

فاعلية برنامج متكامل في تنمية الوعي المروري
لدى الأطفال ذوي الإعاقة العقلية

إعداد

أ.م.د/عبير صديق أمين

د/ فوزية خميس الغامدي

أستاذ مناهج وبرامج الطفل المشارك

أستاذ المناهج وطرق التدريس المساعد كلية

كلية التربية - جامعة الباحة

التربية - جامعة الباحة

يتقدم الباحثان بكل الشكر والتقدير لعمادة البحث العلمي
بجامعة الباحة على دعم البحث، وإثراء مجال البحث العلمي
بكل ما هو جديد والمساهمة في تطوير العملية التعليمية.

فاعلية برنامج متكامل في تنمية الوعي المروري لدى الأطفال ذوي الإعاقة العقلية

د/ فوزية خميس الغامدى وأ.م.د/ عبير صديق أمين

أولاً- الإطار العام للبحث:

إن لغة الأرقام حين تتطرق عن الحوادث المرورية وخاصة ضحاياها من الأطفال تذهل السامع وتحير العقل، مأسى بكل ما للكلمة من معنى، إرسال الأطفال الصغار دون مرافق إلى المدرسة أو السوق، الأطفال يعبرون الطريق من مكان إلى آخر في الشارع دون مرافق، الأطفال يلعبون في الشارع دون مرافق. فحوادث السيارات تقتل سنويا ما يفوق ٣٠٠ ألف إنسان على مستوى العالم، وتصيب ١٠-١٥ مليون إنسان، ونصيب الأطفال من هذه الأرقام ١٠% (محمد مرسى، ٢٠٠٣: ٢)، وقد احتلت المملكة العربية السعودية المرتبة الأولى في نسب حوادث المرور، حيث إن معدل الوفيات في حوادث الطرق في السعودية ١٧ شخصاً يومياً، أي شخص كل ٤٠ دقيقة، كما بلغ عدد المصابين أكثر من ٦٨ ألفاً سنوياً، وزادت الخسائر المادية على ١٣ مليار ريال في السنة. وقد أشارت نتائج عصام حسن كوثر خالد، منصور الشعبي، ياسر الخطيب (٢٠١٤)، إلى أن ٥٧% من قتلى الحوادث المرورية في المملكة من منسوبي التربية والتعليم. وأكدت الدراسة أن ٣٥ في المائة من القتلى من المعلمين والمعلمات، بينما وصلت نسبة القتلى من الطلاب إلى ٢٢ في المائة. (عصام حسن وآخرون، ٢٠١٤)، وأن نصيب الأطفال ما دون الـ ١٣ سنة وصل إلى ٢٠ في المائة من ضحايا الحوادث المرورية حسب إحصائيات وزارة الداخلية. (سعود الناصر، ٢٠١٢)

ويرجع ذلك إلى جملة من الأسباب منها: قلة الوعي المروري للأطفال وضعف العناية والرقابة من قبل الأهل والمدرسة، وعدم تفيد 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 إدراك الكبار للخصائص النفسية والجسدية للأطفال لها دور في ذلك، لا بد من التنسيق الجيد ما بين المدارس والأجهزة المرورية المعنية.

ومن هنا تتحدد مسئولية الأسرة تجاه الأطفال فالأسرة تلعب دوراً كبيراً وفاعلاً للإسهام في الحد من الحوادث المرورية لدى الأطفال من خلال زرع مفاهيم السلوك الأمني لدى الأطفال، وتعريفهم بأهمية حماية أنفسهم من الحوادث المرورية، وتوعيتهم بضرورة الالتزام بأنظمة المرور وقواعد السلامة المرورية، وتبصيرهم 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)

والأطفال ذوو الاحتياجات الخاصة عامة والمعاقين عقليا بصفة خاصة لهم الحق في الحصول على الفرص التعليمية المتاحة لجميع الأطفال الآخرين، وهذا ما تنص عليه حقوق الطفل في الدساتير والتشريعات في معظم الدول، ويتطلب ذلك من القائمين على رعاية وتعليم الأطفال ذوي الاحتياجات الخاصة عامة إعداد البرامج التربوية المبنية على أسس علمية ونفسية، ووفقاً لنظريات التعليم وفي ضوء خصائص النمو والاحتياجات الخاصة بالأطفال من جانب ومتطلبات المجتمع الذي يعيشون فيه من جانب آخر لإعداد الأطفال للحياة والاندماج في المجتمع بصورة ناجحة وفعالة، والاستفادة من قدراتهم بشكل مثمر.

وبالنظر إلى المناهج والمقررات الدراسية للأطفال المعاقين عقليا في مدارس التربية الفكرية بصفة عامة نجد أن إكساب المعاقين عقليا مهارات السلامة هو أحد أهداف مدارس وفصول التربية الفكرية ولكنها غير كافية للمحافظة على هؤلاء الأطفال وإكسابهم أبعاد الوعي والسلامة المرورية للحفاظ عليهم من التعرض للحوادث المرورية.

فالمدرسة ومن ثم الروضة أولاً 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 ويطبّقها 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 الصّح من الخطأ، وبأسلوب يتناسب مع أعمارهم وتبدأ كثافة المعلومات بالتصاعد كلما تقدم في مراحل التعليم، لأنّ الطفل تتربّخ في أذنه المعلومات وتبقى حاضرة لديه في كل موقف، حتى يكبر وهو يعيها جيداً، وبالتالي ضمان تطبيقها على الواقع عندما يقود سيارته.

ومما يجدر الإشارة إليه هو احتفال مدارس العاديين، ومدارس أو فصول التربية الفكرية، رياض الأطفال كل عام بالمشاركة مع إدارات المرور على مستوى المملكة بأسبوع المرور سنوياً، ولكن يبقى مجرد احتفال بعيداً عن إكساب الطفل عامة والمعاق عقلياً بصفة خاصة أبعاد الوعي المروري، لذا يهتم البحث الحالي بدراسة فاعلية برنامج أنشطة متكاملة في تنمية الوعي المروري لدى الأطفال المعاقين عقلياً.

مشكلة البحث:

نظراً لزيادة عدد الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، الأمر الذي يترتب عليه زيادة عدد الإصابات والوفيات عامة، وخاصة تلك المتعلقة بالأطفال، وهذا ما أكدته أدبيات البحث، وإذا كان الطفل من الفئات المعرضة للحوادث المرورية فإنّ الطفل المعاق عقلياً أكثر احتمالية للتعرض لتلك الحوادث، ويرجع ذلك إلى عدة أسباب منها: قصور الوعي المروري لدى هذه الفئة، ضعف القدرة على الاستجابة بسرعة نتيجة حدوث تغيير مفاجئ في الحركة والسرعة، وعدم قدرتهم على التنبؤ بعواقب أفعالهم، وعدم توفر المهارات البصرية الكافية والمناسبة لتجنب تلك المواقف.

فالأطفال الصغار ولا سيما المعاقين عقلياً أكثر عرضة لحوادث المرور من غيرهم حيث أنهم عادة ما يعبرون الطريق من الأماكن الخطرة أو يلعبون في المسارات المخصصة لسير المركبات غير متنبهين في أغلب الأحيان إلى خطورة حركة المرور عليهم. ويتمثل دور المدرسة والروضة في خلق الوعي المروري لدى الطفل المعاق عقلياً بتعليمه قواعد وآداب المرور. فالروضة هي الصرح الذي يتلقى فيه الطفل العلوم والتربية في 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 إليها والنزول منها والتصرف فيها أثناء سيرها)

أو استخدامه الطريق بصورة صحيحة بتفادي السلوكيات الخاطئة التي تعرضه للخطر سواء بعدم الانتباه أثناء العبور أو اللعب في أماكن غير مناسبة. وبالرغم من أهمية الروضة في هذا المجال، فقد لاحظت الباحثة من خلال الزيارات الميدانية لرياض الأطفال بمنطقة الباحة، واستطلاع رأي مجموعة من معلمي ومعلمات التربية الفكرية بالمنطقة وجود قصور في هذا المجال، مما يترتب عليه تعرض الأطفال للحوادث المرورية، على الرغم من مشاركة الروضات والمدارس على مستوى المملكة مع إدارات المرور بكل منطقة في الاحتفال سنويا بأسبوع المرور إلا انه يظل احتفالا غير كافي لإكساب طفل الروضة عامة والمعاق عقليا بصفة خاصة أبعاد الوعي المروري.

وقد أشارت الدراسات والبحوث في المجال إلى أهمية تنمية الوعي المروري لدى الطفل، مثل دراسة فوزية محمود النجاشي وحنان محمد نصار (٢٠٠٨) والتي أشارت إلى فاعلية استراتيجية مقترحة قائمة على الأنشطة في تنمية بعض السلوكيات المرورية لدى طفل الروضة، ودراسة دراسة سعاد أحمد الزياتي ٢٠٠٤ من إعداد برامج متنوعة ومناهج دراسية رسمية لتنمية الوعي المروري للأطفال خاصة في المدارس ورياض الأطفال. لتأثيرها الإيجابي على تنمية الوعي المروري 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 الآمنة لعبور المشاة لدى الأطفال، ودراسة محمد مرسى محمد (٢٠٠٣) والتي 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 الجندی (٢٠٠٣) والتي أشارت غلى فاعلية برنامج مقترح في تنمية الوعي المروري لدى طفل الروضة. دراسة Duperrex O., 2002 حيث أوضحت نتائجها أن برامج التربية الأمانية للمشاة أمكنها تنقيف الأطفال وتغيير سلوكياتهم الخاطئة الملحوظة في عبور الطريق، كما أشارت دراسة Budd J.M., and La Grow ,S.J., 2000 إلى فاعلية نموذج (إنسان آلي) في تعلم المفاهيم البيئية ومهارات وقدرات عبور الطريق لدى الأطفال.

ومما سبق يتضح اهتمام الدراسات السابقة بأحد محاور الوعي المروري وهو السلوكيات لدى الطفل العادي وقلة البحوث (في حدود علم الباحثة) في مجال الوعي المروري لدى المعاقين عقليا القابلين للتعليم، لذا وانطلاقا من أهمية ودور الروضة في

تنمية الوعي المرورى لدى الأطفال، وإذا كان التعليم في الصغر كالنقش على الحجر، واهتماما بالسلامة المرورية للأطفال في هذه المرحلة، ومواصلة الاهتمام بفئات ذوى الاحتياجات الخاصة بالمملكة العربية السعودية يهتم البحث الحالى بدراسة فاعلية برنامج أنشطة متكاملة في تنمية الوعي المرورى لدى طفل الروضة المعاق عقليا.

تساؤلات البحث:

يحاول البحث الحالى الإجابة عن التساؤلات الآتية:

١- ما التصور المقترح لبرنامج الأنشطة المتكاملة لتنمية الوعي المرورى لدى طفل الروضة المعاق عقليا؟

٢- ما فاعلية برنامج الأنشطة المتكاملة في تنمية الوعي المرورى لدى طفل الروضة المعاق عقليا؟

أهداف البحث:

يهدف البحث الحالى إلى:

١- تصميم مقياس الوعي المرورى المصور للمعاقين عقليا القابلين للتعليم في رياض الأطفال

٢- تصميم بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للمعاقين عقليا القابلين للتعليم في رياض الأطفال.

٣- تصميم بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للمعاقين عقليا القابلين للتعليم خارج الروضة.

٤- تصميم برنامج أنشطة متكاملة لتنمية الوعي المرورى لدى للمعاقين عقليا القابلين للتعليم في رياض الأطفال.

٥- تحديد فاعلية برنامج الأنشطة المتكاملة في تنمية الوعي المرورى لدى للمعاقين عقليا القابلين للتعليم في رياض الأطفال.

أهمية البحث:

على المستوى النظري يتوقع أن يسهم البحث الحالى في إلقاء الضوء على المعاقين عقليا خصائصهم واحتياجاتهم، وأهمية الوعي المرورى في هذه المرحلة، ودور الروضة والأنشطة المتكاملة في تنمية الوعي المرورى لدي المعاقين عقليا، وأثر ذلك علي المحافظة على السلامة المرورية للمعاقين عقليا في مرحلة رياض الأطفال.

وعلى **المستوى التطبيقي** يتوقع أن يسهم البحث الحالي في إرشاد كل من يتعامل مع المعاقين عقليا في مرحلة ما قبل المدرسة إلى أهمية توفير مبادئ السلامة المرورية بصورة مستمرة للطفل المعاق عقليا في هذه المرحلة، وكيفية تنمية الوعي المروري بأبعاده المختلفة لدى الطفل المعاق عقليا 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، واتباع القياسين القبلي والبعدي لأطفال المجموعة التجريبية.

فروض البحث:

١- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على مقياس الوعي المروري المصور لصالح القياس البعدي.

٢- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعتين التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على بطاقة ملاحظة السلوك المروري داخل وخارج الروضة لصالح القياس البعدي.

أدوات البحث:

اعتمد البحث الحالي على الأدوات التالية:

- ١- مقياس استنفورد بنيه لقياس ذكاء الأطفال، الصورة الخامسة. (إعداد محمد طه عبد الموجود - ٢٠١١)
- ٢- مقياس الوعي المروري المصور لطفل الروضة المعاق عقليا. (إعداد الباحثة)
- ٣- بطاقة ملاحظة السلوك المروري للمعاقين عقليا داخل الروضة. (إعداد الباحثة)
- ٤- بطاقة ملاحظة السلوك المروري للمعاقين عقليا خارج الروضة. (إعداد الباحثة)
- ٥- برنامج أنشطة متكاملة. (إعداد الباحثة)

حدود البحث:

يلتزم البحث الحالي بالحدود الآتية:

- ١- **الحدود البشرية:** تشتمل عينة البحث على (١٠) أطفال تتراوح أعمارهم العقلية بين (٤-٦) سنوات.

٢- **الحدود الجغرافية:** تم تطبيق الدراسة الميدانية في مدرسة التربية الفكرية بالجوفاء للبنات بمنطقة الباحة التابعة لإدارة الباحة التعليمية بالمملكة العربية السعودية.

