

التداعيات الاجتماعية والاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر

The Social And Economic Repercussions Of Traffic Accidents
In Algeria

تاريخ القبول: 2019/05/12

تاريخ الإرسال: 2018/06/17

في الجزائر تمثل حوادث المرور هاجسا مخيفا بالنسبة لمستعملي الطرقات، لما حققته من ارتفاع مرعب في الأرقام، حيث تُخَلَّف حوادث السير في الجزائر 13 قتيلا و 175 جريحا يوميا في المتوسط؛ أي بمعدل 4500 قتيل سنويا و3500 شخصا بعاهات مستديمة، يمثل الشباب غالبية ضحايا هذه الحوادث، ما دعا البعض إلى وصف هذه الظاهرة المرورية بإرهاب الطرقات. نظرا لأن الحوادث المرورية تسبب تكاليف ضخمة يتكبدها المجتمع من خسائر في الأرواح ما بين وفيات وإصابات كذلك إتلاف الممتلكات العامة والخاصة، ما ينعكس على الفاقد في الناتج الاقتصادي، جاءت هذه الدراسة لإبراز حجم الكلفة الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور.

الكلمات المفتاحية: حوادث المرور؛ الكلفة الاقتصادية لحوادث المرور؛ التداعيات الاجتماعية لحوادث المرور

بوزيد سراغني (*)

جامعة قسنطينة 1- الجزائر

fouzisera@yahoo.fr

خولة بوناب

جامعة باتنة 1- الجزائر

khawla-melek@hotmail.fr

ملخص:

الخسائر التي تسببها حوادث السيارات والمركبات تفوق غيرها من الخسائر الناجمة عن مختلف أنواع الجرائم، وأصبح عدد الضحايا من الوفيات والجرحى والمعاقين بسبب الحوادث المرورية في العالم، يتجاوز عدد الذين يقتلون أو يتأثرون سنويا بمختلف أشكال الصراعات والمنازعات الأمنية على المستوى الدولي؛ حيث قدرت التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور ما بين 1 إلى 3% من إجمالي الدخل القومي لدول العالم، وأن 10% من أسرة المستشفيات في العالم تشغل بإصابات ناتجة عن حوادث الطرق، من هنا استحدثت حوادث المرور أن تكون معضلة العصر، دون منازع.

(*)- المؤلفُ المراسل.

Abstract:

Losses caused by vehicle and vehicle accidents outweigh other losses due to various types of crime. The number of victims, deaths, injuries and persons with disabilities due to traffic accidents worldwide exceeds the number of people who are killed or affected annually by various forms of international conflicts and security conflicts; traffic accidents account for between 1% and 3% of the total national income of the world, and 10% of hospital beds worldwide suffer from road traffic injuries.

In algeria, traffic accidents are a terrible concern for road users due to the alarming rise in figures. Algeria's traffic accidents have left 13 dead and 175 wounded daily on

average; an average of 4,500 people per year and 3,500 people with permanent disabilities. Accidents, what some called to describe this traffic phenomenon by roads terrorism.

Because traffic accidents cause huge costs incurred by the society from the loss of life between deaths and injuries as well as the destruction of public and private property, which is reflected in the loss of economic output, this study aims to highlight the economic and social cost of traffic accidents in algeria.

Key Words:

Traffic accidents; economic cost of traffic accidents; social consequences of traffic accidents

مقدمة:

مع كل حالة تقدم وتطور في العالم وبفعل الثورة العلمية والتقنية الجبارة وقبلها الثورة الصناعية، فإن لهذه الحالة، من جانب آخر، مظاهر قد تبدو سلبية إن لم تحسن الدول استغلالها والتحكم بها، لذا فإن التقدم الهائل في وسائل النقل المختلفة وخصوصا السيارات قد صاحبه كثرة الحوادث الناجمة عن استخدامها، والتي باتت تشكل قلقا دائما على الأفراد والحكومات على السواء، في ظل ظاهرة ازدياد حوادث السيارات وسقوط ضحايا احتلت نسبتهم المرتبة الثانية بعد ضحايا الحروب والمعارك الضارية.

إنه وباء يغزو المجتمعات المتقدمة، مرض العصر، يقتل أكثر مما تقتل أمراض القلب والسرطان، إنه إرهاب الطرقات، ظهر مع تطور التكنولوجيا وإبداع الإنسان وتمدن الحياة وعصرنتها، ولد مع اختراع السيارة وتطورها، خاصة في زيادة سرعتها، هذه السرعة المحيية عند الإنسان المعاص، هذه المصطلحات التي أردنا أن نقدم بها لهذه المشكلة التي تزداد حدتها يوما بعد يوم دون توقف أو تراجع، هي ظاهرة الحوادث

المرورية، وعندما نتكلم عن هذه الظاهرة المؤلمة والمؤسفة لا بد لنا أن نخرج من جو السرد التاريخي، الذي تميز به الطرح التقليدي، إلى مقام سرد الحقائق التي لا بد أن تقال بوضوح وشفافية عالية، والتذكير بالخسائر والتكاليف الهائلة، في شتى المناحي والمجالات التي لا بد أن تحصى وتقيم، لتقدم للناس في حلة واضحة وبلغة بليغة.

