

التحليل الكمي والموقعي لحوادث الطرق في العراق (دراسة في جغرافية النقل)

م.م. رغد حسين علي

الجامعة المستنصرية / كلية التربية / قسم الجغرافية

Quantitative and Spatial Analysis of Road Accidents in Iraq

(A Study in Transport Geography)

Asst.Lect. Raghad Hussein Ali

Al-Mustansiriyah University ,College of Education ,Department of Geography

raghad.h.ali@uomustansiriyah.edu.iq

المستخلص

تعدّ حوادث المرور مأساة إنسانية تُشكّل عبئاً نفسياً واجتماعياً كبيراً على الأفراد والمجتمع. إذ تتفاقم هذه المشكلة مع الزيادة المستمرة في أعداد المركبات والسكان، فضلاً عن تنامي الحركة المرورية داخل المدن وخارجها، سواء كانت لحركة الأفراد أو البضائع. وقد ركز هذا البحث على دراسة الحوادث المرورية التي تقع نتيجة تصرفات سائقي المركبات، إذ بلغت نسبة هذه الحوادث نحو (٧٩.١٩٪) من إجمالي عدد حوادث الطرق المسجلة في العراق لعام (٢٠٢٣)، والبالغ عددها (١١,٥٢٣) حادثاً، إذ تسبّب السائقون في (٩,١٢٦) حادثاً منها. واعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي، واستخدم برنامج (SPSS) الإحصائي لتحليل البيانات المتعلقة بعدد الحوادث الناتجة عن السائقين. إذ بلغ المتوسط الحسابي لعدد الحوادث (٨٠٨)، بينما بلغ الانحراف المعياري للمتغير نفسه (٩٠٦.٥). أما بالنسبة لمتوسط عدد الوفيات الناتجة عن هذه الحوادث فقد بلغ (٢٥٠) وفاة، بانحراف معياري قدره (٢١٥.٠). كما بلغ المتوسط الحسابي لعدد الجرحى (١,٠٧١) جريحاً، بانحراف معياري (١,١٣١.٤)، وذلك على مستوى (١٥) محافظة عراقية خلال عام (٢٠٢٣). وأظهرت نتائج التحليل الإحصائي وجود علاقة ارتباط طردي بين عدد الحوادث وعدد الوفيات، إذ بلغ معامل ارتباط بيرسون (٠.٧٧٢)، وكذلك بين عدد الحوادث وعدد الجرحى، إذ بلغ معامل الارتباط (٠.٧٨٩)، وهما ارتباطان دالّان إحصائياً عند مستويي الدلالة (٠.٠٠٠ و ٠.٠٠١) على التوالي. الكلمات المفتاحية: حوادث الطرق، الوفيات، الجرحى، ارتباط بيرسون.

Abstract

Traffic accidents represent a human tragedy that places a significant psychological and social burden on individuals and society. This issue is exacerbated by the continuous increase in the number of vehicles and population, in addition to the growing traffic movement within and outside urban areas, whether related to the transportation of people or goods. This study focused on analyzing road accidents caused by driver behavior, which accounted for approximately (79.19%) of the total recorded traffic accidents in Iraq in (2023) Out of a total of (11,523) accidents, drivers were responsible for (9,126) incidents. The research employed a descriptive-analytical methodology and utilized the Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) to analyze data related to driver-caused accidents. The mean number of accidents was 808, with a standard deviation of 906.5. The average number of fatalities resulting from these accidents was (250) with a standard deviation of 215.0. Additionally, the average number of injuries was (1,071) with a standard deviation of (1,131.4,) based on data collected from (15) Iraqi governorates during the year (2023). The statistical analysis revealed a positive correlation between the number of accidents and the number of fatalities, with a Pearson correlation coefficient of (0.772.) Similarly, a positive correlation was found between the number of accidents and the number of injuries, with a correlation coefficient of (0.789) Both correlations were statistically significant at the (0.000) and (0.001) significance levels, respectively. **Keywords: Road accidents, deaths, wounded, Pearson correlation.**

تُعدّ حوادث المرور من أخطر المشاكل التي تواجه المدن الحديثة، وقد أصبحت قضية عالمية تُثير القلق لدى المجتمعات بأكملها. لا تقتصر آثار هذه الحوادث على الخسائر البشرية فحسب، بل تمتد لتشمل استنزاف الموارد المادية والطاقات البشرية، إلى جانب التأثيرات النفسية والاجتماعية العميقة التي تخلفها. ونظرًا لما تسببه من أضرار جسيمة، بات من الضروري العمل على تقليل عدد الحوادث أو الحد من آثارها السلبية، من خلال فهم أسبابها والعمل على معالجتها بطرق فعّالة. تُعدّ حوادث المرور ظاهرة شائعة، ويبدأ التعامل معها بدراسة حجمها وتأثيرها على الصحة العامة والمجتمع والاقتصاد. ومع تطور مفاهيم وممارسات السلامة المرورية، تتزايد الحاجة إلى استجابة شاملة تتماشى مع متطلبات العصر وتطلعات المجتمعات للحد من هذا النزيف المستمر في الأرواح. تشهد منطقة الدراسة، كغيرها من مناطق البلاد، ارتفاعًا ملحوظًا في عدد الحوادث المرورية، خاصةً بعد ازدياد عدد المركبات الداخلة إليها في الآونة الأخيرة. ومن هنا تنبع أهمية هذه الدراسة التي تسعى إلى تسليط الضوء على هذه الظاهرة الخطيرة، وتحليل أبعادها المختلفة، بهدف الوصول إلى حلول فعّالة تُسهم في الحد من هذه المشكلة المتفاقمة بما يواكب روح العصر ويُلبّي حاجات المجتمع المتزايدة للأمان على الطرقات.

مشكلة البحث

١. ما عدد حوادث الطرق في العراق الناتجة عن سلوك السائق، وماهي أبرز الأسباب المؤدية إليها، وما الآثار المترتبة عليها على المستوى الفردي والمجتمعي؟
٢. ما حجم الخسائر البشرية (من وفيات وإصابات) الناتجة عن حوادث الطرق بسبب السائق، وكيف تتوزع هذه الخسائر بين المحافظات العراقية؟
٣. ما درجة وعي سائقي المركبات العراق بقواعد المرور، وما مستوى التزامهم بها أثناء القيادة؟

فرضية البحث

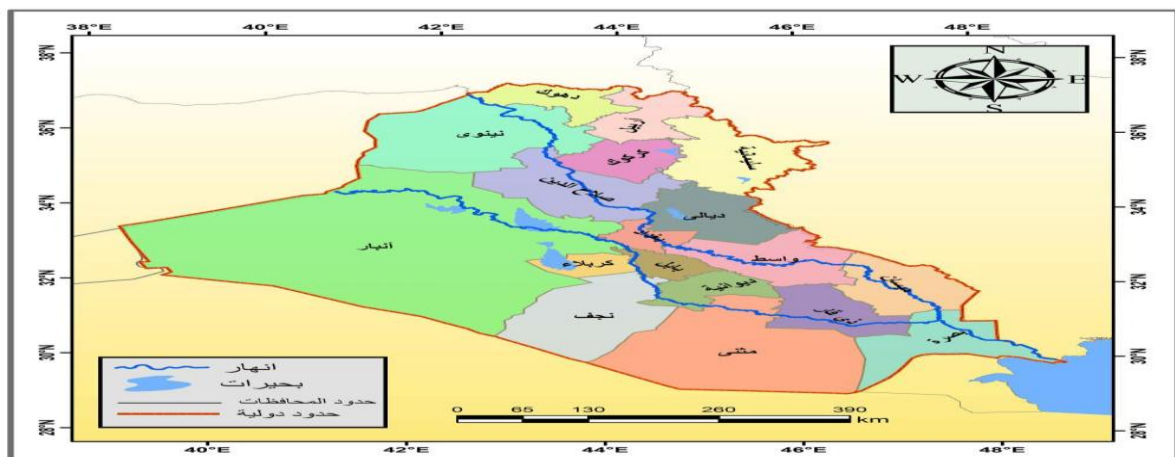
تفترض هذه الدراسة أن السائق يُمثل العامل الرئيس في وقوع النسبة الأكبر من حوادث الطرق، نتيجةً لقصور الوعي المروري لديه، وعدم إدراكه الكافي لمتطلبات السلامة التي تضمن أمنه وسلامة الركاب والمشاة على حدّ سواء، فضلاً عن عدم التزامه بقواعد القيادة السليمة. وتترتب على هذا السلوكيات العديد من الحوادث التي تؤدي إلى وفيات وإصابات جسيمة. وتجدر الإشارة إلى أن هذه الفرضية تستثني عنصري الطريق والسيارة من التحليل، نظراً لارتباطهما بأنظمة ومعايير تخطيطية لا تقع ضمن نطاق الدراسة.

