



مجلة علمية نصف سنوية محكمة متخصصة في العلوم الإنسانية
تصدرها جامعة صبراتة بشكل إلكتروني

حوادث الطرق وتأثيرها الاجتماعي والاقتصادي في منطقة العجيلات خلال الفترة من
2007-2021م

Road accidents and their social and economic impact in Al-Ajailat area during the period
2007-2021 AD

د. وداد علي الثابت
كلية الآداب الجميل – جامعة صبراتة
adelnako@yahoo.com

رقم الإيداع القانوني بدار الكتب الوطنية:
2017-139

الترقيم الدولي:
ISSN (print) 2522 - 6460
ISSN (Online) 2707 - 6555

الموقع الإلكتروني للمجلة:
<https://jhs.sabu.edu.ly>

حوادث الطرق وتأثيرها الاجتماعي والاقتصادي في منطقة العجيلات خلال الفترة من 2007-2021م

Road accidents and their social and economic impact in Al-Ajailat area during the period 2007-2021 AD

د. وداد علي الثابت
كلية الآداب الجميل – جامعة صبراتة
adelnako@yahoo.com

ملخص:

تناول هذا البحث بالدراسة حوادث الطرق في منطقة العجيلات وذلك من خلال دراسة أعداد حوادث الطرق في المنطقة وتصنيفها، ثم دراسة الأضرار البشرية والاقتصادية الناجمة عن الحوادث وأسبابها. إن حوادث الطرق في منطقة العجيلات شهدت زيادة واضحة من سنة 2007 إلى 2010 بنسبة زيادة بلغت 56.1% عن سنة 2007، ثم حدث انخفاض مفاجئ بعد عام 2010 ليسجل عدد الحوادث عام 2021 46 حادثاً، ما يبين أن أعداد الحوادث المسجلة في المنطقة بعد العام 2011 كان أقل مما قبلها، والسبب يرجع إلى أن معظم مرتكبي حوادث الضرار وحوادث الإصابات لا يقومون بتسجيل الحوادث في مكاتب المرور باستثناء سائقي السيارات الحكومية، وأصحاب السيارات المؤمنة لدى شركات التأمين.

أما فيما يتعلق بالأضرار البشرية لحوادث الطرق بالمنطقة فاتضحت الزيادة الواضحة لإجمالي الإصابات البشرية في السنوات السابقة للسنة المذكورة، بحيث زاد العدد من 95 شخصاً سنة 2007 إلى 147 شخصاً سنة 2010م، ثم حدث انخفاض مفاجئ سنة 2014 الذي سجل 25 شخصاً، ثم أخذت بالارتقاع إلى أن وصلت سنة 2021 إلى 100 شخص. أما بالنسبة للأضرار الاقتصادية فاتضح أن عدد السيارات المتضررة من الحوادث شهدت ارتفاعاً وانخفاضاً في السنوات الأخيرة والسبب راجع إلى أن إحصاءات الحوادث بعد سنة 2011 غير دقيقة؛ لأن أغلب الحوادث البسيطة والبليعة لا يتم تسجيلها في مكاتب المرور، أما أسباب الحوادث فقد تبين من الإحصاءات أن السبب الأول تمثل في تجاوز السرعة المقررة قانوناً يليه عدم التزام الجانب الأيمن ثم عدم مراعاة ممر المشاة في المرتبة الثالثة والسبب الرابع عدم مراعاة الأسبقية.

الكلمات المفتاحية: ليبيا – حوادث المرور – مدينة العجيلات.

Road Accidents Social and Economic Impact in Al-Ajailat between 2007-2021

Abstract:

This research studies road accidents in Al-Ajbalat through a number of accidents and their classification. It also studies human and economic damages resulting from accidents and their causes. Road accidents in Al-Ajailat witnessed a significant increase from 2007 to 2010, with an up to 56.1% over the year 2007. Then, there was a sudden decrease in the number of accidents in 2021 was 46 accidents. This indicates that the number of accidents after 2011 was less than before. The reason is that most of the accidents were not registered at the traffic offices, with the exception of drivers of government and insured cars accidents. As for the human damage caused by road accidents in the region, the significant increase in the total number of human injuries was evident in the years preceding the aforementioned year. The number increased from 95 people in 2007 to 147 in 2010. Afterwards, there was a sudden decrease in 2014, with

a loss of 25 people. The number has increased into 100 victims in 2021. Regarding economic loss, the number of damaged cars increased and decreased in most of the recent years. This could be due to the fact that the accident statistics after 2011 are inaccurate as most of the accidents are not recorded in traffic offices. It has been found that the first reason for these accidents was exceeding the legally prescribed speed, and failure to adhere to the right side, failure to observe the pedestrian lane, and failure to respect priority.

