[٣]

فاعلية برنامج أنشطة متكاملة في تنمية الوعي المرورى لدى طفل الروضة

إعداد

د. عبير صديق أمين

أستاذ مناهج وبرامج الطفل المساعد

كلية رياض الأطفال– جامعة القاهرة

فاعلية برنامج أنشطة متكاملة في تنمية الوعي المرورى لدى طفل الروضة

د. عبير صديق أمين*

الملخص:

ملخص البحث: يهدف البحث إلى التعرف على فاعلية برنامج أنشطة متكامل فى تنمية الوعى المروري لدى طفل الروضة، تكونت عينة البحث من (٤٠) طفلا وطفلة من أطفال الروضة تتراوح أعمارهم بين (٥-٦) سنوات، وإعتمد البحث على المنهج شبه التجريبي لمناسبته لطبيعة البحث وذلك باستخدام النموذج المجموعة التجريبية الواحدة وبإستخدام القياسين القبلى والبعدى لأفراد العينة، وإستخدم البحث مجموعة من الادوات وهى: إستمارة البيانات الأولية- مقياس الوعى المرورى المصور لطفل الروضة، بطاقة ملاحظة السلوك المرورى لدى طفل داخل الروضة، بطاقة ملاحظة السلوك المرورى لدى الطفل خارج الروضة، مقياس مواقف السلوك المرورى اللفظى لطفل الروضة، برنامج متكامل يتضمن مجموعة من الانشطة الموجهة الجماعية والانشطة القصصية والاناشيد والالعاب التعليمية وكلها من إعداد الباحثة، وأشارت نتائج البحث إلى فاعلية البرنامج المقترح من خلال الانشطة المتنوعة والمتكاملة فى تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة.

الكلمات المفتاحية: طفل الروضة/ الوعى المرورى/ البرنامج المتكامل.

* مدرس بكلية التربية- قسم رياض الأطفال تخصص علم نفس الطفل- جامعة طنطا.

Abstract:

Research Summary: The research aims to identify the effectiveness of an integrated program of activities in the awareness of traffic at the kindergarten child development, formed the research sample of 40 children from kindergarten children between the ages of 5-6 years, and adopted Find the quasi-experimental approach to the appropriateness of the nature of research and using the experimental group one model using two measurements pre and post for members of the sample, and use the Find a set of tools, namely: raw data form- awareness of traffic illustrator for children kindergarten scale, note card traffic behavior with a child inside the kindergarten, note card traffic behavior of the child outside the kindergarten, attitudes traffic verbal behavior of a child kindergarten scale, integrated program that includes a range of activities collective oriented activities, stories and songs, educational toys, all prepared by the researcher, and noted Find the effectiveness of the proposed program through diverse and integrated activities in the awareness of traffic development with results kindergarten child.

Keywords: kindergarten children/ awareness of traffic/ Integrated Program.

أولا: الإطار العام للبحث:

مقدمة:

إن لغة الأرقام حين تنطق عن الحوادث المرورية وخاصة ضحايا الأطفال تذهل السامع وتحير العقل، مآسي بكل ما للكلمة من معنى، إرسال الأطفال الصغار دون مرافق إلى المدرسة او السوق، الاطفال يعبرون الطريق من مكان الى اخر في الشارع دون مرافق، الاطفال يلعبون في الشارع دون مرافق.

فحوادث السيارات تقتل سنويا ما يفوق ٣٠٠ الف انسان على مستوى العالم، وتصيب ١٠-١٥ مليون انسان، ونصيب الأطفال من هذه الارقام ١٠% (محمد مرسى، ٢٠٠٣: ٢)، وقد احتلت المملكة العربية السعودية المرتبة الاولى في نسب حوادث المرور، حيث إن معدل الوفيات في حوادث الطرق في السعودية ١٧ شخصاً يوميا، أي شخص كل ٤٠ دقيقة، كما بلغ عدد المصابين أكثر من ٦٨ ألفا سنويًّا، وزادت الخسائر المادية على ١٣ مليار ريال في السنة. وقد اشارت نتائج عصام حسن كوثر خالد، منصور الشعيبي، ياسر الخطيب (٢٠١٤)، إلى أن ٥٧% من قتلى الحوادث المرورية في المملكة من منسوبي التربية والتعليم. وأكدت الدراسة أن ٣٥ في المئة من القتلى من المعلمين والمعلمات، بيمنا وصلت نسبة القتلى من الطلاب إلى ٢٢ في المئة. (عصام حسن وآخرون، ٢٠١٤)، وان نصيب الأطفال ما دون ال ١٣ سنة وصل إلى ٢٠ في المائة من ضحايا الحوادث المرورية حسب إحصائيات وزارة الداخلية (سعود الناصر، ٢٠١٢).

ويرجع ذلك إلى جملة من الاسباب منها: قلة الوعي المروري للأطفال وضعف العناية والرقابة من قبل الأهل والمدرسة، وعدم تقيد

السائقين بالأنظمة المرورية وعدم انتباههم عند المرور في أماكن تواجد الأطفال قرب المدارس والشوارع المزدحمة بالسيارات كذلك لعب الأطفال بالدراجات أو السكوتر أو بالكرة في وسط الشوارع. والطفل لديه صفة الاندفاع ولا يقدر المسافات عند عبور الشارع وليس لديه الكفاءة الكاملة للتدقيق في كل الاتجاهات لعدم اكتمال مداركه الحسية ما يعرضه لكثير من الحوادث، وكذلك المستوى التعليمي للأسرة له دور في الحوادث لأنها تكثر في الأوساط الأسرية الأدنى تعليماً. وبالتالي عدم ادراك الكبار للخصائص النفسية والجسدية للأطفال لها دور في ذلك، لابد من التنسيق الجيد ما بين المدارس والأجهزة المرورية المعنية.

ومن هنا تتحدد مسئولية الأسرة تجاه الأطفال فالأسرة تلعب دورا كبير وفاعلا للمساهمة فى الحد من الحوادث المرورية لدى الأطفال من خلال زرع مفاهيم السلوك الأمنى لدى الأطفال، وتعريفهم بأهمية حماية نفسهم من الحوادث المرورية، وتوعيتهم بضرورة الالتزام بأنظمة المرور وقواعد السلامة المرورية، وتبصريهم بمخاطر الطرق،وحثهم على الالتزام بقواعد المرور لذلك فإن المسئولية في المقام الأول تقع على الآباء والأمهات، لأن الطفل باندفاعه وعفويته لا يدرك أخطار الطريق ومن هنا فإن الاهتمام بسلامته وتنمية الوعي المروري لديه واجب على جميع أفراد الأسرة فعليهم مراقبة تصرفات الأبناء وتوجيههم ومنعهم من اللعب في الأماكن الخطرة فالاهتمام بسلامته وتنمية الوعي المروري لديه واجب على الأسرة. (محمد عبد المؤمن الشامي: ٢٠١٢)

ولأن المدرسة ومن ثم الروضة اولا تعتبر هي الخط الأول لبناء الجسور الثقافية للمجتمع، وهي منطلق تعلم الأساليب المثلى للتعامل مع

مختلف شؤون الحياة، بالتعاون مع البيت، لذا فهي من يستطيع غرس القيم الصحيحة بين أفراد المجتمع وبالتالي إيجاد مجتمع واع يُدرك كل القوانين ويطبقها بقناعة تامة، السلامة المرورية من أهم الثقافات التي يجب أن يتعلمها أبناؤنا من خلال مقاعد الدراسة ومنذ الصفوف الأولى، فمن خلال النشء نستطيع غرس تلك المفاهيم في عقول الأبناء، وتربيتهم على تعلم تلك الأنظمة ومعرفة الصح من الخطأ، وبأسلوب يتناسب مع أعمارهم وتبدأ كثافة المعلومات بالتصاعد كلما تقدم في مراحل التعليم، لأن الطفل تترسخ في أذنه المعلومات وتبقى حاضرة لديه في كل موقف، حتى يكبر وهو يعيها جيداً، وبالتالي ضمان تطبيقها على الواقع عندما يقود سيارته.

ومما يجدر الاشارة اليه هو احتفال رياض الأطفال كل عام بالمشاركة مع ادارات المرور على مستوى المملكة بأسبوع المرور سنويا، ولكن يبقى مجرد احتفالا بعيد عن إكساب الطفل في هذه المرحلة ابعاد الوعى المرورى، لذا يهتم البحث الحالى بدراسة فاعلية برنامج أنشطة متكاملة في تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة.

مشكلة البحث:

تحتل المملكة العربية السعودية مركزا متقدما على مستوى العالم فى نسب الحوادث المرورية بإختلاف مستوياتها، ومن خلال خبرة الباحثة فى العمل فى أحد الجامعات السعودية فقد لاحظت الغياب المتكرر للطالبات أثناء العام الدراسي لأسباب متعددة على رأسها وفاة أحد أقاربها بسبب الحوادث المرورية، مع الأخذ فى الإعتبار صغر سنهم وحداثتهم فى قيادة السيارات، أو تعرضها هى شخصيا لأحد الحوادث المرورية التى

نتج عنها إصابتها التى أدت بالتالى إلى غيابها (عدم الدوام) عن المحاضرات، مما يوضح عدم وعى أولياء الأمور التى توافق على أن يقود الأطفال دون سن الثامنة عشر للسيارات، وعدم إلتزام قائدى السيارات بتعليمات المرور، بالرغم من العقوبات المستمرة للمخالفات المرورية.

وإذا كان الأطفال ولا سيما الصغار منهم اكثر عرضة لحوادث المرور من غيرهم حيث أنهم عادة ما يعبرون الطريق من الأماكن الخطرة أو يلعبون في المسارات المخصصة لسير المركبات غير منتبهين في أغلب الأحيان إلى خطورة حركة المرور عليهم. ويتمثل دور المدرسة والروضة في خلق الوعى المرورى لدى الطفل بتعليمه قواعد واداب المرور فالروضة هى الصرح الذى يتلقى فيه الطفل العلوم والتربية فى مختلف المجالات، ولعل المساهمة الفعالة في تحقيق السلامة المرورية، من خلال استيعاب مفاهيم ومتطلبات السلامة المرورية من قبل الطفل وتعليمه المبادئ الصحيحة للتعامل مع المركبة (الصعود اليها والنزول منها والتصرف فيها أثناء سيرها) أو استخدامه الطريق بصورة صحيحة بتفادى السلوكيات الخاطئة التى تعرضه للخطر سواء بعدم الانتباه اثناء العبور او اللعب في اماكن غير مناسبة.

وبالرغم من اهمية الروضة في هذا المجال، فقد لاحظت الباحثة من خلال الزيارات الميدانية لرياض الأطفال بمنطقة الباحة وجود قصور في هذا المجال مما يترتب عليه تعرض الأطفال للحوادث المرورية، على الرغم من مشاركة الروضات على مستوى المملكة مع ادارات المرور بكل منطقة في الاحتفال سنويا بأسبوع المرور إلا انه يظل احتفالا غير

كافى لإكساب طفل الروضة أبعاد الوعى المرورى، بالإضافة إلى إهتمام الدراسات السابقة بتنمية السلوكيات المرورية فقط.

وقد أشارت الدراسات والبحوث فى المجال إلى إهمية تنمية الوعى المرورى لدى الطفل، مثل دراسة فوزية محمود النجاحى وحنان محمد نصار (٢٠٠٨) والتى أشارت إلى فاعلية استراتيجية مقترحة قائمة على الأنشطة فى تنمية بعض السلوكيات المرورية لدى طفل الروضة، ودراسة دراسة سعاد أحمد الزياتى ٢٠٠٤ من إعداد برامج متنوعة ومناهج دراسية رسمية لتنمية الوعى المرورى للأطفال خاصة فى المدارس ورياض الأطفال، لتأثيرها الإيجابى على تنمية الوعى المرورى لدى الأطفال كما أوضحت دراسة Miller,J.A., Austin,J., and Rohn.,2004 أن استخدام استراتيجيات وبرامج سلوكية تدريبية إلى جانب التوعية تعمل على تسهيل اكتساب السلوكيات الأمنة لعبور المشاة لدى الأطفال، ودراسة محمد مرسى محمد (٢٠٠٣) والتى أوصت بإدخال مادة السلامة المرورية ضمن مناهج التعليم وتزويد المدارس بأحدث النشرات والمعلومات والملصقات من المختصين بالمرور، وتأهيل المعلمات وتدريبهن على السلامة المرورية، ودراسة إكرام حمود الجندى (٢٠٠٣) والتى أشارت غلى فاعلية برنامج مقترح فى تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة، دراسة Duperrex O.,2002 حيث أوضحت نتائجها أن برامج التربية الأمانية للمشاة أمكنها تثقيف الأطفال وتغيير سلوكياتهم الخاطئة الملحوظة فى عبور الطريق، كما أشارت دراسة Budd J.M.,and La Grow,S.J.,2000 إلى فاعلية نموذج

(إنسان ألى) فى تعلم المفاهيم البيئية ومهارات وقدرات عبور الطريق لدى الأطفال.

ومما سبق يتضح إهتمام الدراسات السابقة بأحد محاور الوعى المرورى وهو السلوكيات، لذا يهتم البحث انطلاقا من اهمية ودور الروضة في تنمية الوعى المرورى بأبعاده المعرفى والوجدانى والمهارى لدى الأطفال، وإذا كان التعليم في الصغر كالنقش على الحجر، واهتماما بالسلامة المرورية للأطفال في هذه المرحلة يهتم البحث الحالى بدراسة فاعلية برنامج أنشطة متكاملة في تنمية الوعى المرورى بجوانبه الثلاثة وهى (المعارف– المهارات– السلوكيات) لدى طفل الروضة.

تساؤلات البحث: يحاول البحث الحالي الإجابة عن التساؤلات الآتية:

- ما التصور المقترح لبرنامج الأنشطة المتكاملة لتنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة؟
- ما فاعلية برنامج الأنشطة المتكاملة في تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة؟

أهداف البحث: يهدف البحث الحالي إلى:

- تصميم مقياس الوعي المرورى المصور لطفل الروضة.
- تصميم مقياس مواقف السلوك المرورى اللفظى لطفل الروضة.
- تصميم بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل داخل الروضة.
- تصميم بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل خارج الروضة.
- تصميم برنامج أنشطة متكاملة لتنمية الوعي المرورى لدى طفل الروضة.
- تحديد مدى فاعلية برنامج الأنشطة المتكاملة في تنمية الوعي المرورى لدى طفل الروضة.

أهمية البحث:

على المستوى النظري يتوقع أن يسهم البحث الحالي في إلقاء الضوء على طفل الروضة وخصائصه، وأهمية الوعى المرورى في هذه المرحلة، ودور الروضة والانشطة المتكاملة في تنمية الوعي المرورى لدي الطفل، واثر ذلك علي المحافظة على السلامة المرورية لاطفال هذه المرحلة.

وعلى المستوى التطبيقي.. يتوقع أن يسهم البحث الحالي في إرشاد كل من يتعامل مع الطفل في مرحلة ما قبل المدرسة إلى أهمية توفير مبادئ السلامة المرورية بصورة مستمرة للطفل في هذه المرحلة، وكيفية تنمية الوعي المرورى بأبعاده المختلفة لدى الطفل من خلال المشاركة في أنشطة الروضة لتحقيق هذا الهدف.

منهج البحث:

اعتمد البحث الحالي على المنهج شبه التجريبي لمناسبته لطبيعة البحث وذلك باستخدام التصميم التجريبي المجموعة التجريبية الواحدة، وبإتباع القياسين القبلي والبعدي لأفراد المجموعة التجريبية.

فروض البحث:

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على مقياس الوعى المرورى المصور لصالح القياس البعدي.
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على مقياس مواقف السلوك المرورى اللفظى لصالح القياس البعدي.

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل داخل الروضة لصالح القياس البعدي.
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل خارج الروضة لصالح القياس البعدي.

أدوات البحث:

اعتمد البحث الحالي على الأدوات التالية:

- اختبار ذكاء الأطفال. (اعداد/ اجلال سري- ١٩٨٨)
- برنامج أنشطة متكاملة. (إعداد الباحثة)
- مقياس الوعي المرورى المصور لطفل الروضة. (إعداد الباحثة)
- مقياس مواقف السلوك المرورى اللفظى لطفل الروضة. (إعداد الباحثة)
- بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل داخل الروضة. (إعداد الباحثة)
- بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل خارج الروضة. (إعداد الباحثة)

حدود البحث:

يلتزم البحث الحالي بالحدود الآتية:

١- **الحدود البشرية:** تشتمل عينة البحث على (٤٠) طفلاً وطفلة تتراوح أعمارهم بين (٥-٦) سنوات.

٢- **الحدود الجغرافية:** تم تطبيق الدراسة الميدانية في الروضة الأولى بالباحة، التابعة لإدارة الباحة التعليمية بالمملكة العربية السعودية.

