

دراسة تحليلية لاتجاهات المعلمين وأولياء الأمور نحو التوجيه المروري المبكر للطلاب من خلال الأسرة والمناهج الدراسية

د. محمد بن عبد العزيز الربيعي

أستاذ المناهج وطرق التدريس المشارك

رئيس قسم المناهج وطرق التدريس بكلية التربية بجامعة القصيم

khaeial@hotmail.com

(قُدّم للنشر في ١٤٣٢/٦/٨هـ، وقبل للنشر في ١٤٣٢/٧/١٠هـ)

ملخص البحث. دراسة تحليلية لاتجاهات المعلمين وأولياء الأمور نحو التوجيه المروري المبكر للطلاب من خلال الأسرة والمناهج الدراسية

يتناول البحث اتجاهات المعلمين وأولياء الأمور نحو التوجيه المروري المبكر للطلاب من خلال الأسرة والمناهج الدراسية، حيث تم استعراض المشكلات المرورية وما يترتب عليها من حوادث وخسائر في الأرواح والممتلكات ووجد أن معظم ضحايا هذه الحوادث من الشباب.

وقد تبين أن سبب ذلك راجع إلى عدم التزام هؤلاء الشباب بالقواعد المرورية إما عن عدم علم بها أو عدم إدراك لأهمية الالتزام بتلك القواعد للحفاظ على حياة الأفراد والممتلكات ونظراً لما للأسرة والمدرسة من دور مهم ومحوري في عملية التوجيه والتوعية تمثل هذه القواعد وضرورة الالتزام بها، فقد اتجه الباحث إلى دراسة توجهات أولياء الأمور والمعلمين نحو أهمية التوجيه المروري المبكر للطلاب من خلال الأسرة والمناهج الدراسية.

وفي سبيل التعرف على توجهات المعلمين وأولياء الأمور فقد قام الباحث بإعداد استبانته للمعلمين واستبانته لأولياء الأمور، وتم تطبيقها على عينة البحث وقد أكدت النتائج اتفاق المعلمين وأولياء الأمور على أهمية التوجيه المروري المبكر للطلاب خاصة ما يتعلق بعدم تحطّي الإشارة الحمراء، وكذلك توجيه النصح والإرشاد بقواعد السلامة المرورية من خلال الأسرة والمناهج الدراسية المختلفة.

وقد أوصت الدراسة بضرورة نشر التربية المرورية عبر المناهج الدراسية، مع تفعيل دور الأسرة في مجال التوعية المرورية، وضرورة إدخال مادة التوعية ضمن مناهج المؤسسات التعليمية في مختلف المراحل من خلال الأنشطة التربوية الصفية اللاصفية.

المقدمة

الحمد لله وحده والصلاة والسلام على رسول الله وبعد
تتطلب النهضة الحضارية التي تعيشها المملكة العربية السعودية في مرحلتها الحالية على الأخص توافقاً عاماً في جميع تفاصيل البنية النهضوية لتمكين لهذا التطور نجاحاً أفضل وتسارعاً أكمل تأثيراً وبقاءً في التماشي مع بقية الجوانب التنموية الأخرى التي تسعى لإنجازها حكومات وشعوب دولنا في مجلس التعاون الخليجي ومن هنا كان البحث عن الجانب التربوي والنفسي فيما يخص التوعية المرورية أو إن شئنا العكس فهو أيضاً محل صواب ودقة حين نقول بأن الحديث هنا هو عن قطاع الحوادث المرورية وذلك من الناحيتين التربوية والنفسية لنجد كلا التوجهين والحديث عن أهميته أمراً متفقاً مع تطوير العقلية الحضارية لمجتمعاتنا وثقافتنا العامة حيث كانت ولا زالت كل القطاعات المعنية تسعى للوقاية ثم التقليل أو المنع لتلك الكوارث التي أودت بالكثير من مقدراتنا البشرية والمادية وهي الكارثة التي أفرزت تقليلاً ملموساً لفرص نجاح العمل المشترك في كافة القطاعات المسؤولة وكذلك العمل المشترك للدول التي تناغمت هدفاً وشراكة مصير واتفاقاً في العديد من الجوانب المجتمعية والحياتية.

إن التطور الذي مرت به دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي بوجه عام والمملكة العربية السعودية بوجه خاص والمجتمع الإنساني عموماً قد أفرز العديد من المستلزمات القسرية التي لا يمكن الخروج من نسقها بشكل عام أو كامل وهي ضريبة لا بد من الإيمان بضرورة حدوثها تبعاً لما مر به التطور الإنساني وكما هي النظريات الاجتماعية والتربوية التي تحدثت عنها كل الفئات المتخصصة والواعية ودون ريب فإن كمية المركبات الآلية قد زادت أضعافاً مضاعفة مما نتج عنه ارتفاع معدلات الحوادث المرورية وزيادة تكلفة هذه الحوادث الإنسانية والاقتصادية وترتب عليها العديد من المشاكل الاجتماعية والتي من أبرزها ترميل العوائل وفقدان الأبناء آباءهم ، إما كلياً أو جزئياً عند إصابته بعاهة أجلسته أو أنهت على نصفه السفلي (الهالي، ١٩٨٦م).

ومن تلك المنطلقات فقد عمد الباحث إلى محاولة بيان أهمية التوعية المرورية المبكرة للفئة الأهم في هذا الإطار والتي تمثل نسبة عالية من مرتكبي الحوادث المرورية والمتسببين فيها وهم الشباب حيث اختار الباحث أربع دول خليجية هي المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة ودولة الكويت وسلطنة عمان لإجراء الدراسة ورصد النتائج.

مشكلة الدراسة

تشير المؤشرات الإحصائية العالمية إلى أن ما ينتج عن حوادث المرور من إصابات ووفيات أصبح يفوق في نسبته الخسارة التي تسببها الحروب والأمراض والأوبئة وأن نسب حوادث المرور ومعدلاتها في الدول النامية تزيد كثيراً عن مثيلاتها في الدول المتقدمة (اليوسف، ١٤٢٥هـ).

كما يفيد تقرير جديد نشرته منظمة الصحة العالمية (١٩ أبريل ٢٠٠٧ - جنيف) بأن حوادث المرور تمثل أهم مسببات الوفيات في أوساط الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين ١٠ سنوات و ٢٤ سنة ويشير التقرير الذي صدر تحت عنوان " الشباب والسلامة على الطرق " إلى أن حوادث المرور تتسبب سنوياً في هلاك زهاء ٤٠٠,٠٠٠ من الشباب الذين تقل أعمارهم عن ٢٥ عاماً وفي إصابة الملايين من الشباب الآخرين أو إعاقته وتحدث الغالبية الكبرى من تلك الوفيات والإصابات في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل وتُسجّل أكبر المعدلات في أفريقيا والشرق الأوسط ويواجه الشباب من ذوي الخلفيات الاقتصادية الضعيفة أكبر المخاطر في جميع البلدان، كما أن الذكور أكثر عرضة من الإناث لمخاطر الوفاة جرّاء حوادث المرور وذلك في كل الفئات العمرية دون ٢٥ عاماً .

وقد أشار (كومان، ٢٠٠٥) في أسبوع المرور العربي الذي عقد من ٤ إلى ١٠ أيار (مايو) في القاهرة إلى أن الإحصاءات الحديثة تكشف أن الحوادث المرورية تخلف على المستوى العالمي أكثر من ١,٢ مليون

قتيل سنوياً وأن هذا العدد قابل للزيادة بنسبة ٢٠ في المائة عام ٢٠٢٠، وأن ما بين ٢٠ إلى ٥٠ مليون شخص يتعرضون لإصابات خطيرة جراء تلك الحوادث، إذ غالباً ما تخلف الحوادث إصابات جسمية تصل إلى حد الإعاقة إضافة إلى خسائر مادية تقدر بنحو ٨١٥ بليون دولار وذلك خلال العام ٢٠٠٥م إذ شكلت الكلفة الاقتصادية لحوادث المرور نسبة ١ إلى ٣ في المائة من إجمالي الدخل القومي العالمي وأشارت تقارير منظمة الصحة العالمية إلى أن ٩٠ % من ضحايا تلك الحوادث يعيشون في الدول ذات الدخل المتوسط والمنخفضة في أفريقيا وآسيا وأميركا اللاتينية وتتراوح أعمارهم بين ١٥ و ٤٤ عاماً مشيرةً كذلك إلى أن ثلاثة أرباع المصابين من الرجال.

وحتى نتبين جزءاً من المشكلة على مستوانا الإقليمي العربي فقد أعلن الأمين العام لمجلس وزراء الداخلية العرب الدكتور محمد بن علي كومان في تقرير له في نفس المؤتمر إلى أن ٢٦ ألف قتيل وأكثر من ٢٥٠ ألف جريح يسقطون في أكثر من نصف مليون حادث مرور سنوياً في الدول العربية وهي الحوادث التي ينتج عنها أيضاً خسائر مادية تقدر بنحو ٦٥ بليون دولار، كما أوضح كومان أن المشكلة المرورية تزداد خطورة وتعقيداً بسبب التحولات البنوية، السياسية والاجتماعية والاقتصادية والديموغرافية والثقافية التي شهدتها الوطن العربي في العقود الأخيرة والتي أدت إلى تفاقم هذه المشكلة بوتيرة أسرع من الاستراتيجيات الموضوعية لمواجهة مما أدى إلى صدور تحذير من منظمة الصحة العالمية من أن استمرار الوضع الحالي في المنطقة العربية سيؤدي إلى زيادة الوفيات والإصابات بنسبة ٦٠ % عما هي عليه الآن مع حلول عام ٢٠٢٠م.

أما على المستوى الإقليمي وفيما يخص المملكة العربية السعودية فحجم المشكلة يتأتى من خلال بعض التفاصيل التي توضحها بعض الإحصائيات في بعض دولنا فعلى سبيل المثال فقد أوضح اللواء فهد بن سعود البشر مدير عام الإدارة للمرور بالمملكة العربية السعودية أن الحوادث المرورية قد بلغت في العام ٢٠٠٧ م ٤٣٥٢٦٤ حادثاً وذلك بمعدل ١٢٠٩ حادث يومياً وبمعدل ٥٠ حادثاً في الساعة وقد أسفر عن

تلك الحوادث وقوع ٣٦٠٢٥ مصاباً وذلك بمعدل ١٠٠ إصابة يومياً وأكثر من ٤ إصابات في الساعة شكلت منها إصابات الرأس ما نسبته ٢٩,٤ % وشكلت منها إصابات الصدر ما نسبته ١٣,٤ % فيما مثلت إصابات الحبل الشوكي ما نسبته ٣,٢ % في حين بلغت حالات الوفاة ٦٣٥٨ وذلك بمعدل ١٨ حالة يومياً ومعدل حالة كل ساعة وثلاث تقريباً وبتقسيم بلغ ٦٧,٤ % للوفيات خارج المستشفيات ونسبة ٣٢,٦ % للوفيات داخل المستشفيات (جريدة الاقتصادية، عدد ٥٥٢٦)، بينما بلغ عدد الوفيات في دولة الإمارات العربية المتحدة والتي نجمت عن حوادث السير خلال عام ٢٠٠١م (٨٠٣) حالات وفاة و(١١١٤٣) حالة إصابة بينها (٧٥٥) إصابة بليغة و(٣٧٤٨) إصابة متوسطة والبقية إصابات طفيفة.

