جامعة يحي فارس بالمدية

كلية العلوم الإنسانية و الإجتماعية

قسم العلوم الإجتماعية

أثر برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي بمؤسسة صديق النوري بالبرواقية.

مذكرة مكملة لنيل شهادة الما ستر علوم التربية إرشاد وتوجيه

من إعداد الطالبتين:

حنان الطيف

سامية زروقي

تحت إشراف الأستاذ الدكتور:

عادل أتشي

السنة الجامعية: 2020 / 2021


بسم الله الرحمن الرحيم



إهداء

إلي كل من أضاء بعلمه عقل غيره
أو هدى بالجواب الصحيح حيرة
سائليه
فأظهر بسماحته تواضع العلماء
وبرحابته سماحة العارفين.

أهدي هذا العمل المتواضع إلى أبي
الذي لم يبخل علي يوما بشيء
وإلى أمي التي ذودتني بالحنان
والمحبة
أقول لهم: أنتم وهبتموني الحياة
والأمل والنشأة على شغف الاطلاع
والمعرفة
وإلى إخوتي وأسرتي جميعاً

ثم إلى كل من علمني حرفاً أصبح
سنا برقه يضيء الطريق أمامي

الإهـــــداء

أهدي هذا العمل إلى:

إلى ملاكي في الحياة ...إلى معنى الحب و معنى الحنان

و التفاني إلى بسمة الحياة و سير الوجود إلى من كان دعاؤها نجاحي أمي الحبيبة.

إلى زوجة عمي التي أعتبرها أمي ثانية، إلى كل من علمني حرفا و أصبح برقة يضئ الطريق أمامي ، إلى كل من ساعدني من فريب أو بعيد و أخص بالذكر أخواني و أخواتي، و كل من يعرفني

إلى كل أستاذة علم النفس خاصة.

زروقي سامية

شكر و تقدير:

الحمد الله الذي هدانا لهذا و ما كنا لنهتدي لولا هدنا الله

بعد رحلة البحث و جهد و إجتهاد تكللنا بإنجاز هذا البحث ، نحمد الله عز وجل على نعمة التي من بها علينا فهو العلي القدير .

كما لا يسعنا إلا أن نخص بأسمى عبارات الشكر و التقدير طيلة إنجاز هذا البحث، و وصلنا إلى ما وصلنا إليه فله منا كل الشكر ، فنسأل الله أن يجازيه حق تعبه ، كما نتوجه أيضا بخالص الشكر لقسم علوم التربية و كافة أساتذة و عامليه .

و أخيرا نتوجه بالشكر لمن ساهم من قريب أو من بعيد في إتمام هذه المذكرة سواء بالكتب أو النصح أو رفع المعنويات.

ملخص الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة أثر البرنامج الإرشادي للتقليل من حوادث المرور و رفع الوعي المروري لدى تلاميذ السنة الأولى ثانوي، و لقد إتبعنا المنهج شبه تجريبي و إستخدمنا برنامج إرشادي يحتوى على تسعة جلسات و إستغرقت45 دقيقة في كل جلسة و إستبيان يحتوي على ثلاثة أبعاد التوعية المرورية،أسباب حوادث المرور

و الخصائص النفسية.

و بسبب عدم قدرتنا على تطبيق البرنامج تصورنا أنه تم تطبيق الإستبيان على 30تلميذا و تلميذة،بحيث ظهر منها10 لديهم وعي مروري و20لم يكن لديهم وعي مروري،الذين تم تطبيق البرنامج عليهم و الذي أثبتت مدى فعاليته،وفي ختام هذه الدراسة قمنا بمناقشة النتائج الدراسة ثم تطرقنا إلى الإستنتاج العام،فخرجنا بمجموعة من التوصيات و الإقترحات.و مجموعة من النتائج المتمثلة في أنه :

1-توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي.

2-توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي يعزى لمتغير الجنس.

3- لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي يعزى لمتغير التخصص.

Résumé de l'étude

Cette étude vise à connaître l'impact du programme Lignes directrices pour la réduction des accidents de la circulation et la sensibilisation à la circulation Les élèves de la première année sont du secondaire, et nous avons suivi le cursus quasi expérimental Nous avons utilisé un programme de mentorat qui contient neuf sessions Cela prenait 45 minutes pour chaque session et un questionnaire contenant trois Dimensions de la sensibilisation au trafic, raisons Accidents de la circulation et les caractéristiques psychologiques.

Et en raison de notre incapacité à mettre en œuvre le programme, nous avons pensé que le questionnaire avait été appliqué sur 30 étudiants et étudiantes, de sorte qu'il est apparu Parmi ceux-ci, 10 avaient une connaissance de la circulation et 20 n'avaient aucune connaissance de la circulation. À qui le programme a été appliqué et à qui il a prouvé l'étendue de À la fin de cette étude, nous avons discuté des résultats de l'étude, puis nous l'avons abordé À la conclusion générale, nous sommes sortis avec un ensemble de recommandations et de suggestions. Et un ensemble de résultats représentés dans cela :

1- Il existe des différences statistiquement significatives dans l'application d'un programme de conseil pour augmenter le niveau de sensibilisation de la circulation aux accidents de la route parmi les élèves de première année du secondaire.

2- Il existe des différences statistiquement significatives dans l'application d'un programme de conseil pour augmenter le niveau de sensibilisation de la circulation aux accidents de la route parmi les élèves de première année du secondaire en raison de la variable de genre.

3- Il n'y a pas de différences statistiquement significatives dans l'application d'un programme de conseil pour augmenter le niveau de sensibilisation de la circulation aux accidents de la route parmi les élèves de première année du secondaire en raison de la variable de spécialisation.

فهرس المحتويات:

إهداء	
شكر و تقدير	
ملخص الدراسة	
مقدمة الدراسة	

الرقم	الموضوع	الصفحة
الإطار العام لدراسة		
الفصل الأول:مدخل إلى الدراسة:		
1	إشكالية الدراسة	**3-1**
2	فرضية الدراسة	**3**
3	تحديد مفاهيم الدراسة	**5-4**
4	أهمية الدراسة	**5**
5	أهداف الدراسة	**6**
6	الدراسات السابقة	**9-6**
7	تعليق على الدراسات السابقة	**10**
الفصل الأول:الوعي المروري:		
	تمهيد	**11**
أولا:الوعي المروري:		
1	مفهوم الوعي المروري	**13-12**
2	شروط الوعي المروري	**14**

3	مكونات الوعي المروري	16-14
4	خصائص الوعي المروري	17-16
5	أهداف الوعي المروري	18-17
6	أبعاد الوعي المروري(الثقافة المرورية)	19-18
7	أساليب لرفع من الوعي المروري	21-19
8	دور التربية و التعليم في الأمن و السلامة المرور	23-21
9	دور المختص النفسي لرفع من الوعي المروري لدى المراهقين	24-23
10	نموذج من برنامج تدريبي مقترح لطلبة الصف الثالث الأساسي في ضوء التربية المروري لتنمية الوعي المروري لديهم	25-24
	خلاصة فصل	26
الفصل الثاني:حوادث و مخالفات المرور		
	تمهيد	27
أولا: حوادث المرور		
1	مفهوم حوادث المرور	29-28
2	تحليل حوادث المرورية في الجزائر	31-30
3	أنواع حوادث المرور في الجزائر	32-31
4	أسباب حوادث المرور	34-32
5	أثار حوادث المرور	35-34
6	نظريات المفسرة لحوادث المرور	39-37
7	دور توعية المرورية في الحد من حوادث المرور	37-36
ثانيا:مخالفات حوادث المرور:		
1	تعريف مخالفات حوادث المرور	40-39
2	أسباب مخالفات المرور	40
3	أنواع مخالفات المرور	41-40

4	التقنيات المستخدمة لضبط المخالفات المرورية	43-42
5	خلاصة الفصل	44
الفصل الثالث:تلميذ السنة أولى ثانوي و خصائصها:		
	تمهيد	45
1	تعريف تلميذ السنة أولى ثانوي	47-46
2	مظاهر النمو للمتعلم في ثانوية	47
3	خصائص تلاميذ المرحلة الثانوية	49-47
4	نظام التعليم الثانوي في الجزائر	50-49
5	مجالات و فروع التعليم الثانوي	51
6	أهداف التعليم الثانوي بالجزائر	52
7	رفع الوعي المروري لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي	53-52
9	خلاصة الفصل	54
الإطار الميداني:		
الفصل الأول:إجراءات الميدانية لدراسة:		
	تعريف منهج الدراسة	55
2	الدراسة الإستطلاعية	56
3	مجتمع و عينة الدراسة	57-56
4	حدود الدراسة	57
5	أدوات الدراسة	62-58
6	الأساليب الإحصائية	63
الفصل الثاني: عرض و مناقشة النتائج:		
1	عرض و مناقشة الفرضية العامة	64
2	عرض و مناقشة الفرضية الجزئية الأولى	65
3	عرض و مناقشة الفرضية الجزئية الثانية	68-66
5	الإستنتاج العام للدراسة	69
6	إقتراحات الدراسة	70
7	قائمة المراجع	76-71
8	قائمة الملاحق	78-77

قائمة الجداول:

الرقم	عنوان الجدول	الصفحة
1	يوضح خطوات تطبيق المنهج شبه التجريبي	55
2	يوضح توزيع تلاميذ السنة أولى ثانوي حسب متغير الجنس و التخصص بثانوية صديق النوري	57
3	يوضح البنود التي تم إجراء تعديلات عليها	58
4	توزيع درجات الإستبيان	60
5	يوضح نتائج الفروق في تطبيق برنامج إرشادي لرفع الوعي المروري من حوادث المرورلدى تلاميذ السنة أولى ثانوي	64
6	يوضح نتائج الفروق في تطبيق برنامج إرشادي لرفع الوعي المروري من حوادث المرورلدى تلاميذ السنة أولى ثانوي يعزى لمتغير الجنس	65
7	يوضح نتائج الفروق في تطبيق برنامج إرشادي لرفع الوعي المروري من حوادث المرورلدى تلاميذ السنة أولى ثانوي يعزى لمتغير التخصص	66

مقدمة:

يتعبر تلاميذ السنة أولى ثانوي أكثر عرضة لحوادث المرور و ذلك بسبب نقص التوعية المرورية،حيث ينتج عن هذه الحوادث مخلفات تتفاوت من طفيفة بالممتلكات و المركبات إلى جسمية تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة،حيث تنتشر حوادث المرور في مختلف أنحاء العالم نتيجة للزيادة الكبيرة في المركبات و نقص في التوجيه المروري.

فعادة ما تكون الحوادث ناتجة عن مشاكل في المركبات أو بسبب الإهمال في القيادة أو عدم القيادة بعناية،حيث تتسبب هذه الحوادث بإزهاق عدد كبير من الأرواح في مختلف أنحاء العالم، أما التوعية المرورية هي الوعي بقواعد المرور و السلوك الصحيح لتطبيقها ،لذا يجب إرشاد التلاميذ كيفية إستخدام الطريق و تعريفهم بقواعد و أداب المرور لتفادي خطر حوادث.

حيث أن التوعية و التحسيس أصبح ضرورة ملحة و خاصة أن التلاميذ و كذا السائقين أصبح لديهم إنخفاض في مستوى الوعي المروري،فالبرنامج الإرشادي الذي قمنا به مفاده التوعية المرورية و التقليل من حوادث المرور، و إحترام النظام و القانون و إنتباه للأساليب الأمنة و الصحيحة و تعريف التلاميذ كيفية التعامل الصحيح مع السيارة و الطريق والإلتزامات بالإشارات الضوئية.

ترجع أهمية الدراسة التي قمنا بها إلى الحد من حوادث الطرق و زيادة الوعي و تكثيف التوعية المرورية لدى التلاميذ السنة أولى ثانوي،و تنمية الثقافة المرورية لديهم لذا يجب على المدارس و الشرطة القيام بدورات تحسيسية أكثر في المدارس و تكثيف الإعلام عن التوعية المرورية و ذلك من أجل التقليل من حوادث المرور.

و لقد تم تقسيم هذه الدراسة إلى إطارين هما: الإطار الأول يشمل الجانب النظري **و** إطار الثاني يشمل الجانب الميداني،حيث تكون **الجانب النظري** من الفصول التالية:

الفصل الأول: بعنوان مدخل إلى الدراسة و فيه تم تحديد الإشكالية و أهمية و أهداف الدراسة،و تحديد مفاهيم

و عرض الدراسات السابقة و التعقيب عليها.

الفصل الأول: تم التطرق فيه إلى الوعي المروري من حيث مفهومه و شروطه و مكوناته وخصائصه و أهدافه و أبعاده و أساليبه ،إضافة إلى ذكر دور التربية و التعليم في الأمن و السلامة المرورية و دور المختص النفسي لرفع الوعي المروري،مع ذكر نموذج لبرنامج تدريبي.

الفصل الثاني:تم التطرق فيه إلى حوادث المرور و مخالفاتها من خلال ذكر مفهوم حوادث المرور،تحليلها

و أنواعها وأسبابها و نظريتها،و دور التوعية المرورية في الحد من حوادث المرور،مع إشارة إلى مفهوم المخالفات المرورية و أنوعاها و تقنيتها المستخدمة لضبطها.

الفصل الثالث: تكلمنا فيه عن مفهوم تلميذ السنة اولى ثانوي، و مظاهر النمو للمتعلم في ثانوية،خصائص تلاميذ المرحلة الثانوية، نظام التعليم الثانوي في الجزائر،مجالاته و فروعه و أهدافه و رفع الوعي المروري لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي.

أما فيما يتعلق **بالجانب الميداني** فإحتوى على فصلين و هما:

الفصل الأول: تطرقنا فيه إلى إجراءات الدراسة الميدانية من حيث ذكر تعريف المنهج و المنهج المتبع،و الدراسة الإستطلاعية و مجتمع و عينة الدراسة،مع ذكر حدود الدراسة و أدواتها و اساليبها الإحصائية المعتمدة.

الفصل الثاني: فإحتوى على عرض و مناقشة الفرضية الجزئية العامة ،و عرض و مناقشة الفرضية الجزئية الأولى و عرض و مناقشة الفرضية الجزئية الثانية و عرض و مناقشة الفرضية الجزئية الثالثة،و عرض إستنتاج عام للدراسة و التوصيات و قائمة المراجع و في أخير تم ذكر قائمة الملاحق لزيادة التوضيح..

إطار العام للدراسة :

الفصل الأول: مدخل إلى الدراسة:

تمهيد:

1- إشكالية الدراسة
2- فرضيات الدراسة
3- تحديد مفاهيم الدراسة
4- أهمية الدراسة
5- أهداف الدراسة
6- الدراسات السابقة
7- تعليق على الدراسات السابقة

1-إشكالية الدراسة:

عانت شعوب العالم في هذا العصر من ظاهرة حوادث المرور،نتيجة التنمية المتسارعة و الإختراع الأول للسيارات مع تزايد عدده الذي أصبح يهدد حياة الإنسان،مم أدت إلى خسائر مادية و بشرية و إقتصادية و أضرار نفسية و معنوية للأفراد و المجتمعات على حد سواء.

فأكدت جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية على ضرورة مواجهة هذه الظاهرة،التي تتطلب تظافر الجهود لمواجهة إنتشار ظاهرة الحوادث في العالم ،و نشر الوعي المروري بين مختلف فئات المجتمع،إنطلاقا بأن الهدف مشترك بين جميع دول العالم ألا و هو التقليل من الحوادث المرور و نشر الوعي المروري بين أفرادها.

هذا ما أكدته دراسة **الغامدي(1418)** أن حوادث المرور أصبحت مشكلة تعاني منها جميع دول العالم،مما دعت منظمة الصحة العالمية لوصفها ،بأنها وباء يغزو المجتمعات،و تؤكد إحصائيا المنظمة أن حوادث المرور تعد سببا رئيسيا للوفيات في معظم دول العالم. **(محمد بن شبب بن دغيش البقمي،2000،ص6 بتصرف)**

هذا لا يخلو من معانات الدول العربية من إرتفاع حصيلة الوفيات و الجرحى، من جراء حوادث المرور من بينها نجد الجزائر التي أصبحت حوادث السير تخلف حوالي 3275قتيلا،و أصيب 31010اخرون بجروح في 22507حادث مرور تم تسجيله على المستوى الوطني خلال سنة 2019،مقارنة مع 2018تم تسجيل إنخفاض في الحوادث المرور بنسبة 20.11% و في عدد القتلى 1.06%و في عدد الجرحى 4.79-%.**(لا يوجد إسم،2020 بتصرف)**

بينما إرتفعت الأرقام في سنة 2020حيث أصبحت تختلف حوادث المرور في الجزائر13قتيلا و 175جريحا كل يوم في المتوسط،أي بمعدل 4500قتيلا سنويا و 3500شخصا بعاهات مستديمة.**(تركية بوشالي،2019،ص 4 بتصرف)**

حيث يمثل الشباب غالبا ضحايا هذه الحوادث و بالأخص تلاميذ السنة أولى ثانوي،نظرا في مرحلة المراهقة التي تتصف بالإستقلالية و المغامرة،و حب المخاطرة من خلال عدم إلتزامهم بقواعد المرور و عدم إحترام إشاراتها و غيرها أو إنشغال السائق بأمور تافهة،نظرا لأن أغلب التلاميذ ليس لديهم وعي مروري كافي، مما أدى إلى إرتفاع ضحايا حوادث المرور المتعلقة بالتلاميذ.

هذا ما أدى إلى ضرورة وجود ندوات توعوية مرورية التي تقام في المدارس، لمساعدة التلاميذ على إختيار الطريق الأسلم في الذهاب إلى المدرسة و العودة منها،و الإطلاع على القوانين المرورية و المخالفات الموجودة أو ما قد يترتب عليها من عقوبات.

يرى كل من **جوازنة و أديس و شديفات و عيادات وخصاونة(2010)**ضرورة تعلم تلاميذ المدارس

و تدريبهم على القواعد و الممارسات المرورية الصحيحة و إعدادهم ليكونوا مواطنين واعين و ملتزمين بقواعد المرور و السلامة العامة. **(نور عليان درادكه،2019،ص508)**

فأصبحت حوادث المرور تمثل هاجسا مخيفا بالنسبة لمستعملي الطريق في الجزائر،لما حققته من إرتفاع رهيب في الأرقام،الذي يجعل منها مشكلة معقدة تحتاج لبذل جهود كبيرة لمواجهتها،و التقليل من أثارها الإجتماعية و الإقتصادية ،نظرا لإرتكازها على العناصر الأساسية المتمثلة في السائق و الراجل و السيارة

و الطري و البيئة.

حيث صنفت الجزائر في المرتبة الثالثة عالميا من حيث عدد الوفيات في حوادث المرور، إذ يقع حادث في كل 20 دقيقة وقتيل في كل 3 ساعات، كما بلغت خسائر الجزائر بسبب الحوادث 100 مليار دينار، في إحصائيات حوادث المرور لسنة 2020،نظرا لأن سببا من أسباب الحوادث، يتمثل في قصور الوعي لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي،إلا أن إسهام المدراس الثانوية في التخطيط التعليمي لتنمية هذا الوعي لا زال عاجزا عن ذلك.

وعليه يعتبر البرنامج الإرشاد ضروري وذو أهمية كبيرة لرفع الوعي المروري لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي،من خلال تقديم أنشطة و معارف تقيهم من حوادث المرور،فهو جزء من عملية التعلم،حيث يسعى إلى إرشاد التلاميذ و توجيهم و توعيتهم بالقوانين المرورية و تطوير المعارف و المهارات لديهم.

بمعنى أنها تطور سلوك التلاميذ و تقوم بتعديل و توجيه سلوكيات التلاميذ، بما يضمن لهم العيش بسلام

و التخفيف من الحوادث و أثارها السلبية في المجتمع،هذا ما أكده **بيان (2010)**أن هدف التربية المرورية هو تنمية الأداب المرورية في نفوس المتعلمين و إكسابهم المهارات الضرورية اللازمة للتعامل مع مختلف وسائل النقل و معرفة خطورة سوء إستخدمها.

من خلال التربية المرورية يتشكل الوعي المروري لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي،و ذلك من خلال الإلمام الواسع و الشامل في كل ما يخص المرور من سيارة و طريق و الإشارات و الأنظمة و القوانين و غيرها بما ينعكس بالشكل الإيجابي على التلاميذ.

لذا جاءت هذه الدراسة لتصميم برنامج إرشادي في ضوء التربية المرورية،بهدف زيادة الوعي المروري عند تلاميذ السنة أولى ثانوي، و تزويدهم بمعارف و مهارات و أنشطة توعية لحمايتهم من الأخطار حوادث المرور،و عليه إرتأينا طرح **السؤال العام** المتمثل في:

- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي؟

يندرج تحت هذا السؤال العام مجموعة من الأسئلة الجزئية وهي كأتي:

1- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور يعزى لمتغير الجنس؟

2- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور يعزى لمتغير التخصص؟

2-الفرضيات:

تتمثل فرضيات الدراسة فيما يلي:

1-الفرضية العامة:

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث لدى تلاميذ السنة الأولى ثانوي.

2-الفرضيات الجزئية:

2-1- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور يعزى لمتغير الجنس.

2-2- توجد فروق ذات دالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور يعزى لمتغير التخصص.

3-تحديد المفاهيم:

3-1-تعريف البرنامج الإرشادي:

يعرف بأنه خطة مصممة لبحث أي موضوع يختص بالفرد أو المجتمع بشرط أن تكون هادفة لأداء بعض العمليات المحددة بدقة،يتفق مع ذلك تعريف البرنامج بأنه خطة محددة ودقيقة تشمل مجموعة من الأنشطة والمواقف والخربات المترابطة والمتكاملة بهدف تنمية الأفراد الذين أُعد البرنامج من أجلهم، وإكسابهم مهارات معينة تتناسب وطبيعة نموهم :الجسمي، والعقلي، والانفعالي، والاجتماعي، والنفسي وتشمل هذه الخطة أسلوب التنفيذ وأدوات التقييم والمدة الزمنية اللازمة للتطبيق.**(بن ناصر السدحان،2018،ص11)**

2-تعرف الوعي المروري:

لغة: كلمةٌ تدلُّ على ضمِّ شيء. وفي قواميس **اللغة** العربية وَعَيْتُ العِلْمَ أعِيهِ وَعْياً، ووعَى الشيء والحديث يَعِيه وَعْياً وأَوْعاه: حَفِظَه وفَهِمَه وقَبِلَه، فهو واعٍ، وفلان أَوْعَى من فلان أَي أَحْفَظُ وأَفْهَمُ.**(روابحي محمد،2013،ص1)**

إصطلاحا: هي تحصين المواطن ضد أية أخاطر محتملة،و فيها نشيد أسوار حماية المواطن من المخاطر قبل وقوعها، و العمل على تأمين المحط الذي يعيش فيه الفرد بشكل يسمح له بالتكيف مع كل ما هو أمن و البعد عن كل ما هو خطر،أي إيجاد الوعي ضد المخاطر و إكسابه للأفراد

و الجماعات على الإقتناع بفكرة معينة أو رأي معين و من ثم إتخاذ منهج سلوكي معين بقصدي تحقيق نتائج يهدف إليها القائم بالتوعية. **(زاهر إسماعيل:2010،ص14)**

تعريف الوعي المروري إجرائيا: هي الدرجة التي يتحصل عليها تلاميذ السنة أولى ثانوي على مقياس الوعي المرور و التي تظهر الوعي لديهم،بعد تطبيق البرنامج الإرشادي عليهم و إمتثال به.

3-3-تعريف حوادث المرور:

هي كل الإصطدامات التي تقع في الطريق المفتوح لسير العمومي وقد تخلف ضحية أو عدة ضحايا من قتلى

و جرحى ، كانت على الأقل سيارة واحدة متورطة فيها كما أن" حادث المرور يعتبر مستقلا عن الإرادة الإنسانية ،فهو ناتج عن قوة خارجية هذا يدل على أن حوادث المرور مفاجئة و ليست مقصودة. **(بيران بن شاعة،2018،ص231)**

3-4- تعريف التعليم الثانوي:

هي مواصل ما تلقاه التلميذ في مرحلة التعليم الإبتدائي و درجة تاليه من درجات السلم التعليمي، أي مرحلة تعد لما بعدها من الدراسات عليا بالجامعة و المعاهد العليا،فهي مرحلة تامة في ذاتها تعد الشباب للحياة العملية.(**عبد السلام كرداني،2019،ص12**)

4-أهمية الدراسة:

4-1-الجانب النظري: تتمثل في:

4-1-1-توجيه الباحثين و المختصين التربويين إلى أهمية هذا النوع من المواضيع لما له من أهمية في رفع مستوى الوعي المروري للتلاميذ.

4-1-2-تكمن أهمية هذه الدراسة في طبيعة الموضوع وهو فعلية برامج الإرشادية و إجابيتها في تخفيف من تعرض التلاميذ لحوادث المرور.

4-1-3-إهتمام هذه الدراسة بهذه الفئة ألا و هي فئة تلاميذ المتمدرسين في الثانوية و التي تمثل الشريحة الإجتماعية لتقليل من حوادث المرور و رفع مستوى الوعي المروري.

4-2-الجانب التطبيقي: تتمثل أهمية الدراسة في:

4-2-1-التقليل من حوادث المرور الذي ينجم عنه خسائر مادية و بشرية و إقتصادية و الذي يكون ضحيتها التلاميذ بطبيعة الحال.

4-2-2-مساعدة البرامج الإرشادية على تعديل السلوك و الافكار الخاطئة حول قواعد المرور.

4-2-3-إبراز فعالية حملات التوعية المرورية مهما كان نوعها،و ضرورية تواجدها في المدارس بهدف غرس ثقافة مرورية في أذهان التلاميذ وتقليل من تعرضه للأخطار.