٣- **الحدود الزمنية:** تم تطبيق البحث على مدى (١٤) أسبوع، خلال الشهور من أكتوبر وحتى يناير من العام الدراسي ١٤٣٤/١٤٣٥هـ الموافق ٢٠١٣-٢٠١٤م.

مصطلحات البحث:

استخدم البحث عدة مصطلحات ومفاهيم يجدر الإشارة إلى تعريفاتها الإجرائية، وهي كما يلي:

١- برنامج الأنشطة المتكاملة Comprehensive program:

يعرف برنامج الانشطة المتكاملة إجرائيا في هذا البحث بأنه " مجموعة من المواقف والأنشطة التربوية التي يتم تخطيطها بحيث تشمل كل المجالات المعرفية والوجدانية والمهارية في ترابط يلغى الحواجز بينها، وتقدم للطفل في إطار مجموعة من الأنشطة والمواقف المتكاملة المتنوعة كما وكيفا، بهدف تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة".

٢- الوعى المرورى Traffic awareness:

يعرف الوعى المرورى إجرائيا فى البحث الحالى بأنه: "قدرة الطفل على معرفة وفهم وادراك الجوانب المعرفية والوجدانية والمهارية المتصله بمجال المرور من حيث المشاة، المركبات، الشارع وقواعد كل منهم".

٣- طفل الروضة Kindergarten child:

يقصد بطفل الروضة في هذا البحث "كل طفل يقع في المرحلة العمرية (٥-٦) سنوات ويلتحق برياض الأطفال".

ثانياً: الإطار النظري والدراسات السابقة:

نتيجة لتفاقم المشكلات المرورية التى تتسم بالخطورة والتعقيد، تصبح التربية المرورية جزءا مهما من الثقافة العامة للفرد عامة والطفل بصفة خاصة لفهم ما يحيط به وإعانته فى التغلب ومواجهة ما يعتريه من حوادث مرورية.

مفهوم الوعى المرورى:

تباينت الرؤى تجاه مفهوم الوعى المرورى لدى الباحثين المهتمين بالبحوث والدراسات في هذا المجال، وقد يرجع سبب ذلك إلى اختلاف مضمونه من مجتمع لآخر، بل ومن فترت إلى فترة أخرى داخل المجتمع الواحد وفقا لمعطيات الواقع المرورى (اديب محمد, ٢٠٠٧: ١١).

وتتفق كل من مديرية الامن العام (٢٠١٠)، أديب محمد (٢٠٠٩) على ان هناك مفهوما شاملا للوعى المرورى وهو "تعزيز اليقظة الحسية والمعنوية والمعرفة والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق وإشارات وأنظمة وقوانين وغيرها، مما ينعكس ايجابا على الشخص ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة".

بينما يراه صلاح رمضان (٢٠١٠) انه "تبسيط المفاهيم الاخلاقية والنظم والتعليمات ذات العلاقة بكيفية استخدام المركبة والطريق.. ووضع المنبهات الضرورية والاساليب التى تجعل الالتزام بها بصورة ذاتية".

ويراه سليمان بن سعود (٢٠٠٨) على انه "الالمام بمعلومات اساسية مرتبطة بمواقف يتعرض لها المشاه والسائقين اثناء السير أو في المواقف الطارئة والحوادث".

ويعرفه عبد الله حامد (٢٠٠٥) بانه "المعلومات المرورية كما يدركها الأطفال وقد يطلق عليه الثقافة المرورية ويربط ذلك باهداف نظرية وعملية عن التعليمات المرورية التى تضمن السلامة على الطريق سواء للمشاة او السائقين او المركبات" (عبد الله حامد، ٢٠٠٥: ٥٩).

ويعرفه عبد العزيز بن ناصر (٢٠٠٤) بأنه "نتاج للتوعية المرورية وهدف من اهدافها له اهميته واهدافه ومقوماته واجهزته ومحاوره، او القطاعات التى ينبغى ان ينصب عليها، ويعتبر وقوع حادث مرورى في مكان ما نتيجة منطقية لنقص الوعى المرورى لدى مرتكب الحادث" (عبد العزيز بن ناصر، ٢٠٠٤: ٣٩).

ومما سبق يتضح ان الوعى المرورى يمثل شكلاً خاصاً من اشكال الوعى فهناك المجال البشرى (السائقون والمشاة ورجال المرور..) يتفاعل مع محيط خارجى اى مع واقع موضوعى له معطياته وقواعده ونظمه وقوانينه، ومعرفة معطيات هذا الواقع الموضوعى (المجال المرورى)، ومعرفة نظمه وقوانينه ومن ثم السلوك المرورى السليم في ضوء هذه المعرفة هو ما يعكس الوعى المرورى ويجسده، وهذا النوع من الوعى لا يحدث دفعة واحدة بل هو مجموعة من المعارف والخبرات المتراكمة التى ياتى بعضها من خلال التجربة والممارسة، والاحتكاك كما ان بعضها ياتى بفعل التعلم والتعليم الموجه والمقصود.

بالإضافة إلى أن الوعى المرورى عبارة عن تبسيط المفاهيم والمعلومات والمهارات والنظم والتعليمات ذات العلاقة بكيفية استخدام المركبة والطريق.... ووضع المنبهات الضرورية والاساليب التى تجعل الالتزام بها بصورة ذاتية ومناسبة لطفل الروضة".

ومما سبق يمكننا تعريف الوعى المرورى إجرائيا فى البحث الحالى بأنه: "قدرة الطفل على معرفة وفهم وادراك الجوانب المعرفية والوجدانية والمهارية المتصله بمجال المرور من حيث المشاة، المركبات، الشارع وقواعد كل منهم".

الوعى المرورى وأهميته:

لما كانت المؤسسات التعليمية بمناهجها بداية من الروضة هى الوسيلة الرئيسية لاى مجتمع فى ترجمة اهدافه ونقلها الى الناشئة لإحداث التعديلات السلوكية التى يرغبها وينشدها منهم، وهى اداة المجتمع ووسيلته فى تربية النشأ، لذا يجب أن تعكس بالضرورة ما يؤمن به المجتمع من مفاهيم وقيم ومعارف ومهارات وما يرتبط بها من انشطة، فالمنهج المناسب هو الذى يرتبط ارتباطا عضويا بظروف المجتمع، ويتخذ منه نقطة بداية ونقطة نهاية، بحيث تبدأ من خبرات المتعلم وتنعكس اثارها عليه لذلك فإن المناهج والبرامج الموجهه للطفل عامة وطفل الروضة بصفة خاصة لابد وان تكون مرآه صادقة تعكس ظروف المجتمع الحقيقية، للوفاء بحاجات المجتمع التنموية، ومن اهمها المحافظة على أمان وسلامة أفراده.

ومن هذا المنطلق بذلت كثير من الجهود العربية والعالمية فى مجال قضية تضمين مفاهيم السلامة المرورية ضمن المناهج الدراسية،

فعلى المستوى العربى فى المملكة العربية السعودية.... ونتيجة لما تفقده من مواطنيها، وما يترتب عليه من خسائر اقتصادية اجريت كثير من الدراسات والمشاريع ومنها مشروع عبد الله النافع، وأخرون ١٤٠٩، مشروع خالد السيف وأخرون ١٤١٣هـ، خالد هلال (١٩٩٨)، شكري سنان واخرون (٢٠٠٢)

وفى دمشق أقيمت ندوة السلامة الطرقية والوقاية من حوادث الطرق، والتى تضمنت مجموعة من الدراسات والبحوث فى هذا المجال، منها دراسة محمد سعد الدين بيان، سلفيا قطريب (٢٠٠٥) والتى أشارت نتائجها إلى دور المؤسسات التعليمية فى تطوير برنامج تعليمى للارتقاء بالسلوك المرورى، إعداد المعلمين فى مجال التربية المرورية، دمج موضوعات التربية المرورية ومفهوماتها فى مختلف المناهج الدراسية، وخاصة فى المراحل الدراسية الاولى، وهذا يتلائم مع النظرة الشمولية للتربية المرورية، ويسهم فى دراسة المشكلة المرورية من جوانبها المتعددة، وتكوين قاعدة معرفية واسعة لدى المتعلم.

وفى الإمارات قامت سهام بدر (١٩٩٨) بدراسة بعنوان " نحو استراتيجية للتربية المرورية فى رياض الاطفال، اهتمت الدراسة بالتركيز على التوعية المرورية فى مرحلة رياض الاطفال، وتوصلت الى عدة توصيات من أهمها: أهمية إعادة النظر فى مناهج رياض الأطفال وتطويرها بحيث يضمن جانبا أساسيا من التربية المرورية بإعتبارها جزء من الثقافة العلمية والفنية والاجتماعية وأحد جوانبها، والتركيز على أهمية تنمية المفاهيم والمهارات والقيم والاتجاهات المرتبطة بالتربية المرورية فى مواقف حياتية حية، والتركيز على الجانب العملى تناولها للتربية المرورية

لإكساب الطفل السلوكيات المرغوب فيها، كما أشارت النتائج الى اهمية استخدام الاستراتيجيات الحديثة فى التعلم والتعليم لرياض الاطفال فى مجال التربية المرورية والاهتمام بالادراك الحسي واكتساب الخبرات باستخدام الانشطة والالعاب المرورية الهادفة، والاسلوب القصصى، واستخدام وسائل الايضاح، والاهتمام بابراز المخاطر المرورية وتعويد الاطفال على الحركة الصحيحة فى مجال المرور.

وعلى مستوى الدول الاوربية:

وفى الولايات المتحدة الامريكية وتحديدا فى ولاية كاليفورنيا قامت منظمة النقل California State Automobile Assuciation, 1995 بإعداد مجموعة من الانشطة التعليمية للاطفال بداية من سن خمس سنوات وحتى تسع سنوات، والتى يمكن أن يقوم بها الطفل سواء داخل الروضة/ المدرسة او فى المنازل وتساعد فى تنمية الوعى المرورى، وتتناول هذه الانشطة: مساعدى الامان– اشارات المرور– الامان عند ركوب الدراجات– الامان عند عبور الطريق– الطقس وعلاقته بالسلامة المرورية– الاماكن الامنة للعب.

وفى واشنطن Washington قامت إدارة التعليم بماري لاند قسم التعليم الامن بالاشتراك مع وزارة النقل The Maryland State Department Of Education- Safety Education And Transportation Section, 1997 بإعداد مشروع الهدف منه أكساب الاطفال فى المراحل الدراسية الاولى المعلومات والمهارات لكى يتعاملوا بكفاءة مع البيئة المرورية، كما تساعد فى تنمية الوعى المرورى لديهم، وقد تضمن المشروع ١٢٠ نشاط من الانشطة التى ينبغى تضمينها ضمن المناهج الدراسية المختلفة، وترتبط هذه الانشطة بالامان عند ركوب

اتوبيس المدرسة والدراجة، وارتداء حزام الامان والبيئة المدرسية وحوادث الحرائق.

وفى مانيتوبا Maintoba قامت لجنة التأمين العامة بمانيتوبا وإدارة التعليم والتدريب والشباب Maintoba Public Insturance (MPI) And The Government Education, Training And Youth, 2004 بإعداد مشروع بعنوان " قف.. طريق واحد ..Stop One Way وذلك للأطفال بداية من رياض الأطفال وحتى الصف الثامن الإبتدائي، وكان الهدف من المشروع تنمية المعارف والمهارات والوعى بأخطار الطريق التى يواجهها الأطفال، ولتحقيق الأهداف السابقة تضمن المشروع سلسلة من الأنشطة التعليمية التى يمكن تضمينها ضمن منهج التربية الصحية تتعلق بقواعد المرور والسلامة المرورية واشارات المرور ومخاطر الطريق، ويقوم الاطفال بهذه الانشطة داخل الفصول الدراسية بالاضافة لمجموعة من التكليفات المنزلية التى يتم انجازها مع الأسرة، وللتأكد عما إذا كانت الأهداف قد تحققت أم لا تم إعداد بطاقة ملاحظة لأداء الاطفال بعد كل نشاط.

كما قام جوزيف واخرون (Joseph and other, 2000) بدراسة كان الهدف منها تعرف فاعلية برنامج الأمان (المدينة الامنة Safety City فى إكساب أطفال الرياض وتلاميذ المرحلة الغبتدائية بالولايات المتحدة الأمريكية السلوك المطلوب فى عبور الطريق وتجنب المخاطر، وقد أشارت النتائج إلى أن البرنامج لم يحقق الفاعلية المرجوة فى إكساب الأطفال المعلومات والسلوكيات المطلوبة، ويرجع ذلك إلى أن البرنامج يتضمن عديدا من المعلومات المعقدة نسبياً بالنسبة للأطفال كما أن البرنامج غير كاف لإكساب الأطفال السلوك المطلوب.

وفى جنوب استراليا... ونتيجة لزيادة حوادث الطرق قامت الحكومة الاسترالية (Government Of South Aust) بوضع استراتيجية لتقليل حوادث الطرق فى الفترة من عام ٢٠٠٣ حتى عام ٢٠١٠، تتمثل هذه الاستراتيجية فى مجموعة اجراءات منها: وضع خطط تعليمية لتنمية الوعى بمفاهيم ومبادئ السلامة المرورية لدى المتعلمين بداية من مرحلة رياض الاطفال وحتى المرحلة الجامعية.

كما قامت إدارة المرور بأستراليا الغربية وفرع المرور لخدمات البوليس بالتعاون مع قسم التربية والمجلس الاسترالي للصحة والتعليم الحركي والرياضي والمنظمة العامة للعلوم فى استراليا Traffic Board of Western Australia the Traffic Branch of Western Australia Police Service With The Education Department Western Australia (EDWA), The Australian Council For Health, Physical Education Recreation (ACHPER) And The Social Science Association of Western Australia (SSAWA), 2003 بإعداد مشروع الأطفال والطرق Kids and Roads للاطفال بداية من مرحلة رياض الاطفال وحتى الصف العاشر، بهدف تقليل الضرر لأطفال المدارس المتعلق بحوادث الطرق ومساعدة المعلمين على تقديم موضوعات الامان والسلامة المرورية من خلال المناهج المختلفة وكذلك تنمية النمو المهنى للمعلمين، وقد تناول المشروع عددا من الموضوعات ذات الصلة بالأمان والسلامة المرورية ومنها: إشارات المرور والسلامة المرورية للمشاة، واللعب بأمان وركوب الدراجات والسيارات بأمان.

وفى اسكتلندا قام كل من فاليري ويلسون Valerie Wilson وكيفين لودين Kevin Lowden (Wilson, Lowden, 2003) بدراسة استهدفت التعرف على فاعلية مشروع سلامة الطريق للمدرسة

The Safer Roultes To School Project (SRTS) الذى يؤكد على ضرورة تضمين مفاهيم السلامة المرورية ضمن المناهج الدراسية فى جميع الجهات المحلية باسكتلندا، وأخذ أراء المعلمين والمعلمات والاطفال وأولياء الامور فى ذلك، وقد أشارت النتائج إلى وجود قصور فى مفاهيم السلامة المرورية المتضمنة ضمن المناهج الدراسية، ويرجع ذلك إلى أن قضية السلامة المرورية من القضايا الحديثة التى إهتمت بها السلطات المحلية باسكتلندا حديثا الامر الذى ترتب عليه وجود نقص فى الوعى بالسلامة المرورية لدى أطفال المدارس.

وقد قام معمل بحوث النقل ببريطانيا The Transport Research Laboratory (Sayer and CJ Palmer, 1997)، بدراسة استهدفت المقارنة بين اهتمام الدول المتقدمة والدول النامية بالسلامة المرورية من حيث نسبة الحوادث والاهتمام بتدريس وتنمية الوعى المرورى، وفيما يتعلق بالاطفال اتضح ان الاطفال الصغار أكثر فئة معرضة للخطر فى الدول النامية، وفى استبيان لمجموعة من الاطفال حول أمن الطريق وجد أن معرفتهم حول هذا الأمن محدودة، كما أن وعيهم بكيفية عبور الطريق بشكل أمن ضعيفة جدا مما يؤدى لزيادة نسبة الحوادث، بالإضافة إلى قصور نسبة المعلومات الخاصة بالسلامة المرورية التى يتم طرحها فى مدارس الدول النامية، كما ان نفس المصادر والخبرة المعرفية لدى المعلمين حول الامن المرورى يعدان من أهم المشاكل المسببة لعدم وعى الافراد بما يجب عليهم اتباعه.

لذا قام معمل البحث الخاص بالنقل بتطوير مجموعة من المواد والمداخل التى من شأنها أن تعطى بعض النماذج للتدريب على الأمن

المرورى وكيفية تعليم طرق الأمان المختلفة فى مجموعة من الدول النامية وذلك فى المدارس الإبتدائية، وخاصة أن تجربة بريطانيا أثبتت أن إستخدام طرق جيدة ذات إشارات وعلامات مرورية جيدة هى من أهم القواعد التى يجب الإهتمام بها عند التدريب على الأمن فى الطرق للأطفال الصغار.

