

حوادث المرور على الطريق الرئيسي العزيزية - تكوت - معبر وازن الحدودي خلال سنة 2024م - الأسباب والنتائج-

د. علي منصور سعيد - قسم الجغرافيا - كلية التربية - جامعة الزنتان

alimansoursaad@gmail.com

د. عرفات المهدي عطية قرينات - قسم الجغرافيا - كلية العلوم الاجتماعية
جامعة الزيتونة

arfatgrenat@gmail.com

Traffic Accidents on the Al Azizia-Tukut-Wazen Border Road during the Year 2024 (Causes and Consequences)

Abstract:

This study discusses traffic accidents on the main road of the Al Azizia-Tukut-Wazen border crossing during the year 2024, as well as an examination of the causes that led to these accidents and their resulting consequences. This road is one of the most accident-prone roads in Libya despite its relatively short length compared to the total length of the country's road network. The study is based on two assumptions to identify some of the main reasons for the high rate of traffic accidents on the road, along with a set of questions that point to these causes and the resulting consequences of these accidents.

The study consists of two main aspects, one theoretical and the other analytical. The theoretical aspect includes a descriptive study of traffic accidents in Libya in general and in the study area specifically. The analytical aspect delves into the statistics of traffic accidents on Libya's road network, as well as on the Al Azizia - Tukut - Wazen border road during the year 2024, and the outcomes of these accidents.

Keywords: Traffic accidents, Azizia City, Tukut Village, Wazen Border Crossing.

المخلص:

ناقشت هذه الدراسة حوادث المرور على الطريق الرئيسي العزيزية - تكوت - معبر وازن الحدودي، خلال سنة 2024م، وكذلك دراسة الأسباب التي أدت إلى هذه الحوادث، والنتائج المترتبة عليها، حيث يعد هذا الطريق من أكثر الطرق البرية في ليبيا تسجيلاً لحوادث المرور، بالنظر إلى نسبة طوله القليلة من إجمالي طول شبكة الطرق البرية

في البلاد، حيث اعتمدت الدراسة على فرضيتين اثنتين لتحديد بعض من أهم الأسباب التي أدت إلى ارتفاع معدل حوادث المرور على الطريق، وكذلك مجموعة من التساؤلات التي تشير إلى هذه الأسباب، والنتائج المترتبة على هذه الحوادث.

لقد اشتملت الدراسة على جانبين اثنين، أحدهما نظري، والآخر تحليلي، حيث شمل الجانب النظري دراسة وصفية لحوادث المرور في ليبيا بصفة عامة، وفي منطقة الدراسة بصفة خاصة، في حين تناول الجانب التحليلي إحصاءات حوادث المرور على شبكة الطرق البرية في ليبيا، وكذلك على طريق العريضة _ تكوت _ معبر وازن الحدودي خلال سنة 2024م، والنتائج التي ترتبت على هذه الحوادث.

الكلمات المفتاحية: حوادث المرور، مدينة العريضة، قرية تكوت، معبر وازن الحدودي

أولاً - الإطار النظري للدراسة:

المقدمة:

تعد حوادث المرور على الطرق البرية من أكثر المشكلات التي لها آثاراً سلبية، سواءً على قطاعات الدولة المختلفة، أو المجتمع بأكمله، لما لها من آثار سلبية اقتصادية، واجتماعية ونفسية، فارتفاع معدل الإصابات الناتجة عن هذه الحوادث بحالاتها المختلفة، يشكل خللاً اجتماعياً، ومادياً، ونفسياً في بنية المجتمع، واقتصادياً، وديمغرافياً في بنية الدولة.

وتعد ليبيا من بين أكثر الدول ارتفاعاً في معدل حوادث المرور، بسبب اعتماد أفراد المجتمع في التنقل على وسائل النقل الخاصة، والتي بدورها أسهمت في ارتفاع معدل هذه الحوادث، كنتيجة حتمية لذلك، بسبب اتساع رقعة البلاد، وتباعد المسافات بين المدن، وضخامة شبكة الطرق البرية، وتهالكها، في ظل غياب شبه تام لوسائل المواصلات العامة.

ويعد طريق العريضة _ تكوت _ معبر وازن الحدودي، من أكثر الطرق البرية في ليبيا تسجلاً لحوادث المرور، مقارنة بنسبة طوله إلى طول شبكة الطرق البرية في ليبيا، الأمر الذي لفت النظر إلى وجوب دراسة الأسباب الكامنة وراء هذه الحوادث والنتائج المترتبة عليها، في محاولة للوصول إلى الطرق السليمة لمعالجتها، والحد منها في ظل غياب شبه تام لتفعيل قوانين المرور، ومراقبة الطرق، ومعالجة أوجه القصور في تفعيل هذه القوانين، لتفادي الآثار السلبية على الدولة والمجتمع.

مشكلة الدراسة وتساؤلاتها :

تشكل حوادث المرور هاجساً كبيراً لدول العالم جميعاً، لما لها من آثار سلبية على المجتمعات، سواءً كانت هذه الآثار اقتصادية، أو اجتماعية، أو نفسية بسبب ارتفاع معدل حالات الإصابة الناتجة عن هذه الحوادث إلى مستويات عالية في السنوات الأخيرة. وتعد ليبيا من بين الدول التي تحتل المراكز الأولى على مستوى العالم، من حيث عدد حوادث المرور، وعدد حالات الإصابات الناتجة عن هذه الحوادث على الطرقات، مقارنة بعدد السكان، وعلى وجه الخصوص الطرق البرية، التي يستخدمها المواطنون بوسائل النقل الخاصة، المفضلة للتنقل لدى المواطن الليبي، في ظل غياب شبه تام لوسائل النقل البري العامة، الأمر الذي نتج عنه ازدحام شبكة الطرق بالسيارات، وبالتالي ارتفاع معدل حوادث المرور إلى مستويات عالية جداً، حيث سجل (16147)⁽¹⁾، حادثاً بجميع أنواعها، خلال سنة 2024م.

وبعد الطريق الرئيسي العزيرية - تكوت - معبر وازن الحدودي مع دولة تونس، الذي يربط مدينة العزيرية بمعبر وازن الحدودي، مروراً بمناطق الجبل الغربي، وباطن الجبل، من الطرق التي شهدت ارتفاعاً واضحاً في معدل حوادث المرور، حيث سجل (384)⁽²⁾، خلال سنة 2024م، أي ما نسبته (2.4%) من إجمالي حوادث المرور في ليبيا، الذي بلغ (16147) حادثاً خلال العام نفسه، وتعد هذه النسبة عالية جداً مقارنة بنسبة طول الطريق الذي يبلغ طوله (257) كم، والتي بلغت (0.5%) من إجمالي طول شبكة الطرق المعبدة في ليبيا، البالغ طولها (47590) كم⁽³⁾، خلال سنة 2024م، وعلى أساس ذلك تبلورت مشكلة الدراسة، التي تمت دراستها، لتحديد الأسباب الكامنة وراء ارتفاع معدل الحوادث على طول هذا الطريق، وكذلك لمعرفة النتائج المترتبة على هذه الحوادث، سواءً كانت اقتصادية أو اجتماعية، والتي تكمن في الإجابة على التساؤلات التالية :-

1- هل للتهور في القيادة، والسرعة العالية بسبب غياب الرقابة المرورية، دور في ارتفاع معدل الحوادث المرورية، على الطريق الرئيسي العزيرية - تكوت - معبر وازن الحدودي؟

2- هل توجد علاقة بين شدة تعرج المسار الجغرافي للطريق، وتهالكه، وبين ارتفاع معدل حوادث المرور، في ظل عدم الالتزام بقوانين السير على الطرقات؟

3- ما هي النتائج المترتبة على ارتفاع معدل حوادث المرور على الطريق؟

أهدافها:

- 1-تحديد الأسباب التي أدت إلى ارتفاع معدل حوادث المرور على طريق العزيرية - تكوت- معبر وازن الحدودي، ومعالجتها.
- 2-معرفة النتائج المترتبة على هذا الارتفاع.

أهميتها:

تم اختيار مشكلة حوادث المرور على الطريق الرئيسي العزيرية _ تكوت _ معبر وازن الحدودي، كموضوعاً للدراسة، نظراً لأهميته التي تكمن في نقطتين أساسيتين هما:

- 1- قلة الدراسات الجغرافية، التي سلطت الضوء على حوادث المرور على الطرق المعبدة في ليبيا، أعطتها أهميتها لكونها من الدراسات المحدودة في هذا المجال.
- 2- النتائج التي خلصت إليها هذه الدراسة، قد تساعد الجهات المختصة في معالجة أسباب حوادث المرور، من خلال تفعيل الرقابة المرورية على الطرقات، وتفعيل القوانين المرورية، وكذلك معالجة الآثار الناتجة عن هذه الحوادث.

مجالاتها:

- 1-المجال المكاني: تتمثل منطقة الدراسة، في الطريق الرئيسي الذي يربط بين مدينة العزيرية، ومعبر وازن الحدودي مع دولة تونس، عبر مفترق منطقة تكوت، في الجزء الشمالي الغربي من ليبيا. كما هو مبين بالخريطة (1).