Keywords: Libya - traffic accidents - Al-Ajailat city

مقدمة:

تعد مشكلة حوادث الطرق من أبرز المشكلات التي تواجه دول العالم المتقدمة والنامية على حد سواء، وقد برزت هذه المشكلة وتفاقت في النصف الثاني من القرن العشرين⁽¹⁾، حيث يشير تقرير منظمة الصحة العالمية عن حالة السلامة على الطرق لسنة 2015، أن وفيات حوادث الطرق تمثل السبب التاسع من أسباب الوفيات لجميع الفئات العمرية لسكان العالم، وستحتل المركز السابع بحلول 2030، كما أنها السبب الأول للوفاة في الفئات العمرية من 29.15 عاماً⁽²⁾، والسبب الثالث للوفاة بين الفئات العمرية من 44.30 عاماً⁽³⁾.

هذا وقد بلغ عدد قتلى حوادث الطرق 1,25 مليون نسمة سنة 2013، وتأتي القارة الأفريقية في المرتبة الأولى من حيث معدلات وفيات حوادث الطرق، إذ بلغ المعدل 26,6 شخصا لكل مائة ألف نسمة، بينما بلغ المعدل العالمي 17,4 شخصا لكل مائة ألف نسمة⁽⁴⁾، وفي ليبيا سجل عدد وفيات حوادث الطرق رقما قياسيا بلغ 73,4 شخصا لكل مائة ألف نسمة*، وبذلك تكون في المرتبة الأولى عالميا.⁽⁵⁾

كما تتسبب حوادث الطرق في إصابة حوالي 50 مليون نسمة على مستوى العالم وإعاقتهم، وأن 86% من هذه الإصابات تحدث في الدول النامية.⁽⁶⁾ وتقدر تكلفة الإصابات الناتجة عن الحوادث في هذه الدول بحوالي 65 مليار دولار سنوياً، وهذا يفوق ما تحصل عليه تلك الدول من معونات للتنمية.⁽⁷⁾

ومما سبق يتضح تفاقم مشكلة حوادث الطرق في العالم عموماً وفي ليبيا بصفة خاصة، واستنزفها للموارد المادية والبشرية للدول، إضافة إلى ما يترتب عليها من مشاكل اجتماعية ونفسية وخسائر مادية ضخمة، مما أصبح لزاماً العمل على إيجاد الحلول والاقتراحات ووضعها موضع التنفيذ، للتقليل من هذه الحوادث، ومعالجة أسبابها والتخفيف من أثارها السلبية.

ومنطقة العجيلات إحدى المناطق الليبية التي تعاني من حجم الأضرار المادية والبشرية الناجمة عن حوادث الطرق، حيث بلغ عدد قتلى الحوادث بالمنطقة 20 شخصاً سنة 2021، لذلك جاءت هذه الدراسة للتعرف على أبعاد المشكلة داخل المنطقة والأضرار المادية والبشرية الناجمة عنها، وسبل معالجة المشكلة والتخفيف من أثارها السلبية.

مشكلة البحث:

تم تحديد مشكلة البحث في التساؤلات الآتية:

- 1- ما حجم الأضرار البشرية والاقتصادية الناجمة عن حوادث الطرق بمنطقة العجيلات ؟
- 2- ما الأسباب الرئيسية الناجمة عن حوادث المرور؟

أهمية البحث:

تكمن أهمية البحث في الآتي:

1. معرفة الأسباب المؤدية إلى وقوع الحوادث المرورية ونتائجها على الفرد والمجتمع.
2. إظهار حجم الحوادث والآثار التي تركتها على المجتمع.
3. إمداد المتخصصين بمعلومات عن حوادث المرور حتى يتمكنوا من وضع خطط تساهم في التقليل من الحوادث المرورية وكذلك بتزويد المكتبة العلمية بإضافة دراسة جديدة لها عن حوادث المرور.

أهداف البحث:

1. التعرف على ظاهرة الحوادث المرورية بالمنطقة.
 2. بيان الأضرار الاقتصادية والبشرية الناجمة عن حوادث الطرق بالمنطقة.
 3. اقتراح التوصيات والحلول للتقليل من الآثار الاقتصادية والاجتماعية لحوادث الطرق
- ويتناول هذا البحث العناصر الرئيسية التالية:

- أولاً: لمحة عن تطور الطرق في منطقة العجيلات.
- ثانياً: تزايد أعداد حوادث الطرق في منطقة العجيلات.
- ثالثاً: تصنيف حوادث المرور في منطقة العجيلات.
- رابعاً: الأضرار البشرية والاقتصادية لحوادث الطرق في منطقة العجيلات.
- خامساً: أسباب حوادث الطرق في منطقة العجيلات ونتائجها على الفرد والأسرة.