ففى حالة الأطفال الصغار على وجه الخصوص يمكن استخدام المدخل السلوكى معهم فى التدريب على أمن الطريق حيث تظهر يه نتائج جيدة، كما يمكن استخدام المدخل نفسه فى تعليم الأطفال بعض المهارات الإدراكية الأخرى مثل: مهارات التزحلق على الجليد، ركوب الدراجات.

وبالنسبة للدول المتقدمة تبين أن ٧٧% من وزارات التعليم فى الدول المتقدمة تهتم بتعليم السلامة المرورية فى مناهجها التعليمية، لذا فإن نسبة حوادث الطرق تشكل نسبة ٢٠%فقط، وتوصى الدراسة بضرورة تضمين عديد من المحاضرات فى الجامعات خاصة كليات التربية وكذلك محاضرات التدريب الموجهة للمعلمين الاوائل ومعلمي الفصول بقضايا السلامة المرورية، وتطوير مواد التعليم الخاصة بالسلامة فى الدول النامية، وتدريب الأطفال بأمن الطرق لتفادى الحوادث قدر المستطاع، وأن يتم الإهتمام بمجموعة من الاعتبارات مثل: عمر الطفل، وطريقة تعليمهم هذه القواعد الخاصة بالأمان على الطريق، وأفضل طرق لتنفيذ هذه البرامج وكيفية التحكم بأى تأثير أخر قد يحدث بمعنى توقع النتائج وكيفية التحكم بها.

وتتفق نتائج هذه الدراسة مع نتائج الدراسة التى قام بها ألن Allan Quim, 2001 والمسئول عن العلاقات الدولية بمعمل بحوث النقل ببريطانيا (TRL) التى تقدم بها للمؤتمر الأول لتكنولوجيا النقل البرى بأفريقيا، وتشير الدراسة إلى المشاريع التى يقوم بها معمل بحوث النقل ببريطانيا بدعم من وزارة التنمية الدولية فى ثلاث دول من الدول النامية (غانا والهند وأوغندا) وكانت الدراسة بعنوان: التدريس للأطفال فى الدول النامية لكى يكونوا مستخدمين الطرق الأمنة، والهدف منها:

- إكساب الاطفال بعض المفاهيم البسيطة عن السلامة المرورية وحركة المرور ومخاطر الطريق، وأسباب وعواقب حوادث الطرق. اكسابهم المهارات اللازمة للبقاء على قيد الحياة فى ظل وجود حركة المرور.
- الشعور بالمسئولية تجاه أنفسهم وتجاه الاخرين فى الحفظ على النفس.

وتحقيقا للأهداف السابقة تم وضع خطة لما ينبغى ان يتعلمه الأطفال فى الدول النامية بجميع المراحل التعليمية، وفيما يتعلق بالاطفال الذين تتراوح أعمارهم اربع سنوات ينبغي أن يتعلموا الإمساك بيد الكبار عند عبور الطريق، والمشى على الارصفة، أو عند حافة الطريق واللعب فى الاماكن الأمنة بعيدا عن حركة المرور.

وبالنسبة للأطفال الذين تتراوح أعمارهم بين ٥–٧ ستوات ينبغي أن يتعلموا الطريقة الصحيحة لعبور الطريق، وكيفية الوصول الى المدرسة بأمان، ومخاطر الحوادث.

وفى الدنمارك... قامت ليندا وليفيت (Leveet, Linda, 2003) بدراسة تختلف عن الدراسات والمشاريع السابقة من حيث إبراز دور أولياء الأمور فى تعليم الأطفال لمفاهيم ومبادئ السلامة المرورية،

واشارت نتائج الدراسة إلى أن لأولياء الأمور دورا استراتيجيا كبيرا فى تعليم الأطفال للمهارات والسلوكيات يعتمد على عملية التقليد والمحاكاة، كما أن الأطفال فى هذه السن فى حاجة كبيرة للتدريب على السلوكيات الإيجابية فى الحفاظ على أنفسهم نظرا لزيادة عدد الأطفال المصابين فى حوادث الطرق، ويرجع ذلك إلى عدم توفر المهارات البصرية الكافية لدى الأطفال فى هذه المرحلة، ولقد أشارت الدراسة إلى تفاعل الأطفال مع البالغين أفضل فى اكتساب المهارات عن الاعتماد على الحفظ والتلقين.

عناصر الحوادث المرورية:

للحادث المرورى عناصر رئيسية هى: العنصر البشري– الطريق– المركبة.

العنصر البشري: وهم الافراد الذين يستخدمون الطريق العام، سائرين على اقدامهم (مشاة) او مستخدمين احدى وسائل المواصلات، ويسهم المشاة فى جانب كبير من مشكلة المرور بسبب عدم الالتزام بأماكن عبور المشاة او استخدام الكبارى العلوية، لذلك تتضح اهمية وجود وسيلة لتبصير الجمهور بقواعد المرور وأخطار الطريق وخاصة جمهور الاطفال، فلابد من التدريب على أداب الطريق الذى ينبغى ان يبدأ مع الطفل بمجرد إلتحاقه بالمدرسة وبدء تعامله مع الطريق.

الطفل وعبور الطريق: توجد بعض القواعد والسلوكيات الخاصة بالمشاة والسير فى الطريق منها ما يلي:

- سير المشاة على الرصيف.
- السير دائما على جانب الطريق وبعكس إتجاه السيارات فى حالة عدم وجود رصيف.

- عدم اللعب فى الشارع والطرق العامة.
- عدم اللعب وسط الأشجار المتواجدة فى الطرق العامة.
- عدم اللعب أمام أو خلف سيارة متوقفة فى الشارع حيث أنه من الممكن أن تتحرك فجأة إلى الأمام أو الخلف.
- عبور الطريق من الأماكن المخصصة لهم.
- الإلتزام بإشارات المرور الخاصة بالمشاة.
- عبور الطريق أثناء خلوه من المركبات وفى خط مستقيم.
- عدم العبور فجأة للعب أو اللحاق بصديق وخاصة عند التقاطع أو الدوران.
- العبور مع أحد من الكبار سواء الأم أو الأب.
- العبور من المكان المناسب والأمن للعبور فى حالة عدم وجود خطوط المشاة.
- التأكد من مناسبة الموقف للعبور قبل العبور الفعلى بتتبع حركة وأصوات السيارات.
- التأكد من حركة المرور والسيارات يمينا ويسارا أكثر من مرة قبل عبور الطريق.
- عدم التحدث مع الأخرين أثناء عبور الطريق. (Miller Jada A:Austin, John; Kohn Don,2004)

كما يحتاج الطفل مجموعة من المهارات والقدرات اللازمة للعبور الامن للطريق:

- تمييز ألوان العلامات والإشارات المرورية الضوئية، وتفهم دلالتها، حتى يسلك السلوك المناسب.

- تمييز الإتجاه الذى تأتى منه السيارات حتى يتخذ القرار المناسب للعبور الأمن.
- الإنتباه والتركيز أثناء عبور الطريق حيث لا يشغله لعب أو حديث مع الأخرين.
- تقدير المسافة بينه وبين السيارات القادمة وسرعتها حتى يتخذ القرار المناسب للعبور الأمن.
- تمييز أشكال علامات الطريق. (سعاد الزياتى: ٢٠٠٤) (Miller Jada A:Austin,John ; Kohn Don,2004)

الطريق: وهو العنصر الثانى من عناصر الحادث المرورى وله تاثير على الحوادث التى تقع عليه بسبب الشكل الهندسي للطريق وتجهيزاته، وبسبب الاحوال المناخية المتغيرة (الامطار او العواصف الترابية او الضباب) ويعتبر الطريق من اهم المجالات التى يتعامل معها الطفل بصفة يومية عند عبوره لذلك يجب علينا ان نعرفه بالأسلوب الأمثل لإستخدام الطريق، مثال ذلك:

- عبور الطريق من خلال الخطوط الارضية البيضاء المخصصة لذلك.
- التأكد من إشارة المرور قبل العبور.
- لا يعبر الطريق وهو مشغول بالقراءة او اللعب.
- اذا تعذر عليه العبور يطلب المساعدة من شرطى المرور.
- الطريق ليس مكانا للعب او اللهو.

المركبة: هى العنصر الثالث من عناصر الحوادث المرورية، وهى من اهم الوسائل التى يتعامل معها الطفل يوميا عند ذهابه الى المدرسة

ورجوعه منه، والطفل اثناء سيره فى الطريق إما يكون راكبا أو ماشيا (سعاد الزياتى،٢٠٠٤: ٣٥٦).

ولكى يمكن علاج تلك المشكلة او تفادى تلك الحوادث بالنسبة للاطفال ينبغي ان نعرف ما اسباب تعرضه لتلك الحوادث.

قواعد وسلوكيات ركوب المركبة (سيارة– حافلة):

- التأكد من وقوف المركبة تماما سواء قبل الصعود أو الهبوط منها.
- الصعود أو النزول من الحافلة بإنتظام وعدم التزاحم.
- عدم التسرع بفتح باب السيارة والنزول منها عند توقفها، حتى لا يتعرض الطفل لسيارة من الإتجاه الأخر.
- عدم الوقوف أو الجلوس فى المقاعد الأمامية للسيارة، والإلتزام بالمقعد الخلفى فقط.
- ربط حزام الأمان الخاص بالأطفال.
- عدم الجلوس على كرسي القيادة.
- عدم العبث أو اللعب بالأزرار أو المفاتيح أو أكر الأبواب داخل السيارة إذا تواجدت وحدك بالسيارة.
- ألا يمد الطفل يده أو رأسه من نافذة السيارة.
- عدم اللعب فى طرقة الحافلة/ الأتوبيس بين المقاعد أثناء سيرها.
- عدم تشتيت إنتباه السائق بأى وسيلة (لعب– مزاح– شغب– أصوات عالية).
- عدم رمى المخلفات من نافذة السيارة أو الحافلة (إكرام حموده: ٢٠٠٣)، (Weiler Robert M.1993:134-137).

وإذا كان العديد من الأطفال يستخدمون الحافلة فى ذهابهم إلى الروضة، فإن دور المعلمات وأولياء الأمور لا يتوقف ولا ينتهى عند باب المنزل أو الروضة، فمن الأفضل مرافقة الطفل إلى موقف الحافلة عدة مرات وتعليمه السلوك الصحيح الذى يجب أن يتبعه ولابد من التوجيه بأمور عدة منها:

قواعد وسلوكيات إنتظار الحافلة/ المركبة:

- الوصول إلى موقف الحافلة قبل وقت كاف، كى يصعد إلى الحافلة بإرتياح ودون إستعجال.
- البقاء على الرصيف لحين وصول الحافلة.
- عدم اللعب فى الطريق أثناء إنتظار الحافلة.
- الإنتظار على شكل طابور فى مكانيبعد عن نقطة وقوف الحافلة بمسافة كافية.
- قضاء الوقت أثناء إنتظار الحافلة فى الحديث الهادئ مع الزملاء وترك المزاح الخشن.
- عدم التقدم للحافلة إلا بعد وقوفها تماما.
- الصعود إلى الحافلة بالطريقة الصحيحة مثل استخدام المقبض والدرابزين.

قواعد وسلوكيات داخل الحافلة:

دخول الحافلة والجلوس فيها له بعض السلوكيات والآداب التى يجب على الطفل أن يتعرف عليها ويعمل بها:

- الإمساك بدرابزين الحافلة عند الصعود والنزول.

- عدم الوقوف فى ممر الحافلة والمبادرة إلى أقرب مقعد فارغ.
- عدم وضع الحقيبة فى ممر الحافلة بل ضعها فى حجرك أو بين قدميك أو تحت المقعد.
- عدم الوقوف أو المشى فى ممر الحافلة أثناء سيرها.
- التزام الهدوء والحديث مع زميلك الجالس بجانبك بصوت منخفض وعدم إزعاج السائق.
- عدم الأكل والشرب أثناء سير الحافلة.
- عدم إخراج أى مادة من الشباك كالدفتر أو المسطرة.
- عدم إخراج أى جزء من الجسم كاليدين والرأس من نافذة الحافلة.
- المحافظة على نظافة الحافلة ونظافة الشارع.
- الإهتمام بالتوجيهات التى يبديها السائق والعمل بها.
- عند حدوث مضايقات للطالب فعليه أن يخبر والديه أو المرشدة الطلابية.
- عند حدوث تصرف خاطئ من بعض الزملاء يمكن أن يضر به نفسه أو زملاءه فعليه إبلاغ والديه أو المرشدة الطلابية.

قواعد وسلوكيات النزول من الحافلة:

عند الوصول إلى الروضة أو البيت يجب الإنتباه للآتى:

- عدم القيام من المقعد استعدادا للنزول إلا بعد أن تتوقف الحافلة تماما.
- النزول بإنتظام وهدوء وعدم التزاحم والتدافع.
- اجعل الحقيبة قريبة من جسمك كى لا تعلق بباب الحافلة أو أى شئ آخر.

- إذا علقت حقيبتك أو ملابسك بباب الحافلة، إطرق باب الحافلة بقوة لتنبيه السائق.
- عند سقوط إحدى حاجيات الطفل فعليه أن يخبر السائق قبل أن يحاول أخذها.
- الإبتعاد مباشرة عن الحافلة بعد النزول منها إلى الرصيف المقابل.
- عدم العبور من أمام الحافلة أو من خلفها بل الإنتظار لحين ذهابها.
- الإنتباه للطريق بعد النزول والتأكد من خلوه من السيارات قبل العبور.
- الإتجاه مباشرة إلى المنزل وعدم الإنشغال باللعب فى الطريق (عبد الرحمن عبد الله اللعبون، ٢٠١٥).

أسباب تعرض الطفل للحوادث المرورية:

إن الاطفال فى مرحلة ما قبل المدرسة عامة والمعاقين عقليا أكثر عرضه لخطر حوادث المرور، كما أن حوادث الدهس هى السبب المؤدى إلى موت الاطفال تحت سن ١٥ سنة فى معظم البلاد، وبعض الحوادث تؤدى الى اصابة بالغة او متوسطة او بسيطة، والحادث المرورى عرفته وحدة بحوث السلوك الاجرامى بالمركز القومى للبحوث الجنائية بجمهورية مصر العربية بأنه " واقعة غير متعمدة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو تلف بسبب حركة السيارات على الطريق العام " (عادل عبد الله، ١٩٩٥: ١٣) والحوادث المرورية نوعان: حوادث تصادم، وحوادث دهس، التصادم هو ارتطام سيارتين معا بعضهما او ارتطام سيارة مع اى عارض اخر على الطريق، اما حادث الدهس فإنه تصادم سيارة مع انسان او حيوان فتتسبب فى اصابته او وفاته (سعاد الزياتى، ٢٠٠٤: ٣٥٦).

ومن أسباب أسباب تعرض الطفل للحوادث المرورية ما يلي:

- المرور فجأة أمام السيارات، والاطفال يقصدون اللعب او عبور الشارع للحاق بصديق، والسائقون لا يرون الطفل فى وقت يسمح لهم بالتوقف، وتحدث معظم الحوادث فى المناطق السكنية.
- ان الاطفال ليس لديهم الانتباه والتركيز والحذر الكافى للعبور الامن للطريق (Faber,1997;36).
- الاطفال ليس لديهم القدرة على تحديد اتجاه السيارات فى الطريق وتتبع اصواتها وذلك لضعف المجال البصرى للطفل، حيث ان الطفل حتى سن الثامنة لا يرى الا الاشياء التى تقع امامه، وليس لديه القدرة على الرؤية الجانبية التى تستلزم منه تحريك راسه مرارا وتكرارا اثناء عبور الطريق (Carol,S & Wita,B,1990).
- وقد يرجع ذلك الى ان الطفل فى سن الرابعة والخامسة أحادى التفكير فهو يدرك جانب واحد من جوانب الموقف، فلا يستطيع ان يلاحظ كل الاشياء من حوله (ج. تيرنر، ١٩٩٢: ١١٣).
- أطفال الرابعة والخامسة لا يستطيعون التفريق بشكل جيد بين اتجاهات اليمين واليسار ليتمكنوا من معرفة اتجاه سير السيارات، ولا يستطيعون تحديد بعد السيارة القادمة وسرعتها.
- لا يستطيع الطفل الربط بين الاشارات والعلامات الموجودة فى الطريق ومدلولها (Faber,1997;37).
- قد يركب الاطفال الحافلة الخاصة بالروضة للذهاب اليها او قد يركب سيارة والده، وهو لا يعرف السلوكيات التى تضمن له الامان سواء داخل الحافلة او المركبة او الصعود والنزول منها.

