

الاضرار البشرية لحوادث المرور على الطريق الساحلي بمنطقة الخمس

(دراسة جغرافية)

عمار محمد الزليطني

الجامعة الاسمرية، كلية الآداب، قسم الجغرافيا

ibrahemammar47@gmail.com

خالد حسين غليليب

الجامعة الاسمرية، كلية الآداب، قسم الجغرافيا

agleleb2014@gmail.com

اسماعيل مصباح الزاوية

الجامعة الاسمرية، كلية الآداب، قسم الجغرافيا

Zawya1372@gmail.com

الملخص:

تهدف الدراسة إلى التحليل الجغرافي للأضرار البشرية لحوادث المرور على الطريق الساحلي بمنطقة الخمس في الجزء الممتد من بوابة كعام شرقا حتى منطقة النقازة غربا وبطول حوالي 37 كم، حيث تخوض في حيثيات هذا الموضوع للوقوف على حجم الظاهرة ومعرفة الاسباب الرئيسة المؤدية لها وسبل علاجها من منظور جغرافي وتبين مدى اسهام الجغرافيا في حلحلة قضايا المجتمع، حيث بينت جوانب الدراسة أهمية مثل هذه المواضيع لما تسببه من أضرار بشرية تؤدي للوفيات أو الاصابات البليغة أو الإصابات البسيطة بالإضافة إلى الاضرار الاقتصادية والاجتماعية الناجمة عن الحوادث، وتناولت الدراسة الاضرار البشرية لحوادث المرور على هذا الطريق وتوزيعها الجغرافي ، وقد خلصت الدراسة إلى أن هناك تفاوتات كبيرة في توزيع حوادث المرور على هذا الطريق كما يوجد تباينا في الاصابات عليه، وأن أغلب الاصابات إما الوفيات أو الاصابات البليغة. كلمات مفتاحية : الطرق. المركبات. الحوادث. الاضرار البشرية.

ABSTRACT

The study aims to geographically analyze the human damage of traffic accidents on the coastal road in the area of Al-Kham in the part of the gate of Kam east to the area of Naqaza to the west and about 37 km long, where it delves into the merits of this subject to find out the magnitude of the phenomenon and find out the main causes leading to it and ways to treat it from a geographical perspective and show the extent to which geography contributes to the resolution of community issues, where aspects of the study showed the importance of such topics because of the human damage leading to deaths or severe injuries or injuries In addition to the economic and social

damage caused by accidents, the study examined the human damage of traffic accidents on this road and its geographical distribution, the study concluded that there is a significant disparity in the distribution of traffic accidents on this road as well as a disparity in injuries, and that most of the injuries are either deaths or serious injuries.

Keywords: Roads. Vehicles. Accidents. Human damage

مقدمة: -

تعد مشكلة حوادث المرور على الطرقات العامة من المشكلات التي تواجه جميع دول العالم المتقدمة منها والنامية على حد سواء، حيث تشكل هذه المشكلة جزء من حياة المواطن اليومية ذلك لما ينتج عنها من مآسٍ واضرار لا حصر لها ومع تزايد عدد سكان العالم وزيادة عدد السيارات على الطرقات في بعض المناطق العامة وزيادة الازدحام زاد من حدة هذه الظاهرة، وبدا واضحا أن ضريبة هذا النمو والتطور تشكل خطرا يهدد المجتمع بأسره، إن لم يسارع الجميع لوضع حلا للحد من النزيف الدموي المستمر والمتزايد والذي لا يفرق بين كبير ولا صغير (غليليب، ص56).

هذه المشكلة زادت من حدتها في النصف الثاني من القرن العشرين (جدعان، ص26) وتشير تقارير منظمة الصحة العالمية حول احصائيات حوادث المرور على الطرقات العامة لسنة 2015 أن وفيات حوادث المرور على الطرق العامة تمثل السبب التاسع من أسباب الوفاة لجميع الفئات العمرية وخصوصا فئة الشباب، وستحتل المركز السابع بحلول عام 2030، كما أنها تمثل السبب الاول للوفاة في الفئة العمرية من 15-29 سنة، والسبب الثالث للوفاة في الفئة العمرية من 30-44 سنة (ابومدينة، ص313). وقد دلت الدراسات على أن كل وفاة نتيجة الحادث المروري يصاحبها من خمسة إلى عشرة إصابات اضافة إلى الخسائر المادية الاخرى، واصبحت حوادث المرور على الطرقات العامة من أهم مشكلات النقل اليوم.

وتحظى هذه المشكلة باهتمام كبير لدى جميع دول العالم نظرا لخطورتها وتزايد أضرارها وما يترتب عليها من آثار اقتصادية واجتماعية، فأصبحت تشد انتباه العديد من المتخصصين في مختلف العلوم وتستار اهتمامهم لمعرفة الاسباب الحقيقية وراء وقوع الحادث المروري وتقديم الحلول المناسبة لها.

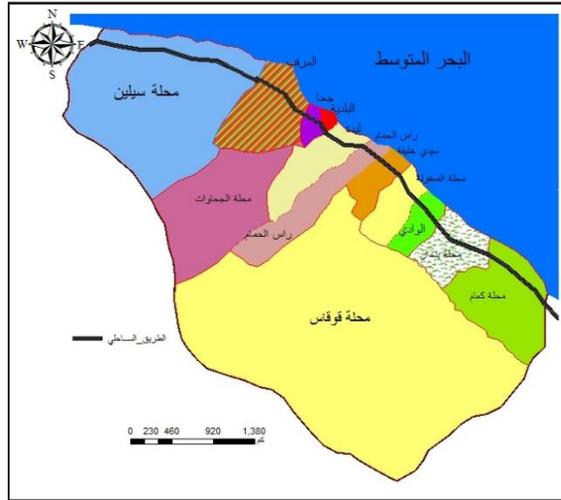
حوادث المرور تختلف من مكان لآخر ومن طريق لآخر وتكرر حوادث المرور على طريق ما في زمن معين يؤكد وجود خلل ما على هذا الطريق، وهذه الدراسة تسلط الضوء على حوادث المرور والاضرار البشرية لها على الطريق الساحلي في المنطقة الممتدة من بوابة كعام شرقا حتى النقازة غربا في الفترة من 2018-2020، وتحوض في حيثيات هذا الموضوع لمعرفة الاسباب الرئيسة للحوادث المرورية.

