مجلـــة العلـــوم التربـــوية والدراســـات الإنســـانيـــة
ISSN: 2709-0302 (online)

Humanities and Educational Sciences Journal
ISSN: 2617-5908 (print)

# برنامج مقترح لتنمية الوعي بأنماط السلوك الإيجابي في قياده السيارات لدى طالبات الجامعة من منظور الخدمة الاجتماعية(*)

**د/ حنان عبيد المسعود**
أستاذ مشارك الخدمة الاجتماعية
قسم خدمة الفرد بكلية الخدمة الاجتماعية
بجامعة الأميرة نورة بنت عبدالرحمن

*) تاريخ تسليم البحث 5/3/2023 تاريخ قبوله للنشر 13/5/2023
*) موقع المجلة: http://hesj.org/ojs/index.php/hesj/index

# برنامج مقترح لتنمية الوعي بأنماط السلوك الإيجابي في قياده السيارات لدى طالبات الجامعة من منظور الخدمة الاجتماعية

**د/ حنان عبيد المسعود**
أستاذ مشارك الخدمة الاجتماعية
قسم خدمة الفرد بكلية الخدمة الاجتماعية
بجامعة الأميرة نورة بنت عبدالرحمن

**مستخلص الدراسة**

هدفت هذه الدراسة إلى وضع تصور مقترح لبرنامج لتنمية الوعي بأنماط السلوك الايجابي في قياده السيارات لدى طالبات الجامعة من منظور الخدمة الاجتماعية، واعتمدت الباحثة على المنهج الوصفي المسحي، وتكونت عينتها من (603) طالبة، وتم جمع البيانات باستخدام استبانة أعدت بطريقة الكترونية وتوصلت الدراسة إلى أن أعلى نسبة في الاستجابات جاءت القيادة تحت تأثير النعاس والارهاق، حيث بلغت (73.5%)، وكذا تغيير المسار بدون استعمال الإشارات من أكثر الآثار السلبية المترتبة على الانماط السلوكية الخاطئة بالقيادة في حين جاء ضبط المرآة للحصول على رؤية أوضح وفحصها بصفة دورية أعلى استجابة بنسبة بلغت (60%) من أنماط السلوك الايجابي في قيادة السيارات، بالإضافة إلى الالتزام بالسرعة المحددة، ويمكن استخدم السير بسرعة عالية على الطرق المفتوحة بنسبة بلغت (51.7%)، كما جاءت التوعية بالتدابير والالتزامات لسلامة الأطفال كمقاعد مخصصة لهم، وعدم وضعهم بالمقعد الأمامي للسائق أعلى استجابة بنسبة بلغت (87.7%) لدور الأخصائية الاجتماعية في التوعية بأنماط السلوك الايجابي في قيادة السيارات من منظور الخدمة الاجتماعية.

وبناءً على نتائج الدراسة توصي الباحثة بتطوير مستوى الإعداد المهني للأخصائية الاجتماعية لتصبح أكثر ارتباطًا بواقع الممارسة في مجال الوعي والسلامة المرورية من خلال البرامج التدريبية، والعمل على تطوير الأساليب المهنية للمساعدة في طريقة الوعي والسلامة المرورية وفقًا للأنظمة والتعليمات المرورية من خلال تشكيل لجان توعوية بالجامعات وتفعيل دور هذه اللجان بمختلف الوسائل المتاحة.

**الكلمات المفتاحية:** الوعي– الطالبة الجامعية– أنماط السلوك الإيجابي– الخدمة الاجتماعية.

# A Proposed Programme to Develop Awareness of Positive Behaviour Patterns in the Driving of Cars among University Students from the Perspective of the Social Service

**Dr. Hanan Obaid Al-Masoud, Associate Professor of the Social Service**
Department of Individual Service, College of the Social Service
Princess Noura Bint Abdulrahman University

## Abstract:

This study aims at developing a proposed programme to develop the awareness of positive behaviour patterns in driving cars among university students from the perspective of social service. The researcher has followed the survey and descriptive approach. The sample of the study consists of 603 female students. The tool of data collection is an online questionnaire.

The study has concluded that the highest percentage of responses is the driving under the influence of drowsiness and fatigue, reaching (73.5%). Moreover, changing the direction of driving without using traffic signals is the most negative effect due to the wrong behavioural patterns of driving, whereas adjusting the mirror to obtain a clearer vision and checking it periodically is the highest positive behavioural pattern reaching (60%). The adherence to the specified speed, and high-speed driving upon the open roads reaches (51.7%). The awareness of safety measures and commitments for children such as seats designed for them rather than putting them in the front seat of the driver has the highest response rate of (87.7%). This is due to the role of the social worker to raise the awareness of positive behaviour patterns while driving cars from the perspective of social service.

According to the results of the study, the researcher recommends to enhance the level of professional preparation of the social worker to be more linked with the real practice in the field of traffic awareness and safety through training programmes. This is can done through formulating awareness committees at universities and activating their efforts as possible and by possible means.

**Keywords**: Awareness, University Student, Positive Behaviour Patterns, Social Service.

**مقدمة الدراسة:**

تُعد المجتمعات الخليجية من المجتمعات التي تأخذ بأسباب التنمية المستدامة بكل جوانبها وأركانها، وأهمها العنصر البشري الذي ينظر إليه على أنه أثمن ما تملك الأمم والشعوب؛ لذا فإن الاهتمام ببنائه، ضرورة حتمية لتقدم أي مجتمع، ومن هنا فإن كل دولة تسعى جاهدة نحو النهوض والنمو والارتقاء وتضع السياسات والخطط وتطبيقها التي من شأنها تقلل الفاقد ويتعاظم العائد منها على اعتبار أن الإنسان وسيلة التنمية وغايتها (الموصولي، 1996م: 210). وهذا يعني أن المجتمعات تركز جل اهتماماتها على رفاهية أفرادها والعمل على التصدي للمشكلات التي قد تواجههم. ونجد أن الحوادث المرورية كمشكلة مهمة تؤثر على حياة الأفراد في مختلف دول العالم وتسبب في استنزاف كم هائل من الموارد البشرية، والمادية تعمل على إعاقة التنمية وتحد منها، وتمثل هاجسًا أمنيًا للمسئولين في المجالات الأمنية والصحية والاقتصادية. فقد أهتم الباحثون بدراسة الآثار السلبية لهذه المشكلة، وهذا ما يتفق مع ما أكده (الموصولي، 1996م: 201م) على أن العنصر البشري يتسبب في أكثر من (85%) من الحوادث المرورية. ويؤيد هذا تقرير شرطة سلطنة عمان على أن العنصر البشري يُعد المسئول الأول عن وقوع الحوادث المرورية في السلطنة والأكثر تضررًا منها، وتحديدًا فئة الشباب بصفة عامة، والشباب الجامعي على وجه الخصوص (شرطة عمان السلطانية، 2010م: 10).

ويذكر إسماعيل (2019) أن الحوادث المرورية المميتة في العالم العربي تؤدي إلى مقتل نحو (26000) ستة وعشرين ألف قتيل ونحو ربع مليون مصاب، وأن هذه الحوادث تكلف المجتمعات العربية نحو ستين مليار دولار، ويعتبر ذلك زيادة على التكاليف الوخيمة الأخرى المتمثلة في المجال الاجتماعي والنفسي والاقتصادي التي تخلفها الحوادث المرورية.

والمملكة العربية السعودية كغيرها من الدول قد عانت وتعاني من هذه المشكلة، ولكننا نجد أن إحصائيات الحوادث المرورية في السعودية في عام 2020 بحسب بيان الإدارة العامة للمرور بلغ عدد الحوادث "خلال الأشهر الثلاثة الأولى من العام الهجري الحالي (107637) حادثاً بانخفاض (15.91%) مقارنة بالفترة نفسها من العام الهجري الماضي. حيث أن عدد الحوادث" بلغ (127998) وأوضح البيان تفاصيل إحصائيات حوادث المرور خلال الأشهر الثلاثة الأولى من العام الهجري الحالي. مقارنة بالربع الأول من عام 1438هـ؛ فقد بلغ عدد الحوادث المرورية في شهر محرم هذا العام في جميع مناطق المملكة (33957) حادثًا مروريًا مما يعني انخفاضًا بنسبة (21.44%) مقارنة بالعام الماضي الذي بلغ (43225) حادثًا مروريًا، وانخفض عدد المصابين في تلك الحوادث خلال شهر محرم هذا العام إلى (2508) بانخفاض نسبته (93.43) مقارنة بشهر محرم العام الماضي الذي بلغ فيه عدد الجرحى (2597) حيث بلغ عدد الوفيات خلال هذه الفترة (546) حالة مقابل (641) حالة وفاة (18) خلال الفترة مماثلة للعام الماضي وما قبله (الإدارة العامة للمرور، 2020م).

ومن جهة أخرى نجد الباحثون قد سعوا في دراستهم إلى التركيز على موضوع الوعي المروري وأهميته، حيث سعت دراسة دي وسوجون (Dei&Sujon, 2021) إلى التنقيب في وسائل التواصل الاجتماعي لتسليط

الضوء على ثقافة السلامة المرورية في ولاية واشنطن. وتم استخدام التغريدات التي جمعت لقياس معتقدات الجمهور ومواقفه تجاه أهمية السلامة المرورية وإمكانية عدم حدوث وفيات وأظهرت ثقافة السلامة المرورية بوجود دعم واعتراف بسياسات وبرامج السلامة المرورية. كما أدى القبول المتزايد لمنصات الوسائط الاجتماعية مثل Facebook وTwitter إلى إثارة اهتمام كبير بجمع البيانات الضخمة واستخدامها في إجراء تحليل شامل لوجهات نظر الأفراد.

واهتمت دراسة (Privilege insurance, 2015) بمهارات القيادة وطبقت قرب مدينة هايد بارك كورنور، وهي من أكثر الأماكن ازدحاماً في لندن، وتكونت عينتها من (250) سائقاً وسائقة، وأظهرت نتائجها أن المرأة حققت (23) نقطة من بين (30) نقطة هي الدرجة النهائية المطلوبة فيما لم يحقق الرجال أكثر من (19) نقطة.

وتناولت دراسة بولات واوزبك وكايجوزيز (Bolat, Ozbek & kaygusuz ,2017) التي كشفت عن أثار دورة السلامة المرورية لطلاب الصف الرابع من خلال استخدام بناء المتنزهات لتدريب الأطفال على نجاح الطالب، واستخدمت المنهج شبة التجريبي، كما استخدامت اختبار تقييم إنجاز دورة السلامة من الدرجة الرابعة مكونة من (16) بند كأداة لجمع البيانات، وتوصلت نتائجها إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ($\alpha$=0.01) لصالح مجموعة الدراسة، حيث يسهم استخدام "متنز تدريب الأطفال على الحركة" في نجاح الطلاب في دروس السلامة.

وبناء على ذلك فقد جاء قرار قيادة المرأة السعودية للسيارة في البيئة السعودية مبني على أنساق اجتماعية وثقافية، وقد تأثرت مختلف مستويات الأنساق الاجتماعية والثقافية بكل مستوياتها صعودًا وهبوطًا قد يسهم في تغيير القيم الخاصة بأدوار الإناث داخل الأسرة، إذا إن مسألة قيادة السيارة تعد من الأنماط الجديدة التي أدرجت في حياة المرأة مؤخرًا، وتعتبر قيادتها للسيارة من الأدوار القيادية متعلقة بعملها والمشاركة والسماح لهن بالقيادة كنوع من التقدم وأعطى المراءة حق من حقوقها كي تتكيف مع عملها ومواصلاتها وانجازاتها في العمل وهذا قد يسهم في خلق أدوار جديدة على حياة الإناث داخل أسرهن فيما يتعلق في مساهماتهن في أمور المنزل والأسرة والعمل. وهذا ما شارت إليه دراسة (الزهراني، 2021م: 14) التي توصلت إلى مجموعة من النتائج من أهمها أن هذا القرار قد ساهم في إعادة تشكيل العلاقات الاجتماعية في الأدوار الأسرية بين المرأة والرجل، وتمكين المرأة من القيادة قد ينمي الثقة والمسؤولية ودعم اتخاذ القرارات المتعلقة بشؤون الأسرة وقراراتها الخاصة في إدارة أمورها. وزيادة شعورها بالحرية والاستقلال.