- يعمد بعض الاباء الى القيادة وهم يحتضنون اطفالهم لادخال البهجة الى قلوبهم، وقد يجلس الطفل فى المقعد الامامى بمفرده بدون استخدام حزام الامان، والمعروف فى حالة الاصطدام بالمواجهة تحول الطاقة الحركية للطفل غير المقيد الذى وزنه ٢٥ كجم إلى قذيفة تزن ٥٠٠ كجم التى يمكن ان تخترق اى زجاج امامى، وقد يوقف الاهل السيارة ويتركونها لدقائق لشراء بعض الاحتياجات مع ترك الطفل داخلها فيعبث بالمفتاح واجهزة السيارة الداخلية مما يعرضه للخطر (Miller, Jada A; Austin, John & Rohn Don,2004; 3).
- أحيانا يمد الطفل يده أو راسه من النافذة اويقف على المقعد الخلفى او يخرج راسه من الفتحة الموجودة فى السقف، حيث يشعر بلذة التعرض للهواء، وقد يسرع الطفل بالنزول مستخدما احد ابواب السيارة عند توقفها مما يعرضه لحوادث السيارات المسرعة من الاتجاه الاخر، وقد يستغل الطفل فترة توقف السيارة يلهو امامها او خلفها مما يعرضه للحوادث (Weier, Robbert M, 1993; 2).
- وقد يلعب الطفل فى وسط الطريق سواء بالكرة او يركب دراجة صغيرة، والخطر هنا فى ان سائق الشاحنة الكبيرة قد لا يرى دراجة الطفل (Liller K, 1995 ; 4).
- إهمال الاهل بالسماح لاطفالهم الصغار بالخروج الى الطريق دون رقابة، وتركهم يلعبون فى الاماكن الخطرة وعدم ارشادهم (سعاد الزياتى، ٢٠٠٤)، (محمود مراد،١٩٩٢).

مما سبق يتضح ان المشكلة هى مشكلة عدم الوعى المرورى منذ الصغر للاطفال عامة وطفل ما قبل المدرسة بصفة خاصة، وبالرغم من ان الطفل يذهب الى الروضة والمدرسة ويعبر طرقا ويركب حافلة او

سيارة، الا انه لا يدرك كيف يسير بشكل سليم كى لا يعرض نفسه لاخطار الطريق، فهو ليس على دراية بوسيلة النقل التى يركبها ولا كيف يتعامل معها بصورة صحيحة، والكم الهائل من الحوادث التى يتعرض لها الاطفال هى اكبر دليل على ذلك.

لذا فالوعى المرورى بالقواعد والمهارات السلوكية الخاصة بالمرور سواء فى مجال المشاة وعبور الطريق او ركوب السيارة او الحافلة، اصبح ضرورة ملحة فى عصرنا الحالى حيث تزدحم الشوارع بالسيارات لطفل الروضة مضطرا الى التعامل مع الطريق واذا لم يكن لديه الوعى المرورى الكافى يتعرض لكثير من مخاطر الطريق، لذا يهتم البحث الحالى بدراسة فاعلية برنامج أنشطة متكاملة في تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة.

ثالثا: إجراءات البحث:

نعرض فيما يلي الإجراءات التي اتبعت في البحث الحالي من العينة، والأدوات المستخدمة، ووصف لإجراءات البحث يتضمن التطبيق العملي والمعالجات الإحصائية.

١- **منهج البحث:** استخدم البحث الحالي المنهج شبه التجريبي Experimental Method لمناسبته لطبيعة البحث، وذلك باستخدام التصميم التجريبي المجموعة التجريبية الواحدة وبإتباع القياسين القبلي والبعدي لأفراد المجموعة التجريبية.

٢- **مجتمع وعينة البحث:** يمثل مجتمع البحث الحالي جميع أطفال روضة الباحة الأولى والتابعة لمنطقة الباحة التعليمية بالمملكة العربية السعودية في العام الدراسي (١٤٣٤/١٤٣٥هـ) الموافق

(٢٠١٣/٢٠١٤م)، والبالغ عددهم (٩٣) طفلا وطفلة تتراوح أعمارهم بين (٣-٦) سنوات.

وقد روعي عند اختيار العينة أن تحقق المواصفات الأساسية التالية:

- أن يتراوح العمر الزمني بها بين (٥-٦) سنوات.
- ألا تضم العينة أطفالاً يعانون من مشكلات صحية واضحة حتى لا تؤثر على أدائهم في الأنشطة المتضمنة فى البرنامج.
- أن يلتزم أطفال العينة في الحضور للروضة.

وقد بلغ عدد الأطفال الذين تتراوح أعمارهم ما بين (٥-٦) سنوات (٥٣) طفلا وطفلة ويمثلون نسبة (٥٦.٩٨%) من مجتمع البحث، وقد تم استبعاد أربعة أطفال لعدم انتظامهم في الحضور للروضة، فيكون العدد الذي تنطبق عليه الشروط سالفة الذكر (٤٩) طفلا وطفلة ويمثلون نسبة (٥٢.٦٩%) من مجتمع البحث، استبعدت منه الباحثة عدد (٩) بشكل عمدى لتقنين أدوات البحث ليصبح العدد النهائي لعينة البحث (٤٠) طفلا وطفلة بنسبة (٤٣.٠١%) من مجتمع البحث كونت المجموعة التجريبية التى تم تطبيق الدراسة الميدانية من خلال أدوات البحث المقترحة على أفرادها.

٣- أدوات البحث:

(أ) برنامج أنشطة متكاملة:

إن التخطيط الجيد هو أساس نجاح اى برنامج، ومعظم الإخفاقات التي تحدث للبرامج غالبا ما تكون نابعة من سوء التخطيط. والبرنامج التعليمي هو عبارة عن مجموعة مخططة من الأنشطة والممارسات

العملية يمارسها الأطفال المستهدفين من البرنامج، بغرض إكسابهم معلومات أو مهارات خاصة.

فقد أكدت الاتجاهات التربوية الحديثة في مجال تربية الطفل على أهمية البرامج التربوية المكونة من مجموعة من الأنشطة والخبرات التعليمية المتنوعة والملائمة لهؤلاء الأطفال، فضلا عن كونها مهمة وضرورية في مواقف الحياة اليومية لتنشيط استعدادات الأطفال وإمكاناتهم والعمل على استمرارية التدريب عليها، وهو ما يزيد من خبراتهم في تعاملاتهم اليومية بصورة تصل بهم تدريجيا إلى مرحلة الاستقلال الشخصي بصورة مناسبة ومقبولة اجتماعيا.

ولتخطيط برنامج لتحسين الوعي المرورى شانه شان غيره من البرامج ينبغي أن تتبع ثلاث مراحل متتالية ممثلة في التخطيط والتنفيذ والتقويم (Sheikhol Eslam,et al,2010:847).

وقد مرت عملية تخطيط وإعداد الإطار العام للبرنامج بالخطوات الآتية:

- تحديد الفلسفة العامة التي يقوم عليها الدليل.
- تحديد الهدف العام للبرنامج.
- تحديد الأهداف الإجرائية للبرنامج.
- تحديد محتوى البرنامج.
- تحديد الطرق وأساليب التنفيذ اللازمة للبرنامج.
- اختيار الأنشطة الملائمة للبرنامج.
- تحديد أدوات التقويم اللازمة للحكم على مدى فاعلية البرنامج.
- ضبط البرنامج للتأكد من صلاحيته.

وفى ضوء أهمية أن تستند البرامج التربوية التعليمية إلى فلسفة تراعى احتياجات الأطفال المقدم إليهم البرنامج وخصائص نموهم وقدراتهم، تم التعرض للفلسفة القائم عليها برنامج الأنشطة المتكامل المقترح والتي تستقى منها الأسس العامة لبناء البرنامج.

وقد تم تصميم برنامج سلامتى والمرور استناداً إلى الإطار النظري وما تم الإطلاع عليه من دراسات سابقة، وهذه الأسس هي كالآتي حيث يقوم البرنامج على تقديم مجموعة من الأنشطة التي تساعد على تنمية الوعى المرورى لدى الروضة من خلال مجموعة من الأنشطة المتكاملة من خلال محاور ثلاثة وهى:

- المركبة (وسائل المواصلات).
- الطريق.
- العنصر البشرى (المشاة– الركاب).

ينطلق برنامج الأنشطة المتكامل فى البحث الحالى من ضرورة توفر التوعية المرورية كأحد المهارات الحياتية الأساسية التى تهدف إلى غرس وتعزيز أنماط مرورية سليمة في سياق اجتماعي واقتصادي محدد، وانطلاقا من أهمية التعلم فى الصغر كالنقش على الحجر، يهتم البحث الحالي بتصميم برنامج أنشطة متكاملة لتنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة.

أسس بناء البرنامج المقترح:

تتلخص أسس بناء البرنامج المقترح فيما ياتى:

- يحقق محتويات البرنامج المقترح الغرض المراد منه.
- تتناسب محتويات البرنامج المقترح مع خصائص أطفال الروضة واحتياجاتهم.

- يتضمن البرنامج المقترح أنشطة وموضوعات تحسن من مستوى الوعي المرورى لدى طفل الروضة.
- يتضمن البرنامج المقترح أنشطة تعمل على تدريب الحواس عن طريق المثيرات المختلفة.
- تكون محتويات البرنامج المقترح مشوقة وممتعة ومثيرة لاهتمامات الطفل.
- التنوع في طرق وأساليب التعلم المستخدمة فى تطبيق أنشطة البرنامج المقترح.
- التدرج في الأنشطة المتضمنة في البرنامج من السهل إلى الصعب، ومن البسيط إلى المركب.

الهدف العام لبرنامج الأنشطة المتكاملة المقترح:

يهدف برنامج الأنشطة المتكامل إلى تنمية الوعي المروري لدى طفل الروضة.

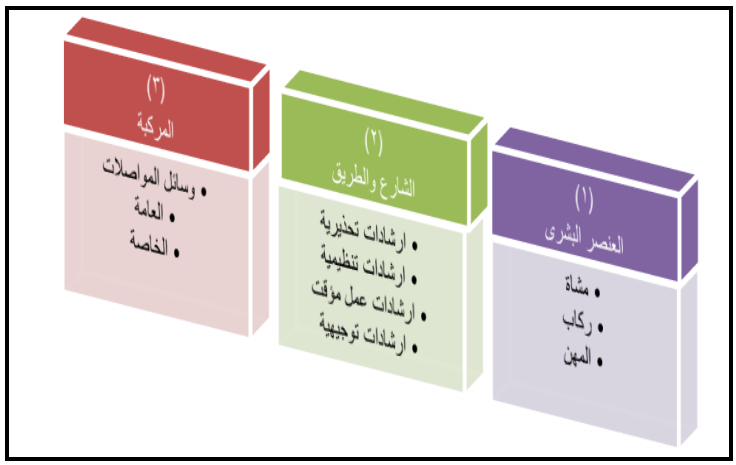
الأهداف الإجرائية لبرنامج الأنشطة المتكاملة المقترح:

تم تحديد الأهداف السلوكية لبرنامج الأنشطة المتكامل المقترح مع مراعاة أن تكون شاملة للمجالات المعرفية والوجدانية– والنفسحركية، بما يتناسب وطبيعة الأطفال.

محتوى برنامج الأنشطة المتكاملة المقترح:

بعد تحديد أهداف لبرنامج الأنشطة المتكامل المقترح، تم تقديم محتوى ومحاور البرنامج الذي تتحقق من خلاله تلك الأهداف.

حيث يتكون البرنامج من محاور ثلاث، والشكل التالى يوضح ابعاد تلك المحاور.



الاستراتيجيات المستخدمة في تقديم البرنامج:

لقد تم استخدام مجموعة من الاستراتيجيات في عرض البرنامج.

- **القصة:** تعتبر القصة في حد ذاتها هدفا باعتبارها عملا فنيا رسالته الجمال، وفى ذات الوقت تعتبر رواية القصة أسلوبا يمكن استخدامه في تقديم كثير من المفاهيم والقيم لطفل الروضة من خلال مضامينها المختلفة وعناصر بنائها الفني المتميز الملئ بالرموز، حيث إعتمد البرنامج على القصة التى تدور أحداثها حول عناصر الوعى المرورى: العنصر البشرى: المشاة والركاب والمهن التى تتصل بوسائل المواصلات، المركبة: بأنواعها: القديم والحديث،وسائل المواصلات البرية والبحرية والجوية، الطريق: واستخدامه، أداب التعامل مع الطريق، الإلتزام بقواعد واشارات وعلامات المرور....
- **الأناشيد:** يمكن للنشيد أن يقوم بالعديد من الوظائف في حياة الطفل فهي تمتعه وتسعده وتستثير وجدانه وعواطفه، وتخرجها إلى حيز

الوجود فتساعد على تكوين اتجاهات سوية لديه، كما تمده بالقيم والمفاهيم والمهارات التي تساعده على إكتساب الوعى المرورى. حيث إعتمد البرنامج على الأناشيد التى تدور كلماتها حول عناصر الوعى المرورى والتى تحث على الإلتزام بقواعد وتعلميات المرور.

- **البيان العملي:** إن إستراتيجية البيان العملي هي من أكثر الاستراتيجيات التعليمية استخداما في المواقف التعليمية التعلمية، وتستخدم فيها فنيات تعليمية متعددة، وتساعد المعلمة على أن تصف تفاصيل العملية التعليمية المتنوعة خطوة خطوة، وتوضح الإجراءات والأساليب الفنية الموجودة في مهمات ومهارات متنوعة ترتبط بالمعارف والمفاهيم والمهارات المراد إكسابها للأطفال. حيث إعتمد البرنامج المقترح على البيان العملى لقواعد سير المركبات المختلفة، والناس سواء ركاب أو مشاة، بما يؤثر إيجابيا فى الطفل حيث أن المواقف التى تعتمد على البيان العملى من السهل تذكرها بما يساعد على إلتزام الطفل بقواعد وتعليمات المرورة بصورة مناسبة.
- **اللعب:** إن اللعب وسيلة لتعلم الطفل وخلق معنى للعالم من حوله، حيث انه نشاط يتعلق بكيان الطفل ككل، وليس جزء صغير منه، فللعب يمثل حق الطفل في الحياة والنمو، وهو أداة فاعلة لتطوير مهارات الطفل. حيث إعتمد البرنامج على الألعاب والمسابقات التعليمية سواء داخل أو خارج قاعة النشاط، وتتناول تلك الألعاب والمسابقات محتوى ومضمون الوعى المرورى من: عنصر بشرى أو مركبة أو الطريق.
- **الحوار والمناقشة:** وهى طريقة تفاعلية في التعليم تقوم على استخدام الأسئلة بين المعلمة والمتعلم، وتكون المعلمة مسئولة عن توجيه دفة

الحوار والمناقشة، وتساعد هذه الإستراتيجية على المشاركة الايجابية للأطفال في المواقف التعليمية، فهي تتيح الفرص للمشاركة في الحديث وإبداء الرأي، سواء بالقبول أو الرفض، أو حتى الاستماع، والمعلمة هنا هي التي تقوم بالدور الرئيسي في العملية التعليمية رغم اشتراك الأطفال معها. حيث إعتمد البرنامج المقترح على توظيف استراتيجية الحوار والمناقشة من خلال مشاركة الأطفال بالتعبير عن خبراتهم فى مجال موضوع المناقشة بما يتيح للمعلمة فرصة التعرف على خبرات الأطفال فى مجال البرنامج وتعديل إتجاهات الطفل نحو موضوع المناقشة "الوعى المرورى".

التقنيات التربوية المستخدمة في تنفيذ البرنامج:

- **تقنيات النشاط الرئيسي:** كتب لوسائل المواصلات- بطاقات- نماذج- عروض فيديو- كمبيوتر- جهاز عرض- لوحة مغناطيسية.
- تقنيات النشاط الفنى: مقصات- أوراق ملونة- مواد لاصقة- خامات للتشكيل- مجموعة من مستهلكات البيئة.
- **تقنيات النشاط القصصى:** مسرح عرائس- عرائس عصا وقفاز- كتب مصورة- كتالوجات- لوحة جيبية.
- **تقنيات النشاط الحركى:** أطواق- بطاقات مكبرة- نماذج وسائل مواصلات- لوحات لطرق وسائل المواصلات.
- **تقنيات الأناشيد التعليمية:** هي: تيجان- صور- لوحات لكلمات الأناشيد.

أساليب تقويم البرنامج:

تمثلت أساليب التقويم في بعض التطبيقات التربوية بعد كل نشاط يقوم به الأطفال أثناء فترة تطبيق البرنامج إلى جانب تطبيق الاختبارات في التقويم النهائي بعد تطبيق البرنامج.

عرض البرنامج على المحكمين:

وبعد إعداد البرنامج، تم عرضه على مجموعة من الأساتذة والخبراء والمتخصصين في مجال التربية ورياض الأطفال والمناهج وطرق التدريس لتقييمه، سواء من خلال الحذف أو الإضافة أو التعديل.

