



مركز البيدر للدراسات والتخطيط

Al-Baidar Center For Studies And Planning

الحوادث الهرورية في العراق الواقع والفرص

د. أحمد الربيعي

إصدارات مركز البيدر للدراسات والتخطيط

مقدمة

تعدُّ الحوادث المرورية مصدرَ خطر كبير يضاهاى المشكلات التي يمر بها المجتمع، لما يتكبده من خسائر في الموارد المالية والطاقات البشرية والخسائر الاقتصادية الكبيرة للأفراد وأسرههم، وتشير⁽¹⁾ إحصاءات وزارة التخطيط- الجهاز المركزي للإحصاء إلى أنَّ عدد حوادث المرور لعام 2021 المسجلة (10659) حادثاً منها (2709) حوادث وفاة بنسبة %25.4، وغير مميت (7950) حادثاً بنسبة %74.6 للمحافظات عدا إقليم كردستان.

إنَّ التصاعد المخيف في الحوادث المرورية⁽²⁾ التي بلغت أرقاماً عالية في السنوات الأخيرة جاء لأسباب عديدة منها عدم تأهيل الطرق وتعبيدها، وكثرة المطبات الاصطناعية والحفر، وتهور معظم الشباب أثناء قيادة المركبات، والسرعة الفائقة وعدم الالتزام بالقوانين المرورية، وفقدان التركيز أثناء القيادة.

وتنطلق الورقة الحالية لدراسة مسببات حوادث المرور في العراق من خلال منهجية تتبع الأرقام الرسمية، فضلاً عن تسليط الضوء على الكلفة المترتبة على تلك الحوادث اجتماعياً واقتصادياً وصحياً.

مسببات الحوادث المرورية في العراق

تُعدُّ السلامة المرورية مطلباً رئيساً للحفاظ على أرواح مستخدمي الطريق والتخفيف من الآثار الاجتماعية والاقتصادية والنفسية الناتجة عنها، وبحسب تعريف الأمم المتحدة للحوادث المرورية، فإنها تعني واقعة غير متعمدة ينجم عنها وفيات أو إصابات أو تلف بسبب حركة المرور أو حملتها على الطريق العام⁽³⁾.

إنَّ الاهتمام والتعامل مع الحوادث المرورية لدى شعوب العالم يختلف باختلاف درجة تطورها وتقدمها، ودرجة الاهتمام بمواطنيها، فإذا نظرنا مثلاً إلى ما هو عليه الحال في مجال الحوادث المرورية عبر العالم، نجد أنَّ حوادث المرور في الدول النامية، تزيد بمقدار (20-30) مرة عمَّا في الدول المتقدمة، وأنَّ الدول الاسكندنافية لديها أقل من نصف معدلات حوادث المرور، نسبة

1- إحصاء حوادث المرور المسجلة لسنة 2020، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، وزارة التخطيط، العراق، 2021، ص2.

2. <https://afaq.iq/contents/view/details?id=173159>

3- راضي عبد المعى السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، 2008، ص18.

إلى الدول الأوروبية الأخرى⁽⁴⁾.

كما هو الحال في النزوح فإنَّ حوادث السيارات تؤدي بحياة أكثر من مليون ومائتي ألف نسمة سنوياً وإصابة خمسين مليوناً آخرين بإصابات جسدية متنوعة وإن ما نسبته (86%) من مجمل هذه الخسائر تحصل في الدول النامية ومنها الوطن العربي على وجه الخصوص وتوصف (حركة المرور) بأنها عبارة عن كارثة ويتوقع أن ترتفع هذه الخسائر إلى الضعف بحلول عام (2030) وبما أنَّ العالم العربي بشكل خاص قد تزايدت فيه أعداد المركبات دون أن يصاحبها أيُّ تطور في البنى التحتية المتعلقة بالمرور مما يخلق ضغطاً كبيراً على الطرقات وهو ما يؤدي بالنتيجة إلى حدوث كوارث وارتفاع مطرد بأعداد الحوادث المرورية.

إنَّ الخبراء الدوليين يتوقعون زيادة في حوادث المرور تصل إلى (2.4% مليون) لسنة (2030) غالبتهم العظمى من الدول النامية. وفي دراسة أخرى نجد أنَّ منظمة الصحة العالمية تتوقع انخفاض عدد الحوادث المرورية في الدول الصناعية والمتطورة بنسبة (28%) بحلول العام (2030).

أمَّا بخصوص حوادث المرور على مستوى العالم العربي فقد أشارت إحصاءات الجامعة العربية إلى أنَّ نحو (26) ألف قتيل وأكثر من ربع مليون مصاب سنوياً هي خسائر الحوادث المرورية أضف إلى ذلك ما تكلفه هذه الحوادث من خسائر اقتصادية تصل إلى (60) مليار دولار، وقسمت هيئة الأمم المتحدة الحوادث المرورية من حيث درجة خطورتها إلى ما يلي⁽⁵⁾.

1. الحوادث المرورية البسيطة: وهي تلك الحوادث التي لا ينتج عنها أية إصابات جسيمة للأفراد وتكون أضرارها في المركبات أو الممتلكات الأخرى بسيطة أي لا تتطلب جهداً كبيراً في إصلاحها.

