل او السفر، انعكس ذلك على زيادة اعداد الحوادث المرورية التي يمكن اجمالها وفق العوامل الاتية :

١- العامل السكاني :

شهدت منطقة الدراسة زيادة سكانية متسارعة خلال الآونة الاخيرة وهذا ناجم بفعل الزيادة الطبيعية المتمثلة بالمقارنة بين عدد المواليد والوفيات ، فضلاً عن عامل الهجرة التي شهدت المراكز الحضرية استقطاب اعداد كبيرة من سكان المحافظات المجاورة وهذا ناجم بفعل عامل الطرد لتلك المحافظات وعامل الجذب لمحافظة البصرة ، يظهر من الجدول (٢) ان عدد سكان المراكز الحضرية في المحافظة لعام ١٩٨٧ بواقع (٦٣٠.٦٧٣) نسمة بمعدل نمو سنوي (٢,٣%) وهو اقل من عدد سكان المراكز الحضرية لعام ١٩٧٧ والذي سجل (٨٠٠.٤٥٣) نسمة ويعزى سبب ذلك الى حالة عدم الاستقرار الناجمة عن الحرب العراقية الايرانية عقد الثمانينيات من القرن العشرين وما تمخض عنها من هجرة سكان المحافظة الى المناطق والمحافظات الأمنة نسبياً ، وبالرغم من ذلك فقد سجل عدد سكان محافظة البصرة لعام ١٩٨٧ بواقع (٨٧٢١٧٦) نسمة بمعدل نمو (١,٤%) وهو ادنى من معدل النمو السنوي للسكان في العراق البالغ (٣,١%) ، وخلال تعداد (١٩٩٧) ارتفع عدد سكان المراكز الحضرية والمحافظة والعراق لتسجل معدلات النمو زيادة كبيرة نسبياً اذا ما قورنت مع تعداد السابق لعام ١٩٨٧ ، بواقع (٧% ، ٩,٥% ، ٣%) على التوالي ، ويعزى سبب زيادة اعداد السكان وتنامي معدلات نموهم حتى انتهاء الحرب العراقية الايرانية وعودة النازحين والمهجرين الى مناطقهم السكنية ، فضلاً عن الزيادة السكانية بفعل الولادات على الرغم

من ظروف الحصار الاقتصادي المفروض على العراق عقد التسعينيات من القرن العشرين وهذا مؤشر واضح على تنامي سكان منطقة الدراسة اذ جاء بوتيرة معتدلة لتسجل في المراكز الحضرية والمحافظة والعراق معدلات نمو سنوية لاسيما بحسب الحصر السكاني لعام ٢٠٠٩ (٣,٥ % ، ٣,٥ % ، ٣,٢ %) على التوالي ، ويعزى سبب الزيادة السكانية الى رفع الحصار الاقتصادي والتحسين النسبي في المستويات الاقتصادية وعودة المهاجرين من خارج العراق . وخلال التقديرات السكانية لعام ٢٠٢٢ فنلاحظ ان سكان منطقة الدراسة في زيادة متنامية ليسجل عدد سكان المراكز الحضرية في المحافظة (٢٦١٧٦٨٣) نسمة بمعدل نمو (٢,٢ %) ، ومحافظة البصرة سجلت (٣٢٢٣١٥٨) نسمة بمعدل نمو سنوي (٢ %) مقارنة مع عدد سكان العراق البالغ (٤٢٢٤٨٩٠١) نسمة بمعدل نمو سنوي (٢ %) . اتضح مما سبق ان سكان المراكز الحضرية لمحافظة البصرة في زيادة متنامية منذ عقد التسعينيات من القرن العشرين والى الوقت الحاضر ، والجدير بالذكر ان التغير السياسي بعد عام ٢٠٠٣ ورفع الحصار الاقتصادي وزيادة معدلات الصادرات النفطية في العراق جميعها عوامل ايجابية اسهمت في ارتفاع مستويات الدخل القومي التي انعكست على ارتفاع مستويات الدخل المادية لمعظم سكان المدن في المحافظة الامر الذي زاد من رغبة السكان بامتلاك سيارة خاصة تحقق لهم الرفاهية وقضاء الاعمال والسفر ، مما ولد زيادة في حجم الازدحام المروري مما انعكس على زيادة اعداد الحوادث المرورية في المراكز الحضرية في المحافظة .

الجدول (٢) معدل النمو السنوي لسكان المراكز الحضرية في محافظة البصرة مقارنة مع المحافظة والعراق

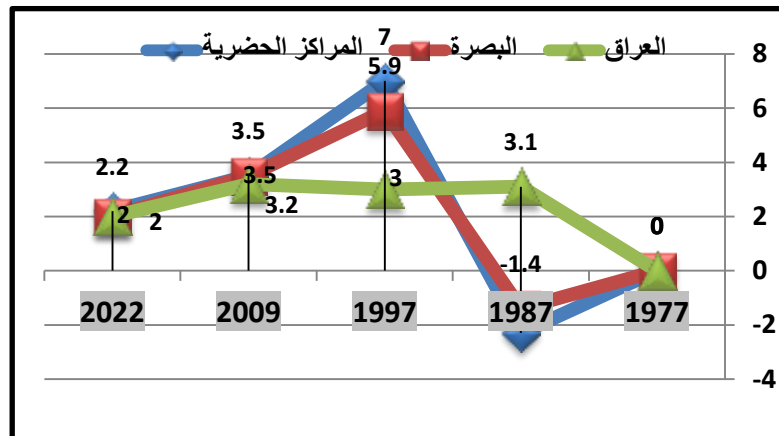
للمدة ١٩٧٧-٢٠٢٢

سنة التعداد	مجموع المراكز الحضرية	محافظة البصرة	العراق	معدل النمو السنوي %		
				المراكز الحضرية	البصرة	العراق
١٩٧٧	٨٠٠٤٥٣	١٠٠٨٦٢٦	١٢٠٠٠٤٩٧	-	-	-
١٩٨٧	٦٣٠٦٧٣	٨٧٢١٧٦	١٦٣٣٥١٩٩	- ٢,٣	- ١,٤	٣,١
١٩٩٧	١٢٤١٨١٣	١٥٥٦٤٤٥	٢٢٠٤٦٢٤٤	٧	٥,٩	٣
٢٠٠٩	١٩٢٣١٠٩	٢٤٠٥٤٣٤	٣١٦٦٤٤٦٦	٣,٥	٣,٥	٣,٢
٢٠٢٢	٢٦١٧٦٨٣	٣٢٢٣١٥٨	٤٢٢٤٨٩٠١	٢,٢	٢	٢

المصدر: اعتماداً على :

- (١) الجمهورية العراقية ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، نتائج التعداد العام للسكان ١٩٧٧ .
- (٢) الجمهورية العراقية ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، نتائج التعداد العام للسكان لسنة ١٩٨٧ .
- (٣) جمهورية العراق ، هيئة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، نتائج التعداد العام للسكان لسنة ١٩٩٧ .
- (٤) جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء السكاني (نتائج الحصر السكاني لعام ٢٠٠٩)
- (٥) جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء السكاني ، تقديرات السكانية لعام ٢٠٢٢ .

الشكل (٢) معدلات النمو السنوي للمراكز الحضرية في محافظة البصرة والمحافظات العراقية للمدة ١٩٧٧-٢٠٢٢

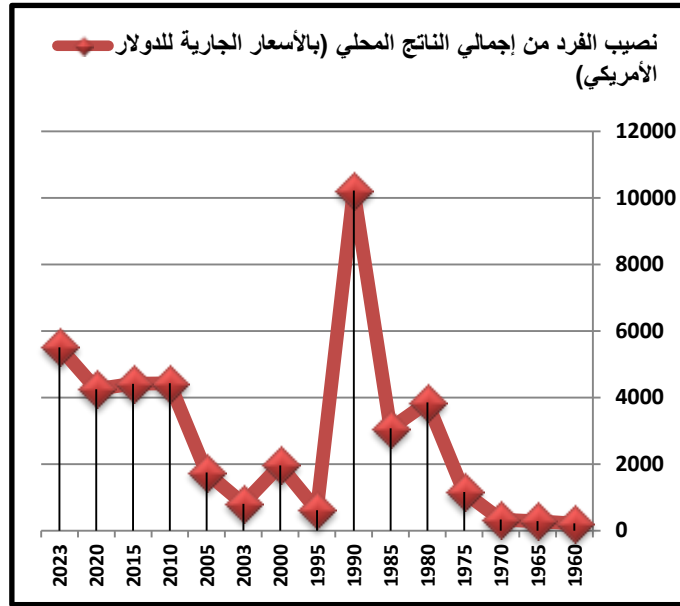


المصدر: اعتماداً على بيانات الجدول (٢).