في ظل الوضع المأساوي الذي خلقته حوادث المرور؛ بما يترتب عليها من خسائر وتداعيات، أضحت هذه الأخيرة من أبرز المشكلات الأمنية^(*) التي تواجه تطور المجتمعات المعاصرة اليوم، لأنها أصبحت تقف حجر عثرة في طريق نموها وازدهارها، ويتضح ذلك بشكل جليا في الدول النامية، حيث أكدت منظمة الصحة العالمية في آخر إحصائيات لها هذا العام⁽¹⁾، أن حوادث المرور تمثل:

- السبب الأول للوفاة في الدول ضعيفة ومتوسطة الدخل القومي؛
- السبب الأول للوفاة بين الشباب، الذين تتراوح أعمارهم من 15 و 29 سنة؛
- تتسبب في جرح وإصابة ما بين 20 و 50 مليون شخص سنويا؛
- لها كلفة اقتصادية عالية جدا، إذ تمثل 3% من الدخل السنوي الخام للدول.

إن حوادث المرور ظاهرة موجودة في كل الدول، سواء تلك المصنفة بدول العالم الأول من حيث تقدمها التقني والصناعي وتلك المجتمعات المتخلفة صناعياً وتكنولوجياً، إلا أن هناك اختلافاً في الكم والكيف لتلك الحوادث بين تلك المجتمعات، مرد ذلك في أغلب الأحيان إلى الثقافة المرورية، المرتبطة بالسائق نفسه؛ على الرغم من وجود أسباب كثيرة ومتداخلة تؤدي إلى الحادث، فلا شك أن نوع الطرق واختلافها من حيث عرضها واتساعها وما يحيط بها من صخور وأشجار ودواب سبب من أسباب وقوع الحوادث، ووجود التقاطعات في الشوارع بشكل غير مدروس مع خلو تلك الشوارع من اللوحات الإرشادية للسائقين من أسباب وقوع الحوادث المرورية، مع كل هذا تؤكد الدراسات أن الإنسان، المتمثل في قائد المركبة، له الدور الأكبر في وقوع الحوادث المرورية بنسبة 83 %، بينما العوامل الأخرى من طريق ومركبة تشكل النسبة الباقية أي حوالي 17 %⁽²⁾.

إذن فالعامل الأكثر تسببا في الحوادث، كما تقول الدراسات، هو العنصر البشري المتمثل في السائق الذي يلعب الدور الرئيسي في وقوع الحوادث، فخصائص السائق

الثقافية والتعليمية والعمرية والنفسية تلعب دوراً بارزاً في وقوع الحوادث المرورية، فقد أكدت بعض الدراسات أن الحوادث المرورية تقل بين الفئات ذات المستوى التعليمي المتقدم لما يؤدي ذلك من إكساب للخبرة ورفع الكفاءة وحسن التصرف مع مستجدات الطريق. كما أن العوامل الانفعالية والاتجاهات النفسية السلبية تجاه بعض المواقف الاجتماعية في الحياة اليومية تؤدي إلى حالة نفسية مضطربة وغير مستقرة تكون عامل قويا في ارتكاب حوادث مرورية.

لا ننسى هنا الإشارة إلى أن حوادث المرور، من الناحية الدينية والشرعية، تضرب في مقاصد الشريعة الخمسة "الكليات الخمس": التي ما نزل الشرع الكريم إلا لحفظها وصونها: حفظ الدين؛ حفظ النفس؛ حفظ العقل؛ حفظ النسل؛ حفظ المال⁽³⁾.

إن حوادث المرور، في الحقيقة تمس مباشرة أربعة من هذه الكليات الخمس: النفس، العقل، النسل والمال؛ مما يعطي هذا الموضوع "التداعيات الاجتماعية والاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر" أهمية بالغة، بل خاصة.

تعاني جميع دول العالم، غنيها وفقيرها، من مشكلة حوادث المرور؛ ذلك أن لها آثار وتداعيات كثيرة وعميقة على الفرد والمجتمع على السواء. سعت هذه الورقة أن تركز على أهمها: التداعيات الاقتصادية في (محور أول) والتداعيات الاجتماعية في (محور ثان).

المحور الأول: الكلفة الاقتصادية لحوادث المرور

تعرف الكلفة الاقتصادية بأنها مجموع النفقات والأعباء المادية الإضافية المباشرة التي تتحملها خزينة الدولة بسبب حوادث المرور كما هو الحال في الأضرار التي تصيب المركبات، والطرق والجسور والإشارات المرورية⁽⁴⁾.

تهتم معظم الدول، خصوصاً المتقدمة منها، بحساب تكلفة الحوادث المرورية بصفة سنوية؛ لمعرفة مدى تأثير الخسائر المادية التي تخلفها على الناتج المحلي وأيضاً من أجل تقويم فعالية إستراتيجيات السلامة المرورية المعمول بها.