كما أشارت إحصائية حديثة إلى عدد الحوادث وحالات الوفاة والإصابات خلال عامي ١٤٣٠هـ/١٤٣١هـ على النحو التالي: (إدارة مرور القصيم، ١٤٣١هـ)

العام	الحوادث	الفرق	المصابين	الفرق	المتوفين	الفرق
١٤٣٠هـ	٤٨٤٨٠٥		٣٤٦٠٥		٦١٤٢	
١٤٣١هـ	٤٩٨٢٠٣	١٣٣٩٨+	٣٨٥٩٥	٣٩٩٠+	٦٥٩٦	٤٥٢+

وبالنظر إلى الإحصائية السابقة يتضح التالي:

- ١- زيادة عدد الحوادث والمصابين وحالات الوفاة في العام ١٤٣١هـ مقارنة بالعام ١٤٣٠هـ.
 - ٢- إن معدل الوفاة نتيجة حوادث المرور على مستوى المملكة العربية السعودية يشير إلى ١٨ حالة وفاة يومياً وهو مؤشر خطير جداً. أما من الناحية الاقتصادية فإن المملكة نتيجة لهذه الحوادث تفقد من اقتصادها الوطني ما مقداره ٢١ مليار ريال سنوياً (ماهر الجديد، ٢٠٠٩، ٣٤١).
- أما على صعيد منطقة القصيم فقد أشارت إحصائيات العام الماضي إلى البيانات الآتية: (إدارة مرور القصيم، ١٤٣١هـ)

عدد المتوفين	عدد المصابين	عدد الحوادث	العام
٣٩٣	٢٠٢٢	٢٤٠٩٤	١٤٣١هـ

وبالرجوع إلى بعض الدراسات والإحصائيات والمراجع الأمنية يتضح أن أبرز المخاطر الأمنية هي المخالفات التالية:

- تجاوز السرعة المحددة
- عدم احترام الإشارات المرورية
- التوقف بشكل غير نظامي
- الدوران بشكل غير نظامي
- التجاوز بطريقة غير نظامية
- سوء السلوك (التفحيط)
- عدم استعمال حزام الأمان
- دخول أو خروج خاطئ من الطريق
- عكس السير

ولبيان نسبة هذه المخاطر في المملكة نورد المقارنة التالية بين أسباب الحوادث في كل من المملكة العربية السعودية والولايات المتحدة الأمريكية: (الغامدي، ١٤٢٠، ٥٥).

سبب الحادث	السعودية	الولايات المتحدة الأمريكية
السرعة الزائدة	٤١,٩%	١٢,٢%
قطع الإشارة	١٥,٤%	٣,٥%
دوران خاطئ	٧,٣%	٤,٥%
تجاوز خاطئ	١٠,٧%	١,٣%

وتؤكد هذه الإحصاءات الدلالية مدى ما تمثله هذه المشكلة من هم وطني وإقليمي وعالمي ولذلك كان البحث عن الأسباب المؤدية لهذه الحوادث أمراً لا بد من بحثه وكان لا بد كذلك من الحديث عن الدور التربوي الذي يجب أن تلعبه المؤسسات التربوية المعدة للنشء في

التوجيه المروري المبكر على الصعيدين التوعوي والوقائي وعلى الأخص مؤسستا المدرسة والأسرة وعن فحص الأسباب النفسية والديموغرافية التي قد تؤدي لوقوع تلك الحوادث خاصة فيما يخص قطاع الشباب وهم الذين يشكلون الفئة الأكثر عددياً وكذلك الأكثر وقوعاً تحت دائرة الاهتمام في محيط البنية الاجتماعية والفكرية للمجتمعات .

حيث أوضحت دراسة (المطير، ١٤٢١هـ) التي تعرضت لمشكلة قيادة التلاميذ للسيارات وحوادثهم المرورية في مدينة الرياض حيث أعد الباحث استبانته تم توزيعها على عينة من طلاب المرحلتين الإعدادية والثانوية بلغت ٩٠٠ طالب من مدينة الرياض، وقد أوضحت الدراسة أن ما نسبته ٥٤% من طلاب المرحلة الإعدادية و ٨٧% من طلاب المرحلة الثانوية يمارسون قيادة السيارات وأوضحت كذلك أن نسبة كبيرة منهم يرتكبون حوادث ومخالفات مرورية كثيرة وأن نسبة هؤلاء الذين يرتكبون الحوادث تصل إلى ربع العينة من طلاب الثانوية تتعمد ارتكاب الخطأ المروري، كما اتضح من الدراسة أن مدينة الرياض تأتي في المرتبة الأولى من حيث عدد صغار السن دون ١٨ سنة المشتركين في حوادث المرور.

وقد أوصت الدراسة بضرورة إدخال مادة السلامة والتوعية المرورية ضمن مناهج المراحل التعليمية، الاتصال بجهات الاختصاص بقطاعات المرور والعمل على تزويد المدارس بأحدث النشرات حيث تؤكد الإحصاءات التي تم استعراضها مدى ما تمثله هذه المشكلة من هم وطني، ولذلك كان من الضروري التوجيه المبكر للطلاب نحو التوعية المرورية من خلال الأسرة والمناهج الدراسية، ولكن قبل الشروع في عملية التوجيه كان من الضروري التعرف على اتجاهات الفئة المنفذة لذلك التوجيه وأن تكون على قناعة بأهميته في الحد من الحوادث المرورية. وكذلك دراسة الدور التربوي الذي يجب أن تلعبه المناهج الدراسية في التوجيه المروري المبكر على الصعيدين التوعوي والوقائي للحد من تلك المخاطر مع التسليم بأن الوعي مسؤولية مشتركة بين المدرسة والمؤسسات التربوية الأخرى في المجتمع، وعلى ذلك يمكن صياغة مشكلة البحث في السؤال الرئيس التالي:

- ما اتجاهات المعلمين وأولياء الأمور نحو التوجيه المروري المبكر للطلاب من خلال الأسرة والمناهج الدراسية؟
ويتفرع عن السؤال الرئيس الأسئلة الفرعية التالية:
١- ما واقع التوعية المرورية المبكرة بالقيادة السليمة وبالتالي الحد من الحوادث المرورية والوقوع فيها لدى الطلاب؟
٢- ماهي اتجاهات المعلمين نحو التوجيه المروري المبكر للطلاب من خلال الأسرة والمناهج الدراسية؟
٣- ماهي اتجاهات أولياء الأمور نحو التوجيه المروري المبكر للطلاب من خلال الأسرة والمناهج الدراسية؟
٤- كيف يمكن تفعيل التوجيه المروري المبكر للطلاب عبر دور الأسرة والمناهج الدراسية؟

أهمية الدراسة

- تتمثل أهمية البحث الحالي في:
١- إعلام المسؤولين في القطاعات المسؤولة عن تربية النشء خاصة فئة الشباب بتوجهات الطلاب نحو القيادة السليمة والأمانة لمعالجة التوجهات السالبة لدى هؤلاء الشباب.
٢- تقديم مجموعة من المقترحات والتوصيات للمسؤولين عن العملية التعليمية خاصة خبراء المناهج لتفعيل دور المناهج في عملية التوعية المرورية المبكرة للشباب عبر المراحل الدراسية المختلفة.
٣- تقديم عدد من النصائح والإرشادات لأولياء الأمور لكيفية توجيه أبنائهم لقواعد القيادة السليمة والأمانة لتقليل فرص تعرضهم للحوادث المرورية.
٤- تسهم هذه الدراسة على المدى الطويل في التقليل من الحوادث المرورية في المملكة من خلال عمليات التوعية المبكرة للطلاب من خلال الأسرة والمناهج الدراسية، خاصة وأن هؤلاء الطلاب هم من أكثر الفئات تعرضاً للحوادث المرورية.

أهداف البحث

- ١- التعرف على واقع التوعية المرورية المبكرة بالقيادة السليمة وبالتالي الحد من الحوادث المرورية والوقوع فيها لدى الطلاب.
- ٢- التعرف على اتجاهات أولياء الأمور في خلق مناعة توعوية مرورية لدى الفئة الأكثر تعرضاً للحوادث وهم فئة الشباب من خلال دور الأسرة والمناهج الدراسية وجوداً وفعالاً .
- ٣- التعرف على اتجاهات المعلمين نحو التوجهات المبكرة للتوعية المرورية للطلاب وبالتالي الحد من الحوادث المرورية والوقوع فيها .

مصطلحات البحث

في ضوء ما تم الرجوع إليه من دراسات وأدبيات في مجال الدراسات المرورية والتربية المرورية قام الباحث بتقديم التعريفات الإجرائية للمصطلحات التالية:

الحادث المروري

كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد سابق، وبسبب المركبات أو حمولتها أثناء حركتها، ويدخل ضمن ذلك حوادث الإحراق أثناء حركة المركبة على الطريق العام".

الأسرة

هي المؤسسة الاجتماعية التي تنشأ من اقتران رجل بامرأة بعقد يرمي إلى إنشاء اللبنة التي تساهم في بناء المجتمع، وأهم أركانها الزوج والزوجة والأبناء.

المناهج الدراسية للمرحلة الثانوية

مجموعة الخبرات المباشرة وغير المباشرة التي تهيئها المدرسة الثانوية لطلابها سواء داخلها أو خارجها بقصد مساعدتهم على النمو الشامل والمتكامل إلى أقصى حد تسمح به قدراتهم.

حدود الدراسة

- ١- تناقش الدراسة مجتمع منطقة القصيم بالمملكة العربية السعودية.
- ٢- المناهج الدراسية بالمرحلة الثانوية.

