Traffic Accidents and Their Economic and Social Impacts in Anbar Governorate

Dhurgham Dawoud Suleiman Hamad
Sunni Endowment Diwan, Anbar Endowments Directorate, Anbar, Iraq
dhurghim.ds1987@gmail.com

KEYWORDS: **Social impacts, Traffic accidents, Economic impacts, Anbar Governorate.**

https://doi.org/10.51345/.v36i3.1103.g567

ABSTRACT:

The research aims to show the effects resulting from traffic accidents in Anbar Governorate, represented by the economic and social effects, whether on the victims or on the perpetrators of this type of accidents. The research relied on the descriptive approach as a written approach, and also followed the analytical approach based on analyzing the phenomenon of traffic accidents and the economic and social effects resulting from them, in addition to the data obtained by the researcher and issued by the relevant authorities and departments. The research concluded, through showing the economic and social effects of traffic accidents in Anbar Governorate, that the economic costs paid for traffic accidents insured by the National Insurance Company in Anbar amounted to (1,364,000,000) million Iraqi dinars, in addition to the social effects that left clear reflections on society in general and the family in particular, as the total number of injuries resulting from traffic accidents in Anbar Governorate, of both types (injured, deceased), reached approximately (6,185) injuries. The number of injured persons reached (5036) injured persons and (1149) deceased persons during the period (2008-2024). The research recommended a set of recommendations, the most important of which is spreading awareness and traffic discipline among citizens, and activating their awareness of the importance of adhering to safety and security procedures and the prescribed speed, by adopting the role of the specialized administration in planning and traffic engineering in the governorate, and benefiting from successful international experiences in the field of reducing traffic accidents.

الحوادث المرورية واثارها الاقتصادية والاجتماعية في محافظة الانبار

ضرغام داود سليمان حمد
ديوان الوقف السني، مديرية اوقاف الانبار، الانبار، العراق
dhurghim.ds1987@gmail.com

الكلمات المفتاحية | **الاثار الاجتماعية، الحوادث المرورية، الاثار الاقتصادية، محافظة الانبار**

https://doi.org/10.51345/.v36i3.1103.g567

ملخص البحث:

يهدف البحث إلى بيان الآثار الناجمة عن الحوادث المرورية في محافظة الانبار والمتمثلة بالآثار الاقتصادية والاجتماعية، سواء أكان على الضحايا أو على مسببي هذا النوع من الحوادث، ا عتمد البحث على المنهج الوصفي منهجاً كتابياً كما اتبع المنهج التحليلي الذي يقوم على تحليل ظاهرة الحـ وادث المرورية والاثار الاقتصادية والاجتماعية الناجمة عنها, فضلاً عن البيانات التي حصل عليها الباحث والصادرة من الجهات والدوائر ذات العلاقة، وقد توصل البحث من خلال بيان الاثار الاقتصادية والاجتماعية للحوادث المرورية في محافظة الانبار، الى ان التَكاليف الاقتصاديةَ المدفوعة للحوادث المروريةَ المؤمنة لدى شركة التأمين الوطَنية في الانبار قد بلغت (1.364.000.000) مليون دينار عراقي فضلاً عن الاثار الاجتماعية التي تركت انعكاسات واضحة على المُجتَمع بشكل عام والاسرة بشكل خاص، اذ وصل العدد الكلي لمجموع الاصابات الناجمة عن الحوادث المرورية في محافظة الانبار بنوعيها (الجرحى، المتوفين) الى ما يقارب (6185) اصابة، بلغت حصة الجرحى منها (5036) جريحاً والمتوفين (1149) متوفياً خلال المدة (2008–2024)، وقد اوصى البحث بمجموعة من التوصيات من اهمها نشر الوعي والانضباط المروري بين المواطنين، وتفعيل التوعية لديهم بأهمية الالتزام بإجراءات الأمان والسلامة والسرعة المقررة، من خلال اعتماد دور الإدارة المتخصصة بهندسة التخطيط والمرور بالمحافظة، والاستفادة من الخبرات الدولية الناجحة في مجال الحد من الحوادث المرورية.

المقدمة:

تَعد مشكلة حوادث المرور من اهم المشكلات التي تواجه العالم في العصر الحديث، فهي تسبب العديد من الآثار التي تعود بالسلب على حالة الأشخاص سواء ما يتعلق منها بالجانب الاقتصادي والصحي بشقيه الجسدي والنفسي وأيضا تكون هناك آثار اجتماعية ناجمة عن الحوادث المرورية، فهذه الآثار تتجسد على شكل الآلام والحسرة، لفقدان شخصاً عزيزاً على الفرد أو الأسرة أو إصابته بعاهة قد تبقى مدى الحياة، مما يؤدي إلى انزواء الفرد وقلة حركته ونشاطه الاجتماعي، وعدم العطاء وقلة الكفاءة الإنتاجية، والحديث عن الإصابات والعاهات المستديمة يصحبنا إلى ظهور آثار اجتماعية أخرى.

ونتيجة لذلك جاء اختيار محافظة الانبار لتكون موقع دراسة الحوادث المرورية والاثار الناتجة عنها للمدة من (2008–2024)، كونها شهدت تزايداً ملحوظاً في تلك الحوادث، وخصوصاً بعد الزيادة الحاصلة في اعداد السيارات، الأمر الذي نتج عنه جوانب مدمرة على المستوى الفردي أو المجتمعي، إذ أن الأضرار والخسائر

الناتجة عن تفاقم مشكلة الحوادث المرورية قد فاقت كل التوقعات، وهذا ما سيتم التركيز عليه في هذا البحث من خلال التطرق على حوادث المرور في محافظة الانبار والآثار الاقتصادية والاجتماعية الناتجة عنها، مع محاولة وضع الحلول المناسبة لها.

مشكلة البحث:

ما الاثار الاقتصادية والاجتماعية الناتجة عن الحوادث المرورية في محافظة الانبار ؟.

فرضية البحث:

تترتب على حوادث المرور في مُحافظة الأنبار اثاراً اقتصادية واجتما عية، نظراً لما ينتج عنها من استنزاف للطاقات البشرية من ضحايا سواء أكانوا جرحى او متوفين من مستخدمي الطرق في المحافظة او موارد مادية اخرى.