هدف البحث

يهدف هذا البحث إلى الحفاظ على حياة الإنسان، سواء كان سائقاً أو راكباً أو من المشاة، من خلال تناول مفهوم الحوادث المرورية، وتحليل أسبابها وآثارها بمختلف أبعادها. كما يسعى إلى توظيف التحليل الوصفي ومعالجة البيانات الإحصائية، إلى جانب تمثيلها بصرياً عبر الأشكال البيانية والخرائط التوضيحية. ويُعنى البحث أيضاً بتسليط الضوء على مفهوم التوعية المرورية، وبيان دور كل من المجتمع والمؤسسات الحكومية في تعزيز الوعي المروري، بما يسهم في الحد من حوادث الطرق وتقليل خسائرها البشرية والمادية.

حدود البحث

تتحدد الدراسة مكانياً بجميع محافظات العراق باستثناء محافظات (أربيل، دهوك، السليمانية) ويمتد بين دائرتي عرض (٢٩° ٥' - ٣٧° ٢٢') شمالاً، وبين خطي طول (٣٨° ٤٥' - ٤٨° ٤٥') شرقاً. أما الحدود الزمنية: - فتمثلت بالحدود الزمانية للبحث لعام (٢٠٢٣) ينظر خريطة (١) خريطة (١) الوحدات الادارية في العراق حسب المحافظات لعام (٢٠٢٣)



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد :- جمهورية العراق ، على وزارة الموارد المائية، المديرية العامة للمساحة، خريطة العراق الادارية، ٢٠٠٧،
وبرنامج arc GIS 10.8

المبحث الأول: - تعريف الحوادث المرورية وأسبابها واثارها

أولاً: - الحوادث المرورية الحادث المروري: هو حادث اعتراضي بدون قصد مسبق أو عمد من قبل سيارة واحدة او مجموعة سيارات، وينتج عنها تلف او اصابات او وفيات بسبب استخدام السيارة او اثناء حركتها على الطريق العام. (حوالف، ٢٠١٢، صفحة ١٠٤) وينتج خسائر في الارواح والممتلكات، وتؤثر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة من خلال ما تسببه من اعاقات أو وفيات في العنصر البشري، فضلاً عما تسببه من خسارة أو تلف للممتلكات بسبب المركبات أو حملاتها اثناء سيرها على الطريق، فحوادث الطرق تنشأ تكون من (ثلاث عناصر) اساسية في وقوع الحوادث وهي (السائق، المركبات، الطريق)، إلا أن السائق يعدّ المسبب الاول والرئيس لوقوع الحوادث (محمد، ٢٠١٦، صفحة ١٢)

ثانياً: اسباب الحوادث المرورية

١-السائق: يعدّ السائق العامل الأهم في وقوع الحوادث المرورية، نتيجة لسوء تعامل بعض السائقين مع المركبة والطريق على حد سواء. ومن أبرز السلوكيات التي تساهم في التسبب بهذه الحوادث: هو عدم الالتزام بترك مسافة أمان كافية بين المركبات، والقيام بالتفافات خاطئة، والانحراف المفاجئ عن المسار. وتعود هذه التصرفات غالباً إلى إهمال السائق لأساسيات السلامة المرورية، أو سوء تعامله مع المركبة أو الطريق. وتُعزى أسباب هذه الحوادث إلى عوامل متعددة أبرزها: السرعة الزائدة، القيادة المتهورّة، القيادة تحت تأثير الكحول أو المخدرات، عدم الالتزام بالعلامات والإشارات المرورية، الانشغال باستخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة، إلى جانب غياب الإحساس بالمسؤولية تجاه الآخرين. تؤدي هذه السلوكيات إلى فقدان التركيز، وبالتالي التسبب بحوادث قد تكون عواقبها وخيمة على السائقين ومستخدمي الطريق على حد سواء. (الإدارة العامة للمرور، ٢٠٢٤)

٢-عيوب الطريق : تمتاز الطرق المعبدة بالضيق والتعرج كلما تم الابتعاد عن مركز المدينة والتوجه نحو الطرق المستوية أو الأقل تعرجاً ، وهي تؤثر على سلامة المرور من عدة نواحي خاصة عندما تقتصر إلى التخطيط السليم وتكون غير قادرة على استيعاب الاعداد المتزايدة من المركبات ، وعدم وجود التجهيزات المرورية كالإشارات الضوئية والانارة والعلامات ارشادية، وعدم الرصف الجيد للطرق والافتقار إلى الصيانة المستمرة وبالأخص الطرق الرئيسية ، الطرق تمتاز بضيق مسالكها بحيث أصبحت لا تستوعب كثافة المرور المتزايدة، وعدم وجود جزرات فاصلة بينها ، والقسم الآخر من الطرق تمتاز بانها ذات ممر واحد للذهاب والاياب ، فضلاً عن وجود المطبات و الحفر والتخسفات الناتجة عن مرور شاحنات الحمل الكبيرة في كل الاوقات، مما يؤدي بالسائق إلى ان يفقد سيطرته على السيارة ، الأمر الذي قد يؤدي إلى وقوع حوادث مرورية (محمد، ٢٠١٦، صفحة ٧٧)

٣- المركبة: تُعدّ المركبات أحد العوامل الرئيسة المسببة للحوادث المرورية داخل المدن، إذ إن بعض المركبات قد تكون قديمة أو غير صالحة للاستخدام، وتفتقر إلى الحد الأدنى من معايير السلامة، مما يُعرّض السائقين لمواقف خطيرة ويزيد من احتمالية وقوع الحوادث. وتُعدّ الأعطال التقنية من أبرز الأسباب التي تسهم في وقوع حوادث مرورية خطيرة، ما يجعل حالة المركبة عاملاً حاسماً في تحليل أسباب الحوادث. (المالكي، ٢٠٢١، صفحة ١٠٠) ومن اللافت أن المركبات تتنوع في أشكالها وأحجامها ووظائفها، وهو ما يجعل تصميم المركبة عاملاً مؤثراً في تصميم الطرق وهندستها. فقد أصبح من الضروري اليوم مراعاة أبعاد المركبة وخصائص قيادتها (المناولة) كعناصر أساسية في عمليات تخطيط الطرق وبناءها، إذ إن وزن المركبة وأبعادها باتت تمثل مدخلات علمية مهمة في تصميم البنية التحتية للطريق ورصفه.