وقد أكدت على ذلك دراسة الرفاعي والفايدي (2020) التي توصلت نتائجها أن المرأة حصلت على استقلاليتها التامة بعد قرار القيادة بنسبة (45.5%)، كما زاد القرار من تفعيل دور المرأة في رؤية المملكة لعام (2030)، وقد شعرت المرأة بعد قيادة السيارة بالرفاهية بنسبة كبيرة بلغت (80.6%)، وزادت الأنشطة

الاجتماعية التي تمارسها المرأة، ومن أهمها قضاء حاجات المنزل بنفسها بنسبة (24.6%)، وهنا نجد أن قضية الوعي المروري ونشره تُعد من الأولويات والأهداف الرئيسة للتربية السليمة في هذا العصر.

كما اقترحت دراسة الشهراني (2020) تصور مقترح لتنمية وعي المرأة السعودية بالثقافة المرورية، وكانت من أبرز نتائجها إحداث نقلة نوعية في الحياة الاجتماعية من إزالة المخاوف الافتراضية في قيادة السيارة، وأن أقل الآثار الاجتماعية لقيادة المرأة السعودية للسيارة تتمثل في تعزيز حق المرأة في القيادة والمشاركة في التنمية الاجتماعية المستدامة.

ومن هنا يأتي هذا الاهتمام بالتثقيف وزيادة الوعي المروري كون جودة الحياة مطلب أساسي وهدف إستراتيجي تسعى دول العالم إلى بلوغه، وتعمل جاهدة على تحقيقه من أجل حياة ايجابية وسليمة يسهم من خلالها الإنسان في جهود التنمية المختلفة له ولأسرته ومجتمعه. لذا رأت المملكة من حق المرأة في المجتمع السعودي اعطائها حق القيادة الأمر الذي قد يسهم في تطويرها وزيادة الانتاج في عملها، وهذا يتطلب نشر الثقافة المرورية الساعية إلى تحقيق توعية مرورية تهدف إلى ايجاد وعي مروري من أجل مواجهة المشكلة المرورية وتفادي الآثار السلبية الناتجة عنها، ولذلك فإن الأجهزة المرورية تبذل جهودًا في مجال التوعية، وفي هذا السياق يتزايد الاهتمام بحملات التوعية المرورية، وخصوصا لدى حديثي تعلم قيادة السيارات والمركبات على اختلافها (خضور، 2007م: 5).

ولا يمكن أن نغفل دور مهنة الخدمة الاجتماعية بوصفها إحدى المهن الإنسانية التي اتخذت من الإنسان محورًا لتوجهاتها وتدخلاتها المهنية بغرض مساعدته على التخلص من مشكلاته وتنمية قدراته وإمكانياته باستمرار، ومن ثم فإن هذه المهنة ملزمة بالنظر إلى الحوادث المرورية بوصفها مشكلة من أخطر المشكلات التي تواجه المجتمعات العربية بصفة عامة والخليجية بصفة خاصة وطالبات الجامعة على نحوٍ أخص لذلك أصبحت الخدمة الاجتماعية مطالبة بوضع آليات للتعامل مع هذه المشكلة، إذ إن ذلك يُعد من أهم أولوياتها التي يجب أن تسعى إلى تحقيقها، حيث تسعى إلى التأثير في النسق المستهدف لتغيير (فرد – أسرة – مجتمع). ويمكن أن يمتد تأثيرها ليشمل الأنساق المجتمعية الأخرى المرتبطة بالمشكلة التي تسعى إلى مواجهتها (سليمان، 2005م: 32-33). ولتقليل الخسائر عن قيادة السيارات فإننا بحاجة إلى درجة كبيرة إلى الوعي المروري، ولذلك فإن التعليم والتثقيف بنشر الوعي المروري هو أحد الأساليب المهمة لمواجهة حوادث المرور، والتوعية تمثل الخطوة الأولى للوقاية من الحوادث المرورية (الميزر، 2018م: 195).

وحيث أن مؤسسات التربية والتعليم والجامعات تأتي في طليعة المؤسسات المجتمعية التي يوكل إليها مهمة غرس القيم والأخلاق والوعي والإدراك بمفاهيم الوعي المروري عن طريق تضمينها في المناهج والمقررات الدراسية أو عن طريق برامج التوعية المختلفة (الهاشمي، 2007م: 28 -33).

واجمعت الكثير من الدراسات على أهمية التربية المرورية ودورها الفاعل في تقديم مفاهيم التربية المرورية للنشئ كدراسة (الحياري، 2003؛ والشهراني، 2002؛ وآل شارع والشافعي والشمري، 1999؛ والخطابي والطوالبة،

2010؛ وعبابنة والحياري، 2008؛ والرفاعي، 2005؛ والعجمي، 2005) التي أكدت على أهمية التربية والوعي المروري إما عن طريق توعية تتخلل العملية التعليمية أو برامج توعوية أو تضمين بعض مفاهيم وسلوكيات وممارسات أخلاقية ذات علاقة بقيادة السيارات والمركبات على اختلافها.

وترى الباحثة بأن الأخصائيات الاجتماعيات العاملات في الجامعات لهن دور كبير في العمل على زيادة الاهتمام بتنمية أنماط السلوك الايجابي لدى الطالبات في قيادة السيارة واستخدام الطريق، وتوجيههن إلى أتباع التعليمات المرورية وممارسة العادات السلوكية السليمة بالقيادة، والابتعاد عن الممارسات الخاطئة. مع أهمية وجود برنامج مستقل للتربية المرورية للمساهمة في رفع مستوى الوعي المروري أو تضمين بعض المفاهيم والقضايا المرورية في المناهج والمقررات الدراسية على اختلافها. وهذا يتكامل مع الجهات ذات العلاقة بالحركة المرورية عند إعداد خطط وبرامج توعوية وقائية للسلامة المرورية، مع ضرورة العمل من قبل وزارة التعليم والجامعات بتقديم برامج تثقيف وتوعية مرورية على درجة عالية من الكفاءة والاحترافية وحث وتشجيع طلبتها على الالتحاق بها لتحسين مستوى وعيهم بالأنظمة المرورية.

**مشكلة الدراسة:**

بناء على ما سبق ذكره، وبناءً على نتائج الدراسات السابقة كدراسة (فاروق، 2010) التي أشارت أن الحوادث المرورية كانت سببًا مهمًا من بين الأسباب التي أدت إلى إحداث الإعاقة بين الطلاب المعوقين بالجامعات؛ إذ بلغت نسبة الإعاقات الناتجة عن تلك الحوادث 13.8%، من بين الطلاب المعوقين بالجامعة. ودراسة (العريشي والتل، 2013؛ ونجمي، 2017؛ وعرفان، 2013م) التي أشارت إلى وجود فروق في درجة التزام الطلبة بالممارسات والوعي المروري لتحقيق السلامة المرورية، ومدى التزامهم بتطبيق المعارف المرورية، ومستوى اتجاهاتهم نحو الالتزام بالقواعد واللوائح المرورية.

وبناءً على توصيات الدراسات السابقة التي أوصت تقديم برامج توعوية لتعليم الأفراد وطلبة الجامعة، علاوة على خبرة الباحثة ومعايشتها للواقع المروري المعاش وانطلاقًا من أهمية دور الخدمة الاجتماعية في الجامعات السعودية رأت إجراء هذه الدراسة التي تقترح برنامج لتنمية الوعي بأنماط السلوك الايجابي في قياده السيارات لدى الطالبات بالمرحلة الجامعية من منظور الخدمة الاجتماعية. وتتمثل مشكلة هذه الدراسة في الإجابة عن السؤال الرئيس التالي: **ما صورة برنامج مقترح لتنمية الوعي بأنماط السلوك الايجابي في قياده السيارات لدى طالبات الجامعة من منظور الخدمة الاجتماعية؟** وينبثق عنه الأسئلة الفرعية التالية:

1- ما أنماط السلوك الايجابي في قيادة السيارات لدى طالبات الجامعة؟

2- ما الآثار السلبية المترتبة على الأنماط السلوكية الخاطئة بالقيادة لدى الطالبات الجامعيات؟

3- ما دور الأخصائية الاجتماعية في التوعية بأنماط السلوك الايجابي في قيادة السيارات من منظور الخدمة الاجتماعية؟

4- ما التصور المقترح في تحسين الوعي بأنماط السلوك الايجابي في قياده السيارات لدى طالبات الجامعة من منظور الخدمة الاجتماعية؟

**أهمية الدراسة:**

تأتي أهمية هذه الدراسة من الأهمية النظرية التي تقدمها والتي تتمثل في تقديم اطار نظري عن متغيرات الدراسة قدم في قالب مختلف من إعداد الباحثة قد يفيد المكتبة على المستوى المحلي، والمستوى العربي، علاوة على ما تقدمه من أهمية تطبيقية تتمثل في تقديم صورة واضحة عن الأنماط السلوكية والممارسات في قيادة السيارات لدى طالبات الجامعة، والدور الحقيقي الذي تقدمه الأخصائية الاجتماعية والدور التوعوي لها ولوسائل الإعلام في هذا الجانب، كما تقدم برنامج مقترح لتحسين الوعي لدى طالبات الجامعة بأنماط السلوك الايجابي في قياده السيارات من منظور الخدمة الاجتماعية وأداة بحثية قد يستفيد منها باحثين في ذات المجال، وقد يساهم هذا البرنامج في انخفاض متوقع في لمعدلات وقوع الحوادث المرورية من خلال رفع درجة الوعي المروري للمجتمع بصفة عامة وللشباب والفتيات بصفة خاصة.

**أهداف الدراسة:**

تهدف هذه الدراسة إلى:

1- تحديد أنماط السلوك الايجابي في قيادة السيارات لدى طالبات الجامعة.

2- معرفة الآثار السلبية المترتبة على الأنماط السلوكية الخاطئة بالقيادة لدى الطالبات الجامعيات.

3- تحديد دور الأخصائية الاجتماعية في التوعية بأنماط السلوك الايجابي في قيادة السيارات من منظور الخدمة الاجتماعية.

4- وضع تصور مقترح لبرنامج لتحسين الوعي لدى طالبات الجامعة بأنماط السلوك الايجابي في قيادة السيارات من منظور الخدمة الاجتماعية.

**حدود الدراسة:** اقتصرت الدراسة على الحدود التالية:

**الحد الموضوعي:** يتمثل بدور الخدمة الاجتماعية في التوعية بأنماط السلوك الايجابي في قياده السيارات لدى طالبات الجامعة من منظور الخدمة الاجتماعية.

**الحد المكاني:** الجامعات السعودية بمختلف تخصصاتها بمنطقة الرياض.

**الحد البشرى:** عينة من طالبات الجامعات السعودية بمختلف التخصصات الجامعية.

**الحد الزمني:** تم تطبيق الدراسة في الفصل الدراسي الثالث من العام 1444هـ/2023م.

**مصطلحات ومفاهيم الدراسة:**

**مفهوم الوعي:** يقصد بالوعي في اللغة "الفهم وسلامه الادراك" واصطلاحًا هو "إدراك الفرد لنفسه وللبيئة المحيطة به", وهو بهذا المعنى يتضمن إدراك الفرد لوظائفه العقلية والجسمية وإدراك خصائص العالم الخارجي وإدراكه لنفسه باعتباره عضوًا في الجماعة" (مذكور واخرون، 1975م: 644-645).

