



مُلخص تنفيذي

حالة وفيات حوادث الطرق في 20 عاما

2023

إعداد
د.محمود الشريف



1 Fawzy moaz ST,
Alexandria, Egypt



www.josor.org



002-012-876-336-22



info@josor.org



مقدمة

من خلال ثلاثة محاور رئيسية وهم: أولاً: الإحصائيات العامة للوفيات الناجمة عن حوادث الطرق، ثانياً: التطور التاريخي لأعداد الوفيات. أخيراً: الإطار القانوني والمؤسسي لإدارة السلامة على الطرق.

أضحت وفيات حوادث الطرق تشكل ظاهرة عالمية لم تسلم منها دولة واحدة، لتحصد أرواح ما يقرب من **1.35** مليون شخص سنوياً بحسب بيانات منظمة الصحة العالمية، الذي اضطلع "مركز جسور" برصدها وتحليلها في الفترة الزمنية بين 2000 حتى 2019

الإشكاليات

أولاً: ما هي أعداد حالات الوفاة بسبب حوادث الطرق على مستوى المنطقة الجغرافية والدولة؟ ثانيًا: هل تتفاقم ظاهرة وفيات حوادث الطرق في الدول التي يقع فيها أكبر عدد من الوفيات أم في الدول التي تقع فيه أكبر نسبة من الوفيات بالنسبة لعدد سكانها؟ ثالثًا: من هم أكثر المتأثرين بهذه الظاهرة السلبية هل الذكور أم الإناث؟ وهل تدل الأرقام على حرص وحصافة أحدهما في القيادة عن الآخر؟ رابعًا: هل انكشمت أعداد الوفيات بالتزامن مع التطور التكنولوجي على مدار 20 عامًا محل الرصد أم حدث العكس؟ خامسًا: ما هي الوسائل التشريعية التي تهدف للحد أو ربما القضاء على حوادث الطرق؟

الأهمية

تكمن أهمية دراسة وفيات حوادث الطرق وتحليلها وتقييمها في السعي نحو تحسين السلامة المرورية وتخفيض عدد الوفيات والإصابات الناتجة عن الحوادث المرورية بقدر الإمكان. فضلًا عن فهم أسباب وظروف حوادث الطرق وتحديد ما إذا كان السبب يعود لعوامل الطريق أو السيارة أو السائق أو ظروف الطقس أو البيئة العامة. كما أن رصد الظاهرة وأبعادها يؤثر بما لا يدع مجال للشك في تطوير وتحديث السياسات والتشريعات المرورية لتكون أكثر فعالية ونجاعة للحد من هذا النوع من الحوادث. فضلًا عن تحديد الدول الأكثر تأثرًا بها وحثها على اتخاذ ما يلزم لتجنبها.

النطاق

لدراسة نطاقين؛ **الأول: نطاق زمني**: وهو يشمل الفترة ما بين 2000 إلى 2019، أي في عقدين من الزمان لبيان منحنى الهبوط والصعود في أعداد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق. **ثانيًا: النطاق المكاني**: وهو يشمل 183 دولة من دول العالم مقسمة على 8 مناطق جغرافية، مع بيان خصوصية المنطقة العربية وإحصاءاتها.



الإحصائيات العامة للوفيات الناجمة عن حوادث الطرق

1

يشير مفهوم "وفيات حوادث الطرق" إلى الأشخاص الذين يفقدون حياتهم بسبب حوادث تقع على الطرق العامة أو الخاصة. وبحسب تعريف منظمة الصحة العالمية هي تلك الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق التي تقع في غضون 30 يومًا من تاريخ وقوع حادث مروري

في 20 عامًا تبدأ في 2000 وتنتهي في 2019
تراوحت وفيات حوادث الطرق بين 3 تقديرات



وجود أكثر من تقدير لأعداد الوفيات يرجع إلى
اختلاف المنهجيات والمصادر المستخدمة في
جمع البيانات وتحليلها وتصنيفها



