

الآثار النفسية للحوادث المرورية في محافظة النجف الأشرف دراسة تحليلية للحوادث المرورية في النجف الأشرف للمدة (٢٠٠٣ - ٢٠٠٩)

م.م. لبنى عبد الرسول الصراف م.م. أحمد يحيى عنوز
جامعة الكوفة كلية الآداب / قسم المجتمع المدني

مشكلة الدراسة :

ان تزايد اعداد البشر على رقعة الارض وما يواكبه من ازدياد الآليات والسيارات المتحركة على الطرق وداخل المدن وخارجها ادى الى مواجهة بين مستعملي الطرق سواء أكانوا ركاباً او مشاة والحقيقة ان الاحصاءات الرسمية والواقع العملي يؤكد خطورة مشكلة الحوادث المرورية التي تعاني منها الشعوب بمختلف فئاتها النامية والمتقدمة. (السيد، ٢٠٠٨، ص ٣٧) . ومشكلة الحوادث المرورية مشكلة انسانية ذلك ان فقد جزء من جسد الانسان او فقد حياة الانسان، فإنه وان قدر له تعويض ذلك، فإن هذا التعويض انما يمثل نوعاً من العزاء او تخفيفاً لما يعاينه الانسان المصاب او ذوو القتل من جراء ما اصابهم، ذلك ان الانسان جسد وروح لا يمكن تعويضه كما ان الآلام والاحزان لا يمكن حصرها ولا يمكن جبرها بأي مقابل مهما كانت قيمته، لذلك فالانسان وحياته تستحق كثيراً من الجهد والوقت لصيانتها والحفاظ على سلامتها لذلك فإن دراسة مشكلة الحوادث المرورية وآثارها اصبحت امراً ضرورياً ومهماً وملحاً لفئات المجتمع المختلفة، كما انها يجب ان تكون في مقدمة اهتمام أي شخص مسؤول عن سلامة الانسان. (السيف، ٢٠٠٣، ص ٢٥)

إن حوادث المرور من اكثر المشكلات التي تواجه دول العالم وهي تحمل في طياتها ابعاداً انسانية واقتصادية واجتماعية وسلوكية ونفسية، والحقيقة ان هذه المشكلة من المشكلات المعقدة التي يشترك فيها اكثر من عنصر وهي من المشكلات المتزايدة يوماً بعد اخر، كما انها مشكلة عالمية واقليمية ومحلية وليست مقصورة على دولة بعينها او اقليم بعينه، كما انها مشكلة ادارية تشارك فيها الدولة جميعها وتتطلب جهوداً من اجهزة الدولة الادارية من كافة الاتجاهات، ولا شك انه من الضروري توضيح مشكلة الحوادث المرورية وخطورتها في تصدع شخصية ضحايا هذه الحوادث وكذلك المحيطون بالمصاب او الضحية نتيجة لهذه الحوادث الصدمية، فهي تؤثر في الفرد والاسرة والمجتمع. (البكري، ١٩٩٧، ص ٣٠)

وبذلك تتمثل مشكلة الدراسة بالسؤال الآتي :

ما هو حجم الآثار النفسية الناتجة عن الحوادث المرورية وخطورتها في محافظة النجف الأشرف؟ خصوصاً
وانها مشكلة استفحلت بعد عام ٢٠٠٣، حيث ان لهذه المشكلة اثراً واضحاً على المجتمع.

أهمية الدراسة:

الاداء والانتاج في العمل وعلى نشاطه الاجتماعي
بالتالي، وقد يتطور الامر الى الاصابة ببعض
الامراض النفسية المتولدة نتيجة الاصابة البدنية مما
يخلق جواً من التوتر داخل المحيط الاسري
والمجتمع ككل. ويكون الامر اشد سوءاً وألماً على
الاسرة والمجتمع حين تفقد احد افرادها نتيجة الحادث
المروري وبالتالي تخلق عواقب مؤثرة على تركيب
المجتمع والاسرة المتضررة نتيجة لذلك.

ولو ادرك البعض ما تسببه الحوادث المرورية في
حياة المجتمع من مأسٍ لما وصلت ظاهرة الحوادث
المرورية الى هذا الحد من الخطورة والاهمية.
(الناصر، ٢٠٠٥، ص ١١٨). لذا ارتأينا ان ندرس
الحوادث المرورية في مدينة النجف بوصفها مدينة
تمتاز بالطابع الديني الذي ادى الى جعلها منطقة
مستقبلية ومفتوحة للسياح، اذ يؤمها سنوياً ملايين
الزائرين من مناطق مختلفة من داخل العراق ومن
خارجه لاداء زيارة العتبات المقدسة من جهة ولدراسة
العلوم الدينية في اكبر حوزة علمية في العالم
الاسلامي من جهة اخرى، فضلاً عن وجود مقبرة
وادي السلام ثانٍ اكبر مقبرة في العالم حيث يفد
اليها عدد كبير من الناس لغرض دفن موتاهم او
لزيرة القبور، هذا الى جانب وجود بعض المواقع
الطبيعية والاثريّة التي تسهم في تنشيط عامل
السياحة. هذا كله يتطلب وسائل الاتصال والتنقل،
وتعد السيارة من ابرز هذه الوسائل والتي قد تؤدي
الى وقوع الكثير من الحوادث والتي كان لها الاثر

إن الضغوط الحادة المصاحبة للصددمات
النفسية ومنها حوادث السيارات تتسبب في حدوث
خلل في التركيب الكيماوي في مخ الانسان ما ينتج
عن اعراض جسمية فيزيولوجية تعرف فيما يسمى
بالاضطرابات الناتجة والضغوط الصدمية وهي لا
تقتصر على مرتكب الحادث بل تمتد الى مرافقيه
واسرهم جميعاً وحتى من يشاهد الحادث. (الناصر،
٢٠٠٥، ص ١١٥).

إن اثر الحوادث المرورية تتمثل في احد افراد
الاسرة وهي اللبنة الاساسية في أي مجتمع قد
تتضرر نتيجة الحادث سواء اكان ضرراً مادياً سيأخذ
جزءاً من دخله او من مدخراته في سبيل اصلاح هذا
الضرر او شراء سيارة اخرى اذا لم يكن هناك مجال
لاصلاح الضرر وبالتالي فإن هذا يؤثر على طريقة
انفاقه وتوزيعه لدخله او مدخراته وبالتالي يؤثر على
مستوى معيشة الاسرة ولو لفترة محدودة - ام كان
الضرر بدنياً كالاصابة الجسمية مثلاً نتيجة الحادث
المروري فإن ذلك يكون له تأثير مضاعف على
الاسرة وخاصة اذا كان المصاب هو رب الاسرة او
احد افرادها العائلون لها مما يسبب في بعض دول
العالم انخفاضاً او توقفاً لدخل الاسرة وينتج عنه
ايضاً التأثير المادي على باقي افرادها مما يسبب
اختلالاً في تركيبها النفسي والاجتماعي. (الناصر،
٢٠٠٥، ص ١١٧) وقد ينتج ايضاً عن الحادث
المروري اصابة بدنية تسبب نسبة من العجز
الجسمي تؤثر على صاحبها من حيث قدراته على

هو نمط سايكولوجي او سلوكي ينتج عن الشعور بالضيق او العجز الذي يصيب الفرد ولا يعد جزءاً من النمو الطبيعي للمهارات العقلية او الثقافة. (Wang، ٢٠١٠، p.٣٠٣)

• عرفها الباحث:

انها مجموعة الاعراض والعلامات التي تترك اثرها على الفرد نتيجة للصدمة الناتجة عن الحادثة المرورية والتي يسبب استفحالها مرضاً نفسياً. حوادث المرور

• عرفها الاسدي ١٩٩٣.