٣- **الحدود الزمنية:** تم تطبيق الدراسة الميدانية على مدى (١٠) أسابيع من الفصل الدراسي الثاني خلال العام الدراسي ١٤٣٥ / ١٤٣٦

مصطلحات البحث:

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

١- برنامج الأنشطة المتكاملة Comprehensive program:

يعرف برنامج الأنشطة المتكاملة إجرائياً 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 الوعي المروري لدى طفل الروضة".

٢- الوعي المروري Traffic awareness:

قدرة الطفل على معرفة وفهم وإدراك الجوانب المعرفية والوجدانية والمهارية المتصلة بمجال المرور من حيث المشاة، المركبات، الشوارع وقواعد كل منهم.

٣- المعاقين عقليا Mentally Handicapped Education Children:

يعرف المعاقون عقليا إجرائياً في هذا البحث بأنه "هم الأفراد الذين لديهم نقصاً في القدرة العقلية، ومعدل ذكائهم أقل من ٧٠ على اختبارات الذكاء، يصاحبه تلازم في قصور في عدد من المجالات، كالاتحاد على النفس، والاتصال، والحياة بالمنزل، والتوجيه الذاتي، والمهارات الشخصية والاجتماعية، واستخدام موارد المجتمع، والمهارات الأكاديمية والوظيفية، والعمل والراحة، والصحة والسلامة، ويحتاجون إلى برامج تعليمية خاصة للتعامل مع المجتمع والحياة بدون رقابة وبطريقة مناسبة".

ثانياً- الإطار النظري والدراسات السابقة:

المحور الأول- الإعاقة العقلية:

الإعاقة العقلية ليست مرضاً أو ميكروب.. إنما هو انحراف يتميز بالنقص في القدرة العقلية، ويختلف في درجته من فرد إلى آخر، وهو متأخر في نمو الذكاء أو القدرة العقلية عن معدلاتها الطبيعية، لذلك تعد الإعاقة ظاهرة اجتماعية خطيرة يتضح

أثرها في المجتمعات النامية، مما يعد خسارة بشرية ومادية للمجتمع، وعبئاً على كاهل الأسرة، ولذلك تزايد الاهتمام في الآونة الأخيرة بمشكلة الإعاقة العقلية. (بشرى إسماعيل، ٢٠٠٤: ٤١)

مفهوم الإعاقة العقلية:

يواجه الباحث في ميدان الإعاقة العقلية مشكلة تعدد المفاهيم التي يتناولها المتخصصون والعاملون في هذا الميدان، بل واستخدام المصطلح الواحد بمعانٍ مختلفة، ويمكن ملاحظة ذلك من خلال عرض التعريفات التالية:

التعريفات الطبية Medical Definitions:

وهي أقدم التعريفات وتعتمد على وصف السلوك للشخص المعاق عقلياً في علاقاته بإصابة عضوية أو عيب في جهازه العصبي المركزي، والتمتع بالأداء العقلي بطريقة أو بأخرى، بحيث يكون للإصابة تأثير على قدرة الفرد العقلية، وقد تكون الإصابة المسببة للإعاقة العقلية قد حدثت أثناء الطفولة وأثرت على الجهاز العصبي.

أ. **تعريف مارك جولد** Marc Gold, 1982: وهو الذي عرف الإعاقة العقلية بأنها: حالة يعجز فيها العقل عن الوصول إلى مستوى نمو الفرد العادي أو استكمال ذلك النمو، ويرى أن هذه الحالة تنشأ عن عيب أو نقص في الجهاز العصبي المركزي بحيث يكون للإصابة تأثير واضح على ذكاء الفرد.

ب. **تعريف جيرفيس** Jervis, 1952: حيث عرفها بأنها حالة توقف أو عدم استكمال النمو العقلي، نتيجة لمرض أو إصابة قبل سن المراهقة، أو يمون نتيجة لعوامل جنسية وهو تعريف أكثر وضوحاً من السابق. (محمد إبراهيم عبد الحميد، ١٩٩٩: ١٨) وذكر مانجال (Mangal, 2002): أن قانون الإعاقة العقلية في بريطانيا ينص على أن الإعاقة العقلية نمو متوقف لبعض خلايا المخ، تظهر هذه الحالة قبل سن الثامنة عشرة وتنشأ وراثية أو مرضية أو إصابات عضوية. (ملتقى العالم العربي لذوي الاحتياجات الخاصة - www.aljobran.net)

التعريفات السيكومترية Definitions Psychometric:

ظهر التعريف السيكومتري للإعاقة العقلية نتيجة للتطور الواضح في حركة القياس النفسي على يد بينيه في عام ١٩٠٥ Binet وما بعدها، بظهور مقياس ستانفورد بينيه للذكاء Stanford - Binet Intelligence Scale والذي ظهر نتيجة لعدد من التعديلات التي أجريت عليه في جامعة ستانفورد في الولايات المتحدة

(١٩١٦-١٩٦٠) وتم ظهور مقاييس أخرى للقدرة العقلية ومنها مقياس وكسلر للذكاء عام ١٩٤٩ Intelligence Scale Wechsler وغيرها من مقاييس القدرة العقلية، وقد اعتمد التعريف السيكمترى على نسبة الذكاء Intelligence Quotient (I.Q) كمحك تعريف الإعاقة العقلية، وقد اعتبر الأفراد الذين تقل نسبة ذكائهم عن ٧٥% معاقين عقليا. (فاروق الروسان، ١٩٩٨: ٧٤)

يرجع التصنيف حسب مرتبة الإعاقة العقلية استنادا الى النتائج القياسية لاختبارات الذكاء والدليل التشخيصى والإحصائي للاضطرابات العقلية IV-TR والتصنيف الدولى للأمراض والجمعية الأمريكية للتخلف العقلى وفئات الإعاقة العقلية جاءت كما يلي:

الفئة	IQ
التخلف العقلى العميق	أقل من ٢٠
التخلف العقلى الشديد	٢٠-٣٤
التخلف العقلى المعتدل	٣٥-٤٩
التخلف العقلى الخفيف	٥٠-٦٩
بطئ التعلم	٧٠-٨٤

(Mental Retardation Wikipedia , 2011)

التعريفات الاجتماعية: Definitions Social

حيث يركز أصحاب هذا التعريف على النواحي الاجتماعية وقدرة الفرد على رعاية نفسه وكسب رزقه فيقسم سعد جلال الإعاقة العقلية إلى:

١. شديد: ويتميز فيه الطفل بأنه غير قادر على حماية نفسه من أى خطر جسماني أو خارجي.
٢. متوسط: ويتميز فيه الطفل بأنه عاجز عن الاسترزاق رغم قدرته على حماية نفسه من الأخطار الجسمية والخارجية.
٣. بسيط: ويتميز فيه الطفل بأنه قادر على الاسترزاق إذا هيئت له الظروف ولكنه غير قادر على منافسة العاديين.

ويعرف هيبير Heber الإعاقة العقلية بأنها: حالة يكون فيها الأداء الوظيفي العقلي العام دون المستوى المتوسط، وتحدث خلال فترة النمو وتصاحب الحالة بقصور

في النضج أو التعلم أو السلوك التكيفي، وقد حدد هيبير محكين رئيسين لهذا التقسيم هما: قياس الذكاء والسلوك التكيفي. (إيمان الكاشف، ٢٠٠١: ٢١)
وعرفه عبد الرحمن سليمان ٢٠٠١ استنادا إلى الصلاحية الاجتماعية بأنه افتقار المعاق عقليا إلى الصلاحية الاجتماعية أو الكفاءة الاجتماعية والمعاناة من حالة عدم التكيف الاجتماعي. (ملتقى العالم العربي لذوي الاحتياجات الخاصة - www.aljobran.net)

التعريفات التعليمية التربوية Educational Definitions:

حيث يعتبر أصحاب هذا التعريف أن الإعاقة العقلية حالة من التأخر الدراسي أو بطء في التحصيل وعدم القدرة على مسايرة البرامج الدراسية بالمدارس العادية بسبب قصور في القدرات العقلية وال فشل في تحصيل المقررات والتعامل معها، وقد يستطيع المعاق عقليا اكتساب بعض مبادئ القراءة والكتابة والحساب عن طريق برامج تعليمية خاصة، ومن أشهر التعريفات تعريف كرسيتين انجرام Christine Ingram ١٩٨٥ التي تستخدم مصطلحات بطء التعلم، أو المعاق عقليا في التعبير عن الإعاقة العقلية، وهي تضع حدودا دنيا للإعاقة العقلية بين نسب ذكاء ٥٠-٧٠% وهي تهتم بفئة المعاق ذهنيا القابلين للتعلم فقط.

تعريفات قانونية تشريعية Lawful Definitions:

اللجنة المشتركة من هيئة الصحة العالمية World Health Organization (W.H.O) واليونسكو من تقسيم مراتب الإعاقة العقلية والنسب التقديرية له بين أطفال المدارس، وقد وافق هذا التقسيم مع التقسيم الذي جاء في ضوء نسب الذكاء حيث قسم إلى: ضعف عقلي شديد - ضعف عقلي متوسط - ضعف عقلي بسيط.
(إيمان الكاشف، ٢٠٠١: ٢٠-٢١)

وقد أوردت الجمعية الأمريكية للتخلف العقلي American Association Mental Retardation (AAMR) التعريفات الآتية:

هو حالة ينخفض فيها الذكاء العام عن المتوسط بشكل ملحوظ وينتج عنه أو يصاحبه سلوكيات توافقية سيئة ويحدث في مرحلة النمو ويحتاج أصحابه إلى الدعم والرعاية والتوجيه. (AAMR, 2001)

هو إعاقة تتصف بقصور جوهري في كل من الوظيفة العقلية، والسلوك التكيفي، كما يعبر عنها في المهارات التكيفية المتمثلة في المفاهيم والمهارات الاجتماعية والعملية ويظهر هذا القصور قبل سن ١٨ سنة. (AAMR, 2002)

وتعرفه منظمة الصحة العالمية عام ٢٠٠٣ World Health Organization (W.H.O) بأنه حالة من توقف أو عدم اكتمال نمو العقل والذي يتسم بشكل خاص بقصور في المهارات والتي تظهر أثناء مراحل النمو والتي تسهم في المستوى العام للذكاء، أي القدرات المعرفية واللغوية والحركية والاجتماعية، ويمكن أن يحدث التخلف العقلي بدون اختلال عقلي أو بدني بالإضافة إلى أن المتخلفين أكثر عرضة لخطر الاستغلال البدني والجنسي، كما يكون هناك قصوراً في السلوك التكيفي والصحي غير أنه في البيئات المحمية اجتماعياً حيث تتوفر المساندة فإن هذا القصور قد لا يكون ظاهراً. (W.H.O, 2011)

وفي الولايات المتحدة الأمريكية يندرج مصطلح الإعاقة العقلية كمصطلح أوسع للعجز التنموي والذي يشمل أيضا الصرع، التوحد، الشلل الدماغي، وغيرها من الاضطرابات التي تعيق النمو خلال الفترة من الولادة وحتى سن ١٨ سنة لارتباط تقديم الخدمات بالعجز، والتخلف العقلي واحدة من ثلاثة عشر إعاقة التي يمكن بموجبها تحديد الأطفال لخدمات التعليم الخاصة في إطار القانون العام.

(Mental Retardation Wikipedia , 2011)

ومما سبق يتضح تعدد تعريفات الإعاقة العقلية ويرجع السبب في ذلك إلى اختلاف فلسفة ورؤى وتخصص العلماء، ويمكننا تحديد التعريف الإجرائي للمعاقين عقليا بأنهم: "الأفراد الذين لديهم نقص في القدرة العقلية، ومعدل ذكائهم أقل من ٧٠ على اختبارات الذكاء، يصاحبه تلازم في قصور في عدد من المجالات، كالا اعتماد على النفس، والاتصال، والحياة بالمنزل، والتوجيه الذاتي، والمهارات الشخصية والاجتماعية، واستخدام موارد المجتمع، والمهارات الأكاديمية والوظيفية، والعمل والراحة، والصحة والسلامة، ويحتاجون إلى برامج تعليمية خاصة للتعامل مع المجتمع والحياة بدون رقابة وبطريقة مناسبة".

تصنيفات الإعاقة العقلية:

توجد عدة تصنيفات للإعاقة العقلية بحسب منظور وتخصص العلماء في

المجالات المختلفة فمنها على سبيل المثال:

١. التصنيف حسب مرتبة الإعاقة: وأساسه يعتمد على فروق كمية أكثر منها كيفية.

٢. التصنيف على أساس الأسباب.

٣. التصنيف الاجتماعي. ٤- التصنيف الإكلينيكي. ٥- التصنيف الطبي.

٦. **التصنيف التربوي:** ويعتمد على تسمية فئات الإعاقة العقلية إلى فئات تحتاج إلى برامج تعليمية خاصة، وهو ما سوف يتبناه البحث الحالي، ومن أشهر التصنيفات التربوية ما أشارت إليه اناستازيا Anastasia حيث صنفت الإعاقة العقلية غالي ما يلي:

أ. **القابلين للتعلم Educable:** وتتراوح معاملات ذكائهم من (٥٠-٧٠) وتتميز هذه الفئة بقدرتها على التعليم حتى الصف السادس.

ب. **القابلين للتدريب Capable Of Training:** وتتراوح معاملات ذكائهم بين (٢٥-٥٠) وتتميز هذه الفئة بأن تحصيلها الأكاديمي منخفض جدا، لا يستطيعون العمل إلا في ورش محمية.

ت. **حالات العزل Cases Of Isolation:** وتقل معاملات ذكائهم عن (٢٥) ويحتاج أفراد هذه الفئة إلى عناية كلية، وإشراف طوال حياتهم. (شاهين رسلان، ٢٠٠٦: ١١٥)

والأطفال المعاقون عقليا والمتواجدون في مدارس وفصول التربية الفكرية من فئة المعاقين عقليا القابلين للتعلم لذا يهتم البحث الحالي بهذه الفئة لقدرتها على الاستفادة من البرامج الموجهة لهم، وبصفة خاصة برامج لإكساب هذه الفئة مفاهيم ومهارات الحماية والسلامة من الأخطار.