الجدول الزمني لتطبيق برنامج الأنشطة المتكاملة:

تم تطبيق البرنامج المقترح فى الفصل الدراسي الأول للعام الدراسى (١٤٣٤/١٤٣٥هـ) الموافق (٢٠١٣/٢٠١٤ م) على مدى (١٠) أسابيع بواقع ثلاث أيام أسبوعيا، بمعدل (٩٠) دقيقة يوميا، بإجمالى (٣٩) ساعة حيث اشتمل البرنامج على (٢٦) برنامج يومى، وزمن البرنامج اليومي (٩٠) دقيقة موزعة كالآتي:

- النشاط الأول ٣٠ ق.
- النشاط الثانى ٣٠ ق.
- النشاط الثالث ٣٠ ق.

(ب) مقياس الوعي المروري المصور لطفل الروضة:

للتأكد من اكتساب أطفال الروضة الوعي المروري وتطبيقه داخل الروضة وخارجها تم تصميم مقياس مصور للوعي المرورى وفقاً للخطوات التالية:

- **الهدف من المقياس:** يهدف هذا المقياس إلى قياس مدى اكتساب أطفال الروضة الوعي المرورى من خلال برنامج أنشطة متكاملة.
- **تحديد جوانب المقياس:** تم تحديد جوانب الوعي المروري قيد البحث بعد الإطلاع على التراث النظري والدراسات السابقة في مجال البحث، وتم تحديد الجوانب الآتية: المركبة– الطريق– العنصر البشرى، نظراً لعدم قدرة أطفال الروضة على القراءة والكتابة، فقد تم استخدام أنماط مختلفة من المقاييس الموضوعية تعتمد جميعاً على المفردات المصورة (منى جاد، ٢٠٠٧، ٢٠٦–٢٠١١). وتم توزيع أسئلة المقياس على هذه الجوانب المراد قياسها. وتكون المقياس فى صورته المبدئية من (٤٥) سؤال، تم عرض المقياس في صورته المبدئية على مجموعة من السادة المحكمين والخبراء في مجال التربية وعلم النفس ورياض الأطفال والمناهج وطرق التدريس للتأكد من مدى صلاحيته كأداة للقياس، روعي فيها دقة الصياغة وإختيار الصور المعبرة عن السؤال، وتنوعت الأسئلة بين أسئلة الصواب والخطأ، وأسئلة الإختيار من متعدد، وأسئلة المزاوجة والترتيب وهي من الأنواع المناسبة لطفل الروضة.، وبعد إجراء التعديلات بناء على أراء الخبراء والمحكمين تكون المقياس من ٣٣ سؤال حول هذه الموضوعات، موزعة على محاور المقياس الثلاث: حقائق ومعارف مرورية– مهارات مرورية– سلوكيات مرورية.

تعليمات المقياس:

- تكون الباحثة علاقة طيبة بينها وبين الأطفال قبل بدء التطبيق.
- يطبق المقياس بصورة فردية– كل طفل على حده.

- يمنح الطفل محاولة واحدة لكل سؤال من أسئلة المقياس.
- توجه الأسئلة بلغة سهلة يفهمها الطفل، وترتبط بقاموسه اللغوي

وتضمنت تعليمات المقياس طريقة الإجابة عن مفرداته وذلك بالطرق الآتية:

- وضع علامة (√) أو (×) على الصورة الصحيحة.
- رسم دائرة حول الصورة الصحيحة.
- توصيل خط بين كل صورتين بينهما علاقة.
- ترتيب مجموعة صور حسب الترتيب المنطقي.
- نظام تقدير الدرجات: ويجيب الطفل على أسئلة المقياس في ضوء البطاقة المعروضة أمامه، وقد تم إعداد استمارة رصد درجات المقياس، حيث خصص درجة لكل سؤال من أسئلة المقياس، وحيث أن المقياس يتضمن (٣٣) بطاقة فإن النهاية العظمى للمقياس (٣٣) درجة، والنهاية الصغرى (صفر).
- التجربة الاستطلاعية للمقياس: تم تجريب المقياس على عينة من أطفال الروضة، تتراوح أعمارهم بين (٥-٦) سنوات، بلغ عددهم (٩) أطفال، وهم من غير عينة البحث الأساسية، وكان الهدف من هذا التجريب التأكد من فهم الأطفال لأسئلة المقياس، ووضوح الصور المعبرة عنها، وحساب صدق وثبات المقياس.

صدق المقياس:

- الصدق الظاهري:

لحساب الصدق الظاهري للمقياس، أي الفحص المبدئي لمحتويات المقياس تم عرض المقياس على مجموعة من السادة المحكمين والخبراء

في التربية وعلم النفس، رياض الأطفال، المناهج وطرق التدريس حيث اتفق السادة المحكمين على مناسبة أسئلة المقياس لهدف المقياس، وطبيعة وخصائص طفل الروضة، بعد إجراء بعض التعديلات. وقد تم إجراء التعديلات في ضوء المقترحات التي أشار إليها السادة المحكمين والخبراء ونتائج التجربة الاستطلاعية.

- صدق المحتوى (الاتساق الداخلي):

تم حساب معامل الصدق لمقياس الوعي المروري المصور لطفل الروضة بطريقة الإتساق الداخلي، حيث تم تطبيق المقياس على عينة قوامها (٩) أطفال الروضة من غير عينة البحث الأساسية، وتم إيجاد معامل الارتباط بين درجة كل بُعد من أبعاد المقياس وبين درجات المقياس ككل، والتى تراوحت ما بين (٠.٧٧- ٠.٨٥) وهى معاملات ارتباط دالة مما يدل على صدق المقياس.

- ثبات المقياس:

تم حساب معامل ثبات لمقياس الوعي المروري المصور لطفل الروضة، وذلك باستخدام طريقة إعادة التطبيق على نفس المجموعة حيث تم تطبيق المقياس على عينة قوامها (٩) أطفال من غير عينة البحث الأساسية مرتين، وبفاصل زمني قدره (١٥) يوماً بين التطبيق، وتم حساب معامل الارتباط بينهما باستخدام معادلة سبيرمان، والتى تراوحت ما بين (٠.٦٢- ٠.٨٣) وهى معاملات ارتباط دالة مما يدل على ثبات المقياس.

(ج) مقياس مواقف السلوك المرورى اللفظى لطفل الروضة:

للتأكد من اكتساب أطفال الروضة الوعي المروري وتطبيقه داخل الروضة وخارجها تم تصميم مقياس مواقف السلوك المرورى اللفظى

لطفل الروضة وذلك مع وسائل النقل والمواصلات التى يستخدمها طفل الروضة السعودى وتتحدد فى وسائل المواصلات البرية والجوية، كما يعالج المقياس تلك النقاط التى لم يتضمنها المقياس المصور، ولإستيعاب تنوع طرق وأساليب تفكير طفل الروضة والتى تختلف بين الأنماط اللفظية والبصرية، وفقاً للخطوات التالية:

- الهدف من المقياس:

يهدف هذا المقياس إلى قياس مدى اكتساب أطفال الروضة السلوك المرورى من خلال برنامج أنشطة متكامل. وذلك من خلال تناول جوانب السلوك المرورى التى لم يتم تضمينها فى المقياس المصور.

- تحديد جوانب المقياس:

تم تحديد جوانب الوعي المروري قيد البحث بعد الإطلاع على التراث النظري والدراسات السابقة في مجال البحث، وتم تحديد جوانب المقياس بناء على علاقة العنصر البشرى وهو أحد محاور الوعى المرورى بكل من المركبة والطريق، وذلك لسببين إحداهما: تناول جوانب السلوك المرورى التى لم يتم تضمينها فى المقياس المصور، بالإضافة إلى الإهتمام بأنماط تفكير وتعلم الأطفال من حيث الأنماط البصرية أو اللفظية.

وتم توزيع أسئلة المقياس على هذه الجوانب المراد قياسها. وتكون المقياس فى صورته المبدئية من (٣٠) سؤال، تم عرض المقياس في صورته المبدئية على مجموعة من السادة المحكمين والخبراء في مجال التربية وعلم النفس ورياض الأطفال والمناهج وطرق التدريس للتأكد من مدى صلاحيته كأداة للقياس، روعي فيها دقة صياغة الأسئلة ومناسبتها

سواء لأهداف المقياس أو عينة البحث، وإعتمد المقياس على أسئلة الإختيار من متعدد وهى من الأسئلة الموضوعية المناسبة لطفل الروضة، وبعد إجراء التعديلات بناء على أراء الخبراء والمحكمين تكون المقياس من ٢٠ سؤال حول هذه الموضوعات، بواقع (١٠) أسئلة فى كل محور من محاور مقياس مواقف السلوك المرورى اللفظى.

تعليمات المقياس:

- تكون الباحثة علاقة طيبة بينها وبين الأطفال قبل بدء التطبيق.
- يطبق المقياس بصورة فردية– كل طفل على حده.
- يمنح الطفل محاولة واحدة لكل سؤال من أسئلة المقياس.
- توجه الأسئلة بلغة سهلة يفهمها الطفل، وترتبط بقاموسه اللغوي
- تضمنت تعليمات المقياس طريقة الإجابة عن مفرداته وذلك بإختيار الإجابة الصحيحة من البدائل المعروضة على الطفل.

نظام تقدير الدرجات: ويجيب الطفل على أسئلة المقياس في صورة لفظية فى ضوء البدائل المعروضة عليه، وقد تم إعداد استمارة رصد درجات المقياس، حيث خصص درجة لكل سؤال من أسئلة المقياس، وحيث أن المقياس يتضمن (٢٠) سؤال فإن النهاية العظمى للمقياس (٢٠) درجة، والنهاية الصغرى (صفر).

التجربة الاستطلاعية للمقياس: تم تجريب المقياس على عينة من أطفال الروضة، تتراوح أعمارهم بين (٥–٦) سنوات، بلغ عددهم (٩) أطفال، وهم من غير عينة البحث الأساسية، وكان الهدف من هذا التجريب التأكد من فهم الأطفال لأسئلة المقياس، ووضوح الصور المعبرة عنها، وحساب صدق وثبات المقياس.

صدق المقياس:

- الصدق الظاهري:

لحساب الصدق الظاهري للمقياس، أي الفحص المبدئي لمحتويات المقياس تم عرض المقياس على مجموعة من السادة المحكمين والخبراء في التربية وعلم النفس، رياض الأطفال، المناهج وطرق التدريس حيث اتفق السادة المحكمين على مناسبة أسئلة المقياس لهدف المقياس، وطبيعة وخصائص طفل الروضة، بعد إجراء بعض التعديلات. وقد تم إجراء التعديلات في ضوء المقترحات التي أشار إليها السادة المحكمين والخبراء ونتائج التجربة الاستطلاعية.

- صدق المحتوى (الاتساق الداخلي):

تم حساب معامل الصدق لمقياس الوعي المروري المصور لطفل الروضة بطريقة الإتساق الداخلي، حيث تم تطبيق المقياس على عينة قوامها (٩) أطفال الروضة من غير عينة البحث الأساسية، وتم إيجاد معامل الارتباط بين درجة كل بُعد من أبعاد المقياس وبين درجات المقياس ككل، والتى تراوحت ما بين (٠.٨٤- ٠.٩١) وهى معاملات ارتباط دالة مما يدل على صدق المقياس.

- ثبات المقياس:

تم حساب معامل ثبات لمقياس الوعي المروري المصور لطفل الروضة، وذلك باستخدام طريقة إعادة التطبيق على نفس المجموعة حيث تم تطبيق المقياس على عينة قوامها (٩) أطفال من غير عينة البحث الأساسية مرتين، وبفاصل زمني قدره (١٥) يوماً بين التطبيق، وتم حساب معامل الارتباط بينهما باستخدام معادلة سبيرمان، والتى

تراوحت ما بين (٠.٨٦- ٠.٩٦) وهى معاملات ارتباط دالة مما يدل على ثبات المقياس.

(د) بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل داخل الروضة:

قامت الباحثة بتصميم بطاقة ملاحظة السلوك المرورى داخل الروضة وذلك للتأكد من إكتساب الطفل للوعى المرورى وممارسته داخل وخارج قاعة النشاط، بمعنى تطبيق قواعد النظام والإلتزام المرورى داخل الروضة من خلال ملاحظة السلوكيات المعبرة عنها داخل الروضة، وكانت خطوات تصميم البطاقة كالأتى:

- تحديد أهداف بطاقة الملاحظة.
- تحديد العبارات الخاصة ببطاقة الملاحظة وصياغتها.
- التأكد من صلاحية الصورة المبدئية لبطاقة الملاحظة.
- حساب ثبات البطاقة.

إجراءات استخدام بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل داخل الروضة:

- استخدام بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل داخل الروضة من خلال معلمات الروضة قبل تطبيق برنامج الأنشطة المتكاملة.
- يقوم كلا من المعلمة والمعاونة بملاحظة السلوك المروري للطفل في المواقف اليومية الطبيعية.
- تم تحديد مفردات بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل داخل الروضة من خلال الإطلاع على الأهداف المعرفية والوجدانية والمهارية للأنشطة التعليمية المتضمنة في البرنامج المقترح، ثم صياغة مفردات وعبارات بطاقة الملاحظة في ضوء تلك الأهداف.

- وضع أمام كل مفردة تدرجا لتقدير الاستجابات تبعا للسلوك المروري الذي يقوم به الطفل الملاحظ داخل الروضة، وهذا التدرج (دائما– أحيانا– لا يفعل) بحيث توضع علامة (√) في الخانة التي تدل على مدى ممارسة الطفل للسلوك المروري.
- تم ترجمة هذا التدرج في تقدير الأداء للسلوك المروري الممارس إلى درجات على النحو الاتى
- دائما = درجتان.

أحيانا = درجة واحدة.

لا يفعل = صفر.

وبذلك اشتملت بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل داخل الروضة مجموعة من السلوكيات يمكن ملاحظتها أثناء تفاعل الطفل مع المواقف اليومية الطبيعية، وإمكانية الحكم علي هذا الأداء وفقا للمعيار السابق، وقد اشتملت الصورة الأولية للبطاقة على (٣٦) عبارة سلوكية.

– صدق بطاقة ملاحظة السلوك المروى للطفل داخل الروضة:

الصدق الظاهري (صدق المحكمين):

تم عرض بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل داخل الروضة على مجموعة من الأساتذة الخبراء في مجال المناهج وطرق التدريس ورياض الأطفال المناهج وطرق التدريس، وذلك للتعرف على:

- مدى ملائمة الصياغة اللفظية للعبارات في بطاقة الملاحظة للسلوكيات المرورية المطلوب من الطفل أداؤها.
- مدى ارتباط مفردات بطاقة الملاحظة بالأهداف المتضمنة في برنامج الأنشطة المتكامل المقترح.

- مدى إمكانية ملاحظة السلوك المروري.

وبناء على أراء الأساتذة المحكمين، تم اخذ نسبة الاتفاق (٨٠%) للآراء في إجراء التعديلات المطلوبة، وقد أسفرت أراء المحكمين عما يلي:

- اشتملت المفردات في بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل داخل الروضة جميع الأهداف المتضمنة في برنامج الأنشطة المتكامل المقترح.
- العبارات المصاغة تقيس السلوك المروري بشكل فعال.

وقد تم تعديل بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل داخل الروضة تبعا لأراء المحكمين كما سبق إجراءها في بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل داخل الروضة كما يلي:

- دمج بعض العبارات لتقليل عدد العبارات حتي يسهل على معلمات الروضة ملاحظتها على طفلهما.
- اتفق المحكمين على محاور بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل داخل الروضة، ومناسبة العبارات التي تندرج تحت كل محور من المحاور الثلاثة، حتى يمكن مقارنة النتائج في القياسات سواء القبلية أو البعدية وهذه المحاور هي:
  - العنصر البشري.
  - الطريق.
  - المركبة.

وبذلك أصبحت بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل داخل الروضة على (٢٤) عبارة، بمجموع درجات (٤٨) درجة تبعا لتقدير الدرجات التي سبق الإشارة إليها.

صدق الاتساق الداخلي: كما تم إستخدام طريقة الإتساق الداخلى من خلال إيجاد معامل الإرتباط بين درجة كل محور والدرجة الكلية لبطاقة الملاحظة، من خلال تطبيق بطاقة الملاحظة على عدد (١٦) طالبة من غير عينة البحث الأساسية، والتى تراوحت بين (٠.٨٨- ٠.٧٧)، وهي معاملات ارتباط دالة إحصائيا عند مستوى (٠.٠٥)، مما يدل على صدق البطاقة.