5-أهداف الدراسة:

تتمثل أهداف الدراسة فيما يلي:

5-1-زيادة و رفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور لدى السنة أولى ثانوي من خلال تطبيق برنامج إرشاد.

5-2-معرفة الفروق في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور يعزى لمتغير الجنس.

5-3-الإطلاع على الفروق الموجودة أثناء تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور يعزى لمتغير التخصص.

5-4-تحديد الفروق بين متوسطات درجات السنة أولى ثانوي في قياس القبلي و البعدي على مقياس التوعية المرورية في حوادث المرور.

6-الدراسات السابقة:

6-1-الدراسات الجزائرية:

6-1-1-دارسة هبة شعوة(دس) بعنوان دور قناة الإذاعة الأولى في توعية المرورية ، دراسة تحليلية ميدانية،مذكرة مكلمة لنيل شهادة الماجستير في علوم الإعلام و الإتصال.

6-1-1-1- إشكالية الدراسة: تمحور حول معرفة دور الإذاعة الوطنية ممثلة في قناة الأولى في التوعية المرورية للسائقين و رجال الأمن.

6-1-1-2- تساؤلات الدراسة: تتمثل في:

6-1-1-2-1-ما مدى إقبال السائقين و رجال الأمن على برامج التوعية المرورية؟

6-1-1-2-2-ما مدى أهمة برامج التوعية المرورية لدى السائقين و رجال الأمن؟

6-1-1-2-3- ما مكانة الإذاعة كأحد المصادر التي يعتمد عليها السائقين في الحصول على المعلومات المرورية؟

6-1-1-3-نتائج الدراسة: لقد توصلت الدراسة إلى جملة من النتائج من بينها:

5-1-1-3-1- إحتلال التلفزيون و الإذاعة المراتب الأولى في ترتيب وسائل الإعلام المفضلة للتوعية.

5-1-1-3-2- بينت الدراسة أن أكثر الأماكن التي يستمع فيها السائق للإذاعة هي السيارة و ذلك بنسبة 73 %

و أن الفترة الصباحية أفضل الفترات للإستماع لبرامج التوعية المرورية.**(بحارث مليكة،2017،ص31-32)**

6-1-2-دراسة وقادوم عبد القادر(2017) أسباب حوادث المرور حسب مستعملي الطرقات.

6-1-2-1- إشكالية الدراسة: يهدف إلى التعريف بالحوادث المرور لمعرفة مسبباتها و المساهمة في التقليل من نسبة الحوادث في ولاية أم البواقي،و لهذا الغرض تم الحصول على إحصائيات من المركز الوطني للأمن و الوقاية عبر الطرقات و من الدرك الوطن،تشير إلى أنواع كل من الحوادث و الخسائر المرورية خلال السنوات2013 ،2014،2015.

6-1-2-2- عينة الدراسة: تم إختيارها بطرقة عشوائية.

6-1-2-3-أدوات الدراسة: تصميم إستمارة و زعت على 80سائق سيارة و إسترجاع 61 إستمارة،

و ذلك للوقوف على أسباب الحوادث،و إستعان الباحث بمجوعة من الأدوات الإحصائية و عرض مفردات الدراسة بجداول و رسوم بيانية مرفقة و بإستخدام برنامج (spss) للوصول إلى نتائج الدراسة.

6-1-2-4-نتائج الدراسة: تشير نتائج الدراسة للزيادة المستمرة بالحوادث و الخسائر المرورية بمرور السنوات، و لكنها متفاوتة حسب الأشهر. **(بوقادوم عبد القادر،2017،ص12)**

6-2-الدراسات العربية:

6-2-1-دراسة خضرة(2013)بعنوان فاعلية الدليل المروري المقترح في إكساب الخبارات المرورية لأطال الفئة الثالثة.

6-2-1-1-إشكالية الدراسة: هدفت إلى تصميم دليل المروري،و الكشف عن فاعلية هذا الدليل في إكساب الطلاب بعض الخبرات المرورية لأطفال الفئة الثالثة، كما هدفت إل الكشف عن الفروق في إكتساب الخبرات المرورية و تحقيق أهداف التربوية بين الذكور و الإناث، و بين الأطفال الريف و المدينة.

6-2-1-2-منهج الدراسة: أتبعة الباحثة في هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي و المنهج الشبه تجريبي لتحقيق من أهداف البحث و الفرضيات.

6-2-1-3-مجتمع الدراسة : تكون من جمع أطفال المدارس الحكومة من 2011-2010،من الفئة العمرية الثالثة 5-6-سنوات في مدينة حمص و ريفها و تألفت عينة الدراسة من 80طفلا و طفلة و سحبة بطريقة عشوائية.

6-2-1-4-أداة الدراسة:مقياس الخبرات المرورية،كما إستخدمت الباحثة الدليل المروري المقترح.

6-2-1-5-نتائج الدراسة: أثبتت نتائج الدراسة أن:

6-2-1-5-1-هناك فاعلية للدليل المروري المقترح الخبرات في إكساب المرورية لأطفال الفئة الثالثة،كما كشفت الدراسة عن عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات الأطفال في إكتساب الخبرات المرورية تبعا للجنس.

6-2-1-5-2-توصلت الدراسة إلى عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات الأطفال في إكتساب الخبرات المرورية تبعا لمتغير البيئة .**(عليان درادكة،2019،ص)**

6-2-2-دراسة فوزية خميس الغامدي(1997)بعنوان الأسباب و الأثار لحوادث المرور في المملكة العربية السعودية.

6-2-2-1-إشكالية الدراسة: هدفت إلى إستعراض مشكلة حوادث المرور في المملكة العربية السعودية.

6-2-2-2-نتائج الدراسة: توصلت النتائج الدراسة إلى أن أسباب الحوادث المرورية ،تمثلت في السرعة الزائدة و قطع إشارة المرور،و التجاوز الخاطئ الدوران الخاطئ و التوقف الخاطئ ، المكسرات و أسباب أخرى،و من أثار الحوادث المرورية الوفاة المرورية حيث أن 81% من الوفيات في المستشفات ناتجة عن حوادث المرور و الخسائر الإقتصادية التي تخلفها حوادث المرور و صلت إلى 21مليار ريال.**(فوزية الغامدي،1987،ص13)**

6-2-3-دراسة رواحية(2011)بعنوان أثر برنامج في الدراسات الإجتماعية لتنمية الوعي المروري لدى طلاب الصف الرابع الأساسي بسلطنة عمان.

6-2-3-1-عينة الدراسة: تكونت العينة من 121طالبا و طالبة مقسمين إلى مجموعتين تجربتين و عددهم 61طالبا و طالبة،و المجموعة الضابطة و عددهم 60طالبة و طالبا.

6-2-3-2-منهج الدراسة: إستخدام المنهج التجريبي.

6-2-3-2-5-نتائج الدراسة: كشفت الدراسة عن وجود تدني في مستوى الوعي المروري لدى طلاب الصف الرابع الأساسي بسلطنة عمان، و جود أثر إيجابي للبرنامج المقترح لتنمية الوعي المروري لدى طلاب الصف الرابع الأساسي. **(رضوان الفاضل،2019،ص6)**

6-3-دراسات أجنبية:

6-3-1-دراسة هوتز و أخرون204بعنوان فاعلية برنامج المرور الأمن على تحسن معرفة الطلبة في المرحلة الأساسية بالسلامة على الأرصفة.

6-3-1-1-إشكالية الدراسة: تتمحور حول فاعلية برنامج المرور السليم،و هو برنامج مدرس حول المرور الأمن في مجموعة من المدارس التي تتعرض لمخاطر كبيرة في السلامة المرورية،حيث شاركت هذه المدارس مدة من الزمن و التزمت بتطبيق برنامج السلامة على الطريق في الأسبوع الأخير من شهر كانون الثاني للعام2003.

6-3-1-2-أدواة الدراسة: كان هناك إختبار قبلي و أخر بعدي فضلا على ثلاثة إختبارات شهرية بعدية حول المعرفة بالسلامة على الأرصفة،كما أستخدم أسلوب الملاحظة في أربع مدارس كانت قد أختيرت من نفس المجموعة بلغ عدد المشاركين في البرنامج من تلك المدرسة 6476طفلا من الصف الخامس.

6-3-1-3-نتائج الدراسة: أظهرت النتائج الملاحظة التي تم جمعها من أربع مدارس في كل فترات المختلفة،وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين ظروف الإختبار البعدي و القلبي للمجموعة الأولى، خاصتا فيما

6-3-1-3-نتائج الدراسة: أظهرت النتائج الملاحظة التي تم جمعها من أربع مدارس في كل فترات المختلفة،وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين ظروف الإختبار البعدي و القلبي للمجموعة الأولى، خاصتا فيما يتعلق بالتوقف عن الحد و نظر إلى اليمن ثم اليسار ثم اليمن و المجموعة الثلاثة،و قد كانت هناك تعديلات بيئية عدة مرات بتنفيذها،كما أكدت النتائج أن برنامج المرور الأمن عمل على تحسين معرفة الطلبة في المرحلة الأساسية بالسلامة على الأرصفة و في سلوك العبور لديهم.**(بن هلال السعدية،2013،ص335)**

6-3-2-دراسة كوهلي2014 بعنوان دراسة تجريبية لتقييم فعالية برنامج تدريبي منظم على المعرفة بالسلامة المرورية بين أطفال المدارس في مدارس حضرية في لودهيانا، بنجاب (الهند).

6-3-2-1-إشكالية الدراسة:تتمحور حول معرفة مستوى الوعي المروري القبلي والبعدي بين أطفال المدارس من المجموعة التجريبية والضابطة، ومقارنة النتائج بين الاختبار القبلي والبعد، كما هدفت إلى التأكد من علاقة التدريس المنظم بمعرفة السلامة المرورية بين أطفال المدارس ذوي المتغيرات المختارة مثل العمر والجنس والمعيار الأكاديمي، وتعليم الأب والتعرض لوسائل الإعلام ونوع المركبات المستخدمة.

6-3-2-2-منهج الدراسة:أستخدم المنهج التجريبي على عينة عشوائية طبقية غير متناسقة.

6-3-2-3-عينة الدراسة: تكونت من 64 من أطفال المدارس.

6-3-2-4-أدوات الدراسة: أستخدم الاستبيان المنظم الذاتي والاختبار.

6-3-2-5-نتائج الدراسة: أظهرت النتائج أن المعرفة المرورية إزدادت بعد تطبيق البرنامج، كما بينت النتائج أن التدريس المنظم جلب تغيرا ثمينا في معرفة أطفال المدارس فيما يتعلق بالسلامة المرورية.

6-3--2-6-توصيات الدراسة: أوصت الدراسة بزيادة التدخلات لرفع مستوى معرفة أطفال المدارس فيما يتعلق بالسلامة المرورية مما يساعد على الحد من الحوادث وتامين أطفال المدارس على الطرق.**(عليان الدرادكة ،2019،ص)**

7- تعليق على الدراسات السابقة:

إعتمدنا في هذه الدراسة على مجموعة من الدراسات التي تناولت ظاهرة حوادث المرور و ضرورة رفع من الوعي المروري لدى تلاميذ،و هي دراسة قليلة حسب الإعتماد و تتشابه تقريبا مع الدراسة الحالية، فلاحظنا أن الدراسات السابقة أغلبها تناولت الوعي المروري من جوانب متعددة ،بحيث كانت نظرة الباحثين من زوايا مختلفة.

فنجد الدراسات الجزائرية التي هدفت الدراسة على الكشف عن دور قناة الإعلامية و البحث عن الأسباب حوادث المروري، لتقليل من حوادث المرور ورفع مستوى الوعي المروري لدى الشباب و مستعملي الطريق،بينما الدراسات العربية و الأجنبية ركزت على دور و فاعلية البرامج التوعية لرفع مستوى الوعي المروري لدى التلاميذ المدارس و تقليل من حوادث المرور.

كما ظهر الإختلاف بين هذه الدراسات السابقة من حيث العينة و الأدوات البحثية و المنهج المتبع،فأغلبية الدراسات السابقة تتفق مع الدراسة الحالية من حيث أهمية و إجابية برامج التوعية و التعليم في تنمية الوعي المروري لدى تلاميذ المدارس،فقد أجمعت هذه الدراسات على ضرورة تنمية الوعيي المروري لدى تلاميذ المدارس بشكل منهجي،حتى يصبحوا أكثر تكيفا معا محيطهم المروري.

الفصل الأول: الوعي المروري:

تمهيد:

أولا:الوعي المروري:

1-1-مفهوم الوعي المروري

1-2-شروط الوعي المروري

1-3-مكونات الوعي المروري

1-4-خصائص الوعي المروري

1-5-أهداف الوعي المروري

1-6- أبعاد الوعي المروري(الثقافة المرورية)

1-7-أساليب لرفع من الوعي المروري

1-8- دور التربية و التعليم في الأمن و السلامة المرور

1-9-دور المختص النفسي لرفع من الوعي المروري لدى المراهقين

1-10- نموذج من برنامج لرفع الوعي المروري

خلاصة الفصل

تمهيد:

النمو السريع لسكان و زيادة تطور التكنولوجيا أثر بشكل كبير في حركات السير في الجزائر مما أدى إلى إرتفاع نسبة مخلفات لدى السائقين و كثرة حوادث المرور لغاية اليوم،فقد نجم عنها خسائر مادية و بشرية التي يعود سببها إلى نقص الوعي المروري لدى سائقين و المشاة الذي أدى إلى إرتفاع حصيلة القتلى و الجرحى بشكل متسارع كل سنة، وعليه تصبح التربية المرورية جزءا مهما من الثقافة العامة للفرد عامة و الطفل بصفة خاصة.

1-1-مفهوم الوعي المروري:

لغة:

هي كلمة تدل على ضم شيء، و في قواميس اللغة العربية وعيت العلم أعيه وعيا و وعي الشيء

و الحديث يعيه و عيا، و أوعاه:حفظه و فهمه و قبله فهو واع، و فلان أوعى من فلان أي أحفظ و أفهم وفي الحديث نصر الله امرأ سمع مقالتي فوعاها، فرب مبلغ أوعى من سامع، الوعي الحافظ الكيس الفقيه،و عليه لا وعي دون علم فكلما زاد المرء علما و فهما زاد وعيا.**(إبن المنظور،2003 ،ص 200)**

الوعي كلمة تعبر عن حالة عقلية يكون فيها العقل بحالة إدراك و على تواصل مباشر مع محيطه الخارجي عن طريق منافذ الوعي التي تتمثل عادة بحواس الإنسان الخمس و من هذه الحالات نذكر:

الوعي-وعي-الوعي:الجلبة و الأصوات. **(إبراهيم أنيس، 2005، ص158)**

حضر الوعي ينقعه الناس:الفقيه الحافظ،رجل وعي بمشاكل البلاد:على بينة منها، عارف بها و بأسبابها،

واع و الوعي في علم النفس شعور كائن الحي بما في نفسه و ما يحيط به. **(الغني، 2011، ص 200)**

في حديث أبي أمامه لا يعذب الله قلبا وعى القران،قال إبن الأثير أي عقله إيمانابه ،و عملا فأما من حفظ ألفاظه وضيع حدوده فإنه غير واع له،و قول الأحظل:وعاها من قواعد بيت رأس. **(إبن المنظور، 2013، ص 246)**

فالمقصود بالوعي أكاديميا: بأنه مفهوم يعبر عن حالة عقلية،يكون فيها العقل بحالة إدراك،و على تواصل مباشر بمحيطه الخارجي عن طريق منافذ الوعي التي تتمثل بحواس الإنسان الخمس،كما يمثل الوعي عند العديد من علماء النفس الحالة العقلية التي يتميز بها الإنسان بملكات المحاكمة، المنطقية الذاتية و الإدراك الحسي للعلاقة بين الكيان الشخصي و المحيط الطبيعي له،ويرى بعض العلماء أن الوعي يؤسس على ثلاثة جوانب و هي:

1-العقل: و هو الجانب المعرفي

2-الإيمان به:و هو الجانب الوجداني

3-العمل به:و هو الجانب التطبيقي

بذلك يمكن تعريف **الوعي بأنه**: توفر المعلومات الصحيحة عن الأمر أو قضية أو مشكلة

و تكوين الميول و الإتجاهات نحوها،ثم ممارسة الصحيحة إزائها. **(بحارث،2018، ص71-72)**

إصطلاحا:

يقصد بالوعي المروري: هو الإلمام بمعلومات أساسية مرتبطة بمواقف يتعرض لها المشاة أو السائقين أثناء السير أو في المواقف الطارئة و الحوادث.

يعرف أيضا: بأنه المعلومات المرورية التي يدركها الأطفال و قد يطلق عليه الثقافة المرورية،

و يربط ذلك بأهداف نظرية و عملية عن التعليمات المرورية ،التي تضمن السلامة على الطريق سواء للمشاة أو السائقين أو السيارة.

و نعطي تعريفا أخر للوعي المروري بالمفهوم الشامل:بأنه اليقظة الحسية و المعنوية و المعرفة،

و الإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من سيارة و طريق و إشارات و أنظمة و قوانين و غيرها، مما ينعكس إيجابا على الشخص و حسن قيادته و مراعاته للأنظمة المرورية المختلفة.

حتى أصبحت الحاجة إلى التوعية المرورية ملحة و عاجلة إلى إدخالها ضمن المنهج الدراسي في المرحلة الثانوية،من خلال إستخدام الوسائل السمعية و البصرية و بالممارسات الميدانية و ذلك بالتنسيق مع المهنيين بالأمر من رجال مرور و رجال تربية. **(عبد الله الخلف، 2005 ، ص59)**

إختلف العلماء حول تعريف الوعي المروري نذكر بعض منهم:

يعرفه أديب محمد علي أن هناك مفهوما شاملا **للوعي المروري:** و هو تعزيز اليقظة الحسية

و المعنوية و المعرفة، و الإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من سيارة و طريق و إشارات و أنظمة

و قوانين و غيرها،مما ينعكس إيجابا على الشخص و مراعاته للأنظمة المرورية المختلفة.

بينما يراه صلاح رمضان: بأنه تبسيط المفاهيم الأخلاقية و النظم و التعليمات ذات العلاقة بكيفية إستخدام السيارة و الطريق، و وضع المنبهات الضرورية و الأساليب التي تجعل الإلزام بها بصورة ذاتية.

يعرف سليمان بن سعود الوعي المروري: هو الإلمام بمعلومات أساسية مرتبطة بمواقف يتعرض لها المشاة و السائقين، أثناء السير أو في المواقف الطارئة و الحوادث. **(الغاميدي ، دس ،ص17)**

يتضح أن الوعي المروري يمثل شكلا خاصا من أشكال الوعي، فهناك الجمال البشري (السائقون و المشاة و رجال المرور) يتفاعل مع محيط خارجي، أي مع واقع موضوعي له معطيات و قواعده و نظمه و قوانينه،

و معرفة نظمه و قوانينه و من ثم السلوك المروري السليم في ضوء هذه المعرفة هو ما يعكس الوعي المروري و يجسده، و هذا النوع من الوعي لا يحدث دفعة واحدة بل هو مجموعة من المعارف و الخبرات. **(الغامدي،دس،ص18)**

1-2-شروط الوعي المروري:

لكي يتحقق **الوعي المروري** يجب أن يتضمن الشروط التالية:

1-وعي واقع الأطراف المختلفة المعنية بالمسألة المرورية: السائقون،و المشاة ورجال و صانعو المركبات، و مهندسو الطرق...الخ.

2-وعي الأثار المتعددة لمشكلة المرور: البشرية و النفسية و الإجتماعية و الإقتصادية و الأخلاقية.

3-وعي مسؤولية الجهات المعنية بمواجهة المشكلة المرورية و طبيعة الأدوار، التي يجب أن تؤديها لمواجهة هذه المشكلة أو التخفيف من أثارها.

يلحظ من خلال هذه الشروط أن الوعي المروري لا يقتصر على الطريق والإلتزام بالقواعد المرورية المتعلقة به فقط،بل يتعدى ذلك ليشمل الوعي بالآثار المترتبة عليها، لما لهذا الأمر من أهمية يمكن أن تهم في التقليل من الحوادث المرورية، و إذ أن إحساس الفرد بخطورة هذه القضية يجعله أكثر حرصا على تجنبها و الإبتعاد عن مسبباتها. **(الهادي، 2013،ص236)**

1-3-مكونات التوعية المرورية:

إن مكونات عملية **التوعية المرورية** تتألف من الجهة أو الجهات التي تقوم بإعداد برامج الحملات المرورية للتوعية و خططها،و الجهات أو الفئات المستهدفة أو المستفيدة من هذه الحملات أو البرامج،و مضمون الرسالة الإعلامية لهذه البرامج أو الحملات،و الوسائل المستخدمة في إيصال هذه البرامج و الحملات إلى الجهات المستهدفة في التوعية المرورية و سنأتي كل عنصر بشئ من التفصيل:

1-3-1-الجهة المسؤولة عن إعداد برامج و خطط التوعية المرورية:

يخطئ من يظن أن الإدارات المرورية وحدها هي المسؤولة عن إعداد و تنفيذ برامج التوعية المرورية،صحيح أنها تلعب الدور الأكبر في ذلك لما تمتلكه من خبرة واسعة في هذا المجال، إلا أن ذلك لا يعني

أن هناك جهات أخرى مسؤولة من واجبها المشاركة في هذه العملية مثل:وزارة التربية و التعليم العالي، وزارة البيئة، الإذاعة و التلفاز و الهيئات و الجمعيات الأهلية التي تعني بالعملية المرورية و أمانة عمان الكبرى،

و البلديات و مراكز تدريب السواقين و الجهات التطوعية من الجمعية الأردنية للوقاية من حوادث الطرق.

1-3-2-الجمهور المستهدف في الخطط و برامج التوعية المرورية:

ليس شرطا أن يكون جميع أفراد المجتمع مستهدفون في حملة معنية للتوعية المرورية،فقد يكون السائقون هم المستهدفون فقط،و قد يكون المشاة فقط هم المستهدفون و قد يكون ركاب المركبة غير السائق هم المستهدفون،و قد تكون المنازل هي المستهدفة في حملة التوعية المرورية للحفاظ على صغارها من الخروج وحدهم للشارع و حمايتهم من التعرض لحوادث الدهس.

قد يكون الجمهور المستهدف من هذه العملية هم أفراد الإدارات المعنية بالعملية المرورية أنفسهم، من حيث كيفية التعامل مع المواطن على سبيل المثال أو كيفية القيام بالحملة الرقابية وفق الأسس و المبادئ الصحيحة،و قد تكون أكثر من فئة مستهدفة في وقت واحد في نفس حملة التوعية المرورية مثل السائقين و المشاة معا،و بشكل عام فإن الجمهور هو أحد عناصر المرور الأساسية و يعتبر الهدف الأول و الأخير لبرامج التوعية المرورية

و ذلك للأسباب التالية:

-الجمهور هو العنصر الرئيسي في حوادث الطرق.

-هو المتضرر الأول من حوادث الطرق و المستفيد الأول في حالة الحد منها.

-يقسم الجمهور المستهدف بالتوعية المرورية إلى :

1-مواطنون بكافة شرائحهم.

2-الأسرة بكافة فوائدها(السائق والراكب و الماشي).

3-المدرسة (المعلم و الطالب).

4-الكليات و الجامعات (الطلبة و المدرسين).

5-المؤسسات و الدوائر الرسمية.

6-الهيئات و الجهات التطوعية غير الرسمية .

1-3-3-مضمون الرسالة الإعلامية لهذه البرامج أو الحملات:

إن مضمون الرسالة الإعلامية لبرامج و حملات التوعية المرورية يلعب دور الأساسي في نجاح هذه العميلة و فشلها، فهي تتضمن الأفكار التي تزيد الجهة المسؤولة عن حملة التوعية إيصالها إلى الجمهور المستهدف

و إقناعه بها ،لذلك فإن من المهم جدا أن تقوم هذه الجهة بالدراسة المتأنية و المعمقة لهذه الأفكار، و تبسيطها

و جعلها مقبولة و غير مملة (كلما قصر مضمون الرسالة كانت أكثر قبولا لدى الجمهور المستهدف). كذلك لابد من ذكر أن مضمون الرسالة يجب أن يتوافق مع الوسيلة التي تسم إيصالها عن طريقها إلى الجمهور المستهدف، فالرسالة تختلف بين الإذاعة و التلفاز و الصحف و التوعية المدرسية و غيرها.

1-3-4-الوسائل المستخدمة في إيصال البرامج و الحملات إلى الجهات المستهدفة في التوعية المرورية:

إن الوسائل المستخدمة في إيصال رسائل حملات التوعية المرورية يجب أن تتلائم مع مضمون هذه الرسائل،لذالك فإنه من الواجب على الجهات المسؤولة عن تنظيم حملات التوعية المرورية أن تدرس و تختار بعناية الوسائل التي سيتم إستخدامها في إيصال مضمون رسالة التوعية المرورية إلى الجمهور المستهدف،

و نشرها بطريقة مقنعة للجميع حتى تؤدي الغرض الذي وضعت من أجله.

فهو بشكل أساسي التخفيف من الحوادث المرورية و نتائجها،قد تكون وسائل إيصال رسائل التوعية المرورية من خلال الإذاعة و التلفاز أو الصحف بشتى أنواعها،قد تكون من خلال مناهج مرورية مدرسية

و جامعية لأن تلاميذ اليوم، هم مجتمع الغد و قد تكون من خلال المحاضرات و الدروس المدرسية أو المحاضرات الدينية داخل المساجد. **(الجلامدة ، دس،ص4-5)**

1-4-خصائص الوعي المروري:

تتمثل خصائص التوعية المرورية فيما يلي:

1-4-1-الإستمرارية: و هي أن التوعية المرورية عبارة عن عملية تتصف بالإستمرارية و الديمومة،فهي بالتالي عملية مستدامة و ليست مجرد حدث أو مجموعة أحداث متفرقة،أو مجرد فعالية أو مجموعة فعاليات متناثرة،بل هي عملية مستمرة و دائمة.