خصائص المعاقين عقليا:

إن تعرف خصائص النمو لدى المعاقين عقليا أمر مهم في إمكانية تزويد المعلم بالمعلومات المهمة عن جوانب النمو في الجوانب الأكاديمية والجسمية والاجتماعية والانفعالية والعقلية، وكذلك في جانب الشخصية حيث أن تعرف هذه الخصائص يساعدنا في إمكانية وضع وتصميم المناهج والبرامج اللازمة لإعداد هؤلاء المعاقين عقليا، وقد بنيت خصائص المعاقين عقليا بناء على نتائج الدراسات المقارنة بين الأطفال العاديين والمعاقين عقليا والمتماثلين في العمر الزمني، إلا أنه يصعب تعميم هذه الخصائص على كل الأطفال المعاقين عقليا، إذ قد تنطبق على طفل بينما لا تنطبق على طفل آخر بنفس الدرجة. (ماجدة السيد عبيد، ٢٠٠٠ (ب): ١١٤) ومن أهم هذه الخصائص ما يلي:

(١) **الخصائص الجسمية والحركية:** نجد أنهم يتميزون ببطء في النمو الجسدي وصغر الحجم والوزن عن أقرانهم العاديين، نقص حجم ووزن المخ عن المتوسط، وتشوهات في الأسنان واللسان والأطراف، وضعف في حاسة السمع، كذلك ارتفاع نسبة إصابات القرنية وقصر النظر والحول، وتشوه في شكل وحجم الجمجمة، وقصور في مستوى القدرة على المهارات الحركية وعدم الاتزان في المشي وتأخر في النمو الحركي، وضعف في النشاط الجنسي. (عبدالفتاح صابر، ١٩٩٧: ١٥٥)، (فاروق صادق، ١٩٩٨، ٢٥٠)، (عبد المطلب القريطي، ٢٠٠٥: ٢٢١) (مصطفى القمش، خليل المعاينة، ٢٠٠٧، ٥٨)

(٢) **الخصائص العقلية المعرفية:** تعتبر من أهم ما يميز المعاق عقلياً عن الفرد العادي فالمعاق عقلياً لا تتجاوز نسبة الذكاء لديه عن (٧٠%)، والعمر العقلي بين (٧-١٠) سنوات، ولديه ضعفاً في القدرات اللغوية والقدرة على القراءة والكتابة والعمليات الحسابية والتحصيل، وعدم القدرة على التركيز لفترة طويلة وضعف الانتباه، وقصور في القدرة على التقييم والتجريد والتخيل والتصوير وتكوين المفهوم، ويتوقف التفكير عند مستوى المحسوسات ولا يرتقي إلى مستوى المجردات وفهم القوانين والمبادئ والنظريات ويكون في مرحلة المراهقة والرشد تفكيراً عيانياً كذلك زيادة في عيوب النطق والكلام، ونقص في المعلومات والخبرة. (عبد الرحمن سليمان، ٢٠٠١: ١٣٢-١٣٣) (Kirc, A et al, 1993; 167)

وتؤكد الدراسة التي قام بها سيجمان وآخرون (Sigman & et al, 2001) على ضعف القدرة على الانتباه لدى المعاقين عقلياً بالمقارنة بأقرانهم العاديين، كما أوضحت دراسة ليارميا وسيجمان (Yirmia & Sigman, 2003) للأطفال المعاقين عقلياً وجود صعوبات إدراكية وصعوبات في الانتباه.

(٣) **الخصائص الانفعالية:** تتوقف الخصائص الانفعالية على طبيعة ونوع التعامل الذي يحدث بين المعاق عقلياً وبيئته، ومن أهم سمات المعاق عقلياً الانفعالية هي التقلب والاضطراب الانفعالي، وسوء التوافق العدائية، بالإضافة إلى ميلهم للانعزال وعدم المشاركة في اللعب وسرعة الاستئثار الانفعالية والاعتداء على الغير بدون أسباب واضحة وتحطيم ما بين يديه، وعدم تحمل القلق والإحباط، وعدم تقدير الذات، وعدم اكتمال نمو وتهذيب الانفعالات بصفة عامة بالإضافة إلى أنهم يتميزون بالانسحاب والعدوان والنشاط الزائد والجمود وعدم تقدير الذات وهو سهل

الانقياد ويتميز سلوكه بالرتابة والمداومة والاستجابة البطيئة وعدم التحكم في الانفعالات بالإضافة إلى سهولة الانقياد (عبد الرحمن سليمان، ٢٠٠١: ١٣٦)، (فيوليت فؤاد، ٢٠٠٥: ٥٠).

(٤) **الخصائص اللغوية:** تحتاج اللغة إلى قدرة ذهنية تمكن الفرد من فهم ما يسمع واختيار ما ينطق به من كلمات، ومن هنا فإن قدرة الأطفال ذوي الإعاقة العقلية على التواصل اللفظي أقل من أقرانهم العاديين وذلك لما لديهم من قصور في القدرات العقلية المرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالقدرة على النطق والكلام. (عبد الفتاح مطر، ٢٠٠٦: ١٢٩)

(٥) **الخصائص الاجتماعية:** تشير نتائج العديد من البحوث والدراسات إلى أن هناك بعض السمات الاجتماعية التي تتصف بها شخصية المعاق مثل الانطواء والتمرّد والنشاط الزائد والانسحاب والعدوان، ونقص الميول والاهتمامات والسلوك التكراري، وعدم الاكتراث للمعايير الاجتماعية، وكذلك وجود شعور سلبي عن أنفسهم، ومفهوم الذات لديهم ضعيف، وتدني مستوى الدافعية لديهم، وتزداد حدة هذه السمات كلما زادت شدة الإعاقة. (عبد الرحمن سليمان، ٢٠٠١: ١٣٦-١٣٧).

كما يفشل في إقامة علاقات اجتماعية مع الآخرين الذين في مثل سنه من القادمين وذلك لعجزه في مشاركتهم فيما يقومون به من أنشطة ورفضهم له وعدم تقبلهم له فيما بينهم (عبلة حنفي، ٢٠٠١: ٦).

ويفسر بعض الباحثين أنه نتيجة عزل بعض هؤلاء الأطفال في مؤسسات خاصة بهم، وبالتالي بعدهم عن أساسيات الحياة الاجتماعية الطبيعية ومتطلباتها، مما أدى إلى فشلهم في إقامة علاقات إيجابية مع الآخرين، بالإضافة إلى شعورهم بالنبذ والرفض من ذويهم مما يؤثر سلبياً على نموهم الاجتماعي.

وتشير سهير كامل ٢٠٠٧ إلى أن المعاقين عقلياً انسحابيون لا يتحملون المسؤولية، وعلاقاته بالأصدقاء ووقتية، لا يحترمون العادات والتقاليد والقيم السائدة في الجماعة حولهم. (سهير كامل، ٢٠٠٧، ٩٨-٩٩)، ويوجد اتفاق عام على نقص وقصور المهارات الاجتماعية لدى المعاقين عقلياً القابلين للتعليم حيث يتضح من خصائصهم الاجتماعية وجود نوع من التعامل السلبي وغير الإيجابي مع الآخرين.

المحور الثاني: الوعي المروري:

نتيجة لتفاقم المشكلات المرورية التي تتسم بالخطورة والتعقيد، تصبح التربية المرورية جزءاً مهماً من الثقافة العامة للفرد عامة والطفل بصفة خاصة لفهم ما يحيط به وإعانتة في التغلب ومواجهة ما يعتريه من حوادث مرورية.

مفهوم الوعي المروري: تباينت الرؤى تجاه مفهوم الوعي المروري لدى الباحثين المهتمين بالبحوث والدراسات في هذا المجال، وقد يرجع سبب ذلك إلى اختلاف مضمونه من مجتمع لآخر، بل ومن فترات إلى فترة أخرى داخل المجتمع الواحد وفقاً لمعطيات الواقع المروري. (أديب محمد، ٢٠٠٧: ١١)

وتتفق كل من مديرية الأمن العام (٢٠١٠)، أديب محمد (٢٠٠٩) على أن هناك مفهوماً شاملاً للوعي المروري وهو "تعزيز اليقظة الحسية والمعنوية والمعرفة والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق وإشارات وأنظمة وقوانين وغيرها، مما ينعكس إيجاباً على الشخص ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة". بينما يراه صلاح رمضان (٢٠١٠) أنه "تبسيط المفاهيم الأخلاقية والنظم والتعليمات ذات العلاقة بكيفية استخدام المركبة والطريق.. ووضع المنبهات الضرورية والأساليب التي تجعل الالتزام بها بصورة ذاتية".

ويراه سليمان بن سعود (٢٠٠٨) على أنه "الإلمام بمعلومات أساسية مرتبطة بمواقف يتعرض لها المشاة والسائقين أثناء السير أو في المواقف الطارئة والحوادث". ويعرفه عبد الله حامد (٢٠٠٥) بأنه "المعلومات المرورية كما يدركها الأطفال وقد يطلق عليه الثقافة المرورية ويربط ذلك بأهداف نظرية وعملية عن التعليمات المرورية التي تضمن السلامة على الطريق سواء للمشاة أو السائقين أو المركبات". (عبد الله حامد، ٢٠٠٥: ٥٩)

ويعرفه عبد العزيز بن ناصر (٢٠٠٤) بأنه "نتاج للتوعية المرورية وهدف من أهدافها له أهميته وأهدافه ومقوماته وأجهزته ومحاوره، أو القطاعات التي ينبغي أن ينصب عليها، ويعتبر وقوع حادث مروري في مكان ما نتيجة منطوية لنقص الوعي المروري لدى مرتكب الحادث". (عبد العزيز بن ناصر، ٢٠٠٤: ٣٩)

ومما سبق يتضح أن الوعي المروري يمثل شكلاً خاصاً من أشكال الوعي فهناك المجال البشري (السائقون والمشاة ورجال المرور..). يتفاعل مع محيط خارجي أي مع واقع موضوعي له معطياته وقواعده ونظمه وقوانينه، ومعرفة معطيات هذا الواقع الموضوعي (المجال المروري)، ومعرفة نظمته وقوانينه ومن ثم السلوك المروري

السليم في ضوء هذه المعرفة هو ما يعكس الوعي المروري ويجسده، وهذا النوع من الوعي لا يحدث دفعة واحدة بل هو مجموعة من المعارف والخبرات المتراكمة التي يأتي بعضها من خلال التجربة والممارسة، والاحتكاك كما أن بعضها يأتي بفعل التعلم والتعليم الموجه والمقصود.

ويمكننا تعريف الوعي المروري إجرائياً بأنه: تبسيط المفاهيم والمعلومات والمهارات والنظم والتعليمات ذات العلاقة بكيفية استخدام المركبة والطريق... ووضع المنبهات الضرورية والأساليب التي تجعل الالتزام بها بصورة ذاتية ومناسبة لطفل الروضة".

الوعي المروري وأهميته:

لما كانت المؤسسات التعليمية بمناهجها بداية من الروضة هي الوسيلة الرئيسية لأي مجتمع في ترجمة أهدافه ونقلها إلى الناشئة لإحداث التعديلات السلوكية التي يرغبها وينشدها منهم، وهي أداة المجتمع ووسيلته في تربية النشء، لذا يجب أن تعكس بالضرورة ما يؤمن به المجتمع من مفاهيم وقيم ومعارف ومهارات وما يرتبط بها من أنشطة، فالمنهج المناسب هو الذي يرتبط ارتباطاً عضوياً بظروف المجتمع، ويتخذ منه نقطة بداية ونقطة نهاية، بحيث تبدأ من خبرات المتعلم وتتبع آثارها عليه. لذلك فإن المناهج والبرامج الموجهة للطفل عامة والمعاق عقلياً بصفة خاصة لا بد وأن تكون مرآة صادقة تعكس ظروف المجتمع الحقيقية، للوفاء بحاجات المجتمع التنموية، ومن أهمها المحافظة على أمان وسلامة أفرادها.

ومن هذا المنطلق بذلت كثير من الجهود العربية والعالمية في مجال قضية تضمين مفاهيم السلامة المرورية ضمن المناهج الدراسية، فعلى المستوى العربي في المملكة العربية السعودية... ونتيجة لما تفقده من مواطنيها، وما يترتب عليه من خسائر اقتصادية أجريت كثير من الدراسات والمشاريع ومنها مشروع عبد الله النافع، وآخرون ١٤٠٩، مشروع خالد السيف وآخرون ١٤١٣هـ، خالد هلال (١٩٩٨)، شكري سنان وآخرون (٢٠٠٢)

وفي دمشق أقيمت ندوة السلامة الطرقية والوقاية من حوادث الطرق، والتي تضمنت مجموعة من الدراسات والبحوث في هذا المجال، منها دراسة محمد سعد الدين بيان، سلفيا قطريب (٢٠٠٥) والتي أشارت نتائجها إلى دور المؤسسات التعليمية في تطوير برنامج تعليمي للارتقاء بالسلوك المروري، إعداد المعلمين في مجال التربية المرورية، دمج موضوعات التربية المرورية ومفهوماتها في مختلف المناهج الدراسية،

وخاصة في المراحل الدراسية الأولى، وهذا يتلائم مع النظرة الشمولية للتربية المرورية، ويسهم في دراسة المشكلة المرورية من جوانبها المتعددة، وتكوين قاعدة معرفية واسعة لدى المتعلم.

وفي الإمارات قامت سهام بدر (١٩٩٨) بدراسة بعنوان "نحو استراتيجية للتربية المرورية في رياض الأطفال، اهتمت الدراسة بالتركيز على التوعية المرورية في مرحلة رياض الأطفال، وتوصلت الى عدة توصيات من أهمها: أهمية إعادة النظر في مناهج رياض الأطفال وتطويرها بحيث يضمن جانبا أساسيا من التربية المرورية باعتبارها جزء من الثقافة العلمية والفنية والاجتماعية وأحد جوانبها، والتركيز على أهمية تنمية المفاهيم والمهارات والقيم والاتجاهات المرتبطة بالتربية المرورية في مواقف حياتية حية، والتركيز على الجانب العملي تناولها للتربية المرورية لإكساب الطفل السلوكيات المرغوب فيها، كما أشارت النتائج إلى أهمية استخدام الاستراتيجيات الحديثة في التعلم والتعليم لرياض الأطفال في مجال التربية المرورية والاهتمام بالإدراك الحسي واكتساب الخبرات باستخدام الأنشطة والألعاب المرورية الهادفة، والأسلوب القصصي، واستخدام وسائل الإيضاح، والاهتمام بإبراز المخاطر المرورية وتعويد الأطفال على الحركة الصحيحة في مجال المرور.

