

انعكاس الحوادث المرورية على صحة الإنسان في منطقة قصر ابن عشير.... دراسة في الجغرافيا الطبية

د / ملاك حسن الصقر — كلية قصر ابن عشير — جامعة طرابلس

المقدمة :

النقل هو الشريان الذي من خلاله تسير الحياة الاقتصادية والاجتماعية نحو التقدم والرفي ، حيث يسهم النقل بوسائله المختلفة في تذليل الصعاب والعراقيل التي تقف في وجه تحقيق طموحات الإنسان وتطوره ، والنقل البري " قادر على أداء الخدمات من المنشأ إلى المقصد وله شبكات واسعة وشاملة ، وهو أحد واهم و أقدم أنماط النقل التي عرفها الإنسان حيث إن اليايس موطن الإنسان ، ومسرح الحياة البشرية والمجال الرئيسي للأنشطة الاقتصادية المختلفة (1) ولكنه وفي نفس الوقت أنتج العديد من الأضرار منها ... الازدحام والتلوث وحوادث الطرق والتي هي موضع هذه الورقة البحثية .

انتشرت ظاهرة حوادث السير بشكل واسع في أيامنا هذه ، إمّا بسبب خطأ من السائق، أو عدم انتباه المشاة ، أو خلل ما في الطرقات العامة وهنا يجب على الدولة القيام بواجباتها التي تساعد على حفظ وسلامة مواطنيها تجنّباً لوقوع الحوادث . وتتعدد أسباب حوادث السير ومن بينها عدم إجراء فحوصات دورية على السيارة بأجزائها المختلفة وإطاراتها ، وعدم التركيز في بعض الأحيان ، أو النعاس ، أو الانشغال بمكالمة هاتفية ، والأكثر شيوعاً في بلادنا التهور في القيادة وزيادة السرعة بشكل كبير بين الشباب ، ناهيك عن عدم الالتزام بالإشارات المرورية والازدحام الشديد في الطرقات ، وقطع الطريق من قبل المشاة دون الانتباه لإشارات المرور ، والسيارات المارة بالشارع العام ، وعدم متابعة الطرق وصيانتها من قبل المسؤولين بالإضافة إلى تغيّرات الطقس من رياح وأمطار التي قد تعيق الرؤية وتسبب في إجراء الحوادث على الطرقات .

وتسبب حوادث السير أضراراً بشرية تتمثل في خسائر في الأرواح نتيجة الحوادث، ويُقدّر عدد الوفيات سنوياً بأكثر من مليون وربع شخص في العالم ، وعدد

الإصابات بخمسة ملايين إصابة في السنة. (2) وهذه أعداد رهيبية يمكن تفادي معظمها بزيادة الوعي وأخذ الاحتياطات اللازمة من كافة الأطراف كافة.

وتفوق أعداد إصابات حوادث الطرق أعداد الوفيات بسبب بعض الأمراض مثل : فيروس نقص المناعة الإيدز أو السل أو الإسهال (3) كما تسبب الحوادث أضراراً صحيةً ونفسيةً حيث يتعرّض الشخص المصاب لعاهة دائمة أحياناً قد تستمر معه طوال حياته كبتير في ساقه أو يده ، وربما يتعرّض لشلل في دماغه أو أي عضو من أعضاء جسمه . وهناك أضرار ماديةً كخسارة السيارة التي تعرّضت للحدث والتكاليف التي يتم دفعها في إصلاحها أو شراء غيرها ،

كذلك الأموال التي تنفق على علاج الشخص المصاب ، والأضرار الاجتماعية الناتجة عن الحادث خاصة عندما يكون المصاب رب الأسرة حيث يفقد الأبناء الاهتمام والرعاية التي كان الأب يحيط أبناءه بها ، وقد يتعرض هؤلاء الأبناء للانحراف والتشرد مما يزيد من مشاكل المجتمع والدولة .

مشكلة البحث :

من مزايا النقل البري الأخذ بالمجتمعات للركي والتنمية حيث إن الطرق هي العنصر الأساس الذي تقوم عليه الخطط التنموية ، فهو يقرب المسافات ويسهل الحركة بين المنتج والمستهلك ، كما تسهم - أيضاً - في ارتفاع قيمة العقارات الواقعة على الطرق المعبدة ، ويساعد الناس على استغلالها بصورة أفضل .