مشكلة الدراسة:- تتمحور مشكلة الدراسة في النقاط التالية:-

- 1-ما التوزيع الجغرافي لامكان الحوادث بمنطقة الدراسة.
 - 2-ما حجم الاضرار البشرية الناجمة عن الحوادث المرورية .
 - 3-هل السرعة والتهور من قبل بعض السائقين سببا رئيسا في وقوع الحوادث.
- أهمية الدراسة:- تتمثل أهمية الدراسة في النقاط التالية:-
- 1-تشير الدلائل والاحصاءات الى ان حوادث المرور على الطريق الساحلي تختلف من مكان لآخر.
 - 2-هذه الدراسة تعد مساهمة في وضع الحلول للحد من خطورة هذه الظاهرة
 - 3-معظم الدراسات المتعلقة بهذا الموضوع أهملت البعد الجغرافي والاختلافات المكانية للحوادث وهذه الدراسة تبرز مدى اسهام الجغرافيا في حلحلة مثل هذه القضايا في المجتمع.
- أهداف الدراسة:- تهدف الدراسة الى تحقيق التالي:-
- 1-التعرف على الاختلافات المكانية والزمنية لوقوع الحوادث بمنطقة الدراسة.
 - 2-محاولة التعرف على الاسباب الرئيسة للحوادث المرورية بمنطقة الدراسة.
 - 3-اعطاء صورة واضحة لحجم الاضرار البشرية للحوادث المرورية بالمنطقة.
- فرضيات الدراسة:- اعتمدت الدراسة على مجموعة من الفرضيات يمكن حصرها في النقاط التالية:-
- 1-الاضرار البشرية لحوادث المرور متعددة ومتفاوتة من حادث لآخر على الطريق الساحلي
 - 2-حجم الاضرار البشرية لحوادث المرور على الطريق الساحلي كبير، حيث إنها ظاهرة تستحق الاهتمام والدراسة .
- الحدود المكانية للدراسة:-

تشمل الدراسة الطريق الساحلي في المنطقة الممتدة من بوابة كعام شرقا حتى النقازة غربا (بلدية الخمس) بطول حوالي 37 كم . خريطة(1)

خريطة(1) الموقع الجغرافي لمنطقة الدراسة



المصدر / من عمل الباحثين اعتمادا على مكتب التخطيط العمراني ، الخمس، 2021 ، نقلت بتصرف

الحدود الزمنية:-

اقتصرت الدراسة على احصاءات حوادث المرور في الفترة الزمنية من بداية عام 2018 حتى نهاية عام 2020.

منهجية الدراسة:- تم الاعتماد على المنهج الموضوعي في الدراسة وذلك بالاعتماد على المعلومات والبيانات التي تخص موضوع البحث ، كما تم استخدام المنهج التحليلي الذي يختص بجمع البيانات من خلال الدراسة الميدانية وتحليلها بالأساليب الاحصائية، بالإضافة الى استخدام المنهج الاصولي الذي يوضح العوامل الجغرافية المؤثرة في النقل.

وتتمثل اساليب الدراسة في الكتب والمجلات والتقارير والابحاث والرسائل العلمية وكذلك تم الرجوع في جمع البيانات من مكتب المرور والتراخيص ببلدية الخمس عام 2021

الدراسات السابقة:-

حوادث المرور على الطرقات العامة لها جوانب متعددة، فهي مشكلة تعاني منها جميع الدول النامية والمتقدمة على حد سواء ذلك لشدتها وما تؤديه من أضرار بشرية ومادية، فقد اهتمت بها منظمة الصحة العالمية (W.H.O) منذ خمسينيات القرن الماضي، كما اقيمت العديد من المؤتمرات العلمية حول السلامة المرورية منها مؤتمر السلامة المرورية هولندا 1957 وكذلك في ألمانيا عام 1959، أما في ليبيا فقد ظهرت العديد من الدراسات التي تهتم بهذا الموضوع وذلك بسبب زيادة حدة هذه الظاهرة، ويمكن ذكر بعض الدراسات في ليبيا كما يلي:

1 - دراسة (بدوي 2005) حول حوادث المرور بمدينة بنغازي، تناول فيها حوادث المرور والتوزيع الجغرافي لها وتطرق إلى الأسباب الجغرافية للحوادث.

2-دراسة (الصغير 1993) عن تطور حركة المرور بمدينة طرابلس، حيث قام بتحليل الأسباب المؤدية للتقليل من حوادث المرور، وتوصل لمجموعة من النتائج من أهمها أن السرعة والتهور السبب الرئيس لحوادث المرور.

3-دراسة(ابومدينة 2017) عن حوادث المرور بمنطقة مصراتة وقد أوضح في دراسته أن مؤشر حوادث المرور في ازدياد كما أنها تختلف من مكان لآخر ومن سبب لآخر.

4-دراسة (غليليب 2007) عن أسباب حوادث المرور ببلدية زيتن وقد ركز في دراسته على الأسباب الكامنة لوقوع الحوادث المرورية، وأن هذه الاسباب تختلف من حادث لآخر ولكن السبب الرئيس لوقوع الحوادث المؤلمة هو السرعة والتهور.

5-دراسة(غليليب 2017) عن الاضرار البشرية لحوادث المرور على الطريق الساحلي بمنطقة زيتن حيث تطرق في دراسته هذه الى وجود تباين في توزيع النقاط السوداء على الطريق الساحلي بمنطقة الدراسة، كذلك إلى أن أغلب الحوادث كانت اصابتها بليغة أو الوفاة.