٢- العوامل الاقتصادية:

يختلف العراق الجديد اقتصادياً بعد عام ٢٠٠٣ عما كان عليه خلال عقدي الثمانينات والتسعينيات من القرن العشرين ، ويعزى ذلك الى تحسن الواقع الاقتصادي بعد رفع العقوبات الاقتصادية وحرية تصدير النفط العراقي والذي قابله ارتفاع كبير جداً في كمية الواردات المالية ، لذلك اخذت الموازنات المالية العراقية تزداد بوتيرة مرتفعة جداً والتي خصصت جزءاً كبيراً للرواتب وتعويضات السكان العراقيين ، فنلاحظ ان موازنة العراق لعام ٢٠٠٤ بلغت (١٣,٣ مليار دولار)^(٤) وهي اول موازنة عراقية بعد الاحتلال الامريكي للعراق لعام ٢٠٠٣ ، ومن ثمة ازدادت حجم الموازنات العراقية بشكل كبير جداً حتى سجلت في عام ٢٠١٠ بواقع (٦١٧٣٥٣١٢٥٠٠) ترليون دينار عراقي^(٥) ، اما في عام ٢٠١٨ فبلغت قيمة الموازنة العراقية (٩١٦٤٣٦٦٧٢٣٦) ترليون عراقي^(٦) ، وبلغت مقدار الموازنة لعام ٢٠٢٤ بواقع (٢١١) ترليون دينار عراقي^(٧) ، يتضح مما سبق ان الموازنات العراقية في تزايد مستمر منذ ٢٠٠٤ ولحد الوقت الحاضر ، وبالتالي انعكس على مقدار الدخل الفردي والذي بلغ (٨٠٠) دولار لعام ٢٠٠٣ ، في حين حقق طفرات كبيرة ليسجل نصيب الفرد العراقي لعام ٢٠٢٣ بواقع (٥٥٠٠) الف دولار، كما يتضح من الشكل (٣). والجدير بالذكر ان ارتفاع نصيب الفرد من الدخل القومي ما يعطي مؤشراً واضحاً عن حجم الرخاء الاقتصادي الذي يتمتع فيه اغلب العراقيين ، ومن هنا ارتفع الطلب المحلي وزيادة الرغبة في شراء السيارات الحديثة التي ارتفعت بشكل خطير جداً تزيد من خطورة الحوادث المرورية في عموم المدن العراقية ومنها مدن محافظة البصرة ، ومما تقدم تركت العوامل الاقتصادية زيادة واضحة لحجم الاضرار بالعنصر البشري

الشكل (٣) نصيب الفرد العراقي من اجمالي الناتج المحلي (السعر بالدولار) للمدة ١٩٧٠-٢٠٢٣



المصدر: مجموعة البنك الدولي ، الانترنت <https://data.albankaldawli.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD>

لاسيما الاصابات او الوفيات البشرية او ما يلحق بالمتملكات العامة والخاصة من اضرار اضافية . وبصورة عامة ان جميع ما يذكر من الكلف هي تقديرات وليست ارقام حقيقية ، ان التطور الاقتصادي لا يشمل مقدار الدخل الفردي فحسب بل يشمل ذلك علاقة قوية بأطوال ونوعية شبكة الطرق والخدمات على طول الطريق ومستوى كفاءة الخدمات الطبية السريعة المقدمة عليه وتوسيع امكانية الاجهزة الادارية والقنوات الاعلامية^(٨) .

٣. سائق المركبة :

مما لاشك فيه هناك الكثير من الاسباب التي يرتكها سائقي المركبات والتي تكون سبباً مباشراً في وقوع الحوادث المرورية ، ومنها عدم الالتزام بقواعد وانظمة المرور الآمنة ، وتعد السرعة المفرطة وعدم الانتباه اثناء القيادة ، فضلاً عن عدم الالتزام بالعلامات المرورية الارشادية والادراك غير الجيد لحجم المركبة وقدراتها . ناهيك عن ضعف الوعي المروري وغيابه التام لدى الكثير من سائقي المركبات والاجتياز الخاطئ وعدم مراعاة اولويات المرور وتشتت الانتباه اثناء قيادة المركبة كالتدخين وتناول الطعام او الحديث مع النظر الى الركاب ، كذلك قلة الخبرة والثقة الزائدة عن السائقين صغار السن ، وان التكرار المستمر للمخالفات المرورية التي يقوم بها السائق لها علاقة وثيقة بوقوع الحوادث المرورية . وبطبيعة الحال يحب ان لا ننسى الجهل وقلة الثقافة والمعرفة لرجل المرور والزج بأعداد هائلة وبشكل غير مدروس واختيارهم يكون لا على اساس الكفاءة والخبرة وان الكثير منهم يجهل القراءة والكتابة وهنا لابد الانتباه لاختيار رجل المرور مسألة مهمة ويكون على اساس النوع وليس الكم وهذه مسؤولية الجهات المختصة . وان تكرار المخالفات المرورية التي يقوم بها سائق المركبة لها علاقة وثيقة بوقوع الحوادث المرورية التي يكون طرفاً فيها ومسبباً مباشراً في حدوثها .

٤. المركبة:

هناك الكثير من المشكلات التي تتعرض لها المركبات ومنها عدم صلاحية المركبة من الناحية الفنية ، وإهمال الصيانة المطلوبة والمراجعة الدورية لفحصها وضعف جاهزيتها تعد احد الاسباب التي تساهم في وقوع الحوادث المرورية ، لاسيما المركبات ذات المواصفات غير الآمنة التي دخلت البلد في الآونة الاخيرة من بلدان مختلفة ، والتي تسمى بالوارد الامريكي والكوري والخليجي وغيرها وبطبيعة الحال ان اصل هذه المركبات كونها تندرج ضمن المركبات خارج الخدمة لانها لا تنطبق مع المعايير العالمية للمركبات الآمنة في بلدانهم ، وتفتقد الى شروط السلامة والامان ، اذ جلبتها فئة من المستوردين غير المرخصين ، وشرائها بثمان زهيد ثم يقومون ببيعها بأسعار مرتفعة بعد دخولها الى البلد ، وهذه تعد مخالفة مرورية لابد ان يحاسب عليها القانون المروري ولاسيما دخول المركبات ذات الموديلات التي مر عليها سنوات عديدة ، ولكن ضعف القوانين والانظمة المرورية والمحسوبية والفساد الاداري حال دون تطبيق مفردات القانون على المستفيدين من هذا العمل وبالتالي انعكس ذلك على زيادة اعداد المركبات غير الرصينة والقديمة تجوب شوارع المدن الرئيسية مما تسببت في زيادة وقوع الحوادث المرورية .

٥. الشارع:

من خلال جانب المشاهدة والمتابعة والاطلاع على الشوارع الرئيسية او الثانوية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة ، اتضح انها تفتقر الى الكثير من المتطلبات اللازمة لأجل السير بشكل آمن وتقليل نسب الازدحامات المرورية وعدم استيعاب تلك الشوارع للأعداد الهائلة من المركبات ، اذ يرجع تشييدها الى العقود الماضية في الثلاثينات والاربعينات من القرن العشرين ، عندما كانت اعداد المركبات لا يتجاوز العشرات على مستوى محافظات العراق ، وهذا لا يتناسب مع اعدادها الكبير في الوقت الحاضر ، على الرغم من تشييد بعض الجسرات في بعض التقاطعات والساحات الرئيسية ، لكن هذا العدد لا يفي بالغرض ، اذ لابد من اجراء المعالجات الانية والمستقبلية للسيطرة على الاعداد الهائلة في المركبات الداخلة الى البلد جراء الدخول الغير مدروس في اعدادها الذي لا يتناسب مع اطوال الشوارع الحالية من خلال انشاء شوارع معلقة ذات مسارات متعددة ، فضلاً من انشاء مترو يربط بين مركز المدينة وبقية الاقضية والنواحي المرتبطة بالمحافظة للتغلب على المشكلات الناجمة عن ضيق الشوارع وعدم استيعابها لأعداد المركبات ، اذ لابد ان تتضافر الجهود من خلال وضع الخطط المستقبلية من قبل مديرية الطرق والجسور في المحافظة والتي تعد مسؤولة مباشراً عن هكذا مشاريع تخص البنى التحتية المترهلة والبائسة ، ولابد ان تعالج مشكلة الحوادث المرورية بشكل آني وسريع هو وضع مفارز مشتركة ما بين دائرة المرور في المحافظة وبالتنسيق مع الشرطة المحلية ودائرة صحة البصرة التي من واجباتها اسعاف المصابين من جهة ، وتحديد الجهة المقصرة التي تسببت بوقوع الحادث المروري من جهة اخرى ، لابد ان يكون موقعها ان عند مداخل ومخارج المدينة من خلال ربط المدينة بالأقضية والنواحي المرتبطة بالمدينة . ومن الامور المهمة هي معالجة الحفر والتشققات في بعض الشوارع داخل المراكز الحضرية ، اذ هناك ظاهرة شائعة في الكثير من الشوارع الرئيسية والثانوية هو ارتفاع فتحات اغطية تصريف مياه المجاري والامطار عن مستوى التبليط بشكل ملفت للنظر مما يعيق سائقي المركبات وانحرافهم عنها وتغيير مساره بشكل مفاجئ مما يتسبب بوقوع العديد من الحوادث المرورية كحالات الاصطدام بمركبة اخرى او الاصطدام برصيف الشارع او اعمدة الانارة

او وقوع حوادث دهس الاشخاص الواقفين على قارعة الشارع او العابرين له ، فضلاً عن ذلك انسدادها في مواسم سقوط الامطار مما يصبح الشارع غير مرئي ، مما يؤدي الى وقوع المركبة في هذا الحفر ، ناهيك عن المشاريع المنفذة من قبل الشركات المنفذة التي لا تتطابق مع المواصفات الهندسية الصحيحة ، مثل عدم وجود مسافة رؤية كافية للتوقف ، وعدم تأييث الشارع بالشكل المطلوب من وضع علامات مرورية شاخصة واماكن انتظار المركبات وان السبب الرئيس جراء ذلك هو المشاريع المتكئة والحفر المستمر للشوارع دون تخطيط مسبق قد اثر بشكل كبير على ذلك ، فضلاً عن ذلك انعدام الاشارات والكاميرات في تقاطعات وشوارع المراكز الحضرية في المحافظة شجع المخالفين التجاوز على انظمة السير وعدم اعطاء الاولوية او الاسبقية للسائقين للسير بشكل آمن مما تسبب بوقوع الكثير من الحوادث المرورية في هذه المواقع ، على الرغم من وجود رجل المرور في بعض الاوقات لكن هذا ليس حلاً للمشكلة وضعف سيطرته على الاعداد الكبيرة للمركبات ، هذا من جانب وتقصير من خلال عدم مراقبة المركبات المخالفة بشكل دقيق لاسيما خلال اوقات الليل وساعات الصباح الباكر ، بسبب عدم تواجده ناهيك عن الفساد الاداري للكثير منهم في مجاملة المخالفين لأنظمة المرور وقواعده .