ولكن هناك عيوب وسلبيات للنقل البري تضاهي المزايا ومنها : الازدحام والتلوث والحوادث المرورية والتي هي موضوع هذه الورقة البحثية ، حيث خصصت منطقة قصر ابن غشير كنموذج لحصر الإصابات الناتجة عن هذه الحوادث لفترة أربع سنوات ، وتم تسليط الضوء من خلال المشكلة على أكثر الأوقات تسجيلاً للحوادث والتي ترى الباحثة أن سببها هو عدم الالتزام بالقوانين المرورية ، وقلة الوعي بين السائقين والمواطنين مستخدمي الطرق على السواء .

ومن خلال ما سبق تحدد سؤال البحث في التساؤل الرئيس التالي :

ما انعكاس الحوادث المرورية على صحة الإنسان في منطقة قصر ابن غشير ؟

ومن السؤال الرئيس السابق يتفرع السؤالان التاليان :

س1- ما الأسباب المؤدية لحوادث السير ؟ وما أهم نتائجها على الفرد والأسرة ؟ وما أهم الطرق في منطقة الدراسة ؟

س2- ما أكثر الفترات والطرق عرضة للحوادث ؟ وما أنواع الإصابات البشرية في منطقة الدراسة ؟

أهداف البحث :

يسعى البحث إلى تحقيق الهدفين التاليين :

1- معرفة الأسباب المؤدية لحوادث السير ، ونتائجها ، وأهم الطرق في منطقة الدراسة .

2- تحديد أكثر الفترات والطرق عرضة للحوادث ، وأنواع الإصابات البشرية في منطقة الدراسة .

فروض البحث :

الفرض الأول : فترة الظهيرة أكثر الأوقات تسجيلاً للحوادث بمنطقة الدراسة.

الفرضية الثاني : تكون الطرق الفرعية مَسرحاً للحوادث المرورية .

الفرضية الثالث – الإصابة البليغة أكثر نواتج حوادث المرور على الإنسان بمنطقة قصر ابن غشير.

أهمية البحث :

تكمن أهمية البحث في الآتي :

- 1- تفسير الحوادث المرورية من ناحية جغرافية .
- 2- يوضح البحث أن تقدم المجتمع ونموه مرتبط بصحة أفرادهم وسلامتهم .
- 3- الحد من حوادث السير ينعش الاقتصاد ، ويقلل من المصاريف التي تدفع على العلاج وإصلاح المركبات الآلية .

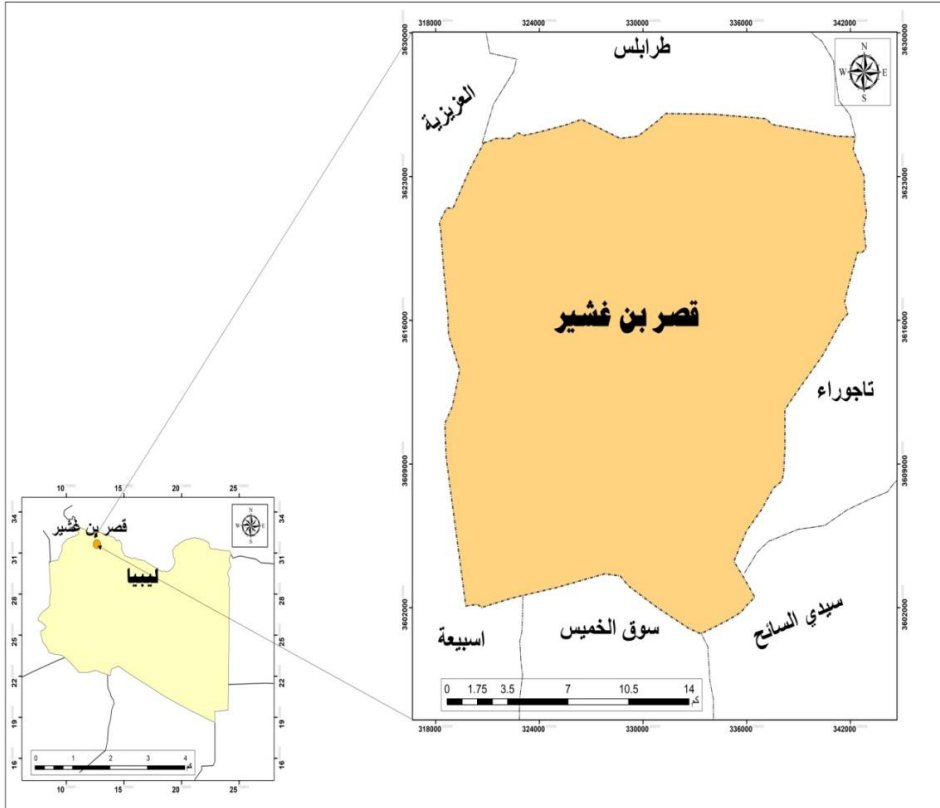
حدود الدراسة :