2. الحوادث المرورية بالغة الأثر: وهي تلك الحوادث التي ينجم عنها وفاة أو إصابات جسيمة للأفراد أو إحداث أضرار بالغة الأثر في المركبات أو الممتلكات الأخرى وتقسم إلى حوادث الوفاة، وحوادث الإصابات المؤثرة، وحوادث الاصطدام، وحوادث الدهس، وحوادث الانقلاب⁽⁶⁾

4-أحسن مبارك، المؤشرات الإحصائية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2010، ص5.

5-محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات، الإسكندرية، دار الجامعة، 2007، ص34.

6-عائشة الدرقاوي، دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر تطبيق منهجية (boox-jenkings)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عبد الحميد، الجزائر، 2011، ص21.

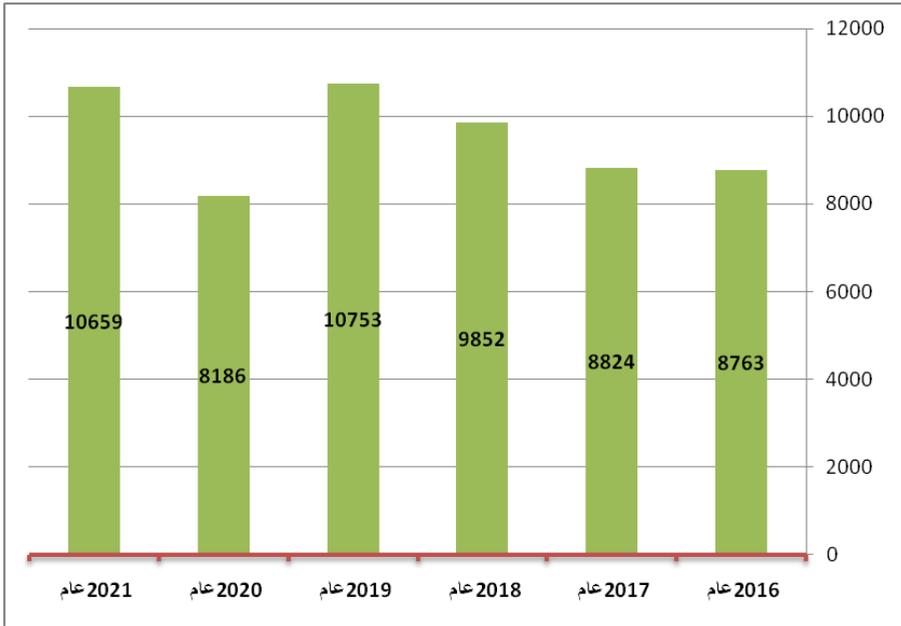
يعاني العراق من مشكلة ارتفاع معدلات حوادث الطرق وما تخلقه هذه الحوادث من خسائر بشرية واقتصادية. إذ شهد العراق ارتفاعاً متزايداً في أعداد حوادث الطرق، يصاحبه ارتفاع في عدد حالات الوفيات والإصابات، وتختلف حوادث المرور بحسب نوعها وتقسم إلى حوادث اصطدام وأخرى انقلاب وحوادث الدعس، وتعدُّ حوادث الدعس من أشد وأخطر الحوادث المرورية لما فيها من أضرار ونتائج تؤدي إلى خسائر في الأرواح والممتلكات، وتشير إلى اصطدام المركبة بأحد الأشخاص أو الحيوانات وهي من أكثر الحوادث خطورة، ويرجع ذلك إلى السرعة الفائقة للسيارات وإهمال أنظمة السلامة في الطريق وعدم وجود أماكن مخصصة للعبور وعدم الاهتمام بإنشاء مجسّرات للمشاة في أغلب المناطق⁽⁷⁾، وقد سجلت حوادث الاصطدام أعلى نسبة خلال سنة 2021 حيث بلغت (6005) حوادث بنسبة 56.3% من مجموع الحوادث البالغ عددها 10659 حادثاً تليها حوادث الدعس (3418) حادثاً بنسبة 32.1% ثم حوادث الانقلاب 1066 حادثاً بنسبة 10% أما الحوادث الأخرى فبلغت 170 حادثاً بنسبة 1.6%⁽⁸⁾، ويعود السبب إلى الزيادة في أعداد السكان وكثافة الحركة اليومية لمراجعة الدوائر في المناطق التي تتركز فيهما وزيادة حركة السابلة لا سيما بالقرب من المدارس والكليات، فضلاً عن عدم وجود جسور المشاة فيها، وتزداد حوادث الانقلاب نظراً إلى السرعة التي يقود بها السائقون في الطرقات وعدم التزامهم بقواعد السير والمرور فضلاً عن النوم والتعب والإرهاق الذي قد يصيب قائد المركبة، ومن خلال توزيع حوادث المرور وبأنواعها الثلاثة (اصطدام، دعس، انقلاب) إنها قد تباينت وبشكل كبير، وسجلت حوادث التصادم أعلى المعدلات فيها وجاءت بعدها حوادث الدعس وأخيراً حوادث الانقلاب.

7-صبيحة نعمة، دراسة استطلاعية حول حوادث المرور في محافظة ذي قار- الأسباب والحلول، العدد/20، مجلة كلية التربية للعلوم التربوية والإنسانية/جامعة بابل، 2015، ص646.