الإطار النظري

تعنى مهمة التوجيه التربوي بمساعدة الفرد على تنمية قدراته أفضل تنمية ممكنة بقصد توجيهه نحو اختيار العمل الذي يصلح له عن رضا واقتناع ومساعدته على تقدير نفسه وإمكاناتها تقديراً صحيحاً وعلى أن يتفهم ظروفه لكي يضع نفسه في الموضع الأكثر مناسبة له مهنيًا واجتماعيًا كما تتضمن توعية مبكرة وموجهة نحو السلوكيات الأكثر صواباً لمواجهة مواقف الحياة المختلفة وتزويد الفرد بالتوجهات السليمة نحو التعامل الأمثل والإيجابي مع واقعه وحياته ومن ضمن ذلك توجيهه نحو الالتزام السلوكي والأخلاقي والتقيد بالتعليمات النظامية التي تشرعها المؤسسات ذات الصلة ومن ضمن ذلك بالطبع توجيهه نحو التقيد بأنظمة المرور بناءً على التوجيه المبكر نحو القواعد المرورية الذي قد يؤدي بإذن الله إلى الحد من الوقوع فيها والتأثر بسلبياتها.

ومن المنطق عليه أن مؤسسات التكوين المبكر للطفل هي المعنية بالدرجة الأولى بالتوجيه التربوي حيث تتولى تلك المؤسسات مهمتها من خلال تواصلها مع الطفل بحكم التراتبية العمرية والمرحلية بدءاً من الأسرة التي تتولى مهمة العناية بالطفل في أولى خطواته في الحياة ثم المدرسة التي تتولى جانبها العلمي الذي يلي دور الأسرة ويتواصل معها في إكمال تربية النشء وكما هي مهمة تلك المؤسسات في العناية بسلوك الطفل وتربيته على التعامل الصحيح مع مختلف التركيبات الحياتية التي تواجهه كان لا بد من عنايتها بتوجيهه الصحيح نحو التعامل مع أنظمة المرور والتزامه بها باعتبارها جزءاً من السلوكيات الحياتية التي تتماشى مع تركيبية الحياة اليومية المعاشة (النحلاوي، ١٩٩٤).

وفي دلالة تمثيلية على أن الشباب يشكلون النسبة الأكبر في عدد ضحايا الحوادث. فقد دلت الدراسات والإحصاءات إلى أن الأطفال والمراهقين تحت ١٨ عاماً قد شكلوا ما نسبته (١٥,٤%) من إجمالي عدد الوفيات الناجمة عن حوادث السير كما أشارت الإحصاءات التي أجريت على دولة الإمارات العربية المتحدة في العام ٢٠٠١ م، في حين بلغت الوفيات في فئة الشباب الواقعة عمرياً ما بين ١٨ إلى ٣٠ سنة والذين قتلوا في حوادث الطريق ما نسبته (٣٣,٢%) من إجمالي عدد الوفيات وبالتالي فإن عدد الوفيات الناجمة عن حوادث السير لمن هم دون الثلاثين عاماً بلغت ما نسبته (٤٨,٧%) من إجمالي عدد الوفيات، أي أن نصف عدد الوفيات الناجمة عن حوادث السير تقريباً كانوا من الشباب والأطفال، كما تجدر الإشارة إلى أن نسبة حالات الوفاة جراء الحوادث المرورية للعام ٢٠٠١ م من الفئة العمرية ما بين ٣٠ حتى ٤٥ سنة قد شكلت ما نسبته (٣٠,٤%) أي ما يقارب الثلث وبالتالي فإننا إذا أحصينا عدد الوفيات لمن هم في سن العمل والعطاء أي الذين تتراوح أعمارهم ما بين ١٨ سنة و٤٥ سنة في الإمارات العربية المتحدة فسنجد أنهم يشكلون معاً نسبة (٦٣,٦%) من إجمالي عدد الوفيات وذلك خلال عام ٢٠٠١ م مع العلم بأن عدد الوفيات الإجمالية الناجمة عن حوادث السير خلال عام ٢٠٠١ م قد بلغت عدد (٨٠٣) حالات وفاة وعدد (١١١٤٣) إصابة بينها (٧٥٥) إصابة بليغة و(٣٧٤٨) إصابة متوسطة والبقية إصابات طفيفة.

ولعل هذه الإحصاءات الدالة توضح بشكل مباشر ما يمثله قطاع الشباب والمراهقين من نسبة تستحق كل الاهتمام والبحث في النظر عن الأسباب المؤدية للارتفاع الواضح في تمثيلهم في نسب الحوادث المرورية والتي توجب النظر في إمكانية خلق توعية مرورية مبكرة لدى الشباب مما قد يسهم في الحد من الحوادث المرورية وخفض نسبة التمثيل النسبي لهذه الفئة السنوية في مجمل الحوادث المرورية في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية .

وبالنظر إلى توفر العديد من الخصائص المنهجية التي تمتاز بها المدرسة وقبلها الأسرة في اتجاه تمكينها من توجيه سلوك الطفل زمنياً

وصلاحيات فقد كان الحديث عن بعض أدوار الأسرة ثم المدرسة في العناية بدورها في هذا الاتجاه مقوماً فعلياً لما يمكن أن ينتج عن هذا التوجه من دور مثالي في القدرة الوقائية والمناعية للأبناء وبالتالي الوصول للحد أو التقليل من الحوادث المرورية التي أثرت على مقدراتنا البشرية والمادية في ظل غياب الكثير من الوعي المروري الإيجابي والذي نستطيع أن نحمل مسؤوليته للعديد من الأدوار التربوية والجهات المنوطة بها هذه العملية الاستباقية ومن ضمنها الأسرة والمدرسة وهما الجهتان اللتان سبقت الإشارة إلى أهمية دورهما في هذا الخصوص ومن هنا نستطيع تلخيص بعض أدوار الأسرة والمدرسة تجاه توعية الأبناء بالوعي المروري الإيجابي المبكر في النقاط التالية:

دور الأسرة في السلامة المرورية

مما لا شك فيه أن الأسرة تقوم بدور بارز وأساسي في تنشئة الفرد وتكوين شخصيته وتكوين سلوكه فلا بد يقيناً من الاهتمام بالطفل منذ نعومة أظفاره وغرس القيم المثلى والأخلاق الحميدة في نفسه ومنها القيم المرورية فتعويد الطفل على شيء ما يساعده في مراحل اللاحقة في فهم الأشياء والإقناع بها والتعامل معها باهتمام وبجدية وقبل أن نعلم الطفل الخطأ من الصواب فإننا يجب أن نكون قدوة له ، كما يجب على الوالدين تعليم أبنائهم قواعد وأداب الطريق بلغة سهلة وواضحة ومؤدبة وكذلك مسلية وعن طريق حوار متبادل يؤدي في النهاية إلى الإقناع بهذه القيم والآداب كما يرشح للأسرة ممارسة دورها عن طريق التوعية بثتى الوسائل والإمكانات بما يتناسب وسن الطفل وذلك مثل إحضار الكتيبات والرسومات والألعاب التي توضح قواعد وآداب المرور.

ولأن الأسرة تمثل مدرسة الطفل الأولى التي يستقي منها أبعديات التعلم والالتزام الحياتي وينتظر منها القيام بدورها في مجال تحقيق السلامة من خلال غرس مفاهيم الوعي المروري المبكر في نفوس الأطفال للمحافظة على حياتهم لأن في ذلك ضماناً لازدهار المجتمع الذين يمثلون مستقبله ومن المسلم به أن المسؤولية الكبرى في غرس الوعي المروري لدى الأبناء داخل الأسرة تقع في المقام الأول على كاهل

الوالدين أو من يقوم مقامهم لأن الطفل باندفاعه وعفويته لا يدرك أخطار الطريق ولا تعليمات السير.

ومن هذا المنطلق فإن الاهتمام بسلامة الطفل ثم الشاب وتنمية الوعي المروري لديه واجب على جميع أفراد الأسرة فعليهم مراقبة تصرفات الأبناء وتوجيههم في جملة عامة من التوعية المرورية المبكرة والملزمة لحمايتهم وتوعيتهم وتزويدهم بالجرعات المناعية اللازمة وفي سن مبكرة تدرجاً في التعليم نحو الأخطار المرورية المحدقة وغرس خلق الالتزام بالنظم والقوانين المرورية لديهم ، كما يمكن للأسرة تربية الوازع الديني لدى الأبناء في هذا المجال من خلال توظيف الدين في تربية الضمير أو الوازع الديني وهو التكوين النفسي الذي يحض عليه المسلم من خلال خبرة طويلة تشكل رقابة ذاتية يحاسب بها ذاته (الشافعي ، إبراهيم، ١٩٩٨).

دور المدرسة بمناهجها الدراسية في السلامة المرورية

إن المدرسة هي الصرح الذي يتلقى فيه الطالب المناهج الدراسية في مختلف المجالات ويمكن لها من خلال غرس الوعي المروري في نفوس الطلاب المساهمة الفعالة في تحقيق السلامة المرورية خاصة والطفل يقضي وقتاً طويلاً من يومه في مدرسته ويتلقى الكثير من القيم التعليمية والتربوية من خلال المناهج الدراسية وبالتالي فإن استخدام المدرسة ممثلة في مناهجها الدراسية باعتبارها مؤسسة تربوية مؤثرة في حياة النشء يعتبر أمراً غاية في الأهمية والتأثير ليتمثل دورها في الحرص على تعليم الطالب قواعد وآداب المرور وخلق الوعي المروري اللازم لدى الطالب للمحافظة على سلامته ومساعدته على فهم واستيعاب مفاهيم ومتطلبات السلامة المرورية من خلال تعليمه أصول التصرف السليم أثناء الممارسة اليومية لتفاصيل المرور التي يتعامل معها وتزويده بالحد الضروري من التعليمات المبسطة التي تضمن سلامته وتمكين الوعي الوقائي لديه وبيان أهمية الالتزام بالقواعد المرورية باعتباره مطلباً شرعياً ووطنياً وإنسانياً وكذلك تعليمه طرق الاستخدام الصحيح للمركبة والطريق وغيرها وتشجيعه على تجنب التصرفات الخاطئة التي تشكل خطراً على سلامته كعدم الانتباه أثناء العبور أو اللعب في الأماكن

غير المناسبة أو القيادة المبكرة دون السن القانونية وغيرها (الشهراني، سعدعلي، ١٤٢٤هـ).

ولعل رؤية أوسع في هذا المجال تنقلنا إلى الحديث عن دور النظام التعليمي عامة في هذا الخصوص ومن ذلك ما نراه من ضرورة إدخال مادة تتخصص في الوعي المروري أو قانون المرور أو أنظمتها كلياً أو جزئياً عن طريق المادة المستقلة أو المشتركة أو المشربة في ضمن المواد ذات الصلة في المناهج الدراسية وعدم الاقتصار على المحاضرات ولقاءات التوعية في هذا الشأن مع التأكيد على أهمية تلك التفاصيل ولكن مع عدم كفايتها.