- ثبات بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل داخل الروضة:

تم إستخدام طريقة اتفاق الملاحظين، حيث قامت إثنتان من المعلمات بالروضة والاتى وافقن على التعاون مع الباحثة، حيث قامتا بملاحظة (٩) أطفال من مجتمع البحث ومن غير عينة البحث الأساسية، واستخدمت ثلاث بطاقات لكل طفل، ودونت كل ملاحظة نتائج الملاحظة منفردة عن الأخرى، ومن خلال تطبيق معادلة Cooper، وكانت نسب الإتفاق ما بين (٨٠%- ٩٥%- ٨٨%) وتم حساب المتوسط الحسابى لنسب الإتفاق بين الملاحظين فكان (٨٧.٦٦%)، مما يدل على إرتفاع ثبات بطاقة ملاحظة السلوكيات المرورية للطفل.

كما تم إستخدام طريقة معامل الثبات وذلك بتطبيق بطاقة الملاحظة على عدد (٩) أطفال من غير عينة البحث الأساسية، من خلال طريقة إعادة التطبيق بفاصل زمنى (١٥) يوم، وتم حساب معامل الإرتبط بينهما بإستخدام معادلة سبيرمان، والتى تاوحت بين (٠.٩٠- ٠.٨٣) وهي معاملات ارتباط دالة إحصائيا عند مستوى (٠.٠٥)، مما يدل على ثبات البطاقة.

(هـ) بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل خارج الروضة:

قامت الباحثة بتصميم بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل خارج الروضة وذلك للتأكد من اكتساب الطفل للوعي المروري وممارسته خارج الروضة من خلال ملاحظة السلوكيات المعبرة عنها سواء خارج الروضة، وكانت خطوات تصميم البطاقة كالأتي:

- تحديد أهداف بطاقة الملاحظة.
- تحديد العبارات الخاصة ببطاقة الملاحظة وصياغتها.
- التأكد من صلاحية الصورة المبدئية لبطاقة الملاحظة.
- حساب ثبات البطاقة.

إجراءات استخدام بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل خارج الروضة:

- استخدام بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل خارج الروضة من خلال الأم أو الأب قبل برنامج الأنشطة المتكامل.
- يقوم كلا من الأم والأب بملاحظة السلوك المروري للطفل في مواقف الحياة الطبيعية.
- تم تحديد مفردات بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل خارج الروضة من خلال الإطلاع على الأهداف المعرفية والوجدانية والمهارية للأنشطة التعليمية المتضمنة في البرنامج المقترح، ثم صياغة مفردات وعبارات بطاقة الملاحظة في ضوء تلك الأهداف.
- وضع أمام كل مفردة تدرجا لتقدير الاستجابات تبعا للسلوك المروري الذي يقوم به الطفل الملاحظ خارج الروضة، وهذا التدرج (دائما– أحيانا– لا يفعل) بحيث توضع علامة (√) في الخانة التي تدل على مدى ممارسة الطفل للسلوك المروري.

- تم ترجمة هذا التدرج في تقدير الأداء للسلوك المروري الممارس إلى درجات على النحو الاتى

دائما = درجتان.

أحيانا = درجة واحدة.

لا يفعل = صفر.

وبذلك اشتملت بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل خارج الروضة مجموعة من السلوكيات يمكن ملاحظتها أثناء تفاعل الطفل مع المواقف الحياتية الطبيعية في المنزل وخارجه، وإمكانية الحكم علي هذا الأداء وفقا للمعيار السابق، وقد اشتملت الصورة الأولية للبطاقة على (٥٠) عبارة سلوكية.

صدق بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل خارج الروضة:

الصدق الظاهري (صدق المحكمين): تم عرض بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل خارج الروضة على مجموعة من الأساتذة الخبراء في مجال المناهج وطرق التدريس ورياض الأطفال المناهج وطرق التدريس، وذلك للتعرف على:

- مدى ملائمة الصياغة اللفظية للعبارات في بطاقة الملاحظة للسلوكيات المرورية المطلوب من الطفل أداؤها.
- مدى ارتباط مفردات بطاقة الملاحظة بالأهداف المتضمنة في برنامج الأنشطة المتكامل المقترح.
- مدى إمكانية ملاحظة السلوك المروري.

وبناء على أراء الأساتذة المحكمين، تم اخذ نسبة الاتفاق (٨٠%) للآراء في إجراء التعديلات المطلوبة، وقد أسفرت أراء المحكمين عما يلي:

اشتملت المفردات في بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل خارج الروضة جميع الأهداف المتضمنة في برنامج الأنشطة المتكامل المقترح.

العبارات المصاغة تقيس السلوك المروري بشكل فعال.

وقد تم تعديل بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل خارج الروضة تبعا لأراء المحكمين كما سبق إجراءها في بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل داخل الروضة كما يلي:

- دمج بعض العبارات لتقليل عدد العبارات حتي يسهل على الأم والأب ملاحظتها على طفلهما.
- اتفق المحكمين على محاور بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل خارج الروضة، ومناسبة العبارات التي تندرج تحت كل محور من المحاور الثلاثة، حتى يمكن مقارنة النتائج في القياسات سواء القبلية أو البعدية وهذه المحاور هي:

العنصر البشري.

الطريق.

المركبة.

وبذلك أصبحت بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل خارج الروضة على (٢١) عبارة، بمجموع درجات (٤٢) درجة تبعا لتقدير الدرجات التي سبق الإشارة إليها.

- صدق الاتساق الداخلي:

تعتمد هذه الطرقة على إيجاد معامل الارتباط بين درجة كل محور والدرجة الكلية لبطاقة الملاحظة لحساب معامل الصدق لبطاقة ملاحظة

السلوك المرورى للطفل خارج الروضة على عينة قوامها (٩) أطفال من مجتمع البحث ومن غير عينة البحث الأساسية، والتى تراوحت بين (٠.٨١-٠.٩٠)، وهي معاملات ارتباط دالة إحصائيا عند مستوى (٠.٠٥)، مما يدل على صدق البطاقة.

ثبات بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل خارج الروضة:

حساب نسبة اتفاق الملاحظين: لحساب ثبات بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل خارج الروضة من خلال حساب نسبة اتفاق الملاحظين اعتمدت الباحثة على الخطوات التالية:

- تم توزيع بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل خارج الروضة على أباء وأمهات (٩) أطفال من مجتمع البحث ومن غير عينة البحث الأساسية، بواقع بطاقتين لكل طفل، فهناك بطاقة يملؤها الأب، ونفس البطاقة تملؤها الأم بشكل فردى، كما يطلب منهما، ويكتب كل منهما على بطاقته ما يلاحظه من سلوكيات الطفل المرورية، مع التأكيد لهما أن البيانات المأخوذة للطفل سرية ولأغراض البحث العلمي، ولذا يرجى منهم الصدق والدقة في ملء بطاقة الملاحظة.

- تم تفريغ البيانات بشكل فردى، وبذلك تم الحصول على السلوكيات المرورية التي تمت ملاحظتها، وتم تحديد عدد مرات الاتفاق، وعدد مرات الاختلاف بين الأم والأب في ملاحظة سلوك الأطفال.
- تم تطبيق معادلة Cooper لنسبة الاتفاق: وبتطبيق هذه المعادلة وجد أن نسبة الاتفاق كانت٨٥%، ٩١% على التوالي، وهى نسبة اتفاق عالية بين ملاحظة الأم والأب، حيث تراوحت نسب الاتفاق بين (٨٥%،٩١%)، وتم حساب المتوسط الحسابي لنسب الاتفاق بين

الملاحظين، فكان (٨٨%) وهو متوسط عال لنسب الاتفاق بين الملاحظين، وهذا يدل على ارتفاع ثبات بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل خارج الروضة.

إعادة تطبيق بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل خارج الروضة:

- تم حساب معامل ثبات بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل خارج الروضة، وذلك باستخدام طريقة إعادة التطبيق على نفس المجموعة حيث تم تطبيق بطاقة ملاحظة السلوك الغذائي على عينة قوامها (٩) أطفال من غير عينة البحث الأساسية من خلال الأم مرتين، وبفاصل زمني قدره (١٥) يوماً بين التطبيق، والتى تراوحت ما بين (٠.٨٢– ٠.٩٢) على بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل خارج الروضة، وهي معاملات ارتباط دالة إحصائياً مما يدل على ثبات بطاقة الملاحظة.

تجربة البحث الأساسية: تكونت تجربة البحث من ثلاث مراحل:

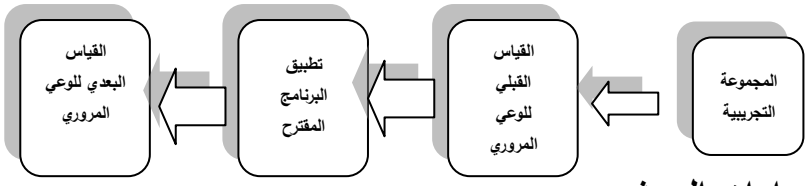
القياس القبلي: تم تطبيق القياس القبلي لعينة البحث من الأطفال لمتغير الوعي المروري على أطفال المجموعة التجريبية من الفترة ١٤٣٤/١١/٢٢هـ الموافق ٢٠١٣/٩/٢٧م وحتى ١٤٣٤/١١/٣٠هـ الموافق ٢٠١٣/١٠/٣م.

تطبيق برنامج الأنشطة المقترح: تم تطبيق برنامج الأنشطة المتكامل على أطفال المجموعة التجريبية التي تكونت من (٤٠) طفلاً وطفلة، وتتراوح أعمارهم بين (٥–٦) سنوات، وتم تطبيق البرنامج المقترح على مدى شهرين ونصف، وتضمن البرنامج المقترح محاور الوعي المروري قيد البحث (المعارف والحقائق المرورية– المهارات المرورية– السلوكيات المرورية) حيث تم إكسابها للأطفال من خلال

البرنامج المقترح حيث يتسم البرنامج المقترح بالمرونة والتنوع في الأنشطة بما يتناسب وميول واهتمامات الأطفال، وتم ذلك في الفترة ١٢/٢٢/ ١٤٣٤هـ الموافق ٢٠١٣/١٠/٢٧ إلى ١٤٣٥/٣/١هـ الموافق ٢٠١٤/١/٢م.

القياس البعدي: بعد انتهاء الفترة المحددة للتطبيق تم إجراء القياس البعدي لمتغير الوعي المروري لكل من أفراد المجموعة التجريبية من الأطفال خلال الفترة من ١٤٣٥/٣/٤هـ الموافق ٢٠١٤/١/٥ إلى ١٤٣٥/٣/٨هـ الموافق ٢٠١٤/١/٩م وبنفس الشروط التي تمت في القياس القبلي.

والشكل التالي يوضح التصميم التجريبي للبحث.



إجراءات البحث:

قامت الباحثة بإتباع الإجراءات التالية:

١- تم اختيار الروضة الأولى بالباحة التابعة لإدارة الباحة التعليمية بالمملكة العربية السعودية بصورة عملية نظراً لما يلي:

أ- توافر عدد مناسب من الأطفال في المرحلة قيد البحث.

ب- موافقة إدارة الروضة على تطبيق أدوات البحث على أطفال الروضة.

ج- موافقة مجموعة معلمات الروضة على التعاون قناعة منهن بأهمية موضوع البحث ونتائجه المرجوة مع أطفالهن.

٢- تم عمل حصر لجميع الإمكانات اللازمة لتطبيق البحث بالروضة قبل البدء في إجراءات التطبيق.

٣- تم تطبيق أدوات البحث على الأطفال للتأكد من مناسبتها لأطفال العينة.

٤- تم حساب المعاملات العلمية الإحصائية لأدوات البحث (الصدق- الثبات).

٥- تم تحديد عينة البحث.

٦- تم إجراء التجربة الأساسية التجريبية حيث قامت الباحثة بتطبيق المقاييس وبطاقات الملاحظة على أطفال المجموعة التجريبية، ثم تطبيق برنامج الأنشطة المتكامل، ثم تطبيق المقاييس وبطاقات الملاحظة على أطفال المجموعة التجريبية وذلك بعد البرنامج المقترح.

الأساليب الإحصائية المستخدمة:

تم استخدام المعالجات الإحصائية التالية:

١- معامل الارتباط للتحقق من صدق وثبات أدوات البحث (مقياس الوعى المرورى المصور/ مقياس المواقف والسلوك المرورى اللفظى لطفل الروضة- بطاقتى ملاحظة السلوك المرورى للطفل داخل وخارج الروضة).

٢- معادلة كوبر Cooper لحساب نسبة الاتفاق بين الملاحظين.

٣- اختبار ت (t.test) لحساب دلالة الفروق بين القياسين القبلي والبعدي لأطفال المجموعة التجريبية.

التحقق من صحة الفروض وعرض وتفسير النتائج:

نتناول فيما يلي نتائج البحث في ضوء الفروض، وما أسفرت عنه الدراسة الميدانية، مع عرض النتائج التي توصلت إليها وتفسيرها في ضوء الإطار النظري والدراسات السابقة المرتبطة بموضوع البحث، ويتم ذلك من خلال عرض الفرض، ويلي ذلك المعالجات الإحصائية ثم عرض النتيجة ثم مناقشة وتفسير هذه النتيجة:

التحقق من صحة الفرض الأول:

ينص الفرض الأول على: توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على مقياس الوعي المرورى المصور لصالح القياس البعدى.

وللتحقق من صحة هذا الفرض تم حساب دلالة الفروق بين درجات الأطفال على مقياس الوعى المرورى المصور لطفل الروضة باستخدام اختبار ت (t. test) كما يوضحه الجدول التالي:

جدول (١)

يوضح دلالة الفروق بين درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على مقياس الوعى المرورى المصور باستخدام اختبار ت (t.test) (ن = ٤٠)

أبعاد المقياس	القياس	ن	م	ع	ت	دلالة الفروق
حقائق ومعارف مرورية	القبلى	٤٠	٥.٣٢٥	٠.٧٩٧	٤.٨٢١	٠.٠١
	البعدى	٤٠	٦.٤٧٥	١.٢٨٠		
مهارات مرورية	القبلى	٤٠	٥.٢٢٥	٠.٨٩١	٤.٠٨٠	٠.٠١
	البعدى	٤٠	٦.٢٥٠	١.٣١٥		
سلوكيات مرورية	القبلى	٤٠	٥.١٢٥	٠.٩٦٥	٤.٥٣٤	٠.٠١
	البعدى	٤٠	٦.٣٠٠	١.٣٢٤		
الدرجة الكلية	القبلى	٤٠	١٥.٦٥٠	٢.٣٨١	٤.٧١٣	٠.٠١
	البعدى	٤٠	١٩.٠٢٥	٣.٨٥٢		

يتضح من جدول (١) وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على مقياس الوعي المرورى المصور حيث تراوحت قيمة (ت) ما بين (٤,٠٨٠) و(٤,٨٢١) وجميعها دالة مما يشير إلى فاعلية برنامج الأنشطة المقترح فى تنمية الوعى المرورى بأبعاده (المعرفى والمهارى والوجدانى) لدى طفل الروضة.

وترجع الباحثة وجود فروق دالة إحصائيا بين درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على مقياسى الوعى المرورى المصور بأبعاده الثلاث والدرجة الكلية للمقياس إلى تعرض أطفال المجموعة التجريبية لبرنامج الأنشطة المتكاملة المقترح، حيث تضمن البرنامج مجموعة المعارف والحقائق المرورية والمهارات والقواعد السلوكية المناسبة للطفل، مما أثرى خبرة الطفل المرورية بشكل متكامل معرفيا ومهاريا ووجدانيا، مما يتناسب وطفل الروضة والتنمية الشاملة المتكاملة لشخصيته.

حيث أن الطفل يحتاج لمجموعة الحقائق والمعارف والمهارات اللازمة لكى يقتنع الطفل ويتمكن من الإلتزام المرورى، حيث تضمن البرنامج المقترح " سلامتى والمرور " مجموعة من الموضوعات التى تتعلق بعلاقة طفل الروضة (العنصر البشرى) بالبعدين الأخرين من أبعاد الوعى المرورى ألا وهما المركبة، والطريق (مشاة– ركاب) مما كان له أثره فى سلوك وخبرة الطفل المرورية.

وترجع الباحثة وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية فى القياسين القبلى والبعدى على

مقياس الوعى المرورى المصور سواء فى محاور وأبعاد المقياس والدرجة الكلية لتعرض الطفل لمجموعة من الأنشطة تناولت إثراء خبرة الطفل سواء التحصيلية المرتبطة بالمعارف والحقائق المرورية بما تتضمن من معارف حول وسائل النقل والمواصلات البرية والجوية والبحرية، وعلامات وإشارات المرور وأشكالها.. ألوانها– دلالتها.