8- إحصاء حوادث المرور المسجلة لسنة 2020، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، وزارة التخطيط، العراق، 2021، ص2.

ويلاحظ من خلال الشكل أدناه أن حوادث المرور ترتفع بتقدم السنوات، إذ يتبين أن عام 2016 بلغت فيه حوادث المرور 8763 حادثاً، وعام 2017 بلغت فيه حوادث المرور 8824 حادثاً، وارتفع في عام 2018 الى 9852 حادث مرور، وعام 2019 بلغت فيه حوادث المرور 10753 حادثاً، انخفض في عام 2020 إلى 8186 حادثاً، لكن ارتفعت في عام 2021 إلى 10659 حادث مرور.

الشكل (1) يبين مجموع الحوادث للسنوات



ويُتَبَيَّن من خلال الجدول أدناه أن عدد ضحايا حوادث المرور (الوفيات) خلال عام 2020 بسبب الاصطدام للذكور 838 حادث وفاة، بينما الإناث 139 حادث وفاة، يقابلها حوادث الانقلاب للذكور 272 حادث وفاة، بينما الإناث 69 حادث وفاة، وحوادث الدعس للذكور 666 حادث وفاة، بينما الإناث 168 حادث وفاة، يليها عدد ضحايا حوادث الجروح الخطيرة إذ يتبين أن 831 حادث اصطدام للذكور، بينما الإناث 89 حادث اصطدام، يقابلها حوادث الانقلاب للذكور 251 حادثاً أصيبوا بجروح خطيرة، وحوادث الدعس للذكور 425 حادثاً أصيبوا بجروح خطيرة، بينما الإناث 89 حادثاً ممن أُصِبَ بجروح خطيرة، كما تبين حوادث الجروح الطفيفة أن 3853 حادث اصطدام أصيب بها الذكور، بينما الإناث 517 حادثاً أُصِبَ بجروح طفيفة، يقابلها حوادث الانقلاب 563 حادثاً

أصيب بها الذكور بجروح طفيفة، بينما الإناث 121 أُصِبْنَ بجروح طفيفة نتيجة الانقلاب، يليها حوادث الدعس 1326 حادثاً للذكور أصيبوا بجروح طفيفة، بينما الإناث 247 حادثاً أُصِبْنَ بجروح طفيفة نتيجة الدهس.

الجدول (1)⁹ يبين تفاصيل طبيعة الحوادث كل بحسب طبيعته

طبيعة الحادث						التفاصيل
دعس		انقلاب		اصطدام		
إناث	ذكور	إناث	ذكور	إناث	ذكور	الوفيات
168	666	69	272	139	838	
89	425	61	251	89	831	الجروح الخطيرة
247	1326	121	563	517	3853	الجروح الطفيفة

وعليه سيتم توضيح عوامل وقوع الحوادث للكائن البشري بوصفه سائقاً أو راكباً، أو ماشياً وبالطريقة التالية:

أولاً: السائق (العنصر البشري)

يمثل السائق حلقة الوصل بين المركبة والطريق، ويعرف بأنه كل شخص يقود مركبة بإجازة، وتعدُّ خبرته ومهارته وعدم مبالاته سبباً في ارتكاب الحوادث، أو الإرهاق والتعب، وتعذر الرؤية سبباً آخر للحوادث⁽¹⁰⁾، وتؤكد منظمة الصحة العالمية أنَّ تسعة أعشار حوادث المرور تعود أسبابها إلى سائقي المركبات، وهذه النسبة تختلف من بلد لآخر باختلاف مكان الحادث وساعة وقوعه والظروف المحيطة به، إذ يعدُّ السائق مسؤولاً عن 82% من حوادث المرور في ألمانيا، و74% من الحوادث في هنغاريا، و78% من الحوادث في روسيا، و41% من الحوادث في إيطاليا، و40% من الحوادث في بولونيا، وفي السعودية 90%، ومما لاشك فيه أن السائق هو المحرك للمركبة لذا فهو أهم العناصر المسببة للحوادث المرورية، ولقد أثبتت التقارير في عدد من الدول لاسيما الولايات المتحدة أنَّ دور العنصر البشري وعلاقته بالحوادث المروري كبير جداً فهو المسؤول الأول عن وقوعها ووجد أنَّه يشكل نسبة 85% من مجموع أسباب الحوادث الأخرى، وذلك ناتج عن السلوك البشري

9- إحصاء حوادث المرور المسجلة لسنة 2020، مصدر سابق، ص15.

10- صباح المفتي، قانون المرور رقم 86 لسنة 2004، بيروت، المكتبة القانونية، 2016، ص8.

الذي يتأثر بعناصر عدة أهمها عمر الفرد وثقافته وخبرته في القيادة وحالته الاجتماعية⁽¹¹⁾، أما نسبة الحوادث التي يكون سببها السائق في العراق فقد وصلت إلى (72%) لعام 2015،⁽¹²⁾ (وزارة التخطيط، 2015).

إنَّ عمر السائق وثقافته الاجتماعية والنفسية وخبرته في القيادة وابتعاده عن تعاطي المخدرات والمشروبات المسكرة وطريقة قيادته للسيارة، وابتعاده عن استخدام مواقع التواصل الاجتماعي من الأسباب والعوامل المهمة التي تحدُّ من ارتكاب السائق للحوادث المرورية.

