

التربية على السلامة المرورية في الوسط الأسري الجزائري
- دراسة استكشافية بولايي البليلة والجزائر العاصمة نموذجاً
Education on traffic safety in the Algerian family
-Field study in Blida and Algiers -

سارة حيزير
جامعة لونيبي علي-البليلة 2
SARRA HIZIR
University of Balida 2
hizirsarra@gmail.com

خليدة يعلاوي*
جامعة لونيبي علي-البليلة 2
Khalida Yaalaoui
University of Balida 2
Kyaalaoui@univ-blida2.dz

تاريخ النشر: 2022/09/29 تاريخ القبول: 2020/09/13 تاريخ الاستلام: 2020/05/11

- الملخص: تعد الجزائر من بين الدول التي عرفت في السنوات الأخيرة ارتفاعاً رهيباً في حوادث المرور، سجلت على إثرها خسائر بشرية ومادية معتبرة، ما دفع بالدولة إلى اتخاذ الإجراءات للبحث في الحلول العاجلة من خلال تجنيد كافة المؤسسات الاجتماعية. إن التفكير في الحلول الوقائية يجرنا إلى الحديث عن التربية، ولعل أول معني بهذا الأمر الأسرة باعتبارها البيئة الأساسية لتربية الأطفال، وبالتالي هدفت الدراسة الحالية إلى تسليط الضوء على واقع التربية على السلامة المرورية في الوسط الأسري الجزائري، لدى 133 أسرة من ولايتي الجزائر العاصمة والبليلة، تم اختيارهم بطريقة عرضية من أعمار ومستويات اجتماعية واقتصادية وتعليمية مختلفة، منها النووية (الأب والأم والأولاد) ومنها الممتدة (الأب والأم والأولاد والأعمام أو الجد والجدة).

وقد تمثلت أداة الدراسة في استمارة استبيان التربية المرورية المعدة من طرف الباحثة. ومن أجل تحقيق هذا الهدف اعتمدنا المنهج الوصفي القائم على وصف الظاهرة كما هي وتحليلها وتفسيرها. وقد توصلت الدراسة إلى أن الأسرة الجزائرية المحددة بولايي البليلة والجزائر العاصمة أنموذجاً تقوم بتربية أبنائها على السلامة المرورية منذ الصغر وذلك باستعمال أساليب وطرق مختلفة، وفقاً لما تحمله من معارف تختلف من أسرة إلى أخرى، وهي ترى أن المدرسة هي المؤسسة الاجتماعية الثانية، التي تكمل دورها في هذا المجال، من خلال تدريس موضوع التربية المرورية في كتاب التربية المدنية والقيام بالحملات التوعوية للتلاميذ والأولياء.

- الكلمات المفتاحية: الأسرة؛ الطفل؛ التربية؛ السلامة المرورية؛ الوقاية.

Abstract: Algeria is among the countries that have known in recent years a terrible rise in traffic accidents, prompting the State to take the measures to search for urgent solutions. Thinking about prevention solutions leads us to talk about education;

*- المؤلف المرسل

perhaps the first concerned with this matter is the family as the basic environment for raising children. The current study aimed to identify the education on traffic safety in 133 families from Algeria and Balida, they were randomly selected from different ages, and different social, economic, and educational levels, including nuclear (father, mother, and children), including the extended one father, mother, children, uncles, grandfather, and grandmother).

The study instrument was a traffic education questionnaire prepared by the researcher. In order to achieve this goal, we have adopted the descriptive method based on describing the phenomenon as it is, analysing and interpreting it. The study found that the Algerian family identified in the wilayas of Blida and Algiers is a model that educates their children on traffic safety since childhood by using different methods and methods, according to what they hold of knowledge that differs from one family to another, and it insiders that the school is the second social institution, which completes its role In this field, through teaching the topic of traffic education in the book of civic education and conducting awareness campaigns for students and parents.

Keywords: family; child; education; safety traffic; prevention

- مقدمة:

لعل من أهم المواضيع التي تستلهم اهتمام الباحث تلك المواضيع ذات الصلة المباشرة بمشكلات المجتمع، سواء كانت اجتماعية، اقتصادية أو التربوية أو غيرها من المشكلات التي تثير الفضول، يسعى الباحث وفقا لتخصصه إلى الخوض في غمار البحث والتحقيق في حيثياتها، محاولا إيجاد حلول شافية لها. وكثيرا ما يشهد المجتمع مشكلات عويصة يعجز الباحثين عن إيجاد أسباب ظهورها أو تفاقم حدتها أو حلولها العاجلة، وذلك شأن مشكلة حوادث المرور التي اجتاحت العالم وأصبحت من أكثر الأسباب المهددة لحياة الإنسان أمام عجز الخبراء عن فهم آليات حدوثها وتفسير أسبابها، ومن تم عدم القدرة على إيجاد حلول لها، حيث أشار مجموعوم (2005) إلى أن ما ينتج عن حوادث المرور من حالات للوفيات والإصابات والخسائر المادية سنويا يفوق كثيرا مثيلاتها من الحوادث والكوارث والجرائم الأخرى، بل وتفوق عدد الضحايا الذين يسقطون أو يصابون في النزاعات والصراعات والحروب على المستوى الدولي (مجموم، 2005، ص.210).

لقد أكد كل من منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي على أن حوادث الطرق هي السبب الثاني من الأسباب الرئيسية المؤدية للوفاة بين سكان العالم، خاصة بين المرحلة العمرية من 5 إلى 29 سنة، وهي تقتل حوالي 1,2 مليون نسمة سنوياً وتؤدي إلى إصابة وإعاقة ما بين 20 إلى 50 مليون نسمة على مستوى العالم. وبحلول عام 2020 يتوقع أن تزيد نسبة الوفيات حوالي 80 % في البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط. وتقدر تكلفة الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق في هذه البلدان بحوالي 65 مليار دولار سنوياً، وهذا المبلغ يفوق ما تحصل عليه من معونات إنمائية (ar 3 no 2004/Releases/who.int/emr.www). وفي الجزائر تؤدي حوادث المرور إلى مقتل خمسة عشرة شخصا، وإصابة نحو مائتي شخص يوميا، وأن تكلفتها تتجاوز الخمسة والسبعين مليار دينار جزائري أي ما يعادل سبعمائة وخمسين مليون يورو (بويدي، 2015، ص. 121).

وعلى هذا الأساس وجب البحث عن الحلول العاجلة للقضاء على هذا الوباء الخطير الذي انتشر بشكل سريع عبر كامل التراب الوطني، بتجنيد كافة المؤسسات الاجتماعية، ولعل أهم مؤسسة هي الأسرة نظرا لقدرتها على نشر التربية المرورية بين أبنائها هذه الأخيرة تعد فعلا تربويا يهدف إلى تزويد الطفل بالخبرات التي تسمح له بالتعامل مع العالم ومواجهة مخاطره؛ فترتيبه على السلامة المرورية تتطلب معرفته وفهمه لمختلف المخاطر التي قد يواجهها، فعلى الأسرة أن تمنحه كل المبادئ الخاصة بالسلامة المرورية حتى تترسخ في ذهنه و تصبح عادة ينضبط عليها. ولما أضحت حوادث المرور من أكثر ما يهدد حياة الطفل، وجب على الأسرة توفير كل ما من شأنه أن يحمي الطفل من هذه المخاطر، من خلال تربيته على السلامة المرورية. وبهذا يتوارث الأبناء هذه التربية، وتكون الأسرة قد ساهمت كمؤسسة اجتماعية في التقليل من حوادث المرور. واستنادا لما سبق تتبادر إلى ذهننا التساؤلات التالية:

- ما هي المعارف التي تحملها الأسرة الجزائرية حول مبادئ التربية على السلامة المرورية؟
- ما هي الإجراءات التي تنتهجها الأسرة الجزائرية لتربية أبنائها على السلامة المرورية؟
- كيف تقيم الأسرة دورها ودور مؤسسات التنشئة الاجتماعية الأخرى في التربية على السلامة المرورية؟

إذن تكمن إحدى جوانب أهمية الدراسة في أنها تأتي في الوقت الذي تفاقمت فيه حوادث المرور عبر العالم بصفة عامة وفي الجزائر بصفة خاصة، كما أنها تتطرق إلى أحد عناصر القوة المستقبلية المتمثلة في الطفولة، فقد تكون هذه الدراسة مساهمة في التفات المجتمع لهذه الفئة برعايتها وحمايتها من مخاطر حوادث المرور. بالإضافة إلى أنها تهتم بأهم مؤسسة اجتماعية وهي

الأسرة التي تساهم في الحد من حوادث المرور، كما تعتبر بمثابة قراءة مبسطة تقييميه لدور الأسرة في التربية على السلامة المرورية.

