



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
مركز البحوث النفسية

مجلة العلوم النفسية

مجلة علمية محكمة معتمدة
تصدر عن مركز البحوث النفسية

حاصلة على الاعتمادية
رقم الإيداع 614 / 1994
الرمز الدولي 1816 – 1970

المجلد (34) - العدد (2) - الجزء (2)

حزيران / 2023



مجلة العلوم النفسية

مجلة علمية محكمة

رئيس التحرير/ أ.د. لطيف غازي مكي

مدير التحرير/ أ.م.د. زكريا عبد أحمد عميري

أعضاء هيئة التحرير

الاسم	مكان العمل	البلد
- أ.د. علي عودة محمد الحلفي	وزارة التعليم العالي والبحث العلمي/ مركز البحوث النفسية	العراق
- أ.د. ياسر خلف الشجيري	جامعة الأنبار / كلية التربية للعلوم الإنسانية / قسم العلوم التربوية والنفسية / طرائق التدريس	العراق
- أ.د. صفاء طارق حبيب	جامعة بغداد / كلية التربية ابن رشد	العراق
- أ.د. أسامة حامد الدليمي	جامعة الموصل / كلية التربية للعلوم الإنسانية / قسم العلوم التربوية والنفسية	العراق
- أ.د. ناسو صالح سعيد	مكتب وزير – المكتب الاستشاري	العراق
- أ.د. عدنان ماردي جبر	جامعة واسط / كلية التربية للعلوم الإنسانية / قسم العلوم التربوية والنفسية	العراق
- أ.د. هيثم أحمد الزبيدي	جامعة ديالى / كلية التربية للعلوم الإنسانية / قسم العلوم التربوية والنفسية	العراق
- أ.د. يوسف حمه صالح	جامعة صلاح الدين / كلية الآداب – قسم علم النفس	العراق
- أ.د. سعدي جاسم عطية	الجامعة المستنصرية / كلية التربية الأساسية / علم النفس التربوي	العراق
- أ.د. علي صكر جابر	جامعة القادسية / كلية التربية الأساسية / علم النفس التربوي	العراق
- أ.د. دونالد أوين كامرون	رئيس الجمعية الأمريكية للطب النفسي - الشخصية والصحة النفسية / واشنطن	الولايات المتحدة
- أ.د. عماد حسين عبيد المرشدي	جامعة بابل / كلية التربية الأساسية / علم نفس النمو	العراق
- أ.د. عبد الرزاق محسن سعود	الجامعة العراقية / كلية التربية – الطارمية / علم النفس التربوي	العراق

الاسم	مكان العمل	البلد
- أ.د. مصطفى قسيم هيلات	كلية الأميرة عالية الجامعة / علم النفس التربوي	الأردن
- أ.د. مهند عبد الستار النعيمي	جامعة ديالى / كلية التربية الأساسية / قياس وتقويم	العراق
- أ.د. بشرى عبد الحسين محميد	وزارة التعليم العالي والبحث العلمي/ مركز البحوث النفسية / علم النفس الاجتماعي	العراق
- أ.د. عبد المهدي صوالحة	جامعة أربد / الإرشاد النفسي والتوجيه التربوي	الأردن
- أ.م.د. عدنان طلفاح محمد	جامعة سامراء / كلية التربية / علم النفس التربوي	العراق
- أ.م.د. صباح عايش بنت محمد	جامعة الشلف / كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية / علم النفس التربوي	الجزائر
- أ.م.د. مقبل بن عايد خليف العنزي	جامعة القصيم الحدود الشمالية / كلية التربية / قسم التربية والاحتياجات الخاصة	السعودية
- أ.م.د. راوية الشربيني	جامعة القاهرة / كلية رياض الأطفال / علم نفس النمو	مصر
- أ.م.د. عبد الناصر أحمد محمد العزام	جامعة البلقاء التطبيقية / قسم العلوم النفسية / علم النفس التربوي	الأردن
- أ.م.د. ميسون كريم ضاري	وزارة التعليم العالي والبحث العلمي/ مركز البحوث النفسية	العراق
- أ.م.د. هناء مزعل حسين الذهبي	وزارة التعليم العالي والبحث العلمي/ مركز البحوث النفسية	العراق
- أ.م.د. إنعام مجيد عبید الركابي	وزارة التعليم العالي والبحث العلمي/ مركز البحوث النفسية	العراق
- أ.م.د. سيف محمد رديف	وزارة التعليم العالي والبحث العلمي/ مركز البحوث النفسية	العراق
- أ.م.د. علا حسين علوان	وزارة التعليم العالي والبحث العلمي/ مركز البحوث النفسية	العراق

مجلة العلوم النفسية
مجلة علمية محكمة معتمدة متخصصة تصدر عن
مركز البحوث النفسية
جمهورية العراق
قسمة اشتراك
أرجو قبول اشتراكي في مجلة العلوم النفسية :

..... لمدة () سنة ابتداء من

..... الأسم :

..... العنوان :

..... قيمة الاشتراك :

طريقة الدفع :- نقدا () شيك () حوالة بريدية ()

رقم: تاريخ / /

التوقيع : : التاريخ

الأفراد : (125000) الف دينار عراقي داخل العراق (100) \$ او ما يعادلها خارج العراق للمؤسسات أو المؤتمرات : (90.000) الف دينار عراقي داخل العراق (70) \$ او ما يعادلها خارج العراق	قيمة الاشتراك لعدد واحد
---	----------------------------

شروط النشر في المجلة

أولا : تنشر المجلة الأبحاث والدراسات الأكاديمية القيمة والأصيلة باللغتين العربية والإنكليزية في حقل مجالات اهتمام المجلة نفسيا وتربويا ، والتي لم تقبل أو تنشر سابقا ، ويتحمل الباحث المسؤولية القانونية في كل القضايا المتعلقة بالأمانة العلمية إذا كان بحثه منشور أو قدم للنشر .

ثانيا: يخضع كل بحث مقدم للنشر في المجلة الى الاستلال الإلكتروني على أن لاتزيد درجة الاستلال عن (20) .

ثالثا : يقدم الباحث المقبول بحثه للنشر في المجلة تعهد خطي بعدم نشر بحثه في مجلة أخرى أو حصوله على قبول نشر مسبقا .

رابعا: يقدم البحث مطبوعا على نظام (Word 2007) مصحوبا بالعنوان للبحث مع أسم الباحث الثلاثي واللقب العلمي والأختصاص وأسم الجامعة والكلية والقسم والبريد الإلكتروني في بداية الصفحة الأولى للبحث باللغتين مع خلاصة للبحث باللغة العربية والإنكليزية مثبت فيها عنوان البحث واسم الباحث ومكان عمله على أن لاتزيد عن (250) كلمة فقط .

خامسا: يجب أن لاتتجاوز عدد صفحات البحث المقدم للنشر في المجلة أكثر من (25) صفحة فقط بما فيها الجداول والأشكال والملاحق ، وبخلافه يتحمل الباحث مبلغا أضافيا مقداره (2) الفين دينار عن كل صفحة أضافية ، ولايتجاوز البحث بعد الزيادة عن (35) صفحة بكل الأحوال .

سادسا: موافقة أثنين من المحكمين المختصين الذين يقومون بالبحث علميا قبل نشره ، بالإضافة الى تقويم البحث من ناحية اللغة العربية والإنكليزية .

سابعاً: يراعى في كتابة البحث الآتي :

1- الأصول العلمية في كتابة البحث من حيث الدقة في التوثيق والأمانة العلمية في العرض.

2- يقدم البحث بنسختين مطبوعة على ورق أبيض (A4) مطبوعة على الحاسوب وعلى جهة واحدة من الورقة مع قرص (CD)، بالمواصفات الآتية :

- الحاشية العليا 4.50 سم .
- الحاشية السفلى 4.50 سم .
- الحاشية اليمنى 3.75 سم .
- الحاشية اليسرى 3.75 سم .
- يكون الخط المستخدم نوع (Meersoft Word)، حجم الخط (14) بالنسبة للمتن و(12) بالنسبة للجداول .
- تحتوي كل صفحة على (22) سطر فقط وفقاً لبرنامج التنضيد .
- يكون التباعد بين الأسطر للصفحة الواحدة (1.15).
- تكون الأشكال والجداول واضحة ، وتستخدم فيها الأرقام العربية والنظام العالمي للوحدات .
- يكون البحث خالي من الأخطاء اللغوية والنحوية ولا تتحمل المجلة مسؤولية ذلك .
- لا تستعمل الهوامش في أسفل الصفحات وإنما يشار رقمياً الى المصادر حسب موضوعها في نهاية البحث من خلال ذكر أسم الباحث والسنة وعنوان البحث من جهة النشر والطبعة وتكتب بأسلوب (APA) ...مثال
- الهاشمي ،عدنان علي (2009). تحمل المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها باتخاذ القرار لدى التدريسيين في الجامعة ،رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة.....، كلية ، قسم
- يلتزم الباحث بدفع مبلغ قدره (125) الف دينار من داخل العراق ، و (100) دولار أمريكي من خارج العراق .

- يلتزم الباحث بالتعليمات المؤشرة من الخبراء ،ويعيد الباحث النسخة الأصلية للمجلة مع نسخة جديدة ورقية أخرى مصححة .
- لاتعاد البحوث الى أصحابها قبلت أم لم تقبل للنشر.
- لايزود الباحث بكتاب قبول النشر ، الأبعد التزامه بالتعليمات أعلاه وتسليم النسخ الورقية كافة .
- المجلة غير مسؤولة عن نشر الأبحاث بعد مرور (90) يوم من دون مراجعة الباحث للمجلة والتزامه بالتعليمات كافة .
- ثامنا : تحتفظ المجلة بحقها في أن تحذف أو تعيد صياغة بعض الكلمات أو الجمل بما يتلائم مع أسلوبها في النشر .
- تاسعا: تنتقل حقوق نشر البحث الى المجلة حال أشعار الباحث بقبول بحثه للنشر .

مجالات اهتمام المجلة



1. البحوث والدراسات في مجالات العلوم التربوية والنفسية بفروعها المختلفة والطب النفسي، و الباراسايكولوجي .
2. المؤتمرات والندوات العلمية الوطنية والعربية والعالمية التي تعقد حول التخصصات في الفقرة المذكورة اعلاه
3. نشاطات وفعاليات المركز والمؤسسات الاخرى التي تهتم بالمجالات - الواردة في الفقرة (1)

((في هذا العدد))

ت	الموضوع	الباحث	الصفحة
1	المهارات الناعمة وعلاقتها بالذكاء الشخصي لدى طلبة كلية التربية للعلوم الصرفية ابن الهيثم	أ.م. د. سهلة حسين قلندر كلية التربية للعلوم الصرفية / جامعة بغداد	44 – 1
2	بناء وتطبيق مقياس الوعي المروري لدى طلاب المرحلة الإعدادية	أ.د. محمد عبد الكريم طاهر الجامعة المستنصرية/ كلية التربية الأساسية/ قسم معلم الصفوف الأولى	90 – 45
3	التفكير القيادي لدى رؤساء الأقسام العلمية	م . سلام صبار مالك الجوعاني أ.د . نيمر إبراهيم الصميدعي جامعة تكريت / كلية التربية للعلوم الإنسانية	120 – 91
4	تنظيم الانفعالات الشخصية لدى طلبة الجامعة	أ.د. شاكر محمد البشراوي م. بشرى نورالدين غفور جامعة تكريت / كلية التربية	166 – 121
5	الاختلالات العاطفية لدى طلبة المرحلة الإعدادية	م.م. سيف توفيق مظهر المديرية العامة لتربية بغداد الكرخ 1 أ.د. آوان كاظم عزيز تدريسي/ كلية التربية/جامعة تكريت	194 – 167
6	الذوافة الجنسية Sapiosexuality وعلاقتها ببنية البحث عن العلاج النفسي لدى طلبة الجامعة	أ.م.د. عادل عبد الرحمن الصالحي رئيس قسم الصحة النفسية/ مركز البحوث النفسية	286 – 195
7	الاحباط الوجودي وعلاقته بالانسحاب الاجتماعي لدى المسنين في دور الدولة	م.د. دنيا طيب رضا البرزنجي جامعة كرميان / كلية اللغات والعلوم الإنسانية	320 – 287
8	الذكاء الاجتماعي وعلاقته ببعض المتغيرات	م. د يسرى رضا عبد الرزاق القزاز أ.م. رضا عبد الرزاق عبد الوهاب القزاز جامعة الإمام جعفر الصادق (ع)	356 – 321

