مجلة الدراسات المستدامة
P-ISSN(Print) : 2663-2284
E-ISSN(online): 2663-7413
السنة (٨) المجلد (٨) العدد (٢) نيسان. لسنة ٢٠٢٦م -١٤٤٧هـ

الوعي المروري دراسة مقارنة بين الرياض الحكومية والاهلية لدى اطفال الروضة

م.م حسناء صديق حسين النائب
جامعة الموصل/ كلية التربية الأساسية
Hasnaa.alnaeeb@uomosui.edu.iq

الملخص

يهدف البحث الحالي الى التعرف على مستوى الوعي المروري لدى أطفال الروضة، دلالة الفروق بين الأطفال في الوعي المروي تبعا لمتغير نوع الروضة (حكومي، اهلي)، دلالة الفروق بين الأطفال في الوعي المروي تبعا لمتغير الجنس (ذكور، وإناث)، ولتحقيق اهداف البحث قامت الباحثة ببناء اختبار للوعي المروري لدى أطفال الروضة متكون من (27) فقرة بصيغته النهائية ببديلين (١،٠) وبعد ذلك تم تطبيق المقياس على (٤٠٠) طفل وطفلة تم اختيارهم بطريقة عشوائية، موزعين على عشرون روضة حكومية واهلية بالتساوي، حيث تم اختيار (٢٠٠) طفل وطفلة موزعين على عشر روضات من الرياض الحكومية، و(٢٠٠) طفل وطفلة موزعين على عشر روضات من الرياض الاهلية، وتم اجراء والتحليل الاحصائي للفقرات، وتم استخراج الخصائص السيكومترية (صدق، الثبات)، وبعد معالجة البيانات إحصائيا، توصلت الباحثة الى نتائج البحث توافر الوعي المروري لدى أطفال الروضة، وجود فروق بين الأطفال في الوعي المروي تبعا لمتغير نوع الروضة (حكومي، اهلي)، عدم وجود فروق بين الأطفال في الوعي المروي تبعا لمتغير الجنس (ذكور، وإناث)، وفي ضوء النتائج خرجت الباحثة بمجوعة توصيات منها تعزيز ثقافة الوعي المروري من خلال إعداد برامج إعلامية موجهة للأطفال تُبث عبر وسائل الإعلام المختلفة لتغرس فيهم قيم السلامة المرورية، ومجموعة مقترحات منها تطبيق استراتيجية "إشارات المرور التعليمية" على شكل مواقف واقعية تحاكي بيئة الطريق لتعليم الأطفال كيفية التعامل الآمن مع المركبات والمخاطر المرورية.

الكلمات المفتاحية : (الوعي المروري، أطفال الروضة).

مجلة الدراسات المستدامة
P-ISSN(Print) : 2663-2284
E-ISSN(online): 2663-7413
السنة (٨) المجلد (٨) العدد (٢) نيسان. لسنة ٢٠٢٦م -١٤٤٧هـ

Traffic Awareness: A Comparative Study Between Public and Private Kindergartens

Hasnaa Sadiq Hussein Al-Naeeb
University of Mosul/College of Basic Education
Hasnaa.alnaeeb@uomosui.edu.iq

Abstract

This research aims to identify the level of traffic awareness among kindergarten children, the significance of differences in traffic awareness among children according to the type of kindergarten (public, private), and the significance of differences in traffic awareness among children according to gender (male, female). To achieve the research objectives, the researcher developed a traffic awareness test for kindergarten children consisting of (27) items in its final form with two alternatives (0, 1). The scale was then administered to (400) children, randomly selected and equally distributed across twenty public and private kindergartens. (200) children were selected from ten public kindergartens, and (200) children from ten private kindergartens. Statistical analysis was then conducted. For the items, psychometric properties (validity, reliability) were extracted. After statistically processing the data, the researcher concluded that traffic awareness is present among kindergarten children. Differences exist in traffic awareness among children according to the type of kindergarten (public, private). No differences exist in traffic awareness among children according to gender (male, female). In light of the results, the researcher made a set of recommendations, including strengthening traffic awareness culture by preparing media programs aimed at children and broadcasting them through various media outlets to instill traffic safety values. Another suggestion is to implement an "educational traffic signs" strategy in the form of realistic scenarios that simulate the road environment to teach children how to interact safely with vehicles and traffic hazards.

Keywords: (Traffic awareness, kindergarten children)

مشكلة البحث

تُعد الحوادث المرورية من الظواهر التي تعاني منها مختلف مجتمعات العالم، لما تخلّفه من خسائر بشرية ومادية جسيمة، وغالباً ما تنتج هذه الحوادث عن سوء استعمال المركبة وعدم الالتزام

بقواعد السير والإجراءات الوقائية أثناء القيادة، ويُعد العنصر البشري هو المتضرر الرئيسي منها، ولاسيما الأطفال (صدراتي، ٢٠١١: ١٧).

ويُعد الطفل من أكثر الفئات عرضة لحوادث المرور، إذ كثيراً ما يعبر الطريق من أماكن غير مخصصة للعبور، أو يلعب في مسارات سير المركبات، مما يجعله عرضة لخطر الحوادث (أمين، ٢٠١٥: ٥). ويُعزى ذلك إلى محدودية قدراته الحسية والإدراكية؛ فالطفل لا يمتلك القدرة الكافية على تمييز اتجاه السيارات أو تحديد مصدر أصواتها بدقة، وذلك بسبب الضعف البصري والسمعي وتشير الدراسات إلى أن الطفل حتى سن الثامنة لا يرى إلا الأشياء الواقعة أمام عينيه مباشرة، ولا يمتلك القدرة الكاملة على الرؤية الجانبية التي تتطلب منه تحريك الرأس مراراً أثناء عبور الطريق (الغامدي، امين، ٢٠١٥: ٢٣).

كما يُعد الطفل الحلقة الأضعف بين مستخدمي الطريق، نتيجة لضعفه الجسدي وقصور نموه الإدراكي والمعرفي، إذ لا تتطور العديد من المهارات الأساسية المرتبطة بالوعي المروري تطوراً كاملاً إلا في مرحلة المراهقة. لذلك، فإن توعيته مرورياً تُعد وسيلة أساسية تمكّنه من اكتساب المهارات اللازمة للتعامل الآمن مع حركة المرور (Carlyn et al., 2010: 20).

وعلى الرغم من تأكيد الدراسات على أهمية تنمية الوعي المروري لدى الأطفال منذ الصغر، إلا أن الواقع يشير إلى وجود قصور واضح في هذا الجانب. فقد لاحظت الباحثة من خلال زياراتها الميدانية لدور رياض الأطفال وجود ضعف في اهتمام بعض الروضات والمعلمات بتعليم الأطفال قواعد وآداب المرور. كما رصدت خلال ملاحظاتها اليومية لعب بعض الأطفال في الأماكن غير المخصصة لذلك، وعبورهم الطرق من مناطق خطرة دون الانتباه إلى الاتجاهين قبل العبور، مما يزيد من احتمالية تعرضهم للحوادث المرورية.

وبعد اطلاع الباحثة على الدراسات السابقة، لاحظت ندرة الأبحاث التي تناولت موضوع الوعي المروري لدى الأطفال في العراق على وجه الخصوص. كما تشير الإحصائيات الرسمية لعام ٢٠٢٤ إلى تسجيل (١١,٧٦٣) حادثاً مرورياً في عموم المحافظات العراقية ولجميع الفئات العمرية، دون توافر بيانات تفصيلية تخص الأطفال. ومن هنا برزت الحاجة إلى إجراء دراسة تسعى إلى

التعرّف على مستوى الوعي المروري لدى أطفال الروضة، ومقارنته بين الأطفال الملتحقين في رياض الأطفال الأهلية والحكومية.