تشمل حدود الدراسة منطقة قصر ابن غشير التي تقع في الجزء الشمالي الغربي من ليبيا ، ويحدها من الشمال مدينة طرابلس ومن الجنوب إسبيعة ومن الشرق سيدي السائح وسوق الخميس ومن الغرب العزيزية .. **وفاكياً** تنحصر ضمن خط طول (38° 9' _ 13°) ، (05' _ 27' _ 13°) شرقاً ودائرة عرض (46° _ 48' _ 32°) ، (13° _ 31' _ 32°) شمالاً .

منهجية الدراسة :

اتبعت الباحثة المنهج الوصفي من خلال الاطلاع على بعض الكتب والمراجع المتعلقة بموضوع البحث ، ثم المنهج التحليلي لتحليل البيانات المجمعة خلال (4) أربع سنوات من الفترة 2012 م إلى 2015 م من مركز مرور قصر ابن عثير. (5)

خريطة رقم (1) موقع منطقة الدراسة



المصدر : المجلس البلدي قصر ابن عثير 2008م بتصريف

الدراسات السابقة :

— **دراسة خديجة الغيطة** ، رسالة ماجستير غير منشورة ، بعنوان حركة النقل على شبكة الطرق بمدينة بني وليد وما جاورها ، 2007م ، حيث تناولت مواقع الحركة فيها على مختلف الطرقات الفرعية و الرئيسية ، ومستخدمي الطرقات وساعات الذروة وعلى الآثار السلبية للطرق المتمثلة في الحوادث حيث ذكرت الباحثة أن 74% من نسبة العينة تعرضوا إلى حوادث سير نتيجة التهور والسرعة ، وكذلك بسبب انتشار الحيوانات وسوء استخدام الإنارة أو انعدامها أحيانا ، وأوصت الباحثة في الختام بالاهتمام بالطرق ونشر الوعي بين المواطنين . (6)

— **دراسة راضي السيد** ، 2008م جامعة نايف بالرياض ، وتناولت إشكالية الحوادث المرورية والآثار الاقتصادية الناجمة عنها ، وأكدت الدراسة أن للحوادث بعدا اقتصاديا واجتماعيا كبيرا ينعكس على الإنتاج الوطني . وأن الحوادث في ازدياد مستمر وأن الحاجة ملحة لمعالجتها ، وأوصت الدراسة بالاعتراف بالواقع ووضع الحلول والاهتمام بالدراسات والأبحاث بهذا الخصوص ، وإصدار تشريعات صارمة وتوفير مواصفات فنية وقياسية للطرقات . (7)

— **دراسة عصام حسن كوثر**، وآخرين ، بجامعة الملك عبدالعزيز بالمملكة العربية السعودية وتناولت الآثار الاقتصادية المترتبة عن الحوادث المرورية وسبل تقليصها. وجاء فيها أن السرعة تأتي في مقدمة تلك الأسباب ، وتسهم بنسبة 24.6% في الحوادث بشكل عام ، وتصل نسبة المصابين جرائها إلى حوالي 70 % وأن معظم الحوادث أسبابها إرهاب السائق أو دخوله في سباق مع سيارة أخرى .

وأظهرت الدراسة أن 80% من الحوادث المرورية التي تخلف مصابين في المملكة تقع داخل المدن، في حين أن 18% فقط منها تقع خارج المدن أو على الخطوط السريعة مما يعني تدني الالتزام بأنظمة المرور والسرعة وقطع الإشارات المرورية. ومن جانب آخر اعتبرت الدراسة أن المصابين جراء الحوادث المرورية يعانون بدرجة كبيرة من مشكلات كثيرة ، أهمها استعادة المصاب للذكريات الأليمة للحادث، والاكتئاب والقلق، إضافة إلى عدم قدرة المصاب على التكيف مع المجتمع، مما يكشف عن مدى فداحة آثار الحوادث المرورية ويؤكد ضرورة تلافئها أو تقليصها على أقل تقدير. وأشار - أيضا - إلى أن الحوادث تصيب سنوياً نحو 40 ألف شخص ، وتقتل أكثر من سبعة آلاف ، وتسفر عن إعاقات متعددة تصل إلى 30% من عدد المصابين.