ت	الموضوع	الباحث	الصفحة
9	الضغوط النفسية لدى معلمي المدارس في ظل النزاعات المسلحة والعدوان على اليمن	د. ناصر علي البداي أستاذ علم النفس المشارك جامعة صنعاء / مركز الدراسات السياسية و الاستراتيجية	402 – 357
10	أثر برنامج إرشادي بأسلوب الوعي بـ(هنا والآن) في تخفيض خداع الذات لدى طالبات الجامعة	أ.م.د. مروة سالم نوري جامعة ديالى/ كلية التربية للعلوم الصرفة	442 – 403
11	الاثار النفسية والاجتماعية للابتزاز الالكتروني	ا. م. د. ناطق فحل الكبيسي م.م سيف ناصر جبار جامعة بغداد/ مركز البحوث التربوية والنفسية	468 – 443
12	إساءة الإقران وعلاقتها بالميل للانتحار لدى طلبة الإعدادية	م.د. نبيل عباس رشيد الجامعة المستنصرية / كلية التربية / قسم الإرشاد التربوي	510 – 469
13	ضغط الضمير لدى العاملين في مهنة التمريض	م.م هدى كاظم جارة مركز البحوث النفسية	542 – 511
14	بناء برنامج تدريبي على وفق نظرية العقول الخمسة لمدرسي علم الأحياء وأثره في الذكاء الناجح لطلبتهم	زينب حسن مهني النقيب وزارة التربية / مديرية تربية بابل أ.م.د. سهلة حسين قلندر جامعة بغداد / كلية التربية للعلوم الصرفة / أبن الهيثم أ.م.د. قصي قاسم جايد الركابي وزارة التربية / مديرية تربية الرصافة الثالثة	574 – 543
15	الابعاد النفسية والاجتماعية لظاهرة الانتحار ... دراسة ميدانية من وجهة نظر المتخصصين الاجتماعيين والنفسيين	م.د. ميس محمد كاظم أ.م.د. ميسون كريم ضاري أ.م.د. سيف محمد رديف وزارة التعليم العالي والبحث العلمي/ مركز البحوث النفسية	616 – 575

بناء وتطبيق مقياس الوعي المروري لدى طلاب المرحلة الاعدادية

أ.د. محمد عبد الكريم طاهر

الجامعة المستنصرية/ كلية التربية الأساسية/ قسم معلم الصفوف الاولى

المستخلص:

تعتبر المرحلة الاعدادية من المراحل المهمة في حياة الطالب ،لكونها فترة التغيرات الجسمية والنفسية والاجتماعية ،وعدم الاستقرار الانفعالي وتظهر ملامح السلوك الانساني على تصرفاته،ولاسيما المخالفات المرورية وقلة الوعي المروري ،وهو السلوك غير مقبول اجتماعيا ،والذي يعاني منه الكثير من الطلاب في المدارس الاعدادية، إن حوادث المرور ظاهرة موجودة في كل المجتمعات سواء تلك المصنفة بدول العالم الأول من حيث تقدمها التقني والصناعي وتلك المجتمعات المتخلفة صناعياً وتكنولوجياً ، إلا أن هناك بطبيعة الحال اختلافاً في الكم والكيف لتلك الحوادث بين تلك المجتمعات ويرجع ذلك التباين والاختلاف في نوع وعدد حوادث المرور في أغلب الأحيان أي الثقافة المرورية المرتبطة بالإنسان السائق نفسه على الرغم من وجود أسباب كثيرة ومتداخلة تؤدي إلى الحوادث المرورية، وقد هدفت الدراسة الحالية الى بناء وتطبيق مقياس الوعي المروري لدى طلاب المرحلة الاعدادية، وقام الباحث ببناء وتطبيق مقياس الوعي المروري والذي تكون بصيغته النهائية من (49) فقرة،بعد ان تم أستخراج صدق وتمييز الفقرات ، وتم استخراج صدق وثبات مقياس الوعي المروري بأستخدام الوسائل الاحصائية المناسبة،وبعد أن طبق المقياس على عينة التحليل الاحصائي البالغة (200) طالب وطالبة ، وكذلك طبق الباحث المقياس على عينة التطبيق النهائي البالغة (200) طالب وطالبة والتي اختيرت بالاسلوب العشوائي،وقد توصلت الدراسة الى ان مقياس الوعي المروري يتمتع بخصائص سيكومترية جيدة ،ووجود مستوى عالي من الوعي المروري لدى عينة البحث ، ووجود أثر للجنس في الوعي المروري ولصالح عينة الاناث، و وجود فروق دالة احصائيا بين عينة الصف الرابع والصف السادس الاعدادي ولصالح الصف السادس، وقد أوصت الدراسة امكانية استخدام مقياس الوعي المروري من قبل مدراء المدارس في تشخيصه لدى طلاب المدارس المتوسطة والاعدادية ،مع امكانية تدريس مادة الثقافة المرورية بالمنهاج الدراسي واقترحت الدراسة اجراء دراسة مماثلة على طلبة المرحلة المتوسطة ومقارنة نتائجها مع نتائج الدراسة الحالية .



Professor Dr. Muhammad Abdul Karim Taher

Abstract:

The intermediate stage is considered one of the important stages in the student's life, as it is a period of physical, psychological and social changes, and emotional instability, and the features of human behavior appear on his behavior, especially traffic violations and lack of traffic awareness, which is socially unacceptable behavior, which many students in middle schools suffer from. Accidents Traffic is a phenomenon that exists in all societies, whether those classified as first-world countries in terms of their technical and industrial progress and those societies that are industrially and technologically backward, but there is of course a difference in the quantity and quality of these accidents between those societies This is because the contrast and differences in the type and number of traffic accidents often associated with a culture of traffic in human beings the driver himself despite the existence of ASPA many overlapping b and lead to traffic accidents, The present study was aimed at building and the application of traffic awareness scale of intermediate school students, and the researcher built and the application of a measure traffic awareness, which will be in its final form of (49) paragraph, having been as extraction sincerity and distinction paragraphs were S T abscess validity and reliability measure of traffic awareness Using the appropriate statistical means, and after the scale was applied to the statistical analysis sample of (200) male and female students, and the researcher applied the scale to the final application sample of (200) male and female students, which was chosen randomly, the study found that the traffic awareness scale It has good psychometric properties, the presence of a high level of traffic awareness among the research sample, the presence of an impact of gender on traffic awareness and in favor of the female sample, and the presence of statistically significant differences between the sample of the first and middle grades in the middle of the third grade, and the spatial study recommended the use of the traffic awareness scale by school principals in school students diagnosed in Almtto middle, with the possibility of teaching traffic culture to the curriculum and the study suggested a similar study on students in middle school and compared to the results of the results of the current study.

الفصل الأول

مشكلة البحث :

اصبحت الحوادث المرورية تمثل وبشكل كبير هاجساً وقلقاً لكافة أفراد المجتمع، وأصبحت واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية وتستهدف المجتمعات في أهم مقومات الحياة والذي هو العنصر البشري إضافة إلى ما تكبده من مشاكل اجتماعية ونفسية وخسائر مادية ضخمة، مما أصبح لزاماً العمل على إيجاد الحلول والاقتراحات ووضع موضع التنفيذ للحد من هذه الحوادث أو على أقل تقدير معالجة أسبابها والتخفيف من آثارها السلبية (ابراهيم، 2007: 56) .

وكما هو معلوم لدى الجميع، فإن العناصر التي تتشارك في المسؤولية في وقوع الحوادث المرورية هي السائق (العنصر البشري) والطريق والمركبة، وبناءً لمنظمة الصحة العالمية، تحصد الحوادث المرورية أرواح أكثر من مليون شخص سنوياً، وتصيب ثمانية وثلاثون مليون شخص (خمسة ملايين منهم إصابات خطيرة).

ويشار الى أن العراق خلال الأعوام العشرة الماضية شهد أكثر من 66000 حادث مروري أدى الى وفاة واصابة اكثر من 30000 شخصاً ، وتعود أسباب زيادة الحوادث المرورية الى السرعة الفائقة لبعض السائقين و عدم الالتزام بالقوانين (جمال، 2011: 33) لا يكاد يمر نهار إلا وتأتينا الأخبار بمزيد من الضحايا الذين يسقطون صرعى جراء حوادث الدهس، خصوصاً من الأطفال الذين تقول بعض الإحصاءات ان فئتهم تتعرض إلى خمسة حوادث دهس في الأسبوع الواحد ، فلماذا هذه النسبة العالية لدينا؟ ومن هي الجهة التي تتحمل المسؤولية عن هذا العدد من الضحايا؟ هل هم السائقون؟ أو الجهات الرسمية التي سنت قوانين السير؟ وهل هناك حاجة إلى مراجعة تلك القوانين؟ أو أن المسؤولية كذلك يتحملها المواطن الذي يسير على قدميه، والذي بقي لسنوات عديدة بعيداً

عن موقع المسؤولية في التسبب بمثل تلك الحوادث؟! ثم بعد ذلك كله هل هناك تقليد أو ثقافة مرورية محلية معينة تسهم في رفع تلك النسبة؟.

ويشير العديد من المهتمين بالوعي المروري والثقافة المرورية، سبب ارتفاع نسبة حوادث الدهس إلى عدم التزام المشاة بقطع الطريق من الأماكن المخصصة لهم، ومع أخذهم هذا الكلام في الاعتبار إلا أنهم لا يسقطون مسؤولية السائق في التسبب بحوادث عديدة، غير أنهم يؤكدون أن التزام المشاة بأماكن العبور المخصصة لهم من الممكن أن يسهم بشكل ملحوظ في خفض أعداد حوادث الدهس، وبالتالي المحافظة على الأرواح التي تزهق تحت عجلات السيارات. (الصقر، 2009: 12)

كما أكدت دراسة تحليلية أجريت من قبل إدارة مرور العاصمة بغداد للتعرف على أسباب الحوادث المرورية التي تعرف بأنها حوادث جسيمة بالعاصمة بغداد أن الأسباب تنحصر فيما يتفق عليه أغلب الباحثين والمهتمين بالمشكلات المرورية في أن نسبة (85%) من الحوادث المرورية سببها العنصر البشري وأن أكثر العوامل التي تؤدي إلى الحوادث المرورية هي:

- تجاوز السرعة المسموح بها.
- نقص كفاءة السائق.
- نقص كفاءة وتجهيز وسيلة النقل (المركبة).
- المخالفة المرورية.
- نقص الانتباه والتركيز من السائق.
- القيادة في ظروف من القيادة في حالات نفسية وإنفعالية قوية. (النجاحي ونصار، 2009: 45)

وأما بلوم فقد توصل خلال دراسته إن 50% من المكتسبات الذهنية المتوافرة للمراهق في الخامسة عشر من عمره تصل في السنوات الأربع الأولى وإن 20% منها تظهر فيما بين الرابعة والثامنة وإن 20% منها تظهر فيما بين الثامنة والسابعة عشرة. (الغامدي، 2008: 19)

وقد بينت الدراسات التي أجريت على الافراد بان ما يكتسبه الفرد من سمات يصعب تغييرها في المراحل التالية كما يصعب تغيير ما يغرس في نفوسهم في هذه المرحلة من عادات واتجاهات دينية وقومية. (الغامدي، 2014: 4)

وتؤكد بعض الدراسات أن الإنسان المتمثل في قائد المركبة له الدور الأكبر في وقوع الحوادث المرورية بنسبة 83 % بينما العوامل الأخرى من طريق ومركبة تشكل النسبة الباقية أي حوالي 17 % (الصقر ، 1418 هـ). كما يؤكد بعض الباحثين أن المسبب الرئيسي للحوادث المرورية هو الإنسان وأن الأسباب الأخرى لا تمثل أسباب رئيسية لهذه الحوادث (السيف ، 2010: 67) .