هي واقعية غير متعمدة ينجم عنها وفاة او اصابة او تلف في الممتلكات بسبب حركة المركبة او حمولتها او نتيجةً للازدحامات المرورية (الاسدي، ١٩٩٣، ص ٤).

• عرفها السيد ٢٠٠٨:-

هي الواقعة غير المتعمدة وبدون قصد سابق التي ينجم عنها وفاة او اصابة او خسارة للممتلكات (تلفيات) بسبب المركبات او حمولتها اثناء حركتها على الطريق العام. (السيد، ٢٠٠٨، ص ١٨)

• عرفها الباحث:

وهي الواقعة التي تحدث بدون سابق انذار والتي تؤدي الى خسائر مختلفة قد تكون مادية او جسمية نتيجة للازدحامات المرورية.

علامات واعراض الصدمة على الفرد

ينجم عن الحادث الصدمي علامات واعراض على الفرد الذي تعرض لهذا الحادث وهذه

الكبير والسيء في نفوس الكثير من ابناء هذا المجتمع.

هدف الدراسة :

• التعرف على ابرز الآثار النفسية الناجمة عن حوادث الطرق في محافظة النجف.

• التعرف على واقع الحوادث المرورية في محافظة النجف من (٢٠٠٣-٢٠١١).

منهج الدراسة :

اعتمدت الدراسة على اتباع المنهج التحليلي القائم على اساس جمع البيانات من الدوائر ذات العلاقة بالدراسة وتحليلها للكشف عن حجم النتائج النفسية لهذه المشكلة ، وهذا المنهج هو اقرب منهج لمثل هكذا دراسة .

مصطلحات الدراسة

الآثار النفسية

• عرفه كمال ١٩٨٣:-

وهي الامراض النفسية واسعة الحدود، كثيرة الاعراض، متفاوتة الدرجات، ولهذا يصعب تعيين الحد الادنى لدرجة وصورة أي اعراض مرضية يكون في توفرها دلالة على قيام حالة المرض النفسي. (كمال، ١٩٨٣، ص ٣٠)

• عرفه النابلسي ٢٠٠٠:-

هي الانماط السلوكية التي تشكل تربة خصبة لنشوء واندلاع الامراض الجسدية كأعراض القلب، القرحة، الربو، السرطان، السل ... الخ وغيرها من الامراض السايكوسوماتية. (النابلسي، ٢٠٠٠، ص ٨٤-٨٧)

• عرفه Wang، ٢٠١٠:-

حيث يجد الافراد الذين تعرضوا للحدث الصدمي انفسهم يسترجعون سيناريو الحادث ويعاودون التفكير فيه ويعيشونه مرة اخرى. وتعد الكوابيس والاحلام المزعجة nightmares التي تؤثر على قدرة المصاب على النوم من الاعراض الناجمة عن الاحداث الصدمية. ويمكن ان يمتد تأثير هذه الاعراض الى حياة الفرد الاجتماعية اذا اصبح متعباً شديد الحساسية. كما يمكن ان تتاثر حياته الوظيفية اذا تأثرت قدرته على التركيز. (الشريف، ٢٠٠٦، ص٢)

وهذا كله ترجع اسبابه الى انهم يعانون من وجود صراع لا شعوري والذي يكون احد طرفيه او كلاهما خافياً لا يشعرون بوجوده واحدى هذه الصراعات ناجمة عن خوف خفي من الحوادث المرورية وبين عدم وجود مثل هذا التخوف وترى مدرسة التحليل النفسي ان الصراعات الشعورية لا ينجم عنها ضرر بليغ، أي انها لا تسبب اضطراباً في الشخصية، لان الفرد يستطيع ان يحسمها ويحلها عاجلاً ام آجلاً، بالتوفيق بين الدوافع بعضها وبعض، اما الصراعات اللاشعورية فهي عامل اساسي في اضطراب الشخصية وتفككها، فهو ينزع الى الازمان والدوام.

ومن اخطر الصراعات تلك الصراعات التي تتعلق بالصدمات الانفعالية فهي تحول دون تكامل الشخصية ووحدتها واتزانها وتمهد الطريق لاضطراب الشخصية واعتلال الصحة النفسية. (راجح، ١٩٧٣، ص٤٤٩-٤٥٠).

ومن الاعراض التي تميز اضطراب ما بعد الصدمة تجنب المصابين الحديث عن خبرتهم وتفادي رؤية او سماع ما قد يذكرهم بتلك الخبرة المؤلمة، وقد يجد

العلامات والاعراض العضوية والانفعالية والمعرفية والسلوكية:-

•الاعراض العضوية:-

•العرق الزائد - نوبات من الدوار

- ارتفاع ضغط الدم -

زيادة ضربات القلب - التنفس

السريع

•الاعراض الانفعالية:-

•الغضب - الأسى

- الاكتئاب -

القهر

•الاعراض المعرفية:-

•اختلاط التفكير - صعوبة اتخاذ

القرار -انخفاض التركيز -

خلل في وظيفة الذاكرة

•العلامات والاعراض السلوكية:-

•اضطرابات الاكل - اضطرابات النوم

- اضطرابات الملابس

ادبيات سابقة:

ويصنف علماء النفس الحوادث المرورية من

بين احداث الحياة الضاغطة. وقد بذلوا جهوداً كبيرة لتتبع الآثار المترتبة على تلك الاحداث على صحة الفرد النفسية والعقلية والعضوية.

ومن الابعاد النفسية ذات الصلة بالحوادث المرورية والتي اولاهها العلماء اهتماماً كبيراً ما اطلقوا عليه مسمى (اضطراب ما بعد الصدمة) Post

(traumatic stress disorder (PTSD)

ويتمثل هذا الاضطراب المنهك في افكار مرتبطة بالحوادث الصدمية، مثل الارتجاجات Flashbacks

دراسة هولاهان وموس (Holahan & moosa ، ١٩٩٠) على عينة مكونة من ٢٦٧ من الرجال والنساء ، بينت على أن هناك ارتباطا دالا موجبا بين إدراك الحوادث الصدمية و الاكتئاب والأعراض السيكوسوماتية ، وأن الأفراد الذين تعرضوا لمثل هذه الحوادث يكونون أقل ثقة وطموحا وأقل في المساندة الاجتماعية ، وأقل قدرة على المواجهة وأكثر هروبا وتجنبا ، كما أشارت نتائج الدراسة أن المتغيرات الشخصية، الثقة بالنفس و الطموح تجعل الفرد أكثر قدرة على المواجهة، فالثقة بالنفس تجعل الفرد طموحا و أكثر دافعيه للإنجاز ، وقدرة على التغيير وبالتالي فهي أحد أهم المتغيرات النفسية التي تساعد الفرد على المواجهة الناضجة ، كما أن المساندة الأسرية المتمثلة في البيئة والألفة التي يسودها الحب والتماسك والتعاون ، وحرية الرأي والمشاعر ، والدعم والتشجيع أثناء تعرض الفرد للحوادث، تخفف من أثرها على الصحة الجسمية والنفسية للفرد (Holahan، ١٩٩٠، p.١١٦٤). كما يذكر (الطو، ١٩٩٥) أن هناك دراسات أجريت في الولايات المتحدة الأمريكية من نتائجها تبين أن الحوادث الصدمية المختلفة التي يتعرض لها الطلبة لا تؤثر فقط على تحصيلهم الدراسي وتوافقهم المدرسي بل إنها تؤثر على الصحة النفسية للطلبة وتؤدي بالتالي إلى تكوين اضطرابات نفسية (الخوف ، القلق ، الإحباط ، غيرها) واضطرابات عقلية مثل النسيان والارتباك وضعف الذاكرة وعدم القدرة على الفهم والاستيعاب وتشتت الانتباه وعدم المقدرة على التركيز واضطرابات جسمية مثل الأرق ، الوهم ، تشنج الأعصاب ، الصداع ، الآلام في المفاصل