أهمية البحث

تعدّ مرحلة الطفولة المبكرة من أهم مراحل حياة الإنسان، إذ تُوضع فيها الأسس الأولى لتكوين شخصيته التي ستظهر ملامحها في مستقبل حياته. فهي تمثل الركيزة الأساسية لبناء الإنسان المتكامل، ومن خلالها تبدأ الدول المتقدمة مسيرتها نحو الانفتاح الفكري والعقلي بوضع اللبنات الأولى للنمو السليم للفرد والمجتمع (إبراهيم وآخرون، ٢٠٢١: ٢٤٣).

وتُعد هذه المرحلة أيضًا المرآة العاكسة لمستقبل الشعوب، حيث يقاس من خلالها مدى تقدم الأمم وتطورها، لذا تحرص معظم الدول على إيلاء عناية خاصة بالطفولة المبكرة، لما تمثله من أساس مهم في حياة الأطفال، إذ تنمو فيها قدراتهم العقلية والإدراكية، وتتفتح مداركهم، ويكونون أكثر قابلية للتعلم واكتساب المهارات (العاني، ٢٠٠٨: ١٨٦).

وفي خضم هذا النمو والتطور، يبدأ الطفل تدريجيًا بالتفاعل مع بيئته الخارجية، فيخرج من حدود المنزل إلى الشارع والروضة وأماكن اللعب. وهنا تظهر الحاجة إلى توعيته بقواعد وآداب المرور، لما لذلك من أهمية في حمايته من المخاطر التي قد يتعرض لها أثناء تعامله اليومي مع حركة المرور. ومن هذا المنطلق، جاءت الدعوات لتضمين الوعي المروري ضمن الأنشطة التعليمية في مرحلة رياض الأطفال (الغامدي وأمين، ٢٠١٥: ٢١٤).

فالشارع يُعد جزءًا لا يتجزأ من البيئة التي يعيش فيها الطفل، وهو يتعامل معه بشكل يومي، سواء سيرًا على الأقدام أو باستخدام وسائل النقل المختلفة. وبسبب قلة إدراكه لمخاطر الطريق، يصبح الطفل عرضة للحوادث المرورية بمختلف أشكالها (الزياني، ٢٠٠٤: ٣٥١). ويُعد الأطفال الصغار أكثر الفئات تعرضًا لهذه الحوادث، إذ يميلون إلى التركيز على جانب واحد من الموقف دون

إدراك شامل لبيئة الطريق، الأمر الذي يجعلهم غير منتبهين لخطورة المركبات أثناء العبور أو اللعب في الأماكن المخصصة للسير (الغامدي، أمين،٢٠١٥:٧٢).

وهنا يبرز دور الروضة كبيئة تربوية وتعليمية أساسية في بناء وعي الطفل المروري، من خلال تعليمه قواعد وآداب المرور والسلوكيات الآمنة، مثل كيفية الصعود إلى المركبة والنزول منها، والعبور الآمن للطريق، وتجنب اللعب في أماكن غير مخصصة لذلك. فالروضة تُعد المحطة الأولى لغرس السلوك المروري السليم في نفس الطفل وتنمية إحساسه بالمسؤولية تجاه نفسه والآخرين (العسيري، ٢٠٠٧: ٨٠).

ومع التطور الحضاري المتسارع وازدياد حركة السير لتحقيق متطلبات التنمية، ارتفعت معدلات الحوادث المرورية، مما جعلها من أبرز القضايا التي تستدعي تدخل الجهات المعنية، وفي مقدمتها المؤسسات التعليمية، التي يقع على عاتقها دور محوري في غرس الوعي المروري وتعديل السلوكيات المرتبطة به (عبد الرحمن، ٢٠٠٨: ٢).

إذ يُعد نشر ثقافة المرور والتعليم المروري من أهم الوسائل الوقائية للحد من الحوادث، خاصة وأن الإحصاءات تشير إلى أن نحو (٩٠%) من هذه الحوادث تعود إلى العنصر البشري. ومن هنا تبرز أهمية رفع مستوى الوعي المروري لدى الأفراد منذ الصغر، بدءًا من مرحلة رياض الأطفال، باعتبارها الخطوة الأولى نحو تنشئة جيل واعٍ مروريًا يسهم في تحقيق السلامة على الطرق (الحصينان، ٢٠٢٣: ٦٤١).

كما أن المؤسسات التعليمية بمختلف مستوياتها – من رياض الأطفال إلى الجامعات – تمتلك الإمكانات والوسائل التي تؤهلها لتنمية مهارات السلوك المروري الصحيح لدى المتعلمين، من خلال التعليم والتدريب العملي واستخدام التقنيات الحديثة (محمد، ٢٠٠٦ :٨).

فيما يلي تلخيص الأهمية في نقاط مختصرة:

١. تعدّ مرحلة الطفولة المبكرة الأساس في تكوين شخصية الإنسان وبناء قدراته العقلية والاجتماعية.

٢. تمثل هذه المرحلة مرآة لمستقبل الشعوب ومؤشرًا على تقدم الأمم.

٣. حاجة الطفل في هذه المرحلة إلى التوعية المرورية تزداد مع خروجه وتفاعله مع البيئة الخارجية.
٤. الروضة تلعب دورًا محوريًا في غرس قواعد وآداب المرور والسلوك الآمن لدى الأطفال.
٥. نشر الوعي المروري منذ الصغر يسهم في الحد من الحوادث المرورية وبناء جيل واعٍ ومسؤول.

أهداف البحث

يهدف البحث الحالي الى التعرف على:

١. مستوى الوعي المروري لدى أطفال الروضة.
٢. دلالة الفروق بين الأطفال في الوعي المروي تبعا لمتغير نوع الروضة (حكومي، اهلي).
٣. دلالة الفروق بين الأطفال في الوعي المروي تبعا لمتغير الجنس (ذكور، وإناث).

حـــدود البحث

الحدود البشرية: تحدد البحث الحالي بأطفال الروضة في الروضات الحكومية والاهلية من كلا الجنسين (ذكور، أناث) ممن هم بعمر (٥-٦) سنوات للصف التمهيدي في مركز مدينة الموصل.

الحدود المكانية: رياض الأطفال الحكومية والاهلية التابعة للمديرية العامة لتربية نينوى/ مركز مدينة الموصل.

الحدود الزمانية: للعام الدراسي ٢٠٢٤-٢٠٢٥.

الحدود العلمية: اختبار الوعي المروري لدى اطفال الروضة.

تحديد المصطلحات

الـوعـي المـروري: عرفه كلا من:

(الهزاع، ٢٠٠٤) هو "تبسيط المفاهيم والاخلاق والنظم والتعليمات ذات العلاقة بكيفية استخدام المركبة والطريق ووضع المنبهات والاساليب التي تجعل الالتزام بها بصورة ذاتية" (الهزاع، ٢٠٠٤: ٦٧).

(رمضان،٢٠٠٩) هو "تبسيط المفاهيم الأخلاقية والنظم والتعليمية ذات العلاقة بكيفية استخدام المركبة والطريق وإعداد المنبهات الضرورية والأساليب التي تجعل الالتزام بها بصورة ذاتية" (رمضان،٢٠٠٩: ٩)

(البقمي،٢٠١٣) هو "معرفة تعليمات وآداب المرور وانظمة المركبة والطريق والإشارات مما يمكن تجنب الحوادث" (البقمي، ٢٠١٣ :٩)

التعريف النظري لمصطلح الوعي المروري: تعرف الباحثة الوعي المروري بأنه "إدراك الطفل لقواعد وآداب الطريق والعناصر المكونة للبيئة المرورية من مركبات ومشاة وإشارات مرور، ومعرفته بكيفية التعامل السليم معها، بما يسهم في وقايته من الحوادث المرورية وتعزيز سلوكياته الآمنة في المواقف المختلفة."

