

مستوى الوعي المروري لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط

دراسة ميدانية بمدرسة المعاقين سمعيا – باتنة أنموذجا-

A field study on traffic awareness level among deaf pupils in the middle school

The hearing impaired school Batna -as a sample -

زدام بريزة \*

مخبر سيكولوجية مستعمل الطريق جامعة باتنة 1- bariza.zedam@univ-batna.dz

جار الله سليمان

مخبر بنك الاختبارات النفسية والمدرسية والمهنية، جامعة باتنة 1- slimane.djarallah@univ-batna.dz

تاريخ القبول: 2023/05/02

تاريخ الإرسال : 2023/02/01

#### ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى الكشف عن مستوى الوعي المروري عند التلاميذ الصم في الطور المتوسط ومدى مستوى الوعي المروري لدى هذه الفئة من المجتمع. استخدم المنهج الوصفي، بلغت عينة البحث 47 تلميذ وتلميذة في الطور المتوسط من مدرسة المعاقين سمعيا بولاية باتنة، وتم تصنيفهم إلى مجموعتين، السنوات الأولى والثانية بمجموع تلميذ وتلميذة 16 و الثالثة والرابعة 31 تلميذ وتلميذة. وقد استخدم استبيان الوعي المروري الذي يتكون من 29 بند موزع على ثلاث أبعاد، البعد المعرفي، السلوكي والأخلاقي. أظهرت النتائج أن مستوى الوعي المروري لدى التلاميذ الصم متوسطا (المتوسط = 61,81، انحراف معياري = 4,664)، حيث احتل البعد المعرفي المرتبة الأولى بمتوسط حسابي = 2,076 و بانحراف معياري = 0,007 يليه البعد السلوكي بمتوسط حسابي = 2,066 و بانحراف معياري = 0,006، أخير البعد الأخلاقي بمتوسط حسابي = 1,983 و بانحراف معياري = 0,117. كما أظهرت أنه توجد فروق في درجات متوسطات الوعي المروري تعزي لمتغير المستوى الدراسي بين المجموعة المتمثلة في السنة الأولى والثانية والمجموعة الثالثة والرابعة لصالح المجموعة الثالثة والرابعة (ت = 1,053، دالة عند مستوى الدلالة اقل من 0,05). بينت الدراسة أن مستوى الوعي المروري عند التلاميذ الصم في هذه المرحلة التعليمية متوسط و يتطلب دعم عملية التوعية بتزويد المناهج التربوية الخاصة بهذه الفئة.

الكلمات المفتاحية: الوعي المروري؛ التلاميذ الصم؛ السلوكي؛ المعرفي؛ الأخلاقي.

### **Abstract:**

This study aims to reveal the level of traffic awareness among deaf pupils in the intermediate stage and the extent of the level of traffic awareness among this group of society.

Using the descriptive method, the research sample consisted of 47 male and female pupils in the intermediate stage from a school for the hearing impaired in Batna. They were classified into two groups, the first and second year with a total of 16 pupils, and the third and fourth year with 31 pupils. The traffic awareness questionnaire consisted of 29 items divided into three dimensions; the cognitive, behavioral and ethical dimensions. The results showed that the level of traffic awareness among deaf pupils was moderate, where the cognitive dimension ranked first, followed by the behavioral and lastly the ethical. It also showed that there were differences in the average degrees of traffic awareness due to the variable of the academic level between the groups in favor of third and fourth year. The study showed that the level of traffic awareness among deaf pupils in this educational stage is average. Thus, the awareness process could be included in the educational curricula for this category.

**Keywords:** traffic awareness; deaf pupils; moral; behavioral; cognitive.

### **الإشكالية:**

لكل دولة من الدول علامات وخصائص تدل على تحضرها وتقدمها عبر السنين و الأزمنة، ولكن في وقتنا الراهن تعد العملية المرورية هي المرآة العاكسة لتطور وتحضر الشعوب وسلوكياتهم وأنظمتها؛ ما دفعها إلى تطوير قوانينها المرورية لتساهم في عملية التنمية وتأمين التنقلات بكل أصنافها سواء للأشخاص أو البضائع في أقل وقت وقلة جهد. لهذا تم اختراع المركبات بكل أنواعها وأصنافها ولكن هذه النعمة تحولت إلى نقمة للاستعمال الغير واعي والمتهور من قبل مستعمليه والذي أدى إلى مجازر مرورية لم يسلم فيها الراجل ولا السائق، وألحق الضرر بالاقتصاد والمجتمع. ولأجل خفض نسبة الحوادث المرورية الواقعة على طرقاتنا فإنه يتطلب من الجميع كل في موقعه وتخصه التدخل ودق ناقوس الخطر لرفع مستوى التأهب والتدخل العاجل والفعال، لإعادة النظر في أفكارنا وسلوكياتنا وثقافتنا ومعتقداتنا حول هذه الظاهرة المتنامية في كل يوم. ولعل ما نبدأ به هو فئة الأطفال وخاصة الأطفال والتلاميذ الصم باعتبارهم الحلقة المهمة والضعيفة والهشة والغريبة في سلسلة المجتمع لغرس وترسيخ الثقافة والتربية المرورية في شخصيتهم قبل عقولهم وتكون سمة من سمات شخصيته، ومما لا شك فيه أن أول من يعلمه هذه السلوكيات والقيم هي الأسرة بما فيها الوالدين الإخوة والأقارب باعتبارهم القدوة ومن يقلدهم الطفل كونه تربطهم به سلوك الاحترام والحب، في حين تأتي المدرسة في المرتبة الثانية لكونها تتميز بطابع النظام الانضباط والإلزامية وهذا ما يسهل مهمتها في ترسيخ وتكريس الوعي المروري لدى التلاميذ الصم خاصة من خلال ما يتم إدراجه في المواد و المناهج الدراسية التي تفتقر إلى مثل هذه المواضيع المتعلقة بالسلامة والثقافة المرورية. لهذا نسعى من خلال هذه الدراسة إلى الكشف عن مستوى الوعي المروري لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط.