وفي قاموس الخدمة الاجتماعية يعرف الوعي بأنه "ذلك الادراك الذهني، أو ذلك الجزء من الفعل الذي يتوسط بين البيئة والمشاعر والأفكار" (barke, 1987: 32).

ومن وجهة نظر علم النفس يعرف بأنه "طبيعة النشاط الشعوري الذي يتأثر بمتطلبات الواقع وقد ينبغي الالتزام الأدبي الذي يعدل سلوك الفرد، ولكن لا يعي طبيعة إحدى هذه الدوافع الكامنة وراء تعديل السلوك" (الحنفي، 1990م: 78).

وعرفه خطايبة (2000م: 43) بأنه "جملة من التصورات والمعتقدات والرؤى التي تعين الإنسان في حياته وتحدد سلوكه، ويقصد به المام الناس بالمعلومات والحقائق الصحية وإحساسهم بالمسئولية نحو صحتهم وصحة غيرهم".

وعرفه أبو زايدة (2006م: 22) بأنه "المعرفة والفهم وتكوين الميول والاتجاهات لبعض القضايا الصحية المناسبة للمرحلة العلمية بما ينعكس ايجابًا على السلوك الصحي.

**وتعرفه الباحثة إجرائيًا في الدراسة بأنه** "إدراك الطالبات الجامعيات للحقائق المتعلقة بتطبيق اساليب القيادة الصحيحة من خلال اكتساب فهما وادراكا نتيجة الفهم والاقتناع لتمارس كل الافعال والنشاطات الإيجابية المتعلقة بها".

**مفهوم السلوك**: عرف السلوك بأنه "كل الأفعال والنشاطات التي تصدر عن الفرد سواء كان ظاهرة أم غير ظاهرة كالنشاطات الفسيولوجية والحركية أو النشاطات التي تتم على نحو غير ملحوظ كالتفكير، والتذكر والكذب وغيرها" (صادق، 2007م: 4).

وعرفه المسيري وآخرون (2016م: 8) بأنه "أية استجابة أو رد فعل من الفرد، ويشمل كل الأنشطة التي يمكن ملاحظتها والتغيرات السيكولوجية القابلة للقياس، والمفاهيم المعرفية، والتخيلات والعواطف".

ويعرفه العيدروس (2014م: 31) بأنه "الاستجابات الفكرية والنفسية والحركية التي تصدر عن الفرد، أو تلك التي يؤديها الفرد في حياته اليومية، وتشمل الأنشطة غير الملموسة (التفكير، التأمل، الادراك)، والأنشطة الحسية الملموسة (الحركة، الأكل، الاستجابات اللفظية، تعبيرات الجسم المختلفة)".

**أما السلوك الإيجابي فقد عرف بأنه** "كل قول أو فعل يهدف إلى إصلاح الذات وإسعادها، وإصلاح المجتمع وإسعاده، وإرادة التغيير للأفضل في ضوء تعاليم الإسلام وآدابه" (وزارة التعليم الإدارة العامة للتوجيه والإرشاد، 1437م).

وعرفه كمال (2010، 183) بأنه "السلوك الذي يلقى التقدير في المجتمع، ويتمثل في مساعدة الآخرين والتدخل لإنقاذ شخص، والتعاون مع الآخرين، وهذه السلوكيات تؤدى اختياريًا ودون فرض خارجي".

**ويقصد بالسلوك الإيجابي في هذه الدراسة بأنه** "كل الأفعال والنشاطات التي ترتبط بالحقائق المتعلقة بتطبيق وممارسة أساليب القيادة الصحيحة نتيجة الادراك والفهم والاقتناع والتي تصدر من الطالبة الجامعية الحاصلة على رخصة القيادة والمزاولة لها".

## الإطار والموجهات النظرية للدراسة:

### أولاً: الوعي المروري ومفهومه:

تباينت الرؤى تجاه مفهوم الوعي المروري من الباحثين في مختلف دراسات وبحوثهم التربوية، وقد يرجع سبب ذلك إلى اختلاف مضمونه من مجتمع إلى آخر، ومن فترة إلى أخرى، وفقًا لمعطيات الواقع المروري (خضور، 2007م: 11).

ويرى الخلف (2005م: 59) الوعي المروري بأنه "الالمام بمعلومات أساسية مرتبطة بمواقف يتعرض لها المشاة والسائقين أثناء السير أو في المواقف الطارئة والحوادث". وتتفق كل من مديرية الأمن العام (2010م)، والمعاني (2009م)، والخضور (2007م) على أن هناك مفهومًا شاملًا للوعي المروري وهو أنه "تعزيز اليقظة الحسية والمعنوية والمعرفة والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطرق وإشارات وأنظمة وقوانين وغيرها مما ينعكس إيجابًا على الشخص وحسن قيادته ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة" (الكندي، 2009م).

لذلك يرى المشخص (1994م: 15) أن نشر الوعي المروري لدى جميع المواطنين يعمل على تصحيح المفاهيم الخاطئة لديهم بالإقناع عن طريق تقديم المعلومات السليمة والحقائق الثابتة التي تساعد على تكوين رأي صائب وخلق قابلية الاستعداد للتقيد الطوعي بقواعد وأنظمة المرور وذلك لتحقيق الأمن والسلامة من استعمال الطريق.

في حين يرى خضور (2007م: 10) أن الوعي المروري شكل خاص من أشكال الوعي؛ فهناك ذات بشرية (السائقون والمشاة ورجال المرور.. الخ) تتفاعل مع محيط خارجي، أي مع واقع موضوعي له معطياته وقواعده ونظمه وقوانينه أي معرفة معطيات هذا الواقع الموضوعي (المجال المروري)، ومعرفة نظمه وقوانينه، ومن ثم السلوك المروري السليم في ضوء هذه المعرفة هو ما يعكس الوعي المروري ويجسده، وهذا النوع من الوعي لا يحدث دفعة واحدة، بل هو مجموعة من المعارف والخبرات المتراكمة من خلال التجربة والخبرة والممارسة والاحتكاك، كما أن بعضها يأتي بفعل التعلم والتعليم.

أما الهزاع (2004م: 39) فيرى أن الوعي المروري هو نتاج للتوعية المرورية وهدف من أهدافها له أهميته، وأهدافه، ومقوماته، وأجهزته، وقد يعتبر وقوع حادث مروري في مكان ما نتيجة منطقية لنقص الوعي المروري لدى مرتكب الحادث.

**وترى الباحثة أن الوعي المروري في هذه الدراسة** يتمثل في إدراك الطالبة الجامعية الحقائق والمعلومات المتعلقة بمفاهيم السلامة المرورية، والذي يمكن أن تصل إليه من خلال مشاركتها في برامج التوعية التي تقوم بها الجامعات أو من خلال دور الاخصائيات الاجتماعيات لتعزيز اليقضة الحسية والمعنوية والمعرفة والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالقيادة الصحيحة ومعرفة ما يرتبط بها من مركبة وطرق وأشارات وأنظمة وقوانين وغيرها تسعى الاخصائية تقديمها للطالبات.

**ثانيًا: أهداف الوعي المروري ومستوياته:**

يطرح الخلف (2005: 63) عدد من الأهداف الرئيسة للتوعية المرورية يمكن توضيحها فيما يلي:

1- تقوية العلاقة القائمة بين المواطنين ورجال المرور ومحاولة أن يشعر المواطن بأنه رجل مرور قبل أن يكون مواطنًا.

2- التعرف على أنواع وسائل النقل ووظائفها على حياة الإنسان مع إدراك فوائد حسن استخدامها وخطورة سوء استعمالها.

3- تنمية الآداب المرورية والتي من مظاهرها:

- مساعدة العاجز والصغار على العبور السليم.
- تعويد الطلبة الصغار واحترام حق الآخرين بالمرور، والعبور السليم الآمن للمشاة.
- توضيح قوانين السير وقواعد المرور وآدابه.
- تنمية روح التعاون وبث الألفة والمساعدة لمستخدمي الطرق.
- أن يطبق الطلاب ما تم تعلمه عن المرور تطبيقاً سليماً على نحو يصحح جزءاً من سلوكه العام (الموصلي، 1996م: 221-222).

أما خضور (2007م: 15) فيرى أن أهداف الوعي المروري تتمثل في:

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

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

3- تكوين نسق اتجاهات مروري متساو ومتكامل لدى الفرد والمجتمع إزاء الجوانب المختلفة من المسأله المرورية.

4- تكوين نسق قيمي سلوكي مروري لدى الفرد والمجتمع.

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

ويقسم الكردي (2007م: 30) الوعي المروري إلى:

**1- مستوى الخاصة:** أي لديهم وعي معرفي بالمعارف الخاصة بالقيادة والأنظمة المرورية من خلال المؤسسات التعليمة، والندوات التثقيفية.

**2- مستوى العامة:** ما يصل إليه الأفراد من خلال معايشتهم ومن خلال المعلومات السائدة بين مستخدمي الطريق، واعتماد البعض منهم على التجربة.

**3- المستوى السلبي:** وهو أن يلجأ البعض للتهور والخروج عن الأنظمة واللوائح الخاصة باتباع السير بالطريق نتيجة لبعض الأنماط السلوكية الخاطئة.

لذلك يُعد الوعي المروري له أهمية ومن الموضوعات التي ترتبط بشكل واضح بحياة الفرد وسلامته، وتُعد أفضل الوسائل للوقاية من الحوادث المرورية على المدى الطويل، لذا كان على المهتمين بالسلامة المرورية مراقبة الوضع الحالي للمناهج والمقررات الدراسية ومحاولة تضمينها المفاهيم المتعلقة بالسلامة المرورية.

ويشير الهزاع (2004م: 43) أن أهمية الوعي المروري يمكن أن تتضح من خلال ما أعلن عنه المؤتمر الدولي الرابع الذي عقد بمدينة تورنتو بإيطاليا في عام (1972م)، إذ صدر عنه:

- إن السائق الجاهل يربك حركة المرور، ويفسد كل شيء مهما كانت الإمكانيات.
- إن مسئولية السائق كإنسان واعٍ هي العامل الأول الذي يقلل الحوادث والمشكلات المرورية، إذا التزم بمقتضى الوعي المروري.

في حين يرى كل من بيلي (1418هـ)، والخلف (2005م: 61) أهمية الوعي المروري تكمن في تهذيب المفاهيم التي اعتاد عليها الأفراد في المجتمع، بحيث تكون نظرتهم للتقيد بأنظمة المرور وآدبه ليس على أساس الخوف من العقاب، وإنما الانصياع الذاتي لها لما لمخالفتها من مخاطر على حياتهم، ولأنها تخالف السلوك السليم والأخلاق الفاضلة وبالتالي تتحقق العملية التعليمية بين الجمهور وبين المشرعين المروريين بهدف تحقيق السلامة المرورية لكل مستخدمي الطريق.

وعلى ذلك فإن تحقيق السلامة المرورية بين الأفراد في مجتمعهم الكبير ليست مسئولية رجال المرور وحدهم، بل هي مسئوولية جماعية يؤدي رجل المرور فيها وظيفته ويتعاون معه جميع أفراد المجتمع.