ولذلك أرتأى الباحث بدراسة الوعي الثقافي لدى طلاب المدارس الاعدادية من خلال بناء أداة علمية تكشف عن درجته لدى طلاب المرحلة الاعدادية . وتتلخص مشكلة البحث الحالي بالتعرف على مستوى الوعي والثقافة المرورية لدى طلاب المرحلة الاعدادية ؟

أهمية البحث:-

يمثل قطاع المرور مرفقاً من أهم مرافق الدولة، ويهدف هذا القطاع الى تأمين انتقال الأشخاص والبضائع بأقل قدر ممكن من القيود أو النفقات وأعلى درجات السرعة والسلامة.

وانطلاقاً من أهمية تنظيم سير المركبات علي الطرق بشكل يحافظ علي مقومات المجتمع الرئيسية وفي مقدمتها العنصر البشري، ويساعد في حركة تنقل المواطنين بدون عناء ومشقة . ولأن للمرور أهمية خاصة في حياة المجتمع أياً كان، ولا نتصور مجتمعاً

يمكن أن يمارس حياته اليومية في هدوء واستقرار دون وجود نسق ينظم الحركة اليومية لهذا المجتمع في إطار ما يعرف بنظام المرور . ولكي نعطي دليلاً على أهمية هذا النظام بكافة عناصره وأجزائه المختلفة في حياة الناس ، نشير فقط إلى عنصر بسيط هو (إشارة المرور) فإذا حدث عطل في هذا العنصر أدى ذلك مباشرة إلى خلل في حركة السيارات وأثر ذلك على مصالح الناس وأعمالهم اليومية ، فضلاً عن الحوادث التي يمكن وقوعها نتيجة توقف هذه الإشارة عن العمل حتى لو كان هذا التوقف لمدة محدودة من الوقت .(الشعوان،2006: 78)

وكون السائق هو العنصر العاقل والمتحكم في كيفية التعامل مع المركبة والطريق، فإن المسؤولية الأكبر تقع على عاتقه في تفادي أو الوقوع في حادث مروري. لذا وجب على المهتمين والمختصين في السلامة المرورية بحث ودراسة كيف يمكن مساعدة السائق في تفادي الوقوع في الحوادث المرورية وكذلك حمايته ومن معه من ركاب من شدة خطورة الحوادث.(جلبي،1986)

إنّ الإنسان دائم البحث عما يوفّر له سلامته وحمايته من أيّ مخاطر قد تواجهه، ولذلك نجد أنّه قد عمل على إحداث إشارات مروريّة، تؤمّن له هذه الحماية وفق قواعد ونظم مدروسة، يكون فيها تنظيم العبور للسيّارات والمارة، فالكلّ ينضبط بما تقرّه هذه الإشارة، فمن حقّه العبور يعبر، ومن يجب عليه الانتظار فإنّه ينتظر دوره. (عبدة،2012: 44)

إن حوادث المرور ظاهرة موجودة في كل المجتمعات سواء تلك المصنفة بدول العالم الأول من حيث تقدمها التقني والصناعي وتلك المجتمعات المتخلفة صناعياً وتكنولوجياً ، إلا أن هناك بطبيعة الحال اختلافاً في الكم والكيف لتلك الحوادث بين تلك المجتمعات ويرجع ذلك التباين والاختلاف في نوع وعدد حوادث المرور في أغلب الأحيان أي الثقافة المرورية المرتبطة بالإنسان السائق نفسه على الرغم من وجود أسباب كثيرة ومتداخلة تؤدي إلى الحادث . ولا شك أن نوع الطرق واختلافها من حيث عرضها واتساعها وما يحيط بها

من صخور وأشجار ودواب سبب من أسباب وقوع الحوادث ، كما أكدت بعض الدراسات أن وجود التقاطعات في الشوارع بشكل غير مدروس مع خلو تلك الشوارع من اللوحات الإرشادية للسائقين من أسباب وقوع الحوادث المرورية . هذا العامل وما يندرج تحته من العوامل الخارجية عند الإنسان.(الغامدي والغامدي،2013: 23)

تهتم التربية الحديثة بتحقيق النمو السليم للفرد والمجتمع كما تهدف الى تكوين عادات سلوكية مرغوب فيها لدى الفرد فالتربية الحديثة لم تعد مجرد عملية تزويد الأذهان بالمعلومات والأنماط السلوكية المرغوب فيها فحسب ، كما وتعد عاملا لنشر التطور العلمي بين الأجيال في معظم الدول فضلا عن كونها عاملا مهما من عوامل التغيير وقوة للفرد نحو الأمام لانها تهدف الى تنمية الفرد تنمية شاملة في جميع الجوانب الروحية ، العقلية ، والخلقية ، والجسدية ، والنفسية ، والاجتماعية وتنمية الوعي المروري (جمال ، 2011 : 47).

ولقد انصب اهتمام العاملين في القياس النفسي على أعداد مقاييس واختبارات نقل فيها أخطاء القياس ، وتجلى ذلك بتحديدهم بعض الخصائص القياسية السيكمترية التي تؤثر دقة المقياس في قياس ما يجب أن نقيسه وتحد من الأخطاء التي قد تؤثر في الدرجة الحقيقية للسمة المقاسة . (Dick Hager , 1971 : 13).

لذلك اعتمدت المقاييس النفسية على منهج القياس والتكميم في دراسة الظواهر ، لأن الأرقام تسهل عملية المقارنة وتقريبها من الموضوعية والدقة في عملية النفسية والتحليل ، ومن دونها لا يمكن إجراء العمليات الرياضية والاحصائية التي تساعد على وصف الظاهرة وصفاً دقيقاً . (Ghiselli et al , 1981 : 23).

وتنبثق أهمية البحث الحالي من النقاط التالية :-

- 1- أهمية المدرسة الاعدادية كونها إحدى المؤسسات التربوية المسؤولة عن تنظيم بعض السلوكيات المنضبطة لدى الطلبة ولتساعدهم على التكيف الدراسي والاجتماعي وحل مشاكلهم السلوكية بأتباع التوعية المرورية .
- 2- أهمية التعرف على الوعي المروري بين الطلاب ، بأعتبره ثقافة اجتماعية وتربوية تعكس شخصية وسلوكيات الطلاب في الشارع واحترامهم للقانون والمجتمع.
- 3- أهمية أداة البحث الحالي بأعتبرها أداة علمية تكشف السلوكيات الخاطئة وغير الصحيحة في مجال مستوى الثقافة المرورية في المدارس الاعدادية وكونها إضافة علمية الى مكتبة الكلية والجامعة .
- 4- أهمية المرحلة العمرية والدراسية التي شملتها الدراسة الحالية إذ أن الشباب هم المصدر الأساسي لنهضة الأمة وتقدمها وبناء مستقبلها ويشكل طلبة الاعدادية الشريحة المعول عليها في البناء والتغيير .

اهداف البحث :

يستهدف البحث الحالي :

1. بناء وتطبيق مقياس الوعي المروري لدى طلاب المرحلة الاعدادية .
2. التعرف على درجة الوعي المروري لدى طلاب المرحلة الاعدادية.
3. التعرف على دلالة الفروق في الوعي المروري تبعاً لمتغير الجنس (ذكور ، أناث) .
4. التعرف على دلالة الفروق في الوعي المروري تبعاً لمتغير الصف (الرابع ،السادس) .

حدود البحث :

يتحدد البحث الحالي في التعرف على مستوى الوعي المروري لدى طلاب المرحلة الاعدادية للدراسة الصباحية وللصيفين (الرابع والسادس) وللجنسين (ذكور وأناث) في مدارس مديرية تربية بغداد الرصافة الاولى وللعام الدراسي 2022_ 2023 .

تحديد المصطلحات

القياس :

- وقد عرفه "كبين 1987": بأنه مجموعة مرتبة من الفقرات أعدت لتقيس بطريقة كمية أو بطريقة كيفية بعض العمليات العقلية أو السمات أو الخصائص النفسية. (عودة ، 1987 : 100) .
- بينما عرفه "ميخائيل" 2004: "بأنه العملية التي تشير فيها للتقدير الموضوعي الكمي وأعطاء قيم عددية للسمة أو الخاصية المقيسة استناداً الى قواعد محددة تتم من خلالها المطابقة بين السمة أو الخاصية المقيسة والرقم الدال على درجة وجودها . (ميخائيل ، 1997 : 15) .

الوعي المروري:-

- وقد عرفه الزياتي "2004: بأنه يجعل جميع مستعملي الطريق من سائقين ومشاة على علم واقتناع بقواعد وتعاليم وأصول وآداب السير والمرور التي تكفل لهم السلامة إذا تصرفوا واستعملوا الطريق استعمالاً سليماً وفق هذه القواعد والأصول والآداب .

فلا يكفي أن يكون مستعملو الطريق على علم بقواعد وآداب السير والمرور ، ولكن المهم أن يفتتحوها بها وأن يستعملوا الطريق على أساسها (الزياتي، 2004: 56)

- بينما عرفه "الغامدي والغامدي 2013": بأنه اليقظة الحسية والمعنوية والمعرفة والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق وإشارات وأنظمة وقوانين وغيرها مما ينعكس إيجاباً على الشخص وحسن قيادته ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة (الغامدي والغامدي، 2013: 66)

التعريف النظري:- بأنه ادراك الفرد ومدى تفهمه بمتطلبات الثقافة المرورية وحسن استخدامها اثناء قيادة السيارة، واحترامه للقيود والتعليمات المرورية وعدم مخالفتها

التعريف الإجرائي :- وهو الدرجة الكلية التي يحصل عليها المستجيب (الطالب) على مقياس الوعي المروري المعد في هذا البحث.

المرحلة الاعدادية :-عرفتها "وزارة التربية 2011" ، بأنها المرحلة الدراسية التي تقع ضمن التعليم الثانوي ، مستوى المتقدم ، مدتها ثلاث سنوات يقبل فيها خريجي المدرسة المتوسطة . (وزارة التربية ، 2011 : 7).

الفصل الثاني

أولاً:- الأطار النظري:

مفهوم السلامة المرورية:

إن السلامة المرورية بمفهومها الواسع تهدف إلى تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد من أو منع وقوع الحوادث المرورية ضماناً لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظاً على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية . (الغامدي، 2008:66)

عناصر السلامة المرورية :-

إن محور السلامة المرورية يتمثل في ثلاثة عناصر وهي :

- المركبة: من خلال إجراء الصيانة الدورية واللازمة لها كتفقد وصيانة الأنوار الأمامية والخلفية وماسحات الزجاج ، وكذلك تفقد المكابح (اليدوية والقدم) وفعاليتها وعيار ضغط الهواء بالعجلات ومتابعة نظافة الزجاج الأمامي والخلفي ، وتفقد الموجه الأمامي للمركبة (الإستيرنج)
- الطريق: من خلال التعاون مع المؤسسات الحكومية والخاصة في الدولة للمحافظة على طريق خالٍ من المعوقات أو الأعمال الإنشائية المعيقة لحركة المرور على الطريق ، وفي حال حدوثها يتم العمل على تأثيث الطريق بالشواخص اللازمة والضرورية للمحافظة على السلامة العامة ، وهذا لا يعفي مستخدمي الطريق من زيادة الإنتباه أثناء استخدامهم لطريق يتم عمل إنشاءات عليه .(البدر،2013:

(12)

العنصر البشري : وينقسم إلى قسمين :-

- أ- السائقين: (السائق هو الشخص الذي يتولى قيادة إحدى المركبات في الطريق العام، وهو ملتزم بتطبيق قواعد السير والمرور أثناء استخدامه للطريق).
- ب- المشاة: (المشاة هم الأفراد أو الجماعات الذين يستخدمون الشوارع والطرق سيراً على الأقدام).

