

حوادث المرور في الجمهورية اليمنية - تطورها وآثارها.

أ.د/ مارش أحمد سعيد العديني - قسم الجغرافيا - جامعة ذمار

المقدمة:

تشكل حوادث المرور على الطرق البرية وما ينجم عنها من وفيات وإصابات بمختلف مستوياتها وخسائر مادية في الآليات إحدى أهم المشكلات الاقتصادية والاجتماعية في الوقت الراهن، فالحوادث المرورية اليوم تتصدر قائمة أسباب الوفيات والإصابات الخطيرة في عدد من دول العالم وفي مقدمتها الدول العربية ومنها الجمهورية اليمنية التي أصبحت تعاني من الآثار الاجتماعية والاقتصادية والصحية ومشاكل أخرى متعلقة بالمشكلات المرورية والبيئية، فضلا عما تخلفه الحوادث المرورية من مآسي اجتماعية على مستوى الأسر في الريف والحضر بشريا وماديا وبشكل مطرد، خاصة أن الغالبية العظمى من ضحايا الحوادث المرورية من فئة الذكور الشباب والذين يشكلون أهم عناصر الإنتاج في المجتمع.

لقد أشارت الإحصاءات الرسمية إلى أن مجموع الحوادث المرورية بلغت أثناء العقد الأول من القرن الحالي ١٢٦٧٧٣ حادثا وكانت أهم نتائجها: وفاة ٢٤٠٠٩ أشخاص، وإصابة ١٥٧٩٥٢ آخرين، وبمتوسط سنوي يبلغ ١٢٦٧٧ حادثا و ٢٤٠٠٠ حالة وفاة وإصابة ١٥٧٩٥ شخصا، ومما يلاحظ أن هذه الأعداد تشير إلى أن اليمن تشهد حربا أهلية يذهب ضحيتها آلاف المواطنين ومليارات الريالات سنويا مما يكلفها نحو ٢٪ من إجمالي نتاجها القومي السنوي.

أهمية البحث وأهدافه :

يتبين مما سبق إن الجمهورية اليمنية تواجه مشكلة حقيقية عبرت عنها الأرقام بوضوح لا لبس فيه ويتحمل الجميع وزرها كل بقدر مسؤولياته، ومن هذا المنطلق يساهم الباحث بعرض هذه المشكلة وتحليلها اقتصاديا بأسلوب جغرافي لعل ذلك يثير اهتمام معظم مكونات المجتمع اليمني والإقليمي والدولي لأن هذه المشكلة إنسانية قبل أن تكون يمنية أو أي تصنيف آخر والواجب على الجميع المساهمة في مواجهتها والحد من تطورها .

إن الندرة في تحليل الحوادث المرورية والآثار الاقتصادية الناتجة عنها كأحد العناصر المؤثرة في التنمية الاجتماعية والاقتصادية في المجتمع اليمني وقلة الاهتمام بها في معظم الدراسات السابقة دفعت الباحث إلى محاولة تغطية هذا النقص، وبما تتيح به البيانات والوقت والمساحة، مع مراعاة إعطاء هذه المشكلة المزيد من الدراسات الميدانية المتعمقة والتفصيلية بهدف التوصل إلى حلول عملية تسهم في الحد من أسباب هذه المشكلة ونتائجها بهدف التقليل من الحوادث المرورية والتخفيف من أخطارها وآثارها المتعددة ، كما يهدف هذا البحث إلى التعرف على التباين المكاني و الزماني للحوادث واتجاهاتها وتسليط الضوء على خصائص المتوفين والمصابين نتيجة الحوادث أثناء الفترة ٢٠٠٠ - ٢٠٠٩ م .

منهج البحث المتبع ومصادر البيانات :

تم استخدام منهج البحث الوصفي التحليلي المعتمد على إحصاءات الحوادث المرورية الصادرة عن الإدارة العامة للمرور بوزارة الداخلية .

تساؤلات البحث ومكوناته : سيحاول البحث الإجابة على عدد من التساؤلات ومنها:

- ١- هل تطورت أعداد الحوادث المرورية أثناء السنوات العشر الماضية؟
- ٢- هل هناك تباين بين المحافظات اليمنية في أعداد الحوادث المرورية ؟
- ٣- هل هناك علاقة بين الحوادث المرورية والزمان والمكان ؟
- ٤- ما أسباب وقوع الحوادث في الجمهورية اليمنية ؟
- ٥- ما الآثار الناتجة عن الحوادث المرورية في الجمهورية اليمنية ؟

وسيتكون البحث من الفقرات الآتية :

- المقدمة
- التطور العددي والنسبي لحوادث المرور والوفيات والإصابات
- تصنيف الحوادث المرورية
- التوزيع الجغرافي للحوادث المرورية
- الآثار الناتجة عن الحوادث المرورية.

أولاً : التطور العددي والنسبي لحوادث المرور والوفيات والإصابات

١- التطور العددي والنسبي للحوادث :

شهدت العشر السنوات الأخيرة (١٢٦٧٧٣) حادثاً مرورياً، وتباينت الأعداد من سنة إلى أخرى إذ استمرت أعداد الحوادث المرورية بالزيادة المطردة أثناء المدة ما بين ٢٠٠٠ و ٢٠٠٨م، إذ ارتفع عددها من (٩٩٥٨) عام ٢٠٠٠م إلى (١٦٣٦٢) حادثاً عام ٢٠٠٨م، وارتفعت النسبة من ٨٪ إلى ١٣٪ من الحوادث البالغ عددها (١١٠٢٦٢) حادثاً أثناء نفس المدة، ويلاحظ أن الحوادث مرتفعة مقارنة بأعداد السيارات العاملة بمختلف أنواعها والموزعة بمعدل سيارة واحدة لكل ٢٦ مواطناً حيث تم حساب معدل امتلاك المواطنين للسيارات من أثناء قسمة عدد سكان الجمهورية اليمنية على عدد السيارات. (١) .

وقد انخفض معدل الحوادث بالنسبة لعدد السيارات من حادث واحد لكل ٤١ سيارة عام ٢٠٠٠م إلى حادث واحد لكل ٥٤ سيارة عام ٢٠٠٩م. وقد تم حساب معدل الحوادث لكل سيارة بقسمة عدد السيارات على عدد الحوادث السنوية (٢) . وكما يلاحظ من الجدول (١) أن أعداد الحوادث قد انخفضت في عام ٢٠٠٩م عما كانت عليه عام ٢٠٠٨م بمقدار (٨٥١) حادثاً ونسبة ٥٪، ويعود ذلك إلى ما تشهده شبكة الطرق البرية من تحسينات فنية وبناء شبكة من الجسور والأنفاق في أمانة العاصمة والجهد الذي تقوم به الإدارة العامة للمرور وفروعها في الحضر والريف على حد سواء.

جدول (١) تطور أعداد السيارات والحوادث ونتائجها في اليمن ٢٠٠٠ - ٢٠٠٩م

السنة	عدد السيارات ♦	عدد الحوادث	النسبة %	عدد الوفيات	النسبة %	عدد الإصابات	النسبة %
٢٠٠٠	٤١٠١٣٩	٩٩٥٨	٧,٩	١٥٢٧	٦,٤	١٠٩٩٨	٧,٠
٢٠٠١	٤٦٩٢٩٠	٩٧٩٢	٧,٨	١٧٧٩	٧,٤	١٢٣٤٣	٧,٨
٢٠٠٢	٤٩٤٨٢٩	١٠٥٢٣	٨,٤	٢١٠١	٨,٨	١٢٥٤٤	٧,٩
٢٠٠٣	٥١٤٥٢٨	١٠٧٤٩	٨,٥	٢٤٤٧	١٠,٠	١٤٥٤٥	٩,٢
٢٠٠٤	٥٧٢٩٣٩	١٢٢٥٧	٩,٧	٢٢٤٩	٩,٤	١٤١١٧	٨,٩
٢٠٠٥	٦٣٣٥٢٨	١٢٨٦٩	١٠,٢	٢٥١٠	١٠,٥	١٦١٤٧	١٠,٢
٢٠٠٦	٦٨٦٤١٩	١٣٠١١	١٠,٤	٢٧١١	١١,٣	١٧٨٧٣	١١,٣
٢٠٠٧	٧٣٧٨٥١	١٤٧٤١	١١,٧	٢٧٨١	١١,٦	١٩٢٥٣	١٢,٣
٢٠٠٨	٧٨٣٤٣٠	١٦٣٦٢	١٣,١	٢٨٣٣	١١,٨	٢٠٤١٢	١٢,٩
٢٠٠٩	٨٣٧٦٤٥	١٥٥١١	١٢,٣	٣٠٧١	١٢,٨	١٩٧٢٠	١٢,٥
المجموع	- - -	١٢٥٧٧٣	١٠٠	٢٤٠٠٩	١٠٠	١٥٧٩٥٢	١٠٠

٣- وزارة الداخلية، الإدارة العامة للمرور، كتيب إحصائي للفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٩م، ص ١٢ و ٢٩
❖ لا تشمل سيارات الجيش والشرطة والسيارات الغير مجمركة أو المهربة .