٦. المشاة :

على الرغم من ان سائق المركبة يساهم مساهمة كبيرة في وقوع الحوادث المرورية وله دوراً كبيراً في حدوثها ، الا ان مستخدمي الشارع وهم المشاة او السابلة هم جزءاً من تسبب الحادث المروري ، لاسيما عند عدم استخدامهم اماكن العبور الآمنة او الممرات السالكة التي وضعت لعبورهم ، وعدم الامتثال للقواعد المرورية وانظمتها ، فضلاً عن قلة الوعي بالثقافة المرورية لدى الاشخاص واللامبالاة في قواعد الركوب الامن ، فضلاً عن ايقاف المركبات في اماكن غير مخصصة وبالتالي يعرضهم للخطر ، لاسيما حوادث الدهس المميتة ، ولابد من الاشارة الى مسألة مهمة تتعلق بالمشاة لاسيما الفئات العمرية الصغيرة وهم فئة صغار السن ، اذ يتواجد الاطفال في الشوارع الداخلية او ما بين المناطق السكنية او بالقرب من مساكنهم لممارسة الالعب المختلفة دون اشراف او مراقبة من قبل الاهل ، وبذلك يعد هؤلاء جزءاً من مشكلة كبيرة لوقوع حوادث مرورية .

من جانب آخر هناك مسألة لابد الاشارة اليها وهي غياب دور الاسرة والمؤسسة التربوية في التربية المرورية وتعزيز الوعي المروري ، على الرغم من ذلك الا ان الجهة المسؤولة والمقصرة قسم هندسة المرور في المحافظة والتي تقع عاتقها مسؤولية كبيرة من خلال قلة اهتمامها بالأرصفة والطرق الآمنة والسالكة لعبور المشاة والاهمال المتعمد من قبلها من خلال عدم ترسيم خطوط العبور المخصصة في الاماكن المزدحمة او قرب المدارس والجامعات والمعاهد والمؤسسات الحكومية ، وعدم تأييث الشوارع بوسائل السلامة المرورية ، فضلاً عن ذلك اختلاط المشاة مع المركبات في الشوارع الرئيسية والثانوية داخل المراكز الحضرية في المحافظة وقلة جسرات العبور للمشاة ، وتكون الكثير منها خارجة عن الخدمة وامتلاءها بالنفايات وغلق بعضها بحجة الصيانة ، اذ تفتقر الى الوسائل الحديثة للخدمة وانشائها بالطرق التقليدية وارتفاع مدرجاتها ، اذ لا يستطيع المريض او العاجز والاشخاص المسنين والاطفال من استخدامها وهناك امثلة لافتقار الكثير من الشوارع للمجسرات لاسيما داخل مدينة البصرة ومن اهمها شارع بغداد الذي يمتد من ساحة سعد حتى جسر الكريزة ، اذ هناك الكثير من المشاة يعبرون الى الجهة الاخرى من الشارع نتيجة ذهابهم صباحاً الى المدارس او الى التسوق او لغرض العمل مما

يضطر هؤلاء من عبور الشارع الرئيس ، اذ تسير المركبات بسرعات شديدة مما يسبب في وقوع الكثير من الحوادث المرورية لاسيما حوادث الدهس المميتة .

رابعاً. التوزيع المكاني للحوادث المرورية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة

جوهر العمل الجغرافي هو الارتباط المكاني ، اذا ان توزيع أي ظاهرة ماهي الا نتاج التفاعل المشترك لجملة من العوامل الجغرافية والاقتصادية والاجتماعية والديموغرافية والتاريخية والسياسية ، كما ان للجغرافي ذوقه الخاص بالكشف عن واقع التوزيع أي معرفة مواطن توزيع الظاهرة على مستوى الوحدات الادارية^(٩)

١. التوزيع المكاني للحوادث المرورية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة لعام ٢٠١٠ :

يتضح من الجدول (٣) والشكل (٤) ان الحوادث المرورية قد توزعت بشكل متباين في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة ، اذ بلغ مجموعها (٢٤٦) حادثاً مرورياً و(٣٢٢) اصابة توزعت ما بين حالات قتل ووفيات ، وكانت عدد حالات الدهس (٦٠) حادثاً ، وبنسبة (٢٤,٤%) في بلغت حوادث الاصطدام (١٤٥) حادثاً ، وبنسبة (٥٨,٩%) بينما شكلت حوادث الانقلاب (٣٨) ، وبنسبة (١٥,٥%) والمركبة (٣) حوادث ، وبنسبة (١,٢%). اما عدد الاصابات خلال عام ٢٠١٠ فقد بلغ عدد القتلى (٥٠) ، وبنسبة (١٥,٥%) وعدد الجرحى (٢٧٢) ، وبنسبة (٨٤,٥%) . احتلت مدينة البصرة المرتبة الاولى بأعداد الحوادث المرورية لتسجل (٥٢) حادثاً مرورياً ، منها (٣٤) حادث اصطدام بنسبة (٦٥,٤%) و(١١) حالة دهس بنسبة (٢١,٢%) و(٦) حالات انقلاب بنسبة (١١,٥%) وحادث واحد مركب بنسبة (١,٩%) ، نجم عنها (٣١) حالة جرحى بنسبة (٧٣,٨%) و(١١) حالة وفاة بنسبة (٢٦,٢%) ، اما في المرتبة الاخيرة فقد تمثلت في مدينة الفاو لتسجل حالتين لحوادث المرورية بواقع حادثين انقلاب بنسبة (١٠٠%) ، وكان عدد المصابين (٧) حالات جرحى ولم يسجل اي حالة وفاة ، يعزى سبب زيادة عدد الحوادث المرورية في البصرة لعام ٢٠١٠ هي وجود الكثير من العقبات التي تؤدي دوراً كبيراً في زيادة اعدادها ومنها انعدام الانارة ليلاً في بعض الشوارع ووجود الكثير من المطبات والتجاوزات على ارصفت الشوارع ، مما يضطر سلكي الطريق النزول الى حوض الشارع لغرض السير او العبور من جهة اخرى ، فضلاً عن ذلك انعدام الاشارات الضوئية والعلامات المرورية والارشادية وقلة وعي رجل المرور في التعامل مع الحالات السلبية التي تحدث في الشوارع والتقاطعات، لاسيما في اوقات الذروة الصباحية والمسائية ، لذا يستوجب من المهتمين والمسؤولين عن هذا الجانب وضع المعالجات المناسبة للمشكلات التي تعاني منها المدينة وكيفية التعامل بشكل ايجابي حفاظاً على ارواح الناس وممتلكاتهم .

الجدول (٣) اعداد الحوادث المرورية بحسب نوع الحادث والاصابة للمراكز الحضرية في محافظة البصرة لعام ٢٠١٠

المركز الحضري	نوع الحادث					نوع الاصابة								
	دهس	%	اصطدام	%	انقلاب	%	مركب	%	المجموع	قتلى	%	جرحى	%	المجموع
البصرة	١١	٢١,٢	٣٤	٦٥,٤	٦	١١,٥	١	١,٩	٥٢	١١	٢٦,٢	٣١	٧٣,٨	٤٢
الهائلة	١	١٦,٧	٢	٣٣,٣	٣	٥٠	٠	٠	٦	٦	٤٠,٠	٩	٦٠,٠	١٥
الدير	٩	٣٤,٦	٧	٢٦,٩	٩	٣٤,٦	١	٣,٩	٢٦	٧	١٦,٧	٣٥	٨٣,٣	٤٢

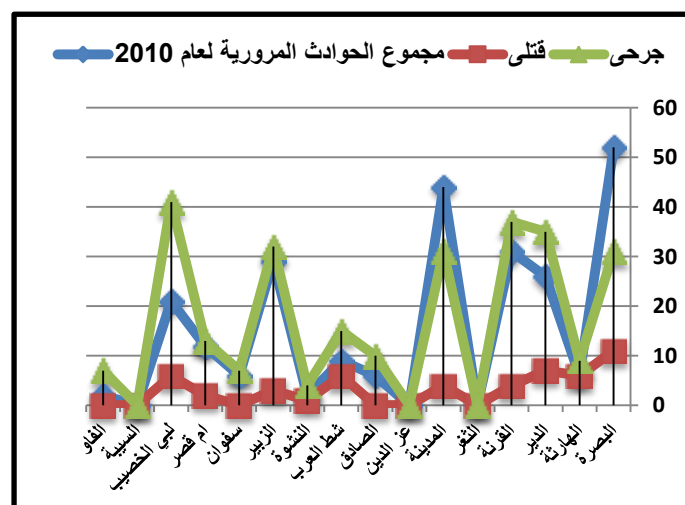
القرنة	١١	٣٥,٥	١٦	٥١,٥	٣	٩,٧	١	٣,٣	٣١	٤	٩,٨	٣٧	٩٠,٢	٤١
الثغر	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
المدينة	١٨	٤٠,٩	٢٢	٥٠	٤	٩,١	٠	٠	٤٤	٤	١١,٤	٣١	٨٨,٦	٣٥
عزالدين	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
الصادق	٣	٥٠	٣	٥٠	٠	٠	٠	٠	٦	٠	٠	١٠	١٠٠	١٠
شط	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٩	٠	٠	٠	٠	٠
العرب	١	١١,١	٧	٧٧,٨	١	١١,١	٠	٠	٠	٦	٢٨,٦	١٥	٧١,٤	٢١
النشوة	٠	٠	٢	١٠٠	٠	٠	٠	٠	٢	١	٢٠,٠	٤	٨٠,٠	٥
الزبير	١	٣,٥	٢٣	٧٩,٣	٥	١٧,٢	٠	٠	٢٩	٣	٨,٦	٣٢	٩١,٤	٣٥
سفوان	٠	٠	٥	٨٣,٣	١	١٦,٧	٠	٠	٦	٠	٠	٧	١٠٠	٧
ام قصر	١	٨,٣	٩	٧٥,٠	٢	١٦,٧	٠	٠	١٢	٢	١٣,٣	١٣	٨٦,٧	١٥
ابي	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٢١	٠	٠	٠	٠	٠
الخصيب	٤	١٩,١	١٥	٧١,٤	٢	٩,٥	٠	٠	٠	٦	١٢,٨	٤١	٨٧,٢	٤٧
السيبة	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
الفاو	٠	٠	٠	٠	٢	١٠٠	٠	٠	٢	٠	٠	٧	١٠٠	٧
المجموع	٦٠	٢٤,٤	١٤٥	٥٨,٩	٣٨	١٥,٥	٣	١,٢	٢٤٦	٥٠	١٥,٥	٢٧٢	٨٤,٥	٣٢٢

المصدر: وزارة الداخلية ، مديرية مرور محافظة البصرة ، شعبة الاحصاء ، بيانات غير منشورة ، لعام ٢٠١٠ .

