

دراسة تحليلية لحوادث المرور في مدينة أربيل في الفترة 1979-2019

أميد عبدالمجيد قادر
قسم علم الاجتماع، كلية الآداب، جامعة صلاح الدين، أربيل، أقليم كوردستان – العراق
Omedaq75@gmail.com

الأستاذ الدكتور- طاهر حسو زيباري
قسم علم الاجتماع، كلية الآداب، جامعة صلاح الدين، أربيل، أقليم كوردستان – العراق
tahir.zebari@su.edu.krd

المخلص

في ظل تحول حوادث المرور اليوم إلى هاجس كبير لكافة أفراد المجتمع، وما نتج عن ذلك من مشكلات تستنزف الموارد المالية والطاقات البشرية في مدينة أربيل، التي تعد من المدن المسجلة لأكبر عدد الحوادث المرورية في أقليم كوردستان، وفي ظل الدور الوظيفي الذي تضطلع به وسائل الإعلام كشريك فعال في نشر الثقافة المرورية وتحقيق التوعية والوقاية لدى شرائح المجتمع كافة، تهتم الإعلام بكافة وسائله المقروءة والسمعية بقضايا التوعية المرورية والوقاية من حوادث المرور من خلال أنشطة مختلفة تهدف إلى إيجاد وعي مروري، وكذلك الاعتماد السلوك السليم أثناء قيادة المركبة بغية التقليل من عدد الحوادث المرورية في المدينة.

معلومات البحث

تاريخ البحث:
الاستلام: 2020/6/9
القبول: 2020/7/20
النشر: صيف 2020

الكلمات المفتاحية:

Prevention,

Traffic

Awareness

Road

Pedestrians

Doi:

10.25212/lfu.qzj.5.3.09

المقدمة Introduction:

تمثل حوادث المرور معضلة عصرية، وتعتبر من الأحداث المهددة لحياة الإنسان وينتج عنها الكثير من الإصابات والعاهات، وتتسبب في تلف هائل للممتلكات العامة والخاصة، ولا يعد من المبالغة القول بأن ضحايا حوادث الطرق تفوق ضحايا الحروب والعمليات الإرهابية. وصارت ظاهرة الحوادث المرورية تحتل المرتبة الأولى في مصاف المخاطر الكبيرة التي تهدد كيان المجتمعات، في هذه الظروف أدركت جميع الدول مدى خطورة هذه المشكلة ووجوب التفكير في كيفية القضاء عليها أو التقليل من حدتها، وذلك بتثمين وزيادة المناهج التوعوية والوقائية.

إضافة إلى ما سبق، تعتبر حوادث المرور من أخطر المشاكل الأمنية الإجتماعية التي تعاني منها غالبية الدول في عصرنا الحديث دون إستثناء، سواء النامية أو المتقدمة منها، ويرجع ذلك إلى الاهتمام الكبير الذي حضيت به المركبات في السنوات الأخيرة، مما أدى إلى تضاعف أعدادها. فبالرغم أنها تعتبر وسيلة نقل وترفيه يستفيد منها الجميع، إلا أنها تحولت مع ذلك إلى خطر لما تخلفه من آثار سلبية نتيجة سوء إستعمالها، والتي تمس مختلف شرائح المجتمع باختلاف أعمارهم، ومستوياتهم الثقافية والإجتماعية والمهنية.

من هذا المنطلق تم إختيار عنوان الدراسة الموسومة (دراسة تحليلية لحوادث المرور في مدينة أربيل – في الفترة 1979-2019). وسوف نتناول الدراسة من خلال
المحاور التالية:

أولاً: الأبعاد المنهجية للدراسة

1- مشكلة الدراسة The Study Problem:

تعاني مدينة أربيل كباقي المدن في العالم من ظاهرة حدة زيادة الحوادث المرورية يوماً بعد يوم وتتحمل إقتصادياً نتائجها المادية والمعنوية التي تتمثل في الإصابات، الوفيات، إتلاف المركبات، الأمراض النفسية والاجتماعية. ومن الملاحظ في مدينة أربيل تزداد الحوادث المرورية يوماً بعد يوم والتي عرفت المدينة نمواً وتفاقماً واسعاً بفعل الزيادة المرتفعة لعدد المركبات حيث وصلت حتى 2020/6/1 إلى (888597) مركبة، وبالتالي ساهمتا بشكل كبير في بروز هذه المشكلة (أحصائيات مديرية مرور أربيل، 2020).

وفي مدينة أربيل فلقد ظهر نوع من الوعي على المستويات الرسمية وغير الرسمية لمجابهة خطر نتائج ظاهرة حوادث المرور ساهم في الإسراع بإجراء إصلاحات في القوانين التي تمس السير عبر الطرقات وكذلك إتخاذ التدابير الوقائية في مجال السلامة المرورية. وعليه ومن خلال الطرح السابق فإن مشكلة الدراسة تتمحور حول السؤال الجوهرى والأساسي:

ما هي أسباب إرتفاع نسبة حوادث المرور في مدينة أربيل، وما هو حجم الخسائر الناجمة عنه، وما هي السياسات الوطنية التي تتبعها الحكومة لضمان السلامة المرورية في المدينة بوجه خاص وكوردستان بشكل عام؟

2- أهمية الدراسة The Importance of studying:

تتوقف أهمية الدراسة عن أهمية الظاهرة نفسها، التي يتم دراستها، انطلاقاً من أهمية الموضوع كظاهرة اجتماعية، أفرزتها المعطيات الاقتصادية والاجتماعية، وعلى قيمتها العلمية والنظرية والنتائج التي ستحققها والتي يمكن أن تفيدنا في إكتشاف حقائق نستطيع الاستناد إليها في إثبات حقيقة ظاهرة أو مشكلة ما، وبالنظر إلى حساسية الموضوع باعتباره يتعلق بحوادث المرور، فهو بأمرس الحاجة لمعالجة العلمية التي تسترشد بنظريات العلم الحديث والبحث الميداني وجعلها منطلقاً لبحوث ودراسات لاحقة.