التعريف الاجرائي لمصطلح الوعي المروري: هي "الدرجة الكلية التي يحصل عليها الطفل نتيجة أجابته على فقرات اختبار الوعي المروري الذي اعدته الباحثة"

رياض الاطفال

عرفتها (وزارة التربية،١٩٩٤) بأنها: المرحلة التعليمية التي تسمى مرحلة ما قبل المدرسة يقبل بها الاطفال الذين اكملوا الرابعة من العمر أو سوف يكملونها في نهاية السنة الميلادية على ان لا بتجاوز السنة وهي على مرحلتين هما مرحلة الروضة ومرحلة التمهيدي وتهدف الى تمكين الطفل من النمو السليم وتطوير شخصياتهم من الجوانب العقلية والوجدانية والجسمية على وفق احتياجاتهم وخصائص المجتمع (وزارة التربية،١٩٩٤ :٤).

اطار نظري ودراسات سابقة

خصائص الوعي المروري

١. **الاستمرارية:** يتميز الوعي المروري بضرورة دوامه و استمراره، أي هو عملية مستديمة وليست مؤقتة.

٢. **الشمولية:** يمتاز الوعي المروري بشموله لكافة المواقف المرورية والوصول إلى كافة شرائح المجتمع.

٣. **التكامل:** عملية الوعي المروري هي عملية متكاملة تهم بها كافة الأطراف المعنية بالقضية المرورية هندسية بشرية قانونية وغيرها، وتهتم بالمشاكل المرورية المختلفة النفسية الاقتصادية الاجتماعية (قدري ، ٢٠١٩ : ٣٠).

مجالات الوعي المروري

١. العنصر البشري: وهو العنصر الرئيس والأول المكون للحادث المروري ويشمل (السائق والراكب والمشاة).

٢. الطريق: وهو العنصر الثاني المكون للحادث المروري والطريق هو (المسرح الذي تجري عليه الحركة اليومية لنقل الأشخاص والبضائع).

٣. المركبة: وهي العنصر الثالث المكون للحادث المروري وتشمل (السيارات الصغيرة والشاحنات والحافلات والجرارات ومعدات الأشغال العامة والدراجات النارية والسيارات القاطرة والمقطورة والدراجات العادية) (الكندي، ٢٠٠٩ : ٨).

أسباب تعرض الطفل للحوادث المرورية

١. المرور فجأة أمام السيارات، والأطفال يقصدون اللعب أو عبور الشارع للحاق بصديق، والسائقون لايرون الطفل في وقت يسمح لهم بالتوقف، وتحدث معظم الحوادث في المناطق السكنية.

٢. أن الأطفال ليس لديهم الانتباه والتركيز والحذر الكافي للعبور الأمن للطريق.

٣. 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.

٤. لا يستطيع الطفل الربط بين الإشارات والعلامات الموجودة في الطريق ومدلولها.

٥. قد يركب الأطفال الحافلة الخاصة بالروضة للذهاب إليها أو قد يركب سيارة والده، وهو لايعرف السلوكيات التي تضمن له الأمان سواء داخل الحافلة أو المركبة أو الصعود والنزول منها.

٦. يعمد بعض الآباء إلى القيادة وهم يحتضنون أطفالهم لإدخال البهجة إلى قلوبهم، وقد يجنس الطفل في المقعد الأمامي بمفرده بدون استخدام حزام الأمان والمعروف في حالة الاصطدام بالمواجهة تحول الطاقة الحركية للطفل غير المقيد الذي وزنه ٢٥ كجم إلى قذيفة تزن ٥٠٠ كجم التي يمكن أن تخترق أي زجاج أمامي، وقد يوقف الأهل السيارة ويتركونها لدقائق لشراء بعض الاحتياجات مع ترك الحفل داخلها فيعبث بالمفتاح وأجهزة السيارة الداخلية مما يعرضه للخطر. (الغامدي، امين، ٢٠١٥ : ١١٥).

تأثير الحوادث المرورية على الجوانب النفسية والصحية للأطفال

هناك تأثيرات نفسية تكون أكثر ضررا خصوصا على الأطفال من جراء الحوادث المرورية يمكن عرضها من خلال التركيز على المنطلقات التالية:

١. أن الحادث يمثل تركيبة قوى تضغط على الطفل من مختلف النواحي النفسية و الجسمية والاجتماعية.

٢. ينظر الطفل إلى هذه القوى على أنها تشكل تهديدا أساسيا لحياته سواء كان متأثراً بالحادث أم مصابا.

٣. شعور الطفل بالعجز وعدم القدرة على التعامل مع الحادث وآثاره وقد ينتقل إليه هذا الشعور من المحيطين به.

٤. فقدان الطفل ثقته بنفسه، حيث لا يستطيع فهم الموقف خاصة إذا صاحب ذلك انهيار المحيطين به.

٥. يصاحب الحادث بعض الانفعالات ويدركها الطفل من خلال (المتشابهات والمتناقضات) وتتأثر طريقة إدراكه للبيئة بل والعالم الخارجي المحيط به.

٦. تمثل استجابات الكبار للموقف، مصدرا مهم لتخيلات الأطفال وأن الاستجابات غير السوية من خوف وهلع وتوتر وتوقع واضطراب تؤثر على نفسية الطفل.

٧. مخالطة الأطفال لبعضهم البعض وتعرضهم للتجربة الاجتماعية قد تدفع بالطفل الذى لم يصاب في الحادث ولم يتأثر به ولكن من خلال صديق له تأثر بحادث لكن يبعد عن نفسه الإحساس بالألم ويتذكر فقط ما رآه من رعاية وتدليل وهدايا للطفل الذى تعرض لحادث مما يعنى قدر من التشويش في التجارب الاجتماعية لديه مما يستدعى التدخل لتعديل هذه الأفكار.

٨. إن الحادث المروري يدخل في إطار الأزمة وليس المشكلة فطبيعة الحدث تختلف مما تؤدي إلى إصابة المتعرضين للحادث للخوف والقلق والاكتاب وتحتاج إلى تدخل فريق عمل مهني لتقديم خدمات عاجلة وأخرى أجلة لمحاولة الوصول إلى درجة مناسبة للتوافق النفسي للطفل (مرسي،٢٠٠٤: ٣١٧).

المؤسسات التي يمكنها ان تنمي الوعي المروري

١. الأسرة

_ **تو**عية الطفل بالبحث عن المكان المناسب والأمن للعبور.

_ توعية الطفل بضرورة الوقوف والنظر والاستماع لحركة المرور (امين، ٢٠١٥: ١١٦).

٢. مؤسسات رياض الأطفال

_ أن تقوم هذه المؤسسات بتثقيف الطفل مروريا، تعليمه كيفية انتظار الحافلة، وتعليمه أصول التصرف في المركبة، وانطلاقاً من دور مؤسسات رياض الأطفال يجدر الإشارة هنا إلى دور المناهج الدراسية في تحقيق الوعي المروري حيث يجب أن تركز على أهمية تنمية المهارات و المفاهيم المرورية في مواقف حياتية حية.

_ تفعيل دور الأنشطة الصفية، واللاصفية في عملية التربية المرورية (السيد، ٢٠١٤: ٢١٠).

