

حوادث المرور، أسبابها، والآثار المترتبة عنها

د/عزي الحسين، جامعة المسيلة

ملخص:

هدفت الدراسة إلى معالجة مشكلة حوادث المرور التي أضحت تؤرق كل المجتمعات بكل أطرافها نظرا لما سببته وتسببه من إرهاب للأرواح وإعاقات مستديمة وآلام نفسية وإجتماعية وخسائر مادية وبشرية لا حصر لها تعود بالضرر على المستوى الفردي والاقتصادي والاجتماعي، حيث لم يسلم منها كل البلدان وبُذلت كل الجهود والمخططات للحد من نتائجها وعواقبها وتحديد أسبابها المباشرة وغير المباشرة لكن دون جدوى إذ هي في ازدياد وصعود مستمر ترتب عنها آثار فضيعة أدمت القلوب وتركت جراحات بليغة في نفوس أصحابها ومن حولهم وذويهم .

وبناء على ما تقدم تم تسليط الضوء على هذه المشكلة العويصة التي باتت تمثل تهديدا خطيرا للأفراد والمجتمعات في الأرواح والممتلكات ، وعائق من عوائق التنمية ، وعاملا من عوامل الهدر المادي والبشري ، كما تم تقديم بعض الاقتراحات التي تساهم في التقليل من عواقب هذه الظاهرة والحفاظ على الأرواح والممتلكات .

-الكلمات المفتاحية: الحوادث – الطريق – المركبات .

Resume:

L'étude visait à résoudre le problème des accidents de la circulation , qui ont devenus un problème qui affecte toutes sociales en raison de pertes de vie et de handicaps permanents et de douleurs psychologiques et sociales et de pertes matérielles et humaines qui ne peuvent être retracées au niveau individuel ,social et économique.

il est en augmentation et en augmentation continue ,entraînant un terrible traumatisme qui a laissé le cœur et laissé de graves chirurgies dans le cœur de leurs propriétaires et de leurs familles

Sur la base de ce qui précède , ce problème difficile qui est devenu une perte des vies et des biens , et un obstacle au développement ,et un facteur de déchets matériels et humains a été mis en évidence et certaines suggestions ont été faites ,qui contribuent à réduire les conséquences de ce phénomène et à préserver les vies et les biens .

Mots clés: accidents ,route ,véhicule.

مقدمة

أضحت وسائل النقل من أكبر عوامل التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، حيث صارت السيارة وغيرها من الوسائل برية أو بحرية أو جوية ضرورة حتمية لتيسير حياة الإنسان وتلبية مناشطه اليومية ، كما صارت هذه الوسائل ، ومن ضمنها السيارة من أهم وسائل التواصل الاجتماعي إضافة إلى الوسائل التي تستخدم شبكة الأنترنت ، ولأهمية الحركة اليومية في حياة الأفراد والمجتمعات من أجل قضاء المصالح فردية كانت أو جماعية ، وذلك لإدارة عجلة التطور والنمو الاجتماعي والاقتصادي ، غدت السيارة من أكبر وسائل النقل استعمالا على مدار اليوم كله ، ويعد هذا مؤشرا إيجابيا للنمو والتطور إذا تم استخدام هذه الوسيلة المرورية استخداما سليما واستغلالها استغلالا عقلانيا يصون النفس والمال ، غير أن هناك كثير من السلبيات والمعوقات التي رافقت استعمال هذه الوسيلة / ومن ضمنها حوادث الطرق التي صارت " من أكبر المشكلات التي تعاني منها المجتمعات ، حيث أكدت الدراسات التي قامت بها الهيئة الدولية للوقاية من حوادث المرور تخلف ما يزيد عن مليون ومائتي ألف (1.200.000) قتيل ، وما بين عشرين (20) إلى خمسين (50) مليون جريح سنويا ، وأن الخسائر التي تسببها تفوق غيرها من الخسائر الناجمة عن مختلف الحوادث الأخرى " (هاني سمير ، 2010، 57).

ولذا تعتبر حوادث المرور سببا رئيسيا في قتل وإصابة الكثير من هم دون الثلاثين ويزيد قليلا في العالم الغربي والعربي ، مما جعلها تمثل عبئا ثقيلا على خطط التنمية الاجتماعية والاقتصادية ، ويتوقع الخبراء أن تحتل حوادث المرور المرتبة الثالثة من مسببات الموت في العالم بعد الأمراض المستعصية ، الأمر الذي دفع منظمة الصحة العالمية إلى وصف الظاهرة بسرطان العصر الذي ينبغي استئصاله ، أو على الأقل الحد من خطورته وتخفيف آثاره.

وسواء كانت أسباب الحوادث مقصودة تتمثل في العامل البشري ، أو غير مقصودة تتمثل في أسباب فنية تتعلق بالمركبة ، أو الطرق ، أو البيئة المحيطة ، فإن آثارها جمة بشرية ، ومادية ، صحية ، ونفسية إضافة إلى الآثار الاجتماعية والتربوية .

ولذا تأتي هذه الدراسة لتسلط الضوء على هذه المعطيات الخطيرة والمشكلة العويصة التي باتت تمثل تهديدا خطيرا على الأفراد والمحيطات في الأرواح والممتلكات ، وعائقا من معوقات التنمية ، وعاملا من عوامل الهدر المادي والبشري .

1- تعريف حوادث المرور:

1-1: الحوادث لغة: حدث أمر أي وقع ، وحدثان الدهر وحوادثه نوابه وماحدث منه ، و الحوادث مفردا حادث ، وأحداث مفردا حدث ، الحدث من أحداث الدهر ، شبه النازلة. (جمال الدين ابن منظور ، 14، 1965).

2-1: اصطلاحا :

- يعرفه حسان زيدان بأنه واقعة أو حدث مفاجئ غير مخطط له ، يقع لأي سبب ويرتبط بأداء عمل ما (جسدي ، ذهني) وينتج عنه وقوع إصابات أو خسائر في الممتلكات (حسان زيدان ، 09، 1994).

- ويعرف علي محمود الحضري بأنه كل حادث من حوادث الطريق ينشأ نتيجة خلل ما يكون سببه إما الإنسان قائد المركبة ، أو المركبة نفسها ، أو ظرف يتعلق بالطريق ، أو بحالة الطقس .(علي محمود الحضري ،1998،
- ويعرفه إبراهيم على جبيل : هو كل حالة تصادم أو تدهور تقع في الطريق ويكون أحد أطرافه على الأقل وسيلة من وسائل النقل ، وينتج عنه خسائر مادية أو إصابات أو قتلى (إبراهيم على جبيل ،57،2009).
- وعرف البوني الحادث: هو كل حادث من حوادث الطريق نتيجة خلل ما ، يكون سببه إما الإنسان قائد المركبة ، أو المركبة نفسها ، أو ظرفا يتعلق بالطريق أو بحالة الطقس ، أو الإخلال بالتأدية العادية لوظيفة أي عنصر يمكن أن يؤدي إلى حوادث الطرق ، وهي غير متوقعة ومأساوية تؤدي إلى خسائر بشرية ومادية (أحمد محمد البوني ،15،1987).
- نستخلص من التعاريف السابقة أنها تشترك في أسباب الحوادث والآثار الناجمة عنها ، وهي أسباب بشرية ، العامل الأساسي فيها الإنسان ، وأسباب فنية تتعلق بالمركبة ، أو الطريق ، أو الحالة الجوية ، والبيئة المحيطة .
- 1- أهمية دراسة مشكلة حوادث المرور:

تتمثل أهمية دراسة مشكلة حوادث المرور في النتائج المترتبة عنها ، البشرية والمادية ، وبالتالي فهي تنحصر في الأهمية الاقتصادية للمشكلة التي توضح مدى استنزاف حوادث الطرق لإمكانات الأمة وطاقاتها الإنتاجية باعتبار أعمار ضحايا حوادث المرور المتمثلة في سن مبكرة وبأعداد هائلة تمثل الطاقة المنتجة للأمة وعنوان تقدمها وتطورها مما يعيق النهضة الاقتصادية لها ، " فالارتفاع الهائل في أعداد حوادث الطرق يقود إلى فقدان الكلي للقوى البشرية سواء بالعجز الكلي أو الموت ، أو فقدان الجزئي للإنتاج البشري نتيجة الإنقطاع عن العمل ، والرقاد في المستشفى والإجازات المرضية والمزيد من التأهيل الإجتماعي والطبي ، حيث مشكلة الإصابات ، وعلى رأسها إصابات الطرق ثلث إجمالي دخول المستشفيات على مستوى العالم " (سمير محمد غويبة ،21،2008).