والسلامة المرورية وظيفة أساسية من وظائف المجتمع الواعي المتحضر والذي تقوم عدة جهات بخدمته وفي مقدمتها المؤسسات التعليمية من خلال بمشاركة الطلبة في أسابيع المرور بعمل اللوحات ويحمل الشعارات والإشتراك في الندوات والمحاضرات والمهرجانات الخلصة بذلك (قاضي، 1406هـ). ويشترط خضور (2007م: 12-13) لكي يتحقق الوعي المروري أن يتضمن الآتي:

1- الوعي بحق الله سبحانه وتعالى وأنه هو الحافظ من كل مكروه وأن الإنسان مسئول أمام الله عن كل عمل يقوم به من خير أو شر فهذا يشكل رادعًا مهمًا نحو السلوكيات السيئة التي قد يقوم بها الإنسان من عدم إلتزامه بالقوانين واستهتاره بقواعد الطريق.

2- وعي بواقع الأطراف المختلفة المعنية بالمسألة المرورية (السائقون، والمشاة، ورجال، وصانعوا المركبات، ومهندسوا الطرق...خ)، والوعي بإشارات عبور المشاة (بالنسبة للمشاة) وألوان الملابس المناسبة في الليل واستخدام الحواس.

3- وعي بالآثار المتعددة لمشكلة المرور (البشرية والنفسية والاجتماعية والاقتصادية والأخلاقية).

4- وعي بمسئولية الجهات المعنية بمواجهة المشكلة المرورية، وطبيعة الأدوار التي يجب أن تؤديها لمواجهة هذه المشكلة وحلها أو التخفيف من آثارها.

ومن خلال ما سبق نجد أن الوعي المروري قد حظي باهتمام واسع من قبل الباحثين الذين حاولوا توضيح رؤيتهم تجاه الوعي المروري كمفهوم يعني بسلامة الأفراد سواء كانوا داخل المركبات أو خارجها (مشاة)، وكل ذلك سعيًا وراء إيجاد حلول عملية وواقعية للحد من خطر الحوادث المرورية وتحقيق السلامة على الطريق.

ومما سبق يظهر لنا أن الوعي المروري لم يخرج عن نطاق المكونات الثلاثة (المعرفي، والوجداني، والمهاري) للوعي بمفهومه العام، وكذلك الجوانب الثلاثة للوعي المروري (سائقو المركبات، والمركبات، والمشاة)، وكل ما يتعلق بها من قواعد مرورية تنظمها.

**ثانيًا: أهمية السلوك الإيجابي وفوائده:**

للسلوك الإيجابي أهمية بالغة للفرد والمجتمع، وتظهر فوائده على المستوى النفسي للفرد في الشعور بالكفاية والأهمية، مما يعود بارتفاع في مستوى تقدير الذات الإيجابية، والشعور بالكفاية الشخصية والاجتماعية، وما يحققه ذلك من صحة نفسية عامة وتكيف في البيت والمدرسة وبيئة العمل.

للسلوك الإيجابي مجالات شتى في مختلف مواقف الحياة اليومية، الشخصية، والاجتماعية، والتعليمية، والوظيفية، والصحية، والاقتصادية، أي إنه التعامل الإنساني في شتى مجالات الحياة، ويمكن تقسيم مجالات السلوك الإيجابي إلى المحاور التالية:

1- محور العلاقات الأسرية.
2- محور العلاقات المدرسية.
3- محور المواطنة الإيجابية.
4- محور السلوك الشخصي.
5- محور التعامل مع التقنية.
6- محور السلوك الترفيهي (وزارة التعليم الإدارة العامة للتوجيه والإرشاد، 1437م).

ويذكر الفسفوس (2006م) أن للسلوك الايجابي عدد من الخصائص تتمثل بـ:

1- **القابلية للتنبؤ**: إن السلوك الإنساني ليس ظاهرة عفوية ولا يحدث نتيجة للصدفة وإنما يخضع لنظام معين، وإذا استطاع العلم تحديد عناصر ومكونات هذا النظام فإنه يصبح بالإمكان التنبؤ به، ويعتقد أن الظروف المادية والاجتماعية الماضية والحالية للشخص هي التي تقرر سلوكه، ولذلك نستطيع التنبؤ بسلوك الشخص بناءً على معرفتنا بظروفه البيئية السابقة والحالية، وكلما ازدادت معرفتنا بتلك الظروف وكانت تلك المعرفة بشكل موضوعي أصبحت قدرتنا على التنبؤ بالسلوك أكبر، ولكن هذا لا يعني أننا قادرون على التنبؤ بالسلوك بشكل كامل فنحن لا نستطيع معرفة كل ما يحيط بالشخص من ظروف بيئية سواء في الماضي أو الحاضر.

2- **القابلية للضبط: أن** الضبط في ميدان تعديل السلوك عادة ما يشمل تنظيم أو إعادة تنظيم الأحداث البيئية التي تسبق السلوك، كما أن الضبط الذاتي في مجال تعديل السلوك يعني ضبط الشخص لذاته باستخدام المبادئ، والقوانين التي يستخدمها، والضبط الذي نريده هو الضبط الإيجابي وليس الضبط السلبي، لذا أهم

أسلوب يلتزم به العاملون في ميدان تعديل السلوك هو الإكثار من أسلوب التعزيز، والإقلال من أسلوب العقاب.

3- **القابلية للقياس**: السلوك الإنساني منه ما هو ظاهر يمكن قياسه، ومنه غير ظاهر لا يمكن قياسه بشكل مباشر لذلك فإن العلماء لم يتفقوا على نظرية واحدة لتفسير السلوك الإنساني، وقياس الظواهر المراد دراستها، وعليه فقد طور علماء النفس أساليب مباشرة لقياس السلوك كالملاحظة، وقوائم التقدير، والشطب وأساليب غير مباشرة كاختبارات الذكاء، واختبارات الشخصية، وإذا تعذر قياس السلوك بشكل مباشر فمن الممكن قياسه بالاستدلال عليه من مظاهره المختلفة (الفسفوس، 2006م).

وللسلوك الإيجابي أربعة أنماط كما وصفها (العباد، 2004م) وهي كما يلي:

1- السلوك التأييدي: هذا النمط يعبر عن الود والاهتمام بالآخرين، وأصحاب هذا النوع يوصلون رسائلهم للآخرين بصدق وبشكل واضح، ويمكن تصنيف أصحاب هذا السلوك بالحساسين، ونحن بحاجة إلى التعامل، والتواصل مع هؤلاء الأشخاص لتحقيق تواصل ناجح، وفعال باستخدام حركات العين وتعبيرات الوجه المناسبة مع إظهار التقدير والتعاطف معه. ونجد أن أصحاب هذا السلوك يقدرون العلاقات الشخصية، ويهتمون بأفكار ووجهات نظر الآخرين، ويميلون إلى الصراحة، لذا تبدو ملامحهم وتعبيرات وجوههم مريحة فهم غالباً يحتاجون إلى تقديرك وتعبيرك عن مدى اهتمامك بهم (يونس، 2013م).

2- الأسلوب التوجيهي: إن هذا الأسلوب يتصف بأنه أسلوب الحزم وإحراز النتائج، ويتم استخدام التوجيهات بدلاً من الطلبات غير المباشرة، ويهدف إلى إيصال المعتقدات والآراء بنفس درجة اهتمامه بإيصال الأوامر، ويصنف أصحاب هذا الأسلوب بالمفكرين أو الفاعلين. حيث إن هذه الفئة تهتم بالإنجازات والنتائج، والإخلاص، والانتماء، لا يحبون الانفتاح على أمورهم الشخصية، ويميلون إلى الحيوية في أعمالهم والرسميات والتنظيم، وتحتوي مكاتبهم على إنجازاتهم وقيمهم.

3- الأسلوب التحليلي: إن هذا الأسلوب يهتم بإيصال الحقائق والمعلومات، والاحتمالات، ويستخدم صاحب هذا الأسلوب الهدوء والعقلانية، والتجرد، ويصنف أصحاب هذا الأسلوب بالمفكرين (يونس، 2013م)،

4- الأسلوب التعبيري: هذا الأسلوب يتصف بالفاعلية والحيوية والتلقائية، وأصحابه يعبرون عن مشاعرهم بصراحة ومباشرة أياً كانت فهم ذوو حدس قوي، ويوصفون بأنهم فاعلون أو حساسون، ولتحقيق التواصل المنشود ويجب أن يوجد تناغماً بين مستوى صوته، وتعبيرات وجهه وجسده، ويبرز عواطفه وانفعالاته بشكل تعبيري صادق. وتميل هذه الفئة إلى المرح والفكاهة والإثارة وجذب انتباه الآخرين، لذا هم أكثر الفئات تفاعلاً وحيوية وصراحة في التعبير عن انفعالاتهم، كما أنهم يهتمون بمظهرهم وهندامهم. لذلك نجد أن للتواصل الناجح مع الشخص الآخر يجب استخدام نفس الأسلوب الذي يستخدمه الشخص الآخر (يونس، 2013م).

لذلك تركز كافة المجتمعات دومًا على السلوك الايجابي للأفراد وإذا تحلي الفرد أو طالب الجامعة أو قائدي السيارات والمركبات بالسلوكيات والأخلاقيات الايجابية أثناء قيادة السيارات أو أثناء حدوث الحوادث المرورية فإن

ذلك لا يؤدي إلى إحداث أضرار جسدية أو نفسية أو اجتماعية أو اقتصادية، وعند اقتراح برنامج توعوي للأفراد وقائدي السيارات لابد من التركيز على السلوك الايجابي أو تنمية السلوك للمتدرب، وهذا ما تسعى إليه الدراسة الحالية.

**منهجية الدراسة وإجراءاتها:**

**أولاً: منهج الدراسة:** استخدمت الباحثة المنهج الوصفي المسحي المسح الاجتماعي، وهذا نمط من أنماط البحوث في المنهج الوصفي يتناسب مع ما تهدف إليه الدراسة الحالية.

**ثانيًا: مجتمع وعينة الدراسة:** تكونت عينة الدراسة من (603) طالبة أخذت من مجتمع الدراسة والجدول (1) يوضح الخصائص العامة لعينة الدراسة.

**جدول (1) يوضح توزيع عينة الدراسة تبعا للعمر**

| العمر | ك | % |
|---|---|---|
| أقل من 20 سنة | 73 | %12.1 |
| من 20 إلى أقل من 25 سنة | 404 | %67 |
| من 25 إلى أقل من 30 سنة | 46 | %7.6 |
| 30 سنة فأكثر | 80 | %13.3 |
| **المجموع** | **603** | **%100** |

يوضح الجدول (1) توزيع عينة الدراسة تبعًا للعمر وأن أعلى نسبة مثلت الفئة (من 20 إلى أقل من 25 سنة) بنسبة بلغت (67%)، في حين كانت نسبة أفراد العينة الممثلين للفئة (30 سنة فأكثر) بلغت (13.3%)، وكانت نسبة الممثلين للفئة (أقل من 20 سنة) بلغت (12.1%) وجاءت نسبة الممثلين للفئة (من 25 إلى أقل من 30 سنة) بأقل النسب والتي بلغت (7.6%).

**جدول (2) يوضح توزيع عينة الدراسة تبعًا للحالة الاجتماعية**

| الحالة الاجتماعية | ك | % |
|---|---|---|
| غير متزوج/ة | 453 | %75.1 |
| متزوج/ة | 137 | %22.8 |
| مطلق/ة | 11 | %1.8 |
| أرمل/ة | 2 | %0.3 |
| **المجموع** | **603** | **%100** |

يوضح الجدول (2) توزيع عينة الدراسة تبعًا للحالة الاجتماعية وأن أعلى نسبة مثلت (الغير متزوجين) بنسبه بلغت (75,1%) في حين كانت نسبة (المتزوجين) بلغت (22,8%)، وكانت نسبة (المطلقين) بلغت (1,8%)، أما (الأرامل) بلغت نسبتهم (0,3%).

