مجلة دراسات في سيكولوجية الانحراف
مجلة علمية دولية نصف سنوية ISSN :2602- 554X EISSN :2773-2568
المجلد : 11 العدد 01 السنة : 2026 ص- ص : 235-248

الوعي المروري عند الراجلين في البيئة المرورية لضمان السلامة المرورية

- الراجل ضحية أم مشارك في الحوادث المرورية-

Pedestrian traffic awareness in the road traffic context Between victimhood and responsibility in traffic accidents

صبرينة بن يحي*
جامعة لونيسي علي. البليدة2
s.benyahia@univ-blida2.dz

تاريخ الاستلام: 2025/09/10 تاريخ القبول : 2026-04-01

ملخص:

تهدف هذه الدراسة الى التعرف على مستوى الوعي المروري لدى الراجلين في البيئة المرورية مع الكشف عن أهم العوامل المؤثرة في سلوكهم أثناء عبور الطريق (المعرفي، السلوكي، الانفعالي) وذلك باستخدام مقياس صالحي وطورش للوعي المروري على عينة ضمت 100 راجل في مدينة الجزائر العاصمة من مستعملي ممر الراجلين وتم اتباع المنهج الوصفي التحليلي لغرض ذلك. أظهرت النتائج بأن مستوى الوعي المروري لدى الراجلين متوسط مع انخفاض في البعد السلوكي مقارنة بالمعرفي الذي كان مرتفعا والأخلاقي جاء متوسطا كما تبين من خلال نتائج الدراسة وجود فروقا دالة حسب الجنس لصالح الذكور و فروقا حسب المستوى التعليمي لصالح الجامعيين كما سجلنا فروقا في مستوى الوعي المروري حسب السن لصالح الفئة العمرية (30- 39 سنة) لذا اقترحنا في الأخير بتكثيف الحملات التحسيسية التوعوية التي تستهدف الراجلين خاصة تحت 30 سنة مع تكثيف الحملات التوعوية حول السلوكيات الصحيحة للراجلين لتنمية الوعي السلوكي واشراك وسائل الاعلام المختلفة الدراسية مع تعزيز دور المجتمع المدني و المساجد في التثقيف المروري وتضمين التربية المرورية في البرامج الدراسية

الكلمات المفتاحية: الوعي المروري ؛ السلوك المروري ؛ الابعاد المعرفية والانفعالية ؛ الراجلون؛ السلامة المرورية

Abstract:

This study examines traffic awareness among pedestrians in Algiers, focusing on cognitive, behavioral, and emotional dimensions. A sample of 100 pedestrian users of pedestrian walkway, and the Salhi & Torche traffic Awareness Scale was applied using a descriptive- analytical approach. Findings revealed a moderate overall level of awareness. The cognitive dimension was relatively high, the behavioral dimension was low, and the moral dimension was moderate. Significant differences were observed by gender (favoring males), educational level (favoring university graduates), and age, with the highest awareness recorded among the 30-39 age group. The study recommends intensifying awareness campaigns, particularly for pedestrians under 30, promoting safe behavioral practices, and involving media, civil society, and mosques. It also emphasizes the importance of integrating traffic safety education into community initiatives

Keywords: traffic awareness; traffic behavior; cognitive and emotional dimension; pedestrians; Traffic safety

* المؤلف المراسل

مقدمة:

يُعد موضوع السلامة المرورية من القضايا الهامة في غالبية المجتمعات نظرًا لتزايد حوادث المرور وما تخلفه من آثار سواء نفسية واجتماعية واقتصادية. يُعتبر الراجل فاعلًا أساسيًا في المنظومة المرورية، إلا أن تعرضه للمخاطر يبقى عاليًا بسبب غياب وسائل الحماية وضعف الالتزام بقواعد المرور. كما يشير التقرير الخاص بمنظمة الصحة العالمية للوقاية من حوادث المرور على الطرق إلى أن الحوادث هي ثاني أهم أسباب وفيات الأحداث والشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 5 أعوام و29 عاما في جميع أنحاء العالم كما تتسبب حوادث المرور في مقتل مليون ونصف المليون شخص سنويا وفي إصابة أو عجز ما يناهز 50 مليون شخص آخر.

بدأت حالة المدن في السنوات الأخيرة في التدهور وخاصة بالنسبة للمشاة ومستخدمي المواصلات العامة نتيجة للزيادة الهائلة في عدد السيارات مع غياب السياسات التي تضمن حماية المشاة وسائقي الدراجات خاصة بالجزائر اذ تشهد هذه الأخيرة ارتفاعا ملحوظا في حوادث المرور أين تشير الإحصائيات إلى نسب مقلقة من الحوادث المرورية التي يكون الراجلون طرفًا فيها وغالبًا ما يُعزى هذا الوضع إلى ضعف الوعي المروري وعدم إدراك أهمية احترام قواعد السير ورغم ذلك، لا تزال الدراسات التي تتناول هذا الموضوع قليلة جدا. إن إحصائيات الحوادث المرورية و نتائجها المأساوية تعطينا دلالة واضحة إلى حاجتنا الماسة وبصورة عاجلة إلى العمل على رفع الوعي المروري لكون أن السلامة المرورية عامل أساسي في حياتنا اليومية اذ أنها من مسؤولية المجتمع بمختلف مؤسساته، فالتوعية المرورية تهدف الى توعية وتثقيف مستخدمي الطريق بقواعد وآداب المرور وتحفيزهم على الالتزام بها وتطبيقها، إن التوعية المرورية من خلال برامجها ومضامينها والرسائل التي تحملها لها غايات وأهداف متعددة ومختلفة ترمي إلى نشر الوعي المروري بين كافة مستعملي الطرق من سائقين ومشاة وركاب فغرس قواعد السلامة المرورية والاحساس بها يكون من خلال ما تقدمه الأسرة من توعية ونصح وارشاد لأبنائها وتعليمهم لآداب الطريق وما ينبغي أن يدركه الطفل من سلوكيات خاطئة والتي يمكن أن تعرض سلامته للخطر خاصة عند التعامل مع خطوط المشاة وبالأخص عند الذهاب للمدارس فالتلاميذ هم الذين يكونون أكثر عرضة لحوادث المرور من غيرهم حيث عادة ما يعبرون الطريق من الأماكن الخطرة أو يلعبون في الأماكن الخاصة لسير السيارات غير منتبهين لحركة المرور وعدم التركيز للطريق أثناء العبور خاصة حاليا مع انتشار الهواتف النقالة دون الشعور بالخطر عند تعاملهم مع البيئة المرورية المحيطة بهم لذا ليس شرطا أن يكون جميع أفراد المجتمع مستهدفون في حملة معينة للتوعية المرورية فقد يكون السائقون هم المستهدفون فقط، وقد يكون المشاة فقط هم المستهدفون، وقد يكون ركاب المركبة غير السائق هم المستهدفون، وقد