٤- العوامل الجوية المؤثرة في الحوادث المرورية: تُعدّ الظروف الجوية من العوامل المهمة التي تساهم في وقوع الحوادث المرورية، وتشمل هذه العوامل: الأمطار الغزيرة، الرياح الشديدة، الضباب الكثيف، العواصف الرملية، وارتفاع درجات الحرارة. تؤدي هذه الظواهر إلى تقليل مستوى الرؤية وخلل في توازن المركبة، مما يزيد من احتمالية الحوادث. على سبيل المثال، يُعد انفجار الإطارات نتيجة ارتفاع الحرارة من الأسباب الشائعة لتدهور المركبات على الطرق، والذي بدوره يسبب العديد من الحوادث الخطرة.

ثالثاً: اثار الحوادث المرورية: أصبحت الحوادث المرورية مصدر قلق متزايد في المجتمعات كافة، نظراً لما تخلفه من آثار سلبية على الصعيدين الفردي والمجتمعي. وتُعدّ الخسائر الناتجة عن هذه الحوادث من بين الأعلى مقارنة بالخسائر الناتجة عن العديد من الأخطار الأخرى، بما في ذلك بعض الأوبئة. وهذه اما تكون مباشرة او غير مباشرة واهمها: -

١-الاثار الصحية: وتتمثل بحالات الوفيات والجرحى نتيجة حوادث الدهس والاصطدام والانقلاب، والاصابات أما تكون بسيطة أو متوسطة كالكسور الخفيفة أو الاصابات الجسدية الخطيرة كالإعاقات الحركية أو البتر والتي تؤدي إلى الوفاة بعد الحادث أو بعد مدة من الزمن وبعض اثارها تستمر مدى الحياة. (المالكي، ٢٠٢١، صفحة ١٩٢)

٢-الاثار النفسية: وتتمثل بإصابات الاشخاص نتيجة لوقوع الحوادث إلى اعاقه تلازمهم طول الحياة، كفقْدان الذاكرة وفقدان البصر، أو بتر أحد الاعضاء الجسدية، فعندما يصاب الشخص بحادث مروري يؤثر على نفسية الشخص فيميل إلى الانطواء عن الناس، والابتعاد عن العالم الخارجي وهذا ما يؤدي إلى تصاعد مشاعر التوتر لديه ويصبح أكثر قلقاً واكتئاباً (الصراف، ٢٠١٣)

٣-الاثار الاقتصادية: لها اثار على الجوانب الاقتصادية في اي بلد، وتعد من معوقات التنمية في الدول النامية وخاصةً الدول العربية. وما ينتج منها من اصابات ووفيات واضرار الاقتصادية تلحق الاذى بالممتلكات والمنشآت العامة، وتؤثر بشكل كبير على الاسرة من حيث فقدانها للمعيل الوحيد وتلف المركبة، وكذلك المصاريف التي تنفقها الدولة في علاج المصابين (المالكي، ٢٠٢١، صفحة ٧٦)

المبحث الثاني السائق كعامل مباشر للوقوع في الحوادث المرورية في العراق

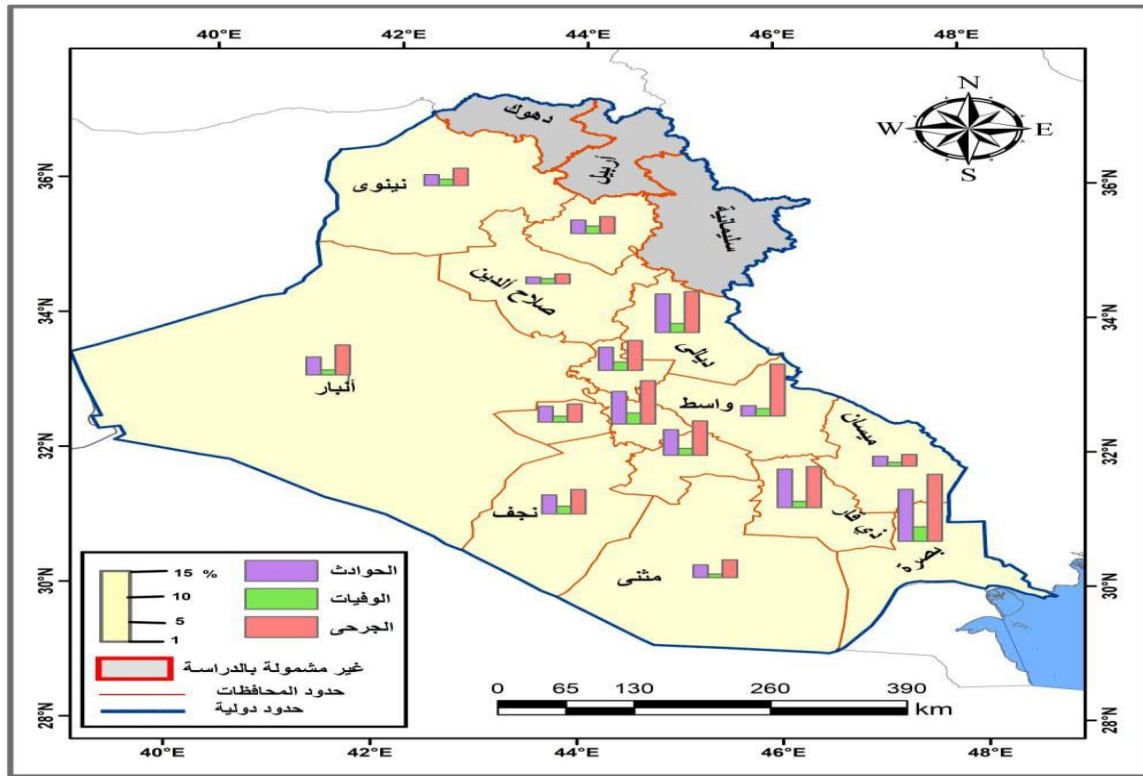
أولاً: السائق كمسبب رئيسي للحوادث المرورية في العراق

يعدّ السائق العامل الرئيسي في وقوع الحوادث المرورية في العراق، إذ تشير الإحصائيات إلى أن السائق كان سبباً في وقوع (٩١٢٦) حادث خلال عام (٢٠٢٣) وبنسبة (٧٩,١٧٪) من اجمالي الحوادث المرورية المسجلة البالغ عددها (١١٥٢٣) حادث لعام (٢٠٢٣) ، ثم تأتي الحوادث بواسطة السيارة التي بلغت (٩٣٨) حادث وبنسبة (٨,١٪) ، ثم حوادث المتأثرة بالطريق (٧١٤) حادث وبنسبة (٦,١٪)، أما بقية الاسباب فقد بلغ مجموعها بالنسبة للسبب والركاب واخرى (٦٨١) حادث مروري بنسبة (٥,٩٪) من المجموع الكلي للحوادث المرورية لسنة (٢٠٢٣) (العراق، ٢٠٢٣) ، ومن خلال الجدول (١) يتبين لنا عدد الحوادث مع عدد الضحايا التي كان السائق سبباً فيها جدول (١) السائق كمسبب للحوادث المرورية المسجلة حسب المحافظة مع عدد الضحايا (الوفيات والجرحى) في العراق لسنة (٢٠٢٣)