أولاً: لمحة عن تطور الطرق في منطقة العجيلات:

كانت الطرق في منطقة الدراسة خلال الخمسينات من القرن الماضي عبارة عن مسارب رملية صعبة العبور باستثناء الطريق الساحلي الذي يربط بين العجيلات ورأس إجدير، وهو الجزء الغربي من الطريق الساحلي الذي يربط البلاد بالجمهورية التونسية غرباً والجمهورية المصرية شرقاً، الذي بدأ إنشاؤه

في منتصف الثلاثينات من القرن الماضي⁽⁸⁾ وفي عام 1960 بدأ العمل في إنشاء الطريق الرئيسي الرابط بين صبراتة والعجيلات بطول 8 كيلومترات تقريباً، وبعدها بعدة أعوام أنشئت طريقاً رئيسية أخرى تربط العجيلات بالجميل ولكنها كانت طريقاً ضيقة وذات اتجاه واحد وضعيفة من حيث المواد المكونة لها، كما أن أكتافها تكسرت بسبب الأمطار الساقطة عليها؛ الأمر الذي أدى إلى إعادة إنشائها وتوسيعها من جديد، وخلال عقد السبعينيات مدت بعض الطرق داخل المدينة كما مدت بعض الطرق الزراعية لتربط المدينة بضواحيها ولكن بأطوال قصيرة وازداد التوسع في إنشاء الطرق بعد ذلك حتى وصلت أطوالها في نهاية عام 2010 إلى 199 كيلو متراً تقريباً⁽⁹⁾.

ومع هذا فما زالت الطرق في المنطقة تعاني من التكرس والضيق في كثير من ضواحي المنطقة، لاسيما داخل مركز المدينة، حيث لوحظ أن معظم طرق المنطقة تعاني من الحفر التي تمتلئ بالمياه عقب سقوط الأمطار وتبقى راكدة لمدة طويلة، كما أن بعضها يخلو من وجود شبكة لصرف مياه الأمطار الأمر الذي يعرقل حركة النقل، كما أن بعض الطرق الرئيسية التي تربط بين محلات المنطقة ومركز المدينة تعاني هي الأخرى من الضيق فهي صممت منذ أعوام طويلة لتستوعب أعداد المركبات الموجودة آنذاك أما الآن فتغير الحال، حيث زادت الأنشطة الاقتصادية وازداد السكان، كما ازدادت أعداد المركبات وارتفعت الكثافة ولكن وضعية الطرق بقيت على حالها ولم يجر عليها أي توسع حتى وقتنا الحاضر الأمر الذي سبب حصول حوادث كثيرة.

أما بالنسبة للطريق الساحلي في الأخرى تعاني من الهبوط كما تعاني أيضاً من ارتفاع الكثافة المرورية عليها نظراً لأنها تربط البلاد بالجمهورية التونسية وتقع بجوارها منشأة صناعية كبيرة للغاز الطبيعي في منطقة مليتة؛ الأمر الذي سبب في وقوع أعداد كبيرة من الحوادث تراوحت نتائجها ما بين القتل والإصابات البليغة فضلاً عن تضرر المركبات.

ثانياً: تزايد أعداد حوادث الطرق في منطقة العجيلات:

من خلال بيانات الجدول رقم (1) الذي يوضح أعداد حوادث الطرق في منطقة العجيلات خلال الفترة من سنة 2007 . 2021 نلاحظ الآتي:

- تذبذب أعداد الحوادث بنسبة بسيطة خلال الفترة من سنة 2007 إلى سنة 2009، حيث تراوحت أعدادها بين 66 و 93 حادثاً، ثم حدثت زيادة واضحة في عدد الحوادث سنة 2010، حيث بلغت 103 حادثاً أي بزيادة قدرها (56%) عن سنة 2007، وترجع الباحثة هذه الزيادة في عدد الحوادث في المنطقة خلال تلك الفترة إلى ازدياد أعداد السيارات، وعدم الخوف من العقوبات المرورية، بحيث نجد أن تجاوز السرعة المقررة قانوناً دائماً يكون السبب الأول لحوادث المرور

بحسب إحصائيات مكتب مرور العجيلات، يليه عدم الالتزام بالجانب الأيمن للطريق، ثم عدم مراعاة ممر المشاة في المرتبة الثالثة، والسبب الرابع هو عدم مراعاة الأسبقية.