ويذكر (سمير محمد غويبة ،2008، 09-05):

في عام 1995 قتل على الطرق البريطانية 3665 شخصا والأرقام الأخرى تضيف المزيد إلى بشاعة الصورة ، فلقد كان هناك 45221 شخص اعتبرت إصابتهم جسيمة وخطيرة ، وفي الصين الشعبية لقي 80.000 شخص مصرعهم في حوادث الطرق خلال عام 1995 ، وفي دراسة أجريت عام 1993 ثبت أن حوادث الطرق في الهند تشكل 44.71% من أسباب الوفاة بصفة عامة ، وفي الولايات المتحدة الأمريكية تعتبر حوادث الطرق هي السبب الرئيسي في قتل الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين العام والخمسة والثلاثين عام ، فحوادث الطرق هناك تقتل سنويا ما يقرب من 42000 مواطن وفقا لإحصائيات 1996.. ويتوقع أن يرتفع عدد وفيات حوادث الطرق في أمريكا بمعدل 50% بحلول عام 2020 إذا ما فشلت الجهود من أجل تحسين الأداء الحالي في مجال السلامة ، كما لوحظ أن المشكلة تتفاقم في دول الخليج خاصة بالمملكة العربية السعودية ، فلقد شهدت الطرق السعودية عام 1993 حوالي 3719 قتيلا وإصابة 34880 آخرين ، وهذا يعني أن هناك حوالي 106 شخصا يصاب أو يقتل يوميا نتيجة حوادث الطرق ، كما تأتي حوادث الطرق في المرتبة الثانية كأحد الأسباب الرئيسية في الوفاة بدولة الإمارات العربية المتحدة والتي شهدت 561 وفاة وإصابة 9893 في حوادث مرورية خلال عام 1995 نتيجة 20945 حادث مروري ، وهذا عدد كبير جدا في دولة عدد سكانها قليل ، وفي جمهورية مصر العربية كان تقرير الأمن العام في عام 1991 يوضح فداحة المشكلة على المستوى القومي حيث سجلت

مقتل 5324 مصريا شكلوا 78.4% من جميع القتلى جميع الأسباب (القتل العمد - الإنتحار - سقوط الأبنية) وفي نفس الوقت أصيب 29857 مصريا نتيجة حوادث الطرق وهؤلاء شكلوا 66.1% من جميع المصابين نتيجة جميع الأسباب ، بينما شهد عام 1994 مقتل 6301 مصري يصاب أو يقتل نتيجة حوادث الطرق ، وان كل ساعة زمنية تمر تشهد الطرق المصرية مقتل أو إصابة (4) مواطنين في حوادث على الطرق ، والمؤشرات والإحصاءات لعامي 1996 ، 1997 تؤكد أن الأرقام مازالت في ارتفاع مستمر للقتلى والمصابين .

أما بالنسبة للجزائر فالمعطيات الإحصائية تدل بوضوح أن حوادث الطرق وإجرام المرور بمختلف أشكاله يعرف تزايدا من سنة إلى أخرى في الجزائر مخلفة بذلك آثار سلبية في الميدان الإقتصادي والإجتماعي ، ولذا تعد من بين دول العالم التي تمثل أكبر نسبة في عدد حوادث المرور ، حيث تحتل عالميا المرتبة الرابعة بعد كل من الولايات المتحدة الأمريكية ، إيطاليا وفرنسا .(هاني سمير ، 58، 2010).

كما أصبحت المشكلة المرورية من أهم المشاكل التي تواجه المجتمع الليبي ، فحسب (محمد ضو على طالب) أن ليبيا تأتي في قائمة الدول التي ترتفع فيها أعداد ونسب حوادث المرور حيث سجلت خلال الفترة (1999-2004) ، (454 836) حادثا نتج عنه وفاة (44716) شخصا وإصابة (345070) شخصا ، وهذا يعني أن ما معدله (994) حالة وفاة سنويا خلال الخمسة والأربعين سنة الممتدة ما بين هذه الفترة ، وما معدله (7668) إصابة في السنة . (فوزية عمارة ، 110، 2005 ، نقلا عن محمد ضو علي طالب ، 2011-2012، 06).

وتشير إحصاءات منظمة الصحة العالمية أن هناك (50.000.000) خمسون مليون شخصا فقد حياته خلال الأربعين سنة الممتدة ما بين الفترة من 1969-2009 (يونس الفنادي ، 2010، نقلا عن محمد ضو علي طالب ، المرجع السابق) ، وخلال السنتين (2009-2010) كان هناك (2764) حادثا منها (3634) حوادث أشخاص ن وكانت حصيلتها (585) قتيلا ، و(1738) إصابة بليغة ، و(13119) إصابة بسيطة في منطقة طرابلس ومنطقة الجفارة (اللجنة الشعبية العامة للعدل والأمن العام ، 2011 ، نقلا عن محمد ضو علي ، المرجع السابق) .

ومما تقدم يتبين حجم المشكلة المرورية ذات التكاليف المالية الباهضة ، وما يترتب عنها من عبء اقتصادي لهذه المشكلة ، فقد تسببت اصابات وقتلى حوادث الطرق في ضياع 14.1 بليون أمريكي على الخزانة الأمريكية عام 1985 م ، وكذلك 20 بليون أخرى عام 1990 ، وبلغت جملة الخسائر في الأرواح والممتلكات عام 1987 نحو 62 بليون دولار ، وفي الندوة التي عقدت بالقاهرة في نوفمبر 1997 أوضح الدكتور عصام شرف أن الخسائر الإقتصادية الناجمة عن هذه الحوادث في الدول النامية تقدر بنحو 140 بليون دولار سنويا ، بينما في دول أوروبا تصل إلى 200 بليون دولار سنويا ، وأن الدراسات تشير إلى أن خسائر حوادث الطرق تآكل 2% من إجمالي الناتج المحلي في الدول الصناعية بينما تصل هذه النسبة إلى 5% في الدول النامية وبالمملكة العربية السعودية فإن الفاقد الكلي من الإقتصاد بسبب حوادث الطرق وماتسببه من عجز أو وفاة للأيدي العاملة سوف تصل إلى ما يقارب (358.500.000) ريال سعودي سنويا ، أي ما يعادل المليون ريال يوميا ، وتذكر الإحصائيات بدولة الكويت أن الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق تؤدي إلى فقدان 5200 سنة في كل عام ، بينما تؤدي جميع السرطانات مجتمعة إلى فقدان 3200 سنة ، وامراض القلب تؤدي إلى فقدان 2700 سنة ، مما يعكس فداحة المشكلة على المستوى الإقتصادي .

