

مرصد حوادث الطرق



مرصد حوادث الطرق البرية في مصر 2014 - 2017

اعداد و تحرير
يحيى جمال
باحث بوحدة سوسيو داتا

مراجعة عامة
أسماء الجريدي
مديرة وحدة سوسيو داتا

[جميع حقوق نشر هذا التقرير محفوظة برخصة المشاع الإبداعي،](#)



[النسبة- بذات الرخصة، الإصدار 4.0](#)

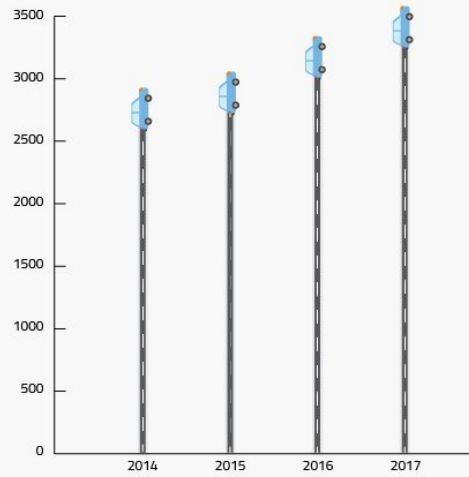
مركز دفتر أحوال للتوثيق والأرشفة
6 شارع رفاعة، الدقي، الجيزة، مصر
www.daftarahwal.com



يهدف البحث إلى رصد وقائع حوادث الطرق البرية في مصر، على مدار أربعة سنوات في الفترة من 1 يناير 2014 حتى 31 ديسمبر 2017. خلال تلك الفترة الزمنية، تم تسجيل وأرشفة عدد 11764 واقعة، حيث حصده عام 2017 العدد الأكبر من الوقائع التي بلغت 3312 واقعة، بينما بلغ عدد الوقائع في عام 2016 3041 واقعة، أما في 2015 تم توثيق 2747 واقعة، كما سجل عام 2014، العدد الأقل من الوقائع بلغ 2664 واقعة.

المسار الزمني السنوي لعدد الوقائع

إجمالي عدد الحوادث من 2014 حتى 2017 **11764**



عدد الوقائع في المحافظات من 2014 حتى 2017

المحافظات التي شهدت
أكثر عدد من الحوادث

حادثة في البحيرة **1155**

حادثة في البحيرة **940**

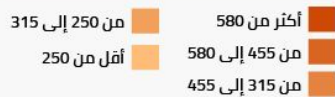
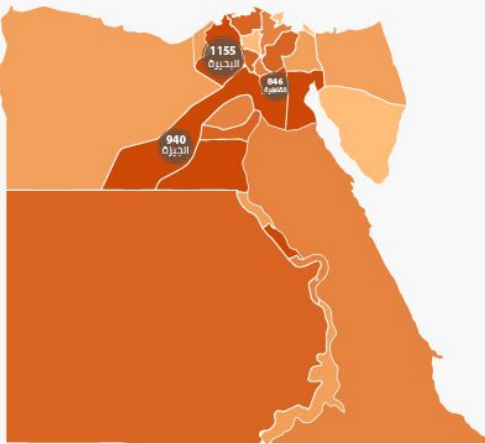
حادثة في القاهرة **846**

المحافظات التي شهدت
أقل عدد من الحوادث

حادثة في الأقصر **121**

حادثة في دمياط **177**

حادثة في بورسعيد **186**



ينقسم المسار الجغرافي للمرصد إلى جزئين، جزء من حيث المحافظات، كل محافظة على حدة، والجزء الآخر من حيث الإقليم، كل إقليم على حدة، وأوضح المرصد أن المحافظة الأكبر من حيث عدد الوقائع، هي محافظة البحيرة بعدد 1155 واقعة، بينما المحافظة الأقل هي الأقصر بعدد وقائع 121 واقعة فقط، ومن حيث الأقاليم، بلغت الوقائع في إقليم القاهرة الكبرى 2158 واقعة، بينما كان إقليم وسط الصعيد هو الأقل بواقع 760 واقعة.



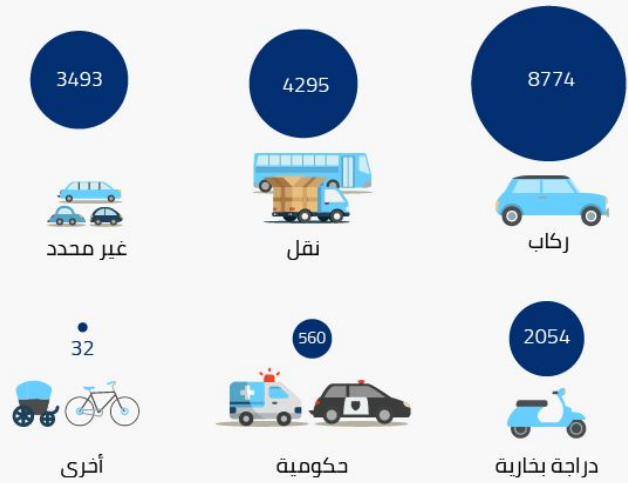
عدد الوقائع حسب تصنيف الطريق

11764 إجمالي عدد الحوادث من 2014 حتى 2017



وفقاً لتصنيف الطريق، بلغ العدد الأكبر للوقائع على طرق داخل المحافظة بإجمالي 4247 واقعة، يليها الطريق الصحراوي الذي بلغت حوادث الطرق عليه 1948 واقعة، ثم الطريق الزراعي 1243 واقعة، بينما طريق الصعيد 1234 واقعة، والطريق الساحلي الدولي 1017 واقعة.

عدد الوقائع حسب التصنيف العام للمركبات



أوضح المرصد عدد المركبات المتضررة حسب تصنيفها العام، حيث بلغ عدد مركبات الركاب 8774 مركبة، أما عن مركبات النقل بلغ عددها 4295 مركبة، وهناك 3493 مركبة تعذر تصنيفهم/معرفة نوعهم، 560 مركبة حكومية، أما بالنسبة للدرجات النارية بلغ عددها 2054 دراجة والعدد الأقل كان 32 مركبة صنفت تحت مسمى "أخرى".



عدد الوقائع حسب تصنيف مدى الواقعة



760 حادث لأكثر من مركبتين



5257 حادث لمركبتين

308

غير محدد



554 حادث مركبة مع شخص



4885 حادث لمركبة واحدة

أبان المرصد أن تصنيف "حادث لمركبتين" حصد العدد الأكبر من الوقائع بإجمالي 5257 واقعة، يليه تصنيف "حادث لمركبة واحدة" بإجمالي 4885 واقعة، أما تصنيف "حادث لأكثر من مركبتين" بلغ 760 واقعة، بينما كان تصنيف "حادث مركبة مع شخص" بلغ 554 واقعة، وهو يعتبر العدد الأقل إذا لم نأخذ في الاعتبار 308 واقعة تم تصنيفهم تحت مسمى "غير محدد".