تكون ربات المنازل هي المستهدفة في حملة التوعية المرورية للحفاظ على صغارها من الخروج وحدهم للشارع وحمايتهم من التعرض لحوادث الدهس، وقد يكون الجمهور المستهدف من هذه العملية هم أفراد الإدارات المعنية بالعملية المرورية أنفسهم من حيث كيفية التعامل مع المواطن على سبيل المثال او كيفية القيام بالحملة الرقابية وفق الأسس والمبادئ الصحيحة، وقد تكون أكثر من فئة مستهدفة في وقت واحد في نفس حملة التوعية المرورية كالسائقين والمشاة معا وعليه هنا تكمن أهمية التوعية المرورية في تهذيب المفاهيم التي اعتاد عليها الأفراد، بحيث تكون نظرتهم للتقيد بأنظمة المرور وآدابه ليس على أساس الخوف من العقاب، وإنما الانصياع الذاتي لها، لما سينجم عن مخالفتها من مخاطر على حياتهم أولا، ولأنها تجافي السلوك القويم والأخلاق الفاضلة ثانيا، والهدف في المستقبل أن يكون الأفراد متعاونين مؤمنين بأهمية تعليمات المرور والأسس التي تقوم عليها التوعية المرورية، والتي تساعد على نشر أنظمة وتعليمات المرور حتى يصبح العمل بشكل تكاملي ما بين الجمهور المستهدف والأجهزة (المعنية لتحقيق الهدف المنشود وهو السلامة المرورية لكل مستخدمي الطريق (عبد الله، 2005، 61)

انطلاقًا من هذه المعطيات، جاءت هذه الدراسة لتقيس مستوى الوعي المروري لدى الراجلين وتحلل مدى تأثير بعض المتغيرات الديموغرافية عليه كالجنس، المستوى التعليمي والخبرة في التعرض للحوادث من خلال قياس مستوى الوعي المروري لدى الراجلين باستخدام مقياس صالحي و طورش

لتحديد أبعاد الوعي الأكثر استخداما (المعرفي، السلوكي، الأخلاقي) لدى الراجلين وفي الأخير تقديم توصيات عملية لرفع الوعي المروري لدى الراجلين أين تأتي هذه الدراسة لكي تسد فراغًا بحثيًا في الأدبيات الجزائرية حول وعي الراجلين المروري، مع توفر أداة لقياس وتشخيص الوعي، بتقديم بيانات ميدانية يمكن أن تُبنى عليها تدخلات عملية لرفع درجة الوعي والسلامة مع تطوير السياسات التوعوية المرورية

1- اشكالية الدراسة:

إن السلوك المروري وبالأخص السلامة المرورية لدى الراجلين بحاجة ماسة إلى المزيد من الفهم والوعي، لقد أصبح ترسيخ الوعي المروري مطلبا أساسيا من أجل الحفاظ على سلامة الأفراد والتصدي للسلبيات المسجلة على مستوى طرقاتنا وللوقاية من مشكلات مرورية كحوادث المرور الناجمة عن سوء الفهم أو سوء التقدير أو الإهمال من طرف أفراد المجتمع، لذلك تبقى مسألة التوعية المرورية مسؤولية كبيرة يتحملها جميع الفاعلين في المجتمع، والتي يمكن أن تؤثر في سلوكيات السائقين والمشاة وتغيرها إيجابا إذا ما تمت على نحو سليم ومدروس. ان غرس الوعي المروري في أفراد المجتمع تجعل ذواتهم أكثر تقبلا للقوانين المنظمة للطريق لتظهر واضحة في سلوكياتهم فتكون كرقابة ذاتية لاحترام تلك القوانين اذ حسب الهزاع (2004،39) يعد الوعي المروري نتاجا عن التوعية المرورية وهدف من أهدافها، لذا جاءت

هذه الدراسة أين حاولنا من خلالها التعرف على مدى انتشار الوعي المروري لدى أفراد العينة من خلال التعرف على مستواه و الفئات المستهدفة للتوعية لغرض اقتراح بناء استراتيجيات وخطط عملية فعالة للتوعية المرورية والحفاظ على سلامة الراجلين من خلال الإجابة على التساؤلات الآتية:

- ما مستوى الوعي المروري لدى الراجلين في البيئة المرورية الجزائرية؟
- هل توجد فروق في الوعي تبعًا للجنس و المستوى التعليمي؟
- هل توجد فروق دالة احصائيا في الوعي حسب السن؟

2- فرضيات الدراسة:

- الفرضية العامة: يتميز الراجلون بمستوى متوسط من الوعي المروري العام
- الفرضية الأولى: توجد فروق دالة إحصائيًا تبعًا للجنس
- الفرضية الثانية: توجد فروق دالة إحصائيًا في مستوى الوعي المروري تبعًا للمستوى التعليمي
- الفرضية الثالثة: توجد فروق دالة إحصائيًا تبعًا للسن

3- <u>تحديد المفاهيم:</u>

3-1 <u>الوعي المروري:</u>

هي عملية ترجمة الحقائق المتعلقة بقواعد السير وآدابه، وتحويلها إلى أنماط سلوكية مرورية سليمة على مستوى الفرد والجماعة، وذلك بتطبيق الأساليب التربوية الحديثة للحد من الحوادث المرورية. (شعبان، 2013، 30)

- **اجرائيا:** هو اكساب الانسان منذ صغره سلوكيات مرورية سليمة يجعله قادرا على التعامل مع البيئة المرورية المحيطة به بصورة صحيحة وادراك الأخطار وحماية نفسه والآخرين منها وتشمل البيئة المرورية القوانين المرورية والمركبة والسائق والراكب واشارات المرور ورجل المرور والمشاة والوعي المروري في هذه الدراسة تمس السلوكيات المرورية لدى المشاة في تعامله مع البيئة المرورية التي سيتم قياسها بمقياس عبيدات للوعي المروري

3-2 <u>التوعية المرورية:</u>

هي نشر الوعي المروري وذلك بتصحيح المفاهيم الخاطئة بالإقناع عن طريق المعلومات السليمة والحقائق الثابتة (الهزاع، 2004)

4- <u>أهداف الوعي المروري</u> :

تتعدد الأهداف التي يحققها الوعي المروري، اذ يراها الخضور (2007، 15) أنها تتمثل في:

- تكوين نسق معرفي مروري لدى مختلف الأطراف المعنية بالمسألة المرورية عن مختلف جوانب الحياة المرورية

- تكوين نسق فكري مروري لدى الفرد والمجتمع فيما يتعلق بمختلف جوانب الحياة المرورية

- تكوين نسق اتجاهات مروري متساو ومتكامل لدى الفرد والمجتمع ازاء الجوانب المختلفة من المسألة المرورية

- تكوين نسق سلوكي مروري تتمثل فيه معرفة الفرد وفكره واتجاهاته وقيمه

أما الخلف (2005، 62) يرى بأن الأهداف الرئيسية للوعي المروري عي:

- توضيح أهمية استخدام الأنظمة واتباع التعليمات المرورية وما لتلك الأهمية من دور في الحفاظ على الأمة من أخطار السيارات

- تعويد الناس على التقيد لإشارات المرور تجنبا بوقوع الحوادث المرورية ويذهب بسببها العديد من الشباب والكبار

- تقوية العلاقة القائمة بين المواطنين ورجال المرور

أما الهزاع (2004) فيعدد أهداف الوعي المروري كالآتي:

- تبصير المواطن بمشاكل المرور وأثره على سلامته

- تعويد المواطن علة ممارسة السلوك الصحيح لقواعد وآداب المرور بشكل طوعي.

- التعريف بأنظمة السير وقواعده و آداب المرور بشكل مستمر و منتظم.

- تنمية روح التعاون وبث الألفة والمساعدة بين مستخدمي الطرق.

- شرح القرارات والتعليمات التي تصدر عن الجهات ذات العلافة بالمرور.

- خلق العلاقة الطيبة والثقة المتبادلة بين المواطن وشرطي المرور

5- <u>دور التوعية المرورية في ترسيخ الوعي المروري</u> :

تزايد الاهتمام ببرامج وحملات التوعية المرورية لكونها أصبحت تشكل عاملا أساسيا لترسيخ الوعي المروري الذي يساهم في توفير السلامة المرورية في المجتمع من خلال ما يلي:

- إعلام الجماهير (مشاة، ركاب وسائقين) بالقوانين والأنظمة والتعليمات الخاصة بالمرور.

- تعديل سلوك مستخدمي الطريق بما يتوافق مع القوانين والأنظمة والتعليمات المرورية

- حث مختلف الفئات الاجتماعية على تبني السلوك المروري الآمن وإبراز أهمية ذلك على المواطن والمجتمع ككل

- إبراز الدور الأساسي والهام للأسرة و تفعيل دورها في تنشئة جيل واع مروريا من خلال قيام رب الأسرة بتعليم وتدريب وتأهيل أطفاله مروريا وغرس السلوك والقيم المرورية الآمنة بهم
- التركيز على الدور الهام للمؤسسات التربوية (المدرسة، الكلية، الجامعة) وحثها على تفعيل دورها في مجال التوعية والتربية المرورية للطلبة في كافة المراحل الدراسية
- تعليم صغار السن والأطفال آداب وقواعد السير على الطرق وحملهم على التمثل بها وتعريفهم بأهم المخاطر التي قد يتعرضوا لها جراء عدم التزامهم بها
- العمل على توحيد كافة الجهود التي تبذل من قبل مختلف الجهات الرسمية والأهلية والتي تعنى بالتوعية المرورية ورفع مستوى التنسيق فيما بينها .
- إبراز الجهود والوسائل والإجراءات التي تقوم بها الأجهزة المختصة للحد من الحوادث المرورية.
- خلق لدى مستخدمي الطريق شعورا بأهمية الالتزام بآداب وقواعد وقوانين المرور وتقبل التعليمات الخاصة بذلك والتي وجدت أصلا لضمان سلامتهم ولتنظيم حركتهم على الطرق .
- التقليل ما أمكن من وقوع حوادث السير وما ينجم عنها من خسائر بشرية ومادية هائلة تؤثر على سلامة أفراد المجتمع و اقتصاد الوطن
- انقاص الفجوة بين رجل المرور والمواطن (مستخدم الطريق) وخلق تفاهم واحترام متبادل فيما بينهم من خلال ترسيخ مبدأ المسؤولية المشتركة للحد من حوادث السير وأثارها.
- كسب الرأي العام للحملات المرورية الميدانية والتي تقوم بها الأجهزة المختصة لضبط المخالفين مروريا حيث أن القيام ببرامج التوعية المرورية يوفر التبرير والدعم المناسب لهذه الحملات.