1-4-2-المنهجية و الإنتظام و التماسك: التوعية المرورية عملية منهجية منتظمة و متماسكة تحدد أسسها، و مطلقاتها و أهدافها و تضع الخطط و البرامج الكفيلة بتحقيق هذه الأهداف.

1-4-3-الشمولية: إن التوعية المرورية عملية شاملة،بمعنى أنها تشمل مختلف المجالات المرورية،و تستهدف الوصول إلى جميع الشرائح الإجتماعية.

1-4-4-التكامل: عملية متكاملة ،يعني أنها تهتم بمختلف الأطراف المعنية بالمسألة المرورية، (البشرية،الهندسية،العمرية..الخ)،تهتم بمختلف جوانب المشكلة المرورية (الإقتصادية والنفسية

و الإجتماعية...الخ) و تنطلق من حقيقة أن هذه الأطراف متكاملة، و بالتالي فإن الجهد التوعوي المروري يجب أن يكون متكاملا.

1-4-5-التجديد و التطور: هي متجددة و متطورة بحيث تستطيع أن تواكب المتغيرات الحاصلة في حياة الإجتماعية، (أنظمة و تقنيات و قوانين و أنماط معيشة و متغيرات ديمغرافية و إجتماعية و إقتصادية ...الخ) التي تترك أثارها الهامة في الحياة المرورية.

1-4-6-الإتفاق مع الإستراتيجية المرورية: يجب أن يتم التخطيط للتوعية المرورية و تحديد برامجها و أهدافها، ضمن الإطار العام للإستراتيجيات،و بما يتفق مع هده الإستراتيجية و يسهم في تحقيق أهدافها في مختلف مجالات حياة المرورية.

1-4-7-التوعية أسلوب وقائي طوعي: بمعنى أن التوعية هي أحد أساليب الوقائية و هي لا تفرض بقانون، ولكن ينفذها الأفراد إنطلاقا من إعتبارات و أحاسيس تتحرك لديهم لدى إستشعارهم بالخطر

1-4-8-التفاعلية: إن التوعية المرورية هي التي تبتعد عن التلقين و الإكراه،و تعتمد على أسلوب التفاعل

و تنجح في رفع فاعلية الناس و تفاعلهم مع الأهداف و الإستراتيجية التوعية المرورية. **(بحارث ،2018،ص73 - 75)**

1-5-أهداف الوعي المروري:

1-5-1-إعلام الجماهير (مشاة،ركاب،سائقين) بالقوانين و الأنظمة و التعليمات الخاصة بالمرور.

1-5-2-تعديل سلوك مستخدمي الطريق بما يتوافق مع هذه القوانين و الأنظمة و التعليمات.

1-5-3-حث مختلف الفئات الإجتماعية على تبني السلوك المروري الأمن و إبراز أهمية ذلك على المواطن و المجتمع ككل.

1-5-4-إبراز الدور الأساسي و المهام الأسرة و تفعيل دورها في تنشئة جيل واعي مروريا، من خلال قيام رب الأسرة بتعليم و تدريب و تأهيل أطفاله مروريا و غرس السلوك و القيم المرورية الأمنة بهم.

1-5-5-التركيز على الدور الهام للمؤسسات التربوية (المدرسة،الكلية ،الجامعة)، و حثها على تفعيل دورها في مجال التوعية و التربية المرورية للطلبة في كافة المراحل الدراسية.

1-5-6-تعليم صغار السن و الأطفال أداب و قواعد السير على الطرق و حملهم على التمثل بها،و تعريفهم بأهم المخاطر التي قد يتعرض لها جراء عدم إلتزامهم بها.

1-5-7-العمل على توحيد كافة الجهود التي تبذل من قبل مختلف الجهات الرسمية، و الأهلية و التي تعني بالتوعية المرورية و رفع مستوى التنسيق فيما بينها.

1-5-8إبراز الجهود و الوسائل و الإجراءات التي تقوم بها الأجهزة المختصة، للحد من الحوادث المروري.

1-5-9-خلق شعور لدى مستخدمي الطريق بأهمية الإلتزام بأداب و قواعد و قوانين المرور و تقبل التعليمات الخاصة، بذلك و التي وجدت أصلا لضمان سلامتهم و لتنظيم حركتهم على الطرق.

1-5-10-تقليل ما أمكن من وقوع حوادث السير ، ما ينجم عنها من خسائر بشرية و مادية هائلة تؤثر على سلامة أفراد المجتمع و إقتصاد الوطن.

11-تجسر الفجوة بين رجل المرور و المواطن(مستخدم الطريق)و خلق تفاهم و إحترام متبادل فيما بينهم، من خلال ترسيخ مبدأ المسؤولية المشتركة للحد من حوادث السير و أثارها.

1-3-12-كسب الرأي العام للحملات المرورية الميدانية والتي تقوم بها الأجهزة المختصة لضبط المخالفين مروريا،حيث أن القيام ببرامج التوعية المرورية يوفر التبرير و الدعم المناسب لهذه الحملات. **(الجلامد ،دس ،ص2)**

1-6- أبعاد الوعي المروري (الثقافة المرورية):

تنطلق التربية المرورية من ضرورة تغيير المواقف و السلوك و المفاهيم التي إعتادها الأفراد في مجتمعنا إزاء أنظمة المرور وأدائه ، ليس على أساس الخوف من العقاب القانوني و إنما إدراكها و تفهمها و الإنصياع

الذاتي لها و إحترامها ، و لما كانت التربية عملية نمو و تطور تشكيل حياة الفرد في المجتمع ،حتى يتمكنوا من إكتساب المهارات و القيم و الإتجاهات و أنماط السلوك التي تساعدهم على تعامل مع بيئتهم،فكان للتربية أبعاد التالية:

1-6-1-البعد المروري: يرتبط بقواعد المرور و الإنضباط وفق تشريعات معينة.

1-6-2-البعد البيئي: يرتبط بالحفاظ على عناصر البيئة،و مصادرها و حماية كل ما يندرج تحت التربية البيئية.

1-6-3-البعد الأمني: يرتبط بالتعامل مع الغرباء و الأشياء في الطريق و يدعوا إلى إبعاد مصادر القلق

و التوتر في الطريق و محاولة البعد عنهما.

1-6-4-البعد الإجتماعي: يرتبط بأداء التعملات في الطريق مع الكبار السن،و إتباع الأعراف المتعلقة بالإثارة.

1-6-5-البعد الصحي: يرتبط بالنظافة و الوقاية الصحية العامة و تلوث و البيئة.

1-6-6-البعد القراري: يرتبط بإتخاذ الفرد القرار فيما يتلعق بأي أمر من أمور الطريق. عليه إن التربية المرورية تأتي في منظومة التربوية وجها من وجوه التربية الشاملة، التي تعد المتعلم للحياة الإجتماعية من خلال تزويده بالمفاهيم المرورية في مجالات التربية الثلاثة و هي:

-المعارف: مفاهيم و حقائق حول قوانين و المبادئ العامة للمرور.

-المهارات: مهارات عقلية و إجتماعية و حركية لتفادي بعض المشكلات المرورية.

-المواقف و القيم: مواقف خلفية تسعى التربية المرورية إلى غرسها في سلوك المتعلم لمواجهة حالات المرور و الإسعافات الأولية. **(السعدية،2019،ص2-3)**

1-7-أساليب لرفع من الوعي المروري:

يمثل قطاع المرور مرفقا من أهم مرافق الدولة،و يهدف هذا القطاع إلى تأمين إنتقال الأشخاص و البضائع بأقل قدر ممكن من القيود أو النفقات، و أعلى درجات السرعة و السلامة

و تتمثل مشكلات المرور في العالم بمظاهر ثلاثة هي التأخير، التلوث البيئي، حوادث المرور.

لا شك أن حوادث المرور تحتاج إلى إهتمام بالغ، بقدر ما تحتاج إلى إجراءات متلازمة تقوم بها الدولة (بالتعاوني مع جميع الجهات المعنية)،ليس فقط لنشر الوعي أو إكساب المعلومات بل لتعديل سلوكيات

و أساليب و طريقة التصرف في مختلف المواقف التي تواجه مستعملي الطريق.

الذي يشكل التلاميذ و الأولاد جزءا مهما،وقد أثبتت العديد من الدراسات و الأبحاث أن التلاميذ يشكلون نسبة مرتفعة من ضحايا الحوادث المرورية (لاسيما المشاة منهم)، لا بد من وقاية التلاميذ من الحوادث المرورية أو التخفيف من حدوثها ،و الحد من أثارها النفسية و الإجتماعية و الإقتصادية و الصحية و ذلك من خلال مايلي:

1-7-1- برامج توعية خاصة: هي معالجة المشكلات المرورية عبر برامج ملائمة تساهم في تفعيل سبل الوقاية من هذه الحوادث، فمن هنا تأتي أهمية برنامج تربوي لتفادي الحوادث المرورية عند التلاميذ،يستمد إطاره النظري من القواعد المرورية التي تحقق السلامة.

2-7-1- زيادة الوعي: هو الهدف الأساسي من البرنامج،زيادة الوعي المروري عند التلاميذ لتفادي وقوع الحوادث المرورية،ما يستلزم توفر منفذي البرامج ذوي كفاية و معرفة بقوانين المرور و الإعلام المروري و السلوك المروري، لديهم قدرات للإشراف و التنفيذ مع مراعاة مستوى التلاميذ المستهدفين،عقليا و تعليما و إجتماعيا و إستخدام و سائل إتصال مناسبة و متعددة.

3-7-1- تدريب التلاميذ على الأداب السلوك المروري و تزويدهم بمعلومات مرورية عن قواعد النزول.

و الركوب من السيارة أو الباص،و قواعد عبور الطريق و الطريقة الصحية للجلوس في السيارة أو الباص المدرسي.

4-7-1- تدريبهم على مهارات العناية بالذات لتفادي الحوادث المرورية(في أثناء إجتياز الشارع،أو اللعب في الطرقات العامة)، يكون ذلك من خلال تعليمهم و تعريفهم على الإشارات الضوئية و المرورية المتعلقة بالسائقين و المشاة و كيفية التعامل معها.

5-7-1-مراعاة المرحلة العمرية للتلاميذ الذين نتوجه إليهم، مراعاة التنوع و التشويق في إعطائهم المعلومات و تدريبهم على المواقف.

6-7-1-إلتزام إستراتيجيات معينة أهمها إستراتيجية الإقناع و ما تقتضيه من أدلة عقلية و واقعية، حول الوعي المروي و قوانين المرور،و إستراتيجية الضغط بهدف وضع محددات للسلوك المروري و إستراتيجية تغيير السلوك المروري الخاطئ عن طريق التوضيح و الإعتراض و التعليم و التدريب و التفسير.

بالنسبة للقائمين على برامج توعية التلاميذ حول السلامة المرورية،فهم يضطلعون بأدوار مهمة، إذ تقع على عاتقهم مهام إعطاء المعلومات و توجيه سلوك الأطفال و تصحيح معلوماتهم الخاطئة حول قواعد المرور المختلفة. **(الشويري،2006،ص257-258بتصرف)**

1-8- دور التربية و التعليم في الأمن و السلامة المرورية:

يلعب التعليم دورا هاما في سلوك الإنسان،فالمعارف و المهارات و القيم التي يتعلمها الإنسان تشكل الجزء الأساسي من سلوكه،فقيادة السيارة إنما هو سلوك يحدده تعلم الإنسان لمعارف و قيم معينة،أي أن عدم معرفة قائد السيارة بمعارف و مهارات و قيم معينة قد يؤثر على سلوكه في القيادة،كما أن الوعي الأمني يعول عليه كثيرا في صحة المعتقد،و العيش بإنسجام داخل نسج المجتمع الواحد مثمنا أهمية الولاء الأمني يهدي الإنسان للسلوك الذي يتعامل به مع الإنسان و المادة بشكل متوافق لا يضر بنفسه،و لا يضر بمن يتعامل معه في مناحي الحياة المختلفة.

تقوم وزارة التعليم بجهود ملموسة في مجال نشر الثقافة المرورية في أوساط تلاميذ المدارس و العاملين بها و جميع مستعملي الطريق عموما،تحقيقا للأهداف التوعية المرورية و ذلك وفق مجموعة أنشطة يتم الإتفاق حولها مع وزارة الداخلية،و تتعاون الوزارتين في حملات التوعية وفق خطة سنوية يتفق عليه،و يتم تحديد الموارد و التجهيزات التكنولوجية و النشرات و الدوريات ونتائج الدراسات و البحوث في مجالات النظم المرورية و البرمجيات و الأدلة بمختلف أنواعها.

تقوم وزارة التعليم بإدخال مواد و أنشطة تعليمية مرورية ببعض المناهج الدراسية، بهدف إطلاع التلاميذ على الأنظمة و القواعد المرورية المعمول بهاو التوعية المرورية لهم و بيان السلوكيات الخاطئة، ذلك من أجل تزويد التلاميذ بالفاهيم الرئيسية و المهارات التي تنمي لديهم الإحساس بالمسؤولية المرورية.

كان من توصيات العديد من الدراسات إدخال مفهوم السلامة المرورية كمقرر مستقل في مناهج وزارة التعليم أو إدخال مفاهيم التربية المرورية في مفردات دراسية، تبدأ من الروضة و تنتهي بالصف الثاني عشر و غرس السلوكيات و الإتجاهات المناسبة لدى الفرد و العقبة التي تواجه المقررات الدراسية مع المراحل العمرية المختلفة بصورة نافرة،فعلى سبيل المثال في **المقررات الدراسية للمرحلة الثانوية** ،يمكن إدخال مفاهيم حفظ النفس و المال،و جزاء القتل العمد و شبه العمد و الديات و الكفارة في القتل الخطأ لمباحث التربية الإسلامية.

في **علم الإجتماع** يمكن إدخال مفاهيم الأثار النفسية و الصحية و الطبيبة و الإقتصادية للحوادث المرورية على المجتمع، و في **مفردات الكيميائية** يمكن إدخال مفاهيم الوقود و تركيبة و مضاره و صفاته و في **الأحياء** يمكن إدخال مفاهيم الإسعافات الأولية، و الملوث البيئة من المركبات،التلوث الضوضائي،و أثره على الإنسان

و في **مفردات الفيزياء** يمكن مناقشة السرعة و المسافة و الزمن و الحركة و التصور الذاتي و علاقة كل ذلك بالسلامة المرورية و غيرها.فالمدرسة الثانوية لها دور بارز في تنمية الوعي بالسلامة المرورية يفوق مراحل التعليم كافة و **ذلك للأسباب التالية:**

1-8-1- إن هذه المرحلة تمثل بدايات قيادة السيارة لدى غالبية الشباب، فمن المألوف أن يبدأ الشباب القيادة في هذه المرحلة،كم تمثل نهاية هذه المرحلة السن القانونية للحصول على رخصة قيادة نظامية.

2-8-1- يتصف أفراد هذه المرحلة العمرية بنمط ساذج من أنماط قيادة السيارات يتمثل في سلوكياتهم أثناء القيادة كالتسابق بالسيارات و غيرهما،كما لا تتضح لديهما مهارات التحكم في المركبة حوالي 87%من تلاميذ المرحلة الثانوية،من ملاحظ أن هناك تفاوتا واضحا بين صفوف الدراسية،حيث تصل النسبة بين تلاميذ الصف الأولى ثانوي 84% ،بينما تصل في الصف الثالث إلى 90%و بلغت نسبة تلاميذ مرحلة الثانوية المتعرضين للحوادث 38%من مجمل عينة تلك الدراسة، مع العلم أنهم لا يشكلون إلا حوالي 5%من العينة.

3-8-1- أثبتت الدراسات أن المخالفات المرورية جاءت في المرتبة الأولى بنسبة 64%من بين سبع مخالفات نظامية أخرى قامت الدراسة بتصنيفها لدى تلاميذ المرحلة الثانوية.

4-8-1- أوردت دراسة سابقة أن من أهم أسباب إرتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في كل من منطقة مكة المكرمة و المنطقة الشرقية قيادة تلاميذ المرحلة الثانوية للسيارات.

هناك تعاون ملموس بين الشرطة و وزارة التعليم من خلال نشر الوعي المروري بين طلبة و طالبات المدارس، و بيان الآثار النفسية و الإجتماعي و الإقتصادية لحوادث المرور،حيث تقوم الشرطة بزيارة المدارس لإقامة محاضرات جماعية لتبصير التلاميذ بقواعد و أداب المرور،كما تشارك المدارس في المناسبات الشرطية المختلفة مثل اليوم العالمي للمرور،و تخصيص برامج إرشادية في الإذاعة المدرسية و إصدار النشرات و الملصقات لتثقيف و إرشاد التلاميذ،و إشراك الكشافة في تنظيم حركة السير كتطبيق عملي لما تتضمنه مناهج الكشافة من موضوعات تتعلق بسلامة المرور و قواعده.

لذلك في مرحلة الثانوية لا بد من إعداد التلاميذ إعدادا سليما،مزودا بالمعارف و السلوكيات اللازمة تجاه السلامة المرورية له و لمستخدمي الطريق أيضا،**لذلك يرى نعمة 2006 وجوب تدريس مفاهيم السلامة المرورية التالية في مرحلة الثانوية:**

1-8-1السرعة و المسافة و الوقوف.

2-8-1-الإشارات و العلامات الإرشادية و الضوئية المرورية و مدلولاتها.

3-8-1-إستخدام الأدوية و القيادة.

4-8-1-الجوع و التعب و القيادة.

5-8-1-الأمراض النفسية و القيادة.

1-8-6-السرعة و السلامة المرورية.

1-8-7-حزام الأمان و ضرورية.

1-8-8-الإطارات و ما يتعلق بسلامتها.

1-8-9-القيادة في ظروف طبيعية متغيرة.

1-8-10-الأثار الإجتماعية و النفسية و الإقتصادية لحوادث المرور. **(الشهراني،2017،ص578-581 بتصرف)**

1-9- دور المختص النفسي لرفع من الوعي المروري لدى المراهقين:

يهتم الأخصائي النفسي بتعديل سلوكات التلاميذ الغير السوية،من خلال تقديم خدمات إرشاد و توجيه من أجل تعديل سلوكات التلاميذ داخل المدرسة، المتمثلة في العنف و العدوان و الأفكار الخاطئة و القلق

و الغضب ،قلة الثقة بالنفس و تسرع في إتخاذ القرارات الخاطئة كل هذه الأسباب تعد الأسباب المؤدية للحوادث المرور التي يعمل أخصائي إلى تخفيف من حوادث المرور و رفع الوعي المروري، من خلال وضع برامج تساهم في تقليل من تعرض تلاميذ للحوادث المرور عند خروجهم من المدرسة من خلال مايلي:

1-9-1-**الجانب الإعلامي:** يحاول أخصائي النفسي داخل المدرسة القيام بوضع برنامج مدروس يدفع من خلاله التلاميذ للحضور،كأن تقوم معارض خاصة بحوادث المرور و دورات توعية لتلاميذ،طبع بعض المنشورات التي توجههم و تحسسيهم بمخاطر الحوادث المرورية المتزايدة بهدف زيادة الوعي المروري.

1-9-2-تنمية الوعي المروري لدى تلاميذ من خلال تعليمهم الطرق الصحيحة لعبور الطريق و نشر مفاهيم السلام بإعتبارها مسؤولية الجميع.

1-9-3-متابعة المشكلات النفسية للتلاميذ و التغيرات التي تؤدي بهم إلى القلق و الإكتئاب.

1-9-4-يرصد التلاميذ الذين يعانون من الخوف من المواجه أو من إضطرابات النفسية نتيجة لتعرض لحادث مروري خطير و نجا منه،لكن بقيت له صدمة فيحاول الأخصائي علاجها.

1-9-5-تشخيص الأسباب المؤدية لتعرض التلاميذ للحوادث المرور بكثرة، خاصة بعد خروجهم من المدرسة.

1-9-6-مقابلة التلاميذ لتقديم الخدمات الإرشادية و تعديل السلوك غير السوي و معالجة سلوكات الخاطئة مثل قطع الطريق بسرعة دون نظر إلى اليمن و اليسار أو إحترام إشارات المرور.

1-10- نموذج من برنامج تدريبي مقترح لطلبة الصف الثالث الأساسي في ضوء التربية المروري لتنمية الوعي المروري لديهم:

يضمن البرنامج مجموعة من المعلومات و الأنشطة و المهارات المهمة حول قواعد قطع الطريق و قواعد قطع الشارع، و أنواع المركبات و إشارات المرور الضوئية و شرطي المرور و آداب المرور، التي قسمت إلى تسعة جلسات تدريبية مع إرشادات في كل جلسة تساعد القائمن على تنفيذ و تطبيق البرنامج بفاعلية. **(نور عليان درادكه،2019،ص12)**

محتوى لجلسات كالأتي:

عدد الجلسة	عنوان الجلسة	أهداف الجلسة	مدة الجلسة	تقويم الجلسة
الجلسة الأولى	**الجلسة التمهيدية**	هدفت للتعرف على أهداف البرنامج ومضمون الجلسات وخطوات التنفيذ.	مدتها (45)دقيقة	**لا يوجد تقويم**
الجلسة الثانية	قواعد الطريق	هدفت إلى تعريف الطلبة بمفهوم الطريق وكيفية التعامل معه ومعرفة أنواعه وتميز الطلبة للإشارات المرسومة عليه ومنها خطوط عبور الشارع.	ومدتها (90) دقيقة	وختمت الجلسة بنشاطين ختاميين و ورقة عمل.
الجلسة الثالثة	قطع الشارع	وهدفت إلى تعريف الطلبة بالقواعد الصحيحة لقطع الشارع وتطبيقها بشكل عملي	مدتها (90)دقيقة	اختتمت الجلسة ختامي وورقة عمل.
الجلسة الرابعة	أنواع المركبات	هدفت إلى التعرف إلى مفهوم المركبة والتمييز بين أنواعها وكيفية التعامل معها في أثناء الركوب في المركبة.	ومدتها (120) دقيقة	وانتهت الجلسة بنشاط ختامي وتقويم
الجلسة الخامسة	إشا رات المرور	وهدفت إلى تعريف الطلبة بإشارات المرور في الشارع والتمييز بينها.	مدتها(120) دقيقة	وانتهت الجلسة بنشاط وتقويم ختامي
الجلسة السادسة	إشارة المرور الضوئية	هدفت إلى تعريف الطلبة بمفهوم إشارة المرور والتمييز بين مدلولات كل لون في الإشارة الضوئية	مدتها(120) دقيقة	وانتهت الجلسة أيضا بنشاطين وتقويم ختامي.
الجلسة السابعة	شرطي المرور	وهدفت إلى معرفة الطلبة لمهام وأهمية شرطي المرور و إشارات شرطي المرور والتمييز بينها	مدتها(120) دقيقة	وانتهت بنشاط وتقويم ختامي

الجلسة الثامنة	آداب المرور	وهدفت إلى تطبيق آداب وقواعد المرور والمحافظة على نظافة الشارع ومساعدة كبار السن وذوي الاحتياجات الخاصة على قطع الشارع وعدم إيذاء المار.	مدتها(120) دقيقة	وانتهت بنشاطين وورقة عمل
الجلسة التاسعة	جلسة ختامية	هدفت إلى إستعراض النقاط الرئيسية في الجلسات.	مدتها(90) دقيقة	وتطبيق أدوات الدراسة البعدية.

خلاصة الفصل:

الوعي المروري و إلمام بقوانين السير و أنظمة و تعليماته،يعتبر ضرورة أساسية في حياة التلميذ التي تعمل على حماية و حفاظ على سلامته أثناء عوره الطريق هذا من جهة،و من جهة أخرى التقليل من إرتفاع نسبة حوادث المرور و حدي من إنتشارها.

الفصل الثاني: حوادث المرور و مخالفاتها:

تمهيد:

أولا:حوادث المرور:

1-1-مفهوم حوادث المرور

2-1-تحليل حوادث المرورية في الجزائر

3-1-أنواع حوادث المرور

4-1- أسباب حوادث المرور

5-1-اثار حوادث المرور

6-1- نظريات المفسرة لحوادث المرور

7-1- دور التوعية المرورية في الحد من حوادث المرور

ثانيا:مخالفات حوادث المرور:

1-2-تعريف مخلفات حوادث المرور

2-2-أسباب مخلفات حوادث

3-2-أنواع مخلفات الحوادث

4-2-التقنيات المستخدمة لضبط المخالفات المرورية

خلاصة الفصل

تمهيد:

أثبتت الكثير من الدراسات أن حوادث المرور اليوم أصبحت تهدد حياة الإنسان نظرا لما تسببه من خسائر بشرية و مادية على حد سواء، و لما يترك من معانات نفسية و إقتصادية،لذلك لا بد من تحكم في تلك المؤشرات

و تقليل من إرتفاع حصيلة المرورية، من خلل بذل مجهودات و المتابعة بشكل أكبر من قبل الوزارات المختصة فيها، و العمل على تحسين الطروقات و إعطائها الأولية من أجل تقليل من نسبة الحوادث التي أصبحت أرقامها في تزايد بشكل رهيب.