٢- تطور أعداد الوفيات :

كشفت الإحصاءات المنشورة أن الجمهورية اليمنية خسرت أثناء العشر السنوات الماضية ٢٤٠٠٩ مواطنين لقوا حتفهم نتيجة الحوادث المرورية وبمعدل سنوي يبلغ ٢٤٠٠ فرداً، ويبين الجدول (١) أن أعداد الوفيات قد تضاعفت أثناء مدة الدراسة إذ ارتفعت من (١٥٢٧) وفاة عام ٢٠٠٠م إلى (٣٠٧١) وفاة عام ٢٠٠٩م .

٣- تطور أعداد الإصابات :

تضاعفت أعداد المصابين نتيجة الحوادث المرورية أثناء مدة البحث إذ ارتفع عددهم من (١٠٩٩٨) إصابة عام ٢٠٠٠م إلى (٢٠٤١٢) إصابة عام ٢٠٠٨م سواء كانت إصابات بليغة أو متوسطة أو بسيطة ، نتيجة لانخفاض أعداد الحوادث في عام ٢٠٠٩م الذي انعكس إيجاباً على انخفاض أعداد الإصابات بمقدار (٦٩٢) إصابة إذ سجلت في عام ٢٠٠٩م (١٩٧٢٠) إصابة ، ويعود ذلك إلى نفس الأسباب السابق ذكرها .

ثانياً : تصنيف الحوادث المرورية :

سيتم التركيز عند تصنيف الحوادث على تحليل أربعة جوانب مهمة تمكنا من الحصول على بياناتها وهي أنواع الحوادث، وأسبابها الرئيسية، وأماكن، ووقت حدوثها، كما سيأتي تفصيلاً .

١- الحوادث المرورية بحسب أنواعها :

تمحورت حوادث المرور في ثمانية أنواع فقط تتضمنها الجدول (٢) . وتحتكر الثلاثة الأنواع الأولى من (١- ٣) حوالي ٨٧٪ من عدد الحوادث، كما يوضح ذلك الجدول (٢) والشكل (١)، إذ احتلت حوادث صدام الآليات المرتبة الأولى بعدد (٥٠٢٢٤) حادثاً ونسبة ٤٠٪، وجاءت حوادث دهس المشاة في المرتبة الثانية بعدد (٤٣٧٣١) حادثاً ونسبة ٣٤.٨٪ .

جدول (٢) تصنيف الحوادث في اليمن بحسب أنواعها للمدة ٢٠٠٠ - ٢٠٠٩ م

السنة	١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	الإجمالي
	صدام آليات	دهس مشاة	انقلاب	صدام دراجات	صدام جسم ثابت	سقوط	صدام حيوان	حريق	
٢٠٠٠	٤٣٠٧	٣٥٦٨	١٠٢٧	٤٩٧	٣٤٢	٢١١	٦	٠	٩٩٥٨
٢٠٠١	٤١١٧	٣٩٩٥	١٠٢٢	٢١٨	٢١٠	٢٢٨	٢	٠	٩٧٩٢
٢٠٠٢	٤٦٢٥	٤٠١٧	١١٩٨	٢٤٤	١٧٩	٢٥٨	٢	٠	١٠٥٢٣
٢٠٠٣	٤٣٨٤	٣٧٤٤	١٢٦٣	٦٤٠	٣٤٥	٣٠٧	٥٨	٨	١٠٧٤٩
٢٠٠٤	٤٩٢٣	٤٤١٥	١٣٦٢	٦٨٤	٤٥٦	٣٨٤	٢٢	١١	١٢٢٥٧
٢٠٠٥	٥٢٢٤	٤٦٣٥	١٦٥٤	٤٩٣	٥٢٦	٣١٥	١٨	٤	١٢٨٦٩
٢٠٠٦	٥٠٧٧	٤٦٠٣	١٧٣٧	٧٢٢	٥٦٥	٢٧٥	٢٥	٧	١٣٠١١
٢٠٠٧	٥٦٢٢	٤٨٨٩	١٩١٦	١١٦٩	٦٩١	٣٩١	٥٥	٨	١٤٧٤١
٢٠٠٨	٦٢١٨	٥٠٥٩	٢٠٩٤	١٧٦١	٨١٠	٣٦٤	٣٥	٢١	١٦٣٦٢
٢٠٠٩	٥٧٢٧	٤٨٠٦	٢٠٣٧	١٩٣٢	٦١٦	٣٤٢	٤٣	٨	١٥٥١١
الإجمالي	٥٠٢٢٤	٤٣٧٣١	١٥٣١٠	٨٣٦٠	٤٧٤٠	٣٠٧٥	٢٦٦	٦٧	١٢٥٧٧٣
النسبة	٤٠	٣٤,٨	١٢,٢	٦,٦	٣,٨	٢,٤	٠,٢	٠,١	١٠٠%

٤ - وزارة الداخلية، الإدارة العامة للمرور، كتيب إحصائي للفترة ٢٠٠٠-

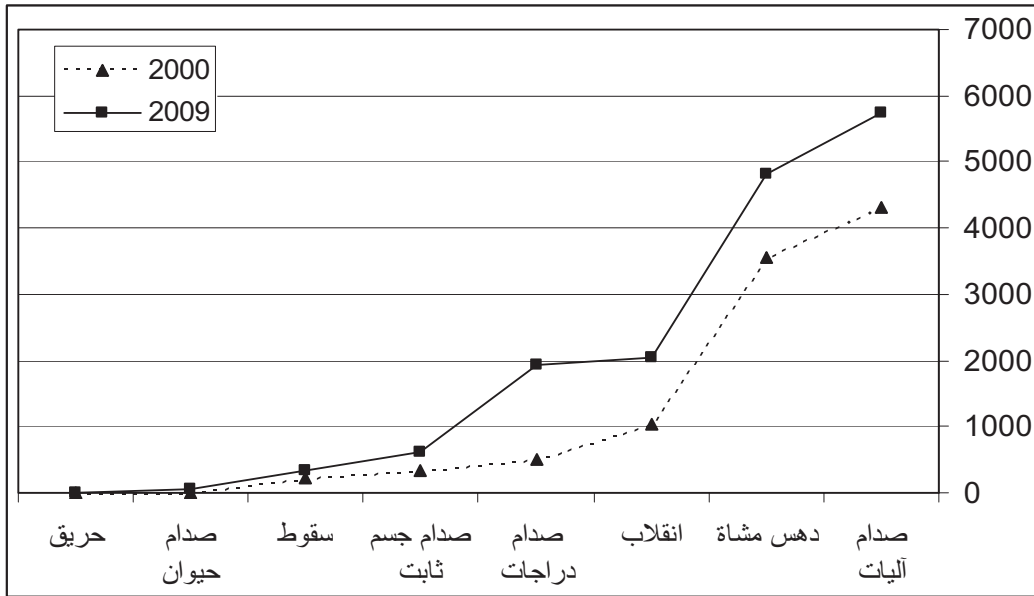
٢٠٠٩ م، ص ١٢

٥ - وزارة الداخلية ، حجم وأسباب الحوادث المرورية والأضرار الناجمة عنها ، ورقة مقدمة إلى الندوة الوطنية للسلامة على الطرق التي نظمتها وزارة الأشغال العامة والطرق ووزارة الصحة العامة والسكان في نادي ضباط الشرطة بتاريخ ٢٤/٤/٢٠٠٤ م.