هذا بالنسبة للأهمية الاقتصادية لحوادث الطرق ، أما بالنسبة للأهمية الاجتماعية لهذه المشكلة فتتمثل في الآتي (سمير محمد غويبة ، 2008 ، 27) :

- فقدان أو عجز فرد من أفراد العائلة.
- عدم القدرة على العمل جزئيا أو كليا يؤدي إلى تناقص القدرة على الكسب جزئيا أو كليا .
- التأثير على المركز الاجتماعي للمعوق وعائلته مما يعكس على حالته ، وحالة أسرته النفسية.
- إن فقدان رجل من العائلة (90% من المصابين في حوادث الطرق من الذكور) ، يقلص من مقدرة باقي الأسرة في شتى المجالات .
- ضرورة البقاء عن قرب من مراكز التأهيل التي توجد غالبا بالمدن الكبرى حيث نفقات المعيشة باهضة نسبيا .
- وما يجدر الإشارة إليه والتنبيه عليه هو أن مشكلة حوادث الطرق مشكلة يومية وتكتسي طابع الدوام وتشكل تهديدا مستمرا للأفراد والأسرة والجماعات والمجتمعات ، وهذا ما يستدعي دراسة هذا الموضوع بجدية والبحث عن أسبابه المباشرة وغير المباشرة للحد والتخفيف من آثاره ونتائجه التي تستنزف الرأسمال البشري المنتج باعتبار أن معظم حالات الوفاة تمس الفئة العاملة التي تتراوح سنها من (20-45 سنة) ، بالإضافة إلى أنها تسبب نزيفا في الشريان الإقتصادي للأمة ، وتحدث تصدعا في النسيج الاجتماعي للمجتمع بما تخلفه من آثار نفسية واجتماعية وتربوية .

2- أنواع حوادث المرور:

- 3- باعتبار أن الطرقات تجوبها وسائل نقل متعددة ومتباينة من سيارات خاصة وبنفسية وسياحية ، ووسائل نقل عمومية من حافلات وشاحنات صغيرة الحجم وضخمة ، وصهاريج عملاقة لنقل المياه ومواد الطاقة من بنزين ومازوت وزيوت ، وبترول وغاز ، فإنها تشكل بيئة الحوادث والخطر الدائم ، بما تخلفه من حوادث متعددة تنعكس آثارها على الأفراد والآليات ، والمحمول من بضائع وسلع وغيرها ، ولهذا الزخم الهائل من هذه الوسائل والآليات ، فإن حوادث الطرق تتنوع وتتعدد بحسب وسائل النقل المختلفة وما يترتب عنها من نتائج وآثار ، ويمكن تصنيفها كالآتي (محمد ضو علي طالب) :

أ:- الحوادث المميتة : التي تقع لمئات الأفراد كل عام ، وتسبب في فقدان حياتهم .

ب:- حوادث الإصابات البليغة : التي تعيق الفرد لفترة من الزمن ، أو قد ينجم عنها عاهات مستديمة قد تعيق الفرد كليا .

ج:- حوادث الإصابات الخفيفة : وهذه تصيب الكثير كل عام إلا أن أثرها يزول بعد فترة قصيرة .

د- الحوادث التي لا ينجم عنها أي إصابات ، وأثرها يكون في الغالب واضحا في العربات ، ويكون ماديا وتشير إليها إحصائيات المرور بأنها حوادث أضرار.

هـ-الحوادث الخطيرة :وتتمثل هذه الحوادث فيما ينجم عنها من نتائج مختلفة تؤدي إلى فقدان الحياة واستنزاف ثروة المجتمع ، قد ينتج عنها العديد من العاهات المؤقتة والمستديمة والتشوهات المختلفة التي تحول من الأداء الوظيفي لهؤلاء الأفراد ، إضافة إلى المعاناة النفسية التي يتعرض لها أقارب ضحايا الحوادث ، وما يصاحبها من سلبيات تنعكس على الفرد والأسرة والمجتمع ككل .

و-الحوادث المتوسطة ذات الأثر الإقتصادي : وهي الحوادث التي لا ينتج عنها إصابات لكنها تتسبب في ضياع وهدر الأموال الخاصة أو العامة ، ويتمثل ذلك في الضرر الذي يحدث للسيارات والمنشآت ، وتشكل هذه الخسائر آثارا مادية ، كما تشكل أرقاما خيالية في بلادنا وبلاد العالم الآخر .

4- النظريات المفسرة لحوادث المرور :

1-4: نظرية الميل أو النزوع إلى استهداف الحوادث :

يشير جوهر هذه النظرية إلى وجود نزوع أو ميل لدى بعض الأفراد لإستهداف الحادث المروري ، أو التعاطي والإهتمام في سلوك خطير أو غير آمن ، وهؤلاء الأفراد لهم قابلية التعرض للحوادث وارتكابها أكثر من غيرهم ، لكونهم يمتلكون صفات وراثية تجعلهم أكثر نزوعا أو ميلا لارتكاب الحادث.

ولكي نعمل على التقليل من الحوادث المرورية علينا قياس الصفات التكوينية لأولئك الذين ارتكبوا الحوادث

المرورية ، ومن ثم تحديدها واستعمالها كأداة للتنبؤ ، فالأفراد الذين لديهم هذه الصفات يتم توجيههم ونصحهم للقيادة في المناطق أو الشوارع التي تقل فيها الحوادث المرورية (أحمد محمد بوني ، 1987 ، 35) .

2-4: نظرية الحرية والأهداف واليقظة :

يفسر الحادث المروري بموجب هذه النظرية في كونه مجرد سلوك عملي رديء تحت ظروف سيكولوجية غير مناسبة أو غير المشجعة محيطة به ، ولغرض تحسين نوعية وجودة الأداء وزيادة اليقظة من قبل السائق يجب خلق بيئة تتمتع بمناخ سيكولوجي مشجع وغني بوسائل التدعيم الإيجابي سواء كان ذلك على شكل مكافآت مادية أو حوافز سيكولوجية .

إن مشاركة الفرد في وضع الأهداف وصياغتها وإعطائه مسؤولية وشعوره بأهمية العمل الذي يقوم به ينمي لديه عوامل اليقظة والشعور بالرضا والارتياح مما يؤدي إلى زيادة في الإنتاج وانخفاض في الحوادث . (محمد ضو علي طالب ، 2008، 73) .

3-4: نظرية الضغط والتكليف :

تشير هذه النظرية إلى أن الضغط الزائد والتوتر النفسي لدى السائق الناجم من البيئة المحيطة يزيد في إمكانية ارتكاب السائق للحادث المروري ، أو لأنماط أخرى من السلوك الرديء ، وهناك مصادر للضغوط منها داخلية وأخرى خارجية ، فالأمراض ، والتدخين ، والإدمان على المخدرات أو الكحول ، هي عوامل داخلية ، بينما استعمال الهاتف المحمول ، والإستماع إلى الموسيقى والأغاني الصاخبة في مذياع المركبة ، أو الضوضاء العالية هي عوامل خارجية ، وأظهرت الدراسات أن توفر الراحة النفسية لدى العاملين يقلل ارتكاب الحوادث في المصانع ، ولا بد من الأخذ بنظر الإعتبار في تفسير الحادث المروري ، الفروق الفردية في القدرة على العمل في مواقف ضاغطة ، إلا أن

(ولاردكير) (willerdker) يشير إلى أن الفروق الفردية لا تشكل إلا 1/5 خمس الاختلاف في معدل ارتكاب الحوادث (ولاردكير، 1957، 45).

4-4: النظرية الوظيفية :

ينظر إلى المجتمع كونه نسقا من الأفعال المحددة والمنظمة وأن للمجتمع سمة سامية تتجاوز وإرادة الفرد، وتتحدد شروط هذا التجاوز من خلال قواعد الضبط والتنظيم الاجتماعي والتي تلزم الأفراد بالإنصياع لها والالتزام بها .

إن الانحراف عن التنظيم الاجتماعي يهدد أساسيات المجتمع وبنائه وتوازنه ، إذ أن التوازن الاجتماعي في المفاهيم الأساسية في الاتجاه الوظيفي ، فالتوازن الاجتماعي يتحقق بالانسجام بين مكونات النسيج الاجتماعي والتكامل بين الوظائف الأساسية الذين يشدها برباط من القيم والأفكار التي يرسمها المجتمع للأفراد إذ لا يمكن الخروج عنها بسبب جزاءات الضبط الاجتماعي .