إن الحوادث المرورية ما تزال تحصد أرواح العديد من المشاة . وبما أننا جميعاً نستخدم الطريق كمشاة في بعض الأحيان ، فقد بات ضرورياً أن نستعين بمساعدة بعضنا بعضاً لنعم السلامة على الجميع في مدنا ، إذ أن حوادث السير التي يذهب ضحيتها المشاة ما تزال من المشكلات الأكثر خطورة

، ولا شك أن التعاون المتبادل بين كل من السائقين والمشاة من شأنه أن يساعد إلى حد بعيد في تعزيز فرص السلامة على الطريق. (البدر، 2013: 56)

تحتوى معظم الطرق على معابر علوية وأرصفت مشاة وجزر للسلامة وممرات عبور للمشاة وحواجز وإشارات مرورية تساعد على توجيه حركة السير والفصل بين حركة السيارات والمشاة ، غير أن هذه الضوابط الهندسية لم تثبت كفاءتها وجدواها في منع حوادث المشاة . كما أن هناك عاملان إضافيان وراء سلامة المشاة : السلوك المسؤول من جانب المشاة ، والسلوك المسؤول من جانب السائقين.

مسؤوليات المشاة :-

- سر على الرصيف أو في أقصى الجانب الأيسر من الطريق مواجهاً السيارات القادمة وبذلك يمكنك رؤية السيارات القادمة بسهولة كما يمكن للسائقين رؤيتك بوضوح . وفى المساء ارتد ملابس عاكسة للضوء أو فاتحة الألوان حتى يتسنى للسائقين رؤيتك بوضوح أكثر .
- اعبر الشارع دائماً من الأماكن المخصصة لعبور المشاة وراقب حركة المرور ، ولا تعبر إلا بعد التأكد من سلامة العبور ، فمن الأسلم لك أن تعبر من معابر المشاة ولا تعبر من وسط رصيف الشارع ، لأن السائقين يكونون أكثر انتباهاً للمشاة عند المناطق المخصصة للعبور .
- راقب إشارات المرور ، ولا تعبر إلا عندما تكون الإشارة خضراء أو تضيء لك عبارة "اعبر" ، وانتظر عند زاوية الرصيف عندما تكون الإشارة حمراء أو تضيء لك عبارة "لا تعبر" .

مسؤوليات السائقين:-

إذا كنت سائقاً ، فأنت مسؤول عن السماح للمشاة بالسير وعبور الشارع بسلام ، وتذكر أنك تحتمي داخل الجسم المعدني لسيارتك ، بينما المشاة العزل معرضون للخطر ولا يحتمون بشيء .

فيما يلي بعض النقاط التي تساعدك على تأمين سلامة المشاة أثناء السياقة :

- التزم بجميع قواعد المرور وأنظمته ، وتوقف عند كل علامات الوقوف ، وتفيد بإشارات المرور الضوئية ولوحات الطريق الإرشادية والتحذيرية.

- قف دائماً عند معابر المشاة ، وامنحهم أولوية العبور ، وعند اقترابك من أحد التقاطعات اعمل على تخفيف السرعة وانتبه لوجود المشاة من الأطفال وكبار السن خاصة.

- لا تتجاوز مطلقاً حدود السرعة المقررة ، وخفف السرعة عندما تمر بمنطقة مدارس أو ملاعب أو في شوارع الأحياء السكنية.

دور الأسرة في السلامة المرورية:-

تعتبر الأسرة مدرسة الطفل الأولى وينتظر منها القيام بدورها في مجال تحقيق السلامة من خلال غرس مفاهيم الوعي المروري في نفوس الأطفال للمحافظة على حياتهم لأن في ذلك ضمان لازدهار المجتمع الذين يمثلون مستقبله .

إن المسؤولية الكبرى في غرس الوعي المروري لدى الأبناء داخل الأسرة تقع على كاهل الوالدين في المقام الأول لأن الطفل باندفاعه وعفويته لا يدرك أخطار الطريق ومن هذا المنطلق فإن الاهتمام بسلامته وتنمية الوعي المروري لديه واجب على جميع أفراد الأسرة فعليهم مراقبة تصرفات الأبناء وتوجيههم ومنعهم من اللعب في الأماكن الخطرة وإرشادهم إلى ما يلي : (الشعوان،2006: 87):

- الابتعاد عن اللعب في وسط الطرق العامة .
 - عدم اللعب بين المركبات.
 - عدم اللعب بالكرة أو أي لعبة أخرى بالقرب من الطريق.
 - عدم اللعب بين الأشجار المتواجدة في الطرق العامة.
 - زيارة الحقائق المرورية من قبل الأسرة ، واستغلال هذه الزيارات لتمرير بعض الملحوظات لأطفالهم وإعطائهم جرعة من الثقة في التعامل مع العناصر المرورية .
 - دور المدرسة في السلامة المرورية :-
- إن المدرسة هي الصرح الذي يتلقى فيه الطالب العلوم والتربية في مختلف المجالات ويمكن لها من خلال غرس الوعي المروري في نفوس الطلاب المساهمة الفعالة في تحقيق السلامة المرورية : (السيف، 2010: 55)
- لأن الطلبة الصغار أكثر عرضة للحوادث من غيرهم.
 - لأنهم عادة ما يعبرون الطريق من الأماكن الخطرة ، ولا ضير في أن يقوم الآباء بتدريب أبنائهم على كيفية التعامل مع عبور الطريق .
 - أو يلعبون في المسارات المخصصة لسيار المركبات دون الوعي بخطورة حركة المرور عليه.
 - تشجيع المدارس على القيام بزيارات للحدائق المرورية وباستمرار .
- وهنا يأتي دور المدرسة التي يجب أن تحرص على تعليم الطالب قواعد وآداب المرور وتخلق لديه الوعي المروري اللازم للمحافظة على سلامته وتساعد على فهم واستيعاب مفاهيم ومتطلبات السلامة المرورية من خلال :

- تعليمه أصول التصرف أثناء الصعود في المركبة والنزول منها والتصرف فيها أثناء تحركه.
- تعليمه طرق الاستخدام الصحيح للطريق وتجنب التصرفات الخاطئة التي تشكل خطراً على سلامته كعدم الانتباه أثناء العبور أو اللعب في الأماكن غير المناسبة

الإشارات الضوئية

يُذكر أن أول إشارة ضوئية قد وضعت في عام 1869 م في المملكة المتحدة البريطانية، وقد صمّمها جون بيك نايت المهندس الذي كان يعمل في السكك الحديدية، فكان شكل الإشارات وعملها يماثل الموجودة ضمن السكك الحديدية في تنظيم حركة القطارات، فكانت الإشارات المرورية الضوئية هي أول الإشارات التي استعملت اللونين الأحمر والأخضر فقط، ويُذكر بأنّه كان يقف شرطياً بجانبها، وهو من يقوم بتغييرها مراعيّاً بذلك زحمة الطرق إن كان من ناحية السيارات أم من ازدحام المارة، إلّا أنّ هذه الإشارة المرورية الأولى ما لبثت بعد عامين أن انفجرت، وقد أصابت العديد من الأشخاص بأذى، وتوفّي الشرطي الذي يعمل طوال اليوم على تغيير ألوانها، ومن ثم أخذت في التطور، لتصبح بشكلها الأوتوماتيكي والذي يكون عادة خاضعاً لنظام توقيت، أو يتمّ التحكم به من خلال الأجهزة الموضوع للمراقبة. (الصقر، 2009: 23) وتُعتبر هذه الإشارات من منظومة حركة السير الرئيسية والهامة، بل هي الأهم في هذه المنظومة، إذ أنّها توضع عند تقاطع الطرق والمفارق، ولذلك نجد لعملها ووجودها الأهمية الكبرى في تنظيم السير بسلاسة، ممّا يمنح للعابرين السلام والأمان، وخاصّة في الفترات التي تُعرف بذروة حركة السير، فتقوم بالسيطرة على حركة المرور في وقت تدفقها الكبير، عرف الإشارات المرورية الضوئية في معظم دول العالم بلونها الأحمر الذي يعني توقّف السيارات ليُسمح للمارّين بالعبور، والأخضر الذي يعني عبور السيارة ليتوقّف المارة عن العبور، إلّا أنّه قد أُضيف لهذه الألوان

اللون البرتقالي الذي يعني التهيؤ والاستعداد للتوقف، وتطبق قوانين إشارات المرور أيضاً على حركة الدراجات النارية. (عبدة، 2012: 80) ولقد قُدِّر عدد الأرواح التي تحافظ عليها الإشارات الضوئية وتتقدها من الإصابات والحوادث المرورية، ما يساوي أحد عشر ألف روح سنوياً، مما يدل على أن وجود الإشارات وعملها بشكل مستمر هو أكثر اختراع يحفظ سلامة الإنسان، وأنها وفيّة للغاية التي صنعت لأجلها.

يبقى أن نشير إلى أن الإشارات المرورية ليست فقط ضوئية، وإنما هنالك عدّة لوحات مرسوم عليها بشكل رموز، تأخذ أشكال عديدة، منها الدائري، ومنها ذات الشكل المثلث، ومنها أيضاً المتوازي، ولكل منها صيغة تحذيرية تنبيهية، يكون بداخلها رسمة معينة، يتم تعريف جميع سائقي المركبات في العالم، ويجري لهم الفحص المرافق لفحص القيادة الذي يجري في مدارس تعليم القيادة، قبل منح الأشخاص شهادات بالسماح لهم بالقيادة. (الغامدي، 2008: 5)

آداب المرور:

تعتبر آداب المرور على أنها التقيد بقواعد المرور التي فرضتها الدولة على كيفية المشي والسير في المركبات سواء في الشوارع العامة أو الطرقات ، وتشمل قواعد المرور الامور التاليه : نظام السير والوقوف ومستوى السرعة والاتجاهات والأولويات في المرور والسير ، حيث توجد كل هذا القواعد على شكل إشارات إلزامية وإرشادية بشكل مكتوب أو مرسومة يتم توزيعها على الشوارع والطرقات للتقيد بها ومن أجل أن يتذكر السائق والمشاة ما يجب عليه فعله عند رؤيتها ومنها الاشارات الضوئية التي تنظم السير على التقاطعات ، والخطوط الارضية المرسومة على الشوارع لمعرفة الاتجاهات للسائقين ، بالاضافة الى رجال شرطة السير الموزعين في الكثير من الاماكن لتنظيم السير وضبط المخالفين ، كل ذلك للحفاظ على سلامة السائقين والمشاة والمنشآت ، تم توحيد قواعد المرور في كل دول العالم وذلك تسهيلاً على الناس عند السفر لأي بلد ، فعندما يلتزم السائقون والمشاة بقواعد

وآداب المرور فذلك يوفر له الأمان لكل الناس على الطرقات ، ويعتبر من حسن الاخلاق وحضارة الناس .

آداب المرور على الطريق:

• الالتزام بحزام الأمان للسائق ومن يركب معه ، وأن يكون الاطفال في الكرسي الخلفي للسيارة .

• الإلتزام بترك مسافة كافية ما بينك وما بين السيارة التي تسير أمامك .

• الإلتزام بالسرعة المحددة على الطريق .

• الإلتزام التام بالمسرب الخاص بك وعدم تغيير الاتجاه الى مسرب آخر بشكل مفاجيء

• إستخدام إشارة الانعطاف عند الانحراف الى اليسار أو الى اليمين .

• الإلتزام التام بالإشارة الضوئية والمرورية.(ابراهيم،2007: 43)

• إلتزام المشاة بالاماكن المخصصة لعبورهم .

• مساعدة كبار السن والعجزة أو ذو الاحتياجات الخاصة في قطع الشارع .

• عدم التحرش بالآخرين وخاصة بالنساء .

• المحافظة على نظافة الطريق فهي ملك لعامة الناس .

• عدم إزعاج الناس بصوت الزامور بدون ضرورة لازمة .

• غض البصر على الطريق فهو مما دعى له ديننا الاسلامي الحنيف .

• إفشاء السلام والتحية بين الناس مما يؤدي الى المحبة والمودة بين الناس كما

أوصانا بها سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم.