واحتلت حوادث انقلابات المركبات المرتبة الثالثة بعدد (١٥٣١٠) حادثاً ونسبة ١٢,٢% ، أما الخمسة الأنواع الأخرى فقد كانت أعدادها محدودة .

ونعتقد أن ارتفاع عدد حوادث صدام الآليات المتحركة يعود إلى عدد من الأمور منها اللامبالاة التي يتمتع بها الكثير من سائقوا المركبات بمختلف أنواعها وأحجامها من أثناء التجاوز الخاطئ في الأماكن الغير مسموح فيها بالتجاوز في الطرق الطويلة مما يسبب التصادم بين مركبتين أو أكثر ولاسيما إذا كانت السرعة كبيرة إذ تخرج المركبة عن سيطرة قائدها ، وأما في المدن فإن غياب الوعي المروري لدى السائقين والتسابق على الركاب من قبل سائقوا الباصات الأجرة ولاسيما أن معظم شوارع المدن اليمانية ضيقة ولا تتوفر مواقف خاصة للسيارات إلا نادرا مما يضطر مالكي السيارات للوقوف على جانبي الشارع مما يسبب حدوث التصادم بين السيارات لاسيما إذا كان الشارع يستخدم في اتجاهين متضادين ، فضلا عن ضيق الطرق والتقاطعات الغامضة وعدم كفاية العلامات التوضيحية والإرشادية والتحذيرية .

شكل (١): تصنيف الحوادث في اليمن بحسب أنواعها لعامي ٢٠٠٩ و ٢٠٠٠م.



المصدر: الجدول (٢)

أما بالنسبة لارتفاع عدد حوادث دهس المشاة فيعود ذلك إلى أسباب عدة منها عدم التزام المشاة بالعبور من الأماكن المخصصة للعبور مما يعرضهم للخطر

لاسيما أن المدن اليمينية والطرق العابرة لا تتوفر فيها جسور لعبور المشاة ، كما أن السرعة الزائدة للسيارات على الطرق والشوارع من الأسباب التي ساهمت في ارتفاع عدد هذا النوع من الحوادث ولاسيما في أوساط كبار السن والأطفال والنساء . وكما سيأتي تفصيلا .

أما حوادث انقلاب السيارات فيعود إلى الوقوف المفاجئ في ظل السرعة الجنونية في طرق غير مهيأة لمثل تلك السرعات التي نلاحظها في الطرق الخارجية أو حتى في المدن الرئيسية مما يفقد السائق القدرة على السيطرة على المركبة التي يقودها ولاسيما إذا كانت الحمولة زائدة عن القدر المحدد قانونيا ، وكذلك وجود المطبات البارزة أو الغائرة وقطع الأحجار التي يتركها سائقوا السيارات بعد استخدامها فضلا عن بقايا الزيوت المستعملة في الطرق الجبلية كل هذا وغيره أسباب مباشرة لحدوث الانقلابات .

أما بالنسبة لحوادث صدام الدرجات البخارية والهوائية فمن الملاحظ ازدياد أعدادها بشكل غير مسبوق في جميع المدن اليمينية الرئيسية والثانوية وحتى في القرى الريفية ويعود ذلك لندرة فرص العمل للشباب وأرباب الأسر إذ توجه الكثير منهم للعمل وطلب الرزق بنقل الركاب بواسطة هذه الدراجات (الموتورات) دون وضع أية ضوابط للسلامة والسرعة وخطوط السير وغير ذلك من الآليات المتبعة في كثير من دول العالم، كما أن سواقة صغار السن وغير المهرة من الرجال سبب أساسي لارتفاع الحوادث من هذا النوع .

٢- الحوادث المرورية بحسب أسبابها :

أسباب الحوادث المرورية عديدة منها ما يتعلق بالمركبة أو السائق أو الطريق ، لكن معظم الأسباب تعود إلى أخطاء السائق سواء بشكل مقصود أو غير مقصود ، ومن هذه الأسباب ما يأتي (٦) :

- ١- عدم تفقد المركبة من الناحية الفنية والميكانيكية والكهربائية.
- ٢- الانشغال عن القيادة لأي سبب كان مما يفقد السائق التركيز ونسيان اتجاه السير.
- ٣- تناول الأكل أو الشرب أو مضغ القات أو التدخين أثناء السير.
- ٤- استخدام الهاتف المحمول أثناء السير.
- ٥- قيادة المركبة برعونة وطيش وسرعة جنونية دون مراعاة لسلامة مستخدمي
- ٦- انتشار الحضر والمطبان المستمرة والمفاجئة
- ٧- عدم ملاحظة عداد السرعة عند تجاوز السرعة المحددة دون إدراك للنتائج.

وقد حصرت الإدارة العامة للمرور في الجمهورية اليمنية سبعة أسباب رئيسية كانت وراء وقوع (٨٧١٦٧) حادث مروري أثناء المدة (٢٠٠٣ - ٢٠٠٩) ، كما نسبت (٩٦٩٢) حادثا مروريا لأسباب أخرى كما يبين ذلك الجدول (٣) .

لقد احتل إهمال السائقين نحو ثلث أسباب وقوع الحوادث مما يدل على أن السائقين غير مكترثين بإهدار دماء البشر، ويعود ذلك إلى ضعف العقوبات وانخفاض قيمة الديات وإيمان اليمنيين القوي بمبدأ القضاء والقدر، وسيادة العفو عن السائقين مرتكبي جرائم القتل التي قد تصل إلى درجة العمد، نظرا لإهمال السائق وعدم مبالاته بصيانة مركبته وقللة اهتمامه بتجنب وقوعه في الحادث. وجاء سبب السرعة الزائدة للمركبات في المرتبة الثانية في أسباب وقوع الحوادث المرورية. ويسهم هذان السببان بأكثر من نصف الحوادث، وإذا أضفنا إليهما السبب الثالث، وهو إهمال المشاة الذين يتعرضون للحوادث أو يكونوا سببا في وقوع الحادث، فإن هذه الأسباب الثلاثة تتجاوز ثلاثة أرباع أسباب الحوادث المرورية، بينما لا تتجاوز بقية الأسباب ربع أسباب الحوادث. ويوضح الشكلان (٢ و٣) المقارنة بين أسباب الحوادث لعامي ٢٠٠٣ و٢٠٠٩ م .

جدول (٣) تصنيف الحوادث في اليمن بحسب أسبابها أثناء الفترة ٢٠٠٣ - ٢٠٠٩ م

السنة	١- إهمال السائق	٢ السرعة	٣- إهمال المشاة	٤ الخلل الفني	٥ صغار السن	٦ عوامل طبيعية	٧ السكركر	٨ أخرى	الإجمالي
٢٠٠٣	٣٦٨٨	٣٣٤٨	٢٠٠٩	٧٨٣	٢٠١	١٧٠	١٠٣	٨٤٦	١١١٤٨
٢٠٠٤	٣٩٥٧	٣٥١٧	٢٢٢٦	٨٦٥	٤٣٤	١٣١	٨٦	١٤٣٣	١٢٦٤٩
٢٠٠٥	٣٧٧٢	٤٠١٤	١٩٩٤	٨٩٣	٤٦٢	٢٥٨	١٠٢	١٦٥٢	١٣١٤٧
٢٠٠٦	٤١١٦	٤١٢٤	٢٢٧٧	٦٧٧	٣١٦	١٠٩	٥١	١٢٧٢	١٢٩٤٢
٢٠٠٧	٤٨٥٣	٤٢٣٢	٢٦٠٩	٨٤٧	٤٦٥	١٤٨	٩٢	١٦١٠	١٤٨٥٦
٢٠٠٨	٤٩٤٣	٥٠٤١	٢٨٠٦	٩٠٩	٥٢١	١٢٩	١٥٤	١٩٢١	١٦٤٢٤
٢٠٠٩	٤٨٠٨	٥٣٨٠	٢٤٩٠	٩٠٠	٨٠١	٢٥٠	١٠٦	٩٥٨	١٥٦٩٣
الإجمالي	٣٠١٣٧	٢٩٦٥٦	١٦٤١١	٥٨٧٤	٣٢٠٠	١١٩٥	٦٩٤	٩٦٩٢	٩٦٨٥٩
النسبة	٣١.٠	٣٠.٦	١٦.٩	٦.١	٣.٣	١.٢	٠.٩	١٠.٠	%١٠٠

- وزارة الداخلية، الإدارة العامة للمرور، كتيب إحصائي للفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٩ م، مصدر سابق.