وبما أن الدراسة تندرج في إطار الدراسات الاستكشافية، وهذا النوع من الدراسات لا يتطلب فرضيات، وإنما تستبدل بأهداف الدراسة، بالتالي تنحصر الأهداف العامة فيما يلي:

- التعرف على معارف الأسرة حول مبادئ التربية على السلامة المرورية.
- التعرف على الإجراءات التي تنتهجها الأسرة الجزائرية في تربية أبنائها على السلامة المرورية.
- التعرف على تقييم الأسرة لدورها ولدور مؤسسات التنشئة الاجتماعية الأخرى في التربية المرورية.

1- الإطار النظري للدراسة:

1-1- التربية المرورية:

لقد أضحت التربية المرورية من أهم أشكال التربية للإنسان في جميع مراحل حياته، وهي تبدأ في الأسرة لأن مسؤولية هذه الأخيرة هي حماية أفرادها من مخاطر الطريق، وإعطائهم الصورة الصحيحة لكيفية العبور، والممارسة السليمة لاستخدام وسائل النقل وذلك بالبدء بتعليم السلامة المرورية في عمر مبكر من خلال تنبيه الطفل إلى الأخطار التي تصاحب التنقل. ومن هذا المنطلق وجب على الأسرة أن تكون قدوة حسنة في سلوكها المروري، إذ كثيرا ما نشاهد في شوارعنا مظاهر غريبة كأن يمشي الأب أو الأم على الرصيف وإلى جانبه ابنه يمشي على الطريق، أو أب يعبر مع ابنه طريق على بعد أمتار من أماكن العبور، أو التوقف بالسيارة في منتصف الطريق وخروج الأبناء منها دون أمان...إلى غير ذلك من السلوكات الغريبة التي تبعث على الحيرة والتساؤل.

ويشير كل من رياض وبنود-نقلا عن ضهد (2015)- إلى أن السلامة المرورية بمفهومها الواسع تعرف بأنها مجموعة من النظم والبرامج والخطط واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد من حوادث الطرق أو حتى التقليل من خطورتها عند حدوثها وذلك ضمانا لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظا على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية(ضهد، 2015، ص 644). وحتى تتحقق هذه التربية بشكل فعال فلا بد من توفر عناصر السلامة المرورية المتمثلة في سلامة المركبة، جودة الطريق، وصفات السائق الجيد. فالتربية المرورية تقوم على تربية النشء تربية متينة، تؤهله للإلمام بشروط السلامة المرورية، وتمكنه من الاقتناع بوجود التقيد بقواعد الوقاية من شتى الأخطار التي تحدق بمستعملي الطريق مشاة وسواق إلى درجة أنها تصبح عادة راسخة فيه مثل العادات الاجتماعية والمبادئ الأخلاقية التي يتلقاها ويكتسبها منذ الطفولة (بن عباس، 2012، ص.300).

كما أنها تحقق الأمان لأطفالنا من خلال تنمية الوعي المروري لديهم بصورة منظمة ومدروسة لأن الطفل يشارك المشاة في الحركة المرورية، وهو لا يملك مهارات الناضجين ولا المعارف المرتبطة بإرشادات وقواعد المرور ولا الخبرات الضرورية التي تمكنه من تقرير الأوضاع المرورية ولا السلوكيات التي تكفل أمنه وسلامته (عوفي ونعيجة، 2014، ص 201).

إن توعية الأطفال على السلامة المرورية، تعني إكسابهم قواعد وآداب السير والمرور التي تكفل لهم السلامة. فلا يكفي أن يكون مستعمل الطريق على علم بقواعد وآداب السير والمرور، بل لابد من أن يقتنع بها، ويتحقق ذلك عن طريق المدارس والأسرة وأجهزة الإعلام، وحملات التوعية التي تقوم بها الشرطة وأجهزة المرور. وبالتالي فإن المسؤولية الأولى تقع على عاتق الأسرة باعتبارها أول مؤسسة اجتماعية مسئولة عن تربية الأبناء وعن سلامتهم.

إن التربية المرورية تعد المتعلم للحياة الاجتماعية بتزويده بالمفاهيم المرورية في مجالات التربية الثلاثة:

- المعارف: مفاهيم وحقائق حول القوانين العامة للمرور.
 - المهارات: مهارات عقلية واجتماعية وحركية لتفادي بعض المشكلات المرورية.
 - المواقف والقيم: مواقف خلقية تسعى التربية المرورية لغرسها في سلوك المتعلم لمواجهة حالات المرور والحوادث والإسعافات الأولية للتوافق مع الوسط الذي يعيش فيه (أبو عون، 2006، ص. 02).
- وعليه فالأسرة مكلفة بغرس مبادئ التربية المرورية في أبنائها من خلال إتباع جملة من الإجراءات المتمثلة في:
- تدريب وتعليم الأطفال طريقة المشي على الرصيف وقطع الشارع في الأماكن المخصصة لذلك.
 - منع الأطفال من اللعب في الشارع وتوفير لهم نشاطات بيئية أو اصطحابهم للتنزه والمكتبات، والمراكز الثقافية.
 - أن تكون الأسرة قدوة للأطفال بشكل يمارس التصرفات السليمة، ويلتزموا بقانون السير.
 - تقديم شرح للأطفال عما يحدث من حوادث الأطفال حتى يتوخوا الحيطة والحذر، لتلافي حوادث المشاة.
 - لا يسمح لهم بالنزول من السيارة إلا بعد نزول الوالدين ويكون من جهة الرصيف، وعند الصعود يصعد الأطفال أولاً من جهة الرصيف ثم يصعد الوالدين. مع مسكهم بأيديهم والسير على الرصيف، (شاهين، 2007، ص 20).

2-1- أهداف التربية على السلامة المرورية:

- حدد المؤتمر العربي الأول للمرور المنعقد في القاهرة عام (1976) نقلا عن زريق 1968 أهداف التوعية المرورية على النحو الآتي (خيرو بيان، 2006، ص3):
- تبصير الفرد بمشكلات المرور وأثرها في سلامته وصحته ومصالحه، وفي الاقتصاد القومي،
 - تعويد الفرد على ممارسة السلوك الصحيح لقواعد المرور وآدابه.
 - شرح قوانين السير وقواعد المرور وآدابه بأسلوب محبب ومشوق، وبشكل مستمر ومنتظم.
 - تنمية روح التعاون وبث الألفة والمساعدة بين مستعملي الطريق.
 - خلق العلاقة الطيبة والثقة المتبادلة بين المواطن ورجل المرور.
- ### 3-1- الدراسات السابقة:

- دراسة أحمد بن عبد الله بن محمد العجلان (1996): هدفت الدراسة إلى التعرف على الضبط الأسري في الحد من حوادث المرور، ومدى فاعلية قيم التنشئة الاجتماعية في الأسرة في المملكة العربية السعودية. تم اعتماد أداة الاستبيان لجمع البيانات، وتوصلت النتائج إلى أن بعض العبارات حصلت على أكثر تأييد مثل "إدخال مادة السلامة المرورية في المناهج التعليم"، كما حصلت عبارة "مدى دور الأسرة في الحد من الحوادث المرورية" تأييدا كبيرا.
- دراسة Marie Axelle Granié (2004): هدفت الدراسة إلى تقييم الأفعال التربوية للطفل ودور الوالدين في ذلك، لدى أطفال روضة Condé à Lyon ذوي 2 إلى 6 سنوات يتلقون تربية مرورية. من خلال معرفة واكتشاف الطريق (قدرات الملاحظة، التحليل والتركيب)، الوعي بمخاطر الطريق، اكتساب عادات جيدة (المشي على الرصيف، قطع الطريق بإشارات المرور...)، بمشاركة الوالدين ومحاولة تغيير تصوراتهم عن التربية المرورية. وتوصلت إلى أن وضعية التفاعل بين الطفل والراشد في حل المشكلات تسمح له بالوصول إلى مستويات عليا في تقييم الخطر. ووضع الطفل في مواقف حقيقية يسمح له باكتساب الخبرة، إقحام الوالدين في التربية المرورية يسهم في تعزيز مكتسبات الطفل.
- دراسة لامية بويدي (2005): هدفت الدراسة إلى الكشف عن دور بعض مؤسسات التنشئة الاجتماعية في إكساب الثقافة المرورية لدى 163 تلميذا من الصف الثالث، الرابع والخامس الابتدائي، بمدينة قلمة، باستعمال استبيان الثقافة المرورية. وتوصلت إلى أن الأسرة تؤدي دورا فعالا في إكساب الثقافة المرورية، وأن كلا من المدرسة وجماعة الرفاق باعتبارهما من مؤسسات التنشئة الاجتماعية لا تؤديان دورا فعالا في إكساب الثقافة المرورية.