٣. المعلمة في تنمية الوعي المروري

_ توجيه انتباه الأطفال لضرورة تمييز الاتجاهات قبل عبور الطريق.

_ تعريفهم بإشارات المرور ومدلولاتها، واتباع آداب الطريق.

_ اتباع علامات المرور التنظيمية أو التحذيرية أو الإرشادية قبل عبور الطريق.

(ابراهيم واخرون، ٢٠٢١: ٢٤٩)

دور رياض الأطفال في التوعية المرورية

١. تضمين المنهج التربوي منظومة مفاهيم ومصطلحات التربية المرورية، ومن أبرزها الخطوط العامة للموضوع:

- أسباب الحوادث المرورية: أن الظاهرة المرورية وما ينتج عنها من حوادث تتشكل من ثلاثة عناصر متداخلة هي: (المركبة، الطريق العنصر البشري)
- أهمية استخدام حزام الأمان ، والآثار الإيجابية لاستخدامه (إشارات المرور، ولوحات الإرشادية المرورية)
- ولتحقيق السلامة في الطريق هناك أنظمة للمرور متفق عليها دوليا وهي كلاتي:

إشارات المرور في الطريق، وتنقسم إلى قسمين:

- إشارات يدوية تنظم للسائقين حركة السير في الطريق عن طريق اليد باستمرار السير أو التوقف
- إشارات ضوئية تنظم حركة السير للسائقين في الطريق بطريق آلية.

٢. علامات المرور على الطريق ، تنقسم إلى:

- لوحة عمودية ثابتة: وتنقسم إلى لوحات تحذيرية مثلثة الشكل، لوحات للإجبار ولوحات للمنع على شكل دائري، ولوحات إرشادية على شكل مستطيل.
- قوائم وحواجز و بوابات متحركة

٣. خطوط المرور على الطريق : تقسم إلى ثلاثة أقسام :

- خطوط طولية : مستمرة أو متقطعة ، ولكل منها دلالة معينة.
- خطوط عرضية : خط توقف المركبات ، و خط عبور المشاة.
- آداب المرور : السلوك الإيجابي نحو السيارة و الطريق و المشاة مثل: المحافظة على نظافة الطريق وضع خوذة واقية على الرأس عند ركوب الدراجة.
- مسك يد الطفل أثناء المشي في الطريق ، الوقوف والنظر يمينا بيننا والاستماع.

(خير الدين، ٢٠١٧: ١٣)

النظريات المفسرة للوعي المروري

نظرية السلوك المخطط :تنص على أن السلوك يُحدَّد من خلال نية الشخص، وهذه النية تتأثر بثلاثة متغيرات: الموقف (attitude)، المعايير الاجتماعية (subjective norms)، والتحكم المدرك (perceived behavioral control). يمكن استخدامها لشرح لماذا بعض الأطفال أو أولياء الأمور لا يلتزمون بقواعد المرور أو لا يتخذون سلوكًا آمنًا، بناءً على ما تعلموه، ما يعتقده من حولهم، وما إذا كانوا يشعرون بأنهم قادرون على التصرف بأمان (Icek Ajzen,1991:179)

نظرية التعلم الاجتماعي / النظرية المعرفية الاجتماعية :لباندورا يفترض أنها تتعلم السلوكيات من خلال المشاهدة والمحاكاة، وليس فقط بالتعليم المباشر، بل أيضاً من خلال ما يفعله الآخرون في المحيط (الأهل، المعلمين، أقران). تربط جيدًا بالوعي المروري؛ إذا رآى الطفل أباه أو أمه يعبران الطريق في غير الأماكن المخصصة، أو لا يستخدمان الحزام، فهناك احتمال أن يقلد هذا السلوك. كما أن دور القدوة مهم جدًا.(Bandura, A. 1986: 617)

نظرية النمو المعرفي لبياجيه: تنظر إلى كيف يتطور تفكير الطفل من مراحل مبكرة نحو القدرة على التفكير المنطقي، فهم الرموز، التمثيل الذهني، التفريق بين المفاهيم مثل اليمين واليسار، والقدرة على التمييز بين المفاهيم المجردة. مهمة لتفسير لماذا الأطفال في سن الرابعة والخامسة لا يفرقون جيدًا بين الاتجاهات، لا يدركون سرعة السيارة أو بعدها، أو يفهمون العلامات المرورية. المعرفة بتطورهم المعرفي تمكن من تصميم تعليم يناسب قدراتهم. (Piaget, 1972: 27)

نظرية الادراك جي جي جيبسون: قدم جي جي جيبسون مساهمات كبيرة في فهم وتطور واكتساب المهارات الإدراكية الحركية، فإن مشكلة المشاة هي في الأساس مشكلة إدراكية حركية وليست مشكلة تفسير أو بناء معرفي، ونصت نظرية جيبسون للإدراك ان نقطة بداية الادراك تبدأ بنمط الضوء الذي يصل إلى المصفوفة البصرية وكل المعلومات المرئية التي نحتاج الى فهم موجودة بالمصفوفة ومن خلال الضغط التطوري في المصفوفة البصرية التي يتم بشكل مباشر عند انعكاس الضوء على الأشياء أوزوريس القريبة تعطينا المصفوفة معلومات صحيحة لأدراك المكان وبالتالي لا تحتاج إلى بناء معرفي وانما تحتاج الى المعلومات حول السرعة والمسافة وفي النهاية المشاكل

الإدراكية بالعمل من حيث الإمكانية الفعل التي توفرها وبالتالي فإن المهمة التنموية هي مهمة تناغم وصقل النظام البصري مع المعلومات الزمنية في المصفوفة البصرية الإجراءات التي توفرها هذه المعلومات هي احكام ادراكية واستجابات حركية لا يمكن تعلمها إلا في السياق الذي تحدث فيه، أو على الأقل في نظائرها القريبة وبالتالي فإن التعلم الإدراكي الحركي هو عملية من القاعدة إلى القمة، تتقدم من التعلمnفي سياقات محددة إلى مفاهيم أكثر عمومية. وبالتالي فإن التدريب العملي على السلامة على الطرق الناجحة لأنه يوفر الفرصة لتحقيق هذه العملية.

(علوان، ٢٠٠٣: ١٢٥)

دراسات سابقة

١. دراسة (امين، ٢٠١٥) / مصر

(فاعلية برنامج أنشطة متكاملة في تنمية الوعي المروري لدى طفل الروضة)

هدفت الدراسة إلى التعرف على فاعلية برنامج أنشطة متكامل في تنمية الوعي المروري لدى طفل الروضة، تكونت عينة البحث من (٤٠) طفلا وطفلة من أطفال الروضة تتراوح أعمارهم بين (٥-٦) سنوات، واعتمد البحث على المنهج شبه التجريبي لمناسبته لطبيعة البحث وذلك باستخدام النموذج المجموعة التجريبية الواحدة واستخدام القياسين القبلي والبعدي لأفراد العينة، واستخدم البحث مجموعة من الادوات وهي: استمارة البيانات الأولية مقياس الوعي المروري المصور لطفل الروضة، بطاقة ملاحظة السلوك المروري لدى طفل داخل الروضة بطاقة ملاحظة السلوك المروري لدى الطفل خارج الروضة، مقياس مواقف السلوك المروري اللفظي 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 الأنشطة المتنوعة والمتكاملة في تنمية الوعي المروري لدى طفل الروضة (امين، ٢٠١٥: ١١٣).