- وزارة الداخلية، الإدارة العامة للمرور، الكتاب الإحصائي السنوي لأنشطة الإدارة العامة للمرور وفروعها بالمحافظات لعام ٢٠٠٨ م، مصدر سابق.

شكل (٢) تصنيف الحوادث في اليمن بحسب أسبابها للعام ٢٠٠٣ م

ويلاحظ أن أسباب الحوادث بسيطة وبالإمكان السيطرة عليها والحد من وقوع الحوادث المرورية أو التخفيف منها بدرجة كبيرة ، إذا وضعت الضوابط اللازمة لذلك وتوفرت الإرادة لدى جميع مكونات المجتمع اليمني الذي هو المتضرر الأول والأخير من نتائج وآثار هذه المعارك الصامتة التي يذهب ضحيتها الآلاف من المواطنين سنوياً .

٣- تصنيف الحوادث بحسب أوقات حدوثها :

نظرا لارتفاع نشاط وحركة السكان في النهار وانخفاضه ليلا، فإن الحوادث التي تقع في النهار ضعف عدد الحوادث التي تقع في الليل، كما يبين ذلك الجدول (٤). ومع ذلك يوجد تباين واضح في أعداد الحوادث التي وقعت أثناء فترات مختلفة من النهار، فأكثر الحوادث وقعت ما بين الساعة (١٢) ظهرا وحتى الساعة (٦) مساء، ويعود ذلك إلى عدد من العوامل النفسية والجسدية للسائقين والازدحام الشديد في هذه الفترة " فترة الذروة " في الحركة المرورية في المدن بسبب الخروج من الدوام الرسمي والمدارس والجامعات والعودة إلى المنازل، فضلا عن انشغال السائقين بتناول القات والتدخين أثناء القيادة على الطرق الخارجية بعد تناول الغداء، وتأتي الفترة الصباحية في المركز الثاني من حيث أعداد الحوادث والتي تمتد ما بين الساعة السادسة صباحا والساعة الثانية عشر ظهرا، وتنخفض أعداد الحوادث تدريجيا وبشكل طبيعي في اليمن أثناء ساعات الليل إذ نجد أن النصف الأول منه يحتكر ثلثي أعداد حوادث الليل، بينما النصف الأخير منه قليل الحوادث وهذا أمر طبيعي لأن الحركة المرورية تكون في أدناها على الإطلاق .

جدول (٤) تصنيف الحوادث في اليمن بحسب أوقات حدوثها أثناء الفترة ٢٠٠٦ - ٢٠٠٨ م

السنة	١٢ - ٦ صباحا	١٢ - ٦ مساء	١٢ - ٦ ليلا	١٢ - ٦ صباحا	مجموع حوادث النهار	مجموع حوادث الليل	الإجمالي العام
٢٠٠٦	٤٢١٠	٤٥٦٨	٢٩١٧	١٣٢٤	٨٧٧٨	٤٢٤١	١٣٠١٩
٢٠٠٧	٤٤٨٢	٥٠٤٣	٣٦٣٥	١٦٠٨	٩٥٢٥	٥٢٤٣	١٤٧٦٨
٢٠٠٨	٥٤٠٢	٥٦٠٥	٣٧٨٢	١٦٥٤	١١٠٠٧	٥٤٣٦	١٦٤٤٣
٢٠٠٩	٥٠٧٦	٥٢١٣	٣٥٣٥	١٦٨٧	١٠٢٨٩	٥٢٢٢	١٥٥١١
الإجمالي	١٩١٧٠	٢٠٤٢٩	١٣٨٦٩	٦٢٧٣	٣٩٥٩٩	٢٠١٤٢	٥٩٧٤١
النسبة	٣٢.١	٣٤.٢	٢٣.٢	١٠.٥	٦٦.٣	٣٣.٧	٪١٠٠

- وزارة الداخلية ، الإدارة العامة للمرور ، الكتاب الإحصائي السنوي لأنشطة الإدارة العامة للمرور وفروعها بالمحافظات لعامي ٢٠٠٨ م و ٢٠٠٩ م. صفحات متعددة .

٤ - تصنيف الحوادث بحسب أماكن حدوثها :

تركز وقوع الحوادث في الطرق المستوية خلافاً لما يحدث عادة فقد وقعت ٦١٪ من الحوادث في طرق مستوية " صدام بين الآليات " وجه لوجه ويعود ذلك لتجاوز السائقين للمركبات الأخرى وبشكل خاطئ وبدون مراعاة شروط التجاوز الآمن وهذه التصرفات تدخل ضمن إهمال السائقين لقواعد المرور ، وأكثر ما يحدث مثل هذا النوع من الحوادث على الطرق الخارجية ولاسيما الرئيسية منها .

جدول (٥) تصنيف الحوادث في اليمن بحسب أماكن حدوثها أثناء الفترة ٢٠٠٦ - ٢٠٠٩ م

السنة	طريق مستوي	تقاطع طرق	الجولات	طريق مغلق	جسر أرضي	منحدر أرضي	أخرى	الإجمالي العام
٢٠٠٦	٨٢١٦	١٩٩١	٩٢٣	٤٦	١٥١	١١٦٣	٥٣٢	١٣٠٢٢
٢٠٠٧	٨٨٧٧	٢٤٠٤	١٣٢٨	٤٦	٨٦	١٧٠٤	٥٠٩	١٤٩٥٤
٢٠٠٨	٩٨٤٢	٢٦٧٢	١٣٠٨	٤٤	١٦٣	١٨٦٢	٣٦٣	١٦٢٥٤
٢٠٠٩	٩٧١٣	٢٥٧٣	١٢١٥	٣٧	١٦٩	١٤٨٤	٣٢٠	١٥٥١١
الإجمالي	٣٦٦٤٨	٩٦٤٠	٤٧٧٤	١٧٣	٥٦٩	٦٢١٣	١٥٣٧	٥٩٧٤١
النسبة	٦١.٤	١٦.١	٨.٠	٠.٤	١.١	١٠.٤	٢.٦	٪١٠٠

- وزارة الداخلية ، الإدارة العامة للمرور ، الكتاب الإحصائي السنوي لأنشطة الإدارة العامة للمرور وفروعها بالمحافظات لعام ٢٠٠٨ و٢٠٠٩م صفحات متعددة . المصدر نفسه.

ومن جهة أخرى فإن أعلى الحوادث في المدن تقع في تقاطع الطرق وجولات الشوارع الرئيسية والفرعية وهذان الموقعان كان نصيبهما نحو ربع الحوادث وبنسبة (٢٤,١%) من الحوادث في الجمهورية اليمنية أثناء السنوات الثلاث الأخيرة ٢٠٠٦- ٢٠٠٩م كما يوضحها الجدول (٥).

أما بقية المواقع وهي المنحدرات والجسور الأرضية والطرق المغلقة وغيرها فكان نصيبها محدوداً ولم تتجاوز جميعها ١٥% من الحوادث البالغ عددها (٤٤٢٣٠) حادثاً مرورياً أثناء الثلاث السنوات الماضية .

ثالثاً : التوزيع الجغرافي للحوادث المرورية :

١- التوزيع الجغرافي للحوادث :

توزعت الحوادث المرورية أثناء العشر السنوات الماضية والتي بلغ عددها (١٢٥٧٧٣) حادثاً على جميع المحافظات اليمنية وبشكل غير متساوي ، إذ كان لأمانة العاصمة نصيب الأسد من الحوادث وبنسبة (٣٧%) محتلة المركز الأول بين المحافظات ، يليها محافظتي تعز والحديدة في المركزين الثاني والثالث وبنسبة (١٠,٨%) و(١٠%) على التوالي .

ونلاحظ أن نصيب الثلاث المحافظات فقط تجاوز نصف الحوادث في الجمهورية اليمنية بينما النصف الآخر توزع على بقية المحافظات وعددها (١٨) محافظة وبأعداد متباينة كما يبين ذلك الجدول (٦).