ت	المحافظة	السائق	%	الوفيات	%	الجرحى	%
١	نينوى	٣٠٤	٣,٣	١٧٤	٥,٨	٤٨١	٣,٨
٢	كركوك	٣٧٩	٤,٢	٢١٢	٧,٠	٤٧٢	٣,٢
٣	ديالى	١٠٧٧	١١,٨	٢٥٢	٨,٣	١١٤٣	٩,٠
٤	الانبار	٥٠٠	٥,٥	١٣٧	٤,٥	٨٣٢	٦,٦
٥	بغداد	٦٤٩	٧,١	٢٣٥	٧,٨	٨٣٨	٦,٦
٦	بابل	٩٠٧	٩,٩	٣٠٧	١٠,٢	١٢٠٩	٩,٥
٧	كربلاء	٤٤١	٤,٨	١٦٥	٥,٥	٥٠٤	٣,٩
٨	واسط	٢٨٧	٣,١	٢٠٤	٦,٨	١٤٤٧	١١,٤
٩	صلاح الدين	١٨٧	٢,٠	١٤٦	٤,٨	٢٧١	٢,١
١٠	النجف	١٠٧١	١١,٧	١٧٤	٥,٨	١١٤٣	٩,٠
١١	القادسية	٧١٥	٧,٨	١٩٣	٦,٣	٩٦١	٧,٦
١٢	المتن	٣٥٤	٣,٩	٩٨	٣,٢	٤٩٦	٣,٩
١٣	ذي قار	٥٣٠	٥,٨	٢١٥	٧,١	٦٧٩	٥,٤
١٤	ميسان	٢٧٦	٣,٠	١٠٧	٣,٥	٣٢٩	٢,٦
١٥	البصرة	١٤٤٩	١٥,٩	٤٠٢	١٣,٣	١٨٧٢	١٤,٨
	المجموع	٩١٢٦	١٠٠	٣٠٢١	١٠٠	١٢٦٧٧	١٠٠

المصدر: الجدول من عمل الباحثة بالاعتماد على: جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاءات حوادث المرور المسجلة لسنة ٢٠٢٣.

خريطة (٢) التوزيع النسبي لحوادث الطرق بسبب السائق وضحاياه من الوفيات والجرحى لعام (٢٠٢٣)



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جدول (١) ومن بيانات جدول (١) والخريطة (٢) يتضح لنا ان محافظة البصرة احتلت المرتبة الاولى في عدد الحوادث المرورية البالغ عددها (١٤٤٩) حادث ونسبة (١٥,٩٪) من مجموع الحوادث المرورية في العراق والبالغة (١١٥٢٣) حادث مروري وهذا الامر ينتج عنه ارتفاع في اعداد الوفيات والجرحى فيها ، إذ بلغ عدد الوفيات فيها (٤٠٢) ونسبة (٣,٣٪) من مجموع عدد الوفيات البالغ عددها (٣٠٢١) وفاة في العراق ، بينما بلغ عدد الجرحى (١٨٧٢) ونسبة (١٤,٨٪) من مجموع عدد الجرحى البالغ عددهم (١٢٦٧٧) جريح في العراق لسنة (٢٠٢٣)، بسبب السرعة الشديدة في قيادة المركبة أو القيادة تحت تأثير المخدرات والمسكرات، أما ادنى عدد لحوادث الطرق فكان في محافظة صلاح الدين إذ بلغ عدد الحوادث المرورية فيها (١٨٧) حادث مروري ونسبة (٢,٠٪) من مجموع عدد الحوادث في العراق لعام (٢٠٢٣). ومن أبرز الاسباب التي تؤدي إلى وقوع حوادث الطرق منها عدم الالتزام بقواعد وانظمة المرور، وعدم الانتباه، والانشغال بالهاتف، والاجتياز الخاطئ كل هذه الاسباب تعود إلى سائق المركبة نفسه، لعدم اتخاذه الاجراءات اللازمة لسلامة عابري الطريق.

ثانياً: ضحايا الحوادث المرورية بسبب السائق حسب محافظات العراق لسنة (٢٠٢٣)

تخلف الحوادث المرورية في العراق بسبب السائق العديد من الضحايا (وفيات وجرحى) التي اختلفت بين محافظات العراق وتتمثل بما يلي: -

أولاً: - الوفيات يتضح لنا من الجدول (٢) والخريطة (٣) أن محافظة بابل جاءت بالمرتبة الأولى في عدد الوفيات للسبب الأول والمتمثل بالسرعة الشديدة بعدد (٢٥٥) حالة وفاة ونسبة (١٣,٨٪) من مجموع الحوادث المرورية لهذا السبب في محافظات العراق لسنة (٢٠٢٣)، إذ ينتج عن السرعة العالية في قيادة المركبة عدم قدرة سائق المركبة في السيطرة على المركبة لذلك فإن معظم الحوادث المرورية التي حصلت بسبب السرعة وقعت في ساعات الليل أو في الطرق الرئيسية أو السريعة أو في المدن. بينما احتلت محافظة البصرة المرتبة الأولى للوفيات الناتجة بسبب سائق المركبة لعدة اسباب تتمثل بأربعة منها: السير عكس الاتجاه وقيادة المركبة تحت تأثير مسكر أو مخدر وعدم التقيد بأسبقيات المرور فضلاً عن قيادة المركبة بدون اجازة قيادة بعدد لكل منها (٥٦، ١٧، ١٦، ٩) ونسبة (٣٢٪، ٢٥,٨٪، ٣٩,٥٪، ٢٤,٣٪) على التوالي من مجموع الحوادث المرورية في محافظات العراق لسنة (٢٠٢٣)، ويتبين لنا مما سبق أن حوادث الطرق التي كان سببها سائق المركبة لعدم التزامه بالانظمة المرورية. فضلاً عن ان محافظة واسط احتلت المرتبة الاولى لثلاث اسباب هما الانشغال بالهاتف وحزام الامان والاستدارة الممنوعة، بعدد (٢٣، ١١، ١٢)

مجلة الجامعة العراقية المجلد (٧٤) العدد (١) آب (٣١-٨-٢٠٢٥)