أولا: حوادث المرور:

1-1-مفهوم حوادث المرور:

1-1-1لغة: الحادث هو حدوث الأمر، وقع جمع أحداث، الأمر حادث، أحداث الدهر مصائبه و حدثان الدهر نوائبه. **(عدم وجود إسم،2014: 5)**

الحادث من الشيئ،هو أول ما يبدو منه،و هو نقيض القديم،و الحادثة مؤنث الحادث،و يجمع على حادثات

و حوادث الدهر نويه و مصائبه،يقال أحداث الدهر،أي نوائبه و منه الحدث بالتحريك و هو الأمر الحادث المنكر الذي ليس بمعتاد،و لا معروف في السنة و هو شبه النازلة و الحديث هو الجديد ،و هو الخبر على القليل

و الكثير. **(الدغميء،1999،ص 6)**

لغة المرور: من مر،مرورا،جاز و ذهب ومر به ،و عليه إجتيازه مرر الشيئ دحاه على وجه الأرض. **(عدم وجود إسم،2014،ص 5)**

أما **المرور** يقال مر يمر من باب تعب ،و يقال مررت بزيد و عليه،مرا و مرورا، و ممرا أي اجتزت،ومر الدهر أي ذهب،ومنه مر السكين على حلق الشاه،والمرة أي تارة،و الجمع مرات و مرار. **(الدغميء،1999،ص 6)**

يعود أصل كلمة **حادث مرور** إلى اللغة اللاتينية **accideht**، و تعني كل ما يأتي لتحطيم مجرى الحياة المنظمة.

أما **عبد القادر فرج طه:** فيرى أن **الحادث** يقع للفرد و يتورط فيه دون معرفة أو توقع،ينتج عنه أضرار تصيب الفرد أو الآخرين أو المعدات أو الممتلكات.

أما **كامل محمد عويضة:** فيعتبره كل حادث غير متوقع و فجائي يؤدي إلى أخطار و أضرار كالإصابة و الموت **(عدم وجود إسم،2014،ص 5)**

1-1-2-إصطلحا:

يكمن تعريف **الحادث المروري** على أنه واقعة تحدث بدون تدبير سابق،بسبب توفر ظروف معينة يحتمل وقوعها، و ينتج عنها نتائج سيئة و غير مرغوب فيها.

يقصد **بالحوادث المرورية:** جميع الحوادث التي تنتج عنها أضرار مادية أو جسمية جراء إستعمال السيارة،و هي كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد سابق ،و بسبب السيارات أو حمولتها أثناء حركتها ،و يدخل ضمن ذلك حوادث الإحتراق أثناء حركة السيارة على الطريق العام. **(بوقادوم،2017،ص 8)**

كما تعرف **صبيحة نعمة ضهد الحادث المروري:** هو حدث إعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة واحدة أو أكثر مع السيارات (سيارات أخرى أو مشاة أو حيوانات أو أجسام على الطريق العام أو خاص)، و عادة ما ينمج عن الحادث المروري تلفيات تتفاوت من طفيفة بالممتلكات و المركبات جسمية تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة. **(ضهد،2015،ص 642)**

يعرف هشام بن عبد العزيز بن عبد الله المرشد حوادث المرور: هي واقعة تحدث بدون توقع و بدون تدبير سابق، بسبب توفر ظروف معينة يحتمل وقوعها و يتخلف عنها نتائج سيئة أو غير مرغوب فيها. **(عبد الله،2001،ص 12)**

هذا التعريف عام ينطبق على جميع الحوادث الغير جنائية،و منها الحادث المروري الذي يرتكبه السائق دون عمد،و قد يستبب في إتلاف الممتلكات أو الخسائر في الأرواح أو إصابة ينتج عنها إعاقة دائمة ...الخ.

ذكر **هشام بن عبد العزيز** بعض التعريف عن حوادث المرور نذكر بعض منها:

ورد في **نظام المرور في المملكة العربية السعودية :** أن المقصود بحوادث السير جميع الحوادث التي ينتج عنها أضرار مادية أو جسمية ،من جراء إستعمال المركبة.

يعرفها أيضا:بأنها كل ما يحدث للسيارة أو يحدث منها أثناء سيرها ،مما يتنج عنه إزهاق الأرواح او إصابات في الأجسام أو خسائر في ممتلكات ،و يستثني من ذلك الحوادث المعتمدة حيث تعتبر من الجرائم،كذلك ما يحدث للسيارة أو منها أثناء و قوفها في الأماكن المخصصة لها. **(عبد الله،2001،ص 103-104)**

2-1-تحليل حوادث المرور في الجزائر:

الهدف من ملاحظة تطور ظاهرة حوادث المرور و ضحاياها هو وضع حصيلة لأكثر من 38 عاما (1970-2009) لحوادث المرور في الجزائر و مدى خطورتها:

1-2-1-تطور عدد حوادث المرور:

التطور لعدد الحوادث إبتداءا من سنة 1970 إلى غاية 2009 و نفرق هنا بين ثلاث فترات المتزايد السريع للحوادث متقطعة بفترات إنخفاض قصير المتمثلة في:

الفترة الأولى: لازدياد عدد الحوادث دامت تسع سنوات من سنة 1973 إلى سنة 1981،ارتفع فيها عدد الحوادث بنسبة 42% بالتقريب 25.714 حادث في سنة 1973 إلى 36.428 حادث سنة 1981.

الفترة الثانية: انخفض عدد الحوادث فقد دامت تسع سنوات كذلك،من سنة 1985 أين كان عدد الحوادث35.308 حادث إلى غاية سنة 1993،حيث أصبح عدد الحوادث 24.842 أي تناقص عدد الحوادث بنسبة 29%

الفترة الثالثة: من سنة 1996 ارتفعت حوادث المرور ب 23949 حادث ،و استمرت إلى غاية سنة 2004أين سجلنا 43777 حادث، وهو أعلى مستوى وصل إليه عدد حوادث المرور في الجزائر منذ الاستقلال إلى غاية سنة 2006متبوعة مباشرة بفترة انخفاض لعدد الحوادث في سنة 2005 ،حيث سجلنا 39233حادث مرور لترتفع مباشرة بعد هذه السنة و إلى غاية سنة 2009 فهي في تزايد مستمر حيث سجلت 41224 حادثا.

2-2-1-إرتفاع عدد قتلى حوادث المرور:

يمكن أن نكشف التطور الآني لعدد القتلى مع عدد الحوادث، و هذا إلى غاية سنة 1981 ولكن منذ بداية سنة 1982تذبذبت عدد حوادث المرور سنويا بشدة ، في حين أن عدد القتلى بقي ثابتا نسبيا) لم يتجاوز حوالي 3600 قتيل في السنة)، إلا أن الرقم القياسي لعدد القتلى على الطرقات وصل في سنة 1985 إلى 4134 قتيل، وفي عام 2000قدرت ب 4025 وب 4314 في سنة 2002 إلى أن وصل سنة 2004 إلى 4356 قتيل في حين سنة 2009وصل إلى 4607.

1-2-3-تطور خطورة حوادث المرور بالنسبة لعدد القتلى:

تحسب خطورة حوادث المرور بالنسبة لعدد القتلى بقسمة عدد القتلى على الحوادث الجسمانية،تقاس خطورة حوادث المرور بالنسبة لعدد القتلى ب :قتلى في كل 100 حادث جسماني،نلاحظ إذن أن الذروة سجلت خلال سنتي 1994-1995، و هذا رغم انخفاض عدد الحوادث إلا أن عدد القتلى لم ينخفض و استمر في الارتفاع (4022 قتيل لسنة1994).

استمرت نسبة خطورة حوادث المرور بالنسبة لعدد القتلى في الارتفاع منذ سنة 1994 بصفة متواصلة، لتنخفض بعد ذلك تصل إلى المستوى الذي بلغته في سنوات السبعينيات في سنة 2005 ،للإشارة فإن عدد حوادث المرور في المناطق الريفية تتضاعف خطورتها ثلاث مرات مقا رنة بالمناطق الحضرية.

1-2-4-تطور جرحى حوادث المرور:

نلاحظ من جهة أخرى أن تطور عدد الجرحى يتماشى بشكل واضح مع تطور عدد حوادث الطرقات نستثني منها الفترة 1982-1984،أين وجدنا إنخفاض في عدد الحوادث يؤثر على سلسلة عدد الجرحى.

1-2-5-تطور خطورة حوادث المرور بالنسبة للجرحى:

هناك إتجاه بطيء للإرتفاع بإستثناء الفترة من 1982-1984،فقد عرفت نسبة خطورة عالية معللة بذلك العدد العام للجرحى المسجل في تلك الفترة للإشارة،فإن التصنيف الجزائر لضحايا حوادث المرور لا يتطرق إلى درجة الجروح(هل هي جروح خفيفة أو جروح خطيرة).

و بالتالي فإن سلسلة المعطيات المتعلقة بعدد الجرحى ،و كذا نسبة الخطورة المحسوبة من خلالها ليست متجانسة ذلك أن الضحية التي اصيبت بجروح خفيفة في حادث مرور تحسب على أنها جريحة مثلها مثل الضحية التي أصيبت بجروح خطيرة و إستلزم دخولها إلى المستشفى و يمكن أن تصاب بإعاقة دائمة. **(درقاوي عائشة،2011،ص36-39)**

1-3-أنواع حوادث المرور:

تتمثل في ما يلي:

1-3-1-الاصطدام: وهي تتمثل في حادث بين سيارتين أو أكثر أو حيوانات او أجسام اخرى على الطريق.

1-3-2-الإنقلاب: هو إنقلاب السيارة بسبب إستخدام أو خلل في ميكانيكية السيارة،بسبب عدم إجراء فحص

و خلل في طريقة مثل: وجود المطبات او بسبب الحالة الجوية سقوط الأمطار و الضباب في الشتاء،الرياح الشديدة المحملة بالغبار.

1-3-3-الدهس: هو يتمثل في دهس المشاة هناك تصنيف أخر لحوادث المرور من حيث النتائج و تتمثل فيما يلي:

1-3-1-الحوادث البسيطة: هذه الحوادث لا تؤدي إلى حدوث إصابات بشرية،و لا ينتج عنها أضرار عادية أو متوسطة،إلا أنها غالبا ما تؤدي إلى هدر الوقت و حدوث بعض الآلام و تعطيل الإجراءات

1-3-2-الحوادث المتوسطة: و هي الحوادث التي بها أثر إقتصادي ،فهي تسبب خسائر مادية بالأموال العامة و الخاصة تتمثل: بالأضرار التي تحدث للسيارات و ما تصطدم بها.

1-3-3-الحوادث الجسمية: هي التي تنجم عنها وفيات أو إصابات تستلزم النقل للمشفى،و قد ينتج عن هذه الإصابات إعاقات جسمية. **(حارتي حسين،2018،ص37-38)**

1-4-أسباب حوادث المرور:

يعتبر الانسان سواء كان سائقا أو ماشيا هو العنصر الأهم في هذا المجال ،فكلما كان حذرا أو يقظا بقدر كاف من الوعي و الحيطة كلما ساهم في تقليل حوادث المرور، فعليه يمكننا حصر الأسباب فيما يلي:

1-4-1-اسباب تعود إلى السائق:

يعتبر السائقي السيارات من الأطراف المهمة و الرئيسية التي تتسبب في الحوادث للأسباب التالية:

1-4-1-عدم تحلي السائقين بالأخلاق العامة و خاصة أداب و أخلاق السير و المرور،خلال تعاملهم مع الراكب و المشاة،كالقيادة بحالة السكر أو التدخين او كثرة إستعمال وسائل الإتصال،أو تشغيل المذياع أو المسجل بصوت عال ....الخ.

1-4-2-إفتقار الكثير من السائقين للكفاءة القيادة ،سواء على مستوى قيادة السيارة عمليا أو ثقافتهم المرورية و قوانين السير المعمول بها في الدولة.

1-4-3-حصول الكثير من السائقين على الرخص دون كفاءة،أو عدم إدراكهم لما يترتب على قيادة السيارات من مسؤوليات جسمية،لها أثر مباشر على السلامة العامة.

1-4-4-عدم تقيد السائقين بقوانين السير،كالسرعة الزائدة و التجاوز الخاطئ و عدم إعطاء أولويات المرور.

1-4-5-عدم مراعاة الكثير من السائقين خلال قيادة السيارة لظروف الصحية أو النفسية لهم و لغيرهم،كتعاطي المخدرات أو الإدمان على المكسرات،او إرهاق الجسمي و القلق الفعلي و عدم النوم لساعات طويلة و ما أشبه ذلك.

1-4-6-عدم التقيد بأسباب السلامة المرورية،على سبيل المثال عدم إرتداء الخوذة الفولاذية من قبل سائقي الدراجات سواء كانت نارية أو هوائية.

1-4-2-الأسباب تعود إلى المشاة:

تتمثل فيما يلي:

1-3-2-1-إهمال المشاة أماكن عبور المشاة،وعدم تقيدهم بالأماكن المخصصة لعبورهم،فقد نجد الكثير منهم يقطع التقاطعات من أماكن مخصصة، و منهم من يقطع من أمام السيارة واقفة.

1-4-2-2-عدم إستجابة المواطنين لحملات التوعية من الناحية المرورية و بشكل ملحوظ وواضح،سواء أكان مشاة أو سائقين.

1-4-2-3-إنعدام التثقيف الأسري للكثير من الأطفال و عدم إكتراث أولياء الأمور بتوعية أبنائهم للتقيد بقواعد و قوانين المرور المعمول بها.

1-4-2-4-التقرير الخاطئ لمخاطر عدد الإلتزام بقواعد السير،و ما ينجم عن ذلك مما لا تحمد عقباه.

1-4-2-5-إفتقار وسائل الإعلام و التوعية الحديثة ،للتعرف بأهمية مراعاة قواعد و قوانين المرور برسائل تتناسب طرديا مع العملية الحديثة المتطورة.

1-4-3-الأسباب التي تعود إلى الطريق:

يمكننا حصرها في النقاط التالية:

1-4-3-1-أخطاء التصميم الهندسي للطريق.

1-4-3-2-الإهمال في تزويد الطرق و تجهيزها بالعلامات التحذيرية و الارشادية.

1-4-3-3-البيئة العامة للطريق ويتمثل هذا العمل فيما يلي:

1-4-3-3-1-الامطار و السيول.

1-4-3-3-2-وجود الضباب في بعض المواسم .

1-4-3-3-3-وجود بعض المواقع الحاجبة للرؤية على الطريق،مثل المباني و الأشجار.

1-4-3-3-4-الحيوان والجماد.

1-4-4-الأسباب التي تعود إلى العوامل الطبيعية و الظروف الجوية:

من خلال الإطلاع على واقع الحوادث في بلدان العالم عامة،و في دولة قطر خاصة تبين أنه لايمكن تجاهل أثر العوامل الطبيعية، من تضاريس و مناخ و تقلبات الطقس المناخية،خاصة الظروف الجوية المحيطة،على حوادث المرور و المتمثلة في التضاريس التي يمكن حصرها فيما يلي:

1-4-4-1-الرطوبة و الضباب الكثيف،إنخفاض دراجات الحرارة.

1-4-4-2-العوامل الرملية والرياح و ما تسببه من غبار و أتربة.

1-4-4-3-أشعة الشمس وإرتفاع درجة الحرارة و تأثيرها على نشاط الإنسان و إنتباهه. **(ثقيل بن ساير الشمري،2013،ص6-10 بتصرف)**

1-5-أثار حوادث المرور:

تشكل حوادث المرور و ما ينجم عنها من وفيات و إصابات جسدية و مادية،أحد أهم مشكلات العصر الحديث و عليه من أهم أبعاد المشكلة حوادث المرور نجد ما يلي:

1-5-1-الأثار النفسية و الإجتماعية:

تمثل حوادث المرور ظاهر إجتماعية معاصرة ما فتئت تتسبب في إزدياد عدد النساء الأرامل،إضافة إلى تنامي عدد الأشخاص ذوي العاهات و الإعاقات التي قد تكون في بعض الأحيان دائمة،التي تجعل الإندماج الإجتماعي للفرد عملية صعبة.

إذ أن الفرد حينها يكون دائما بحاجة إلى مساعدة الأخرين،ثم أن الفرد المعاق يمثل عبئا ثقيلا على أسرته جراء مشقة التكفل به و مصاريف علاجه، دون أن ننسى فئة الأطفال و التي تجد نفسها في دائرة الأيتام،و الحرمان من

الرعاية الأبوية،هذا ما يدفع الكثير من الأطفال إلى التخلي عن المقاعد الدراسية و التوجيه نحو الأفات الإجتماعية كإنحراف الأحداث،السرقة،المخدرات...الخ.

من جهة أخرى يصاب الفرد المعاق بسبب حادث مروري بإضطرابات نفسية عديدة،تبدأ بعدم تقبله للإعاقة،

و ما ينجر عنها من عزلة و إنطفاء على الذات و الدخول في دوامة الإكتئاب،زيادة على حاجته الدائمة للمساندة الإجتماعية و الإعتماد على الأخرين....الخ،كل هذه الإضطرابات تزيد في معاناة النفسية أو الصحية للفرد.

1-5-2-الأثار الصحية:

تمتد أثار حوادث المرور إلى قطاع الصحي من خلال الزيادات المضطردة للمعاقين خاصة،إذا ما علمنا أن الإعاقة قد تكون في بعض الأحيان أقسى من الموت على صاحبها من جهة،و زيادة أعباء التكفل بالجرحى

و المصابين في الحوادث المرورية،ثم أن هذه الحالة تنقل القطاع الصحي بأكمله،و تشكل عائقا حقيقيا في التكفل بأمراض الخطيرة الأخرى التي تهدد المجتمع برمته فحوادث المرور تمثل عقبة في تنمية الصحة بصفة عامة في البلاد.

1-5-3-الأثار الإقتصادية:

تحتاج المجتمعات إلى تظافر جهود كل طاقتها البشرية لإحداث التنمية الشاملة التي يسعى إليها كل مجتمع،

و لتحقيق هذه الغاية لا بد من الإهتمام بالطاقة البشرية التي تعد العامل الرئيسي في التنمية الإقتصادية للبلاد،لكن كيف يكون عليه الحال و نحن نعلم أن حوادث المرور تستهدف بشكل كبير فئات الشباب؟التي تعتبر قوة إنتاجية ضرورية و محرك التنمية الإقتصادية،تختلف حوادث المرور في الجزائر خسائر مادية معتبرة تقدر بالملايير من الدينارات سنويا.

إنه رقم ضخم يعكس بصدق أثار حوادث المرور على الجانب الاقتصادي للبلاد،زيادة على التكاليف المالية المعوضة من طرف شركات التأمين،إضافة إلى مصاريف الإستشفاء،و أيام العطل المرضية التي تمنح للفرد،

و مصاريف إصلاح المنشأة المتضررة في البيئة المرورية،هذا ما يؤثر على ترشيد إستعمال الموارد المالية للبلاد وإستغلال بشكل فعال،أي إستثمارها في عدت ميادين تعود إيجابيا على المجتمع بأكمله. **(بوطبال،2012،ص111-113)**

1-6-نظريات المفسرة لحوادث المرور:

للحوادث أسباب كبيرة و متداخلة منها أسباب خارجية لا ترجع إنسان و منها أسباب ترجع إليه،و هناك نظريات أساسية حول وقوع حوادث المرور:

1-6-1-النظريات العلمية:

تشير هذه النظرية إلى ان الشخص دائم الإصابة إما انه يعاني من خلل جسدي أو عصبي وأن هذا الخلل هو السبب في وقوعه في الحوادث، وليس هناك شك في ذلك، إلا أن هذا ليس هو السبب القوي الفعال في الحوادث المتكررة، فقد أثبتت الدراسات أن الأسباب الصحية خاف وقوع الحوادث والإصابات الناجمة عنها محدودة ، ولا يمكن ان تفسر النسب الكبيرة للحوادث والإصابات.

1-6-2-نظرية التحليل النفسي:

تعتمد هذه النظرية في تفسيراتها على الأفعال المعتمدة لاشعورية ويعتمد أصحاب هذه النظرية أن الإصابة الجسدية الناتجة عن الحادث و إنما هي عدوان لاشعوري موجه للذات وأن معظم الحوادث تعبير عن مراعاة عصابية وأن عقاب الذات هو إحدى المركبات التي تستند عليها سببية الحوادث التي تعتمد بالدرجة الأولى على الدافعية اللاشعورية.

1-6-3-النظرية التجريبية:

هذه النظرية قد وجدت قبولا سهلا لدى خبراء النقل والمواصلات وتشير النظرية إلى أن الحوادث أسباب متعددة وكثيرة ، فالسائق مثلا يكون تحت تأثيرات متغيرة وعديدة فالمركبات والمارة وقواعد المرور كلما مؤشرات لها فعلها وأثرها على الوظائف النفسية الفيزيولوجية للسائق مثل الإدراك الحسي والذاكرة والتفكير وبالتالي فهذه النظرية تعتمد في تفسيراتها على العوامل الداخلية للإنسان والخارجة عن نطاقه وحدوده وذلك كي تفسر الحوادث وما ينتج عنها من إصابات.

1-6-4-نظرية الميل أو النزوع إلى استهداف الحوادث:

تعتبر هذه النظرية من أقدم النظريات السيكولوجية التي وضعت تفسيرا لمشكلات حوادث المرور،فنزعة الحوادث التي تقوم عليها هذه النظرية يقصد منها الميل التكويني الثابت في الكائن الحي لأن يتعاطى أو ينهمك في سلوك خطير أو غير آمن في حدود أحد مجالات النشاطات المهنية المعينة أو المحددة.

1-6-5-نظرية الحرية والأهداف واليقظة:

الفرضية التي تقوم عليها هذه النظرية هي أن الأداة أو العمل الذي يتصف بنوعية وجودة عالية،عادة ما يقترن بما يملكه الفرد من حرية كافية وحوافز تشجعه على وضع أهداف بعيدة أو قريبة المدى يكون بالإمكان تحقيقها ، ويعتبر الحادث وفق هذه النظرية هو مجرد سلوك عملي رديء تحت ظروف سيكولوجية غير مناسبة أي أنه سلوك عملي لا يتصف بنوعية الجودة العالمية بل العكس هو سلوك ذو نوعية رديئة بسبب البيئة السيكولوجية غير المناسبة.

1-6-6-نظرية الضغط والتكيف:

قد تتشابه نظرية التكيف مع النظرية السابقة نظرية الحرية والأهداف واليقظة في تأكيدها على أهمية المناخ السيكولوجي السوي بالنسبة للفرد في محيط عمله في التقليل من وقوع الحوادث وتفيد هذه النظرية أن الضغط الغير العادي والتوتر النفسي على الفرد في بيئته يزيد من إمكانية تعرضه للحوادث أو لأي سلوك آخر يتصف بكيفية رديئة أكثر وتشير هذه النظرية إلى أن الضغط و توترات البيئة غير سوية على الفرد قد تكون داخلية وخارجية فالعوامل البيئية الداخلية تتمثل في الأرض والتدخين والإدمان على المخدرات من كحول وغيرها.

1-6-7-**النظرية القدرية:** أصحاب هذه النظرية يرون أن الناس صنفان أحدهما سعيد الحظ والآخر تعيس الحظ فمنهم من لديه حصانة ضد الحوادث والآخر أكثر قابلية للحوادث ، ويفسرون ذلك ويرجعونه إلى القدر ولكننا نرفض هذه النظرية لأنها تقوم على وجهة نظر ينقصها المنطق العلمي. **(تركية بوشالي،2019،ص51-53)**

1-7-دور التوعية المرورية الحد من حوادث المرور(الأسرة،المدرسة،الإعلام):

1-7-1-دور الأسرة في التوعية المرورية:

تعتبر الأسرة المؤسسة الوحيدة و المهمة،التي يكاد يشترك كل الأطفال في الإنتماء إليها و تأخذ بيد الطفل منذ ولادته لتعتني به و تأخذ بيده من بدء وجوده و تسويق في ذلك كل مؤسسات المجتمع الأخرى،في التأخير فيه من حيث الغذاء و شروط الصحة و الرعاية العاطفية و الفكرية،الإجتماعية فيقع على عاتق الأسرة و المدرسة تعليم أبنائهم و تلاميذ الثقافة المرورية،و كيفية عبور الشارع في بداية حياتهم،و الإلتزام بالقوانين و الأنظمة المرورية، نظرا لأن دور الأسرة في التوعية المرورية شبه غائب،خاصتا فيما يتعلق بالمرور و ما يترتب عليها من حوادث مؤلمة و فاجعة .

فلهذا لابد من التركيز الكبير على التوعية المرورية للأطفال و تكون على الشكل الأتي:

1-7-1-1-قيام الأسرة بتدريب و تعليم الأطفال طريقة المشي على رصيف و قطع الشارع في الأماكن المخصصة حسب الأسلوب السليم.

1-7-1-2-أن يقوم الأهل بتقديم شرح عما يحدث من حوادث للأطفال، حتى يتوخوا الحيطة و الحذر دائما لتفادي حوادث المشاة.

1-7-1-3-ضرورة منعهم من اللعب في الشارع و أن يوفروا لهم نشاطات بيئية او إصطحابهم لأماكن التنزه

و المكتبات،و المراكز الثقافية.

1-7-1-4-أن تكون الأسرة قدوة للأطفال بشكل يمارس التصرفات السليمة،و يلتزمون بقانون السير.

1-7-1-5-ألا يسمح للأطفال بالنزول من السيارة إلا بعد نزول الأب أو الأم ،و أن يكون النزول من جهة الرصيف،و عند الصعود يصعد الأطفال اولا ومن جهة الرصيف ثم يصعد اللأهل.

1-7-2-دور المدرسة:

إن تعليم السلامة المرورية لطلاب المدارس حظي بإهتمام كبير في الدول المتقدمة صناعيا، و طبقت العديد من التجارب و طورت نماذج مختلفة من المناهج و المواد العلمية،فأجريت الكثير من البحوث و خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية و كندا.