- دراسة عياشي صباح وبوحنيفة نذير (2013): هدفت الدراسة إلى التعرف على دور الأسرة في غرس الثقافة المرورية من خلال الكشف عن بعض الآليات التي تساعد في ذلك بغية حماية الطفل من الحوادث المرورية، تم توزيع استمارة الثقافة المرورية على 60 رب أسرة من مستويات اجتماعية وتعليمية مختلفة. توصلت الدراسة إلى النتائج التالية:

- لا تقوم الأسرة بغرس التوعية المرورية للطفل من أجل سلامته المرورية وحمايته من حوادث المرور.

- معظم الآباء والأمهات يراقبون سلوك أبنائهم أثناء استغلالهم للطريق ليس محافظة على السلامة المرورية وإنما خوفهم على حياة أطفالهم. وهم يرون بأنهم غير مقصرين في مراقبة سلوك أبنائهم أثناء استغلالهم للطريق العام

- معظم الأولياء يرون أن المستوى التعليمي للزوجين يساعد على بناء منظومة ثقافية مرورية للأبناء، ويساعد على تواصلها بين جيلهم وجيل أبنائهم وبالتالي التكافؤ بين الزوجين في المستوى التعليمي يساعد على غرسها للطفل..

- التعقيب على الدراسات السابقة:

أشارت الدراسات السابقة على أهمية مؤسسات التنشئة الاجتماعية في التربية المرورية وبالدرجة الأولى الأسرة. وهي تلتقي مع الدراسة الحالية في كونها تناولت الأسرة كأهم مؤسسة للتنشئة الاجتماعية في التربية المرورية، واهتمت بالطفل من خلال ما يتلقاه من تعليم عن مبادئ التربية المرورية من الأسرة. كما أن أغلب الدراسات اعتمدت على استمارة استبيان كأداة للدراسة.

2- تحديد مفاهيم الدراسة :

1-2- الأسرة: هي البيئة الأساسية لتربية الأطفال والتي تلعب دورا هاما في تشكيل شخصيتهم وتفتح استعداداتهم وازدهارها أو عكس ذلك في إظهارها ما يتاح من ظروف التفاعل بين الوالدين والأبناء. وما لهذا التفاعل من تأثير هام في تشكيل سلوك الأبناء منذ طفولتهم (محمد علي، 2010، ص. 83).

إذن الأسرة هي منبع المعارف التي يكتسبها الطفل منذ نعومة أظافره وهي مرآته وهي مثله الأعلى الذي يقتدي به سواء كانت نوية (الأب والأم والأبناء) أو ممتدة (الجد والجدّة، العم والعمّة، الأب والأم والأبناء).

2-2- الطفل: حسب الدراسة الحالية يندرج تحت هذا المفهوم كل مراحل الطفولة بداية من الطفولة المبكرة إلى غاية المراهقة، والطفولة هي الفترة التي يقضيها الإنسان في النمو والترقي حتى يبلغ مبلغ الراشدين ويعتمد على نفسه في تدبير شؤونه...وهي فترة قصور وضعف وتكوين وتكامل

(زهرا، 1982، ص. 55)، وهي مرحلة يحتاج فيها الطفل إلى الحماية والرعاية والتربية. وحسب الريموي (1988) الصغير والطفل لغويا هو الصغير أو الشيء الناعم يستخدم إما مفردا واسما جمعا (كركوش، 2011، ص.15).

إذن الطفل هو من يكون بحاجة إلى الرعاية والتعليم والحماية بحكم صغر سنه وقلة خبرته، حيث تندرج مرحلة الطفولة من مراحلها الأولى إلى غاية سنة المراهقة.

2-3- التربية على السلامة المرورية:

أشار شعبان -نقلا عن حامدي (2019)- أن التربية المرورية هي نهج تربوي لتكوين الوعي المروري من خلال تزويد الفرد بالمعارف والمهارات والاتجاهات التي تنظم سلوكه المروري، وتمكّنه من التقيد بالقوانين والأنظمة والتقاليد المرورية، بما يساهم في حماية نفسه والآخرين من الأخطار (حامدي، 2019، ص. 41)، وهي تهدف إلى مساعدة الأفراد على الشعور بالثقة والطمأنينة في التعامل مع وسائل النقل، تنطلق من ضرورة تطوير المواقف والسلوكيات والمفاهيم التي اعتادها هؤلاء الأفراد إزاء أنظمة المرور وآدابه، ليس على أساس الخوف من العقاب القانوني، وإنما بإدراكها وتفهمها والانصياع الذاتي لها واحترامها، والمحافظة على البيئة ومصادرها، وحسن التعامل مع العجزة وكبار السن وذوي الاحتياجات الخاصة. وبالنسبة للطفل ففي تزوده بالمفاهيم والحقائق العامة للمرور، وتنمي لديه المهارات المرورية، وتعزز الوعي بأداب المرور وقواعده وأنظمتها، وتكسبه أنماطاً من السلوك المروري المرغوب فيه (<http://www.arab-ency.com>).

كما أنها حسب بيان (2010) تعتمد على كل من العقل والوجدان والحس وتعمل على تنمية المهارات والقيم والاتجاهات كونها تربية متكاملة (بيان، 2010، ص. 64). وهي بمفهومها الواسع تهدف إلى تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد من أو منع وقوع الحوادث المرورية ضمانا لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظا على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية (<http://ar.wikipedia.org/wiki>) إذن التربية على سلامة المرورية هي مختلف المعارف المرتبطة بكيفية حفاظ الطفل على سلامته وسلامة غيره التي تنقلها له الأسرة منذ صغره.

3- حدود الدراسة :

3-1- الحدود المكانية :

اقتصرت الدراسة الحالية على ولايتين من ولايات القطر الجزائري وهما الجزائر العاصمة التي شملت مجموعة من البلديات (بئر خادم، جسر قسنطينة، بوزريعة، زرالدة) وولاية البليدة التي شملت (أولاد يعيش، العفرون). وسبب اختيار هاتين الولايتين كون الباحثان تقطنان

بالجزائر العاصمة وتعملان بالبلدية، وبالتالي كان من السهل علينا الاتصال بالأسر وتوزيع الاستبيانات وضمان استرجاع أكبر عدد ممكن منها.

2-3- الحدود الزمنية:

تمت الدراسة في الفترة الزمنية الممتدة من شهر جانفي 2017 إلى مارس 2018.

3-3- الحدود البشرية:

تمثلت الحدود البشرية للدراسة في الأسر القاطنة بولايي البلدية والجزائر العاصمة الموزعة على البلديات المذكورة سابقا.

4- منهج الدراسة :

إن عملية اختيار المنهج مرتبطة بطبيعة الموضوع المتناول، وبالتالي فإننا اعتمدنا في دراستنا لهذا الموضوع على المنهج الوصفي الذي كما أشار هشام (2004) يصف الظاهرة المدروسة ويصورها كميًا عن طريق جمع معلومات مقننة عن المشكلة وتصنيفها وتحليلها وإخضاعها للدراسة الدقيقة (هشام، 2004، ص. 44).

5- أدوات الدراسة :

للإجابة عن التساؤلات المطروحة تم الاعتماد على استمارة استبيان كأداة لجمع البيانات التي تعتبر حسب موريس أنجرس أداة مباشرة للتقصي العلمي تسمح باستجواب الأفراد بطريقة موجبة والقيام بسحب كمي يهدف إيجاد علاقات رياضية والقيام بمقارنات رقمية والتي تشمل أسئلة مغلقة ومفتوحة قصد معرفة إجابات المبحوثين (عوفي ونعيجة، 2014، ص. 202). تم إعداد الاستمارة من طرف الباحثة بناء على الخلفية النظرية للسلامة المرورية، تكونت الاستمارة من مجموعة محددة من الأسئلة المغلقة والمفتوحة مصاغة بأسلوب لغوي بسيط تفاديا للوقوع في سلبياته، المتمثلة في طولها ما يؤدي إلى الملل وعدم فهمه بالنسبة للطبقة ذات المستوى التعليمي المنخفض. قسمت إلى أربعة محاور الأول الأسئلة العامة المتعلقة بالمعلومات الشخصية كالعمر والجنس والمهنة وغيرها من العوامل الشخصية والمحور الثاني بالأسئلة الخاصة بالهدف الأول للدراسة والمحور الثاني الأسئلة الخاصة بالهدف الثاني والمحور الرابع الأسئلة الخاصة بالهدف الثالث.

- الخصائص السيكومترية للأداة:

بما أن أداة الدراسة تمثلت في استمارة استبيان مكونة من أسئلة مغلقة وأخرى مفتوحة فقد اتبعت الباحثة في حساب خصائصها السيكومترية على مايلي:

- الصدق: للتحقق من صدق الأداة تم اعتماد طريقة الصدق الظاهري وذلك بعرضها على عدد من المحكمين المختصين في القياس وعرضت على أساتذة مختصين في علم الإحصاء لتحكيمها أكاديميا وذلك للتأكد من دقة صياغة فقراتها وصحة العبارات المستخدمة ووضوح عناصرها ومصطلحاتها. وقد أسفر التحكيم عن إعادة الترتيب والإلغاء والتعديل والإضافة وأبقت الباحثة على العبارات التي تحصلت على نسبة اتفاق (80%-100%) إذ أصبحت مكونه من 15 عبارة وذلك بعد إجراء التعديلات المطلوبة عليها.