• عدم رمي النفايات على الطريق خلال قيادة السيارة حتى لا تتسبب بوقوع حوادث

أو إيذاء الناس والإلتزام برمي النفايات في أماكنها المخصصة (البدر،2013:

ثانياً :- دراسات سابقة

- 1-دراسة "الزياتي 2004" :- وقد هدفت الدراسة الى التعرف على مستوى الوعي المروري لدى اطفال الروضة ، وتكونت عينة البحث من 120 طفلاً وطفلة في رياض الاطفال بواقع 70 من الذكور و 50 من الإناث ، وأستخدمت الوسائل الأحصائية المناسبة ، وقد توصلت الدراسة الى وجود فروق دالة احصائياً في مستوى الوعي المروري ولصالح عينة الذكور،(الزياتي،2004: 23)
- 2-دراسة "مرسي 2008" :- وقد هدفت الدراسة الى التعرف على مستوى الوعي في الحوادث المرورية لدى تلاميذ المرحلة الابتدائية ، وتكونت عينة البحث من 460 تلميذا وتلميذة من المدارس الابتدائية في كفر الشيخ بمصر بواقع 240 من الذكور و 220 من الإناث ، وأستخدمت الوسائل الأحصائية المناسبة ، وقد توصلت الدراسة الى وجود فروق دالة أحصائياً بين العينتين ، مع وجود فروق دالة أحصائياً لصالح عينة الاناث .(مرسي ، 2008 : 5).
- 3- دراسة "النجاحي ونصار 2009" :- وقد هدفت الدراسة الى التعرف على مستوى الوعي المروري والسكاني لدى اطفال الرياض ، وتكونت عينة البحث من 60 طفلاً وطفلة برياض الاطفال بطنطا بمصر ، بواقع 30 من الذكور و 30 من الإناث ، وأستخدمت الوسائل الأحصائية المناسبة ، وقد توصلت الدراسة الى وجود فروق دالة أحصائياً بين العينتين في مستوى الوعي المروري، لصالح عينة الذكور،وان الوعي السكاني اكثر عند الاناث.(النجاحي ونصار ، 2009 : 14).
- 4- دراسة "الغامدي والغامدي 2010" :- وقد هدفت الدراسة الى التعرف على مستوى الثقافة المرورية لدى طلبة المرحلة الاعدادية ، وتكونت عينة البحث من 900 طالبا وطالبة من المدارس الاعدادية في محافظة جدة بالسعودية، بواقع 400 من الذكور و 500 من الإناث ، وأستخدمت الوسائل الأحصائية المناسبة ، وقد توصلت الدراسة الى وجود فروق دالة أحصائياً بين العينتين في مستوى الثقافة

المرورية، لصالح عينة الذكور، وإن المخالفات المرورية أكثر عند الذكور بشأن السرعة. (الغامدي والغامدي ، 2010 : 7).

5-دراسة "البدر 2013" :- وقد هدفت الدراسة الى التعرف على مستوى التوعية المرورية لدى طلبة الكليات في جامعة الملك خالد بن عبدالعزيز ، وتكونت عينة البحث من 690 طالبا وطالبة من كليات جامعة الملك خالد بن عبد العزيز بالسعودية، بواقع 420 من الذكور و 270 من الإناث ، وأستخدمت الوسائل الأحصائية المناسبة ، وقد توصلت الدراسة الى وجود فروق دالة أحصائياً بين العينتين في مستوى التوعية المرورية، لصالح عينة الإناث، وإن المخالفات المرورية أكثر عند الذكور بشأن الانتباه. (البدر ، 2013 : 6).

الفصل الثالث

إجراءات البحث ومنهجيته

أولاً: منهجية البحث:

أعتمد البحث الحالي المنهج الوصفي لتحقيق أهدافه، والمنهج الوصفي هو المنهج الذي يعتمد على دراسة الواقع أو الظاهرة كما توجد في الواقع، ويهتم بوصفها وصفاً دقيقاً من خلال التعبير النوعي الذي يصف الظاهرة ويوضح خصائصها، أو التعبير الكمي الذي يعطي وصفاً رقمياً يوضح مقدار وحجم الظاهرة (عباس وآخرون، 2011: 47)

ثانياً: مجتمع البحث :

يتحدد مجتمع البحث الحالي بطلاب المرحلة الإعدادية في مدارس مديرية تربية بغداد الرصافة الأولى، للصفين الرابع والسادس وللعام الدراسي (2022-2023) ولكلا الجنسين ، الذين يبلغ عددهم (16845) طالباً وطالبة وموزعين على (42) مدرسة بواقع (7164) من الذكور و (9681) من الإناث والجدول (1) يوضح مجتمع البحث .

جدول (1)

يوضح مجتمع البحث حسب الجنس والصف

المجموع	الصف السادس	الصف الرابع	المدارس الاعدادية
7164	2853	4311	للبنين
9681	3840	5841	المدارس الاعدادية للبنات
16845	6693	10152	المجموع

ثالثا : عينة البحث :

يتطلب بناء مقياس الوعي المروري لدى طلاب المرحلة الاعدادية في البحث الحالي ، اختيار عينات عدة ، لذلك سيوضح الباحث كيفية اختيار العينات في كل تطبيق ضمن اجراءات البحث .

رابعا : أداة البحث :

تحقيقاً لأهداف البحث الحالي ، قام الباحث ببناء (أداة البحث) الوعي المروري ، وفيما يلي أهم الخطوات والاجراءات التي أتبع :

أ- التخطيط للمقياس وتحديد المفهوم وتحديد المجالات: بعد اطلاع الباحث على الادبيات والمقاييس ذات العلاقة لمقياس الوعي المروري ، فقد تبين أن اغلب تلك المقاييس والدراسات السابقة منها "دراسة الزياتي 2004" ودراسة النجاشي ونصار 2009" ودراسة الغامدي والغامدي 2013" ذات الصلة بالموضوع قد تحددت بالموشرات التي تدل على مستوى الثقافة او الوعي المروري لدى الافراد من خلال احترام حقوق الآخرين بالعبور والاجتياز او التقيد بالتعليمات المرورية الخاصة باحترام القيادة في الشارع.

ب- صياغة الفقرات: بعد أن قام الباحث ، ومراجعتِه للأدبيات والمقاييس ذات العلاقة بموضوع البحث الحالي ، فقد صيغت فقرات المقياس بواقع (49) فقرة، ولكل فقرة اربعة بدائل وهي(دائما، احيانا، نادرا، ابدا) والتي تمثل مستوى الوعي المرورى لعينة البحث الحالي وقد راعى الباحث صياغة الفقرات بصيغة المتكلم وبأسلوب العبارات التقريرية وبلغة واضحة ومفهومة . والملحق (1) يوضح مقياس الوعي المرورى بصورته الاولى .

صدق الفقرات وصلاحيتها :-

الصدق هو الخاصية السايكومترية التي تكشف عن مدى تأدية المقياس للغرض الذي أعد من أجله (عودة ، 1985 : 163) ، فالصدق من المفاهيم الأساسية التي يجب التأكد منها عندما يراد تطبيق أي أداة ، وتم الحصول على الصدق الظاهري لغرض التعرف على مدى صلاحية الفقرات ، من خلال عرضها بصيغتها الأولى على مجموعة من الخبراء والمختصين في التربية وعلم النفس ملحق (2) للحكم على صلاحية الفقرات في قياس الوعي المرورى والبالغ عددهم (12) خبيراً، وقد حلت أجابات الخبراء وعدت كل فقرة صادقة إذا ما اتفق على صلاحيتها (80%) فأكثر من الخبراء ، وبذلك أصبح عدد الفقرات بمجموعها الكلي (49) فقرة كما في الملحق (3) .

عينة وضوح التعليمات :

قام الباحث بتطبيق مقياس الوعي المرورى على عينة استطلاعية بلغت (40) طالب وطالبة اختيروا عشوائياً من اربع مدارس للاعدادية بواقع (20) طالب و (20) طالبة ، لغرض التعرف على وضوح تعليمات المقياس ووضوح فقراته وبدائل الأجابة ، والتعرف على الوقت المحدد للأجابة على المقياس ، والصعوبات التي قد تواجه الطلبة لغرض تلافيها قبل تطبيق المقياس بصورته النهائية ، وبعد اجراء هذا التطبيق الأولي الاستطلاعي ، تبين أن

جميع فقرات المقياس وتعليماته واضحة لدى جميع الطلاب ، وأن متوسط الوقت المستغرق لديهم للإجابة على المقياس مقداره (29) دقيقة .

عينة التحليل الاحصائي :

لقد اعتمد الباحث في اختيار عينة التحليل الاحصائي على الطريقة العشوائية التطبيقية ، حيث بلغت (200) طالباً وطالبة من (10) مدارس موزعين بالتساوي وفق متغيري الجنس والتخصص ، بواقع (100) طالب و(100) طالبة، ويؤكد نانلي 1978 ، بهذا الصدد أن نسبة عدد أفراد العينة الى عدد الفقرات يجب أن لا يقل عن نسبة (10,5) لعلاقة ذلك بتقليل فرصة الصدفة في عملية التحليل الاحصائي (: Nunnally 1978 , 262) والجدول رقم (2) يوضح ذلك .

جدول (2)

يوضح حجم عينة التحليل الاحصائي موزعين حسب الجنس والصف

المجموع	عدد الطلبة		المدارس الاعدادية للذكور	ت
	الصف السادس	الصف الرابع		
20	10	10	حمورابي	1
20	10	10	الشهيد قاسم	2
20	10	10	الزهاوي	3
20	10	10	ابن الاثير	4
20	10	10	الامل	5
المجموع	الصف السادس	الصف الرابع	المدارس الاعدادية للإناث	
20	10	10	الطليعه	1
20	10	10	حيفا	2
20	10	10	حليمه السعدية	3
20	10	10	الآفاق	4
20	10	10	الاماني	5
200	100	100	المجموع الكلي	

تصحيح المقياس وأيجاد الدرجة الكلية :

يقصد بتصحيح المقياس وإيجاد الدرجة الكلية ، وضع درجة لاستجابة المفحوص على كل فقرة من فقرات المقياس ، ومن ثم جمع هذه الدرجات لأيجاد الدرجة الكلية لكل استمارة ، وقد صحت الدرجات على أساس (49) فقرة بعد أن أعطيت أربعة بدائل للأجابة وهي (دائماً ، أحياناً ، نادراً ، أبداً) يقابلها سلم درجات (4 ، 3 ، 2 ، 1) ، وبهذه الطريقة حسبت الدرجة الكلية لكل مستجيب من خلال جمع درجاته على فقرات المقياس ، وعليه فإن الدرجة العليا التي يمكن أن يحصل عليها المستجيب على المقياس هي

(196) درجة وتمثل الوعي المروري العالي ، والدرجة (49) تمثل الوعي المروري الواطئ ، واعتمدت هذه العينة لأغراض التحليل الاحصائي للفقرات . ولزيادة الاطمئنان ولغرض التعرف على مدى قرب درجات عينة التحليل الاحصائي من التوزيع الاعتدال (الطبيعي) أو بعدها عنه ، ارتأى الباحث حساب بعض المؤشرات الاحصائية كالتفرطح والالتواء لدرجات عينة التحليل الاحصائي لفقرات مقياس الوعي المروري وكما موضح في الجدول (3) .

جدول (3)

المؤشرات الاحصائية لعينة التحليل الاحصائي

الدرجة	المؤشرات الاحصائية
125	الوسط الحسابي
105	الوسيط
90	المنوال
0, 54	الخطأ المعياري
3,43	الانحراف المعياري
11,76	التباين
0,421	التفرطح
0,752-	الالتواء
155	اعلى درجة
75	ادنى درجة
80	المدى

ومن خلال المؤشرات الأحصائية لعينة التحليل الأحصائي يتضح للباحث إن توزيع درجات افراد عينة التحليل الأحصائي على المقياس تقترب من التوزيع الاعتدالي وفقاً لقيمة معامل الالتواء البالغة (-0,752) وان الفرق يسير بين معامل التفرطح البالغ (0,421) ومعامل التفرطح للتوزيع أاعتدالي البالغ (0,322) .