- انخفاض أعداد الحوادث بشكل مفاجئ إلى 29 حادثاً سنة 2014، حيث لم نتحصل على بيانات عن أعداد الحوادث خلال سنة 2011 بسبب اندلاع ثورة فبراير في تلك السنة، والسنتين التين تلتها أي بنسبة انخفاض بلغت 71.8 % عن سنة 2010، كما أن توقف مراكز الشرطة عن العمل حال دون تسجيل العدد الفعلي للحوادث في تلك السنوات.

- عاودت أعداد الحوادث في الزيادة التدريجية بعد سنة 2014، بحيث وصل عددها إلى 50 حادثاً سنة 2019، وهذا العدد أقل من عدد الحوادث المسجلة سنة 2010، وهذا الانخفاض في عدد الحوادث عن السنوات التي سبقت العام 2011 يرجع إلى أن معظم مرتكبي حوادث الأضرار وحوادث الإصابات لا يقومون بتسجيل الحوادث في مكاتب المرور، ولا يستثنى من ذلك إلا سائقي السيارات الحكومية أو أصحاب السيارات المؤمنة لدى شركات التأمين،⁽¹⁰⁾ وذلك لأن ورش إصلاح السيارات أصبحت تقوم بإصلاح السيارات المتضررة من الحوادث دون حصول أصحابها على مستند بموافقة مكاتب المرور على إصلاح السيارة، وهو الشرط الأساسي لإصلاح السيارات المتضررة من الحوادث.

جدول (1) أعداد حوادث الطرق في منطقة العجيلات خلال الفترة من 2007 - 2021

السنة	2007	2008	2009	2010	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
عدد الحوادث	66	75	93	103	29	37	39	21	36	50	45	46
%	-	13.6	24	10.7	72-	27.5	5.1	46 -	71.4	38.8	10 -	2.2

المصدر: وحدة المرور والتراخيص العجيلات، بيانات غير منشورة

ثالثاً: تصنيف حوادث المرور في منطقة العجيلات

تصنف وزارة الداخلية في ليبيا حوادث المرور إلى أربعة أصناف هي: حوادث القتل، وحوادث الإصابات البليغة، وحوادث الإصابات البسيطة، وحوادث الأضرار (دون الإصابات).

من خلال تتبع الجدول رقم (2) الذي يوضح تصنيف حوادث الطرق في منطقة العجيلات خلال الفترة من 2007-2021 نلاحظ الآتي:

- تأتي حوادث الإصابات البليغة في المرتبة الأولى في الأربع سنوات الأولى من فترة الدراسة 2007-2010، ثم تراجعت للمرتبة الثانية معظم بقية سنوات الدراسة، حيث سجل في سنة 2008 أعلى عدد من حوادث الإصابات البليغة بلغ 121 حادثاً وأقل عدد 6 حوادث كان في

سنة 2017، في حين تراوحت نسبة حوادث الإصابات البليغة من مجموع الحوادث المسجلة في منطقة العجيلات بين 18% و 61% خلال سنتي 2016 و 2008 بحسب الترتيب.

- جاءت حوادث الإصابات البسيطة في المرتبة الثانية خلال السنوات الممتدة من 2007-2010، ثم تراجع للترتيب الثالث في بقية فترة الدراسة وسبق وأن أشرنا إلى أن الانخفاض الذي حدث في عدد الحوادث المميتة فيما بعد فبراير 2011م يرجع إلى عدم قيام بعض مرتكبي الحوادث بتسجيل الحوادث لدى مكتب المرور والترخيص خاصة حوادث الأضرار البسيطة وحوادث الأضرار دون إصابات، وبعض حوادث الأضرار البليغة.

ولا أدل على ذلك أنه خلال سنتي 2020-2021 بلغ عدد حوادث الأضرار البسيطة 10 و 7 حوادث على التوالي، بينما تراوح عددها خلال الأربع سنوات السابقة للعام 2011م ما بين 39 و 48 حادثاً بنسبة 26% و 23% من مجموع الحوادث سنتي 2009 و 2010 بحسب الترتيب.

- أما حوادث الأضرار (دون إصابات) فقد جاءت في الترتيب الثالث خلال سنوات ما قبل الثورة، حيث تراوح عددها ما بين 20 و 94 حادثاً خلال سنتي 2007 و 2010 بحسب الترتيب. أما بعد الثورة فلم تسجل أي حوادث من هذا النوع إلا خلال سنة 2021 بعدد حادثين ويرجع سبب ذلك إلى نفس الأسباب التي ذكرت سابقاً.

- أتت حوادث القتل في المرتبة الرابعة خلال الأربع سنوات السابقة لثورة فبراير 2011م، قفزت للمرتبة الأولى في السنوات اللاحقة للثورة، وسبب ذلك كما أشرنا من قبل هو عدم تسجيل معظم الحوادث غير المميتة لدى مراكز المرور.