المصابون انفسهم يحاولون التهرب من الاخرين وربما يؤدي الى انعزالهم وشعورهم بالوحدة النفسية. كما يميل الاشخاص الذين يتعرضون لخبرات صدمية الى ان يعانون من الاكتئاب، فأن الخبرات الصدمية التي يتعرض لها الكثيرون قد تؤدي بهم للشعور بأنهم غير قادرين على ان يعيشوا حياة طبيعية. (الشريف، ٢٠٠٦، ص٢) الا ان هذه الحوادث المرورية ليست في ذاتها مصادر للإحباط والضيق والألم عند جميع الناس، بل يتوقف تأثيرها على وقعها وصداهها في النفوس المختلفة. (راجع، ١٩٧٣، ص٤٤٩-٤٥٠)

ويرى ألبورت ان ما يلاقيه فرد ما من احباط نتيجة لهذه الحوادث قد تؤدي به الى انفجارات او ثورات انفعالية، مما يؤثر ذلك على مجالات حياته كافة وخاصة علاقاته بالآخرين. (سلامة وآخرون، ١٩٧٤، ص٢٩٥) ، وهذا بدوره قد يولد لديه عقد نفسية وقد تمتد الى حالة مرضية اشد (مرض عقلي) وهذا من شأنه ان يغير من تحسس الفرد وادراكه للواقع كما هو وما قد يتأتى عن هذا التغيير من ابتعاد عن الواقع، او القلق او الاكتئاب او الركون الى الاحتما وراء اعراض عقلية او سلوكية تجعل من الممكن ان يتعايش مع الواقع الجديد كما يراه. (كمال، ١٩٨٣، ص٥٠٧) .

دراسات عن الاحداث الصدمية وتأثيرها على الصحة النفسية

هناك العديد من الدراسات التي اجريت عن الاحداث الصدمية وتأثيراتها الا اننا أرتأينا تناول دراستين وهما:-

العراق بلغت للمدة المحصورة بين الاعوام (١٩٧٥-١٩٨٥) كمعدل (٣.٧%)، اما الاصابات فقد بلغت (٣.١%) (الواسطي / ١٩٨٧، ص١١٣) ، واخذت هذه المشكلة تتضاعف سيما بعد حصول تطور في ميدان شق طرق جديدة على مستوى العراق ، ودخول اعداد كبيرة من المركبات سيما بعد عام ٢٠٠٣. وسبب توقف البيانات لغاية عام ٢٠٠٩ ، هو عدم حصول البيانات الخاصة بالحوادث المرورية لعامي ٢٠١٠ و ٢٠١١ ، وذلك لأسباب ودواعي امنية خاصة بمديرية مرور محافظة النجف الاشرف ، لهذا فان البحث اقتصر على هذه المدة .

مؤشرات الحوادث المرورية في المحافظة :

يوجد في محافظة النجف الاشرف ستة مؤشرات او مقاييس ذات علاقة بمشكلة الحوادث المرورية تتمثل بـ:

١. قائد المركبة .
٢. نوع المركبة .
٣. نوع الطريق .
٤. اعداد المركبات .
٥. اعداد السكان .
٦. بيئة المنطقة .

ان هذه الاسباب تتحد فيما بينها لبروز ظاهرة الحوادث المرورية وتفاقمها ، ففيما يتصل بقائد المركبة ، فان الانفتاح الذي حصل عام ٢٠٠٣ ودخول مركبات كثيرة الى العراق ومنها المحافظة ، ادى الى زيادة كبيرة في اعداد المركبات على شبكة الطرق البرية ، الامر الذي سمح بزيادة استعمالها من قبل اشخاص غير مؤهلين لعمليات القيادة ،

والأطراف ، فقدان الشهية وغيرها واضطراب ات سلوكية مثل العدوان ، عدم اللياقة ، كثرة الغياب والهروب من المدرسة ، نقص المثابرة ، وعدم بذل جهد كاف في التحصيل وكره المدرسة ، النصب والكسل .(الهلول، ٢٠٠٧، ص١١٦٦) .

الحوادث المرورية في محافظة النجف الاشرف للمدة (٢٠٠٣ - ٢٠٠٩) :

اخذ موضوع الحوادث المرورية على شبكات الطرق البرية ببُعديها المكاني والزمني اهتمام العديد من المختصين في دراسات الامن المروري والقانون والاقتصاد والاجتماع والصحة والجغرافية ، وهي تتسبب في هدر جزء كبير من الطاقات الزمنية والمالية (كمونة ، ١٩٨٦، ص٢٩)، وتسبب خسارة فادحة للاقتصاد القومي (العزاوي ، ١٩٨٨، ص١٤) ، وان هذه المشكلة تأخذ تحليلاً وتفسيرات كثيرة بسبب اسبابها المتعددة ، لكنها في نظر الجغرافي هي نتاج للعلاقة المتبادلة بين كل من المقومات الطبيعية المتصلة بالطريق من جهة وبين المقومات البشرية التي تتمثل عناصرها في مسارات الطرق وانواع المركبات عليها واحجامها وكفاءة السائق والخدمات اللازمة من جهة اخرى (قاسم ، ٢٠٠٦، ص٣٤٩) ، وقد تأتي دراسة الحوادث المرورية عبر عدة حقول جغرافية كجغرافية النقل وجغرافية الصناعية وجغرافية الزراعة وجغرافية الاستيطان الريفي وجغرافية السكان (الاسدي ، ١٩٩٩، ص١) . وقد اخذ موضوع الحوادث حيزاً كبيراً لدى المختصين بجغرافية النقل ، وذلك بسبب اهميتها القصوى من خلال التزايد في معدلاتها على مدى السنوات السابقة ، فتشير الدراسات السابقة الى ان الحوادث على مستوى