6- دور مؤسسات التنشئة الاجتماعية في اكساب الفرد للوعي المروري:

1.6 دور الأسرة:

إن الطفل بطبيعته الاندفاعية وتصرفاته العفوية لا يدرك أخطار الطريق لذا فالاهتمام بسلامته وتنمية الوعي المروري لديه واجب على جميع أفراد الأسرة أين تقع مسؤولية ذلك على عاتق الوالدين فينتظر من الأسرة باعتبارها مؤسسة أولى لتنشئته أن تقوم بدورها في مجال تحقيق السلامة المرورية من خلال غرس مبادئ الوعي المروري في نفوسهم للمحافظة على حياتهم اذ عليهم مراقبة تصرفات أطفالهم ومنعهم من اللعب في الأماكن الخطرة وارشادهم على الابتعاد عن اللعب في وسط الطرق العامة مع عدم اللعب بين المركبات، عدم اللعب بالكرة أو أي لعبة أخرى بالقرب من الطريق أو بين الأشجار المتواجدة في الطرق العامة. فمن واجب الأسرة تنمية الوعي المروري عند الأبناء كذلك من خلال تعليمهم الطرق

الصحيحة لعبور الطريق من خلال تعليمهم عن البحث عن المكان المناسب والآمن للعبور، العبور في خط مستقيم عندما يخلو الطريق من المركبات، الاستمرار في النظر لحركة المرور أثناء العبور كل ذلك يؤدي لعدم حصولهم على تربية مرورية من بيئتهم الأسرية أو المدرسية اذ هذه الأخيرة من يزود الفرد بالمعارف والقيم والاتجاهات والمهارات التي تنظم سلوكه وتمكنه من التقيد بالقوانين والأنظمة والتقاليد بما يسهم في حماية نفسه والآخرين من الأخطار (سعد الدين، 2010, 67) لذا فعلى الأسرة أن تساهم في النهوض بالوعي المروري ونشر مفاهيم السلامة المرورية اذ تساهم الأسرة بدور كبير في اكساب الوعي المروري لدى الطفل وتنمية مهاراته المرورية ليتكون لديه السلوك المروري السليم كأن تقوم الأسرة بعملية التدريب على السلوك المناسب وغرس الأخلاق وتكوين الاتجاهات والميول، وبالتالي فإن لها دورا هاما في عملية التربية المرورية في سبيل تشكيل الوعي المروري لدى الفرد فالأولياء يعدون المثل الأعلى للأبناء في المراحل الأولى من الطفولة وهم يسهرون على توجيههم، ويمكن أن يكونوا مثالا يحتذى به في التصرف على الطرق، بما يضمن سلامة المرور ويمكن أن يساعدوا على تنشئة جيل مسؤول من مستعملي الطرق

2.6 دور المدرسة:

للمدرسة دور فعال في غرس المبادئ الأولى لتحقيق السلامة المرورية لدى الطالب باعتبارها المؤسسة الثانية بعد الأسرة في تنشئة الطفل لكن للأسف المفاهيم المرورية في الكتب المدرسية تكاد تكون منعدمة إذ للمدرسة دور كبير في خلق الوعي المروري لديه علماً بأن دور المدرسة في مجال الوعي والثقافة المرورية يتركز في تعريف الطالب بأهمية حماية نفسه من حوادث الطرق والتعرف على قواعد وأنظمة المرور وقواعد السلامة العامة فمفاهيم ومتطلبات السلامة المرورية يمكن استيعابها من خلال تعليمه المبادئ الصحيحة للتعامل مع المركبة سواء الحافلات أو السيارات (الصعود والنزول منها والتصرف داخلها أثناء سيرها) أو استخدامه الطريق بصورة صحيحة لتفادي السلوكيات الخاطئة التي تعرضه للخطر سواء بعدم الانتباه أثناء العبور أو اللعب في أماكن غير مناسبة ومن بين الارشادات التي تعمل المدرسة أيضا لإيصالها للطالب هو التأكد من وقوف الحافلة أو السيارة تماما قبل صعوده ونزوله اليها مع الحذر أثناء السير في الأماكن المزدحمة بالمركبات مع العبور في الطريق بسرعة أثناء خلوه من المركبات وفي خط مستقيم وعدم العبور من الأماكن الغير مخصصة لعبور المشاة. إن المعلم في صفه هو من يستطيع اختيار الطرق والأساليب التي تناسب تلاميذه لإيصال مثل تلك الارشادات إليهم فبذلك تعتبر التربية المرورية من أهم الإجراءات والأساليب والطرق التي تؤدي الى الحد من حوادث السير، وذلك لأن الإنسان الذي اكتسب مهارات مرورية منذ نعومة أظافره يعتبر قادراً على تمييز الخطر وحماية نفسه، وكذلك