ثانياً: المشاة (السابلة)

الإنسان السبب الأول للحوادث المرورية والمتضرر الأكبر منها لما قد تسببه له من جروح خطيرة أو ما قد يترتب عليها من إعاقات جسدية دائمة أو مؤقتة، أو ربما تؤدي إلى الوفاة في كثير من الأحيان فضلاً عن خسائرها الاقتصادية والاجتماعية، وبما أن المشاة هم من عامة الناس لذا فقد يكون الكثير منهم جاهلين لأبسط القوانين واللوائح المرورية التي تجنبهم مثل هذه الحوادث، لاسيما وأنَّ بعض هؤلاء المشاة هم من الأشخاص المعاقين أو من الصم أو فاقد البصر الذين قد تصدر منهم أفعال غير محسوبة تؤدي إلى التسبب بمختلف حوادث المرور التي يصعب تجنبها خصوصاً في المواقع التي تكثر فيها نقاط التعارض بين المشاة والمركبات والمناطق التي يكون فيها تدفق المشاة عالياً نسبياً كالمدارس والمستشفيات وأماكن التنزه وغيرها من المواطن.

فالمشاة أو السابلة كالسائقين يتأثرون بعوامل عدة منها درجة الوعي والثقافة والعمر والصحة الجسمية كذلك فإن تناول الشخص المشي للمواد المسكرة أو المخدرة، يفقده التركيز والانتباه الجيد للطريق أثناء السير فيه أو محاولته عبوره. حيث أظهرت بعض الدراسات الأمريكية المتعلقة بحوادث المرور أنَّ أكثر شريحة اجتماعية من المشاة تتعرض لخطورة الحوادث المميتة هم فئة الأطفال الذين تتراوح أعمارهم بين (5-12) سنة نتيجة عبورهم من الأماكن غير المخصصة للعبور أو اندفاعهم بصورة مفاجئة إلى الطريق⁽¹³⁾، وأظهرت حوادث المرور أنَّ حوادث المشاة السابلة بلغ

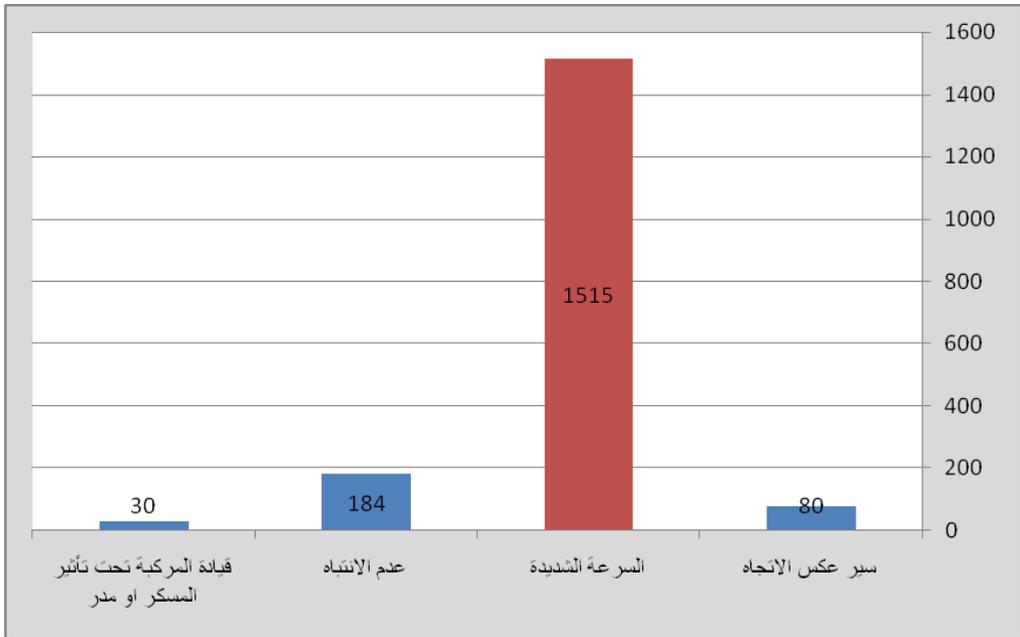
11- كرار ماجد كريم، التحليل المكاني للحوادث المرورية في محافظة المثنى للمدة (2017-2005)، رسالة ماجستير/ قسم الجغرافيا، العراق- الناصرية، 2018، ص53-52.

12- إحصاء حوادث المرور المسجلة لسنة 2015، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، وزارة التخطيط، العراق، ص3.

13- علي حسن الحجيبي، التحليل المكاني للحوادث المرورية في محافظة ذي قار للمدة من (2012-2006) رسالة ماجستير/ قسم الجغرافية، العراق، ذي قار، 2014، ص65.