تعتبر عملية غرس سلوك مروري سليم وآمن للأطفال في بداية سنوات عمرهم الأولى من أهم الأولويات، لأنها تعبر عن تحضر وتطور المجتمع، والذي من خلاله يستطيعون اكتساب قواعد السير والمرور بإتباع استراتيجيات وخطط

واضحة وسليمة لعملية القطع و كيفية التعاون والالتزام ومشاركة الفضاء المروري مع الآخرين هذا ما يعلمه الانضباط، فيصبح سلوك ينطلق من ذاته هو ويصبح سمة في شخصيته حين يكبر وهذا السلوك لا يكلفه عناء و لا كبحا لحرياته، لأنه اكتسب قدرا كافيا من ثقافة الالتزام والانضباط المروري وتعود عليها عن اقتناع وفهم وفي وقت مبكر من حياته، بهذا يصبح الوعي المروري عند التلاميذ ضرورة ملحة لوقايتهم وحمايتهم من مخاطر الطريق المفاجئة، لهذا يكون لزاما علينا تنميته وتطويره بصورة منهجية ومدروسة، باعتباره مؤشرا من مؤشرات التطور والرقى الأخلاقي والسلوكي لدى العديد من المجتمعات، لأنهم يولون اهتماما كبيرا في وضع قوانين المرور سواء للسائقين أو المشاة ويطبقونه كما هو في واقعهم وبيئتهم المرورية دون رقيب إلا ضميرهم وأخلاقهم.

إن الطفل منذ سنواته الأولى و إلى غاية بداية المراهقة هو الأكثر عرضة لحوادث السير المميتة وتعتبر السبب الثاني للوفيات عند فئة الأطفال المشاة التي تتراوح أعمارهم بين 5- 14 سنة حسب منظمة الصحة العالمية لسنة 2020 حيث لقي ما يقارب العشرة مليون طفل حتفهم (المدني، 2002، ص 39)، أما وطنيا فإن عدد ضحايا حوادث المرور عند فئة الأطفال ما بين سن 10- 14 سنة بلغت 2,70 % ومن 15- 19 سنة بلغت 6,62% ونسبة الجرحى للفئة الأولى 5,74 % والفئة الثانية 10,66% حسب إحصائيات (المنندوبية الوطنية للأمن في الطريق سنة 2021)، أما في ولاية باتنة وخلال التسع أشهر الأولى لعام 2022 انخفض عدد الجرحى إلى 161 جريح ذكر، في حين ارتفع عددها عند الإناث إلى 150، وبلغ عدد القتلى 06 ذكور حسب إحصائيات (مديرية الأمن الوطني لأمن ولاية باتنة سنة 2022)، في حين لم نجد أي إحصائيات متعلقة بفئة الصم، هذا راجع إلى أن تقييد الجرحى والوفيات سواء في المستشفيات أو في سجلات الأمن الوطني أنهم لا يشيرون إلى نوع إعاقه المصابين و القتلى، ويعود سبب هذه الوفيات و الإصابات إلى أن هذه المرحلة العمرية أصبح الأطفال فيها الشريك الأساسي للمشاة، بعدما كان في فترة سابقة يصطحبه أحد الوالدين أو الأكبر منه سنا إلى مدرسته أو إلى مكان التنزه لأنه ليس له معارف ولا مهارات ولا يملك الخبرات الضرورية التي تمكنه من تقرير ومراقبة سلوكياته التي تكون كفيفة بسلامته في الملعب المروري، في حين أصبح اليوم يذهب وحده للمدرسة و للتبضع أو للتنزه، نظرا لنموه الحسي حركي والنمو السمعي الذي يمكن الطفل من تمييز شدة الأصوات القريبة والبعيدة، و نضجا في التمييز البصري حيث أصبح قادر على تدقيق البصر وتمييز المسافات القريبة والبعيدة لحركة سير المركبات (Charlton et Day 2005, pp. 962-971)، التي يمكنه من اتخاذ القرار الصحيح لقطع الطريق بأمان وسلاسة، لتعلمه عدة مهارات مهمة في العبور واختيار موقع العبور وتحليل حركة المرور وقد يتوقع سلوك السائق أحيانا (Tabibi et Pfeffer, 2007, pp. 193-206)، ولا نغفل عن دور النمو الاجتماعي الذي يعتبر مهما جدا في هذه المرحلة، حيث أن طفل هذه المرحلة يدرك ما يدور حوله ويتأثر ويتفاعل مع الآخرين وقد يقبل أو يرفض معايير وثقافة المجتمع الذي ينتهي إليه و ينخرط في السلوكيات التي يراها مقبولة ويرفض عكسها، وكأنه يقول بلسان الحال أنني قد كبرت وأصبح لي قرار ذاتي ولا أنصاع إلى قرارات ورغبات الكبار.

ولا ننسى النمو الأخلاقي الذي من خلاله يتعلم الطفل أخلاقيات وآداب استعمال الطريق واحترام الغير في المساحات المشتركة واكتساب مفاهيم حول الحق والواجب وبين الجزاء والعقوبة، ويتعلمون احترام قوانين المرور والنظام السائد في المجتمع والتخلي بالمسؤولية والانصياع للأوامر والنواهي، ليصبح مواطن صالح يتمتع بالحقوق وعليه واجبات وبالتالي إذا

استطعنا استدخال وترسيخ كل هذه السلوكيات الإيجابية وذلك بسماع الرسالة مرارا وتكرار لكي تترسخ هذه المعارف في أذهانهم وتصبح جزءا من أخلاقهم وخاصة في سلوكهم وشخصيتهم فإننا حقا سنضمن سائق أو راجل صالح يتميز بسلوك مروري سليم (محمد، 1991، ص 142).

ولأجل الوصول لقطف هذه الثمار يجب الاستثمار السليم في هذا الطفل وإكسابه معلومات ومعارف وتوظيفها كمهارات حياتية، والعمل على ترسيخ سلوكيات آمنة، وتربية فعالة وهادفة لأبنائنا ونضع اليد بيد العلماء وخاصة منهم المختصين، الذين أكدوا في العديد من المؤتمرات والمحاضرات والدراسات على ضرورة ترسيخ الوعي المروري، لدى المواطنين وبخاصة عند التلاميذ باعتبارهم جيل المستقبل، وقد حظي أطفال مدارس العالم المتقدم بتعليم سلامة المرور وطبقت العديد من البرامج والتجارب وطورت نماذج مختلفة من المناهج والمواد التعليمية (بيان، 2010، ص 5)، ونذكر على سبيل المثال التجربة السويدية والنرويجية التي تطمحان إلى صفر وفاة في حادث المرور واعتمدت في ذلك على تطوير برامجها ومناهجها الدراسية وغرس وترسيخ الوعي المروري لدى تلاميذ المدارس العامة والخاصة. في حين أن هذه الموضوعات لم تنل اهتمام كبيرا عند المختصين على المستوى العربي رغم النسبة المرتفعة من الوفيات والحوادث المرورية إلا مؤخرا. و باعتبار المؤسسات التربوية بمختلف مستوياتها بما فيها مدارس المعاقين بمختلف إعاقاتهم فإنها تدرس نفس المناهج والمواد دون مراعاة لنوع الإعاقة و القدرات و الفروق الفردية للتلاميذ بمختلف إعاقاتهم خاصة لفئة المعاقين سمعيا، الأمر الذي قد يقف عائقا أمام إكساب وعيا مروريا، و هنا يتدخل المختصون حسب نوعية الإعاقة للعمل على تنمية مهاراتهم وتكوينهم وجعلهم أشخاص واعون بالمخاطر الموجودة في الطريق لبناء وتكوين سلوك آمن وسليم والارتقاء بهم إلى أن يصلوا إلى تربية مرورية شاملة وعلى كل الأصعدة، ولكي نصل إلى هذه الدرجة من الرقي في الأفكار والمهارات فإنه يجب علينا أن نساعدهم حتى يصلوا إلى الشعور بالثقة والطمأنينة والسلام في التعامل مع وسائل المواصلات وبقية مستعملي الطريق وكذا تعليمهم وتزويدهم بالمفاهيم التربوية من خلال المجالات الثلاث لأهداف التربية، معارف، مهارات، قيم (أبوعون، 1999، ص 46).