إجمالي وفيات حوادث الطرق في المنطقة العربية من 2000 حتى 2019

التقدير الأعلى	التقدير الأدنى	الدولة العربية
274,771	111,231	مصر
198,723	144,425	السودان
175,523	140,818	الجزائر
158,103	123,754	السعودية
157,088	123,276	المغرب
148,397	109,766	العراق
131,595	91,686	اليمن
96,114	67,793	سوريا

ضمّت البيانات 19 من أصل 22 دولة، تراوح عدد الوفيات فيهم بين حد أدنى بلغ مليون و113 ألفاً و882 حالة وفاة، وحد أقصى مليون و667 ألفاً و645 حالة وفاة في العقدين محل الرصد. وهو ما يُمثل نسبة ما بين 5.4% و5.7% من إجمالي حالات الوفاة التي وقعت بسبب حوادث الطرق عالمياً.

80,290	50,587	الصومال
54,815	13,604	ليبيا
53,341	42,915	تونس
38,810	27,069	الأردن
27,448	20,569	الإمارات
24,410	12,859	لبنان
17,494	13,015	سلطنة عمان
15,656	11,110	الكويت
6,822	3,808	دولة قطر
4,965	3,729	جيبوتي
3,278	1,877	البحرين
1,667,643	1,113,891	الإجمالي



لم تتضمن بيانات منظمة الصحة العالمية أعداد وفيات حوادث الطرق في فترة الرصد وهي 20 عاماً، لـ 3 دول عربية وهم! فلسطين، موريتانيا، جزر القمر.

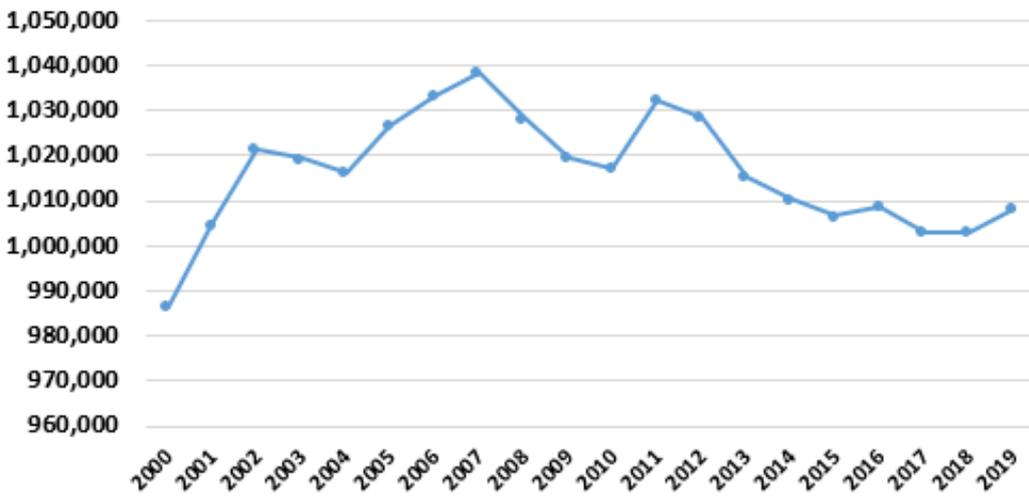
تطور معدل التغيير في أعداد الوفيات زمنياً



عالمياً؛ في عام 2000، بلغ عدد وفيات حوادث الطرق بحسب التقدير الأدنى 986 ألفاً و526 شخصاً، بينما أعلى تقدير بلغ مليون و359 ألفاً و990 شخصاً. وبنهاية عام 2019، قدر عدد الوفيات بمليون و8 آلاف و401 شخصاً في التقدير الأدنى، وسجل أعلى تقدير للوفيات ما مقداره مليون و554 ألفاً و234 شخصاً.