وعلى مستوى الدول الأوربية:

وفي الولايات المتحدة الأمريكية وتحديدا في ولاية كاليفورنيا قامت منظمة النقل California State Automobile Association, 1995 بإعداد مجموعة من الأنشطة التعليمية للأطفال بداية من سن خمس سنوات وحتى تسع سنوات، والتي يمكن أن يقوم بها الطفل سواء داخل الروضة/ المدرسة أو في المنازل وتساعد في تنمية الوعي المروري، وتتناول هذه الأنشطة: مساعدى ألمان - إشارات المرور - الأمان عند ركوب الدراجات - الأمان عند عبور الطريق - الطقس وعلاقته بالسلامة المرورية - الأماكن الآمنة للعب.

وفي واشنطن Washington قامت إدارة التعليم بماري لاند قسم التعليم الأمان بالاشتراك مع وزارة النقل - The Maryland State Department Of Education - Safety Education And Transportation Section, 1997 بإعداد مشروع الهدف منه إكساب الأطفال في المراحل الدراسية الأولى المعلومات والمهارات لكي يتعاملوا بكفاءة مع البيئة المرورية، كما تساعد في تنمية الوعي المروري لديهم، وقد تضمن

المشروع ١٢٠ نشاط من الأنشطة التي ينبغي تضمينها ضمن المناهج الدراسية المختلفة، وترتبط هذه الأنشطة بالأمان عند ركوب أتوبيس المدرسة والدراجة، وارتداء حزام الأمان والبيئة المدرسية وحوادث الحرائق.

وفي مانيتوبا Maintoba قامت لجنة التأمين العامة بمانيتوبا وإدارة التعليم والتدريب والشباب Maintoba Public Insurance (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 الابتدائي، وكان الهدف من المشروع تنمية المعارف والمهارات والوعي بأخطار الطريق التي يواجهها الأطفال، ولتحقيق الأهداف السابقة تضمن المشروع سلسلة من الأنشطة التعليمية التي يمكن تضمينها ضمن منهج التربية الصحية تتعلق بقواعد المرور والسلامة المرورية وإشارات المرور ومخاطر الطريق، ويقوم الأطفال بهذه الأنشطة داخل الفصول الدراسية بالإضافة لمجموعة من التكاليف المنزلية التي يتم إنجازها مع الأسرة، وللتأكد عما إذا كانت الأهداف قد تحققت أم لا تم إعداد بطاقة ملاحظة لأداء الأطفال بعد كل نشاط.

كما قام جوزيف وآخرون (Joseph and other, 2000) بدراسة كان الهدف منها تعرف فاعلية برنامج الأمان (المدينة الآمنة Safety City في إكساب أطفال الرياض وتلاميذ المرحلة الابتدائية بالولايات المتحدة الأمريكية السلوك المطلوب في عبور الطريق وتجنب المخاطر، وقد أشارت النتائج إلى أن البرنامج لم يحقق الفاعلية المرجوة في إكساب الأطفال المعلومات والسلوكيات المطلوبة، ويرجع ذلك إلى أن البرنامج يتضمن عددا من المعلومات المعقدة نسبيا على الأطفال كما أن البرنامج غير كاف لإكساب الأطفال السلوك المطلوب.

وفي جنوب أستراليا... ونتيجة لزيادة حوادث الطرق قامت الحكومة الأسترالية (Government Of South Aust) بوضع استراتيجية لتقليل حوادث الطرق في الفترة من عام ٢٠٠٣ حتى عام ٢٠١٠، تتمثل هذه الاستراتيجية في مجموعة إجراءات منها: وضع خطط تعليمية لتنمية الوعي بمفاهيم ومبادئ السلامة المرورية لدى المتعلمين بداية من مرحلة رياض الأطفال 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 في أستراليا 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 Kids and Western Australia (SSAWA) , 2003 Roads للأطفال بداية من مرحلة رياض الأطفال وحتى الصف العاشر، بهدف تقليل الضرر للأطفال المدارس المتعلق بحوادث الطرق ومساعدة المعلمين على تقديم موضوعات الأمان والسلامة المرورية من خلال المناهج المختلفة وكذلك تنمية النمو المهني للمعلمين، وقد تناول المشروع عددا من الموضوعات ذات الصلة بالأمان والسلامة المرورية ومنها: إشارات المرور والسلامة المرورية للمشاة، واللعب بأمان وركوب الدراجات والسيارات بأمان.

وفي اسكتلندا قام كل من فاليري ويلسون Valerie Wilson وكيفين لودين Kevin Lowden (Wilson, Lowden , 2003) بدراسة استهدفت تعرف فاعلية مشروع سلامة الطريق للمدرسة ((The Safer Routes To School Project (SRTS) الذى يؤكد على ضرورة تضمين مفاهيم السلامة المرورية ضمن المناهج الدراسية فى جميع الجهات المحلية باسكتلندا، وأخذ آراء المعلمين والمعلمات والأطفال وأولياء الأمور 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 اهتمت بها السلطات المحلية باسكتلندا حديثا الأمر الذى ترتب عليه وجود نقص فى الوعي 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 الوعي المرورى، وفيما يتعلق بالأطفال اتضح ان الأطفال الصغار أكثر فئة معرضة للخطر فى الدول النامية، وفى استبيان لمجموعة من الأطفال حول أمن الطريق وجد أن معرفتهم حول هذا الأمن محدودة، كما أن وعيهم بكيفية عبور الطريق بشكل أمن ضعيفة جدا مما يؤدي لزيادة نسبة الحوادث، بالإضافة إلى قصور نسبة المعلومات الخاصة بالسلامة المرورية التى يتم طرحها فى مدارس الدول النامية، كما

أن نفس المصادر والخبرة المعرفية لدى المعلمين حول الأمن المروري يعدان من أهم المشاكل المسببة لعدم وعي الأفراد بما يجب عليهم إتباعه. لذا قام معمل البحث الخاص بالنقل بتطوير مجموعة من المواد والمداخل التي من شأنها أن تعطي بعض النماذج للتدريب على الأمن المروري وكيفية تعليم طرق الأمان المختلفة في مجموعة من الدول النامية وذلك في المدارس الابتدائية، وخاصة أن تجربة بريطانيا أثبتت أن استخدام طرق جيدة ذات إشارات وعلامات مرورية جيدة هي من أهم القواعد التي يجب الاهتمام بها عند التدريب على الأمن في الطرق للأطفال الصغار.

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

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

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

- إكساب الأطفال بعض المفاهيم البسيطة عن السلامة المرورية وحركة المرور ومخاطر الطريق، وأسباب وعواقب حوادث الطرق. إكسابهم المهارات اللازمة للبقاء على قيد الحياة في ظل وجود حركة المرور.
- الشعور بالمسئولية تجاه أنفسهم وتجاه الآخرين في الحفظ على النفس. وتحقيقا للأهداف السابقة تم وضع خطة لما ينبغي أن يتعلمه الأطفال في الدول النامية بجميع المراحل التعليمية، وفيما يتعلق بالأطفال الذين تتراوح أعمارهم أربع سنوات ينبغي أن يتعلموا الإمساك بيد الكبار عند عبور الطريق، والمشي على الأرصفة، أو عند حافة الطريق واللعب في الأماكن الآمنة بعيدا عن حركة المرور. وبالنسبة للأطفال الذين تتراوح أعمارهم بين ٥-٧ سنوات ينبغي أن يتعلموا الطريقة الصحيحة لعبور الطريق، وكيفية الوصول الى المدرسة بأمان، ومخاطر الحوادث. وفي الدنمارك... قامت ليندا وليفيت (Leveet, Linda, 2003) بدراسة تختلف عن الدراسات والمشاريع السابقة من حيث إبراز دور أولياء الأمور في تعليم الأطفال لمفاهيم ومبادئ السلامة المرورية، وأشارت نتائج الدراسة إلى أن لأولياء الأمور دورا استراتيجيا كبيرا في تعليم الأطفال للمهارات والسلوكيات يعتمد على عملية التقليد والمحاكاة، كما أن الأطفال في هذه السن في حاجة كبيرة للتدريب على السلوكيات الإيجابية في الحفاظ على أنفسهم نظرا لزيادة عدد الأطفال المصابين في حوادث الطرق، ويرجع ذلك إلى عدم توفر المهارات البصرية الكافية لدى الأطفال في هذه المرحلة، ولقد أشارت الدراسة إلى تفاعل الأطفال مع البالغين أفضل في اكتساب المهارات عن الاعتماد على الحفظ والتلقين.

عناصر الحوادث المرورية:

للحادث المروري عناصر رئيسية هي: العنصر البشري - الطريق - المركبة.

(١) **العنصر البشري:** وهم الأفراد الذين يستخدمون الطريق العام، سائرين على أقدامهم (مشاة) أو مستخدمين إحدى وسائل المواصلات، ويسهم المشاة في جانب كبير من مشكلة المرور بسبب عدم الالتزام بأماكن عبور المشاة أو استخدام الكبارى العلوية، لذلك تتضح أهمية وجود وسيلة لتبصير الجمهور بقواعد المرور وأخطار الطريق وخاصة جمهور الأطفال، فلا بد من التدريب على آداب الطريق الذي ينبغي أن يبدأ مع الطفل بمجرد التحاقه بالمدرسة وبدء تعامله مع الطريق.

(٢) **الطريق:** وهو العنصر الثاني من عناصر الحادث المروري وله تأثير على الحوادث التي تقع عليه بسبب الشكل الهندسي للطريق وتجهيزاته، وبسبب الأحوال المناخية المتغيرة (الأمطار أو العواصف الترابية أو الضباب) ويعتبر الطريق من أهم المجالات التي يتعامل معها الطفل بصفة يومية عند عبوره لذلك يجب علينا أن نعرفه بالأسلوب الأمثل لاستخدام الطريق، مثال ذلك:

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

(٣) **المركبة:** هي العنصر الثالث من عناصر الحوادث المرورية، وهي من أهم الوسائل التي يتعامل معها الطفل يوميا عند ذهابه إلى المدرسة ورجوعه منه، والطفل أثناء سيره في الطريق إما يكون راكبا أو ماشيا. (سعاد الزياتى، ٢٠٠٤: ٣٥٦)

ولكى يمكن علاج تلك المشكلة أو تفادى تلك الحوادث بالنسبة للأطفال ينبغي أن نعرف ما أسباب تعرضه لتلك الحوادث. أسباب تعرض الطفل للحوادث المرورية:

إن الأطفال في مرحلة ما قبل المدرسة عامة والمعاقين عقليا أكثر عرضة لخطر حوادث المرور، كما أن حوادث الدهس هي السبب المؤدى إلى موت الأطفال تحت سن ١٥ سنة في معظم البلاد، وبعض الحوادث تؤدى إلى إصابة بالغة أو متوسطة أو بسيطة، والحادثة المرورية 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 أو ارتطام سيارة مع اى عارض آخر على الطريق، أما حادث الدهس فإنه تصادم سيارة مع إنسان أو حيوان فنتسبب فى إصابته أو وفاته. (سعاد الزياتى، ٢٠٠٤: ٣٥٦)

ومن أسباب تعرض الطفل للحوادث المرورية ما يلي:

١. المرور فجأة أمام السيارات، والأطفال يقصدون اللعب أو عبور الشارع للحاق بصديق، والسائقون لا يرون الطفل في وقت يسمح لهم بالتوقف، وتحدث معظم الحوادث في المناطق السكنية.
٢. أن الأطفال ليس لديهم الانتباه والتركيز والحذر الكافي للعبور الآمن للطريق. (Faber,1997;36)
٣. الأطفال ليس لديهم القدرة على تحديد اتجاه السيارات في الطريق وتتبع أصواتها وذلك لضعف المجال البصرى للطفل، حيث أن الطفل حتى سن الثامنة لا يرى إلا الأشياء التي تقع أمامه، وليس لديه القدرة على الرؤية الجانبية التي تستلزم منه تحريك رأسه مرارا وتكرارا أثناء عبور الطريق. (Carol,S & Wita ,B,1990) وقد يرجع ذلك إلى أن أطف في سن الرابعة والخامسة أحادى التفكير فهو يدرك جانب واحد من جوانب الموقف، فلا يستطيع أن يلاحظ كل الأشياء من حوله. (ج. تيرنر، ١٩٩٢: ١١٣)
٤. 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.
٥. لا يستطيع الطفل الربط بين الإشارات والعلامات الموجودة في الطريق ومدلولها. (Faber,1997;37)
٦. قد يركب الأطفال الحافلة الخاصة بالروضة للذهاب إليها أو قد يركب سيارة والده، وهو لا يعرف السلوكيات التي تضمن له الأمان سواء داخل الحافلة أو المركبة أو الصعود والنزول منها.
٧. يعتمد بعض الآباء إلى القيادة وهم يحتضنون أطفالهم لإدخال البهجة إلى قلوبهم، وقد يجلس 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 ويتكونها لدقائق لشراء بعض الاحتياجات مع ترك الطفل داخلها فيعبث بالمفتاح وأجهزة السيارة الداخلية مما يعرضه للخطر. (Miller, Jada A; Austin, John & Rohn Don, 2004 ; 3)

٨. أحيانا يمد الطفل يده أو رأسه من النافذة أو يقف على المقعد الخلفى أو يخرج رأسه من الفتحة الموجودة فى السقف، حيث يشعر بلذة التعرض للهواء، وقد يسرع الطفل بالنزول مستخدما احد أبواب السيارة عند توقفها مما يعرضه لحوادث السيارات المسرعة من الاتجاه الآخر، وقد يستغل الطفل فترة توقف السيارة يلهو أمامها أو خلفها مما يعرضه للحوادث.

(Weier , Robbert M , 1993; 2)

٩. وقد يلعب الطفل فى وسط الطريق سواء بالكرة أو يركب دراجة صغيرة، والخطر هنا فى ان سائق الشاحنة الكبيرة قد لا يرى دراجة الطفل.