خريطة (1) منطقة الدراسة



المصدر: عمل الباحثان اعتماداً على برنامج ArcGIS 10.8.

2-المجال الزمني: لقد تم تجميع المعلومات، والبيانات، الوصفية، والكمية، التي تخص موضوع الدراسة، وتصنيفها، وتحليلها، في صورتها النهائية، خلال سنة 2024م.

الفرضيات:

1-هناك علاقة طردية بين التهور في القيادة، والسرعة العالية، وبين حوادث المرور، على طريق العزيرية _ تكوت _ معبر وازن الحدودي، بسبب عدم وجود الرقابة المرورية.

2-ضيق الطريق، وتهالكه، وشدة تعرج مساره الجغرافي، من الأسباب الرئيسة لحوادث المرور، في ظل عدم الالتزام بالقوانين المرورية.

المنهجية المتبعة:

1-المنهج الوصفي: لقد تم الاعتماد في هذا المنهج، على الدراسات المكتبية، حيث تم تجميع البيانات، والمعلومات، من الكتب، والدوريات، والبحوث العلمية، والدراسات السابقة، والتقارير المنشورة منها، وغير المنشورة.

2-المنهج التحليلي: لقد تم من خلال إتباع هذا المنهج، جمع البيانات الكمية، المتعلقة بعدد حوادث المرور على طريق العزيرية _ تكوت _ معبر وازن الحدودي، والتي بلغ إجماليها كما سبقت الإشارة إليه، (384) حادثاً، أي ما نسبته (2.4%) من إجمالي حوادث المرور في ليبيا، البالغ عددها (16147) حادثاً مرورياً، خلال سنة 2024م، وكذلك جمع البيانات لضحايا هذه الحوادث، والتي بلغت (572) حالة، وتحديد نسبتها من ضحايا حوادث المرور في ليبيا خلال العام نفسه، والتي بلغت (7.1%) من إجمالي (8015) إصابة في ليبيا، وتحديد أماكن وقوعها، وإخضاعها للمقاييس الإحصائية المناسبة، لمعرفة مدى قبول الفرضيات من عدمه.

الدراسات السابقة:

تعددت الدراسات المتعلقة بحوادث المرور على الطرقات البرية، وعلى وجه خاص المعبدة منها، غير أن دراسات الجغرافيين في هذا المجال، لازالت قليلة، وخصوصاً المتعلقة بأسباب هذه الحوادث، وطرق معالجتها، للحد من الآثار الناتجة عنها، نظراً لما لها من أهمية تستحق البحث، والتقصي، وبذلك سيتم التعرض بشيء من الإيجاز، إلى بعض من أهم تلك الدراسات، التي كان من بينها:

1-دراسة: إبراهيم محمد علي، حول حوادث الطرق ومستوى السلامة المرورية في ليبيا، والتي توصل فيها إلى أن «متوسط مؤشر عدد المتوفين بسبب الحوادث لكل 100000 نسمة في ليبيا، مرتفع مقارنة بالدول العربية، وكذلك تباين في عدد الحوادث بين المدن الليبية»⁽⁴⁾.

2-دراسة: مفتاح ميلاد الهديف، حول حوادث المرور في ليبيا، والاضرار الناجمة عنها، والتي خلصت إلى أن «ليبيا تصدرت قائمة أكثر معدلات الوفاة بسبب حوادث المور في العالم، بنسبة وصلت إلى(73.4) حالة وفاة لكل 100000 نسمة»⁽⁵⁾.

3-دراسة: هاشم، مصطفى ويب، وآخرون، التي تناولت تحليل حوادث المرور في ليبيا، وتوصلت إلى أن «السلوك الخاطئ للسائقين، والسرعة العالية، من الأسباب الرئيسة لحوادث المرور»⁽⁶⁾.

ثانياً - شبكة الطرق البرية المعبدة في ليبيا:

1-طول شبكة الطرق البرية المعبدة: كان أول ظهور فعلي للطرق المعبدة في ليبيا، أثناء فترة الاحتلال الإيطالي، وعلى وجه الخصوص سنة 1937م، متمثلة في الطريق الساحلي رأس أجدير مساعد بطول (1820) كم، وبعرض (6) أمتار داخل المدن، و(3)

أمتار خارجها، مع الأكتاف الترابية للطريق، وبذلك لم يتجاوز طول الشبكة (3000) كم، سنة 1950م.

ومع نهاية أول خطة تنمية شاملة في البلاد، وهي الخطة الخمسية 1968/1963م، وصل إجمالي طول شبكة الطرق إلى (6050) كم، بمواصفاتها الفنية العالية، ومع نهاية آخر خطة تنموية شاملة في البلاد، وهي الخطة الخمسية 1985/1980م، بلغ إجمالي طول الشبكة (22200) كم.

وبعد نقل صلاحية إنشاء، وصيانة شبكة الطرق في البلاد من المركزية إلى البلديات، مع منتصف ثمانينيات القرن الماضي، من ثم الشعبيات، بلغ إجمالي طول شبكة الطرق المعبدة سنة 2000م، (32400) كم، ليصل إلى (47590) كم، خلال سنة 2023م، كما هو مبين بالجدول (1).

جدول (1) طول شبكة الطرق البرية المعبدة في ليبيا

السنة	الطرق السريعة والرئيسية/ كم	الطرق الفرعية والزراعية/ كم	الإجمالي
1968م	5800	250	6050
1985م	15700	6500	22200
2000م	21900	10500	32400
2023م	25300	22290	47590

المصدر/ عمل الباحثان استناداً إلى بيانات: وزارة التخطيط والتنمية، المجلد الأول، النقل في ليبيا، 1965م، ص 126.

/ اللجنة الشعبية العامة للمواصلات والنقل البحري، خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية، 1980م / 1985م، الملخص، ص 149.

/ اللجنة الشعبية العامة للمواصلات والنقل البحري، مؤشرات إحصائية حول صيانة شبكة الطرق البرية، 2001م،

بيانات غير منشورة، بدون صفحات.

/ وزارة المواصلات، مشروع متابعة وصيانة الطرق المعبدة في ليبيا، 2024م بيانات غير منشورة، صفحات متعددة.

2- تصنيف الطرق البرية المعبدة:

لم يكن هناك تصنيف محدد للطرق البرية المعبدة بشكل دقيق قبل سنة 1970م، وهي السنة التي صدر فيها قانون الطرق العامة رقم 46 والذي لازال معمولاً به حتى الآن، والذي صنف الطرق البرية المعبدة في ليبيا، في مادته الرابعة إلى الأقسام التالية:

أ_ «طرق سريعة، وتربط بين المدن وتمر خارجها».

ب_ «طرق، رئيسية وتمر خلال المدن».

ج_ «طرق فرعية، وتتفرع من الطرق السريعة، والرئيسية».

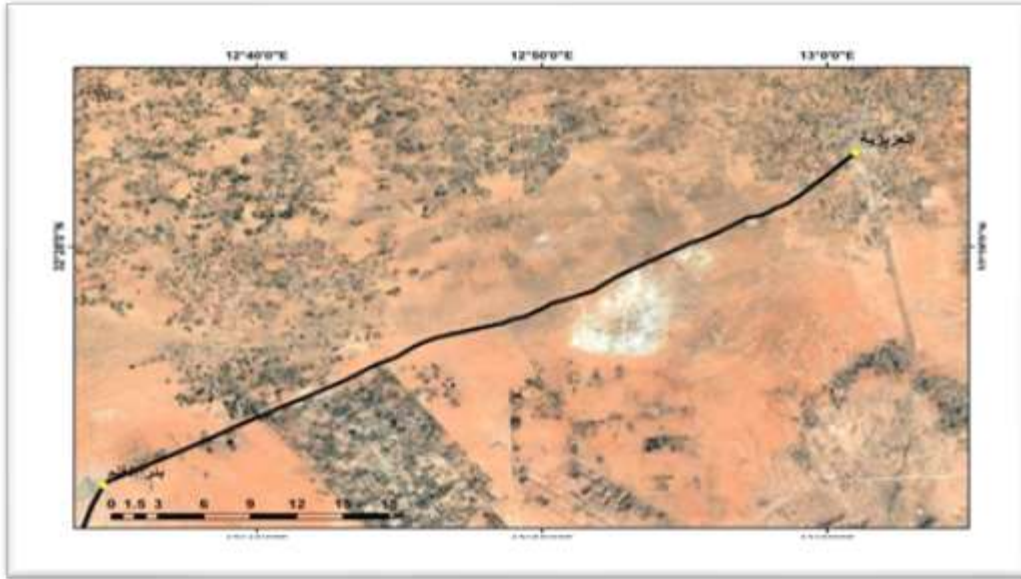
د_ «طرق زراعية، وتربط بين المقسمات الزراعية، وتتفرع من الطرق الفرعية»⁽⁷⁾.