هدف البحث:

يهدف البحث الى بيان الاثار الاقتصادية والاجتماعية للحوادث المرورية في محافظة الانبار وتوزيعها الجغرافي، ووضع المعالجات والمقترحات المناسبة التي من شأنها ان تحد من الحوادث المرورية.

حدود البحث:

تتحدد الحدود المكانية للبحث بحدود محافظة الانبار التي تقع بين دائرتي عرض (30.8- 35) شمالاً وخطي طول (29.2- 44.4) شرقاً، في غرب العراق، ويحدها من الشمال محافظة نينوى، ومن الشمال الشرقي محافظة صلاح الدين، ومن الشرق محافظة بغداد (العاصمة)، بابل، وكربلاء، ومحافظة النجف من الجنوب الشرقي، وتحدها من جهة الجنوب المملكة العربية السعودية، ومن جهة الغرب الاردن، ومن جهة الغرب والشمال الغربي سوريا، خريطة (1)، وهذا ما اعطاها فرصة مميزة لامتداد شبكة النقل على اجزاء المحافظة الواسعة، واشرافها وانفتاحها عن ما يجاورها من دول لتنفرد بذلك عن باقي محافظات العراق، وهو ما جعلها تحتل مراتب متقدمة في مجمل الحوادث المرورية على مستوى العراق.

أما بالنسبة للحدود الزمانية للبحث فأنها تشمل الحوادث المرورية الواقعة ضمن المدة (2008-2024).

منهجية البحث:

اعتمد البحث على المنهج الوصفي منهجاً كتابياً، كما اتبع المنهج التحليلي الذي يقوم على تحليل ظاهرة الحوادث المرورية والاثار الاقتصادية والاجتماعية الناجمة عنها، فضلاً عن البيانات التي حصل عليها الباحث والصادرة من الجهات والدوائر ذات العلاقة.

هيكلية البحث:

تناول البحث دراسة الحوادث المرورية واثارها الاقتصادية والاجتماعية في محافظة الانبار، في ثلاث مباحث رئيسة، تناول المبحث الاول: الاثار الاقتصادية للحوادث المرورية، بينما تناول المبحث الثاني: الاثار الاجتماعية للحوادث المرورية، في حين تناول المبحث الثالث: الحلول المناسبة للحد من الحوادث المرورية، واختتم البحث بالنتائج والتوصيات، فضلاً عن قائمة المصادر والمراجع.

خريطة (1) موقع محافظة الانبار بالنسبة للعراق والدول المجاورة

المصدر: جمهورية العراق الهيئة العامة للمساحة، خريطة العراق الادارية مقياس 1: 100000, بغداد، 2019.

المبحث الاول: الاثار الاقتصادية للحوادث المرورية في محافظة الانبار

للحوادث المرورية اثاراً اقتصادية كبيرة لا تتوقف عندَ حد الخسائر المرورية في العنصر البشري فحسب، بل هناك الخسائر الاقتصادية التي تعددت الاتجاهات في طرق احتسابها، وذلك لتعدد ابعادها، اذ لا تقتصر على تلف الممتلكات العامة والخاصة والتعويضات وتكلفة العلاج وغيرها، فهذه الخسائر يمكن احتسابها بدقة، بل تتعدى ذلك لتشمل تكاليف التحقيق والدفاع المدني ورجال المرور والاسعاف وتكاليف الشرطة، فضلاً عن ذلك التكلفة غير المنظورة والخبرة المفقودة، ونعني بذلك تكلفة توقف حركة المرور واعاقة انسيابه لمدة معينة

من الوقت، وتكلفة فقد او انعدام الانتاج بالنسبة للمصابين والمتوفين، فهذه الخسائر عادةً ما تكون تقديرية لصعوبة احتسابها بدقة، فالخبرة المفقودة والتكلفة غير المنظورة تعتمد غالباً على اعمار المصابين او المتوفين، وعلى حالتهم الصحية قبل وقوع الحادث المروري، وخبراتهم العلمية وشهاداتهم العلمية[1].

بينما تعتمد اعاقة انسيابية حركة المرور في تقديره على وقت ويوم وقوع الحادث المروري، فاذا وقع الحادث خلال ساعات الذروة او في اثناء ساعات توجه الموظفين الى اعمالهم، فأن تقدير خسائره يختلف عن تقدير خسائر الحادث المروري الواقع بعد الدوام الرسمي، وكذلك يختلف تقديره عن حالة وقوع الحادث في يوم اجازة او في يوم عمل، ومن العناصر المهمة في عملية التقدير هو مكان وقوع الحادث، فالحادث الذي يقع في طريق يؤدي الى وسط المدينة، يختلف عن الحادث الذي يقع في منطقة بعيدة عن وسط المدينة، على اعتبار ان مركز المدينة يمثل مركز تجمع الدوائر الحكومية والمؤسسات التجارية العامة والخاصة[2].

هذا ويدخل ضمن التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور عوامل عديدة، وتسعى الجهات المتخصصة في مجال السلامة المرورية في بعض الدول المتقدمة في هذا المجال الى وضع نماذج لحساب هذه التكاليف وعناصرها، مثل ما يصرف على علاج المصابين وتأهيلهم بسبب حوادث المرور، وتكاليف ساعات العمل المفقودة بسبب هؤلاء المصابين، فضلاً عن تكاليف الاجهزة الرسمية التي لها صلة بالحوادث المرورية كالادعاء العام والقضاء واجهزة الشرطة والمرور، بل هناك ما تفقده الدولة من نفقات صحية وتعليمية ذهبت سدى بموت الافراد اثناء حوادث المرور، مما يفسر ذلك ان حساب التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية وما ينجم عنها من اصابات ووفيات وخسائر عملية معقدة تشتمل على الكثير من العناصر، وفي الحقيقة ان جميع ما ذكر عن التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية هي تقديرات وليست حقائق مؤكدة[3].