3- أهداف الدراسة Objectives of Study:

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق ما يلي:

1- التعرف على حجم حوادث المرور وتقييم درجة خطورها في المدينة.

2- تحديد أسباب إرتفاع عدد حوادث المرور في المدينة.

3- معرفة المناطق التي تزداد فيها الحوادث المرورية سواء داخل المدينة أو خارجها.

4- الوسائل والاساليب التي تؤدي إلى الوقاية من حوادث المرور.

4- **منهج الدراسة:** إقتضت طبيعة هذه الدراسة إستخدام المنهج التحليلي الوصفي، حيث تم جمع البيانات من المصادر المتاحة في دائرة مرور أربيل.

ثانياً: **تحديد المفاهيم Define Concepts:**

1- **حوادث المرور Traffic Accident:**

هي كل واقعة تنجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد وبسبب المركبات أو حمولتها أثناء حركتها، ويدخل ضمن ذلك حوادث الإحتراق أثناء حركة المركبة على الطريق العام (الخلف، 2005:22). في حين تعتمد المنظمة الأوربية الاقتصادية للأمم المتحدة التعريف التالي للحادث المروري: "هو الاصطدام الذي يقع بطريق عام مفتوح للمرور ينتج عنه إصابة شخص أو أشخاص أو وفاتهم، ويشترك فيه على الأقل عربة في حالة تنقل، ويشمل هذا التعريف الاصطدام بين العربات وبين العربات والمترجلين، والعربات والحيوانات والحواجر، إضافة إلى الحوادث الخاصة بالعربة لوحدها كالانقلاب وغيره (عيسى، 2008:15).

وكذلك يعرف الحادث المروري بأنه: الواقعة غير متعمدة وبدون قصد سابق التي ينجم عنها وفاة، أو إصابة، أو خسارة للممتلكات بسبب المركبات، أو حمولتها أثناء حركتها على الطريق العام (السيد، 2008:18).

الحوادث المروري يسميها البعض (بالحوادث الاجتماعية) (Lansley, 1969:89)، وذلك لإضرارها التي تمتد لتشمل أفراد المجتمع جميعاً وبدون إستثناء. وهي تعبر عن المشكلات المرورية ذات الأثر الفعال على السلوك الانساني. إلا أن سكان المدن لم يدركوا معرفة مخاطرها حتى جرت الدراسات والاحصائيات التي بينت وجسدت حجم المشكلة الذي يدق ناقوس الخطر لزيادة تأثيراتها السلبية على المجتمع.

فالمفهوم الإجرائي لحوادث المرور هو: الفعل الخاطيء الذي يصدر بدون قصد سابق، أو عمد وينجم عنه ضرر، سواء أكان وفاة، أو إصابة، أو تلفيات بسبب استخدام المركبة أثناء حركتها على الطريق العام.

أما حادث المرور: واقعة خارجة عن إرادة الإنسان وخاضعة لقوى خارجية فاعلة بسرعة والتي ينتج عنها أضرار جسمانية أو عقلية.

و تشمل حوادث المرور من حيث طبيعتها ثلاثة أنواع:

1- **حادث دهس (Run Over)**، وهي الناتجة عن إصطدام المركبة بالمشاة وينتج عنها إصابة شخص أو أكثر أو الوفاة.

2- **حادث إصطدام (Collision)**، وهي الناتجة عن ارتطام مركبتين أو أكثر مع بعضها أو ارتطام مركبة مع عارض آخر على الطريق أو خارجه.

3- **حادثة انقلاب (Capsizing)**، وهي الناتجة عن خروج المركبة من مجال سيرها وأختلال توازنها أو تدحرجها عن وضعها الطبيعي على الطريق أو خارجه (الزبياري، 2002، 40).

وعند ملاحظة سجلات حوادث المرور في مديرية شرطة أربيل لم نلاحظ وجود تصنيف للحوادث على أساس طبيعتها ولا عدد الحوادث، وتقتصر السجلات فقط على حوادث المرور من حيث مخاطرها (مميته وغير مميته)، ومن الضروري تدوين الحوادث على طبيعتها وعددها ومكان وقوعها. ومن خلال ذلك يستطيع أجهزة البلدية مع مديرية المرور وضع الخطط السليمة لتقليل الحوادث أو الحد منها نسبياً (الزبياري، 2002، 42)، أما بالنسبة إلى وجهة نظر القانون العراقي إلى حادثة المرور، فالمشرع العراقي لم يضع لحادثة المرور تعريفاً أو مادة منفصلة خاصة بها، بل تعامل حوادث المرور ضمن الجرائم الخاصة (بالخطأ) وأعتبرها من الجرائم غير العمدية (الشيخ درة، 1988، 28).