وعلى العموم إذا استثنينا سنوات ما بعد الثورة نجد أن عدد حوادث القتل تراوح بين 22 و 10 حادثاً سنتي 2007 و 2010 بحسب الترتيب.

رابعاً: الأضرار البشرية والاقتصادية لحوادث الطرق في منطقة العجيلات

سبق وأن أشرنا إلى فداحة الخسائر البشرية والاقتصادية التي تسببها حوادث المرور على المستوى العالمي وتفاقمها في الدول النامية وبخاصة الغنية منها:

1- الأضرار البشرية لحوادث الطرق في منطقة العجيلات:

تصنف إحصاءات المرور في ليبيا الأضرار البشرية إلى ثلاثة أصناف هي: حوادث القتل، وحوادث الإصابات البليغة، وحوادث الإصابات البسيطة ومن خلال الجدول (3) الذي يوضح الأضرار البشرية لحوادث الطرق في منطقة العجيلات خلال الفترة من 2007-2021م يمكن ملاحظة الآتي:

الزيادة المستمرة لإجمالي الإصابات البشرية في السنوات السابقة لثورة فبراير، بحيث زاد العدد من 95 شخصاً سنة 2007 إلى 147 شخصاً سنة 2010 بنسبة زيادة بلغت 55%، ثم حدث انخفاض مفاجئ سنة 2014م بسبب أحداث العام 2011م الذي سجلت عدد الأضرار البشرية فيه نحو 25 شخصاً، وهذا العام الذي تم الحصول فيه على بيانات حوادث المرور في المنطقة بعد عام 2011 بنسبة انخفاض بلغت 83% عن سنة 2010، ثم أخذت عدد الإصابات في الزيادة التدريجية، بحيث وصلت الإصابات سنة 2019 إلى 130 شخصاً، ثم تراجعت قليلاً سنتي 2020 و2021 لتسجل نحو 107 و100 شخصاً على التوالي، وهذا الانخفاض الذي حدث في السنوات التي أعقبت الثورة راجع كما سبقت الإشارة من قبل إلى عدم تسجيل معظم الحوادث في مراكز الشرطة خاصة الحوادث البسيطة والحوادث البليغة.

جدول (2) تصنيف حوادث الطرق في منطقة العجيلات خلال الفترة من 2007 _ 2021

السنة	قتل	%	إصابات بليغة	%	إصابات بسيطة	%	أضرار بدون إصابات	%	المجموع	%
2007	22	15	72	48	37	25	20	13	151	100
2008	7	4	121	61	47	24	25	13	200	100
2009	12	8	71	47	39	26	30	20	152	100
2010	10	5	57	27	48	23	94	45	209	100
2014	6	21	10	34	13	45	/	/	29	100
2015	24	65	13	35	0	/	/	/	37	100
2016	22	58	7	18	9	24	/	/	38	100
2017	10	48	6	29	5	24	/	/	21	100
2018	14	39	15	42	7	19	/	/	36	100
2019	23	46	25	50	2	4	/	/	50	100
2020	25	51	14	29	10	20	/	/	49	100
2021	20	43	17	37	7	15	2	4	46	100

المصدر: وحدة المرور العجيلات، بيانات غير منشورة.

- تتبادل الإصابات البليغة والإصابات البسيطة فيما بينها الترتيب الأول والثاني من إجمالي الأضرار البشرية في منطقة العجيلات خلال السنوات السابقة للثورة 2007 إلى 2010، بحيث تراوح عدد الإصابات البليغة ما بين 48 و57 إصابة، تمثل نسبة 50.5% و38.7% من إجمالي الأضرار البشرية سنتي 2007 و2010 بحسب الترتيب، في حين تراوح عدد الإصابات البسيطة ما بين 37 و71 إصابة سنتي 2007 و2010 بحسب الترتيب، وتراوحت نسبتهما للسنتين المذكورتين ما بين 38.9% و48.2% من إجمالي الأضرار البشرية.
- يأتي عدد قتلى الحوادث في المدينة الثالثة في سنوات ما قبل الثورة، بحيث زاد عدد القتلى من 10 أشخاص سنة 2007 إلى 19 شخصاً سنة 2010، ثم بدأت أعداد قتلى الحوادث في الزيادة إلى أن وصل العدد إلى 32 قتيلاً سنة 2019.