إن تنمية الوعي المروري هو واجب على جميع أفراد الأسرة فعلمهم مراقبة تصرفات الأبناء وتوجيههم ومنعهم من اللعب في الأماكن الخطرة وإرشادهم، كما يجب على الشباب منهم نشر الوعي المروري والعمل به في حياتهم اليومية، خاصة وأن اليوم تطورت واختلفت وسائل التوعية خاصة وسائل التواصل الاجتماعي بمختلف منصاتها؛ لأن دور الأسرة وحده لا يكفي، فلا بد من تضافر الجهود مع المدرسة لأنها تتميز بالطابع الإلزامي والنظامي والصرامة في نشر السلامة المرورية ولهذا يجب أن نحرص على تعليم التلاميذ الصم خاصة قواعد وآداب المرور وتخلق لديه الوعي المروري اللازم للمحافظة على سلامته وتساعدته على فهم واستيعاب مفاهيم ومتطلبات السلامة المرورية (، بيان، 2010، ص 53) من خلال إدراج الدروس أو المفاهيم المرورية في المناهج الدراسية، وحتى في وسائل الإعلام باختلاف أنواعها وما تقدمه من إرشادات ونصائح لمستعمل الطريق وعرض إشارات تظهر فيها كيفية القطع الآمن و أخرى تبين فيها خطورة السرعة والتجاوز خاصة أمام المدارس. وكذلك الأيام المفتوحة التي تقوم بها عادة شرطة المرور وجهاز الدرك الوطني للتوعية بمخاطر الطرقات وأساليب الوقاية منها. أو ما تقوم به مدارس تعليم السياقة من حملات تحسيسية لصالح تلاميذ المدارس بما فيها مدارس المعاقين سمعيا والغرض منها هو تلقين و إكساب الطفل والتلميذ كيفية القطع والاستعمال

الآمن للطريق... إلخ ولكن قد تكون هذه غير كافية في ترسيخ التربية المرورية في أذهان التلاميذ الصم، على خلاف إذا اهتم بها ويتم إدماجها كمادة مستقلة بذاتها في المناهج الدراسية الجزائرية خاصة في ظل نقص المعطيات المرورية في هذه المناهج، وهذا ما تؤكدته نتائج دراسة عبد الله النافع آل شارع وإبراهيم الشافعي وفهد الشمري: دعوة لنشر الوعي المروري من خلال مقررات المرحلة المتوسطة في التعليم العام، 2002، المملكة العربية السعودية، و بينت النتائج أن اكتساب الحقائق والمعلومات الخاصة بسلامة استخدام الشارع أو السيارات، اكتساب المهارات العلمية اللازمة لضمان حسن استخدام الشارع أو السيارات، اكتساب القيم الإيجابية التي تخص سلامة استخدام الشوارع والسيارات، تعديل السلوك من ناحية المرور، تقليل عدد الحوادث والإصابات، وكذا دراسة صالح حنيفة وآخرون (2013): مدى فاعلية برنامج تربوي مقترح في تنمية الوعي المروري لدى الأطفال (9-12)" (بحوث ودراسات مخبر سيكولوجية مستعملي الطريق، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2013). وتوصلت النتائج إلى أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي درجات الابتدائي والمتوسط في اكتسابهم للوعي المروري في الاختبار القبلي، وكذا لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي درجات الابتدائي والمتوسط في اكتسابهم للوعي المروري في الاختبار البعدي. وهناك العديد من الدراسات والأبحاث التي تطرقت إلى موضوع الوعي المروري، و ما دراستنا إلا حلقة مهمة تضاف إلى سلسلة الدراسات السابقة و خاصة وأنها تطرقت إلى فئة هشة ومهمشة في المجتمع وهي فئة الصم ولكن ستكون هذه الدراسة ذات قيمة علمية مضافة إلى الأبحاث والدراسات التي درست هذه الفئة. وقد قسمنا تلاميذ عينة الدراسة إلى فئتين وهما:

- الفئة الأولى تتضمن تلاميذ السنة أولى والثانية متوسط باعتبار التلميذ في هذه الفترة هو في طور تلقين تحفيظ، استدخال المعلومات، ترسيخ المكتسبات ودعم المعلومات التي تلقاها من قبل لرفع مستواه العلمي والثقافي وتكييفها وفق العمر الزمني والعقلي له.
- الفئة الثانية تتضمن تلاميذ السنة الثالثة والرابعة لأهم بصدد تعميق وتنمية المعلومات والمهارات المكتسبة ونحضره ونوجهه إلى مستوى أعلى. وعليه و بناء على هذه المعطيات نطرح التساؤل التالي: هل يوجد وعي مروري لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط؟

#### 1. تساؤلات الدراسة: انطلاقاً مما سبق نطرح التساؤل التالي:

- هل مستوى الوعي المروري متوسطاً عند التلاميذ الصم في الطور المتوسط؟
- هل توجد فروق في درجات متوسطات الوعي المروري تعزي لمتغير المستوي الدراسي لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط؟
- هل يكون ترتيب أبعاد الوعي المروري للمستوي الدراسي أخلاقي، سلوكي، معرفي؟

#### 2. فرضيات الدراسة: يمكن صياغة فرضيات الدراسة فيما يلي:

- نتوقع أن يكون مستوى الوعي المروري متوسطاً لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط.
- وجود فروق ذات دلالة إحصائية في درجات متوسطات الوعي المروري تعزي لمتغير المستوي الدراسي لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط؟