عدد الوقائع حسب تصنيف نوع الواقعة



425

اصطدام بصلب



6017

اصطدام بمركبة



308

اصطدام غير محدد



4436

انقلاب مركبة



24

اشتعال مركبة

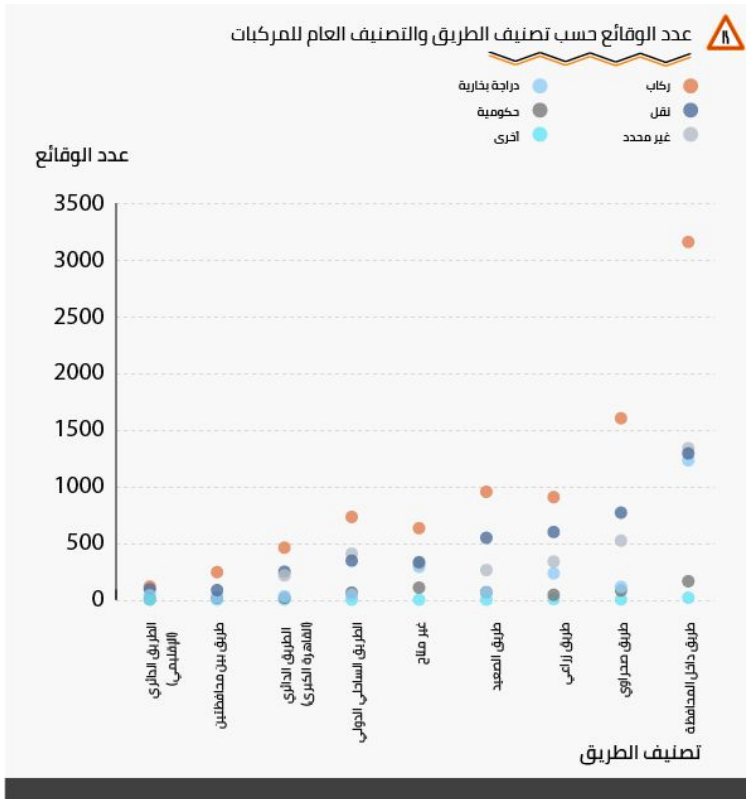
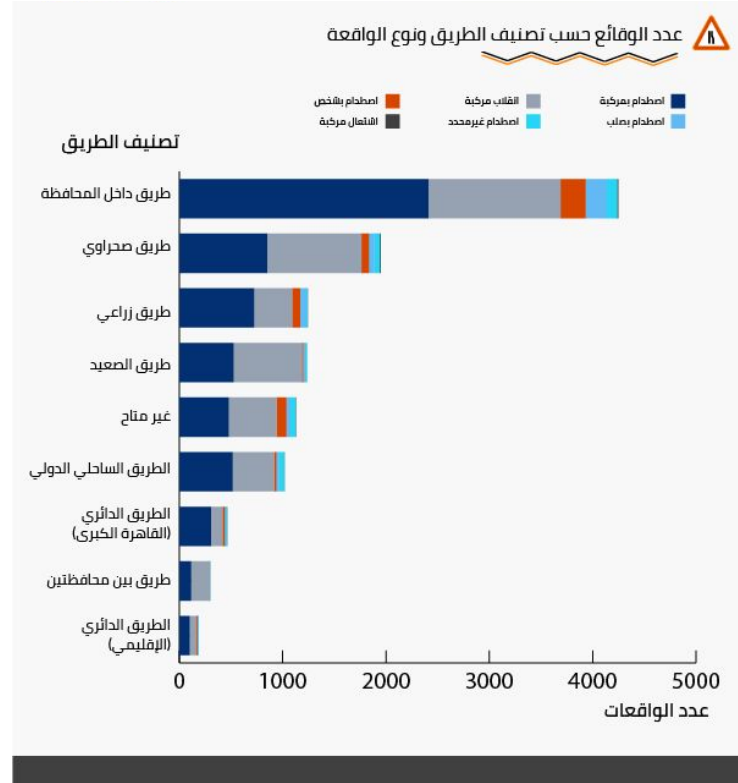


554

اصطدام بشخص

بالنسبة لنوع الواقعة، نجد وقائع "اصطدام بمركبة" بلغت 6017 واقعة، وهو العدد الأكبر، يليه "انقلاب مركبة" بإجمالي 4436 واقعة، بينما كان "اشتعال مركبة" هو العدد الأقل بواقع 24 واقعة فقط.

وبالنسبة لنوع الواقعة حسب تصنيف الطريق، نجد أن تصنيف "اصطدام بمركبة"، وتصنيف "انقلاب مركبة" هما الأكثر شيوعاً، فمثلاً في الطريق الدائري الإقليمي، هي العدد الأكبر بواقع 99 واقعة، وكذلك في دائري القاهرة الكبرى، 305 واقعة، والساحلي الدولي 515 واقعة، بينما "انقلاب مركبة" كان العدد الأكبر في تصنيف طرق أخرى، مثل تصنيف طريق الصعيد، بواقع 662 واقعة، وطريق بين محافظتين، 168 واقعة، والطريق الصحراوي 911 واقعة.

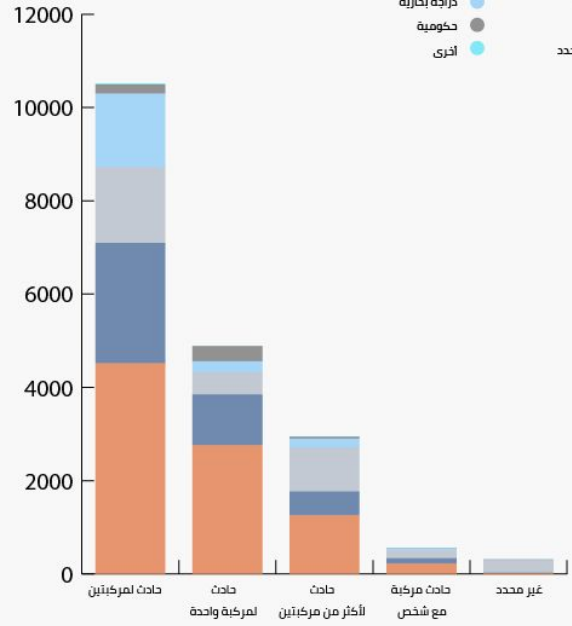


أوضح المرصد مسارا إحصائياً عن عدد الوقائع حسب تصنيف الطريق والتصنيف العام للمركبات، ونجد أن عدد مركبات الركاب قد بلغ 8774 مركبة، وقع العدد الأكبر منها على الطريق الصحراوي بإجمالي 1601 مركبة، يليها مركبات "النقل" بإجمالي 4295 مركبة، وقع العدد الأكبر منها أثناء سيرها بـ"طريق داخل محافظة" بإجمالي 1291 مركبة.