جدول (3) الأضرار البشرية لحوادث الطرق في منطقة العجيلات خلال الفترة من 2007 - 2021

السنة	القتلى		الإصابات البليغة		الإصابات البسيطة		المجموع	
	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%
2007	10	10.5	48	50.5	37	38.9	95	100
2008	12	9.3	39	30.2	78	60.4	129	100
2009	14	10.3	72	53.3	49	36.2	135	100
2010	19	12.9	57	38.7	71	48.2	147	100
2014	8	32	10	40	7	28	25	100
2015	29	47.5	24	39.3	8	13.1	61	100
2016	25	30.8	24	29.6	32	39.5	81	100
2017	11	30.5	12	33.3	13	36.1	36	100
2018	18	28.1	22	34.3	24	37.5	64	100
2019	32	24.6	58	44.6	40	30.7	130	100
2020	28	26.1	25	23.3	54	50.4	107	100
2021	25	25	37	37	38	38	100	100

المصدر: وحدة المرور والتراخيص العجيلات ، بيانات غير منشورة.

2- الأضرار الاقتصادية لحوادث الطرق في منطقة العجيلات:

تتسبب حوادث الطرق في خسائر مالية كبيرة للاقتصاد الوطني سواء كانت هذه الخسائر المالية مباشرة متمثلاً في المركبات والمنشآت المتضررة أو خسائر مالية غير مباشرة متمثلة في ضعف القدرة الإنتاجية للأفراد المصابين في حوادث الطرق وعجزهم عن العمل في حال حدوث إعاقة نتيجة للحوادث.

وبالنظر إلى بيانات مكتب مرور العجيلات للمركبات المتضررة من حوادث الطرق وتقدير قيمتها بالدينار الليبي الموضحة في الجدول (4) نلاحظ أن عدد السيارات المتضررة بلغ 45 سيارة سنة 2007، ارتفع العدد في السنوات التالية حتى وصل عدد السيارات المتضررة إلى 80 سيارة سنة 2010 أي بنسبة زيادة بلغت 73.9% عن سنة 2007، ثم انخفضت أعداد السيارات المتضررة من الحوادث بعد عام 2011 لتسجل في سنتي 2014 و2015 نحو 21 و43 سيارة بحسب الترتيب، واستمر العدد في الصعود والهبوط خلال السنوات التالية لتسجل أعلى عدد لها سنة 2019 بنحو 74 سيارة متضررة، ثم انخفض العدد سنة 2021 ليسجل 54 سيارة.⁽¹¹⁾

وكما سبقت الإشارة فإن إحصاءات الحوادث الصادرة عن مكتب المرور بعد سنة 2011 غير دقيقة لأن أغلب الحوادث ذات الأضرار البسيطة والبليغة لا يتم تسجيلها.

أما بالنسبة للخسائر المالية الناتجة عن الحوادث والتي تقتصر على قيمة السيارات المتضررة وما تسببه من إتلاف لأعمدة الكهرباء والمباني فقد تراوحت قيمتها ما بين 48 و157 ألف دينار ليبي خلال سنتي 2007 و2010 على التوالي، وفي سنوات ما بعد الثورة بلغت أكبر قيمة مسجلة للخسائر 277 ألف دينار ليبي سنة 2019.⁽¹²⁾

جدول (4) عدد السيارات المتضررة من حوادث الطرق والخسائر المالية في منطقة العجيلات من 2007-2021

السنة	عدد المركبات	القيمة بالدينار الليبي
2007	45	48670
2008	51	76100
2009	52	65800
2010	80	175300
2014	21	50400
2015	43	90350
2016	55	118700
2017	27	69200
2018	54	136500
2019	74	277800
2020	63	267600
2021	54	263900

المصدر : وحدة المرور والتراخيص العجيلات ، بيانات غير منشورة .

خامساً: أسباب حوادث الطرق في منطقة العجيلات ونتائجها على الفرد والأسرة:

تشير معظم الدراسات التي تناولت حوادث الطرق إلى أن أسباب الحوادث تنحصر في أربعة أسباب رئيسية هي: العنصر البشري (السائق أو المشاة)، والمركبة، والطريق، والبيئة الطبيعية (الطقس ومظاهر السطح)، تسهم هذه الأسباب في الحوادث بشكل منفرد أو مشتركة مع بعضها بنسب مختلفة، غير أن دور العنصر البشري يمثل 85% من أسباب حوادث الطرق في مدن مختلفة اتفق أغلبها على أن العنصر البشري هو السبب المباشر في ارتكاب الحوادث، فعلى سبيل المثال، نجد أن أكثر من 75% من أسباب الحوادث في مدينة طبرق تنحصر في السرعة (52.5%)، والتهور (24.3%)، بينما يأتي في المرتبة الثالثة عدم صلاحية الطريق بنسبة 11.9% من أسباب الحوادث⁽¹³⁾. وفي طرابلس استحوذت السرعة على نسبة 57.4% من إجمالي أسباب الحوادث، يليها عدم الالتزام بقواعد المرور بنسبة 40%.⁽¹⁴⁾