- الثبات: إن من الشروط الأساسية لبناء أي مقياس صدقه وثباته وثبات المقياس يعني عدم تناقض المقياس مع نفسه أو دقته في القياس، وبما أن استمارة الاستبيان تتكون من أسئلة مغلقة وأخرى مفتوحة فانه لحساب ثبات استمارة الاستبيان قمنا بتطبيق وإعادة تطبيق الاستبيان على 100 أسرة من ولايتي الجزائر والبلدية من غير عينة الدراسة والمقارنة بين الإجابة على أسئلته في المرحلتين، وقد جاءت الإجابات متقاربة بنسبة 90% ما يدل على ثبات الاختبار.

6- مجتمع الدراسة :

تمثل المجتمع الأصلي للدراسة في الأسر القاطنة بولايي البلدية والجزائر العاصمة في البلديات المذكورة أنفا، وقد تم اختيار عينة الدراسة من هذا المجتمع، ولاختيار العينة استخدمت الباحثة الطريقة العرضية الملائمة للدراسة وخصوصية العينة، بحيث قامت بتوزيع 170 استبياناً على 170 أسرة نووية وممتدة، من مستويات اقتصادية وتعليمية مختلفة، انحصر سن الوالدين ما بين 27 و60 سنة. وقد تم استرجاع 133 استبياناً. وبالتالي كان حجم العينة النهائية 133 أسرة.

7- تحليل ومناقشة نتائج الدراسة:

7.1- عرض ومناقشة نتائج الدراسة المرتبطة بالسؤال الأول:

بناء على السؤال الأول من الدراسة الذي ينص على ما هي المعارف التي تحملها الأسرة الجزائرية حول مبادئ التربية على السلامة المرورية، وبعد استعمال النسب المئوية جاءت النتائج كما يلي:

الجدول 1. توزيع مفردات مجموعة الدراسة حسب تعليم أبنائها قواعد المرور

النسب	التكرار	تعليم الأبناء قواعد المرور
90.97%	121	نعم
09.02%	12	لا (من حين لآخر)
100%	133	المجموع

يتضح من خلال الجدول أعلاه أنه تقريبا كل الأسر أجابت بـ "نعم" حول تعليم أبنائها قواعد المرور، حيث بلغ عددهم 121 أسرة من أصل 133، أي بنسبة 90,97%، و12 أسرة فقط

من أصل 133 أجابت ب "لا(من حين لآخر)" أي بنسبة 09,02%. وبالتالي يتبين أن الأسرة الجزائرية بصفة عامة تعلم أبنائها قواعد المرور، وتعطي أهمية لذلك حفاظا على أمن وسلامة أبنائها حتى وان لم تكن بصفة دائمة أي يوميا عند خروج الأبناء بالنسبة للأقلية فاهما على الأقل تذكرهم من حين لآخر بقواعد المرور. وهذا ما يوافق نتائج دراسة بوبيدي (2005) التي توصلت إلى أن الأسرة الجزائرية تؤدي دورا فعالا في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدربين في المرحلة الابتدائية. إلى جانب دراسة صباح عياشي (2013) التي بينت أن عدد كبير م الأسر الجزائرية تربي أبنائها على السلامة المرورية حفاظا على سلامتهم وخوفا عليهم وليس من أجل الأمن العمومي. ومهما كان هدف الأسرة من تربية أبنائها على السلامة المرورية فان هذه الأخيرة تحرس عليها.

الجدول 2: توزيع مفردات مجموعة الدراسة حسب رأيهم حول سن تعليم الطفل قواعد

المرور

النسب	التكرار	سن تعليم قواعد المرور
42,11%	56	قبل الدخول المدرسي
48,12%	64	بعد الدخول المدرسي
09,77%	13	لا تعرف
100%	133	المجموع

يتبين من خلال الجدول أعلاه أن 56 أسرة أي ما نسبته 42,11% ترى أن تعليم الأبناء قواعد المرور يكون قبل الدخول المدرسي. في حين ترى 64 أسرة أي بنسبة 48,12% أن تعليم الأبناء قواعد المرور يكون بعد الدخول المدرسي، و 13 أسرة أي نسبة 09,77% لم يكن لديها الإجابة. إذن نلاحظ من خلال النتائج المتحصّل عليها أن الأسر الجزائرية انقسمت بين تلك التي ترى تعليم الطفل بعد التحاقه بالمدرسة لأنه صغير في السن، ولا يمكنه استيعاب القواعد المرورية. وتلك التي ترى بداية التربية المرورية قبل التحاق الطفل بالمدرسة بحكم أنه بإمكانه استيعاب المعلومات التي تقدم له، وقد يلتحق بالروضة أو المدرسة القرآنية، وبالتالي عليه أن يأخذ الحيطة والحذر. ويتربى عليها ويكبر وهو يحفظ طرق السلامة والأمان.

ويمكن تفسير ذلك بأن أغلبية الأطفال قبل سن التمدرس يكونون بصحبة أوليائهم لغاية السنوات الأولى من المدرسة، وبعدها يترك الطفل بعدما يكون قد تعلم الطريق إلى المدرسة بمفرده، وقد تعلم بعضا من قواعد السير في الشارع. بالنسبة للأسر التي فضلت التربية المرورية قبل سن التمدرس ترى أن التربية بصفة عامة تبدأ في سن مبكرة إذ أن الإنسان يتعلم منذ ولادته إلى المشيب، والتربية المرورية جزء لا يتجزأ من التربية العامة. هذه النتائج تتفق مع تلك التي

توصلت إليها بعض الدراسات التي بينت أنه ابتداء من سن الثالثة، نبدأ بتحسيس الطفل على السلامة المرورية (السير على الرصيف، معرفة الخطر). في 7 سنوات يعرف المشي دون مسكه من يده، نحو 8 سنوات، يعرف مخاطر الطريق وبإمكانه التنقل بمفرده بشرط أن تكون المسافة التي يقطعها قصيرة وبسيطة وأمنة. في 11 سنة يتصرف كالراشد بشرط متابعتها لأنه لا يمتلك الخبرة. (<http://www.elmer.ca/fr/village-de-la-sécurité-routière>)

الجدول 3. توزيع مفردات مجموعة الدراسة حسب من يقوم بالتربية المرورية

النسب	التكرار	من يقوم بهذه المهمة
18.79%	25	الأب
24.06%	32	الأم
38.34%	51	الاثنتين معا
09.77%	13	كل أفراد الأسرة
09.02%	12	دون إجابة
100%	133	المجموع

يتبين من خلال الجدول أعلاه أن أغلبية الأسر (38.34%) ترى أن التربية المرورية من مهام الأم والأب معا، و 24.06% منهم ترى أنها من مهام الأم لأنها هي التي تربي وهي من يلازم الطفل دائما، في حين نجد أن ما نسبته 18.79% من الأسر ترى أن التربية المرورية من مهام الأب. و 9% و 77% ترى أن المهام تقع على عاتق كل أفراد الأسرة، أما بقية الأسر أي ما نسبته 09,02% لم تجب عن السؤال.

ويمكن تفسير هذه النتائج من حيث أن طريقة التربية في المجتمع الجزائري تغيرت، إذ أصبح كل من الأب والأم مشتركان في المهام، فخرج المرأة إلى العمل أدى إلى ضرورة اشتراك كلا الوالدين في المهام، فلم يعد دور الرجل يقتصر في حدود تأمين المأكل والمشرب والملبس فحسب، بل تعداه ليشمل القيام بالأعمال المنزلية والعناية بالأطفال، وتعليمهم. فالتربية المرورية مهمة الوالدين معا، كما أن الطفل يتعلم بالقدوة، فعندما يسوق والده ويلتزم بالقوانين أو عندما يخرج مع أمه تعبر معه على ممر الراجلين وتلتزم الرصيف، أو عندما تتركه أمه يتعرف على مناطق الخطر (خروج الشاحنات، موقف السيارات)، وقيم المسافة والأصوات. فهو يتعلم من خلال هذه التي يشاهدها. وقد أشارت العديد من الدراسات النفسية خاصة تلك المرتبطة بعلم النفس النمو إلى أن الطفل يتأثر بالبيئة التي يعيش فيها ولعل أول بيئة هي البيئة الأسرية.