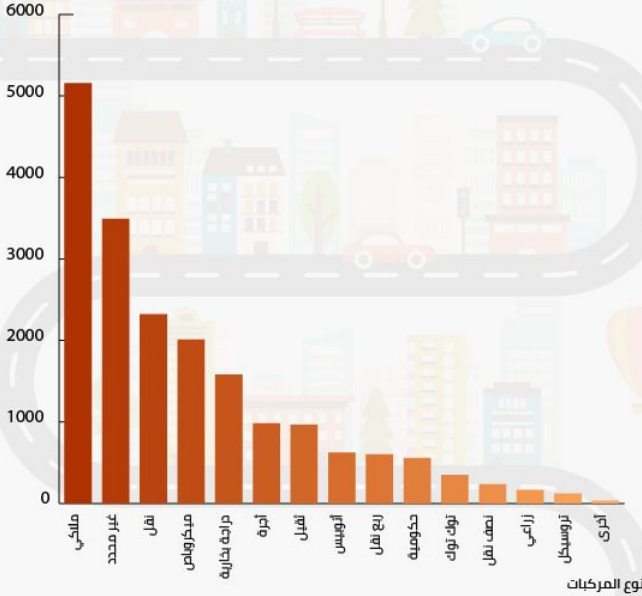
أما من حيث عدد الوقائع حسب مدى الواقعة والتصنيف العام للمركبات، حصد تصنيف "حادث لمركبتين" العدد الأكبر لمركبات "الركاب" بعدد 4517 مركبة ركاب، و2578 مركبة نقل، و1576 للدرجات البخارية، بينما حصد تصنيف حادث لمركبة واحدة العدد الأكبر من "المركبات الحكومية بإجمالي 324 مركبة حكومية.

عدد الوقائع حسب مدى الواقعة والتصنيف العام للمركبات



العدد الإجمالي للمركبات

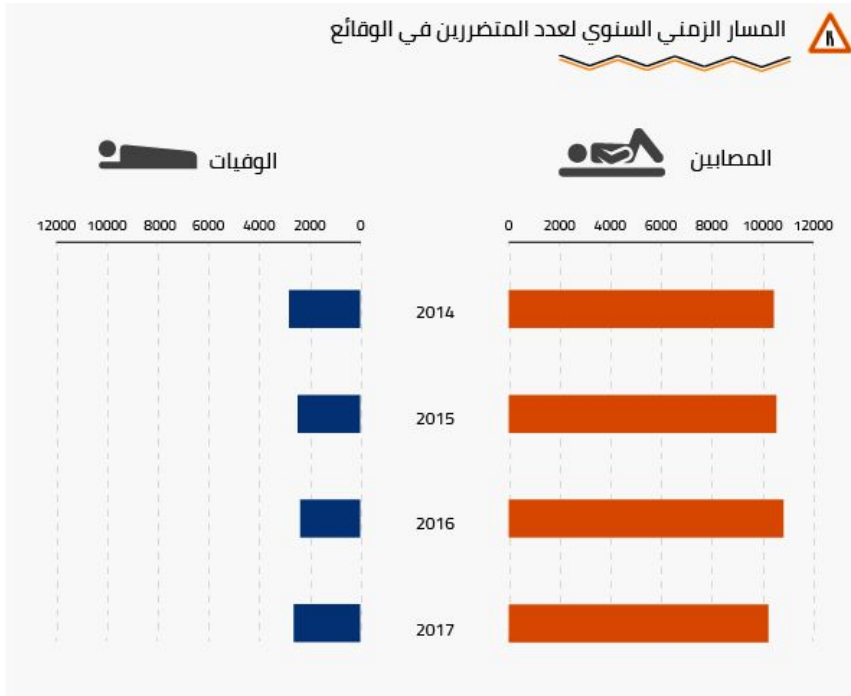
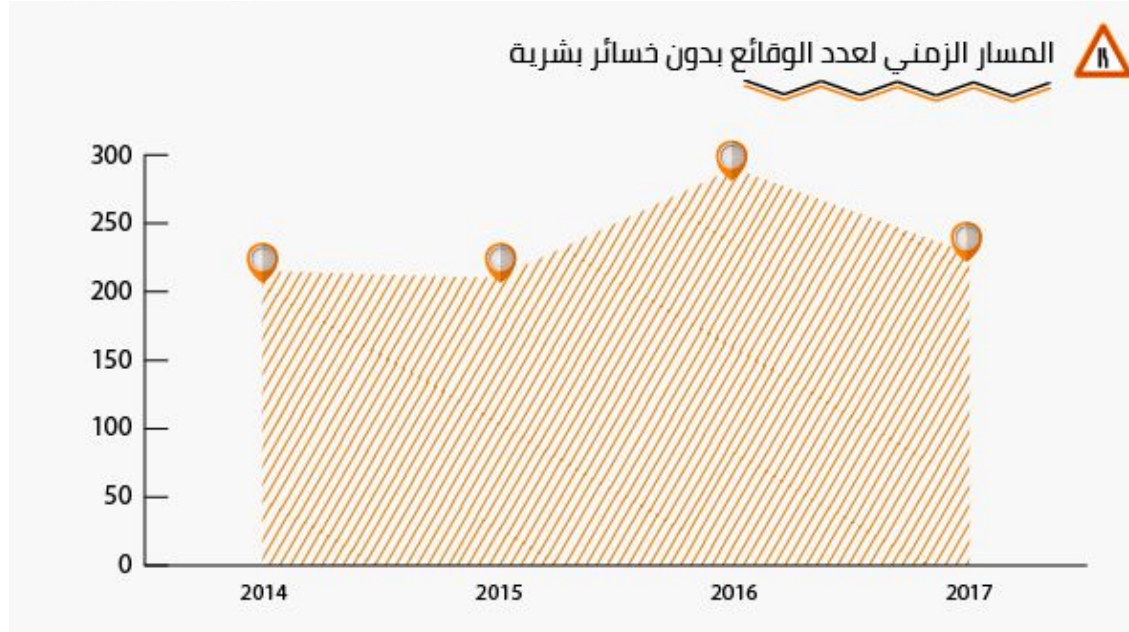
عدد المركبات



بالنسبة للعدد الإجمالي للمركبات التي وردت خلال عملية الرصد، كانت السيارات المملوكة الأكبر، بعدد 5158 مركبة مملوكة، يليها النقل بعدد 2323 مركبة، والأقل عدداً كان من نصيب المركبات المصنفة كدرجات بخارية، مثل التوك توك بعدد 349 مركبة، والتروسبيل 123 مركبة، أما الدرجات البخارية نفسها، كانت 1582 دراجة بخارية.