وللحق فإن التفاعل مع تخصيص مادة للتوعية المرورية جزئياً أو كلياً وتضمين المناهج الدراسية لها كان ولازال مطلباً رغم الاختلاف بين أهل المجال في ذلك وقناعة بعضهم بكفاية ما تقوم به القطاعات المتخصصة من توعية مؤقتة ومحدودة كالمحاضرات والندوات إلا أن وجود بنية منهجية إجرائية لمقرر دراسي يتحدث عن هذا القطاع المهم يظل مطلباً ملحاً ومهماً وذلك عن طريق تخصيص مواضيع في بعض المواد الدراسية في هذا الاتجاه وربما تخصيص مقرر منفرد في مرحلة التعليم الثانوي بهذا الخصوص باعتبارها المرحلة التي يقبل فيها النشء على قيادة المركبات وكذلك وضع مقرر جامعي حول القانون المروري أو التوعية المرورية أو آداب المرور أو غيرها من التسميات التي تحقق للطالب الهدف من التوعية المرورية المتغيرة في تفاصيلها وتطورها بحسب مرحلته التعليمية وسنه الدراسي وما يناسبه في كل طور تربوي يمر به.

الدراسات السابقة

توجد العديد من الدراسات التي سبقت حول دراسة تفاصيل الحوادث المرورية أسباباً وخصائص وكذلك دراسة الآثار المترتبة عليها على مستوى الفرد والمجتمع وأهم الخصائص النفسية لمرتكبي حوادث المرور ومن أهمها دراسة (الصالح، ١٤٠٨هـ) والتي كانت بعنوان:

"حوادث المرور بمدينة مكة المكرمة - العلاقة المكانية والاتجاهات الزمانية" وهدفت إلى تحليل أسباب الحوادث في مكة المكرمة في ظل التوسع الهائل في أعداد السيارات وطبيعة ظروف منطقة المشاعر المقدسة وقد اعتمد الباحث في جمع البيانات على إحصاءات إدارة المرور خلال السنوات الثلاث: ١٤٠٣، ١٤٠٤، ١٤٠٥ هـ حيث اتضح من الدراسة كثرة الحوادث في فترات المواسم والإجازات الرسمية كما أظهرت الدراسة وجود علاقة بين كثرة الحوادث وخطورتها وعدد السائقين دون سن ١٨ سنة وأن أكثر الحوادث تقع من السعوديين والمتعلمين والعزاب كما بينت الدراسة كثرة حوادث النهار عن حوادث الليل .

كما أوضحت دراسة (دياب، ١٤١٦هـ) والتي كانت تحت عنوان: "الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية - دراسة اقتصادية للمحددات وطرق العلاج" السبب وراء كثرة الحوادث في المملكة العربية السعودية في العقدين الأخيرين كنتيجة للنمو الاقتصادي المتسارع وما ينجم عنها من هدر للثروة واستنزاف للطاقات، وقد سعى الباحث إلى دراسة إحصائيات الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية خلال الفترة من ١٩٧٧م وحتى ١٩٩١م وقد توصل الباحث إلى أن المتغيرات المستقلة التي تسهم بدرجة عالية من الثقة في تحديد الحوادث المرورية في المملكة كانت على الترتيب: الدخل، وثمان السيارة، ووعي السائق، والحالة الفنية للسيارة ووقت القيادة.

كما أجرى (قربة، ١٤٢٠هـ) دراسة بعنوان: "طبيعة العلاقات المجالية للحوادث المرورية داخل الوسط الحضري لمدينة الشارقة - دراسة تحليلية لفترة التوسع ١٩٨٧م - ١٩٩٢م" وقد سعى الباحث من خلال دراسته إلى التعرف على الحوادث المرورية التي تحدث داخل المجال الحضري لمدينة الشارقة والوقوف على الأسباب الرئيسة وراء وقوع هذه الحوادث، وقد اعتمد في جمع البيانات العلمية على الإحصاءات والمحاضر الصادرة عن إدارة مرور إمارة الشارقة، وقد توصل الباحث إلى أن التوسع العمراني الذي شهدته المدينة كان سبباً رئيسياً في كثرة وقوع الحوادث ثم أعقب الباحث دراسته بمجموعة من

التوصيات المتعلقة بالتدريب والتوجيه وأخرى تتعلق بالتخطيط الحضري للمدينة .

بينما تناولت دراسة (المطير، ١٤٢١هـ) والتي كانت بعنوان: "قيادة التلاميذ للسيارات وأثرها على الحركة المرورية في المملكة العربية السعودية" مشكلة قيادة التلاميذ للسيارات وحوادثهم المرورية في مدينة الرياض حيث أعد الباحث استبانة تم توزيعها على عينة من طلاب المرحلتين الإعدادية والثانوية بلغت ٩٠٠ طالب من مدينة الرياض، وقد أوضحت الدراسة أن ما نسبته ٥٤% من طلاب المرحلة الإعدادية و٨٧% من طلاب المرحلة الثانوية يمارسون قيادة السيارات وأوضح ذلك أن نسبة كبيرة منهم يرتكبون حوادث ومخالفات مرورية كثيرة وأن نسبة هؤلاء الذين يرتكبون الحوادث تصل إلى ربع العينة من طلاب الثانوية تعتمد ارتكاب الخطأ المروري، كما اتضح من الدراسة أن مدينة الرياض تأتي في المرتبة الأولى من حيث عدد صغار السن دون ١٨ سنة المشتركين في حوادث المرور.

بينما سعت دراسة (نافع والسيف، ١٤٠٨هـ) والتي كانت بعنوان "تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة " إلى تحليل إحصاءات وأسباب حوادث السيارات في المملكة حيث وجد الباحثان أن ٨٤% من الحوادث تعود إلى سلوك السائق وقد هدفت الدراسة إلى تحديد وتحليل الخصائص النفسية والاجتماعية لسلوك السائقين والتعرف على التصرفات والعادات الشائعة والمسببة للحوادث لأخذ ذلك في الاعتبار في برامج سياسات القيادة الآمنة وتعليم سلامة المرور ، وقد طورت الدراسة لذلك مقاييس لتحليل سلوك القيادة وشملت هذه المقاييس : استبيان سلوك قيادة السيارات، مقياس سمات الشخصية، اختبار المعلومات المرورية، وقد كشفت الدراسة عن وجود نمط عام لسلوك قيادة السيارات في المملكة يتسم بالميل إلى المخاطرة وعدم اتباع قواعد السلامة والأمان ومراعاة النظم وآداب المرور ، كما أشارت الدراسة كذلك إلى أن هناك ارتباطاً قوياً بين هذا النمط السلوكي وارتفاع معدلات الحوادث والمخالفات المرورية التي تقع على شوارع وطرق المملكة حيث اتضح أن ٤٦% من السائقين يتعرضون لحادث أو أكثر

خلال فترة قيادتهم و ١٠% معرضون للإصابة نتيجة للحوادث كما أن ٤٣% يقومون بارتكاب مخالفات مرورية وأن ٦٦% يقودون سياراتهم بسرعة زائدة عن الحد الأعلى المسموح به، كما كشفت الدراسة عن معدل المخاطرة كان أعلى وأن التعرض للحوادث كان أكبر وذلك بين الشباب من السائقين وصغار السن وإلى انتشار نسبة أعلى من المخالفات والتصرفات المسببة للحوادث بالإضافة إلى الارتباط بين سمات الشخصية ونقص المعلومات المرورية ونسبة ارتفاع الحوادث.

كما أجرى (مرسي، ٢٠٠٣م) دراسة بعنوان: "الحوادث المرورية وأثرها على الأطفال" وهي الدراسة إلى هدفت إلى تحقيق ما يلي:

- التعرف على واقع الوعي المروري للأطفال.
- التعرف على مصادر حصول الأطفال على المعلومات المرورية.
- التعرف على الآثار التي يتعرض لها الأطفال (نفسياً ، اجتماعياً ، اقتصادياً وصحياً) وذلك جراء الحوادث المرورية.
- وضع برنامج مقترح لزيادة الوعي المروري للأطفال لتلافي الحوادث المرورية.

وقد استخدمت الدراسة المنهج الوصفي وكانت أداة الدراسة هي استمارة الوعي المروري وأظهرت نتائج الدراسة أن الحوادث المرورية لها تأثيرات اجتماعية واقتصادية ونفسية على الفرد والأسرة والمجتمع والتي يتأثر بها الطفل وقد تبين أن تأثيرها على الأطفال تحديداً قد تمثل فيما يلي :

- يشكل الحادث قوة ضغط على الطفل من كافة النواحي.
 - يهدد الحادث مباشرة حياة الطفل النفسية والاجتماعية.
 - تؤدي الحوادث لدى الأطفال إلى فقدان الثقة بالنفس والآخرين.
 - بقاء تأثير الانفعالات المصاحبة للحادث والتخيلات المصاحبة له.
- وقد أوصت هذه الدراسة بالتوصيات الآتية: إدخال مادة السلامة والتوعية المرورية ضمن مناهج المراحل التعليمية، الاتصال بجهات الاختصاص بقطاعات المرور والعمل على تزويد المدارس بأحدث النشرات والمعلومات والملصقات، تأهيل المعلمين والمعلمات في مجال السلامة المرورية بإعداد دورات تدريبية مناسبة لهم.

وفي دراسة (اليوسف، ١٤٢٥ هـ): بعنوان "العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية" والتي تناول فيها الباحث أبرز العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية في مدينة الرياض من خلال استطلاع آراء عينة من سكان مدينة الرياض قوامها ٤٠٠ مستهدف وقد توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج من أهمها أن السرعة الزائدة والوقوف الخاطئ وقطع الإشارة الضوئية وعدم ربط حزام الأمان أثناء قيادة السيارة هي المخالفات الأكثر شيوعاً لدى مجتمع الدراسة ، وقد كانت الدوافع لارتكاب هذه المخالفات هي الاستعجال وطريقة قيادة الآخرين وضغوط الحياة وطول الإجراءات المرورية مع عدم وجود وقت لإنجاز المعاملات ، ثم خرجت هذه الورقة بمجموعة من التوصيات من أهمها ضرورة تكثيف دوريات المرور في الشوارع والميادين والصرامة في تطبيق الجزاءات على المخالفين وتوفير مواقف للسيارات في الأماكن العامة.

وفي دراسة (المالكي، ١٤٢٣ هـ) : بعنوان "الخصائص الديموغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية" وقد أجريت على عينات مختلفة وتم جمع البيانات بواسطة إدارات المناطق المختارة ومن خلال تحليل البيانات خلصت الدراسة إلى وجود خصائص ديموغرافية محددة لمرتكبي المخالفات المرورية كان منها على سبيل المثال: أن المخالفات المرورية تكثر داخل المدينة وفي الأحياء القديمة وتزداد في الشوارع الرئيسية وأنه كلما قل تواجد رجل المرور زادت المخالفات المرورية .