٢. **دراسة (خير الدين، ٢٠١٧) / مصر**

(أثر استخدام الموديلات التعليمية في تنمية بعض المفاهيم المرورية لدى أطفال الروضة)

هدفت الدراسة إلى تنمية بعض المفاهيم المرورية لدى أطفال الروضة باستخدام الموديولات التعليمية، وتكونت عينة البحث من (٣٠) طفلا وطفلة من رياض الأطفال بمحافظة الجيزة تم تحديد قائمة بالمفاهيم المرورية التي يمكن تنميتها من خلال الموديولات التعليمية، تم بناء أداة البحث وهي اختبار المفاهيم المرورية المصور قبلي وبعدي، كما تم بناء الموديولات التعليمية الموديول الأول خاص بالمركبة، و الثاني خاص بالطريق، و الثالث خاص بالعلامات المرورية، و طبقت الموديولات التعليمية على المجموعة التجريبية واظهرت نتائج البحث: توجد فروق دالة إحصائيا عند مستوى (٠.٠٥) بين متوسطي درجات الأطفال عينة البحث في التطبيقين القبلي والبعدي لاختبار المفاهيم المرورية المصور ككل، وفي أبعاده الفرعية كل على حدة لصالح التطبيق البعدي، لاتوجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (٠,٠٥) بين متوسطي درجات أطفال المجموعة التجريبية للأطفال (الذكور) والأطفال (الإناث) في التطبيق البعدي لاختبار المفاهيم المرورية المصور ككل، وفي أبعاده الفرعية كل على حدة (خير الدين، ٢٠١٧ : ٢).

٣. **دراسة (حسين والخفاف، ٢٠٢٤) / العراق**

(الوعي المروري لدى طفل الروضة)

التعرف على وجود وعي مروري لدى طفل الروضة ولتحقيق هدف البحث الحالي قامت الباحثتان باختيار مجتمع البحث من اطفال الرياض في محافظة النجف الاشرف وقد تم بناء اختبار للوعي المروري، متكون من (٢١) فقرة موزعة على ثلاثة مجالات الطريق المركبة، العلامات المرورية و تم اختيار (٢١) صورة مثلت الوعي المروري، وكانت الاجابة على كل فقرة من فقراته ببديلين (صح، خطأ) كما حدد اوزان البدائل (١،٠) وقامت الباحثتان بتكييف فقرات الاختبار المتمثلة بالصدق والثبات تم الخروج بالصيغة النهائية للاختبار وتطبيقه على العينة

الاساسية المتكونة من (٣٠٠) طفلا طفلة وبعد معالجة البيانات احصائيا توصلت الباحثة الى وجود وعي مروري لدى اطفال الروضة. (حسين، الخفاف، ٢٠٢٤: ٢٧)

مجالات الإفادة من الدراسات السابقة :

١. اتاحت بعض الدراسات السابقة التعرف على الاطار النظري الامر الذي ساعد الباحثة في بلورة مشكلة البحث وابراز اهميته والبدء من حيث ما انتهى الاخرون.

٢. اختيار مجالات الوعي المروري التي تناسب المستوى العمري لطفل الروضة.

٣. تعد الدراسات السابقة معيارا تكون من خلال معرفة الباحثة واضافتها العلمية في موضوع بحثها.

٤. استخدام الاساليب الاحصائية المناسبة.

منهجية البحث وإجراءاته

المنهج المتبع: اعتمدت الباحثة في بحثها على المنهج المقارن حيث يعرفه (السيد،٢٠١٦) بأنه: "الأسلوب الذي يقوم على المقارنة المنظمة بين ظاهرتين أو أكثر في مجتمعات مختلفة أو في فترات زمنية متباينة، بهدف تحديد أوجه التشابه والاختلاف للوصول إلى تعميمات علمية تسهم في فهم وتطوير الظواهر المدروسة." (السيد،٢٠١٦: ١٧٨)

مجتمع البحث: يعني "جميع مفردات الظاهرة التي يدرسها الباحث، أو هو جميع الأفراد أو الأشخاص أو الأشياء الذين يكونون موضوع مشكلة البحث" (عبيدات واخرون،٢٠١١ : ٩٦) ويتكون مجتمع البحث الحالي من اطفال الرياض الحكومية والاهلية التابعة لمركز مدينة الموصل / المديرية العامة لتربية نينوى / للعام الدراسي (٢٠٢٤، ٢٠٢٥) ممن هم بعمر (٥) سنـوات (مرحلة التمهيدي) من كلا الجنسين (ذكور، اناث).

عينة البحث: هي "مجموعة جزئية من المجتمع الإحصائي يتم جمع البيانات من خلالها مباشرة وينبغي ان تكون العينة ممثلة للمجتمع، وان يكون حجمها مناسباً، و يتم اختيارها بطريقة عشوائية" (النجار، ٢٠١٥ : ١١٥)، اختارت الباحثة عينة عشوائية بلغت (٢٠٠) طفلا وطفلة من مجموع (١٠) روضات من الرياض الحكومية من أطفال الصف التمهيدي أذ تم اختيار (٢٠) طفلا وطفلة

بواقع (١٠) اطفال من الذكور و (١٠) طفلة من الاناث من كل روضة، كما اختارت عينة عشوائية بلغت (٢٠٠) طفلا وطفلة من مجموع (١٠) روضات من الرياض الاهلية من أطفال الصف التمهيدي أذ تم اختيار (٢٠) طفلا وطفلة بواقع (١٠) اطفال من الذكور و (١٠) طفلة من الاناث من كل روضة وبذلك اصبح عدد العينة (٤٠٠) طفلا وطفلة من أطفال الرياض الحكومية والاهلية،

اختبار الوعي المروري لأطفال الروضة

لما كان البحث الحالي يهدف الى قياس الوعي المروري ونظرا لعدم توفر اختبار يتناسب مع البيئة العراقية، فقد تطلب من الباحثة القيام ببناء اختبار للوعي المروري.

خطوات بناء اختبار الوعي المروري

اولاً: تحديد محتوى الاختبار: يتضمن تحديد المحتوى ما يأتي:

تحديد مفهوم الوعي المروري: حيث قامت الباحثة بتعريف الوعي المروري نظريا بأنه "توعية الطفل بآداب الطريق وابعاده من المركبة والطريق والارشارات والبشر وكيفية التعامل معها مما يعمل على تجنب الطفل الحوادث المرورية المختلفة".

تحديد مكونات وابعاد الوعي المروري للاختبار: من خلال الادبيات والدراسات السابقة، وبعد اخذ اراء الخبراء والمحكمين، تم اختيار ثلاث مجالات للوعي المروري تتناسب مع الفئة العمرية للبحث ويتم توضيح هذه المجالات الثلاثة كالتالي:

١. العنصر البشري: وهو العنصر الرئيس والأول المكون للحادث المروري ويشمل (السائق والراكب والمشاة).

٢. الطريق: وهو العنصر الثاني المكون للحادث المروري والطريق ويشمل (المسرح الذي تجري عليه الحركة اليومية لنقل الأشخاص والبضائع).

٣. المركبة: وهي العنصر الثالث المكون للحادث المروري وتشمل (السيارات الصغيرة والشاحنات والحافلات والجرارات ومعدات الأشغال العامة والدراجات النارية والسيارات القاطرة والمقطورة والدراجات العادية) (الكندي، ٢٠٠٩ : ٨).

١. **صياغة الفقرات:** قامت الباحثة بصياغة (٢٧) فقرة موزعة على مجالات الوعي المروري يتكون كل مجال من (٩) فقرات، يتم الاجابة عليها من قبل أطفال الروضة.