أماكن وقوع الحوادث على الطريق الساحلي:-(النقاط السوداء)

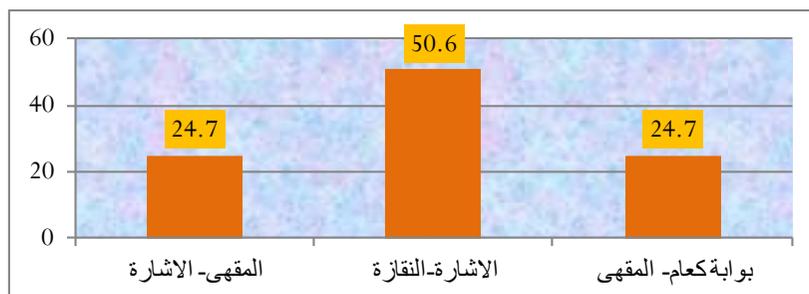
الطريق الساحلي في بلدية الخمس يبلغ طوله حوالي 37 كم تقريبا من بوابة كعام شرقا حتى منطقة النفازة غربا، ويعد الشريان الرئيس الذي يربط جميع المحلات العمرانية ببلدية الخمس مع بعضها كما أنه الطريق الرابط بين الخمس والمناطق المجاورة كزيتن شرقا وطرابلس غربا، كما يعد الشريان الرئيس للحركة التجارية،

ولمعرفة التوزيع الجغرافي للنقاط السوداء على الطريق تم تقسيمه إلى ثلاثة كما هو موجود بمكتب المرور الخمس أجزاء، الجزء الاول يمتد من بوابة كعام شرقا حتى مقهى الشجرة غربا بطول حوالي 13 كم، الجزء الثاني يبدأ من مقهى الشجرة حتى الاشارة الضوئية لمفترق لبدة بطول حوالي 10، والجزء الثالث يبدأ من الاشارة الضوئية لمفترق لبدة شرقا حتى النقازة غربا بطول حوالي 14 كم، حسب التقسيم المتبع بمكتب المرور والتراخيص الخمس.

جدول (1) توزيع حوادث المرور على الطريق الساحلي بمنطقة الدراسة خلال الفترة من 2018-2020

جملة	الاشارة الضوئية - النقازة	المقهى-الاشارة الضوئية	بوابة كعام-المقهى	
18	10	4	4	2018
31	15	6	10	2019
28	16	10	6	2020
81	41	20	20	جملة
%100	50.6	24.7	24.7	%

المصدر / اعتمادا على بيانات مكتب المرور والتراخيص الخمس 2021



المصدر / اعتمادا على الجدول (1)

شكل (1) توزيع حوادث المرور على الطريق الساحلي بمنطقة الدراسة 2018-2020

يلاحظ من بيانات الجدول (1) والشكل (1) أن إجمالي حوادث المرور على الطريق الساحلي بمنطقة الدراسة (الخمس) في الفترة الزمنية المشار إليها سابقا بلغ حوالي: 81 حادثا مروري وقعت في أجزاء متفرقة منه، حيث جاء الجزء الممتد من الاشارة الضوئية لمفترق لبدة شرقا إلى النقازة غربا في المرتبة الاولى وبنسبة 50.6% من جملة الحوادث التي وقعت في منطقة الدراسة، ويعزى السبب إلى أن هذا الجزء يعد الاطول من الاجزاء الاخرى كما أن الطريق في هذا الجزء مفتوح وحركة المرور عليه أقل مقارنة بالأجزاء الاخرى مما يؤدي إلى أن سائق المركبة يزيد من سرعته هنا وبالتالي يقع الحادث بسبب السرعة والتهور، وفي المرتبة الثانية

جاءت الاجزاء الاخرى بنسبة 24.7 لكل منهما ويلاحظ هما أن أعداد الحوادث أقل من الجزء الاول ويعزى السبب إلى قصر المسافة من جهة وقلة سرعة المركبات نتيجة الازدحام من جهة أخرى.

الاضرار البشرية للحوادث:-

الاضرار البشرية هي الاذى الذي لحق بمستخدم الطريق نتيجة لوقوع الحادث المروري عليه، ويكون إما الوفاة أو الضرر البليغ، والذي يؤدي لوجود عاهة مستديمة في الجسم، أو أضرار بسيطة كالحدوش أو الجروح البسيطة التي سرعان ما يشفى منها(امبارك، ص112)، ويمكن ترتيب الاضرار البشرية بسبب الحادث المروري كالتالي:-

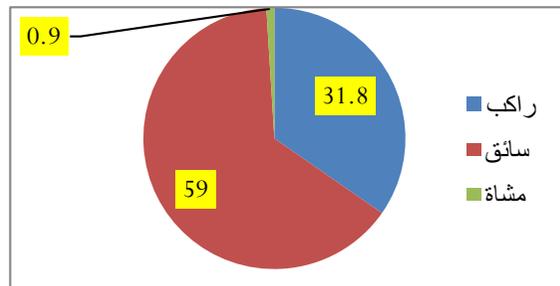
1- الوفيات:-

يقصد به ما ينتج عن الحادث وفاة عدد من الافراد سواء كانوا سائقين أم ركاب أم مشاه، والجدول (2) والشكل (2) يوضح كل منهما عدد الوفاة على الطريق بمنطقة الدراسة .

جدول(2) أعداد الوفيات على الطريق الساحلي ببلدية الخمس 2020/2018

السنة	سائق		راكب		مشاه		جملة	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%
2018	5	22.7	2	9.0	-	--	7	31.8
2019	2	9.0	3	13.6	-	--	5	22.7
2020	6	27.2	2	9.0	2	9.0	10	45.4
جملة	13	59	7	31.8	2	9.0	22	% 100

المصدر / اعتمادا على مكتب المرور والتراخيص الخمس، بيانات غير منشورة، 2021



المصدر اعتمادا على بيانات الجدول(2)

شكل(2) أعداد الوفيات على الطريق الساحلي ببلدية الخمس 2020/2018

يلاحظ من خلال البيانات الواردة في الجدول(2) والشكل(2) أن مجموع عدد الوفيات جراء حوادث المرور على الطريق الساحلي في منطقة الدراسة بالفترة المشار إليها سابقا قد بلغ حوالي: 22 حالة منها 59% من مجموع الوفيات كانت في السائق، وحوالي 31.8% من الوفيات كانت في الراكب الذي مع السائق في نفس المركبة أو المركبة المقابلة، وحوالي 9% من عدد الوفيات كانت في المشاة الذين يسرون على اقدامهم بجانب الطريق وهؤلاء أغلبهم طلاب مدارس أو كبار في السن.

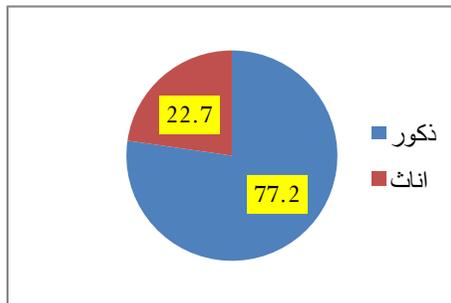
الوفيات حسب النوع(الجنس):-

تختلف أعداد الوفيات بسبب حوادث المرور بمنطقة الدراسة حسب النوع، والجدول(3) والشكل(3) يوضح كل منهما عدد الوفيات حسب النوع بمنطقة الدراسة.