فأهمية الوعي المروري و الثقافة المرورية تعد أفضل وسيلة و قائية ضد الحوادث المرورية على المدى الطويل و للمدارس دور كبير في السلامة المرورية فمسؤوليتها مزدوجة،حيث تتعلق بحماية حياتهم من الناحية

و بكيفية تعليمهم حماية أنفسهم و حماية الأخرين من ناحية اخرى.

كما أن للجامعات دور مهم و فاعل في مجال التوعية المرورية ،من خلال تبني مناهج او مقررات علمية تعني بإعداد الشباب الخليجيي المؤهل تأهيلا علميا،و عمليا في أصول القيادة المرورية، على أن تحسب هذه المواد كمتطلبات أساسية لا يتخرج الطالب إلا بعد إجتيازها بنجاح إضافة إلى أن الجامعات و من خلال إمكاناتها المادية قادرة على إجراء أبحاث و دراسات حول مشكلة المرور وفق أسس علمية ثم التوصل إلى نتائج و توصيات تساعد المسؤولين عن أجهزة المرور للأخذ بها للوصول غلى الهدف المنشود.

1-7-3-دور الإعلام في التوعية للحد من حوادث المرور:

تلعب وسائل الإعلام دورا مهما في التوعية المرورية و ذلك من خلال مايلي:

1-7-3-1-يمكن توظيف الرسالة الإعلامية بكل أنواعها لتوعية المواطنين بإتباع السلوكيات ،و الحفاظ على أمن المجتمع و عن طريق إتباع الأنظمة المرورية و قواعد السلامة،و تنفيذ قوانين الدولة في ذلك.

1-7-3-2-الإعلام عن مخاطر الحوادث و أسبابها و دوافعها و توعية أفراد المجتمع و وقاية من أخطارها.

1-7-3-3-التوعية المرورية بأخطار السرعة و أثارها على حوادث الطرق و أهمية الإلتزام بقواعد و أداب المرور.

1-7-3-4-تغطية المؤتمرات العالمية و المحلية حول القضايا المرورية .

1-7-3-5-تساعد وسائل الإعلام في تغطية بعض الأحداث الخاصة في مجال المرور مثل الزيارات و الأسابيع المرورية و المعارض و الندوات،المحاضرات و المؤتمرات و غيرها،يساعد في توطيد العلاقات بين إدارات المرور و الفئات التوعية من الجمهور.

1-7-3-6-يساعد الإنتشار الهائل لشبكة الأنترنت بإعتباره أهم وسائل الإعلام في الوقت الراهن في التوعية

و الإرشاد المروري،من خلال نشر كل ما يتعلق بالمخالفات و الحوادث المرورية،و إستغلال الشبكات الإجتماعية كونها تحظى بإنتشار واسع بين مختلف فئات المجتمع.تساعد وسائل الإعلام في توعية قائد السيارات بجميع انواعها،بالسلوكيات المرورية الخاطئة و الأسباب المؤدية إلى حوادث المرور من خلال عرض مجموعة من الفيديوهات القصيرة المتخصصة حول قضية،أو مشكلة مرورية معينة أو اسباب حوادث المرور.

1-7-3-8-يمكن ان تسهم وسائل الإعلام عبر البرامج المسموعة و المرتبة بنشر كل ما يتعلق بالحوادث

و المخالفات المرورية،و كل ما يتعلق بقوانين المرور و الأنظمة الجديدة و ما يترتب على المخالفين من عقوبات.
(راضي عبد المعطي السيد،د س،ص61-67)

ثانيا: مخالفات حوادث المرور:

2-1-تعريف مخالفات الحوادث المرور:

هي مخالفات تختلف من دولة إلى أخرى،و بحسب القانون الذي يتم تشريعه من خلال مجالس التشريع المتخصصة، لذلك بالإستعانة بخبرات الأشخاص المعنين في مجال السير المر وري،و تكون عقوبة المخالفات في معظم حالاتها عبارة عن عقوبات مالية يتم رصدها حسب نوع مخالفة،هناك بعض المخالفات تصل عقوبتها إلى حد السجن و الغرامات المالية و ذلك كلما زادت خطورة هذه المخالفة. **(مراد،2019،)**

تعرف أيضا المخالفات المرورية: تعرف بصفة عامة على أنها حدث جاء نتيجة تصرف غير صحيح نتج عنه إخلال لنظام أو أكثر من انظمة المرور.

فعليه تعرف المخالفات المرورية بأنها كل سلوك مجسدا اثناء إستعمال الطريق يتنافى مع قواعد المرور المحددة قانونيا. **(سعد الدين بوطبالي،2014،ص 145 بالتصرف)**

2-2-أخطر أنواع المخالفات الحوادث:

من بين اخطر أنواع المخالفات الحوادث التي يرتكبها السائقون و التي حصرنها في نقطتين اساسيتين هما:

2-2-1-السرعة السائدة:

و هي تعد من أخطر المخالفات المرورية،و ذلك لما تؤدي إليه هذه المخالفة من خطر على سائق و على مستخدم الطريق من السيارات الأخرى أو المشاة،فعلى طريق سرعة محددة يجب على السائق أن لا يتجاوزها،و تحديد السرعة القصوى للطريق يتم من خلال متخصصين في المرور،بحيث تتم مراعاة طبيعة الطريق أو تعرجات

و إنعطافات خطيرة.

2-2-2-قطع الإشارة الضوئية في حالة منع المرور:

الإشارة الضوئية يتم وضعها على التقاطعات و الشوارع لتنظيم المرور و تحدد الأوليات،فهناك الألوان التي تعني حالات التعامل مع الإشارة من حيث التوقف و المسير،و قطع الإشارة ،وخصوصا عند اللون الأحمر،الذي يعني التوقف التام هو من أهم أسباب كوارث المرور،لوجود مركبات أو أشخاص ما زالوا يرتدون الطريق بشكل متقاطع معك مما يؤدي إلى حدوث كارثة مرورية. **(مراد،2019،بالتصرف)**

2-3-أسباب مخالفات الحوادث:

2-3-1-الإهمال:

يتمثل في عدم الإلتزام بواجب الحيطة و الحذر،و من صور الإهمال نجد عدم الإنتباه،و عدم التوقي و التفريط و الإمتناع في هذه الصورة جميعا يغفل فاعل، في إتخاذ الإحتياط الواجب على من كان في مثل ظروفه متى كان من شأنه إتخاذه أن يحول دون تحقق النتيجة الإجرامية ،و من تطبيقات الإهمال في الحوادث المرورية السير بالسيارة في شارع مزدحم بالمارة،بسرعة كبيرة دون تنبيه المارة فيصدم أحدهم رغم رؤية السائق له على مسافة تمكنه من الوقوف بالسيارة ولو انه كان يسير بسرعة عادية.

2-3-2-الرعونة:

يقصد بها سوء التقدير،أو نقص المهارة،أو الجهل بالأمور التي يتعين العلم بها،و من ذلاك أن يقدم شخص على عمل و لا يقدر خطورته،و لا يدرك النتائج المترتبة عنه،كمن يلقي حجرا من علو دون أن يتوقع إصابة أحد،و قائد السيارة الذي يغير إتجاهه فجأة دون أن ينبه المارة فيصدم شخصا...الخ.

2-3-3-عدم الاحتراز:

2-3-4-ضعف الردع:

إن الخلل الحاصل في ضعف مستوى تطبيق العقوبة على وجه المساواة، فكثيراً من مرتكبي المخالفات المرورية لا يتم تطبيق العقوبة بحقهم أو حتى تسجيل المخالفة عليهم،حيث ينظر إلى شخصية المخالف أو منصبه أو معارفه، وبالتالي لا تطبق عليه العقوبة، وهذا بلا شك من أكبر الأسباب المؤدية إلى المخالفات المرورية، إذ أن كل من يجد نفسه في أمان من العقاب لا يرتدع عن المخالفة. **(عبد الله الخلف، 2005 ،ص46-47)**

2-3-5-العدوانية: فهي عبارة عن سلوك عدائي يتصف بها المراهق و التي تظهر من خلال القابلية للهجوم،الذي يتميز بالديناميكية المبالغة التي تأثر على تصرفاته،الذي يريد من خلالها تأكيد ذاته أمام صعوبات حركة المرور،و ذلك عن طريق الإستعمال المفرط للمنبه الصوتي الذي يمكن أن يزعج الأخرين و بالتالي تؤثر على تصرفاته في الطريق.

2-3-6-الأنانية: و هي عبارة عن سلوكات يتصف بها السائق و نجدها عند كل السائقين على مختلف الطرقات،فكثيرا ما نجد السائق يقود سيارته بالسرعة التي يختارها دون أن يترك لغيره حق التجاوز أو توقيف سيارته في الأماكن لايجوز الوقوف فيها التي قد تسد المنافذ و تعرقل المرور أو تعرض السيارات الأخرى لخطر و الإصطدام.

2-3-7-الوساطة: فيعمل هذا العامل على وجود الكثرين لا تنطبق عليهم المواصفات و مؤهلات قيادة السيارة سواء كانوا صغار السن،ضعف البصر و غير قادرين على قراءة مؤشرات السيارة أو إشارات الطريق....الخ،فهذا يعمل على إرتفاع حوادث المرور الذي يشجع على تكرار الأخطاء غير مبالين بالقانون المرور و لا بالعقوبات التي كان من المفروض أن تسلط عليهم.

2-3-8- ظاهرت السباقات الغير المشروعة و ظهور مجرمي الطروقات كلها تؤثر و تهدد حياة الفرد و المجتمع.

2-3-9-الأمراض المزمنة هي مشكلة عالمية، المتمثلة في أمراض القلب و ضغط الدم والسرطان و داء السكري،التي تأثر على حياة السائق و التي تحدث فجاءة و التي تعد أحد الأسباب الكبيرة المؤدية للوقوع الحوادث المرورية.

2-4-التقنيات المستخدمة لضبط المخالفات المرورية:

2-4-1-الإشارات الضوئية المرورية: إستخدام الإشارات الضوئية تحكمها ضوابط وشروط شديدة ومحكمة وليس من باب الحكمة إستخدام الإشارات الضوئية بشكل ارتجالي على التقاطعات، بل يجب أن يوثق مدى الحاجة للإشارة الضوئية على التقاطع بدراسات مرورية على أرض الواقع ،لتقدير مدى الحاجة للإشارة الضوئية على التقاطع بشكل علمي وهندسي وبشكل عام .

فإن الدراسات المرورية لتقييم مدى الحاجة للإشارات يمكن حصرها بدراسات حجم الحركة المرورية وزمن التأخير للسيارات وتاريخ الحوادث على التقاطع . ويحدد دليل وسائل التحكم المروري الموحد (MUTCD)عدد من الشروط يجب توفر إحداها على الأقل.

ومن المفيد هنا لفت النظر إلى أن الإشارة الضوئية ليست هي الحل الأمثل دومًا لكل المشاكل المرورية على التقاطعات،فمن المعروف عالميًا بأن إستخدام الإشارة الضوئية قد يزيد من عدد حوادث التصادم الخلفي وأن كان يقلل في العادة من عدد حوادث التصادم المتعامدة ،كما قد يزيد من زمن التأخير عندما لا يكون تصميم خطتها الزمنية صحيحًا أو عندما لا يوجد حاجة فعلية لها.

2-4-2-الشواخص المرورية:

تشترك الإشارات الضوئية مع الشواخص المرورية في كونها وسائل هامة للتحكم المروري ويجب إستخدامها بشكل مقنن وليس إعتباطًا .وتنقسم الشواخص المرورية بشكل عام إلى ثلاثة أنواع رئيسية هي:

2-4-2-1-الشواخص التنظيمية مثل إشارة" قف ":تتميز هذه الشواخص بأشكالها الهندسية المستديرة وإطارها الأحمر بإستثناء إشارة" قف "المثمنة وإشارة " أمامك طريق أفضلية " المثلث، وهذه الأنواع من الشواخص يجب الإنصياع لها وعدم الامتثال لها مخالفة صريحة لأنظمة المرور.

2-4-2-2-الشواخص التحذرية: مثل" منحنى خطر " وتتميز بشكلها المثلث وإطارها الأحمر .

2-4-2-3- الشواخص التوجيهية مثل " موقف "تتميز بلون خلفيتها الزرقاء وأشكالها الهندسية التي تكون مربعة أو مستديرة . ومن أساسيات الإستخدام الفعال للشواخص المرورية أن تتوفر لها ستة شروط أساسية هي:

2-4-2-3-1-أن تؤدي حاجة وهدف.

2-4-2-3-2-أن تلفت الإنتباه.

2-4-2-3-3-أن توصل رسالة واضحة وبسيطة.

2-4-2-3-4-أن تكون واضحة للسائق في الليل و النهار. **(عبد الله الخلف، 2005،ص52-53)**

خلاصة الفصل:

حاولنا الإشارة في هذا الفصل إلى مفهوم حوادث المرور مع إبراز الأسباب المؤدية له،المتمثلة في أسباب مباشرة و غير مباشرة مع الإرتفاع الرهيب لنسبة عدد الوفيات و الحوادث بمختلف أنواعها،التي تتفاوت نسبتها من سنة إلى أخرى.

و للحد من الحوادث المرور يتطلب العمل على تقوية و تعزيز وعي مستخدمي الطريق،بإضافة إلى الرقابة الصارمة من طرف شرطة المرور حول المخالفين، بهدف تقليص الخسائر و الإصابات و الوفيات النامجة عن حوادث المرور.

الفصل الثالث: التلميذ السنة أولى ثانوي:

تمهيد:

1-تعريف التلميذ السنة أولى ثانوي.

2-مظاهر النمو للمتعلم في ثانوية.

3- خصائص تلاميذ المرحلة الثانوية.

4- نظام التعليم الثانوي في الجزائر.

5- مجالات و فروع التعليم الثانوي.

6-أهداف التعليم الثانوي.

7-رفع الوعي المروري لدى تلاميذ الثانوية

خلاصة الفصل

تمهيد:

التعليم هو أخر مرحلة من التعليم الإلزامي الذي يتلقاه جميع الطلبة ،من خلال تجاوزهم مرحلة التعليم الأساسي،ثم إنتقال إلى التعليم المتوسط ثم التعليم الثانوي الذي هو حلقة في سلسلة المراحل التعليمية ، الذي عن طريقه يبدوا المتعلم في تحديد مصادره التعليمي و المهنة التي يرد أن يمارسها.

1-مفهوم التلميذ السنة أولى ثانوي:

تهتم مختلف الأنظمة التربوية بالتعليم الثانوي في الجزائر إهتمام خاصا،بإعتباره يتوسط السلم التعليمي في معظم هذه الأنظمة،كما أنه يعتبر نقطة إنعطاف هامة في حياة التلميذ نحو تغيير مسار حياته المستقبلية. **(لغولين، 2003،ص8)**

وعليه نتطرق أولا إلى إعطاء **تعاريف حول التعليم الثانوي** وهي كأتي:هم الطلبة المسجلون في مرحلة التعليم الثانوي العام،و التي تلي الصف العاشر الأساسي و مدتها سنتان و التي تمثل مرحلة المراهقة الوسطى، و تمتد من السادسة عشر و حتى ثانية عشر تقريبا،و هي مرحلة تتكون من صفين هما الأولى و ثانية و الثالثة ثاوني بفرعية الأداب و العلمي. **(دانيال،2003،ص8)**

تعرف فاطمة مشعل التعليم الثانويهو أخر مرحلة من التعليم الإلزامي الذي يتلقاه جميع الطلبة،و ذالك بعد إجتيازهم مرحلة التعليم الأساسي،المتمثلة بالصفوف الإبتدائية و الإعدادية أو المتوسط،و هي المرحلة التي تقرر طبيعة التخصص الجامعي الذي سيلتحق به الطالب،بعد تخرجه من الثانوية أو طبيعة المهنة التي يستعلمها لا حقا، و هذا ما يطلق عليه إسم التعليم العالي،و تسمى مدارس التعليم الثانوي بالمدارس الثانوية. **(مشعلة،2016،ص بالتصرف)**

من خلالها **نعرف السنة أولى ثانوي بأنها** هي القاعدة الأساسية لمرحلة التعليم الثانوي العام و التكنولوجي،ذات أهمية بالغة من حيث أنها ستحدد الخطوط العريضة لبناء مشروع إبنك المدرسي و المهني.**(مخالدي،2011،ص20)**

1-مظاهر النمو للمتعلم في مرحلة الثانوية

يعاني المراهق في المدارسة الثانوية مجموعة من الأزمات و الصراعات، و ذلك بسبب دراسته و تفكيره بمستقبله،فالإمتحان الذي يطلب إجتيازه من أجل الدخول إلى ثانوية يواجه بضغط،إذا فمرحلة المراهقة تعتبر أرضا خصبة تنتشر فيها الإضطرابات النفسية كالضغط والسلوك العنيف، وذلك كون المراهق في هذه المرحلة عرضة لتغيرات عديدة. **(لغولين،2017،ص110)**

و عليه نذكر المرحة التي يمر بها تلميذ السنة أولى ثانوي، التي تتمثل فما يلي:

2-1-مرحلة المراهقة المبكرة: تبدأ من 11-14و تتميز بتغيرات بيولوجية السريعة.

2-2-مرحلة المراهقة الوسطى:تبدأ من 14-18و هي مرحلة إكتمال التغيرات البيولوجية.

2-3-مرحلة المراهقة المتأخرة:تبدأ من 18-21، حث يصبح الشباب أو إنسان راشدا بالمظهر

و التصرفات،يتضح من هذا التقسيم أن مرحلة المراهقة تشمل أكثر من عشرة أعوام من عمر الفرد. **(عيسى بن سليمان الفيفي،2017،ص10)**

3-خصائص تلاميذ المرحلة الثانوية:

يتميز تلاميذ المرحلة الثانوية بمجموعة من الخصائص المتمثلة فيما يلي:

3-1-خصائص الجسمية:

يتمثل في زيادة أو التغير الخارجي للجسم الذي يمكن ملاحظته من قبل الآخرين و مع بداية المراهقة،في سن الثانية عشر تقريبا لدى البنات و منذ الثالثة عشر لدى الأولاد،تحدث زيادة سريعة في نمو أطراف الجسم

و أعضائه كافة،مما يؤدي إلى زياد في الطول و الوزن و الحجم لدى جميع المراهقين.

يمكن ملاحظة هذه الزيادة بإتساع الكتفين لدى الذكور و إتساع محيط الأرداف لدى الإناث،مع بداية المراهقة يزداد كذلك نمو القلب و لكن لا تنمو الشرايين بنفس السرعة،فعليه ينصح بعدم الإرهاق و الإبتعاد عن التدريبات الشاقة و يلاحظ على المراهق،أيضا الخمول و الكسل و الإرتعاش و عدم الإستقرار الحركي،نتيجة لطفرة النمو السريع مع بداية المرحلة.

3-2-خصائص النمو الإنفعالي:

يتميز السلوك الإنفعالي في مرحلة المراهقة بالأتي:

3-2-1-حدة الإنفعالات و تطرفها فهي شديدة و عنيفة لا يستطيع المراهق السيطرة عليها، ولا على مظاهرها الجسمية و الفسيولوجية.

3-2-2-عدم الثبات و التقلب اللإنفعالي و عدم ملائمة الإنفعال مع مثيره.

3-2-3-تذبذب مثيرات الإنفعال فقد تثيره مثيرات طفولية أو تثيره مثيرات كما نلاحظها في سلوك الكبار.

3-2-4-التناقض الإنفعالي كالحب و الكره شخص واحد مثلا لا نبيك،لا نبر عليك.

3-2-5-شدة الحساسية الإجتماعية القابلية للإثارة تحت ضغوط المتغيرات الجسمية و الفسيولوجية.

3-2-6-التغير المزاجي و عدم الإستقرار و الإنتقال المفاجئ من الكأبة إلى البهجة أو من الحب إلى الكراهية، أو تغيير رأيه بعد الإقتناع أو البكاء إلى الضحك أومن الثورة إلى الهدوء أو من الطاعة و الولاء إلى التمرد

و العصيان.**(لغولين، 2013 ،118-121)**

3-3-خصائص النمو العقلي:

3-3-1-تميز مرحلة المراهقة عند بياجي بخاصية التجريد،و الميل نحو العمليات المنطقية.

3-3-2-الإبتعاد عن الفكر الحسي الملموس،يعني هذا أن الذكاء المنطقي و الرياضي عند المراهق.

3-3-3- ينتقل من مرحل العمليات المشخة نحو البناء الصوري المنطقي،أو ينتقل من الطابع الحسي نحو الطابع الرمزي المجرد،فيعود ذلك إلى السيرورة الطبيعة لنمو الذهني و المعرفي.

3-3-4-يتطور الذكاء عند المراهق بإستخدام لغة الرموز و الذكاء المنطقي.

3-3-5-إيجاد الحلول لمناسبة للوضعيات التي يطرحها المحيط الخارجي.

3-3-6-يكتب آليات الإستدلال و البرهن و لإفتراض و إستقراء و إستنباط.

3-3-7-يحل الوضعيات و الرياضية و المنطقية المعقدة.

3-3-8-يميل إلى التفكير اللفلسفي و يجعله هذا كله في توازن تام مع الطيعة أو البيئة التي تحيط به.**(جميل حمداوي، دس ،ص46-47)**

3-4-خصائص الإجتماعية:

تمثل النمو الإجتماعي في عماليات التنشئة الإجتماعية و إكساب الطفل أدوارا و أنماط سلوكية، تتوافق مع المجتمع الذي يعيش فيه،فمن خصائص النمو الإجتماعي خلال مرحلة المراهقة ما يلي:

3-4-1-إستمرار عملية التنشئة الإجتماعية و التطبع الإجتماعي سواء عن طريق الأسرة أو المؤسسات الإجتماعية الأخرى و على رأسها المدرسة،فتتغير خصائص النمو من طفل إلى مراهق و يتغير مركزه الإجتماعية و خاصة في المجتمعات التقليدية التي تنتهي فيها مرحلة المراهقة بالبلوغ.

3-4-2-بإنتقال المراهق إلى الشق الثاني من التعليم الأساسي تزداد ثقته بنفسه و تزداد إستقلالية مما يساعد على تحمل أعباء المسؤولية سواء بالتوعية و الإرشاد الأسري،ذلك بتفادي الخبرات المؤلمة التي جربها خلال حياته المدرسية أو إختلاط بجماعة الأقران أو التعامل مع السلطة الإدارية المدرسية و المحلية.

3-4-3-تدرج المراهق بمراحل التعليم المتوسط يزيد من إستقلالية و إعتماد على نفس نتيجة لإتصاله بالمؤسسات الإجتماعية المختلفة كالثقافية و التعليمية و الأمنية و دور العبادة

و المشاركة في الأنشطة الرياضية فيكسب المراهق مهارات إجتماعية في إتصال بالاخرين و تعلم أنماط الحياة الإجتماعية عن طرق المشاركة الفعلية فيها.

3-4-4-تظهر على المراهق نزعات الميل إلى الإستقلال مما يدخله في صراعات أسرية في أغلب أحيان،كالإستقلالية إختيار الرفقاء أو أصدقاء و علاقات الجنس الأخر أو الإختيارات التعليمية أو إختيار الملابس أو شغل أوقات الفراغ.

3-4-5-تظهر على المراهق علامات الوعي بذاته الجسمية و الإعتناء بصحة و ملابسه و رشاقته و يكون حساسا تجاه النقد أو توجيهه بالخصوص.

3-4-6-يعود المراهق إلى الميل إلى لجنس لأخر مع بداية المراهق بعد نفور الطفولة المتأخرة التي كن الميل فيها إلى نفس الجنس.

3-4-7-يلاحظ على المراهق الميل إلى القادة أو الزعامة إذا ما توفرت مقوماتها لديه ،كثيرا ما يظهر التوحد مع قيادات أو زعامات شخصيات يكون المراهق معجبا بهم.

3-4-8-يزداد وعي المراهق بالواقع الإجتماع له و لأسرته و كذلك للنواحي الإقتصادية و الدور الذي تقوم به، في تشغيل الشرائح و الطبقات الإجتماعية مما يحفزه إلى الإلحاق بنوع من التعليم يؤهله، لأن يكتب مكان مرموقة في المجتمع.**(محمد عبد الله، دس ،127-129)**

4-نظام التعليم في الجزائر:

يتميز نظام التعليم في الجزائر بعدد من الخصاص تبين إتجاهه و معالمه العامة،بحيث يمكن إجمال هذه الخصائص عل النحو الأتي:

4-1-تعليم مختلط بين البنات و البنين:

إبتداء من مدارس الحصانة و رياض الأطفال حتى الدراسات الجامعية العليا فأبوابه مفتوحة أمام جميع بنات و أبناء الجزائر،كذلك فإن سلك التعليم مختلط هو الأخر،و الإدارة التربوية المختلطة،و الإشراف التربوي مختلط إلى غير ذلك،صحيح أنه توجد بعض المدارس في المرحلة الإبتدائية خاصة بالبنات أو البنين كما توجد بعض المدارس في المرحلة المتوسطة و بعض المدراس الثانوية.

لا يوجد فيها إختلاط مراعاة لبعض الإتجاهات الدينية أو التقليدية لبعض من أباء و أمهات التلاميذ غير أن القاعدة العامة،أو الأغلبية الساحقة من المدارس و مراكز و معاهد التعليم في الجزائر يجرى التعليم فيها مختلطا بين البنات و البنيين في سائل مراحل التعليم و نفس الشيء في سلك المعلمين و الإدارة المدرسية.

4-2-تعليم مجاني للجميع فقراء و أغنياء:

الخاصية الثانية للتعليم في الجزائر أنه تعليم مجاني إبتداء من مدارس الحاضنة و رياض لأطفال،حتى نهاية الدراسات الجامعية و تصرف منح الأطفال في مرحلة الإبتدائية الأولى من التعليم الأساسي،في المناطق الصحراوية من البلاد،تشجيعا للأباء كي يحقق أبنائهم بالمدارس،كما أن المطاعم المدرسية منتشرة في معظم المدارس الإبتدائية خصوصا في الريف و الأحياء الفقيرة و تستفيد منها فئة كبيرة من أبناء و بنات هذا الشعب.