تعد الولايات المتحدة الأمريكية من أبرز الدول التي تهتم بتقدير التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور، وأكثر الطرق شيوعاً في الولايات المتحدة لحساب هذه التكلفة:

1- أسلوب مجلس السلامة الوطني NSC.

2- أسلوب الإدارة الوطنية لسلامة المرور على الطرق (5) NHTSA.

يمثل البعد الإنساني الفداحة الكبيرة، في ظل الوفيات والإعاقات المتزايدة، حيث توقع التقرير الأخير لمنظمة الصحة العالمية (6) أن حوادث المرور ستشكل السبب السابع للوفاة في 2030. فالخسائر البشرية والمادية من أهم المشكلات التي تواجه المجتمعات؛ نظرا لحجم هذه الخسائر وتأثيرها السلبي على التنمية؛ فقد أكدت بعض الإحصائيات أن التكلفة المالية لحوادث المرور في الدول النامية تفوق الـ 65 مليار دولار سنويا (7)، وهو المبلغ الذي يتجاوز حجم المعونات المالية التي تتلقاها هذه الأخيرة، في حين بلغت 150 مليار دولار في الولايات المتحدة الأمريكية و200 مليار في الاتحاد الأوروبي (8). قدرت دراسة علمية حديثة حجم الخسائر الاقتصادية الناجمة عن الحوادث المرورية في الوطن العربي بنحو 24.1 مليار دولار كنتاج لتقديرين، خسائر التلفيات والإصابات والوفيات. إذ أفصحت الدراسة بأن تكلفة الحوادث المرورية من تلفيات في الممتلكات العامة والخاصة لوحده استحوذ على نسبة كبرى بحوالي 19.1 مليار دولار سنويا من إجمالي الفاقد الاقتصادي، وقد بلغت الخسائر في المملكة العربية السعودية لوحدها 2.135.582.676 ريالاً.

في الجزائر، ورغم تراجع نسبة حوادث المرور (9)، بعد تطبيق سلسلة النصوص الردعية لقانون المرور الجديد، إلا أن طرقاتنا لا تزال تحصد العشرات من الأرواح شهريا بالرغم من أن النصوص المتضمنة تبدو أكثر حزما وصرامة، وبالرغم من التعزيزات الأمنية التي رافقت تطبيق هذا القانون، وهذا ما تؤكد الحصيلة الثقيلة المقدمة من قبل مصالح الأمن والدرك الوطنيين، وما تترجمه أيضا الإحصائيات المقدمة من طرف المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

أشارت آخر حصيلة، للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، إلى تسجيل وفاة أكثر من 2800 شخص وإصابة 28647 آخرين بجروح، في أكثر من 19500 حادث مرور خلال الأشهر التسعة الأولى من سنة 2017 على مستوى التراب الوطني. (10)

تؤكد إحصائيات أن نسبة المتوفين للمصابين، في الجزائر، حوالي 0.071 وأن النسبة لكل 1000 حادث مروري تساوي 97 حالة وفاة و1362 مصاباً⁽¹¹⁾.

تسببت حوادث المرور، بحسب تصريح وزير الداخلية، نور الدين بدوي، في خسائر تصل قيمتها إلى 200 مليار دينار جزائري، بما يعادل حوالي 2 مليار دولار⁽¹²⁾. تكون الخسائر المادية من المصاريف الآتية:

- تكلفة الخدمات العلاجية المقدمة للمصابين أثناء وقوع الحادث، وتتضمن تكلفة العلاج، الإقامة في المستشفيات، تكلفة الإسعاف وتكلفة الفحص والمراقبة الطبية للمصابين؛

- التكاليف المباشرة على تكلفة الأضرار في الممتلكات العامة والخاصة ومنها الأضرار التي تلحق بالمركبة وإزالتها من الطريق والأضرار التي لحقت بالطريق مثل تلف أعمدة الإنارة العمومية للطرقات أو أسوار المباني؛

- تكاليف إدارة الحوادث المرورية ومنها تكاليف التحقيق في الحوادث وفحص المركبات ورفع المركبات المتضررة وخدمات الإطفاء والإنقاذ وإزالة مخلفات الحادث؛ - تكاليف ما تتحمله شركات التأمين من مبالغ طائلة تصرف على المركبة المؤمن عليها تأمين شاملاً؛ حيث تقوم هذه الشركات بتحديد تكلفة إصلاح هذه السيارة وتكلفة إصلاح السيارات الأخرى وكذلك دفع المبالغ للمتضررين من الحادث خاصة إذا كان مالك المركبة يملك تأميناً شاملاً على مركبته وعلى غيره؛

- استنزاف الوقت؛ بسبب الاختناقات المرورية الطويلة، التي تنجم عن حوادث المرور، فيضيع الوقت بالتالي في الطرقات بدل أن يسخر في العمل والإنتاج الذي يسهم في نهضة الأمم وتطورها، وهذه حقيقة كونية أكدتها العديد الدراسات المختصة؛ حيث أجمعت هذه الأخيرة على وجود علاقة وثيقة بين تطور الاقتصاد، بشكل عام، وكفاءة شبكات الطرق والمواصلات.