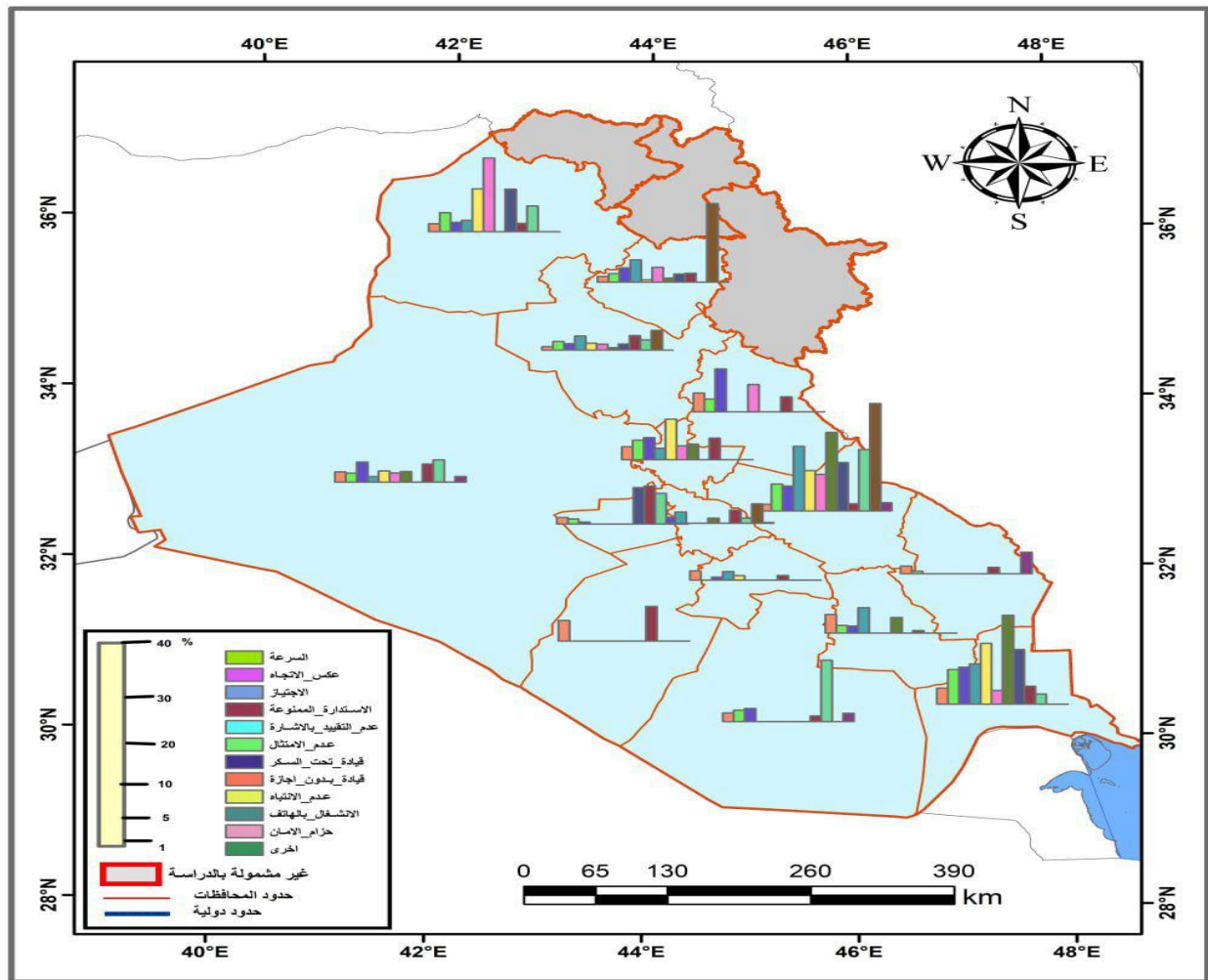
ملحق (١). وبنسبة بلغت (٢٧,٧٪، ٢٨,٨٪، ٤٧,٨٪) من مجموع الحوادث المرورية في العراق لسنة (٢٠٢٣). ومما تقدم فأن للحالة الصحية كضعف البصر فضلاً عن ثقافة السائق ومستواه العلمي يؤدي إلى وقوع حوادث الطرق وما يرافق ذلك من تهور في قيادة المركبة وعدم الحصول على رخصة لقيادة المركبة وعدم الشعور بالمسؤولية اتجاه الآخرين كل هذه الاسباب لها دور كبير في وقوع الحوادث في مختلف محافظات العراق.

جدول (٢) النسب المئوية لأعداد الوفيات الناتجة بسبب السائق في العراق لسنة (٢٠٢٣)

ت	المحافظة	السرعة الشديدة	السير عكس الاتجاه	الاجتياز المخاطرة	الاستدرة الممنوعة	عدم التقيد بالإشارة	عدم الامتثال للإشارة الضوئية	قيادة تحت السك	قيادة بدون اجازة	عدم الانتباه	الانشغال بالهاتف	حزام الامان	اخرى
١	نينوى	٤,٨	٨,٦	٤,٩	٥	١٩,٤	٣٢,٧	٠	١٨,٩	٣,٦٦	١١,٤	٠	٠
٢	كركوك	٥,٧	٥,١	٩,٨	١٥	٤,٨	٢٢,٤	٢,٣	١٦,٢	٧,٦	٠	٣٤,٩	١٠
٣	ديالى	٨,٩	٥,٧	١٩,١	٠	٠	١٢,٢	٠	٠	٦,٧	٠	٠	٠
٤	الانبار	٣,٣	٤	٨,٩	٢,٥	٤,٨	٤,١	٤,٧	٠	٨,٠	٩,٩	٠	١٠
٥	بغداد	٧,٣	٨,٦	٩,٨	٥	١٧,٧	٦,١	٦,٩	٠	٩,٦	٠	٠	٠
٦	بابل	١٣,٨	٣,٤	٢,٧	٥	٠	٠	٢,٣	٠	٥,٩	٢,٣	٨,٧	٦٠
٧	كربلاء	٣,٩	٢,٣	٠,٩	٠	٠	٠	٠	١٦,٢	١٦,٩	١٣,٦	٠	٠
٨	واسط	٣,٠	١٢	١١,١	٢٨,٨	١٧,٧	١٦,٣	٣٤,٩	٢١,٦	٣,٢	٢٧,٣	٤٧,٨	٠
٩	صلاح الدين	٤,١	٨,٦	٦,٢	٣,٨	٨,١	٠	٢,٣	٢,٧	٦,٤	٤,٥	٨,٧	٠
١٠	النجف	٥,٨	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	١٥,٤	٠	٠	٠
١١	القادسية	٩,٦	٠	١,٣	٣,٨	١,٦	٠	٠	٠	٢,١	٠	٠	٠
١٢	المتن	٢,٩	٥,١	٥,٨	٠	٠	٠	٠	٠	٢,٥	٢٧,٣	٠	٠
١٣	ذي قار	١٠,٥	٣,٤	٣,١	١١,٣	٠	٠	٦,٩	٠	١,١	٠	٠	١٠
١٤	ميسان	٤,٩	١,١	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٢,٨	٠	٠	١٠
١٥	البصرة	١١,٤	٣٢	١٦,٤	٢٢,٥	٢٥,٨	٦,١	٣٩,٥	٢٤,٣	٨,٠	٤,٥	٠	٠
المجموع		١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠

المصدر: الجدول من عمل الباحثة بالاعتماد على: جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاءات حوادث المرور المسجلة لسنة ٢٠٢٣.

خريطة (٣) التوزيع النسبي للوفيات حسب نوع المخالفة بسبب السائق لعام (٢٠٢٣)



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جدول (٢).