أما قانون المرور العراقي، فخصص مواد قانونية لمرتكبي حوادث المرور والعقوبة أشد مما هو عليه في قانون العقوبات العراقي وذلك لغرض ردع الحوادث التي تقع يومياً (الموسى، 1980، 11-15).

ويطبق في كوردستان العراق مواد قانون العقوبات العراقي وقانون المرور العراقي في تعديلاته المختلفة لمرتكبي حوادث المرور. وفي الأونة الأخيرة أصدر برلمان كوردستان مشروع قانون رقم (4) لسنة 2000، قانون تنظيم الغرامات المرورية في كوردستان. حيث يعاقب كل من ارتكب مخالفة من المخالفات بغرامة مالية محددة إزاء كل مخالفة، وفيه أيضاً حوّل كل من ضابط المرور ومفوض المرور

حتى الدرجة الثانية سلطة حاكم لغرض فرض العقوبات عن المخالفات المضبوطة من قبله. ويهدف هذا القانون إلى سد الثغرة في قانون المرور العراقي رقم (48) لسنة 1971 المعدل لتنظيم حركة سير المرور في كوردستان من جهة ومن جهة أخرى تأكيد على أن المرور مسألة مهمة في حياة كل مجتمع وأنه معيار تقدم المجتمع (الزيباري، 2002:43).

2- الوقاية: The Prevention:

الوقاية هي كل التدابير والإجراءات والأعمال والخطط التي تهدف إلى الحيلولة دون توفر عوامل أو ظروف من شأنها أن تؤدي إلى وقوع فعل ضار، فالوقاية من الجريمة مثلاً تعني: " كل ما تتخذه الدولة والمجتمع من تدابير وبرامج واستراتيجيات وخطط لمنع الجريمة قبل وقوعها، وذلك بقيام الأفراد والمؤسسات الرسمية والغير الرسمية بكل ما من شأنه أن يساعد على تجسيد الظروف والعوامل والوقائع الاجتماعية التي تشكل أسباباً وعوامل تساعد أو تسهل أو تشجع على ارتكاب الجريمة " (علي، 1963:3). أي أن الوقاية من الجريمة هي: "محاولة التغلب على الشروط والظروف التي تؤدي بالأفراد إلى إتباع سلوكيات إجرامية أو القيام بأعمال تعد قانوناً و عرفاً، جرائم أو سلوكيات منحرفة أو شاذة" (مراد، 1999:6).

مما سبق يتضح لنا أن الوقاية هي التدابير والاجراءات المتخذة من قبل الجهات الرسمية والغير الرسمية، الغاية منها حماية الفرد والمجتمع من ظهور أوضاع معينة ومشاكل مختلفة، والهدف منه القضاء عليه جزئياً أو نهائياً.

3- الطريق The Road: كل مسلك عمومي مفتوح لحركة المرور المركبات.

4- المشاة (السابلة) Pedestrians:

يعرف المشاة أو السابلة (Pedestrians) على أنه أي شخص يسير على قدميه وتعد مشاركته في حركات المرور ذات أهمية أساسية في العديد من المواقف التي تؤثر في حركة المرور (عبود، 2013:395).

والمشاة هم من عامة الناس لذا فقد يكون الكثير منهم جاهلين لأبسط القوانين واللوائح المرورية التي تجنبهم الحوادث، ولاسيما وأن البعض من 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 (النجار، 2019:268).

يبدو لنا مما سبق أن المشاة أي شخص يمشي في الطريق على قدميه، في بعض أوقات قد يتعرضون إلى حوادث مرورية، قد يكون لجهلهم بالقواعد المرورية، وأحياناً أخرى لعدم وعي المشاة والسواق بمخاطر السير والشوارع ووقايتهم منه.

ثالثاً: حوادث المرور في مدينة أربيل:

1- التطور التاريخي لظهور السيارات وتنظيم المرور في مدينة أربيل:

ظهرت أول سيارة في مدينة أربيل سنة (1915)، جاء بها من قبل الجنود الألمان، ودخلت القلعة، حيث كانت السيارة عسكرية تابعة للتحالف الألماني- العثماني، تلك كانت أول مرة يرى الناس السيارة في مدينة أربيل. وفي سنة (1918) عندما أحتلت المدينة من قبل الأنكليز وبالضبط في حزيران 1919، عندما أصبح الكابتن (هاي) أول الحاكم سياسي للمدينة، ومن أجل تسهيل أعمالهم جاء الأنكليز بأول سيارة إلى المدينة. وفي سنة (1920) يصبح (ملا أفندي) أول أربيلي يمتلك سيارة خاصة به. في سنة 1928 فتحت أول دورة لتعليم السياقة من قبل الأنكليز، وفي سنة (1929) حصل (علي كاور) على أول إجازة قيادة، أي إجازة سوق رقم (1) في المدينة (ميره كاني، 2018)