ثالثاً: الطريق الرئيسي العزيفية _ تكوت _ معبر وازن الحدودي:

1_ طول الطريق: يصنف الطريق الرابط بين مدينة العزيفية، ومعبر وازن الحدودي مع تونس عبر منطقة تكوت كطريق رئيسي، وفقاً لقانون الطرق العامة لسنة 1970م، ويبلغ طوله (257) كم، وهو ما يشكل (0.5%) من إجمالي شبكة الطرق في ليبيا، كما وسبقت الإشارة إليه، وقد قسم في هذه الدراسة إلى أربعة قطاعات، وفقاً لوقوع كل قطاع من هذه القطاعات ضمن نطاق مراقبة أقسام المرور والتراخيص، بأربع مديريات أمن كالتالي:

أ_ القطاع الأول، ويربط بين مدينة العزيفية، ومنطقة بئر الغنم، بطول (49) كم، ويقع ضمن نطاق مراقبة قسم المرور والتراخيص، بمديرية أمن العزيفية، كما هو مبين بالخريطة (2).

خريطة (2) القطاع الأول من الطريق



المصدر: عمل الباحثان اعتماداً على برنامج ArcGIS 10.8.

حوادث المرور على الطريق الرئيسي العريضة - تكوت - معبر وازن الحدودي خلال سنة 2024م الأسباب والنتائج

ب- **القطاع الثاني**، ويربط بين منطقة بئر الغنم، والنقطة الأمنية بئر عياد، بطول (29) كم، ويقع ضمن نطاق مراقبة قسم المرور والتراخيص، بمديرية أمن شرق الجبل الغربي، كما هو مبين بالخريطة (3).

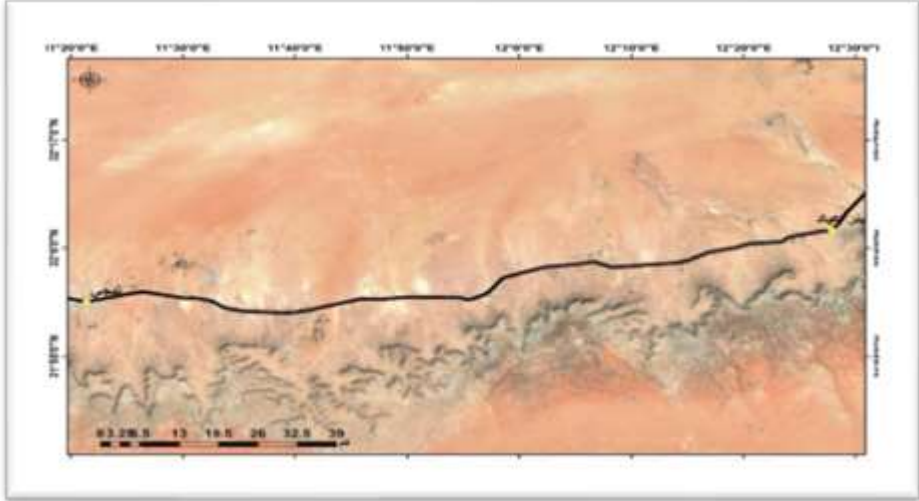
خريطة (3) القطاع الثاني من الطرق



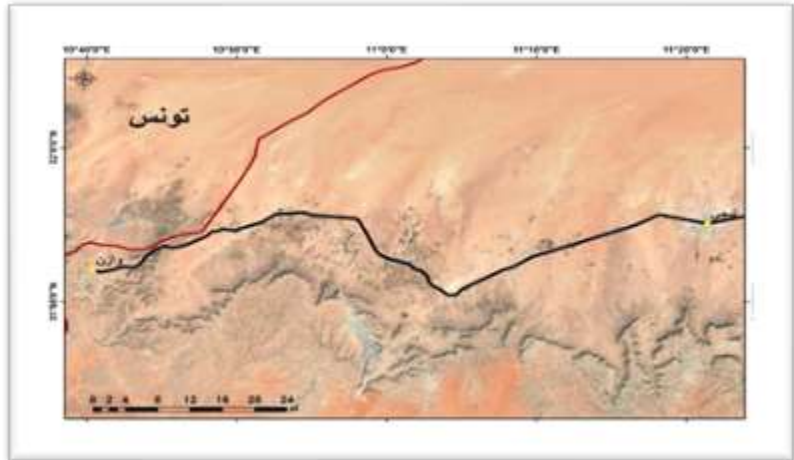
المصدر: عمل الباحثان اعتماداً على برنامج ArcGIS 10.8.

ج- **القطاع الثالث**، ويربط بين النقطة الأمنية بئر عياد، ومنطقة تيجي، بطول (133) كم، ويقع ضمن نطاق مراقبة قسم المرور والتراخيص، بمديرية أمن وسط الجبل الغربي، كما هو مبين بالخريطة (4).

خريطة (4) القطاع الثالث من الطريق



المصدر: عمل الباحثان اعتماداً على برنامج ArcGIS 10.8.
د_ القطاع الرابع، ويربط بين منطقة تيجي، والمعبر الحدودي مع تونس، عبر منطقة تكوت، ويقع ضمن نطاق مراقبة قسم المرور والتراخيص، بمديرية أمن غرب الجبل الغربي، كما هو مبين الخريطة (5).
خريطة (5) القطاع الرابع من الطريق



المصدر: عمل الباحثان اعتماداً على برنامج ArcGIS 10.8.

2 - المواصفات الفنية للطريق: بدأ أول تطبيق للمواصفات الفنية الحديثة، للطرق البرية المعبدة في ليبيا، مع بداية الخطة الخمسية الأولى 1963-1968م، بعد أن كانت هذه المواصفات بدائية ومتدنية فنياً، في عهد الاحتلال الإيطالي للبلاد. ويعد طريق العزيرية _ معبر وازن الحدودي، من الطرق التي نُفدت خلال فترة الاحتلال الإيطالي سنة 1937م، بمواصفات فنية متدنية، وبحارة واحدة بعرض (3) م، مع أكتاف ترابية، مرصوف يدوياً بالحجارة، وبطبقة من الاسفلت غير منتظمة السمك، يتراوح سمكها ما بين (3) سم و(6) سم.

وقد تم تنفيذ الطريق بشكله الحالي بالمواصفات الفنية العالية، المعتمدة من قبل الدولة الليبية خلال الخطة الخمسية 1976م/1980م، ويتكون من حارتين واحدة في كل اتجاه، بعرض (3.75) م لكل حارة، مع اكتاف ترابية مدكوكة يبلغ عرضها (1.5) م لكل جانب من جوانب الطريق، مرصوف بطبقتين من الاسفلت، سمك كل واحدة منها (8) سم، مرصوفتان على طبقة ترابية خاصة مدكوكة، وبعدد (46) عبارة مياه من مختلف الاحجام، والأشكال، وبعدد (116) حاجز حديدي لحماية السيارات على جانبي الطريق. وقد تم التحويل في بعض المواصفات الفنية للطريق، خلال تنفيذ مشروع تحويل الطريق إلى طريق مزدوج خلال سنة 2009م⁽⁸⁾، بحيث كان المستهدف رفع عدد الحارات من (2) إلى (4) حارات، بعدد (2) لكل اتجاه، وبعرض (6.75) م لكل اتجاه، واكتاف ترابية بعرض (2) م، وبطبقتين أسفلت يبلغ سمك كل واحدة منها (8) سم، ومضاعفة عدد عبارات المياه ليصبح عددها (92) عبارة، ورفع عدد الحواجز الحديدية على جانبي الطريق إلى (142) حاجز.

وقد توقف العمل بالمشروع، بسبب الظروف التي مرت بها البلاد سنة 2011م، وكانت نسبة الإنجاز به ما يقارب (16%)، في المنطقة الممتدة ما بين مدينة العزيرية ومشروع بوشيبة الزراعي، بطول (41) كم، من إجمالي طول الطريق البالغ (257) كم، وقد عاد العمل به خلال سنة 2021م⁽⁹⁾، وتم إضافة تحويلة للطريق من منطقة تكوت، باتجاه معبر وازن الحدودي، مروراً بمنطقة الغزايا لتقريب المسافة خلال سنة 2015م، وتم افتتاح ما مسافته (45) كم، المعبدة مسبقاً من مدينة العزيرية إلى مفترق الزاوية بئر الغنم سنة 2023م.