ثانياً: الجرحى

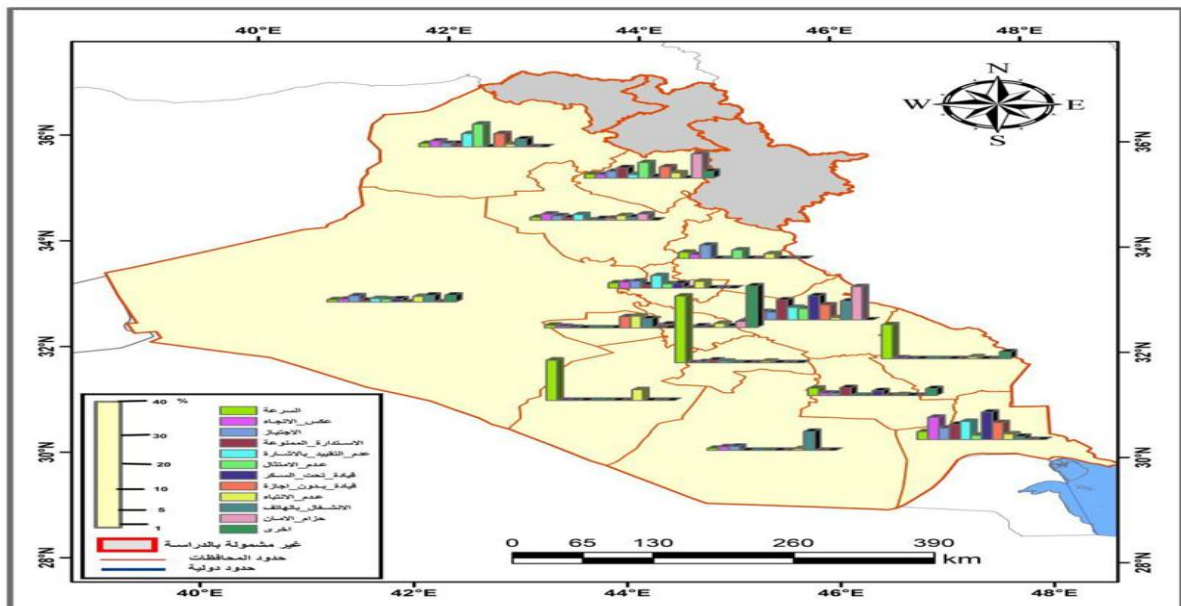
تُظهر بيانات الجدول (٣) والخريطة (٤) المتعلقة بالإصابات الناجمة عن مخالفات سائقي المركبة من الجرحى في محافظات العراق لعام (٢٠٢٣)، أن محافظة بابل سجّلت أعلى عدد من الإصابات الناتجة عن السرعة الزائدة، إذ بلغ عدد الجرحى (٩٢٠) وهو ما يمثل نسبة (١٢.٩٪) من إجمالي الإصابات في المحافظات العراقية لعام (٢٠٢٣). وحصلت محافظة النجف على المرتبة الأولى لعدد الجرحى بسبب عدم الانتباه إذ بلغ عدد الجرحى (٢٨٠) جريح وبنسبة (١٦.٨٪) من مجموع المحافظات العراقية لسنة (٢٠٢٣)، بينما احتلت محافظة البصرة المرتبة الأولى لستة اسباب تمثلت بالاجتياز الخاطئ، الاستدارة الممنوعة، عدم التقيد بأسبقيات المرور، عدم الامتثال للإشارة الضوئية، وقيادة المركبة بدون اجازة، وقيادة المركبة تحت تأثير السكر والمخدر بعدد (١٤٨، ٨١، ١١٣، ١٢٥، ١١٧) ملحق (٢) وبنسبة (١٦.٩٪، ١٧.٩٪، ٢٩.٨٪، ٢٨.٦٪، ٤٩.٤٪، ٥٣.٧٪) على التوالي من مجموع إصابات المحافظات العراقية لعام (٢٠٢٣). تشير هذه المعطيات إلى أن عدم الالتزام بقواعد المرور، إلى جانب ضعف إدراك السائق لاتجاهات الطريق، وقلة الخبرة، وشعوره بالإرهاق خاصة عند القيادة لساعات متأخرة من الليل، تُعد من أبرز العوامل المؤدية للحوادث. كما يُعد استخدام الهاتف أثناء القيادة من السلوكيات الخطرة التي تقلل من قدرة السائق على استخدام المكابح في الوقت المناسب، وتُسبب تشتتاً ذهنياً يُشابه تأثير الكحول، مما يزيد من احتمالية انحراف المركبة عن مسارها الصحيح ووقوع الحوادث المرورية. جدول (٣) النسبة المئوية لأعداد الجرحى الناتجة بسبب السائق حسب المحافظات في العراق لسنة (٢٠٢٣)

مجلة الجامعة العراقية المجلد (٧٤) العدد (١) آب (٣١-٨-٢٠٢٥)

ت	المحافظة	السرعة	عكس الاتجاه	الاجتياز	الاستدارة الممنوعة	عدم التقيد بالإشارة	عدم الامتثال	قيادة تحت السك	قيادة بدون اجازة	عدم الانتباه	الانشغال بالهاتف	حزام الامان	اخرى
١	نينوى	٣,٥	٤,١	٦,٥	٤,٧	٧,١	١,٢	٠	٧,٩	٢,٦	٤,٧	٠	٠
٢	كركوك	٢,٥	٣,٨	٦,٤	٩,٩	٠,٨	٦,٦	١,٨	٣,٦	٤,٩	١,٥	٢١,٦	٠
٣	ديالى	٨,٤	١١,٥	١٦,٩	١,١	٠	٨,٦	٣,٧	٠,٣	١٣,٥	٩,٥	٠	٠
٤	الانبار	٤,٦	١٢,٢	٧,٦	١١,٨	١٧,٥	٢,٦	٤,١	٣,٦	٩,٩	٣,٣	٤,١	٢,٥
٥	بغداد	٥,٧	٥,٥	١٢,١	١٢,٦	١٩,٠	٩,٢	٢,٢	٢,٣	٦,٦	٠	٠	٠
٦	بابل	١٢,٩	٤,٥	٤,٨	٥,٩	٠,٣	٠	٤,١	١,١	٦,٢	٦,٢	١٠,٢	٣٧,٠
٧	كربلاء	٢,٩	١,٦	٢,٢	١,١	١,١	٣,٣	٠	١,٥	١٢,٤	١١,٣	٠	٠
٨	واسط	٧,٤	٢١,٥	١٥,٨	١٦,٩	١٨,٣	٢١,٧	٢٧,٩	٢٤,٩	٤,٩	٣٢,٧	٤٨,٥	٣,٧
٩	صلاح الدين	١,٥	٣,٨	٢,٨	٦,٢	٣,٢	٢,٦	١,٨	٣,١	١,٧	١,٨	٤,٢	٠
١٠	النجف	١١,٩	٠,٦	٠,٦	٠	٠	٠	٠	٠	١٦,٨	٠	٠	٠
١١	القادسية	١١,٤	٤,٢	٢,٩	٧,١	١,٨	٠	٠	٠	٢,٥	١,٤	١,٨	١,٢
١٢	المثنى	٣,٨	٥,٦	٤,٤	٤,٧	١,١	٢,٩	٠,٥	٠,٣	٤,١	٧,٦	٢,٩	٣,٧
١٣	ذي قار	٨,٢	٤,٧	٢,٨	٠	٠	٠	٠	١,٥	١,٤	٠	٠	٠
١٤	ميسان	٣,٤	١,٠	٠,٣	٠	٠	٠	٠	٠	٢,٦	٠	٠	٥١,٩
١٥	البصرة	١١,٧	١٥,٤	١٦,٩	١٧,٩	٢٩,٨	٢٨,٦	٥٣,٧	٤٩,٤	٩,٧	٢٠	٦,٦	٠
	المجموع	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠

المصدر: الجدول من عمل الباحثة بالاعتماد على: جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاءات حوادث المرور المسجلة لسنة ٢٠٢٣.

خريطة (٤) التوزيع النسبي للجرحى حسب نوع المخالفة بسبب السائق لعام (٢٠٢٣)



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جدول (٣) .

ثالثاً: - التحليل الوصفي للحوادث المرورية بسبب السائق في العراق لسنة (٢٠٢٣)

يُعد التحليل الوصفي من أبسط أنواع التحليل الإحصائي، إذ يُركّز على تقديم عرض مبسط ومفصل للبيانات من خلال تلخيص ظاهرة معينة ضمن فترة زمنية محددة. يعتمد هذا النوع من التحليل على تفسير النتائج بشكل مباشر، وغالباً ما يتم استخدام برنامج التحليل الإحصائي (SPSS) لاستخراج المؤشرات المطلوبة.

في هذا السياق، تهدف الدراسة إلى تحليل العلاقة بين الحوادث المرورية وعدد الجرحى وعدد الوفيات الناتجة عن سلوك السائق في مختلف محافظات العراق خلال عام ٢٠٢٣. ولهذا الغرض، تم اعتماد ثلاث متغيرات أساسية هي:

١. عدد الحوادث الناتجة بسبب السائق،

٢. عدد الوفيات

٣. عدد الجرحى.