قادراً على التعامل مع البيئة المرورية بشكل صحيح، إضافة الى أن التربية المرورية تغرس العادات السليمة المتعلقة بسلامة الأطفال على الطرق بتعليم الطلبة قواعد المرور على الطرق وتدريبهم على التعامل السليم معها ورفع مستوى إدراكهم بخطورة حوادث المشاة. فالتوعية من خلال المدراس حسب عبد الله مهمة جدا فهي مكان تغيير السلوك أين يمكن البدء في برامج التوعية المرورية على مراحل من سن الروضة أي عند بلوغ الطفل أربع سنوات فأكثر وتنتهي توعية الطالب حتى انتهاء المرحلة الجامعية (عبد الله، 2005، 64)

7- <u>الدراسات السابقة:</u>

- دراسة الخلف (2005) بعنوان : "دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري دراسة شبه تجريبية على طلاب المرحلة الثانوية بمدينة الرياض". هدفت الدراسة إلى التعرف على دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري لدى مجموعة من طلاب المرحلة الثانوية وأيضاً التعرف على الفروق في مستوى الوعي لدى مجموعة من الطلاب التجريبية بين القياس القبلي والبعدي . توصلت الدراسة إلى أن هناك فروقاً ذات دلالة إحصائية في المعرفة بقوانين المرور وبأسباب الحوادث وسلوك القيادة والاتجاهات نحو المرور بين القياس القبلي والقياس البعدي لصالح القياس البعدي وكذلك أظهرت بيانات الدراسة أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في خصائص السلوك العدواني والتوكيدي والمخاطرة بين القياس القبلي والقياس البعدي للمجموعة التجريبية.

- دراسة التركيت والعباسي (2016) بعنوان: "الوعي والسلامة المرورية لدى الشباب الكويتي وعلاقته بالصدمة النفسية بعد التعرض لحادث مروري" هدفت هذه الدراسة إلى إبراز أهمية الوعي والسلامة المرورية بوصفهما مدخلاً للحد من الحوادث المرورية التي يرتكبها الشباب الكويتي، وتوضح الدراسة أن التركيز على مدخل الوعي والسلامة المرورية لدى الشباب الكويتي لا يقلل من أهمية الجوانب أو الأبعاد الأخرى المتعلقة بالحوادث المرورية، المتمثلة في المركبة والطريق. وقد ركزت الدراسة على شريحة الشباب بين 15و25 سنة؛ لأن الإحصاءات تؤكد أن هذه الشريحة من المجتمع الكويتي الأكثر ارتكاباً للحوادث المرورية، وثبت وجود أثر نفسي لإصابة ما بعد الصدمة من حادث مروري من عدم وجود صدمة نفسية. وأوصت الدراسة بتكثيف دور مختلف الجهات التي تقوم بنشر الوعي والسلامة المرورية بصفة مستمرة، وتقييم النتائج على فترات زمنية دورية لمعرفة الآثار التي ترتبت على ذلك عامة والنفسية خاصة؛ حيث بلغت نسبة الإصابة لما بعد التعرض لحادث مروري ٢٧٪ بين الشباب الكويتيين الذين تعرضوا لحادث مروري

تتفق دراستنا الحالية مع الدراسات السابقة التي أوصت بضرورة العمل على نشر الوعي المروري خاصة لدى الشباب اذ من خلال دراستنا نلمس محاولة التقرب من مفهوم الوعي المروري لدى عينة الدراسة والتعرف على مستواه و الاختلافات حسب الجنس والسن في مستوى الوعي

8- المنهج المتبع:

يتبنى كل باحث الطريقة او المنهج الذي يناسب طبيعة بحثه ويتناوله في الوصول إلى نتائج وتحليلها وتفسيرها لذا تم استخدام المنهج الوصفي التحليلي للتحقق من فرضيات الدراسة الحالية، وهو المنهج الأكثر استخداما في المجالات الاجتماعية والتربوية والنفسية، حيث يزودنا بمعلومات حقيقية عن الوضع الراهن للظاهرة المدروسة. لا تقف الدراسات الوصفية عند مجرد جمع البيانات والحقائق بل تتجه إلى تصنيف هذه الحقائق وتلك البيانات وتحليلها وتفسيرها لاستخلاص دلالتها وتحديدها بالصورة التي هي عليها كميا وكيفيا بهدف الوصول إلى نتائج نهائية يمكن تعميمها (محمد، 1998، 108).

9- عينة الدراسة:

تكونت العينة من 100 شخصا من مستعملي الطريق(40 راجلة و 60 راجل) تم اختيارهم من مناطق مختلفة بالجزائر العاصمة (درارية، ساحة الشهداء، بن عكنون، الأبيار) من خلال توزيع مقياس الدراسة على مستعملي ممر الراجلين، تراوحت أعمارهم بين 10 و60 سنة، وتنوعت مستوياتهم التعليمية بين ابتدائي، ثانوي وجامعي موزعة في الجدول الاتي:

الجدول (01): توزيع خصائص أفراد عينة الدراسة حسب السن، الجنس والمستوى التعليمي

خصائص العينة		العدد	النسبة المئوية%	المجموع
الفئة العمرية	10- 19	30	30	100
	20- 29	20	20	
	30- 39	18	18	
	40- 49	17	17	
	50- 60	15	15	
الجنس	ذكر	60	60	100
	أنثى	40	40	
المستوى الدراسي	ابتدائي	20	20	100
	متوسط	30	30	
	ثانوي	30	30	
	جامعي	20	20	