جدول(3) الوفيات حسب الجنس بمنطقة الدراسة خلال الفترة من 2018-2020

السنة	ذكور		اناث		جملة	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%
2018	6	27.2	1	4.5	7	31.8
2019	4	18.1	1	4.5	5	22.7
2020	7	31.8	3	13.6	10	45.4
جملة	17	77.2	5	22.7	22	100

المصدر / على مكتب المرور والتراخيص الخمس، بيانات غير منشورة، 2021



المصدر / اعتمادا على بيانات الجدول(3)

شكل(3) الوفيات حسب الجنس بمنطقة الدراسة خلال الفترة من 2020/2018

تبين من خلال البيانات الواردة في الجدول (3) والشكل (3) أن عدد وفيات الذكور فاق عدد وفيات الإناث في كل سنوات الدراسة وأن إجمالي عدد وفيات الذكور في الفترة المشار إليها سابقا بلغ حوالي 77.2% من إجمالي عدد الوفيات بمنطقة الدراسة، وأن ما نسبته 22.7% من إجمالي الوفيات كانت في الإناث، ويعزى سبب ارتفاع نسبة وفيات الذكور عن الإناث أن الذكور أكثر استخداما للطرق والمركبات. كما أنهم أكثر تهورا وسرعة في قيادة المركبة من الإناث.

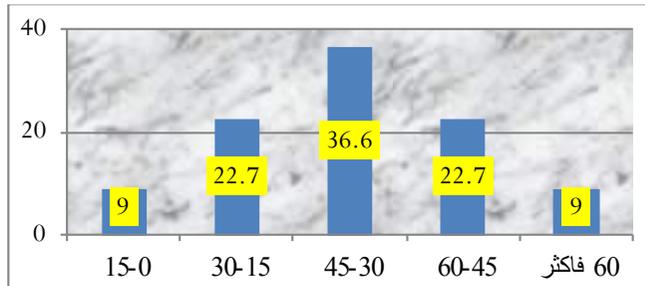
الوفيات حسب الفئات العمرية:-

اختلفت وفيات الحوادث بمنطقة الدراسة حسب الفئات العمرية ، والجدول (4) والشكل (4) يبين كل منهما وفيات الحوادث حسب الفئات العمرية.

جدول (4) الوفيات حسب الفئات العمرية خلال الفترة من 2020/2018

الفترة السنة	أقل من 5 سنة		15- أقل من 30 سنة		30- أقل من 45 سنة		60 فأكثر		جملة	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%
2018	---	---	2	9.0	3	13.6	-	=	7	31.8
2019	1	4.5	-	-	1	4.5	-	-	5	22.7
2020	1	4.5	3	13.6	4	18.1	-	-	10	45.4
جملة	2	9.0	5	22.7	8	36.6	2	9.0	22	100

المصدر / اعتمادا على مكتب المرور والتراخيص الخمس، بيانات غير منشورة، 2021



المصدر / اعتمادا على بيانات الجدول (4)

شكل (4) الوفيات حسب الفئات العمرية خلال الفترة من 2020/2018

تبين من خلال البيانات الواردة في الجدول (4) والشكل (4) أن مجموع وفيات الحوادث المرورية بمنطقة الدراسة في الفترة المشار إليها سابقا قد بلغ حوالي 22 وفاة، منها 36.6% في الفئة العمرية من 45-30 سنة وهي الفئة المنتجة في المجتمع ويعزى سبب ارتفاع الوفيات في هذه الفئة إلى أن أغلب هذه الفئة

يتملكون مركبات وأكثرهم حركة على الطرق، وجاءت الفئة الأولى والأخيرة أقل الفئات عرضة للإصابات بحوادث المرور هذه الفئات تشمل صغار السن وكذلك كبار السن وهؤلاء أقل حركة على الطرق.

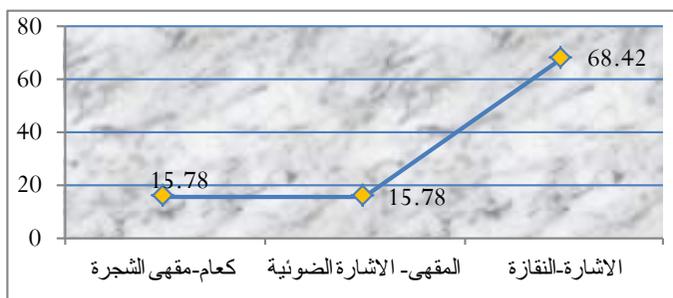
التوزيع الجغرافي لحوادث الوفيات:-

تختلف أماكن وقوع حوادث الوفيات على الطريق الساحلي بمنطقة الدراسة من مكان لآخر حسب التباين المكاني للحركة المرورية من جهة والسرعة من جهة أخرى والجدول (5) والشكل (5) يبين كل منهما أماكن وقوع حوادث المرور التي أدت للوفيات بمنطقة الدراسة.

جدول (5) التوزيع الجغرافي لحوادث الوفيات خلال الفترة من 2020/2018

جملة	الإشارة الضوئية -		المقهى-الإشارة الضوئية		بوابة كعام- مقهى الشجرة		المكان السنة
	عدد	%	عدد	%	عدد	%	
26.31	5	21.05	4	5.26	1	—	2018
36.84	7	15.78	3	10.53	2	10.53	2019
36.84	7	31.57	6	—	—	5.26	2020
100	19	68.42	13	15.78	3	15.78	جملة

المصدر/ اعتمادا على مكتب المرور والتراخيص الخمس، بيانات غير منشورة، 2021



المصدر / اعتمادا على بيانات الجدول (5)