وعليه فأن مشكلة الحوادث المرورية تشكل واحدة من اخطر المشكلات التي تعوق عملية التنمية في المجتمعات الحديثة، لما لها من اثار خطيرة على اقتصاد الدول، فهي تسبب في تكاليف كبيرة يتحملها المجتمع، اذ تقدر الخ سائر الاقتصادية بسبب حوادث المرور في الدول النامية بين (3%– 5%) من اجمالي الناتج القومي، كما ان منظمة الصحة العالمية تقدر الخسائر الاقتصادية للحوادث المرورية في العالم العربي بنحو (25) مليار دولار سنوياً، اما على المستوى العالمي فقد قدرت التكاليف الاقتصادية بسبب حوادث المرور بأكثر من (500) مليار دولار سنوياً، منها (65) مليار دولار للدول النامية، وهو ما يعادل (1%– 2%) من الناتج القومي الاجمالي للدول[4] ، هذا وقد بات واضحاً ان الخسائر التي تسببها حوادث المرور تفوق بكثير الحوادث الناجمة عن الجرائم المختلفة، اذ اصبح عدد الضحايا من وفيات وجرحى ومعاقين في العالم يفوق عدد الذين يتأثرون او يقتلون سنوياً بأشكال النزاعات والصراعات الامنية على المستوى الدولي[5].

كما ان حوادث المرور تتأثر كثيرا بالمستوى الاقتصادي للدول، ويظهر ذلك جلياً في اجراءات سلامة المرور التي تقوم بها الدول للحد او الوقاية من اثار حوادث المرور، مع الحفاظ على حقوق الافراد في التنقل تبعاً لمواثيق حقوق الانسان التي تؤكد على حرية التنقل على الطرق، والتي لها صفة الملكية العامة لدى الجميع، والدولة تمتلك في ضوء سلطاتها الادارية تنظيم السير على هذه الطرق، بما يؤدي الى حسن استعمالها وبالمعيار الذي يقلل من وقوع حوادث المرور ويحد من خطورتها، اذ تلعب الاوضاع الاقتصادية للدول دوراً مهماً في كيفية معالجة مشكلة حوادث المرور، باعتبار ان الدولة التي تمتلك اقتصاداً قوياً تستطيع من خلاله ان تنفذ استراتيجياتها الخاصة بالسلامة المرورية، ويقلل الفاقد من الناتج القومي، بسبب الخسائر البشرية والمادية التي تحدث من جراء الوفيات والاصابات والخسائر بالممتلكات العامة والخاصة[6].

وتأسيساً على ما تقدم، يجدر ان نأخذ في الاعتبار ان عملية احتساب تكاليف حوادث المرور لأي منطقة تعد من المسائل المعقدة جداً؛ وذلك لعدم وجود قاعدة بيانات دقيقة تمثل هذه التكاليف، وعلى غرار ذلك فقد اعتمد البحث في هذا الجانب على الارقام التقديرية الصادرة عن شركة التأمين الوطنية– فرع الانبار، من اجل تخمين تكاليف الخسائر الاقتصادية الناتجة عن حوادث المرور في محافظة الانبار، فقد وصلت مبالغ التأمين المدفوعة للمتضررين بسبب حوادث المرور المؤمنة الزامياً الى (1.364.000.000) دينار توزعت على (495) اصابة فقط من مجموع الاصابات الكلية في محافظة الانبار والبالغة (4579) اصابة خلال المدة (2008– 2024)، الجدول (1)، والشكل (1)، ان هذه المبالغ المصروفة وان بدت للوهلة الاولى كبيرة، الا انها في الواقع اقل بكثير من تكاليف حوادث المرور الحقيقية التي تقع في محافظة الانبار، لان هناك الكثير من تلك الحوادث تقع لسيارات غير مؤمنة لدى شركة التأمين الوطنية في المحافظة، كما ان هذه المبالغ غير مشتملة على تكاليف علاج المصابين، وانما هي مقتصرة فقط على حالات العجز والوفاة، فضلاً عن التكاليف المالية التي يقرها القضاء على اساس الحق العام او ما يمتثل الى منها الى الاجتهاد الشخصي عن طريق العادات والاعراف العشائرية في العراق بشكل عام ومحافظة الانبار بشكل خاص.

ان شركة التأمين الوطنية ملزمة بتأمين أي حادث سيارة سواء تستخدم (البانزين او الكاز) حسب قانون التأمين الالزامي، ففي حالة الاصابة يستوفى مبلغ (1) مليون دينار عراقي على كل نسبة عجز قدرت بـ(10%) حسب تقرير المستشفى المعني، اما في حالة الوفاة تقوم شركة التأمين بتعويض ذوي المتوفي (الاب، الزوجة، الاولاد)، فضلاً عن مصاريف اقامة مجلس العزاء البالغة (2) مليون مقطوعة تصرف بعد اكمال اقرار المرور، وحجة الوصايا، وشهادة الوفاة، وقرار القاضي، علماً ان المتوفي يستلم في كل الاحوال مبلغ التعويض كاملاً من شركة التأمين الوطنية ويستثنى من ذلك حسب السائق المسبب بالحادث اذا كان في[7]:

1. حالة سكر حسب تقرير المستشفى.
2. السير عكس الاتجاه حسب تقرير المرور.
3. عدم امتلاكه اجازة سوق حسب تقرير المرور.