الشكل (٤) التباين الكمي لمجموع الحوادث المرورية مقارنة بالجرحى والقتلى بحسب المراكز الحضرية

لعام ٢٠١٠

في محافظة البصرة



المصدر: اعتماداً على بيانات الجدول (٣).

اما ادنى عدد للحوادث المرورية فقد سجلت في المراكز الحضرية (النشوة ، الفاو) بواقع (٢) حادث مرورياً على التوالي ، اذ كانت (٢) حادث اصطدام في مدينة النشوة و(٢) حادث انقلاب في مدينة الفاو .

٢. التوزيع المكاني للحوادث المرورية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة لعام ٢٠١٤ :

بلغ مجموع الحوادث المرورية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة عام ٢٠١٤ بواقع (١٥٣) حادثاً مرورياً و(٢٧٩) اصابة توزعت ما بين حالات قتل ووفيات ، اذ بلغ مجموع حوادث الدهس (١١) حوادث ، وبنسبة (٧,٢%) من مجموع الحوادث ، في حين بلغت عدد حوادث الاصطدام (١٠٧) حوادث ، وبنسبة (٦٩,٩%) من المجموع الكلي للحوادث . اما حوادث الانقلاب فقد شكلت (٣٢) حادثاً ، وبنسبة (٢٠,٩%) ، في حين كانت الحوادث المركبة (٣) حوادث ، وبنسبة (٢,٠%) من مجموع الحوادث ، الجدول (٤) والشكل (٥) ، اذ جاء المركز الحضري لام قصر لأعداد الحوادث المرورية بواقع (٢٦) حادثاً ، وقد بلغت عدد حوادث الدهس (١) حادثاً ، وبنسبة (٣,٨%) من العدد الكلي ، في حين شكلت حوادث الاصطدام (١٧) حادثاً ، وبنسبة (٦٥,٤%) ، في حين كانت حوادث الانقلاب بواقع (٨)

الجدول (٤) اعداد الحوادث المرورية بحسب نوع الحادث والاصابة للمراكز الحضرية في محافظة البصرة لعام ٢٠١٤

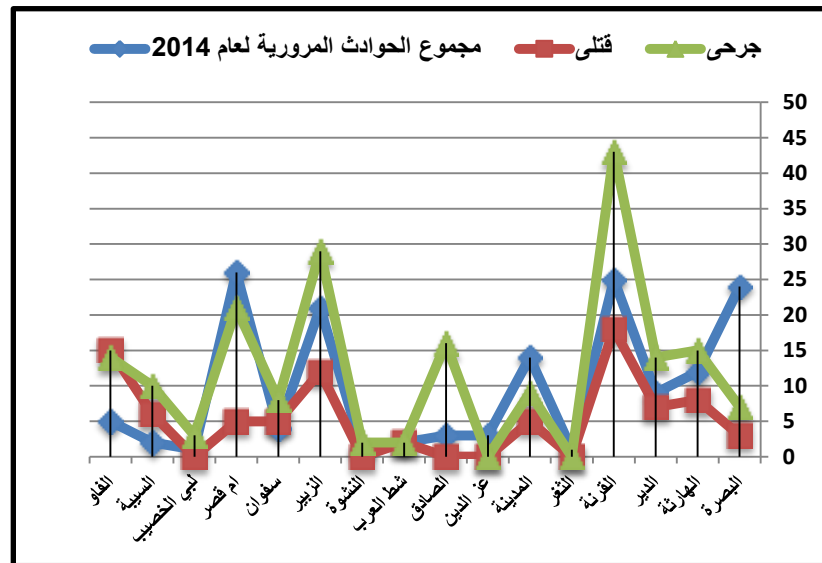
المركز الحضري	نوع الحادث				نوع الاصابة									
	دهس	%	اصطدام	%	انقلاب	%	مركب	%	المجموع	قتلى	%	جرحى	%	المجموع
البصرة	٢	٨,٣	٢٠	٨٣,٣	١	٤,٢	١	٤,٢	٢٤	٣	٣٠,٠	٧	٧٠,٠	١٠
الهائلة	١	٨,٣	٥	٤١,٧	٦	٥٠,٠	٠	٠	١٢	٨	٣٤,٨	١٥	٦٥,٢	٢٣
الدير	٠	٠	٥	٥٥,٦	٣	٣٣,٣	١	١١,١	٩	٧	٣٣,٣	١٤	٦٦,٧	٢١
القرنة	٢	٨,٠	١٨	٧٢,٠	٤	١٦,٠	١	٤,٠	٢٥	١٨	٢٩,٥	٤٣	٧٠,٥	٦١
الثغر	٠	٠	١	١٠٠	٠	٠	٠	٠	١	٠	٠	٠	٠	٠
المدينة	٥	٣٥,٧	٨	٥٧,٢	١	٧,١	٠	٠	١٤	٥	٣٥,٧	٩	٦٤,٣	١٤
عزالدين	٠	٠	٣	١٠٠	٠	٠	٠	٠	٣	٠	٠	٠	٠	٠
الصادق	٠	٠	٢	٦٦,٧	١	٣٣,٣	٠	٠	٣	٠	٠	١٦	١٠٠	١٦
شط العرب	٠	٠	٢	١٠٠	٠	٠	٠	٠	٢	٢	٥٠,٠	٢	٥٠,٠	٤
النشوة	٠	٠	١	١٠٠	٠	٠	٠	٠	١	٠	٠	٢	١٠٠	٢
الزبير	٠	٠	١٦	٧٦,٢	٥	٢٣,٨	٠	٠	٢١	١٢	٢٩,٣	٢٩	٧٠,٧	٤١
سفوان	٠	٠	٣	٧٥,٠	١	٢٥,٠	٠	٠	٤	٥	٣٨,٥	٨	٦١,٥	١٣

٢٦	٨٠,٨	٢١	١٩,٢	٥	٢٦	٠	٠	٣٠,٨	٨	٦٥,٤	١٧	٣,٨	١	ام قصر
					١				٠		١		٠	لي
٣	١٠٠	٣	٠	٠		٠	٠			١٠٠				الخصيب
١٦	٦٢,٥	١٠	٣٧,٥	٦	٢	٠	٠	٥٠,٠	١	٥٠,٠	١	٠	٠	السيبة
٢٩	٤٨,٣	١٤	٥١,٧	١٥	٥	٠	٠	٢٠,٠	١	٨٠,٠	٤	٠	٠	الفاو
٢٧٩	٦٩,٢	١٩٣	٣٠,٨	٨٦	١٥٣	٢,٠	٣	٢٠,٩	٣٢	٦٩,٩	١٠,٧	٧,٢	١١	المجموع

المصدر: وزارة الداخلية ، مديرية مرور محافظة البصرة ، شعبة الاحصاء ، بيانات غير منشورة ، لعام ٢٠١٤ .

الشكل (٥) التباين الكمي لمجموع الحوادث المرورية مقارنة بالجرحى والقتلى بحسب المراكز الحضرية في محافظة

البصرة لعام ٢٠١٤



المصدر: اعتماداً على بيانات الجدول (٤) .

حوادث , وبنسبة (٣٠,٨%) اما الحوادث المركبة لم تسجل اي حالة تذكر. اما بالنسبة لعدد الاصابات للمركز نفسه فقد بلغ مجموعها (٢٦) اصابة ، اذ شكل عدد القتلى (٥) وفيات ، وبنسبة (١٩,٢%) وعدد الجرحى (٢١) اصابة ، وبنسبة (٨٠,٨%) ، اما أدنى نسبة لعدد الحوادث المرورية في هذا العام فقد تركزت في كل من (الثغر ، النشوة ، ابي الخصيب) بواقع (١) حادثاً على التوالي ، اما عدد الاصابات في هذه المراكز فكان مجموعها (٥) اصابات فقط وكانوا جميعهم جرحى وكانت (٣) و (٢) اصابة في ابي الخصيب والنشوة على التوالي ، في حين المركز الحضري في الثغر لم تسجل اي اصابة تذكر في هذا العام .

٣. التوزيع المكاني للحوادث المرورية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة لعام ٢٠١٨:

تبين من الجدول (٥) والشكل (٦) ان الحوادث المرورية تباينت في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة اذ توزعت في اماكن حدوثها وقد بلغ مجموعها (٢٧٢) حادثاً مرورياً ، وبواقع (٤٠) حادث دهس ، وبنسبة (١٤,٧%) من مجموع نوع الحوادث ،

و(١٩٣) حادث اصطدام ، وبنسبة (٧١,٠ %) ، في حين كانت حوادث الانقلاب قد سجلت (٣٠) حادثاً مروباً ، وبنسبة (١١,٠ %) من العدد الكلي ، اما الحوادث المركبة فكانت (٩) حوادث ، وبنسبة (٣,٣ %) من المجموع الكلي للحوادث. اما ما يخص عدد الاصابات جراء الحوادث فقد سجلت (٣١٩) اصابة ، منها (١٠٣) قتلى ، وبنسبة (٣٢,٣ %) ، و(٢١٦) جرحى ، وبنسبة (٦٧,٧ %) . وعلى مستوى المراكز الحضرية في محافظة البصرة ، وبلغ اعلًى نسبة للحوادث المروية في المركز الحضري لقضاء البصرة ، اذ سجلت (٨٦) حادثاً مروباً ، وكانت عدد حالات الدهس (١٧) حالة ، وبنسبة (١٩,٨ %) من العدد الكلي للحوادث ، بينما كانت عدد حالات الاصطدام (٦٧) حادثاً ، وبنسبة (٧٧,٩ %) ، اما عدد الحوادث المركبة كانت بواقع (٢) حادثاً ، وبنسبة (٢,٣ %) من الاجمالي الكلي ، ولم تسجل حوادث الانقلاب اي حالة تذكر خلال هذا العام ضمن هذا المركز الحضري. وفيما يخص عدد الاصابات في هذا المركز الحضري اذ كانت بواقع (٣٩) اصابة ، منها (١١) قتلى ، وبنسبة (٢٨,٢ %) و(٢٨) جرحى ، وبنسبة (٧١,٨ %) من الاجمالي الكلي لعدد الاصابات اما ادنى عدد للحوادث المروية على مستوى المراكز الحضرية اذ تركزت في المركز الحضري لناحية الثغر بواقع (٢) حادثاً أحدهما حادث اصطدام والثاني حادث انقلاب ، اذ بلغت عدد الاصابات الكلي (١٢) اصابة ، وكان عدد القتلى (١٠) حالات ، وبنسبة (٨٣,٣ %) وعدد الجرحى (٢) حالة ، وبنسبة (١٦,٧ %) من المجموع الكلي لعدد الاصابات في هذا المركز الحضري .