شكل (5) التوزيع الجغرافي لحوادث الوفيات خلال الفترة من 2020/2018

يلاحظ من استقراء الجدول (5) والشكل (5) أن إجمالي حوادث الوفيات بمنطقة الدراسة في الفترة الزمنية المذكورة بلغ حوالي 19 حادثا نتج عنها وفيات 22 شخصا، واختلفت هذه الحوادث في أماكن وقوعها على الطريق الساحلي حيث جاءت المنطقة الممتدة من الإشارة الضوئية على الطريق الساحلي لمفترق لبدة إلى النقازة في المرتبة الأولى وبنسبة 68.42% من إجمالي حوادث الوفيات في المنطقة ويعزى سبب ذلك أن هذا الجزء من الطريق تكون حركة الكثافة المرورية فيه أقل من الأجزاء الأخرى، بالتالي فإن سائق المركبة هنا

يزيد من سرعته مما يسبب في ارتكاب الحوادث المروري، وفي المرتبة الأخيرة جاء كل من الجزء الممتد من بوابة كعام حتى مقهى الشجرة إلى الإشارة الضوئية لمفترق لبدء بنسبة 15.78% لكل منهما ويعزى سبب قل الحوادث المرورية في هذين الجزئين من الطريق الساحلي بمنطقة الدراسة إلى قلة السرعة بسبب كثافة حركة المرور هنا كما أن الطريق هنا غير صالح للاستخدام بسبب وجود الحفر والتشققات في الطريق مما يضطر سائق المركبة لتخفيض السرعة.

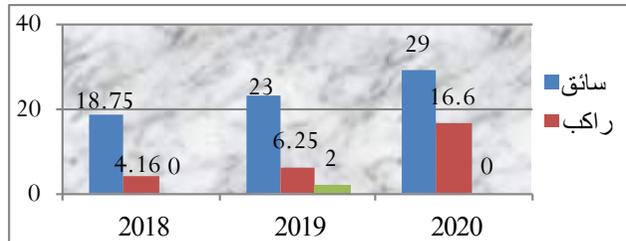
الاصابات البليغة:-

وهي الاصابات التي يترتب عليها وجود عاهة أو إعاقة في الجسم، وأحيانا أخرى تؤدي إلى فقدان المصاب حياته بعد فترة من الزمن في الغالب ما تكون قصيرة، والجدول (6) والشكل (6) يوضح كل منهما الاضرار البليغة لحوادث المرور بمنطقة الدراسة.

جدول(6) الاصابات البليغة خلال الفترة من 2020/2018

السنة	سائق		راكب		مشاة		جملة	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%
2018	9	18.75	2	4.16	-	-	11	22.91
2019	11	23	3	6.25	1	2	15	31.25
2020	14	29	8	16.6	-	-	22	46
جملة	34	70.8	13	27.8	1	2	48	100

المصدر/ اعتمادا على مكتب المرور والتراخيص الخمس، بيانات غير منشورة، 2021



المصدر / اعتمادا على بيانات الجدول (6)

شكل(6) التوزيع الجغرافي لحوادث الوفيات خلال الفترة من 2020/2018

يمكن من خلال البيانات الواردة في الجدول (6) والشكل (6) تتبع الحقائق التالية:-

بلغ اجمالي الاصابات البليغة في منطقة الدراسة حوالي 48 اصابة أو شخصا تعرضوا لاصابات بليغة جراء حوادث المرور، وكانت أغلب الاصابات في السائقين حيث بلغت حوالي 70.8% من مجمع الاصابات

البليغة على الطريق الساحلي بمنطقة الدراسة، ويعزى سبب ارتفاع عدد اصابات السائقين عن الركاب والمشاة إلى أن أغلب حوادث التي سجلت بمنطقة الدراسة وجود سائق للمركبة فقط لا يوجد معه راكب هذا من جهة كما أن عدد المترجلين على جانبي الطريق قليل وبالتالي سجلت أعلى نسبة في السائقين، وفي المرتبة الثانية الركاب ونسبة 27.8% من مجموع الاصابات البليغة وجاء في المرتبة الثالثة المشاة بنسبة 2% من مجموع الاصابات البليغة على الطريق الساحلي بمنطقة الدراسة.

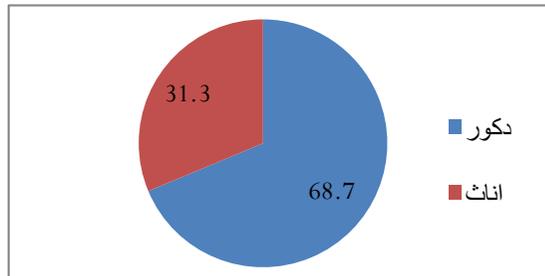
الاصابات البليغة حسب النوع (الجنس):-

تتباين الاصابات البليغة بين الذكور والاناث على الطريق الساحلي ويلاحظ أن أعداد الذكور تفوق أعداد الإناث في كل الحوادث، والجدول (7) والشكل (7) يوضح كل منهما الاصابات البليغة بين الذكور والإناث بمنطقة الدراسة.

جدول (7) الاصابات البليغة حسب النوع (الجنس)

النوع السنة	ذكور		إناث		جملة	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%
2018	7	14.58	4	8.3	11	22.9
2019	10	20.8	5	10.4	15	31.25
2020	16	33.3	6	12.5	22	45.8
جملة	33	68.7	15	31.3	48	100

المصدر / اعتمادا على مكتب المرور والتراخيص الخمس، بيانات غير منشورة، 2021



المصدر / اعتمادا على بيانات الجدول (7)

شكل (7) الاصابات البليغة حسب الجنس خلال الفترة من 2020/2018

يلاحظ من خلال بيانات الجدول (7) والشكل (7) أن نسبة الذكور فاقت نسبة الإناث في الاصابات البليغة حيث وصلت إلي حوالي 68.7% من جملة الاصابات وحوالي 31.3% كانت في الاناث، ويرجع سبب ارتفاع نسبة الذكور عن الاناث إلى أن الذكور أكثر استخداما للمركبات من الاناث.

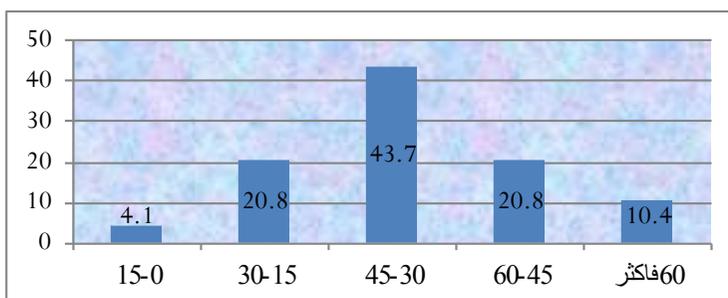
الاصابات البليغة حسب الفئات العمرية:-

اختلفت وفيات الحوادث بمنطقة الدراسة حسب الفئات العمرية ، والجدول (8) والشكل (8) يبين كل منهما وفيات الحوادث حسب الفئات العمرية.