4-3-تعليم خاضع لدولة 100%:

الخاصية الثالثة للتعليم في الجزائر أنه تعليم يخضع لإشراف الدولة إشرافا كاملا بنسبة % 100و لمؤسسات في مرحة لحضانة و رياض الأطفال فقط،و قد نصبت المادة العاشر من مرسوم ميثاق التربية الوطنية على أن النظام التربوي الوطني من إختصاص الدولة،و لا يسمح بأي مبادرة فردية أو جماعية خارج الإطار المسجد بهذا الأمر.

سارت الجزائر على هذا المنهج و سلكت هذه السياسة التربوية،إلى أن جاءت الإصلاحات السياسية

و تحول الجزائر نحو الإنفتاح السياسي و الإقتصاد و الإجتماعي، مما سمح بإجرء تغيرات عديدة مست قطاعات عدة منها على الوجه الخصوص قطاع التربة و التعليم،حيث جرت إتصالات و نقاشات حثيثة حول خصوصية هذا القطاع بعد أن سجلت لجزائر سياسة فعالة نحو خصوصية القطاع الإقتصادي و الإنتاج.

4-4-التعليم الإجباري للبنات و البنين:

الخاصية الرابعة و الأخيرة للتعليم في الجزائر أنه تعليم إجباري لجمع الأطفال ذكورا و إناثا،إبتداء من سن السادسة من العمر إلى نهاية السنة السادسة عشر/و هي نهاية المرحلة الأساسية و أن لكل جزائر الحق في التربية و التكوين و يكفل هذا الحق بتحقق المدرسة الأساسية.

من خال هذه الخاصية الذي يتميز بها نظام التربوي في الجزائر يتضح لنا أن هناك حظوظا متساوية بالنسبة للبنين سواء في لتعليم النظام الذي يجري في المدارس أو المعاهد أو في التعليم الموازي الذي يجرى عن طريق الدراسة في المراكز الوطنية للتعليم المعمم الذي توجد له فروع في أغلب المناطق الجزائري.**(لغولين،2017،ص97-99)**

5-مجالات و فروع التعليم الثانوي بالجزائر:

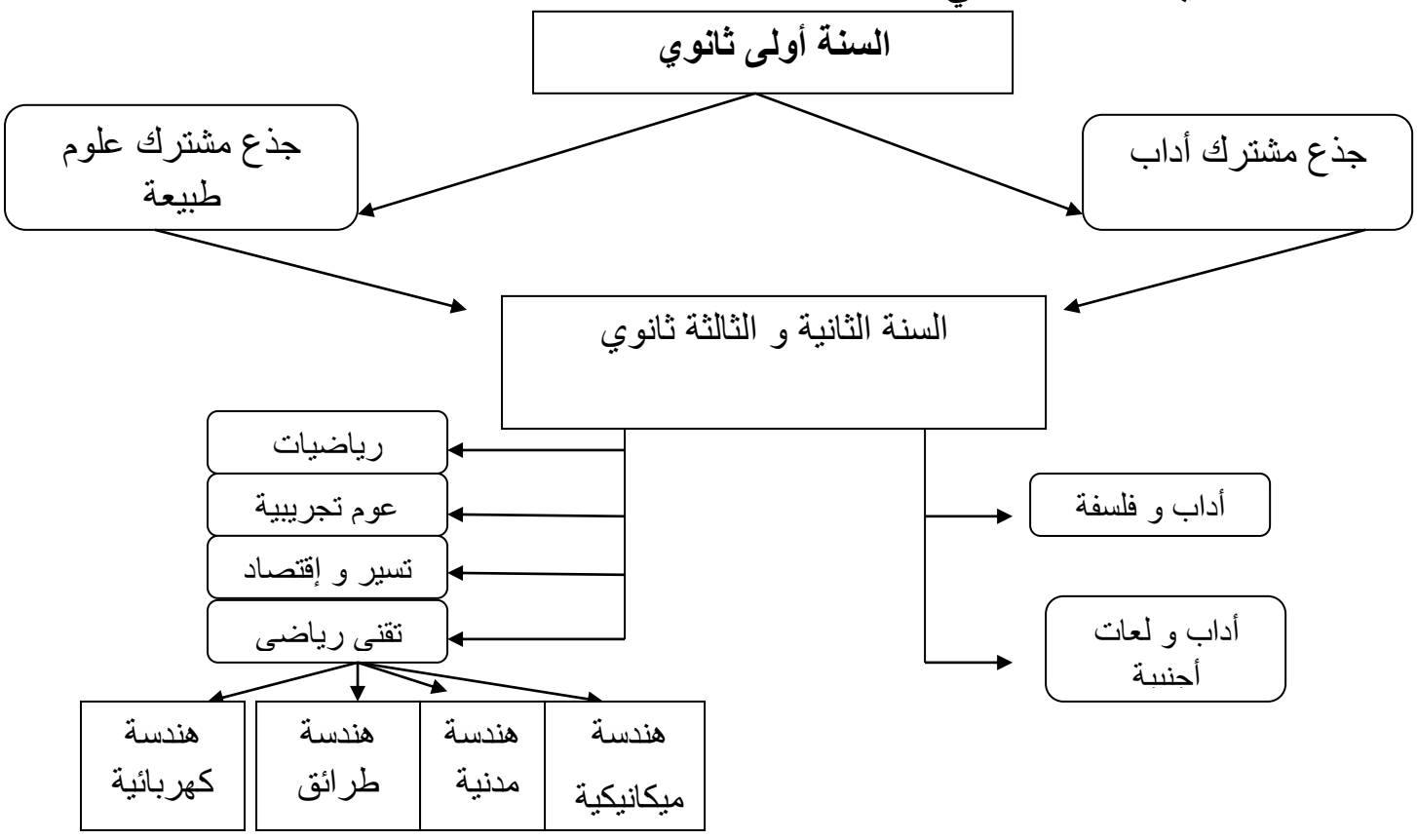
مرت الجزائر بعدة إصلاحات و كان أخرها سن 2003 و تمت إعادة هيكلة كل مراحل التعليم الثاوي المتمثلة في :

5-1-جذع مشترك آداب: و هي تنقسم إلى شعبتين في السنة الثانية ثانوي و تتمثل في لغة أجنبية و آداب و فلسفة.

5-2-جذع مشترك علوم و تكنولوجيا: و شمل أربع شعب في السنة الثانية ثانوي رياضيات،تسير و إقتصاد.

5-3-تقني رياضي: نجد فيها التخصصات التالية:هندسة كهربائية،هندسة مدنية،هندسة ميكانيكية هندسة تقنية.**(فتحية بوساحة،2015،ص118-119)**

هذا ما يمثله مخطط التالي:



6-أهداف التعليم الثانوي بالجزائر:

الأهداف بمثابة دليل يحدد و جهة العملية التربوية و السياسية التربوية بصفة عامة،كما أنها دليل تحدد في ظلاله أساليب العمل التربوي بصفته عملا علميا و تطبيقا و من أهمها نذكر مايلي:

6-1-تهيئة شخصية التلميذ على مواجهة واقع الحياة العملية.

6-2-دفع التلاميذ نحو الإبتكار و التجديد من خلال تمتعه بالعديد من المهارات الفكرية.

6-3-التعرف على قدرات التلاميذ مهاراتهم و تطويرها.

6-4-تحضير التلميذ لمواصلة التعليم العالي،من باب تحقيق أعلى نقطة في عملية التعليم، و هي تكامل جميع مراحله للوصول إلى نتيجة عملية مستحقة.

6-5-الإعتناء على نحو خاص بالتلاميذ المتفوقين،أو الذين يمتلكون مهارات نوعية و في ذات الإطار،حيث التلاميذ الأقل قدرة أو مهارة لدخول دائرة المنافسة مع زملائهم المتفوقين.

6-6-تعليم التلاميذ بعض المفاهيم العملية،و طرق تطبيقها على أرض الواقع لإفادة المجتمع بها.

6-7-تعريف التلميذ بحقوقهم و واجباتهم.

6-8-الإتصال بواقع الحياة المعرفة حاجات المجتمع من جهة،و إعداد جيل من التلاميذ يشاركون في تطوير المجتمع من جهة أخرى.**(فاطمة مشعلة،2016،ص1)**

7-رفع الوعي المروري لدى تلاميذ الثانوية:

تشير الدراسات و الإحصائيات إلى أ ن فئة الشباب هم أكثر الفئات العمرية إرتكابا للمخالفات و الحوادث المرورية ، فتلاميذ السنة أولى ثانوي ينتمون لهذه الفئة فالتلميذ في هذه المرحلة يتطلع و يتعطش لإمتلاك سيارة،لذلك كان من ضروري على الباحثين و المختصين في مجال المرور أن يكون تركيزهم على هذه الفئة و العمل على تنمية الوعي المروري لديهم ليستطيعوا التعامل بإيجابية مع وسائل القيادة الأمنة و بطبيعة الحال لن يأتي ذلك إلا من خلال:

7-1-تزويد التلاميذ بجميع المعلومات و المعارف التي تتعلق بالمرور و أدابه و نظمه.

7-2-إطلاع التلاميذ على إحصائيات الحوادث و ما تخلفه من خسائر بشرية و مادية.

7-3-تنمية القيم الأخلاقية و الأنماط السلوكية السليمة لدى التلاميذ كالإلتزام بآداب الطريق و إحترام مشاعر الأخرين و عدم الإعتداء على حقوقهم.

7-4-تدريس التلاميذ و تعليمهم السلامة المرورية بعد تضمينها للمنهاج الدراسية.

7-5-منح التلاميذ الفرص الكثيرة للمشاركة في أسابيع المرور.

7-6-زيارة التلاميذ للأقسام حوادث المرور في الشرطة و المستشفيات.

7-7-محاولة غرس السلوك المروري السليم لدى التلاميذ و جعلهم جزءا لا يتجزأ من بنيتهم المعرفية.

خلاصة الفصل:

التعليم الثانوي يعتبر مرحلة هامة و فعالة في حياة التلميذ خاصتا في العملية التربوية،فالتلاميذ في السنة أولى ثانوي يقوم في إختبار التخصص الذي إختاره بما يتناسب مع قدراته و إستعدادته،و يعمل على إكتشاف هذه القدرات و الإمكانيات،بحيث أن التعليم الثانوي يعمل على تنمية قدرات و خبرات التلاميذ بهد تكوين شخصيتهم عن طريق التوجيهات

و الإرشادات التي تقوم بها.

إطار الميداني للدراسة :

الفصل الأول:الإجراءات الميدانية لدراسة:

1-تعريف منهج الدراسة

2- الدراسة الإستطلاعية

3-مجتمع و عينة الدراسة

4- حدود البحث

5- أدوات الدراسة

6- الأساليب الإحصائية

خلاصة الفصل

1-تعريف منهج الدراسة:

إن أي بحث مهما كان نوعه يتطلب اتباع منهج،لكي يصبح البحث علميا على الباحث أن يلتزم بخطوات وطرق المنهج العلمي في البحث،حتى يصل الى نتائج أكثر دقة وهذا الأسلوب يساعد على تركيز الجهد،واختصار الوقت وحصر العمل في نطاق البحث المطلوب.(**محمد مبارك، 1992 ،ص 19)**

فالمنهج هو الطريقة و الوسيلة التي تعتمد وترتكز عليها المجتمعات في تحقيق أهدافها ومكانها داخل او خارج المؤسسات التربوية التعليمية حيث يمارس المتعلمون كل القيم والمبادئ وتصورات المجتمع الذي يعيشون فيه وينتمون اليه ،فمن المعروف ان تقدم العلم مقترن بتقدم المناهج وهنا يقول **ديكارت"**نستطيع ان نفكر في بحث حقيقة ما إذا كنا سنبحثها بدون منهج لأن الدراسات والأبحاث بدون منهج تمنع العقل من الوصول إلى الحقيقة. **(إبراهيم، 2000 ،ص60-61)**

إعتبار الموضوع هو المحدد الأساسي للمنهج موضوعنا و إشكاليتنا تفرض علينا توظيف **المنهج التجريبي** الذي يعد من أدق مناهج البحث التربوي،ذلك لأنه يعتمد على إجراء التجربة من أجل فحص فروض البحث،

و بالتالي قبولها أو رفضها في تحديد العلاقة بين المتغيرين.**(عبد الله النوح،2004،ص173بتصرف)**

تعريف المنهج شبه التجريبي:

هو ذلك النوع من المناهج الذي يستخدم التجربة في إختبار فرض معين،و يقرر علاقة بين متغيرين و ذلك عن طريق الدراسة للمواقف المتقابلة التي ضبطت كل المتغيرات ما عدا المتغير الذي يهتم الباحث بدراسة تأثيره.

يعرف أيضا: أنه طريقة بحثية تتضمن تغييرا متعمدا و مضبوطا للشروط المحددة لواقعة معينة مع ملاحظة التغيرات الناتجة عن ذلك،و تفسير تلك التغيرات. **(عبد الله النوح،2004،ص174)**

و عليه إعتمدنا في دراستنا على المنهج شبه التجريبي لعينة واحدة نظرا لتلائمه لطبيعة البحث الحالي،الذي يتميز بأنه لا يحتاج إلى إعادة تنظيم و توزيع أفراد العينة،فهو يستخدم نفس الأفراد ويقوم بقارنة أدائهم في ظل ظروف معينة،فتتمثل خطواته التي يوضحها الجدول التالي:

الجدول رقم (1):يمثل خطوات تطبيق المنهج شبه التجريبي:

مجموعة واحدة	إختبار قبلي	تطبيق البرنامج	إختبار بعدي

2-الدراسة الإستطلاعية:

2-1-إجراءاتها:

تتمثل في:

تصورنا بأننا قمنا بإجراء دراسة إستطلاعية بثانوية صديقي النوري بالبرواقية عام 2021/2020،و عليه تم الشروع في التطبيق و الإستعانة بمجموعة من الأسئلة المغلقة التي تهدف إلى معرفة مدى وعي تلاميذ السنة أولى ثانوي بالوعي المروري و مخاطر حوادث المرور، بإضافة إلى توظيف برنامج إرشادي،الذي يعمل على رفع و زيادة الوعي المروري لدى التلاميذ.

و بعد تطبيق الإستبيان على تلاميذ السنة أولى ثانوي ،أظهرت النتائج إنخفاض في مستوى الوعي المروري لديهم،مما أدى بنا بعد أسبوع إلى إخضاعهم إلى برنامج إرشادي،و من خلال النتائج توصلنا إلى مدى فعالية البرنامج الإرشادي في رفع الوعي المروري لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي.

2-2-أهداف الدراسة الإستطلاعية:

تتمثل فيمايلي:

2-2-1-إستطلاع ظروف و صعوبات الميدانية و كذا التمهيد للدراسة الأساسية.

2-2-2-إستطلاع على الظروف التي يجرى فيها البحث و التعرف على العقبات التي تقف في طريق إجرائه.

2-2-3-توضيح مفاهيم و المصطلحات العلمية و تحديد معانيها تحديدا دقيقا.

2-2-4-تحديد ميدان الدراسة و تعرف على المجتمع.

2-2-5-التحقق من مدى صلاحية و أداة البحث من خلال إختبار خصائص السيكومترية.

3-مجتمع و عينة الدراسة:

3-1-تعريف مجتمع الدراسة:

هو جميع الأفراد أو الأشخاص أو الأشياء الذين يكونون موضوع مشكلة البحث(**.نادية عيشور، 2017 ،ص 221)**

2-3- تعريف العينة:

هي جزء من مجتمع البحث أو الدراسة الذي تجمع منه البيانات الميدانية التي تعتبر جزءا من الكل، بمعنى أنه تأخذ مجموعة من أفراد المجتمع على أن تكون ممثلة لمجتمع البحث(**.نادية عاشور،2017،ص228**)

فتصورنا بأن المجتمع الأصلي قدر ب 350 تلميذا بثانوية صديقي النوري بالبرواقية، ومنه تم إختيار 30تلميذا و تلميذة من السنة أولى ثانوي موزعون حسب التخصص (جذع مشترك أدبي و جذع مشترك علمي)، وبعد القياس القبلي وجدنا 10 تلاميذ لديهم وعي مروري و 20تلميذة و تلميذا ،الذين أظهروا مستوى منخفض من الوعي المروري لديهم و تم إخضاعهم لبرنامج إرشادي لزيادة الوعي المروري،فتم أخذ العينة بطريقة عشوائية و هذا ما يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم (2): توزيع تلاميذ السنة أولى ثانوي حسب متغير الجنس و التخصص بثانوية صديق النوري:

الشعبة / الجنس	ذكور	إناث	المجموع
جذع مشترك أدبي	53	110	163
جذع مشترك علمي	57	130	187
العدد الإجمالي	110	240	350

4-حدود الدراسة:

إشتملت الدراسة الحالية على الحدود التالية المتمثلة في:

4-1-الحدود المكانية للدراسة: تصورنا بأننا قمنا بإجراء هذه الدراسة بثانوية صديق النوري بالبرواقية،فهي ثانوية تتكون من طابقين،الطابق الأرضي يحتوي على مجموعة من أقسام و مخابر،اما طابق العلوي يتكون أيضا من مجموعة أقسام ومكتبة و قسم للإدارة و مكتب للمدير و مكتب لمستشار التوجيه و قسم لقاعة الأساتذة، و إحتوائها على ساحة صغيرة للممارسة الرياضة.

4-2-الحدود الزمنية: تعذر علينا إجراء دراسة ميدانية بثانوية صديق النوري بالبرواقية،ذلك بسبب أن المؤسسات التربوية لم تسمح لنا بإجراء البحث الميداني بسبب جائحة كورونا كوفيد 19،تصورنا فترة التطبيق دامت ثلاثة أشهر من 01 ديسمبر إلى 01 مارس 2021.

5-أدوات الدراسة:

طبقا لمتطلبات الدراسة اعتمدنا في بحثنا هذا على أداتين المتمثلة في مايلي:

5-1-الاستبيان :هو أداة تتضمن مجموعة من الأسئلة أو الجمل الخبرية التي يطلب من المفحوص الإجابة عنها بطريقة يحددها الباحث حسب أغراض البحث(.**مصطفى عليان، 2000 ،ص(82 - 81)**

فبعد معرفتنا أنه لا يوجد مقياس جهاز أو مصمم لكي يقيس لنا **أثر برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي**،قمنا بإعداد استبيان بأنفسنا من خلال الإطلاع على مقاييس متنوعة و محاولة الاستفادة منها في صياغة بعض البنود.

بعدها عرض على **الأساتذة المحكمين** الذي بلغ عددهم 5 محكمين من أساتذة علم النفس التربوي و علم التربية ،فكان الغرض من هذا الأخذ برأيهم حول استبيان في مدى مصدقية وملائمة الصياغة اللغوية للعبارة ومدى قياس العبارة.

مع الأخذ برأيهم في مدى تطابقه مع الموضوع الدراسة الذي إستدعى منا إجراء دراسة استطلاعية لأن الاستبيان لم يطبق من قبل،وكانت ملاحظات المحكمين تقضي بأنه يجب تعديل بعض البنود من حيث الصياغة اللغوية و هذا ما يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم(3): يوضح البنود التي تم إجراء تعديلات عليها:

رقم البن	صياغة البنود قبل تعديلها	صياغة البنود بعد تعديلها
50	في رأي أن أكثر النتائج و الأثار التي تنجر على الحوادث هي الإصابات الجسمية الخطيرة .	في رأي أن أكثر الأثار التي تنجر على الحوادث المرورية هي الإصابات الجسمية الخطيرة.
23	أمشي في الجانب الداخلي من الرصيف	**أمشي في الجانب الداخلي على الرصيف**
3	إن الغضب الشديد و العصبية يدفعوني على تجاوز الأوامر المرورية	إن الغضب الشديد و العصبية يدفعوني على تجاوز الإشارات المرورية
4	الإحباط جراء عدم تحقيق بعض الرغبات يجعلوني أخ سيارة أهلي بدون علمهم و أسوقها بتهور.	الإحباط يدفعني إلى قيادة سيارة أهلي بتهور
8	الغامرة و التحدي و الإستكشاف إحدى صفاتي الأساسية.	المغامرة إحدى صفاتي الأساسية أثناء قيادة السيارة

بعد الموافقة عليه تصورنا أنه تم تطبيق الإستبيان و يكون عن طريق شرح التعليمات و التأكد من أن التلميذ قد فهم المطلوب منه تم توزيعه على العينة المطلوبة،أما بالنسبة **لحساب الخصائص السيكومترية** المتمثلة في حساب **الصدق و الثابت**، فإنه تعذر علينا حسابها نظرا لعدم قدرتنا على تطبيق الإستبيان على أفراد العينة المطلوبة بسبب أن المؤسسات التربوية لم تسمح لنا بإجراء البحث الميداني بسبب إنتشار جائحة كورونا كوفيد 19.

وعليه إعتمدنا على **صدق المحكي** المتمثل في أراء لجنة التحكيم في تقييم الإستبيان و مدى ملائمته لهذه الدراسة،حيث بلغت نسبة إتفاق المحكمين على عبارات المقياس ما بين 70% - 85%.

5-1-1-وصف الأستبيان:

تكونت إستمارة الإستبيان من مقدمة توضحية، حاولنا فيها إعطاء فكرة عن الإستبيان و تحفيز التلاميذ على الإجابة بطريقة صحيحة و موضوعية، أما عن بنود الإستبيان فقد إنطلقنا في صياغتها من الأبعاد الرئيسية للموضوع المدروس التي تمثلت أبعادها فيما يلي:

5-1-1-1-البعد الأول: الخصائص النفسية التي تتضمن العبارات التالية:

العبارات الموجبة: 1-2-3-4-5-6-7-8-10-11-12-13-14-15-16-17-18-19.

العبارات السالبة: 9.

5-1-1-2-البعد الثاني: الوعي المروري التي تتضمن العبارات التالية:

العبارات الموجبة: 20-21-22-23-24-26-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-39-40-41-43-44-45-46-47-48.

العبارات السالبة: 25-27-38-42.

5-1-1-3-البعد الثالث: أسباب حوادث المرور التي تتضمن العبارات التالية:

العبارات الموجبة: 49-50-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78.

العبارات السالبة: 62.

مفتاح التصحيح:

يوجد أمام كل عبارة إختياران و هي نعم ، لا ،تحمل الدرجات التالية: 2، 1

و هذا ما يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم (4):يمثل توزيع الدرجات الإستبيان:

نعم	لا
2	1

العلامة الكلية على الإستبيان تتراوح بين (78 – 156) التي تحتوى على:

-القمية المنخفضة: يكون من 78- 104 و هي تعبر عن مستوى إنخفاض الوعي المروري لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي من خلال إستجابتهم للإستبيان.

-القيمة المتوسطة: يكون من 104 – 130 وهي تعبر عن مستوى متوسط للوعي المروري لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي من خلال إستجابتهم للإستبيان.

-القيمة المرتفعة: يكون من 130- 156 و هي تعبر عن مستوى إرتفاع الوعي المروري لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي من خلال إستجابتهم للإستبيان.

5-1-2-إجراءات تطبيق الإستبيان:

تصورنا أنه تم الشروع في تطبيق الإستبيان على مجموعة من التلاميذ السنة أولى ثانوية بالبرواقية التي بلغ عددهم 30 تلميذا وتلميذة،بمساعدة مستشارة التوجيه في شرح كيفية ملأ الإستبيان و التي إستغرقت فترة ملئه 20 دقيقة ،الذي يكشف عن مدى وعيهم بقوانين المروري و مخاطر حوادث المرور،و بعد الإطلاع على إجابات التلاميذ ظهر لنا 10تلاميذ لديهم وعي مروري و 20تلميذا و تلميذة لديهم مستوى منخفض من الوعي المروري.

و بعد أسبوع قمنا بتطبيق برنامج إرشادي على 20 تلميذا و تلميذة الذين ظهر لديهم إنخفاض في مستوى الوعي المروري،الذي يعمل على رفع و زيادة الوعي المروري لدى التلاميذ.

5-2-خطوات إعداد برنامج إرشادي:

قمنا بتصميم برنامج إرشادي من خلال إعتمادنا على مجموعة من الخطوات والمراحل وهي :

الإطلاع و مراجعة الأطر النظرية والدراسات مثل دراسة تتحدث عن فاعلية برنامج تدريبي لإكتساب مفاهيم السلامة المرورية لدى طلاب مرحلة التعليم الإبتدائي، دراسة **درقاوي عائشة** دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر تطبيق منهجية Bojenkins، دراسة **حمدة بنت حمد بن هلال السعدية بعنوان** دور إدارة المدارس في تعزيز ثقافة التربية المرورية لدى طلبة الصف العاشر بمدرسة التعليم الأساسي.

5-2-1-مرحلة تخطيط البرنامج:

5-2-1-1-تحديد الهدف العام للبرنامج.

5-2-1-2-تحديد الأهداف الإجرائية لبرنامج.

5-2-1-3-تحديد محتوى البرنامج.

5-2-1-4-تحديد الطرق و أساليب التنفيذ اللازمة للبرنامج.

5-2-1-5-إختيار الأنظمة الملائمة للبرنامج.

5-2-1-6-تحديد أدوات التقويم اللازمة للحكم على مدى فاعلية البرنامج.

5-2-1-7-ضبط البرنامج للتأكد من صلاحيته.