- تكلفة الفاقد في الإنتاج نتيجة الإصابة؛ بمعنى أن العنصر البشري* في حالة إصابته بحادث قد يتوقف عن العمل نتيجة الإصابة أو الإعاقة وذلك يؤثر، بالتأكيد، على مستوى الإنتاج الوطني، فإذا علمنا أن معظم ضحايا الحوادث المرورية من فئة الشباب، أدركنا خطورة ذلك على المجتمع، خصوصاً في بلد كالجزائر يسير بخطى

حيثة نحو الرقي والتقدم، ويحتاج لسواعد كل أبنائه أبناءه القادرين على العطاء والإنتاج.

جدول يبين المصاريف التي تتكبدها الدولة في توفير التعليم لكل فرد بحسب كل مرحلة دراسية، بالاعتماد على المعيار الذي وضعتة اليونسكو سنة 1975⁽¹³⁾.

الشهادة	التكلفة/ بالدولار الأمريكي
الابتدائية	4500
المتوسطة	10500
الثانوية	10500
الليسانس	14800
الماجستير	11000
الدكتوراه	22500
المجموع الكلي	73800

المحور الثاني: التداعيات الاجتماعية

يقصد بـ "الكلفة الاجتماعية لحوادث المرور" تلك النفقات والأعباء الاجتماعية الإضافية المباشرة وغير المباشرة التي يتحملها المجتمع أو خزينة الدولة بسبب حوادث المرور كما هو الحال في: النفقات الصحية على ضحايا وجرحى الحوادث المرورية، أعداد الأيتام، والأرامل، وأعداد المعوقين جسدياً سواء أكانت الإعاقة دائمة أو مؤقتة⁽¹⁴⁾. كما يقصد بالآثار الاجتماعية للحوادث المرورية تأثير هذه الحوادث على كيان الفرد الأسرة، والمجتمع⁽¹⁵⁾.

من الصعوبة بمكان أن يستطيع أحد تحديد التكاليف الاجتماعية، أو التكاليف التي يفقدها المجتمع في هذا المجال وعلى وجه الدقة. لكن المؤسف له حقا أن الآثار السلبية لحوادث السيارات ترتبط في أذهان الكثيرين بالخسائر المادية والآلام والإعاقات الجسدية فقط، أما الآثار النفسية، وربما بسبب خفائها على الملاحظة الحسية المباشرة، فلا يُلتَمَت إليها، ويتجاهلها الكثير حتى ممن لهم صلة من الباحثين⁽¹⁶⁾.

لاشك أن المجتمع والأسرة سيفقد أمور ومسائل مادية من جراء الحوادث المرورية، ولكن التكلفة الاجتماعية تتطوي على تكاليف مختلفة منها ما يتعلق بالجانب الروحي والنفسي الذي تتعرض له الأسرة التي تفقد أحد أفرادها، أو ما يتعلق بفقدان الدولة والمجتمع لأحد عناصرها المنتجين، سيما إذا كان هذا المفقود من ذوي الخبرة والكفاءة وبالتالي تكون عملية الخسارة كبيرة جدا، وقد تصل عملية الخسارة أحيانا إلى فقدان البلد لفرصة تطور.

إدراكا لفداحة الكلفة الاجتماعية لحوادث المرور عدها البعض، ونحن منهم، تهديدا حقيقيا للأمن الاجتماعي^(*)، بما يمس أحد أهم ركائز الأمن القومي للدول؛ فقد أصبحت حوادث المرور بحق إرهابا يسهم في إزهاق أرواح الجزائريين "الثروة الحقيقية والدائمة للبلد" وممتلكاتهم يوميا، بأعداد مهولة وتكاليف اقتصادية باهظة جدا، ونحن في غفلة من أمرنا؛ لأسباب كثيرة ومتعددة، ربما يأتي على رأسها نقص واضمحلال الوعي المروري، الذي يأتي تنظيم هذا الملتقى في إطار تعميقه وتأكيد على ضرورته وأهميته بالنسبة للدولة الجزائرية؛ التي عانت منذ فترة قريبة جدا من نزيف بشري ومادي حاد نتيجة الإرهاب الأعمى الذي اجتاح البلاد، ومن هنا نتوجه بالشكر الجزيل لمنظميته والمشرفين عليه ولا أنسى المشاركين فيه سواء بالحضور أو المداخلات. إن الأمن الاجتماعي في أبسط تعاريفه هو:

- حالة تنبثق من الشعور بالانتماء وتستند إلى الاستقرار وتستمد مقوماتها من النظام؛ بمعنى أن هذه الحالة تفترض وجود بناء تنظيمي أو تنظيم اجتماعي اتفافي يشعر فيه الأفراد بالانتماء ويتسم بالثبات والاستقرار والدوام ويحدد مواقع أعضاء ذلك التنظيم وحقوقهم وواجباتهم⁽¹⁷⁾.