جدول (8) الاصابات البليغة حسب الفئات العمرية:-

جملة	60 فأكثر		45- أقل من 60		30- أقل من 35 سنة		15- أقل من 30 سنة		0- أقل من 15 سنة		الفئة السنة
	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	
28	11	2.0	1	6.2	3	10.4	5	2.0	1	2.0	2018
30	15	2.0	1	6.2	3	14.5	7	8.3	4	-	2019
42	22	6.2	3	8.3	4	18.7	9	10.4	5	2.0	2020
100	48	10.4	5	20.8	10	43.7	21	20.8	10	4.1	جملة

المصدر/ اعتمادا على مكتب المرور والتراخيص الخمس، بيانات غير منشورة، 2021



المصدر / اعتمادا على الجدول (8)

شكل (8) الاصابات البليغة حسب الفئات العمرية

تبين من خلال بيانات الجدول (8) والشكل (8) أن الفئة العمرية من 30 إلى أقل من 45 سنة هي الفئة الأكثر عرضة للأصابات البليغة على الطريق الساحلي حيث بلغت نسبتها حوالي 43.7% من مجموع الاصابات البليغة، يليها الفئة العمرية من 15 إلى 30 والفئة العمرية من 45 إلى 60 سنة بنسبة 20.8 لكل منهما، وجاءت في المرتبة الثالثة الفئة العمرية 60 سنة فأكثر بنسبة 10.4%، وسجلت الفئة من 0 حتى 15 سنة ما نسبته 4.1% من مجموع الاصابات بمنطقة الدراسة.

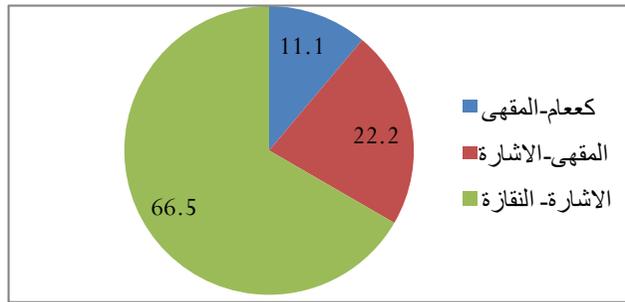
التوزيع الجغرافي لحوادث الاصابات البليغة:-

تختلف أماكن وقوع حوادث الإصابات البليغة على الطريق الساحلي بمنطقة الدراسة من مكان لآخر حسب التباين المكاني للحركة المرورية من جهة والسرعة من جهة أخرى والجدول (9) والشكل (9) يبين كل منهما أماكن وقوع حوادث المرور التي أدت للإصابات البليغة بمنطقة الدراسة .

جدول(9) التوزيع الجغرافي لحوادث الإصابات البليغة

المكان السنة	بوابة كعم- مقهى الشجرة		المقهى-الإشارة الضوئية		الإشارة الضوئية- النقازة		جملة
	عدد	%	عدد	%	عدد	%	
2018	2	5.5	1	2.7	5	13.8	8
2019	2	5.5	4	11.1	10	27.7	16
2020	-	-	3	8.3	9	25	12
جملة	4	11.1	8	22.2	24	66.5	36

المصدر/ اعتمادا على مكتب المرور والتراخيص الخمس، بيانات غير منشورة، 2021



المصدر / اعتمادا على الجدول (9)

شكل(9) التوزيع الجغرافي لحوادث الإصابات البليغة

يلاحظ من خلال البيانات الواردة في الجدول (9) والشكل (9) بلغ إجمالي حوادث المرور المؤدية إلى إصابات بليغة بمنطقة الدراسة حوالي 36 حادثا مروري وقعت في أجزاء متفرقة من الطريق الساحلي بمنطقة الدراسة حيث سجلت أعلاها في الجزء الممتد من الإشارة الضوئية إلى النقازة بنسبة 66.5% من مجموع الحوادث، وجاء في المرتبة الثانية الجزء الممتد من مقهى الشجرة إلى الإشارة الضوئية بنسبة 22.2% من جملة حوادث الإصابات البليغة بمنطقة الدراسة، وفي المرتبة الثالثة الجزء الممتد من البوابة شرقا حتى مقهى الشجرة غربا بنسبة 11.1% من جملة الحوادث المرورية، كما يمكن الإشارة هنا إلى أن إجمالي الإصابات البليغة لهذه الحوادث بلغ حوالي 48 إصابة.

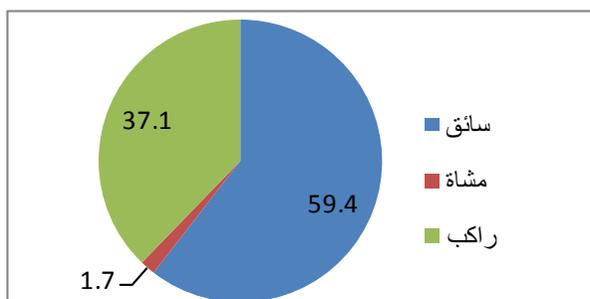
الاصابات البسيطة:-

هي تلك الاصابات التي يشقى منها صاحبها في أيام قليلة كالحدوش والجروح البسيطة الناتجة عن الحادث المروري، وهذه الحوادث الأقل ضررا بشريا من حيث العدد على الطريق الساحلي ويعزى سبب ذلك إلى أن أغلب الحوادث المرورية تقع على هذا الطريق بسبب السرعة الزائدة من قبل سائق المركبة وبالتالي فإن أغلب الحوادث التي تقع على هذا الطريق أضرارها البشرية إما أن تكون الوفيات أو الاصابات البليغة، والجدول(10) والشكل(10) يوضح كل منهما الاصابات البسيطة بمنطقة الدراسة في الفترة الزمنية المشار إليها سابقا.