بينه الجدول (١) من خلال هذه العلاقة بين معدل حوادث الطرق البرية وبين نصف قطر وعدد المنحنيات الأفقية للطريق . ومن أكثر الطرق تعرضاً لحوادث المرور في المحافظة هي طريق (نجف - كربلاء) ، والسبب في ذلك هو ان تعبيدها لم يكن فيه انحدارات هادئة من الوسط نحو الجوانب ، المشكلة التي تزيد من معدلات الحوادث في اثناء سقوط الامطار ، وانها تعاني من عدم التسليط نحو شبكات المجاري ، الامر الذي يجعل بعض المياه تتكدس على جانبيها . وان طبيعة التبليط لم تكن فيه بعض الدرجات من الخشونة ، التي تعمل على منع انقلاب المركبة في اثناء سقوط الامطار ، لذا فان الطريق الرئيسية (نجف - كربلاء) تتصدر طرق المحافظة من حيث ازدياد معدلات الحوادث عليه بنسبة (٤٠%) . وان لطبيعة تحفر بعض الطرق وتشققها اثرًا سلبيًا في تفاقم مشكلة الحوادث ، سيما وان اغلب الطرق في المحافظة لم تلق اعمال صيانة مستمرة ، كالتريق الثانوية (المشخاب - مفرق غماس) والطريق الريفية (الخماسي) ، كما ان عدم اتساع الطرق الذي لم يراعي ازدياد المركبات عليها يعمل على اجراء الحوادث المرورية ، وبالإضافة الى ما تقدم من اسباب لازدياد الحوادث ، توجد اسباب اخرى تعمل على تفاقم معدلات الحوادث منها مثل سوء تحديد مسارات الطريق وسوء التصميم ورداءة التعبيد الذي يترتب عليه فقدان المركبة لتوازنها وانقلابها ، كما ان لاعمال الصيانة التي تشهدها بعض الطرق من حفر لمجاري المياه واسلاك الكهرباء اثرًا في تفاقم هذه المشكلة الخطيرة ، كما ان وجود الحواجز الكونكريتية التي تضعها السيترات على الطرق

الذي شجع على هذا هو ان مديرية مرور محافظة النجف لم تصدر اجازات سوق منذ عام ٢٠٠٣ ، الشئ الذي شجع حتى الصغار ممن لا تتجاوز اعمارهم الـ (١٥) عام بقيادة المركبة ، وبشكل سريع ومتهور من دون مبالاة المخاطر المفاجئ التي قد تحدث على الطريق . والسبب الثاني المتمثل بنوع المركبة ، فان اغلب المركبات التي دخلت الى المحافظة بعد عام ٢٠٠٣ ، هي من الانواع الحديثة الصنع ، المجهزة بالخدمات كافة كشاشات التلفاز مثلاً ، وان اغلب هذه الاجهزة الحديثة تتسبب في حدوث الحوادث التي قد تؤدي الى الموت ، إذ ان اغلب السائقين ينسى انه يقود مركبة من خلال الاستئناس بمشاهدة التلفاز ، وان المركبات القديمة ايضاً تساعد على اجراء الحوادث من خلال حدوث عطل مفاجئ على الطريق في اثناء السير . اما السبب الثالث فهو يتمثل بطبيعة تخطيط الطريق وتصميمه ، إذ ان الطريق على وفق عمليات التخطيط العلمية الحديثة ، يتكون من اجزاء مستقيمة (مماس) واجزاء منحنية (منحنيات دائرية افقية) ، وفي القطاع الطولي توجد مناطق منحدر (موجبة وسالبة) ومناطق افقية ، حيث يتم ربطها بمنحنيات رأسية (قطع مكافئ Parabolic) ، وان لهذا التخطيط تأثيراً سلبيًا على حوادث الطرق ، إذا ما تم على وفق الاساليب العلمية الهندسية الدقيقة المدروسة ، وهذا ما اكدته الدراسات الخاصة بحواث الطرق البرية ، إذ اكدت ان تاثير الانحدار الطولي ونصف قطر المنحنيات الذي يحدد مدى الجهد الانفعالي للسائق ودرجة تركيز انتباهه على الطريق قد تبدى تأثير معقد على احوال المرور ، وهذا ما

ساعد على تضيق الطريق، هذا بالإضافة الى وجود بعض الحواجز البلاستيكية المثبتة على ارضية الطرق التي تؤدي في اغلب الاحيان الى انقلاب المركبة نتيجة لعدم تمكن سائقها من رؤيتها في اثناء قيادة المركبة بسرعة، فضلاً عن انتشار بعض

المحلات التجارية والخدمات الخاصة على طول جانبي الطرق ، وعدم تجهيز الطريق بالانارة واللوحات الارشادية ، هذا بالإضافة الى اسباب فنية تتعلق بطبيعة المركبة كالعطل المفاجئ .

الجدول (١)

العلاقة بين معدل حوادث الطرق ونصف قطر وعدد المنحنيات الافقية للطريق

معدل الحوادث لكل ١ مليون مركبة / كم	عدد المنحنيات لكل ١ كم من الطريق	نصف قطر المنحنى
١.٦٠	٠.٣	اكبر من ٥٨٠
١.٨٧	١.٠-٠.٦	
١.٥٠	٣.٠-٢.٥	
٣.٠٦	٠.٣	٢٩٠-٥٨٠
٢.٦٢	١.٠-٠.٦	
١.٦٠	٣.٠-٢.٥	
٨.٢٠	٠.٣	اقل من ١٧٥
٣.٧٠	١.٠-٠.٦	
٢.٢٠	٣.٠-٢.٥	

(سالم ، ١٩٨٥ ، ص ٤١)

الممتدة من عام (١٩٨٠-١٩٨٩) تزايدت اعداد مركبات الركاب والحمل في المحافظة ، فبلغت عام ١٩٨٠ (٨٠٣٠) (السكيني ، ١٩٨٨ ، ص ١١٤) واخذ هذا العدد يتضاعف بقدم السنوات ، فارتفع في عام ١٩٨١ (١٦٩٥٥) منها مركبات الركاب (٦٩٣١) ومركبات الحمل (١٠٠٢٤) ، وما لوحظ في المحافظة ان من عام ١٩٨١ ولغاية عام ١٩٨٧ لم تحدث أي زيادة في اعداد المركبات بسبب توقف الدولة عن الاستيراد الخارجي نتيجة لظروف الحرب ، لكن في نهاية عام ١٩٨٨ ، فتحت الدولة باب الاستيراد للمركبات وقامت بتوزيع اعداد كبيرة من المركبات الى الاشخاص الذين شاركوا واسهموا

وفيما يخص السبب الرابع فان التطور في زيادة اعداد المركبات في العراق قاد الى زيادتها في المحافظة ، اذ يظهر من الجدول (٢) ان المركبات شهدت ارتفاعاً ملحوظاً ومستمرًا خلال المدة (٢٠١٠-١٨٩٠) ، لانها تعد الوسيلة النقلية البرية الوحيدة الموجودة في المحافظة . فعندما استقلت محافظة النجف عن لواء كربلاء واصبحت محافظة ادارية في عام ١٩٧٧ كان مجموع عدد المركبات فيها يساوي (١٦٢٥) ، وهذا الانقسام اسهم في زيادة اعدادها ففي عام ١٩٧٩ بلغت (٤٢٩٣) مركبة منها (١٧٧٣) مركبة ذات مواصفات ركاب، و(٢٥٢٠) مركبة ذات مواصفات حمل، وفي المرحلة

بسبب الزيادة رواتب الموظفين ، وقرار الدولة باعفاء الرسوم الكمركية التي تفرضها على استيراد المركبات. ولهذا العدد تأثيران : الاول : تأثير ايجابي ، اذ تعد السبب المهم والرئيس الذي اسهم في شق طرق وجسور جديدة في اقضية ونواحي المحافظة ، والثاني تأثير سلبي ، اذ ان زيادتها اسهمت في حدوث اضرار بليغة في البنية من خلال ارتفاع درجات تلوث الهواء والتلوث الضوضائي ، ناهيك عن الازدحامات المرورية التي اسهمت في تقليل سرعة المركبات المقررة على الطرق بالاضافة الى ارتفاع نسب الحوادث والاصطدامات الحاصلة على الطرق البرية .