جدول (3) يوضح توزيع عينة الدراسة تبعًا للجامعات التي تنتسب لها الطالبات

| اسم الجامعة | ك | % |
|---|---|---|
| ▪ جامعة الاميرة نورة بنت عبدالرحمن | 254 | %42,1 |
| ▪ جامعة الامام محمد بن سعود | 135 | %22,4 |
| ▪ جامعة الملك سعود | 88 | %14,6 |
| ▪ جامعة الملك عبد العزيز | 23 | %3,8 |
| ▪ جامعة الملك خالد | 22 | %3,6 |
| ▪ جامعة الملك فيصل | 22 | %3,6 |
| ▪ جامعة الامير سلطان | 5 | %0,9 |
| ▪ جامعة الامام عبد الرحمن بن فيصل | 9 | %1,5 |
| ▪ جامعة الملك سعود للعلوم الصحية | 1 | %0,2 |
| ▪ جامعة الملك فهد | 2 | %0,3 |
| ▪ الجامعة السعودية الالكترونية | 5 | %0,9 |
| ▪ جامعة حفر الباطن | 20 | %3,3 |
| ▪ جامعة طيبة | 2 | %0,3 |
| ▪ جامعة الطائف | 2 | %0,3 |
| ▪ الجامعة العربية المفتوحة | 13 | %2,2 |
| المجموع | 603 | %100 |

يوضح جدول (3) توزيع عينة الدراسة تبعاً للجامعات التي تنتسب لها الطالبات وجاءت مرتبة تنازلياً.

**ثالثًا: أدوات الدراسة:** تم استخدام الاستبيان كأداة لتحقيق أهداف الدراسة، وقد تم الاطلاع على العديد من الدراسات السابقة، والأدب التربوي بهذا الخصوص، ووضعت الاستبانة بصورتها الأولية تتكون من (47) فقرة موزعة على أربعة مجالات، وبعد ذلك تم معرفة صدقها من خلال عرضها على عدد من السادة المحكمين والذين أبدو ملاحظاتهم على فقرات الاستبانة، وتم العمل بها وتم تجريبها على عينة استطلاعية بلغت (30) طالبة من خارج العينة، وتم تعديل فقرات الاستبانة في بعض الاشكاليات التي كانت تستفسر عنها طالبات العينة الاستطلاعية، وتم استخرج معامل الفا كرومباخ وقد وجد (0.96)، وهي قيمة عالية جدًا تدل على الوثوق في استخدام أداة الدراسة على عينة الدراسة، وبعد هذه الخطوة تم وضع الاستبانة في صورتها النهائية وتكونت من (41) فقرة موزعة على المجالات التالية: الأنماط السلوكية الخاطئة (11) فقرة، وأنماط السلوك الايجابي للقيادة (11) فقرة، ودور الاخصائية الاجتماعية (9) فقرة، والأنماط السلوكية الايجابية (10) واصبحت جاهزة للتطبيق.

**رابعًا: الأساليب الإحصائية المستخدمة:** تم جمع البيانات ثم تفريغها في الجداول ومعالجتها إحصائيا بإيجاد النسب المئوية لكل جدول على حده، ومن ثم تحليل هذه البيانات لاستخراج النتائج العامة للدراسة.

**نتائج الدراسة تفسيرها ومناقشتها:**

للإجابة عن السؤال الأول والذي نص على "ما أنماط السلوك الايجابي في قيادة السيارات لدى طالبات الجامعة"؟ استخدمت الباحثة النسب المئوية والرتب لاستجابات أفراد العينة، وكانت النتائج كما في الجدول (4).

**جدول (4) يوضح استجابات عينة الدراسة تبعًا لأنماط السلوك الايجابي في قيادة السيارات لدى طالبات الجامعيات**

| م | أنماط السلوك الايجابي للقيادة | | اوافق | أوافق الى حد ما | لا اوافق | الترتيب |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | استخدام أضواء الإشارة مع الحفاظ على مسافة آمنة بالقدر الكافي مع السيارات الأخرى. | ك | 248 | 179 | 176 | 9 |
| | | % | %41,1 | %29,7 | %29,2 | |
| 2 | الالتزام بالسرعة المحددة يمكن استخدم السير بسرعة عالية على الطرق المفتوحة يعتبر أسهل مقارنة بالسير في شوارع المدينة. | ك | 312 | 255 | 36 | 2 |
| | | % | %51,7 | %42,3 | %6 | |
| 3 | اثناء تعطل السيارة تشغيل أضواء الخطر ثم اخراج مثلث الطوارئ من صندوق السيارة ووضعه على بعد 10 أقدام. | ك | 298 | 242 | 63 | 4 |
| | | % | %49,5 | %40,1 | %10,4 | |
| 4 | التأكد من وضوح الرؤية وتنظيف الزجاج الأمامي مع استخدام الماسحات الأمامية للتخلص من أي فضلات عليها والتأكد أن جميع المصابيح تعمل بشكل جيد. | ك | 248 | 242 | 113 | 8 |
| | | % | %41,1 | %40,1 | %18,8 | |
| 5 | تجنب استخدام الضوء العالي لأنه قد يؤذي سائقي السيارات القادمة في الاتجاه المقابل. | ك | 293 | 238 | 72 | 6 |
| | | % | %48,6 | %39,5 | %11,9 | |
| 6 | تجنب المرور على الحفر وبركات المياه لأنها قد تؤدي إلى تسرب المياه إلى داخل السيارة وكذلك انزلاق الإطارات من على الطريق. | ك | 297 | 229 | 77 | 5 |
| | | % | %49,2 | %38 | %12,8 | |
| 7 | تشغيل المصابيح الأمامية وأضواء الضباب أثناء القيادة في الطقس الممطر حيث أنها تساعد السائقين الآخرين في تحديد مكانك بشكل أفضل. | ك | 300 | 247 | 56 | 3 |
| | | % | %49,7 | %41 | %9,3 | |
| 8 | التوقف لبعض الوقت اثناء السفر لراحة السائق ويساعد على تبريد الإطارات وبالتالي تجنب انفجارها المفاجئ، كما أن تبريد المحرك يساعد على استعادة كفاءته ومواصلة السفر. | ك | 115 | 306 | 182 | 11 |
| | | % | %19,1 | %50,7 | %30,2 | |
| 9 | **ضبط المرآة للحصول على رؤية أوضح وفحصها بصفة دورية.** | ك | 362 | 210 | 31 | 1 |
| | | % | %60 | %34,9 | %5,1 | |
| 10 | استخدم المرآة دائماً إذا رغبت في تخطي السيارات الأخرى أو تبديل الحارة المرورية. | ك | 194 | 282 | 127 | 10 |
| | | % | %32,2 | %46,8 | %21 | |
| 11 | تجنب القيادة في مواسم الأمطار والتي تجعل من الطرق زلقة بسبب الطين وتراكم المياه، والتي تؤثر بدورها على كفاءة الفرامل. | ك | 262 | 283 | 58 | 7 |
| | | % | %43,5 | %46,9 | %9,6 | |

يوضح الجدول (4) استجابات عينة الدراسة تبعًا لأنماط السلوك الايجابي في قيادة السيارات لدى طالبات الجامعة، وجاءت مرتبة تنازلياً كما يلي: **ضبط المرآة للحصول على رؤية أوضح** وفحصها بصفة دورية، بنسبة بلغت (60%)، والالتزام بالسرعة المحددة يمكن استخدم السير بسرعة عالية على الطرق المفتوحة يعتبر أسهل مقارنة بالسير في شوارع المدينة بنسبة بلغت (51,7%)، وتشغيل المصابيح الأمامية وأضواء الضباب أثناء القيادة في الطقس الممطر حيث أنها تساعد السائقين الآخرين في تحديد مكانك بشكل أفضل بنسبة بلغت (49,7%)، وأثناء تعطل السيارة تشغيل أضواء الخطر ثم اخراج مثلث الطوارئ من صندوق السيارة ووضعه على بعد 10 أقدام بنسبة بلغت (49,5%)، وتجنب المرور على الحفر وبركات المياه لأنها قد تؤدي إلى تسرب المياه إلى داخل السيارة وكذلك انزلاق الإطارات من على الطريق، بنسبة بلغت (49,2%)، وتجنب استخدام الضوء العالي لأنه قد يؤذي سائقي السيارات القادمة في الاتجاه المقابل بنسبة بلغت (48,6%)، وتجنب القيادة في مواسم الأمطار والتي تجعل من الطرق زلقة بسبب الطين وتراكم المياه التي تؤثر بدورها على كفاءة الفرامل بنسبة بلغت (43.5%)، والتأكد من وضوح الرؤية وتنظيف الزجاج الأمامي مع استخدام الماسحات الأمامية للتخلص من أي فضلات عليها، والتأكد أن جميع المصابيح تعمل بشكل جيد بنسبة بلغت (41,1%)، واستخدام أضواء الإشارة مع الحفاظ على مسافة آمنة بالقدر الكافي مع السيارات الأخرى بنسبة بلغت (41,1%)، واستخدم المرآة دائماً إذا رغبت في تخطي السيارات الأخرى أو تبديل الحارة المرورية وبنسبة بلغت (32,2%)، والتوقف لبعض الوقت أثناء السفر لراحة السائق ويساعد على تبريد الإطارات وبالتالي تجنب انفجارها المفاجئ، كما أن تبريد المحرك يساعد على استعادة كفاءته ومواصلة السفر بنسبة بلغت (19,1%). وهذه النسب المتحصل عليها تدل على أنها نسب متدنية بمعنى أن التوعية المرورية لدى أفراد العينة ذات مستوى ضعيف. ويعزو هذا إما إلى المقررات والمناهج الدراسة قد لا تركز أو تتناول مثل أمور الارشادات التوعوية المرورية أو أن وسائل الاعلام قد تكون لا تغطي بالقدر الكافي من ارشادات ولوائح بالتوعية لذا فأن ضعف مؤشر الوعي بأضرار الحوادث المرورية في وسائل الاعلام قد يؤدي إلى كثير من المخالفات التي قد تضر بصحة الإنسان والمجتمع والبيئة وبالجانب الأمني والاقتصادي والبيئي، علاوة على ضعف أو قلة الندوات والمحاضرات والمشاركات المرورية وبمعنى أخر إن الثقافة المرورية لدى عامة الطالبات ضعيفة.

وللإجابة عن السؤال الثاني الذي نص على ما الآثار السلبية المترتبة على الأنماط السلوكية الخاطئة بالقيادة لدى الطالبات الجامعيات؟ استخدمت الباحثة النسب المئوية والرتب لاستجابات أفراد العينة، وكانت النتائج كما في الجدول (5).