يعد (إميل دوركايم) من رواد هذه النظرية الاجتماعية ، حيث قسمها إلى علم البناء الاجتماعي ، وعلم الوظيفة الاجتماعية وكل منهما يكمل الآخر ، وأضاف (ماكس فيبر) نموذجا آخر للفعل الاجتماعي والذي يؤكد على الطابع الذاتي للفعل مع الإهتمام بالعناصر الفعلية التي ينطوي عليها النشاط الإنساني ، أما النموذج الثالث والذي قدمه (تالكوت بارسونز) فإنه يؤكد على تجريد الفعل الاجتماعي عن طريق التوحيد المعياري في المجتمع ، والذي يشكل معاني ثقافية يظهر بموجبها الفعل الاجتماعي.

إن لحوادث الطرق بموجب النظرية البنائية الوظيفية أثارا اجتماعية تمس البناء الاجتماعي وتؤدي إلى خلل في البناء والوظيفة على مستوى الفرد والمجتمع ، وخاصة على مستوى الأسرة ، ففقدان رب الأسرة أو إصابته بإعاقة جسمانية شديدة يؤدي إلى إحداث خلل في وظيفته الاجتماعية ، وبالتالي ضعف قيام الأسرة بالتنشئة الاجتماعية لأفرادها وينتج عن ذلك انحرافات في سلوكيات الأفراد مما يهدر كيانها ودورها. (علي الحوات وآخرون ، 1985، 946، 140).

4-5: نظرية التحديث :

انتقلت مجتمعات عديدة من المراحل التقليدية إلى المرحلة الحديثة والتي تعتمد على عمل أفراد المجتمع في مجتمعات صناعية ، والمشاركة في استغلال الموارد الاقتصادية في اتجاهات جديدة غير تقليدية مما أدى إلى توفير سبل سهولة الانتقال من مكان إلى آخر وادى إلى انتشار شبكة من الطرق بين المدن أو البلدان وبذلك ازداد الاعتماد على العربات بجميع أنواعها مما خلق اكتظاظا في حركة السير وهذا من شأنه أن يؤدي إلى حوادث الطرق والتي لازمت المجتمعات المدنية ، وأصبح تعاني منها وبالأخص المجتمعات النامية حيث انخفاض المستويات التعليمية والثقافية ، وبذلك فأ الجانب المادي والتكنولوجي متقدم على الجانب المعنوي "اللامادي" في ثقافة الكثير من الشعوب وخاصة البلدان النامية أو التي في طريق النمو. (نبيل عمر توفيق ، 1990، 156).

6-4 : نظرية التحليل النفسي :

يرى مؤيدو هذه النظرية أن سلوك الفرد يرجع إلى دوافع أغلبها دوافع لا شعورية وهي الدوافع التي لا يشعر بها الفرد ولا يتحسس وجودها ، لذلك فإن الحادث المروري في ضوء هذه النظرية إنما هو فعل غير واع ولا مقصود ، والاصابات الجسدية الناجمة عن الحادث إنما هي إذعان وخضوع غير عادي لارتكاب الحادث وهنا يعد الحادث عدوانا موجها باتجاه الذات (النفس) نتيجة لصراع عدة دوافع مكبوتة لا شعورية . ويتجه مؤيدو نظرية التحليل النفسي إلى توصيف الأفراد مرتكبي الحوادث بأنهم فئة من مضطربي الشخصية يعانون من أزمات نفسية لا شعورية من نوع خاص .(أحمد عزت راجع ، 1985 ، 380).

5- أسباب حوادث المرور:

هناك عوامل كثيرة تؤدي إلى حوادث الطرق ، مباشرة وغير مباشرة . تجمع بين العوامل البشرية والعوامل البيئية ، ولذا يمكن تصنيف أسباب حوادث الطرق إلى عدة تصنيفات ومنها ما أشار إليه (جمعة أحمد محمد البشير ، 1998 ، 22) ، نقلا عن (محمد ضو علي طالب ، 2008 ، 46-58) :

1-5: الأسباب المباشرة:

1-1-5: العامل البشري : تتمثل الأسباب المؤدية إلى حوادث المرور والمتعلقة بالعامل البشري في : ضعف الدقة في اتخاذ القرار من قبل سائق المركبة ، التقدير الخاطئ كما يجب أن يقوم به كسائق ، الجهل بنظام وقواعد المرور وآدابه ، عدم الإلمام الكافي ببنون أصول قيادة السيارة ، عدم الإهتمام بتقدير السائق لمسؤولياته والعواقب الناجمة عن هذا التقصير ، إضافة إلى السرعة العالية ، عدم التزام اليمين ، عدم ترك المسافة بين السيارات ، عدم إحترام الأسبقية ، استعمال الأضواء المبهرة ليلا ، والقيادة تحت تأثير المخدر أو الكحول " ، ووفقا للإحصائيات فإن عامل السرعة يكون السبب الرئيسي والمباشر لما نسبته 16-28% من إجمالي الحوادث (أحمد محمد الكميش ، 1991 ، 104).

2-1-5: الخبرة : هناك علاقة سالبة بين مدة الخبرة ومعدل الحوادث فكلما قلت الخبرة ازدادت نسبة ارتكاب الحوادث.

3-1-5: العمر: من خلال الإحصائيات المحلية والعالمية للدول التي تنشرها المصالح المختصة بحوادث الطرقات ، تبين أن الشباب هم أكثر الفئات ارتكابا لحوادث السيارات .

4-1-5: أخطاء ومخالفات المشاة : بما أن العنصر البشري الأكثر مسؤولية في وقوع حوادث المرور بشكل عام سواء كان سائقا للمركبة أو ماشيا ، فإن الإحصائيات تشير إلى أن إصابات المشاة بالسيارات كانت الأكثر بين الأطفال ، وبالأخص تلاميذ المدارس إضافة إلى المسنين ، وبشكل عام فإن حوادث المرور بين المشاة ترجع إلى الأسباب الآتية :

- عبور الطريق بسرعة أو فجأة .

- التردد و الارتباك .

- عدم تقدير سرعة السيارة القادمة .

- تواجد عدد من المؤسسات الخدمية العامة للمدارس والمستوصفات والأسواق .

5-1-5: الطريق: حالة الطريق تشكل سببا مباشرا آخر وراء حوادث المرور إذ هناك علاقة بين هندسة الطرق وحالتها وارتفاع وانخفاض حوادث السيارات فالطرق ذات المواصفات الهندسية الجيدة تنخفض فيها حوادث المرور ، والعكس صحيح . وتوجد علاقة قوية بين تصميم الطرق ومعدلات الحوادث فيها ، حيث كلما نقص عرض الطريق ، نقص معامل التزحلق وازداد حجم المرور ، كذلك انعدام وجود العلامات والإشارات ، أو عدم وضوحها .

5-1-6: المركبة : ويرجع ذلك إلى تدني عدد كبير منها المواصفات أو الفحوصات الفنية إضافة إلى عدد من المواصفات التي تدخل في هندسة السيارات ، يضاف إلى ذلك عدم إجراء الصيانة الدورية على السيارات ، وضعف توفر قطع الغيار الأصلية وكل ذلك يسهم بشكل أو بآخر في ارتفاع عدد الحوادث على الطريق .

5-2: الأسباب غير المباشرة :

تشير تحاليل حوادث الطرق إلى أسباب غير مباشرة تناولتها النظريات المفسرة للحالات المرورية منها الجوانب النفسية والاجتماعية

5-2-1: الاضطرابات النفسية : يشير (البشير القبي ، 2005 ، 106) إلى أن الاضطراب النفسي هو نوع من الأذى يصيب المرء ويناله ، وهناك عدة اضطرابات نفسية تأخذ اشكال متعددة من بينها اضطراب التفكير ، إذ تسيطر على الفرد اضطرابات التفكير الخيالي ، والتفكير غير المنطقي ، ونشئت الانتباه وعدم ترابطه ، فالسائق المضطرب تظهر عليه وساوس و مخاوف تنعكس على أسلوب قيادته لمركبته مما يسبب الحوادث المرورية .