الخصائص السيكومترية للفقرات

1- حساب القوة التمييزية للفقرات: ولحساب القوة التمييزية لفقرات مقياس الوعي المروري استخدم الباحث طريقة المجموعتين المتطرفتين في الدرجة الكلية ، ورتبت الدرجات ترتيباً تنازلياً من أعلى درجة كلية ، الى أقل درجة كلية لافراد عينة التحليل الأحصائي للفقرات ، البالغ حجمها (200) طالب وطالبة ثم حددت المجموعتان المتطرفتان في الدرجة الكلية نسبة 27% في كل مجموعة فبلغ عدد الافراد في كل من المجموعة العليا والمجموعة الدنيا (54) طالب وطالبة ، ثم حسبت دلالة الفرق في درجات كل فقرة بين المجموعتين المتطرفتين باستخدام الاختبار التائي $t - test$ ، لعينتين مستقلتين فاتضح للباحث أن فقرات المقياس جميعها لها قدرة على التمييز بمستوى دلالة (0,05) لان اصغر قيمة تائية محسوبة لدلالة الفرق فيها اكبر من القيمة التائية الجدولية (1.96) وبدرجة حرية (106) والجدول (4) يوضح القوة التمييزية لفقرات مقياس الوعي المروري .

الجدول (4)

القوة التمييزية لفقرات مقياس الوعي المروري بأسلوب المجموعتين المتطرفتين

الاختبار التالي	المجموعة الدنيا		المجموعة العليا		رقم الفقرة	الاختبار التالي	المجموعة الدنيا		المجموعة العليا		رقم الفقرة
	الانحراف	المتوسط	الانحراف	المتوسط			الانحراف	المتوسط	الانحراف	المتوسط	
13.12	1.10	2.07	1.02	3.27	26	11.41	1.04	2.46	0.92	3.24	1
10.90	0.79	1.43	1.47	2.37	27	8.76	1.21	2.14	1.16	3.79	2
9.83	1.29	2.11	1.21	3.04	28	9.80	1.24	2.04	1.15	3.11	3
8.61	1.28	2.58	1.10	3.19	29	6.19	1.36	2.34	1.37	3.67	4
5.05	1.31	2.37	1.47	3.48	30	7.38	1.40	1.02	0.87	2.38	5
6.77	1.15	1.88	1.51	2.32	31	10.08	1.02	1.79	1.27	3.61	6
6.07	1.37	1.45	0.93	2.58	32	5.57	1.51	2.38	1.44	3.67	7
9.11	1.41	2.53	1.05	3.32	33	10.15	1.11	1.60	1.39	3.6	8
6.66	0.93	1.49	1.37	2.72	34	8.16	1.26	2.95	0.89	3.35	9
0.26	1.02	1.93	1.19	3.11	35	4.86	1.36	2.09	1.44	3.16	10
5.92	0.62	1.17	1.56	2.28	36	13.42	1.02	1.67	1.12	3.12	11
7.31	1.47	2.41	1.35	2.04	37	10.96	1.23	2.28	1.01	3.23	12
10.92	1.22	2.12	1.18	3.19	38	7.33	1.31	2.30	1.33	3.14	13
6.87	1.50	2.85	1.09	2.27	39	11.50	1.08	2.01	1.12	3.01	14
6.00	0.80	1.27	1.54	2.43	40	7.78	1.14	1.82	1.43	2.41	15
5.69	1.19	1.66	1.57	2.91	41	10.12	1.38	1.45	1.10	3.69	16
7.65	1.33	2.72	1.16	3.23	42	5.92	1.51	2.44	1.31	3.76	17
4.32	0.51	1.61	1.31	3.16	43	10.04	1.10	2.65	0.96	3.29	18
6.54	1.40	1.77	1.65	3.25	44	11.50	0.85	1.25	1.20	3.66	19
6.00	0.80	1.27	1.54	2.43	45	7.78	1.14	1.82	1.43	2.41	20
5.69	1.19	1.66	1.57	2.91	46	10.12	1.38	1.45	1.10	3.69	21
7.65	1.33	2.72	1.16	3.23	47	5.92	1.51	2.44	1.31	3.76	22
4.32	0.51	1.61	1.31	3.16	48	10.04	1.10	2.65	0.96	3.29	23
6.54	1.40	1.77	1.65	3.25	49	11.50	0.85	1.25	1.20	3.66	24
						7.78	1.14	1.82	1.43	2.41	25

صدق الفقرات :

يعد حساب صدق الفقرة من خلال ارتباطها بمحك خارجي أو داخلي أكثر أهمية من صدقها المنطقي (Hlemstajer , 1966 , 90)، أي أن كل فقرة تهدف الى قياس الوظيفة نفسها التي تقيسها الفقرات الاخرى (احمد ، 1981 : 293) وتشير " انستازي " 1988 الى أن صدق الفقرات يحسب من خلال ارتباطها بمحك خارجي أو داخلي وفي حالة عدم توافر محك خارجي فأن أفضل محك داخلي هو الدرجة الكلية للمقياس (Anastasi , 1988 , 211) ، لذا عمد الباحث في معرفة صدق الفقرات بحساب معامل ارتباط بيرسون Person بين درجات كل فقرة والدرجة الكلية للمقياس لدى عينة تحليل الفقرات احصائيا البالغ حجمها (400) طالب طالبة ، فاتضح للباحث أن جميع فقرات مقياس الوعي المروري صادقة في قياس ما وضعت من اجل قياسه لان معاملات ارتباطها بالدرجة الكلية دالة احصائيا على مستوى دلالة لا يقل عن (0,5) أذ أن اصغر معامل ارتباط فيها أكبر من القيمة الجدولية (0,098) وبدرجة حرية (198) عند مستوى (0,05) والجدول (5) يوضح معاملات صدق فقرات مقياس الوعي المروري .

جدول رقم (5)

معاملات ارتباط فقرات مقياس الوعي المروري بالدرجة الكلية للمقياس

معامل الارتباط	الفقرة	معامل الارتباط	الفقرة	معامل الارتباط	الفقرة
0,87	35	0,62	18	0,81	1
0,74	36	0,74	19	0,69	2
0,76	37	0,81	20	0,54	3
0,59	38	0,82	21	0,64	4
0,63	39	0,69	22	0,67	5
0,62	40	0,62	23	0,58	6
0,82	41	0,67	24	0,62	7
0,80	42	0,84	25	0,62	8
0,69	43	0,81	26	0,82	9
0,71	44	0,64	27	0,64	10
0,82	45	0,62	28	0,65	11
0,78	46	0,79	29	0,62	12
0,87	47	0,62	30	0,81	13
0,74	48	0,74	31	0,69	14
0,76	49	0,81	32	0,54	15
		0,82	33	0,64	16
		0,69	34	0,67	17

الخصائص السيكمترية لمقياس الوعي المروري:

يعد حساب الخصائص القياسية السيكمترية من المستلزمات الأساسية لبناء المقاييس النفسية ، وكلما زاد عدد هذه الخصائص المحسوبة للمقياس أشار ذلك الى دقته وقدرته على قياس ما أعد لقياسه وامكن الوثوق به لقياس السمة التي أعد لقياسها. Zeller (77 : 1980 , carminses &)

صدق المقياس :

صدق المقياس يعتبر من الخصائص اللازمة في بناء الاختبارات والمقاييس النفسية، وهو من الخصائص السيكمترية التي يتطلب توافرها في المقياس النفسي قبل تطبيقه (Adams , 1966 , 144) ، لأنه يعبر عن قدرة المقياس على قياس السمة التي أعد لقياسها (Tyler & walsh , 1973 , 24) .

وقد تحقق الباحث من صدق المقياس من خلال المؤشرات الآتية :

1- الصدق الظاهري : يعتمد عادة الصدق الظاهري على فحص الخبراء منطقياً

لفقرات المقياس وتقدير مدى تمثيلها للسمة أو الخصيصة المراد دراستها (Anderson , 1965 , 136) . ولقد تحقق الباحث من الصدق الظاهري لمقياس الوعي المروري، وفقراته، ومجالاته من خلال تقديمه لمجموعة من الخبراء في التربية وعلم النفس ملحق رقم (1) وقاموا بتقدير صلاحية الفقرات كما تبدو ظاهرياً وقد حظيت بموافقة 80% فاكث من الخبراء .

2- صدق البناء : ويسمى أحياناً بصدق المفهوم أو صدق التكوين الفرضي ، ويدل

على مدى تمثيل المقياس لتكوين فرضي معين (ابو صالح ، 1996 : 284) ويمكن الاستدلال على مؤشرات صدق البناء من خلال ارتباط كل فقرة في المقياس مع الدرجة الكلية ، ومن خلال قدرة الفقرات على التمييز ، وقد تحقق الباحث لهذا النوع من الصدق في المقياس الحالي من خلال استخدام طريقة لاستخراج تمييز الفقرة وهي أسلوب المجموعتين المتطرفتين .

ثبات المقياس :

يعد الثبات من الخصائص القياسية المهمة للمقاييس النفسية الذي يشير الى اتساق درجات المقياس في قياس ما يجب قياسه بصورة منظمة ، وقد تحقق الباحث من ثبات المقياس من خلال استخدام طريقة إعادة الاختبار (Test Retes) والذي يسمى بمعامل الاستقرار عبر الزمن (Dawson , 1997 : 4) .

لذا تم تطبيق مقياس الوعي المروري والمتكون من (49) فقرة ، على عينة الثبات المكونة من (90) طالب وطالبة للصفين الرابع والسادس الاعدادي ، تم اختيارهم بالأسلوب العشوائي ، وقد أعيد تطبيق مقياس الوعي المروري على العينة نفسها بعد مرون فترة اسبوعين ، وحسبت العلاقة بين التطبيق الاول والتطبيق الثاني باستعمال معامل ارتباط بيرسون ، وبلغ معامل ثبات المقياس بهذه الطريقة (0,82) . ولقد بلغت نسبة التباين المشترك لمربع الارتباط (0,67) وهي أكبر من (0,50) مما يؤشر الى وجود علاقة حقيقية بين درجتي التطبيقين ، وكذلك استخرج الباحث الثبات بأسلوب ألفا كرونباخ بمعامل مقداره (0,85، 0) وبلغت نسبة التباين المشترك لمربع الارتباط (0,72، 0).
عينة التطبيق النهائي :

بعد أن أنهى الباحث واستكمل اعداد وبناء مقياس الوعي المروري والمكون من (49) فقرة والموضح في الملحق (4) ، فقد قام الباحث بتطبيق مقياس الوعي المروري بصورته النهائية على عينة بلغت (200) طالب وطالبة ، تم اختيارهم بالأسلوب العشوائي من الصفين الرابع والسادس الاعدادي ، من (10) مدارس ، وتم توزيع المقياس على عينة البحث النهائية، وقد بين الباحث للطلبة المستجيبين أن البحث لاغراض علمية مع مراعاة تثبيت المعلومات الموجودة في ورقة الأجابة وملئ حقول (المدرسة، الصف ، الجنس) ، وتم توضيح طريقة الأجابة عن فقرات المقياس واختيار بدائل الأجابة ، وبعد الانتهاء من تطبيق المقياس ، قام الباحث بتصحيح أجابات الطلبة عن فقرات المقياس البالغة (49) فقرة وحسبت الدرجة الكلية للطلاب بجمع الدرجات لكل بديل ولكل فقرة من فقرات المقياس كافة والجدول (6) يوضح عينة التطبيق.