جدول (5) يوضح استجابات عينة الدراسة تبعًا للأثار السلبية المترتبة على الأنماط السلوكية الخاطئة بالقيادة لدى الطالبات الجامعيات

| م | الأنماط السلوكية الخاطئة | | أوافق | أوافق إلى حد ما | لا اوافق | الترتيب |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء. | ك | 418 | 169 | 16 | 3 |
| | | % | %69,3 | %28 | %2,7 | |
| 2 | بعض مواقع للمشاهير تعزز بعض انماط السلوكيات الخاطئة بالقيادة. | ك | 369 | 183 | 51 | 5 |
| | | % | %61,2 | %30,3 | %8,5 | |
| 3 | عدم متابعة أحوال الطقس وتحذيراته أثناء الامطار او الضباب. | ك | 300 | 259 | 44 | 10 |
| | | % | %49,7 | %43 | %7,3 | |
| 4 | اهمال صيانة المركبة خصوصاً صلاحية الإطارات. | ك | 370 | 178 | 55 | 6 |
| | | % | %61,4 | %29,5 | %9,1 | |
| 5 | عدم ترك مسافة أمان كافية بين المركبات. | ك | 362 | 205 | 36 | 7 |
| | | % | %60 | %34 | %6 | |
| 6 | عدم منح الأولوية لعبور المشاة والتجاوز في المنحنيات. | ك | 290 | 238 | 75 | 11 |
| | | % | %48,1 | %39,5 | %12,4 | |
| 7 | عدم التقيد بالسرعة المقررة. والانحراف المفاجئ. | ك | 400 | 183 | 20 | 4 |
| | | % | %66,3 | %30,4 | %3,3 | |
| 8 | القيادة تحت تأثير النعاس والإرهاق. | ك | 443 | 145 | 15 | 1 |
| | | % | %73,5 | %24 | %2,5 | |
| 9 | القيادة تحت تأثير المخدر أو المسكر، مما يفقد الواعي للسرعة. | ك | 327 | 213 | 63 | 9 |
| | | % | %54,3 | %35,3 | %10,4 | |
| 10 | تغيير المسار بدون استعمال الإشارات، والقيادة عكس اتجاه السير. | ك | 436 | 154 | 13 | 2 |
| | | % | %72,3 | %25,5 | %2,2 | |
| 11 | التفحيط والرغبة في المخاطرة للحصول على الشهرة. | ك | 333 | 226 | 44 | 8 |
| | | % | %55,2 | %37,5 | %7,3 | |

يوضح الجدول (5) استجابات عينة الدراسة تبعًا للأثار السلبية المترتبة على الأنماط السلوكية الخاطئة بالقيادة لدى الطالبات الجامعيات، حيث جاءت الاستجابات مرتبة تنازلياً كما يلي: القيادة تحت تأثير النعاس والارهاق بنسبة بلغت (73,5%)، وتغيير المسار بدون استعمال الإشارات والقيادة عكس اتجاه السير بنسبة بلغت (72,3%)، وتجاوز الإشارة الضوئية الحمراء بنسبة بلغت (69,3%)، وعدم التقيد بالسرعة المقررة والانحراف المفاجئ بنسبة بلغت (66,3%)، واهمال صيانة المركبة خصوصاً صلاحية الإطارات بنسبة بلغت (61,2%)، وعدم ترك مسافة أمان كافية بين المركبات بنسبة بلغت (61,4%)، وبعض مواقع للمشاهير تعزز بعض أنماط السلوكيات الخاطئة بالقيادة بنسبة بلغت (60%)، التفحيط والرغبة في المخاطرة للحصول على الشهرة بنسبة بلغت (55,2%)، والقيادة تحت تأثير المخدر أو المسكر مما يفقد الواعي للسرعة بنسبة بلغت (54,3%)، وعدم متابعة أحوال الطقس وتحذيراته أثناء الامطار أو الضباب بنسبة بلغت (49,7%) وعدم منح الأولوية لعبور المشاة والتجاوز في المنحنيات، بنسبة بلغت (48,1%). وهذه النسب كلها مجتمعة لكافة الفقرات

لاستجابات أفراد العينة تدل على انخفاضها، وهذا يوحى تدنى مستوى الوعي المروري لدى الطالبات اللاتي يقدن سيارات ومركبات مختلفة.

وللإجابة عن السؤال الثالث والذي نص على ما دور الأخصائية الاجتماعية في التوعية بأنماط السلوك الايجابي في قيادة السيارات من منظور الخدمة الاجتماعية؟ استخدمت الباحثة النسب المئوية والرتب لاستجابات أفراد العينة، وكانت النتائج كما في الجدول (6).

**جدول (6) يوضح استجابات عينة الدراسة تبعًا لدور الأخصائية الاجتماعية في التوعية بأنماط السلوك الايجابي في قيادة السيارات من منظور الخدمة الاجتماعية**

| م | دور الاخصائية الاجتماعية | | اوافق | أوافق الى حد ما | لا اوافق | الترتيب |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | تحفز الاخصائية الاجتماعية مؤسساتٌ داعمةٌ ومدعومة من الحكومات والوزارات المعنية لترعى مهرجانات واحتفالات ومناسبات وطنية وحملات للتوعية المرورية، لتكون رسالتهم أكثر فاعلية. | ك | 466 | 105 | 32 | 5 |
| | | % | %77,3 | %17,4 | %5,3 | |
| 2 | الاستفادة من وسائل التواصل الاجتماعي في زيادة وعي الطالبات وتثقيفهم بالآثار السلبية للقيادة الخاطئة بالاستعانة ببعض مواقع المشاهير ذات المحتوى الايجابي للتأثير على الطالبات. | ك | 489 | 100 | 14 | 3 |
| | | % | %81,1 | %16,6 | %2,3 | |
| 3 | ان تعمل الأخصائية الاجتماعية برفع مستوى وعيهم، وتعزيز الرسائل الإيجابية نحو القيادة الأمنة من خلال إعداد فلاشات متنوعة وبثها عبر شاشات التلفاز بصورة متكررة. | ك | 482 | 105 | 16 | 4 |
| | | % | %79,9 | %17,4 | %2,7 | |
| 4 | ان تقوم الاخصائية الاجتماعية بالاستفادة من المؤثرين الحقيقيين، ووضع خطة توعوية عن الاثار السلبية على الفرد والمجتمع لاحتوائهم وتعزيز نشر رسالتهم الهادفة | ك | 429 | 132 | 42 | 7 |
| | | % | %71,1 | %21,9 | %7 | |
| 5 | ان تقوم الاخصائية الاجتماعية بإجراء المزيد من البحوث الميدانية المتعلقة بأنماط السلوك السلبي في القيادة كالتفحيط وكيفية استثمار الطاقات الشبابية وتوظيفها بالشكل السليم. | ك | 409 | 154 | 40 | 9 |
| | | % | %67,8 | %25,6 | %6,6 | |
| 6 | ان تقوم الأخصائية الاجتماعية بتنظيم دورات تدريبية وورش العمل يتم من خلالها طرح مشكلة مرورية وتسليط الضوء عليها والتعرف على اسبابها وكيفية معالجتها للطالبات للتوعية حول أثار السلوك الخاطئ للقيادة | ك | 414 | 153 | 36 | 8 |
| | | % | %68,7 | %25,3 | %5,9 | |
| 7 | التوعية بتجنب المواقف والسلوكيات التي تتعرض لها اثناء القيادة وتنبيهم بعدم التهور بالقيادة من دون الالتحاق بمدرسة القيادة والحصول على رخصة نظامية. | ك | 490 | 81 | 32 | 2 |
| | | % | %81,3 | %13,4 | %5,3 | |
| 8 | تعمل الاخصائية الاجتماعية بتفعيل يوم المرور العالمي لمناقشة الطلبة حول اثار السلوك الخاطئ بالقيادة بالتنسيق مع الجامعات لتعميم فكرة إقامة معارض فنية حول السلامة المرورية. | ك | 438 | 137 | 28 | 6 |
| | | % | %72,6 | %22,8 | %4,6 | |
| 9 | التوعية بالتدابير والالتزامات لسلامة الاطفال كمقاعد مخصصة لهم، وعدم وضعهم بالمقعد الامامي للسائق. | ك | 529 | 56 | 18 | 1 |
| | | % | %87,7 | %9,3 | %3 | |

يوضح الجدول (6) أن استجابات عينة الدراسة تبعاً لدور الأخصائية الاجتماعية في التوعية بأنماط السلوك الايجابي في قيادة السيارات من منظور الخدمة الاجتماعية تم ترتيبها تنازلياً كما يلي: التوعية بالتدابير والالتزامات لسلامة الأطفال كمقاعد مخصصة لهم، وعدم وضعهم بالمقعد الأمامي للسائق بنسبة بلغت (87,7%)، والاستفادة من وسائل التواصل الاجتماعي في زيادة وعي الطالبات وتثقيفهم بالأثار السلبية للقيادة الخاطئة بالاستعانة ببعض مواقع المشاهير ذات المحتوى الايجابي للتأثير على الطالبات بنسبة بلغت (81,1%)، أن تعمل الأخصائية الاجتماعية برفع مستوى وعيهم، وتعزيز الرسائل الإيجابية نحو القيادة الأمنة من خلال إعداد فلاشات متنوعة وبثها عبر شاشات التلفاز بصورة متكررة بنسبة بلغت (79,9%)، وتحفز الأخصائية الاجتماعية مؤسساتٌ داعمةٌ ومدعومة من الحكومات والوزارات المعنية لترعى مهرجانات واحتفالات ومناسبات وطنية وحملات للتوعية المرورية لتكون رسالتهم أكثر فاعلية بنسبة بلغت (77,3%)، وتعمل الأخصائية الاجتماعية بتفعيل يوم المرور العالمي لمناقشة الطلبة حول آثار السلوك الخاطئ بالقيادة بالتنسيق مع الجامعات لتعميم فكرة إقامة معارض فنية حول السلامة المرورية، بنسبة بلغت (72,6%)، وأن تقوم الأخصائية الاجتماعية بالاستفادة من المؤثرين الحقيقيين، ووضع خطة توعوية عن الآثار السلبية على الفرد والمجتمع لاحتوائهم وتعزيز نشر رسالتهم الهادفة بنسبة بلغت (71,1%)، وأن تقوم الأخصائية الاجتماعية بتنظيم دورات تدريبية وورش العمل يتم من خلالها طرح مشكلة مرورية وتسليط الضوء عليها والتعرف على أسبابها وكيفية معالجتها للطالبات للتوعية حول آثار السلوك الخاطئ للقيادة بنسبة بلغت (68,7%)، وأن تقوم الأخصائية الاجتماعية بإجراء المزيد من البحوث الميدانية المتعلقة بأنماط السلوك السلبي في القيادة كالتفحيط وكيفية استثمار الطاقات الشبابية وتوظيفها بالشكل السليم بنسبة بلغت (67,8%). ومن خلال النظر إلى هذه النسب المتحصل عليها من قبل أفراد العينة تدل على أنها نسب مرتفعة، وهذا يعني أن للأخصائية الاجتماعية دور فعال في توعية الطالبات بالجوانب المرورية، وحركة السير وبقواعد وقوانين المرور. وتتفق هذه النتيجة مع نتائج دراسة بولات واوزبك وكايجوزيز ( Bolat, Ozbek & kaygusuz ,2017)، ودراسة (الزهراني، 2021م: 14)، ودراسة الرفاعي والفايدي (2020)، ودراسة الشهراني (2020) التي أشارت إلى أن للأخصائية دور فعال في توعية الأفراد في الوعي المروري وتسعى إلى اكساب الطلبة والطالبات العديد من المفاهيم التي تتعلق بالإشارات المرورية وتعمل على تخفيف وتجفيف منابع الاضرار التي قد تحصل أثناء قيادة السيارات والمركبات على اختلافها.

وللإجابة عن السؤال الرابع والذي نص على ما التصور المقترح لدور الخدمة الاجتماعية في تحسين الوعي لدى طالبات الجامعة بأنماط السلوك الايجابي في قياده السيارات؟ استخدمت الباحثة النسب المئوية والرتب لاستجابات أفراد العينة، وكانت النتائج كما في الجدول (7).