(Liller K, 1995; 4)

١٠. إهمال الأهل بالسماح لأطفالهم الصغار بالخروج إلى الطريق دون رقابة، وتركهم يلعبون فى الأماكن الخطرة وعدم إرشادهم. (سعاد الزياتى، ٢٠٠٤)، (محمود مراد، ١٩٩٢)

مما سبق يتضح أن المشكلة هى مشكلة عدم الوعي المرورى منذ الصغر للأطفال عامة والمعاقين عقليا بصفة خاصة، وبالرغم من أن الطفل يذهب إلى الروضة والمدرسة ويعبر طرقا ويركب حافلة أو سيارة، إلا انه لا يدرك كيف يسير بشكل سليم كى لا يعرض نفسه لأخطار الطريق، فهو ليس على دراية بوسيلة النقل التى يركبها ولا كيف يتعامل معها بصورة صحيحة، والكم الهائل من الحوادث التى يتعرض لها الأطفال هى اكبر دليل على ذلك.

لذا فالوعى المرورى بالقواعد والمهارات السلوكية الخاصة بالمرور سواء فى مجال المشاة وعبور الطريق أو ركوب السيارة أو الحافلة، أصبح ضرورة ملحة فى عصرنا الحالى حيث تزدحم الشوارع بالسيارات للطفل عامة والمعاق عقليا بصفة خاصة مضطرا إلى التعامل مع الطريق وإذا لم يكن لديه الوعي المرورى الكافى يتعرض لكثير من مخاطر الطريق، لذا يهتم البحث الحالى بدراسة فاعلية برنامج أنشطة متكاملة فى تنمية الوعي المرورى لدى الأطفال المعاقين عقليا.

ثالثا - إجراءات البحث:

نعرض فيما يلي الإجراءات التى اتبعت فى البحث الحالى 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 وبتتابع القياسين القبلي والبعدي لأطفال المجموعة التجريبية.

٢- مجتمع وعينة البحث: يمثل مجتمع البحث الحالي جميع أطفال فصول التربية الفكرية بمدارس الجوفاء للبنات التابعة لمنطقة الباحة التعليمية بالمملكة العربية السعودية في العام الدراسي (١٤٣٥/١٤٣٦ هـ) الموافق (٢٠١٤/٢٠١٥ م)، والبالغ عددهم (١٨) طفلة تتراوح أعمارهم بين (٣-٩) سنوات.

وقد روعي عند اختيار العينة أن تحقق المواصفات الأساسية التالية:

١- أن يتراوح العمر العقلي بها بين (٤-٦) سنوات.

٢- أن يتراوح متوسط الذكاء بين (٥٠ - ٧٠).

٣- ألا تضم العينة أطفالاً يعانون من مشكلات صحية واضحة حتى لا تؤثر على أدائهم في الأنشطة المتضمنة في البرنامج

٤- أن يلتزم أطفال العينة في الحضور للروضة.

وقد بلغ عدد الأطفال الذين تتراوح أعمارهم ما بين (٤-٦) سنوات (١٥) طفلة ويمثلون نسبة (٨٣.٣٣%) من مجتمع البحث، استبعدت منه الباحثة عدد (٥) أطفال بشكل عمدي لتقنين أدوات البحث ليصبح العدد النهائي لعينة البحث (١٠) أطفال بنسبة (٥٥.٥٥%) من مجتمع البحث، كونت المجموعة التجريبية التي تم تطبيق البرنامج وأدوات البحث معها.

وقد تم التأكد إحصائياً من تجانس أطفال العينة التجريبية من حيث الذكاء والعمر الزمني باستخدام كا ٢ كما يتضح من الجدول التالي:

جدول (١)

دلالة الفروق بين متوسطات رتب درجات الأطفال

ذوي الإعاقة العقلية من حيث الذكاء والعمر الزمني

المتغيرات	كا	مستوى الدلالة
الذكاء	٥,٢	غير دالة
العمر الزمني	٤,١٣	غير دالة

ويتضح من الجدول السابق عدم وجود فروق دالة إحصائياً بين أطفال المجموعة التجريبية سواء من حيث الذكاء أو العمر الزمني مما يدل على تجانس أفراد المجموعة التجريبية.

(٣) أدوات البحث:

(أ) مقياس ستانفورد بينيه (الصورة الخامسة):

تهدف الصورة الخامسة للمقياس إلى قياس خمسة عوامل أساسية هي (الاستدلال السائل - المعرفة - الاستدلال الكمي - المعالجة البصرية المكانية - الذاكرة العاملة) ويتوزع كل عامل من هذه العوامل على مجالين رئيسيين: المجال اللفظي والمجال غير اللفظي، وهكذا فإن الصورة الخامسة من مقياس ستانفورد بينيه تتكون من عشرة اختبارات فرعية، موزعة على المجالين رئيسيين (لفظي وغير لفظي) بحيث يحتوي كل مجال على خمس اختبارات فرعية. (محمد طه عبد الموجود، ٢٠١١، ١٢)

تم تقنين المقياس على عينة ممثلة للمجتمع الأمريكي بلغ عددها ٤٨٠٠ فرد تتراوح أعمارهم بين سن ٢: ما فوق ٨٥ عاماً. وقد روعي في اختيار العينة أن تعكس التوزيع النسبي للأعمار، ونسب الجنسين، والانتماء العرقي والجغرافي، والمستوى الاقتصادي في المجتمع الأصلي للعينة. وقد اشتملت هذه المجموعة على أفراد من الموهوبين فائقي الذكاء. (محمد طه عبد الموجود، ٢٠١١، ١١)

وقد تم تطبيق مقياس ستانفورد بينيه (الصورة الخامسة) على أطفال مجتمع البحث وبطريقة فردية بمعاونة الأخصائية النفسية بالمدرسة، وقد تم اختيار الأطفال عينة البحث (المجموعة التجريبية) ممن تتراوح درجة ذكائهم ما بين (٥٠ - ٧٠).

ضبط المقياس:

الصدق: فقد أظهر المقياس ارتباطاً عالياً ودالاً بالعديد من مقاييس الذكاء الكلاسيكية مثل الصورة الرابعة من مقياس ستانفورد بينيه، واختبارات وكسلر لمقياس ذكاء الأطفال والراشدين، وهي ارتباطات تراوحت بين (٦٦) و(٩٠).

الثبات: تم حساب صدق التقسيم النصفى المعدل بمعادلة سبيرمان - براون للمقاييس الكلية والفرعية في المقياس، ووجد أن متوسط معامل ثبات المقاييس الفرعية كان يتراوح بين (٨٤) و(٨٩) في حين أن معامل ثبات المقياس الكلي كان يتراوح بين (٩٧)، و(٩٨)، والمقياس المختصر (٩١)، وتشابهت هذه النتائج مع نتائج دراسات الثبات التي تمت بطريقة إعادة التطبيق على فئات عمرية مختلفة، حيث تراوحت معاملات الثبات بين (٧٦ - ٩٣) ، في سن (٦-٢٠)، وبين (٧٥ - ٩٥)، في سن (٢١ - ٥٩)، وبين (٧٧ - ٩٥) في سن ٦٠ عاماً أو يزيد.

ولقد تم تطبيق المقياس بطريقة فردية على جميع أطفال فصول التربية الفكرية بمدارس الجوفاء للبنات (مجتمع البحث)، وتم اختيار أطفال العينة الذين تتراوح أعمارهم العقلية بين (٤-٦) سنوات. وتتراوح درجة الذكاء ما بين (٥٠-٧٠).
(ب) برنامج أنشطة متكاملة (*):

إن التخطيط الجيد هو أساس نجاح أى 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 شأنه شأن غيره من البرامج ينبغي أن تتبع ثلاث مراحل متتالية ممثلة في التخطيط والتنفيذ والتقييم. (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 التقييم اللازمة للحكم على مدى فاعلية البرنامج.
- ضبط البرنامج للتأكد من صلاحيته.

(* ملحق (١) برنامج أنشطة متكاملة.

وفي 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 سلامتي والمرور استناداً إلى الإطار النظري وما تم الإطلاع عليه من دراسات سابقة، وهذه الأسس هي كالاتي حيث يقوم البرنامج على تقديم مجموعة من الأنشطة التي تساعد على تنمية الوعي المروري لدى الروضة من خلال مجموعة من الأنشطة المتكاملة من خلال محاور ثلاثة، وهي:

- المركبة (وسائل المواصلات).
- الطريق.
- العصر البشرى (المشاة - الركاب).

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

❖ أسس بناء البرنامج المقترح:

- تتلخص أسس بناء البرنامج المقترح فيما يأتي:
- يحقق محتويات البرنامج المقترح الغرض المراد منه.
- تتناسب محتويات البرنامج المقترح مع خصائص المعاقين عقلياً واحتياجاتهم.
- يتضمن البرنامج المقترح أنشطة وموضوعات تحسن من مستوى الوعي المروري لدى طفل الروضة المعاق عقلياً.
- يتضمن البرنامج المقترح أنشطة تعمل على تدريب الحواس عن طريق المثبرات المختلفة.
- تكون محتويات البرنامج المقترح مشوقة وممتعة ومثيرة لاهتمامات الطفل المعاق عقلياً.
- التنوع في طرق وأساليب التعلم المستخدمة في تطبيق أنشطة البرنامج المقترح بما يتناسب مع وطبيعة العينة.
- 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 المعاق عقلياً.

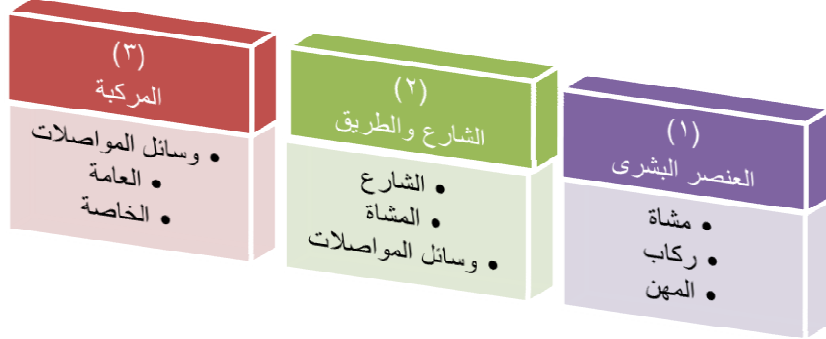
❖ الأهداف الإجرائية لبرنامج الأنشطة المتكاملة المقترح:

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

❖ 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 التالي يوضح أبعاد تلك المحاور.



❖ الاستراتيجيات المستخدمة في تقديم البرنامج:

لقد تم استخدام مجموعة من الاستراتيجيات في عرض البرنامج.

- **القصة:** تعتبر القصة في حد ذاتها هدفاً باعتبارها عملاً فنياً رسالته الجمال، وفي ذات الوقت تعتبر رواية القصة أسلوباً يمكن استخدامه في تقديم كثير من المفاهيم والقيم لطفل الروضة عامة والمعاق عقلياً بصفة خاصة من خلال مضامينها المختلفة وعناصر بنائها الفني المتميز المليء بالرموز، حيث اعتمد البرنامج على القصة التي تدور أحداثها حول عناصر الوعي المروري: العنصر البشري: المشاة والركاب والمهن التي تتصل بوسائل المواصلات، المركبة: بأنواعها: القديم والحديث، العام والخاص، الطريق: واستخدامه، آداب التعامل مع الطريق، الالتزام بقواعد وإشارات 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 تمدّه بالقيم والمفاهيم والمهارات التي تساعده على اكتساب الوعي المروري. حيث اعتمد البرنامج على الأناشيد التي تدور كلماتها حول عناصر الوعي المروري والتي تحث على الالتزام بقواعد وتعليمات المرور.
- **البيان العملي:** إن إستراتيجية البيان العملي هي من أكثر الاستراتيجيات التعليمية استخداماً في المواقف التعليمية التعليمية، 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 اعتمد البرنامج المقترح على البيان العملي لقواعد سير المركبات المختلفة، والناس سواء ركاب أو مشاة، بما يؤثر إيجابياً في الطفل حيث أن المواقف التي تعتمد على البيان العملي من السهل تذكرها بما يساعد على التزام الطفل بقواعد وتعليمات المرور 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 اعتمد البرنامج على الألعاب والمسابقات التعليمية سواء داخل أو خارج قاعة النشاط، وتتناول تلك الألعاب والمسابقات محتوى ومضمون الوعي المروري من: عنصر بشري أو مركبة أو الطريق.
- **الحوار والمناقشة:** وهي طريقة تفاعلية في التعليم تقوم على استخدام الأسئلة بين المعلمة والمتعلم، وتكون المعلمة مسئولة عن توجيه دفة الحوار والمناقشة، وتساعد هذه الإستراتيجية على المشاركة الإيجابية 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 اعتمد البرنامج المقترح على توظيف استراتيجية الحوار والمناقشة من خلال مشاركة الأطفال بالتعبير عن خبراتهم في مجال موضوع المناقشة بما يتيح للمعلمة فرصة التعرف على خبرات

الأطفال في مجال البرنامج وتعديل اتجاهات الطفل نحو موضوع المناقشة "الوعي المروري".

❖ **التقنيات التربوية المستخدمة في تنفيذ البرنامج:**

- **تقنيات النشاط الرئيسي:** كتب لوسائل المواصلات- بطاقات- نماذج - عروض فيديو - كمبيوتر - جهاز عرض - لوحة مغناطيسية.
- **تقنيات النشاط اللفتي:** مقصات - أوراق ملونة- مواد لاصقة- خامات للتشكيل - مجموعة من مستهلكات البيئة
- **تقنيات النشاط القصصي:** مسرح عرائس- عرائس عصا وقفاز- كتب مصورة - كالتوجات - لوحة جيبية.
- **تقنيات النشاط الحركي:** أطواق- بطاقات مكبرة- نماذج وسائل مواصلات- لوحات لطرق وسائل المواصلات.
- **تقنيات الأناشيد التعليمية:** 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 في الفصل الدراسي الثاني للعام الدراسي (١٤٣٥/١٤٣٦ هـ) الموافق (٢٠١٤/٢٠١٥ م) على مدى (١٠) أسابيع بواقع ثلاث أيام أسبوعياً، بمعدل (٩٠) دقيقة يومياً، بإجمالي (٣٩) ساعة حيث اشتمل البرنامج على (٢٦) برنامج يومي، وزمن البرنامج اليومي (٩٠) دقيقة موزعة كالتالي:

- النشاط الأول ٣٠ ق.
- النشاط الثاني ٣٠ ق.
- النشاط الثالث ٣٠ ق.