- تظهر حالة اللاأمن حينما يحدث الانفصام بين أهداف المجتمع والوسائل المتبعة لتحقيقها؛ عندما تفقد المعايير الاجتماعية قدرتها على ضبط سلوك الأفراد والجماعات ووضع سلطة تحكم تصرفاتهم⁽¹⁸⁾.

- "انتصار الإنسان على نفسه".

- توفير وسائل الرفاهية التي تضمن الأمن الوجودي للمواطنين (Existential Security)؛ أي الدخل والحماية الاجتماعية والصحة والأمن الأساسي في الحياة

اليومية⁽¹⁹⁾. بمعنى توفير الأمن الغذائي والأمن في مكان العمل والأمن البيئي، بالتركيز على المخاطر الاجتماعية.

- الحالة التي يشعر فيها المواطن بأن أنظمة الدولة الرسمية تلبى حاجاته الأساسية⁽²⁰⁾، وليس هناك في ما أعتقد حاجة أساسية أكثر حفظ الروح والسلامة الجسدية من الحوادث المرورية.

- قطاع المرور من القطاعات المهمة والمفتاحية، لتطور الدول ورفقيها، لهذا تصرف الجزائر على هذا القطاع ملايين الدولارات بغية تحسينه وتطويره.

يمكن أن تتبلور الآثار الاجتماعية لحوادث المرور في:

أولاً- ينتج عن الحادث المروري إصابات بدنية تسبب نسبة من العجز الجسدي، تؤثر على صاحبها من حيث قدراته على الأداء والإنتاج في العمل وعلى نشاطه الاجتماعي، وقد يتطور الأمر إلى الإصابة ببعض الأمراض النفسية نتيجة الإصابة البدنية؛ مما يخلق جو من التوتر داخل المحيط الأسري والمجتمع ككل، ويكون الأمر أشد سوءاً وألماً على الأسرة والمجتمع حين تفقد أحد أفرادها بالوفاة نتيجة الحادث المروري، وبالتالي تخلف عواقب مؤثرة على تركيب المجتمع والأسرة المتضررة نتيجة لذلك، ولو أدرك البعض ما تسببه الحوادث المرورية في حياة المجتمع من مآسي، لما وصلت ظاهرة الحوادث المرورية إلى هذا الحد من الخطورة والأهمية.

ثانياً- تعد الضغوط الحادة المصاحبة عموماً للصدمات النفسية الناتجة عن حوادث السيارات؛ التي تتسبب في حدوث خلل في التركيب الكيماوي لمخ الإنسان، وما ينتج عنها من أعراض فسيولوجية تعرف في مجال الطب النفسي بالاضطرابات الناتجة، والضغوط الصدمية (Post Traumatic Stress Disorder) وهي لا تقتصر على مرتكب الحادث وحده بل تمتد إلى المرافقين له وللأسر جميعاً بل يمتد ضررها حتى لمن يشاهد الحادث.

يعود السبب الرئيس في التعرف على هذا المرض النفسي الخطير إلى الحرب الفيتنامية، فقد لوحظ في السبعينات (1970) على الجنود الأمريكيين الذين شاركوا في حرب فيتنام، أعراض اضطراب ما بعد الضغوط الصدمية، وذلك بعد تسعة أشهر إلى ثلاثين شهراً من تسريحهم من الخدمة العسكرية. وقد أثارت هذه

الملاحظة دهشة الباحثين، فالمتوقع هو حصول أعراض هذا الضغط في أثناء المعركة أو بعدها بأيام، وليس بعد انتهاء الحرب بسنتين أو ثلاث، بل إن بعضاً منهم ما يزال يعاني أعراض هذا الاضطراب، على الرغم من مرور أكثر من ربع قرن على تلك الحرب، وتقدر الدراسات عددهم بنصف مليون من الجنود الذين شاركوا فعلاً في حرب فيتنام⁽²¹⁾.

مع أن وسائل الإعلام الأمريكية ربطت اضطراب ما بعد الضغوط الصدمية (PTSD) بخبرات الحرب الفيتنامية. إلا أنه لوحظ أن هذا الاضطراب يحدث استجابة لحالات أخرى من الضغوط الحادة، وتوصلت بعض الدراسات إلى أنه يوجد في (5) من كل (ألف) من الرجال، و(13) من كل (ألف) من النساء، في المجتمع بشكل عام. دفعت هذه نتائج إلى التساؤل عن أنماط الضغوط الحادة- غير الحروب- التي ينجم عنها اضطراب ما بعد الضغوط الصدمية، فوجد الباحثون أن السبب الأكثر شيوعاً بين النساء هو الاغتصاب الجنسي، إلى جانب أسباب أخرى مثل رؤية شخص ما يموت، أو يتألم من جرح بليغ، أو التعرض إلى حادثة خطيرة، أو اكتشاف خيانة زوجية، في حين كانت الأسباب الأكثر شيوعاً عند الرجال تعزى إلى خبرات المعارك أو رؤية شخص ما يحتضر. وإن هذا الاضطراب يكون شائعاً بين الناس عموماً الذين يتعرضون إلى الكوارث الطبيعية والبيئية مثل الفيضانات والزلازل والحرائق وحوادث القطارات والطائرات والمكبات، وهكذا أصبح هذا الاضطراب معروفاً بين الناس ومعترفاً به كمرض في التصنيف الطبية النفسية بداية من سنة 1987⁽²²⁾.