٢. **تصحيح اختبار الوعي المروري:** وهو الحصول على الدرجة الكلية للإجابة على فقرات اختبار الوعي المروري من خلال جمع الدرجات التي يحصل عليها كل طفل لجميع الفقرات حيث تم تصحيح درجة الطفل من (٠-١) وبلغ الوسط الفرضي (١٣,٥) وبلغت اعلى درجة للاختبار (٢٧) واقل درجة (٠).

ثانياً: التحليل المنطقي لفقرات اختبار الوعي المروري: لقد قامت الباحثة بعرض الاختبار مع تعليماته بصيغته الاولية والمتكون من (٢٧) فقرة على (١٠) من الخبراء والمحكمين في مجال العلوم النفسية والتربوية وذلك لإبداء أراءهم في مدى ملائمة التعريف لمتغير البحث الحالي، ومدى صلاحية الفقرات، والتعديلات اللازمة (حذف، اضافة، تعديل)، وبعد الاطلاع على اراء المحكمين على الاختبار اعتمدت الباحثة نسبة اتفاق ٩٠% بين المحكمين معياراً للدلالة على الصدق الظاهري للمقياس، وفي ضوء ذلك تم قبول جميع الفقرات مع اجراء تعديلات طفيفة على بعض الفقرات.

التحليل الاحصائي لفقرات المقياس: يتضمن التحليل الاحصائي لفقرات الاختبار

١. **حساب تمييز الفقرات**

إنَّ الهدف من تحليل الفقرات هو الحصول على بيانات يتم عن طريقها حساب القوة التميزية ودرجة الصعوبة لفقرات الاختبار، وتوضح القوة التميزية للفقرات مدى قدرتها التمييز بين المتميزين في الصفة التي يقيسها الاختبار وبين الأفراد الضعفاء بتلك الصفة ومن ثم فهي تعمل على ابقاء الفقرات الجيدة وحسب اختبار الوعي المروري الأطفال الروضة المتكون من (٢٧) فقرة على عينة التحليل الاحصائي البالغة (٤٠٠) طفلا وطفلة ولكلا الجنسين بالتساوي اختيروا عشوائيا من مجتمع البحث، ثم حسبت الدرجة الكلية لكل استمارة وأجري اختبار التمييز الإحصائي للفقرات باستخدام اختبار (ت) لعينتين مستقلتين (المجموعة العليا والمجموعة الدنيا)، حيث بلغ عدد أفراد كل مجموعة (٣٦) طفلا وطفلة وكانت القيمة الجدولية لـ (ت) عند مستوى دلالة (٠.٠٥) ودرجات

حرية (٧٠) تساوي (١.٩٩٦) وبمقارنة القيم المحسوبة لـ (ت) مع القيمة الجدولية تبين أن جميع القيم المحسوبة كانت أكبر من (١.٩٩٦)، مما يدل على أن جميع الفقرات تمتاز بقدرتها على التمييز بين الأفراد ذوي الدرجات العليا والدنيا، وبذلك تُعد جميع الفقرات مميزة إحصائيًا عند مستوى دلالة (٠.٠٥).

علاقة الفقرة بالدرجة الكلية

يقصد به حساب درجة كل فقرة مع الدرجة الكلية للمجال الذي تنتمي اليه لكل فرد من أفراد العينة وهذا يعطي مؤشر على الاتساق الداخلي للاختبار لأنها تشير إلى تجانس فقرات الاختبار في قياس الظاهرة السلوكية، واستخدمت الباحثة هذا الأسلوب لمعرفة معامل الارتباط بين درجة كل فقرة مع الدرجة الكلية للمجال الذي تنتمي اليه وذلك لغرض التأكد من صحة اختبار الوعي المروري في كل مجال تم اعتماد الدرجة الكلية للمجال محكا داخليا وبعد استخدام الاختبار التائي لعينتين مستقلتين بين درجة كل فقرة من فقرات اختبار الوعي المروري تبين أن جميع فقرات اختبار الوعي المروري ومجالاته دالة إحصائيا عند مستوى دلالة (٠,٠٥) والقيمة الجدولية (١.٩٦٠) و درجة حرية (١٣٣) وهذا يعد مؤشر على أن جميع فقرات الاختبار تعبر عن مجالاتها وان الفقرة تقيس المفهوم نفسه الذي تقيسه الدرجة الكلية.

رابعاً: الخصائص السيكومترية للاختبار

الصدق

وللتحقق من صدق الاختبار اعتمدت الباحثة على مؤشرين للصدق وهما على النحو الاتي

أ- الصدق الظاهري: وهو "المظهر العام للمقياس من حيث نوع المفردات وكيفيّة صياغتها ومدى وضوحها وتعليماته ودقّته وما تتمتّع به من موضوعية" (المياحي ، ٢٠١١: ١٣٨).

ثم قامت الباحثة بعرض الاختبار مع تعليماته بصيغته الاولية والمتكون من (٢٧) فقرة على (١٠) من الخبراء والمحكمين في مجال العلوم النفسية والتربوية وذلك لإبداء أراءهم في مدى ملائمة التعريف لمتغير البحث الحالي، ومدى صلاحية الفقرات، والتعديلات اللازمة (حذف، اضافة،

تعديل)، وبعد الاطلاع على اراء المحكمين على الاختبار اعتمدت الباحثة نسبة اتفاق ٩٠% بين المحكمين معياراً للدلالة على الصدق الظاهري للمقياس، وفي ضوء ذلك تم قبول جميع الفقرات مع اجراء تعديلات طفيفة على بعض الفقرات.

ب-صدق البناء: تم التحقق من صدق البناء من خلال الاعتماد على عدة مؤشرات هما تمييز الفقرات وارتباط درجة الفقرة بالدرجة الكلية للاختبار وارتباط درجة الفقرة بالدرجة الكلية للمجال الذي تنتمي اليه.

١. **الثبات:** يشير الثبات "إلى الاتساق في النتائج أي أنه إذا كرر الباحث المقياس وحصل على ذات النتائج فإن ذلك يدل على الثبات أو وجود معامل ارتباط يمكن قياسها" (عقيل،٢٠١٠: ٣٠٦) وللتحقق من ثبات الاختبار قامت الباحثة باستخدام معادلة كيودر- ريتشاردسون (٢٠) لحساب الثبات، وبلغ معامل الثبات (٠,٨٢) وهو معامل ثبات عالي وجيد.

الوصف العام للاختبار: تكون الاختبار من ثلاث مجالات للوعي المروري (المركبة، العنصر البشري، الطريق) وتضمن (٢٧) سؤالا موزعا على المجالات بالتساوي، وقد تم تصحيح درجة الطفل من (٠-١) والدرجة النهاية للطفل هي مجموع درجات المجالات معا.

خامسا: الوسائـــل الاحصائية: حيث استخدمت الباحثة الوسائل الاحصائية الاتية :

(الاختبار التائي لعينة واحدة، الاختبار التائي لعينتين مستقلتين، الاختبار التائي لدلالة معامل الارتباط، معامل ارتباط بيرسون، معادلة كيودر- ريتشاردسون (٢٠))

النتائج ومناقشتها وتفسيرها

الهدف الأول : التعرف على مستوى الوعي المروري لدى أطفال الروضة.