5-2-2-أهداف البرنامج:

يتمثل في الهدف الأساسي للبرنامج هو زيادة الوعي المروري لدى تلاميذ السنة الأولى ثانوي،نظرا للنقص و ضعف الوعي المروري و تزايد حوادث المرور لديهم،لتفادي وقوع حوادث المرور و التخفيف من أثارها و عليه **تتمثل في**:

5-2-2-1- الأهداف العامة:

5-2-2-1-1-التوعية المرورية لدى تلاميذ،للمساهمة في الحد من الحوادث المرور و أثارها.

5-2-2-1-2-تنمية إتجاهات مرورية صحيحة عند تلاميذ ، من أجل أن يسلكوا سلوكا صحيحا.

5-2-2-1-3-تعريف التلاميذ بقواعد السلامة المرورية على الطريق.

5-2-2-1-4-تعديل الأفكار الخاطئة حول أداب سلوك المروري.

5-2-2-1-5-المساهمة في تقليل من حوادث المرور،خاصتا دهس الأطفال من خلال أحدث الإحصائيات و مديرة الأمن العام.

2-2-الأهداف الخاصة:

2-2-1-تزويد التلاميذ بالمعلومات الكافية عن قواعد السير و قواعد العبور الطريق و التعامل مع الإشارات المرورية و الإشارات الضوئية و آداب الطريق،و تنفيذ تعليماته عند إستخدام المركبات.

2-2-22-مساعدة تلاميذ السنة أولى ثانوي على حفاظ على سلامتهم من تعرض لحوادث المرور،من خلال الإطلاع على قواعد المرور وكيفية التعامل معها.

5-2-3-محتوى البرنامج:

يحتوي البرنامج الوعي المرور لتلاميذ السنة أولى ثانوي على بعض المعلومات و الأنشطة و المهارات المهمة،حول قواعد الطريق،قواعد قطع الطريق،إشارات المرور الضوئية،أنواع الإشارات الموجودة في الطريق،آداب المرور، كالسير في الطريق،إحترام إشارات المرور،التأدب بآداب الطريق، التي قسمت إلى تسعة جلسات و كل جلسة تحتوي على مدة 45 دقيقة.

بحيث تصورنا أنه بعد أسبوع من تطبيق القياس القبلي و إخراج 20تلميذا و تلميذة الّذين ظهر إنخفاض مستوى الوعي لديهم،حيث تم إخضاعهم لبرنامج إرشادي الذي دام شهرا،فتم إفتتاح أول جلسة للبرنامج الإرشادي يوم 8 مارس،من خلال القيام بالتعرف على أفراد العينة و التعريف بمحتوى البرنامج و عدد جلساته،حيث إستغرقة فترة تطبيقه 45 دقيقة.

و بعد الأنتهاء منها مباشرة قمنا بتطبيق باقي الجلسات الأخرى التي تحتوى على مفهوم الوعي المروري

و مظاهره و أهميته و أهدافه،و تعرف على أنواع و أسباب حوادث المرور، قواعد عبور الطريق و تعرف على إشارات المرور، و القيام بتعليم التلاميذ الوعي المروري لإكتساب سلوكات صحيحة، بحيث تم عرض جلستين في الأسبوع بمساعدة المعلمة و مستشارة التوجيه في عرض البرنامج،بحيث كان بعد إنتهاء من كل جلسة القيام بتقييمها من خلال توزيع أسئلة قصيرة التي تستغرق فترة الإجابة عليها 10دقائق.

و في الجلسة الختامية تم إستعراض النقاط الرئيسية في الجلسات السابقة، الوقوف على نقاط القوة و الضعف في البرنامج و بعدها مباشرة القيام بالقياس البعدي لمعرفة مدى فعالية البرنامج،اما بالنسبة للجلسة التتبعية فتم تطبيقها بعد مرور شهر من عرض البرنامج، لمعرفة مدى فعالية و مواصلة التلاميذ في تطبيق ما تعلموه في الجلسات و ممارستها في حياتهم اليومية.

6-الأساليب الإحصائية:

لقد تصورنا أنه تم الاستعانة في تحليل بيانات الدراسة إلى مجموعة من الأساليب الإحصائية المتمثلة في:

6-1- برنامج (spss) الرزمة الإحصائية المعتمدة عالميا.

6-2- المتوسط الحسابي.

6-3- الانحراف المعياري.

6-4- إختبار Tلحساب الفروق بين الجنسين و التخصص.

6-5-إختبارT لحساب الفروق بين القياس القبلي و البعدي.

الفصل الثاني: عرض و مناقشة النتائج:

عرض و مناقشة الفرضية العامة.

عرض و مناقشة الفرضية الأولى.

عرض و مناقشة الفرضية الثانية.

الإستنتاج العام للدراسة.

إقتراحات الدراسة.

قائمة المراجع.

قائمة الملاحق.

نتطرق في هذا الفصل إلى عرض و مناقشة نتائج البحث من أجل تأكد أو نفي الفرضيات التي إنطلاقنا منها و هذا بعد القيام بالإطلاع على الدراسات السابقة، و نظرا لعدم قدرتنا على تطبيق الإستبيان بسبب أن المؤسسات التربوية لم تسمح لنا بإجراء البحث الميداني بسبب إنتشار جائحة كورونا كوفيد 19، فتصورنا النتائج على الشكل التالي:

1-عرض و مناقشة الفرضيات الدراسة:

1-1-عرض بيانات الفرضية العامة:

تنص الفرضية العامة على وجود فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المرور من حوادث المرور لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي،و للتحقق من صدق الفرضية تصورنا أنه تم تطبيق إختبار t-test لمجموعتين متساويتين فتحصلنا على نتائج التي يوضحها الجدول التالي:

جدول رقم (5):يوضح نتائج الفروق في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي:

	نوع القياس	حجم العينة	المتوسط الحسابي	الإنحراف المعياري	قيمة إختبار ت	درجة الحرية	الدلالة الإحصائية	مستوى الدلالة	نتيجة الدلالة الإحصائية
درجة الوعي المروري	القياس القبلي	20	80.288	3.55050	24.218	24	0.000	0.5	دالة
	القياس البعدي	20	88.916	6.40132					

يتبين من الجدول رقم(5): أن قيمة المتوسط الحسابي لفئة القياس القبلي فيما يخص بدرجة الوعي المروري لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي قدرب **80**.28 و بإنحراف المعياري ب 3.55050، أما في القياس البعدي نجد قيمة المتوسط الحسابي قدرت ب **88**.916 و إنحراف المعياري ب 6.40132، وهي أقل من قيمة المتوسط الحسابي لفئة القياس البعدي فيما يخص بالوعي المروري.

حيث بلغت قيمة إختبار t-test ب 24.218و مستوى الدلالة 0.000الدلالة و هو أقل من مستوى الدلالة ب0.05،أي أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي لصالح القياس البعدي.

2-1-عرض بيانات الفرضية الأولى:

تنص الفرضية الأولى على وجود فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المرور من حوادث المرور لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي تعزى لمتغير الجنس،و للتحقق من ذلك تصورنا أنه تم تطبيق إختبار t-test لمجموعتين مستقلتين فتحصلنا على نتائج التي يوضحها الجدول التالي:

جدول رقم (6):يوضح نتائج الفروق في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي تعز لمتغير الجنس:

الجنس	حجم العينة	المتوسط الحسابي	الإنحراف المعياري	قيمة إختبار ت	درجة الحرية	الدلالة الإحصائية	مستوى الدلالة	نتيجة الدلالة الإحصائية
ذكر	2	174.0400	18.49858	5.805	190	0.000	0.5	دالة
أنثى	8	158.040	20.07419					

يتبين من الجدول رقم(6): أن قيمة المتوسط الحسابي لفئة تلاميذ ذكور فيما يتعلق بدرجة الوعي المروري لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي قدرب 174.0440 و إنحراف المعياري ب 18.49858، وهي أكبر قيمة من المتوسط الحسابي لفئة الإناث التي قدرت ب 2007419 و إنحراف المعياري ب 158.0400، حيث بلغت قيمة إختبار t-test ب 5.805 و مستوى الدلالة 0.000الإحصائية و هو أقل من مستوى الدلالة ب0.05،أي أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي يعزى لمتغير التخصص.

3-1-عرض بيانات الفرضية الثانية:

تنص الفرضية الثانية على وجود فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المرور من حوادث المرور لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي تعزى لمتغير التخصص،و للتحقق منها تصورنا أنه تم تطبيق إختبار t-test لمجموعتين مستقلتين فتحصلنا على نتائج التي يوضحها الجدول التالي:

جدول رقم (7):يوضح نتائج الفروق في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي تعز لمتغير التخصص:

التخصص	حجم العينة	المتوسط الحسابي	الإنحراف المعياري	قيمة إختبار ت	الدلالة الإحصائية	مستوى الدلالة	نتيجة الدلالة الإحصائية
جذع مشترك أداب	12	33.04	11.81	0.8	0.05	0.22	غير دال
جذع مشترك علوم	8	32.48	10.95				

يتبين من الجدول رقم(7): أن قيمة المتوسط الحسابي لشعبة جذع كشترك آداب فيما يخص بالوعي المروري لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي قدرب 33.4 و إنحراف المعياري ب 11.81، وهي قيمة لا تختلف عن قيمة المتوسط لشعبة جذع مشترك علوم فيما يخص بالوعي المروري ، فبلغ المتوسط الحسابي التي قدرت ب 32.48 و إنحراف المعياري ب 10.95، حيث بلغت قيمة إختبار t-test ب 0.8 و مستوى الدلالة. 0.22

و هو أكبر من مستوى الدلالة الإحصائية ب0.05،أي أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي يعزى لمتغير التخصص.

2-مناقشة فرضيات الدراسة:

2—1- مناقشة الفرضية العامة:

تنص الفرضية العامة على أنه **توجود فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي**،فتصورنا أنه قمنا بتحليل بيانات الدراسة و تم حساب المتوسطات و قيمة ت و الإنحراف المعياري و مستوى الدلالة قدر ب 0.05.

و عليه توقعنا بأنه **توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي** فجاءت الفروق لصالح **القياس البعدي** ،في المعرفة بالقوانين المرورية و هذا يدل على فعالية البرنامج الإرشادي في رفع الوعي المروي لديهم.

و عليه فهذه النتائج تتفق مع دراسة كوهلي2014 **بعنوان دراسة تجريبية لتقييم فعالية برنامج تدريبي منظم على المعرفة بالسلامة المرورية بين أطفال المدارس في مدارس حضرية في لودهيانا، بنجاب (الهند)**،التي

توصلت إلى أن المعرفة المرورية إزدادت بعد تطبيق البرنامج، كما بينت النتائج أن التدريس المنظم جلب تغيرا ثمينا في معرفة أطفال المدارس فيما يتعلق بالسلامة المرورية،و نجد ايضا دراسة هوتز و أخرون204**بعنوان فاعلية برنامج المرور الأمن على تحسن معرفة الطلبة في المرحلة الأساسية بالسلامة على الأرصفة.**

التي توصلت إلى **وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين ظروف الإختبار البعدي و القلبي للمجموعة الأولى،** خاصتا فيما يتعلق بالتوقف عن الحد و نظر إلى اليمن ثم اليسار ثم اليمن و المجموعة الثلاثة،كما أكدت النتائج أن برنامج المرور الأمن عمل على تحسين معرفة الطلبة في المرحلة الأساسية بالسلامة على الأرصفة و في سلوك العبور لديهم.

و نجد أيضا دراسة رواحية(2011)**بعنوان أثر برنامج في الدراسات الإجتماعية لتنمية الوعي المروري لدى طلاب الصف الرابع الأساسي بلطنة عمان،** التي تتفق مع دراستنا و التي توصلت إلى وجود تدني في مستوى الوعي المروري لدى طلاب الصف الرابع الأساسي بسلطنة عمان، و جود أثر إيجابي للبرنامج المقترح لتنمية الوعي المروري لدى طلاب الصف الرابع الأساسي.

وتتفق كذلك دراسة هبة شعوة(دس)بعنوان **دور قناة الإذاعة الأولى في توعية المرورية،التي تتفق معا دراستنا على أن للبرامج التوعوية دور كبير في غرس الوعي المروري لدى الفرد كالإذاعة الوطنية**،بحيث بينت الدراسة أن أكثر الأماكن التي يستمع فيها السائق للإذاعة هي السيارة و ذلك بنسبة 73 % و أن الفترة الصباحية أفضل الفترات للإستماع لبرامج التوعية المرورية.

و أيضا نجد دراسة خضرة(2013) **بعنوان فاعلية الدليل المروري المقترح في إكساب الخبارات المرورية لأطفال الفئة الثالثة**،التي إتفقت مع دراستنا في أنا هناك فاعلية للدليل المروري المقترح في إكساب الخبرات المرورية لأطفال الفئة الثالثة.

تعزو الباحثتان هذه النتيجة إلى البرنامج الإرشادي و ما يتصف به من الحداثة و الإشباع لحاجات التلميذ و الإسهام في تنمية السلوك الصحيح و الوعي المروري لدى التلاميذ لهذه المرحلة،و هذا يدل على مدى فعاليتها سواء كان عن طريق الإذاعة و المحاضرات داخل المدارس أو عن طريق التلفاز كلها لها حدف واحد ألا هو التوعية المرورية.

2-2-عرض و مناقشة الفرضية الأولى:

تنص الفرضية الأولى على أنه **توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور يعزى لمتغير الجنس،** فتصورنا أنه تم إستخدام إختبار ت(t-test) لمجموعتين مختلفتين ومتوسط الحسابي و الأنحراف المعياري،فتوقعنا أن قيمة المتوسط الحسابي

و إنحراف المعياري لفئة التلاميذ الذكور فيما يخص بالوعي المروري في الثانوية ،هو أكبر بقليل من المتوسط الحسابي و الإنحراف المعياري لفئة التلميذات فيما يخص بالوعي المروري،عند الدلالة الإحصائية 0.05.

و عليه توقعنا بأنه **توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور يعزى لمتغير الجنس**، و عليه فهذه النتائج تخالف النتائج التي توصلت إليه دراسة خضرة(2013)**بعنوان فاعلية الدليل المروري المقترح في إكساب الخبارات المرورية لأطفال الفئة الثالثة** ،على عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات الأطفال في إكتساب الخبرات المرورية تبعا للجنس.

تعز الباحثتان هذه النتائج إلى أن التلاميذ الذكور هم أكثر ميلا في إهتمام بأمور قيادة السيارة و الإطلاع على مدلولها،و قوانينها على عكس الإناث فهذا يعود إلى الثقافة الإجتماعية للمجتمع الجزائري،و كذلك الرغبة الكبيرة لدى الذكور في إمتلاك السيارة و قيادتها، و قد يعود هذا إلى رغبة الذكور في إثبات ذاتهم و أنفسهم.

2-3- مناقشة الفرضية الثانية:

تنص الفرضية الثانية على أنه **توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور يعزى لمتغير التخصص** ، فتصورنا أنه تم إستخدام إختبار ت-t) test) ومتوسط الحسابي و الأنحراف المعياري،فتوقعنا أن قيمة المتوسط الحسابي و إنحراف المعياري لشعبة جذع مشترك علوم فيما يخص بالوعي المروري في الثانوية ،هو لا يختلف عن المتوسط الحسابي و الإنحراف المعياري لشعبة جذع مشترك أداب فيما يخص بالوعي المروري،عند الدلالة الإحصائية 0.22.

و عليه توقعنا بأنه **لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور يعزى لمتغير التخصص** ، و عليه فهذه النتائج تتفق مع دراسة خضرة(2013)**بعنوان فاعلية الدليل المروري المقترح في إكساب الخبارات المرورية لأطافل الفئة الثالثة**،التي توصلت إلى عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات الأطفال في إكتساب الخبرات المرورية تبعا لمتغير التخصص.

تعزو الباحثتان هذا الإختلاف في عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في تطبيق برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور يعزى لمتغير التخصص، نظرا لتشابه المناهج الدراسية التي تدرس في كلتا الشعبتين،مع الإختلاف في بعض المواد الأساسية فقط،و أيضا الإختلاف في وسط البيئي بحيث تعتمد على المهارة و إتقانها أكثر تعلمها.

5- الإستنتاج العام للدراسة:

توصلنا من خلال هذه الدراسة إلى أهم النتائج المتمثلة في:

5-1-سوء إستعمال السيارة من قبل بعض الافراد و خاصة الشباب و المراهقين منهم،و هذا ناتج عن صغر سنهم و عدم و عيهم، بمعنى الحياة و مسؤولياتها و عدم إدراكهم لتصرفاتهم و ما تؤول إليه،

و لنعلم ان بعض منهم يحصل على رخصة القيادة في سن مبكرة أو حتى لا يملك رخصة قيادة أو حصل عليها بطرق أخرى، هذه كلها تؤدي إلى تزايد في إزهاق الأرواح و ينجم عنها خسائر مادية و بشرية ،لذلك لابد من وضع حد لذلك من خلال فرض العقوبات الصارمة نحو المخالفين للقانون.

2-السرعة و عدم التقيد بنظام المرور و هذا ما تحاربه إدارة المرور و تحرص عليه و تقوم به خير قيام من تثقيف و وسائل إيضاحية.

3-تلعب البرامج التوعية كالإذاعة و حملات داخل المدارس و الجامعات و التلفزيون دور كبير في غرس الثقافة المرورية لدى الأفراد سواء طفلا أو شابا،بهدف الوقاية من الوقوع في الحوادث المرورية و توخي الحذر في الطريق سواء للمشاة أو السائقين.

6-إقتراحات الدراسة:

إن الحوادث المرورية تشكل مشكلة كبيرة في جيمع أنحاء العالم،بحيث نجد معاناة الدول النامية تمثل أضعاف الدول المتقدمة في الوقت الذي تمتلك فيه الدول النامية 20% فقط،من السيارات على المستوى العالم،و في ضوء النتائج التي تصورنها في هذه الدراسة نقترح بعض التوصيات التي يأمل ان تسهم في تفعيل أساليب التوعية المرورية للحد من المخالفات و الحوادث المرورية و هي:

6-1-الإهتمام ببرامج التوعية المرورية خاصة التلاميذ من خلال عمل مشترك بين إدارات المرور

و إدارات التعليم و العمل على تفعل دور المعلم في التوعية المرورية بالمدرسة.

6-2-يجب التركيز على شخصية التلميذ عند قيام بتوجيه رسائل التوعية و التركيز في الوصول إلى الفئات الأكثر عدوانية و تهور و إندفاعية، من خلال إيجاد برامج مشتركة بين إدارات المرور و وزارة التربية.

6-3-إن إمكانية التنبؤ بالحوادث المرورية يساعد شركات التأمين على إمكانية وضع نظم خاصة لتفادي وقوع الحوادث المرورية.

6-4-وضع قواعد صارمة و ضوابط لإستخراج رخص القيادة من خلال إجتياز الإختبارات الفعلية.

6-5-تسليط أشد العقوبات على مرتكبي المخالفات المرورية الخطرة و عدم التهاون معهم.

6-6-الإكثار من حملات التوعية خاصة في المدارس و الجامعات و المساجد لتقليل من وقوع الحوادث المرورية و الحفاظ على أرواحهم.

6-7-المراقبة المكثفة لسلوك السائقين و ضبط المخالفات للأنظمة و قواعد المرورية.

قائمة المصادر و المراجع

7-قائمة المصادر و المراجع:

7-1-إبن المنظور أبو الفضل –جمال الدين محمد بن مكرم(2003):**لسان العرب** ، دار صادر للنشر و التوزيع ، الجزء 15.

7-2-إبراهيم أنيس – عبد الحيلم منتصر(2005):**المعجم الوسيط** ،مكتبة الشروق الدولية للنشر و التوزيع.

7-3-الغريب زهران إسماعيل(2010):**البرامج التوعية العربية في مجالات الحماية المدنية** ،جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية للنشر و التوزيع ، رياض.

7-4- اليمين مخالدي(2011):**دليل ولي التلميذ مرشده التربوي و المدرسي،** وزارة التربية الوطنية مديرية التربية لولاية المدية.

7-5-أحمد عبد اللام كرداني(2019)**: مؤتمر التعليم الثانوي** ، طبعة لجنة التأليف و الترجمة للنشر

و توزيع ، القاهرة.

7-6-أحمد عبد اللام كرداني(2019)**: مؤتمر التعليم الثانوي** ، طبعة لجنة التأليف و الترجمة للنشر و توزيع ، القاهرة.

7-7- اليمين مخالدي(2011):**دليل ولي التلميذ مرشده التربوي و المدرسي،** وزارة التربية الوطنية مديرية التربية لولاية المدية.

7-8-أوراغي فوزية(2016):**فاعلية برنامج إرشادي للتخفيض من مستوى الضغوط النفسية للتلميذ المريض الماكث بالمستشفى و أمه المرافق له،** مذكرة لنيل شهادة دكتوراه في علم النفس الأسري،جامعة وهران.

7-9-النقيب فرح الجلامدة(دس):**التوعية المرورية (الثقافة المرورية)و أثرها للحد من الحوادث المرورية،**إدارة السير المركزية،قسم الدراسات.

7-10-أحمد محمود أحمد رضوان الفاضل(2019):**درجة ممارسة الإدارة المدرسية لدورها في تنمية الوعي المروري لدى طلبة في محافظة جنوب الباطنة من جهة نظر المعلمين و المدريرين،**وزارة التربية و التعليم،عمان مجلد21.

11-7-بوقاروم عبد القادر**:أسباب حوادث المرور حسب رأي مستعملي الطرقات** ،جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي،تخصص علم النفس العمل و التنظيم و تسير المواد البشرية ،مذكرة لنيل شهادة الماستر.

12-7-بحارث مليكة – بن دومة العالية(2018):**دور الإذاعة المحلية في نشر الثقافة المرورية داخل المجتمع المحلي**،تخصص وسائل الإعلام و المجتمع،جامعة عب الحميد إبن باديس مستغانم ،مذكرة لنيل شهادة ماستر.

13-7-بيران بن شاعة (2018):**مستوى وعي تلاميذ المرحلة الإبتدائية بقواعد السلامة المرورية**،مجلة الباحث في العلوم الإنسانية و الإجتماعية،جامعة عماري ثليجي الأغواط ، العدد32.

14-7-تركية بوشالي – بودخاني العفاف(2019):**أثر الصدمة النفسية على أبناء ضحايا المرور**،تخصص علوم التربية إرشاد و توجيه،جامعة المدية،مذكرة لنيل شهادة الماستر.

15-7- ثقيل بن ساير الشمري(2013)**: الأسباب الموجهة للمسؤولين في حوادث المرور،** الدورة الحادية و العشرون لمؤتمر مجمع الفقه الإسلامي الدولي.

16-7-حمدة بنت حمد بن هلال السعدية –رحمة بنت سليمان بن ناصر الخروصية:**دور إدارة المدارس في تعزيز ثقافة التربية المرورية لدى طلبة الصف العاشر بمدرسة التعليم الأساسي**،الحلقة الثانية في سلطنة عمان،المجلد العدد الثالث.

17-7-حارتي حسين – بلعلياء بلال(2018):**السلوكيات الإنحرافية لدى السائقين الشباب و علاقتها بإرتكاب حوادث المرور،** جامعة الجيلالي بونعامة بخميس مليانة،تخصص سوسيولوجيا العنف و علم العقاب، مذكرة ماستر.

18-7-جميل حمداوي(دس):**المراهقة خصائصها و مشاكلها و حلولها**،شبكة الألوكة للنشر و التوزيع المغرب.

19-7-دانيال سليم خالد إسعيد(2003)**:مشكلات طلبة المرحلة الثانوية بمحافظة غزة و سبل علاجها في ضوء الفكر التربوي الإسلامي** ،جامعة الإسلامية ،مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، غزة.

20-7-درقاوي عائشة(2011): **قياسية لحوادث المرور في الجزائر تطبيق منهجية Box-jENKINS** ،جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم.

21-7-روابحي محمد (2013):**الهرمنيوطيفا و الوعي الفني في خطاب الفلسفي الغربي المعاصر**،مذكرة لنيل شهادة ماجستير،جامعة وهران.

7-22-رحال غربي محمد الهادي(2013):**الملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور**،جامعة الحاج لخضر باتنة.

7-23-راضي عبد المعطي السيد(دس):www.policemc.qov.bh.

7-24-سعد الدين بوطبال(2012):**دور التفاؤل غير الواقعي في إرتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب**،دراسات نفسية تربوية، العدد9.

7-25-سعد الدين بوطبال(2014):**سمات الشخصية و أثرها على إرتكاب المخالفات لدى السائقين**،مجلة الدراسات و البحوث الإجتماعية،العدد الرابع.

7-26-صبيحة نعمة ضهد –ناصرية(2015):**دراسة إستطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذيقار –الأسباب و الحلول**،مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربية و الإنسانية جامعة بابل،العدد20.

7-27-عبد الله بن ناصر السدحان (2018):**تصميم البرنامج الإرشادي** ، مكتبة الملك فهد الوطنية للنشر و التوزيع ، الجزء الثامن ،الرياض

7-28-عبد الغني أبو العزم(2011): معجم الغني ، موقع معاجم صخر.

7-29-عبد الله حامد عبد الله الخلف(2005):**دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري لدى طلاب مرحلة الثانوية** ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ،للحصول على درجة الماجستير.

7-30علي بن معجب الشهراني(2014):**ثقافة السلامة المرورية بالمرحلة الثانوية بالمملكة العربية السعودية تصور مقترح**،مجلة كلية التربية جامعة الأزهر العدد 174،الجزء الثاني.