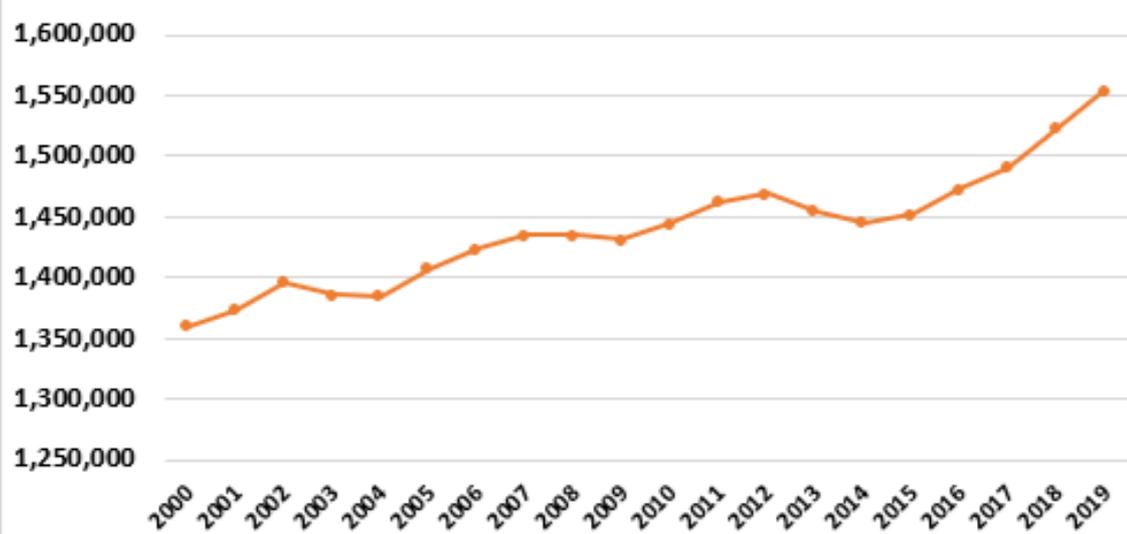
التطور الزمني لأعداد وفيات حوادث الطرق بحسب التقدير الأدنى (2000-2019)



يفترض أن تنكمش أعداد وفيات حوادث الطرق بمرور الزمن، ولكن حدث العكس، حيث ازدادت عدد حالات الوفيات منذ 2000 حتى 2019.

أقل تقدير لمعدل التغيير في زيادة عدد الوفيات خلال فترة الدراسة كان 21 ألفاً و875 حالة وفاة مؤكدة، وأعلى تقدير لها هو 194 ألفاً و244 حالة وفاة، بين عامي 2000 و2019.

التطور الزمني لأعداد وفيات حوادث الطرق بحسب التقدير الأعلى (2000-2019)

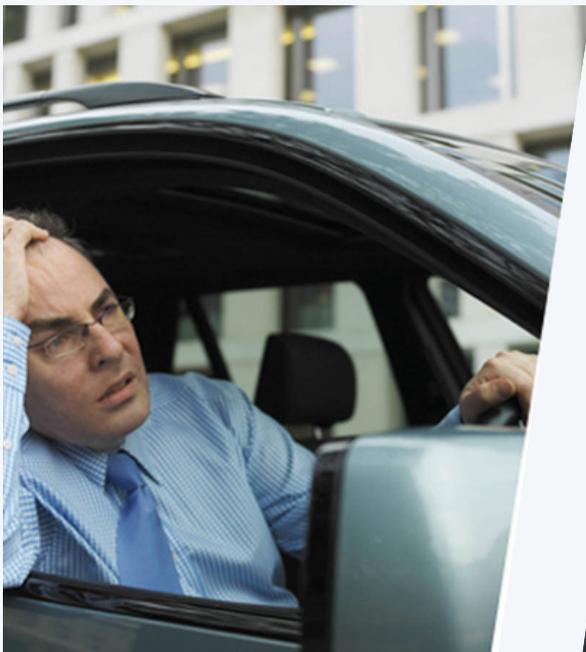


على مستوى المنطقة العربية، فقد سجلت بيانات وفيات الذكور بحسب التقدير المتوسط، مليوناً و5 آلاف و557 حالة وفاة في العقدين محل الرصد، في المقابل بلغت وفيات الإناث في فترة الرصد ذاتها ما مقداره 361 ألفاً و896 حالة وفاة. أي أن وفيات الذكور تزيد بثلاث مرات على وفيات الإناث.