صنف علماء النفس الحوادث المرورية من بين أحداث الحياة الضاغطة، وقد بذلوا جهوداً كبيرة لتتبع الآثار المترتبة على تلك الأحداث على صحة المرء النفسية والعقلية والعضوية. ومن المنطقي أن يتباين تأثير الحوادث المرورية بتباين درجة الضرر الناجمة من الحوادث المرورية؛ ولكن مهما كان الأثر الناجم عن أحداث الحياة الضاغطة محدوداً إلا أن له آثاراً على الصحة النفسية والعقلية والعضوية للفرد الإنساني. يمكن تفهم ذلك بالنظر إلى الآثار الإيجابية لأحداث الحياة السارة مهما كانت ضئيلة كالاتسامة، فكما أن لتلك الأحداث الإيجابية البسيطة أثر إيجابي على الحياة النفسية والعقلية والعضوية للفرد، فكذلك تكون الآثار السلبية لأحداث الحياة

الضاغطة ضارة مهما كانت بسيطة ، وتزداد تلك الآثار بزيادة تكرار تلك الأحداث حتى ولو كانت بسيطة⁽²³⁾.

1- من أهم مظاهر هذه الاضطرابات النفسية:

- استعادة الذكريات الأليمة أثناء الأحلام "الكوابيس"؛ بما يجعل المريض يعيش في كل ليلة آلامه الماضية وبالتالي يصير مع الوقت سجيناً لتلك الذكريات المرة، التي تحول، مع الوقت، حياته إلى حياة بائسة حزينة نتيجة دورات الأوجاع والآلام المستدامة التي يعانها في كل ليلة؛
- اجترار الذكريات الأليمة عند دخول أقسام الشرطة أو مقابلة الضباط ورجال الأمن؛

- محأولة تجنب الأفكار، والابتعاد عن كل الأنشطة التي لها علاقة بالحدث؛

- الاضطرابات الانفعالية الحادة التي تشتمل على القلق والتوتر المستمر؛

- حالات الاكتئاب المتدرجة من البسيطة إلى الحادة؛

- اضطرابات الوسأوس القهرية بلا مبرر؛

- الشعور بالنقص والعجز وعدم القدرة على اتخاذ القرار؛

- الشعور بعقدة الذنب والدونية؛

- عدم القدرة على إقامة علاقات اجتماعية مع الغير أو المحافظة عليها؛

- الآلام العضوية الجسدية؛ مثل الصداع الكلي أو النصفى، آلام في الجهاز

الهضمي أو الجهاز التنفسي، أو الجهاز الدوري أو ما شابه ذلك⁽²⁴⁾.

- وجد العلماء أن الناس الذين يعانون من توترات ناجمة عن الخبرات الصدمية

ويميلون إلى استرجاع شريط ذكرياتها وتكرار النظر إلى ذواتهم عبر حلقاته أكثر

من غيرهم ويميلون إلى امتلاك جهاز مناعة ضعيف مقارنة بنظرائهم. وقد وجد أولئك

العلماء دلائل على أن مشاعر التوتر تؤدي إلى إفراز الجسم لهرمون الكورتيزول الذي

يؤثر سلباً على القدرة الوظيفية لجهاز المناعة عند الإنسان. فاسترجاع ذكريات

الخبرات الصدمية التي يمر بها الفرد يعني بقاء هرمون الكورتيزول في دمه زمناً أطول.

وربما يكون هذا العامل هو السبب في التأثيرات السلبية على نظام المناعة لدى أولئك

الأشخاص، مقارنة بغيرهم⁽²⁵⁾.

- الإقبال على استهلاك المخدرات والمشروبات الكحولية والانغماس في أحوال الإدمان والتعاطي، هرباً من العيش المستمر في جحيم الذكريات المريرة.

2- من العوامل المساعدة على ظهور الأعراض المرضية السابقة:

- الأحداث المؤلمة التي تمر على الإنسان والمشابهة لما حدث له في الماضي؛
- ظهور أشخاص معينون يذكرونه بآخرين تسببوا له في صدمات نفسية سابقة؛
- أسماء أو وظائف معينة مرتبطة بالأحداث الصدمية السابقة له؛
- المواقف الإنسانية والعلاقات الاجتماعية المرتبطة بأحداث مشابهة لصدماته؛
- الأحلام المزعجة المتكررة التي تتضمن بعض التفاصيل عن صدماته؛
- أحلام اليقظة أو التفكير المستمر فيما حدث له من صدمات سابقة؛
- الأعمال الفنية سواءً الدرامية المقروءة أو المسموعة أو المرئية المرتبطة بصدماته⁽²⁶⁾.