٢- التوزيع الجغرافي للوفيات :

تصدرت محافظة الحديدة غيرها من المحافظات بالخسائر البشرية الناتجة عن حوادث المرور فقد بلغت وفياتها (٣٢٦٦) من مجموع المتوفين البالغ عددهم (٢٤٠٠٩) أثناء العشر السنوات الماضية وبنسبة (١٣,٦%). ثم تأتي بعدها أمانة العاصمة ومحافظة

تعز وينسبة (١١.٧٪) و(١١.٤٪) على التوالي ، ويعود سبب ذلك إلى ارتفاع عدد الحوادث والسيارات والحجم السكاني .

وتشكل محافظات إب وذمار وحجة وصنعاء المجموعة الثانية وبنسب تتراوح ما بين (٧,٨% و ٦,٥%) من الوفيات أثناء نفس المدة وقد بلغت نسبتها (٢٨,٣%) من الوفيات ، وبذلك يصبح للمحافظات السبع السابقة (٦٥%) من إجمالي الوفيات ، وتتنوع بقية الوفيات على المحافظات ال (١٤) الأخرى .

جدول (٦) التوزيع الجغرافي للحوادث المرورية ونتائجها أثناء المدة ٢٠٠٠ - ٢٠٠٩

المحافظات	الحوادث		الوفيات		الإصابات	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
الأمانة	٤٦٣٥٨	٣٧	٢٨٢١	١١,٧	٣٤٦٨٩	٢٢
صنعاء	٤٩٦٠	٣,٩	١٥٦٤	٦,٥	١١٨٥١	٧,٥
عدن	٨٢٤٢	٦,٦	١٠٠٠	٤,٢	٨٣٨٠	٥,٣
تعز	١٣٦٤٤	١٠,٨	٢٧٣١	١١,٤	١٧٤٧٩	١١,١
حضر موت	٥٩٤٣	٤,٧	١١٧٥	٤,٨	٨٠٤١	٥,١
الحدودية	١٢٥٧٥	١٠	٣٢٦٦	١٣,٦	١٧٥٧١	١١,١
إب	٤٨٩٤	٣,٩	١٨٨٠	٧,٨	٨٢٢١	٥,٢
حجة	٥٤١٧	٤,٣	١٥٩٨	٦,٧	٨٥٣٣	٥,٤
ذمار	٣٣٨٤	٢,٧	١٧٥٧	٧,٣	٧٤٥٣	٤,٧
صعدة	٢٠١٣	١,٦	٦١٦	٢,٦	٣١٢٤	٢,٠
أبين	١٢٨٢	١	٥٤٧	٢,٣	٣١٨٨	٢,٠
لحج	٣٤٩٣	٢,٨	١٣٠١	٥,٤	٧١٩٩	٤,٨
البيضاء	١٣٨٦	١,١	٦٣٧	٢,٧	٢٦٠٥	١,٦
المحويت	١٧٣٨	١,٤	٤٢٧	١,٨	٢٥١٨	١,٦
شبو	١٠٦١	٠,٨	٣٥٥	١,٥	١٩٦٤	١,٢
مأرب	١٧٦٢	١,٤	٤٩٩	٢,١	٢٩٢٣	١,٩
المهرة	١٠١٩	٠,٨	١٧٣	٠,٧	١١٩٩	٠,٨
الجوف	١٧٢	٠,١	٨٣	٠,٣	٣٧٤	٠,٢
عمران	٣٢٣٥	٢,٦	٨٤٧	٣,٥	٥٦٨٩	٣,٦
الضالع	٣٠٥١	٢,٤	٦٦٤	٢,٨	٤٦٩٥	٣,٠
ريمة	١٤٤	٠,١	٦٨	٠,٣	٢٥٦	٠,٢
المجموع	١٢٥٧٧٣	١٠٠	٢٤٠٠٩	١٠٠	١٥٧٩٥٢	١٠٠

وزارة الداخلية، الإدارة العامة للمرور ، كتيب إحصائي للفترة ٢٠٠٠ - ٢٠٠٩ م.
وزارة الداخلية ، الإدارة العامة للمرور ، الكتاب الإحصائي السنوي لأنشطة الإدارة العامة للمرور وفروعها بالمحافظات لعام ٢٠٠٨ م .

٣- التوزيع الجغرافي للإصابات :

احتلت أمانة العاصمة المركز الأول وبدون منافس في أعداد المصابين نتيجة الحوادث المرورية بغض النظر عن درجة الإصابة التي سيتم عرضها لاحقا إذ كان نصيبها أكثر من خمس الإصابات ونسبة (٢٢٪) من مجموع الإصابات البالغ عددها (١٥٧٩٥٢) إصابة أثناء مدة الدراسة ، واحتلت محافظتا تعز والحديدة المركزين الثاني والثالث وبنفس النسبة (١١.١٪)، وعليه فإن نصيب هذه المجموعة بلغت نسبته (٤٤.٢٪) من مجموع الإصابات البشرية، أما المجموعة الثانية فتشمل محافظات صنعاء (٧.٥٪) وحجة (٥.٤٪) وعدن (٥.٣٪) واب (٥.٢٪) وحضرموت (٥.١٪) وبيجمالي (٢٨.٥٪)، بينما وتتنوع بقية الإصابات على المحافظات الأخرى وينسب متفاوتة وكما يتضح من الجدول (٦) .

رابعا : الآثار الناتجة عن الحوادث المرورية في اليمن :

تؤدي حوادث الطرق لفقدان الكثير من الأرواح كما تجلب المآسي الإنسانية للمصابين وأسرهم والمشاكل الاجتماعية والاقتصادية للأفراد والأسر والدول ، وسيتم التركيز هنا على الآثار الاقتصادية لحوادث المرور أثناء السنوات السبع الماضية (٢٠٠٣ - ٢٠٠٩ م) ، وتنقسم الآثار الاقتصادية إلى قسمين هما :

أ- الآثار البشرية :

١- الوفيات بحسب العمر والجنس :

خسرت الجمهورية اليمنية على مدى السبع السنوات الماضية ما بين ٢٠٠٣ و٢٠٠٩ م (١٨٥٨١) مواطنا ذهبوا ضحية الحوادث المرورية في مختلف المحافظات اليمنية كما يوضح ذلك تفاصيل ذلك الجدول (٧) والشكل (٥) ، وبمعدل (٢٦٥٤.٤) ضحية سنويا ، منهم (١٥٠٥٦) بالغون ونسبة (٨١٪) بمعنى إنهم في سن العمل والقدرة على الإنتاج وإعالة أنفسهم وعائلاتهم ، فإذا افترضنا بأن متوسط عدد الأسرة في اليمن (٦) أفراد فإن البالغين من الذكور يعيلون (٧٩٧٤٠) فردا وهؤلاء أصبحوا دون عائل . حيث يشكل الذكور نسبة (٨٨.٣٪) من البالغين بينما يشكل الإناث (١١.٧٪) من ربوات البيوت وربما من العاملات.

جدول (٧) تطور أعداد الوفيات بحسب العمر والجنس للفترة ٢٠٠٣ - ٢٠٠٨ م

السنة	وفيات البالغين			وفيات غير البالغين			المجموع العام
	ذكور	إناث	الإجمالي	ذكور	إناث	الإجمالي	
٢٠٠٣	١٧٩١	٢٥٨	٢٠٤٩	٢٨١	٩٦	٣٧٧	٢٤٢٦
٢٠٠٤	١٥٤٢	٢٣٦	١٧٧٨	٣٥٢	١١٨	٤٧٠	٢٢٤٨
٢٠٠٥	١٨٢٤	٢٠٥	٢٠٢٩	٣٧٧	١٠٥	٤٨٢	٢٥١١
٢٠٠٦	١٩٢٦	٢٦٣	٢١٨٩	٣٩١	١٣١	٥٢٢	٢٧١١
٢٠٠٧	١٩٨٤	٢٦١	٢٢٤٥	٣٩٧	١٣٩	٥٣٦	٢٧٨١
٢٠٠٨	٢٠٢٣	٢٧٣	٢٢٩٦	٤٢١	١١٦	٥٣٧	٢٨٣٣
٢٠٠٩	٢٢٠٠	٢٧٠	٢٤٧٠	٤٩٦	١٠٥	٦٠١	٣٠٧١
الإجمالي	١٣٢٩٠	١٧٦٦	١٥٠٥٦	٢٧١٥	٨١٠	٣٥٢٥	١٨٥٨١
النسبة %	٧١,٥	٩,٥	٨١,٠	١٤,٦	٤,٤	١٩,٠	١٠٠%

وزارة الداخلية، الإدارة العامة للمرور، كتيب إحصائي للفترة ٢٠٠٠ - ٢٠٠٩ م.