بلغت وفيات الذكور بحسب تقديرها المتوسط 38 ألفاً و964 حالة وفاة في عام 2000، بينما في عام 2019 انكمش انكماشاً كبيراً ليصل إلى 22 ألفاً و389 حالة فقط بانخفاض ما يزيد على 16 ألف و500 حالة في 20 عاماً، أي بمتوسط انخفاض سنوي يبلغ 872 سنوياً.

بلغت وفيات الإناث بحسب التقدير المتوسط 21 ألفاً و794 حالة في عام 2019، في المقابل بلغت 14 ألفاً و844 حالة في عام 2000، وبمقارنة بداية فترة الرصد بنهايتها نجد أن وفيات الإناث تضخمت ما يقرب من 7 آلاف حالة وفاة في 20 عاماً أي بمتوسط زيادة 350 حالة سنوياً.



الإطار التنظيمي لإدارة السلامة على الطرق



تشير البيانات إلى أن 161 دولة لديها وكالة متخصصة في السلامة على الطرق من مجموع 175 دولة رصد لهم بيانات في عام 2016 فقط، أما الدول الأخرى وعددهم 14 دولة لم يكن لديهم هذه الوكالة



تؤدي كل زيادة قدرها 1 كم/ ساعة في متوسط سرعة المركبة إلى زيادة نسبتها 4% في خطورة التعرض لحادث مميت وزيادة نسبتها 3% في خطورة التعرض لحادث خطير. كما ترتفع خطورة التعرض للوفاة بين المشاة الذين تصدمهم السيارات في مقدمتها (بواقع 4.5 مرات من 50 كم/ ساعة إلى 65 كم/ ساعة)



تراوحت الحدود القصوى في المناطق الحضرية بين 24 كيلومتر في الساعة سجلت في جزيرة سانتا لوييس وهي جزيرة تقع في شرق البحر الكاريبي، و128 كيلومتر في الساعة سجلت في الولايات المتحدة الأمريكية. أما في المناطق الريفية فاختلفت الحدود القصوى للسرعة أثناء القيادة حيث أشارت البيانات أن هناك 44 دولة حددت سرعة قصوى بلغت بين 100 إلى 130 كيلو متر في الساعة، و50 دولة حددت السرعة القصوى فيها بـ 90 كيلو متر في الساعة، و33 دولة حددت سرعتها القصوى في القيادة بـ 80 كيلو متر في الساعة.



تشير البيانات التي تم رصدها لمجموع 175 دولة أنه في عام 2017، كان هناك 84 دولة لديها قوانين وطنية تضع قيودًا على الأطفال بالمركبات، مقابل 91 دولة لم تسن قوانين وطنية تضع قيودًا تؤمن الأطفال داخل المركبات.

يمكن أن يؤدي ارتداء الخوذة بشكل صحيح إلى تخفيض نسبته 42% في خطورة التعرض لإصابات مميتة وآخر نسبته 69% في خطورة التعرض لإصابات الرأس