وفي دراسة (الحارثي و الغامدي، ١٤٢٥ هـ) بعنوان "الخصائص النفسية لمرتكبي المخالفات المرورية : التهور والاندفاع والمخاطرة" فقد تناول الباحثان في هذه الدراسة أسباب التهور والاندفاع لدى الشباب في مدينتي مكة المكرمة وجدة والأسباب والخصائص النفسية المرتبطة بالحوادث المرورية لديهم وتوصلت الدراسة إلى ترتيب أسباب التهور والاندفاع لدى الشباب ومنها الاستعراض أمام الآخرين ثم جذب الانتباه ثم تقليد الآخرين ثم حب التميز عن الآخرين وقد أوصت الدراسة بضرورة الاستفادة من المناهج الدراسية في تغيير اتجاهات الشباب وسلوكهم من أجل قيادة نظامية آمنة.

كما تناول (الدويرعات، ٢٠٠٣ م) دراسة "الدوافع إلى ظاهرة التفحيط واقتراح الحلول" خطورة مخالفة التفحيط وما ينتج عنها من خسائر في الأرواح والممتلكات وهي المخالفة التي حرمت ارتكابها اللجنة الدائمة للإفتاء بالمملكة العربية السعودية، وقد استخدم الباحث المنهج الوصفي حيث قام بتحليل البيانات باستخدام برنامج حاسوبي إحصائي مخصص لهذا الغرض وقد أسفرت نتائج هذا البحث عن الإجماع من قبل عينات البحث فيما عدا عينة المفحطين على سلبية هذه الظاهرة، وكان من أبرز الحلول المقترحة هو مواجهة هذه الظاهرة بحزم وصرامة من قبل المرور.

وفي دراسة (التويجري وآخرون، ١٤٢٥هـ) بعنوان : "قيادة صغار السن وتأثيرها على المخالفات المرورية" والتي حاولت الإجابة عن بعض الأسئلة ذات الصلة بالموضوع محل الاهتمام، مثل حجم الظاهرة وأسباب الحوادث لدى هؤلاء الصغار وأنواع المخالفات لديهم والخصائص الشخصية لهم وأوضح الباحثون أن إتاحة قيادة صغار السن ظاهرة في المجتمع السعودي قد حدثت بسبب الرخاء الاقتصادي والتهاون في تطبيق النظام حيال صغار السن وكثرة عدد أفراد الأسرة الواحدة وتدليل الأبناء والسماح باستخراج تصاريح قيادة قبل السن القانونية واختتمت الدراسة ببرنامج مقترح لمواجهة المشكلة مع عدد من التوصيات المقترح تنفيذها.

وفي بحث مروري يناقش الحوادث المرورية من الجانب الصحي فقد هدف (السيبي، ١٤٢٥ هـ) في بحث له بعنوان : "الحالة الصحية لقائد المركبة وتأثير ذلك على المخالفات المرورية" إلى معرفة تأثير الحالة الصحية لقائد المركبة ومدى تأثير ذلك على حدوث المخالفات المرورية وتم إجراء الدراسة على عينة من بعض العيادات المختلفة وكانت نسبة المخالفين خلال العام السابق للبحث بين مراجعي العيادات النفسية أكبر منها بين مراجعي العيادات الباطنية أو بين الموقوفين خلال نفس المدة أما من الناحية النفسية فقد حصل المخالفون ومن حصلوا على قسيمة مخالفة على درجات أعلى باعتبار مختلف الأبعاد النفسية للمقياس

المستخدم بينما لم يكن هناك فرق من الناحية النفسية بين من تعرضوا لحوادث أو لم يتعرضوا لها.

كما هدفت دراسة (الحمدان، ١٤٢٥ هـ) التي بعنوان "علاقة المخالفات المرورية بإصابات الحوادث" إلى رصد حوادث السير المرتبطة بالمخالفات المرورية ومعرفة الإصابات الناتجة عنها وتحديد العلاقة بين المخالفات المرورية ونوع الإصابة الناتجة عنها كما هدفت إلى معرفة مدى فاعلية استعمال حزام الأمان في تقليل شدة الإصابة أو خطورتها، وبعد رصد أسباب حوادث السير وإجراء الدراسة على بعض العينات فقد خلصت الدراسة إلى أن مشكلة حوادث المرور مازالت تستنزف شباب الوطن وسواعده العاملة وأنه لم تزل هناك حاجة ماسة لزيادة توعية الناس بأهمية الالتزام بوسائل السلامة أثناء قيادة المركبة وخاصة حزام الأمان.

وفي دراسة (إبراهيم و العوفي، ١٤٢٥ هـ) بعنوان " أثر الحملات الوطنية الشاملة للتوعية المرورية في الحد من المخالفات المرورية " والتي هدفت إلى تقويم فاعلية أداء الحملات الإعلامية الوطنية الشاملة للتوعية المرورية والتعرف على التأثيرات المعرفية والاتجاهية والسلوكية لها وقد تم استخدام المنهج الوصفي المسحي من خلال عينة تم اختيارها بشكل عشوائي بمدينة الرياض، وقد جاءت نتائج الدراسة لتؤكد بعض نتائج الدراسات السابقة بالنسبة لحزام الأمان وأن هذه الحملات تصل إلى الجماهير المستهدفة كما أكدت الدراسة أن الجميع يرتكبون المخالفات المرورية بغض النظر عن الفئات العمرية والمستويات التعليمية والجنسية.

وفي اتجاه آخر اهتمت دراسة (العوفي، ١٤٢٥ هـ) التي كانت بعنوان: "توعية طلبة المدارس عن المخالفات المرورية" بإبراز الأسس العلمية لتجزئة الطلاب إلى فئات متجانسة وتحديد أهمية كل مرحلة ودورها في المخالفات المرورية وعلاقتها بالتنوع والقوالب الإعلامية المناسبة كما هدفت إلى تقويم مكتسبات التوعية المرورية لحملات الأمن العامة الإعلامية السابقة لطلاب المدارس، وقد استخدم الباحث المناهج الوثائقية والوصفية المسحية والتجربة من أجل تحقيق

الأهداف حيث توصل إلى أن ٦١% من العينة من طلبة المدارس لم يتعرفوا على حملات التوعية في مدارسهم بالرغم من أن أغلبية الطلاب يؤكدون على أن آراء المعلم في الفصل هي أكثر الوسائل تأثيراً عليهم من بقية وسائل التوعية ولذلك فقد أوصى الباحث بضرورة وصول حملات التوعية إلى المدارس إذا ما أرادت أن تحقق أهدافها.

كمال اهتمت دراسة (Zhang, C., 2010) بتقييم فاعلية البرامج الوقائية من حوادث وإصابات الطرق التي تستهدف فئة البالغين في مدارس الصين، حيث تم تصميم برنامج دراسي عن السلامة المرورية بمشاركة ٢٧٥٩ طالب في مدرستين من المرحلة المتوسطة ومدرستين بالمرحلة الثانوية في بكين، وقد استخدم الباحث المنهج التجريبي، وقد أظهرت النتائج أن المجموعة التجريبية التي خضعت للبرنامج لديها زيادة ملحوظة في المعرفة والوعي بالسلامة المرورية، كما وجد أن هناك انخفاضاً ملحوظاً في السلوك المروري غير الآمن للطلاب.

التعليق على الدراسات السابقة

من خلال الاستعراض الموجز للدراسات العربية السابقة التي وقف عليها الباحث في ضوء الموضوع المختار للدراسة الحالية اتضح أن هذه الدراسات ركزت على الخصائص النفسية بشكل كبير وعلى النظم المرورية ولم تتعرض في جملتها بشكل مباشر ومتخصص للدور التربوي لكل من الأسرة والمدرسة نحو التوجيه المروري المبكر للشباب للحد من الحوادث المرورية وركزت تلك الدراسات على الجوانب النفسية حيث عنيت بفحص العوامل والدوافع والخصائص والجوانب النفسية لمرتكبي الحوادث المرورية فقد تبين من استعراض بعض الدراسات السابقة التي بحثت في هذا الشأن بأنها قد توصلت إلى أن مرتكبي حوادث المرور يتصفون غالباً بعدد من السمات والدوافع التي تسهم كثيراً في ارتكاب مثل هذه الحوادث فمن دوافع ارتكاب المخالفات والحوادث المرورية مثلاً التهور والاندفاع والمخاطرة وبين كذلك أن من أسباب التهور والاندفاع لدى الشباب مرتكبي المخالفات والحوادث المرورية تتمثل في: الاستعراض أمام الآخرين وجذب الانتباه وتأكيد الذات وتقليد الآخرين وحب التميز عن الآخرين. (الحارثي والغامدي، ١٤٢٥ هـ).

كما أوضحت بعض تلك الدراسات أن من الخصائص النفسية لفئة الشباب التي تزيد من فرص ارتكابهم للحوادث أنهم يتميزون بالاندفاع والتسرع وحب الاستعراض والشعور بالثقة الزائدة بقدراتهم الذهنية والإدراكية مقارنة بالفئات الأخرى (المعهد المروري الأردني، ٢٠٠٥).

وأيضاً ذكر (فاينشتاين، ١٩٨٩) أن من خصائص مرتكبي الحوادث المرورية أنهم قد يكونون مصابين باضطراب المزاج أو التهور الانفعالي وعدم إمكانية وعي الخطر لدى شخص يجهل نوعية الخطر وعواقبه ومن هنا تأتي أهمية التوعية بالخطر، أيضاً مما توصلت إليه الدراسات النفسية التي أجريت على بعض مرتكبي الحوادث المرورية أنهم قد يكونون من ذوي الميول المعادية للمجتمع وهم يحسون في مخالفة المرور شكلاً رمزياً من أشكال التمرد على المجتمع.

ويذكر (Deffenbacher, 2005) أن من مرتكبي الحوادث المرورية فئة يتسمون بأنهم مرتفعو الغضب وأن من خصائص هؤلاء مرتفعي الغضب ما يلي: التفكير العدائي أو العدوانية، توجد لديهم أفكار أكثر حدةً وانتقامية تجاه القائدين الآخرين، أنهم يغضبون بسرعة وعدوانية أكثر، كما أنهم يعبرون عن غضبهم ظاهرياً وبطرق أقل تحكماً حيث ينفعلون بتهور.

كما أظهرت بعض الدراسات أن من الخصائص النفسية لمرتكبي الحوادث المرورية أن لديهم ميلاً نحو المخاطرة خاصة لدى الشباب في المملكة العربية السعودية (نافع والسيف ١٤٠٨ هـ).

ومن العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية الاستعجال وضغوط الحياة ومن خصائص مرتكبي الحوادث التهور واللامبالاة والاستهتار والفراغ العقلي وتكثر الحوادث في ظل واقع مختل يعاني الاتكالية والفوضى والارتجال والعشوائية والعبث في تطبيق الأنظمة واللوائح المرورية (اليوسف ١٤٢٥ هـ).