وزارة الداخلية، الإدارة العامة للمرور، الكتاب الإحصائي السنوي لأنشطة

الإدارة العامة للمرور وفروعها بالمحافظات لعام ٢٠٠٨ م.

(٥) لا تتوفر بيانات تفصيلية عن خصائص الضحايا التعليمية والوظيفية

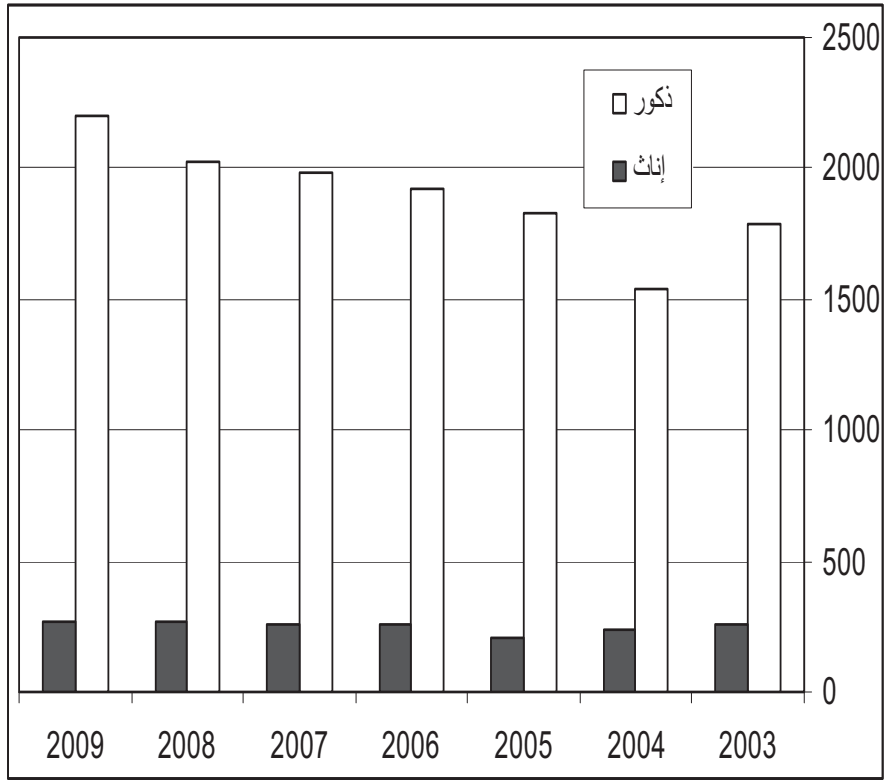
والشخصية والجنسية... الخ.

أما الوفيات من غير البالغين فقد بلغ عددهم (٣٥٢٥) ونسبة (١٩%) من المتوفين،

معظمهم من الذكور الذي بلغ عددهم (٢٧١٥) ونسبة (١٤,٦%) بينما بلغ عدد الإناث

(٨١٠) ونسبة (٤,٤%) فقط.

شكل (هـ) تطور أعداد الوفيات للبالغين بحسب العمر والجنس للفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٨ م



٢- الإصابات بحسب العمر والجنس :

أ- الإصابات بالبلية :

بلغ مجموع المصابين على مدى السنوات (٢٠٠٣ - ٢٠٠٨ م) بإصابات بليغة (٤٦٣٧٧) إصابة وبمتوسط (٧٧٣٠) مصاباً سنوياً ، حيث يخرج معظم هؤلاء المصابين من الخدمة بسبب إصابتهم إما بكسور أو بفقدان أحد الأعضاء ويصبحون عاطلين عن العمل والإنتاج ويتحولون إلى أعباء على عاتق الآخرين .

لقد شكل البالغون من الذكور نسبة (٧١,٤٪) من المصابين بينما بلغت نسبة صغار السن (١٥,٤٪) ، وبلغ عددهم (٤٠٢٦٩) إصابة ، بينما مجموع إصابات الإناث بلغ (٦١٠٨) إصابة كما يتضح ذلك من الجدول (٨) الأتي .

جدول (٨) تطور الإصابات البليغة بحسب العمر والجنس للفترة ٢٠٠٣ - ٢٠٠٨ م

السنة	الذكور			الإناث			المجموع العام
	البالغين	الأحداث	الإجمالي	البالغات	الأحداث	المجموع	
٢٠٠٣	٤٩٩٢	٨٦٦	٥٨٥٨	٦٦٩	٢٦٩	٩٣٨	٦٧٩٦
٢٠٠٤	٣٨٩٦	١١٤٠	٥٠٣٦	٣٢	٣٢٨	٣٦٠	٥٣٩٦
٢٠٠٥	٥٢٥١	١١٠٢	٦٣٥٣	٦٧٢	٣٨٩	١٠٦١	٧٤١٤
٢٠٠٦	٥٦٩٥	١١٢٦	٦٨٢١	٧٨٨	٣٦٠	١١٤٨	٧٩٦٩
٢٠٠٧	٦٤٩٨	١٤١٢	٧٩١٠	٨٣٠	٤٠٨	١٢٣٨	٩١٤٨
٢٠٠٨	٦٧٧٨	١٥١٣	٨٢٩١	٨٧٦	٤٨٧	١٣٦٣	٩٦٥٤
٢٠٠٩	٦٠١٦	١٣٣١	٧٣٤٧	٩١٤	٥٧٣	١٤٨٧	٨٨٣٤
الإجمالي	٣٣١١٠	٧١٥٩	٤٠٢٦٩	٣٨٦٧	٢٢٤١	٦١٠٨	٤٦٣٧٧
النسبة٪	٧١,٤	١٥,٤	٨٦,٨	٨,٣	٤,٨	١٣,٣	٪١٠٠

وزارة الداخلية ، الإدارة العامة للمرور ، الكتاب الإحصائي السنوي لأنشطة الإدارة العامة للمرور وفروعها بالمحافظات لعام ٢٠٠٨ م .

ب - الإصابات البسيطة:

بلغت الإصابات البسيطة أثناء الست السنوات (٢٠٠٣ - ٢٠٠٨ م) (٥٥٢٨٤) إصابة توزعت بين الذكور (٧٧٣١) إصابة ونسبة (٨٦,٣٪) بينما كان نصيب الإناث (٧٥٥٣) إصابة ونسبة (١٣,٧٪) .

ارتفعت أعداد الإصابات البسيطة بوتيرة عالية من (٧٦٤٢) عام ٢٠٠٠ م إلى (١٠٧٥٨) إصابة عام ٢٠٠٨ م وبمعدل زيادة سنوية قدرها (٥١٩) إصابة ، كما يبين ذلك الجدول (٩) .

وتركزت الإصابات في أوساط الذكور بشكل أكبر من الإناث، ولكن هذه الإصابات لا تشكل خطرا كبيرا على المصاب نظرا لقابليتها للعلاج والشفاء.