5-2-2: اضطرابات الادراك : تعد الهلوسة الشخصية والبصرية والحسية من أهم الأسباب التي تؤدي إلى حوادث مرورية مروعة .

5-2-3: اضطرابات الذاكرة : تستلزم عملية قيادة المركبات قدرات من السائق تتمثل في التذكر والذاكرة لما لها من أهمية في عملية التكيف والتوافق ، فالسائق ضعيف الذاكرة لا يتكيف مع بيئته بشكل المناسب مما يسبب له نفسية مضطربة تجعل قيادته للمركبة ضعيفة تؤدي إلى حصول حوادث مرورية مؤلمة .

وهناك العديد من الاضطرابات الأخرى مثل الفرح المفرط ، أو عدم الثبات الانفعالي واللامبالاة والتبليد ، والتوتر، والفرع ، وهذه جميعا مرتبطة بنفسية السائق التي تؤدي إلى حوادث مرورية فضيعة ، وهذه الأسباب غالبا ما تكون غير منظورة لكنها أسباب تؤدي إلى وقوع العديد من السائقين في حوادث مرورية يذهب ضحيتها السائق او مستخدم الطريق من المشاة .

5-2-4: انكار الحقيقة : وتتجسد في هروب الفرد من كل ما يشاهده ولا يتفق مع تصوراته ، حيث ينسلخ الفرد ويهرب عن طريق انكار الحقيقة لكل ما هو غير مقبول وانكاره مواقف غير السارة ، حيث ينكر السائق حقيقة أن يتعرض لحادث مروري كان سببه سرعة قيادته للسيارة ، وذلك باستبعاد فكرة حصول مثل هذه المواقف غير السارة .

5-2-5: أحلام اليقظة : ينشغل السائق بحلم يقظة أثناء قيادته للمركبة يأخذه بعيدا عن الواقع وحقيقة موقفه ، وماهي إلى دقائق حتى يصطدم بمركبة أخرى ، أو ينحرف عن الطريق ليصطدم ببناية أو يدهس فردا آخرلا ذنب له عدا أنه كان في لحظة استيقاظ السائق من حلم اليقظة .

6-2-5: التدخين : يلجأ العديد من السائقين إلى الاكثار من التدخين أثناء قيادة السيارة بحجة أن ذلك يرفع من درجة النشاط الجسدي ويزيد من صحوة السائق ويضعف درجة انتباهه ، والواقع أن جميع هذه العمليات الفيسيولوجية تتأثر سلبا بعملية التدخين المفرط ، وفي هذه الحالة يكون السائق غير مؤهل لقيادة مركبته ويكون أكثر عرضة لارتكاب حوادث مرورية مروعة .

7-2-5: المنبهات والمخدرات : يحاول الكثير من السائقين تناول المنبهات مثل الشاي والقهوة اعتقادا منهم أنها تنشط الجسم وتبعد النعاس عنهم وخاصة أثناء الليل عند قيادة السيارة لمسافات طويلة إلا أن هذه المنبهات تزيد من مستوى التوتر وترفع من ضغط الدم ، وتفقد الشهية للطعام ، وكل هذه تؤثر سلبا على سلوك السائق في قيادة مركبته بشكل آمن .

وفيما يخص المخدرات والمسكرات أو العقاقير المخدرة فإنها تولد الشعور بالنشاط لفترة محدودة ثم يعقبها شعور بالخمول والنعاس وفقدان الإحساس بالزمن والمكان والإرهاق مما يؤدي إلى إضعاف قدرة السائق على القيادة الآمنة ويعرضه لارتكاب حوادث مرورية يكون هو أحد ضحاياها أو مستخدمو الطريق .

8-2-5:النقص في التركيز: على السائق التركيز والانتباه والتأهب بوضع كلتا اليدين دوما على المقود بشكل يماثل عقربي الساعة عندما يكونان على الساعة التاسعة والربع حيث تخفف هذه الوضعية من الإرهاق البدني وتمنحه سيطرة أكبر على المقود خصوصا في حالات الطوارئ مثل انفجار الإطار الأمامي ، هذه الوضعية يجب أن يصاحبها اهتمام السائق بشروط القيادة الآمنة من تركيز على الطريق ، وعلامات المرور ، وإرشادات رجال المرور ، وعدم الإنشغال بأمر جانبيه مثل التحدث مع الآخرين أو تشغيل المذياع ، أو التدخين واستخدام الهاتف والقراءة ، كل هذه السلوكيات تؤثر على تركيز وانتباه السائق .

9-2-5:استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة : استخدام الهاتف النقال في التحدث أو لأمر أخرى يمنع السائق من التركيز والتحكم بمقود المركبة في كلتا اليدين ، ويؤثر على وعي السائق لما يدور حوله في البيئة المحيطة ، ولذا فإن قوانين المرور تمنع في العديد من دول العالم من استخدام الهاتف النقال أثناء قيادة المركبات ، وإذا كانت هناك حاجة قصوى لاستخدامه ، فعلى السائق التوقف إلى أقصى اليمين ثم استخدامه .

10-2-5: تأثير المرض والأدوية : هناك حالات مرضية تستلزم من السائق تناول الأدوية التي لا يجوز تناولها أثناء قيادة السيارة حيث لها تأثير سلبي على قدرة التعامل مع الظروف المعقدة وتجعل القيادة عملية غير آمنة ، ذلك أن بعضها يسبب النعاس وضعف التركيز مما يصعب قيادة السيارة بشكل آمن .

وتتلخص العوامل المرتبطة الإنسان (العامل البشري) بالأسباب الآتية:(محمد ضو علي طالب ،54،2008-56)

عدم المبالاة وعدم المعرفة ، وعدم الخبرة ، عدم اللياقة البدنية .

وإذا نظرنا إلى الأسباب نجدها لا تخرج عن ثلاثة عوامل رئيسية هي : (السائق ، الطريق ، السيارة) ، وتؤكد الدراسات أن السائق يتحمل 80% من تلك الأسباب (أمال الله الصادري ، 2011) عن (<http://www.traffic.gov.com>)

وبخصوص العوامل النفسية وارتباطها بحوادث المرور فقد أشارت (فايزة أكليل ، 1999) عن (تيلمان وهوبس) أن العامل النفسي يتجسد في الآتي :

- العدوانية : يميل الفرد إلى تأكيد ذاته أمام صعوبات حركة المرور حيث تتجسد العدوانية في ضعف التكيف مع البيئة فيتصرف السائق بأسلوب غير لائق يرجع إلى إصابة السائق بالإحباط .

- الضغط النفسي : كل سائق يريد الوصول إلى مبتغاه دون تأخير ، فكل معرقل للسير هو بمثابة مثير للسائق يدفعه إلى سلوك مضاد تحكمه الحاجة للوصول ويعني قيام السائق بتصرفات تنقصها الخبرة .

- الأنانية : عدم قدرة السائق على الانفتاح والإحساس بحق مشاركة الآخرين في استخدام الطريق سواء كانوا سائقين أو مشاة يدفع بالسائق إلى سلوكيات شاذة تتمثل في تجاوزات أثناء القيادة .

- القلق العصبي : وهو الإحساس بفقدان الأمن والخوف من خطر داهم بدون مبرر موضوعي ، والقلق بقود إلى التوتر والتأزم النفسي والشعور بالضيق أثناء القيادة .