جدول(10) الاصابات البسيطة بمنطقة الدراسة خلال الفترة من 2018-2020

السنة	سائق		راكب		مشاة		جملة	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%
2018	3	8.10	6	16.2	-	-	9	24.3
2019	10	27	2	5.4	-	-	12	32.4
2020	9	24.3	6	16.2	1	1.7	16	43.3
جملة	22	59.4	15	37.1	1	1.7	37	100

المصدر/ اعتمادا على مكتب المرور والتراخيص الخمس، بيانات غير منشورة، 2021



المصدر اعتمادا على الجدول(10)

شكل(10) الاصابات البسيطة بمنطقة الدراسة

يلاحظ من استقراء الجدول(10) والشكل(10) أن اجمالي اضرار الإصابات البسيطة على الطريق الساحلي بمنطقة الدراسة بلغت حوالي 37 إصابة منها حوالي 59.4% في السائق للمركبة وحوالي 37.1% في الركاب و1.7% في المشاة ويرجع قلة عدد الاصابات البسيطة مقارنة بالإصابات الاخرى

إلى أن السرعة هي السبب الرئيس لحوادث المرور على هذا الطريق وأن اغلب الحوادث المرورية هنا الناجمة عن السرعة اصابتها في الغالب إما الوفيات أو الإصابات البليغة.

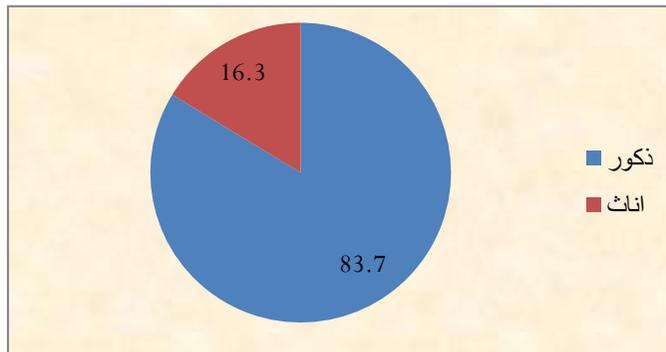
الاصابات البسيطة حسب الجنس:- (ذكور - اناث)

تفاوتت الاصابات البسيطة بين الذكور والاناث على الطريق الساحلي ويلاحظ أن أعداد الذكور تفوق أعداد الاناث في كل الحوادث، والجدول(11) والشكل(11) يوضح كل منهما الاصابات البسيطة بين الذكور والاناث بمنطقة الدراسة.

جدول(11) الاصابات البسيطة حسب الجنس:- (ذكور - اناث)

النوع السنة	ذكور		اناث		جملة	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%
2018	7	18.9	2	5.4	9	24.3
2019	11	29.7	1	2.7	12	32.4
2020	13	35.1	3	8.10	16	43.2
جملة	31	83.7	6	16.3	37	100

المصدر/ اعتمادا على مكتب المرور والتراخيص الخمس، بيانات غير منشورة، 2021



المصدر/ اعتمادا على الجدول(11)

شكل(11) الاصابات البسيطة حسب الجنس:- (ذكور - اناث)

يلاحظ من استقراء الجدول(11) والشكل(11) أن اجمالي عدد الاصابات البسيطة بلغ حوالي: 37 اصابة، منها حوالي 31 اصابة في الذكور وبنسبة 83.7% من جملة الاصابات البسيطة، وحوالي: 6 اصابات

في الاناث وبنسبة 16.3% من جملة الاصابات البسيطة على الطريق الساحلي بمنطقة الدراسة، ويعزي سبب ارتفاع نسبة الذكور عن الاناث أن الذكور أكثر استخداما للمركبات والطرق.

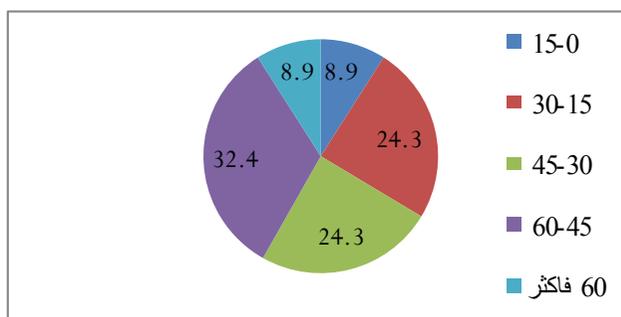
الاصابات البسيطة حسب الفئة العمرية:-

يختلف عدد الاصابات البسيطة حسب الفئات العمرية على الطريق الساحلي بمنطقة الدراسة، والجدول (12) والشكل (12) يوضح كل منهما الاصابات البسيطة حسب الفئات العمرية بمنطقة الدراسة.

جدول (12) الاصابات البسيطة حسب الفئة العمرية:-

جملة	60 فأكثر		45- أقل من 60		30- أقل من 45		15- أقل من 30		0- أقل من 5		الفئة السن	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%		
24.3	9	2.7	1	8.9	3	8.9	3	-	--	2.7	1	2018
32.4	12	5.4	2	10.8	4	2.7	1	13.5	5	-	-	2019
43.2	16	-	-	13.5	5	13.5	5	10.8	4	5.4	2	2020
100	37	8.9	3	32.4	12	24.3	9	24.3	9	8.9	3	جملة

المصدر/ اعتمادا على مكتب المرور والتراخيص الخمس، بيانات غير منشورة، 2021



المصدر اعتمادا على الجدول (12)

شكل (12) الاصابات البسيطة الفئات العمرية

تبين من الجدول (12) والشكل (12) أن إجمالي عدد الاصابات البسيطة بمنطقة الدراسة بلغ حوالي: 37 اصابة ، حيث سجلت الفئة العمرية من 45 إلى 60 سنة المرتبة الأولى وبنسبة 32.4% من جملة الاصابات البسيطة بمنطقة الدراسة، يليها الفئة العمرية من 15 إلى 30 والفئة من 30 إلى 45 عاما

في المرتبة الثانية بنسبة 24.3% لكل منهما، وجاءت كل من الفئة العمرية الأولى والفئة العمرية الأخيرة في المرتبة الثالثة بنسبة 8.9% لكل منهما.