3 - المناطق التي يخدمها الطريق: أنشاء طريق العزيرية _ معبر وازن الحدودي، في الشريط الجنوبي لسهل الجفارة، المحاذي لحضيض الجبل الغربي، على مسار الطريق

الإيطالي القديم، صعوداً لمدينة نالوت، قبل أن يتم افتتاح مسار تكوت، معبر وازن خلال سنة 2015م كما سبقت الإشارة إليه، لربط المناطق التي تقع على الحافة الشمالية للجبل الغربي، بالمناطق التي تقع أسفل الجبل، والساحل الغربي، مروراً بمدينة العزيفية من ثم مدينة طرابلس، يقابله أعلى الجبل الغربي الطريق الرئيسي غريان _ غدامس، ليلتقي الطريقان في مدينة العزيفية، ومنها إلى مدينة طرابلس. حيث يمر الطريق داخل سبع مناطق هي، بئر الغنم _ شكشوك _ الجوش _ تيجي _ تكوت _ الغزايا _ وازن، في حين يتفرع منه تسعة عشر مفترقاً، منها خمسة باتجاه الشمال وهي مفترقات، مداكم _ الزاوية _ صرمان _ الجميل _ بدر على التوالي، في مقابل ذلك يتفرع منه أربعة عشر مفترقاً باتجاه الجنوب، تربطه بمناطق الجبل الغربي، وهي مفترقات، الرابطة، التي تقع عند حضيض الجبل _ ككلة _ تاغمة _ يفرن _ الريانة _ الزنتان _ الرجبان _ جادو _ الرحيبات _ الحرابة _ كاباو _ الحوامد _ تدميرة _ نالوت، أعلى الجبل الغربي على التوالي، مربوطة بثلاثة عشر معبراً جبلياً، متصلة بالطريق الرئيسي غريان _ غدامس أعلى الجبل، بعد أن كانت أربع معابر بالطريق الإيطالي القديم.

4- حركة السير على الطريق: من خلال تتبع البيانات التي تم الحصول عليها من قسم المرور والتراخيص، بمديرية أمن وسط الجبل الغربي، الواردة من نقاط رصد حركة السير على طريق العزيفية _ تكوت _ معبر وازن الحدودي، لتجربة عمل أجهزة رصد السرعة للمركبات، والتي أقيمت في ثلاث نقاط أمنية هي، نقطة مفترق الزاوية، ونقطة بئر عياد، ونقطة تيجي، في الفترة ما بين 19 / 21 / 3 / 2024م، بعد تنظيمها، وجدولتها، أتضح أن هناك تباين في عدد المركبات المارة على الطريق، خلال أيام فترة التجربة، حيث بلغ إجمالي المركبات التي مرت على نقاط المراقبة الثلاثة خلال يوم 2024/3/19م، حوالي (45821) مركبة، من ثم أنخفض العدد إلى (42333) مركبة، خلال يوم 2024/3/20م، ليرتفع من جديد ليصل إلى (51470) مركبة، خلال يوم 2024/3/21م.

وعلى أساس ذلك بلغ متوسط حركة السير على الطريق (46541) ⁽¹⁰⁾ مركبة يومياً، حيث يعد هذا المعدل عالي جداً، والسبب في ذلك يرجع إلى ارتفاع الكثافة السكانية التي يخدمها الطريق، إضافة إلى الإغلاقات المتكررة، والازدحام الشديد الذي يشهده معبر رأس اجدير مع تونس، الأمر الذي أدى إلى تحول اتجاه حركة السير إلى معبر رأس أجدير كلما دعت الضرورة إلى ذلك، إلى معبر وازن، الأكثر استقراراً، مع التوجيه

الإجباري لشاحنات نقل البضائع من وإلى دولة تونس خلال سنة 2024م، إلى معبر وازن الحدودي.

رابعاً - حوادث المرور على الطرق البرية في ليبيا خلال سنة 2024م:

تعد ليبيا من بين أكثر الدول امتلاكاً للمركبات مقارنة بعدد السكان، والسبب في ذلك يرجع إلى عوامل اجتماعية متمثلة في حب الليبيين لامتلاك السيارات، إضافة إلى ضعف، وتدني خدمات النقل العام، وهذا بطبيعة الحال يتناسب طردياً مع ارتفاع معدل حوادث المرور على الطرق البرية، فكلما ارتفع عدد السيارات، زادت العرضة لحوادث المرور، حيث بلغ إجمالي حوادث المرور على الطرق البرية في ليبيا (16147) حادثاً خلال سنة 2024م، خلفت (8015) إصابة من مختلف الحالات، كما سبقت الإشارة إليه.

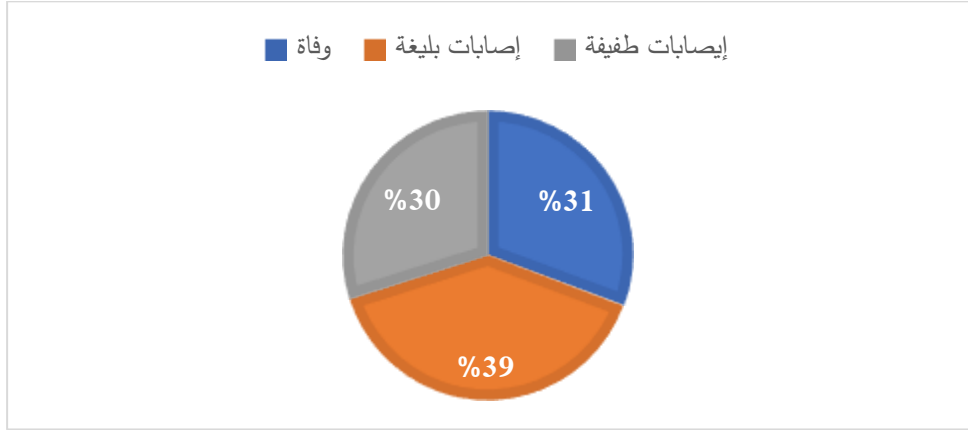
ومن خلال تتبع البيانات الواردة بالجدول (2)، أتضح أن إجمالي حالات الوفاة الناتجة عن الحوادث خلال العام نفسه، بلغ (2460) حالة، أي ما نسبته (30.7%)، من إجمالي حالات الإصابة، مقابل (3156) حالة إصابة بليغة، وهو ما شكل (39.4%)، من إجمالي الإصابات، في حين بلغ عدد الإصابات الطفيفة (2399) حالة، أي ما نسبته (29.9%)، من إجمالي الإصابات، كما هو مبين بالشكل (2).

جدول (2) إجمالي حالات الإصابات الناتجة عن حوادث المرور في ليبيا خلال سنة 2024م.

النسبة	العدد	الحالة
30.7%	2460	وفاة
39.4%	3156	إصابات بليغة
29.9%	2399	إصابات طفيفة
100%	8015	الإجمالي

المصدر / عمل الباحثان استناداً إلى بيانات إدارة المرور والتراخيص بوزارة الداخلية، قسم إحصاء النقل والاتصالات، إحصائية حوادث المرور للمركبات العامة والخاصة على الطرقات خلال سنة 2024م، بيانات غير منشورة، بدون صفحات.

شكل (2) نسبة كل حالة من حالات الإصابات من إجمالي الحالات الناتجة عن حوادث المرور في ليبيا خلال سنة 2024م



المصدر/ بيانات الجدول (2).

خامساً - حوادث المرور على طريق العزيفية- تكوت- معبر وازن الحدودي خلال سنة 2024م:

1-إجمالي حوادث المرور: بلغ إجمالي حوادث المرور، على الطريق (384) حادثاً، أي ما نسبته (2.4%) من إجمالي حوادث السير في ليبيا، البالغ عددها (16147) حادثاً خلال سنة 2024م، كما سبقت الإشارة إليه، على قطاعات الطريق الأربعة.

ومن خلال متابعة البيانات الواردة بالجدول (3)، وبالنظر إلى الشكل (3)، تبين أن أعلى معدل للحوادث كان على القطاع الثالث من الطريق الذي يربط بين النقطة الأمنية بئر عياد، ومدينة تيجي، حيث سجل (35.7%)، من إجمالي حوادث المرور على الطريق، أي بعدد (137) حادثاً، يليه القطاع الثاني الذي يربط بين مدينة بئر الغنم، والنقطة الأمنية بئر عياد، حيث سجل ما نسبته (27.1%)، أي بعدد (104) حادثاً، أما القطاع الأول الذي يربط بين مدينة العزيفية، ومدينة بئر الغنم، فقد حل ثالثاً مسجلاً ما نسبته (21.1%)، بعدد (81) حادثاً، في حين حل القطاع الرابع الذي يربط بين مدينة تيجي، والمعبر الحدودي وازن رابعاً، بعدد (62) حادثاً، أي ما نسبته (16.1%)، من إجمالي حوادث المرور على الطريق.