أما عن الخسائر البشرية سنوياً، فقد حصد عام 2014 العدد الأكبر من الوفيات بإجمالي 2797 حالة وفاة، بينما كان عام 2016 هو الأقل بإجمالي 2369 حالة وفاة.



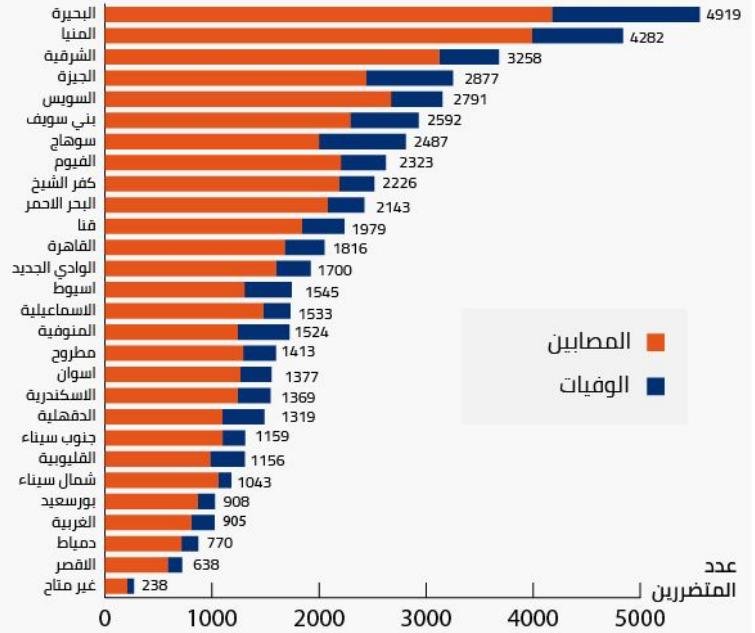
أوضح المرصد أن عام 2016 كان الأكثر عدداً من حيث المصابين بإجمالي 10833 مصاب، بينما كان عام 2017 هو الأقل بإجمالي 10233 مصاب، وبالنسبة للوقائع بدون خسائر بشرية، فقد بلغت 215 واقعة في 2014، وارتفع عددها في 2017 ليصلوا إلى 228 واقعة.



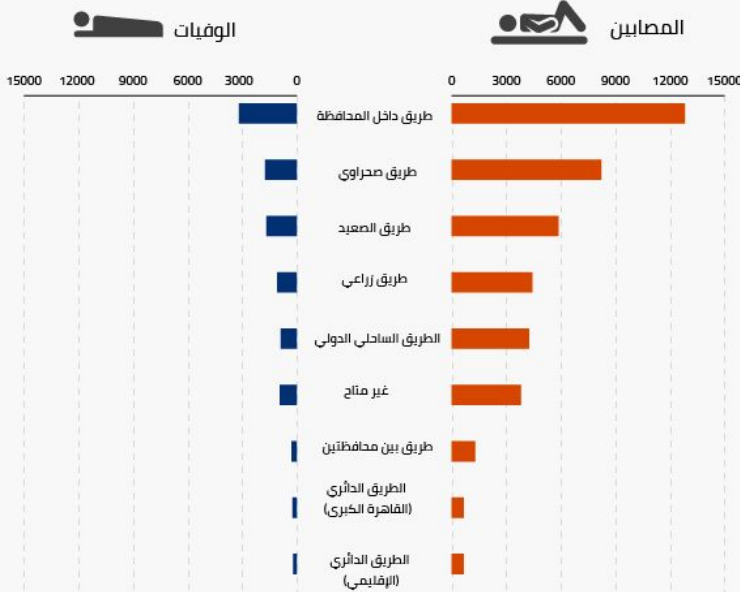
رصد المسار الجغرافي لعدد المتضررين من حوادث الطرق في مصر خلال الفترة الزمنية من 2014 حتى 2017، 52290 شخص متضرراً (البحيرة العدد الأكبر من الوفيات بإجمالي 1222 حالة وفاة، يليها المنيا بإجمالي 750 حالة وفاة، أما عن المصابين حصدت محافظة البحيرة العدد الأكبر من حالات الإصابة بإجمالي 3697 حالة يليها محافظة المنيا بإجمالي 3532 حالة.

اجمالي عدد المتضررين في كل محافظة

المحافظة



اجمالي عدد المتضررين حسب تصنيف الطريق



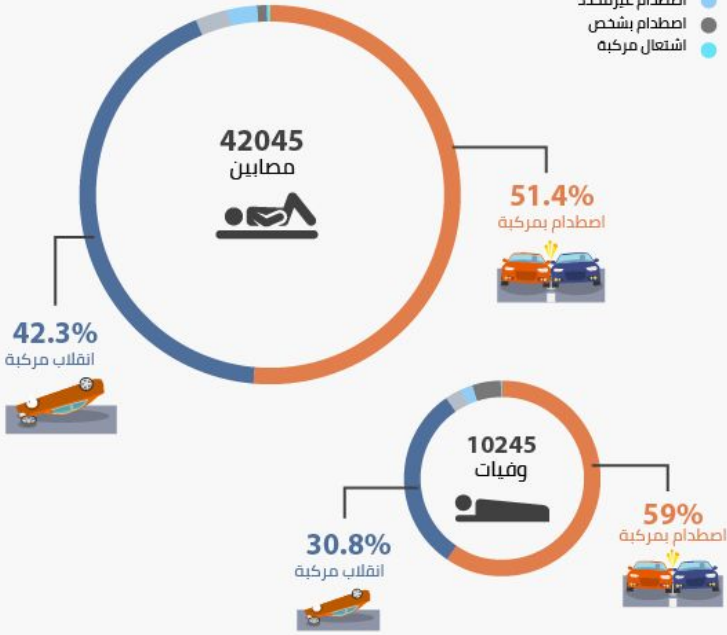
بالنسبة لعدد المتضررين حسب تصنيف الطريق، حصد تصنيف "طريق داخل المحافظة" العدد الأكبر من الخسائر البشرية بإجمالي 12827 مصاب، و 3181 حالة وفاة، يليه تصنيف "طريق صحراوي" حيث بلغ عدد المصابين عليه 8223 مصاباً، و 1747 حالة وفاة، بينما أوضح المرصد أن، تصنيف "الطريق الدائري للقاهرة الكبرى" كان الأقل حصداً بإجمالي 670 مصاباً، و 233 حالة وفاة، يليه "الطريق الدائري الإقليمي" بعدد 668 مصاباً، و 205 متوفي.