(ج) مقياس الوعي المروري المصور لطفل الروضة المعاق عقلياً(*):

(*) ملحق (٢) مقياس الوعي المروري المصور لطفل الروضة المعاق عقلياً.

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

- **الهدف من المقياس:** يهدف هذا المقياس إلى قياس مدى اكتساب أطفال الروضة المعاقين عقليا الوعي المروري 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 البشري، نظراً لعدم قدرة أطفال الروضة عامة والمعاقين عقليا بصفة خاصة 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 في صورته المبدئية من (٤٥) سؤال، تم عرض المقياس في صورته المبدئية على مجموعة من السادة المحكمين والخبراء في مجال التربية وعلم النفس ورياض الأطفال والتربية الخاصة والمناهج وطرق التدريس للتأكد من مدى صلاحيته كأداة للقياس، روعي فيها دقة الصياغة واختيار الصور المعبرة عن السؤال، وتنوعت الأسئلة بين أسئلة الصواب والخطأ، وأسئلة الاختيار من متعدد، وأسئلة المزوجة والترتيب وهي من الأنواع المناسبة لطفل الروضة. وبعد إجراء التعديلات بناء على آراء الخبراء والمحكمين تكون المقياس من ٣٠ سؤالاً 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 يفهما 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:** ويجب الطفل على أسئلة المقياس في ضوء البطاقة المعروضة أمامه، وقد تم إعداد استمارة رصد درجات المقياس^(٦) حيث خصص درجة لكل سؤال من أسئلة المقياس، وحيث أن المقياس يتضمن (٣٠) بطاقة فإن النهاية العظمى للمقياس (٣٠) درجة، والنهاية الصغرى (صفر).
- **التجربة الاستطلاعية للمقياس:** تم تجريب المقياس على عينة من أطفال الروضة المعاقين عقليا، تتراوح أعمارهم بين (٤-٦) سنوات، بلغ عددهم (٥) 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 المعاق عقليا، 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 المعاق عقليا بطريقة الاتساق الداخلي، حيث تم تطبيق المقياس على عينة قوامها (٥) أطفال من غير عينة البحث الأساسية، وتم إيجاد معامل الارتباط بين درجة كل بُعد من أبعاد المقياس وبين درجات المقياس ككل، والتي تراوحت ما بين (٠.٧٣-٠.٨٢) وهي معاملات ارتباط دالة مما يدل على صدق المقياس.
- **ثبات المقياس:** تم حساب معامل ثبات لمقياس الوعي المروري المصور لطفل الروضة المعاق عقليا، وذلك باستخدام طريقة إعادة التطبيق على نفس المجموعة حيث تم تطبيق المقياس على عينة قوامها (٤) أطفال من غير عينة البحث الأساسية مرتين، وبفاصل زمني قدره (١٥) يوماً بين التطبيق، وتم

(٦) ملحق (٣) استمارة رصد درجات مقياس الوعي المروري المصور لطفل الروضة المعاق عقليا.

حساب معامل الارتباط بينهما باستخدام معادلة سبيرمان، والتي تراوحت ما بين (٠.٦١-٠.٨٥) وهي معاملات ارتباط دالة مما يدل على ثبات المقياس.

(د) بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل المعاق عقليا داخل وخارج الروضة^(*):

قامت الباحثة بتصميم بطاقة ملاحظة السلوك المروري داخل وخارج الروضة وذلك للتأكد من إكتساب الطفل المعاق عقليا للوعي المروري وممارسته داخل وخارج قاعة النشاط، بمعنى تطبيق قواعد النظام والالتزام المروري داخل وخارج الروضة من خلال ملاحظة السلوكيات المعبرة عنها داخل الروضة، وكانت خطوات تصميم البطاقة كالتالي:

- 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 المعاق عقليا داخل وخارج الروضة:

- استخدام بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل المعاق عقليا داخل الروضة من خلال معلمات الروضة وخارج الروضة من خلال أولياء الأمور قبل تطبيق برنامج الأنشطة المتكاملة.
- يقوم كلا من المعلمة والمعاونة بملاحظة السلوك المروري للطفل المعاق عقليا في المواقف اليومية الطبيعية داخل الروضة
- استخدام بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل خارج الروضة من خلال الأم أو الأب قبل برنامج الأنشطة المتكامل.
- تم تحديد مفردات بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل داخل وخارج 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 وخارج الروضة، وهذا التدرج (دائما - أحيانا - لا يفعل)

(*) ملحق (٦) بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل داخل الروضة.

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 الآتي:

✓ دائما = درجتان. ✓ أحيانا = درجة واحدة. ✓ لا يفعل = صفر. وبذلك اشتملت بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل المعاق عقليا داخل وخارج الروضة مجموعة من السلوكيات يمكن ملاحظتها أثناء تفاعل الطفل مع المواقف اليومية الطبيعية، وإمكانية الحكم على هذا الأداء وفقا للمعيار السابق، وقد اشتملت الصورة الأولية لبطاقة ملاحظة السلوك المروري للمعاق عقليا داخل الروضة على (٣٦) عبارة سلوكية، وبطاقة ملاحظة السلوك المروري للمعاق عقليا خارج الروضة على (٥٠) عبارة سلوكية.

❖ **صدق بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل المعاق عقليا داخل وخارج الروضة:**

• **الصدق الظاهري (صدق المحكمين):** تم عرض بطاقة ملاحظة السلوك المروري

للطفل المعاق عقليا داخل وخارج الروضة على مجموعة من الأساتذة الخبراء في مجال المناهج وطرق التدريس ورياض الأطفال والتربية الخاصة(*) وذلك لتعرف:

- مدى ملائمة الصياغة اللفظية للعبارات في بطاقة الملاحظة للسلوكيات المرورية المطلوب من الطفل المعاق عقليا أدائها.

- مدى ارتباط مفردات بطاقة الملاحظة بالأهداف المتضمنة في برنامج الأنشطة المتكامل المقترح.

- مدى إمكانية ملاحظة السلوك المروري.

وبناء على آراء الأساتذة المحكمين، تم أخذ نسبة الاتفاق (٨٠%) للآراء في

إجراء التعديلات المطلوبة، وقد أسفرت آراء المحكمين عما يلي:

- اشتملت المفردات في بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل المعاق عقليا داخل وخارج الروضة جميع الأهداف المتضمنة في برنامج الأنشطة المتكامل المقترح.

- العبارات المصاغة بقياس السلوك المروري بشكل فعال.

(*) ملحق (٨) قائمة بأسماء السادة المحكمين.

- وقد تم تعديل بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل المعاق عقليا داخل وخارج الروضة تبعا لآراء المحكمين كما سبق إجرائها في بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل المعاق عقليا داخل وخارج الروضة كما يلي:
- دمج بعض العبارات لتقليل عدد العبارات حتي يسهل على معلمات الروضة ملاحظتها على طفلها المعاق عقليا.
 - دمج بعض العبارات لتقليل عدد العبارات حتي يسهل على الأم والأب ملاحظتها على طفلها المعاق عقليا.
 - اتفق المحكمين على محاور بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل المعاق عقليا داخل وخارج 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 المعاق عقليا داخل الروضة على (٢١) عبارة، بمجموع درجات (٤٢) درجة، كما أصبحت بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل المعاق عقليا خارج الروضة على (١٨) عبارة، بمجموع درجات (٣٦) تبعا لتقدير الدرجات التي سبق الإشارة إليها.

• **صدق الاتساق الداخلي:** تم استخدام طريقة الاتساق الداخلي من خلال إيجاد معامل الارتباط بين درجة كل محور والدرجة الكلية لبطاقة الملاحظة، من خلال تطبيق بطاقة الملاحظة على عدد (٥) أطفال من غير عينة البحث الأساسية، والتي تراوحت بين (٠.٧٣-٠.٩٠)، وهي معاملات ارتباط دالة إحصائيا عند مستوى (٠.٠٥) ، مما يدل على صدق بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل المعاق عقليا سواء داخل أو خارج الروضة.

❖ **ثبات بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل المعاق عقليا داخل وخارج الروضة:**

- **حساب نسبة اتفاق الملاحظين:**

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

- قامت اثنتان من المعلمات بالروضة والآتي وافقن على التعاون مع الباحثة، حيث قامتا بملاحظة (٥) 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 الاتفاق ما بين (٩١%- ٨٥%-٩٢%) وتم حساب المتوسط الحسابي لنسب الاتفاق بين الملاحظين فكان (٨٩.٣٣%)، مما يدل على ارتفاع ثبات بطاقة ملاحظة السلوكيات المرورية للطفل.

- لحساب ثبات بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل المعاق عقليا خارج الروضة من خلال حساب نسبة اتفاق الملاحظين، تم توزيع بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل المعاق عقليا خارج الروضة على آباء وأمهات (٥) أطفال من مجتمع البحث ومن غير عينة البحث الأساسية، بواقع بطاقتين لكل طفل، فهناك بطاقة يملؤها الأب، ونفس البطاقة تملؤها الأم بشكل فردي، كما يطلب منهما أن يكتب 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، وتم تفرغ البيانات بشكل فردي، 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: ويتطبيق هذه المعادلة وجد أن نسبة الاتفاق كانت (٨٣%، ٩١%، ٨٧%) على التوالي، وتم حساب المتوسط الحسابي لنسب الاتفاق بين الملاحظين، فكان (٨٧%) وهو متوسط عال لنسب الاتفاق بين الملاحظين، وهذا يدل على ارتفاع ثبات بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل خارج الروضة.
- كما تم استخدام طريقة معامل الثبات وذلك بتطبيق بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل المعاق عقليا داخل وخارج الروضة على عدد (٥) أطفال من غير عينة البحث الأساسية، من خلال طريقة إعادة التطبيق بفواصل زمنية (١٥) يوم، وتم حساب معامل الارتباط بينهما باستخدام معادلة سبيرمان، والتي تراوحت بين (٠.٩٠-٠.٨٢) وهي معاملات ارتباط دالة إحصائيا عند مستوى (٠.٠٥)، مما يدل على ثبات البطاقة.

تجربة البحث الأساسية:

تكونت تجربة البحث من ثلاث مراحل:

- ١- **القياس القبلي:** تم تطبيق القياس القبلي لعينة البحث من الأطفال لمتغير الوعي المروري على أطفال المجموعة التجريبية.
- ٢- **تطبيق برنامج الأنشطة المقترح:** تم تطبيق برنامج الأنشطة المتكامل على أطفال المجموعة التجريبية التي تكونت من (١٠) أطفال، ، وتتراوح أعمارهم بين (٤-٦) سنوات ومتوسط الذكاء بين (٥٠-٧٠)، 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.
- ٣- **القياس البعدي:** بعد انتهاء الفترة المحددة للتطبيق تم إجراء القياس البعدي لمتغير الوعي المروري لكل من أفراد المجموعة التجريبية وبنفس الشروط التي تمت في القياس القبلي.

إجراءات البحث:

قامت الباحثة بإتباع الإجراءات التالية:

- ١- تم اختيار مدارس الجوفاء للبنات بالباحة التابعة لإدارة الباحة التعليمية بالمملكة العربية السعودية بصورة عملية نظراً لما يلي:
 - أ- توافر عدد مناسب من الأطفال في المرحلة قيد البحث في فصول التربية الفكرية الملحقة بها.
 - ب- موافقة إدارة المدرسة على تطبيق أدوات البحث على الأطفال.
 - ج- موافقة مجموعة معلمات الروضة على التعاون قناعة منهن بأهمية موضوع البحث ونتائجه المرجوة مع أطفالهن.
- ٢- تم عمل حصر لجميع الإمكانيات 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 بعد البرنامج المقترح.

الأساليب الإحصائية المستخدمة: تم استخدام المعالجات الإحصائية التالية:

١- معامل الارتباط للتحقق من صدق وثبات أدوات البحث (مقياس الوعي المروري المصور لطفل الروضة المعاق عقلياً / بطاقتي ملاحظة السلوك المروري للطفل المعاق عقلياً داخل وخارج الروضة).

٢- معادلة كوبر Cooper لحساب نسبة الاتفاق بين الملاحظين.

٣- معادلة كا^٢.

٣- اختبار ولكوكسن (Wilcoxon) لحساب دلالة الفروق بين القياسين القبلي والبعدي لأطفال المجموعة التجريبية.