يوضح الجدول (1) أن الفئة العمرية 10- 19 سنة تمثل النسبة الأكبر من العينة (30%) وبذلك أكبر نسبة لفئة الراجلين المراهقين ضمن عينتنا تليها الفئة 20- 29 سنة بنسبة (20%) وهي فئة الراشدين الشباب وبعدها الفئتين 30- 39 سنة (18%) و 40- 49 سنة (17%) أما الفئة 50- 60 سنة

(15%) تمثل الأقلية، كما يوضح الجدول أن الذكور يشكلون الغالبية النسبية من عينة الدراسة (60%) أما الاناث ممثلة بنسبة (40%)، أما فيما يخص المستوى التعليمي يظهر من خلال الجدول أن معظم أفراد العينة لديهم مستوى تعليمي متوسط أو ثانوي (60%) أما فئتا التعليم الابتدائي والجامعي فتشكلان نسبة 40%) من مجموع العينة

10- أدوات الدراسة:

1,10مقياس صالحي حنيفة وطورش وسيلة للوعي المروري:

تم اعتماد مقياس صالحي و طورش للوعي المروري، والذي يتألف من 29 بندًا تقيس الأبعاد الثلاثة للوعي: (البعد المعرفي: 12بندا/ البعد السلوكي: 14 بندا/ البعد الأخلاقي: 03 بنود). تم بناء المقياس سنة 2002 في اطار البحوث المنجزة في مخبر سيكولوجية مستعملي الطريق بجامعة باتنة1لمعرفة مستوى الوعي المروري وهو مقسم إلى ثلاث أبعاد وهي سلوكي، معرفي وأخلاقي. يضم المقياس فقرات موجبة (20 ففرة) وفقرات سلبية (09 فقرات) ويتم الاجابة عليها بالتدرج: "نعم، لا أدري، لا" أين تعطي للفقرات الايجابية التقديرات (1،2،3) لأما السلبية تعطى (3،2،1)

أعلى علامة يمكن الحصول عليها هي 87 فتشير لوعي مروري مرتفع وأقل علامة هي 29 أين تشير لوعي مروري منخفض وتعتبر العلامة 59 متوسط الوعي بالمقياس

10. 2 الخصائص السيكومترية:

- **حساب الصدق:** تم حساب الصدق للمقياس عن طريق الصدق التمييزي، استخدام اختبار "ت" حيق كانت "ت" المحسوبة =7.2 وهي أكبر من "ت" المجدولة= 4.6 فهي بذلك دالة عند مستوى الدلالة 0.01 اذن توجد فروق بين الفئة العليا والفئة الدنيا وبناءا عليه فالاختبار صادق

- **حساب التباين:** استخدمت طريقة التطبيق واعادة التطبيق وعولجت النتائج المتحصل عليها باستخدام معامل بيرسون للارتباط حيث كانت قيمة المتحصل عليها ر=0.74 وهو دال احصائيا عند مستوى الدلالة 0.01 مما يعني بتمتع المقياس بدرجة عالية من الدقة و الثبات.

3.10 الأساليب الاحصائية: تم استخدام برنامج SPSS لإجراء التحليلات التالية:

المتوسطات والانحرافات المعيارية لقياس مستويات الوعي المروري، اختبار T لاختبار الفروق حسب الجنس، تحليل التباين الأحادي (ANOVA) لاختبار الفروق حسب السن والمستوى التعليمي

11- عرض ومناقشة نتائج الدراسة:

1.9 عرض ومناقشة الفرضية العامة: يتميز الراجلون بمستوى متوسط من الوعي المروري العام

جدول (2): أبعاد الوعي المروري عند الراجلين

أبعاد الوعي المروري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	التفسير
الوعي المعرفي	0.65	3.45	مرتفع
الوعي السلوكي	0.80	2.55	منخفض
الوعي الانفعالي	0.72	3.10	متوسط
الوعي الكلي	0.70	3.01	متوسط

يتضح من خلال الجدول (2) بأن عينة الدراسة تملك وعيا معرفيا مرتفعا مقارنة بالوعي الأخلاقي كان متوسطا لكن الوعي السلوكي جاء منخفضا وهذا ما أثر على وعيهم الكلي الذي جاء متوسطا

2.9 عرض ومناقشة الفرضية الأولى: توجد فروق دالة إحصائيًا تبعًا للجنس

الجدول (3): يوضح حساب الفروق لمستوى الوعي المروري حسب الجنس:

المتغير	قيمة T	قيمة مستوى الدلالة P	التفسير
الجنس	2.64	0.0096	مستوى الدلالة 0.05>P (دال)

أظهرت نتائج التحليل الاحصائي في الجدول (3) باستخدام اختبار (T test) وجود فروق دالة احصائيا في مستوى الوعي المروري بين الذكور والاناث حيث قيمة T بلغت 2.64 عند مستوى الدلالة P= 0.0096 وهي أقل من مستوى الدلالة P= 0.05 وهذا يعني أن الفرق بين الذكور والاناث في مستوى الوعي المروري دال احصائيا فالذكور لديهم وعي مروري أعلى مقارنة من الاناث في دراستنا

يمكن تفسير هذه النتيجة لعدة اعتبارات نفسية واجتماعية، فالذكور في المجتمعات العربية ومن بينها الجزائر غالبا ما يمارسون أنشطة خارجية ومهام تنقل يومية بشكل أكبر ، مما يزيد من فرص احتكاكهم بالبيئة المرورية واكتسابهم خبرات مباشرة تتعلق بقوانين المرور وسلوكيات الطريق (عبد الحي، 2017)