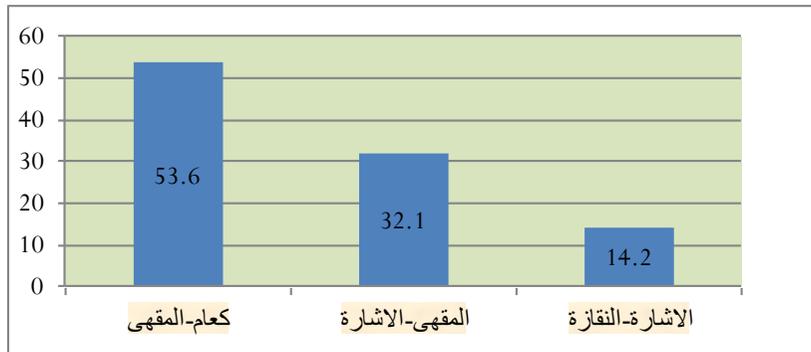
التوزيع الجغرافي لحوادث الاصابات البسيطة:-

تفاوتت أماكن وقوع حوادث المرور التي أدت إلى وقوع اصابات بسيطة على الطريق الساحلي بمنطقة الدراسة من مكان لآخر والجدول (13) والشكل (13) يبين كل منهما التوزيع الجغرافي لحوادث الاصابات البسيطة بمنطقة الدراسة.

جدول(13) التوزيع الجغرافي لحوادث الاصابات البسيطة

جملة	الاشارة الضوئية- النفقارة		المقهى-الاشارة الضوئية		بوابة كعام- مقهى الشجرة		المكان السنة
	عدد	%	عدد	%	عدد	%	
25	7	3.5	1	7.1	2	14.2	2018
28.6	8	7.1	2	-	-	21.4	2019
46.4	13	3.5	1	25	7	17.8	2020
100	28	14.2	4	32.1	9	53.6	جملة

المصدر/ اعتمادا على مكتب المرور والتراخيص الخمس، بيانات غير منشورة، 2021



المصدر / اعتمادا على الجدول (13)

شكل(13) التوزيع الجغرافي لحوادث الاصابات البسيطة

لوحظ من الجدول (13) والشكل (13) أن حوادث الاصابات البسيطة بمنطقة الدراسة بلغ اجماليها حوالي: 28 حادثا، اختلفت أماكن وقوعها على الطريق الساحلي بمنطقة الدراسة، جاء الجزء الممتد من بوابة كعام شرقا حتى مقهى الشجرة غربا في المرتبة الأولى وبنسبة 53.6% من جملة حوادث الاصابات

البسيطة، وفي المرتبة الثانية الجزء الممتد من مقهى الشجرة شرقا حتى الاشارة الضوئية لمفتحة لبدة غربا ونسبة 32.1% من جملة حوادث الاصابات البسيطة ، وسجل الجزء الممتد من الاشارة الضوئية لمفتحة لبدة شرقا حتى النقازة غربا في المرتبة الاخيرة ونسبة 14.2% من جملة حوادث الاصابات البسيطة بمنطقة الدراسة

النتائج:-

من واقع ما تم التعرض إليه من مواضيع تخص موضوع الدراسة ومن خلال تحليل البيانات المجمعة، فقد تم التوصل لمجموعة من النتائج التي أيدت أغلب الفرضيات، والتي بموجبها تم التوصل لمجموعة من التوصيات والمقترحات إن أخذت بعين الاعتبار من قبل صناع القرار سيكون لها الدور الفعال للحد من النزيف الدموي على الطريق الساحلي والذي بات يهدد الجميع، هذه النتائج هي:-

1- لوحظ من خلال تقسيم الطريق إلى ثلاثة أجزاء، أن الجزء الممتد من الاشارة الضوئية لمفتحة لبدة شرقا حتى النقازة غربا هو الجزء الأكثر خطورة ودموية حيث سجلت فيه أغلب حوادث الاصابات البليغة والوفيات.

2- اثبتت الدراسة أن العامل البشري والمتمثل في السلوكيات الخاطئة السبب الرئيس لحوادث المرور.

3- وجود تفاوتات في عدد الحوادث وعدد الاضرار البشرية بين سنوات الدراسة.

التوصيات:-

من خلال ما تم عرضه من نتائج تم التوصل إليها تضمنت الدراسة مجموعة من المقترحات والتوصيات إذا ما تم أخذها بعين الاعتبار ستسهم في حلحلة قضايا المرور على الطريق الساحلي ، هذه التوصيات هي:-

1- الوقوف على النقاط السوداء الرئيسة على الطريق ومعالجة اسبابها ووضع حلولاً جذرية لها.

2- العمل على صيانة وتوسعة الطريق الساحلي باعتباره الشريان الرئيس الذي يربط جميع مناطق البلاد بعضها.

3- التشديد على تطبيق القوانين المرورية على المخالفين لأداب وقواعد السير على الطرقات وخصوصا المتهورين منهم والتي تعد المشكلة الرئيسية لأغلب الحوادث.

4- العمل على تكثيف دوريات المرور على الطريق الساحلي وتطبيق القوانين على المخالفين لآداب المرور على الطريق الساحلي.

5- وضع سيارات الاسعاف في أماكن متفرقة على جانبي الطريق الساحلي وبشكل دوري لإسعاف مصابي الحوادث المرورية.

قائمة المراجع:-

1- أحمد الصغير، مُجد، تطور حركة المرور بمدينة طرابلس، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة طرابلس، كلية الآداب، 1993.

2- أمبارك، عبدالقادر علي، الحد من انتشار حوادث الطرق، بحث مقدم إلى الندوة العلمية لحوادث الطرق وأثارها الاقتصادية والاجتماعية، طرابلس، 2001.

3- جدعان، خيرى سعد، اعتبارات السلامة في حوادث المرور بنسبة تخطيط المدن، المدينة العربية، الكويت، 1990.

4- غليليب، خالد حسين، بحث الاضرار البشرية لحوادث المرور على الطريق الساحلي ببلدية زليتن، مجلة كلية الآداب، الجامعة الاسمية، زليتن، 2017.

5- أبومدينة، حسين مسعود، بحث بعنوان حوادث الطرق في بلدية مصراتة، مجلة كلية التربية، جامعة مصراتة، العدد السابع، مارس، 2017.

6- راضي، عبدالمعطي السيد، الأثار الاقتصادية لحوادث المرور، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف، الرياض، 2008.

7- عريبي، نورالدين، حوادث الطرق (حجم المشكلة وطرق الوقاية) بحث مقدم إلى ندوة حوادث المرور وأثارها الاقتصادية والاجتماعية، طرابلس، 2005.