- نتوقع أن يكون ترتيب أبعاد الوعي المروري للمستوي الدراسي كالتالي: أخلاقي، سلوكي، معرفي.
- 3. أهمية الدراسة: تتمثل الأهمية النظرية والتطبيقية للدراسة الحالية فيما يلي:
  - أهمية فئة ذوي الاحتياجات الخاصة فئة الصم باعتبارها نواة المستقبل، والتعاطي مع ما تتعرض لها من حوادث السير، نظرا لحساسية الإعاقة التي تعاني منها.
  - تعتبر أكثر فئات المجتمع تأثرا بحوادث المرور سواء كضحايا أو ضحايا لأثارها نظرا لإعاقتها المخفية.
  - ضرورة التعرف على مستوى الوعي المروري لهذه الفئة، ومن أين تحصل على المعلومات المرورية.
  - الأهمية التي توليها الدول لفئة المعاقين سمعيا وحمايتهم من الحوادث المرورية، وذلك للزيادة الهائل والمخيف لحوادث المرور في العشرية الأخيرة.
  - ندرة الدراسات والأبحاث في البيئة العربية والأجنبية (على حد علم الباحثان) التي اهتمت بالبحث حول الوعي المروري لدى فئة الصم خاصة التلاميذ منهم في الطور المتوسط.
  - النتائج المترتبة على هذه الدراسة ستفتح أفقا واسعة للمختصين والمهتمين بفئة الصم وخاصة وزارة التربية الوطنية و وزارة التضامن الوطني.
- 4. أهداف الدراسة: تتلخص أهداف الدراسة في الآتي:
  - التعرف على مستوى الوعي المروري لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط بمدرسة المعاقين سمعيا بولاية باتنة.
  - الكشف عن وجود فروق في مستوى الوعي المروري تعزى لمتغير المستوى الدراسي لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط.
  - معرفة أي الأبعاد أقل في الوعي المروري لتلاميذ السنوات الأولى، الثانية، الثالثة والرابعة متوسط.
- 5. منهج الدراسة: تم الاعتماد في الدراسة الحالية على المنهج الوصفي، بقصد التعرف على مستوى الوعي المروري عند التلاميذ الصم في الطور المتوسط.
- 6. مصطلحات الدراسة:
  - 1.6 مفهوم الوعي:
    - 1.1.6 أكاديميا: يعبر عن حالة عقلية يكون فيها العقل بحالة إدراك، وعلى تواصل مباشر مع محيطه الخارجي عن طريق منافذ الوعي المروري التي تتمثل بحواس الخمس عند الإنسان (خضور، 2007، ص ص 9-13).
    - 2.1.6 سيكولوجيا: عند علماء النفس يمثل الوعي الحالة العقلية التي يتميز بها الإنسان بملكات المحاكمة المنطقية الذاتية، والإدراك الذاتي والقدرة على الإدراك الحسي للعلاقة بين الكيان الشخصي والمحيط الطبيعي له (آل تويم، 2003، ص 169)

3.1.6 ويعرف أيضا على أنه كل العمليات الذهنية و الشعورية المعقدة التي تشترك في تشكيل التفكير، الحدس، الخيال، الأحاسيس، المشاعر، الإرادة، الضمير، المبادئ، القيم، مرتكزات الفطرة، حوادث الحياة، النظم الاجتماعية والظروف التي تكتنف حياة الإنسان، هذا الخليط الكبير من مكونات الوعي يعمل بتركيبية معقدة جدا ويسهم كل مكون بنسبة تختلف من شخص لآخر، مما يجعل لكل شخص نوعا من الوعي يختلف عن الآخرين (بكار، 2000، ص ص 6-9)

2.6 مفهوم الوعي المروري: مجموعة المهارات، السلوكيات، المعارف و المعلومات المرورية التي يكتسبها الفرد من خلال استعماله للفضاء المروري، سواء كان سائقا أو راجلا، والتي تمكنه من تطبيق قوانين السلامة المرورية في البيئة المرورية.

وهو أيضا الإلمام بمعلومات أساسية مرتبطة بمواقف يتعرض لها الراجلين أو السائقين على حد سواء أثناء السير أو في حوادث المرور (مرسي، 2001، ص ص 273-366).

ويقصد بالوعي المروري في هذه الدراسة إلمام التلاميذ الصم بالمعلومات المرورية ومنها ما يلي:

- الوعي باستخدام الرصيف للراجلين.

- الوعي بقطع الطريق بأمان.

- احترام الآخرين في الطريق من راجلين وسائقين.

- احترام الأنظمة وقواعد السلامة المرورية.

- التعرف على استراتيجيات القطع لدى العينة.

3.6 التلاميذ الصم:

هم التلاميذ الذين يعانون من فقدان السمع بشكل كلي أو جزئي، تجعلهم لا يستطيعون فهم الكلام المنطوق ويعتمدون على لغة الإشارة للتواصل مع الآخرين.

و يعتبر كل تلميذ لديه صمم الذي يعاني من عجز سمعي إلى درجة فقدان السمع يمنعه من اكتساب المعلومات

اللغوية عن طريق حاسة السمع باستخدام معينات سمعية أو دوتها (رحالي، بلعلي، 2020، ص ص 93-116)

4.6 محاور الوعي المروري: وهي ثلاثة محاور وهي كالآتي:

- المعارف: وهي المفاهيم والحقائق المتعلقة بالقوانين و الشرائع و المبادئ العامة للمرور.

- المهارات: وتضم المهارات العقلية منها والاجتماعية، الحركية، السلوكية والنفسية التي يطبقها وينتهجها الأشخاص لتفادي الوقوع في بعض المشكلات المرورية.

- القيم: مواقف خلقية، سلوكيات، تصرفات وأفعال تسعى لغرس الوعي المروري في سلوك الفرد لمواجهة مشكلات

المرور والحوادث (أبو عون، 2003، ص 3)

## 5.6 أبعاد الوعي المروري: له عدة أبعاد نوجزها في النقاط الآتية:

- البعد التشريعي: مرتبط بقواعد المرور و الانضباط وتطبيق الأنظمة التي أسست من أجل السلامة المرورية من قبل الهيئات والسلطات المختصة.
- البعد البيئي: يرتبط بالحفاظ على عناصر البيئة المرورية في الفضاء المروري وتجسيده مبادئ الذكاء الإقليمي.
- البعد الأمني: يرتبط بالتعامل مع الأشخاص و كل الأشياء والمنشآت والهيكل الموجودة في الملعب المروري.
- البعد الاجتماعي: يرتبط أساساً بأداب وأخلاقيات واستراتيجيات المتبعة من قبل مستعملي الطريق في قطع الطريق سواء راجلاً كان أو سائق.
- البعد الصحي: يرتبط بالنظافة والوقاية من تلوث البيئة المرورية.
- البعد القراري: و يتعلق باتخاذ القرارات في المواقف المتعلقة بالطريق (بيان، 2010، ص 71)