بينما لخصت دراسة الحارثي والغامدي (١٤٢٥) السمات والخصائص النفسية للفئة المستهدفة وهي فئة الشباب وهذه السمات تمثلت في: الاندفاع، محدودية الخبرة الاجتماعية، التعجل، الحماس، حب الظهور، حب الاستعراض والمباهاة، حب إثبات الذات والتميز والانتماء

إلى مجموعة من الرفاق والأصدقاء، التهور وعدم الإحساس بالخطر، الثقة الخادعة أو المفرطة، حب المغامرة، عدم تقدير المواقف تقديراً سليماً.

ولأن الدراسات السابقة تشترك مع الدراسة الحالية في دراسة الحوادث المرورية وما يترتب عليها من آثار نفسية واجتماعية وتربوية على الفرد والأسرة والمجتمع فإن الباحث سيهدف إلى الإفادة مما توصلت له تلك الدراسات من فحص نفسي لخصائص ودوافع مرتكبي الحوادث المرورية في التوصل لبعض الحلول التربوية لمشكلة الحوادث المرورية إلا أن الباحث سيركز على الجانب التربوي وذلك من خلال مناقشة دور الأسرة والمناهج الدراسية في التوجيه المروري المبكر في الحد من الحوادث المرورية وبيان الدور الريادي لهاتين المؤسستين في هذا المجال كما سيوضح الأدوار الممكنة لهذه المؤسسات التربوية في هذا السياق المناعي والتوعوي المبكر وذلك من خلال الاستبيان المطروح على المعلمين وأولياء الأمور مع الأخذ في عين الاعتبار بأن جملة الدراسات السابقة التي تناولها الباحث قد أغفلت إلى حد كبير الجانب التربوي وركزت على الجانب النفسي والعامل الدافعي للحوادث المرورية لدى الشباب ولذلك سيركز الباحث هنا كما سبقت الإشارة على الجانب التربوي المهم في مثل هذه الدراسات وسيحاول الباحث بيان أهمية دور المؤسسات التربوية فيما يخص التربية المرورية وذلك من خلال طرح الأسرة والمدرسة نموذجاً لهذه المؤسسات.

فروض الدراسة

في ضوء الدراسات السابقة والإطار النظري للدراسة الحالية فقد تمت صياغة الفروض التالية:

الفرض الأول: ينص على أنه " توجد فروق في استجابات أولياء الأمور والمعلمين على بنود استبانته التوجيه المروري المبكر للشباب ".
الفرض الثاني: ينص على أنه " توجد فروق دالة إحصائياً بين متوسطات درجات أفراد العينة الكلية تبعاً لـ السن (أقل من ٣٠، أقل من

٤٠، أقل من ٦٠)، المؤهل الدراسي (جامعي - متوسط)، العينة (معلمين - أولياء أمور) والنوع (ذكور - إناث) ".
 الفرض الثالث: ينص على أنه "توجد فروق في استجابات أولياء الأمور على بنود استبانة التوجيه المروري المبكر للشباب تبعاً للسن (أقل من ٣٠، أقل من ٤٠، أقل من ٦٠) والمؤهل (جامعي - متوسط) والجنس (ذكور - إناث) ".
 الفرض الرابع: ينص على أنه " توجد فروق في استجابات المعلمين على بنود استبانة التوجيه المروري المبكر للشباب تبعاً للسن (أقل من ٣٠، أقل من ٤٠، أقل من ٦٠) والمؤهل (جامعي - متوسط) والجنس (ذكور - إناث) ".

منهج البحث

استخدم هذا البحث المنهج الوصفي وذلك بعرض المشكلة وأهميتها وأسئلة الدراسة ثم جمع البيانات عن طريق الاستبانة المحكمة ثم تحليل البيانات باستخدام البرنامج الحاسوبي المتخصص .

عينة الدراسة

العينة الاستطلاعية: تم اختيار العينة الاستطلاعية (ن = ١٢٠) من المعلمين وأولياء الأمور بطريقة عشوائية طبقية، وكان الهدف منها هو تقنين الأدوات المستخدمة في البحث وذلك للتأكد من صدقها وثباتها.
 العينة الأساسية: تم اختيار العينة بطريقة عشوائية طبقية حيث بلغ عدد العينة (٢٩٢) تشمل أولياء الأمور والمعلمين وهم من أجابوا على أدوات الدراسة ووزعت العينة تبعاً للنوع والمؤهل الدراسي والعمر والمكان الجغرافي لكل من أولياء الأمور والمعلمين والجدول رقم (١) يوضح ذلك:

الجدول رقم (١). توزيع العينة تبعاً للمكان الجغرافي (الجنسية) والنوع (ذكور - إناث) وعينة الدراسة (معلمين - أولياء أمور) والسن (أقل من ٣٠ سنة - أقل من ٤٠ سنة - أقل من ٦٠ سنة)

البيان	النوع		المؤهل		عينة الدراسة			السن	
	ذكور	إناث	جامعي	متوسط	أولياء أمور	معلمين	> ٣٠	> ٤٠	> ٦٠
منطقة القصيم	٣٥	٢٥	٤١	١٩	٢٢	٣٨	٨	٣٧	١٥

أدوات الدراسة

• استبانة التوجيه المروري المبكر (إعداد: الباحث)

تم اتباع الخطوات التي حددتها أنستازي، في ١٩٧٦م Anastasi في بناء الاختبارات لبناء الاستبانة الحالية وتم ذلك في ضوء الخطوات التالية:

الهدف من الاستبانة

تهدف الاستبانة الحالية إلى قياس اتجاهات المعلمين وأولياء الأمور (العينة المختارة) نحو التوجيه المروري المبكر وأن يعبر عنها مجموع استجاباتهم الايجابية والسلبية المرتبطة ببعض المواقف السلوكية والتي تعرض عليهم بطريقة مكتوبة (مثيرات).

تحديد مفردات الاستبانة

تمت صياغة (٨٠) عبارة مقسمة إلى قسمين أحدهما (٤٠) عبارة موجهة لولي الأمر والأخرى مكونة أيضاً من (٤٠) عبارة موجهة للمعلم وقد روعي في العبارات جميعاً أن تناسب موضوع البحث وروعي في صياغتها أن تكون مرتبطة بالواقع الذي تعيش فيه عينة الدراسة وقد خضعت الاستبانة للتقنين العلمي كالتالي:

الشروط السيكمترية للاستبانة

أولاً: الصدق:

١- الصدق الظاهري: وقد تم خلاله عرض البنود على مجموعة من المحكمين (عددهم ٩ محكمين) من المتخصصين في مجال التربية وعلم النفس للحكم على البنود من حيث وضوحها ومناسبتها لموضوع القياس

وبناء على هذه الخطوة تم تعديل بعض البنود كما تم حذف (١٤ عبارة) فأصبحت الاستبانة مكونة من (٦٦ بنداً) بنداً منهم ٣٣ بنداً موجهاً للمعلمين و ٣٣ بنداً موجهاً لأولياء الأمور.

٢- الصدق العاملي: استخدم الباحث التحليل العاملي للتأكد من الصدق العاملي في هذه الاستبانة حيث تم في هذه الخطوة إجراء تحليل عاملي من الدرجة الأولى للبيانات الخاصة بالاستبانة (نسخة المعلمين ونسخة أولياء الأمور كل على حده) وذلك بطريقة المكونات الأساسية Principal Component Method وذلك بالنسبة لدرجات العينة الاستطلاعية (ن = ١٢٠) على استبانة التوجيه المروري المبكر والتي تكونت من (٦٦ بنداً) توزعت على جزأين (كان منها ٣٣ بنداً موجهاً للمعلمين و ٣٣ بنداً موجهاً لأولياء الأمور).

وبناءً على هذا التحليل فقد تم الحصول على (٥ عوامل) وكانت هناك ٦ عبارات لم تتشعب أي تشبعت دالة (٣ بنود في حالة نسخة المعلمين و ٣ بنود في حالة نسخة أولياء الأمور) وبالتالي حذفت هذه البنود من الاستبانة، وقد لاحظ الباحث في نتائج التحليل تشتت بنود الاستبانة - نسخة المعلمين ونسخة أولياء الأمور- على عوامل الدرجة الأولى وهو الأمر الذي أوجد صعوبة في التعامل معها ولذا لجأ الباحث للتحليل العاملي من الدرجة الثانية للعوامل المستخلصة وذلك باستخدام طريقة المكونات الأساسية التي اقترحها هوتلنج مع التدوير المائل Oblique Rotation باستخدام " طريقة بروماكس Promax Rotation " لهندريكسون - وايت حيث استخدم محك كايزر Kaiser الذي اقترحه جتمان Gutman وذلك بأخذ العوامل التي جذرها الكامنة أكبر أو ما يساوي الواحد ($1 \leq$) وذلك بالنسبة للعوامل المستخلصة من مصفوفة الارتباط الأولى.

ونتج من التحليل العاملي من الدرجة الثانية تشعب عوامل الدرجة الأولى على عامل واحد تشبعت عليه ٣٠ عبارة في حالة نسخة المعلمين و ٣٠ عبارة في حالة نسخة أولياء الأمور والإجراءات السابقة تضمن نقاءً عاملياً للاستبانة في ضوء العوامل التي تم الحصول عليها (صفوت فرج، ١٩٩١، ١٥٥)، ولذلك فقد بلغ عدد العوامل المستخلصة من الدرجة الثانية عاملاً واحداً وزعت عليها بنود الاستبانة، لتتكون الاستبانة النهائية

من ٦٠ بنداً منها (٣٠ بنداً موجهاً للمعلمين و ٣٠ بنداً موجهاً لأولياء الأمور) ثم وضعت مصفوفة العوامل التي تم الحصول عليها من التحليل العاملي في صورتها النهائية بالجدولين رقمي (٢ ، ٣).

الجدول رقم (٢). قيم الشبوع ٢٥ لبنود استبانة التوجيه المروري المبكر (نسخة أولياء الأمور).

البنود	قيم الشبوع ٢٥								
١	٠,٨٧٢	٩	٠,٧٦٤	١٧	٠,٨٨١	٢٥	٠,٧٤٣	٣٣	٠,٧١٢
٢	٠,٩٦٣	١٠	٠,٧٣٣	١٨	٠,٩٦٥	٢٦	٠,٨٣٤		
٣	٠,٩٢٠	١١	٠,٩٢٠	١٩	٠,٨٨٤	٢٧	٠,٧٥١		
٤	٠,٨٦٩	١٢	٠,٨٧٢	٢٠	٠,٨١٥	٢٨	٠,٥٩٩		
٥	٠,٨٦٤	١٣	٠,٨٧٨	٢١	٠,٩٢٧	٢٩	٠,٨٣٩		
٦	٠,٧٩٥	١٤	٠,٨٨٦	٢٢	٠,٨٨٥	٣٠	٠,٧٧٩		
٧	٠,٨٨٨	١٥	٠,٦٨٣	٢٣	٠,٩١٨	٣١	٠,٨٣٠		
٨	٠,٨٣٩	١٦	٠,٧٣٧	٢٤	٠,٩٤٦	٣٢	٠,٦٨٥		

الجدول رقم (٣). قيم الشبوع ٢٥ لبنود استبانة التوجيه المروري المبكر (نسخة المعلمين).