في بداية الاربعينيات من القرن الماضي تم تعيين أول شرطي مرور في مدينة أربيل وواجهه كان في النقطة الوحيدة في أربيل في شارع المظفرية مقابل باب القلعة، بعدها تشكلت مفرزة تتألف من عدد من المراتب وأمرها برتبة رئيس عرفاء شرطة، وفي بداية الخمسينيات تحولت المفرزة إلى مركز للمرور، وعدد المنتسبين لم يكن يتجاوز (17) سبعة عشر فرداً ولم يكن يتجاوز عدد السيارات داخل المدينة بين سنتي(1950-1951) (101) مئة وسيارة واحدة فقط بين سيارات خصوصي وحمل وأجرة ومن ضمنها أيضاً الباصات الخشبية. ازداد العدد إلى (900) تسعمائة سيارة سنة (1958). وفي سنة (1962) انتقلت المعاونة إلى مركز شرطة آزادي وازداد عدد منتسبها إلى (30) ثلاثين منتسباً، كما وازداد عدد السيارات داخل مدينة أربيل إلى (1500) سيارة بمختلف أنواعها، وفي سنة (1967) أنتقلت المعاونة من مركز شرطة آزادي إلى مديرية قسم الآليات في سيداوه، بعدها انتقلت المعاونة إلى مركز شرطة الاسكان وذلك سنة (1969)، وفي سنة (1970) تم تشكيل مديرية مرور كمديرية تابعة لمديرية شرطة أربيل وأستمر على ذلك النحو حتى سنة (1974) عندما تم فك ارتباط مديرية مرور أربيل عن شرطة أربيل وتم تشكيل مديرية مرور أربيل كمديرية مستقلة ، وبدأت المديرية تمارس أختصاصتها (شريف، 2009:97).

وتطورت إلى أن وصل عدد المركبات (868013) مركبة في مدينة أربيل لعام 2019 (احصاء مرور محافظة أربيل، 2019).

2- تاريخ الحوادث المرورية في مدينة أربيل:

يجب الإشارة إلى عدم توفر المعلومات عن عدد الحوادث المرورية في مدينة أربيل للسنوات السابقة من القرن العشرين، يعود السبب إلى حرق بعض من تلك البيانات في سجلات الدوائر المعنية آبان فترة الانتفاضة الكوردية عام (1975)، كما نعثرت على تصنيف الحوادث في سجلات المراكز بوليس في المدينة أولاً وثانياً، عدم تسجيل عدد الحوادث لبعض الأشهر في السجلات بعد فترة التسعينيات (الزبياري، 2002:44). لذلك حددنا الفترة (1979-2019) لتوفر عدد الحوادث المرورية بصورة صحيحة في المدينة.

جدول (1)

عدد الحوادث وفقاً لسنوات حدوثها في مدينة أربيل للمدة (1979-2019)

النسبة المئوية	عدد الحوادث	السنوات
4.41	2037	1983-1979 ⁽¹⁾

(1) عبدالسادة رزوقي سلطان المالكي. (1988). الحوادث المرورية في مدينة أربيل (الفترة 1979-1986) رسالة ماجستير غير منشورة، القسم المدني، كلية الهندسة، جامعة صلاح الدين. ص.47.

(2) عبدالحكيم عثمان صالح الكوزة بانكي. (1990). دراسة مواقع التردد العالي للحوادث المرورية في مدينة أربيل. رسالة ماجستير غير منشورة، القسم المدني، كلية الهندسة، جامعة صلاح الدين.

(3,4,5) مديرية المرور العامة إقليم كوردستان العراق. شعبة الإحصاء. بيانات غير منشورة.

4.35	2010	⁽²⁾ 1989-1985
-	-	1996-1991
4.78	2207	2000-1999-1998- 1997-1990
-	-	2004-2000
3.21	1485	⁽³⁾ 2009-2005
42.07	19407	⁽⁴⁾ 2014-2010
41.14	18977	⁽⁵⁾ 2019-2015
%100	46123	المجموع

الجدول من اعداد الباحث بالاعتماد على المصادر في الهامش:- (5,4,3,2,1)

يتضح من الجدول (1) ان عدد الحوادث المرورية في أزيداد متواصل، حيث كان الحوادث المرورية في خمس السنوات ما بين (1983-1979) فقط بنسبة (4.41%) وتراوحت قريبة من تلك النسبة لحين (2014-2010) حيث قفزت أربعة أضعاف النسبة السابقة بلغت (42.07%)، وكذلك بالنسبة للفترة الأخيرة (2019-2015) فعدد الحوادث المرورية كانت ومازالت في ارتفاع مستمر، يعود سبب ذلك إلى ارتفاع كبير في عدد حظيرة المركبات في مدينة أربيل، وعدم تحمل الشارع لهذا الكم الهائل من المركبات.

إضافة إلى قلة الوعي المروري لدى السواق وبالأخص الشباب الجدد، نلاحظ من خلال السنوات الأخيرة ما تتركه الحوادث من أضرار بشرية ومادية ونفسية، فيشكل ضغطاً أو ثقلاً كبيراً على المجتمع، ولذلك فإن الحد منها أصبح ضرورة ملحة للوقوف على مسبباتها ووضع الحلول المناسبة لها.

3- دور أجهزة الأمن في السلامة والحد من ظواهر الحوادث المرورية:

أن لأجهزة المرور دور هام في مجال التوعية المرورية وذلك من خلال إدارات وشعب وأقسام ووحدات السلامة المرور، والتي تتمثل مهمتها في الإشراف والتنسيق مع الجهات ذات العلاقة في الجامعات والمعاهد والمؤسسات الحكومية والأهلية لتنفيذ برامج التوعية المرورية عن طريق إلقاء المحاضرات والندوات من قبل رجال المرور، ورجال الدين، خصوصاً فيما يتعلق بمشكلة المرور والحوادث (السهمي، 2008:9).