وأظهرت نتائج الدراسة أن نحو 97 % من الذين تعرضوا للحوادث تطلبت حالاتهم الدخول إلى المستشفى لتلقي العلاج ، مما يستلزم إجراء العديد من الفحوصات وتقديم علاج وهذا يزيد من عبء التكاليف المالية على كاهل المصاب أو أفراد أسرته أو الدولة ، وجاء في الدراسة أن أخطر ساعات اليوم بالنسبة لقائدي المركبات هي ما بين الساعة 12 ظهراً، والسادسة مساءً، نظراً ؛ لأن 36 % من الحوادث المرورية القاتلة تقع خلال هذه الفترة، بسبب ارتفاع وتيرة حركة السير خلال هذه الفترة ؛ لأنها تصادف عودة الموظفين من أعمالهم إلى المنازل.

وبخصوص المعدل الأكبر من الحوادث المرورية البسيطة، أوضحت الدراسة أن 43.5% منها وقعت خلال الفترة من السادسة صباحاً حتى ما قبل 12 ظهراً، وتميل النسبة للانخفاض في الفترات الزمنية التالية حتى تصل إلى أدنى معدل لها خلال الفترة من 12 ليلاً إلى ما قبل السادسة صباحاً.

وأظهرت الدراسة - أيضاً - أن المعدل الأكبر من الحوادث المرورية التي تسفر عن سقوط مصابين بنسبة 36.6% تقع خلال الفترة من 12 ظهراً إلى ما قبل السادسة مساءً، وتليها الفترة من السادسة مساءً إلى ما قبل منتصف الليل بنسبة قدرها 27.3%. وكشفت الدراسة أن غالبية الحوادث المرورية التي أدت إلى الوفيات تقع خارج المدينة ، أي على الخط السريع حيث بلغت نسبتها تقريباً 62%، وذلك بسبب السرعة ، وضيق الطريق ، والتجاوز الخاطئ ، وعدم صلاحية الإطارات ، وإرهاق السائق ، وعدم إضاءة الطريق. (8 .)

التعليق على الدراسات السابقة :

رغم أن معظمها يشير إلى الناحية الاقتصادية إلا أن جلها تطرق لنتائج هذه الحوادث على البشر ومدى الإصابات واختلافها (كما في دراستنا هذه) وتكلفتها على الشخص أو الأسرة أو المجتمع ككل

وتعتبر دراسة عصام حسين وآخرين من أقرب الدراسات للدراسة الحالية حيث تناولت أسباب الحوادث ومن بينها الطرق ، كما تناولت النسب المئوية للأفراد المصابين من جراء الحوادث المرورية ، وأوضحت أكثر الأوقات التي تكثر فيها الحوادث وهي متشابهة مع الدراسة الحالية إلى حد كبير .

محاور الدراسة :

المحور الأول - الأسباب المؤدية إلى حوادث السير ، ونتائجها على الفرد والأسرة ، وأهم الطرق في منطقة الدراسة .

أ - أسباب حوادث السير :

حوادث السير هي تصادم يحدث بسبب مركبة أو أكثر، وهذا التصادم يُلحق العديد من الأضرار الاجتماعية والصحية والاقتصادية ، وتنتج حوادث السير عن مجموعة من الأسباب منها: تجاوز الحد المسموح به في السرعة ، والانشغال أثناء قيادة السيارة باستعمال الهاتف النقال ، أو فقدان الفرد القدرة على التحكم في السيارة بسبب الإرهاق أو التعب أو الحاجة إلى النوم ، أو قيادة السيارة في حالة من السكر وفقدان الوعي ، وكذلك البنية التحتية السيئة المتمثلة في عدم صلاحية الطريق ، وعدم تطبيق قوانين الأمن والسلامة مثل عدم استخدام حزام الأمان ، والاجتياز في الممنوع وغيرها من الأسباب الأخرى .