كما تضمن البرنامج مجموعة من الأنشطة المتنوعة والمتكاملة مثل الأنشطة الرياضية والعلمية واللغوية والفنية والقصصية والحركية بالإضافة إلى الأناشيد التربوية التعليمية المرتبطة بموضوعات برنامج "سلامتى والمرور" والتى ساهمت فى تنمية مجموعة من المهارات المرتبطة بطفل الروضة وعلاقته بالمرور، مما ساهم فى إكتساب طفل الروضة وخاصة طفل الروضة السعودى الوعى المرورى بأبعاده الثلاثة (حقائق ومعارف– مهارات– سلوكيات) مما يتفق مع أهداف مجموعة من المشروعات التى أقيمت بالمملكة العربية السعودية بهدف تنمية الوعى المرورى لدى المواطن السعودى فى مختلف المراحل العمرية ومنها مشروع عبد الله النافع، وأخرون ١٤٠٩، مشروع خالد السيف وأخرون ١٤١٣هـ، خالد هلال (١٩٩٨)، شكري سنان واخرون (٢٠٠٢).

مما يتفق مع دراسة سهام بدر (١٩٩٨) والتى أوصت بأهمية إعادة النظر فى مناهج رياض الأطفال وتطويرها بحيث يضمن جانبا أساسيا من التربية المرورية بإعتبارها جزء من الثقافة العلمية والفنية والاجتماعية وأحد جوانبها، والتركيز على أهمية تنمية المفاهيم والمهارات والقيم والاتجاهات المرتبطة بالتربية المرورية فى مواقف حياتية حية،

والتركيز على الجانب العملى تناولها للتربية المرورية لإكساب الطفل السلوكيات المرغوب فيها، كما أشارت النتائج الى اهمية استخدام الاستراتيجيات الحديثة فى التعلم والتعليم لرياض الاطفال فى مجال التربية المرورية والاهتمام بالادراك الحسي واكتساب الخبرات باستخدام الانشطة والالعاب المرورية الهادفة، والاسلوب القصصى، واستخدام وسائل الايضاح، والاهتمام بابراز المخاطر المرورية وتعويد الاطفال على الحركة الصحيحة فى مجال المرور.

كما يتفق مع دراسة جوزيف واخرون (Joseph and other, 2000حيث أشارت نتائجها إلى أن البرنامج لم يحقق الفاعلية المرجوة فى إكساب الأطفال المعلومات والسلوكيات المطلوبة، ويرجع ذلك إلى أن البرنامج يتضمن عديدا من المعلومات المعقدة نسبياغلى الاطفال كما أن البرنامج غير كاف لإكساب الأطفال السلوك المطلوب.

كما يتفق مع دراسة سلفيا قطريب (٢٠٠٥) والتى أشارت نتائجها إلى دور المؤسسات التعليمية فى تطوير برنامج تعليمى للارتقاء بالسلوك المرورى، إعداد المعلمين فى مجال التربية المرورية، دمج موضوعات التربية المرورية ومفهوماتها فى مختلف المناهج الدراسية، وخاصة فى المراحل الدراسية الاولى، وهذا يتلائم مع النظرة الشمولية للتربية المرورية، ويسهم فى دراسة المشكلة المرورية من جوانبها المتعددة، وتكوين قاعدة معرفية واسعة لدى المتعلم.

كما يتفق مع دراسة مانيتوبا Maintoba حيث قامت لجنة التأمين العامة بمانيتوبا وإدارة التعليم والتدريب والشباب Maintoba Public Insturance (MPI) And The Government

Education, Training And Youth, 2004، والتى استهدفت تنمية المعارف والمهارات والوعى بأخطار الطريق التى يواجهها الأطفال.

ولتحقيق الأهداف السابقة تضمن المشروع سلسلة من الأنشطة التعليمية التى يمكن تضمينها ضمن منهج التربية الصحية تتعلق بقواعد المرور والسلامة المرورية واشارات المرور ومخاطر الطريق، ويقوم الاطفال بهذه الانشطة داخل الفصول الدراسية بالاضافة لمجموعة من التكليفات المنزلية التى يتم انجازها مع الأسرة، وللتأكد عما إذا كانت الأهداف قد تحققت أم لا تم إعداد بطاقة ملاحظة لأداء الاطفال بعد كل نشاط.

وتخلص الباحثة مما سبق إلى تحقق صحة الفرض الأول فى وجود فروق دالة إحصائيا بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية فى القياسين القبلى والبعدى على مقياس الوعى المرورى المصور لطفل الروضة لصالح القياس البعدى.

التحقق من صحة الفرض الثانى:

ينص الفرض الثانى على: "توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على مقياس مواقف السلوك المرورى اللفظى لطفل الروضة لصالح القياس البعدى".

وللتحقق من صحة هذا الفرض تم حساب دلالة الفروق بين درجات الأطفال على مقياس مواقف السلوك المرورى اللفظى لطفل الروضة باستخدام اختبار ت (t.test) كما يوضحه الجدول التالي:

جدول (٢)

يوضح دلالة الفروق بين درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على مقياس مواقف السلوك المرورى اللفظى لطفل الروضة باستخدام اختبار ت (t.test) (ن = ٤٠)

أبعاد المقياس	القياس	ن	م	ع	ت	دلالة الفروق
حقائق ومعارف	القبلى	٤٠	٤.٢٠٠	٠.٧٩٠	٣.٥٩٤	٠.٠١
	البعدى	٤٠	٥.٢٠٠	١.٥٧٢		
مهارات	القبلى	٤٠	٨.٥٢٥	١.٥٦٨	٣.٥٩٤	٠.٠١
	البعدى	٤٠	٩.٩٢٥	١.٣٠٨		
سلوكيات	القبلى	٤٠	٨.٣٢٥	١.٤٩١	٢.١٧٨	٠.٠١
	البعدى	٤٠	٧.٢٢٥	٢.٨٢٣		
الدرجة الكلية	القبلى	٤٠	١٢.٧٢٥	٢.٣٠٩	٥.٠٩٠	٠.٠١
	البعدى	٤٠	١٥.١٠٠	١.٨٣٦		

يتضح من جدول (٢) وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على مقياس مواقف السلوك المرورى اللفظى.

حيث ترجع الباحثة وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية فى القياسين القبلى والبعدى على مقياس مواقف السلوك المرورى اللفظى لطفل الروضة إلى فاعلية البرنامج المقترح بمحتواه بما يتضمنه من مجموعة من الأنشطة المتنوعة والمتكاملة مثل الأنشطة الرياضية والعلمية واللغوية والفنية والقصصية والحركية بالإضافة إلى الأناشيد التربوية التعليمية المرتبطة بموضوعات برنامج " سلامتى والمرور " والتى ساهمت فى تنمية مجموعة من المهارات المرتبطة بطفل الروضة وعلاقته بالمرور، مما ساهم فى إكتساب طفل الروضة وخاصة طفل الروضة السعودى الوعى المرورى بأبعاده الثلاثة (حقائق ومعارف– مهارات– سلوكيات) مما يتفق مع أهداف مجموعة من المشروعات التى أقيمت بالمملكة العربية

السعودية بهدف تنمية الوعى المرورى لدى المواطن السعودى فى مختلف المراحل العمرية ومنها مشروع عبد الله النافع، وأخرون ١٤٠٩، مشروع خالد السيف وأخرون ١٤١٣هـ، خالد هلال (١٩٩٨)، شكري سنان واخرون (٢٠٠٢).

كما ترجع الباحثة الفروق بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية فى القياسين القبلى والبعدى على مقياس مواقف السلوك المرورى اللفظى لطفل الروضة إلى معالجة البرنامج المقترح لعدة جوانب منها: المعرفة المحدودة لطفل الروضة حول الأمن والسلامة المرورية، وعيهم الضعيف بكيفية عبور الطريق بشكل آمن، ضعف الوعى المرورى لدى معلمات وأسر الأطفال مما أدى إلى تنمية الوعى المرورى لدى الطفل من خلال الأنشطة المقدمة التى تعُد بمثابة دليل للمعلمة لتنمية الوعى المرورى لدى الطفل حيث يتضمن البرنامج المصادر والخبرة المعرفية لمعلمات رياض الأطفال حول الأمن المرورى، مما كان له أثره فى تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة.

كما يتفق مع ما أشارت إليه نتائج دراسة سلفيا قطريب (٢٠٠٥) والتى أشارت نتائجها إلى دور المؤسسات التعليمية فى تطوير برنامج تعليمى للارتقاء بالسلوك المرورى،

كما تتفق نتائج الفرض الثانى مع ما أشارت إليه توصيات دراسة سهام بدر (١٩٩٨) بإعتبار أن أنشطة الوعى المرورى من أهم جوانب الأنشطة الإجتماعية، وأن الأنشطة المتنوعة فى رياض الأطفال تساهم بشكل واضح وبارز فى تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة وتساعده على تجنب المخاطر المرورية التى قد يتعرض لها.

كما تتفق نتائج الفرض الثانى مع ما جاء فى نتائج الفرض الأول والتى أشارت إلى فاعلية برنامج الأنشطة المتكاملة فى تنمية الوعى المرورى بأبعاده ومحاوره الثلاث: حقائق ومعارف مرورية، مهارات مرورية، سلوكيات مرورية.

فجاءت نتائج الفرض الثانى تدعم وتؤكد تلك النتيجة وتشير إلى فاعلية البرنامج المقترح فى تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة كما انعكس فى استجابات أطفال المجموعة التجريبية على مقياس مواقف السلوك المرورى لدى طفل الروضة والذى يشير إلى اتجاه هؤلاء الأطفال نحو السلوك المرورى سواء ما يتعلق منها بإستخدام الطريق أو المركبة.

وتخلص الباحثة مما سبق إلى تحقق صحة الفرض الثانى فى وجود فروق دالة إحصائيا بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية فى القياسين القبلى والبعدى على مقياس مواقف السلوك المرورى اللفظى لطفل الروضة لصالح القياس البعدى.

التحقق من صحة الفرض الثالث:

ينص الفرض الثالث على: " توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية على بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل داخل وخارج الروضة لصالح القياس البعدى.

وللتحقق من صحة هذا الفرض تم حساب دلالة الفروق بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلى والبعدي على بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل داخل وخارج الروضة باستخدام اختبار ت (t. test) كما يوضحه الجدول التالي:

جدول (٣)

دلالة الفروق بين درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل داخل وخارج الروضة باستخدام اختبار ت (t.test) (ن = ٤٠)

المقياس	أبعاد المقياس	القياس	ن	م	ع	ت	دلالة الفروق
بطاقة ملاحظة سلوك الطفل المرورى داخل الروضة	العنصر البشرى	القبلى	٤٠	٣.٨٧٥	٠.٦٠٧	٦.٢١٢	٠.٠١
		البعدى	٤٠	٥.٤٥٠	١.٤٨٤		
	المركبة	القبلى	٤٠	٣.٩٥٠	٠.٥٩٧	٥.٨٠٠	٠.٠١
		البعدى	٤٠	٥.٤٠٠	١.٤٦٤		
	الطريق	القبلى	٤٠	٣.٩٢٥	٠.٦٥٥	٥.٨٤١	٠.٠١
		البعدى	٤٠	٥.٦٢٥	١.٧١٩		
	الدرجة الكلية	القبلى	٤٠	١١.٧٥٠	١.٨٠٨	٦.٠١٩	٠.٠١
		البعدى	٤٠	١٦.٤٧٥	٤.٦٢٤		
بطاقة ملاحظة سلوك الطفل المرورى خارج الروضة	العنصر البشرى	القبلى	٤٠	٤.٠٢٥	٠.٦٥٩	٦.٣٥٢	٠.٠١
		البعدى	٤٠	٥.٢٠٠	٠.٩٦٦		
	المركبة	القبلى	٤٠	٣.٩٥٠	٠.٦٧٧	٦.٢٤٢	٠.٠١
		البعدى	٤٠	٥.٠٧٥	٠.٩١٦		
	الطريق	القبلى	٤٠	٤.٠٠٠	٠.٦٧٩	٥.٣٤٢	٠.٠١
		البعدى	٤٠	٤.٩٢٥	٠.٨٥٨		
	الدرجة الكلية	القبلى	٤٠	١١.٩٧٥	١.٩٥٤	٥.٩٤٨	٠.٠١
		البعدى	٤٠	١٥.٠٥٠	٢.٦٢٠		

* حيث Z = ١.٦٤٥ عند مستوى (٠.٠٥)، = ٢.٣٣ عند مستوى (٠.٠١).

يتضح من جدول (٣) وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية فى القياسين القبلى والبعدى على بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل داخل وخارج الروضة حيث تراوحت قيمة " ت " المحسوبة ما بين(٥,٣٤٢– ٦,٣٥٢) وهى قيم دالة إحصائيا.

حيث لوحظ دلالة الفروق بين القياسين القبلى والبعدى على بطاقة ملاحظة السلوك المرورى سواء داخل أو خارج الروضة والتى تناول محاوره الجوانب الثلاث للوعى المرورى والذى تضمن ثلاث محاور هى: العنصر البشرى والمركبة والطريق من حيث المعارف والحقائق المرورية

والمهارات والقواعد السلوكية التى تتعلق بكل منها والتى تتصل بوسائل النقل والمواصلات وإشارات وعلامات المرور وأشكالها ومدلولها، وكل ما يتعلق بالمرور.

كما إتضح دلالة الفروق سواء فى محاور بطاقة الملاحظة: العنصر البشرى- المركبة- الطريق والدرجة الكلية للبطاقة، سواء من خلال ملاحظة المعلمات أو الوالدين مما يشير إلى فاعلية البرنامج المقترح فى تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة.

وترجع الباحثة دلالة الفروق بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية فى القياسين القبلى والبعدى على بطاقة ملاحظة السلوك المرورى داخل الروضة من خلال المعلمات إلى فاعلية البرنامج من خلال الأنشطة المتضمنة فيه فى دمج معلمات رياض الأطفال فى تنفيذ الأنشطة مما كان بمثابة دليل ومرشد لتنمية الوعى المرورى لدى الطفل، حيث عالج البرنامج وبصورة غير مباشرة قصور وضعف الوعى المرورى لدى معلمات رياض الأطفال، وحيث أن فاقد الشئ لا يعطيه، فكان البرنامج بمحتواه دليل لرفع مستوى الوعى المرورى لدى المعلمات وإثارة إهتمامهن نحو الأمن والسلامة المرورية خاصة فى ظل الحوادث المرورية اليومية المتكررة فى المجتمع السعودى والتى ترجع فى نسبة كبيرة منها إلى ضعف مستوى الوعى المرورى لدى الأفراد.

كما ترجع الباحثة الفروق بين القياسين القبلى والبعدى فى متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية على بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل داخل الروضة إلى إهتمام المعلمات بتنفيذ الأطفال قواعد الأمن والسلامة المرورية فى إستخدام المركبة/ أتوبيس الروضة خلال المراحل المختلفة: إنتظار الحافلة- ركوب الحافلة-

النزول من الحافلة، مما كان له أثره فى تنمية الوعى المرورى والتأكيد على تنفيذ الجانب السلوكى منها لدى طفل الروضة. حيث لاحظت الباحثة إهتمام الأطفال بتطبيق قواعد الأمن والسلامة المرورية من حيث الإنتظار فى المكان الآمن، والإلتزام ببعض القواعد أثناء ركوب الحافلة منها: عدم الوقوف فى الحافلة، عدم إخراج الرأس أو اليد من شباك الحافلة، وضع الحقيبة بعيدا عن المارة فى الحافلة سواء بحملها أثناء الجلوس أو وضعها بين الرجلين..... بالإضافة إلى سلوكيات الطفل أثناء النزول من الحافلة حيث النزول بعد توقف الحافلة تماما، الإتجاه مباشرة نحو المنزل أو الروضة وعدم اللعب فى الطريق، الإمساك بالسلم أثناء النزول حتى يتحكم فى النزول ولا يتعرض للسقوط من الحافلة.....

وفيما يتعلق بدلالة الفروق بين القياسين القبلى والبعدى فى متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية على بطاقة ملاحظة السلوك المرورى خارج الروضة من خلال ملاحظة الوالدين حيث ركز البرنامج على مشاركة الوالدين من خلال الملاحظة فى تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة، فمن ملاحظات أحد أولياء أمور الأطفال أن طفله أصبح يؤكد عليه ضرورة إستخدام حزام الأمان حتى يحافظ على سلامته، وآخر يشير إلى أهمية عدم إستخدام الجوال أثناء القيادة، ومنهم من أشار إلى أن طفله ذات يوم أمسك كيس ليضع به القمامة ومنع أسرته من إلقاء البقايا فى الشارع حفاظاً على نظافة الشارع، ومجموعة من أولياء الأمور أشارت إلى تغير فى سلوك الطفل داخل السيارة حيث أصبحوا يتميزون بالهدوء وبصفة خاصة المبرر حتى لا

يزعج الأب ويركز فى قيادة السيارة، عدم إخراج الرأس أو اليد من السيارة..... غلى غير ذلك من السلوكيات التى تم ملاحظتها خارج الروضة من خلال ملاحظة الوالدين مما يشير إلى فاعلية البرنامج المقترح فى تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة وإمتداد أثره فى حياة الطفل اليومية سواء داخل أو خارج الروضة.