للتعرف على مستوى الوعي المروري لدى أطفال الروضة استخدمت الباحثة الاختبار التائي لعينة واحدة بهدف معرفة دلالة الفرق بين متوسط درجات العينة والمتوسط الفرضي لاختبار الوعي المروري لأطفال الروضة حيث كانت النتائج كما هو موضح في الجدول (١)

جدول (١)

نتائج الاختبار التائي لعينة واحدة لقياس مستوى الوعي المروري للعينة الكلية

العدد	المتوسط الحسابي	المتوسط الافتراضي	الانحراف المعياري	القيمة التائية		الدلالة
				المحسوبة	الجدولية	
٤٠٠	١٨.٨٣٧٥	١٣.٥	٤.٢٤٨٠٨	٢٥.١٢٩	١.٩٦٠	يوجد فرق دال

يتضح من الجدول (١) أن المتوسط الحسابي للعينة الكلية هو (١٨.٨٣٧٥) ، بينما جاء الانحراف المعياري (٤.٢٤٨٠٨) وبعد تطبيق معادلة الاختبار التائي لعينة واحدة على المتوسطات والانحرافات السابقة كانت القيمة التائية المحسوبة (٢٥.١٢٩)، وكانت اكبر من القيمة التائية الجدولية والبالغة (١,٩٦) مما يشير ذلك الى وجود فروق بين متوسط درجات العينة والمتوسط الفرضي للاختبار وهذا الفرق لمصلحة متوسط درجات العينة وهذا يشير الى ان اطفال الروضة يمتلكون معلومات عن الوعي المروري ترى الباحثة ان أطفال الروضة يتوفر لديهم وعي مروري وذلك بسبب تعرضهم للخبرات المتنوعة من قبل الوالدين او من قبل المعلمة واتفقت نتائج البحث مع نتائج امين (٢٠١٥) ونتائج خير الدين (٢٠١٧) ونتائج حسين والخفاف (٢٠٢٤).

الهدف الثاني:- التعرف على دلالة الفروق بين الأطفال في الوعي المروي تبعا لمتغير نوع الدراسة (حكومي، اهلي).

للتعرف على دلالة الفروق بين الاطفال في الوعي المروري تبعا لمتغير نوع الروضة (حكومي، اهلي) استخدمت الباحثة الاختبار التائي لعينتين مستقلتين حيث كانت كما موضحة في الجدول (٢)

مجلة الدراسات المستدامة
P-ISSN(Print) : 2663-2284
E-ISSN(online): 2663-7413
السنة (٨) المجلد (٨) العدد (٢) نيسان. لسنة ٢٠٢٦م -١٤٤٧هـ

جدول (٢)

نتائج الاختبار التائي لعينتين مستقلتين لدلالة الفرق في مستوى الوعي المروري وفق متغير نوع الروضة

نوع الروضة	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	القيمة التائية		الدلالة
				المحسوبة	الجدولية	
حكومي	٢٠٠	١٨.٢٢٠٠	٤.١٠٠٦٩	٢.٩٣٥	١.٩٦٠	يوجد فرق دال لصالح الأهلي
أهلي	٢٠٠	١٩.٤٥٥٠	٤.٣١٢٨٩			

يتضح من الجدول (١) أن القيمة التائية المحسوبة والبالغة (**٢.٩٣٥**) أكبر من القيمة التائية الجدولية البالغة (١.٩٦٠) مما يعني ذلك وجود فروق ذات دلالة احصائية بين متوسطي درجات الأطفال على اختبار الوعي المروري تبعا لمتغير نوع الروضة وهذا يشير الى انه يوجد فرق بين الرياض الاهلية والرياض الحكومية في توفر الوعي المروري ولصالح الرياض الاهلية حيث ترى الباحثة ان أطفال الرياض الاهلية يتعرضون لخبرات ومواقف داخل الروضة اكثر من الخبرات التي يتعرض لها الأطفال في الرياض الحكومية لذلك فهم يتفوقون على الأطفال في الرياض الحكومية في الوعي المروري.

الهدف الثالث: التعرف على دلالة الفروق بين الأطفال في الوعي المروي تبعا لمتغير الجنس (ذكور، وإناث).

للتعرف على الوعي المروري لدى الأطفال تبعا لمتغير الجنس (ذكور، واناث) استخدمت الباحثة الاختبار التائي لعينتين مستقلتين حيث كانت كما موضحة في الجدول (٣)

جدول (٣)

نتائج الاختبار التائي لعينتين مستقلتين لدلالة الفرق في مستوى الوعي المروري وفق متغير الجنس

الجنس	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	القيمة التائية		الدلالة
				المحسوبة	الجدولية	
ذكور	٢٠٠	١٨.٩٦٥٠	٤.٥٣٨٣٧	٠.٦٠٠	١.٩٦٠	لا يوجد فرق دال
إناث	٢٠٠	١٨.٧١٠٠	٣.٩٤٣٨١			

يتضح من الجدول (٣) أن القيمة التائية المحسوبة والبالغة (٠.٦٠٠) أقل من القيمة التائية الجدولية البالغة (١.٩٦٠) مما يعني ذلك عدم وجود فروق ذات دلالة احصائية بين متوسطي درجات الأطفال على اختبار الوعي المروري تبعا لمتغير الجنس وهذا يشير الى انه لا يوجد فرق بين الذكور والاناث في توفر الوعي المروري حيث ترى الباحثة ان الذكور والاناث يتعرضون لنفس الخبرات والمواقف التي توفر لهم معلومات عن الوعي المروري بذلك لا يوجد فروق بينهم واتفقت نتائج البحث مع نتائج دراسة (خير الدين، ٢٠١٧).

تفسير النتائج

من خلال المؤشرات الإحصائية وتحليل إجابات الأطفال على اختبار الوعي المروري، توصلت الباحثة إلى أن أطفال الروضة يمتلكون مستوىً مقبولًا من الوعي المروري. ويُعزى ذلك إلى قدرتهم على استيعاب المفاهيم الأساسية المرتبطة بقواعد السلامة المرورية، مما يساعدهم على التعامل مع المواقف أو المشكلات التي قد يواجهونها أثناء عبور الشارع أو السير في الطريق أو التعامل مع المركبات. كما تشير النتائج إلى أن الأطفال يوظفون ما لديهم من معرفة وخبرة سابقة لربطها بالمواقف الجديدة، الأمر الذي يسهم في تنمية قدرتهم على إيجاد حلول مناسبة وسليمة في المواقف المرورية المختلفة، فضلا عن ذلك فقد اشارت نتائج البحث بعدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في هذه الخاصية وفقا لمتغير الجنس (ذكور واناث) بينما إشارات النتائج الى وجود فروق ذات دلالة إحصائية في هذه الخاصية وفقا لمتغير نوع الروضة حكومي او اهلي .

الاستنتاجات

في ضوء نتائج البحث التي توصلت اليها الباحثة يمكن استنتاج ما يأتي:

١- توافر الوعي المروري لدى أطفال الروضة.

٢- وجود فروق بين الأطفال في الوعي المروي تبعا لمتغير انوع الروضة (حكومي، اهلي).

٣- عدم وجود فروق بين الأطفال في الوعي المروي تبعا لمتغير الجنس (ذكور، وإناث).

التوصيـات

في ضوء نتائج البحث، توصي الباحثة بما يأتي:

١. ضرورة أن يأخذ واضعو المناهج في وزارة التربية بنظر الاعتبار تضمين محتوى منهج رياض الأطفال أنشطةً متنوعة تهدف إلى تنمية الوعي المروري لدى الطفل بشكل ممتع ومناسب لمرحلة الطفولة المبكرة.

٢. إقامة دورات تدريبية مستمرة لمعلمات رياض الأطفال من قبل مديريات التربية لتدريبهن على أساليب قياس وتنمية الوعي المروري لدى الأطفال بطرق تربوية فعّالة.

٣. تعزيز ثقافة الوعي المروري من خلال إعداد برامج إعلامية موجهة للأطفال تُبث عبر وسائل الإعلام المختلفة لتغرس فيهم قيم السلامة المرورية.