ب - نتائج حوادث السير على الفرد والأسرة :

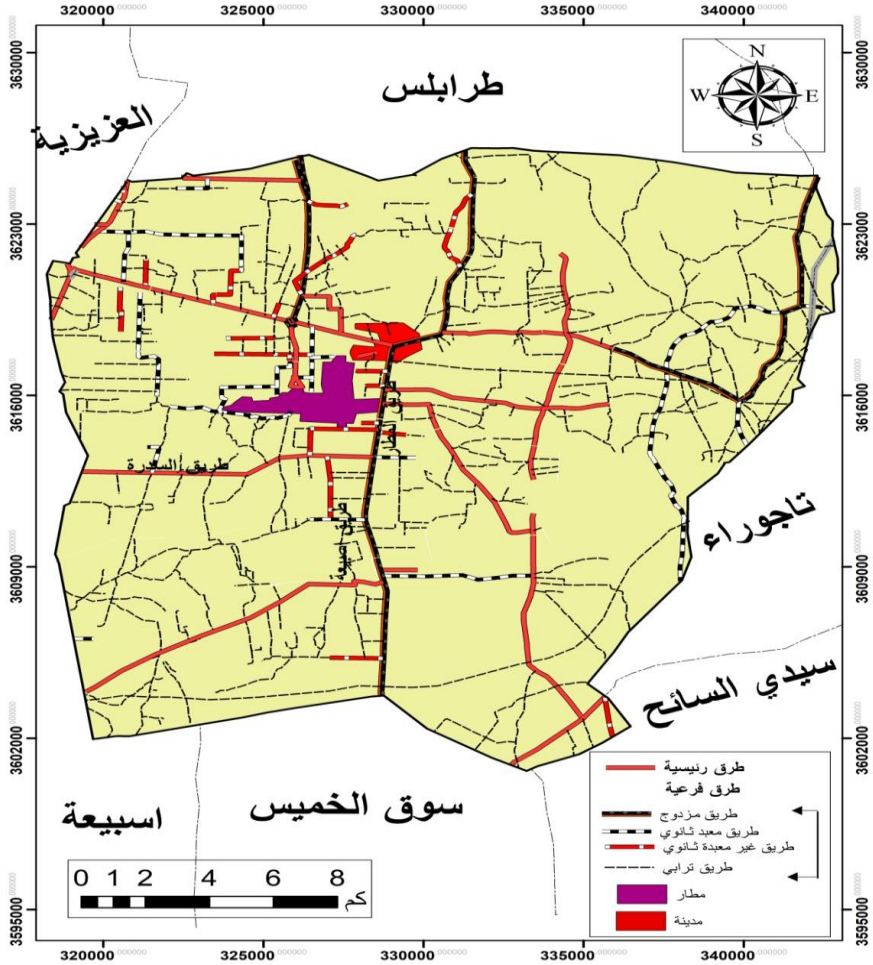
ومن نتائج حوادث السير نتائج صحية ونفسية كالشعور بالإحباط والعجز اللذين يمتلكان الفرد نتيجة إصابته بإعاقة ما بسبب الحادث ، أو بسبب جلوسه في المستشفى أو المنزل حتى يشفى من إعاقته ، كما أنّ المصاب ينتابه شعور اليأس وذلك بسبب تحوّل من معيل للعائلة إلى عالة عليها، وكذلك الغضب بسبب إحساسه بأن غيره ينظرون إليه نظرة حزن، وشفقة وعطف. وأيضا نتائج اجتماعية تتمثل في فقدان الأسرة لأحد أفرادها ، أو فقدانهم لمصدر رزقهم كالسيارة ، أو حتى فقدانهم لمن يصرف عليهم سواء بالموت أو بإصابة بليغة تؤدي إلى إعاقة ، كما ينجم عن حوادث السير انقطاع في العلاقات بين الأفراد نتيجة لما ذكر سلفاً . وهناك نتائج اقتصادية تتجلى في ضرر المركبات ، أو في ضرر في البنية التحتية مثل أعمدة الكهرباء، أو فقدان المواهب والأيدي العاملة وكذلك الخبرات العلمية والمدرّبة ، وهذا فقدان يؤثر على تطور ونمو المجتمع.