387 لعام 2020⁽¹⁴⁾ وتُظهر المعطيات في الشكل أدناه أن الغالبية العظمى من حوادث المشاة التي وقعت في العراق كانت نتيجة السرعة الشديدة فقد وصلت أعدادها إلى (1515) حادثاً لعام 2020. إنَّ عدم التزام واحترام القوانين المرورية من قبل بعض المشاة الذين يعبرون الطريق من أي مكان و بأي وقت يحذونه لاسيما فئة الأطفال وطلاب المدارس ممن هم في مراحلها الأولى الذين يكونون عادة أقل إدراكاً لمخاطر الطريق من الفئات الأخرى، فيما جاء عدم انتباه السائق أثناء القيادة ثانياً بمعدل (184) حادث، وذاك ينسب إلى ضعف الثقافة والوعي المروري عند بعض السائقين، وجاء ثالثاً بأقل عدد اشتراك في الحوادث السير عكس الاتجاه بعدد 80، وأخيراً جاء السائقون ممن هم في حالة سكر بالطريق العام والتي بلغت (30) وهذا يعود إلى الطبيعة الاجتماعية للمجتمع العراقي.

الشكل (2) يبين حوادث المشاة في الطرقات



ثالثاً: المركبة

تختلف المركبات اختلافاً كبيراً من حيث الشكل والحجم والغرض من الاستعمال، إذ إنَّ التصميم الخاص بالمركبة يتحكم إلى حد كبير بتصميم وهندسة الطريق فالوزن والأبعاد وخصائص

14- إحصاء حوادث المرور المسجلة لسنة 2021، مصدر سابق، ص.3.

التشغيل تستعمل اليوم كأسس علمية ثابتة أثناء عملية إنشاء ورصف الطرق وعلى إثر ذلك فقد قسمت منظمة (AAsho)⁽¹⁵⁾ المركبات إلى أربعة أصناف رئيسة يتم على ضوئها تصميم مختلف أنواع الطرق الخاصة بالسيارات إذ قسمتها إلى مركبات نوع صالون ومركبات الحمل الصغيرة فضلاً عن الباصات ومركبات الحمل الكبيرة. أما في العراق فإنَّ التصنيف المعتمد للمركبات من قبل وزارة التخطيط (دائرة النقل والمواصلات) يكون على أساس أحجامها ومقدار حمولاتها، حيث تصنف إلى مركبات نوع صالون صغيرة ومتوسطة وكبيرة فضلاً عن المركبات الزراعية، أما بالنسبة إلى مركبات الحمل فإنها تصنف إلى حوضية ومركبات الحمل التي تتسع حمولتها (2 طن) ومركبات الحمل التي تتسع حمولتها لأكثر من (2 طن الإنشائية)، والجدير بالذكر أنَّ أعداداً كبيرة من هذه المركبات قد دخلت إلى البلاد ومنطقة الدراسة بعد أحداث عام 2003 نتيجة الانفتاح الكبير في عمليات استيرادها والتحسين الاقتصادي الذي طرأ على دخول الأفراد مما زاد من معدلات ملكيتها.

اقتناء السيارة لم يعدَّ حاجة كمالية لكثير من السكان بل أصبح من الحاجات الضرورية لهم بحكم طبيعة أعمالهم وكثرة تنقلاتهم وواجباتهم الاجتماعية فضلاً عن ذلك نجد أنَّ العديد من فئات المجتمع صارت تسعى جاهدة لاقتناء وشراء السيارات بعد أن كان هذا الأمر مقتصرًا على فئة قليلة منهم قبل عام 2003 وعلى هذا الأساس فإنَّ الزيادة الحاصلة في أعداد المركبات لم تكن مقتصرة على المركبات التي هي من نوع صالون فحسب بل امتدت لتشمل جميع الأنواع الأخرى من المركبات بسبب تزايد الطلب عليها وتنوع احتياجات السكان لها⁽¹⁶⁾

رابعاً: الطريق

نظراً لأهمية الطريق في العملية المرورية فإنه لا بدَّ من إنشاء وتشديد شبكات طرق عالية المستوى والجودة على أن يُراعى فيها، التصميم والتخطيط الهندسي للطريق، وإضاءة الطريق، ومدى صلاحية الطريق والسلامة المرورية عليه، كإزالة العوائق الطبيعية كالأتربة والرمال المتحركة، ومدى توفر أدوات تنظيم المرور كالإشارات الضوئية على الطريق واللوحات الإرشادية والتحذيرية والدلالات الأرضية⁽¹⁷⁾.

ولتصميم الطريق أهمية كبيرة كونه يتعامل مع العناصر المرئية جميعها المكونة له كالإبعاد

15- الجمعية الأمريكية للطرق (American Association Of State High Was Off Iicals)

16- علي حسن الحجيمي، التحليل المكاني للحوادث المرورية في محافظة ذي قار للمدة من (2006-2012)، مصدر سابق، ص 68-69.

17- محمد حسين، المسؤولية عن حوادث السيارات، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، 2007، ص 122.