- شرود الذهن : تنعكس هذه الحالة النفسية بانتقال الانتباه إلى شيء مخالف لما وجه إليه في البداية ، وينجم عن الشرود الذهني أثناء قيادة المركبة التعب أو غياب الإهتمام بعملية القيادة وخاصة عند قيادة المركبة لمسافات طويلة .

3-5: المركبة :

إن السائق الملتزم بقواعد المرور يأخذ بعين الاعتبار بإجراءات التأكد من سلامة الأجهزة الميكانيكية والكهربائية في السيارة قبل البدء بقيادة سيارته ، لأن العديد من الحوادث كانت بسبب العيوب الفنية في السيارة ، أو عيوب ناتجة عن قدم السيارة ، لذلك يكون إهمال السائق في الصيانة الدورية على السيارة والتأكد من صلاحية وكفاءة الأجهزة فيها سببا مباشرا في حوادث المرور ، لذلك ينبغي على السائق التأكد من الآتي :

- صلاحية أجهزة الفرامل ، صلاحية الإطارات ، وضوح الرؤيا من زجاج السيارة ، صلاحية مسحات الزجاج ، الكشف عن السيارة قبل تحركها للتأكد من الوقود ، الزيت ، مروحة التبريد ، خزان الماء ، الإطارات ، الأنوار ، آلة التنبيه ، عجلات القيادة ، حقيبة الأدوات اللازمة ، الكوابح ، ذراع ناقل السرعة ، عدادات السيارة (عداد السرعة ، عداد ضغط الزيت، عداد الحرارة ، عداد البطارية ، عداد الوقود)، (أمال الله الصادري، 2011)، عن (<http://www.traffic.gov.com>)

4-5: الطريق :

هنالك مواصفات هندسية متفق عليها عالميا ، ويعد التصميم الهندسي للطرق أهم عنصر حيث أن أي خطأ في التصميم يؤثر سلبا على أداء وكفاءة الطريق ، والذي يسبب في وقوع الحوادث بشكل مباشر أو غير مباشر ، ومن بين الأخطاء ، (منى امجاور الفرجاني، توفيق عبد السلام المروم ،2009، عن محمد علي ضو طالب ،2008، 57،96):

-عدم توفر مسافة الرؤية في التقاطعات إما بسبب وجود المباني أو عدم وجود علامة مرورية لإعطاء الأولوية .

-التصميم الهندسي الخاطئ المتمثل في عدم وجود مداخل من المناطق إلى الطرق الرئيسية إما بسبب عدم الرصف والتبليط أو عدم وجود طرق خدمية تربط الطرق مع بعضها وهذا يؤدي إلى وجود فتحات غير قانونية على الطرقات الرئيسية والسريعة .

- عدم وضع التصميم الأمثل لتوقيت الإشارات الضوئية في جميع التقاطعات حسب الدراسات الهندسية لهندسة الطرق

- ضيق عرض الشارع عند أو بالقرب من الإشارة الضوئية مما يؤدي إلى الإزدحام وارتفاع نسبة الحوادث .

- عدم وجود ممرات مشاة.

- عدم وجود مواقف للسيارات أمام المحال التجارية والشركات ، والمؤسسات العامة .

- عدم وجود الأرصفة أو الحواجز ، أو الفواصل على جانبي الطريق.

- إهمال قيمة الخطوط الأرضية المخصصة لتنظيم السير .

- وجود الحفر والمطبات .

- عدم ضبط الميول المطلوبة لتصريف المياه ، أو عدم تسليك غرف التصريف للمياه .

بالإضافة إلى حالة الطقس كأحد العوامل المسببة لحوادث الطرق فالأمطار الغزيرة وتساقط الثلوج ، هبوب الرياح المحملة بالأتربة والرمل ، أو الغبار الكثيف المعيق للرؤيا ، أو الضباب الكثيف أيام الشتاء ، كل هذه العوامل تتطلب من السائق تلافي قيادة مركبته إن أمكن وأخذ الحيطة والحذر والقيادة البطيئة في حالة الضرورة القصوى للاستخدام

أما أسباب حوادث المرور في الجزائر حسب (هاني سمير ،59،2010): تبين المعطيات الإحصائية من بين العوامل المؤيدة إلى حوادث المرور ، يبقى سلوك الإنسان الرئيسي بنسبة 87% من العدد الإجمالي لحوادث المرور المعينة ، وتجدر الإشارة إلى أنه من بين المخالفات الرئيسية المتسببة في حوادث المرور :

- الإفراط في السرعة .

- التجاوزات الخطيرة .

- المناورات الخطيرة .

- عدم احترام المسافة الأمنية ما بين المركبات .

- السياقة في حالة سكر .

أما نسبة العوامل الأخرى المرتبطة بالمركبات ، الطريق ، المحيط ، فتقدر بنسبة 13% من أسباب حوادث الطرقات

كما سجلت في الجزائر (15) حالة وفاة و 200 إصابة يوميا بسبب حوادث المرور وبلغت تكلفة هذه الحوادث ما يعادل سبعمائة وخمسين مليون يورو كما أشارت إليه الإحصائية المرورية لعام 2008 (www.tout sur par gésier 2008-6661.html)

بينما عام 2009 كانت حصيلة القتلى المسجلة خلال 11 شهرا الأولى من العام (739) قتيلا ، وهو ما يعادل قتيلين في اليوم ، وهذه الحصيلة تمثل 17.2 من المجموع الوطني ، وكانت أكثر الولايات تسجيلا للقتلى هي وهران (183) قتيلا ، الجزائر (180) قتيلا ، الشلف (162) قتيلا ، باتنة (158) قتيلا ، وتلمسان 157 قتيلا ، بينما الولايات التي عرفت تسجيل عدد أقل من القتلى فهي على الترتيب : تندوف (14) ، البيض (15) ، إليزي (24) ، سعيدة (38) ، سوق أهراس (40) قتيلا . (المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، وزارة النقل ، 2009).

كما نلاحظ ارتفاع معدل حوادث المرور وبالتالي عدد الوفيات والإصابات ارتفاعا جنونيا وبلغ معدلات قياسية في السنوات الأخيرة على مستوى كامل التراب الوطني شماله وجنوبه شرقه وغربه ، مما ينجم عنه أثارا اجتماعية أليمة وتكاليف اقتصادية باهضة معيقة للتنمية والتطور.

6- الدراسات السابقة :

تم الاقتصار على بعض الدراسات ذات العلاقة التي تناولت أسباب الحوادث وآثارها السلبية النفسية والاجتماعية لدى المصابين من حوادث الطرق وهي الآتي :

• الدراسات الأجنبية :

1-6: دراسة مايو ، براينت ، ودوثي (1993)، R Mayou, B Bryant, and R Duthie العنوان " الآثار النفسية الناجمة عن حوادث السير على الطرق " :

هدف البحث إلى تحديد الآثار النفسية الناجمة عن حوادث السير على الطرق . وتم متابعة الضحايا من حوادث الطرق لمدة سنة واحدة في قسم الطوارئ في مستشفى جون رادكليف في أوكفورد . حيث كان هناك مائة وثمانية وثمانون (188) حادث سير. وكانت أعمار الضحايا تتراوح بين 18-70 الذين كانوا يعانون من إصابات ما بعد الصدمة تتمثل في: اضطرابات التوتر والقلق من السفر ، الاضطراب العاطفي الشديد والمعتدل ، متلازمة الإجهاد الحاد التي تظهر في اضطراب المزاج والذكريات المروعة للحادث. بالإضافة إلى ذلك هناك قلق رهاب السفر كسائق أو راكب حيث كان أكثر شيوعا بين المصابين . وقد ارتبط الاضطراب العاطفي مع وجود ما توفر من مشاكل نفسية أو اجتماعية . ووجد أن المرضى الذين يعانون من إصابات متعددة استمرت معهم مضاعفات طبية .