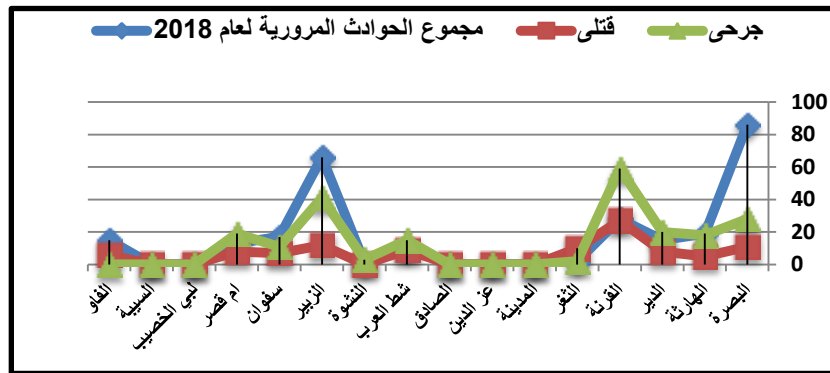
الجدول (٥) اعداد الحوادث المروية بحسب نوع الحادث والاصابة للمراكز الحضرية في محافظة البصرة لعام ٢٠١٨

المركز الحضري	نوع الحادث					نوع الاصابة								
	دهس	%	اصطدام	%	انقلاب	%	مركب	%	المجموع	قتلى	%	جرحى	%	المجموع
البصرة	١٧	١٩,٨	٦٧	٧٧,٩	.	.	٢	٢,٣	٨٦	١١	٢٨,٢	٢٨	٧١,٨	٣٩
الهائلة	٤	٢١,٠	١٤	٧٣,٧	١	٥,٣	.	.	١٩	٥	٢١,٧	١٨	٧٨,٣	٢٣
الدير	١	٦,٧	٥	٣٣,٣	٩	٦٠,٠	.	.	١٥	٨	٢٨,٦	٢٠	٧١,٤	٢٨
القرنة	٩	٣٢,١	١٩	٦٧,٩	.	.	.	.	٢٨	٢٧	٣١,٤	٥٩	٦٨,٦	٨٦
الثغر	.	.	١	٥٠,٠	١	٥٠,٠	.	.	٢	١٠	٨٣,٣	٢	١٦,٧	١٢
المدينة	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
عزالدين	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
الصادق	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
شط العرب	١	١٠,٠	٩	٩٠,٠	.	.	.	.	١٠	٩	٣٧,٥	١٥	٦٢,٥	٢٤
النشوة	.	.	١	١٠٠	.	.	.	.	١	.	.	٣	١٠٠	٣
الزبير	٤	٦,١	٤٥	٦٨,٢	١٢	١٨,٢	٥	٧,٥	٦٦	١٢	٢٢,٦	٤١	٧٧,٤	٥٣

١٨	٦١,١	١١	٣٨,٩	٧	١٧	١١,٨	٢	.	.	٧٦,٤	١٣	١١,٨	٢	سفوان
٢٧	٧٠,٤	١٩	٢٩,٦	٨	١٣	.	.	٣٠,٨	٤	٦١,٥	٨	٧,٧	١	ام قصر
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	ابي الخصيب
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	السيبة
٦	.	.	١٠٠	٦	١٥	.	.	٢٠,٠	٣	٧٣,٣	١١	٦,٧	١	الفاو
٣١٩	٦٧,٧	٢١٦	٣٢,٣	١٠,٣	٢٧٢	٣,٣	٩	١١,٠	٣٠	٧١,٠	١٩٣	١٤,٧	٤٠	المجموع

المصدر: جمهورية العراق ، وزارة الداخلية ، مديرية مرور محافظة البصرة ، شعبة الاحصاء ، بيانات غير منشورة ، لعام ٢٠١٨ .

الشكل (٦) التباين الكمي لمجموع الحوادث المرورية مقارنة بالجرحى والقتلى بحسب المراكز الحضرية في محافظة البصرة لعام ٢٠١٨



المصدر: اعتماداً على بيانات الجدول (٥) .

٤. التوزيع المكاني للحوادث المرورية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة لعام ٢٠٢٢:

يتضح من الجدول (٦) والشكل (٧) شهدت الحوادث المرورية زيادة مستمرة مقارنة بالاعوام السابقة اذ بلغ العدد الكلي للحوادث المرورية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة لعام ٢٠٢٢ بواقع (٥٤٣) حادثاً مرورياً ، اذ بلغت عدد حوادث الدهس (٧٧) حالة ، وبنسبة (١٤,٢%) في حين شكلت حوادث الاصطدام (٣٧٤) حالة ، وبنسبة (٦٨,٩%) ، بينما بلغ عدد حوادث الانقلاب (٤١) حالة ، وبنسبة (٧,٥%) . اما الحوادث المركبة كانت بواقع (٥١) حالة ، وبنسبة (٩,٤%) من اجمالي الحوادث المرورية لهذا العام . اما ما يخص عدد الاصابات جراء الحوادث المرورية ، فقد بلغ مجموع عدد الاصابات (٩٥٣) أصابه ، اذ شكل عدد القتلى (٢٣٥) قتيلاً ، وبنسبة (٢٤,٧%) ، في حين بلغ عدد الجرحى (٧١٨) جريحاً ، وبنسبة (٧٥,٣%) من مجموع عدد الاصابات في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة ، وقد شهد المركز الحضري في مركز قضاء البصرة اعلى مجموع للحوادث المرورية ، اذ شكل (١٣٩) حادثاً مرورياً من الاجمالي الكلي للحوادث ، اذ بلغ عدد حالات الدهس (١٧) حالة ، وبنسبة (١٢,٢%) ، في حين بلغت عدد حالات الاصطدام (١٠٩) حالة ، وبنسبة (٧٨,٤%) ، اما عدد الحوادث المركبة (١٢) حادثاً ،

وبنسبة (٨,٧%) ، بينما لم تشكل عدد حوادث الانقلاب سواء حادثاً واحداً فقط ، وبنسبة (٠,٧%) من مجموع الحوادث المرورية ، اما ادنى نسبة للحوادث المرورية في المركزين الحضريين في عز الدين والسببة بواقع (٢) حادثاً مرورياً على التوالي .

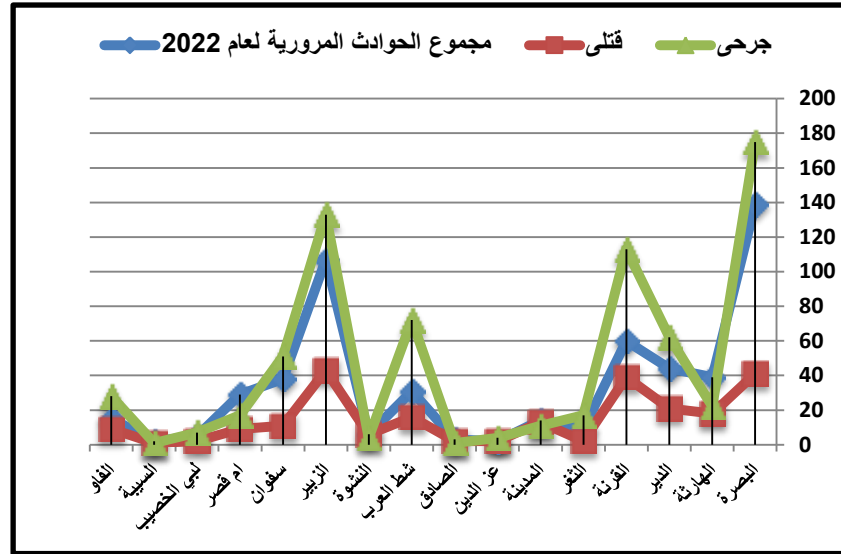
الجدول (٦) اعداد الحوادث المرورية بحسب نوع الحادث والاصابة للمراكز الحضرية في محافظة البصرة لعام ٢٠٢٢