بينما تبقى التوعية والردع الدعامة الرئيسية التي تعتمد عليها مديرية مرور أربيل في إستراتيجيتها لمكافحة حوادث المرور بصفة عامة، فضلاً عن التشجيع على اللجوء إلى أساليب أخرى من شأنها دعم السلامة المرورية. مثل تجنب الإهمال والرعونة أثناء قيادة المركبة، وقوف السيارات بشكل منتظم وصحيح في الكراجات المخصصة وليس الوقوف على أطراف الشارع وكذلك الامتثال للأشارات الضوئية والتقييد بالسرعة المحددة في الطرقات. كما تنظم الأجهزة الأمنية المرور عن طريق الإعلام المروري، واعتماد مخططات السير بأساليب فنية وعملية وانتهاج عملية ردعية ومتوازنة، بحيث تصبح نسبة الإفلات من العقوبة ضئيلة جداً.

يمكن تحديد الأطر الرئيسية لدور اجهزة المرور في مجال السلامة المرورية من خلال استعراض الواجبات الخاصة ب الشرطة المرور والدوريات الخارجية :-

أ- الواجبات الخاصة ب الشرطة المرور Traffic Duties:

- 1- تنظيم حركة المرور والسير على الطرقات.
- 2- تنفيذ قانون المرور والتعليمات والأنظمة الصادرة بموجبه.
- 3- ضبط وتحرير المخالفات واتخاذ الإجراءات القانونية بحق المخالفين.
- 4- جمع المعلومات الإحصائية عن حوادث المرور والمخالفات ومعرفة أسباب الحوادث ووضع الحلول المناسبة لها وإجراء الدراسات الميدانية للقضايا المرورية.
- 5- تكثيف الرقابة المرورية قصد فرض احترام قانون المرور (زكريا، 2011:81).

ب- تشريع القوانين والأنظمة المرورية Traffic Law and Regulation:

إن جهاز الأمن باعتباره أحد الجهات المهمة والقريبة من احتياجات المواطن يقوم بدور مهم في مجال التشريع من خلال اشتراكه في وضع التشريعات والقوانين والأنظمة التي تهدف إلى ضبط وتنظيم الحركة والمرور على الطريق ووضع القواعد المرورية السليمة التي تسهم في السلامة المرورية، كما يشترك في شؤون المرور والدراسات والمخططات التي تصدرها المصالح الأخرى حول المركبات والمعلومات والبيانات الخاصة بالمركبات، وكذلك المشاركة في الأنظمة والتعليمات التي يجري إصدارها أو تعديلها طبقاً للمتطلبات والمتغيرات التي تتعلق بنقل المواطنين بصورة آمنة وسليمة.

ج- الإجراءات الهندسية والفنية Engineering and Technical Procedures:

نظراً لأهمية هذا العنصر في السلامة المرورية باعتباره الركيزة الثالثة بعد الرقابة والتوعية المرورية في الحد من حوادث المرورية وتشكيل سلامة مرورية سواء على الطرق والشوارع أو في الجوانب الهندسية والتكنيكية للمركبات، هذه المجموعة من الإجراءات التي تتم بالتعاون والتنسيق مع وزارات ودوائر أخرى مثل وزارة النقل والمواصلات ومديرية الطرق والجسور في المدينة ذات العلاقة في هذا المجال وأهمها:

- 1- تحديد اتجاهات السير في الشوارع والطرق ووضع الإشارات والشواخص المرورية اللازمة لها.
- 2- تحديد الأماكن والتقاطعات الخطرة التي تكثر عليها حوادث المرور وإيجاد الحلول الهندسية المناسبة لها.
- 3- المشاركة في الندوات المتعلقة بالنقل والطرق والمرور وحركة المركبات وتقديم البحوث والدراسات فيها.
- 4- تقليل الإزدحام المتكررة، قد يكون ينطبق على الأفرع أو المناطق.
- 5- تسهيل سلامة المشاة والتنقل بحسب إشارات وعلامات المرور (Gordon,2003:17).

د- الفحص التقني والدوري للمركبات Periodic inspection of vehicles:

تعد سلامة السير من أهم الأمور التي يجب توفرها أثناء إستخدام المركبات وإحدى أهم العناصر أمان وسلامة السير هي المركبة الآمنة، ولا يقتصر خطر المركبات غير الآمنة على سائقها بل تتعداها إلى جميع مستخدمي الطريق الآخرين من ركاب ومشاة.

وفي جمهورية العراق الاتحادي فإن هذا الإجراء هو متطلب قانوني حسب قانون المرور العراقي المرقم (86) لسنة 2004 وتقوم شركة PVI في إقليم كوردستان- العراق بهذا الفحص منذ عام (2009) في فروعها المنتشرة في كافة محافظات الاقليم، هذه المراكز مزودة بأحدث أجهزة الفحص المستخدمة عالمياً بالإشراف والعمل فيها كادر متخصص ومدرب وفق الأساليب العالمية في هذا المجال ولكافة أنواع المركبات (الصالون، الشاحنات، الدراجات، المركبات الصناعية)، وتلتزم الشركة في فحصها على إستمارة فحص لكل نوع من المركبات والمصادق عليها من قبل مديرية مرور العامة في الإقليم، وبهذا تضمن حكومة الاقليم سلامة مواطنيها من خلال ضمان توفر شروط المتانة والأمان في المركبات التي تستخدم الطرق العامة (سعيد، 2013:190).