ونظراً لعدم تمكن الباحثة من الحصول على إحصاءات حديثة لأسباب الحوادث في منطقة العجيلات، لذلك ستقتصر دراستنا لأسباب الحوادث على إحصاءات مكتب المرور والترخيص سنة 2005، والتي صنفت أسباب الحوادث إلى 10 أسباب، حيث استحوذت سبعة أسباب للحوادث على أكثر من 60% من الأسباب، يأتي في مقدمة هذه الأسباب تجاوز السرعة المقررة قانوناً بنسبة 31.1%، والسبب الثاني للحوادث هو عدم التزام الجانب الأيمن بنسبة 12.4% وفي المرتبة الثالثة عدم مراعاة ممر المشاة بنسبة 6.9%، وجاء في المرتبة الرابعة عدم مراعاة الأسبقية بنسبة 4%، ثم في المرتبة الخامسة القيادة بحالة سكر وتخدير بنسبة 3.8%، يليه في المرتبة السادسة القيادة بدون ترخيص بنسبة 3.4%، وأخيراً جاء الاجتياز في وقت غير مناسب في المرتبة السابعة من أسباب الحوادث بنسبة 3%.⁽¹⁵⁾

وأما عن نتائجها على الفرد والأسرة فإن لها نتائج صحية ونفسية كالشعور بالإحباط والعجز اللذين يمتلكان الفرد نتيجة إصابته بإعاقة ما بسبب الحادث، أو بسبب جلوسه في المستشفى أو المنزل حتى يشفى من إعاقته، كما أن المصاب ينتابه شعور اليأس وذلك بسبب تحوله من معيل للعائلة إلى عالة عليها، وكذلك الغضب بسبب إحساسه بأن غيره ينظرون إليه نظرة حزن وشفقة وعطف، وأيضاً نتائج اجتماعية تتمثل في فقدان الأسرة لأحد أفرادها، أو فقدانهم لمصدر رزقهم كالسيارة، أو حتى فقدانهم لمن ينفق عليهم سواء بالموت أو بإصابة بليغة تؤدي إلى إعاقة، وهناك نتائج اقتصادية تتجلى في ضرر المركبات، أو في ضرر في البنية التحتية مثل أعمدة الكهرباء، أو فقدان المواهب والأيدي العاملة وكذلك الخبرات العلمية والمدرية، وهذا الفقدان يؤثر على تطور ونمو المجتمع.

النتائج:

من خلال عرضنا لمشكلة حوادث الطرق في منطقة العجيلات يمكننا الخروج بالنتائج الآتية:

1. رغم تذبذب أعداد الحوادث من سنة لأخرى إلا أنه يغلب عليها الزيادة، وقد سجل في سنة 2010 أكبر عدد من الحوادث بلغ 103 حادثاً.
2. إن الانخفاض الذي حدث في عدد الحوادث بعد عام 2011 مرجعه إلى عدم دقة البيانات الصادرة من مكتب المرور والترخيص العجيلات، نظراً لأن معظم مرتكبي حوادث الأضرار، وحوادث الإصابات لا يقومون بتسجيل الحوادث في مكاتب المرور ولا يستثنى من ذلك إلا سائقو السيارات الحكومية، أو أصحاب السيارات المؤمن عليها لدى شركات التأمين، وذلك لأن ورش إصلاح السيارات أصبحت تقوم بإصلاح السيارات المتضررة من الحوادث دون حصول أصحابها على مستند بموافقة مكاتب المرور على إصلاح السيارة.
3. جاءت حوادث الإصابات البليغة في المرتبة الأولى من حيث عدد الحوادث في سنوات ما قبل الثورة، تلتها حوادث الإصابات البسيطة، ثم حوادث الأضرار، وحوادث القتل في المرتبة الرابعة، وبعد الثورة قفزت حوادث القتل إلى المرتبة الأولى بسبب عدم تسجيل مرتكبي حوادث الأضرار وحوادث الإصابات في مكاتب المرور كما أشرنا سابقاً.
4. تتبادل أعداد الإصابات البليغة والإصابات البسيطة فيما بينها الترتيب الأول والثاني من إجمالي الأضرار البشرية في منطقة العجيلات خلال السنوات السابقة للثورة 2007-2010، بحيث تراوح عدد الإصابات البليغة ما بين 48 و57 إصابة تمثل نسبة 50.5% و38.7% من إجمالي الأضرار البشرية سنتي 2007 و2010 بحسب الترتيب، بينما يأتي عدد قتلى الحوادث في المرتبة الثالثة، بحيث تراوح عدد القتلى من 10 أشخاص سنة 2007 إلى 32 شخصاً سنة 2019.