2-6: دراسة نيوهوس وآخرون ، 1997 :

.Laube Thomas J. Neuhaus,Matthias Wartmann, Markus Weber ,Markus A . Landolt and Guido F (et al.)،العنوان " الأثار النفسية لحوادث المرور على الأطفال ":

تم الحصول على معلومات حول التغييرات النفسية الحاصلة في الأشهر التي تلت الحادث لعينة مؤلفة من 45 طفلا في سن المدرسة والذين حضروا إلى قسم الطوارئ بسبب تعرضهم إلى حوادث المرور على الطرق . كانت إصابات الجهاز العصبي نادرة في هذه المجموعة . وكانت الأثار النفسية شائعة على المدى القصير ، وحتى بعد 4-7 أشهر حيث اعتبر 33% من الآباء أن أطفالهم ما يزالون يعانون من ردود فعل متوسطة المستوى واعتبر 11% آخرون أن أطفالهم قد تأثروا بشدة . وقد عانى 50% من الأطفال من مستويات عالية من أعراض ما بعد الصدمة ، لاسيما التجنب . وعانى نسبة 39% من القلق في السفر ، ونسبة 14% من الاكتئاب والقلق . وتعرض هذه الحالات إلى الصعود والهبوط لدى الأطفال .. وكانت انعكاسات واضحة أخرى تتمثل في الكوابيس ومشاكل النوم الأخرى والمخالفة المتعلقة بالحادث في ما نسبة 17% من الأطفال ، إضافة إلى التهيج والغضب .

3-6: دراسة بيلتزر ك ، ورينر ، 2004 ، (Renner W, Peltzer K) ، العنوان : " الأثار النفسية والاجتماعية لحوادث المرور على الطرق بين السائقين والركاب في جنوب أفريقيا " :

كان الهدف من هذه الدراسة بحث الأثار النفسية والاجتماعية واستراتيجيات المواجهة بين ضحايا حوادث الطرق في جنوب أفريقيا . شملت عينة البحث مائة وثلاثين سائقا (130) ومائة وواحد وأربعين راكبا (141) وهم من الذين شاركوا في حادث مروري حيث تمت مقابلتهم في الأماكن العامة . في كلتا المجموعتين كان متوسط الأعمار بين 25 سنة و34 سنة . في 34 حادثا (12.2%) قتل أحد أفراد الأسرة ، وفي 68 حادثا (24.4%) قتل عضوا من غير العائلة . ومن مجموع 272 حادثا كان هناك 197 (72.4%) قد أصيب شخص (السائقين والركاب على حد سواء) وفي 168 حادث (61.7%) تم نقل المصاب أو السائق إلى المستشفى . سبعة وثمانون من السائقين (63%) لا ينظرون إلى أنفسهم على خطأ ، بينما 51 من السائقين (37%) منهم يعتقدون أنهم كانوا على خطأ . بعد الحادث المروري أظهر كل من السائقين والركاب انخفاضا كبيرا في رفاهيتهم . أظهر السائقون الذين يعتقدون أنفسهم أنهم لم يكونوا على خطأ أظهروا تعاملأ أفضل من الذين لا يعتبرون أنفسهم على خطأ . وأظهر الركاب ذو الصلة بالسائقين انخفاضا في الرفاهية من أولئك الأفراد الذين لا علاقة لهم . ووجدت نتائج تحليل المسار للسائقين أن عقدة الشعور بالذنب ، ولوم الذات وعدم الارتياح الأسري ، والتأثير السلبي على الرفاه الشخصي .

● الدراسات العربية :

4-6: دراسة أحمد مصطفى العتيق ، (2001) العنوان "الصدمة النفسية المرتبطة بتعرض الأطفال وإصابتهم لحوادث الطرق في جمهورية مصر العربية " :

هدفت الدراسة تعرف الاضطرابات النفسية الناتجة عن الصدمة لدى عينة من الأطفال المصابين بحوادث الطرق وتعرف مستويات التوافق النفسي وأساليب مواجهة المواقف الضاغطة لدى العينة ، وقد شملت عينة الدراسة عددا من هؤلاء الذين تعرضوا لحوادث الطرق في جمهورية مصر العربية ، وشملت أداة الدراسة على قائمة أعراض اضطرابات الضغوط التالية للصدمة ومن إعداد الباحث ، إضافة إلى مقياس التوافق النفسي.

واسفرت نتائج الدراسة عن وجود فروق بين الأطفال من المصابين في حوادث الطرق وأطفال غير مصابين بحوادث طرق وذلك في مختلف أعراض اضطرابات الضغوط التالية للصدمة ، وكان الأطفال المصابون من حوادث الطرق يعانون من سوء التوافق النفسي بمختلف جوانبه وأن أساليب المواجهة الإقدامية لم تظهر إلا في أسلوب البحث عن الدعم الاجتماعي .

5-6: دراسة عامرين ناصر المطير، (2004) ، العنوان "درجة خطورة حوادث المرور بالمملكة العربية السعودية ومقارنتها ببعض الدول الأخرى ":

هدفت الدراسة إلى التعرف على التوزيع الجغرافي لحوادث المرور في المملكة العربية السعودية ودراسة خطورة هذه الحوادث مقارنة ببعض الدول المتقدمة في مجال السلامة المرورية ، وقد استخدمت عددا من المقاييس الإحصائية المتفق عليها دوليا ، أظهرت النتائج خطورة حوادث الطرق في المملكة ، وأنها كانت مرتفعة جدا بالمقارنة مع مؤشرات الخطورة لدول الاتحاد الأوروبي وكندا والولايات المتحدة الأمريكية وأظهرت نتائج الدراسة الآتي :

- إن ما يسجل في الإحصائيات الرسمية من أعداد المتوفين بسبب الحوادث المرورية لا يمثل مستوى (54.7%) من العدد الفعلي .

- إن نسبة الحوادث في المملكة مرتفعة جدا مقارنة بالدول الأخرى .

- اتضح أن مؤشر ضحايا حوادث المرور بالنسبة لعدد السكان مرتفع بدرجة كبيرة جدا مقارنة مع الدول الصناعية إذ بلغ (39) قتيلا لكل ألف نسمة من السكان مما يؤثر ضعف المؤشر في الدول الأخرى .

- إن نسبة الضحايا الذكور أعلى من الإناث إلا أن قتلى الحوادث من النساء أعلى من مثيلاتها في الدول الأخرى .

6-6: دراسة عودة مصطفى علي بني أحمد ، (2003) ، العنوان "حوادث المرور أسبابها وعلاجها من منظور تربوي إسلامي ":

هدفت الدراسة إلى الوقوف على أهم الأسباب التي أدت إلى زيادة حوادث المرور في الأردن وبيان دور التربية الإسلامية في علاج السلوك الخاطئ ، وتقديم دراسة تساعد الجهات المعنية بحوادث المرور . ولتحقيق أهداف الدراسة قام الباحث بتطوير استبانة لاستقصاء أهم الأسباب التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية . وقد وزعت الأسباب على أربعة مجالات هي الإنسان ، الطريق ، المركبة ، والجهات التنفيذية . واختار الباحث عينة عشوائية من بلدة ساكب في الأردن بحجم (800) مواطن من المشاة والسائقين وأفراد الأمن .

وأظهرت النتائج أن تقديرات أفراد العينة لأسباب حوادث المرور وحسب درجة متوسطاتها الحسابية هي على التسلسل ، المركبة ، الطرق ، الإنسان ، والجهات التنفيذية ، كذلك وجود فروق ذات دلالة إحصائية وحسب متغير الجنس في ثلاثة مجالات لأسباب حوادث المرور وهي الإنسان ، الطريق ، المركبة ولصالح الإناث أي أن متوسطات الإناث كانت أعلى من مثيلاتها الذكور ، بينما لم تظهر فروق دالة في الأسباب المتعلقة بالجهات التنفيذية ، وظهرت فروق دالة

في تقديرات أفراد العينة لأسباب حوادث المرور حسب نتائج أفراد العينة مشاة ، سائقون ، رجال مرور وأيضا حسب متغير العمر .