4- توزيع حوادث المرور في المدينة حسب السنوات والمناطق:

أ- توزيع الحوادث والضحايا وعدد المركبات حسب السنوات (2010,2015,2019):

نهدف في هذا المحور إلى تحليل الإحصائيات المتعلقة بتوزيع الحوادث والضحايا حسب السنوات الثلاث المذكورة أدناه في مدينة أربيل. بلغ عدد الحوادث المسجلة على مستوى المدينة خلال 2019 (1465) حادث، أسفر عن (207) قتيلاً و(1391) جريحاً، بمعدل يومي يقدر بـ (4.06) حادثاً يخلف (0.57) قتيلاً و(3.86) جريحاً، ويبقى شخص واحد منهم معاق إعاقه دائمة.

جدول (2)

مقارنة الحوادث وعدد المركبات بين سنوات (2010 و 2015 و 2019)

السنوات	2010	%	2015	%	2019	%	المجموع	%
							ع	

								الفقرات
100	3619	40.48	1465	32.43	1174	27.07	980	الحوادث
100	744	27.82	207	46.63	347	25.53	190	القتلى
100	7073	19.66	1391	64.75	4580	15.58	1102	الجرحي
100	18844 09	46.06	86801 3	34.07	64213 1	19.86	37426 4	عدد المركبات

الجدول من اعداد الباحث بالاعتماد على:- مديرية المرور العامة أقليم كوردستان- العراق، شعبة الاحصاء، بيانات غير منشورة.

يتضح من بيانات الجدول (2) ارتفاعاً حاداً في عدد الحوادث مقارنة بين سنة (2010- 2019) بنسبة من (27.07%) إلى (40.48%) وارتفاعاً كبيراً في عدد القتلى والجرحي على التوالي ما بين 2010 و 2015:

-فيما يخص القتلى أرتفع من نسبة (25.53%) في سنة 2010 إلى نسبة (46.63%) في سنة 2015.

-أما نسبة الجرحى أرتفع من (15.58%) سنة 2010 إلى (64.75%) سنة 2015.

- أما فيما يتعلق بعدد المركبات فقد تضاعفت النسبة في سنة (2010) من (19.86%) إلى نسبة (46.06%) في سنة (2019). ان زيادة عدد القتلى والجرحي ناتج عن عدم احترام قوانين المرور، وتجاوز السرعة القانونية لاغلب السواق المتهمورين من الشباب الجدد. وبالأخص في السنوات الأخيرة بسبب امتلاكهم لسيارات حديثة وسريعة جداً، بالإضافة لإزدياد حالات السكر وتناول المخدرات في الأونة الأخيرة.

ب- حسب المناطق (أي داخل وخارج المدينة):

جدول (3)

توزيع عدد الحوادث حسب داخل وخارج المدينة للسنوات
(2019,2017,2015,2013,2010)

الحوادث المرورية على مستوى محافظة أربيل		الحوادث المرورية داخل المدينة		الحوادث السنة
النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية	العدد	
13.64	497	10.19	247	2010
23.66	862	19.48	472	2013
17.40	634	22.04	534	2015
22.75	829	21.67	525	2017
22.53	821	26.58	644	2019
%100	3643	%100	2422	المجموع

الجدول من اعداد الباحث بالاعتماد على مديرية مرور محافظة أربيل، شعبة الإحصاء، بيانات غير منشورة.

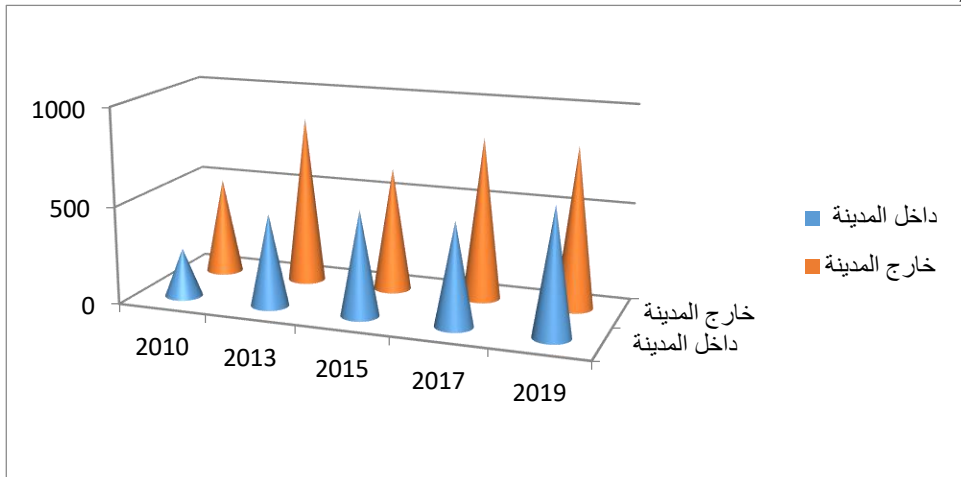
يتضح من بيانات الجدول (3) أن الطرق الخارجية تسجل حصيلة الكبرى من حيث عدد حوادث المرور، إذ بلغ عدد الحوادث المسجلة بها خلال سنة 2010، (497) حادثاً