المركز الحضري	نوع الحادث					نوع الاصابة								
	دهس	%	اصطدام	%	انقلاب	%	مركب	%	المجموع	قتلى	%	جرحى	%	المجموع
البصرة	١٧	١٢,٢	١٠.٩	٧٨,٤	١	٠,٧	١٢	٨,٧	١٣٩	٤١	١٩,٠	١٧٥	٨١,٠	٢١٦
الهائلة	١١	٢٨,٢	٢٥	٦٤,١	٠	٠	٣	٧,٧	٣٩	١٨	٤٥	٢٢	٥٥	٤٠
الدير	١٠	٢٢,٧	١٦	٣٦,٣	٩	٢٠,٥	٩	٢٠,٥	٤٤	٢١	٢٥,٣	٦٢	٧٤,٧	٨٣
القرنة	١١	١٨,٣	٤٢	٧٠,٠	١	١,٧	٦	١٠,٠	٦٠	٣٩	٢٥,٧	١١٣	٧٤,٣	١٥٢
الثغر	١	١١,١	٦	٦٦,٧	١	١١,١	١	١١,١	٩	٢	١٠,٥	١٧	٨٩,٥	١٩
المدينة	٣	٢١,٤	٦	٤٢,٩	٤	٢٨,٦	١	٧,١	١٤	١٣	٥٤,٢	١١	٤٥,٨	٢٤
عزالدين	١	٥٠,٠	١	٥٠,٠	٠	٠	٠	٠	٢	٢	٣٣,٣	٤	٦٦,٧	٦
الصادق	٠	٠	٢	٦٦,٧	١	٣٣,٣	٠	٠	٣	٢	٦٦,٧	١	٣٣,٣	٣
شط العرب	١	٣,٢	٢٦	٨٣,٩	٠	٠	٤	١٢,٩	٣١	١٦	١٨,٢	٧٢	٨١,٨	٨٨
النشوة	١	١٦,٧	٤	٦٦,٦	٠	٠	١	١٦,٧	٦	٦	٦٠,٠	٤	٤٠,٠	١٠
الزبير	٨	٧,٥	٨٣	٧٧,٥	٨	٧,٥	٨	٧,٥	١٠٧	٤٣	٢٤,٤	١٣٣	٧٥,٦	١٧٦
سفوان	٧	١٨,٤	٢٤	٦٣,٢	٢	٥,٢	٥	١٣,٢	٣٨	١١	١٧,٧	٥١	٨٢,٣	٦٢
ام قصر	٤	١٣,٨	١٩	٦٥,٥	٥	١٧,٢	١	٣,٥	٢٩	٩	٣٤,٦	١٧	٦٥,٤	٢٦
لي الخصيب	١	٢٠,٠	٣	٦٠,٠	١	٢٠,٠	٠	٠	٥	٢	٢٢,٢	٧	٧٧,٨	٩
السببة	٠	٠	١	٥٠,٠	١	٥٠,٠	٠	٠	٢	١	٥٠,٠	١	٥٠,٠	٢
الفاو	١	٦,٦	٧	٤٦,٧	٧	٤٦,٧	٠	٠	١٥	٩	٢٤,٣	٢٨	٧٥,٧	٣٧
المجموع	٧٧	١٤,٢	٣٧٤	٦٨,٩	٤١	٧,٥	٥١	٩,٤	٥٤٣	٢٣٥	٢٤,٧	٧١٨	٧٥,٣	٩٥٣

المصدر: جمهورية العراق ، وزارة الداخلية ، مديرية مرور محافظة البصرة ، شعبة الاحصاء ، بيانات غير منشورة ، لعام ٢٠٢٢ .

الشكل (٧) التباين الكمي لمجموع الحوادث المرورية مقارنة بالجرحى والقتلى بحسب المراكز الحضرية

في محافظة البصرة لعام ٢٠٢٢



المصدر: اعتماداً على بيانات الجدول (٦).

من الملاحظ للتوزيع المكاني لأعداد الحوادث المرورية قد تباين في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة لعام ٢٠٢٢ اذ شهدت زيادة مضطردة مقارنة بالأعوام السابقة التي تمثلت خلال مدة الدراسة ٢٠١٠ و ٢٠١٤ و ٢٠١٨ يعزى سبب ذلك الى الزيادة الكبيرة في اعداد المركبات فضلاً عن الزيادة الملحوظة في الحجم السكاني وضعف الوعي المروري وعدم اتباع الارشادات والضوابط المرورية هذا من جانب وانعدام التخطيط وعدم تطبيق القوانين المرورية بشكل جدي والسماح العشوائي بدخول اعداد كبيرة من المركبات والقسم الكبير منها لا يخضع الى شهادة الجودة او الى التقييس والسيطرة النوعية من خلال استيرادها من قبل شركات اهلية وقد مر عليها سنوات عديدة وان معظمها قد خرج من التصنيف او التأمين الخاص بها بسبب تعرضها للحوادث في بلد المنشأ او تعرضها للغرق بسبب الفيضانات وانعدام شروط السلامة والامان مما قد يعرض الكثير منها الى الحوادث المرورية ناهيك عن استيراد مركبات ذات مواصفات غير جيدة تفتقر الى شروط السلامة المرورية ، وهذا ما نلاحظ عن وقوع الحادث على المركبة وقد تضررت نسبة كبيرة جدا واغلب الحوادث المرورية على الطرق الخارجية نادراً ما نجد ناجين من تلك الحوادث المؤسفة .

خامساً: الآثار الناجمة عن الحوادث المرورية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة

هنالك جملة من الآثار البشرية التي تركتها الحوادث المرورية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة للمدة ٢٠١٠-٢٠٢٢ ، وتشمل الآثار البشرية بنوعها (المصابين الجرحى و الوفيات بفعل عمليات الدهس للأفراد) ، بحسب توزيعهم المكاني لكل مركز حضري في المحافظة ، فضلاً عما تقدم هنالك الخسائر الاقتصادية للحوادث المرورية وتشمل الخسائر المادية على

مستوى العراق عموماً والمراكز الحضرية في محافظة البصرة قيد الدراسة خصوصاً لكل من الحوادث المرورية (المصابين الوفيات) ، وكذلك هنالك الخسائر الاجتماعية والصحية والبيئية التي يمكن ايجازها وعلى النحو الاتي :

١. الاثار البشرية

اضحت الحوادث المرورية واحدة من اهم المشكلات التي تستنزف الطاقات البشرية وتستهدف المجتمعات بشكل خطير لاسيما وان المراكز الحضرية في محافظة البصرة تتمتع بكثافة سكانية عالية الى جانب توافر المركبات بأعداد كبيرة جدا التي تأتي بالمرتبة الثانية بعد المركبات في العاصمة بغداد ، الامر الذي انعكس على استنزاف مقومات الحياة في المحافظة وبالتالي تفتك حوادث المرور بالعديد من المصابين والكثير من المتوفين التي يمكن ايجازها وعلى النحو الاتي :

أ- المصابون :

حوادث المرور التي تحدث في الشوارع الرئيسة للمناطق الحضرية اذ تأتي بالمرتبة الثانية من حيث الاسباب الرئيسة للوفيات في العالم ، اذ تقتل حوادث السير ما يقارب (١,٣) مليون شخص سنويا ، كما تترك اصابة واعاقات قدرت (٥٠) مليون نسمة سنويا على مستوى العالم ، ولأجل ذلك بلغت تكلفة معالجة الحوادث في البلدان النامية حوالي (٦٥) مليار دولار سنويا^(١٠) . يتضح الجدول (٧) والشكل (٨) ان مجموع اعداد المصابين في المدن الرئيسة لمحافظة البصرة لاسيما لعام ٢٠١٠ بلغ (٢٧٢) مصاباً ارتفع الى (٧١٨) مصاباً لعام ٢٠٢٢ ، وهناك تباين واضح في اعداد المصابين بحسب المراكز الحضرية ، اذ احتلت مدينة ابي الخصيب المرتبة الاولى بواقع (٤١) مصاباً بنسبة (١٥,١ %) وادناها في مدينة النشوة بواقع (٤) مصابين وبنسبة (١,٥ %) لعام ٢٠١٠ ، اما في عام ٢٠١٤ نجد ان اعلى عدد للمصابين سجل في مدينة القرنة بواقع (٤٣) مصاباً بنسبة (٢٢,٣ %) وادناها في مدينة شط العرب بواقع (٢) مصاب بنسبة (١ %) ، وفي عام ٢٠١٨ فنلاحظ ان مدينة القرنة قد جاءت المرتبة الاولى لأعداد المصابين بواقع (٥٩) مصاباً بنسبة (٢٧,٣ %) وادناها في مدينة النشوة بواقع (٣) مصابين وبنسبة (١,٤ %) ، وخلال عام ٢٠٢٢ فقد احتلت مدينة البصرة المرتبة الاولى لأعداد المصابين ليسجل (١٧٥) مصاباً بنسبة (٢٤,٤ %) وادناها في مدينة الامام الصادق بواقع مصاب واحد بنسبة (٠,١ %) . ويمكن ان نعزو اسباب زيادة اعداد المصابين للمدة ٢٠١٠-٢٠٢٢ الى عدم الانتباه من قبل سائقي المركبات والسرعة الشديدة والنوم اثناء القيادة او الانشغال بالهاتف النقال ، فضلا عن حالة الاختلاط بين المشاة من جهة والمركبات في الشوارع من جهة ثانية ، وكذلك وقوع العديد من المؤسسات الحكومية لاسيما التعليمية منها في الشوارع الرئيسة او الثانوية وهذا ما اكدته سجلات مديرية مرور محافظة البصرة عند توثيق الحوادث المرورية للمدة المذكورة .

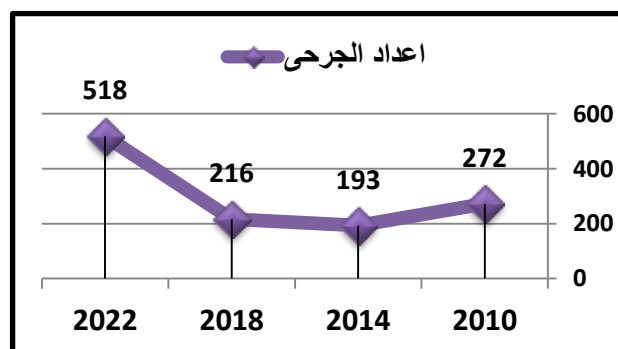
الجدول (٧) اعداد المصابين في المراكز الحضرية في محافظة البصرة للمدة (٢٠٢٢-٢٠١٠)

المركز الحضري	المصابين ٢٠١٠	%	المصابين ٢٠١٤	%	المصابين ٢٠١٨	%	المصابين ٢٠٢٢	%
البصرة	٣١	١١,٤	٧	٣,٦	٢٨	١٣	١٧٥	٢٤,٤

٣,١	٢٢	٨,٣	١٨	٧,٨	١٥	٣,٣	٩	الهائلة
٨,٦	٦٢	٩,٣	٢٠	٧,٣	١٤	١٢,٩	٣٥	الدير
١٥,٦	١١٣	٢٧,٣	٥٩	٢٢,٣	٤٣	١٣,٦	٣٧	القرنة
٢,٤	١٧	٠,٩	٢	٠	٠	٠	٠	الثغر
١,٥	١١	٠	٠	٤,٩	٩	١١,٤	٣١	المدينة
٠,٦	٤	٠	٠	٠	٠	٠	٠	عزالدين
٠,١	١	٠	٠	٨,٣	١٦	٣,٧	١٠	الصادق
١٠	٧٢	٦,٩	١٥	١	٢	٥,٥	١٥	شط العرب
٠,٦	٤	١,٤	٣	١	٢	١,٥	٤	النشوة
١٨,٥	١٣٣	١٩	٤١	١٥	٢٩	١١,٨	٣٢	الزبير
٧,١	٥١	٥,١	١١	٤,١	٨	٢,٦	٧	سفوان
٢,٤	١٧	٨,٨	١٩	١٠,٩	٢١	٤,٨	١٣	ام قصر
١	٧	٠	٠	١,٦	٣	١٥,١	٤١	لي الخصيب
٠,١	١	٠	٠	٥,٢	١٠	٠	٠	السيبة
٣,٩	٢٨	٠	٠	٧,٣	١٤	٢,٦	٧	الفاو
١٠٠	٧١٨	١٠٠	٢١٦	١٠٠	١٩٣	١٠٠	٢٧٢	المجموع

المصدر: جمهورية العراق ، وزارة الداخلية ، مديرية مرور محافظة البصرة ، شعبة الاحصاء ، بيانات غير منشورة ، لعام ٢٠٢٢

الشكل (٨) التباين العددي للجرحى في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة للمدة (٢٠٢٢-٢٠١٠)



المصدر: اعتماداً على بيانات الجدول (٧) .