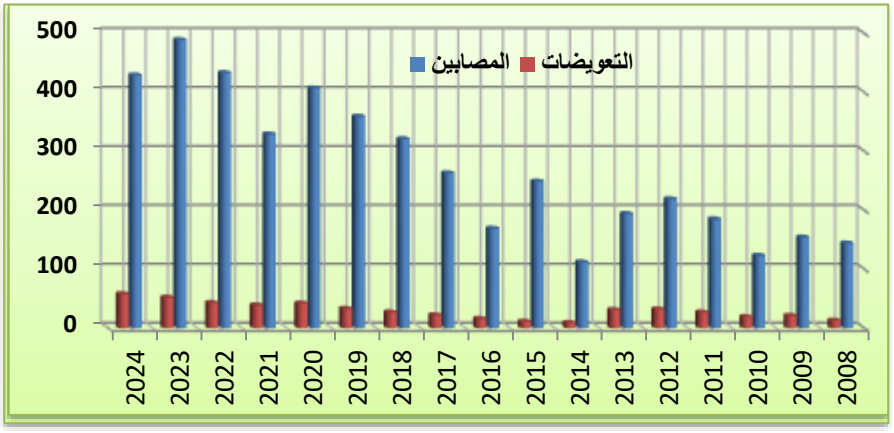
وعلى الرغم من ازدياد اعداد الحوادث المرورية في محافظة الانبار، يقابلها ايضاً زيادة في اعداد المصابين والمتوفين الناتجة من تلك الحوادث، الا ان اقبال المصابين من جراء تلك الحوادث لدى شركة التأمين الوطنية في محافظة الانبار كان قليلاً قياساً بمجموع المبالغ الضخمة المخصصة لها سنوياً من قبل وزارة المالية، ويعزى سبب ذلك الى عدم ثقافة المواطن بالقوانين المتعلقة بشركة التأمين الوطنية، فضلاً عن ان الكثير من افراد المجتمع الانباري يتجنب الخوض في مسائل وامور شركة التأمين الوطنية من تعويض مصابين او متوفين وغيرها من الامور الاخرى، اضف لذلك الوازع الديني الخاص بمسائل الحلال والحرام لدى المواطنين في المحافظة، لاسيما فيما يتعلق بمبالغ شركة التأمين الوطنية.

جدول (1) التعويضات الإلزامية المصروفة للحوادث المرورية من شركة التأمين الوطنية/ فرع الانبار للمدة (2008– 2024)

ت	السنوات	عدد		مبالغ التعويضات
		المصابين	التعويضات	بالدينار العراقي
1	2008	144	13	33.500.000
2	2009	154	21	55.300.000
3	2010	123	19	48.700.000
4	2011	185	27	71.200.000
5	2012	219	32	78.500.000
6	2013	194	31	75.900.000
7	2014	112	9	29.750.000
8	2015	249	11	34.850.000
9	2016	169	16	43.500.000
10	2017	263	22	58.650.000
11	2018	321	27	81.400.000
12	2019	359	33	91.250.000
13	2020	407	42	122.150.000
14	2021	329	39	109.500.000
15	2022	433	43	129.750.000
16	2023	489	52	141.600.000
17	2024	429	58	158.500.000
المجموع		4579	495	1.364.000.000

المصدر: جمهورية العراق، وزارة المالية، شركة التأمين الوطنية– فرع الانبار، بيانات غير منشورة، (2008–2024).

شكل (1) التعويضات الإلزامية المصروفة للحوادث المرورية من شركة التأمين الوطنية/ فرع الانبار (بالدينار العراقي) للمدة (2008– 2024)



المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (1).

المبحث الثاني : الاثار الاجتماعية للحوادث المروريةَ في محافظة الانبار

تعد حوادث المرور واحدة من المشاكل الاجتماعية الخطيرة التي لا تقل خطورتها عن المشاكل الاجتماعية الاخرى، كتعاطي المخدرات والجريمة وغيرها، فهي لا تقتصر على نطاق الفرد فحسب، بل تتعدى ذلك لتشمل شرائح كبيرة من افراد المجتمع لتتصل بنطاق المجتمع ككل، وعليه يمكن ان ينظر الى الاثار الاجتماعية لحوادث المرور من خلال الاتي:

اولاً: الاثار الاجتماعية لحوادث المرور على مستوى الاسرة

تشكل حوادث المرور تهديداً خطيراً بعيد المدى على دور الاسرة في المجتمع، وذلك لما تسببه هذه الحوادث من تهديد لأحد افراد الاسرة بالموت او الاعاقة خاصة اذا طالت تلك هذه الحوادث رب الاسرة ومعينها، وتسبب في وفاته او اصابته بنوع من انواع العجز او درجة من درجات الاعاقة للدرجة التي يصبح فيها عاجزاً عن القيام بدوره في تلبية متطلبات الاسرة واحتياجاتهم(8)، وحينما يتعرض رب الاسرة الى ضرر مادي او بدني بسبب حادث مروري، فإنه سيأخذ جزءاً من دخله ومدخراته من اجل اصلاح هذا الضرر، او شراء سيارة اخرى اذا لم يكن هناك مجال لإصلاح الضرر المادي، بالتالي سيؤثر ذلك على ميزانية الاسرة ومدخراتها ومستوى معيشتها لمدة ليست بالقليلة، اذ يتسبب الضرر البدني "الاعاقة" بنسبة من العجز الجسدي تؤثر على صاحبها من حيث القدرة على الاداء والانتاج وعلى نشاطاته الاجتماعية، وقد يشكل عبئاً على ميزانية الاسرة وخللاً في وظائفها وبنائها وكل ما يرتبط بذلك من خلل في رعاية الاطفال وتلبية احتياجات باقي افراد الاسرة(9).

لقد اثبتت دراسات كثيرة ان من ابرز اسباب تصدع كثير من الاسر وانحراف سلوكيات كثير من الشباب يعود نتيجة لغياب رب الاسرة بسبب الوفاة او غيرها، ومن الاثار الاجتماعية الاخرى لحوادث المرور هي ترمل بعض نساء ضحايا الحوادث المرورية المتوفين، وهذا بطبيعته يشكل مرحلة قاسية على حياة المرأة والاطفال، فالمرأة بمفردها تكون عاجزة عن السيطرة على الاسرة بالشكل الصحيح فيما لو كان رب الاسرة على قيد الحياة، وقد يعرضهم ذلك الى الفشل في حياتهم التعليمية ومواصلة الدراسة ومجالسة رفاق السوء، مما سبب الوقوع في الانحراف السلوكي، اذ ان اهمية امن واستقرار وتوازن الاسرة وحفظ ابنائها من التشرد والضياع يعتمد على رب الاسرة بدرجة كبيرة، بالتالي سيؤدي ذلك الى بروز اثار اجتماعية سلبية ومن بين تلك الاثار التي تتركها حوادث المرور هي التفكك الاسري والمعاناة النفسية بسبب وفاة او اصابة رب الاسرة او احد افرادها، او تقييد حر ية احد افراد الاسرة بإيقاع عقوبة السجن بحقه، بسبب ارتكابه لحادث مروري(10).