اجمالي عدد المتضررين حسب نوع الواقعة



- اصطدام بمركبه
- انقلاب مركبه
- اصطدام بصلب
- اصطدام غير محدد
- اصطدام بشخص
- اشتعال مركبه



وبالنظر لنوع الواقعة، من حيث عدد المتضررين، كان عدد المتضررين الأكبر في تصنيف "اصطدام بمركبة" بإجمالي 27758 متضرر، انقسموا إلى 21641 مصاب و 6117 متوفي، ويليه في العدد، تصنيف انقلاب مركبة، بإجمالي 20982 متضرر، انقسموا إلى 17825 مصاب و 3157 متوفي. ومن حيث عدد المتضررين الأقل عدداً، نجدهم في تصنيف "اصطدام بشخص" حيث كان الإجمالي 889 متضرر، انقسموا إلى 387 مصاب و 502 متوفي. أما بالنسبة لتصنيف "اصطدام غير محدد"، بلغ الإجمالي 1243 متضرر، انقسموا إلى 1054 مصاب، و 189 متوفي، وتصنيف "اشتعال مركبة"، كانت الأقل بإجمالي 12 شخص فقط متضرر.



آليات جمع المعلومات ومصداقية البناء المعلوماتي

تم تحديد نطاق البحث بداية من يناير 2014 حتى ديسمبر 2017، كانت المدة الزمنية المقترحة لإنهاء البحث 3 أشهر إلا أنها طالت حفاظاً على معايير الدقة واستيفاء المعلومات قدر المستطاع وأصبحت المدة أربعة أشهر. أيضاً، تم تحديد الفئة ونوع الوقائع التي يهدف البحث لرصدها وفقاً لبعض المعايير المبدئية من تصور الباحثين.

نوع المصادر ومصداقية البناء المعلوماتي

أولاً: مصادر المعلومات

ثانوية كسياق علم اجتماع وأولية كسياق تأريخ وأرشفة، لا مركزية، تعتمد على وسائل الإعلام المحلية ذات الطابع اللامركزي المنتشرة في المحافظات والتي تعتمد بصورة كبيرة على بيانات الجهات الرسمية اليومية والدورية، مما هو موثوق في بياناتها ونقلها حرفياً. حيث أن هذا الملف يتضمن معلومات مستندة إلى حقائق (فعل/ حادث مركبة، أبعاد واقعة حيث البعد الزمني والمكاني ونوع المركبة، بيانات المتضرر ورد الفعل) وليس معلومات مستندة إلى روايات (كيف حدث الواقعة ورواية كل طرف)، فتم الاختصار في هذه النسخة من الدراسة المعلوماتية حول تلك المصادر.

ثانياً: منهجية جمع البيانات ومراحل التعامل معها

تعتمد على Methodology of Data Triangulation and Data Authentication المعروفة في العلوم الاجتماعية، حيث نقوم ببناء هرم معلوماتي ضخم متشابك متعدد المصادر لتثبيت كل ركن من أركانه، ويتم التحقق من المعلومات بمراحل مختلفة من المقارنة والتقييم ومراعاة عوامل التقادم والسياق والانحياز والمبالغة وفقر أو فرط المعلومات. وبالتالي معظم الحالات المذكورة في قاعدة البيانات، يوجد لها أكثر من مصدر للمعلومة والمصادر جميعها موضحة تفصيلاً وبكل شفافية أمام كل حالة. خلال تعاملنا مع البيانات نقوم بعدة مراحل، أولها مرحلة فهم السياق وطبيعة تركيب البيانات ومصدر المعلومات، ثم مرحلة تفكيك المحتوى المعلوماتي وتجزئته إلى عناصر (متغيرات)، ثم مرحلة بناء تصنيفات للبيانات ثم مرحلة سد الفجوات المعلوماتية لأي من المتغيرات بإعادة بناء مستويات مصادر المعلومات، ثم مرحلة بناء بيانات وصفية للمتغيرات الأساسية، ثم مرحلة الاستنتاج للمعلومات الغير متوفرة بنسبة دقة 100%، ثم مرحلة الفرضيات Assumptions بنسبة دقة لا تقل عن 90% ووفق معايير أكاديمية. وأخيراً مرحلة تقييم شامل لكم المعلومات والأرقام الناشئة من حيث واقعيتها ومعقوليتها وقد تكون هناك عمليات لاحقة من المراحل السابقة.



ثالثاً: تصنيف المصادر

- تم تصنيف المصادر ثلاثة أنواع كما يلي
1. مصدر رسمي: وقائع منقولة من مصادر رسمية للدولة.
 2. مصدر صحفي: وقائع مرصودة مباشرة عن جهات صحفية إما عن لسان أصحاب الواقعة أو عن طريق التغطية الإعلامية/ الصحفية للواقعة.
 3. خبر مفقود، وهي وقائع فقدت مصادرها أثناء عملية الإدخال.

رابعاً: طرق رصد المعلومات

في بداية البحث استخدم الباحث كلمات "حادث، تصادم" وذلك داخل البحث الداخلي الخاص بموقع "مصرس" (5)¹، وبالمقارنة مع نتائج Google، يحقق مصرس نتائج أفضل، ويوفر وقائع أكثر، ولكن يحتوي "مصرس" على عدة عقبات تمثل في محدودية البحث بـ 1000 صفحة فقط، ولذلك توقف الاعتماد عليه، واستخدام: اليوم السابع، المصري اليوم، أخبارك. نت² (6)، Google، بكلمات بحث: تصادم، انقلاب.

خامساً: تقييم مصداقية البيانات

استند المرصد إلى عدة مصادر، بلغت الرسمية منها 11687 مصدر، والصحفية 71 مصدر، وفقد الباحث 6 مصادر أثناء مرحلة الإدخال، تأخذ كل واقعة تقييمًا من حيث نوع المصدر الرئيسي والتفاصيل المتعلقة بالواقعة ودقتها، من وجهة نظر الباحث وأوضح التقييم أن هناك 7297 واقعة بمتوسط، و 4028 واقعة بمقبول، و406 واقعة بجيد، و33 واقعة غير مقبول.

سادساً: الأدوات المستخدمة في جمع البيانات وأرشفتها

- استخدم الباحث برنامج Excel في إدخال البيانات، وتحليلها، وإجراء الإحصائيات.
- استخدم الباحث برنامج Win32Pad كمساعد في نقل النص بدون تهيئة "format" وفي حالة نسخ، أو نقل البيانات من ملف الاكسيل "excel sheet" إلى ملف آخر، يساعد البرنامج في الحفاظ على المسافات بين الخلايا، مما يسهل عملية النسخ أو النقل.
- هناك أدوات مساعدة للباحث أثناء استخدامه للمتصفح مثل: (adblock لحجب الإعلانات، reading mode، tab suspender، بالإضافة لبعض تخصيصات css)، وذلك لإزالة أي مشتتات في الصفحة الخاصة بالمصدر، والتركيز على نص الخبر فقط، مما يسرع عملية الرصد والإدخال.
- وانتهى الباحث من إدخال حوالي 3546 واقعة في حوالي مدة شهرين، بينما باقى عدد الوقائع التي بلغت 8218 واقعة أدخلت في حوالي 3 شهور، وعن مرحلة التنظيف وإضافة البيانات الوصفية، فتم إنجازها في مدة أسبوع عمل، كما أتم الباحث من بناء النظام الإحصائي والبياني في يومين، وانتهى من كتابة المنهجية، والمعايير، والإطار المفاهيمي أنجزت في حوالي 5 أيام.