وبنسبة (13.87%) أي قريبة من ضعف ما هو عليه في الطرق الداخلية حيث بلغت (247) حادثة وبنسبة (10.19%)، وكذلك بالنسبة لسنة (2013) يلاحظ ضعف عدد الحوادث في الطرق الخارجية بعدد (862) حادثة وبنسبة (23.66%) عما هو عليه داخل المدينة بـ (472) حادثة وبنسبة (19.48%)، في حين تغير عدد الحوادث سنة (2015) بوجود فارق 100 حادثة لخارج المدينة على حساب داخل المدينة، كذلك الحال لسنوات (2017) و(2019) ظل الفارق الأكبر لعدد حوادث المرور للطرق الخارجية مقارنة بالطرق الداخلية.

يمكن تفسير هذا الإرتفاع لعدد حوادث الطرق الخارجي مقارنة بالطرق الداخلية، إلى البيئة والخصائص الجغرافية، وأرتفاع نسبة الأمية بالتعليمات المرورية وتناول المشروبات الكحولية، وعدم تهيئة الطرق الخارجية في بعض المناطق من حيث الإشارات المرورية والتبليط وخاصة الطرق الريفية. والإفراط في السرعة مما يؤدي إلى تسجيل عدد أكبر من الحوادث.

الشكل (1)

توزيع عدد الحوادث حسب داخل وخارج المدينة للسنوات
2010,2013,2015,2017,2019,2010



شكل رسم بياني من عمل الباحث بالاعتماد على مديرية مرور محافظة أربيل، شعبة الاحصاء بيانات غير منشورة.

خلاصة الدراسة:

يتطلب التصدي لظاهرة حوادث المرور اهتماماً كبيراً من طرف جميع الهيئات المعنية بالوقاية والأمن عبر الطرقات، فهو يقتضي رسم إستراتيجية وطنية تعتمد على تسخير الإمكانيات المادية والبشرية المتاحة من أجل الوصول إلى أهداف واقعية ومدروسة على الآمدين المتوسط والطويل. وفي هذا الإطار نجد أن السلطات الوطنية في مدينة أربيل واعية بحجم الظاهرة، وهي تعمل من أجل مجابهة أخطار حوادث المرور.

ومن هنا فإن تنظيم الحملات التوعوية يلعب دوراً كبيراً، كونها تمثل حجر الزاوية في عملية الوقاية المرورية.

وفي هذا الإطار نرى ما يلي:

- إستعمال اللوحات الإلكترونية.
- بث معلومات عن حالة الطريق (المرور) متبوعة بومضات تحسسية خاصة بالسلامة المرورية.
- إشراك المراكز الثقافية كوسيط لنشر الثقافة المرورية.
- تهيئة الارصفة ومنع أي نشاط تجاري عليها. وذلك ضماناً لسلامة المواطنين.
- ضرورة الصرامة للفحص التقني للمركبات.
- إدراج مادة التربية المرورية في المدارس حتى المرحلة المتوسطة.
- تخصيص أيام توعوية في المدارس حول الوقاية من حوادث المرور.

المصادر: أولاً- المصادر العربية

1. بانكي، عبدالحكيم عثمان صالح الكوزة.(1990). "دراسة مواقع التردد العالي للحوادث المرورية في مدينة أربيل".رسالة ماجستير غير منشورة.كلية الهندسة.جامعة صلاح الدين.أربيل.
2. حكومة أقليم كوردستان.(2019).وزارة الداخلية، مديرية مرور العامة.قسم الاحصاء والتخطيط والمتابعة.بيانات غير منشورة.