جدول (6)

يوضح حجم عينة التطبيق النهائي موزعين حسب المدرسة و الجنس والصف

المجموع	عدد الطلبة		المدارس الاعدادية للذكور	ت
	الصف السادس	الصف الرابع		
20	10	10	الشهيد قاسم	1
20	10	10	حمورابي	2
20	10	10	المتنبي	3
20	10	10	المشراق	4
20	10	10	شباب الامه	5
المجموع	الصف السادس	الصف الرابع	المدارس الاعدادية للإناث	ت
20	10	10	حيفا	1
20	10	10	الاماني	2
20	10	10	العدالة	3
20	10	10	حليمة السعدية	4
20	10	10	الخليل	5
200	100	100	المجموع الكلي	

الوسائل الاحصائية :

استخدم الباحث الوسائل الاحصائية التالية بعد الاستعانة بالبرنامج الاحصائي

(spss) وكما يأتي :

1. الاختبار التائي (t -test) لعينتين مستقلتين لاستخراج القوة التمييزية بين المجموعتين المتطرفين لفقرات مقياس الوعي المروري ولمعرفة دلالة الفرق بين متوسطات الذكور والاناث والصف الرابع والسادس الاعدادي.
2. الاختبار التائي لعينة واحدة مستقلة لمعرفة مستوى الوعي المروري .
3. معامل ارتباط بيرسون لاستخراج العلاقة بين درجة كل فقرة والدرجة الكلية لمقياس الوعي المروري ومعامل الثبات بطريقة اعادة الاختبار .
4. القيمة التائية لاختبار دلالة معاملات الارتباط أذ استخدمت ليجاد الدلالة المعنوية لمعامل ارتباط بيرسون .
5. معامل الالتواء لمعرفة شكل التوزيع التكراري للدرجات بواسطة برنامج (S.pss) .
6. معامل التفرطح : لمعرفة منحنى التوزيع التكراري بواسطة برنامج (S.pss).
7. معادلة الفا كرونباخ: لحساب ثبات المقياس لقياس التجانس الداخلي للمقياس

الفصل الرابع

عرض النتائج ومناقشتها

يتضمن هذا الفصل عرضاً للنتائج التي تم التوصل إليها وفق أهداف البحث وعلى النحو الآتي :-

الهدف الأول : تحقق الهدف الأول الذي يتناول بناء وتطبيق مقياس الوعي المروري لدى طلاب المرحلة الاعدادية، خلال خطوات بنائه، والذي يعتبر (أداة) لقياس الوعي المروري والذي تم التحقق من خصائصه السيكمترية والمتكون من (49) فقرة .

الهدف الثاني : تحقق الهدف الثاني الذي يتناول تعرف مستوى الوعي المروري لدى طلاب المرحلة الاعدادية، فقد تم استخراج المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لدرجات أفراد العينة الكلية البالغة (200) طالب وطالبة والجدول (7) يوضح ذلك .

جدول (7)

نتائج الاختبار التائي لدرجات العينة على مقياس الوعي المروري .

العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الفرضي	القيمة التائية المحسوبة	القيمة التائية الجدولية	مستوى الدلالة	درجة الحرية
200	124	4,5	122,5	83,4	1,96	0,05	199

ويتضح من الجدول (7) أن المتوسط الحسابي لأفراد عينة البحث البالغة (200) طالب وطالبة قد بلغ (124) درجة وبانحراف معياري (4,5) درجة ، بينما كان المتوسط الفرضي (122,5) درجة، وباستخدام الاختبار التائي لعينة واحدة ظهرت القيمة التائية المحسوبة البالغة (83,4) أكبر من القيمة التائية الجدولية البالغة (1,96) عند مستوى دلالة (0,05) وبدرجة حرية (199) أي ان هناك فروق ذات دلالة احصائية بين المتوسط الفرضي والمتوسط الحسابي، وأن افراد عينة البحث لديهم مستوى من الوعي المروري اعلى من المتوسط، الفرضي ويعزو الباحث سبب ذلك ان معظم افراد عينة

البحث يمتلكون هم او ذويهم سيارات بالاضافة الى تنوع وسائل التواصل الاجتماعي التي كان لها الاثر الكبير في زيادة الوعي المروري لديهم.

الهدف الثالث :

التعرف على دلالة الفروق في الوعي المروري تبعاً لمتغير الجنس (ذكور ، أناث) ولتحقيق ذلك ، استخدم الباحث الاختبار التائي (t-test) لعينتين مستقلتين ، أذ بلغ المتوسط الحسابي على المقياس لدرجات الذكور البالغ عددهم (100) طالب (97,41) درجة ويا انحراف معياري مقداره (4,33) ، أما الاناث البالغ عددهم (100) طالبة فقد بلغ المتوسط الحسابي على المقياس (105,35) درجة ويا انحراف معياري مقداره (5,47) وكما موضح في الجدول رقم (8)

جدول (8)

نتائج الاختبار التائي لعينتين مستقلتين لدرجات الذكور والاناث

المتغيرات	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	القيمة التائية المحسوبة	القيمة التائية الجدولية	مستوى الدلالة	درجة الحرية
ذكور	100	97,41	4,33	12,70	1,96	0,05	198
أناث	100	105,35	5,47				

وعند تطبيق الاختبار التائي لعينتين مستقلتين، ظهر أن الفرق دال احصائيا عند مستوى (0,05) ، اذ بلغت القيمة التائية المحسوبة (12,70) وهي أكبر من القيمة التائية الجدولية (1,96) وبدرجة حرية (198) وهذا يعني وجود فروق ذات دلالة احصائية بين درجات الذكور والاناث، ولصالح عينة الاناث على مقياس الوعي المروري. ويفسر الباحث سبب وجود هذا الفرق ، على مقياس الوعي المروري ، ان عينة الاناث اكثر حرصا واهتماما بالثقافة المرورية والعقلانية والهدوء بقيادة السيارة بعكس الذكور.

الهدف الرابع : التعرف على دلالة الفروق في الوعي المروري تبعاً لمتغير الصف (الرابع، السادس) ، فقد استخدم الباحث الاختبار التائي لعينتين مستقلتين ، أذ بلغ المتوسط الحسابي على المقياس لدرجات الصف الرابع (95) درجة والبالغ عددهم (100) طالباً وطالبة وبانحراف معياري مقداره (5,6) درجة ، أما الصف السادس فقد بلغ المتوسط الحسابي (102) درجة والبالغ عددهم (100) طالب وطالبة وبانحراف معياري مقداره (4,5) درجة والجدول (9) يوضح ذلك.

جدول (9)

نتائج الاختبار التائي لعينتين مستقلتين لدرجات الصفين الرابع والسادس

الصف	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	القيمة التائية المحسوبة	القيمة التائية الجدولية	مستوى الدلالة	درجة الحرية
الرابع	100	95	5,6				
السادس	100	102	4,5	5,30	1,96	0,05	198

ويتضح من الجدول (9) أن القيمة التائية المحسوبة (5,30) هي اكبر من القيمة التائية الجدولية (1,96) بمستوى دلالة (0,05) ، مما يشير الى وجود فروق ذات دلالة احصائية بين درجات عينة الصفين الرابع والسادس على مقياس الوعي المروري ولصالح عينة الصف السادس الاعدادي.

ويفسر الباحث سبب وجود فروق معنوية بين عينة الصف الرابع والسادس ، الى أن عينة الصف السادس اكبر عمرا ولديهم مستوى انفعالي مستقر واكثر ادراك وحرصا بالثقافة المرورية ووعيا بتطبيق التعليمات المرورية.

الفصل الخامس

أستنتاجات البحث وتوصياته ومقترحاته.

الاستنتاجات :

في ضوء نتائج البحث الحالي يمكن التوصل الى الاستنتاجات التالية .:

- 1- أن مقياس الوعي المروري، يتمتع بخصائص سيكومترية قياسية جيدة تم التحقق منها ضمن خطوات بناء المقياس.
- 2- أن درجة الوعي المروري لدى عينة البحث أعلى من المتوسط الفرضي للمقياس.
- 3- وجود أثرا للجنس في الوعي المروري ولصالح عينة الاناث.
- 4- وجود اثرا للصف أثر في الوعي المروري ولصالح عينة الصف السادس.

التوصيات :

على ضوء نتائج البحث يوصي الباحث ما يلي :

- 1- استخدام مقياس الوعي المروري من قبل مدراء المدارس في تشخيص الثقافة المرورية في المدارس الاعدادية
- 2- توجيه الاسرة والمجتمع والمدرسة بضرورة متابعة أبنائهم واعتماد الاساليب التربوية الاجتماعية والاخلاقية الصحيحة في تنمية ثقافتهم المرورية.
- 3- اقامة لقاءات وندوات متكررة بين ادارات المدارس والمرشد التربوي من جهة والطلاب من جهة اخرى لغرض تعزيز الثقافة المرورية لديهم.

المقترحات :

واستكمالاً للبحث الحالي يقترح الباحث ما يأتي :

- 1- اجراء دراسة مماثلة على طلبة المرحلة المتوسطة ومقارنة نتائجها مع الدراسة الحالية .
- 2- بناء برنامج ارشادي وتعليمي من اجل تنمية الوعي المروري لدى الطلبة الذين يعانون منه .
- 3- اجراء دراسة مماثلة للوعي المروري وعلاقته بمتغيرات مثل مستوى التحصيل الدراسي للابوين او المستوى الاقتصادي للأسرة .
- 4- ادخال مادة الثقافة المرورية ضمن المنهاج الدراسي للطلبة.

المصادر العربية:

- 1- ابو صالح ، محمد صبحي (1996) : مقدمة في الاحصاء عمان ، مركز الكتاب الاردني .
- 2- إبراهيم، بن يوسف ، الإشكالية الثقافية لظاهرة حوادث المرور ، بحث مقدم للحلقة الدراسية الخامسة لمنظمة عواصم المدن الإسلامية . سلامة الطرق والحد من الحوادث المرورية ، أنقره ، تركيا، 2007 .
- 3- جلبي، علي عبد الرزاق ، تصميم البحث الاجتماعي ، الأسس والاستراتيجيات، الإسكندرية : دار المعرفة الجامعية ، 1986م .
- 4- جمال، عبد المحسن عبد العال ، الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها ، ورقة علمية قدمت في " الندوة العلمية الأربعون أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور " أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض 2011 .
- 5- البدر ، حمود عبدالعزيز ، فعالية التوعية المرورية للحد من الحوادث ، المؤتمر الأول للسلامة المرورية ، الرياض، 2013.

- 6- السيف ، عبدالجليل وآخرون ، دراسة أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في كل من منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية ووسائل تلافيها ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، الرياض ، 2010.
- 7- الشعوان ، محمد ، أسباب الحوادث المرورية ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2006.
- 8- الصقر ، عبد الله ، مشكلة حوادث المرور في المملكة العربية السعودية من واقع الإحصاءات الرسمية ، ورقة علمية قدمت في " المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض 2009 .
- 9- عبده ، يوسف محمد ، حجم مشكلة المرور في الأردن : أسبابها ودور مديرية الأمن العام في الحد من حوادث السير ، بحث مقدم إلى الندوة العلمية الأربعة ، أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، 2012 .
- 10- عودة ، احمد سليمان (1985) القياس والتقييم في العملية التدريسية ، دار الأمل ، الأردن .
- 11- الغامدي ، خالد سعد ، بعض السلوك والممارسة لدى السائقين تجاه سلامة المرور بمدينة الجبيل ، الندوة الوطنية لسلامة المرور ، 2008 .
- 12- الغامدي ، سعيد شباب ، حوادث المرور في مدينة الطائف وضواحيها وعلي الطرق الخارجية الرئيسية لها ، رسالة ماجستير غير منشورة جامعة أم القرى ، 2014.
- 13- الغامدي ، سعيد فالح ، التشابه والاختلاف في بعض عناصر الثقافة غير المادية في الوطن العربي : دراسة تحليلية مقارنة لدورة الحياة ، مجلة القاهرة للخدمة الاجتماعية ، مجلد 5 ، ص ص 145.76 عام 2015 .
- 14- الغامدي ، محمد سعيد، والغامدي ، سعيد فالح (2013): الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير، دراسة استطلاعية بمحافظة جدة، السعودية.
- 15- الزباني، سعاد أحمد (2004). برنامج مقترح لتنمية الوعي المروري لطفل الروضة باستخدام القصة الموسيقية الحركية، القاهرة، المؤتمر الإقليمي الأول، الطفل العربي في ظل المتغيرات المعاصرة

16- النجاعي، محمود، ونصار، حنان محمد (2009). الوعي المروري والسكاني لطفل الروضة دراسات وأنشطة، الكويت، دار الكتاب الحديث.