جدول (7) يوضح استجابات عينة الدراسة تبعًا للتصور المقترح لدور الخدمة الاجتماعية في تحسين الوعي لدى طالبات الجامعة بأنماط السلوك الايجابي في قياده السيارات

| م | الأنماط السلوكية الايجابية | | اوافق | أوافق الى حد ما | لا اوافق | الترتيب |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | تدعيم علاقة مكاتب الخدمة الاجتماعية بالمدارس والجامعات بالجهات المعنية بالأنظمة المرورية التي تهتم بالتوعية المرورية للحد من السلوكيات الخاطئة بالقيادة. | ك | 364 | 202 | 37 | 6 |
| | | % | %60,4 | %33,5 | %6,1 | |
| 2 | إجراء الدراسات عن دوافع التهور والتفحيط ومخالفة القوانين لقائدي السيارة وآثارها المختلفة على جوانب الحياة الاجتماعية لمستخدمي الطريق. | ك | 442 | 147 | 14 | 1 |
| | | % | %73,3 | %24,4 | %2,3 | |
| 3 | إيجاد قنوات اتصال بين الاخصائيات الاجتماعيات والمتخصصين بالجهات الامنية لمناقشة قضايا المستجدة بالأنظمة المرورية. | ك | 353 | 214 | 36 | 7 |
| | | % | %58,5 | %35,5 | %6 | |
| 4 | إنشاء مجموعات على مواقع الفيس بوك وتويتر لاستقطاب الطالبات الجامعيات تجاه القضايا المرورية والحوادث. | ك | 252 | 251 | 100 | 11 |
| | | % | %41,8 | %41,6 | %16,6 | |
| 5 | تفعيل نظام الاشراف والتوجيه المباشر للطالبات المتعرضات لحوادث القيادة من قبل الاخصائيات الاجتماعيات ومتابعة المشكلات السلوكية بالقيادة. | ك | 377 | 199 | 27 | 5 |
| | | % | %62,5 | %33 | %4,5 | |
| 6 | تأهيل الأخصائيات الاجتماعيات بالتعامل مع المتغيرات المعاصرة في المجتمع وربطها بالأساليب التوعوية الوقائية الحديثة من خلال ورش العمل | ك | 392 | 187 | 24 | 3 |
| | | % | %65 | %31 | %4 | |
| 7 | زيادة خبرة الأخصائية الاجتماعية في التعامل مع مظاهر سلوك القيادة الخاطئ من خلال نماذج واقعية | ك | 322 | 220 | 61 | 9 |
| | | % | %53,4 | %36,5 | %10,1 | |
| 8 | تشجيع الأكاديميين بالجامعات بالمشاركة في مجال التوعية المرورية من خلال تعريف الطالبات الجامعيات باللوائح والانظمة المرورية | ك | 347 | 207 | 49 | 8 |
| | | % | %57,5 | %34,4 | %8,1 | |
| 9 | تدريب الأخصائية على الأساليب الحديثة لرفع مستوى الأداء المهني للأخصائية في مجال الوعي المروري من خلال نماذج واقعية للممارسة في المجال. | ك | 403 | 177 | 23 | 2 |
| | | % | %66,8 | %29,4 | %3,8 | |
| 10 | التوعية بضرورة ممارسة الخدمة الاجتماعية الدور التوعوي والوقائي من الحوادث المرورية كجزء أساسي من أخلاقيات المهنة. | ك | 383 | 198 | 22 | 4 |
| | | % | %63,6 | %24,4 | %3,5 | |

يوضح الجدول (7) أن استجابات عينة الدراسة تبعًا للتصور المقترح لدور الخدمة الاجتماعية في تحسين الوعي لدى طالبات الجامعة بأنماط السلوك الايجابي في قياده السيارات، حيث قد جاءت الاستجابات مرتبة تنازلياً كما يلي:

1- إجراء الدراسات عن دوافع التهور والتفحيط ومخالفة القوانين لقائدي السيارة وآثارها المختلفة على جوانب الحياة الاجتماعية لمستخدمي الطريق بنسبة بلغت (73,3%).

2- تدريب الأخصائية على الأساليب الحديثة لرفع مستوى الأداء المهني للأخصائية في مجال الوعي المروري من خلال نماذج واقعية للممارسة في المجال بنسبة بلغت (66,8%).

3- تأهيل الأخصائيات الاجتماعيات بالتعامل مع المتغيرات المعاصرة في المجتمع وربطها بالأساليب التوعوية الوقائية الحديثة من خلال ورش العمل بنسبة بلغت (65%).

4- التوعية بضرورة ممارسة الخدمة الاجتماعية الدور التوعوي والوقائي من الحوادث المرورية كجزء أساسي من أخلاقيات المهنة بنسبة بلغت (63,6%).

5- تفعيل نظام الاشراف والتوجيه المباشر للطالبات المتعرضات لحوادث القيادة من قبل الاخصائيات الاجتماعيات ومتابعة المشكلات السلوكية بالقيادة، بنسبة بلغت (62,5%).

6- تدعيم علاقة مكاتب الخدمة الاجتماعية بالمدارس والجامعات بالجهات المعنية بالأنظمة المرورية التي تهتم بالتوعية المرورية للحد من السلوكيات الخاطئة بالقيادة بنسبة بلغت (60,4%).

7- إيجاد قنوات اتصال بين الاخصائيات الاجتماعيات والمتخصصين بالجهات الأمنية لمناقشة قضايا المستجدة بالأنظمة المرورية بنسبة بلغت (58,5%).

8- تشجيع الأكاديميين بالجامعات بالمشاركة في مجال التوعية المرورية من خلال تعريف الطالبات الجامعيات باللوائح والأنظمة المرورية بنسبة بلغت (57,5%).

9- زيادة خبرة الأخصائية الاجتماعية في التعامل مع مظاهر سلوك القيادة الخاطئ من خلال نماذج واقعية بنسبة بلغت (53,4%).

10- إنشاء مجموعات على مواقع الفيس بوك وتويتر لاستقطاب الطالبات الجامعيات تجاه القضايا المرورية والحوادث بنسبة بلغت (41,8%). وهذه النسب تدل على أنه يجب أن يكون هناك برنامج مقترح لتنمية الوعي المروري لدى طالبات الجامعة.

**الاستنتاجات:**

من العرض السابق لجداول الدراسة الميدانية ومعطياتها تستنتج الباحثة ما يلي:

**أولًا: النتائج العامة المرتبطة بخصائص عينة الدراسة:**

1- أن أعلى نسبة لعينة مثلت (غير المتزوجين) بنسبه بلغت (75,1%)، في حين كانت نسبة (المتزوجين) قد بلغت (22,8%)، وكانت نسبة (المطلقين) قد بلغت (1,8%)، أما (الأرامل) فلقد بلغت نسبتهم (0,3%).

2- أن توزيع عينة الدراسة تبعاً للجامعات التي ينتسب إليها الطالبات جاءت مرتبة تنازلياً كما يلي:

- جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن بنسبة بلغت (42.1%).
- جامعة الإمام محمد بن سعود بنسبة بلغت (22.4%).
- جامعة الملك سعود بنسبة بلغت (14.6%).
- جامعة الملك عبد العزيز بنسبة بلغت (3.8%).
- جامعة الملك خالد، جامعة الملك فيصل بنسبة بلغت (3.6%) لكل جامعة.
- جامعة حفر الباطن بنسبة بلغت (3.3%)
- الجامعة العربية المفتوحة بنسبة بلغت (2.2%).
- جامعة الإمام عبد الرحمن بن فيصل بنسبة بلغت (1.5%).
- الجامعة السعودية الإلكترونية، جامعة الأمير سلطان بنسبة بلغت (0.9%) لكل جامعة.
- تساوت نسبة المنتسبين الى الجامعات التالية: (جامعة الملك فهد، جامعة الطائف، جامعة طيبة) بنسبة بلغت (0.3%) لكل جامعة.
- جامعة الملك سعود للعلوم الصحية بنسبة بلغت (0.2%).

**ثانيًا: فيما يخص التصور المقترح للبرنامج:**

في ضوء معطيات نتائج السؤال الرابع والذي نص على "**ما التصور المقترح لدور الخدمة الاجتماعية في تحسين الوعي لدى طالبات الجامعة بأنماط السلوك الايجابي في قياده السيارات من منظور الخدمة الاجتماعية**"؟ فقد تم وضع التصور المقترح من خلال المراحل التالية:

**أولًا: تحديد الأهداف العامة للبرنامج:**

1- تزويد الطالبة بالمعارف والمعلومات اللازمة حول علامات وإشارات المرور.

2- تنمية روح التعاون والالفة والمسئولية الاجتماعية اتجاه القيادة ومستخدمي الطريق.

3- تنمية مدركات الأنساق المرتبطة بالسائق كالأسرة وغيرها لمساعدتهم على التقيد بأخلاقيات الطريق والاهتمام بنظافته كعدم رمي النفايات والحرص على ربط الاحزمة وغيرها من السلوكيات الصحية.

4- استخدام أساليب التوعية والتوضيح للمساعدة في مواجهة الآثار السلبية الناجمة عن السلوك السلبي بالقيادة واهمية التقيد بإشارات المرور والسرعة المحددة حفاظا من أخطار السيارات.

5- تكوين العلاقة المهنية الطيبة والثقة المتبادلة تمهيداً لمساعدة الطالبة على أن تشعر بأنها مواطنه فعالة بالمجتمع مما تعلم الأنماط السلوكية الصحيحة في القيادة واستخدام الطريق بمسئولية وطنية.

6- تبصير الطالبة وتعريفها بشكل مستمر ومنظم بأنظمة السير وقواعده وآداب المرور ومشاكل الحوادث وأثره على سلامتها ووضع بدائل أكثر منطقية لمواجهة الموقف.

7- مساعدة الطالبة على القيام بعملية العصف الذهني، وذلك من خلال تصور الاحتمالات المختلفة للآثار السلبية الناجمة عن استخدام الطريق بشكل خاطئ وإخضاع هذه الاحتمالات لاختيار أفضلها.

**ثانيًا: المنطلقات العامة للبرنامج:**

1- مساعدة الطالبة على اكتساب جوانب معرفية جديدة ترتبط بمتابعة القرارات والتعليمات واللوائح المستجدة التي تصدر عن الجهات ذات العلاقة بالمرور وتنظيم السير للاستخدام الصحيح للطريق لتحل محل الأفكار والمعارف الخاطئة من خلال تعديل فكرتها عن السلوك الغير سوي بالقيادة والآثار الناتجة عنه.

2- تحديد المهام التي ينبغي القيام بها في أثناء وقوع الحوادث من ضبط النفس والاسعافات الأولية لوضع هذه الأفكار موضع التنفيذ مع اختبار مدى واقعيتها وملائمتها مع مراجعة تنفيذ هذه المهام.

3- منح الطالبة بدائل وأنشطة أخرى يتعلمون من خلالها كيفية التعامل مع الطريق والالتزام بالأنظمة والقوانين المرورية، لتحويل استخدام النمط السلوكي الخاطئ بالقيادة إلى سلوك إيجابي.

4- تنمية المعارف التي ترتبط بالآثار السلبية باستخدام الأنماط السلوكية الخاطئة بالقيادة وكيفية مواجهتها وتعديلها وتنمية مدركات الطالبة لفهم الآثار السلبية والتعامل معها.

5- رؤية المملكة لعام (2030).

6- البيئة السعودية ومناطقها المتناثرة جغرافيا والمساحات الواسعة والامكان المكتظة بالمساكن.

**ثالثًا: إعادة تشكيل البناء المعرفي ويتضمن:**

1- تعديل الأفكار الخاطئة لمستخدمي الطريق المرتبطة بسلوكيات القيادة السلبية.

2- تعديل مدركات مستخدمي الطريق عن أبعاد الآثار السلبية المترتبة على الانماط السلوكية الخاطئة بالقيادة وتأثيرها على العلاقات الاجتماعية والجانب التحصيلي والجانب النفسي.

3- تعديل الأهداف المرجوة من قيادة السيارة واستخدام الطريق والتي تؤثر على المدركات الأخرى.

4- تنمية المعارف والاتجاهات والمهارات والقيم التي تنظم سلوكهم وتحميهم من مخاطر الطريق.

**رابعًا: تغيير السلوك ويتضمن:**

1- تزويد الطالبة بالمعارف والمعلومات اللازمة للتغلب على الآثار السلبية من أنماط السلوك الخاطئ بالقيادة وما يترتب على ذلك من تغير في سلوك السائق.