في الحرب العراقية الايرانية ، هذا بالاضافة الى بعض موظفي دوائر الدولة وبهذا بلغ مجموع اعدادها خلال ١٩٨٩ (٢٨٣٩٧) مركبة ، اما خلال المرحلة (١٩٩٠-١٩٩٩) حدثت طفرة كبيرة في اعداد المركبات في المحافظة ، اذ بلغ عددها (٣٣٠٣٤) مركبة ، وقد حققت المحافظة اكثر ارتفاع ملحوظ في اعداد المركبات خلال المرحلة (٢٠٠٠-٢٠٠٩) ، اذ بلغ مجموع اعداد المركبات لغاية نهاية شهر كانون الثاني ٢٠١٠ (٩٥٥٦٧) مركبة ، وهي جميعها من نوع الفحص الدائمي والمؤقت والملاحظ ان هذا العدد لم يجرأ بحسب السنوات ولا بحسب الاصناف ، ومركبات الفحص المؤقت هذه لا تزال تأخذ بالزيادة نتيجة لسببين مهمين هما الزيادة في دخل المواطن

الجدول (٢)

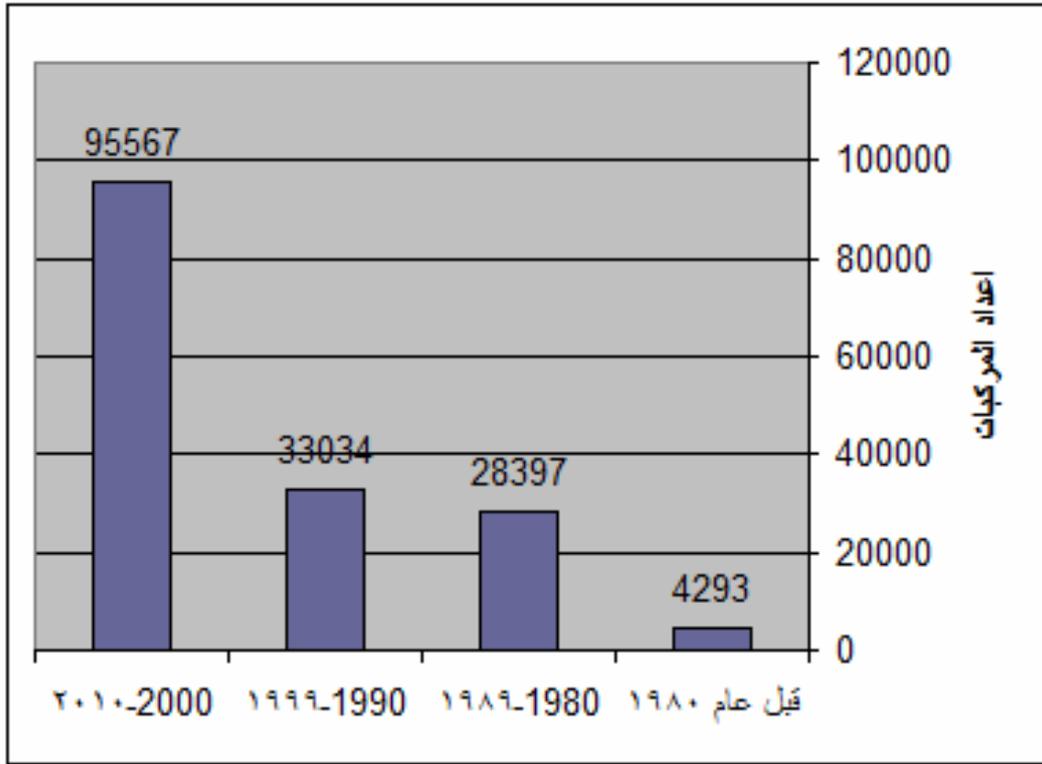
اعداد المركبات ذات الصنف (الدائمي والفحص المؤقت) ^١ في محافظة النجف للمدة من (١٩٨٠-٢٠١٠)

المجموع	اعداد انواع المركبات في محافظة النجف			السنوات
	المواصفات الخاصة	الحمل	الركاب	
٤٢٩٣	-	٢٥٢٠	١٧٧٣	قبل عام ١٩٨٠
٢٨٣٩٧	-	٧٠٥٧	٢١٣٤٠	١٩٨٠-١٩٨٩
٣٣٠٣٤	١٥	٩٢٤٥	٢٣٧٧٤	١٩٩٠-١٩٩٩
٩٥٥٦٧	٤٤	-	-	٢٠٠٠-٢٠١٠

(وزارة التخطيط ، ١٩٨٠-٢٠١٠)

^١ يكون ضمن هذا التسجيل الدائم عملية تسقيط ارقام السيارات القديمة ، وتحويلها الى السيارات الجديدة وبهذا تكون السيارات الجديدة محسوبة ضمن اعداد السيارات ذات التسجيل الثابت ، ولهذه العملية ايجابيات كثيرة منها التقليل من الازدحامات المرورية وتنظيف الطرق من السيارات القديمة المتهترئة .

اما الفحص المؤقت : هو كل سيارة غير مثبتة بصورة دائمية في مديرية المرور العامة ، وان هذا العدد لا يزال يأخذ بالاستمرار نتيجة لتسجيل مركبات جديدة .



الشكل (١)

اعداد المركبات ذات الصنف الدائم والفحص المؤقت في محافظة النجف للمدة من
(٢٠١٠ .١٩٨٠)

(المصدر : الجدول (٢))

قضاء الكوفة بنسبة (١٧%) ، وهذا يعني ان اكثر الحوادث حدوثاً في هذه المناطق ، ويأتي بالمرتبة الثالثة مركز قضاء المناذرة وناحية الحيرة بنسبة (٨%) وهي النسبة نفسها التي احتلتها ناحية المشخاب بالمرتبة الرابعة ، وجاءت ناحية العباسية بالمرتبة الخامسة بنسبة (٧%) ثم بالمرتبة السادسة ناحية القادسية بنسبة (٥%) بعدها ناحية الحيدرية بالمرتبة السابعة بنسبة (٣%) ، وهي النسبة نفسها التي احتلتها ناحية الحيرة بالمرتبة الثامنة اما المرتبة الاخيرة فتمثلت بناحية الشبكة بنسبة (٠%).