كما أن سلوكيات الاناث غالبا ما تتسم بالحذر والالتزام، فقلة التعرض المباشر للمواقف المرورية قد يؤدي الى ضعف الادراك العملي ببعض التفاصيل (عدنان، 2019)

كما أكدت دراسة ابو عنزة (2016) أن وعي الراجلين قد يتأثر بالعوامل الثقافية والاجتماعية التي تختلف بين الجنسين أذ أنه يميل إلى أن يكون أعلى لدى الذكور نتيجة الانخراط المستمر في الفضاءات العامة والتنقل الحضري خاصة في الفئات العمرية النشطة ما يؤدي لفروق في الخبرة والسلوك

3.9 عرض ومناقشة الفرضية الثانية: توجد فروق دالة إحصائيًا في مستوى الوعي المروري تبعًا للمستوى التعليمي

الجدول (4): يوضح حساب الفروق لمستوى الوعي المروري حسب المستوى التعليمي:

المتغير	قيمة F	قيمة مستوى الدلالة P	التفسير
المستوى التعليمي	16 .35	1.16e-8	مستوى الدلالة P< 0.05 (دال)

حسب الجدول (4) فانه باستخدام اختبار (ANOVA) تبين وجود فروق دالة احصائيا في مستوى الوعي المروري حسب المستوى التعليمي حيث قيمة F بلغت 16.35 عند مستوى الدلالة P= 1.16 e-8 وهي أقل من مستوى الدلالة P= 0. 05 وهذا يعني أنها دالة احصائيا وهذا يشير على أن المستوى التعليمي يؤثر بشكل حقيقي على وعي الراجلين المروري اذ أن فئة المستوى الجامعي يملكون أعلى وعي مروري مقارنة بباقي المستويات التعليمية

أكد كلا من عثمان وعبد العزيز (2021) أن للثقافة التعليمية دورا كبيرا في تشكيل السلوك المروري حيث ترتبط القدرة على التفكير النقدي واتخاذ القرارات الواعية ارتباطا وثيقا بمستوى التعليم و أشار الخياط (2016) في نفس الصدد إلى أن مستوى التعليم يمثل مؤشرا هاما للالتزام بقواعد المرور وهذا ما تؤكده أيضا نتائج دراسة عبيدات (2015) الى وجود علاقة طردية بين المستوى التعليمي والوعي اذ يسهم التعليم في بناء الادراك بالخطر والقدرة على تفسير الاشارات المرورية وتقدير السرعة والمسافة. نستخلص بأن المعرفة الأكاديمية تساهم في تعزيز ادراك الفرد للقواعد والسلوكيات والعواقب القانونية والاجتماعية للمخالفة المرورية وبذلك يمكننا القول بأن الأفراد المتحصلين على تعليم عال يكونون غالبا الأكثر اطلاعا على أهمية السلامة المرورية لذا يجب التركيز في تنمية الوعي المروري للفئات الأقل تعليما

3.9 عرض ومناقشة الفرضية الثالثة: توجد فروق دالة إحصائيًا في مستوى الوعي المروري تبعًا للسن

الجدول (5): يوضح حساب الفروق لمستوى الوعي المروري حسب الفئة العمرية:

المتغير	قيمة F	قيمة مستوى الدلالة P	التفسير
الفئة العمرية	14.61	2.47e-9	مستوى الدلالة P< 0.05 (دال)

يتبين حسب الجدول (5) باستخدام اختبار (ANOVA) وجود فروق دالة احصائيا بين فئات العمر في مستوى الوعي المروري حيث كانت الفئة (30-39 سنة) الأعلى وعيا بينما الفئة الأصغر سجلت وعيا منخفضا. كقيمة F المتحصل عليها بلغت 14.61 عند مستوى الدلالة P=2.47 e-9 فهي أقل من مستوى الدلالة P= 0. 05 وهذا يعني أنها دالة احصائيا مما يعكس على كون هذه المرحلة العمرية تتميز كمرحلة النضج والمسؤولية اضافة الى تراكم الخبرات الحياتية التي تدعم السلوك الوقائي في الطرقات، تعكس هذه النتيجة أن مرحلة الرشد (30-39 سنة) ترتبط بارتفاع الوعي المروري لكون هذه

الفئة العمرية غالبا ما تتحمل مسؤوليات شخصية ومهنية مما يدفعها لاحترام القوانين والتفاعل الواعي مع الاشارات المرورية اذ قد تمتلك هذه الأخيرة تجربة كافية وخبرة تراكمية حول السلوكيات الآمنة في الطريق وهذا ما تؤكده دراسة(Fuller, 2005) الذي يرى بأن الراشدين في بداية الثلاثينات غالبا ما يكونون في ذروة كفاءتهم البصرية، السمعية، مع القدرة على الانتباه، ما يجعلهم أكثر قدرة على تجنب الحوادث. كما تميل الفئة (30-40 سنة) حسب دراسة عبد الحميد (2018) للتفاعل الواعي مع القوانين المرورية كما تظهر وعيا مروريا أعلى مقارنة بالمراهقين أو كبار السن

ولقد أشار الغامدي، 1998 بأن 40 % من الوفيات المرورية بشكل عام يتعلق بالشباب دون 25 سنة ويرى البرغوتي 2014 الى أن المراهقين غالبا ما يفتقرون الى التقدير الكامل للمخاطر المرتبطة بالسلوكيات المرورية وهو ما يفسر نسب الحوادث لدى هذه الفئة كما أنه من العوامل الأكثر مساهمة في حوادث المرور عدم تقدير السلامة على الطريق، وخاصة أنها تأتي من الفئة الأكثر تعاملا مع الطريق, وهم فئة اليافعين والصغار (Quimby, 2000) فبذلك الفئة العمرية (30- 39) حسب زهران (2005) تدخل ضمن مرحلة الرشد المبكر التي تمتاز بالقدرة على اتخاذ قرارات متزنة ومسؤولة في البيئات التفاعلية