وعدد الممرات والانحدار والميول الجانبية المخصصة لتصريف مياه الأمطار، فضلاً عن الأكتاف الموجودة على جانبي الطريق، وكذلك التقاطعات والجزرات الوسطية والأرصفة وغيرها من العناصر المرئية التي تقلل من نسب الحوادث على الطريق، ويلاحظ أنّ الفنيين والمعنيين في شؤون الطرق، يأخذون في الاعتبار عند تصميم الطريق خصائص المركبات التي سوف تسير عليه، كالأحجام المرورية وكذلك السرعات التصميمية التي تتطلب مزيداً من الممرات في أغلب مقاطع الطريق وجزرات فاصلة ومسارات جانبية خاصة للإستدارة الطارئة وسيطرة كاملة على مداخل ومخارج الطريق، وهناك الجانب الأهم وهو تأثير الطريق بالعلامات المرورية والإشارات الضوئية التي تستخدم لتنظيم حركة السير والمرور، والتقليل من حوادث الطرق، فهي أشبه ما تكون بالدليل الذي يرشد مستخدمي الطريق إلى الأماكن التي يقصدونها، وتختلف هذه العلامات من حيث الاستخدام والتثبيت على الطريق فهي إما أن تكون شاخصة أو أرضية أو معلقة كل واحدة بحسب استخدامها والغرض منها، ويترتب على الزيادة المستمرة لوسائل النقل داخل المراكز العمرانية وحولها عدم قدرة الطرق والشوارع وأماكن الوقوف على استيعابها، مما يتطلب القيام بعمليات توسيع وتغيير وتعديل مستمر في الطرق والشوارع، وتحدد الطاقة الاستيعابية لأي طريق من خلال قياس حجم الحركة العامة للمركبات في الاتجاهين أو اتجاه واحد، ومن خلال تحديد عدد من المتغيرات يأتي في مقدمتها خصائص المركبات التي سوف تسير عليه وكما موضح في الجدول أدناه⁽¹⁸⁾.

الجدول (2) يبين الطاقة الاستيعابية للطرق بحسب أنواعها على وفق المعيار المحلي العراقي

نوع الطريق	طرق سريعة	طرق رئيسة	طرق ثانوية	طرق ريفية
الطاقة الاستيعابية (مركبة/ساعة)	2000-1800	1000-1400	800-1200	500-700
محددات الطريق	30-100م	30-80م	15-60م	8-12م

ويتضح من خلال الجدول أعلاه أنّ الطاقة الاستيعابية للطرق بأنواعها غير مطابقة للمعيار المحلي العراقي، بسبب الكثافة المرورية العالية جداً التي لا تتناسب مع التصميم الأساس لهذه الطرق بالتالي تؤثر سلباً على وقوع الحوادث المرورية.

18-كرار ماجد كريم، التحليل المكاني للحوادث المرورية في محافظة المثنى للمدة (2017-2005)، مصدر سابق، ص67.

كلفة الحوادث المرورية

يتباين تأثير الحوادث المرورية في العراق مع درجة الضرر الناجمة عن تلك الحوادث وفيما يلي الكلف الاجتماعية والصحية والاقتصادية للحوادث المرورية في العراق.

أولاً: الكلفة الاجتماعية

تتمثل الكلف الاجتماعية للحوادث المرورية في خسارة أسرة الفرد وذويه وأصدقائه له، وأيضاً خسارة المجتمع له عندما يكون هذا الفرد منتجاً وفعالاً، فعندما يكون هذا الفرد هو المعيل لأسرته فإن الخسارة على تلك الأسرة ستكون فادحة من جراء فقدان معيّلها، كما تؤدي الحوادث المرورية إلى الآلام والحزن، وتلك المشاعر والأحاسيس الإنسانية لا يمكن التعبير عنها مادياً، كما إنّ لها انطباعاتٍ سلبيةً على سلوكيات ذوي المفقود.

ومن الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية ترمُّلُ بعض نساء ضحايا حوادث المرور المتوفين وهذا يشكل مرحلة قاسية على حياة المرأة والأطفال، فالمرأة بمفردها عاجزة عن السيطرة على الأسرة بالشكل المناسب فيما لو كان الأب ما زال على قيد الحياة، وهذا يؤثر على تنشئة الأطفال، مما قد يعرضهم إلى الفشل في التعليم ومواصلة الدراسة، والاتجاه نحو رفاق السوء وبالتالي الوقوع في الانحراف السلوكي.

وقد أثبتت الدراسات المتخصصة أنّ معدلات الوفيات لكل عشرة آلاف مركبة مسجلة في الدول النامية تعادل عشرين ضعفاً لتلك المسجلة في الدول الأوروبية ودول أمريكا الشمالية، كما أنّ معدلات الحوادث المرورية سجلت انخفاضات خلال العقدين الماضيين في الدول الصناعية، بينما لا تزال هذه المعدلات تتصاعد في الدول النامية، ما دعا منظمة الصحة العالمية إلى أن تسمى هذه المشكلة بأنها مرض العصر⁽¹⁹⁾، وقد تسبب مشكلة الحوادث المرورية تكاليف ضخمة يتكبدها المجتمع من خسائر في الأرواح ما بين وفيات وإصابات ينعكس ذلك على الناتج القومي، كذلك ما يتعرض للتلف من الممتلكات العامة والخاصة، ورغم صعوبة قياس أثر هذه الخسائر الناتجة لعدم دقة الإحصاءات ولكن المؤشرات تؤكد خطورة هذه النتائج وتفاقمها بتفاقم المشكلة⁽²⁰⁾.

19- عبد المعطي السيد، الآثار الاجتماعية والاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2008، ص8.
20- ياسر عيسى مطشر، المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الأعمال المدنية المسببة للحوادث المرورية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق/ قانون خاص، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2020، ص21.