17- وزارة التربية (2011): قانون وتعليمات وزارة التربية ، مطبعة بغداد للتوزيع والنشر.

المصادر الاجنبية :

- 1- Adams , Georgia , sachs (1966): measurement and Evaluation in Educational psychology and Guidance New york , holt .
- 2- Anatasi . Psychological Testing New york Mac – Milan 6th ed . 1988.
- 3- Andrsn , J.E. The Effect of the item Analysis upon the Discriminative power of an Examination , journal of Applied psychology vol (19) 1965.
- 4- Dawson , Tomas , E . Basic concepts in classical Test Theory , Texasa and university 1997.
- 5- Helnstad , G.C. Principles of Psychological Measure , London , Methuen and co , Itd . 1966.
- 6- Nunnally , J , C ,. Psychometric , New york , McGraw – Hall , 1978 .
- 7- Tyler , L.W & walsh – W.B. Testing and Measurement , 3rd ed . New Jorsy , Englewood , Cliffs , prestic – Hall , Inc 1973 .
- 8- zeller , R-A, carmines , E.G, Measurment in the socialsciences , The Link western theory and Data , London Cambridge 1980.

الجامعة المستنصرية

كلية التربية الأساسية

ملحق (1)

صلاحية فقرات مقياس الوعي المروري بصيغته الأولية

حضرة الدكتور الفاضل
المحترم
تحية طيبة :

يروم الباحث إجراء دراسة بعنوان " بناء وتطبيق مقياس الوعي المروري لدى طلاب المرحلة الاعدادية" وقد اطلع الباحث على العديد من الدراسات والمقاييس التي لها علاقة بموضوع البحث الحالي وأرتأى بناء مقياس الوعي المروري ، والذي يتضمن (49) فقرة ، تتبعها اربعة بدائل للأجابة عنها وهي (دائماً ، احياناً ، نادراً ابدا) . علماً بأن الباحث عرف الوعي المروري بأنه " بانه ادراك الفرد ومدى تفهمه بمتطلبات الثقافة المرورية وحسن استخدامها اثناء قيادة السيارة، واحترامه للقيود والتعليمات المرورية وعدم مخالفتها" ونظراً لما تمتلكون من خبرة علمية ودراية واسعة في مجال العلوم التربوية والنفسية ، يرجو منكم الباحث قراءتها والحكم على صلاحيتها وعدم صلاحيتها وتعديل المناسب منها مع الاحترام التقدير .

الباحث

الأستاذ الدكتور

محمد عبد الكريم طاهر

مقياس الوعي المروري بصورته الأولية

ت	الفقرات	صالحة	غير صالحة	التعديل المناسب
1	تستخدم اللاصق المضلل للزجاج			
2	تحتفظ بمطفأة الحريق بسيارتك			
3	تستعمل بوق السيارة للتحذير			
4	تخفض السرعة عند المنعطف			
5	ينشغل تفكيرك اثناء القيادة			
6	تشغل اشارات السيارة عند الانعطاف			
7	تنظر بالمرأة الجانبية عندما تستدير			
8	تحترم حقوق المشاة بالعبور			
9	تحترم السائقين الاخرين			
10	تكون لطيفا مع السائقين المخالفين			
11	تميز بين العلامات المرورية بشكل جيد			
12	تسير عكس السير اذا لديك حالة مرضية			
13	تقف بالاماكن المخصصة لك وتتعاون بالوقوف			
14	تحترم رجل المرور بالشارع			
15	تتقيد بالاشارات المرورية حتى لو كنت متعبا			
16	تربط حزام الامان			
17	ترمي القناني والسكانر خارج السيارة			
18	تحترم الحيوانات عندما تعبر الشارع			
19	تستخدم الهاتف وتتحدث اثناء القيادة			
20	تستخدم وتستمتع الى راديو السيارة			
21	هل تسرع عندما تكون متعبا ومرهقا			
22	تتفحص عبوة مطفأة الحريق في سيارتك			
23	تميل للسب والشتم على السائقين الاخرين			
24	تنته للشارع اثناء القيادة			
25	تتقيد بالسرعة المخصصة بالشارع			
26	تفحص عجلات السيارة قبل الانطلاق بها			



ت	الفقرات	صالحة	غير صالحة	التعديل المناسب
27	تفحص ماء وزيت السيارة قبل السير بها			
28	تتوقف بسيارتك عند هطول الامطار بالشارع			
29	تعطي مجال لعبور المشاة امام سيارتك			
30	تفسح المجال لسيارات الاسعاف والشرطة			
31	تجتاز السيارات الاخرى من جهة اليمين			
32	تتحدث كثيرا للشخص بجانبك في السيارة			
33	تعطي الاولوية للدراجات للعبور من امامك			
34	تخفض السرعة عندما يكون الجو ضبابا			
35	تتحرش بالنساء اثناء قيادتهن للسيارة			
36	تستخدم الضوء العالي للقيادة ليلا			
37	تستخدم دواسة الوقوف عند انفجار اطار سيارتك			
38	تنتظر الإشارة الخضراء عندما تعبر الشارع			
39	تتأكد من احكام صندوق وينيد سيارتك قبل الانطلاق			
40	تميل لاستخدام رصيف للمشاة			
41	تترك مسافة 20 م بينك وبين السيارة التي امامك			
42	تميل الى وضع زجاج مضلل لسيارتك			
43	تحب التدخين داخل السيارة اثناء القيادة			
44	ترتدي غطاء الرأس عند قيادتك دراجة بخارية			
45	تلتزم الجانب الايمن من الشارع لو كنت تقود دراجة			
46	تخرج جسمك من السيارة اثناء مشاركتك بزفاف صديق			
47	تستخدم السيارة اذا كنت متناولا عقارا مهدنا ومسكنا			
48	تصرخ بوجه المشاة اذا اخطنوا بالعبور			
49	تنتبه بشدة عندما ترجع بسيارتك للخلف			

ملحق (2)

أسماء الخبراء من الأساتذة والتربويين لفحص صلاحية فقرات مقياس الوعي المروري

ت	أسم الخبراء	التخصص
1	أ.د نبيل عبد الغفور	قياس وتقويم
2	أ.د ايمان عباس الخفاف	طبيب نفسي
3	أ.د خالد جمال جاسم	قياس وتقويم
4	أ.د نشعه كريم عذاب	أرشاد نفسي
5	أ.د كامل ثامر رجا الكبيسي	قياس وتقويم
6	أ.د محمد انور محمود السامرائي	قياس وتقويم
7	أ.د صفاء طارق حبيب	قياس وتقويم
8	أ.د.سعدى جاسم عطية	علم النفس التربوي
9	أ.د ياسين حميد عيال	قياس وتقويم
10	أ.م.د حيدر شمسي حسن	علم النفس التربوي
11	العميد كريم وردي خلف	المرور العامة
12	أ.العقيد امجد حامد علوان	مرور الرصافة

الجامعة المستنصرية

كلية التربية الاساسية

ملحق رقم (4)

المدرسة :

الصف :

الجنس :

مقياس الوعي المروري بصورته النهائية

عزيزتي الطالبة ...

عزيزي الطالب ...

فيما يلي مجموعة من العبارات التي تعبر بوضوح عن رأيك الشخصي تجاه بعض السلوكيات التي تقوم بها اثناء قيادة السيارة او الركوب بداخلها ، مطلوب منك قراءتها بشكل جيد ودقيق واعطاء وجهة نظرك بكل صراحة وصدق وأبراز رأيك من خلال الأجابة عن هذه العبارات وذلك بوضع اشارة (√) أمام البديل الذي تراه ينطبق عليك أكثر من غيره ولا تترك أي عبارة بدون اجابة وأعلم أن معلوماتك سرية للغاية وخدمة للبحث العلمي. علماً بان تختار احدى بدائل الاجابة عن كل فقرة وهي (دائماً ، احياناً ، نادراً، ابدا) مع فائق الاحترام اليكم

الباحث

أ. د. محمد عبد الكريم طاهر

مقياس الوعي المروري بصيغته النهائية

ت	الفقرات	البديل	البديل	البديل	البديل
		دائماً	أحياناً	نادراً	أبداً
1	تستخدم اللاصق المضلل للزجاج				
2	تحتفظ بمطفأة الحريق بسيارتك				
3	تستعمل بوق السيارة للتحذير				
4	تخفض السرعة عند المنعطف				
5	ينشغل تفكيرك اثناء القيادة				
6	تشغل اشارات السيارة عند الانعطاف				
7	تنظر بالمرأة الجانبية عندما تستدير				
8	تحترم حقوق المشاة بالعبور				
9	تحترم السائقين الآخرين				
10	تكون لطيفاً مع السائقين المخالفين				
11	تميز بين العلامات المرورية بشكل جيد				
12	تسير عكس السير اذا لديك حالة مرضية				
13	تقف بالاماكن المخصصة لك وتتعاون بالوقوف				
14	تحترم رجل المرور بالشارع				
15	تتقيد بالاشارات المرورية حتى لو كنت متعباً				
16	تربط حزام الامان				
17	ترمي القناني والسكائر خارج السيارة				
18	تحترم الحيوانات عندما تعبر الشارع				
19	تستخدم الهاتف وتتحدث اثناء القيادة				
20	تستخدم وتستمتع الى راديو السيارة				
21	هل تسرع عندما تكون متعباً ومرهقاً				
22	تتفحص عبوة مطفأة الحريق في سيارتك				
23	تميل للسب والشتم على السائقين الآخرين				
24	تننبه للشارع اثناء القيادة				



ت	الفقرات	البديل	البديل	البديل	البديل
		دائماً	أحياناً	نادراً	أبداً
25	تتقيد بالسرعة المخصصة بالشارع				
26	تفحص عجلات السيارة قبل الانطلاق بها				
27	تفحص ماء وزيت السيارة قبل السير بها				
28	تتوقف بسيارتك عند هطول الامطار بالشارع				
29	تعطي مجال لعبور المشاة امام سيارتك				
30	تفسح المجال لسيارات الاسعاف والشرطة				
31	تجتاز السيارات الاخرى من جهة اليمين				
32	تتحدث كثيراً للشخص بجانبك في السيارة				
33	تعطي الاولوية للدراجات للعبور من امامك				
34	تخفض السرعة عندما يكون الجو ضباباً				
35	تتحرش بالنساء اثناء قيادتهن للسيارة				
36	تستخدم الضوء العالي للقيادة ليلاً				
37	تستخدم دواسة الوقوف عند انفجار اطار سيارتك				
38	تنتظر الاشارة الخضراء عندما تعبر الشارع				
39	تتأكد من احكام صندوق وينيد سيارتك قبل الانطلاق				
40	تميل لاستخدام رصيف للمشاة				
41	تترك مسافة 20 م بينك وبين السيارة التي امامك				
42	تميل الى وضع زجاج مضلل لسيارتك				
43	تحب التدخين داخل السيارة اثناء القيادة				
44	ترتدي غطاء الرأس عند قيادتك دراجة بخارية				
45	تلتزم الجانب الايمن من الشارع لو كنت تقود دراجة				
46	تخرج جسمك من السيارة لمشاركتك بزفاف صديق				
47	تستخدم السيارة اذا كنت متاولاً عقاراً مهدناً ومسكناً				
48	تصرخ بوجه المشاة اذا اخطئوا بالعبور				
49	تتنبه بشدة عندما ترجع بسيارتك للخلف				



وزارة التعليم العالي و البحث العلمي مركز البحوث النفسية

وحدة الاصدارات والمطبوعات

ملاحظة...

[افكار الواردة في البحوث والدراسات المنشورة تعبر عن
آراء أصحابها وليس بالضرورة عن رأي المجلة .]

المراسلات

توجه جميع المراسلات الى رئيس التحرير على العنوان التالي:

مجلة العلوم النفسية - مركز البحوث النفسية

ص.ب. 47041 جادرية - بغداد - العراق

هـ 07729423220

رقم الإيداع في دار الكتب والوثائق

614 لعام 1994

بغداد - العراق