ثانياً: الاثار الاجتماعية على مستوى المجتمع

تعد مشكلة الحوادث المرورية من اهم المشكلات التي تعاني منها المجتمعات البشرية المعاصرة، فهي تمثل تحدياً خطيراً لهذه المجتمعات، اذ تعد على مستوى الاضرار بالإمكانات البشرية عاملاً له تأثيره في ضياع وتبديد الطاقات البشرية، لاسيما بزيادة معدلات الوفيات او زيادة معلات المصابين بسبب هذه الحوادث، فقد اصبحوا عاجزين عن القيام بالنشاط الايجابي الاعتيادي(11).

وعلى مستوى محافظة الانبار فأن حوادث المرور تسبب في خسارة عدداً كبيراً لا يستهان به من العناصر والطاقات البشرية، جدول (2)، الشكل (2)، اذ وصل مجموع الاصابات الكلي بنوعيها من المتوفين والجرحى في محافظة الانبار الى (**6185**) اصابة خلال المدة من (2008–2024)، وقد بلغ عدد المتوفين منها نحو (**1149**) متوفي، بينما بلغ عدد الجرحى (**5036**) جريحاً مشكلين بذلك ما نسبته (19%)، (81%)، على التوالي من اجمالي عدد الاصابات الناتجة عن الحوادث المرورية في محافظة الانبار، ملحق (1).

وعلى اساس ما تقدم، يمكن ان نصنف الحوادث المرورية بأنها ارهاب خطير يفتك بالمجتمعات البشرية، لأنها تتسبب بفقد عدد كبير من ابناء مجتمعنا وما خلفته من ارامل ويتامى يقع عبئهم على المجتمع والدولة، فضلاً عن اصابة نسبة كبيرة منهم بأنواع مختلفة من العجز والاعاقة، تمنع الكثير منهم عن القيام بأدوارهم الايجابية في المجتمع، اضف لذلك عن حاجة هذه العناصر لمن يقدم لهم الخدمة والاهتمام والرعاية، وبخاصة عندما يصبح المصاب بالحادث المروري عاجزاً عن مواجهة متطلبات الحياة الصعبة، ويكون بذلك عالة على المجتمع بدلاً من كونه عنصراً فاعلاً في تنمية وبناء المجتمع والنهوض به.

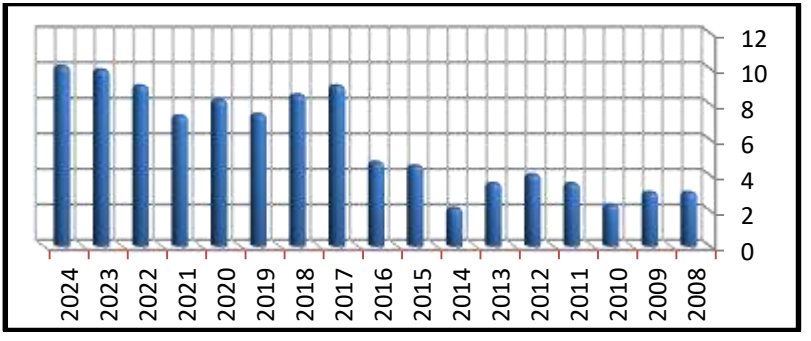
جدول (2) عدد الاصابات (الوفيات والجرحى) للحوادث المرورية في محافظة الانبار للمدة (2008– 2024)

ت	السنة	عدد الجرحى	النسبة %	عدد الوفيات	النسبة %	مجموع الاصابات الكلية	النسبة%
1	2008	151	2.9	17	1.4	168	3
2	2009	154	3.1	22	2	176	3
3	2010	123	2.4	24	2	147	2.3
4	2011	185	3.6	33	2.8	218	3.5
5	2012	219	4.4	21	1.8	240	4
6	2013	194	3.8	28	2.4	222	3.5
7	2014	112	2.2	19	1.6	131	2.1
8	2015	249	5	34	3	283	4.5
9	2016	226	4.4	67	5.8	293	4.7
10	2017	439	9	123	10.7	562	9
11	2018	409	8.1	117	10.1	526	8.5
12	2019	374	7.4	89	7.7	463	7.4
13	2020	421	8.3	91	8	512	8.2
14	2021	365	7.2	87	7.5	452	7.3
15	2022	442	8.7	106	9.2	548	9
16	2023	491	10	124	11	615	9.9
17	2024	482	9.5	147	13	629	10.1
المجموع		5036	100	1149	100	6185	100

المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على:

1. جمهورية العراق، وزارة الداخلية، مديرية مرور محافظة الانبار، شعبة الاحصاء، بيانات غير منشورة، للمدة (2008–2024).
2. جمهورية العراق، وزارة الداخلية، مديرية شرطة محافظة الانبار، شعبة الاحصاء، بيانات غير منشورة، للمدة (2008–2024).

شكل (2) التوزيع النسبي لمجموع الاصابات الكلية (الوفيات والجرحى) للحوادث المرورية في محافظة الانبار للمدة (2008– 2024)



المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (2).

اما فيما يتعلق بالتوزيع الجغرافي للحوادث المرورية وما يترتب عليها من اصابات ووفيات في محافظة الانبار، وبالنظر لضخامة حجم البيانات خلال مدة البحث (2008–2024)، فقد اعتمد الباحث في التوزيع الجغرافي لعدد الحوادث المرورية حسب اقضية محافظة الانبار على بيانات سنة 2024 وكما مبينة في الجدول (3) والخريطة (2).