ثانياً: الكلفة الاقتصادية

هناك كلفة اقتصادية كبيرة تتركها حوادث المرور، وهذه الكلف قد تلحق بالمال الخاص، وبالمال العام، فمن ضياع المال الخاص مثال في حالة الحوادث المرورية تهشم السيارات وتلفها، ونفقات صيانتها، كما لا يستهان أيضاً بالنفقات الباهظة للعلاج من الإصابات سواء ما تنفقه الدولة في المستشفيات العامة أو ما ينفقه الأفراد في المستشفيات الخاصة، ويترتب على الحوادث آثار أخرى كبيرة تتمثل بهدر المال العام فتعرض حواجز الطرق وأعمدة الكهرباء وإشارات المرور والأرصفة للتكسير، وكل ذلك يكلف المال العام الشيء الكثير، وعلى الصعيد الفردي قد تؤدي الحوادث إلى فقر المصاب بسبب عجزه عن الكسب والعمل، وبدلاً من أن يكون هذا العضو فعالاً ومنتجاً، فقد يصبح عالة على غيره وعلى مجتمعه، ويؤدي الفقر إلى آثار اجتماعية سيئة، كما أن تلف السيارات وإصلاحها يحمل عبئاً مالياً قد يكون سبباً في إنعاش اقتصاد الغير من خلال استيراد السيارات أو قطع الغيار⁽²¹⁾.

والخسائر الاقتصادية التي تسببها حوادث المرور كبيرة سواء ما يصيب المجتمع من أضرار مختلفة نتيجة الوفاة والإصابة، والحقيقة أن الخسائر في العنصر البشري من أخطر ما يمكن أن يوصف من الأضرار على المجتمع إذ تترتب عليها آثار كبيرة تتمثل باستنزاف الوقت نتيجة لوقوع الحوادث التي تسبب اختناقاً للطرق وتوقفاً لحركة المرور. وكلما زادت فترات التوقف نتيجة هذا الاختناق تسبب ذلك في ضياع الوقت وزيادة المجهود البدني للإنسان وتؤثر في قوته العضلية والعصبية التي تعود بأثر سلبي على الإنتاج، نظراً لما يحدث من تأخير وتعطيل لطاقت الإنتاج من العنصر البشري. كذلك فإن الضرر الواقع على المجتمع يكمن في تكلفة الشخص المصاب على الدولة وأثرها في عملية الإنتاج. إذ إن المصاب يكلف الدولة خسائر اقتصادية تتمثل فيما يحتاج إليه للعلاج وتزداد هذه النفقات تبعاً لخطورة الحادث والإصابات الناتجة عنه زيادة على أن فترة إقامة المصاب بالمستشفى تؤدي إلى تعطيل قوة إنتاجه وإلى فقد في الإنتاج إضافة إلى الخدمات الطبية والإسعافية.

وقد أكدت منظمة الصحة العالمية في إحدى النشرات الصادرة عنها أن ما تحصده الحوادث المرورية من البشر يفوق ما تحصده الأمراض الخطيرة ونجد أحياناً في بعض الحوادث ذات الخطورة يكون العجز الصحي مثل الشلل أو الإعاقة أشد صعوبة من الموت نفسه والحقيقة أن ما يترتب على الحوادث من أعباء اقتصادية عالية تتمثل في قتل النفس البشرية، والعجز الصحي، وتكاليف

21- المصدر نفسه، ص 23.

العلاج، وتعطيل الأعمال، وزيادة على التكاليف الأخرى غير المباشرة كل ذلك له أثر كبير في الاقتصاد الوطني⁽²²⁾.

ثالثاً: الكلفة الصحية

تخلف الحوادث المرورية إصاباتٍ جسديةً تتمثل بالجروح والخدوش الطفيفة، مروراً بالجروح العميقة والكسور المركبة، وانتهاءً بالوفاة، مما يؤثر بشكل أو بآخر في حساب مستوى الخدمة التي تقدمها المستشفيات للمرضى العاديين، وهناك الخسائر المادية الناتجة عن الحوادث المرورية والتي تتمثل في تكلفة علاج المصابين، ولا يتوقف الأمر عند العلاج بالمستشفى إنما أيضاً هناك جانب آخر يبرز حجم المشكلة ومعاناة الجهات الطبية معها، هذا الجانب يتمثل بإسعاف المصابين أي بالمرحلة التي تسبق مرحلة الوصول إلى المستشفى للعلاج وما يترتب على ذلك من كلف مالية عالية.

إنّ الأضرار الصحية المتمثلة بالخسائر البشرية من المتوفين والجرحى زادت وبأعداد فاقت التصور والخيال، ففي الوقت الذي تناقصت به أعداد الوفيات من الأمراض المختلفة بصفة عامة في العديد من دول العالم بفضل التطور الكبير بالطب العلاجي والوقائي وصحة البيئة. نجد أنّ مؤشرات الوفيات بسبب حوادث المرور، قد ازدادت بالشكل الذي صارت تنافس أسباب الوفاة الأخرى كأمراض القلب والسرطان والجلطات الدماغية⁽²³⁾.