البنود	قيم الشبوع ٢٥								
١	٠,٧٤٥	٩	٠,٨٢٤	١٧	٠,٧٠٠	٢٥	٠,٦٢٧	٣٣	٠,٦٢٧
٢	٠,٧٣٠	١٠	٠,٦٥٠	١٨	٠,٧٢٣	٢٦	٠,٧٧٧		
٣	٠,٧٦٠	١١	٠,٧٩٧	١٩	٠,٨٠٨	٢٧	٠,٨٤٠		
٤	٠,٦٤٦	١٢	٠,٧٧٠	٢٠	٠,٨٠٥	٢٨	٠,٨٩٥		
٥	٠,٧٤٥	١٣	٠,٨٣٥	٢١	٠,٧٥٨	٢٩	٠,٧٨٦		
٦	٠,٧٣٠	١٤	٠,٨٠٦	٢٢	٠,٧٣٧	٣٠	٠,٨٤٢		
٧	٠,٧٦٠	١٥	٠,٧٤٦	٢٣	٠,٨٠٣	٣١	٠,٧٠١		
٨٢٤	٠,٦٤٦	١٦	٠,٧٣٦	٢٤	٠,٨٩٥	٣٢	٠,٨٩١		

ويتضح من الجدول رقم (٢) أن قيم الشبوع هـ ٢ Communalities تراوحت بين (٥٩٩,٠٠ ، ٩٦٥,٠٠) ، كما يتضح من الجدول رقم (٣) أن قيم الشبوع هـ ٢ Communalities قد تراوحت بين (٦٢٧,٠٠ ، ٨٩٥,٠٠) .

الجدول رقم (٤). الجذر الكامن والنسب المئوية لتباين العوامل المستخلصة من التحليل العنقودي لبنود الاستبانة (نسخة أولياء الأمور ونسخة المعلمين)

البيان	العوامل	نسخة أولياء الأمور	نسخة المعلمين
		العامل	العامل
الجذر الكامن للعامل		١٢,٥١٧	١٢,٢٣٩
النسبة المئوية للتباين		٣٧,٩٣١ %	٣٧,٠٨٨ %

ويتضح من الجدول رقم (٤) أنه قد تم استخلاص عامل واحد " نسخة أولياء الأمور " والتي استوعبت (٣٧,٩٣١ %) من التباين الكلي لمتغيرات المصنوفة العملية وأيضا تم استخلاص عامل واحد " نسخة المعلمين " والتي استوعبت (٣٧,٠٨٨ %) من التباين الكلي لمتغيرات المصنوفة العملية ويوضح الجدولان (٥، ٦) تشبعات البنود على كل عامل بعد حذف البنود ذات التشبعات الأقل من (٣,٠) وذلك يضمن نقاءً عملياً .

الجدول رقم (٥). عامل استبانة التوجيه المروري المبكر " نسخة أولياء الأمور" بعد التدوير المائل والبنود المكونة له وتشبعتها.

رقم البند	البنود المكونة للعامل " نسخة أولياء الأمور"	التشبع
١	حث الأبناء على اتباع طرق السلامة للطريق	٥٤٤,٠
٢	حث الأبناء على حسن استخدام السيارة	٣٧٣,٠
٣	نغرس في نفوس الأبناء أهمية اتباع إرشادات الطريق	٨٥١,٠
٤	مهم جدا أن تتواصل الأسرة والمدرسة في توجيه الأبناء وإرشادهم بقواعد ونظم المرور	٥٠٧,٠
٥	أن توضح الأسرة للأبناء أهمية التقيد بحد السرعة المقرر على الطريق	٨٧١,٠

تابع الجدول رقم (٥).

رقم البند	البنود المكونة للعامل " نسخة أولياء الأمور"	التشبع
-----------	---	--------

رقم البند	البند المكونة للعامل " نسخة أولياء الأمور "	التسبع
٦	أن توضح الأسرة للأبناء مراعاة حقوق المشاة في السير	٣٨٤ ,
٧	تدريب الأبناء على احترام حقوق الآخرين في الطريق	٦٥٨ ,
٨	التزام الآباء بأنظمة وقوانين المرور أثناء ركوب الأبناء معهم	٦٨٦ ,
٩	تدريب الأبناء على طاعة نظم وقوانين المرور من خلال السلوك الفعلي للآباء	٦٣٣ ,
١٠	تشجيع الأبناء للتبليغ عن المخالفات المرورية التي يرتكبها الآخرون	٦٢٠ ,
١١	تشجيع الأبناء على مساعدة رجل المرور وتقديم المعلومات الصحيحة	٨٧٠ ,
١٢	تشديد التنبيه إلى أخطار الحوادث عليهم وعلى الآخرين	٧١٤ ,
١٣	أن توضح الأسرة للأبناء أهمية الالتزام بنظم وقوانين المرور للمحافظة على حياتهم	٧٨٣ ,
١٤	تشديد التنبيه على الأبناء إلى خطورة التفحيط على حياتهم	٨٥٩ ,
١٥	تشديد التنبيه على الأبناء إلى خطورة التفحيط على حياة الآخرين	٦٢٨ ,
١٦	تشديد التنبيه على الأبناء إلى خطورة التفحيط لأنه يتلف الممتلكات	٥٨٦ ,
١٧	تشجيع الأبناء على اتباع إشارات المرور	٣٨٧ ,
١٨	أن توضح الأسرة للأبناء أهمية الالتزام بنظم وقوانين المرور للمحافظة على حياة الآخرين	٧٦١ ,
١٩	تشديد التنبيه إلى خطورة السرعة الزائدة على حياة الأبناء	٧٧١ ,
٢٠	عدم سماح الأسرة لصغار السن بالقيادة	٤٩٣ ,
٢١	تشديد التنبيه إلى خطورة السرعة الزائدة على حياة الآخرين	٦٥٦ ,
٢٢	تحذير الأبناء من خطورة تحطّي الإشارة الحمراء	٨٠١ ,
٢٣	تحذيرهم من خطورة الوقوف المفاجئ أثناء السير في الطرق السريعة	٥٤١ ,
٢٤	تحذيرهم من تجاوز المفاجئ	٣٢٧ ,
٢٥	عدم السماح لهم بالقيادة قبل الحصول على رخصة القيادة	٤٢٩ ,
٢٦	تشديد الرقابة على الأبناء ولا يسمح لهم بالقيادة بدون إذن	٣٣٩ ,
٢٧	تنبيه الأبناء إلى أهمية أجهزة السلامة في السيارة كالأبواب والكوابح والإطارات الخ	٦٩٥ ,
٢٨	نحذّرهم بشدة من التفحيط لأنه تم تجريمه شرعاً	٦٥٨ ,
٢٩	معاقبتهن إذا قاموا بالتفحيط (مثلاً : حرمانهم من المصروف لفترة)	٤٣٨ ,
٣٠	إلحاق الأبناء بمدرسة القيادة لتدريبهم على قيادة السيارة	٦٦٩ ,

الجدول رقم (٦). عامل استبانة التوجيه المروري المبكر " نسخة المعلمين " بعد التدوير المائل والبنود المكونة له وتشبعاتها.

رقم البند	البنود المكونة للعامل " نسخة المعلمين "	
	العامل : التوجيه المروري المبكر	
١	٠,٤٣٠	يجب أن تتبني المدرسة إرشادات المرور في موضوعات التعبير لتلاميذها وطلابها
٢	٠,٥٦٦	إعداد ندوات في المدرسة عن خطورة حوادث الطريق
٣	٠,٦٥٤	من المهم جداً أن تتواصل الأسرة والمدرسة في توجيه وإرشاد الأبناء بقواعد ونظم المرور
٤	٠,٤٦٢	تبني يوم مروري بالاتفاق مع رجال المرور يشارك فيه التلاميذ والطلاب بتنظيم المرور في الشارع عملياً
٥	٠,٦٣١	تعليم التلاميذ قواعد ونظم المرور داخل المدرسة باستخدام نماذج المرور
٦	٠,٦٦٦	تشجيع التلاميذ والطلاب بوضع لافتات تشجع على اتباع قواعد ونظم المرور
٧	٠,٦٢٣	عقد ندوات عن أهمية ربط حزام الأمان في السيارة
٨	٠,٥٦٤	مشاركة التلاميذ والطلاب في توعية زملائهم مرورياً
٩	٠,٤٥٧	تشجيع التلاميذ والطلاب لمساعدة رجل المرور وتقديم المعلومات الصحيحة
١٠	٠,٦٥٢	تشديد التنبيه إلى أخطار الحوادث على التلاميذ والطلاب
١١	٠,٥٠٠	ضرورة إرشاد التلاميذ والطلاب إلى خطورة السرعة الزائدة في حدوث الحوادث المميتة
١٢	٠,٦٠٧	أن تنظم المدرسة يوماً مرورياً شهرياً تتبنى فيه موضوعات وإرشادات مرورية مختلفة
١٣	٠,٤٠٤	أن تنظم المدرسة يوماً مرورياً فصلياً تتبنى فيه موضوعات وإرشادات مرورية مختلفة
١٤	٠,٤٩٢	نشر الوعي المروري بين التلاميذ والطلاب من خلال الندوات التي تقام داخل المدرسة
١٥	٠,٥٨٥	تضمنين قوانين السير والمرور في المناهج الدراسية في مختلف مراحل التعليم
١٦	٠,٧٢٢	توعية التلاميذ والطلاب بأهمية الصيانة الدورية للسيارة وخاصة الإطارات
١٧	٠,٦٢٢	توعية التلاميذ والطلاب بخطورة التفحيط على حياتهم
١٨	٠,٥٤٦	توعية التلاميذ والطلاب بخطورة التفحيط لأن القانون يعاقب عليه
١٩	٠,٦٣٩	توضيح أهمية الالتزام بسرعة الطريق للتلاميذ والطلاب
٢٠	٠,٧٧٧	تدريب التلاميذ والطلاب على اتباع قوانين ونظم المرور عند عبور الشارع

تابع الجدول رقم (٦).