خاتمة:

أشارت النتائج إلى أن الراجلين يمتلكون وعيًا معرفيًا جيد، إلا أن ترجمة هذا الوعي إلى سلوك عملي لا تزال ضعيفة ما يعكس خللاً في التربية المرورية أو ضعفا في التمثلات الاجتماعية لقوانين المرور ويؤكد ذلك أهمية التركيز على الجانب السلوكي في حملات التوعية وربط المعرفة بالممارسة من خلال المحاكاة والمواقف التطبيقية كما أن مستوى الوعي المروري لا يتوزع بالتساوي بين فئات الراجلين بل يتأثر بخصائصهم الديموغرافية أي بكل من الجنس والسن والمستوى التعليمي وهذا ما تشير اليه أيضا النظريات السلوكية والنفس اجتماعية والتي تؤكد على أن السلوك بما في ذلك السلوك المروري يتأثر بالعوامل المعرفية والاجتماعية والخبرات الحياتية فالراجل هنا يكون مشارك في الحوادث المرورية وعدم ضمان سلامته المرورية نتيجة نقص وعيه المروري

لذا من خلال النتائج المتوصل اليها في هذه الدراسة نقترح جملة من التوصيات كما يلي:

- تكثيف التوعية المرورية من خلال تكثيف الحملات التوعوية حول السلوكيات الصحيحة للراجلين.
- إدماج التربية المرورية في البرامج التعليمية بدءًا من التعليم الابتدائي.
- إشراك الإعلام في التثقيف المروري الموجه لفئة الراجلين.
- اعتماد مقياس الدراسة كأداة دورية لتقييم فعالية السياسات التوعوية
- تعزيز دور المجتمع المدني و المساجد في التثقيف المروري.

المراجع:

أبو عنزة، عارف. (2006). واقع الوعي المروري لدى طلبة المرحلة الثانوية في الأردن. المجلة الأردنية في العلوم التربوية، 2(4)، 421- 438

بريان، بن شاعة. (2018). مستوى وعي تلاميذ المرحلة الابتدائية بقواعد السلامة المرورية: دراسة ميدانية لعينة من تلاميذ المدرسة الابتدائية عيسى عزوز بالأغواط. مجلة الباحث في العلوم الانسانية والاجتماعية، (32)

البرغوتي، حسام.(2014). الوعي المروري لدى الشباب الجامعي. مجلة جامعة القدس المفتوحة للأبحاث والدراسات التربوية والنفسية، 2(5)، 55- 78

بيان، محمد سعد الدين. (2010). التربية المرورية: مدخل في إعداد المعلم. الرياض: مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية

التركيت، فوزية عبدالله، العباسي، عبدالحميد. (2016). الوعي والسلامة المرورية لدى الشباب الكويتي وعلاقته بالصدمة النفسية بعد التعرض لحادث مروري .*مجلة العلوم الاجتماعية* 44(2). https://doi.org/10.34120/jss.v44i2.2231

الهزاع, عبد العزيز بن ناصر. (2004), برامج مدارس تعليم قيادة السيارات بمدينة الرياض (رسالة ماجستير كلية الدراسات العليا). الرياض: السعودية

الغامدي، علي. (1998)، حوادث المرور في المملكة العربية السعودية: الاسباب والحلول. الرياض: مدينة الملك عبد العزيز للعلوم

خضور، أديب محمد. (2007)، حملات التوعية المرورية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، (416)

الخلف، عبد الله حامد. (2005). دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري: دراسة شبه تجريبية على طلاب المرحلة الثانوية (رسالة ماجستير في العلوم الاجتماعية). الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية

الخياط، نزيه. (2016). التعليم والوعي المدني. القاهرة: دار النشر الجامعي.

زهران، حامد عبد السلام. (2005). علم نفس النمو: الطفولة والمراهقة (ط4). القاهرة: عالم الكتب

زكريا، شعبان شعبان. (2013). دراسة تحليلية لكتب لغتنا العربية المطورة المقررة لصفوف الحلقة الثانية من المرحلة الأساسية في الأردن في ضوء مضامين التربية المرورية. مجلة الجامعة الاسلامية للدراسات التربوية والنفسية، 21(4)، 29- 58

عبد الحميد، أحمد. (2018). علم النفس الاجتماعي و السلوك الجماعي. الاسكندرية: المكتب الجامعي الحديث

عبيدات، فايز. (2015). الوعي المروري لدى طلبة الجامعات الأردنية. المجلة الأردنية في العلوم التربوية، 11 (2)، 233- 252

عثمان، رجاء، و عبد العزيز، مصطفى. (2021). الثقافة المرورية كعامل للسلامة في المناطق الحضرية: دراسة ميدانية. القاهرة: دار الفكر الجامعي

عدنان، فهد. (2019)، الوعي المروري في ضوء متغيرات النوع الاجتماعي. مجلة دراسات الأمن المجتمعي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 3(12)، 145- 162

Fuller, R. (2005). Towards a general theory of driver behavior. Accident Analysis & Prevention, 37(3), 461- 472. https://doi.org/10.1016/j.aap.2024.11.003

Quimby, A.A (2000). Teaching children in developing countries to be safe road user Proceedings of the first road transportation technology Transfer conference in May 2001 Arusha, Tanzania