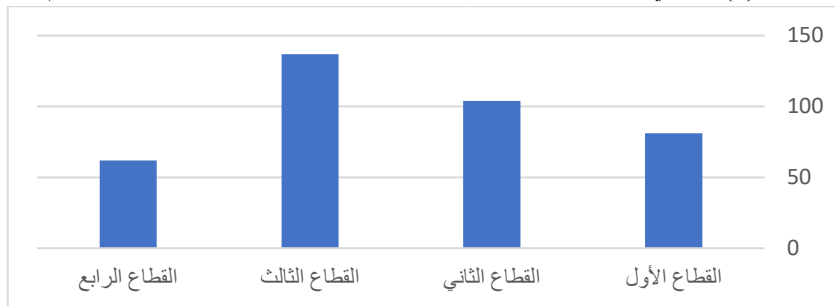
حوادث المرور على الطريق الرئيسي العزيفية - تكوت - معبر وازن الحدودي خلال سنة 2024م الأسباب والنتائج

جدول (3) حوادث المرور على القطاعات الأربعة للطريق خلال سنة 2024م

القطاع	المنطقة	المسافة/ كم	إجمالي الحوادث	% من الإجمالي
الأول	العزيفية - بئر الغنم	49	81	21.1%
الثاني	بئر الغنم - بئر عياد	29	104	27.1%
الثالث	بئر عياد - تيجي	133	137	35.7%
الرابع	تيجي - معبر وازن	46	62	16.1%
الإجمالي	-	257	384	100%

المصدر/ عمل الباحثان استناداً إلى، إحصائيات حوادث المرور على الطريق بأقسام المرور بمديريات أمن، العزيفية، شرق الجبل، وسط الجبل، غرب الجبل، (2024م)، إحصائيات غير منشورة، بدون صفحات.

شكل (3) إجمالي حوادث المرور على القطاعات الأربعة للطريق خلال سنة 2024م



المصدر/ بيانات الجدول (3).

2- أشكال حوادث المرور: من خلال ما ورد بالجدول (4)، الذي يوضح توصيف حوادث المرور على طريق العزيفية - تكوت - معبر وازن الحدودي، خلال سنة 2024م، اتضح أن هناك تباين في أشكال الحوادث ما بين حوادث التصادم بجميع أنواعه، وبين حالات انقلاب المركبات، حيث تبين أن حالات التصادم المباشر بين المركبات بلغت ما إجماليه (243) حالة تصادم، وهو ما شكل (63.3%) من إجمالي الحوادث على الطريق، في مقابل ذلك بلغت حالات انقلاب المركبات (96) حالة انقلاب، أي ما نسبته (25%) من إجمالي الحوادث على الطريق، في حين نجد أن حالات التصادم مع حيوانات، تأتي في المرتبة الثالثة من حيث عدد حالات الحوادث، حيث سجلت ما نسبته (6.8%) من إجمالي الحوادث، بعدد (26) حادث تصادم مع حيوانات، فيما يأتي الاصطدام بالأجسام الثابتة (مباني، وأشجار، وسواثر ترابية وخرسانية، وحواجز الحماية الحديدية، واعمد الكهرباء) في المرتبة الأخيرة، حيث سجل (19) حالة

حوادث المرور على الطريق الرئيسي العريضة - تكوت - معبر وازن الحدودي خلال سنة 2024م الأسباب والنتائج

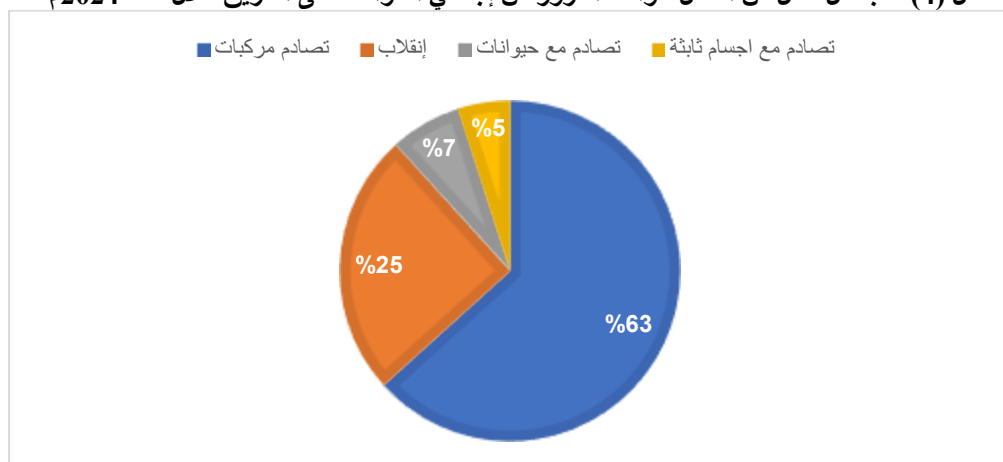
تصادم، أي ما نسبته (4.9%) من إجمالي الحوادث على الطريق، كما هو مبين بالشكل (4).

جدول (4) إجمالي أشكال حوادث المرور على طريق العريضة - تكوت - معبر وازن الحدودي خلال سنة 2024م

النسبة من الإجمالي	العدد	شكل الحادث
63.3%	243	تصادم مركبات
25%	96	انقلاب
6.8%	26	تصادم مع حيوانات
4.9%	19	تصادم مع أجسام ثابتة
100%	384	الإجمالي

المصدر/ عمل الباحثان استناداً إلى، إحصائيات حوادث المرور بأقسام المرور بمديريات أمن، العريضة، شرق الجبل، وسط الجبل، غرب الجبل، (2024م)، إحصائيات غير منشورة، بدون صفحات.

شكل (4) نسبة كل شكل من أشكال حوادث المرور من إجمالي الحوادث على الطريق خلال سنة 2024م



المصدر/ بيانات الجدول (4).

3 - عدد وتوصيف الإصابات الناتجة عن حوادث المرور على الطريق:

لقد بلغ إجمالي حوادث السير على طريق العريضة - تكوت - معبر وازن الحدودي (384) حادثاً، أي ما نسبته (2.4%) من إجمالي حوادث المرور في ليبيا، الأمر الذي نتج عنه ارتفاع إجمالي حالات الإصابات الناتجة عن هذه الحوادث، إلى مستوى مقلق

جداً، حيث بلغ (572) حالة، أي ما نسبته (7.1%) من إجمالي الإصابات في البلاد البالغ عددها (8015) إصابة من مختلف الحالات خلال سنة 2024م، حيث يعد هذا المعدل عالي، مقارنة بنسبة طول الطريق من إجمالي طول شبكة الطرق البرية في ليبيا، والذي لم يتجاوز (0.5%) كما سبقت الإشارة إليه.

ومن خلال تتبع البيانات الواردة بالجدول (5) الذي يوضح عدد، وتوصيف الإصابات، ونسبتها من إجمالي الإصابات في البلاد خلال العام نفسه، وكما هو مبين بالشكل (5) أتضح أن هناك تباين في عدد، وشكل الإصابات المسجلة لحوادث المرور على الطريق، حيث بلغ إجمالي حالات الوفاة (176) حالة وفاة، أي ما نسبته (30.8%) من إجمالي حالات الإصابات على الطريق، وكذلك ما نسبته (7.2%) من إجمالي حالات الوفاة، الناتجة عن حوادث المرور في البلاد، خلال العام نفسه.

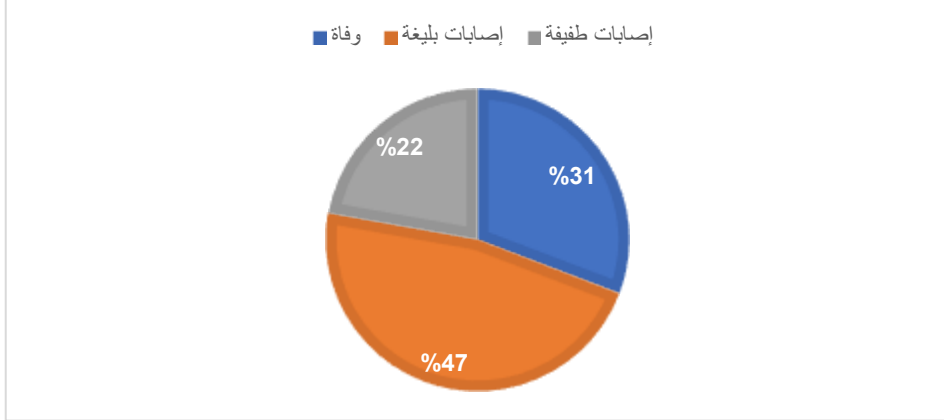
وفي السياق ذاته بلغ إجمالي حالة الإصابات البليغة (269)، أي بمعدل (47%) من إجمالي حالات الإصابات على الطريق، و (8.5%) من إجمالي حالات الإصابات البليغة في ليبيا، في حين بلغ إجمالي حالة الإصابات الطفيفة (127)، أي بمعدل (22.2%) من إجمالي حالة الإصابات الطفيفة على الطريق، وبمعدل (5.3%) من إجمالي حالات الإصابات الناتجة عن حوادث المرور، في ليبيا خلال سنة 2024م.

جدول (5) عدد وتوصيف حالات الإصابات الناتجة عن حوادث المرور على طريق العزيزية _ تكوت _ معبر وازن الحدودي ونسبتها من إجمالي حوادث المرور في ليبيا خلال سنة 2024م

توصيف الإصابات	إجمالي الإصابات على الطريق	إجمالي الإصابات في ليبيا	% من إجمالي الإصابات على الطريق
وفاة	176	2460	7.2%
إصابات بليغة	269	3156	8.5%
إصابات طفيفة	127	2399	5.3%
الإجمالي	572	8015	7.1%
			100%

المصدر/ عمل الباحثان استناداً إلى، إحصائيات حوادث المرور في ليبيا بإدارة المرور والتراخيص بوزارة الداخلية، وإحصائيات حوادث المرور على الطريق بأقسام المرور بمديريات أمن، العزيزية، شرق الجبل، وسط الجبل، غرب الجبل، (2024م)، إحصائيات غير منشورة، بدون صفحات.