صورة رقم (1) حادث مرور



المصدر الانترنت

خريطة رقم (2) طرق النقل في منطقة قصر ابن عشير



ج - شبكة الطرق في منطقة الدراسة :

تبلغ أطوال شبكة الطرق داخل حدود المنطقة نحو 201.5 كم منها حوالي 61 كم طرق رئيسية ، وحوالي 140.5 كم طرق زراعية موزعة كما يلي :

1- الطريق الرئيسي الذي يربط قصر ابن غشير بمدينة ترهونة وما يقع بينهما من مناطق ريفية وحضرية ويبلغ طوله داخل حدود المنطقة حوالي 14 كم هذا الطريق ذو مسارين وأربعة خطوط للسير .

2- الطريق الرئيسي الذي يربط قصر ابن غشير بمدينة طرابلس (قصر ابن غشير _الهضبة) وطوله 16 كم تقريبا ، وأربعة خطوط للسير .

3- الطريق الرئيسي القائم من طرابلس وهو الذي يربط بين طرابلس والمطار وهو ذو مسارين وثمانية خطوط للسير .

4- الطريق الرئيسي الذي يربط قصر ابن غشير بمدينة السواني وطوله حوالي 9 كم وهو ذو مسارين وأربعة خطوط رئيسية.

5- الطريق الفرعي الرابط بين قصر ابن غشير ، وتاجوراء مرورا بمنطقة وادي الربيع وطوله حوالي (8) ثمانية كيلومتر وذو مسارين وأربعة خطوط للسير. (9).

المحور الثاني – تحديد أكثر الفترات والطرق عرضة للحوادث ، وأنواع الإصابات البشرية في منطقة الدراسة :

قامت الباحثة بتجميع بيانات البحث من خلال التعاون مع مركز مرور قصر ابن غشير حيث أمدها بالمعلومات والبيانات والإحصائيات اللازمة لموضوع البحث خلال السنوات من 2012م إلى 2015م والمتعلقة بتوزيع حوادث المرور في بلدية قصر ابن غشير ، والطرق الرئيسية والطرق الفرعية ، وعدد الإصابات بين الأفراد وكل المعلومات التي وردت في هذا البحث والمبينة من خلال الجداول التالية :

أ – أكثر الفترات تسجيلاً للحوادث المرورية :

الفرض الأول : فترة الظهيرة أكثر الأوقات تسجيلاً للحوادث بمنطقة الدراسة.

جدول (1) توزيع حوادث المرور في بلدية قصر ابن غشير بناءً على الفترات اليومية خلال السنوات 2012-2105م

السنة	فترة الصباح		فترة الظهيرة		فترة المساء		فترة الليل		المجموع	
	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%
2012م	46	44.6	22	21.4	18	17.5	17	16.5	103	100
2013م	21	23.3	26	28.9	21	23.3	22	24.5	90	100
2014م	26	44.8	15	25.9	9	15.5	8	13.8	58	100
2015م	20	25.3	20	25.3	22	27.9	17	21.5	79	100

المصدر: عمل الباحثة من خلال تجميع البيانات من وحدة الإحصائيات بقسم المرور والتراخيص /قصر ابن غشير .

جدول (2) نتائج تحليل التباين الأحادي في اتجاه واحد

الفترة	المتوسط	الانحراف المعياري	95% فترة ثقة		قيمة اختبار t	مستوى الدلالة
			الحد الأدنى	الحد الأعلى		
فترة الصباح	28.25	12.121	19.867	36.633	2.011	0.166
فترة الظهيرة	20.75	4.573	12.367	29.133		
فترة المساء	17.50	5.916	9.117	25.883		
فترة الليل	16.00	5.831	7.1617	24.383		

يلاحظ من جدول تحليل التباين السابق أن هناك اختلافاً بين متوسطات فترات الحوادث بمنطقة الدراسة والتي تصل أعلاها في الفترة الصباحية بقيمة 28.25 وبنسبة 95 % فترة ثقة تتراوح بين 19.867 - 36.633 وذلك لذهاب أغلب سكان المنطقة إلى أعمالهم ، في حين تقل في فترة الليل بقيمة 16 % وذلك لقلة الحركة ، وباختبار الفرضية اتضح أن قيمة اختبار t المحسوبة = 2.011 ومستوى الدلالة

المعنوية =0.166 أي 16.6 % وهي أكبر من مستوى المعنوية 5% وبالتالي نرفض الفرضية البديلة القائلة بأن فترة الظهيرة أكثر الأوقات تسجيلاً للحوادث بمنطقة الدراسة .