جدول (3) عدد الحوادث المرورية (الاصابات والوفيات) حسب اقضية محافظة الانبار لسنة 2024

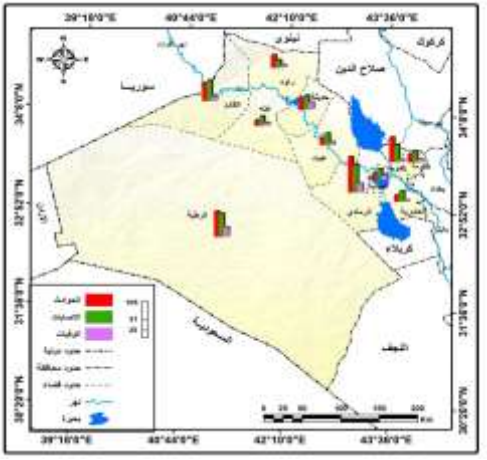
ت	القضاء	عدد الحوادث	النسبة %	عدد الاصابات	النسبة %	عدد الوفيات	النسبة %
1	الرمادي	105	22	82	17	25	17
2	هيث	21	4.4	34	7.1	8	5.4
3	الفلوجة	73	15.2	51	10.6	7	4.8
4	عنه	16	3.4	28	5.8	9	6.1
5	حديثة	35	7.4	41	8.5	22	15
6	الرطبة	75	15.8	68	14.1	28	19
7	القائم	52	10.9	61	12.7	14	9.5
8	راوة	37	7.8	23	4.8	8	5.4
9	العامرية	19	4	31	6.4	4	2.7
10	الكرمة	25	5.3	32	6.6	9	6.1
11	الحبانية	18	3.8	31	6.4	13	9
المجموع		476	100	482	100	147	100

المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على:

1- جمهورية العراق، وزارة الداخلية، مديرية مرور محافظة الانبار، شعبة الاحصاء، بيانات غير منشورة، 2024.

2- جمهورية العراق، وزارة الداخلية، مديرية شرطة محافظة الانبار، شعبة الاحصاء، بيانات غير منشورة، 2024.

خريطة (2) التوزيع الجغرافي لعدد الحوادث المرورية (الاصابات، والوفيات) على مستوى اقضية محافظة الانبار لسنة 2024



المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (3).

يلاحظ من خلال الجدول (3) والخريطة (2) ان هناك تباين واضح في عدد الحوادث المرورية في محافظة الانبار، وما يترتب عليها من اصابات ووفيات، ففيما يتعلق بعدد الحوادث المرورية فقد سجل قضاء الرمادي المرتبة الاولى بواقع (105) حادث مروري أي بنسبة (22%)، من مجموع الحوادث المرورية في محافظة الانبار، يليه قضاء الرطبة بـ (75) حادث وبنسبة (15.8%)، ثم قضاء الفلوجة بـ (73) حادث أي بنسبة (15.2%)، في حين سجل قضاء عنه والحبانية والعامرية المراتب الاخيرة في عدد الحوادث المرورية بواقع (16)، (18)، (19) حادث مروري، وبنسب بلغت (3.4%)، (3.8%)، (4%)، على التوالي من مجموع الحوادث الكلي في محافظة الانبار والبالغ (476) حادث مروري خلال سنة 2024.

اما فيما يتعلق بعدد الاصابات فقد احتل قضائي الرمادي والرطبة المرتبتان الاولى والثاني على مستوى اقضية محافظة الانبار وبواقع (82)، (68) مصاباً وشكلا نسبة (17%)، (14.1%) على التوالي، في حين جاء قضائي راوة وعنه بالمراتب الاخيرة بعدد الاصابات الناتجة عن الحوادث المرورية في محافظة الانبار وبواقع (23)، (28) مصاباً، أي بنسب (4.8%)، (5.8%) على التوالي، من مجموع الاصابات الكلي على مستوى اقضية محافظة الانبار والبالغ (482) مصاباً.

اما فيما يتعلق بعدد الوفيات فقد احتل قضائي الرطبة والرمادي المرتبتان الاولى والثاني على مستوى اقضية محافظة الانبار وبواقع (28)، (25) متوفياً وشكلا ما نسبته (19%)، (17%) على التوالي، في حين جاء قضائي العامرية والفلوجة بالمراتب الاخيرة بعدد الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية في محافظة الانبار وبواقع (4)، (7) متوفياً، أي بنسب (2.7%)، (4.8%) على التوالي من مجموع الوفيات الكلي على مستوى اقضية محافظة الانبار والبالغ (147) متوفياً.

ويتضح مما سبق حجم الخسائر المادية والبشرية الناجمة عن الحوادث المرورية في محافظة الانبار، الامر الذي يؤكد ان هناك خطورة حقيقية تؤثر تأثيراً قوياً في اقتصاد وتنمية المحافظة بشكل خاص والدولة بشكل عام، سواء بطريقة مباشرة او غير مباشرة، وعلى اعتبار ان هذه الاثار تجاوزت مؤخراً الحدود المسموح بها، فأن الامر اصبح يحتاج الى تعاون كافة الاجهزة المعنية في المحافظة من خلال تبني استراتيجية تشمل كافة الجوانب التنظيمية والفنية والتشريعية، من اجل تضمين وتفعيل اجراءات الامن والسلامة المرورية، بما يضمن تحقيق مردود فعال بشأن الحد من الاثار الاقتصادية والاجتماعية الناتجة عن الحوادث المرورية في محافظة الانبار.

المبحث الثالث: الحلول المناسبة للحد من الحوادث المرورية

هنالك كثير من التدابير الوقائية في مجال الحوادث المرورية تتطلب تحقيق متطلبات رئيسة، وتتمثل فيما يلي:

1- إعداد خطة وطنية متكاملة لمواجهة الحوادث المرورية، تشارك فيها كافة الجهات المعنية، يتم فيها توزيع وتقسيم الأدوار والمسؤوليات، وتحديد مسؤولية التنسيق والإشراف على الخطة.

2- اتخاذ إجراءات فورية وفعالة تتمثل في: مراقبة السرعة والتحكم بها، إنشاء المطبات الصناعية الهندسية، والتوسع في إنشاء الطرق المزدوجة وانارتها، وتفعيل شروط واجراءات الأمان والسلامة في قوانين المرور.

3- إنشاء قاعدة بيانات متخصصة عن حوادث الطرق والمواصلات، بغية تجميع وتحليل كافة البيانات الاحصائية الخاصة بالحوادث المرورية، واتخاذ الإجراءات اللازمة لمواجهة اثارها الاقتصادية والاجتماعية، مع وضع الحلول المناسبة لها.