خامساً- 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، ويلى 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 المروري المصور لطفل الروضة المعاق عقلياً لصالح القياس البعدي

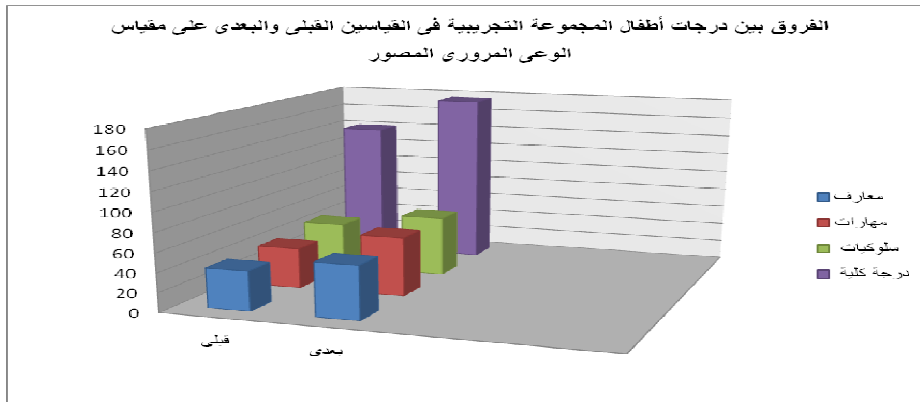
وللتحقق من صحة هذا الفرض تم حساب دلالة الفروق بين رتب درجات الأطفال على مقياس الوعي المروري المصور لطفل الروضة المعاق عقلياً باستخدام اختبار ولكوكسن (Wilcoxon) كما يوضحه الجدول التالي:

فاعلية برنامج متكامل في تنمية الوعي المروري لدى الأطفال ذوي الإعاقة العقلية

جدول (٢) يوضح دلالة الفروق بين رتب درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على مقياس الوعي المروري المصور باستخدام اختبار ولوكسون (Wilcoxon) (ن = ١٠)

أبعاد المقياس	القياس	ن	متوسط الرتب	ر	Z	دلالة الفروق
حقائق ومعارف مرورية	الرتب السالبة الرتب الموجبة الرتب المتساوية الإجمالي	٠ ٨ ٢ ١٠	٠ ٤,٥٠	٣٦	٢,٨٢٨	٠,٠١
مهارات مرورية	الرتب السالبة الرتب الموجبة الرتب المتساوية الإجمالي	٠ ١٠ - ١٠	٠ ٥,٥٠	٥٥	٢,٨٧٧	٠,٠١
سلوكيات مرورية	الرتب السالبة الرتب الموجبة الرتب المتساوية الإجمالي	٠ ٩ ١ ١٠	٠ ٥	٤٥	٢,٧٢٤	٠,٠١
الدرجة الكلية	الرتب السالبة الرتب الموجبة الرتب المتساوية الإجمالي	٠ ١٠ - ١٠	٠ ٥,٥٠	٥٥	٢,٨١٢	٠,٠١

Z = ١,٩٦ عند ٠,٠٥ = ٢,٥٧ عند ٠,٠١



شكل تخطيطي (١)

ينتضح من جدول (٢) والشكل التخطيطي (١) وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على مقياس الوعي المرورى المصور لطفل الروضة المعاق عقليا حيث تراوحت قيمة (ت) ما بين (٢,٧٢٤) و(٢,٨٧٧) وجميعها دالة مما يشير إلى فاعلية برنامج الأنشطة المقترح فى تنمية الوعي المرورى بأبعاده (المعرفى والمهارى والوجدانى) لدى طفل الروضة المعاق عقليا.

وترجع الباحثة وجود فروق دالة إحصائية بين درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على مقياس الوعي 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 عامة والمعاق عقليا بصفة خاصة والتنمية الشاملة المتكاملة لشخصيته، حيث أن الطفل يحتاج لمجموعة الحقائق والمعارف والمهارات اللازمة لكي يقتنع الطفل ويتمكن من الالتزام المرورى، حيث تضمن البرنامج المقترح "سلامتى والمرور" مجموعة من الموضوعات التى تتعلق بعلاقة طفل الروضة (العنصر البشرى) بالبعدين الآخرين من أبعاد الوعي 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 والبعدي على مقياس الوعي المرورى المصور لطفل الروضة المعاق عقليا 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، 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" التى أسهمت فى تنمية مجموعة من المهارات المرتبطة بطفل الروضة وعلاقته بالمرور، مما أسهم فى اكتساب طفل الروضة وخاصة طفل الروضة المعاق عقليا الوعي المرورى بأبعاده الثلاثة (حقائق ومعارف - مهارات - سلوكيات) مما يتفق مع أهداف مجموعة من المشروعات التى أقيمت بالمملكة العربية

السعودية بهدف تنمية الوعي المروري لدى المواطن السعودي في مختلف المراحل العمرية ومنها مشروع عبد الله النافع، وآخرون ١٤٠٩، مشروع خالد السيف وآخرون ١٤١٣، خالد هلال (١٩٩٨)، شكري سنان وآخرون (٢٠٠٢).

مما يتفق مع دراسة سهام بدر (١٩٩٨) والتي أوصت بأهمية إعادة النظر في مناهج رياض الأطفال وتطويرها بحيث يضمن جانباً أساسياً من التربية المرورية باعتبارها جزءاً من الثقافة العلمية والفنية والاجتماعية وأحد جوانبها، والتركيز على أهمية تنمية المفاهيم والمهارات والقيم والاتجاهات المرتبطة بالتربية المرورية في مواقف حياتية حية، والتركيز على الجانب العملي تناولها للتربية المرورية لإكساب الطفل السلوكيات المرغوب فيها، كما أشارت النتائج إلى أهمية استخدام الاستراتيجيات الحديثة في التعلم والتعليم لرياض الأطفال في مجال التربية المرورية والاهتمام بالإدراك الحسي واكتساب الخبرات باستخدام الأنشطة والألعاب المرورية الهادفة، والأسلوب القصصي، واستخدام وسائل الإيضاح، والاهتمام بإبراز المخاطر المرورية وتعويد الأطفال على الحركة الصحيحة في مجال المرور.

كما يتفق مع دراسة جوزيف وآخرون (Joseph and other, 2000) حيث أشارت نتائجها إلى أن البرنامج لم يحقق الفاعلية المرجوة في إكساب الأطفال المعلومات والسلوكيات المطلوبة، ويرجع ذلك إلى أن البرنامج يتضمن عدداً من المعلومات المعقدة نسبياً على الأطفال كما أن البرنامج غير كاف لإكساب الأطفال عامة والمعاقين عقلياً بصفة خاصة السلوك المطلوب، لذلك أهتم البحث الحالي من خلال البرنامج المقترح بأن يتضمن مجموعة من الأنشطة والتي تحتوي على مجموعة متنوعة من الحقائق والمعارف ذات الصلة بالوعي المروري والمناسبة لطفل الروضة المعاق عقلياً، مما كان له أثره في اكتساب أطفال المجموعة التجريبية للوعي المروري بأبعاده ومحاوره الثلاث ومنها التحصيلي.

كما ترجع الباحثة الفروق بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على مقياس مواقف السلوك المروري المصور لطفل الروضة المعاق عقلياً إلى معالجة البرنامج المقترح لعدة جوانب منها: المعرفة المحدودة لطفل الروضة حول الأمن والسلامة المرورية، وعيهم الضعيف بكيفية عبور الطريق بشكل آمن، ضعف الوعي المروري لدى معلمات وأسر الأطفال مما أدى إلى تنمية الوعي المروري لدى الطفل من خلال الأنشطة المقدمة التي تعد بمثابة دليل للمعلمة لتنمية الوعي المروري لدى الطفل حيث يتضمن البرنامج المصادر والخبرة المعرفية لمعلمات رياض الأطفال حول الأمن المروري، مما كان له أثره في تنمية الوعي المروري لدى طفل الروضة.

مما يتفق مع دراسة سلفيا قطريب (٢٠٠٥) والتي أشارت نتائجها إلى دور المؤسسات التعليمية في تطوير برنامج تعليمي للارتقاء بالسلوك المروري، إعداد المعلمين في مجال التربية المرورية، دمج موضوعات التربية المرورية ومفهوماتها في مختلف المناهج الدراسية، وخاصة في المراحل الدراسية الأولى، وهذا يتلائم مع النظرة الشمولية للتربية المرورية، ويسهم في 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 (MPI) Maintoba Public Insurance (MPI) And The Government Education, Training And Youth, 2004 والتي استهدفت تنمية المعارف والمهارات والوعي بأخطار الطريق التي يواجهها الأطفال، ولتحقيق الأهداف السابقة تضمن المشروع سلسلة من الأنشطة التعليمية التي يمكن تضمينها ضمن منهج التربية الصحية تتعلق بقواعد المرور والسلامة المرورية وإشارات المرور ومخاطر الطريق، ويقوم الأطفال بهذه الأنشطة داخل الفصول الدراسية بالإضافة لمجموعة من التكاليف المنزلية التي يتم إنجازها مع الأسرة، وللتأكد عما إذا كانت الأهداف قد تحققت أم لا تم إعداد بطاقة ملاحظة لأداء الأطفال بعد كل نشاط. كما تُرجع الباحثة الفروق بين القياسين القبلي والبعدي على مقياس الوعي المروري المصور لاعتماد البحث والبرنامج بأنشطته على التنوع في الإستراتيجيات التعليمية، وعدم الاعتماد على الحفظ والتلقين، حيث أعتمد البرنامج على أساليب الحوار والمناقشة، واللعب، والأنشيد، والنموذج مما يتناسب مع طبيعة وخصائص طفل الروضة المعاق عقليا واحتياجاته.

وتخلص الباحثة مما سبق إلى تحقق صحة الفرض الأول في وجود فروق دالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على مقياس الوعي المروري المصور لطفل الروضة المعاق عقليا لصالح القياس البعدي.

التحقق من صحة الفرض الثاني:

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 البعدي.

وللتحقق من صحة هذا الفرض تم حساب دلالة الفروق بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على بطاقة ملاحظة السلوك

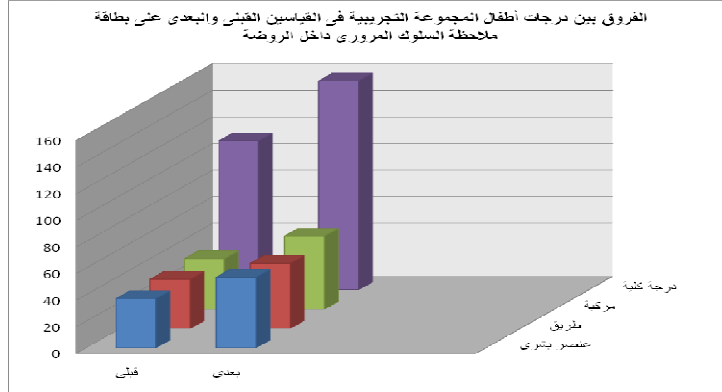
فاعلية برنامج متكامل في تنمية الوعي المروري لدى الأطفال ذوي الإعاقة العقلية

المروري للطفل المعاق عقلياً داخل وخارج الروضة باستخدام اختبار ولكوكسن (Wilcoxon) كما يوضحه الجدول التالي:

جدول (٣) دلالة الفروق بين درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل المعاق عقلياً داخل الروضة باستخدام اختبار ولكوكسن (Wilcoxon) (ن = ١٠)

المقياس	أبعاد المقياس	القياس	ن	متوسط الرتب	ر	z	دلالة الفروق
بطاقة ملاحظة السلوك المروري داخل الروضة	العنصر البشري	الرتب السالبة الرتب الموجبة الرتب المتساوية الإجمالي	١٠ ٠ ١٠	٥,٥٠	٥٥	٢,٨٨١	٠,٠١
	الطريق	الرتب السالبة الرتب الموجبة الرتب المتساوية الإجمالي	٩ ١ ١٠	٥	٤٥	٢,٧٦٢	٠,٠١
	المركبة	الرتب السالبة الرتب الموجبة الرتب المتساوية الإجمالي	١٠ ٠ ١٠	٥,٥٠	٥٥	٢,٨٥٠	٠,٠١
	الدرجة الكلية	الرتب السالبة الرتب الموجبة الرتب المتساوية الإجمالي	١٠ - ١٠	٥,٥	٥٥	٢,٨٣١	٠,٠١

حيث $Z = 1.645$ عند مستوى (٠.٠٥) ، $Z = 2.57$ عند مستوى (٠.٠١)



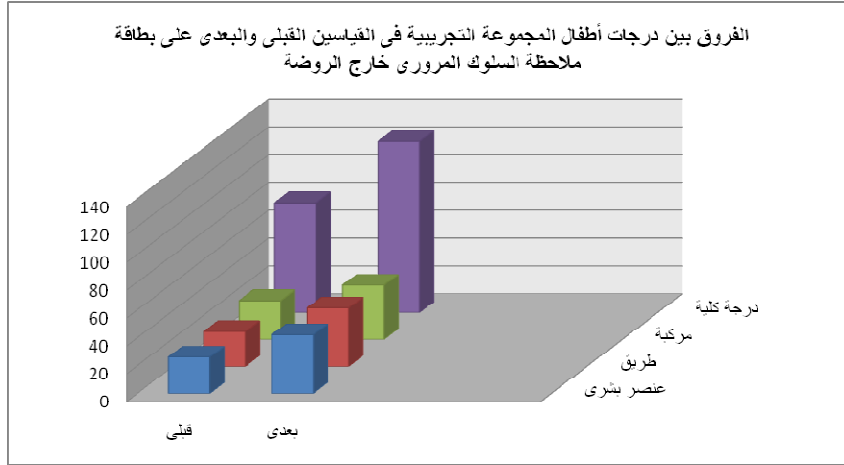
شكل تخطيطي (٢)

جدول (٤) دلالة الفروق بين درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على بطاقة ملاحظة السلوك المروى للطفل المعاق عقلياً خارج الروضة باستخدام اختبار ولوكوكسن (Wilcoxon) (ن = ١٠)

المقياس	أبعاد المقياس	القياس	ن	متوسط الرتب	ر	Z	دلالة الفروق
بطاقة ملاحظة السلوك المروى داخل الروضة	العنصر البشري	الرتب السالبة الرتب الموجبة الرتب المتساوية الإجمالي	١ ٩ ٠ ١٠	٢ ٥,٨٩	٢ ٥٣	٢,٦٦٨	٠,٠١
	الطريق	الرتب السالبة الرتب الموجبة الرتب المتساوية الإجمالي	٠ ٩ ١ ١٠	٠ ٥	٤٥	٢,٧٠١	٠,٠١
	المركبة	الرتب السالبة الرتب الموجبة الرتب المتساوية الإجمالي	١ ٩ ٠ ١٠	٤ ٥	٤ ٥١	٢,٤٩٥	٠,٠١
	الدرجة الكلية	الرتب السالبة الرتب الموجبة الرتب المتساوية الإجمالي	٠ ١٠ - ١٠	٠ ٥,٥	٥٥	٢,٨١٦	٠,٠١

حيث $Z = 1.645$ عند مستوى (٠.٠٥) ، $Z = 2.57$ عند مستوى (٠.٠١)

فاعلية برنامج متكامل في تنمية الوعي المروري لدى الأطفال ذوي الإعاقة العقلية



شكل تخطيطي (٣)

يتضح من جدول (٣) وجدول (٤) والشكل التخطيطي (٢) و (٣) وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على بطاقة ملاحظة السلوك المروري للطفل داخل الروضة حيث تراوحت قيمة "ت" المحسوبة ما بين (٢,٤٩٥-٢,٨٨١) وهي قيم دالة إحصائياً.