وقد تم تنظيم هذه البيانات وتحليلها وفقاً لما هو موضح في الجدول (٤)، بهدف فهم طبيعة العلاقة بين هذه المتغيرات وتحديد المحافظات التي تسجل أعلى نسب للحوادث المرتبطة بعامل السائق. جدول (٤) التحليل الوصفي لحوادث الطرق بسبب السائق في العراق لسنة (٢٠٢٣)

المتغيرات المعتمدة في الدراسة	العدد	أعلى قيمة	أدنى قيمة	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري	عدد المحافظات
عدد الحوادث بسبب السائق	٩١٢٦	١٤٤٩	١٦٧	808	906.5	١٥
عدد الوفيات	٣٠٢١	٤٠٢	٩٨	250	215.0	١٥
عدد الجرحى	١٢٦٧ ٧	١٨٧١	٢٧١	1071	1131.4	١٥

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جدول (١).

ومن خلال بيانات جدول (٤) يتبين لنا التحليل الوصفي للحوادث في العراق بسبب السائق من خلال الاعتماد على ثلاث متغيرات وهي: -

1- عدد الحوادث بسبب سائق المركبة: الوسط الحسابي لهذا المتغير بلغ (٨٠٨) ، أما الانحراف المعياري للمتغير نفسه بلغ (٩٠٦.٥) لمحافظات العراق والبالغ عددها (١٥) محافظة لعام (٢٠٢٣).

2- عدد الوفيات: الوسط الحسابي لهذا المتغير بلغ (٢٥٠) ، أما الانحراف المعياري للمتغير نفسه قد بلغ (٢١٥.٠) لمحافظات العراق والبالغ عددها (١٥) محافظة لعام (٢٠٢٣).

3- عدد الجرحى: الوسط الحسابي لهذا المتغير بلغ (١٠٧١) ، أما الانحراف المعياري للمتغير نفسه بلغ (١١٣١.٤) لمحافظات العراق والبالغ عددها (١٥) محافظة لعام (٢٠٢٣).

وأما ارتباط بيرسون pearson correlation بين عدد الحوادث وما ينتج عنها من جرحى ووفيات في العراق لسنة (٢٠٢٣) يتبين لنا من خلال

الجدول (٥) جدول (٥) ارتباط بيرسون بين عدد الحوادث وعدد الوفيات وعدد الجرحى في العراق لسنة (٢٠٢٣)

Correlations				
	السائق	الوفيات	الجرحى	
السائق	Pearson Correlation	1	.772**	.789**
	Sig. (2-tailed)		.001	.000
	N	15	15	15
الوفيات	Pearson Correlation	.772**	1	.779**
	Sig. (2-tailed)	.001		.001

	N	15	15	15
الجرحي	Pearson Correlation	.789**	.779**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.001	
	N	15	15	15
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).				

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جدول (١) وبين الجدول (٥) اعلاه مستوى ارتباط بيرسون وعدد حوادث الطرق بسبب سائق المركبة وما ينتج عنها من وفيات وجرحى إذ بلغ معدل الارتباط بيرسون بين عدد الحوادث وعدد الوفيات (٠.٧٧٢) بدلالة (٠.٠٠١) وهو ارتباط طردي، اما مستوى الارتباط بين عدد الحوادث وعدد الجرحى فقد بلغ (٠.٧٨٩) بدلالة (٠.٠٠٠) وهو ارتباط طردي. وايضاً تم الاعتماد على العديد من المتغيرات التي لها صلة بموضع البحث ولها تأثير كبير على الحوادث ومن هذه المتغيرات هي كالتالي:

- ١- السرعة الشديدة
- ٢- عدم التقيد بأسبقيات المرور.
- ٣- الاجتياز الخاطي.
- ٤- السير عكس الاتجاه.
- ٥- عدم التقيد بأسبقيات المرور.
- ٦- الاستدارة الممنوعة.
- ٧- قيادة المركبة بدون اجازة قيادة.
- ٨- عدم الامتثال للإشارة الضوئية.
- ٩- قيادة المركبة تحت تأثير مخدر او مسكر.
- ١٠- اسباب اخرى. ويتبين من خلال الجدول (٦) ان السرعة الشديدة حصلت على أكبر قيمة وفق برنامج spss مقارنة بالأسباب الأخرى التي كانت سبباً في وقوع الحوادث المرورية في العراق لعام (٢٠٢٣).

اسباب الحوادث	أصغر قيمة	أكبر قيمة	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري	عدد المحافظات
السرعة الشديدة	٥٣	٩٢٠	486.5	613.1	١٥
عدم الانتباه	٠	٢٨٠	140	198.0	١٥
الاجتياز الخاطي	٠	١٤٨	74	104.7	١٥
السير عكس الاتجاه	٠	١٩٣	96.5	136.5	١٥
عدم التقيد بأسبقيات المرور	٠	١١٣	56.5	79.9	١٥
الاستدارة الممنوعة	٠	٨١	40.5	57.3	١٥
قيادة المركبة بدون اجازة قيادة	٠	١٢٥	62.5	88.4	١٥
عدم الامتثال للإشارة الضوئية	٠	٨٧	43.5	61.5	١٥
قيادة المركبة تحت تأثير مخدر	٠	١١٧	58.5	82.7	١٥
اسباب اخرى	٠	٤٢	21	29.7	١٥

جدول (٦) التحليل الوصفي لأسباب حوادث الطرق في محافظات العراق الناتجة عن السائق لسنة (٢٠٢٣)

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جدول (١) .

الاستنتاجات والمقترحات

١. حصلت محافظة البصرة على أكبر عدد من حوادث الطرق والبالغ عددها (١٤٤٩) حادث وبنسبة (١٥.٩٪) من مجموع الحوادث المرورية، أما أدنى عدد لحوادث المرورية فكان من نصيب محافظة صلاح الدين فبلغ عدد الحوادث المرورية فيها (١٨٧) حادث وبنسبة (٢.٠٪) من مجموع الحوادث المرورية في العراق لعام (٢٠٢٣).
٢. جاءت محافظة بابل بالمرتبة الأولى في عدد الوفيات للسبب الأول المتمثل بالسرعة الشديدة بعدد (٢٥٥) حالة وفاة وبنسبة (١٣.٨٪) من مجموع الحوادث المرورية في العراق لعام (٢٠٢٣)، وايضاً حصلت محافظة بابل المرتبة الأولى بعدد الجرحى بسبب السرعة الشديدة اذ بلغ عدد الجرحى (٩٢٠) جريح وبنسبة (١٢.٩٪) من مجموع الحوادث المرورية في العراق للعام نفسه.
٣. التحليل الوصفي لعدد الحوادث بسبب سائق المركبة، اذ بلغ الوسط الحسابي لهذا المتغير (٨٠.٨) أما الانحراف المعياري للمتغير نفسه بلغ (٩٠٦.٥) لمجموع محافظات العراق والبالغ عددها (١٥) محافظة لعام (٢٠٢٣)، ولعدد الوفيات بلغ الوسط الحسابي (٢٥٠) أما الانحراف المعياري بلغ (٢١٥.٠) للمتغير نفسه، ولعدد الجرحى بلغ الوسط الحسابي (١٠٧١) أما الانحراف المعياري بلغ (١١٣١.٤) للمتغير نفسه لمجموع محافظات العراق لعام (٢٠٢٣).