¹ <https://www.masress.com>

² <http://www.akhbarak.net/>



خريطة الرصد والإطار المفاهيمي

أولاً: بيانات الواقعة:

وتتضمن بيانات متعلقة بالتعريف الزمني، الجغرافي، البيانات الوصفية، للواقعة، وتشتمل على الآتي:

- 1- رقم الواقعة: يحتوي على ترقيم للوقائع بداية من الرقم 1 وحتى الرقم 11764.
- 2- التصنيف السنوي: يحدد فيه سنة الواقعة، (2017، 2016، 2015، 2014).
- 3- التصنيف النصف سنوي: تم تقسيم المدار الزمني للوقائع نصف سنوياً.
- 4- التصنيف الشهري: تم تقسيم المدار الزمني للوقائع شهرياً.
- 5- تاريخ الواقعة: هو تاريخ حدوث الواقعة وفق المعلومات المتاحة وفي حالة عدم إتاحة تلك المعلومة يتم إدراج الواقعة بتاريخ النشر في المصدر.
- 6- الإقليم: ويحدد فيه الإقليم الجغرافي الذي حدث فيه الواقعة، وينقسم إلى،
 - إقليم الإسكندرية: الإسكندرية، البحيرة، مطروح.
 - إقليم الدلتا: المنوفية، الغربية، الدقهلية، دمياط، كفر الشيخ.
 - إقليم القاهرة الكبرى: القاهرة، الجيزة، القليوبية.
 - إقليم القناة: الشرقية، بورسعيد، شمال سيناء، جنوب سيناء، الإسماعيلية، السويس.
 - إقليم جنوب الصعيد: قنا، الأقصر، أسوان، سوهاج، البحر الأحمر.
 - إقليم شمال الصعيد: المنيا، الفيوم، بني سويف.
 - إقليم وسط الصعيد: أسيوط، الوادي الجديد.
- 7- المحافظة: هي المحافظة التي يقع بها الطريق الذي شهد الواقعة، وشملت جميع محافظة الجمهورية.
- 8- مكان الواقعة: يحدد فيه الطريق الذي حدثت داخل حدوده الواقعة كما ذكر في المصدر.
- 9- تصنيف الطريق: يصنف فيه الطريق إلى طريق صحراوي، طريق زراعي، طريق بين المحافظتين، طريق داخل المحافظة. ما عدا الطريق الساحلي الدولي، وطريق الصعيد، لكثرة الوقائع فيهم، فضل الباحث تصنيفهم بشكل مستقل، ويلاحظ أن تصنيف "طريق الصعيد"، يقصد به كلا من (الطريق الصحراوي الشرقي، الطريق الصحراوي الغربي).
- 10- مكان الواقعة تفصيلاً: يذكر فيه مكان الواقعة بشكل مفصل وفق المعلومات المتاحة بالمصدر.
- 11- دائرة الواقعة: يذكر فيه دائرة الواقعة كما ذكر في المصدر، او يتم الاستدلال عليه من المستشفى، او القسم الذي استقبل بلاغ الواقعة.
- 12- مدى الواقعة: هي بيانات تصنف الوقائع من حيث عدد المركبات التي تسببت في الحادث، إذا كان مركبة واحدة، أو مركبتين، أو أكثر من مركبتين.
- 13- نوع الواقعة: بيانات تصنف نوع الواقعة من حيث طريقة وقوع الحادث، من تصادم بمركبة، بصلب، بشخص، أو انقلاب، اشتعال مركبة.



ثانياً: بيانات المركبة

1. نوع المركبة: وفيه يذكر نوع المركبات التي تعرضت للحدث، مثل: (ملاكي، أجرة، ميكروباص، أتوبيس، ربع نقل، نصف نقل، نقل، نقل ثقيل، جرار زراعي، توك توك، تروسىكل، دراجة بخارية حكومية، أخرى، غير محدد).
- يقصد بالمركبة الحكومية: أي مركبة تتبع الحكومة، سواء خدمة مدنية، مثل الإسعاف، المطافي، أو أمنية مثل الشرطة.
- يقصد بأخرى: دراجة هوائية، سيارة كارو، الخ.
- يقصد بغير محدد: أي تعذر تحديد هوية المركبة.
2. تصنيف المركبة: وتم فيه تقسيم المركبات إلى تصنيفات رئيسية، كالتالي:
 - تصنيف عام لمركبات الركاب: "ملاكي-أجرة-ميكروباص-أتوبيس".
 - تصنيف عام لمركبات النقل: "ربع نقل-نصف نقل-نقل ثقيل-جرار زراعي".
 - تصنيف عام للدرجات البخارية: "توك توك-تروسىكل-دراجة بخارية".
3. سبب تفصيلي للواقعة: السبب الذي أدى لحدوث الواقعة، إذا كان متوافر في المصدر.
4. إجمالي المركبات: يجمع فيه عدد المركبات التي تسببت في حدوث الواقعة.
5. الخسائر المادية: رصد الخسائر التي نتجت عن الواقعة وفقاً للمصدر.

ثالثاً: بيانات المتضررين

تحتوي على إجمالي عدد المتضررين، وجنسية المتضررين، وتصنيف جنسية المتضررين، من حيث (اجنبي، مصري، اجنبي ومصري)، وإجمالي عدد المصابين، وإجمالي عدد الوفيات، و نوعهم الاجتماعي (ذكر، أنثى).

رابعاً: بيانات أخرى

يحتوي على معلومات متعلقة بالمستشفى، ورقم المحضر، وملاحظات عن الواقعة.

خامساً: بيانات المصادر

تحتوي على معلومات المصدر (نص الخبر، رابط المصدر)، وتصنيفه (مصدر رسمي، مصدر صحفي، خبر مفقود)، وتقييمه (جيد، متوسط، مقبول، غير مقبول).