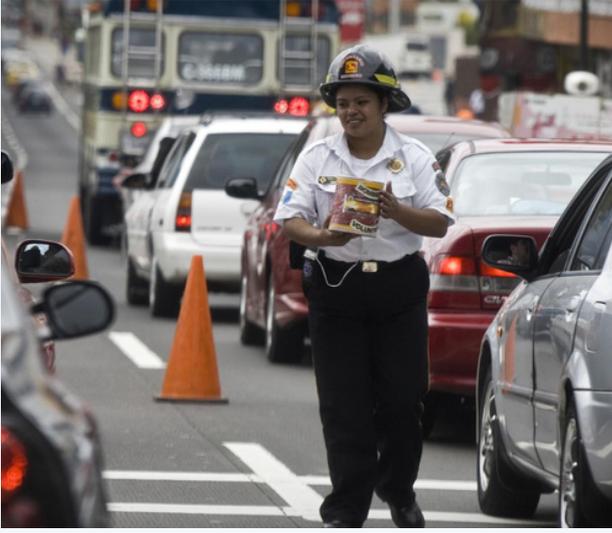
تفاوتت نسبة وفيات القيادة تحت تأثير الكحول من دولة لأخرى في عام الرصد ذاته، غير انه بحسب البيانات الواردة في من منظمة الصحة العالمية في 2017، هناك 6 دول تصدرت الترتيب العالمي في معدل الوفيات الناجمة عن حوادث القيادة تحت تأثير الكحول بنسبة تراوحت بين 56% إلى 100% من إجمالي وفيات حوادث الطرق، وهم ميكرونيزيا، تونغغا، فانواتو، ليسوتو، الجديدة



لم يرصد في بعض الدول العربية أي حالات وفيات بسبب القيادة تحت تأثير الكحول، وهم: مصر، والعراق، والأردن، والكويت، ولبنان، وموريتانيا، وفلسطين، والسعودية، والصومال، وسوريا

يؤدي استخدام حزام الأمان إلى تقليل خطورة وفاة السائق والركاب الجالسين في المقاعد الأمامية بنسبة تتراوح بين 40 و50%، وتقليل خطورة التعرض للوفاة والإصابات الخطيرة فيما بين الركاب الجالسين في المقاعد الخلفية بنسبة 25%





الخاتمة

وما ينطبق على هذا المحور ينطبق كذلك على محور سلامة وتأمين المركبات والتي تُعد أحد العوامل المهمة في الحد من حوادث الطرق كالتزام بالمعايير الفنية الأكثر أماناً في تصنيع المركبات وتمييز المركبات التي تحوي نظم أمان مُتعددة.

الإحصاءات المتعلقة بوفيات حوادث الطرق تعطي دلالات كثيرة من بينها ضرورة العمل على محاور عديدة تتناسب مع الأضرار الناجمة عنها، فعلى سبيل المثال محور البنية التحتية والتي تعد إحدى العوامل الرئيسية لتحقيق السلامة المرورية من حيث التصميم الآمن للطرق، وتنصيب الإشارات المرورية، وانتشار الإنارة، والصيانة الدورية لهذه الطرق وغيرها من مستلزمات البنية التحتية.



النتائج

المؤشر الأكثر دلالة وتعبيراً على بيان حالة الدولة من ظاهرة وفيات حوادث الطرق هو نسبة عدد هذه الوفيات لكل 100 ألف نسمة، فكلما ازدادت هذه النسبة تفاقمت الظاهرة سوءاً.

لم تنجو غير دولتين من وقوع حالات وفيات ناجمة عن حوادث الطرق وهما دولتي ميكرونيزيا وأنتيغوا وبربودا وذلك في 9 أعوام فقط من إجمالي 20 عامًا محل الدراسة

وفيات حوادث الطرق من الذكور كانت أعلى بثلاث مرات من وفيات الإناث وهو ما يخلق نوعاً من القرائن التي تدل على أن حيلة وحذر وحرص الإناث يزيد بكثير على الذكور غير أن في المنطقة العربية تتضخم وفيات الإناث بمتوسط 350 حالة سنويا في المقابل تنكمش وفيات الذكور بمتوسط 872 حالة سنويا.

بالنظر للتطور الزمني لأعداد وفيات حوادث الطرق نجد أن المنطقة العربية تسير على الطريق الصحيح لانخفاض تلك الأعداد مع مرور الوقت، وهو مؤشر جيد نحو الحد من هذه الظاهرة على كل المستويات.