شكل (5) نسبة كل حالة من حالات الإصابات إلى إجمالي حالات الإصابات على الطريق خلال سنة 2024م



المصدر/ بيانات الجدول (5).

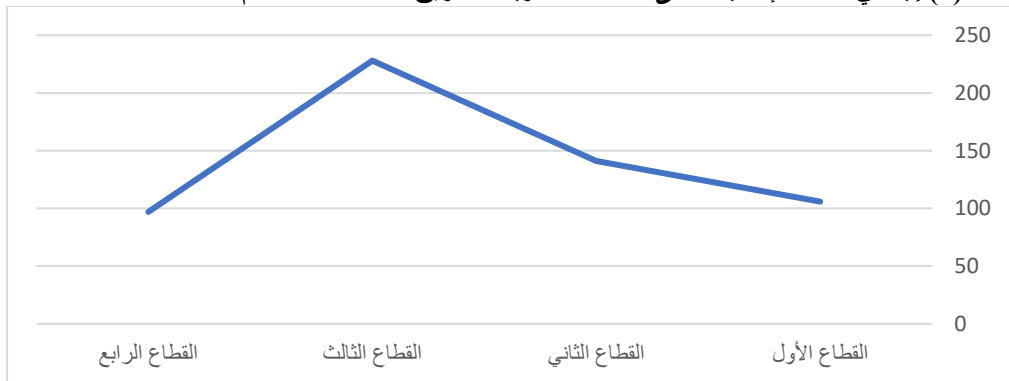
وبشيء من التفصيل من خلال تتبع بيانات الجدول (6)، أتضح أن هناك تباين في توزيع حالات الإصابات، على قطاعات الطريق الأربعة، حيث سجل القطاعين الثالث، والثاني أعلى معدل من الإصابات (228)، و (141) حالة إصابة بمختلف أشكالها على التوالي، منها (69)، و (41) حالة وفاة على التوالي، وسجل المعدل (104) و (73) حالة إصابة بليغة على التوالي، في حين سجل المعدل (55) و (27) حالة إصابة طفيفة على التوالي، خلال سنة 2024م، ومن المرجح أن يكون السبب في ذلك راجع إلى ضيق الطريق ذو المسار الفردي من جهة، وشدة تعرج مساره، وارتفاعه، انخفاضه وفقاً لطبوغرافية المنطقة، نتيجة لقربه من حضيض الجبل، وتهالكه بالرغم من صيانتها في سنة 2009م من جهة أخرى، في مقابل ذلك يعد القطاعين الأول، والرابع، الأقل عدداً من حيث الإصابات بمختلف حالاتها، أي بعدد (39) و (27) حالة وفاة على التوالي، في حين بلغ عدد الإصابات البليغة (51) و (41) على التوالي، وبلغ عدد الإصابات الطفيفة (16) و (29) إصابة على التوالي خلال سنة 2024م، كما هو مبين بالشكل (6)، وتجدر الإشارة إلى أن السبب في انخفاض معدل الإصابات، على هاذين القطاعين من الطريق، مقارنة بالقطاعين السابقين، يعود إلى افتتاح المسار الثاني المنفذ مسبقاً خلال سنة 2009م، بالقطاع الأول من مدينة العريضة إلى مشروع أبو شيبية خلال سنة 2023م، إضافة إلى انخفاض كثافة السير في القطاع الرابع، واستقامة مساره في أغلب أجزائه.

جدول (6) عدد وتوصيف الإصابات الناتجة عن حوادث المرور على القطاعات الأربعة لطريق العزيرية - تكوت معبر وازن الحدودي خلال سنة 2024م

القطاع	الحالة					
	وفاة	%	إصابات بليغة	%	إصابات طفيفة	%
الأول	39	22.1%	51	19%	16	12.6%
الثاني	41	23.3%	73	27.1%	27	21.3%
الثالث	69	39.2%	104	38.7%	55	43.3%
الرابع	27	15.4%	41	15.2%	29	22.8%
الإجمالي	176	100%	269	100%	127	100%

المصدر/ عمل الباحثان استناداً إلى، إحصائيات حوادث المرور بأقسام المرور بمديريات أمن، العزيرية، شرق الجبل، وسط الجبل، غرب الجبل، (2024م)، إحصائيات غير منشورة، بدون صفحات.

شكل (6) إجمالي حالات الإصابات على القطاعات الأربعة للطريق خلال سنة 2024م



المصدر/ بيانات الجدول (6).

سادساً: أسباب حوادث المرور على طريق العزيرية - تكوت - معبر وازن الحدودي والنتائج المترتبة عليها خلال سنة 2024م.

يتناول هذا الجزء من الدراسة مناقشة، وتحليل، الأسباب التي أدت إلى هذه الحوادث، والنتائج المترتبة عليها، سواء كانت اجتماعية، أو اقتصادية، خلال العام نفسه، في ضوء بعض الفرضيات، التي جاءت بها الدراسة، وكذلك بعض التساؤلات، التي سبقت الإشارة إليها في الإطار النظري، من خلال تتبع الإحصاءات المتعلقة بكم الإصابات

بحالاتها المختلفة، المستقاة من بيانات أقسام المرور بمديريات أمن العزيرية، وشرق الجبل الغربي، ووسط الجبل الغربي، وغرب الجبل الغربي، خلال سنة 2024م. ولأجل التحقق من قبول الفرضيات، التي جاءت بها الدراسة من عدمه، فقد تم الاعتماد إحصائياً على معامل ارتباط بيرسون، لتحديد العلاقة بين متغيرين أثنتين، من أجل اختبار الفرضية الصفرية، التي تنص على عدم ارتباط ظاهرتين اثنتين، مقابل الفرض البديل الذي ينص على أن، واحدة من تلك الظاهرتين، مرتبطة بالأخرى. **الفرضية الأولى:** هناك علاقة طردية بين التهور في القيادة والسرعة العالية وبين حوادث المرور على طريق العزيرية _ تكوت _ معبر وازن الحدودي بسبب عدم وجود الرقابة المرورية.

من خلال تتبع كم الإحصاءات المتعلقة بحوادث المرور على القطاعات الأربعة للطريق، خلال سنة 2024م، وتحديد الأسباب التي أدت إلى هذه الحوادث، من خلال تتبع النتائج الواردة بمحاضر ضبط الوقائع المحررة بشأن هذه الحوادث، والأسباب التي أدت إليها، بأقسام المرور بمديريات أمن العزيرية، وشرق الجبل، ووسط الجبل، وغرب الجبل الغربي، أتضح من خلال البيانات الواردة بالجدول (7) أن إجمالي حوادث المرور، على قطاعات الطريق الأربعة بلغ (183) حادثاً خلال سنة 2024م، بسبب التهور في القيادة، والسرعة العالية، منها (79) بسبب التهور في القيادة، و (104) بسبب السرعة العالية.

وبناءً على ذلك تبين أن القطاع الأول، الذي يربط بين مدينة العزيرية ومدينة بئر الغنم، شهد الكم الأكبر من الحوادث، حيث بلغ إجمالي الحوادث فيه (57) حادثاً خلال سنة 2024م، منها (49) بسبب السرعة العالية، مقابل (8) بسبب التهور في القيادة، المتمثلة في التجاوز الخاطئ، والسبب في ذلك يرجع إلى افتتاح المسار الثاني في هذا القطاع من الطريق، بحيث أصبح مزدوج المسار سنة 2023م، في ظل عدم مراقبة السرعة على الطريق.

في حين شهد القطاع الثالث، الذي يربط النقطة الأمنية بئر عياد بمدينة تيجي، ثاني أعلى معدل من الحوادث، حيث سجل (51) حادثاً خلال سنة 2024م، منها (33) نتيجة التهور في القيادة، المتمثلة في التجاوز الخاطئ، مقابل (18) نتيجة السرعة العالية، والسبب في ارتفاع المعدل نتيجة للتهور في القيادة، في هذا القطاع من الطريق، يرجع

إلى كثرة تعرجاته الحادة التي تحجب الرؤية، وارتفاعه، وانخفاضه، بسبب مروره الملاصق لحضيض الجبل الغربي المتموج سطحه، والمقطع بالعديد من الأودية. أما القطاع الرابع الذي يربط بين مدينة تيجي، ومعبر وازن الحدودي عبر مفترق تكوت، شهد انخفاضاً في معدل الحوادث عن القطاعين السابقين، حيث حل ثالثاً، وبذلك سجل المعدل فيه ما إجماليه (42) حادثاً، خلال سنة 2024م، منها (13) بسبب التهور في القيادة، و (29) بسبب السرعة العالية، والسبب في انخفاض معدل الحوادث على هذا القطاع من الطريق راجع إلى، انخفاض حركة المرور، نتيجة انخفاض الكثافة السكانية على الرقعة الجغرافية التي يخدمها هذا القطاع.