٢. المقترحات:

١. زيادة الوعي لمستخدمي الطريق بأهمية الالتزام بالأنظمة والقوانين المرورية والالتزام بغية منع وقوع الحوادث المرورية.
٢. الحد من استيراد المركبات الداخلة الى العراق ومنها منطقة البحث اذ ان ازدياد اعداد المركبات تزيد من وفيات الحوادث المرورية لعدم قدرة الطريق على استيعاب الاعداد المتزايدة من المركبات مما يتسبب بمشكلات الاختناقات المرورية والحوادث المرورية.
٣. اجراء الصيانة الدورية للطرق التي تزيد فيها المطبات والتخسفات لتسهيل حركة النقل والمرور عليها.
٤. استخدام بعض الارشادات على جانبي الطريق واستخدام الرموز التوعوية ولاسيما على الطرق الرئيسية.
٥. انشاء الجسور والانفاق لتقليل الازدحام المروري وتوسيع الشوارع داخل المدن.
٦. التقليل من السرعة في الشوارع وداخل المدن، لاسيما بالقرب من المراكز الصحية والمؤسسات التعليمية.

المصادر

- اسماء دهش محمد. (٢٠١٦). التباين المكاني للحوادث المرورية في قضاء الكرخ (رسالة ماجستير). كلية التربية للبنات، بغداد: جامعة بغداد.
- الإدارة العامة للمرور. (٢٠٢٤). تقارير السلامة المرورية.
- جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات. (٢٠٢٣). إحصاءات حوادث المرور المسجلة.
- رحيمة حوالم. (٢٠١٢). التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر. مجلة الباحث، صفحة ١٠٤.
- عزراء غني بلاسم المالكي. (٢٠٢١). التحليل المكاني للحوادث المرورية على طريق بغداد كركوك، (رسالة ماجستير) غير منشورة. كلية التربية، بغداد: الجامعة المستنصرية.
- لبنى عبد الرسول الصراف. (٢٠١٣). عنوز، الاثار النفسية للحوادث المرورية في محافظة النجف الاشرف دراسة تحليلية للحوادث المرورية للمدة (٢٠٠٣-٢٠٠٤). مجلة القادسية في الآداب والعلوم التربوية، المجلد ١٢ (العدد ٤)، صفحة ٢٤٣.
- Asmaa Dahsh Mohammed. (2016). *The Spatial Variation of Traffic Accidents in Al-Karkh District* (Master's Thesis). College of Education for Women, Baghdad: University of Baghdad.
- General Directorate of Traffic. (2024). Traffic safety reports.
- . Republic of Iraq, Ministry of Planning and Development Cooperation, Central Statistical Organization, Directorate of Transport and Communications Statistics. (2023). Registered traffic accident statistics.
- Raheema ,Hwalef. (2012). The Economic and Social Costs of Traffic Accidents in Algeria. Al-Bahith Journal, p. 104.
- Athraa Ghani Blasim Al-Maliki. (2021). *Spatial Analysis of Traffic Accidents on the Baghdad–Kirkuk Road* (Unpublished Master's Thesis). College of Education, Baghdad: Al-Mustansiriyah University.
- Lubna Abdul Rasool Al-Sarraf & Anouz, Ahmed Yahya Abbas. (2013). The Psychological Effects of Traffic Accidents in Al-Najaf Al-Ashraf Governorate: An Analytical Study of Traffic Accidents for the Period (2003–2004). Al-Qadisiyah Journal in Arts and Educational Sciences, Volume 12(Issue 4), p. 243.

مجلة الجامعة العراقية المجلد (٧٤) العدد (١) آب (٣١-٨-٢٠٢٥)

محا فظة	السرعة الشديدة	السير عكس الاتجاه	الاجتياز الخاطئ	الاستدارة الممنوعة	عدم التقيد بأسيقيات المرور	عدم الامتثال للإشارة الضوئية	قيادة مركبة تحت تأثير مسكر ومخدر	قيادة المركبة بدون اجازة سياقة	عدم الانتباه	الانشغال بالهااتف المحمول	حزام الامان	أخرى	مج
نينوى	88	15	11	4	12	16	0	٧	16	٥	٠	0	174
كركوك	106	9	22	12	3	11	1	٦	33	٠	٨	1	212
ديالى	164	10	43	0	0	6	0	٠	29	٠	٠	0	252
الأنبار	61	7	20	2	3	2	2	٠	35	٤	٠	1	137
بغداد	135	15	22	4	11	3	3	٠	42	٠	٠	0	235
بابل	255	6	6	4	0	0	0	٠	26	١	٢	6	307
كربلاء	73	4	2	0	0	0	0	٦	74	٦	٠	0	165
واسط	56	21	25	23	11	8	15	٨	14	١٢	١١	0	204
صلاح الدين	75	15	14	3	5	0	1	١	28	٢	٢	0	146
النجف	107	0	0	0	0	0	0	٠	67	٠	٠	0	174
القادسية	177	0	3	3	1	0	0	٠	9	٠	٠	0	193
المتن	53	9	13	0	0	0	0	٠	11	١٢	٠	0	98
ذي قار	193	6	7	0	0	0	3	٠	5	٠	٠	1	215
ميسان	92	2	0	0	0	0	0	٠	12	٠	٠	1	107
البصرة	٢١١	٥٦	٣٧	١٦	١٦	٣	١٧	٩	٣٥	٢	٠	٠	٤٠٢
مج	١٠٨٤	١٧٥	٥	٢٢	٧١	٦٢	٤٩	٤٣	٣٧	٤٤	٢٣	١٠	٣٠٠٢

المصدر: جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، احصاءات حوادث

المرور المسجلة لسنة ٢٠٢٣. ملحق (٢) لأعداد الجرحى الناتجة بسبب السائق حسب المحافظات في العراق لسنة (٢٠٢٣)

المحافظ	السرعة الشديدة	السير عكس الاتجاه	الاجتياز الخاطئ	الاستدارة الممنوعة	عدم التقيد بأسيقيات المرور	عدم الامتثال للإشارة الضوئية	قيادة مركبة تحت تأثير مسكر او مخدر	قيادة المركبة بدون اجازة سياقة	عدم الانتباه	الانشغال بالهااتف المحمول	حزام الأمان	أخرى	مج
نينوى	250	37	27	21	27	42	0	2	44	1	0	0	481
كركوك	180	34	56	45	3	20	4	9	81	4	36	0	472

مجلة الجامعة العراقية المجلد (٧٤) العدد (١) آب (٣١-٨-٢٠٢٥)

1,14 3	0	0	2 6	225	1	8	26	0	5	148	10 3	601	ديالى
832	2	7	9	165	9	9	8	66	53	66	11 0	328	الانبار
838	0	0	0	109	6	5	28	72	57	106	49	406	بغداد
1,20 9	30	17	1 7	103	3	9	0	1	27	42	40	920	بابل
504	0	0	3 1	207	4	0	10	4	5	19	14	210	كربلاء
1,44 7	3	81	9 0	83	6 3	61	66	69	76	138	19 3	524	واسط
271	0	7	5	29	8	4	8	12	28	25	35	110	صلاح الدين
1,14 3	0	0	0	280	0	0	0	0	0	5	5	853	النجف
961	1	3	4	41	0	0	0	7	32	26	38	809	القادسية
496	3	5	2 1	69	1	1	9	4	21	39	50	273	العتشي
679	0	0	0	23	4	0	0	0	0	25	42	585	ذبي قار
329	42	0	0	43	0	0	0	0	0	3	9	232	ميسان
١٨٧٢	٠	١١	٥ ٥	١٦١	١ ٢٥	١١٧	٨٧	١١٣	٨١	١٤٨	١٣٩	٨٣٥	البصرة
١٢٦٧ ٧	٨١	١٦ ٧	٢ ٧٥	١٦٦ ٣	٢ ٥٣	٢١٨	٣٠٤	٣٧٨	٤٥١	٨٧٣	٨٩٨	٧١١ ٦	مج