ملاحظة: من الممكن أن يتعرض أي فرد للإصابة بهذه الاضطرابات الناتجة عن الصدمات النفسية من سن الطفولة حتى عمر الشيخوخة، غير أن حدة الإصابة بها تتوقف على عوامل اجتماعية وثقافية ومادية وسمات شخصية تتعلق بالشخص الذي يتعرض لأي صدمة نفسية، وقد تظهر أعراض هذه الاضطرابات بعد عدة أسابيع من الإصابة بالصدمة أو عدة شهور أو سنوات حسب ظروف كل حالة على حده، والشخص العادي قد يستطيع أن يتغلب عليها ويستكمل حياته إذا لم تتداخل هذه الضغوط مع طريقة المعيشة اليومية.

يؤكد المختصون أن على المصابين وعائلاتهم أن يعلموا بأن المشاعر التي تصاحب تعرضهم للحوادث المرورية هي عبارة عن ردود أفعال نفسية طبيعية، وأنها قد تتلاشى مع مرور الوقت؛ لكن إذا استمرت لأكثر من شهر أو كانت حدتها قوية جداً، فمن المهم في هذه الحالة أن يعرض المصاب نفسه على طبيب نفسي مختص؛ لأنه يكون في هذه الحالة قد أصيب بدون أدنى شك باضطراب ما بعد الصدمة.

خاتمة:

- استنتاجات:

- تبين لنا أن حجم الخسائر المادية والبشرية الناتجة عن حوادث المرور؛ سواء على المستوى الوطني، الإقليمي أو الدولي، تؤكد على وجودة خطورة حقيقة، لها تأثيراً

قويا على اقتصاد الدول ونموها ، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة ، الأمر الذي يستدعي تعاون كافة الأجهزة والمؤسسات ذات الصلة ، من خلال وضع استراتيجية تشمل كافة الجوانب التنظيمية والفنية والتشريعية بما يساهم في الحد من الآثار الخطيرة للحوادث المرورية.

- حوادث المرور تشكل أهم الأسباب لاستنزاف الموارد البشرية والمادية للدولة الجزائرية.

- على الرغم من تشابه الإحساس بالألام الجسدية والنفسية للحوادث المرورية ، لكنها مختلفة جدا من حيث إمكانية التحكم فيها ، وهذا يقتضي أولا عدم إغفال تلك الفروق ، وثانيا تطوير استراتيجيات مناسبة للتحكم في كلا النوعين من الألام ، وعدم الاقتصار على تناول الألام الجسدية بالمعالجة وتناسي الألام النفسية ، فقد أكدت الدراسات أن الضغوط الصدمية التي يتعرض لها ضحايا الحوادث المرورية قد تؤدي بهم ، في الغالب ، للشعور بأنهم غير قادرين على أن يعيشوا حياة طبيعية.

- حوادث المرور تمس بالأمن الاجتماعي للجزائر ، لذلك وجب التعامل بجدية مع هذا الموضوع لأنه يمس بالأمن الوطني للبلاد ، وهنا أنصح بضرورة الاستفادة من التجربة الجزائرية في محاربة الإرهاب الذي ضرب البلاد في فترة التسعينات؛ حيث استطاعت الجزائر بفضل استراتيجية متكاملة أن تجعل المواطن يستشعر خطورة الإرهاب عليه وعلى أحبائه؛ ما دفعه إلى الانخراط في الجهد الوطني الذي يصب في محاربه واستئصاله. فبغير تعاون وانغماس المواطن في عملية محاربة إرهاب الطرقات سنظل نراوح مكاننا ، وستزداد الفاتورة الاقتصادية والاجتماعية ثقلا وستضيع الجزائر فرصا حقيقية للتنمية والإقلاع الاقتصادي.

- توصيات:

في ختام هذه الدراسة ، ومن خلال ما اطلعنا عليه وتعلمناه ، أحببنا تقديم بعض التوصيات ، أجمالنا فيما يأتي:

- نظرا لخطورة التداعيات الاقتصادية والاجتماعية والنفسية على البلاد والعباد نوصي بضرورة إدراج مادة السلامة المرورية في برامج التربية والتعليم ليمالا ككمقياس

يدرس في الجامعات الجزائرية، كل هذا من أجل زيادة وتعميق الوعي بخطورة الحوادث المرورية.

- عانينا كثيرا من أجل الحصول على الإحصائيات الوطنية، المتعلقة بموضوع المداخلة، ونعني بذلك إحصائيات تخص التكلفة المالية والاقتصادية وحتى الاجتماعية لحوادث المرور في الجزائر؛ فقد وجهنا بالرفض وحتى بالاستغراب من الجهات المسؤولة، وكأننا نسعى وراء أسرار تمس الأمن القومي، والغريب أننا وجدنا غايتنا على الشبكة العنكبوتية وفي مواقع منظمات دولية، خاصة الموقع الخاص بمنظمة الصحة العالمية. إن هذا السلوك التي يواجهه به الباحث من لدن المؤسسات الوطنية لا يسأهم، الحقيقة في تطور البحث العلمي، ومن هنا ندعو هذه الأخيرة إلى تغيير سلوكها هذا، والسعي لتقديم يد المساعدة للباحثين لأنه لا وجود لبحث علمي في غياب المعلومة الصحيحة والموثقة.