في حين سجل القطاع الثاني، الذي يربط بين مدينة بئر الغنم، والنقطة الأمنية بئر عياد، ما إجماليه (33) حادثاً خلال سنة 2024م، منها (25) بسبب التهور في القيادة، و (8) بسبب السرعة العالية، وهو بذلك يعد القطاع الأقل عدداً من حيث عدد الحوادث، والسبب في ذلك يرجع إلى قصر مسافته، وكثرة المرافق الخدمية على جانبيه، التي تبطي من التعجل في القيادة، وعلى وجه الخصوص في الثلث الأول منه.

جدول (7) حوادث المرور بسبب التهور في القيادة والسرعة العالية على قطاعات الطريق الأربعة خلال سنة 2024م

القطاع	الأسباب		
	التهور في القيادة	السرعة العالية	الإجمالي
الأول	8	49	57
الثاني	25	8	33
الثالث	33	18	51
الرابع	13	29	42
الإجمالي	79	104	183

المصدر/ عمل الباحثان استناداً إلى، إحصائيات حوادث المرور بأقسام المرور بمديريات أمن، العززية _ وسط الجبل _ غرب الجبل، (2024م)، إحصائيات غير منشورة، بدون صفحات.

ومن الذي سبق، وعند إجراء اختبار معامل ارتباط بيرسون، أتضح أن قيمته تساوي (0.820)، وهي بذلك قريبة من (1) أي أنه توجد علاقة ارتباط طردية عالية جداً، بين التهور في القيادة، والسرعة العالية، وبين حوادث المرور على الطريق، خلال سنة 2024م، وبناءً على ذلك، قبلت الفرضية التي جاءت بها الدراسة، التي تنص على أن هناك علاقة طردية بين التهور في القيادة، والسرعة العالية، وبين حوادث المرور على

طريق العزيرية - تكوت - معبر وازن الحدودي، ورفضت الفرضية الصفرية التي تقول عكس ذلك.

وبناءً على ذلك، ومن خلال متابعة البيانات الواردة من تحرير محاضر أقسام المرور بمديريات أمن، العزيرية، وشرق الجبل، ووسط الجبل، وغرب الجبل، عن حوادث المرور على قطاعات الطريق الأربعة، خلال سنة 2024م، أتضح من خلال بيانات الجدول (8)، حول النتائج المترتبة على هذه الحوادث، أن إجمالي حالات الإصابة بأنواعها جميعاً بلغ (236) حالة، منها (33) حالة وفاة، (48) حالة إصابة بليغة، و (28) حالة إصابة طفيفة، بسبب التهور في القيادة، مقابل (38) حالة وفاة، (60) حالة إصابة بليغة، و (31) حالة إصابة طفيفة، بسبب السرعة العالية. ويعد القطاع الأول من الطريق، الأعلى عدداً من حيث حالات الإصابات، بأشكالها المختلفة، حيث بلغ إجمالي الحالات به (65) حالة، يليه القطاع الرابع بإجمالي (59) حالة، فيما بلغ إجمالي الحالات بالقطاعين الثاني، والثالث، (56) و (56)، على التوالي، خلال سنة 2024م.

جدول (8) النتائج المترتبة على حوادث المرور على القطاعات الأربعة للطريق بسبب التهور في القيادة والسرعة العالية خلال سنة 2024م.

الأسباب							القطاع
السرعة العالية				التهور في القيادة			
الحالات				الحالات			
الإجمالي	إصابات طفيفة	إصابات بليغة	وفاة	إصابات طفيفة	إصابات بليغة	وفاة	
65	6	19	14	3	12	11	الأول
56	4	12	7	7	17	9	الثاني
56	11	15	9	9	8	4	الثالث
59	10	14	8	7	11	9	الرابع
236	31	60	38	26	48	33	الإجمالي

المصدر/ عمل الباحثان استناداً إلى، إحصائيات محاضر ضبط وقائع حوادث المرور بأقسام المرور بمديريات أمن، العزيرية _ وسط الجبل _ غرب الجبل، (2024م)، إحصائيات غير منشورة، بدون صفحات.

الفرضية الثانية: شدة تعرج المسار الجغرافي للطريق وضيقة من الأسباب الرئيسية لحوادث المرور على معظم قطاعات طريق العزيرية _ تكوت _ معبر وازن الحدودي في ظل عدم الالتزام بالقوانين المرورية.

من خلال البيانات الواردة بالجدول (9)، التي تتناول أسباب حوادث المرور على الطريق، المتمثلة في ضيق الطريق، وتهالكه، وشدة تعرج مساره الجغرافي، والتي أدت إلى كمّ من الحوادث خلال سنة 2024م، أتضح من خلال بيانات ضبط محاضر أقسام المرور بمديرية الأمن الواقع ضمن نطاقها مسار الطريق، أن إجماليها بلغ (201) حادثاً، ويعد القطاع الثالث الأعلى عدداً من بين قطاعات الطريق الأربعة، حيث سجل (86) حادثاً، منها (51) بسبب ضيق الطريق، و (35) بسبب شدة تعرج مساره الجغرافي، في حين حل القطاع الثاني ثانياً بإجمالي (71) حادثاً، منها (33) بسبب ضيق الطريق، و (38) بسبب شدة تعرج مساره الجغرافي، والسبب في هذا الكم من الحوادث على هذين القطاعين يرجع إلى طول مسارهما، وشدة تعرجه التي تحجب الرؤية عن السائق بسبب الطوبوغرافية الوعرة للمنطقة التي يمران خلالها من جهة، وضيقهما وتهالكهما من جهة أخرى، في مقابل ذلك سجل القطاعان الأول، والرابع من الطريق أدنى معدل من الحوادث، حيث بلغ (24) و (20) حادثاً على التوالي، منها (10) بسبب ضيق الطريق وتهالكه، و (14) بسبب شدة تعرج مساره الجغرافي، على القطاع الأول، مقابل (13) بسبب ضيق الطريق، و (7) بسبب شدة تعرج المسار الجغرافي، على القطاع الرابع، والسبب في هذا الانخفاض يرجع إلى ازدواج مسار القطاع الأول واتساعه، وانخفاض معدل حركة السير على القطاع الرابع، بسبب انخفاض الكثافة السكانية.

جدول (9) حوادث المرور بسبب ضيق الطريق وتهالكه وشدة تعرج مساره الجغرافي على قطاعاته الأربعة خلال سنة 2024م.

القطاع	الأسباب		
	ضيق الطريق وتهالكه	شدة تعرج المسار الجغرافي	الإجمالي
الأول	10	14	24
الثاني	33	38	71
الثالث	51	35	86
الرابع	13	7	20
الإجمالي	107	94	201

المصدر/ عمل الباحثان استناداً إلى، إحصائيات حوادث المرور بأقسام المرور بمديرية أمن، العزبية _ وسط الجبل _ غرب الجبل، (2024م)، إحصائيات غير منشورة، بدون صفحات.

وعند إجراء اختبار معامل ارتباط بيرسون، لمعرفة مدى درجة الارتباط بين ضيق الطريق وتهالكه، وشدة تعرج مساره الجغرافي، وبين ارتفاع معدل حوادث المرور

عليه، لتحديد قبول الفرضية من عدمه، وجد أن قيمته بلغت (0.783)، وهي بذلك قريبة من (1)، أي أنه هناك علاقة طردية عالية جداً بين ضيق الطريق، وشدة تعرج مساره الجغرافي، وبين ارتفاع معدل حوادث المرور خلال سنة 2024م، وبناءً على ذلك قبلت الفرضية التي جاءت بها الدراسة، والتي تقول بأن ضيق الطريق، وشدة تعرج مساره الجغرافي من الأسباب الرئيسة لحوادث المرور على طريق العريضة - تكوت - معبر وازن الحدودي، ورفضت الفرضية الصفرية التي تقول عكس ذلك.

ومن الذي سبق، ولمعرفة النتائج المترتبة على حوادث المرور، على القطاعات الأربعة للطريق، بسبب ضيق الطريق، وتهالكه، وكذلك بسبب شدة تعرج مساره الجغرافي، اتضح من خلال بيانات الجدول (10) عن حالات الإصابة الناتجة عن هذه الحوادث، أن إجماليها بلغ (336) حالة، منها (58) حالة وفاة، و (85) حالة إصابة بليغة، و (35) حالة إصابة طفيفة، ناتجة عن الحوادث بسبب ضيق الطريقة وتهالكه، مقابل (47) حالة وفاة، و (76) حالة إصابة بليغة، و (35) حالة إصابة طفيفة، ناتجة عن الحوادث بسبب شدة تعرج المسار الجغرافي للطريق، خلال سنة 2024م.