وتشير المنظمة العربية للسلامة المرورية إلى أنّ الحصيلة السنوية لحوادث المرور في العالم العربي هي (36) ألف قتيل و (400) ألف مصاب ويقع فيه ما يفوق النصف مليون حادث سنوياً ينتج عنها فقدان المجتمع لمواطن واحد كل (15) دقيقة، وتُحذر المنظمة العالمية للصحة أنه إذا استمر الوضع الحالي لحوادث المرور في المنطقة العربية فإنه سيؤدي إلى ارتفاع عدد الوفيات والإصابات بنسبة (60%) بحلول عام 2020، وأشارت المنظمة أيضاً إلى أن دول البحرين، وعمان، والأردن، والكويت، والمغرب، احتلت المراكز الخمسة الأولى بين البلدان العربية التي تصنف عالمياً بأنها ضمن المرتبة الأولى في عدد الإصابات الناتجة عن الحوادث المرورية، وتُعدّ الخدمات الطبية والعلاجية المقدمة لمصابي الحوادث المرورية جزءاً مهماً في منظومة السلامة المرورية، إذ تؤثر نوعية هذه الخدمات على أعداد المصابين والمعاقين بإعاقات دائمة نتيجة الحوادث المرورية، وتُعدّ

22- راضي عبد المعطي، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، 2008، ص126.

23- عماد بن ناصر، حوادث المرور في الوطن العربي، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2006، ص133.

الإمكانات الصحية العلاجية والرعاية الطبية وسرعة الاستجابة للحوادث المرورية أيضاً من العناصر المهمة في السلامة المرورية، من خلال علاج وإنقاذ المصابين وتأهيلهم، إذ إنّ سرعة الوصول إلى الحادث في أقل وقت ممكن تُعدُّ من العناصر المهمة في عمل الطوارئ⁽²⁴⁾.

توصيات سياساتية

بناءً على المسببات والآثار الاجتماعية والصحية والاقتصادية لحوادث المرور في العراق توصي الورقة السياساتية بمجموعة من التوصيات إلى صانعي القرار والمهتمين بهذا الشأن.

1. إلزام الدولة ببناء شبكة طرق صالحة للاستخدام من خلال تشريعات غير قابلة للتأويل مع الإشارة إلى الإلزام.
2. تشديد الإجراءات السريعة والمجدية من قبل مديرية المرور العامة ضد المخالفين للسرعة وضبطهم ضمن السرعة المسموح بها في كل منطقة.
3. وضع العلامات المرورية والإشارات الضوئية في الطرق وتخصيص أماكن العبور التي ترشد السائق وتساهم في تقليل الحوادث المرورية.
4. الحد من استيراد السيارات بصورة مبالغ بها في العراق.
5. فرض غرامات على السائقين الذين لم يضعوا أحزمة الأمان أو يقودوا السيارة تحت تأثير الكحول أو التحدث بالهاتف المحمول.

24- خالد محمد الرشيد، تقنيات الطرق، المؤسسة العامة للتعليم الفني والتدريب المهني، السعودية، 2015، ص20.

هوية البحث

اسم الباحث: د. أحمد الربيعي

عنوان البحث: الحوادث المرورية في العراق: الواقع والفرص

تأريخ النشر: تشرين الثاني 2022

ملاحظة:

الآراء الواردة في هذا البحث لا تعبر بالضرورة عن وجهة نظر المركز، إنما تعبر فقط عن وجهة نظر كاتبها

عن المركز

مركز البيدر للدراسات والتخطيط منظمة عراقية غير حكومية، وغير ربحية، تأسس سنة 2015م، ومُسجل لدى دائرة المنظمات غير الحكومية في الأمانة العامة لمجلس الوزراء.

ويسعى المركز للمساهمة في بناء الدولة، عن طريق طرح الرؤى والحلول العملية للمشاكل والتحديات الرئيسية التي تواجهها الدولة، وتطوير آليات إدارة القطاع العام، ورسم السياسات العامة ووضع الخطط الاستراتيجية، وذلك عن طريق الدراسات الرصينة المستندة على البيانات والمعلومات الموثقة، وعن طريق اللقاءات الدورية مع الجهات المعنية في الدولة والمنظمات الدولية ذات العلاقة. ويسعى المركز لدعم الإصلاحات الاقتصادية والتنمية المستدامة وتقديم المساعدة الفنية للقطاعين العام والخاص، كما يسعى المركز لدعم وتطوير القطاع الخاص، والنهوض به لتوفير فرص عمل للمواطنين عن طريق التدريب والتأهيل لعدد من الشباب، مما يقلل من اعتمادهم على المؤسسة الحكومية، ويساهم في دعم اقتصاد البلد والارتقاء به.

ويحرص أيضاً للمساهمة في بناء الانسان، باعتباره ثروة هذا الوطن، عن طريق تنظيم برامج لإعداد وتطوير الشباب الواعد، وعقد دورات لصناعة قيادات قادرة على طرح وتبني وتطبيق رؤى وخطط مستقبلية، تنهض بالفرد والمجتمع وتحافظ على هوية المجتمع العراقي المتميزة ومنظومته القيمية، القائمة على الالتزام بمكارم الاخلاق، والتحلي بالصفات الحميدة، ونبذ الفساد بأنواعه كافة، إدارية ومالية وفكرية وأخلاقية وغيرها.

حقوق النشر محفوظة لمركز البيدر للدراسات والتخطيط

www.baidarcenter.org

info@baidarcenter.org