الهوامش والمراجع:

(*)- إدراكا لهذا أقر مجلس وزراء الداخلية العرب في سنة 2002 الإستراتيجية العربية للسلامة المرورية. انظر: راضي عبد المعطي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2008، ص. 10-11.

(1)- <http://www.atlas-mag.net/article/securite-routiere-en-2017> (19/11/2017- 05:03).

(2)- حسن بن سلمان جبران الغزواني، "أثر حوادث المرور على الفرد والمجتمع ودور التربية الإسلامية في الحد منها"، دراسة متاحة على:

<http://www.tarbyatona.net/include/plugins/article/article.php?action=s&id=304> (15/11/2017- 14:15).

(3)- محمد أحمد المبيض، مصلحة حفظ النفس في الشريعة الإسلامية، الطبعة الأولى، مؤسسة المختار للنشر والتوزيع، القاهرة، 2005، ص. 9.

(4)- عثمان محمد غنيم، الكلفة الاجتماعية والمادية لحوادث المرور في محافظات المملكة الأردنية الهاشمية، مجلة جامعة دمشق- المجلد 26 - العدد الأول+الثاني 2010، ص. 696.

(5)- زيد بن محمد الرماني، "الآثار الاقتصادية لحوادث المرور"، متاح على: <http://www.alukah.net/web/rommany/0/21102/> (21/11/2017- 15:10).

(6)- <http://www.atlas-mag.net/article/securite-routiere-en-2017>.

(7)- أحمد درديش وعبد المنعم شريط، واقع حوادث المرور في الجزائر، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 7 الجزء 2، جوان 2017، ص. 1119.

(8) - راضي عبد المعطي السيد، مرجع سابق، ص. 9 و107.
(9) - تراجع عدد حوادث المرور، في التسعة أشهر الأولى من 2017، إلى أقل من 14,78 بالمائة وعدد الوفيات إلى أقل من 10,65 بالمائة وعدد الجرحى إلى أقل من 19,51 بالمائة. انظر:
<http://www.elkhabar.com/press/article/128217/2017> - في- لحوادث- المرور- في-
(20/11/2017- 04:03) .

(10) - المرجع نفسه.

(11) - راضي عبد المعطي السيد، مرجع سابق، ص. 123.

(12) - انظر:

<http://www.elkhabar.com/press/article/105209/> (20/11/2017- 04:08) .

(*) - خاصة إذا علمنا أن غالبية ضحايا حوادث المرور هم من فئة الشباب المنتج في أي دولة، تتراوح أعمارهم بين 11 و40 سنة.

(13) - علي البصري، التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور في العراق، ص. 11. متاح على:
<http://alnoor.se/extra/salat3/8.pdf> (12/11/2017- 07:26) .

(14) - عثمان محمد غنيم، مرجع سابق، ص. 695- 696.

(15) - عابد علي الحمدان، "الأثار الاجتماعية لحوادث المرورية"، مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، 11-13 ديسمبر 2006، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ص. 8.

(16) - حمود هزاع الشريف، "الأثار النفسية لحوادث المرور"، مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، 11-13 ديسمبر 2006، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ص. 1.

(*) - رغم أهمية الأمن الاجتماعي إلا أنه لم يظهر إلا حديثا، ولم يجد الاهتمام الكافي خاصة من علماء الاجتماع، رغم أنه يهتم بالكشف عن الأزمات الاجتماعية العميقة ويجتهد في وضع حلول لها. انظر: خليفة إبراهيم عودة التميمي، الأمن والمجتمع دراسة في العلاقة بين المؤسسات الاجتماعية والمؤسسات الأمنية، مجلة جامعة كويه، العدد 8، 2008، ص. 359-360.

(17) - المرجع نفسه، ص. 360-361.

(18) - المرجع نفسه، ص. 362.

(19) - سارة البلتاجي، الأمن الاجتماعي- الاقتصادي والمواطنة النشطة دراسة في المجتمع المصري، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، الطبعة الأولى، قطر، 2016، ص 27.

(20) - المرجع نفسه، ص 30.

(21) - قاسم حسين صالح، "اضطراب ما بعد الضغوط الصدمية". مقال متاح على:

<http://www.almostshar.com/Subject-Desc.php?Subject-Id=864&Cat-Subject-Id=42&Cat-Id=5> (16/05/2018) .

(22) - المرجع نفسه.

(23) - حمود هزاع الشريف، مرجع سابق، ص. 2.



- (24) - عايد علي الحمدان، مرجع سابق، ص. 7.
- (25) - حمود هزاع الشريف، مرجع سابق، ص. 3.
- (26) - المرجع نفسه.