جدول (10) النتائج المترتبة على حوادث المرور على القطاعات الأربعة للطريق بسبب ضيق الطريق وشدة تعرج مساره الجغرافي خلال سنة 2024م

القطاع	الأسباب					
	شدة تعرج مساره الجغرافي			ضيق الطريق		
	الحالات			الحالات		
	وفاة	إصابات بليغة	إصابات طفيفة	وفاة	إصابات بليغة	إجمالي
الأول	8	9	2	6	11	5
الثاني	14	25	9	11	19	7
الثالث	32	44	19	24	37	16
الرابع	4	7	5	5	9	7
الإجمالي	58	85	35	47	76	35

المصدر/ عمل الباحثان استناداً إلى، إحصائيات محاضر ضبط وقائع حوادث المرور بأقسام المرور بمديريات أمن، العريضة - وسط الجبل - غرب الجبل، (2024م)، إحصائيات غير منشورة، بدون صفحات.

الخاتمة:

نتيجة للزيادة المطردة في عدد السكان في البلاد، الأمر الذي صاحبه زيادة مطردة في وسائل النقل، وعلى وجه الخصوص الخاصة منها، مع افتقار البلاد إلى وسائل النقل العامة بمختلف أنواعها، الأمر الذي نتج عنه ارتفاع معدل حوادث المرور، كنتيجة

طبيعية لذلك، وعلى وجه الخصوص على الطرق البرية المعبدة بشكل مقلق، والمُنْفَذ معظمها في فترة السبعينيات، والثمانينيات، من القرن الماضي، والتي أصبحت فنياً لا تستوعب الكم الكبير من المركبات، بسبب تهاكها، وضيق مساراتها، في ضل غياب الرقابة المرورية.

ويعد طريق العزيرية _ تكوت _ معبر وازن الحدودي، أحد هذه الطرق التي شهدت ارتفاع مطرد في حركة المرور، حيث بلغ متوسط حركة السير عليه (46541) مركبة يومياً، وبالتالي ارتفاع في معدل حوادث المرور، التي بلغت (384) حادثاً خلال سنة 2024م، أي ما نسبته (2.4%) من إجمالي حوادث المرور في ليبيا، البالغ عددها (16147) حادثاً مرورياً، خلال العام نفسه، وبذلك تعد هذه النسبة عالية، مقارنة بنسبة طول الطريق البالغة (0.5%) من إجمالي شبكة الطرق البرية المعبدة في ليبيا، كما سبقت الإشارة إليه.

وبناءً عليه أظهرت الدراسة، من خلال البيانات الكمية، والدراسة النظرية، إلى أي مدى وصلت إليه حوادث المرور، والأسباب التي أدت إلى هذه الحوادث، والنتائج التي تترتب عليها خلال سنة 2024م.

النتائج:

1- اتضح من خلال البيانات الواردة بالدراسة أن إجمالي حوادث المرور على الطرق المعبدة في ليبيا خلال سنة 2024م بلغ (16147) حادثاً، نتج عنه (8015) إصابة من مختلف الحالات، منها (2460) حالة وفاة، و (3156) حالة إصابة بليغة، و (2399) حالة إصابة طفيفة.

2_ بلغ إجمالي حوادث المرور على الطريق الرئيسي العزيرية _ تكوت _ معبر وازن الحدودي خلال سنة 2024م (384) حادثاً، نتج عنها (572) إصابة من مختلف الحالات، منها (176) حالة وفاة، و (269) حالة إصابة بليغة، و (127) حالة إصابة طفيفة.

3- بينت الدراسة أن حوادث المرور على الطريق الذي يشكل ما نسبته (0.5%) من إجمالي شبكة الطرق المعبدة في ليبيا، بلغ عددها (384) حادثاً، وهو ما شكل (2.4%) من إجمالي حوادث المرور في ليبيا، البالغ عددها (16147) حادثاً.

4_ أتضح من خلال البيانات أن حوادث التصادم بأشكاله المختلفة، شكل الكم الأكبر من الحوادث، حيث بلغ عدد حوادث تصادم المركبات (243) حادثاً، مقابل (26) حادث

تصادم مع حيوانات، و (19) حادث تصادم مع أجسام ثابتة، في حين بلغ عدد حوادث الانقلاب (96) حادثاً.

5_ سجل القطاعان الثالث، والثاني، من الطريق الكم الأكبر من الحوادث، (137) و (104) حادثاً على التوالي، مقابل (81) و (62) حادثاً على القطاعين الأول، والرابع على التوالي.

6_ سجل القطاعان الثالث، والثاني، الكم الأكبر من الإصابات، بأشكالها المختلفة (228) و (141) حالة على التوالي، مقابل (106) و (97) حالة، على القطاعين الرابع، والأول على التوالي.

7_ اتضح من خلال الدراسة، أن إجمالي حوادث المرور على القطاعات الأربعة للطريق، بسبب التهور في القيادة، والسرعة العالية، في ضل غياب الرقابة المرورية، بلغ (183) حادثاً، منها (79) بسبب التهور في القيادة، و(104) بسبب السرعة العالية، كما ورد في نص الفرضية الأولى، نتج عن هذه الحوادث (236) إصابة، بحالاتها المختلفة، كجواب على ما ورد في نص التساؤل الأول.

8_ أظهرت البيانات الواردة في الدراسة، أن إجمالي حوادث المرور على القطاعات الأربعة للطريق، بسبب ضيق الطريق وتهالكه، وبسبب شدة تعرج مساره الجغرافي، في ظل عدم الالتزام بالقوانين المرورية، بلغ (201) حادثاً، منها (107) بسبب ضيق الطريق وتهالكه، و (94) بسبب شدة تعرج المسار الجغرافي، كما ورد في نص الفرضية الثانية، وكجواب على ما ورد في نص التساؤل الثاني، نتج عن هذه الحوادث (336) إصابة، بحالاتها المختلفة، كجواب لما ورد في نص التساؤل الثالث.

التوصيات:

من خلال النتائج السابقة فإن الدراسة توصي بما يلي:

- 1- مراقبة الخواص الفنية لشبكة الطرق البرية في ليبيا عامة، وطريق العزيزية - تكوت - معبر وازن الحدودي، بصفة خاصة، وعلى وجه الخصوص الطرق المصينة، والجديدة المنقذة من قبل الشركات، وخاصة الوطنية منها.
- 2- الاستعجال في تكملة المسار المزدوج للطريق، الذي يسير ببطء بعد عودة العمل به خلال سنة 2023م.
- 3- فرض رقابة مرورية صارمة، على كامل شبكة الطرق البرية المعبدة في البلاد.

المراجع:

- 1_ دولة ليبيا، وزارة الداخلية، إدارة المرور والتراخيص، قسم إحصاء النقل والاتصالات، إحصائية حوادث المرور للمركبات العامة والخاصة على الطرقات خلال عام 2024م، بيانات غير منشورة، بدون صفحات.
- 2_ المرجع نفسه، بدون صفحات.
- 3_ دولة ليبيا، وزارة المواصلات، مركز المعلومات والتوثيق، تقرير عن حالة الطرق المعبدة وحاجة صيانتها، 2023م، تقرير غير منشور، بدون صفحات.
- 4_ علي، إبراهيم محمد، حوادث الطرق ومستوى السلامة المرورية في ليبيا (دراسة تحليلية)، مجلة البيان العلمية، نقابة أعضاء هيئة التدريس، جامعة سرت، العدد الثاني، 2019م، صفحات متعددة.
- 5_ الهديف، مفتاح ميلاد، حوادث المرور في ليبيا والأضرار الناجمة عنها، مجلة التربوي، كلية التربية، جامعة المرقب، العدد العاشر، 2017م، صفحات متعددة.
- 6_ هاشم، مصطفى ديب، وآخرون، تحليل حوادث المرور في ليبيا، المؤتمر الدولي الأول لسلامة المرور، طرابلس، 2009م، صفحات متعددة.
- 7_ الجمهورية العربية الليبية، مجلس قيادة الثورة، الجريدة الرسمية، 1970م، العدد 19، قانون رقم (46) لسنة 1970م في شأن الطرق العامة، مارس 1970م، ص 77.
- 8_ ج.ع.ل.ش.أ.ع، أمانة اللجنة الشعبية العامة للمواصلات والنقل البحري، مصلحة الطرق والجسور، إدارة المشروعات، مشروع توسعة طريق العزيرية نالوت، تقرير عن الحالة الفنية لطريق العزيرية نالوت، 2007ف، تقرير غير منشور، بدون صفحات.
- 9_ دولة ليبيا، وزارة المواصلات، مصلحة الطرق والجسور، إدارة المشروعات، تقرير عن حالة طريق العزيرية نالوت (الواقع والمستهدف)، سنة 2023م، تقرير غير منشور، بدون صفحات.
- 10_ دولة ليبيا، وزارة الداخلية، مديرية أمن وسط الجبل الغربي، قسم المرور والتراخيص، تقرير عن تجربة رادار مراقبة السرعة للمركبات على طريق العزيرية نالوت، 2024م، تقرير غير منشور، بدون صفحات.