## 7. الدراسات السابقة:

- دراسة سوزان بادجيب، 1977: تقويم منهج التربية المرورية للصفوف من الروضة إلى الصف التاسع بولاية نورث كارولينا، الولايات المتحدة الأمريكية (بيان، 2010، ص 59). هدفت الدراسة إلى إجراء دراسة تقويمية لمنهج التربية المرورية الذي أُعد بغية نشر الوعي المروري بين طلاب المدارس، استخدم المنهج التجريبي في تطبيق البرنامج والمنهج المسحي في جمع آراء المدرسين والمدراء. استخدمت البرنامج المصمم، استبانته لجمع آراء المدرسين والمدراء. وتوصلت نتائج وجد المدرسون مواد البرنامج ذات قيمة متوسطة أو معقولة بالنسبة لبعض الصفوف وذات قيمة عالية بالنسبة لبعضه الآخر.
- دراسة لندا هبوك، 1992: تطوير الوعي المروري من خلال إدخال المقرر التربية المرورية والسلامة من حوادث الطرق في منهج المرحلة الابتدائية، بريطانيا (بيان، 2010، ص 57)، هدفت الدراسة إلى التعرف على مقرر التربية المرورية والسلامة من حوادث الطرق، وإدخاله ضمن المنهج الدراسي في المدارس الابتدائية بمقاطعة ولتشير لغرض تنمية الوعي المروري لدى التلاميذ استخدم المنهج التجريبي على عينة تألفت من 22 طالباً من السنة الثالثة والرابعة والخامسة وتتراوح أعمارهم ما بين 8 و 11 سنة، قسّموا إلى مجموعتين مجموعة ضابطة أعطيت اختباراً بعدياً فقط ومجموعة تجريبية أعطيت مبادئ عن التربية المرورية والوقاية من الحوادث إلى جانب اختبار بعد، استخدم برنامج تعليمي مروري، بينت النتائج بعد استخدام الدلالة الإحصائية وجود اختلاف كبير بين المجموعتين وأن نتائج المجموعة التجريبية كانت مرضية واقترحت الدراسة تعميم البرنامج على جميع المدارس لغرض نشر الوعي المروري بين جميع التلاميذ.
- دراسة عبد الله النافع آل شارع وإبراهيم الشافعي وفهد الشمري، 2002: دعوة لنشر الوعي المروري من خلال مقررات المرحلة المتوسطة في التعليم العام، المملكة العربية السعودية (بيان، 2010، ص 43)، هدف الدراسة إلى الكشف عن إمكانية دمج تعليم التربية المرورية ضمن المناهج المقدمة لطلاب المرحلة المتوسطة بالتعليم العام، أو

تخصيص مقرر مستقل لتعليم الطلاب وتحديد شكل ومضمون هذه المواد التعليمية المرورية ومضمونها وإجراءات تدريسها ومقاييس تقويمها والوسائل التعليمية المساعدة، الكشف عن إستراتيجية لنشر الوعي المروري بين الطلاب لغرض تعديل السلوك المروري، واعتمدت المنهج التجريبي واستخدم برنامج تعليمي مؤلف من عدة وحدات تتضمن مفاهيم وقواعد مرورية، اختبار قبلي واختبار بعدي لقياس تحصيل الطلاب و بينت النتائج أن اكتساب الحقائق والمعلومات الخاصة بسلامة استخدام الشارع أو السيارات، اكتساب المهارات العلمية اللازمة لضمان حسن استخدام الشارع أو السيارات، اكتساب القيم الإيجابية التي تخص سلامة استخدام الشوارع والسيارات، تعديل السلوك من ناحية المرور، تقليل عدد الحوادث والإصابات.

-دراسة صالحى حنيفة وطورش وسيلة(2012): " واقع الوعي المروري لدى الأطفال (9-11): بحوث ودراسات مخبر سيكولوجية مستعمل الطريق"، جامعة الحاج لخضر -باتنة 1، هدفت إلى التعرف على الواقع المروري لدى الأطفال وفق بعض المتغيرات( الجنس، المستوى الدراسي، البيئة المعاشية )، واستخدمت المنهج الوصفي التحليلي وكان التطبيق على عينة تقدر بـ 100 تلميذ موزعين على السنة الثالثة والرابعة والخامسة ابتدائي من كلا الجنسين، وتم اختيارهم من بيئتين مختلفتين، إحداهما حضرية (وسط مدينة باتنة) وأخرى ريفية ( قرية بضواحي أولاد فاضل)، وطبقت استبيان الوعي المروري وتوصلت إلى عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الذكور والإناث في مستوى الوعي المروري. وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين تلاميذ السنة الثالثة والرابعة والخامسة ابتدائي في مستوى الوعي المروري لصالح تلاميذ السنة الخامسة.

-دراسة صالحى حنيفة، وآخرون(2013): " مدى فاعلية برنامج تربوي مقترح في تنمية الوعي المروري لدى الأطفال (9-12)" (بحوث ودراسات مخبر سيكولوجية مستعملي الطريق، جامعة الحاج لخضر باتنة، هدفت إلى الكشف عن الفروق إن وجدت بين الأطفال باختلاف مستواهم الدراسي في درجة اكتساب الوعي المروري، واستخدام المنهج التجريبي، وطبق استبيان الوعي المروري على عينة تقدر بـ: 81 تلميذ وتلميذة موزعين على السنة الرابعة والخامسة ابتدائي والثانية متوسط، وتوصلت النتائج إلى أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي درجات الابتدائي والمتوسط في اكتسابهم للوعي المروري في الاختبار القبلي، وكذا لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي درجات الابتدائي والمتوسط في اكتسابهم للوعي المروري في الاختبار البعدي.

#### 8.التعليق على الدراسات السابقة: بعد استعراضنا للدراسات السابقة نستخلص التالي:

أغلب الدراسات تناولت الوعي المروري عند تلاميذ المرحلة المتوسطة، وقد أجمعت أغلبها على ضرورة غرس و نشر الوعي المروري لدى هؤلاء التلاميذ في مراحل عمرية متقدمة كالحضانة والمرحلة الابتدائية.

و اقترحت عدة دراسات ضرورة إدراج مفاهيم في التربية المرورية في المناهج الدراسية لزيادة الوعي المروري لدى التلاميذ بصفة عامة وقد استفدنا من الدراسات السابقة ما يلي:

- اختيار المنهج الملائم للدراسة الحالية.
- الأدوات المعتمدة عليها.

- بعض النتائج المتوصل إليها.