4- تطوير اساليب اصدار وتجديد تراخيص القيادة والسيارات، مع تشديد إجراءات منح تراخيص اجازة السوق خاصة بالنسبة لسائقي النقل الجماعي ونقل البضائع، على أن يتم تجديد تراخيص هؤلاء السائقين على فترات متقاربة، وليس على فترات طويلة، وتجنب الاستثناءات غير القانونية.

5- العمل على تشديد الرقابة المرورية وتحقيق الانضباط المروري من خلال ضبط المخالفات، والتوسع في إنشاء مراكز ومدارس تعليم القيادة المتخصصة، وتفعيل دور الإدارة المتخصصة بهندسة التخطيط والمرور بالمحافظة والمدن والاحياء، والاستفادة من الخبرات الدولية الناجحة في مجال الحد من الحوادث المرورية.

6- الاستفادة من خبرات الدول المتقدمة في مجال التخطيط للسلامة المرورية والتطوير المستمر للتدابير التنظيمية للثقافة المرورية وذلك عن طريق:

أ- ضرورة التفكير بزيادة الاستثمار في وسائل النقل العام وتوسيع شبكاته، بما في ذلك السكك الحديدية التي تسجل حوادث مرورية أقل بكثير من الحوادث التي تسببها السيارات والمركبات.

ب- التعاون مع الجامعات من خلال البحوث التي تجريها في هذا المجال، وأن يأخذ هذا التعاون صفة الاستمرارية والمتابعة الجادة.

ت- عقد ورش عمل تطبيقية من قبل الهيئات المكلفة بالأمن في الطرقات لتطوير أداء هذه الهيئات وفعالية مهامها.

ث- العمل على إبراز الثقافات المرورية الايجابية التي تساعد على الوقاية من الحوادث المرورية من خلال اقامة حملات التوعية والإجراءات اللازمة عن طريق مؤسسات التعليم الثانوي والجامعي بشكل جدي ومميز لجذب الانتباه[12].

ج- إن المسؤولية في الوقاية من الحوادث المرورية مسؤولية جماعية، فهناك قطاعات مجتمعية عديدة مطالبة بالاضطلاع بمسؤولياتها نحو هذا الخطر الذي يهدد المجتمع، فالأسرة مسؤولة عن تعريف أبنائها الأطفال بخطر المركبات وخطر اللعب في الطرقات.

ح- العمل على تشكيل أشخاصاً مختصين في التوعية المرورية على مستوى المدارس، فضلاً عن تخصيص أيام توعوية في فيها وتفعيل دور هذه اللجان المختصة بمختلف الوسائل المتاحة، وتوفير منح مالية ومادية للهيئات والجمعيات، التي تقدم منهاجاً خاصاً بالسلامة المرورية في المدارس(13).

خ- ضرورة العمل على ادخال التكنولوجيا الحديثة، والتقنيات الجديدة في انظمة المراقبة الحديثة، فضلاً عن انظمه الرادار من اجل تحديد سرعة السيارات في الطرقات، بالتالي التقليل من احتماليات وقوع الحوادث المرورية في عموم محافظة الانبار.

الخاتمة:

تشكل الحوادث المرورية والإصابات الناجمة عنها تهديداً كبيراً للصحة والتنمية، فهي من أسباب العبء المرضي في المجتمع، ويعتبر الإنسان العنصر الحاضر دائماً في الحوادث المرورية سواء أكان سائقاً أو من المشاة، وعليه يجب إعداد هذا العنصر وتأهليه، اذ يساعد هذا في التخفيض من الحوادث المرورية، كل ذلك من اجل المحافظة على سلامة المجتمع والأسرة من جميع الاضرار التي تنتج عن هذه الحوادث سواء على الأبناء أو الازواج أو حتى على مستوى المجتمع ككل، إذ نجد هناك خسارة موارد بشرية كفؤة وفعالة في المجتمع نتيجة للإثار الاجتماعية الناتجة عن تلك الحوادث في محافظة الانبار، فضلاً عن الاثار الاقتصادية وما ينتج عنها من خسارة في الموارد المادية.

الاستنتاجات:

1- تعكس قيمة مؤشر الوفيات مقارنة بعدد المصابين البالغ **(1149)** متوفي، مدى خطورة الحوادث المرورية في محافظة الانبار، بسبب زيادة حالات الوفيات، وما يترتب عليه من آثار اقتصادية واجتماعية، باتت تهدد متطلبات التنمية البشرية والمادية في المجتمع.

2- تبين من خلال بيان الاثار الاقتصادية للحوادث المرورية في محافظة الانبار، ان التكاليف الاقتصادية المدفوعة للحوادث المرورية المؤمنة لدى شركة التأمين الوطنية في الانبار قد بلغت (1.364.000.000) مليون دينار عراقي خلال المدة (2008-2024).

3- اتضح من خلال البحث ان الحوادث المرورية في محافظة الانبار، سببت اثاراً اجتماعية انعكست بصورة واضحة على المجتمع بشكل عام والاسرة بشكل خاص، من خلال اختلال التربية والاعالة بفقدان رب الاسرة سواء كان بالوفاة او الاعاقة بالتالي اصبحوا بحاجة الى رعاية، واعتبارهم عالة على المجتمع، بالنتيجة خسارة المجتمع لعدد كبير من الطاقات البشرية، وهذا ما اثبتته الارقام، فقد

وصل العدد الكلي لمجموع الاصابات الناجمة عن الحوادث المرورية في محافظة الانبار بنوعيها (الجرحى، المتوفين) الى ما يقارب (**6185**) اصابة خلال المدة (2008-2024) فقد بلغت حصة الجرحى منها (**5036**) جريحاً والمتوفين (**1149**) متوفياً.

4- ظهر من خلال التوزيع الجغرافي لحوادث المرور في محافظة الانبار ان قضائي الرمادي والرطبة تصدرا اعلى معدلات وقوع الحوادث المرورية، بنسب بلغت (22%)، (15.8%) على التوالي، من مجموع الحوادث المرورية الكلي في محافظة الانبار.