5. عدم التجديد في الطرق لاستيعاب الأعداد المتزايدة من المركبات يومياً.
6. لا توجد إشارات مرورية على الطريق العام لتنبيه السائق لما يمكن أن يكون في تلك الطرق.

التوصيات:

في نهاية هذا البحث نقترح بعض التوصيات التي يمكن أن تساعد في وضع بعض الحلول التي تقلل من الآثار البشرية والاقتصادية لمشكلة الحوادث في منطقة العجيلات ومن هذه التوصيات ما يلي:

1. على رجال المرور متابعة المخالفات وتسجيلها فور وقوعها وعدم التساهل مع مرتكبيها ونشر الدوريات بصورة منتظمة ومكثفة على الطريق الساحلي والطرق الرئيسية والفرعية حتى تتمكن هذه الدوريات من ضبط المخالفين والوصول إلى أماكن الحوادث فور وقوعها.
2. على الجهات المختصة في المرافق والموصلات بالتعاون مع مكاتب المرور توفير العلامات المرورية والإشارات الضوئية على الطرق وتركيبها وتخطيط الطرق ووضع الإشارات الأرضية عليها بالدهانات العاكسة للأضواء.
3. وضع سيارات إسعاف على الطريق الساحلي حتى تتمكن من إسعاف المصابين وتنفذ أرواحهم.
4. الاهتمام بالإحصاء المروري لتكوين قاعدة بيانات تفصيلية ودقيقة عن أماكن وقوع الحوادث وأسبابها والأضرار البشرية والاقتصادية الناتجة عنها.
5. ضرورة التقيد بالسرعة المحددة قانوناً على مختلف الطرقات وجميع تعليمات رجال المرور ومخالفة الذين لا يتقيدون وبذلك لا يتم منح رخصة القيادة لأي شخص إلا إذا توفرت لديه مؤهلات القيادة الصحية من معرفة جميع تعليمات المرور وأنظمتها التي تتعلق بقيادة المركبة.
6. الالتزام بوضع حزام الأمان لجميع أنواع المركبات خارج مخططات المدن.
7. تكثيف التوعية المرور في جميع وسائل الإعلام المسموعة والمرئية وصفحات التواصل الاجتماعي والعمل على ضرورة إدخال الأنظمة المرورية وإرشاداتها وتعليماتها في شكل مواضيع دراسية في الكتب المدرسية لمرحلتى التعليم الأساسي والمتوسط.

المراجع:

1. عوض يوسف الحداد، أبحاث في الجغرافية البشرية، المركز القومي للبحوث والدراسات العلمية طرابلس 1998، ص280.
2. World Health organization Glibal Status report on road safety 2015 printed in iTaly 2015 PX
3. راضى عبد المعطى السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور مركز الدراسات والبحوث جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض 2008، ص9.
4. World Health organization op CiT
5. I bad P167

6. حسن مبارك طالب، سبل الوقاية من حوادث المرور ندوة التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور المنعقدة بالجزائر خلال الفترة من 1-3 يونيو 2009، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية الطبعة الأولى 2010، ص 9.
7. راضى عبد المعطى السيد، مرجع سبق ذكره، ص 9.
8. وزارة النقل والمواصلات، بيانات غير منشورة، عام 2005.
9. اللجنة الشعبية العامة للمواصلات والنقل، تقرير مفصل عن سير العمل ونشاط اللجنة العامة للمواصلات والنقل بشعبية النقاط الخمس سابقاً، عام 2005.
10. مقابلة شخصية مع رئيس قسم المرور والتراخيص، العجيلات، بتاريخ 16. 3. 2022.
11. قسم المرور والتراخيص العجيلات، وحدة الإحصاء المروري، إحصائية حوادث الطرق المسجلة خلال سنة 2007 وحتى 2021، بيانات غير منشورة.
12. المصدر نفسه.
13. سالم فرج العبيدي، حركة المرور وحوادث الطرق بمدينة طبرق: دراسة تطبيقية. في: عوض يوسف الحداد وسالم فرج العبيدي، دراسات تطبيقية في جغرافية ليبيا البشرية، ط1، منشورات جامعة قاريونس: بنغازي، 2002، ص 297-298.
14. خليفة عثمان بقيق، حوادث المرور في مدينة طرابلس أسبابها ونتائجها وسبل الحد منها، رسالة ماجستير، غير منشورة، قسم الجغرافيا، أكاديمية الدراسات العليا، طرابلس، 2007، ص 112.
15. قسم المرور والتراخيص العجيلات، وحدة الإحصاء والمرور إحصائية من أسباب حوادث الطرق خلال سنة 2005، بيانات غير منشورة.