في حين لم نجد أي دراسة متعلقة بالوعي المروري لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط (حسب علم الباحثان). ولهذا جاءت الدراسة الحالية لتؤكد أو تنفي ما توصلت إليه بعض الدراسات السابقة وكذا وضع حجر الأساس لدراسات قادمة تتطرق إلى الوعي المروري لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط عبر كامل مدارس الجزائر ووضع مقاربة نظرية وتطبيقية ومقارنة مستوى الوعي المروري في مختلف المدارس بولايات الوطن وعليها نؤسس لبناء منهج تربوي خاص لفائدة المعاقين سمعيا لتنمية وإكساب الوعي المروري عندهم.

وقد اتفقت الدراسة الحالية مع بعض الدراسات السابقة في عدة نقاط نذكر أهمها: الأهداف، المنهج، ومتغيرات البحث وبعض النتائج المتوصل إليها واختلف مع بعضها في الأدوات المستخدمة مثلا.

#### 9. إجراءات الدراسة الميدانية:

##### 1.9 حدود الدراسة:

- الحدود المكانية: تمت بمدرسة المعاقين سمعيا بولاية باتنة.

- الحدود الزمنية: امتدت فترتها من 05 جانفي 2022 إلى غاية 12 ماي 2022.

الحدود البشرية: تتمثل في أفراد عينة البحث وهم تلاميذ الطور المتوسط البالغ عددهم 47 تلميذ وتلميذة.

2.9 عينة الدراسة: طبقت أداة الدراسة على كل تلاميذ الصم في المرحلة المتوسطة بمدرسة المعاقين سمعيا بولاية

باتنة، وتم اختيارها بطريقة قصدية، موزعين بحسب المستوى الدراسي كما هو مبين في الجدول رقم 1.

الجدول رقم 1: يوضح توزيع العينة حسب المستوى الدراسي

النسبة المئوية	العدد	المستوى الدراسي
17,02%	08	السنة أولى
17,02%	08	السنة ثانية
31,91%	15	السنة الثالثة
34,04%	16	السنة الرابعة
100%	47	المجموع

يوضح الجدول أعلاه توزيع العينة حسب المستوى الدراسي فكانت نسبة تلاميذ السنة أولى و الثانية (17,02%)

ونسبة السنة الثالثة تقدر ب 31,91%، بينما السنة الرابعة فهي 34,04%.

3.9 الأدوات المستخدمة في الدراسة: تم تطبيق استبيان الوعي المروري، الذي تم بناؤه من طرف الأستاذة صالحية حنيفة وطورش وسيلة، في إطار البحوث المنجزة في مخبر "سيكولوجية مستعملي الطريق" لجامعة باتنة 1. الهدف منه معرفة مدى توفر الوعي المروري لدى الأطفال وهو مقسم إلى ثلاثة أبعاد وهي: بعد معرفي، بعد سلوكي والبعد الأخلاقي.

جدول رقم 2: يبين توزيع الفقرات الموجبة والسالبة على أبعاد الاستبيان

الأبعاد	الفقرات الموجبة	الفقرات السالبة	العدد الكلي
بعد معرفي	29 . 27 . 25 . 16 . 13 . 11 . 10 . 7 . 4 . 2	22 . 19	12
بعد سلوكي	23 20. 17. 15 . 14. 8 . 5	28 . 24 . 21 . 18. 9. 6 . 3	14
بعد أخلاقي	26 . 12 . 1	00	03

المصدر حنيفة صالحية وطورش وسيلة 2002:

- العلامة الكلية على الاستبيان بصورته النهائية تعتبر المؤشر على درجة الوعي المروري ولحساب العلامة الكلية على الاستبيان نتبع أسلوب تدرج الدرجات وفقا لدرجة إيجابية الفقرة وتقديرها بمعنى إذا كانت الفقرة موجبة فإن التقديرات " نعم ، لا أدري ، لا " تعطي العلامات " 1 . 2 . 3 . - إذا كانت الفقرة سالبة فإنه تعطي التقديرات " 3 . 2 . 1 . " أعلى علامة يمكن الحصول عليها هي 87 وقل علامة هي 29 وتعتبر العلامة 59 هي العلامة القاطعة بين مستوى وعي مروري منخفض ومستوى وعي مروري مرتفع.

- فإذا كانت أكبر من الحد 59 كان هناك مستوى وعي مروري مرتفع والعكس صحيح.

#### 4.9 الخصائص السيكومترية :

5-9 حساب الصدق: تم حساب صدقه عن طريق الصدق التمييزي ، استخدام اختبار " ت " حيث وجدت " ت " المحسوبة = 7,2 أكبر من " ت " الجدولية = 4,6 إذن دالة إحصائية عند مستوى دلالة 0,01، اي بدرجة 99 بالمائة، ودرجة حرية = 4 إذن توجد فروق بين الفئة العليا والفئة الدنيا وبناء عليه فالاختبار صادق كونه استطاع التمييز بين متوسطي المجموعتين الطرفيتين.

6-9 حساب التباين: استخدمت طريقة التطبيق وإعادة التطبيق " الاستقرار عبر الزمن " وعولجت النتائج المتحصل عليها بحساب مقياس الارتباط لبيرسون حيث وجدت قيمة  $r = 0,74$  وهو دال إحصائية عند مستوى الدلالة 0,01 مما يعنى يتمتع بدرجة عالية من الدقة والثبات .

7.9 أساليب التحليل الإحصائي: اعتمد في هذه الدراسة على مجموعة من الأساليب الإحصائية التي تمكننا من وصف المتغير ودراسة الفروق والمتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية حسب فرضيات الدراسة وفقا لبرنامج (SPSSV25).

#### 10. عرض وتحليل النتائج:

### 1.10 عرض وتحليل نتائج الفرضية الأولى:

والتي تنص على أنه نتوقع أن يكون مستوى الوعي المروري متوسطا لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط.

الجدول رقم 3: يبين المتوسط الحسابي والمتوسط الفرضي والانحراف المعياري لمستوى الوعي

#### لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط

المستوى	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	المتوسط الفرضي	
متوسط	0.4133	2.0670	24	البعد المعرفي
	0.02252	2.0627	28	البعد السلوكي
	0.07267	1.9581	6	البعد الأخلاقي
	4,664	61,80	58	الوعي المروري

استخرج المتوسط الفرضي للاستبيان عن طريق جمع الأوزان الثلاثة للاستبيان، وقسمتها على عددها، ثم تم ضرب النتائج في عدد الفقرات، وكان مجموع البدائل (6) و متوسطها (2)، وضرب في عدد الفقرات (29)، وبالتالي يكون الوسط الفرضي يساوي (58).