جدول (٩) تطور الإصابات البسيطة بحسب العمر والجنس للفترة ٢٠٠٣ - ٢٠٠٨م

السنة	الذكور			الإناث			المجموع العام
	البالغين	الأحداث	المجموع	البالغات	الأحداث	المجموع	
٢٠٠٣	٦٠٧٨	٧٣١	٦٨٠٩	٥٨٨	٢٤٥	٨٣٣	٧٦٤٢
٢٠٠٤	٥٩١٤	١٠٨٣	٦٩٩٧	٨١٨	٣٣٣	١١٥١	٨١٤٨
٢٠٠٥	٦٢٤٧	١١٧٩	٧٤٢٦	٩٠٠	٤٠١	١٣٠١	٨٧٢٧
٢٠٠٦	٧٣١٢	١١٤٦	٨٤٥٨	٩٧٠	٤٧٦	١٤٤٦	٩٩٠٤
٢٠٠٧	٧١٨١	١٥٠٦	٨٦٨٧	٩٤٥	٤٧٣	١٤١٨	١٠١٠٥
٢٠٠٨	٧٩٣٢	١٤٢٢	٩٣٥٤	٨٩٩	٥٠٥	١٤٠٤	١٠٧٥٨
٢٠٠٩	٧٧٤١	١٣١٢	٩٠٥٣	٧١٥	٤١٨	١١٣٣	١٠١٨٦
الإجمالي	٤٠٦٦٤	٧٠٦٧	٤٧٧٣١	٥١٢٠	٢٤٣٣	٧٥٥٣	٥٥٢٨٤
النسبة %	٧٣.٦	١٢.٧	٨٦.٣	٩.٣	٤.٤	١٣.٧	١٠٠%

وزارة الداخلية، الإدارة العامة للمرور ، كتيب إحصائي للفترة ٢٠٠٠ -

٢٠٠٩م.

وزارة الداخلية ، الإدارة العامة للمرور ، الكتاب الإحصائي السنوي لأنشطة الإدارة العامة

للمرور وفروعها بالمحافظات لعام ٢٠٠٨م .

ب- الآثار الاقتصادية:

تتمثل بتقديرات الديات والأروش البليغة والبسيطة والعلاجات وتعويضات الآليات والتي بلغت أثناء العشر السنوات الماضية (٦٤,٣) مليار ريال وهو إجمالي ما تم تقديره من تعويضات لجميع تلك المجالات ،

تطورت هذه الخسائر إذ ارتفعت من ٣٨٤١ مليون ريال عام ٢٠٠٠م إلى ١٠٣٦٥ مليون ريال عام ٢٠٠٩م إذ تضاعف العدد أكثر من ثلاث مرات أثناء نفس المدة كما هو مبين في الجدول (١٠) والشكل (٦)

جدول (١٠) تطور الخسائر المالية المقدرة للفترة ٢٠٠٠م - ٢٠٠٩م (بالمليون ريال)

السنة	الدييات ❖		الأروش البليغة		الأروش البسيطة		إصلاح الآليات		إجمالي الخسائر
	العدد	المبلغ	العدد	المبلغ	العدد	المبلغ	العدد	المبلغ	
٢٠٠٠	١٥٣٧	٨٥٥	٤٨٠٤	١٤٤١	٦١٩٤	٣١٠	٦١٧٣	١٢٣٥	٣٨٤١
٢٠٠١	١٧٧٩	٩٩٦	٥١٩٤	١٥٥٨	٧١٤٩	٣٥٨	٥٥٦٧	١١١٤	٤٠٣٦
٢٠٠٢	٢١٠١	١١٧٧	٥٦٠٩	١٦٨٣	٦٩٣٥	٣٤٧	٦٢٤٦	١٢٤٩	٤٤٥٦
٢٠٠٣	٢٤٤٧	١٣٧٠	٦٨٩٤	٢٠٦٨	٧٦٥١	٣٨٣	٦٧٦٥	١٣٥٣	٥١٧٤
٢٠٠٤	٢٢٤٩	١٢٦٠	٥٩٤٣	١٧٨٣	٨١٧٤	٤٠٩	٧٥٧٤	١٥١٥	٤٩٦٧
٢٠٠٥	٢٥١٠	١٤٠٦	٧٤١٦	٢٢٢٥	٨٧٣١	٤٣٧	٧٩١٦	١٥٨٣	٥٦٥١
٢٠٠٦	٢٧١١	١٥١٨	٧٩٦٩	٢٣٩١	٩٩٠٤	٤٩٥	٨١٧٧	١٦٣٦	٦٠٤٠
٢٠٠٧	٢٧٨١	٤٤٥٠	٩١٤٨	٢٧٤٥	١٠١٠٥	٥٠٥	٩٥٤٤	١٩٠٩	٩٦٠٩
٢٠٠٨	٢٨٣٣	٤٥٣٣	٩٦٥٤	٢٨٩٦	١٠٧٥٨	٥٣٨	١١٠٢٨	٢٢٠٦	١٠١٧٣
٢٠٠٩	٣٠٧١	٤٩١٤	٩٥٣٤	٢٨٦٠	١٠١٨٦	٥٠٩	١٠٤٠٩	٢٠٨٢	١٠٣٦٥
الإجمالي	٢٤٠٠٩	٢٢٤٧٩	٧٢١٦٥	٢١٦٥٠	٨٥٧٨٧	٤٢٩١	٧٩٣٩٩	١٥٨٨٢	٦٤٣٠٢

وزارة الداخلية، الإدارة العامة للمرور، كتيب إحصائي للفترة ٢٠٠٠م - ٢٠٠٩م

❖ تم تعديل القانون برفع دية الرجل من ٥٦٠ ألف إلى ١٦٠٠ ألف ريال والمرأة من

٢٨٠ إلى ٨٠٠ ألف ريال من عام ٢٠٠٧م .

وقد احتلت قيمة دييات (٢٤٠٠٩) متوفي المركز الأول من حيث التكاليف إذ بلغت

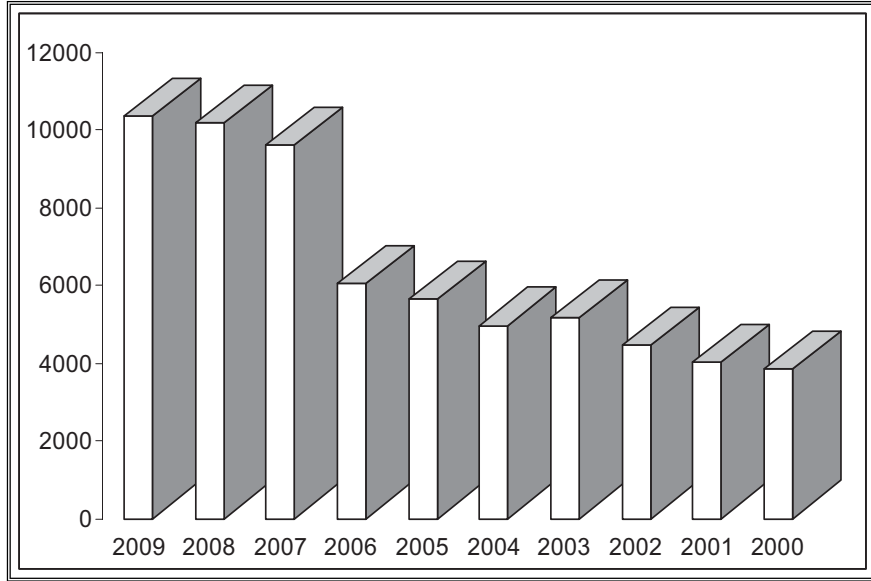
(٢٢.٥) مليار ريال ، بينما احتلت تكاليف الأروش الكبيرة المركز الثاني إذ بلغت (٢١.٧)

مليار ريال ، ثم جاءت تعويضات إصلاح الآليات في المركز الثالث بإجمالي (١٥.٩) مليار

ريال ، أما تكاليف الأروش الصغيرة فقد جاءت في المركز الرابع والأخير بمبلغ (٤.٣)

مليار ريال . ويوضح ذلك الشكل (٦).

شكل (٦) تطور الخسائر المالية المقدرة للفترة ٢٠٠٠ - ٢٠٠٩م (بالمليون ريال)



ج - الآثار الاجتماعية :

تتجاوز أخطار الآثار الاجتماعية ما تمثله الآثار الاقتصادية من خسائر والتي تقدر بالمليارات من الريالات السنوية لأن الآثار الاجتماعية لحوادث المرور تبقى مستمرة لسنوات طويلة فكم من الأسر السعيدة التي كانت تعيش حياة كريمة تحولت إلى أسر شقية بعد فقدان رب الأسرة وعائلها الوحيد بحادث مروري ، أو سجن السائق الذي تعرض لحادث مروري وكانت نتيجته وفاة عدد من الركاب وحكم عليه بدفع ديوات المتوفين واروش المصابين ولم يتمكن من الدفع بسبب الفقر ، وهناك الآلاف من المعاقين الغير قادرين عن العمل نتيجة الحوادث المرورية ، فضلا عن آلاف الطلاب والطالبات الذين تركوا دراستهم بعد وفاة أو إعاقة عائلهم نتيجة الحوادث ، وقد نتج عن الحوادث المرورية ارتفاع عدد الأرمال من النساء والرجال ، وتتطلب دراسة الآثار الاجتماعية إلى

ضرورة توفر البيانات التفصيلية عن الوفيات والإصابات الناتجة عن حوادث المرور والتي نوصي بعمله مستقبلا .