وتتفق هذه النتيجة مع ما جاء فى دراسة ليندا وليفيت (Leveet, Linda, 2003) بدراسة والتى أشارت إلى أن لأولياء الأمور دورا استراتيجيا كبيرا فى تعليم الأطفال للمهارات والسلوكيات يعتمد على عملية التقليد والمحاكاة، كما أن الأطفال فى هذه السن فى حاجة كبيرة للتدريب على السلوكيات الإيجابية فى الحفاظ على أنفسهم نظرا لزيادة عدد الأطفال المصابين فى حوادث الطرق، ويرجع ذلك إلى عدم توفر المهارات البصرية الكافية لدى الأطفال فى هذه المرحلة، ولقد أشارت الدراسة إلى تفاعل الأطفال مع البالغين أفضل فى اكتساب المهارات عن الاعتماد على الحفظ والتلقين.

كما يتفق مع آراء محمد عبد المؤمن الشامى (٢٠١٢) حيث أشار إلى أن مسئولية الأسرة تتحدد تجاه الأطفال فالأسرة تلعب دورا كبير وفاعلا للمساهمة فى الحد من الحوادث المرورية لدى الأطفال من خلال زرع مفاهيم السلوك الأمنى لدى الأطفال، وتعريفهم بأهمية حماية نفسهم من الحوادث المرورية، وتوعيتهم بضرورة الالتزام بأنظمة المرور وقواعد السلامة المرورية، وتبصريهم بمخاطر الطرق،وحثهم على الالتزام بقواعد المرور لذلك فإن المسئولية في المقام الأول تقع على الآباء والأمهات، لأن الطفل باندفاعه وعفويته لا يدرك أخطار الطريق ومن هنا فإن الاهتمام بسلامته وتنمية الوعي المروري لديه واجب على جميع أفراد

الأسرة فعليهم مراقبة تصرفات الأبناء وتوجيههم ومنعهم من اللعب في الأماكن الخطرة فالاهتمام بسلامته وتنمية الوعي المروري لديه واجب على الأسرة.

وتخلص الباحثة مما سبق إلى تحقق صحة الفرض الثالث فى وجود فروق دالة إحصائيا بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية فى القياسين القبلى والبعدى على بطاقة ملاحظة سلوك الطفل المرورى سواء داخل أو خارج الروضة.

نتائج البحث:

من خلال البحث الحالي تحققت جميع فروض البحث وكانت نتائج البحث كالآتي:.

- دلالة الفروق بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على مقياس الوعى المرورى المصور لصالح القياس البعدي.
- دلالة الفروق بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على مقياس مواقف السلوك المرورى اللفظى لصالح القياس البعدي.
- دلالة الفروق بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على بطاقة ملاحظة سلوك الطفل المرورى داخل وخارج الروضة لصالح القياس البعدي.
- مما يوضح فاعلية برنامج الأنشطة المتكامل المقترح في تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة.

توصيات البحث:

في ضوء نتائج البحث توصي الباحثة بما يأتي:

- تفعيل أنشطة الوعى المرورى فى رياض الأطفال بالمملكة العربية السعودية.
- التعاون بين إدارات المرور ورياض الأطفال بالمملكة العربية السعودية لرفع مستوى الوعى المرورى لدى أطفال هذه المرحلة للحد من الحوادث المرورية.
- التعاون بين الأسرة والروضة فى تحقيق أهداف الوعى المرورى لدى أطفال هذه المرحلة.
- الإهتمام برفع مستوى الوعى المرورى لدى معلمات رياض الأطفال سواء قبل أو أثناء الخدمة حيث فاقد الشئ لا يعطيه، فمن الملاحظ ضعف مستوى الوعى المرورى لدى الأسر مما يؤدى إلى الحوادث المرورية اليومية.
- الإنتقال من مجرد الإحتفالات الشكلية فى المدارس والروضات والشوارع بأسبوع المرور إلى مجموعة من الحملات التوعوية التى تتناول جميع شرائح المجتمع لرفع مستوى الوعى المرورى لدى أفراد المجتمع والحد من الحوادث المرورية.

البحوث المقترحة:

في ضوء نتائج البحث الحالي يمكن أن نقترح إجراء الأبحاث التالية:

- فاعلية القصة الحركية فى تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة.

- برنامج مقترح لتنمية الوعى المرورى لدى معلمات رياض الأطفال قبل/ أثناء الخدمة بمنطقة الباحة.
- فاعلية الدراما الإبداعية فى تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة.
- برنامج قصص إلكترونية لتنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة.
- فاعلية برنامج أنشطة علمية ورياضية فى تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة.

المراجع:

- إجلال محمد سرى (١٩٨٨). إختبار ذكاء الأطفال. القاهرة: د.ن.
- أحمد حسين اللقانى، وعلى الجمل (١٩٩٩). معجم المصطلحات التربوية المعرفة فى المناهج وطرق التدريس. القاهرة: عالم الكتب.
- أديب خضير (٢٠٠٧). حملات التوعية المرورية. جامعة نايف العربية للعلوم الامنية. المملكة العربية العربية السعودية. الرياض: مركز الدراسات والبحوث.
- الجمعية التونسية للوقاية من حوادث الطرق (٢٠٠٣). صياغة استراتيجية شاملة للسلامة المرورية. ٢٦ ديسمبر ٢٠٠٣. تونس. مدينة تورز.
- ---------- (٢٠٠١). المهرجان الدولى لفيلم سلامة المرور فى دورته الثانية. ٢٧- ٢٨ أكتوبر. ٢٠٠١. تونس. مدينة حمام سوسه.
- إكرام حمود الجندى (٢٠٠٣). تنمية السلوك الحذر لأطفال ما قبل المدرسة فى ضوء مبادئ التربية الأمانية. رسالة ماجستير. جامعة طنطا. كلية التربية.
- ج. تيرنر (١٩٩٢). النمو المعرفي بين النظرية والتطبيق. ترجمة عادل عبد الله. القاهرة: دار الشرقية.
- حمود البدر (١٩٩٨). التنشئة المرورية لدى الطفل العربي. المؤتمر الوطنى الاول للسلامة المرورية. الرياض. مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية. ص ص ١٧٧-٢٠١.
- خالد عبد الرحمن السيف واخرون (١٤١٦هـ). تقييم برامج التوعية المرورية خلال الاسابيع المرورية. الرياض. مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية. ص ٧.

-

- ---------- (١٩٩٨). ادخال تعليم سلامة المرور فى المناهج. المؤتمر الوطنى الاول للسلامة المرورية. الرياض. مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية.
- ---------- واخرون (١٤٣١هـ). برامج تعليم سلامة المرور فى كليات التربية– الجزء الاول. سلوك القيادة ومفهوم السلامة. الرياض. مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية. ص ١٠.
- خالد هلال (١٩٩٨). التنشئة المرورية لدى الطفل العربى.. المؤتمر الوطنى الاول للسلامة المرورية. الرياض: مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية. ص ٥٠٨.
- رشدان حميد العوفي (١٤٢٤هـ). أثر تدريس وحدة مقترحة للسلامة المرورية فى اكساب طلاب الصف الاول الثانوى بعض مفاهيم ومهارات السلامة المرورية وفى اجاهاتهم نحو السلامة المرورية. رسالة ماجستير. جامعة أم القرى بمكة المكرمة. المملكة العربية السعودية.
- سعاد أحمد الزياتى (٢٠٠٤). برنامج مقترح لتنمية الوعى المرورى لطفل الروضة باستخدام القصة الموسيقية الحركية. المؤتمر الإقليمى الأول لقسم تربية الطفل بكلية البنات. جامعة عين شمس. الطفل العربى فى ظل المتغيرات المعاصرة. القاهرة. عالم الكتب.
- سعود الناصر (٢٠١٢). جريدة الاقتصادية. صفحة الرأى.
- سهام محمد بدر (١٩٩٨). نحو استراتيجية للتربية المرورية فى رياض الاطفال. جامعة الامارات.
- شكري سنان واخرون (٢٠٠٢). المخالفات المرورية– اسبابها والحد منها فى المنطقة الشرقية بالمملكة العربية السعودية.

الرياض. مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية. ص ٣٣٣.

- عادل عبد الله خميس (١٩٩٥). جرائم المرور بدولة الإمارات العربية المتحدة دراسة مقارنة مع الوضع بجمهورية مصر العربية. القاهرة. أكاديمية الشرطة. كلية الدراسات العليا.
- عبد الرحمن عبد الله اللعبون (٢٠١٥). سلسلة التوعية الصحية. الطلاب وحافلة المدرسة. وزارة التربية والتعليم. المملكة العربية السعودية.
- عبد اللطيف بن بيان العوفي (١٤٢٥هـ). توعية طلبة المدارس عن المخالفات المرورية. المؤتمر الثانى للسلامة المرورية. ٤-٧ شعبان ١٤٢٥هـ. الرياض. مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية.
- عبد اللطيف حسين فرج (١٩٩٨). الاسباب النفسية للسرعة الزائدة وكيفية معالجة ذلك فى منهج المدرسة الثانوية.. المؤتمر الوطنى الاول للسلامة المرورية. الرياض. مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية. ص ص٢٥٨-٢٦٠.
- عبد الله النافع ال شارع. ابراهيم الشافعى. فهد سليمان الشمري (١٩٩٢). دراسة ادخال تعاليم سلامة المرور فى مقررات المرحلة المتوسطة للتعليم العام. الرياض. مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية. ص ص٢٥٨-٢٦٠.
- عصام حسن كوثر. خالد منصور الشعيبي. ياسر الخطيب (٢٠١٤). جريدة حوادث المرور في السعودية
- علاء البكري (١٩٩٨). المرور والبيئة: الأضرار البيئية الناتجة عن استخدام المركبات. المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب. أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية.

الرياض. م (١٣) ع (٢٦). ص ص ٣١١-٣١٨

- فوزية محمود النجاحى، حنان محمد نصار (٢٠٠٨). الوعى المرورى والسكانى لطفل الروضة. القاهرة: دار الكتاب الحديث.
- محمد سعد الدين بيان، سيلفا قطريب (٢٠٠٥). هل أضحت التربية المرورية مشكلة يصعب فهمها....؟ ندوة السلامة الطرقية والوقاية من حوادث الطرق. دمشق.
- محمد عبد المؤمن الشامي (٢٠١٢). دور الأسرة للحد من الحوادث المرورية لدى الأطفال. اليمن: جريدة أخبار السعيدة.
- محمد عكروش (٢٠٠٩). جريدة الثورة يومية سياسية. مؤسسة الوحدة للصحافة والطباعة والنشر.
- محمد مرسى محمد مرسى (٢٠٠٣). الحوادث المرورية وأثرها على الأطفال. مجلة (JAC). رقم ٤. ع ١٥. يناير.
- محمود عبد الحميد محمد عبد الله (١٩٩٧). الوعى البيئى لطفل ما قبل المدرسة ودور كل من أسلوب القصة وأسلوب المناقشات فى تنميته. المؤتمر العلمي الأول للجمعية المصرية للتربية العلمية. التربية العلمية للقرن الحادى والعشرين. الإسكندرية. ١٠-١٣ أغسطس. ص ١١٦.
- محمود مراد عبد الله (١٩٩٢). منشورات مركز بحوث الشرطة. دبي. وزارة الداخلية.
- منال السيد السيد يوسف (٢٠١٢). برنامج قائم على الانشطة العلمية فى الامان والسلامة المرورية للاطفال بمرحلة رياض الاطفال. وفاعليته فى تنمية الوعى المرورى لديهم.

- منظمة الصحة العالمية (٢٠٠٤). السلامة على الطريق.. لا يجوز أن تترك للمصادفة. المكتب الإقليمى لشرق المتوسط. يناير.
- ---------- (٢٠٠٤). السلامة على الطريق.. لا يجوز أن تترك للمصادفة. المكتب الإقليمى لشرق المتوسط. إبريل.
- ---------- (٢٠٠٤). فعاليات اليوم العالمى للصحة لعام ٢٠٠٤. منظمة الصحة العالمية. المكتب الإقليمى لشرق المتوسط.
- ---------- والبنك الدولي (٢٠٠٤). التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. منظمة الصحة العالمية. جنيف.
- **Alcorn, G & other (2005). Changing- Sience-Gear.**
- **Alcorn, G & other (2005). Changing- Math-Gear.**
- **Alcorn, G & other (2005). Changing- Heath-Gear.**
- **Alcorn, G & other (2005). Changing- Technology-Gear.**
- **Bouck, L. H. (1992). Development Of A British Road Safety Education Support MaterIal Curriculum, ERIC, ED 338064, P.12.**
- **Budd Julia M., & La Grow Steven J. (2000). Using a Three-Dimensional Interactive Model to Teach Environmental Concepts to Visually Impaired Children, Journal Articles: v23,n2,pp83-94.**
- **Carol S,& Nita B (1990). Early Childhood Education, Publishing Company, New York.**
- **California State Automobile Association (1995). My Own Safety Activity Booklet (For A Age 5-9), C,S, Automobile Association.**
- **Duperrex, Olivier (2002). Safety Education of Pedestrians for Injury Prevention: A Systematic**

Review of Randomised Controlled Trials, BMJ, v324 (7346), May.

- Education Department of Western Australia (2002). Road Smart, Western Australia, Trffic Broad of WA-Catholic of Education.
- Faber M. M., (1997). Teach Children Pedestrian Safety, Journal of Texas Child care: N.1, PP 36-38.
- Government Of South Australian (2010). The South Australian Road Safety Strategy 2003- 2010, Government Of South Australian.
- Joseph And Other (2000). An Evaluation Of A Safety Education Program For Kindergarten And Elementary School Children, Archives Pediatrics Adolescent Medicine, Vol.154, No. 3, March.
- Kirk, J & Amastasiow, R (1993). Education Exceptional Children, 7th ed, Houghton Mifflin Company.
- Leveet, (2003). The Role Of Parent Corers In The Road Safety Education And Youth, Road Safety Department, Denmark.
- Manitoba Public Insurance (MPI) and the Government Education (2004). Training and Youth (Stop One Way), Road Safety of School.
- Mentalretardation- Wikipedia, thefeeencyclopedia. http:// en.wikipedia.org/wiki/mentalretarda tion.
- Miller, J, A.; Austin J.; & Rohn. D (2004). Teaching Pedestrian Safety Skills to Children, Environment & Behavios, V36,N3, PP368-385.
- Quim, A (2001). Teaching Children In Developing To Be Safe Road Users, TRL Limited

(International Division), UK Paper given at First Road Transportation Technology Transfer Conference in Africa, Arusha, Tanzania, May 23-25.

- Sayer, AI, & Palmer, CG (1997). Pedestrian Accidents and Road Safety Education In Selected Developing Countries, African Road Safety Congress, Pretoria, 14-17 April.
- Traffic Board of Western Australia the Traffic Branch of Western Australia Police Service With The Education Department Western Australia (EDWA) (2003). The Australian Council For Health, Physical Education Recreation (ACHPER) And The Social Science Association of Western Australia (SSAWA).
- The Bristish Institute of Traffic Education Research and The Transport Research Laboratory, (2003). Road Safety Education In Primary School Department For Transport, Primary School, UK.
- ---------- (2003). Road Safety Education In Secondary Department For Transport, Secondary School, UK.
- The Drug And Alcohol Office And Insurance Commission Of Western Australia, (2005). School Drug Education And Road Aware Challenges Choices- Early Adolescence Resource For Resilience, Drug And Road Safety Education, The Drug And Alcohol Office And Insurance Commission Of Western Australia, Western Australia.

- **The Maryland State Department of Education Safety Education And Transportation Section, (1997). Interdisciplinary Traffic Safety Instructiona System, The Maryland State Department of Education, Washington.**
- **Weiler, Robert M., (1993). The Role of School Health Instruction in Preventing Children, Paper Presentted the World Conference on Injury Control, 2nd Atlanta.**
- **Wilson, V, Loeden, K (2003). Safety To School, Social Research, Development Department Research Programmer, Research Finding No 173.**
- **World Health Organization (W.H.O) (2003). The ICD Classic faction of mental and behavior disorders, Geneva.**
- **Zeedyk, M.S, & Wallace, L., (2003). Tackling Childrenk,s Road Safety Through Edutainment An Evaluation of Effectivenss, Health Education Research, Vol,18, NO.4, PP493-505.**