يتضح من الجدول رقم 3 أن متوسط الوعي المروري عند التلاميذ الصم في الطور المتوسط وصل إلى مستوى متوسط حيث بلغ (61,80)، وانحراف معياري يساوي (4,664)، و قيمة الوسط الفرضي (58)، قيمة المتوسط الحسابي للوعي المروري أكبر من قيمة الوسط الفرضي، وعليه نقر بأن الفرضية التي افترضناها في بداية الدراسة قد تحققت والتي نصت على أن مستوى الوعي المروري متوسط لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط. واتفقت نتيجة الدراسة الحالية مع ما توصلت إليه نتائج دراسة سوزان بادجيب حيث وجد المدرسون مواد البرنامج ذات قيمة متوسطة أو معقولة بالنسبة لبعض الصفوف وذات قيمة عالية بالنسبة لبعضها الآخر، وكذا ما لمسناه من خلال زيارتنا لمدرسة المعاقين سمعيا بولاية باتنة و ما لاحظناه من خلال بعض ردود التلاميذ فإنهم غير ملمين بكثير من الإشارات و كيفية قطع الطريق بطريقة صحيحة باستثناء بعض الإجابات التي توحى بأن التلاميذ شاهدوا بعضها على التلفاز أو في الشوارع الكبرى ولكن في محيطهم تكاد تكون منعدمة بسبب قلة التهيئة و اهتراء الطرق و اختفاء وعدم وضوح الإشارات العمودية والأفقية على الطريق بحكم أن أصحاب المركبات لا يحترمون هذه الممرات المخصصة لعبور المشاة والتوقف عليها دون مراعاة حقوق التلاميذ و سرقة بعض الإشارات و كذا أن أغلب التلاميذ الصم يقيمون في المدرسة ( نظام داخلي) فإنهم لا يغادرونها إلا مع أولياءهم أو في حافلات مخصصة لهم للتنزه أو الخرجات الميدانية رفقة الأمن الوطني في بعض المناسبات الخاصة بهم. بالإضافة إلى طابع التستر على هذه الفئة من قبل الوالدين خاصة وذلك تفاديا للتنمر عليهم أو تعرضهم للأذى الجسدي والنفسي وخاصة إلى جرائم الاختطاف التي طالت العديد من الأطفال المتدمرسين، هذا ما جعل الأولياء يترددون ويرفضون رفضا قاطعا التبليغ عن إعاقة أبنائهم التلاميذ وهذا ربما ما جعلهم قليلي المعرفة بهذه الإشارات و مخاطر الطريق.

## 2.10 عرض وتحليل نتائج الفرضية الثانية :

و التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية في درجات متوسطات الوعي المروري تعزي لمتغير المستوى الدراسي لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط. لاختبار صحة هذه الفرضية تم استخدام اختبار "ت" للفروق لغرض الكشف عن وجود فروق في مستوى الوعي المروري والنتائج موضحة في الجدول التالي:

الجدول رقم 4 : يبين الفروق في مستوى الوعي المروري حسب متغير المستوى الدراسي.

المستوى	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ت	مستوى المعنوية	درجة الحرية	مستوى الدلالة	القرار
أولى + ثانية	2,0253	0,13811	1,053	0,298	45	0,041	توجد فروق
ثالثة + رابعة	2,0765	0,16231					

يتضح من خلال الجدول 4 أن المتوسط الحسابي للسنة الأولى والثانية يساوي 2,0253 بانحراف معياري قيمة 0,1381 ، في حين المتوسط الحسابي للسنة الثالثة والرابعة يساوي 2,0765 و بانحراف معياري 0,1623 ، وقيمة (ت) = 1,053 وهي دالة إحصائية وهذا يعني توجد فروق في درجات متوسطات الوعي المروري تعزي لمتغير المستوى الدراسي لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط لصالح السنة الثالثة والرابعة متوسط ( مستوى المعنوية 0,298 أكبر من مستوى الدلالة 0,041)، في هذه الحالة نرفض الفرضية الصفرية التي تقول لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في درجات متوسطات الوعي المروري تعزي لمتغير المستوى الدراسي لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط ونقبل الفرضية البديلة التي تنص على أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في درجات متوسطات الوعي المروري تعزي لمتغير المستوى الدراسي لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط. توافقت نتائج هذه الدراسة مع ما توصلت إليه دراسة ليندا بوك، وكذا دراسة سوزان، والتي توصلت نتائجها إلى أن هناك وجود اختلاف كبيرين بين المجموعتين في مستوى الوعي المروري وأن نتائج المجموعة التجريبية كانت مرضية، واختلفت مع نتائج دراسة صالح حنيفة وآخرون، 2013، حيث توصلت بعد تطبيق نفس استبيان الدراسة الحالية إلى أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي درجات الابتدائي والمتوسط في اكتسابهم للوعي المروري في الاختبار القبلي، ولا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي درجات الابتدائي والمتوسط للوعي المروري في الاختبار البعدي.

الدلالة العملية لقياس حجم تأثير المتغير المستقل (الوعي المروري) على المتغير التابع (مستوى الدراسي) فإننا نستخدم : مربع إيتا " لأننا نتعامل مع عينتين مستقلتين كما هو موضح في الجدول أدناه.

جدول رقم 5: يبين قيمة حجم الأثر لمربع إيتا

قيمة إيتا <sup>2</sup>	0,01	0,06	0,14 فما فوق
حجم التأثير	ضعيف	متوسط	كبير

بما أن قيمة إيتا<sup>2</sup> تساوي 0,024 وهي أقل من 0,06 فإن تأثير حجم المستوى الدراسي على متوسطات الوعي المروري متوسط.

### 3.10 عرض وتحليل نتائج الفرضية الثالثة :

تنص على أنه يتوقع أن تكون أبعاد الوعي المروري للمستوي الدراسي أخلاقي، سلوكي، معرفي. لاختبار صحة هذه الفرضية تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للأبعاد الثلاثة لاستبيان للوعي المروري والنتائج مبينة في الجدول أدناه.