الفرضية الثانية : تكون الطرق الفرعية مسرحة للحوادث المرورية .

جدول (3) عدد حوادث المرور في بلدية قصر ابن غشير بناءً على نوعية الطرق في الفترة من 2012 : 2015 م

المجموع		الطرق الفرعية		الطرق الرئيسية		السنة
%	العدد	%	العدد	%	العدد	
100	103	38.8	40	61.2	63	2012م
100	91	38.5	35	61.5	56	2013م
100	55	45.5	25	54.5	30	2014 م
100	74	43.2	32	56.8	42	2015م

المصدر: عمل الباحثة من خلال تجميع البيانات من وحدة الإحصائيات بقسم المرور والتراخيص /قصر بن غشير

T-test جدول (4) نتائج تحليل اختبار

مستوى الدلالة	قيمة اختبار T	95% فترة ثقة		الانحراف المعياري	المتوسط	نوعية الطرق
		الحد الأدنى	الحد الأعلى			
0.073	1.845	61.581	33.919	14.705	47.75	الطرق الرئيسية
		46.831	19.169	6.272	33.00	الطرق الفرعية

من الجدول السابق يتبين أن هناك فروقا بين المتوسطات بناءً على نوعية الطرق ، حيث أخذت الطرق الرئيسية النصيب الأعلى بقيمة 47.75 % وبانحراف معياري 14.705% ، وبنسبة 95 % فترة ثقة للمتوسط كحد أدنى 33.919 و 61.581 كحد أعلى؛ في حين تقل الحوادث في الطرق الفرعية بمتوسط 33% ويؤكد على ذلك قيمة اختبار T البالغ قيمتها 1.845 ومستوى الدلالة 7 % وهي أكبر من مستوى الدلالة 5 % وبالتالي نرفض الفرضية البديلة بأن الطرق الفرعية مسرحة للحوادث المرورية .

الفرضية الثالثة – الإصابات البليغة أكثر نواتج حوادث المرور على الإنسان بمنطقة قصر ابن عثير :

جدول رقم (5) عدد الأشخاص الذين تعرضوا لحوادث السير في بلدية قصر ابن عثير حسب نوع الإصابة في الفترة 2012: 2105م

السنة	القتل		إصابة بليغة		إصابة بسيطة		المجموع	
	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%
2012م	82	31.2	136	51.7	45	17.1	263	100
2013م	85	35.0	120	49.4	38	15.6	243	100
2014م	54	38.6	64	45.7	22	15.7	140	100
2015م	59	45.4	51	39.2	20	15.4	130	100

جدول رقم (6) نتائج تحليل التباين الأحادي في اتجاه واحد

مستوى الدلالة	قيمة اختبار T	95% فترة ثقة لمتوسط المجتمع		الانحراف المعياري	المتوسط	نوع الإصابة
		الحد الأعلى	الحد الأدنى			
0.028	5.460	100.104	39.896	15.769	70.00	القتل
		122.854	62.646	41.564	92.75	إصابة بليغة
		61.354	1.146	12.203	31.25	إصابة بسيطة

المصدر: عمل الباحثة من خلال تجميع البيانات من وحدة الإحصائيات بقسم المرور والتراخيص / قصر ابن عثير .

ومن الجدول (6) يتضح أن قيمة اختبار $T = 5.460$ ومستوى الدلالة 2 % أي نقبل الفرضية البديلة بأن الإصابات البليغة أكثر نواتج حوادث المرور بمنطقة الدراسة ؛

ويؤكد على ذلك متوسطها الحسابي البالغ 92.75 وهي تمثل الترتيب الأول من بين نوعية الإصابات .

الخاتمة :

إن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور بمنطقة قصر ابن غشير يمكن تلافيها إذا التزمت الدولة باتخاذ إجراءات لمواجهة السلامة على الطرق العامة على نحو شامل . ويعني ذلك وجود مرافق كافية للمشاة ، و تخصيص ممرات لهم ، وتهيئة نقاط العبور الآمنة ، وسائر التدابير التي تؤدي إلى سلامة المرور ، وبذلك تحد من مخاطر الإصابات البليغة التي مثلت أعلى النسب بين هؤلاء المستخدمين للطرق في منطقة الدراسة ، ويتطلب ذلك مشاركة قطاعات متعددة مثل قطاعات النقل والشرطة ، والصحة ، والتعليم ، واتخاذ إجراءات لمعالجة تأمين الطرق والمركبات ومستخدمي الطرق وخاصة أن منطقة الدراسة رابطة بين عدة مناطق مهمة منها طرابلس العاصمة ووجود المطار الرئيسي بها ، والعديد من المناطق ذات الكثافة السكانية العالية .