وتوجد علاقة متبادلة ومترابطة بين اعداد السكان وتوزيعهم من جهة وبين امتداد الطرق البرية والحوادث المرورية من جهة اخرى في هذه المحافظة ، فالزيادة في اعداد السكان تمثل عاملاً ضرورياً يسهم في زيادة اعداد الطرق وزيادة الحركة عليها . فقد لوحظ ان العامل السكاني في المحافظة يشكل تبايناً بين الوحدات الادارية وهذا التباين يعمل على وجود اختلاف في معدل الحوادث المرورية ، إذ احتل مركز قضاء النجف المرتبة الاولى سكانياً بنسبة (٤٩%) ، يأتي بعده بالمرتبة الثانية مركز

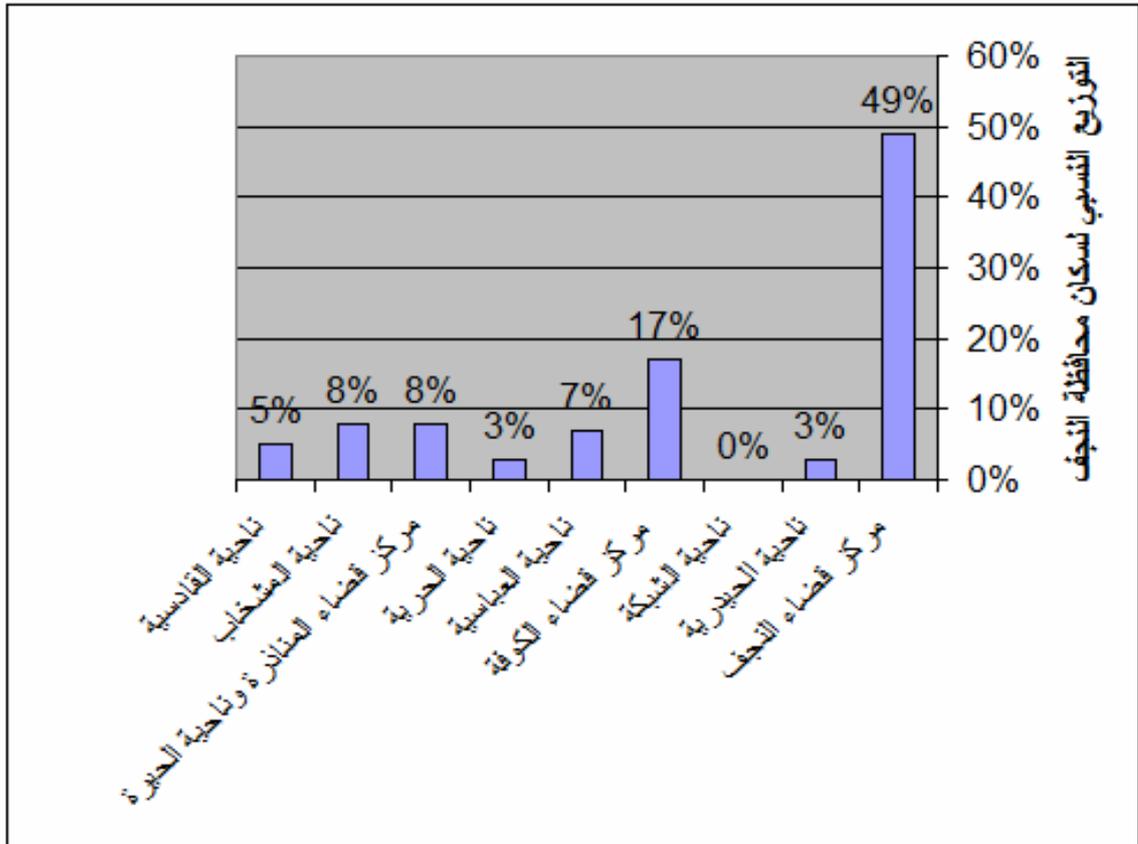
م.م. لبنى عبد الرسول الصراف م.م. أحمد يحيى عنوز الآثار النفسية للحوادث المرورية في محافظة النجف الأشرف
دراسة تحليلية للحوادث المرورية في النجف الأشرف للمدة
(٢٠٠٣ = ٢٠٠٩)

الجدول (٣)

التوزيع النسبي لسكان محافظة النجف بحسب تقديرات ٢٠٠٩

الوحدة الادارية	مجموع السكان	النسبة المئوية التقريبية
مركز قضاء النجف	٥٩٤٦٢١	%٤٩
ناحية الحيدرية	٣٦.٥٩	%٣
ناحية الشبكة	٨٧٣	%٠
مركز قضاء الكوفة	٢٠٦.٢٣	%١٧
ناحية العباسية	٨٩٦٢٨	%٧
ناحية الحرية	٣٠.٨٢٧	%٣
مركز قضاء المناذرة وناحية الحيرة	١٠.١٩٠.٢	%٨
ناحية المشخاب	٩٦.٤٠	%٨
ناحية القادسية	٥٩٩٦٤	%٥
المجموع الكلي للمحافظة	١٢١٥٩٣٧	%١٠٠

(وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، ٢٠١٠)



الشكل (٢)

التوزيع النسبي لسكان محافظة النجف على الوحدات الادارية بحسب تقديرات ٢٠٠٩

المصدر: الجدول (٣)

المؤشرات السلبية الناتجة عن الحوادث المرورية :
أن مشكلة الحوادث المرورية في المحافظة ،
تأخذ اهمية كبيرة لدى المختصين في جميع الميادين
سواء كانت جغرافية كجغرافية النقل او غير جغرافية
كعلم النفس وعلم التخطيط وعلم الاجتماع وعلم الطب
وعلم الاقتصاد الى جانب ميدان المرور.
وتتمثل المؤشرات السلبية للحوادث المرورية
بحالات الاصطدام والانقلاب والدهس المروري التي
ينتج عنها حالات قتل سواء اثناء الحادث او بعده
وحالات جرحى ذات اصابات خطيرة ربما تؤدي الى
الوفاة .

اما بالنسبة للظروف البيئية في المحافظة ،
فأن لطبيعة بيئة المحافظة ذات المناخ الصحراوي
الجاف صيفاً والرطب شتاءً ، فقد حدد بأن أكثر
عاملين مؤثرين في تفاقم مشكلة الحوادث المرورية
يتمثل بالعواصف الغبارية القوية التي تعيق مدى
الرؤيا وبالامطار التي تحدد من معدلات السرعة ،
وربما يكون لعامل الضباب اثر في ذلك لكن بدرجات
متوسطة ، وهذا يعني ان الظروف المناخية تسهم
بالدرجة الاساس في تضاعف معدلات الحوادث في
المحافظة خصوصا على الطرق الثانوية والريفية ذات
المسار الواحد الضيق .

م.م. لبنى عبد الرسول الصراف م.م. أحمد يحيى عنوز الآثار النفسية للحوادث المرورية في محافظة النجف الأشرف
دراسة تحليلية للحوادث المرورية في النجف الأشرف للمدة
(٢٠٠٣ - ٢٠٠٩)