الجدول 4. توزيع مفردات مجموعة الدراسة حسب وقت تقديم التربية المرورية

النسب	التكرار	وقت تقديم تعليمات السلامة المرورية
03,00%	04	عند الذهاب إلى المدرسة
01,50%	02	عند الخروج للعب
02,55%	03	عند الذهاب للشراء
84,21%	112	في كل الأوقات
09.02%	12	دون إجابة

يتضح من خلال النتائج التي تظهر على الجدول أعلاه أنه تقريبا كل الأسر (84.21%) اتفقت على أن النصائح المرورية تكون في كل الأوقات، و 03% ترى أنها عند ذهاب الطفل إلى المدرسة، و 1,50% ترى أنها عند خروجه للعب، في حين 02,55% ترى أنها عند ذهاب الطفل لاقتناء أشياء ما.

إذن أغلبية الأسر تقدم النصائح لأبنائها في كل الأوقات. ويمكن تفسير ذلك من خلال أنه طالما أن الطفل يحتك بالشارع سواء للذهاب إلى المدرسة أو لاقتناء أشياء معينة أو للعب، فلا بد أن يعي مخاطر الطرقات، ويذكر في كل مرة بالالتزام بقواعد المرور، فحسب العادات التربوية الجزائرية، فإن الطفل مسموح له بالخروج إلى الشارع، فالإرشادات الخاصة للأسرة تدرك أنه نتيجة لكثرة حوادث المرور فإن طفلها قد يكون معرضا في أي لحظة إلى حادث مرور خاصة وأن الإحصائيات تشير إلى ارتفاع حصيلة الوفيات بين الأطفال الذين تتراوح أعمارهم ما بين 5 و 14 سنة. فقد أشارت دراسة لكحل نسيم (2013) حول سلوك الخطر لدى عينة من 115 طفل (الطفل كراجل، راكب أو سائق) من المدارس الابتدائية المتواجدة على مستوى ولاية بلدية نقاوس إلى أن 88,4% من الأطفال يقومون بسلوك خطر في محيط الطريق وأن نسبة السلوك الخطر تبلغ 92,95% مقارنة بالسلوك الأمن. و 80,53% منهم يمشون على الطريق و 88% منهم يعبرون الطريق بطريقة غير آمنة. فسلوكات ومعارف وعادات الطفل تشكل إحدى أسباب تعرضه لخطر الإصابة بحوادث المرور (لكحل، 2013، ص 209).

الجدول 05. توزيع مفردات مجموعة الدراسة حسب معايير اقتناء الدراجة

النسب	التكرار	معايير اقتناء الدراجة
34.58%	46	سليمة
16.44%	22	حسب السن
04.51%	06	حسب الجسم

02.25%	03	لا توجد
04.51%	56	دون إجابة
100%	133	المجموع

من خلال الجدول أعلاه يظهر أن 46 أسرة أي ما نسبته 34.58% ترى أن معيار اقتناء الدراجة للطفل هي أن تكون سليمة، و 16.44% منهم يرون أنها يجب أن تتناسب مع سن الطفل في حين 04.51% ترى أنها يجب أن تناسب مع طول جسم الطفل.

إذن نستنتج مما سبق أن الأسرة ترى أنه لا بد من اقتناء دراجة سليمة، خالية من أي عطب حتى لا يقع الطفل في مشاكل، فتكون سببا في تعرضه للمخاطر. وتشير قواعد السلامة المرورية من أجل سلامة سائق الدراجة إلى الالتزام بجملة من الإجراءات الوقائية المتمثلة في ضرورة اقتناء الدراجة بالمعايير اللازمة، حيث أنها لا بد أن تتوافق وطول الطفل، مع ضرورة الالتزام بقواعد السلامة: حمل الخوذة مع ملابس مناسبة، صيانة دورية، وجود جرس، معرفة وملاحظة كل الإشارات المرورية، السير على يمين الطريق، مع عدم السير في الظلام- (www.safety.council.org). وقد أشارت شاهين (2007) أن المركبة تعتبر من العناصر الرئيسية الهامة لضمان السلامة المرورية، وترتبط ارتباطاً مباشراً مع تصرف السائق باعتباره المسؤول الأول والأخير عن المركبة من حيث إجراء الفحوصات الدورية والصيانة وتفقد المقود والإطارات والأضواء، الفرامل والتقييد بالحملات المسموح بها ضمن مواصفات الترخيص، وأن من أكثر عيوب المركبات المساهمة في وقوع الحوادث المرورية كانت الإطارات الماسحة وموانع الرؤية على الزجاج (شاهين، 2007، ص.17).

إذن نستنتج مما سبق أن الأسرة الجزائرية تقوم بتربية أبنائها على مبادئ السلامة المرورية من خلال ما تحمله من معارف حول بداية سن هذه التربية إذ أكدت انه يمكن يكون إما قبل الالتحاق بالمدرسة أو بعده، ويتشارك في ذلك كل من الأب والأم بتقديمهم النصائح والإرشادات في كل الأوقات، ودراجه يجب أن تحتوي على وسائل الوقاية. وبالتالي يتحقق الهدف الأول للدراسة والمتمثل في التعرف على المعارف التي تحملها الأسرة الجزائرية حول مبادئ التربية على السلامة المرورية.

2.7- عرض ومناقشة نتائج الدراسة المرتبطة بالسؤال الثاني:

بناء على السؤال الثاني من الدراسة الذي ينص على ما هي الإجراءات التي تنتهجها الأسرة الجزائرية لتربية أبنائها على السلامة المرورية، وبعد استعمال النسب المئوية جاءت النتائج كما يلي:

الجدول 06. طريقة تقديم النصائح

النسب	التكرار	طريقة تقديم النصائح
42,10%	56	شفهيا
21,80%	29	بالصور
36,09%	48	بطرق أخرى
%100	133	المجموع

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أنه تقريبا نصف الأسر أي ما نسبته 42,10% تقدم النصائح الخاصة بالقواعد المرورية شفهيا، وحوالي 29 أسرة أي ما نسبته 21,80% تقدمها بالاستعانة بالصور، في حين 48 أسرة أي ما نسبته 36,09% تستعين بعدة طرق أخرى.

إذن نلاحظ من خلال النتائج المتحصل عليها أن أغلبية الأسر تقدم النصائح شفهيا دون الاعتماد على الصور أو المشاهد، باعتبارها أبسط طريقة في كل المناسبات والأوقات والأماكن، فبإمكان الطفل أن يستوعب المعلومات بمجرد سماعها. أما المجموعة الثانية فهي تستعين بالمشاهد التلفزيونية والتمثيل والوقائع اليومية، وترى أن الطفل تترسخ في ذهنه المعلومات عن طريق المشاهد التي يلاحظها بعينه. ويمكن تفسير هذه النتائج من خلال أن الطفل كلما كان صغيرا كلما اعتمد على الملموس، كما أنه ينجذب للألوان، والرسوم والألعاب، وكلما تقدم بالعمر ازدادت قدراته الاستيعابية وأصبح بإمكانه التعلم بالمجرد. فالاهتمام بتربية الطفل والعناية بصحته من أولويات الأسرة فعلمها أن توفر له كل ما من شأنه أن يعزز نموه بصورة طبيعية، ويجنبه الوقوع في المشكلات النفسية والسلوكية، فقد أشارت شاهين (2007) إلى أن حرمان الطفل من البيئة التي توفر مساحة كافية للعب والألعاب وتوفر له المجالات والقصص التربوية من شأنه أن يخلق نوعاً من الملل يدفع الطفل إلى التصرف بطريقة غير مبالية يعبر بها عن سخطه، فتوفير البيئة الفنية التي تحتوي على مكان للعب بالدرجة أولا وعلى الألعاب ثانياً وكذلك على الغذاء الثقافي لجدير بأن يقلل من احتمال حدوث السلوك الخاطئ(شاهين، 2007، ص.11).

الجدول 7. توزيع مفردات مجموعة الدراسة حسب نصح الطفل عند الخروج من المدرسة

النسب	التكرار	النصح بعدم التدافع في المدرسة
87.96%	117	نعم
07.51%	10	لا
04.51	6	دون إجابة
100%	133	المجموع

يتبين من خلال النتائج التي تظهر على الجدول أعلاه أن 117 أسرة أي ما نسبته 87.96% تنصح أبنائها بعدم التدافع أثناء الخروج من المدرسة، و10 فقط لا تعطي لأبنائها مثل هذه النصائح.