كذلك وعي المواطنين ، وتطبيق القوانين المرورية وتنفيذها على الجميع ، والامتنال لها كي تؤثر على سلوك الأفراد وينخفض عدد الحوادث المرورية .

النتائج :

1- الفترة الصباحية أكثر الأوقات تسجيلاً للحوادث المرورية بمنطقة قصر ابن غشير يليها فترة الظهيرة ثم المسائية والليلية على التوالي .

2- الطرق الرئيسية هي المسرح لحدوث الحوادث المرورية في منطقة الدراسة .

3-الإصابات البليغة أكثر نواتج حوادث المرور على الأفراد في منطقة قصر ابن غشير .

التوصيات :

1- عدم إعطاء ترخيص لقيادة السيارة إلا بعد التأكد من الكفاءة والقدرة على ذلك .

2- الانتباه إلى الأعطال التي تحدث في السيارة مهما كانت بسيطة والمسارعة في إصلاحها .

3- القيادة باعتدال وعدم التهور؛ فالمحافظة على الروح أولى من الوصول بسرعة أو

استعراض المهارات .

- 4- الالتزام بالقوانين المرورية ، سواء من السائقين أو المشاة .
- 5- اهتمام الدولة بالطرق وإصلاحها تفادياً للحوادث.
- 6- نشر التوعية بين مختلف فئات المجتمع؛ سواءً من قِبَل وسائل الإعلام أو وسائل التواصل الاجتماعي أو المنشورات الورقية ، ومن خلال إعطاء محاضرات بالمدارس.

الهوامش :

- 1- يوسف عوض الحداد، الطرق الفردية وشبكات النقل، دار النهضة العربية ، 2002 ، بيروت.
 - 2- التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2015، منظمة الصحة العالمية، ديسمبر 2018
 - 3- تقرير حوادث الطرق أخطر قاتل للشباب في العالم ، منظمة الصحة العالمية 2019 .
 - 4- وحدة الإحصائيات بقسم المرور والتراخيص بمديرية أمن قصر بن غشير وزارة الداخلية ، من 2012 إلى 2015 ، دولة ليبيا .
 - 5- أبو القاسم محمد العزابي ،صالح أبو صفحة ، الطرق والنقل البري والتغير الاجتماعي والاقتصادي في الجماهيرية ، المنشأة الشعبية للنشر والتوزيع والإعلان والمطابع ، 1981، ليبيا
 - 6- خديجة الغيطة ، حركة النقل على شبكة الطرق لمدينة بني وليد ومجاوراتها ، كلية الآداب والعلوم ، رسالة ماجستير غير منشورة ، 2007، ترهونة.
 - 7- - راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور ، جامعة نايف للعلوم الأمنية ، بحث غير منشور، 1429هـ - 2008م الرياض .
 - 8- عصام حسن كوثر، وآخرون ، الآثار الاقتصادية المترتبة على الحوادث المرورية وسبل تقليصها، جامعة الملك عبد العزيز ، جدة ، بدون تاريخ .
 - 9- اللجنة الشعبية العامة للعدل والأمن العام (سابقاً) ، مكتب التراخيص قصر بن غشير، 2004 م.
- بعض المواضيع التي تم الاطلاع عليها :-**
- 1- تقرير صادر عن منظمة الصحة العالمية يسلط الضوء على عدم إحراز تقدم كاف في معالجة ضعف السلامة على الطرق حول العالم 7 كانون الأول/ديسمبر 2018.
 - 2- محمد خميس الزوكة ،جغرافية النقل، دار النهضة العربية للطباعة والنشر ، 1974، بيروت
 - 3- محمد رياض، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية للطباعة و النشر، 2005 ، الإسكندرية .
 - 4- إبراهيم الفضل الأجود ، المدخل إلى جغرافية النقل ، الدار العربية للنشر والتوزيع ، القاهرة ، سنة 1995 م .
 - 5-- علي خليفة محمد ، تطرقان الطقس ومؤثراتها على الحوادث المرورية في قصر بن غشير ، كلية الآداب والعلوم سنة 2005 م