النتائج :

بعد استعراض تطور حوادث المرور أثناء العشر السنوات الماضية وأصنافها وتوزيعها الجغرافي والأسباب التي كانت وراء وقوع تلك الحوادث والآثار الناتجة عنها فإنه يمكننا الخروج بالنتائج التالية:

١- تناسبت أعداد الحوادث تناسباً طردياً مع تطور أعداد السيارات أثناء فترة الدراسة

وبذلك تضاعفت أعداد الوفيات والإصابات إذ ارتفعت الأولى من (١٥٢٧) إلى (٣٠٧١) وفاة والثانية من (١٠٩٩٨) إلى (١٩٧٢٠) إصابة .

٢- احتل صنف التصادم بين الآليات المرتبة الأولى بين أصناف الحوادث المرورية ونسبة ٤٠٪ أثناء فترة الدراسة ، بينما جاء دهس المشاة بالمرتبة الثانية ونسبة ٣٥٪ وبذلك فإن هذين الصنفين يشكلان ثلاثة أرباع الحوادث ، بينما بقية أصناف الحوادث لا تزيد عن ٢٥٪ فقط .

٣- أكثر من نصف الحوادث كان سبب حدوثها رعونة السائقين والسرعة ونسبة ٦٢٪ ، بينما الستة الأسباب المتبقية لا تشكل إلا ٣٨٪ من الحوادث فقط .

٤- يتركز وقوع الحوادث أثناء النهار ولاسيما في الفترة ما بين الظهيرة والمغرب ونسبة ٦٦٪ بينما في فترة الليل ٣٤٪ من الحوادث، وهذا أمر طبيعي ويتناسب مع حركة السكان ونشاطهم .

٥- تركزت الوفيات الناتجة عن الحوادث في وسط فئة البالغين ولاسيما الذكور منهم والتي بلغت نسبتهم ٧١,٥٪ من المتوفين ، و ٩,٥٪ من الإناث ،

بينما كانت نسبة المتوفين من غير البالغين من الجنسين ١٩٪ فقط ،
وتتطابق نسب الإصابات إلى حد كبير مع نسب الوفيات في الجنسين.

٦- احتلت أمانة العاصمة المرتبة الأولى بين المحافظات اليمنية بعدد
الحوادث المرورية أثناء العشر الماضية وبنسبة ٣٧٪ ، بينما احتلت محافظة
الحديدة المرتبة الأولى من حيث عدد الوفيات وبنسبة ١٣.٦٪ وكذلك في
الإصابات وبنسبة ١١.١٪ ، ثم جاءت محافظة تعز في المرتبة الثانية ، بينما
جاءت محافظة ريمة في المرتبة الأخيرة بين المحافظات.

٧- بلغ إجمالي الخسائر المالية المقدرة أثناء العشر السنوات الماضية أكثر
من ٦٤ مليار ريال يمني موزعة بين ديات واروش وإصلاح المركبات التي
تعرضت للحوادث المرورية .

المقترحات:

في نهاية هذا البحث لابد من طرح عدد من المقترحات لعلها تساهم في الحد من التطور
السريع لحوادث المرور وتخدم الباحثين والجهات ذات العلاقة ومنها :

١- تصمم الإدارة العامة للمرور استمارة شاملة لتسجيل البيانات الخاصة
بالوفيات والمصابين نتيجة الحوادث المرورية تتضمن جميع بياناتهم
الشخصية والتعليمية والوظيفية وبيانات عن مكان وزمان وأسباب الحادث
ونوعية المركبة وموديلها والدولة المصنعة لها ونوعية الخدمة التي تقوم
بها ويكون استكمالها ملزما من قبل مسئول الطوارئ والحوادث بجميع
المستشفيات بهدف سهولة إجراء الدراسات والأبحاث المتعمقة في هذا المجال

٢- ضرورة تطبيق قانون المرور رقم ٤٦ لسنة ١٩٩١م وتعديلاته وإزالة جميع
المعوقات التي تحول دون تطبيقه والبعد عن المجاملات والمحاباة ومنع
الرشوة صغيرة كانت أو كبيرة ومعاقبة كل من يثبت استلامه للأموال
تحت أي مسمى ، وتحسين الوضع المعاشي لمنتسبي المرور .

٣- رفع مستوى الوعي المروري والسلامة المرورية لدى جميع السكان ولاسيما
مستخدمي الطريق عن طريق الندوات المهرجانات الجماهيرية في المدارس

والجامعات والتجمعات السكانية طول العام وعدم الاكتفاء بأسبوع المرور العربي .

٤- إنشاء الجمعيات الأهلية التي تهتم بمكافحة الحوادث المرورية في الريف والمدن، بهدف المشاركة الشعبية في دعم الجهود الرسمي مثل الجمعيات الأهلية المتخصصة الأخرى المنتشرة في الجمهورية اليمنية .

٥- وضع أجهزة المراقبة الآلية على الطرق البرية وتحديد السرعة المسموح بها ومعاينة كل السائقين المتجاوزين لها بعقوبات رادعة كالسجن لمدة تتناسب مع المخالفة أو سحب الرخصة وعدم الاكتفاء بالغرامات المالية لسهولة دفعها .

٦- إلزام السائقين باستخدام حزام الأمان ومنع استخدام الهاتف الجوال أثناء قيادة السيارات والحد من سواقة الأطفال مهما كانت الأسباب وتقنين العقوبات والغرامات المناسبة للمخالفين .

٧- إجراء الدراسات والأبحاث العلمية الميدانية التفصيلية حول حوادث المرور وأسبابها وخصائص المتوفين والمصابين وتوزيعهم الجغرافي.

المصادر والهوامش :

١- تم حساب معدل امتلاك المواطنين للسيارات من أثناء قسمة عدد سكان الجمهورية اليمنية على عدد السيارات .

٢- تم حساب معدل الحوادث لكل سيارة بقسمة عدد السيارات على عدد الحوادث السنوية .

٣- وزارة الداخلية ، الإدارة العامة للمرور ، كتيب إحصائي للفترة ٢٠٠٠ - ٢٠٠٩ م. ص ٢٩

٤- وزارة الداخلية ، الإدارة العامة للمرور ، المصدر نفسه . ص ١٢

٥- وزارة الداخلية ، حجم وأسباب الحوادث المرورية والأضرار الناجمة عنها ، ورقة مقدمة إلى الندوة الوطنية للسلامة على الطرق التي نظمتها وزارة الأشغال العامة السكان في نادي ضباط الشرطة بتاريخ ٢٤/٤/٢٠٠٤ م.

- ٦- وليد البعداني ، رعونة قيادة السيارات تحصد الأرواح البريئة ،
صحيفة نداء السلامة الصادرة عن إدارة مرور محافظة تعز ، العدد
(٥٢) ، أغسطس ٢٠٠٩م.ص.٨.
- ٧- وزارة الداخلية ، كتيب إحصائي للفترة ٢٠٠٠- ٢٠٠٩م مصدر سابق .
- ٨- وزارة الداخلية ، الإدارة العامة للمرور ، الكتاب الإحصائي السنوي
لأنشطة الإدارة العامة للمرور وفروعها بالمحافظات لعام ٢٠٠٨ م .
صفحات متعددة .
- ٩- وزارة الداخلية ، الإدارة العامة للمرور ، الكتاب الإحصائي السنوي
لأنشطة الإدارة العامة للمرور وفروعها بالمحافظات لعامي ٢٠٠٨ م
و٢٠٠٩م.المصدر نفسه. صفحات متعددة
- ١٠- وزارة الداخلية ، الإدارة العامة للمرور ، الكتاب الإحصائي السنوي
لأنشطة الإدارة العامة للمرور وفروعها بالمحافظات لعام ٢٠٠٨ و٢٠٠٩م
صفحات متعددة (المصدر نفسه).