7-31-علي بن معجب الشهراني(2017): **ثقافة السلامة المرورية بالمرحلة الثانوية بالمملكة العربية السعودية تصور مقترح**، مجلة كلية التربية، جامعة الأزهر،الجزء الثاني، العدد.174

7-32-عيسى بن سليمان الفيفي:**مرحلة المراهقة،-ha ndle cbitst aean cxm lui.dspace.univ-msila.dz**

7-33-فتيحة بوساحة(2015):**أثر الإعلام التربوي على التوجيه المدرسي في مرحلة التعليم الثانوي**

و جهة نظر مستشار التوجيه و الإرشاد المدرسي و المهني،تخصص علم الاجتماع التربوي، جامعة لخضر الوادي،مذكرة ماستر.

7-34-فوزية خميس الغامدي – عبير صديق أمين:**فاعلية برنامج متكامل في تنمية الوعي المروري لدى الأطفال ذوي الإعاقة العقلية.**

7-35-فاطمة مشعلة(2016):**مفهوم التعليم الثانوي**،مقال 9:52.

7-36-لغولين(2017):**مذكرة الطور الثانوي و المراهقة**،http ://dspace.univ-djelfadz

7-37-مصطفى عوفي(2014):**واقع التربية المرورية،مدينة أدرار،العدد14.**

7-38-مريم احمد السيد:**الرسائل الإعلامية للتوعية و السلامة المرورية في المناهج الأردنية**،مجلد 15(4).

7-39- محمد راكان الدغميء(1999):**الجرائم المترتبة على حوادث المرور و عقوباتها في الشريعة الإسلامية**،الدليل الإكتروني للقانون العربي للنشر و التوزيع.

7-40-محمد مبارك –محمد الصاوي(1992):**البحث العلمي أسسه و طريقة كتابته** ، الأهرام للنشر و التوزيع ،القاهرة.

7-41-مصطفى عليان(2000):**مناهج و أساليب البحث العلمي**، دار صفاء للنشر و التوزيع ،عمان.

7-42-مروان عبد المجيد إبراهيم(2001):**أسس البحث العلمي للإعداد الرسائل الجامعية**،مؤسسة الورق للنشر و التوزيع، عمان.

7-43-مساعد بن عبد الله النوح(2004):**مبادئ البحث التربوي**،الطبعة الأولى،الرياض.

7-44- محمد عبد الله العابد أبو جعفر(2015):**علم النفس النمو**، دار المناهج التعليمية و البحوث التربوية للنشر و التوزيع، ليبيا.

7-45-مراد الشوابكة(2019):المخالفات المرورية،أخر تحديث 8:08، 20 يناير.

7-48- نادية عيشور(2017):**منهجية البحث العلمي في العلوم الإجتماعية** ، مؤسسة راس الجبل للنشر

و التوزيع،قسنطينة.

49-7-نور عليان درادكة –إبراهيم القاعود –هاني عبيدات(دس):**برنامج تدريبي مقترح لطلبة الصف الثالث الأساسي في ضوء التربية المرورية لتنمية الوعي المروري لديهم**،دراسات العلوم التربية المجلد 46، العدد 2 الملحق رقم2.

50-7- هشام بن عبد العزيز بن عبد الله المرشد(2001):**الإستعانة بالخبرة في حوادث المرور**، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ،رياض.

قائمة الملاحق

الملحق رقم(1):

جامعة يحي فارس بالمدية

كلية العلوم الانسانية و الاجتماعية

قسم العلوم الاجتماعية

فرع علوم التربية **تخصص ارشاد و التوجيه**

برنامج إرشادي لرفع مستوى الوعي المروي من حوادث المرور لدى تلاميذ السنة أو لى ثانوي بمؤسسة صديق النوري

<u>إستبيان:</u>

السلام عليكم عزيزي التلميذ و عزيزتي تلميذة

في إطار تحضير مذكرة الما ستر التي عنوانها حول اثر البرنامج الارشادي لرفع مستوى الوعي المروري من حوادث المرور لدى السنة الاولى ثانوي، نقدم لك اخي (عزيزي) التلميذ (ة) هذه الاستمارة للإجابة على أسئلتها بكل موضوعية ،نرجو ان تجيب على كل العبارات و لا تترك عبارة فارغة وتأكد من سرية معلوماتك و أنها لا تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي و نشكرك مسبقا على تعاونك معنا.

تعليمات ملء الاستبيان:

نطلب منك قراءة كل العبارات بتمعن قبل الاجابة عنها ثم تحديد إجابتك (ي) على كل منها بكل صدق و صراحة و موضوعية و ذلك بوضع علامة (X) في الخانة المناسبة.

الجنس: ذكر ☐ **أنثى** ☐

التخصص: علمي ☐ **أدبي** ☐

السنة الجامعية: 2020/2020

العبارات	نعم	لا
يحد إحترام حدود السرعة من حريتي.		
أقف في مكان يضمن الرؤية الجيدة قبل العبور.		
أستعمل الجسر في عبور الطريق.		
أمشي في الجانب الداخلي على الرصيف.		
أضع حزام الأمن عندما أركب السيارة.		
لا أجتمع في أماكن الخطر.		
أنظر إلى خلفي و ورائي و أنا أمشي.		
لا أشاغب داخل الحافلة أو السيارة لكي لا أشتت إنتباه السائق.		
أخرج رأسي من نافذة الحافلة أو السيارة أثناء سيرها.		
أمسك السيارات الأخرى من خلف و هي تمشي في الطريق.		
أقوم بإستعراضات خطيرة أثناء القيادة خصوصا أثناء الأفراح.		
أنا كتلميذ أفهم مدلول اللوحات الإرشادية حول المدرسة و المستشفيات،الإشارات الضوئية، مواقع العمل،مدلول خطوط الطول إذا كانت متقطعة أو مستمرة.		
كثيرا ما لا أستخدم ممر الراجلين.		
أجري قاطعا الطريق أثناء العودة من المدرسة.		
ألعب بالكرة أحيانا في الطريق أو جانبه.		
أعبر الطريق بدون النظر إلى اليمن و اليسار.		
أفضل المشي على الطريق بدلا من الرصيف.		
أحث السائق على تجاوز السيارات في المناطق الخطرة و الطرق الضيقة.		
لا أتقيد بلوحات المرور الموجودة في الطريق.		
أنزل فجأة عن الرصيف و أفاجئ السائق.		
أقطع الطريق و أنا أضع السماعة في أذني.		
كثيرا مالا أستخدم ممر الراجلين.		
لا أخاف المغامرة مع السائق في قيادة السيارة.		
المناورة و التجاوز مهارات مهمة في قيادة السيارة.		
أحث أبي دائما على فحص سيارته قبل الذهاب إلى العمل.		
عدم معرفتي لإشارات المرور الضوئية يجعلني حائرا في عبور الطريق.		
إذا تحولت الإشارة الضوئية إلى اللون الأحمر فهو يعني يجب الإستمرار في المشي.		

أعبر الطريق عندما تكون الإشارة باللون الأخضر.		
أشارك في بعض النشاطات المدرسية لخدمة التوعية المرورية.		
أرى أن زيادة الحمولة للسيارة يعد سببا لوقوع الحادث.		
في رأي أن أكثر الأثار التي تنجر على الحوادث المرورية هي الإصابات الجسمية الخطيرة.		
أشعر ان الصدمات النفسية كالخوف و القلق و الغضب سبب كبير في وقوع الحادث.		
أعتبر غياب العدل في التطبيق عقوبات القانون المرور يؤدي إلى عدم إحترام السائقين له.		
إن الإجهاد في العمل من بين أكبر الأسباب التي تؤدي إلى وقوع في الحوادث المرورية.		
لا أعتبر عدم وضع لوحات السرعة سبب في حوادث المرور.		
إنعدام الأضواء و ثقب أو إنفجار الإطار يعتبر سبب رئيسي لحوادث المرور.		
أعتبر أن التعب و إرهاق يؤدي إلى السهو أو النوم السائق أثناء قيادته للسيارة حادثا خطيرا.		
السرعة هي السبب الرئيسي للحوادث.		
إستخدام الهاتف النقال له تأثير كبير في وقوع الحادث.		
تعاطي المشروبات الكحولية أثناء قيادة بسبب للوقوع الحادث.		
تراخي بعض رجال المرور بالكشف عن شهادة القيادة و خصوصا عند الشباب الذي يزيد من تمردهم على القانون.		
إزدياد عدد السيارات يزيد من إزدحام الطرقات و تهور في القيادة.		
لا يعد إفتقار الكثير من الشباب لكفاءة القيادية سواء على مستوى القيادة أو ثقافتهم المرورية س لتعرضهم للحادث.		
من بين اسباب حوادث المرور حصول الكثير من الشباب على الرخص دون كفاءة و إقتدار.		
إهمال المشاة أماكن عبور،و عدم تقيدهم بالأماكن المخصصة لعبورهم يعرضهم لحادث.		
عدم إكتراث أولياء الأمور بتوعية أبنائهم للتقيد بقواعد و قوانين المرور المعمول بها يزيد من تعرض الطفل للحادث.		

أعتبر أن عدم صيانة السيارة بشكل عام يؤدي إلى وقوع الحادث.		
عدم إعطاء أفضلية السير تؤدي إلى وقوع الحادث.		
القيادة بدون رخصة سببا من أسباب حوادث المرور.		
تعتبر التجاوزات الخطيرة من طرف الشباب سببا لتعرضهم للحادث.		
أعتبر أن تغيير الإتجاه دون إشارة يعرضني للخطر.		
تعتبر الإختلالات ميكانيكية أحد أسباب وقوع الحوادث.		
تؤدي الطرق غير الصالحة لوقوع الحوادث.		
إشتراكي في السباقات التحدي في الشوارع و الطرقات السريعة يؤدي بي إلى التعرض للحادث خطير.		
أرى أن الأخطاء الشائعة التي تتسبب في الحوادث المرورية لدى طلاب المرحلة الثانوية مرتبطة بالسرعة و التهور و حب إظهار الذات.		
المخالفات المرورية هي السبب الرئيسي للحوادث.		
تعتبر التغيرات الجوية سبب من أسباب و قوع الحوادث(ضباب،امطار غزيرة،رياح،ثلوج).		
أشعر بالخوف أثناء ركوب السيارة بعد تعرضي للحادث.		
أرى أن الإرهاق و التعب اليومي يؤثر على صحتي.		
الغضب الشديد و العصبية يدفعني إلى تجاوز إشارات المرورية.		
الإحباط يدفعني إلى قيادة سيارة أهلي بتهور.		
تأثر الظروف النفسية على قيادتي للسيارة كإرهاق الجسمي و القلق الفعلي و عدم الـ أو الأمراض المزمنة.		
كثيرا ما أتشاجر مع الأخرين أثناء قيادة السيارة.		
يمتلكني الغضب بسرعة حينما يضايقني الأخرون أثناء القيادة.		
المغامرة إحدى صفاتي الأساسية أثناء قيادة السيارة.		
لا أستطيع التحكم في إنفعالاتي التي تؤثر في تصرفاتي و تدفوا بي إلى التهور.		
عندما يشتد غضبي فإنني أحطم الأشياء الموجودة داخلة السيارة.		
أرى أن العلاقة بين شخصية المراهق و الحوادث المرورية مرتبطة بالإندفاع و عدم التروي.		

أشعر بالضيق و عدم الراحة عندما أكون في السيارة.		
تؤثر حالتي النفسية في إتخاذ قراراتي و في قيادتي أيضا.		
أخاف من عبور الطرق السريعة.		
أعاني من تشتت الإنتباه عند عبور للطريق لما أكون مع أصدقائي.		
المغامرة في الطريق إحدى صفاتي الأساسية.		
أساعد كبار السن و ذوي الإحتياجات الخاصة لقطع الطريق.		
تمنحني المدرسة مفاهيم اولية للوقاية من حوادث المرور.		
أشعر بأهمية البرامج التوعية التي تعمل على زيادة ثقافتي المرورية.		

الملحق رقم(2):

1-محتوى البرنامج:

يحتوي البرنامج الوعي المرور لتلاميذ السنة أولى ثانوي على بعض المعلومات و الأنشطة و المهارات المهمة،حول قواعد الطريق، قطع الطريق،إشارات المرور الضوئية،أنواع الإشارات الموجودة في الطريق،آداب المرور كالسير في الطريق،إحترام إشارات المرور،التأدب بآداب الطريق، التي قسمت إلى تسعة جلسات و كل جلسة تحتوي على مدة 45 دقيقة.

2-مرحلة تصميم البرنامج الإرشادي لرفع الوعي المروري من حوادث المرور لدى تلاميذ السنة أولى ثانوي:

الجلسة الأولى: تعارف و بناء العلاقة الإرشادية:

1-أهداف الجلسة الإرشادية: تتمثل في بناء علاقة إرشادية من خلال مايلي:

1-1-التعارف و كسب القلوب لمتابعة البرنامج.

1-2-توضيح أهداف البرنامج(رفع الوعي المروري لديهم ولفت نظرهم حول مخاطر حوادث المرور) و مناقشتها إتفاق عليها.

1-3-تزويد التلاميذ بعدد الجلسات و مواعيدها و الإلتزام بذلك من خلال المواظبة على الحضور.

2-الفنيات المستخدمة:

تتمثل في المناقشة و الحوار و التوضيح و المحاضرة.

3-مدة الجلسة:

يستغرق النشاط في الجلسة مدة 45 دقيقة.

الجلسة الثانية:مفهوم الوعي المروري و مظاهره و أهميته و أهدافه:

1-أهداف الجلسة الإرشادية: تتمثل في:

1-1-إعطاء تصور واضح و شامل حول مفهوم الوعي المروري بشكل عام.

1-2-تحدث عن مكونات الوعي المروري.

1-3-تحدث عن أهمية و أهداف الوعي المروري.

1-4-مناقشة النتائج الناتجة عن عدم معرفة بالوعي المروري.

2-الفنيات المستخدمة:

تتمثل في المناقشة و الحوار و طرح أسئلة و التوضيح،عرض أشرطة و صور حول إحترام إشارات المرور و آداب الطريق،و طرق الصحيحة لقطع الطريق.

3-مدة الجلسة:

يستغرق النشاط في الجلسة مدة 45دقيقة.

4-تقويم الجلسة:

بطاقة التقويم المرحلي للجلسة المتمثلة في:

بطاقة تقويم الجلسة الثانية:

إليك مجموعة من الأسئلة نرجوا منك الإجابة عليها بصدق و المتمثلة في:

1-هل الوعي المروري مهم في حياتنا ؟

نعم ☐ **لا** ☐

2-ماهي مكونات الوعي المروري؟

2-1-.....

2-2-.....

2-3-.....

3-فيما تتمثل أهمية و أهداف الوعي المروري؟

3-1-.....

3-2-.....

3-3-.....

4-هل ساعدك البرنامج في إكتساب معلومات جديدة؟ نعم ( ) لا ( )

الجلسة الثالثة: حوادث المرور:

1-أهداف الجلسة الإرشادية:

1-1-تعريفهم بمعنى حوادث المرور.

1-2-تعرف على أنواع و أسباب حوادث المرور.

1-3-تعرف على أثار المترتبة على حوادث المرور.

1-4-تعرف على أساليب الحد من حوادث المرور.

1-5-معرفة التقنيات المستخدمة لضبط المخالفات المرورية.

2-الفنيات المستخدمة: تتمثل في:

2-1-المناقشة و الحوار و طرح أسئلة و التوضيح،واجب منزلي.

2-2-عرض فيديو و مخططات.

3-مدة الجلسة:

يستغرق النشاط في الجلسة مدة 45دقيقة.

4-تقويم الجلسة:

بطاقة التقويم المرحلي للجلسات.

بطاقة تقويم الجلسة الثالثة:

1-أذكر أهم الأسباب المؤدية لوقوع الحوادث المرورية؟

1-1-.....

2-1-.....

3-1-.....

4-1-.....

2-ما هي الأثار المترتبة على حوادث المرور؟

1-2-.....

2-2-.....

3-2-.....

3-ماهي التقنيات المستخدمة لضبط المخالفات المرورية و التحكم فيها؟

3-1-.....

3-2-.....

3-3-.....

4-إقترح بعض الحلول المناسبة للحد من حوادث المرور حسب رأيك؟

4-1-.....

4-2-.....

4-2-.....

الجلسة الرابعة:قواعد عبور الطريق و كيفية التعامل مع السيارة أثناء ركوبها:

1-أهداف الجلسة الإرشادية :

1-1-تعرف على القوانين و أنظمة المرور و كيفية التعامل معها.

1-2-تمييز التلاميذ لإشارات المرسومة كخطوط عبور الشارع.

1-3-تعرف التلاميذ على قواعد الصحيحة لقطع الشارع.

1-3-التمييز بين أنواع السيارات و كيف التعامل معها خاصتا أثناء الركوب.

2-الفنيات المستخدمة: تتمثل في:

2-1-المناقشة و الحوار و طرح أسئلة و التوضيح.

2-2-تعديل الأفكار الخاطئة.

2-3-عرض نموذج و صور تتعلق بقطع شار و كيفية تعامل مع السيارات.

2-4-عرض فيديو يحتوي على الطرق الصحيحة للعبور الطريق مع إشارة إلى الأخطاء التي يكررها الراكب دائما.

3-مدة الجلسة:

يستغرق النشاط في الجلسة مدة 45 دقيقة.

4-تقويم الجلسة:

بطاقة التقويم المرحلي للجلسات.

بطاقة تقويم الجلسة الرابعة:

1-ما هي قواعد عبور الطريق الصحيحة التي يجب عليك التقيد بها؟

1-1-.....

1-2-.....

1-3-.....

2- إليك مجموعة من الإشارات التالية:

2-1-ماذا تعني الخطوط الطول باللون الاصفر المتقطعة؟

( ) يعني ممنوع التجاوز ( ) يعني مسموح التجاوز



2-2-ماذا تعني الخطوط المتقطعة باللون الأبيض الموجودة في الصورة؟

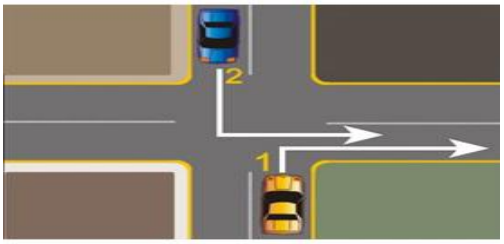
( ) يعني يسمح للعبور المشاة ( ) يعني لا يسمح للمشاة بالمرور



2-3-حدد أفضلية السير للسيارة الموضحة في الصورة

( ) أفضلية للسيارة رقم (2)

( ) أفضلية للسيارة رقم (1)

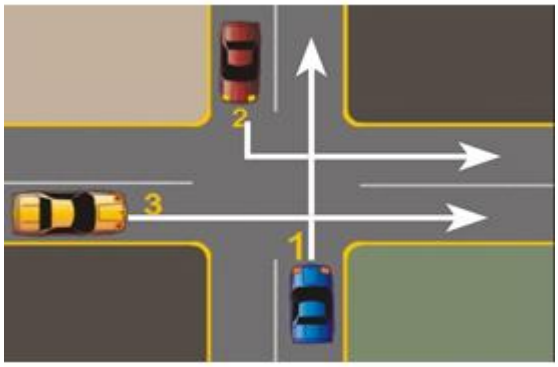


2-4-حدد أفضلية السير للسيارة الموجودة في الصورة

( ) أفضلية للسيارة رقم (1)

( ) أفضلية للسيارة رقم (2)

( )أفضلية للسيارة رقم (3)



الجلسة الخامسة: إشارات المرور:

1- أهداف الجلسة الإرشادية :

1-1-تعرف على إشارات المرور و أنواعها الموجودة في الطريق.

1-2-تدريب التلاميذ على كيفية التعامل مع إشارات في الطريق.

1-3-تعليم التلاميذ التمييز بين إشارات المرورية و معرف مدلول كل واحدة.

1-4-توضيح أهمية إشارات المرور و فائدتها.

1-5-تعرف على السلوكات الخاطئة التي تعرض المشاة للخطر،و حياة الأخرين ،و فقدان الأهل و المال.

2-الفنيات المستخدمة: تتمثل في:

2-1-المناقشة و الحوار و طرح أسئلة و التوضيح.

2-2-تعديل الأفكار الخاطئة.

2-3- عرض فيديو.

4-مدة الجلسة:

يستغرق النشاط في الجلسة مدة 45دقيقة.

5-تقويم الجلسة:

بطاقة التقويم المرحلي للجلسات.

<u>بطاقة تقويم الجلسة الخامسة:</u>

1- ما هي انواع الإشارات المرورية الموجودة؟

.....

.....

.....

2-أمامك عدد من اللوحات المرورية حدد مدلولها بوضع الرقم المناسب أمام العبارة المناسبة أسفل الرسم

( ) إشارة إحذر

( ) إشارة ممنوع الدخول

( ) إشارة ممنوع مرور المشاة

( ) إشارة ممنوع الوقوف و الإنتظار

( ) إشارة أمامك تقاطع طرق

( ) إشارة طريق فرعي من اليمين

( ) إشارة منع مرور الدرجات

( ) إشارة منع مرور المشاة


1


2

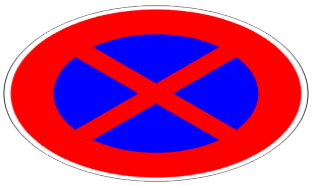

3


4


5


6


7


8

الجلسة السادسة: إشارات المرور الضوئية:

1-أهداف الجلسة الإرشادية :

1-1-تعريف التلاميذ بإشارات المرور الضوئية و أنواعها.

1-2-التمييز بين مدلولات كل لون في الإشارة الضوئية.

1-3-تعريف التلاميذ بأهمية إشارة المرور الضوئية.

1-4-تعرف على دور التكوين في السايقة.

2-الفنيات المستخدمة: تتمثل في:

2-1-المناقشة و الحوار و طرح أسئلة و التوضيح،تعديل الأفكار الخاطئة،عرض فيديو.

3-مدة الجلسة:

يستغرق النشاط في الجلسة مدة 45دقيقة.

4-تقويم الجلسة:

بطاقة التقويم المرحلي للجلسات.

<u>بطاقة تقويم الجلسة السادسة:</u>

1-ما هي انواع الإشارات المرور الضوئية؟

.....

.....

2-الإشارة الضوئية ذات اللون الأحمر تعني

( ) التمهل و الحذر

( ) مرور المشاة

( ) منع مرور المشاة

3-الإشارة الضوئية ذات اللون الأصفر تعني

( ) التمهل و الحذر

( ) الإستمرار في العبور بسرعة

4-الإشارة الضوئية ذات اللون الأخضر تعني

( ) الإستمرار في العبور بسرعة

( ) توقف المشاة عن السير

الجلسة السابعة: تعليم التلاميذ الوعي المروري لإكتساب سلوكات صحيحة:

1-أهداف الجلسة الإرشادية :

1-1-تعريف التلاميذ بأساليب المستخدمة لرفع الوعي المروري و التقليل من حوادث المرور.

1-2-عرف تلاميذ على أهمية و دور التربية و الأمن و السلامة المرورية.

1-3-التعرف على دور التوعية المرورية في حد من حوادث المرور.

1-4-تدريب التلاميذ على التعامل مع الإشارات المرورية و فهم مدلولاتها

1-5-تدريب التلاميذ في إكتساب سلوكات مرورية صحيحة.

1-6-تعليم التلميذ بعض القوانين المرورية الموجودة و ما قد ينجم عنها من عقوبات.

2-الفنيات المستخدمة: تتمثل في:

2-1-المناقشة و الحوار و طرح أسئلة و التوضيح.

2-2-تعديل الأفكار الخاطئة.

4-مدة الجلسة:

يستغرق النشاط في الجلسة مدة 45دقيقة.

5-تقويم الجلسة:

بطاقة التقويم المرحلي للجلسات.

<u>بطاقة تقويم الجلسة السابعة:</u>

1-ما هي أساليب المستخدمة لرفع الوعي المروري و التقليل من الحوادث المرورية؟

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2-ماهو دور التربية والأمن و السلامة المرورية لتقليل من الحوادث؟

.....

.....

.....

.....

.....

.....

3-حسب رأيك كيف يمكننا أن نقلل من تعرض التلاميذ للحوادث المرور؟

.....

.....

.....

.....

.....

4-من وجهة نظرك هل التوعية المرورية دور كبير في تقليل من حوادث المرور؟إذا كان نعم برر إجابتك بأمثلة؟

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

الجلسة الثامنة: الجلسة الختامية(محتوى البرنامج):

1-أهداف الجلسة الإرشادية :

1-1-إستعراض النقاط الرئيسية في الجلسات السابقة (محتوى البرنامج).

1-2-الوقوف على نقاط القوة و الضعف في البرنامج.

1-3-معرفة نتائج التي توصل إليها التلاميذ من خلال التدريبات التي إستخدمت خلال الجلسات.

1-4-معرفة مدى التحسن الذي شعر به المشاركين بعد الإنتهاء من الجلسات.

1-5-إرشاد التلاميذ إلى ضرورة الإستمرار في تنفيذ ما تم إكتسابه و توظيفه في حياتهم العملية.

2-الفنيات المستخدمة: تتمثل في:

2-1-المناقشة و الحوار.

3-مدة الجلسة:

يستغرق النشاط في الجلسة مدة 45 دقيقة.

الجلسة التاسعة: القياس التتبعي:

1-أهداف الجلسة الإرشادية:تتمثل في التعرف على:

1-1-بعد 45 يوم القيام بالتأكد على مدى فاعلية البرنامج الإرشادي في غرس الثقافة المرورية لدى التلاميذ السنة أولى ثانوي.

1-2-تأكد من مواصلت التلاميذ في تطبيق ما تلعموه في الجلسة في حياتهم اليومية.

2-الفنيات المستخدمة:

2-1-المناقشة و الحوار

2-2-تطبيق إستبيان

3-مدة الجلسة:

يستغرق النشاط في الجلسة مدة 45 دقيقة.