معايير إدراج الوقائع

- 1- بدأ المسار الزمني لرصد الوقائع من 1 يناير 2014 حتى 31 ديسمبر 2017، وتم تقسيمه احصائياً وفق نطاق سنوي ونطاق آخر نصف سنوي.
- 2- تم اعتبار تاريخ الواقعة هو تاريخ النشر، ما لم يذكر أو يستدل على غير ذلك.
- 3- يشمل المسار الجغرافي كافة محافظات الجمهورية.
- 4- شمل المرصد على وقائع حوادث الطرق في مصر ولكن مع استبعاد التالي:
 - الوقائع التي حدثت داخل أماكن مغلقة، مثل الورش، الجراج، جامعة³.
 - الحوادث التي يكون طرف فيها "قطار" لاعتبارها خارج سياق المرصد⁴
 - الحوادث التي حدثت بسبب مطاردات أمنية⁵
 - حادثة سقوط شجرة على سيارة متوقفة⁶
- 5- استخدم تعبير "غير متاح" للدلالة على عدم توافر المعلومة في المصدر، وصعوبة اقتراضها.
- 6- في حالة كان المصدر يحتوي على أكثر من واقعة، يتم تسجيل كل واقعة منفردة.
- 7- في حالة وقوع حادثة، ونتجت الإصابات بسبب تشاجر قائدي المركبات، لا يتم احتساب المصابين ضمن الواقعة.
- 8- تم إعداد خانة "بيانات شخصية للوفيات" و"بيانات شخصية للإصابات"، بتراتبية محددة، وهي كتابة حروف مختصرة لاسم المتضرر، (مراعاةً للخصوصية وتجنب جلب الضرر)، ثم عمره، الوظيفة إن توفرا.
- 9- الملف يعد حصراً أولاً الغرض الرئيسي منه رسم الأنماط والسياق التفصيلي والداخلي للحوادث ومعطياتها وعناصرها، وقد لا يعبر بشكل كامل عن إجمالي الحالات على أرض الواقع وفق نفس المعايير المحددة.
- 10- تمت مراعاة مبدأي "عدم انتهاك الخصوصية" و"عدم جلب الضرر"، ودقتر أحوال غير مسؤولة عن مدى مهنية ما هو منشور عبر الوسيلة الإعلامية المشار إليها. مع مراعاة أنه هناك روابط مخدوفة أو قد يتم حذفها أو تغييرها لاحقاً بسبب التقادم الزمني وتغيير الروابط أو غلق المنصات والمنافذ الإعلامية.

³ <https://www.masress.com/veto/2607216>, <https://www.masress.com/tahrirnews/3676192>

⁴ <https://www.masress.com/almesryoon/1138075>

⁵ <http://www.youm7.com/190087>, <http://www.youm7.com/1885694>

<http://www.youm7.com/153141>

⁶ <http://www.youm7.com/2765637>



فرضيات إدراج الوقائع

- 1- في حالة عدم ذكر دائرة الواقعة، يتم الاستدلال عليها من القسم الذي حرر فيه المحضر، أو المستشفى التي وجه إليها المتضررين.
- 2- في حالة عدم ذكر اسم المحافظة، يتم الاستدلال عليها من خلال تحديد المكان الجغرافي للقسم الذي بلغ بالواقعة، أو المستشفى التي نقل إليها الضحايا.
- 3- في حالة كانت الواقعة انقلاب دراجة بخارية، والمصدر لم يحدد النوع الاجتماعي للمتضرر، يفترض الباحث انه ذكر، مستندا إلى ان الذكور هم العدد الأكبر من إجمالي المتضررين بالمرصد.
- 4- في حالة كان المتضررين في الواقعة "عمال بناء" يفترض أنهم ذكور.
- 5- وجد الباحث تنوع بين الذكور، والإناث، في النوع الاجتماعي للعاملين في الأراضي الزراعية، لذلك لم يفترض نوع اجتماعي محدد لهم، إذا لم يفصل المصدر ذلك.
- 6- في حالة تعرض نفس المركبات في الواقعة لأكثر من حادث، مثل: (تصادم سيارتين مما أدى لانقلابهما)، يختار الباحث السبب الرئيسي للواقعة كتصنيف أساسي لها.
- 7- اعتبرت سيارات نقل المواد البترولية، هي سيارات نقل ثقيل، حيث أن أغلب الوقائع المتوافرة عنها معلومات دقيقة، تصنف فيها سيارات نقل المواد البترولية، وسيارات نقل ثقيل.
- 8- في حالة كان المصدر يحتوي على أكثر من واقعة، وذكر إجمالي المتضررين والمركبات، يتم تسجيل كل واقعة منفردة، ويوزع عدد المركبات، وعدد المتضررين بالتساوي على الوقائع، طالما لم يفصل في المصدر عدد المركبات في كل واقعة، او عدد المتضررين في كل واقعة.
- 9- افترض الباحث أن جنسية المتضررين "مصرية"، طالما لم يذكر المصدر خلاف ذلك.
- 10- فضل الباحث استخدام "إقليم وسط الصعيد"، بدلا من "إقليم أسيوط"⁷، لدلالته أكثر من المصطلح الحكومي.
- 11- استخدام الألفاظ التالية "شخص، مصاب، متوفي" لا يدل على النوع الاجتماعي للمتضرر/ة، ولكن يستخدم في حالة المذكر، والمؤنث.
- 12- في البداية كان يصنف المتضررين حسب أعمارهم إلى "بالغ، قاصر"، وتم تجاهل ذلك لاحقاً لقلة المعلومات المتوافرة.
- 13- لاحظ الباحث تكرار بعض المصادر لنفس الواقعة على فترات متفاوتة⁸، حيث إن بعض الوقائع تظل تتكرر في الأخبار لمدة 2-3 أيام، باستثناء واقعة تكرر ذكرها في مصدر آخر بعد 5 أسابيع.
- 14- بناء على النقطة السابقة يعتقد الباحث بوجود احتمال تكرار للوقائع، وبسبب قلة المعلومات المذكورة في الوقائع، يصعب تمييز كل واقعة، وتحديد إذا كانت تلك الواقعة متكررة، أو واقعة جديدة، بشكل مؤكد، وبناء عليه، في حالة اعتقاد الباحث بتكرار الواقعة، ينظر إلى المعلومات

⁷ <http://gopp.gov.eg/eg-map/>

⁸ <https://www.masress.com/veto/2607216>

<https://www.masress.com/tahrirnews/3676192>



الجوهريّة في الواقعة، مثل: (مكان الواقعة، عدد المركبات، ونوعها)، وإذا كان هناك اختلاف في تلك المعلومات، يتم إضافة الواقعتين، أما إذا كان الاختلاف في عدد المتضررين، يختار الباحث تسجيل الواقعة المنقولة عن المصدر الرسمي، وفي حالة كانت كل المصادر رسمية، يختار الباحث الواقعة الأحدث من حيث التوقيت.