إذن نستنتج أن أغلبية الأسر تنصح أبنائها بعدم التدافع أثناء الخروج من المدرسة، ويمكن تفسير ذلك من خلال أن التدافع أثناء الخروج من المدرسة، يؤدي إلى إصابات خطيرة، فقد يصطدم الطفل مع سيارة أو يقع على الأرض فتدهسه، خاصة وأن بعض المدارس تقع مباشرة مع الطريق العمومي، وقد تكون الإصابة جماعية وبالغة. كما أننا نجد أن كثيرا من الأولياء يصطحبون أولادهم بالسيارة ويتوقفون مباشرة أمام المدرسة، ما يعيق السير، وهذا في حد ذاته يشكل خطرا على الأطفال عند خروجهم من المدرسة. وقد عمدت بعض الدراسات النفسية إلى تفسير بعض السلوكات التي تظهر على الأطفال خاصة في المدرسة، من تدافع وركض ومعارك في الشارع والتسلق خلف السيارات والشاحنات، مثل هذه السلوكات تستوجب الوقوف عندها والتفكير فيها وإيجاد حلول لها، فالسلوكات العدوانية التي قد تكون سببا في حوادث المرور لا تقل أهمية عن الأسباب الأخرى، وهذا ما أشارت إليه بوعيشة (2013) في دراستها حول نمط السلوك والحوادث المرورية إلى أن هناك نمط من السلوك الإنساني وهو ما يعرف "بالنمط السلوكي أ" الذي يتميز أصحابه بطموحات غير محددة، ورغبتهم في النجاح لا تشعرهم بالتعب، لذا يتناقص اهتمامهم بصحتهم، فتلك التراكمات هي التي تجعلهم عرضة للإصابة بالأمراض القلبية و للمخاطر كارتكاب الحوادث المرورية بالسرعة المتهورة والعدوانية والاندفاع، لذا وجب تعديلها عن طريق البرامج العلاجية (بوعيشة، 2013، ص67).

الجدول 08. توزيع مفردات مجموعة الدراسة حسب الإرشاد في عبور الطريق

النسب	التكرار	الإرشاد في عبور الطريق
86.46%	115	نعم
02.25%	03	لا
11.27%	15	دون جواب
100%	133	المجموع

من خلال الجدول يظهر أن 115 أسرة أي ما نسبته 86.46% ترشد أبنائها على كيفية عبور الطريق، و03 أسر فقط أي ما نسبته 02.25% لا ترشدهم.

إذن نستنتج مما سبق أن الأسرة الجزائرية ترشد أبنائها على كيفية العبور الصحيح للطريق، إذ ترى أن العبور الصحيح يكون بالالتفاف يمينا وشمالا حتى التأكد من عدم وجود أية

سيارة، وأن العبور السليم هو الالتزام بكل شروط السلامة: الالتفاف يمينا وشمالا، اختيار الممرات المحمية (الشرطي، الإشارات الضوئية)، ممر الراجلين، جسر العبور، وفي حالة عدم وجود هذه الإشارات نبين للطفل كيفية اختيار الطريق الأمن كالبقاء على حافة الطريق، التوقف على الرصيف، النظر يمينا وشمالا، الحذر عند المنعرجات، طلب المساعدة. وفي هذا الصدد قدم شاهين (2007) جملة من النقاط على الأسرة التركيز عليها في تعليم الطفل والمتمثلة في:

- أين يجب العبور: من خلال ممرات المشاة إن وجدت، من أمام الإشارة الضوئية المخصصة للمشاة، من الأماكن المكشوفة، حيث الإنسان يرى ويرى من أمام شرطي المرور.
- أين يجب عدم العبور: من بين السيارات المتوقفة، أمام الحافلات أو السيارات العالية، المناطق غير المكشوفة.

- كيفية عبور الشارع: الانتباه لكل أنواع السيارات والدراجات، للسيارات التي ترجع للخلف، الالتفاف إلى اليسار ثم لليمين ثم لليسا مرة أخرى، طلب مساعدة الكبار، الانتظار على الرصيف وليس على الشارع، عندما تضيء الإشارة الضوئية الخضراء للمشاة، العبور بهدوء وبخط مستقيم (شاهين، 2007، ص 21).

الجدول 09. توزيع مفردات مجموعة الدراسة حسب الإرشاد لأماكن اللعب

النسب	التكرار	الإرشاد لأماكن اللعب
88.72%	118	نعم
06.76%	09	لا
04.51%	06	دون إجابة
100%	133	المجموع

من خلال الجدول أعلاه يظهر أن 118 أسرة أي ما نسبته 88.72% ترشد أبنائها على اللعب في الأماكن الآمنة، و09 أسر أي ما نسبته 06.76% لا ترشد أبنائها.

إذن نستنتج من خلال ما سبق أن الأسرة الجزائرية ترشد أبنائها على أماكن اللعب، إذ أجمعت على ضرورة تفادي اللعب في الطرقات والسكك الحديدية، بالإضافة إلى تجنب المرتفعات والأماكن المعزولة وورشات العمل.

وقد أشارت بعض التقارير الخاصة بالسلامة المرورية أن اللعب في الليل وأثناء القيلولة وفي الصباح الباكر يشكل خطرا على الطفل، وأكدت على ضرورة تفادي اللعب أثناء سقوط المطر وازدحام الطرقات.

وتوضح البحوث المختصة في قوانين المرور أسباب خطورة اللعب في الليل مشيرة إلى ضعف الرؤية خاصة في فصل الشتاء، وبالتالي لا يمكن للسائق ملاحظة المشاة إلا عن بعد 30 متر، وتقدم بعض الاقتراحات كوضع ملصقة عاكسة على ظهر محفظة التلميذ فتصبح رؤيته ممكنة عن بعد 100 متر (<http://www.elmer.ca/fr/village-de-la-sécurité-routière>). ويؤكد شاهين (2007) على ضرورة منع الوالدين الأطفال من اللعب في الشارع، وتوفير لهم نشاطات بيئية أو اصطناعيةهم لأماكن التنزه والمكتبات، والمراكز الثقافية (شاهين، 2007، ص.20)، إذ بينت دراسة يوسف وروبي (2013) أن الأنشطة المسرحية بالمدرسة من أبرز الأنشطة وأسرعها تأثيراً على الناشئة لما تزخر به من جمالية في الحوار والأداء الحركي وما يمتاز به من نواح تشويقية كالإضاءة والموسيقى والمؤثرات والديكور ولكونها تقدم الوقائع مجسدة وملموسة ومرئية ومسموعة في آن واحد، يمكن توظيف الأنشطة المسرحية في خدمة مشروع السلامة المرورية (يوسف وروبي، 2013، ص.240).

الجدول 10. توزيع مفردات مجموعة الدراسة حسب شرح المخالفات

النسب	التكرار	شرح المخالفات
90.22%	120	نعم
09.77%	13	لا
100%	133	المجموع

من خلال النتائج التي تظهر على الجدول أعلاه يتبين أن 120 أسرة أي ما نسبته 90.22% تشرح لأبنائها المخالفات المرورية التي قد يرتكبها الفرد، و13 أسرة أي ما نسبته 09.77% لا تشرح المخالفات لأبنائها.

إذن نستنتج من خلال ما سبق أن الأسر الجزائرية تشرح لأبنائها طبيعة المخالفات المرورية، إذ ترى أنه لا بد أن يعرف الطفل أن تلك المخالفات تسبب حوادث قد تؤدي بحياة الأشخاص، وبالتالي على الطفل أن يدرك منذ صغره، أن عدم احترام قوانين المرور ليس بالأمر الهين، فعندما يعرف ما ينجر عنها يعمل بكل ما في وسعه لتفادي هذه المخالفات، وينشأ على احترام قوانين المرور. فعلى الأسرة أن تشرح للأطفال أسباب الحوادث حتى يتوخوا الحيطة والحذر، وأن تكون قدوة للأطفال بالتصرفات السليمة، وتلتزم بقانون السير، كمسك الأطفال بأيديهم والسير على الرصيف، وأن لا يكونوا من جهة الشارع (شاهين، 2007، ص.20).

وقد أشارت بعض الدراسات إلى أن المستوى الثقافي للوالدين يؤثر على مدى حيازةهم للمعلومات ومدى حرصهم على شرحها للطفل. كما أن امتلاكهم لسيارة يجعلهم أكثر دراية بقوانين المرور، و بالمخالفات وما ينجر عنها.

الجدول 11: توزيع مفردات مجموعة الدراسة حسب نصحتها للطفل عند صعود السيارة

النسب	التكرار	نصائح صعود السيارة
83.45%	111	نعم
06.01%	08	لا
11.27%	15	دون إجابة
100%	133	المجموع

من خلال النتائج التي تظهر على الجدول أعلاه فإن 11 أسرة أي ما نسبته 83.45% تقدم نصائح لأبنائها عن آداب صعود السيارة، و08 أسر أي ما نسبته 06.01% لا تعطي نصائح لأبنائها، و15 أسرة أي ما نسبته 11.27% لم تعطي الإجابة.

إذن يتبين من خلال هذه النتائج أن الأسرة الجزائرية تنصح أبنائها عند صعودهم السيارة، وذلك من خلال منعهم من إخراج رؤوسهم أو أيديهم من النافذة، وفتح الأبواب والالتزام بالهدوء. فعند ركوب السيارة أو الحافلة على الوالدين احترام قواعد السلامة في نقل أبنائهم، كعدم الجري، عدم التدافع، عدم الصراخ، عدم رمي الأشياء من النوافذ، عدم إخراج الرأس أو اليد، التكلم بصوت خافت حتى لا يتشتت انتباه السائق (www.safety-council.org). فلا يسمح للأطفال بالنزول من السيارة إلا بعد نزول الأولياء وأن يكون النزول من جهة الرصيف، وعند الصعود يصعد الأطفال أولاً ومن جهة الرصيف ثم يصعد الأهل (شاهين، 2007، ص.20).