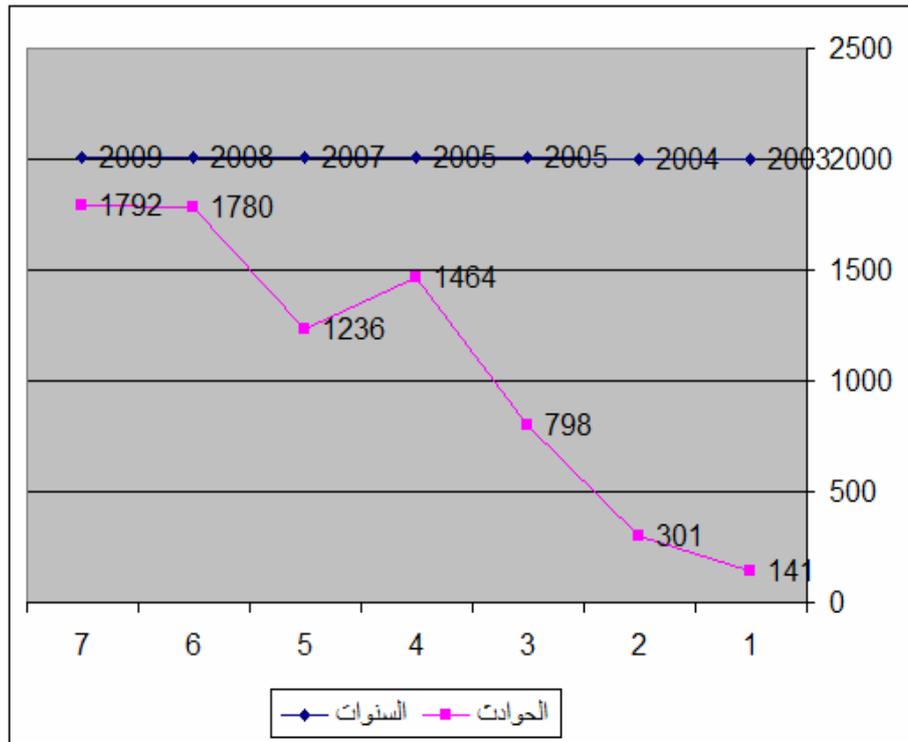
بلغت معدلات الحوادث المرورية في العراق عام ١٩٩٢ (٥٥٣) حادثة مرورية ، أي ما نسبته (٤.٤٦%) من إجمالي حوادث المرور البالغة (١٢٣٨) حادثة في عموم العراق (الاسدي ،
واخذت تتضاعف وتزايد في المحافظة بعد عام ٢٠٠٣ ، كما يظهر من الجدول (٤) .

الجدول (٤)

الحوادث المرورية في محافظة النجف للمدة من ٢٠٠٣ ولغاية ٢٠٠٩

السنة	اصطدام	انقلاب	دهس	قتلى	جرحى	اخرى	المجموع	%
٢٠٠٣	٥٥	١٢	٣٧	١١	٢٦	-	١٤١	٢
٢٠٠٤	٦٧	٣١	١٢٣	٢١	٥٩	-	٣٠١	٤
٢٠٠٥	١٨٠	٣٥	١٨٣	٨٠	٢٦٠	٦٠	٧٩٨	١١
٢٠٠٥	٢٩٦	٣٣	٣١١	٦٥٠	١٣٢	٤٢	١٤٦٤	١٩
٢٠٠٧	٢٥٤	٤٥	٢٩٨	١١٣	٥١٢	١٤	١٢٣٦	١٦
٢٠٠٨	٢٨٥	٣٥	٢٤٠	١٦٤	١٠٥٦	-	١٧٨٠	٢٤
٢٠٠٩	٣٩٢	٦٧	٤٤٧	١٠٨	٧٧٤	٤	١٧٩٢	٢٤
المجموع	١٥٢٩	٢٥٨	١٦٣٩	١١٤٧	٢٨١٩	١٢٠	٧٥١٢	١٠٠

(وزارة الداخلية ، ٢٠١٢)



الشكل (٣)

الحوادث المرورية في محافظة النجف للمدة من ٢٠٠٣ ولغاية ٢٠٠٩ (المصدر : الجدول (٤) .)

بذلك تشكل نسبة (٢٥,٩٦%) ، وهذا يعود الى
خاصية الطريق ومدى استيعابه لاعداد المركبات .
ان هذه العوامل التي ذكرت كلها مسببة للحوادث
المرورية ، وقد تتداخل مع بعضها البعض ،
فالاصطدام تشترك فيه مؤشرات المركبات والسكان
وقائد المركبة بالاضافة الى عملية حدوث الانقلاب
والدهس المروري ، وعلى هذا الاساس فأن أكثر
الحوادث المرورية الحاصلة في المحافظة تؤدي الى
ارتفاع معدلات الجرحى الذين يصابون باصابات
بليغة ربما تعرضهم الى الوفاة بعد الحادث بنسبة
(٢٧,٤٥%) ، اما معدلات الوفيات فانها تشكل
نسبة اقل من معدلات الجرحى بـ (٩,٤١٥)

النتائج :

توصلت الدراسة الى النتائج الآتية :

١. توجد علاقة طردية بين الحالات النفسية وبين ارتفاع معدلات الحوادث المرورية في المحافظة ، وهذه العلاقة ناتجة من جراء ازدياد اعداد السكان والمركبات .
٢. ارتفاع معدلات الحوادث المرورية في المحافظة وتفاقمها بعد عام ٢٠٠٣ ، إذ الانفتاح الكبير الذي شهدته المحافظة والعراق بدخول المركبات الحديثة .
٣. المؤشر الرئيس الناتج عن الحوادث المرورية يتمثل بحالات الدهس المروري الذي ادى الى زيادة اعداد الجرحى في المحافظة .
٤. اهم الآثار النفسية الناتجة عن الحوادث المرورية هي آثار الصدمة ذات الآثار السلبية على الفرد والاسرة .

ان الحوادث المرورية قفزت في عام ٢٠٠٣ من نسبة (٢%) الى نسبة (٤%) في عام ٢٠٠٤ ، واخذت تتصاعد على مستوى انواعها ، إذ بلغت عام ٢٠٠٥ (٧٩٨) حادثة، اكثرها من نوع الجرحى التي بلغت (٢٦٠) جريحاً ، وبهذا فهي مثلت في هذا العام نسبة (١١%) ، وفي عام ٢٠٠٦ ارتفعت الى نسبة (١٩%) وتراجعت قليلاً في عام ٢٠٠٧ الى (١٦%) ، وهذا يعود الى انه في هذا العام اصدرت مديرية مرور محافظة النجف قراراً يمنع دخول المركبات الى المحافظة ، الامر الذي قلل من نسبة الحوادث . لكن في عام ٢٠٠٨ نفذ هذا القرار ، واخذت تدخل اعداد جديدة من المركبات الى المحافظة ، الامر الذي ادى الى وارتفاع نسبة الحوادث بنسبة (٢٤%) وهي النسبة نفسها التي مثلتها الحوادث في عام ٢٠٠٩ في المحافظة .

ان لكل مؤشر من مؤشرات الحوادث المرورية في المحافظة علاقة قوية بنوع الحادث المروري ، فزيادة اعداد المركبات عملت على تضاعف نسبة الاصطدامات المرورية من (٥٥) حالة اصطدام مروري الى (٣٩٢) حالة في عام ٢٠٠٩ أي بنسبة (٢٥,٦٣ %). اما اعداد السكان فهي ايضاً اخذت تضاعف معدلات الدهس المروري فعندما كانت تبلغ عام ٢٠٠٣ (٣٧) حالة وصلت عام ٢٠٠٩ الى (٤٤٧) أي بنسبة (٢٧,٢٧%) ، وهذا ناتج عن الزيادة في اعداد المركبات الداخلة الى المحافظة وزيادة معدلات حركتها خلال اوقات العمل اليومية .
اما بالنسبة لنوعية الطريق ، فانها تمثل اقل حالة حادثة مرورية مسجلة ، فقد مثلت عام ٢٠٠٩ (٦٧) من مجموع (٢٥٨) حالة انقلاب مروري وهي

المصادر :

أولاً : المصادر العربية :

١. الاسدي ، شمخي فيصل ، تحليل جغرافي لحوادث المرور في مدينة النجف ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، العدد ٤٠ ، بغداد ، ١٩٩٩ .
٢. البكري، علاء عبد الرحمن، حوادث المرور واقع وحلول، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية ١٩٩٧ .
٣. الحلو، غسان و عساف، عبد، اثر الانتفاضة على الحالة النفسية للصف الثالث ثانوي، مجلة التقويم والقياس النفسي التربوي، غزة، مكتبة اليازجي، العدد الخامس، ١٩٩٥ .
٤. راجح، احمد عزت، اصول علم النفس، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة ١٩٧٣ .
٥. سالم ، محمود توفيق ، هندسة الطرق والمطارات ، ج٢ ، دار الراتب الجامعية ، مصر ، ١٩٨٥ ، ص٤١ .
٦. السكيني، حميد غالب عجيل، تطور النقل بالسيارات في العراق (١٩٥٠-١٩٨٠) رسالة ماجستير(غير منشورة) ، كلية التربية، جامعة البصرة، ١٩٨٨ .
٧. السيد، راضي عبد المعطي ، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، ٢٠٠٨ .