2- إكساب الطالبة الثقة بالنفس وتشجيعها على التفكير بواقعية وأن تتفهم أفكارها ومعتقداتها الخاطئة والتي يترتب عليها ظهور المشكلات السلوكية غير المرغوبة أثناء القيادة واستخدام الطريق.

3- استخدام الأساليب التعليمية لتعديل الأفكار الخاطئة الخاصة بالقيادة واستخدام الطريق.

4- استخدام أسلوب التدعيم حين تظهر الطالبة أي تغير إيجابي في سلوكها القيادي.

5- تدعيم الجوانب الإيجابية في سلوك الطالبة لمساعدتها على مواجهة الآثار السلبية الناجمة عن استخدام السلوك الخاطئ بالقيادة.

**خامسًا: دور الاخصائيات الاجتماعيات في مجال الوعي والسلامة المرورية ويتمثل بـ:**

1- تطوير مستوى الإعداد المهني للأخصائية الاجتماعية لتصبح أكثر ارتباطاً بواقع الممارسة في مجال الوعي والسلامة المرورية من خلال البرامج التدريبية.

2- توافر المصادر العلمية والبحثية للبناء القيمي والمهاري للخدمة الاجتماعية والمرتبطة بمجال الوعي والسلامة المرورية.

3- توافر نماذج واقعية للوعي والسلامة المرورية وربطه بالمتغيرات المعاصرة.

4- تطوير الأساليب المهنية للمساعدة في طريقة الوعي والسلامة المرورية وفقًا للأنظمة والتعليمات المرورية.

5- تكثيف البرامج التدريبية للأخصائية الاجتماعية وورش العمل لرفع المستوى المهني في مجال الوعي والسلامة المرورية.

6- أهمية وعي الأجهزة الأمنية بالدور المهني للأخصائية الاجتماعية وفهم طبيعة تخصصها ودورها التوعوي الوقائي، وتنمية وعي المجتمع بأهمية مساندة الخدمات الاجتماعية مع الأجهزة الأمنية.

7- تزويد الأخصائية الاجتماعية بمعارف ومهارات تساهم في فهم الخصائص النفسية والاجتماعية للمفحطين والمخالفين للأنظمة المرورية وكيفية التعامل معهم.

8- توعية الأخصائيات الاجتماعيات بأهمية الاستفادة من نتائج البحوث العلمية وأهمية تفعيلها في مجال دورها التوعوي للسلامة المرورية.

9- تفعيل ممارسة الأخصائية الاجتماعية للدور الدفاعي لحقوق المصابين بالحوادث المرورية.

10- عقد لقاءات وندوات ودورات توعوية للسلامة المرورية بإشراف رجال أمن ومتخصصين لمناقشة مختلف المواضيع المرتبطة برفع مستوى الوعي المروري لهم مع توزيع ملصقات ونشرات وكتيبات.

11- نشر الوعي بأهمية تفعيل دور الأسرة في غرس واكساب الأبناء أخلاقيات الطريق وأهمية قضاء جزء من أوقاتهن في الحوار عن السلوكيات الصحيحة في القيادة وتعزيز الرقابة الذاتية.

12- توعية الاخصائيات بتوظيف تكنولوجيا الاتصالات الحديثة لتحقيق التوعية المرورية من خلال التواصل بين مستخدمي الطريق والأكاديميين المتخصصين اجتماعيًا ونفسيًا من خلال مواقع التواصل الاجتماعي.

**سادسًا: معايير تحديد السلوك السوي والإيجابي في البرنامج:**

1- الفاعلية: وذلك بأن يتصرف الشخص بشكل إيجابي يحقق النتائج المطلوبة لحل المشكلات التي يواجهها رغم ما يعترضه من عقبات أو صعوبات.

2- الكفاءة: وذلك بأن يكون قادراً على استخدام ما لديه من إمكانات بفاعلية لتحقيق ما هو ممكن أو متاح.

3- الملائمة: وذلك بتوافق السلوك مع عمر صاحبه، ومع خصائص الموقف الذي يتم فيه السلوك.

4- المرونة: الشخص السوي هو القادر على تكييف سلوكه وفقاً لما تحتاجه المواقف أو الظروف المتغيرة.

5-الاستفادة من الخبرة: وذلك بتوظيف تجاربه وخبراته، والاستفادة منها في توليد السلوك الجديد.

6-القدرة على التواصل الإنساني: وهي حاجة من الحاجات الأساسية التي لا غنى عنها، والشخص ذو السلوك السوي هو القادر على تحقيق هذا التواصل على نحو مقبول ومرضي.

7-تقدير الذات: وهو الشخص القادر على تقييم ذاته بموضوعية، مميزاً لجوانب القوة والضعف لديه، ويعمل على تعزيز جوانب القوة لديه، واستكمال جوانب الضعف ومعالجتها (عربيات، 2007م: 193-195).

**سابعًا: محددات السلوك الايجابي في البرنامج:**

- الخبرات الاجتماعية: والتي تشير إلى تفاعلات الفرد مع العوامل الاجتماعية من حوله مثل الآباء والزملاء، والمدرسين، ووسائل الإعلام لها دور حاسم في تشكيل استجابات الفرد ونزعاته.
- السمات الشخصية: وهي تتمثل في التأييد والنزعة الاجتماعية.
- العامل الحيوي: وتتمثل في العوامل الجينية والوراثية التي تؤثر على اختلاف الأفراد في استعداداتهم، ونزعاتهم تجاه الغير.
- العامل الثقافي: فأفعال الفرد، ودوافعه، وتوجهاته وقيمه تتأثر بالثقافة التي يستمدها الفرد فكل مظاهر السلوك والوظائف الاجتماعية تكتسب، والثقافة تحدد ما يتعلمه الفرد كعضو في جماعة وليس أكثر.
- الإجراءات المعرفية: وتشمل الإدراك الحسي، تقييم الموقف لدى الفرد، والقدرة على رؤية وتقدير المواقف من منظور الآخرين، والقدرة على صنع القرار.
- سرعة الاستجابة الشعورية: ومن متغيراتها الشعور بالند، التأييد العاطفي للآخرين، والاعتناق.
- المحددات الموقفية: وتشمل الضغوط الخارجية، والأحداث الاجتماعية والتي تمثل قوة منظمة في ردود الأفعال المؤيدة للمجتمع (سليمان، 2015م).

**مراجع الدراسة:**


بيلي، مصطفى (1418هـ). أسس وقواعد خطة إعلامية عربية للتوعية المرورية. **مجلة الفكر الشرطي**، ع3، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.

الحنفي، عبدالمنعم (1990م). **موسوعة علم النفس والتحليل النفسي**. مكتبة مدبولي، القاهرة.

الزهراني، بيان محمد (2021). التغيرات الاجتماعية والثقافية بعد قيادة المرأة السعودية للسيارة. **مجلة بحوث كلية الآداب**، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، المجلد 33، العدد 130 ج3، ص39-3

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

الخلف، عبدالله حامد عبدالله (2005م). دور افالم التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري "دراسة شبه تجريبية على طالب المرحلة الثانوية في مدينة الرياض". **رسالة ماجستير غير منشورة**، جامعة نايف للعلوم المنية، الرياض.

سليمان، الهام فايق (2015م). عادات العقل وعلاقتها بمظاهر السلوك الإيجابي لدى طلبة جامعة الأزهر. غزة، **رسالة ماجستير غير منشورة**، كلية التربية، جامعة الأزهر-غزة.

الشهراني، معلوي بن عبدالله حسين (2020). تصور مقترح لتنمية وعي المرأة السعودية بالثقافة المرورية. **مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية**، ع65 ، ص58، 156.

عربيات، بشير (2007م). **إدارة الصفوف وتنظيم بيئة التعلم**. ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن.

عرفان، محمود، صالح، عماد فاروق (2013م). آليات مهنة الخدمة الاجتماعية في تنمية الوعي المروري للشباب الجامعي. **مجلة عجمان للدراسات والبحوث**، مج12، ع1، جائزة راشد بن حميد للثقافة والعلوم، عجمان، الإمارات العربية المتحدة.

العباد، سعد عبدالله (2004م). **اكتشف نفسك– آليات اكتساب السلوك الإيجابي**. سلسلة التطوير الإداري، دار المعرفة للتنمية البشرية.

الفسفوس، عدنان أحمد (2006). السلسلة الارشادية، عن: بريخ، 2015م.

قاضي، سهيل حسن (1406هـ). **نعم للثقافة المرورية**. إدارة مرور مكة، مكة المكرمة.

الكردي، مجدي خضر (2007م). برنامج مقترح في علوم الصحة والبيئة لإكساب الوعي الدوائي لطلبة الصف التاسع بغزة. **رسالة ماجستير غير منشورة**، الجامعة الإسلامية غزة.

الكندي، عادل محمد (2009م). **الوعي المروري مفهومه، أهميته، أهدافه، محاوره، مؤسساته) وثيقة السلامة على الطريق في المناهج الدراسية العمانية كأنموذج**. المديرية العامة لتطوير المناهج، دائرة تطوير مناهج العلوم الإنسانية قسم المهارات الحياتية.

كمال، هدى أحمد (2010م). نحو برنامج لتنمية السلوك الإيجابي لأخصائي الجماعة لمواجهة الأزمات. **رسالة ماجستير غير منشورة**، كلية التربية جامعة حلوان، مصر.

مدكور، إبراهيم وآخرون (1975م). **معجم مصطلحات العلوم الاجتماعية**. الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة.

الميزر، هند عقيل محمد (2018). قيادة المرأة السعودية للسيارة تحقيقاً للمساواة في ضوء رؤية المملكة 2030 والآثار المترتبة عليها من وجهة نظرها وعلاقتها ببعض المتغيرات الديموغرافية. **مجلة الخدمة الاجتماعية**، ع59, ج8، ص188 – 222.

المشخص، سعد (1994م). **وزارة المواصلات ودورها في تحسين السلامة المرورية**. ندوة النقل البري بين الماضي والحاضر، جامعة الملك عبدالعزيز، جدة.

الموصلي، فاروق (1996م). **التوعية المرورية وأثرها في تنظيم المرور**. ندوة تنظيم المرور والنقل في المدن العربية، المنعقدة خلال المدة من 1 –1991/12/5م، في بور سعيد، المعهد العربي لإنماء المدن، القاهرة.

نجمي، علي حسين محمد (2017م). دراسة ميدانية للدور التوعوي لجامعة تبوك في تحقيق السلامة المرورية من وجهة نظر أعضاء هيئة التدريس. **مجلة البحث العلمي في التربية**، ع18، ج2.

الهاشمي، خليل (2007م). دور التربية في غرس مفاهيم السالمة على الطريق لدى المتعلمين (تجارب عالمية). **مجلة رسالة التربية**، سلطنة عمان، 5 (14).

الهزاع، عبدالعزيز ناصر (2004م). برامج مدارس تعليم السيارات ودورها في زيادة الوعي المروري "دراسة تطبيقية على مدارس تعليم قيادة السيارات بمدينة الرياض". **رسالة ماجستير غير منشورة**، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض.

وزارة التعليم الإدارة العامة للتوجيه والإرشاد (1437م). **الدليل الاجرائي لبرنامج المدارس المعززة للسلوك الإيجابي "تعزيز"**. مشروع المدارس المعززة للسلوك الإيجابي، الإدارة العامة للتوجيه والإرشاد واللجنة الوزارية المشكلة "بنين- بنات."

يونس، سهير عايش (2013م). إدراك مفاهيم حقوق الإنسان وعلاقته بالسلوك الإيجابي لدى طلبة الصف التاسع في مدارس الأونروا بمحافظتي غزة وشمالها. **رسالة ماجستير غير منشور**، جامعة الأزهر بغزة.