التوصيات:

1- وضع نظام لتحديد العمر الافتراضي للسيارات بحيث يؤخذ في الاعتبار البعد الاقتصادي والاجتماعي، إضافة إلى نشر الوعي والانضباط المروري بين المواطنين، وتفعيل التوعية لديهم بأهمية الالتزام بإجراءات الأمان والسلامة والسرعات المقررة.

2- التوسع في تقديم خدمات الإسعاف الطائر على الطرق السريعة، واستخدام سيارات النقل العام المكيفة والمجهزة خاصة الاتوبيسات ذات السعة الكبيرة، وتشجيع المواطنين أصحاب السيارات الخاصة على استخدام هذه الاتوبيسات، وهو ما يتيح تقليل عدد السيارات الخاصة، ومن ثم الحد من مشكلات التكدس المروري، فضلاً عن دورها في الحد من مشكلات حوادث الطرق واثارها الاقتصادية والاجتماعية.

3- ضرورة التركيز على تحديد السرعة داخل مدن محافظة الانبار وخارجها مع الاستعانة بالأجهزة المتخصصة لكشف متجاوزي السرعة، وعلى أن تتم مراقبة الطرق على مدار الساعة.

4- العمل على تخصيص كيان إعلامي متخصص يكون مسئولا عن الإعلام المروري؛ لضمان وجود معالجة اعلامية مستمرة ونشطة تبنى على قواعد وأسس علمية سليمة، ويقوم بإعدادها متخصصون بارزون في مختلف المجالات المتعلقة بالمرور تهدف إلى زيادة الوعي المروري لدى السكان.

ملحق (1) الصور الفوتوغرافية لحوادث المرور في محافظة الانبار

صورة (1) حادث جسيم على الطريق القديم الرابط بين الرمادي وهيت

2023/12/29

صورة (2) حادث جسيم على الطريق السريع بين الفلوجة والرمادي

2024/7/22

المصادر:

1. خريطة العراق الادارية، (1019) مقياس 1: 100000، بغداد.
2. المطير، عامر بن ناصر، (2006)، حوادث المرور في الوطن العربي حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية، مركز الدراسات والبحوث، المجلد (404)، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض.
3. بحيري، مسعد السيد احمد، (2009)، حوادث السير في المملكة العربية السعودية (دراسة حالة لإثر المشكلات البيئية على التنمية)، مجلة بحوث الشرق الاوسط، العدد (40)، المؤتمر الاول لقسم الجغرافية، كلية الآداب، جامعة بنها.
4. المطير، عامر بن ناصر. (2005)، استخدام بعض المؤشرات الاحصائية في خطورة الحوادث المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض.
5. قرني، بهجت، (2014)، التنمية الانسانية العربية في القرن الحادي والعشرون "اولوية التمكين"، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت.
6. المعطي، راضي عبد. (2008)، الاثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض.
7. الحديثي، رمزي عبد الغفور، (2024/7/22)، مقابلة شخصية، مدير شركة التأمين الوطنية– فرع الانبار.
8. وزارة المالية، شركة التأمين الوطنية– فرع الانبار. (2024)، بيانات غير منشورة.
9. الدوبي، عبد السلام، (2005)، نظام المرور والابعاد القانونية والاجتماعية والنفسية، ط1، مطابع العدل، طرابلس.
10. المطير، عامر بن ناصر، (2005)، حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض.
11. مطني، مقرن سعود، (2010)، انعكاسات تعديلات انظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين (دراسة ميدانية على منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية)، رسالة ماجستير، جامعة مؤته.

12. مديرية مرور محافظة الانبار. (2024)، شعبة الاحصاء، بيانات غير منشورة.
13. مديرية شرطة محافظة الانبار، (2024)، شعبة الاحصاء، بيانات غير منشورة.
14. طعبلي، محمد الطاهر. وشعبان بالقاسمي، (2013)، حوادث المرور بين مستعملي الطَريق وتنظيم المرور، جامعة الحاج لخضر باتنة، كليةَ العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية، قسم العلوم الاجتماعية.

الهوامش:

(1) المطير، عامر بن ناصر، حوادث المرور في الوطن العربي حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية، مركز الدراسات والبحوث، المجلد (404)، جامعةً نايف العربيةَ للعلوم الامنية، الرياض، 2006، ص15.

(2) بحيري، مسعد السيد احمد، حوادث السير في المملكةَ العربية السعودية (دراسة حالة لإثر المشكلات البيئية على التنمية)، مجلة بحوث الشرق الاوسط، العدد (40)، المؤتمر الاول لقسم الجغرافية، كلية الآداب، جامعة بنها، 2009، ص18.

(3) المطير، عامر بن ناصر، استخدام بعض المؤشرات الاحصائية في خطورة الحوادث المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض، 2005، ص28.

(4) قرني، بهجت، التنمية الانسانية العربية في القرن الحادي والعشرون "اولوية التمكين"، ط1 ، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2014، ص397.

(5) المعطي، راضي عبد، الاثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض، 2008، ص6.

(6) المعطي، راضي عبد، مصدر سابق، ص20.

(7) مقابلة شخصية مع الاستاذ طلعت رمزي عبد الغفور الحديثي، مدير شركة التأمين الوطنية– فرع الانبار، بتاريخ 2024/7/22.

(8) الدوبي، عبد السلام، نظام المرور والابعاد القانونية والاجتماعية والنفسية، ط1، مطابع العدل، طرابلس، 2005، ص78.

(9) المطير، عامر بن ناصر، حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض، 2005، ص118.

(10) مطني، مقرن سعود، انعكاسات تعديلات انظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين (دراسة ميدانية على منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية)، رسالة ماجستير، جامعة مؤته، 2010، ص14.

(11) الدوبي، عبد السلام، مصدر سابق، ص74.

(12) طعبلي، محمد الطاهر، وشعبان بالقاسمي، حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور، جامعة الحاج لخضر باتنة، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية والاسلامية، قسم العلوم الاجتماعية، 2013، ص225.

(13) طعبلي، محمد الطاهر، وشعبان بالقاسمي، مصدر سابق، ص262.