٤. تشجيع الأدباء والكتّاب المتخصصين بأدب الطفل على تأليف قصص تربوية تتناول موضوعات الوعي المروري بطريقة محببة ومناسبة لخصائص الطفل العمرية، مثل كيفية عبور الشارع والتعامل مع المركبات.

المقترحات

استكمالاً للبحث الحالي، تقترح الباحثة إجراء الدراسات الآتية:

١. بناء برنامج تدريبي متخصص يهدف إلى تنمية الوعي المروري لدى أطفال الروضة باستخدام الأنشطة التعليمية والوسائل التفاعلية.

٢. تطبيق استراتيجية "إشارات المرور التعليمية" على شكل مواقف واقعية تحاكي بيئة الطريق لتعليم الأطفال كيفية التعامل الآمن مع المركبات والمخاطر المرورية.

٣. إجراء دراسة تطورية تهدف إلى تتبع مستويات الوعي المروري لدى الأطفال ضمن الفئة العمرية (٤–٨) سنوات لمعرفة تطوره عبر المراحل المختلفة.

المصادر

١. ابراهيم، نشوى عثمان وعبد الحميد خميس محمد و غبيش ناصر فؤاد (٢٠٢١): فعالية استراتيجية القبعات الست في تنمية الوعي بقواعد وآداب المرور لدى اطفال الروضة ذوي صعوبات التعلم، **مجلة التربية وثقافة لطفل**، كلية التربية للطفولة المبكرة، جامعة المنيا، المجلد (١٩)، العدد (٤).

٢. امين، عبير صديق (٢٠١٥): فاعلية برنامج أنشطة متكاملة في تنمية الوعي المروري لدى طفل الروضة، **مجلة الطفولة والعربية**، العدد (٢٤)، الجزء الثالث، السنة السابعة.

٣. البقمي، درزي بن فيحان (٢٠١٢): المفاهيم المتضمنة في كتب التربية الوطنية والمدنية والمهنية في المرحلة الاساسية في الاردن، عمان، **مجلة العلوم الانسانية العربية**، المجلد (٢)، العدد (١).

٤. حسين، رسل علي و الخفاف ايمان عباس (٢٠٢٤): الوعي المروري لدى طفل الروضة، **مجلة كلية التربية الاساسية**، المجلد (٣٠) العدد (١٢٦).

٥. الحصينان، عامر سالم (٢٠٢٣): دور الاعلام الامني في نشر الوعي والثقافة المرورية، **المجلة المصرية لبحوث الراي العام**، المجلد الثاني والعشرون، العدد (٢).

٦. خضور، اديب محمد (٢٠٠٨): التوعية المرورية العربية، **مركز الدراسات والبحوث**، جامعة نايف للعلوم الامنية، الرياض.

٧. خير الدين، هيام محمد (٢٠١٧): اثر استخدام الموديولات التعليمية في تنمية بعض المفاهيم المرورية لدى أطفال الروضة، **مجلة كلية التربية**، القاهرة، العدد (٢).

٨. رمضان، صلاح (٢٠٠٩)، الوعي المروري ودوره في المجتمع، **صحيفة الأضواء**، البصرة.

٩. الزياني، سعاد محمد (٢٠٠٤): **الصحافة المكتوبة والتوعية المرورية**، رسالة ماجستير (غير منشورة، جامعة البليدة، كلية الاداب.

١٠. السيد، محمد عبد الحميد (٢٠١٦) : مناهج البحث في التربية وعلم النفس، ط٣، دار الفكر العربي، القاهرة.

١١. السيد، مريم احمد (٢٠١٤): الرسالة الاعلامية للتوعية والسلامة المرورية في المناهج الاردنية ، عمادة البحث العلمي، **مجلة العلوم الانسانية**، المجلد (١٥)، العدد(٤).

١٢. صدارتي، ام كلثوم (٢٠١٥): فاعلية برنامج انشطة متكاملة في تنمية الوعي المروري لدى طفل الروضة ، القاهرة، **مجلة الطفولة والتربية**، مجلد (٧)، العدد (٣٣).

١٣. العيسيري، عامر محمد (٢٠٠٧): **مدى كفاية التوعية المرورية في المدارس العمانية**، الادارة العامة للمرور، عمان.

١٤. العاني، حنان عبد الحميد (٢٠٠٨): فاعلية برنامج تدريبي في اشباع الحاجات النفسية لأطفال الروضة، **مجلة العلوم النفسية والتربوية**، المجلد(٩)، العدد (٤).

١٥. عبد الرحمن، شداد (٢٠٠٨) **دور برامج وحملات التوعية المرورية في زيادة الوعي المروري لدى السائقين**، (رسالة ماجستير غير منشورة) ، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، الجزائر.

١٦. عبيدات ،كايد عبد الحق ، عدس عبد الرحمن (٢٠١١): **البحث العلمي (مفهومه _ادواته – أساليبه)**، دار الفكر، عمان.

١٧. عقيل، حسين عقيل (٢٠١٠): **خطوات البحث العلمي من تحديد المشكلة إلى تفسير النتيجة** ، دار ابن كثير.

١٨. الغامدي، فوزية خميس وامين، عبير صديق (٢٠١٥): فاعلية برنامج متكامل في تنمية الوعي المروري لدى الأطفال ذوي الاعاقة العقلية، **مجلة العلوم التربوية**، كلية الدراسات العليا للتربية، جامعة القاهرة، العدد (٣)، المجلد (٢٣).

١٩. قدري، امينة (٢٠١٩): **واقع التربية المرورية في مرحلة التعليم المتوسط** ، (رسالة ماجستير غير منشورة)، جامعة العربي التبسي، كلية التربية، قسم علم الاجتماع.

٢٠. الكندي، عادل بن محمد (٢٠٠٩): **التعلم والسلامة المرورية**، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، السعودية، الجزء الاول.

٢١. محمد، سعد الدين (٢٠٠٦): التربية المرورية في التعليم ، مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، **مركز الدراسات والبحوث**، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض.

٢٢. مرسي، محمد مرسي (٢٠٠٤) الوعي المروري لدى طفل الروضة، **المجلة العربية للدراسات الامنية والتدريب**، المجلد (١٩) العدد(٣٨).

٢٣. المياحي ، جعفر عبد الكاظم (٢٠١١): **القياس النفسي والتقويم التربوي**، ط ١١، دار الكنوز والمعرفة، عمان– الأردن.

٢٤. النجار، نبيل جمعة صالح. (٢٠١٥): **الاحصاء التحليلي مع تطبيقات برمجية SPSS**، ط ١، عمان– الأردن : دار الحامد للنشر والتوزيع.

٢٥. الهزاع، عبد العزيز بن ناصر (٢٠٠٤): **برنامج مدارس تعليم السيارات ودورها في زيادة الوعي المروري**، دراسة تطبيقية على مدار السياقة بمدينة الرياض) ،(رسالة ماجستير غير منشورة)، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية.

٢٦. وزارة التربية(١٩٩٤): **نظام رياض الأطفال**، ط١، المديرية العامة للتعليم العام، العراق.

27. Bandura, A. (1986). **Social Foundations of Thought and Actio**n: A Social Cognitive Theory. Prentice–Hall.

28. Carlyn, M. & Anna, D. (2010). **Parents as role models in road safety**, Monash University, accidevd research center.

29. Icek Ajzen (1991). The Theory of Planned Behavior. Organizational Behavior and Human Decision Processes, 50(2).

30. Piaget, J. & Inhelder, B. (1972). **The Psychology of the Child**. New York: Basic Books..