حيث لوحظ دلالة الفروق بين القياسين القبلي والبعدي على بطاقة ملاحظة السلوك المروري سواء داخل أو خارج الروضة والتي تناول محاوره الجوانب الثلاث للوعي المروري والذي تضمن ثلاثة محاور، هي: العنصر البشري والمركبة والطريق من حيث المعارف والحقائق المرورية والمهارات والقواعد السلوكية التي تتعلق بكل منها والتي تتصل بوسائل النقل والمواصلات وإشارات وعلامات المرور وأشكالها ومدلولها، وكل ما يتعلق بالمرور.

كما اتضح دلالة الفروق سواء في محاور بطاقة الملاحظة: العنصر البشري - المركبة - الطريق والدرجة الكلية للبطاقة، سواء من خلال ملاحظة المعلمات أو الوالدين مما يشير إلى فاعلية البرنامج المقترح في تنمية الوعي المروري لدى طفل الروضة.

وترجع الباحثة دلالة الفروق بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على بطاقة ملاحظة السلوك المروري داخل الروضة من خلال المعلمات إلى فاعلية البرنامج من خلال الأنشطة المتضمنة فيه في دمج معلمات رياض الأطفال في تنفيذ الأنشطة مما كان بمثابة دليل ومرشد لتنمية الوعي

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 اهتمامهن نحو الأمن والسلامة المرورية خاصة فى ظل الحوادث المرورية اليومية المتكررة فى المجتمع السعودى والتي ترجع فى نسبة كبيرة منها إلى ضعف مستوى الوعى المرورى لدى الأفراد.

كما ترجع الباحثة الفروق بين القياسين القبلى والبعدى فى متوسطات رتب درجات أطفال المجموعة التجريبية على بطاقة ملاحظة السلوك المرورى للطفل داخل الروضة إلى اهتمام المعلمات بتنفيذ الأطفال قواعد الأمن والسلامة المرورية فى استخدام المركبة/ أتوبيس الروضة خلال المراحل المختلفة: انتظار الحافلة - ركوب الحافلة- النزول من الحافلة، مما كان له أثره فى تنمية الوعى المرورى والتأكيد على تنفيذ الجانب السلوكى منها لدى طفل الروضة المعاق عقلياً. حيث لاحظت الباحثة اهتمام الأطفال بتطبيق قواعد الأمن والسلامة المرورية من حيث الانتظار فى المكان الآمن، والالتزام ببعض القواعد أثناء ركوب الحافلة منها: عدم الوقوف فى الحافلة، عدم إخراج الرأس أو اليد من شبك الحافلة، وضع الحقيبة بعيداً 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 تماماً، الاتجاه 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 رتب 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 استخدام حزام الأمان حتى يحافظ على سلامته، وآخر يشير إلى أهمية عدم استخدام 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 في قيادة السيارة، عدم آخراج الرأس أو اليد من السيارة... إلى غير ذلك من السلوكيات التي تم ملاحظتها خارج الروضة من خلال ملاحظة الوالدين مما يشير إلى فاعلية البرنامج المقترح في تنمية الوعي المروري لدى طفل الروضة المعاق عقلياً وامتداد أثره في حياة الطفل اليومية سواء داخل أو خارج الروضة.

وتتفق هذه النتيجة مع ما جاء في دراسة ليندا وليفيت (Leveet, Linda, 2003) بدراسة والتي أشارت إلى أن لأولياء الأمور دوراً استراتيجياً كبيراً في تعليم الأطفال للمهارات والسلوكيات يعتمد على عملية التقليد والمحاكاة، كما أن الأطفال في هذه السن في حاجة كبيرة للتدريب على السلوكيات الإيجابية في الحفاظ على أنفسهم نظراً لزيادة عدد الأطفال المصابين في حوادث الطرق، ويرجع ذلك إلى عدم توفر المهارات البصرية الكافية لدى الأطفال في هذه المرحلة، ولقد أشارت الدراسة إلى تفاعل الأطفال مع البالغين أفضل في اكتساب المهارات عن الاعتماد على الحفظ والتلقين. كما يتفق مع آراء محمد عبد المؤمن الشامي (٢٠١٢) حيث أشار إلى أن مسؤولية الأسرة تتحدد تجاه الأطفال فالأسرة تلعب دوراً كبيراً وفاعلاً للمساهمة في الحد من الحوادث المرورية لدى الأطفال من خلال زرع مفاهيم السلوك الآمن لدى الأطفال، وتعريفهم بأهمية حماية أنفسهم من الحوادث المرورية، وتوعيتهم بضرورة الالتزام بأنظمة المرور وقواعد السلامة المرورية، وتبصيرهم بمخاطر الطرق، وحثهم على الالتزام بقواعد المرور لذلك فإن المسؤولية 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 الثاني في وجود فروق دالة إحصائية بين متوسطات درجات أطفال المجموعة التجريبية في القياسين القبلي والبعدي على بطاقة ملاحظة سلوك الطفل المروري 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 الوعي المروري المصور 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 المعاق عقلياً.
توصيات البحث:

في ضوء نتائج البحث توصي الباحثة بما يأتي:

- ١- تفعيل أنشطة الوعى المرورى فى رياض الأطفال بالمملكة العربية السعودية.
- ٢- التعاون بين إدارات المرور ورياض الأطفال بالمملكة العربية السعودية لرفع مستوى الوعى المرورى لدى أطفال هذه المرحلة سواء العاديين أو ذوى الاحتياجات الخاصة للحد من الحوادث المرورية.
- ٣- التعاون بين الأسرة والروضة فى تحقيق أهداف الوعى المرورى لدى أطفال هذه المرحلة.

- ٤- الاهتمام 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.
- ٥- الانتقال من مجرد الاحتفالات 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:

١. فاعلية القصة الحركية فى تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة.
٢. برنامج مقترح لتنمية الوعى المرورى لدى معلمات رياض الأطفال قبل / أثناء الخدمة بمنطقة الباحة.
٣. فاعلية الدراما الإبداعية فى تنمية الوعى المرورى لدى أطفال التربية الفكرية.
٤. برنامج قصص إلكترونية لتنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة المعاق عقلياً.
٥. فاعلية برنامج أنشطة علمية ورياضية فى تنمية الوعى المرورى لدى طفل الروضة.

المراجع

أولاً- المراجع العربية:

- أحمد حسين اللقاني، وعلى الجمل (١٩٩٩): معجم المصطلحات التربوية المعرفة في المناهج وطرق التدريس، القاهرة، عالم الكتب، ص.
- أديب خضير (٢٠٠٧): حملات التوعية المرورية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، المملكة العربية السعودية، الرياض.
- الجمعية التونسية للوقاية من حوادث الطرق (٢٠٠٣): صياغة استراتيجية شاملة للسلامة المرورية، ٢٦ ديسمبر ٢٠٠٣، تونس، مدينة توزر.
- (٢٠٠١): المهرجان الدولي لفيلم سلامة المرور في دورته الثانية، ٢٧ - ٢٨ أكتوبر، ٢٠٠١، تونس، مدينة حمام سوسة.
- إيمان فؤاد محمد كاشف (٢٠٠١): الإعاقة العقلية بين الإهمال والتوجيه، القاهرة، دار قباء للطباعة والنشر.
- ج. تيرنر (١٩٩٢): النمو المعرفي بين النظرية والتطبيق، ترجمة عادل عبد الله، القاهرة، دار الشرقية.
- حمود البدر (١٩٩٨): التنشئة المرورية لدى الطفل العربي، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، الرياض، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، ص ١٧٧-٢٠١.
- خالد عبد الرحمن السيف وآخرون (١٤١٦هـ): تقييم برامج التوعية المرورية خلال الأسابيع المرورية، الرياض، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، ص ٧.
- (١٩٩٨): إدخال تعليم سلامة المرور في المناهج، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، الرياض، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية.
- وآخرون (١٤٣١هـ): برامج تعليم سلامة المرور في كليات التربية - الجزء الأول، سلوك القيادة ومفهوم السلامة، الرياض، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، ص ١٠.

خالد هلال (١٩٩٨): التنشئة المرورية لدى الطفل العربي، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، الرياض، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، ص ٥٠٨.

رشدان حميد العوفي (١٤٢٤هـ): أثر تدريس وحدة مقترحة للسلامة المرورية في إكساب طلاب الصف الأول الثانوي بعض مفاهيم ومهارات السلامة المرورية وفي اتجاهاتهم نحو السلامة المرورية، رسالة ماجستير، جامعة أم القرى بمكة المكرمة، المملكة العربية السعودية.

سعاد أحمد الزياتي (٢٠٠٤): برنامج مقترح لتنمية الوعي المروري لطفل الروضة باستخدام القصة الموسيقية الحركية، المؤتمر الإقليمي الأول لقسم تربية الطفل بكلية البنات، جامعة عين شمس، الطفل العربي في ظل المتغيرات المعاصرة، القاهرة، عالم الكتب.

سعود الناصر (٢٠١٢): جريدة الاقتصادية، صفحة الرأي. سهام محمد بدر (١٩٩٨): نحو استراتيجيات للتربية المرورية في رياض الأطفال، جامعة الإمارات.

شكري سنان وآخرون (٢٠٠٢): المخالفات المرورية - أسبابها والحد منها في المنطقة الشرقية بالمملكة العربية السعودية، الرياض، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، ص ٣٣٣.

سهير كامل احمد (٢٠٠٨): التوجيه والإرشاد النفسي، القاهرة، الانجلو المصرية.. 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 سيد سليمان (١٩٩٩): سيكولوجية ذوى الاحتياجات الخاصة والأساليب التربوية والبرامج التعليمية، القاهرة، مكتبة زهراء الشرق. شاهين رسلان (٢٠٠٦): سيكولوجية أسرة الطفل المعاق ذهنياً، القاهرة، مكتبة النهضة المصرية.

عبد المطلب القريطي (٢٠٠٥): سيكولوجية ذوى الاحتياجات الخاصة وتربيتهم، ط ٤، القاهرة، دار الفكر العربي.

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): الأسباب النفسية للسرعة الزائدة وكيفية معالجة ذلك في منهج المدرسة الثانوية، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، الرياض، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، ص ٢٥٨-٢٦٠.
- عبد الله النافع ال شارح، إبراهيم الشافعي، فهد سليمان الشمري (١٩٩٢): دراسة إدخال تعاليم سلامة المرور في مقررات المرحلة المتوسطة للتعليم العام، الرياض، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، ص ٢٥٨-٢٦٠.
- عصام حسن كوثر، خالد منصور الشعبي، 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 ٣١١ - ٣١٨
- فاروق الروسان (١٩٩٨): سيكولوجية الأطفال غير القادرين، ط٣، عمان، دار الفكر.
- فيوليت فؤاد إبراهيم (٢٠٠٥): مدخل إلى التربية الخاصة، القاهرة، الأنجلو المصرية.
- ماجدة السيد عبيد (٢٠٠٠): الإعاقة العقلية (أ)، عمان، دار صفاء.
- (٢٠٠٠): تعليم الأطفال ذوي الحاجات الخاصة (مدخل إلى التربية الخاصة) (ب)، عمان، دار صفاء.
- محمد إبراهيم عبد الحميد (١٩٩٩): تعليم الأنشطة والمهارات لدى الأطفال المعاقين عقليا، القاهرة، دار الفكر العربي.
- محمد سعد الدين بيان، سيلفا قطريب (٢٠٠٥): هل أضحت التربية المرورية مشكلة يصعب فهمها....؟ ندوة السلامة الطريقة والوقاية من حوادث الطرق، دمشق.
- محمد عبد المؤمن الشامي (٢٠١٢): دور الأسرة للحد من الحوادث المرورية لدى الأطفال، جريدة أخبار السعيدة، اليمن.
- محمد عكروش (٢٠٠٩): جريدة الثورة يومية سياسية، مؤسسة الوحدة للصحافة والطباعة والنشر
- محمود عبد الحميد محمد عبدالله (١٩٩٧): الوعي البيئي لطفل ما قبل المدرسة ودور كل من أسلوب القصة وأسلوب المناقشات في تنميته، المؤتمر العلمي الأول للجمعية المصرية للتربية العلمية، التربية العلمية للقرن الحادي والعشرين، الإسكندرية، ١٠-١٣ أغسطس، ص ١١٦.
- محمود مراد عبد الله (١٩٩٢): منشورات مركز بحوث الشرطة، دبي، وزارة الداخلية.

- مصطفى نوري القمش و خليل عبد الرحمن المعايطه (٢٠٠٧): سيكولوجية الأطفال ذوي الاحتياجات الخاصة، عمان، دار المسيرة.
- منال السيد السيد يوسف (٢٠١٢): برنامج قائم على الأنشطة العلمية في الأمان والسلامة المرورية للأطفال بمرحلة رياض الأطفال، وفاعليته في تنمية الوعي المروري لديهم،
- منظمة الصحة العالمية (٢٠٠٤): السلامة على الطريق.. لا يجوز أن تترك للمصادفة، المكتب الإقليمي لشرق المتوسط، يناير.
- (٢٠٠٤): السلامة على الطريق.. لا يجوز أن تترك للمصادفة، المكتب الإقليمي لشرق المتوسط، إبريل.
- (٢٠٠٤): فعاليات اليوم العالمي للصحة لعام ٢٠٠٤، منظمة الصحة العالمية، المكتب الإقليمي لشرق المتوسط.
- والبنك الدولي (٢٠٠٤): التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، منظمة الصحة العالمية، جنيف.

ثانياً - المراجع الأجنبية:

- 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.
- Carol S, & Nita B (1990): Early Childhood Education, Publishing Company, New York .6.
- California State Automobile Association (1995): My Own Safety Activity Booklet (For A Age 5-9), C,S, Automobile Association.
- Education Department Of Western Australia (2002): Road Smart, Western Australia, Traffic 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 .12
- 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.
- Mental retardation – Wikipedia, the feencyclopedia. <http://en.wikipedia.org/wiki/mentalretardation>.
- 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) , 2003.

- The British 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 Instructional System , The Maryland State Department Of Education, Washington.
- Weiler, Robert M., (1993): The Role of School Health Instruction in Preventing Children, Paper Presented 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 Children k, s Road Safety Through Edutainment An Evaluation Of Effectiveness, Health Education Research, Vol,18, NO.4, PP493-505.