7- اقتراحات الدراسة :

على ضوء نتائج هذه الدراسة نقدم الاقتراحات الآتية :

- نظرا لأهمية مشكلة حوادث الطرق ، فالحاجة ماسة إلى تسليط الضوء على هذا الموضوع ، والمزيد من الدراسات النظرية والميدانية .
- تضمين مناهج التعليم التربوية المرورية بإدراج مادة السلامة المرورية وذلك على مستوى كل مراحل التعليم القاعدي إلى التعليم العالي .
- تطوير الخدمات النفسية والاجتماعية والتربوية للمصابين بحوادث المرور ، وذلك بالتكفل النفسي والاجتماعي للمصابين وخلفهم .
- التحسيس الإعلامي بمخاطر وآثار حوادث الطرقات ، وذلك باستخدام كافة وسائل تكنولوجيات الإعلام والاتصال .
- تفعيل دور مؤسسات التنشئة الاجتماعية والرسمية وغير الرسمية للقيام بمسؤولياتها تجاه من هم تحت كفالتها ورعايتها وتحسيسهم للقيام بالمخاطر المترتبة عن حوادث المرور على الأفراد والأسرة والمجتمع .
- ترسيخ الوعي لدى المواطنين بضرورة الإلتزام بقواعد وقوانين المرور .
- ضرورة مساهمة الحركات الجهوية ، المجتمع المدني ، الأحزاب ، النقابات ، الجمعيات الخيرية ، في عمليات التحسيس والتوعية بمخاطر مشكلة حوادث الطرق .
- إعادة النظر في منح تراخيص القيادة ، من خلال التكوين الكافي النظري والتطبيقي وإثبات التأهيل والكفاءة في القيادة .

* خلاصة :

إن مشكلة حوادث الطرق باتت تشكل خطرا كبيرا على الأفراد والأسر والمجتمعات بما تتركه من آثار نفسية واجتماعية وتربوية تعكر صفو الحياة الأمانة المطمئنة بما تتركه من جراحات مستديمة ، وخبرات سيئة على المصابين وذوهم ، كما أنها تشكل هدرا اقتصاديا جسيما يكلف خزينة الدولة ثمنا باهضا هي في حاجة ماسة إليه للقيام بأعباء البناء والتنمية والتطوير الإقتصادي والصناعي والفلاحي ، والخدماتي ، مما يستدعي القيام كل بواجبه إزاء هذه المشكلة العويصة ، ودراستها الدراسة الواعية العميقة للحد من خطرها وفضاعتها .

● قائمة المراجع :

- 1- إبراهيم علي جبيل (1998). حوادث الطرق في ليبيا . طرابلس.
- 2- أحمد محمد البوني (1987). الجوانب النفسية لمشكلة حوادث المرور. ط1 . الهيئة القومية للبحث العلمي . طرابلس.
- 3- أحمد عزت راجع (1965). علم النفس الصناعي . ط2. الإسكندرية . الدار القومية للطبع والنشر .
- 4- أحمد مصطفى العتيق (2001). الصدمة النفسية . طبيعتها . نظرياتها . برنامج لمساعدة الذات في علاجها . مكتبة الأنجلو المصرية . القاهرة . ص 23-24.
- 5- أمال الله الصادري (2011). دراسة لعناصر العلاقة المرورية . شرطة عمان السلطانية . الإدارة العامة للمرور.
- 6- اللجنة الشعبية العامة للعدل والأمن (2011). الإدارة العامة للمرور والترخيص . الإحصاء المروري .
- 7- المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق . وزارة النقل . دراسة احصائية المرور في الجزائر خلال 11 شهر الأولى من السنة 2009.
- 8- أحمد محمد الكميش (1991). الأسباب الرئيسية لحوادث المرور. ندوة حول حوادث السير على الطرقات . دار الكتب الوطنية . بنغازي .
- 9- بشير القبي (2005). الأبعاد القانونية والاجتماعية والنفسية . طرابلس . سلسلة كتاب الوعي الأمني . مطابع العدل.
- 10- جمال الدين ابن منظور (1965). لسان العرب. ج2. بيروت . دار بيروت للنشر والطباعة .
- 11- جمعة أحمد محمد البشير (1998). بعض الآثار السلبية الإقتصادية والاجتماعية والنفسية الناجمة عن حوادث الطرق .رسالة ماجستير غير منشورة . جامعة الفاتح . كلية العلوم الاجتماعية .
- 12- حسان زيدان (1994). الإسعافات الأولية لحوادث الطرق . بيروت . مؤسسة عز الدين للطباعة والنشر .
- 13- سمير محمد غويبة (2008) . حوادث الطرق ، الحرب المفتوحة (المشكلات والحلول). عمان . دار زهران للنشر والتوزيع .
- 14- علي محمود الحضيري (1998). حوادث الطرق وآفاق السلامة . بنغازي . دار الكتب الوطنية .
- 15- فايز أكليل (1999). (عن محمد ضو علي طالب). (2011-2012). رسالة ماجستير . جامعة الجزائر 2 .

- 16- فوزية عمارة عبد الله بلق (2005). حوادث المرور في شعبة النقاط الخمس وآثارها الإقتصادية والاجتماعية للمدة في 1994-2004 . دراسة في جغرافيا النقل . رسالة ماجستير غير منشورة . جامعة السابع أفريل . مركز البحوث والدراسات . كلية الآداب . قسم الجغرافيا .
- 17- عامر بن ناصر المطير (2003). درجة خطورة حوادث المرور بالمملكة العربية السعودية ومقارنتها ببعض الدول الأخرى . مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية . ع 115.
- 18- علي الحوات وآخرون (1985). النظرية الإجتماعية . اتجاهات أساسية . منشورات شركة إي للطباعة والنشر العلمي . ناثا . مالطا .
- 19- عودة مصطفى علي بني أحمد . (2003). حوادث المرور : أسبابها وعلاجها : من منظور تربوي إسلامي . رسالة ماجستير غير منشورة . جامعة اليرموك . كلية الشريعة والدراسات الإسلامية . ص 127.
- 20- محمد ضو علي طالب (2011-2012). الآثار النفسية والاجتماعية والتربوية الناتجة عن حوادث الطرق بليبيا . رسالة ماجستير . جامعة الجزائر 2 . كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية . قسم علم النفس وعلوم التربية والارطفونيا
- 21- منى امجاور الفرجاني ، توفيق عبد السلام المروم . (2009). التصميم الهندسي السيئ وآثاره على السلامة المرورية . المؤتمر الدولي الأول لسلامة الطرقات . طرابلس . ليبيا .
- 22- هاني سمير (2010). مجلة محكمة تصدر عن وزارة الشؤون الدينية . عدد 01. الجزائر .
- 23-RMAYOU ,B BRYANT ,and RDuthiel .(1993).Psychiatricconsequences OF rodtrafficaccidents .BMJ .septemer 11; 307 (6905):647-651.
- 24-Thomas J ,Neuhaus,MatthiasWartmann,Markus Weber ,MarkusA –landolt and Guidof .Laube .(1997.Psychosocialimpact of living –relatedkidneyTransplantry, volume 7,number 2-61-68.
- 25- Pettzer K. renner W .().Psychosocial correltes of the hmpact of roadtraffic accidents amongsovthAfrican drivers and passengers, Pub Med AccidAnalprev .2004.May; 36(3): 367-74.
- 26-Willard Kerr.(1957). ComplementaryTheories of safetyPsychology . journal of social Psy chology .vol.45.
- 27- Yunis AL- Fenadi .(2010).mzeteorological in formation androadsafetyinlibion National meteorologiccalcenter .tripali . libya.
- 28- <http://WWWtraffic.gov.com>
- 29-(-WWW.tout sur pargesier ,6661,htML).