٥. من الامور المساعدة على الحوادث المرورية في المحافظة قلة الاشارات المرورية خاصة على الطرق الرئيسية والثانوية .

٦. بالنسبة لقائد المركبة ، فإن المسبب الرئيس للحوادث المرورية هم صغار السن الذين يقومون بقيادة المركبة باسلوب متهور ، وهذا مسؤول عنه مديرية المرور في المحافظة التي لم تضع سياسة مدروسة لدخول المركبات .

التوصيات :

١. نشر الثقافة النفسية في المجتمع النجفي من اجل التغلب على الضغوط والاضطرابات الناتجة عن الحوادث المرورية .
٢. الحرص على التنشئة الاجتماعية والنفسية السليمة للابناء مع عدم السماح لصغار السن بقيادة المركبة من دون رخصة قانونية .
٣. وضع علامات تحذيرية وارشادية على مسافات كافية في المناطق والطرق الرئيسية والثانوية .
٤. زيادة الاهتمام بالرعاية الطبية ودورها الفعال واقتراح وضع الاسعاف السيار والمستشفيات المتنقلة على الطرق .
٥. ضرورة وضع سياسة خاصة ومدروسة لادخال المركبات الى المحافظة ، وتسقيط المركبات ذات الموديلات القديمة خصوصاً قبل عام ٢٠٠٠ .
٦. التنسيق مع وسائل الاعلام لبث حملات توعية للحد من حوادث المرور والاصابات البليغة والوفيات في المحافظة .

٨. السيف، عبد الجليل، تطور اساليب نظم وإدارة المرور، الرياض ، ٢٠٠٤ .
٩. سلامة، احمد عبد العزيز و عبد الغفار، عبد السلام، علم النفس الاجتماعي، دار النهضة العربية، بيروت ' ١٩٧٤ .
١٠. العزاوي ، سنان ناصر حسين، تحليل الكلفة الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور (طريق بغداد- حلة الرئيسي رقم(٨))، رسالة ماجستير (غير منشورة)، مركز التخطيط الحضري والاقليمي، جامعة بغداد، ١٩٨٨ .
١١. قاسم ، سيد احمد سالم ، دراسة جغرافية تحليلية لحوادث النقل على طريق القاهرة / اسيوط الصحراوي شرقي النيل ، المجلة الجغرافية العربية ، الجمعية الجغرافية المصرية ، الجزء الاول ، العدد ٤٧ ، السنة الثامنة والثلاثون ، ٢٠٠٦ .
١٢. كمال، علي، النفس (انفعالاتها وامراضها)، دار واسط، العراق، بغداد' ١٩٨٣ .
١٣. كمونة ، حيدر ، مشكلات النقل والمرور في المدينة العراقية ، الموسوعة الصغيرة ، العدد ١٩٤ ، دار الحرية للطباعة ، بغداد، ١٩٨٦ .
١٤. موسى، رضا احمد السيد، الصدمة النفسية وأثرها على الفرد والمجتمع، الشبكة العنكبوتية، www.holo.net/show-article-main.cfm?id=144
١٥. النابلسي، محمد احمد، الامراض النفسية وعلاجها(دراسة في مجتمع الحرب اللبنانية) ، بيروت ، ٢٠٠٠ .
١٦. الناصر، فهد عبد الرحمن، حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض ٢٠٠٥ . ٢ . ١٦ . الهلول، اسماعيل عبد اسماعيل، دراسة لبعض الآثار النفسية والاجتماعية والقيمية الناتجة عن تأخير صرف رواتب معلمي الحكومة مقارنة بمعلمب الوكالة، غزة، جامعة الاقصى ، ٢٠٠٧ .
١٧. الواسطي ، عبد الرزاق علي جابر ، التحليل الكمي لحوادث الطرق في المدن العراقية ، رسالة ماجستير (غير منشورة)، مركز التخطيط الحضري والاقليمي، جامعة بغداد، ١٩٨٧ .
١٨. وزارة التخطيط ، الجهاز المركز للاحصاء ، المجموعة الاحصائية السنوية للسنوات ١٩٨٠-٢٠١٠ .
١٩. وزارة التخطيط والتعاون الانمائي ، مديرية احصاء النجف ، الشعبة الفنية ، ٢٠١٠ ، تقديرات سكان محافظة النجف لعام ٢٠٠٩ ، (بيانات غير منشورة) ، ٢٠١٢ .
٢٠. وزارة الداخلية ، مديرية مرور محافظة النجف ، شعبة الاحصاء ، ٢٠١٠ .
٢١. وزارة الداخلية ، مديرية مرور محافظة النجف ، شعبة الاحصاء والتخطيط ، (بيانات غير منشورة) ، ٢٠١٢ .

ثانياً : المصادر الاجنبية :

cannot redress any return whatever the value, so the humans or life and deserves a lot of effort and time to Saanntha and maintain the integrity of this, the study of the problem of traffic accidents and their effects have become necessary and important and urgent to community groups different, and that it must be at the forefront of attention of any person responsible for the safety of humans. The traffic of more problems facing the countries of the world which carries the dimensions of humanitarian, economic, social, behavioral, psychological, and the fact that this problem of complex problems that involve more than one item, one of the problems growing day after the other, it is also the problem of global, regional and local but not limited to a particular country or region specific, it is also the problem of management involving the state, all require efforts from the state administrative organs from all directions, no doubt that it is necessary to clarify the problem of traffic accidents and seriousness in cracking personal victims of these incidents, as well as those around the grave or the victim as a result shock of such incidents, they affect the individual, family and society.

- Holahan ,C.T & .Moos, R.H . ,١٩٩٠ life stressors resistance factors and improved psychological functioning resistance parodiqm-journal of personality and social psychology vol ,٤٢ .No ,٤ .pp-١٦٨ . ١٧٧
- Wang, T.R. 2010, rethinking mental illness, Jama, 1970-1971.

Abstract

The psychological Effects of Traffic Accidents in the Province of Najaf

Analytical study of traffic accidents in Najaf for the period (2003-2009)

Introduction:

The increasing number of humans on the land available and its corresponding increase in machinery, moving vehicles on the roads and inside and outside the city led to a confrontation between road users, whether they are passengers or pedestrians and the fact that the official statistics and the practical reality confirms the seriousness of the problem of traffic accidents suffered by the peoples of different categories of developing and developed countries. Traffic accidents is a serious humanitarian problem so that the loss of part of the body of man or the man's life, and that it is destined to compensation, this compensation but rather represents a kind of consolation or ease the suffering of the infected person or with the victim suffered as a result of what, so that man body and spirit cannot be compensated as the pain and grief cannot be limited and