أشرفت معظم دول العالم قوانين مختلفة للحد من تعاطي المسكرات أثناء القيادة، ووضع أحزمة الأمان للسائقين والركاب كذلك قوانين لوجوب وضع خوذة أثناء ركوب وقيادة الموتوسيكلات، إلا أن التشريعات لوحدها لا تكفي للتقليل من ظاهرة حوادث الطرق وإنما تعزيز الوعي العام له أهمية كبيرة في تحقيق الغرض ذاته.

التوصيات

ضرورة تحسين سلامة السيارات عن طريق تطوير تقنيات السلامة مثل نظام الفرامل المانعة للانزلاق ونظام التحكم في الثبات ووسائد الهواء وغيرها، فضلاً عن حث السائقين على المتابعة الدورية لصيانة مركباتهم، ووضع قوانين تعزز من استيراد السيارات التي يتوافر بها كل نظم الأمان.

ضرورة تحسين البنية التحتية للطرق لاسيما الجسور والأنفاق والإشارات المرورية والإضاءة وتفعيل الصيانات الدورية للطرق ورصد كفاءتها باستمرار لتقليل خطر الحوادث.

ضرورة تطوير برامج تدريب السائقين لتعليمهم كيفية القيادة بأمان وتجنب المخاطر، فضلاً عن إعداد ورش عمل يمكن مناصرة ما يحدث في الواقع العملي فيها للخروج بأفضل النتائج

ضرورة تفعيل القوانين على المخالفين وتطبيقها بشكل صارم، مثل فرض قيود السرعة ومنع القيادة تحت تأثير المخدرات والكحول، حزام الأمان وغيرها من الوسائل التي تهدف إلى حماية أرواح مستخدمي الطرق. فضلاً عن تشديد العقوبات على المخالفين لتحسين السلامة على الطرق

ضرورة توعية الجمهور بأهمية الالتزام بقواعد المرور والقيادة بأمان وتوفير المعلومات اللازمة لتجنب المخاطر المرتبطة بالقيادة.

**يُمكنكم الاطلاع على الدراسة التفصيلية
مُتضمنة عرض البيانات بشكل تفاعلي
عبر موقع مركز جسور www.josor.org**

تواصل مع فريق العمل



جمال غيطاس
ghietas@josor.org



محمود الشريف
mahmoud.salama@josor.org



نهال زكي
info@josor.org

يسرنا دعوتكم للتواصل معنا وذلك لمناقشة الأفكار والتعاون في مجالات المعرفة. نحن مركز جُسور للدراسات والاستشارات (م ج د) هو شركة منشئة وفقاً لقانون الاستثمار رقم 72 لسنة 2017 ويضطلع المركز بتوظيف المعرفة والثقافة في إطار ممارسته للمسؤولية الاجتماعية لرأس المال والسعي لتحقيق التكامل بين التنمية والثقافة. ليس للمركز أي أهداف أو أدوار أو اهتمامات سياسية، وينحصر نشاطه في مجال اقتصاديات المعرفة.

الهيكل التنظيمي:

للمركز مجلس إدارة ترأسه السيدة هديل صالح عبد الله كامل، ويُعيّن مجلس الإدارة رئيساً تنفيذياً للمركز. للمركز جهاز وظيفي داخلي، ويستعين في قيامه بالبحوث والدراسات والاستشارات بأهل الخبرة والتخصص من خارجه.

المؤسسون:

شركة المصفق المصري للاستشارات وإدارة المشروعات ش.م.م.
شركة دلة البركة القابضة ش.م.م.
شركة دلة البركة المصرية للاستثمار والتنمية ش.م.م.



شُكراً لَكُمْ

إعداد
د.محمود الشريف



1 Fawzy moaz ST,
Alexandeia, Egypt



www.josor.org



002-012-876-336-22



info@josor.org