إذن هذه التوجيهات فيما يخص طريقة الصعود في السيارة يحاول الأولياء جاهدين لتنفيذها، لأنهم مدركين للمخاطر الناجمة عن الطريقة غير الصحيحة في ركوب السيارة وما نجم من حوادث جراء ذلك طالت أرواحا وخلفت إعاقات، وهذا حال مشجعي فرق كرة القدم، الذين ينزلون في الطرقات يمرحون بالسيارات دون أدنى احترام لقوانين المرور ويكون ثمن هذا الاستهتار حياتهم وحياة غيرهم. وما تشهده كذلك شوارعنا أثناء الأعراس من تسابق للسيارات والتجاوزات الخطيرة والسريعة إلى غير ذلك من السلوكات اللامسؤولة.

الجدول 12: توزيع مفردات مجموعة الدراسة حسب شرح عواقب عدم احترام قوانين المرور

النسب	التكرار	شرح عواقب عدم احترام قوانين المرور
65,41%	87	نعم
34,58 %	46	لا
%100	133	المجموع

يظهر من خلال الجدول أعلاه أن 87 أسرة أي ما نسبته 65,41% تشرح لأبنائها عواقب عدم احترام قوانين المرور، و46 أسرة أي ما نسبته 34,58% لا تشرح عدم احترام قوانين المرور. إذن نستنتج أن الأسرة الجزائرية تشرح لأبنائها عواقب عدم احترام قوانين المرور، إذ أشارت إلى أن الطفل عندما يعرف ما ينجر عن عدم احترام هذه القوانين تزرع في نفسه نوعا من الخوف، مثلا عبور الطريق غير المحمية، أو عدم السير على الرصيف قد يعرضه إلى الإصابة بمكروه، وقد تكون هذه الإصابة أثارها بليغة كإعاقة تقعد الطفل. وترى الأسرة أن تخويف الطفل يجعله يحترم قوانين المرور ليكون أكثر حرصا وحذرا على حياته وصحته، وحتى صحة وحياة الآخرين، فقد يكون هو سببا في حادث مرور قد يؤدي بحياة السائق.

وتختلف طريقة شرح عواقب عدم احترام القوانين من أسرة لأخرى، يتوقف ذلك على مدى قدرة الطفل على الاستيعاب وعلى سنه كما تلجأ بعض الأسر إلى إعطاء الأمثلة ببعض الأشخاص المقربين الذين تعرضوا لحوادث المرور أصيبوا على إثرها بعاهاات، أو كانوا سببا في حادث مرور ذهب على إثره أشخاص آخرين.

إذن نستنتج مما سبق أن الأسرة الجزائرية تربي أبنائها على السلامة المرورية من خلال إرشادهم على أماكن اللعب الآمنة وكيفية عبور الطريق وعدم التزاحم عند الخروج من المدرسة، والسلوكات الواجب الالتزام بها عند ركوب السيارة وشرح المخالفات وعواقبها باعتماد الطرق الشفهية والتوضيحية. ومن هنا يتحقق الهدف الثاني للدراسة الذي يشير إلى الإجراءات التي تنتهجها الأسرة الجزائرية في التربية على السلامة المرورية.

3.7- عرض ومناقشة نتائج الدراسة المرتبطة بالسؤال الثالث:

بناء على السؤال الثالث من الدراسة الذي ينص على كيفية تقييم الأسرة لدورها ودور مؤسسات التنشئة الاجتماعية الأخرى في التربية على السلامة المرورية وبعد استعمال النسب المئوية جاءت النتائج كما يلي:

الجدول 13. توزيع مفردات مجموعة الدراسة حسب احترام الطفل لقوانين المرور

النسب	التكرار	احترام الطفل لقواعد المرور
71.42%	95	نعم
10.52%	14	لا
02.25%	03	أحيانا
15.78%	21	دون إجابة
100%	133	المجموع

يتبين من خلال الجدول أعلاه أن 95 أسرة أي ما نسبته 71.42% ترى أن ابنها يحترم قوانين المرور، و 14 أسرة أي ما نسبته 10.52% ترى أن ابنها لا يلتزم بقوانين المرور، في حين 03 أسر فقط ترى أن ابنها أحيانا يحترم القوانين وأحيانا لا.

إذن نستنتج من خلال هذه النتائج أن أغلبية أبناء الأسر الجزائرية يحترمون قوانين المرور، ويعود ذلك حسب رأي الأسرة إلى التزام الطفل بالنصائح التي أعطيت له ووعيه بالمخاطر. والأقلية منهم فقط لا يحترمون هذه القوانين وحسب تفسيرهم يرجع السبب إلى صغر الطفل وعدم وعيه بما فيه الكفاية. و تجدر الإشارة إلى أنه أثناء التعليم يجب ملاحظة تصرفات الطفل في الشارع، ففي حالة ما إذا لوحظ سوء تصرف كأن يعبر الطريق خارج ممر الراجلين، فهذا دليل على أنه لم يستوعب بشكل جيد ما قدم له، أو أنه لم ينضج بما فيه الكفاية لتطبيقها، كما قد يبدو أنه استوعبها ويبدأ في تطبيقها لكنه شيئا فشيئا يبدأ في التراجع، وبالتالي لابد من تذكيره دائما وباستمرار بالمبادئ المرورية الأساسية (www.magicmaman.com/quelles...342,352asp) فما تقدمه الأسرة من تربية لأبنائها يتجسد في تصرفات أبنائها ومدى احترامهم لقواعد السير التي تعلموها، فكل أسرة بإمكانها أن تقيم مدى نجاحها في تعليم طفلها من خلال سلوكياته، وبالتالي يصبح الطفل مرآة تعكس صورة أسرته، فإن نجاح نجحت الأسرة وان أخفق أخفقت الأسرة. وعلى هذا الأساس لابد أن تكون الأسرة قدوة للطفل، فقبل التزام الطفل على الأسرة أن تلتزم هي أولا، كما أن الطفل يتعلم بالتقليد فما يراه من المحيطين به يقلده، فإذا كان الأب مثلا ملتزما وحريصا على تطبيق قوانين المرور بحذافيرها سلك الطفل نهج أبيه.

الجدول 14. توزيع مفردات مجموعة الدراسة حسب تقييم الأسرة لدور المدرسة

النسب	التكرار	دور المدرسة
66.91%	89	نعم
17.29%	23	لا
03.%	04	نوعا ما
12.78%	17	دون إجابة
100%	133	المجموع

يتضح من خلال النتائج التي تظهر على الجدول أعلاه أن 89 أسرة أي ما نسبته 66.91% ترى أن المدرسة تساهم في نشر الوعي المروري لدى الطفل، و 23 أسرة أي ما نسبته 17.29% ترى أن المدرسة لا تساهم في نشر الوعي المروري، في حين أن 04 أسر أي ما نسبته 3.0% ترى أن دور المدرسة لا يظهر بشكل جيد.

إذن نستنتج مما سبق أن أغلبية الأسر الجزائرية ترى أن المدرسة الجزائرية تساهم في نشر الوعي المروري بين الأبناء، وذلك من خلال ما تقدمه من دروس مبرمجة في المقررات الدراسية، إلى جانب تنظيم الأيام التحسيسية من حين لآخر أمام تزايد عدد حوادث المرور. أما بقية الأسر وهي تمثل الأقلية فهي ترى أن المدرسة لا تقوم بدورها كما ينبغي، مفسرة ذلك بوجود درس واحد فقط في مادة التربية المدنية حول الثقافة المرورية وهذا غير كاف. هذه النتائج تتفق مع تلك التي توصلت إليها دراسة حامدي كرتة (2019) حيث أشارت أن هناك اهتمام بقضية التربية المرورية في بعض المستويات التعليمية الابتدائية يظهر في المحور الذي تم تحليله من كتاب التربية المدنية للجيل الأول "السنة الرابعة ابتدائي الذي تناول بعض مواضيع التربية المرورية، المتمثلة في قواعد المرور، أضرار الحوادث، المخالفات والإسعاف، وتجدر الإشارة إلى أنه يوجد تجاهل للكثير من المواضيع التي لها قدر كبير من الأهمية كأداب ركوب وسائل النقل، الإشارات الضوئية وآداب الطريق.