الجدول رقم 6: يبين المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للأبعاد الثلاثة

البيعة	الترتيب	الانحرافات المعيارية	المتوسطات الحسابية	الأبعاد
47	01	0,0072	2,0767	البعد المعرفي
47	02	0,0061	2,0666	البعد السلوكي
47	03	0,1175	1,9833	البعد الأخلاقي

يتضح من الجدول (4) أن البعد المعرفي يأتي بالمرتبة الأولى بمتوسط حسابي قدره 2,0767 و بانحراف معياري قدره 0,0072 ، في حين احتل البعد السلوكي الرتبة الثانية بمتوسط حسابي قدره بـ 2,0666 و بانحراف معياري قدره بـ 0,0061 ، بينما كانت الرتبة الثالثة للبعد الأخلاقي بمتوسط حسابي 1,9833 قدره و بانحراف معياري قدره بـ 0,1175 . من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن الوعي المروري لدى أفراد العينة يأتي بالترتيب التالي: البعد المعرفي ، البعد السلوكي ، البعد الأخلاقي وبالتالي فإن الفرضية الثالثة لم تتحقق. واتفقت الدراسة الحالية مع ما جاء في الجانب النظري على أن الوعي المروري يعتمد على النمو المعرفي و الأخلاقي بالدرجة الأولى، لطفل هذه المرحلة لأنه بدأ يتعلم ويقلد أحد الوالدين أو الراشدين ورفاقه في المدرسة أو الحي أو ما يشاهده في التلفزة من ومضات إخبارية أو ما تنشره وسائل التواصل الاجتماعي خاصة الفيس بوك في هذا الخصوص، وكذا استفساره الدائم عن الوضعيات المرورية المتعددة، ولا ننسى الدور الذي تلعبه المدرسة وما تقدمه من مناهج رغم ضآلتها، فكل المكتسبات والمهارات والمفاهيم المرورية عند التلميذ الأصم مصدرها الأساسي هو المدرسة لأنها تتميز بالطابع الإلزامي والنظامي في وضع برامج ومناهج تحوي مضامين في التربية المرورية، وهذا ما تؤكدته النتائج التي توصلت إليها كل من دراسة عبد الله النافع، دراسة سوزان بادجيب، دراسة ليندا بوك التي كلها تنادي بضرورة تطوير مواضيع ومفاهيم مرورية في المناهج الدراسية الرسمية وتدرجها عبر مختلف المستويات التعليمية، باعتبار المدرسة مصدر يعول عليه في نشر الوعي المروري بطريقة فعالة بما تمتاز به من تأثير سيكولوجي على الطفل والإيمان بالمفاهيم التي تقدمها، لكن توجد دراسات ترى غير هذا التصور كدراسة بوبيدي لمياء التي توصلت دراستها إلى أن المدرسة وجماعة الرفاق بوصفهما مؤسستين للتنشئة الاجتماعية لا تلعب دورا فاعلا في إكساب الطفل الثقافة المرورية اللازمة.

## خاتمة:

في ختام هذه الدراسة والتي تضمنت موضوع مستوى الوعي المروري لدى التلاميذ الصم في الطور المتوسط بمدرسة المعاقين سمعياً بولاية باتنة، التي خلصت إلى أن مستوى الوعي المروري لدى التلاميذ الصم في هذه المرحلة العمرية متوسطاً، كما توصلت إلى أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في مستوى الوعي المروري بين السنوات الأربع لصالح مجموعة السنة الثالثة والرابعة، كما توصلت إلى أن أبعاد الوعي المروري الثلاثة كانت مرتبة كما يلي، البعد المعرفي يليه البعد الأخلاقي وأخيراً البعد السلوكي، وتبقى هذه النتائج مؤقتة ولكن يأخذ بها في حين تطبيق نفس الاستبيان على عينة كبيرة من تلاميذ الصم على مستوى متوسطات الوطن وربطها بمتغيرات أخرى كشدة الإصابة بالصمم، الجنس، الوضعية الاقتصادية والاجتماعية، مكان السكن سواء في الريف أو المدينة وغيرها من المتغيرات ومن خلالها تزويد المناهج الدراسية الخاصة بهذه الفئة بمفاهيم ومواد خاصة بالتربية المرورية؛ من أجل رفع مستوى الوعي المروري لديهم. إضافة إلى تعليم التلميذ الأصم السلامة المرورية في أولى خطواته ولا ننتظر حتى دخوله المدرسة؛ ليتمكن من قراءتها والتعامل معها ووفقها ذاتياً وزيادة على ذلك وضع منهاج واضح وصريح للتوعية المرورية آخذين بعين الاعتبار إعاقة الأصم وتكييفها حسب ذلك في كل المراكز والمدارس و التعريف والإشهار بهم من خلال أشرطة وقبعات تميزهم عن غيرهم مع الحفاظ عليهم وعدم التنمر عليهم أو استغلالهم، وذلك بموافقة الوالدين والهيئات المختصة ووضع قانون لذلك وتجريم كل من يلحق بهم الأذى سواء معنوي أو جسدي. و إبعاد مدارسهم ومراكزهم على الشوارع الرئيسية، تأهيل المعلمين والمربين من خلال دورات تعقد بالتعاون مع المختصين في كل القطاعات ذات صلة بهذه الفئة وأخيراً فتح تخصصات في الثانويات والجامعات لتكوين هذه الفئة لإدماجهم في المجتمع دون وضع بصمة عليهم أو وصمهم بإعاقتهم.

## قائمة المراجع:

- أبو عون، عمر. (2003). "التربية المرورية ودورها في السلامة العامة والفردية". سوريا: مديرية المناهج والتوعية وزارة التربية السورية.
- المدني، هاشم. (2002، مارس). "حوادث الطرق وآلية تخفيض الإصابات". مجلة القافلة. ص 39-45.
- آل تويم، عبد الله. (2003). "العلاقة بين الوعي والسلامة ووسائل الإعلام". مجلة البحوث الأمنية. (العدد 23)، ص. 169-198.
- بكار، عبد الكريم. (2000). تجديد الوعي. سوريا: دار القلم.
- بيان، محمد سعد الدين. (2010). التربية المرورية مدخل إلى إعداد المعلم. طبعة 1. الرياض. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.

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

- رحالي، باسم، بلعلی، عبد العزيز الأمين.(2020،30،06). "تقييم الفهم الشفهي للطفل الاصم المستفيد من الزرع القوقعي المبكر". مجلة الروائر، رقم المجلد 04، رقم العدد 01، (93-116).

- محمد، عادل عبد الله.(1991). اتجاهات سيكولوجية في نمو الطفل والمراهق. القاهرة: المكتبة الانجلومصرية.

- مرسي، محمد.(2001). " الوعي المروري لدى الأطفال". المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب. المجلد 19، ص. 273-366

- ياسين، صالح علي.(4-2 نوفمبر 1992). أهمية البيانات في وصف مشكلة الحوادث المرورية. الكويت: المؤتمر المروري الخليجي الأول.

- Charlton I. F , Oxley , D. (2005) . *Crossing roads safely « an experimental study of age differences in gapselectionby pedestrians »*. Accident Analysis and Prevention 37.pp. 962-971

- Tabibi , P.(2007) .*Finding a safe place to cross the road « the effect of distractors and the role of attention in children's identification of safe and dangerous road-crossing sites»*. Infant and Child Development 16.pp.193-206