التحديات والإشكاليات

- 1- أخذ البحث وقت أطول من المتوقع خصوصاً في مرحلة الإدخال، ويرجع ذلك إلى مواجهة الباحث بعض المعوقات التنظيمية بسبب كونه مشروعه الأول، وعدة عوامل تنظيمية أخرى.
 - 2- تقل عدد المصادر المتوافرة مع تقادم الزمن، وهو ما يظهر في عدد الوقائع، حيث كانت في 2017 3312 واقعة، بينما في 2014 وصلت إلى 2664 واقعة.
 - 3- واجه الباحث معوقات تتعلق بالمصدر، وتمثلت في:
 - تعرض موقع "مصرس" لأعطال متكررة، مما عطل عملية الرصد.
 - محدودية البحث في مصرس بظهور النتائج حتى 1000 صفحة فقط.
 - لذلك توقف الاعتماد على مصرس، واستخدام بدلاً منه، كلاً من اليوم السابع، المصري اليوم، أخبارك. نت (6)، Google، وكان البحث بكلمات بحث: حادث، تصادم، انقلاب، وهي كلمات استقر عليها الباحث بعد تجربة عدة كلمات لم تأتي بنتيجة أفضل ومحددة حسب منهجية البحث، مثل: (مقتل، مصرع، إصابة).
 - يعمل محرك بحث Google وفق خوارزميات قد تهمل بعض نتائج عملية البحث، وخصوصاً مع تقادم الزمن، لذلك لا ينصح باستخدامه منفرداً في البحث عن الوقائع.
 - 4- لا تحتوي غالبية المصادر عن سبب تفصيلي لحدوث الواقعة، مما تسبب في عدم إضافة معلومات وصفية لها، أو إجراء إحصائيات عن سبب حدوث الواقعة.
 - 5- لا تحتوي المصادر على معلومات كافية عن الواقعة، فغالباً ما يتجاهل المصدر ذكر دائرة الواقعة، أو تصنيف إجمالي عدد المتضررين إلى ذكور وإناث.
 - 6- بسبب عدم توافر معلومات في المصادر عن تصنيف المتضررين إلى ذكور وإناث، واجه الباحث مشكلة في كيفية تقسيم الرقم الإجمالي إلى ذكور وإناث، وهو ما يحتاجه في مرحلة الإحصائيات، لإحصاء الذكور والإناث، وكان هناك عدة حلول مقترحة للتعامل مع تلك المشكلة، وهي:
 - تقسيم عدد المتضررين وفقاً لنسبة الذكور إلى الإناث في تقرير مركز التعبئة والإحصاء.
 - تقسيم عدد المتضررين وفقاً لنسبة الذكور إلى الإناث في وقائع المصدر.
 - تجاهل تقسيم عدد المتضررين، وإجراء إحصائيات على الرقم الإجمالي فقط.
- وبعد استشارات لباحثين واكاديميين، استقر على الحل الأخير، لأن الحلول السابقة لن تضمن دقة المعلومات.



- 7- كان يحتوي المرصد على خانة "رد الفعل الحكومي" وتم حذفه حيث انه دائماً ما يكون "تحرير محضر وإبلاغ النيابة للبدء في التحقيقات"، أي ليس هناك رد فعل مختلف في كل واقعة يمكن تصنيفه، وأستخدامه في الإحصائيات.
- 8- كان يحتوي المرصد على عمود باسم "وقت وقوع الحادث" ويقصد به تحديد وقت الواقعة هل كان صباحاً أم مساءً، للنظر في إذا ما كان هناك علاقة بين وقت الواقعة، وزيادة أو نقصان عدد الوقائع، ولكن تم حذفه لاحقاً لعدم توافر معلومات في المصدر.
- 9- لا تفصل غالبية المصادر جنسية المتضررين، مما تعذر تصنيف المتضررين وفق جنسيتهم.
- 10- عدد الوقائع المتوافرة وفقاً لطريقة البحث لا تعكس العدد الإجمالي للوقائع على أرض الواقع⁹.
- 11- بعد الإنتهاء من مرحلة رصد الوقائع، نمي في الباحث حدس شخصي بأنه قد يوجد بعض السياسات التحريرية في المصادر، بالإضافة إلى وسائل وصول الخبر للمصدر، قد تساهم بقصد أو بدون، بالتركيز على الحوادث في طريق، أو مدينة، أو محافظة معينة، وهو ما يظهر محافظة معينة بأنها صاحبة أعلى عدد حوادث، ومحافظة أخرى بأنها صاحبة أقل عدد حوادث، وقد يكون ذلك عكس الواقع.
- 12- واجه الباحث مشكلة في برنامج Excel، حيث أنه عند اجراء أي تعديل في عواميد المرصد، او أي إضافات، كان البرنامج يأخذ وقت طويل، ولكن تم حل المشكلة بعد مساعدة من زميل، وهو توحيد تنسيق الملف كله من حيث: (نوع الخط، حجم الخط، اتجاه النص، علو النص).
- 13- تعذر إيجاد أي وقائع في يوم 2/8/2014، وفقاً لمنهجية الرصد المتبعة.
- 14- فقد الباحث المصدر في 6 وقائع، وتم تصنيفهم "الخبر مفقود" في المرصد.
- 15- ينصح بضبط اعدادات البرنامج المستخدم في الإدخال، على الحفظ التلقائي كل 10 دقائق عالأقل، بالإضافة للاحتفاظ بأكثر من نسخة من الملف، في مكان مختلف، وذلك بشكل يومي، أو اسبوعي، او عند اجراء تغييرات جوهرية.

⁹ وفقاً لإجمالي عدد الوقائع المذكور في تقرير الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء



أرقام موازية

يحتوي هذا القسم من التقرير على أرقام وإحصائيات عن حوادث الطرق في مصر، والتي نشرت عبر المنصات الصحفية، وتم ترتيبهم من الأحدث إلى الأقدم، حسب تاريخ النشر.

1. [حوادث الطرق تضع مصر بين أسوأ 10 دول](#)
2. [63 ألف شخص ضحايا حوادث الطرق في مصر سنوياً](#)
3. [حوادث الطرق بمصر: 2000 قتل ومصاب شهريا](#)
4. [26.8% تراجعا في وفيات حوادث الطرق](#)
5. [3 عناصر رئيسية مسؤولة عن ارتفاع معدلات حوادث الطرق في مصر](#)
6. [حوادث الطرق «تحصد» الأرواح والأموال](#)
7. [أبرز حوادث أتوبيسات المدارس خلال الثلاث سنوات الأخيرة \(إنفوجراف\)](#)
8. [مصرع 1143 شخصا وإصابة 2333 في 2515 حادثا مروريا خلال عامين بجوار القاهرة](#)
9. [مصدر أمني: وفاة 592 شخصا وإصابة 1222 بسبب 1390 حادثا بالقاهرة 2015](#)
10. [إصابة 1035 شخصا في 1111 حادث تصادم بالقاهرة خلال 9 أشهر](#)
11. [بالأرقام.. قتل كل نصف ساعة.. مصر الأولى عالميا في حوادث الطرق](#)
12. [حوادث الطرق تحصد 12 ألف مصري كل عام](#)
13. [قتل حوادث الطرق في مصر 15 ألفا سنويا](#)

تقارير موازية

1. [حوادث السيارات والقطارات - الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء](#)
2. [التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق - منظمة الصحة العالمية.](#)