3. حكومة إقليم كوردستان.(2019).وزارة الداخلية.مديرية مرور محافظة أربيل.قسم الاحصاء.بيانات غير منشورة.
4. حكومة إقليم كوردستان.(2020). وزارة الداخلية.مديرية مرور محافظة أربيل.قسم الاحصاء.بيانات غير منشورة.
5. الخلف،عبدالله حامد.(2005). " دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري.رسالة ماجستير في العلوم الاجتماعية غير منشورة.تخصص التأهيل والرعاية الاجتماعية.جامعة نايف للعلوم الأمنية.الرياض.
6. زكريا،عقاري.(2011). " دراسة تحليلية لحوادث الجزائر في الفترة (-2010 1970)".رسالة ماجستير غير منشورة.كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير.جامعة الحاج لخضر. باتنة،الجزائر.
7. الزبياري،طاهر حسو.(2002). "الوعي المروري وأثره في تقليل حوادث المرور".مجلة العلوم الانسانية.جامعة صلاح الدين.أربيل.العدد17:44.
8. سعيد،سيروان عبدالله.(2013).القيادة الآمنة،مطبعة ماردين.أربيل،إقليم كوردستان.العراق.
9. السهلي،علي سعود.(2008). دور الإعلام في معالجة المشكلات المرورية.جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.الرياض.
10. السيد،راضي عبدالمعطي.(2008).الآثار الاقتصادية لحوادث المرور.جامعة العربية للعلوم الأمنية.مركز الدراسات والبحوث.الرياض.
11. شريف،فاروق إبراهيم.(2009).شرطة أربيل تأسيسها،تطورها،رجالها (-1991 1921).مطبعة آراس.أربيل.
12. الشيخ درة،اسماعيل ابراهيم.(1988).اقتصاديات الإسكان.عالم المعرفة.الكويت.العدد127.
13. عبود،عبدالكريم ناجي.(2013). " دراسة وتقييم مستوى الخدمة للسابلة في مدينة الحلة ".مجلة جامعة بابل.العلوم الهندسية.المجلد11.العدد(1):395.
14. علي،بدالدين.(1963). " تحديد مفهوم مكافحة الجريمة ".مجلة الأمن العام.(2):3.
15. عيسى،محسن بن العجمي.(2008).السلامة المرورية:الواقع والتطلعات.مركز الدراسات والبحوث.جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.الرياض.
16. المالكي،عبدالسادة رزوقي سلطان.(1988). " الحوادث المرورية في مدينة أربيل (1979-1986) ".رسالة ماجستير غير منشورة.كلية الهندسة.جامعة صلاح الدين.أربيل.
17. مراد،سعيددي.(1999). دور الجماعات المحلية في تفعيل الحركة الجمعوية في الوقاية من حوادث المرور.وزارة الأشغال العمومية.الجزائر.
18. الموسى،عبدالرسول علي.(1980).التغيرات الاجتماعية وأثرها على المناطق السكنية ودور مواجهتها.النموذج الخليجي في ندوة الخبراء العرب حول التخطيط

للإسكان والمستوطنات البشرية في البلدان العربية. الأولى. المعهد العربي
للتخطيط. الدوحة.

19. النجار، دنيا شكر. (2019). "التحليل المكاني للحوادث المرورية في محافظات
الفرات الأوسط". مجلة مداد الآداب. كلية التربية للعلوم الانسانية. جامعة بابل. عدد
خاص بالمؤتمرات.

ثانياً-المصادر الإنكليزية

1. Gordon, Robert. (2003). A Synthesis of Highway Practice
Washinton. USA.
2. Lansley, Stewart. (1969). "Housing and Public Policy Great
Britain". London. P. 89.

ثالثاً-المواقع الالكترونية

1. ميره كاني، رمزي (2018). "تاريخ السيارة وشرطي المرور في أربيل"

([http:// www.bassnews.com/index.php/lifestyle/magazine.21.8.2019](http://www.bassnews.com/index.php/lifestyle/magazine.21.8.2019))

پوخته ی توپژینه وه

توپژینه وه په کی شیکاری بو ږدواوه کانی هاتووچو له شاری هه ولیر له ماوه ی
سالانه ی 1979-2019 ږدواوه کانی هاتووچو بوته زه نکیکی مه ترسیدار بو سه ر هه
موو تاکه کانی کوومه لگا جه ندين کیشه و گرفت وزیانی مادده ی وله نابردنی مرؤقایه
تی داوه له شار هه ولیر، نه م شار هه په کیکه له شار هه کانی هه ریمی کوردستان که
سالانه زورترین ژماره ی ږوداوه کانی هاتووچو ی لی تومار ده کریت. وله ژیر رؤشنای
نه و ږوله بېشه یی که نامرازه کانی ږاگه یانندن ده گیریت وه کو هاو به شیکي
چالاک و نه کتیف له بلاو بونه وه ی رؤشنییری هاتووچو وبه ده ست هیانانی هوشیاری
و خو پاریزی بو هه موو چینه کانی کوومه لگا، ږاگه یاند به هه موو شیوه کانی وه کو
(نووسین و بیستن و بینین) گرنگی به بابه ته کانی هوشیارکردنه وه ی هاتووچو
و خو پاریزی له ږوداوه کانی هاتووچو ده دات له ریگای چالاکي جوراچور نامانجی
دوژینه وه ی هوشیاری هاتووچو بو هه موو شو فیران، هه روه ها نه نجم دانی

هه لسه وكه تى راست ودروست له كاتى لىخورىنى ئوتتومبىل دا به مه به ستى كه
م كردنه وه ى روداوه كانى هاتووچۆ له شار دا.

An Analytical Study Of Traffic Accidents In The City Of Erbil In The Period 1979-2019

Omed Abdulmajid Qader

Department of Sociology, College of Arts, Sallahaddin University, Erbil, Kurdistan
Region, Iraq

Prof. Dr. Tahir Hasso Zebri

Department of Sociology, College of Arts, Sallahaddin University, Erbil, Kurdistan
Region, Iraq

Abstract

An analytical study of traffic accidents in the city of Erbil in the period 1979-2019. With traffic accidents turning into a major concern for all members of society, and what has been accomplished from that, which has undergone several financial and human resources in the city of Erbil. Erbil city is one of the Kurdistan Region cities, which the largest number of traffic accidents are registered in it. In the light of the professional role, media plays an effective partner in disseminating traffic culture and achieving awareness and prevention among all groups of society. The media with all its written, audio, and visual means is concerned with traffic awareness issues and preventing traffic accidents through various activities amid creating traffic awareness for drivers, as well as adopting proper behavior while driving the vehicles in order to reduce the number of traffic accidents in the city.