ب. الوفيات

افادت الامم المتحدة في احد تقاريرها لعام ٢٠٢٢ بان (١,٢٥) مليون شخص يقتلون او يتوفون من جراء الحوادث المرورية في كل عام ، وتفيد الدراسات بان (٤٠-٥٠%) من السائقين يقودون بسرعة اكبر من الحد المسموح به في الطرق^(١١) ، اما اعداد حوادث المرور في العراق لعام ٢٠٢٢ فقد سجلت (١١٥٢٣) حادثاً منها (٣٠٧٩) حادث مميت بنسبة (٢٦,٧%) وحوادث غير مميتة بواقع (٨٤٤٤) حادث بنسبة (٧٣,٣%) للمحافظات كافة باستثناء اقليم كردستان^(١٢).

ويتضح من الجدول (٨) والشكل (٩) ان مجموع اعداد الوفيات في المدن الرئيسية لمحافظة البصرة لاسيما لعام ٢٠١٠ بغت (٥٠) حالة وفاة ازدادت الى (٢٣٥) حالة وفاة لعام ٢٠٢٢ ، وهناك تفاوت واضح في اعداد الوفيات المسجلة بحسب المراكز الحضرية ، اذ احتلت مدينة البصرة المرتبة الاولى بواقع (١١) حالة وفاة بنسبة (٢٢%) وادناها في مدينة النشوة بواقع (١) حالة وفاة بنسبة (٢%) لعام ٢٠١٠ ، اما في عام ٢٠١٤ فنلاحظ ان المرتبة الاولى لأعداد الوفيات قد سجل في مدينة الزبير بواقع (١٢) حالة وفاة بنسبة (١٢%) وادناها في مدينة البصرة بواقع (٣) حالات وفاة بنسبة (٣,٥%) ، وفي عام ٢٠١٨ فنلاحظ ان مدينة القرنة قد جاءت المرتبة الاولى لأعداد المصابين بواقع (٢٧) حالة وفاة بنسبة (٢٦,٧%) وادناها في مدينة الهارثة بواقع (٥) حالة وفاة بنسبة (٤,٩%) ، وخلال عام ٢٠٢٢ فقد استحوذت مدينة البصرة على المرتبة الاولى لأعداد المصابين ليسجل (٤١) حالة وفاة بنسبة (١٧,٤%) وادناها في مدينة السببة بواقع حالة وفاة واحدة بنسبة (٠,٤%). ويمكن ان نعزو اسباب زيادة اعداد الوفيات في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة للمدة (٢٠١٠-٢٠٢٢) الى عوامل بشرية مهمة في مقدمتها عدم مراعاة السائقين لشروط السلامة هذا من جهة ، ولعدم اهتمام بعض المشاة بسرعة المركبات المارة بجانبهم والكثير من العوامل الاخرى تم تناولها فيما سبق .

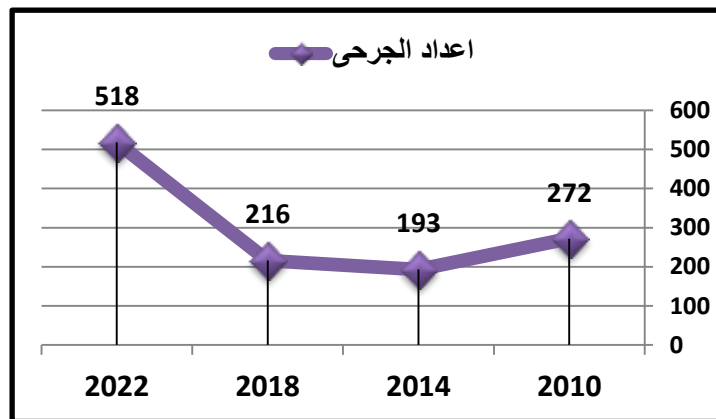
الجدول (٨) اعداد الوفيات في المراكز الحضرية في محافظة البصرة للمدة (٢٠١٠-٢٠٢٢)

المركز الحضري	الوفيات ٢٠١٠	%	الوفيات ٢٠١٤	%	الوفيات ٢٠١٨	%	الوفيات ٢٠٢٢	%
البصرة	١١	٢٢	٣	٣,٥	١١	١٠,٧	٤١	١٧,٤
الهارثة	٦	١٢	٨	٩,٣	٥	٤,٩	١٨	٧,٧
الدير	٧	١٤	٧	٨,١	٨	٧,٨	٢١	٨,٩
القرنة	٤	٨	١٨	٢٠,٩	٢٧	٢٦,٢	٣٩	١٦,٦
الثغر	٠	٠	٠	٠	١٠	٩,٧	٢	٠,٩
المدينة	٤	٨	٥	٥,٨	٠	٠	١٣	٥,٥
عز الدين	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٢	٠,٩
الصادق	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٢	٠,٩

شط العرب	٦	١٢	٢	٢,٣	٩	٨,٧	١٦	٦,٨
النشوة	١	٢	٠	٠	٠	٠	٦	٢,٦
الزبير	٣	٦	١٢	١٤	١٢	١١,٧	٤٣	١٨,٣
سفوان	٠	٠	٥	٥,٨	٧	٦,٨	١١	٤,٧
ام قصر	٢	٤	٥	٥,٨	٨	٧,٨	٩	٣,٨
لي الخصيب	٦	١٢	٠	٠	٠	٠	٢	٠,٩
السبية	٠	٠	٦	٧	٠	٠	١	٠,٤
الفاو	٠	٠	١٥	١٧,٤	٦	٥,٨	٩	٣,٨
المجموع	٥٠	١٠٠	٨٦	١٠٠	١٠٣	١٠٠	٢٣٥	١٠٠

المصدر : جمهورية العراق ، وزارة الداخلية ، مديرية مرور محافظة البصرة ، شعبة الاحصاء ، بيانات غير منشورة ، لعام ٢٠٢٢. يتضح مما سبق ان هناك اثاراً اخرى الى جانب حالات الجرحى والوفيات وتشمل الاضرار الاقتصادية وذلك تمثل بهدر الممتلكات العامة والخاصة ، زيادة تكاليف علاج المصابين واصلاح المركبات فضلاً عن الخسائر الناتجة عن الوفيات . فضلاً عن الاضرار الاجتماعية والتي تتمثل بالآثار السلبية التي تتركها حوادث المرور على الاسر والمجتمعات مثل التفكك الاسري والحاق الضرر بين افراد المجتمع .

الشكل (٩) التباين العددي لحوادث الوفيات في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة للمدة (٢٠٢٢-٢٠١٠)



المصدر : اعتماداً على بيانات الجدول (٨) .

سادساً: النتائج والمقترحات:

أولاً- النتائج

١. اشار البحث الى ان هناك خلل في انظمة الشوارع الرئيسية والثانوية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة بسبب عدم قدرتها على استيعاب العدد الهائل للمركبات ، فضلاً عن ذلك انها تفتقر الى ابسط الخدمات التي يحتاجها سائق المركبة من جهة والمشاة من جهة اخرى .
٢. تبين من البحث ان هناك جملة من العوامل المؤثرة في وقوع الحوادث المرورية ومنها العامل السكاني الذي كان له دوراً من خلال الزيادة الكبيرة لعدد السكان وخلال المراحل التاريخية لسنوات الدراسة (٢٠١٠-٢٠٢٢) والتي شهدت زيادة متسارعة في الحجم السكاني مما انعكس على اقتناء السكان اعداد كبيرة من المركبات التي بدورها اسهمت في زيادة وقوع الحوادث المرورية .
٣. اظهر البحث ان العوامل الاقتصادية كأحد العوامل المؤثرة في وقوع الحوادث المرورية لاسيما بعد التحسن في المستوى المعيشي للفرد العراقي بعد عام ٢٠٠٣ والتي من خلالها ازدادت حجم الموازنات في العراق بشكل كبير ، اذ سجلت في عام ٢٠١٠ بواقع (٦١٧٣٥٣١٢٥٠٠) ترليون دينار عراقي ، وازدادت عام ٢٠٢٢ لتسجل (٢١١) ترليون دينار عراقي .
٤. اتضح من البحث ان هناك مجموعة من الاسباب المباشرة التي لها دوراً كبيراً بحسب الاحصاءات المتوفرة في دوائر المرور ، فضلاً عن الدراسة الميدانية والتي جاءت بالمرتبة الاولى سائقي المركبات ، اذ يشكلون نسبة كبيرة في وقوع الحوادث المرورية وتبلغ أكثر من (٨٥ - ٩٠ %) بسبب عدم الانتباه واللامبالاة ، اذ لم يحسن استخدامها بالشكل الامثل من قبل مستخدميها والتأكد من صلاحيتها من الناحية الفنية والمراجعة الدورية لفحصها لكي تكون اكثر جاهزية .
٥. تبين من البحث ان نسبة مساهمة تصميم الشوارع والمشاة في وقوع الحوادث المرورية في المراكز الحضرية شكلت نسب قليلة مقارنة بسائق المركبة ، ولكن هذا ليس في جميع الاحوال اذا لم تهتم الجهات المعنية بأماكن العبور وتحقيق اماكن امنة لعبور المشاة وتجنهم الحوادث المرورية المميتة .
٦. اظهرت معطيات التوزيع المكاني للحوادث المرورية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة خلال مدة البحث (٢٠١٠-٢٠٢٢) ان اعلى نسبة للحوادث المرورية قد سجلت خلال عام ٢٠٢٢ اذ بلغت مجموعها (٥٤٣) حادثاً وبالتزامن مع الزيادة السكانية الكبيرة ، اذ بلغ مجموع المراكز الحضرية (٢٦١٧٦٨٣) نسمة ، ويعزى ذلك الى زيادة في اعداد المركبات ، فضلاً عن الزيادة الملحوظة في الحجم السكاني وضعف الوعي المروري وعدم اتباع الارشادات والضوابط المرورية هذا من جانب ، وانعدام التخطيط وعدم تطبيق القوانين المرورية بشكل جدي ولتسامح العشوائي بدخول اعداد كبيرة من المركبات بشكل غير مدروس ، اما ادنى للحوادث المرورية فقد سجلت خلال عام ٢٠١٤ اذ بلغت (١٥٣) حادثاً والسبب يعود الى قلة الحوادث المرورية المسجلة خلال هذا العام لسبب عدم تسجيلها لدى دوائر المرور نتيجة عامل التراضي والتصالح بين مرتكبي الحوادث المرورية ولاسيما حادث الاصطدام او وقوع حوادث الدهس وذلك من خلال اتباع الاعراف العشوائية لحل المشكلة ودفع الدية للمتوفي او المتضرر جراء الحادث المروري .

٧. تبين من خلال البحث ان اعلى مجموع للإصابات كانت خلال عام ٢٠٢٢ اذ بلغت (٧١٨) اصابة في حين بلغ عدد الوفيات (٢٣٥) حالة ، ويعزى سبب ذلك الى زيادة اعداد الحوادث المرورية وجهل السائقين بالقواعد والانظمة المرورية ، فضلا عن قلة الخبرة وان الكثير من مرتكبي الحوادث المرورية هم من فئة الاحداث .
٨. هنالك من جملة الاثار البشرية الناجمة عن الحوادث المرورية في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة وتشمل الاثار البشرية بنوعها (المصابين - الجرحى ، الوفيات) نتيجة لحوادث الدهس للأشخاص ، فضلا عن ذلك الخسائر الاجتماعية والصحية والبيئية ناهيك عن الاضرار الاقتصادية التي تسبب خسائر بالمتلكات العامة والخاصة وزيادة علاج المصابين وربما قد يصيبهم العوق الدائم .

ثانياً- المقترحات:

- ١- انشاء اماكن لعبور المشاة وبطرق حضارية كالاهتمام واعادة النظر بالمجسرات المعلقة وتصميمها بشكل متطور ووضع رقابة صارمة للإلزام المشاة العبور علها لاسيما في المناطق السكنية التي تقع على جانبي الشوارع الرئيسية والسريعة .
- ٢- وضع قوانين صارمة تحد من قيادة المركبات من قبل الاحداث القاصرين الذين تقل اعمارهم عن ١٨ سنة ، وهي ظاهرة اخذت بالتزايد في الآونة الاخيرة لاسيما في المراكز الحضرية لمحافظة البصرة .
- ٣- وضع المطبات الصناعية بين مسافة واخرى لاسيما في المناطق لعبور المشاة للتقليل من السرعة المفرطة من قبل سائقي المركبات .
- ٤- ينبغي على رجال المرور ادخال تقنية GPS في تحديد مواقع الحوادث المرورية والاصابات الناجمة عنها لما لها من افاق مستقبلية في وضع الخطط للتقليل من اعدادها وتجنب وقوعها .
- ٥- ينبغي على الجهات المعنية لاسيما مديرية المرور وتشكيلاتها العاملة في مدينة البصرة خصوصا ومدن العراق عموماً في تبني التقنيات الحديثة ونظم المعلومات الجغرافية احداها في عمليات تحليل وتوقيع الحوادث المرورية في شوارع المدن وتحديد المناطق الساخنة ومن ثم اتخاذ القرارات الصائبة في تجنبها او على الاقل التقليل منها .

الهوامش

١. ابراهيم حاجم لازم الحلفي ، الحوادث المرورية في مدينة البصرة للمدة من (٢٠٠٣ - ٢٠٠٩) ، رسالة ماجستير ، كلية التربية - جامعة البصرة ، ٢٠١٢ ، ص ٦-٧ .
٢. رشا صابر نوفل ، التحليل المكاني في نظم المعلومات الجغرافية ، جامعة عين شمس ، ٢٠٢٠-٢٠٢١ ، ص ١٥ .
٣. عمر محمد صالح السامرائي ، التحليل المكاني للحوادث المرورية في مدينة سامراء لعام ٢٠٢٠ ، مجلة جامعة تكريت للعلوم الانسانية ، المجلد ٢٩ ، العدد ٢ ، ٢٠٢٢ ، ص ٣٩٠ .
٤. جمهورية العراق ، وزارة المالية ووزارة التخطيط والتعاون الانمائي ، الميزانية المعدلة لعام ٢٠٠٤ ، ص ٣ .
٥. جريدة الوقائع العراقية ، العدد ٤١٤٥ ، ٢٠١٠ ، ص ١ .
٦. جريدة الوقائع العراقية ، العدد ٤٤٨٥ ، ٢٠١٨ ، ص ٤ .
٧. الانترنت على الموقع الالكتروني <https://shafaq.com/ar> 2024 .

٨. جمال حامد رشيد ، التحليل الموقعي لحوادث المرور على طريق (دهوك – ابراهيم الخليل) ، مجلة ابحاث البصرة للعلوم الانسانية ، العدد ٤ ، ٢٠١٧ ، ص ٢٨٩.
٩. مرتضى مظفر سهر الكعبي وابراهيم حاجم لازم ، التحليل الكمي للحوادث المرورية في مدينة البصرة باستخدام نظم المعلومات الجغرافية GIS ، مجلة ميسان للدراسات الاكاديمية ، مجلد ٢٢ ، العدد ٤٧ ، ايلول ٢٠٢٣ ، ص ١٤٠.
١٠. هيثم احمد محمود علواني ، التحليل المكاني للحوادث المرورية في مدينة الرياض باستخدام نظم المعلومات الجغرافية (دراسة تطبيقية في جغرافيا النقل) ، اطروحة دكتوراه ، كلية الآداب ، جامعة بنها ، ٢٠١٧ ، ص ٢٤٨.
١١. منظمة الامم المتحدة ، اخبار الامم المتحدة ، منظور عالي قصص إنسانية ، منشور على الانترنت <https://news.un.org/ar/audio/2017/05/365612>
١٢. وزارة الداخلية ، وكالة الوزارة لشؤون الشرطة ، مديرية الاحصاء الجنائي ، احصاءات حوادث المرور المسجلة لعام ٢٠٢٢ ، بيانات منشورة ، العراق ، ٢٠٢٢ ، ص ٢.

المصادر

١. الحلفي، ابراهيم حاجم لازم ، الحوادث المرورية في مدينة البصرة للمدة من (٢٠٠٣ – ٢٠٠٩) ، رسالة ماجستير ، كلية التربية – جامعة البصرة ، ٢٠١٢.
٢. جمهورية العراق ، وزارة المالية ووزارة التخطيط والتعاون الانمائي ، الميزانية المعدلة لعام ٢٠٠٤ .
٣. جريدة الوقائع العراقية ، العدد ٤١٤٥ ، ٢٠١٠ .
٤. جريدة الوقائع العراقية ، العدد ٤٤٨٥ ، ٢٠١٨ .
٥. وزارة الداخلية ، وكالة الوزارة لشؤون الشرطة ، مديرية الاحصاء الجنائي ، احصاءات حوادث المرور المسجلة لعام ٢٠٢٢ ، بيانات منشورة ، العراق ، ٢٠٢٢ .
٦. الكعبي ، مرتضى مظفر سهر وابراهيم حاجم لازم ، التحليل الكمي للحوادث المرورية في مدينة البصرة باستخدام نظم المعلومات الجغرافية GIS ، مجلة ميسان للدراسات الاكاديمية ، مجلد ٢٢ ، العدد ٤٧ ، ايلول ٢٠٢٣ .
٧. السامرائي ، عمر محمد صالح ، التحليل المكاني للحوادث المرورية في مدينة سامراء لعام ٢٠٢٠ ، مجلة جامعة تكريت للعلوم الانسانية ، المجلد ٢٩ ، العدد ٢ ، ٢٠٢٢ .
٨. الانترنت على الموقع الالكتروني 2024 <https://shafaq.com/ar>
٩. نوفل ، رشا صابر ، التحليل المكاني في نظم المعلومات الجغرافية ، جامعة عين شمس ، ٢٠٢٠ - ٢٠٢١ .
١٠. علواني ، هيثم احمد محمود ، التحليل المكاني للحوادث المرورية في مدينة الرياض باستخدام نظم المعلومات الجغرافية (دراسة تطبيقية في جغرافيا النقل) ، اطروحة دكتوراه ، كلية الآداب ، جامعة بنها ، ٢٠١٧ .
١١. رشد ، جمال حامد ، التحليل الموقعي لحوادث المرور على طريق (دهوك – ابراهيم الخليل) ، مجلة ابحاث البصرة للعلوم الانسانية ، العدد ٤ ، ٢٠١٧ .
١٢. منظمة الامم المتحدة ، اخبار الامم المتحدة ، منظور عالي قصص إنسانية ، منشور على الانترنت <https://news.un.org/ar/audio/2017/05/365612>