الجدول 15. توزيع مفردات مجموعة الدراسة حسب تصوراتها لنشر الوعي المروري بين الأطفال

النسب	التكرار	تصورات نشر الوعي المروري
48.12%	64	وعي مدرسي
02.25%	03	وعي أسري
04.51%	06	إصلاح الطرقات، احترام القانون
04.51%	06	حملات تحسيسية
01.50%	02	تنظيم مسابقات
0.75%	01	وضع مادة تربية مرورية
38.34%	51	دون إجابة
100%	133	المجموع

يتبين من خلال النتائج التي تظهر على الجدول أعلاه أن 48 أسرة أي ما نسبته 48.12% ترى أن المدرسة هي أحسن مؤسسة يمكنها أن تنشر الوعي المروري بين الأطفال، وبقية النسب توزعت بين آراء مختلفة تمثلت في تنظيم الحملات التحسيسية، إصلاح الطرقات وغيرها.

إذن نستنتج من خلال ما سبق أن الأسرة ترى أن المدرسة هي المؤسسة الاجتماعية الكفيلة بنشر الوعي المروري، ربما لذلك اتفق الأغلبية على أن يكون سن بداية التربية المرورية مع الدخول المدرسي، لأنه يتوافق مع ما ستقدمه المدرسة للتلميذ، باعتبارها مؤسسة تربية. وبالتالي التركيز على المدرسة بالدرجة الأولى، ثم بعدها الحملات التحسيسية والإصلاحات والوعي الأسري. وفي هذا

السياق يؤكد بيان (2006) أن المؤسسات التعليمية بمراحلها المختلفة تسهم بدور أساسي في إكساب الوعي المروري للمتعلمين وتنمية مهاراتهم نحو السلوك الصحيح بما تملكه من وسائل وتقنيات، كما أن المدرسة والجامعة تؤثر تأثيرًا إيجابيًا في طموح الأفراد وتطلعاتهم، وتسهم إسهامًا كبيرًا في تحديد النماذج التي يقتدي بها المتعلمون، وهناك العديد من الأدوار التي يمكن للمؤسسات التعليمية ممارستها للارتقاء بالسلوك المروري لدى المتعلم وذلك بدءًا من تعريفه بالسلوك المروري وجدواه للحفاظ على النفس وعلى الآخر في المجتمع، بدءًا بالقيام بالدراسات العلمية للارتقاء بالسلوك المروري (بيان، 2006، ص. 11). كما توصلت دراسة كل من عوفي ونعيجة (2014) إلى أن بعض مؤسسات التنشئة الاجتماعية تساهم بشكل كبير في نشر التربية المرورية كالمجتمع المدني (عوفي ونعيجة، 1990، ص. 204).

إذن نستنتج مما سبق أن الأسرة الجزائرية ترى أنها تقوم بدورها في التربية المرورية مؤكدة ذلك باحترام طفلها لقوانين المرور، وترى أن المدرسة هي المؤسسة الاجتماعية التي تساهم في نشر الثقافة المرورية من خلال الدروس و حملات تحسيسية وتوعوية للتلاميذ والأولياء، ومن هنا يتحقق الهدف الثالث للدراسة المتمثل في التعرف على كيفية تقييم الأسرة الجزائرية لدورها ودور مؤسسات التنشئة الاجتماعية في التربية المرورية.

- الخاتمة:

انطلاقًا مما سبق يتبين أن الأسرة الجزائرية تربي أبنائها على السلامة المرورية منذ الصغر، وذلك وفقا لما تحمله من معارف، مستعينة بطرق تراها الأنسب في إيصال المعلومة لأبنائها كالرسومات والتمثيل والأفلام الكرتونية، وهي تدرك أن في ركوب السيارة أو الحافلة سلوكيات على الطفل أن ينضبط عليها، كما أن العبور من ممر الراجلين وانتظار الضوء الأخضر إجباري وليس اختياري لضمان سلامة الطفل، ولاقتناء الدراجة شروط (السن، الحجم، الصيانة، القيادة، طريق السير، احترام قانون المرور، لوازم القيادة...)، فهي تقوم بدورها اتجاه أبنائها وترى أن المدرسة هي أحسن مؤسسة اجتماعية يمكنها القيام بهذا الدور من خلال ما تقدمه من دروس ونشاطات ومسابقات للتلاميذ. وفي ضوء هذه النتائج توصي الباحثة بالآتي:

- التوعية الأسرية من خلال وسائل الإعلام وشبكات التواصل الاجتماعي.
- الاستعانة بالمساجد من خلال خطب الجمعة والحلقات للأباء والأمهات.
- التوعية من خلال المدرسة بإجراء ندوات وأمسيات حول التربية المرورية يحضرها الأولياء والتلاميذ.
- وضع خلية استماع تهتم بمشاكل الأسر المرتبطة بسلامة أبنائهم.

- إشراك الجامعات في التوعية بتقديم الأسس العلمية لتربية الأبناء على السلامة المرورية
- تشجيع مبادرات جمعيات أولياء التلاميذ وكذا مؤسسات المجتمع المدني التي تساهم في تثقيف
الأسر.

- قائمة المراجع:

- أبو عون، عمر. (2003). التربية المرورية ودورها في السلامة العامة والفردية. مطابع وزارة التربية والتعليم.
- بن عباس، فتيحة. (2011-2012). دور الإعلام في التوعية المرورية والوقاية من حوادث المرور مقارنة بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية- دراسة وصفية استطلاعية. (أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه) في علوم الإعلام والاتصال.
- بوبيدي، لامية (2015). دور بعض مؤسسات التنشئة الاجتماعية في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدربين. مجلة الدراسات والبحوث الاجتماعية. العدد (10)، ص ص 119-138.
- بوعيشة، فتيحة (2013). نمط السلوك والحوادث المرورية. ورقة مقدمة لملتقى الوطني الأول حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور، جامعة الحاج لخضر، قسم العلوم الاجتماعية، باتنة.
- مجموع، عمرو صلاح الدين (2005). التوعية المرورية وأثرها في التقليل من الحوادث المرورية. مركز الدراسات والبحوث. الرياض.
- حامدي، كززة (2019). دور المؤسسات الاجتماعية في تكريس التربية المرورية. مجلة جيل العلوم الإنسانية والاجتماعية. العدد (56)، ص ص 41-20-10-05-20 In <https://jilrc.com> visité le (10-05-41-20-10-05-20) 2020
- حسن، هشام (2004). منهجية البحث العلمي. الجزائر: مطبعة الفنون البيانية.
- خير وبيان، محمد سعد الدين (2006). التربية المرورية في التعليم. ورقة مقدمة لمؤتمر السلامة المرورية، مركز الدراسات والبحوث. جامعة نايف. قسم الندوات واللقاءات العلمية. الرياض.
- خير وبيان، محمد سعد الدين (2010). التربية المرورية مدخل في إعداد المعلم. ط1. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. الرياض.
- زهران حامد، (1982). علم النفس النمو الطفولة والمراهقة. ط4. القاهرة: عالم الكتب.
- شاهين أحمد، حسنية. (2007). الأسرة ودورها في التوعية المرورية، الدورة التدريبية تنمية مهارات رجال المرور من خلال التوعية المرورية. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. كلية التدريب قسم البرامج التدريبية.
- عوفي، مصطفى ونعيجة، رضا (2014). واقع التربية المرورية -دراسة ميدانية في مدينة أدرار- مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية. العدد (14)، ص ص 199-210.

- كركوش، فتيحة (2011). سيكولوجية طفل ما قبل المدرسة، نمو، مشكلات. مناهج وواقع. ط2. الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية.
- لكحل، حسينة (2013). السلوك الخطر لدى الطفل مستعمل الطريق. ورقة مقدمة للملتقى الوطني الأول حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور"، جامعة الحاج لخضر. قسم العلوم الاجتماعية. باتنة.
- محمد علي، منى (2010). طرق وأساليب تربية الطفل. الأردن: المسيرة.
- نعمة زهد، صبيحة (2005). دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار الأسباب والحلول. مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية. العدد (9)، ص 639-655.
- يوسف، حدة وروبي، محمد (2013). رؤية تربوية لدور المسرح المدرسي في تعزيز الوعي المروري لدى الطفل. ورقة مقدمة للملتقى الوطني الأول حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور، جامعة الحاج لخضر. قسم العلوم الاجتماعية. باتنة.
- [www.emro.who.int / predd Releases / 2004 / no 3 ar. Html](http://www.emro.who.int/preddReleases/2004/no3ar.html). Visité le : (26/02/2017)
- <https://ar.wikipedia.org/wiki> visité le:(11-01--2017)
- <https://www.arab-ency.com>. visité le :(.12-02-2017)
- aller à l'école en toute sécurité repéré in : [http ://www.elmer.ca/fr/village-de-la-securite/la-securite-routiere/laller-retour-lecole-en-toute-securite](http://www.elmer.ca/fr/village-de-la-securite/la-securite-routiere/laller-retour-lecole-en-toute-securite). Visité le : (12-02-017)
- www.safety-council.org (link is external).visité le (12-03-2017)
- www.magicmaman.com/quelles...342,352.asp. Visité le :(14-04-2017)