رقم البند	البند المكونة للعامل " نسخة المعلمين "	
	العامل : التوجيه المروري المبكر	
٢١	فتح المدارس مساءً للتلاميذ والطلاب لشغل أوقات فراغهم	
٢٢	فتح المدارس في العطلات للتلاميذ والطلاب لشغل أوقات فراغهم	
٢٣	تنظيم برامج ترفيهية للتلاميذ والطلاب في المدرسة لشغل أوقات فراغهم في العطلات	
٢٤	منح جائزة لأحسن تلميذ أو طالب قام بمساعدة رجل المرور	
٢٥	توعية التلاميذ والطلاب بأهمية احترام حقوق الآخرين	
٢٦	توعية التلاميذ والطلاب بالمبادئ الأساسية لقوانين السير في الطريق	
٢٧	توعيتهم بأهمية المعلومات التي يقدمها لرجل المرور	
٢٨	توعيتهم بأهمية دورهم في المحافظة على حياتهم باتباع إرشادات الطريق	
٢٩	توعيتهم بأهمية دورهم في المحافظة على حياة الآخرين باتباع إرشادات الطريق	
٣٠	توعيتهم بأهمية حقوق الآخرين في السير في الطريق	

ثانيا: ثبات الاستبانة Reliability :

استُخدمت طريقتان للتأكد من ثبات الاستبانة:

١- معامل ثبات ألفا Alpha: استخدم الباحث معادلة ألفا كرونباخ Alpha

Cronbac لحساب الثبات وتعد هذه المعادلة الأكثر شيوعا لحساب الثبات وقد بلغ معامل الثبات لنسخة أولياء الأمور (٠.٩٣) فيما بلغ معامل الثبات فيما يخص نسخة المعلمين (٠.٩٤) وتشير هذه النتائج إلى معاملات ثبات عالية.

ثبات التجزئة النصفية Split-Half : تم التأكد من ثبات الاستبانة بطريقة

التجزئة النصفية وذلك من خلال تقسيم الاستبانة إلى مجموعتين، المجموعة الأولى تمثل البنود ذات الأرقام الفردية والثانية تمثل البنود ذات الأرقام الزوجية لكل نسخة (نسخة أولياء الأمور ونسخة المعلمين) وقد روعي ذلك بالنسبة لبرنامج SPSS الإحصائي حيث إن هذا البرنامج لا يقوم بعزل البنود الفردية عن البنود الزوجية بل يقوم فقط بتصنيف البنود حيث بلغ معامل

الثبات وفقاً لمعادلة سبيرمان- براون Spermán-Brow (٩٥، و ٨٧،) لنسخة أولياء الأمور والمعلمين على الترتيب.

الصورة النهائية للاستبانة: ملحق (١) : صممت الاستبانة على طريقة ليكرت Likert ليختار المفحوص من بين ثلاث بدائل هي: (موافق، إلى حد ما، غير موافق) بحيث التقدير للبنود مقابلاً الدرجات التنازلية (٣،٢،١) لكنا النسختين.

وتضمنت النسخة النهائية للاستبانة ٦٠ عبارة منها ثلاثون عبارة تخص نسخة المعلمين وثلاثون عبارة تخص نسخة الآباء.

وبتصميم الاستبانة تم حصر أهم التوجهات المبكرة للطلاب نحو التوعية المرورية والقيادة السليمة للحد من الحوادث المرورية والوقوع فيها وبهذا فقد تمت الإجابة عن السؤال الأول من أسئلة البحث.

مناقشة وتفسير نتائج الفروض : ينص الفرض الأول على أنه " توجد فروق في استجابات أولياء الأمور والمعلمين على بنود استبانته التوجيه المروري المبكر للشباب" وللتحقق من صحة الفرض فقد تم حساب التكرارات ومن ثم النسب المئوية للموافقة وعدم الموافقة لكل من عينة أولياء الأمور وعينة المعلمين والجدولان (٧ ، ٨) يوضحان ذلك.

الجدول رقم (٧). النسب المئوية للموافقة وعدم الموافقة لأولياء الأمور على استبانته التوجيه المروري المبكر.

رقم البند	البنود	موافق		إلى حد ما		غير موافق	
		ك	%	ك	%	ك	%
١	حثهم على اتباع طرق السلامة للطريق	١٢٤	٩٦،٩	٤	٣،١	-	-
٢	حث الأبناء على حسن استخدام السيارة	١٢٠	٩٣،٨	٨	٦،٣	-	-

تابع الجدول رقم (٧).

رقم البند	البنود	موافق		إلى حد ما		غير موافق	
		ك	%	ك	%	ك	%
٣	نغرس في نفوس الأبناء أهمية اتباع إرشادات الطريق	١١٦	٩٠،٦	٦	٤،٧	٦	٤،٧
٤	مهم جداً أن تتواصل الأسرة والمدرسة في توجيه الأبناء وإرشادهم بقواعد ونظم المرور	١١٣	٨٨،٣	١٥	١١،٧	-	-

رقم البند	البنود	موافق		إلى حد ما		غير موافق	
		ك	%	ك	%	ك	%
٥	أن توضح الأسرة للأبناء أهمية التقيد بحد السرعة المقرر على الطريق	١١١	٨٦,٧	١٥	١١,٧	٢	١,٦
٦	أن توضح الأسرة للأبناء مراعاة حقوق المشاة في السير	١١٤	٨٩,١	١٠	٧,٨	٤	٣,١
٧	تدريب الأبناء على احترام حقوق الآخرين في الطريق	١١٤	٨٩,١	١٠	٧,٨	٤	٣,١
٨	الالتزام الآباء بأنظمة وقوانين المرور أثناء ركوب الأبناء معهم	١١٤	٨٩,١	١٢	٩,٣	٢	١,٦
٩	تدريب الأبناء على طاعة نظم وقوانين المرور من خلال السلوك الفعلي للآباء	١١٣	٨٨,٣	١٥	١١,٧	-	-
١٠	تشجيع الأبناء للتبليغ عن المخالفات المرورية للآخرين	٦٤	٥٠,٠	٤٦	٣٥,٩	١٨	١٤,١
١١	تشجيع الأبناء لمساعدة رجل المرور وتقديم المعلومات الصحيحة	١١٠	٨٥,٩	١٢	٩,٤	٦	٤,٧
١٢	تشديد التنبيه إلى أخطار الحوادث عليهم وعلى الآخرين	١٢٠	٩٣,٨	٤	٣,١	٤	٣,١
١٣	أن توضح الأسرة للأبناء أهمية الالتزام بنظم وقوانين المرور للمحافظة على حياته .	١٢٥	٩٧,٧	٣	٢,٣	-	-
١٤	تشديد التنبيه على الأبناء إلى خطورة التفحيط على حياتهم	١١٤	٨٩,١	١٢	٩,٣	٢	١,٦
١٥	تشديد التنبيه على الأبناء إلى خطورة التفحيط على حياة الآخرين	١٢٣	٩٦,١	٥	٣,٩	-	-
١٦	تشديد التنبيه على الأبناء إلى خطورة التفحيط لأنه يتلف الممتلكات	١٢٠	٩٣,٨	٨	٦,٢	-	-
١٧	تشجيع الأبناء على اتباع إشارات المرور	١١٨	٩٢,٢	١٠	٧,٨	-	-

تابع الجدول رقم (٧).

رقم البند	البنود	موافق		إلى حد ما		غير موافق	
		ك	%	ك	%	ك	%
١٨	أن توضح الأسرة للأبناء أهمية الالتزام بنظم وقوانين المرور للمحافظة على حياة الآخرين	١٢١	٩٤,٥	٧	٥,٥	-	-

رقم البند	البنود	موافق		إلى حد ما		غير موافق	
		ك	%	ك	%	ك	%
١٩	تشديد التنبيه إلى خطورة السرعة الزائدة على حياة الأبناء	١٢٠	٩٣,٨	٨	٦,٢	-	-
٢٠	عدم سماح الأسرة لصغار السن بالقيادة	١٢٤	٩٦,٩	٤	٣,١	-	-
٢١	تشديد التنبيه إلى خطورة السرعة الزائدة على حياة الآخرين	١١٦	٩٠,٦	١٠	٧,٨	٢	١,٦
٢٢	تحذير الأبناء من خطورة تحطّي الإشارة الحمراء	١٢٦	٩٨,٤	٢	١,٦	-	-
٢٣	تحذيرهم من خطورة الوقوف المفاجئ أثناء السير في الطرق السريعة	١١٧٧	٩١,٤	١١	٨,٦	-	-
٢٤	تحذيرهم من التجاوز المفاجئ	١٢٠	٩٣,٨	٨	٦,٢	-	-
٢٥	عدم السماح لهم بالقيادة قبل الحصول على رخصة القيادة	١٠٣	٨٠,٥	٢١	١٦,٤	٤	٣,١
٢٦	تشديد الرقابة على الأبناء ولا يسمح لهم بالقيادة بدون إذن	١٠٥	٨٢,٠	٢٣	١٨,٠	-	-
٢٧	تنبيه الأبناء إلى أهمية أجهزة السلامة في السيارة كالأبواب والكوابح والإطارات... الخ	١١٩	٩٣,٠	٥	٣,٩	٤	٣,١
٢٨	تحذيرهم بشدة من التفحيط لأنه تم تجريمه شرعاً	١١٣	٨٨,٣	١٥	١١,٧	-	-
٢٩	معاقتهم إذا قاموا بالتفحيط (مثلاً : حرمانهم من المصروف لفترة)	٨٤	٦٥,٦	٣٤	٢٦,٦	١٠	٧,٨
٣٠	إلحاق الأبناء بمدرسة القيادة لتدريبهم على قيادة السيارة	١١١	٨٦,٧	١٣	١٠,٢	٤	٣,١

الجدول رقم (٨). النسب المئوية للموافقة وعدم الموافقة للمعلمين على استبانته التوجيه المروري المبكر.

رقم البند	البنود	موافق		إلى حد ما		غير موافق	
		ك	%	ك	%	ك	%
١	يجب أن تتبني المدرسة إرشادات المرور في موضوعات التعبير لتلاميذها وطلابها	١٥٠	٩٠,٤	١٦	٩,٦	-	-

رقم البند	البنود	موافق		إلى حد ما		غير موافق	
		ك	%	ك	%	ك	%
٢	إعداد ندوات في المدرسة عن خطورة حوادث الطريق	١٤٦	٨٨,٠	٢٠	١٢,٠	-	-
٣	مهم جدا أن تتواصل الأسرة والمدرسة في توجيه وإرشاد الأبناء بقواعد ونظم المرور	١٤٥	٨٨,٠	٢٠	١٢,٠	-	-
٤	تبنى يوم مروري بالاتفاق مع رجال المرور يشارك فيه التلاميذ والطلاب بتنظيم المرور في الشارع عملياً	١١٦	٦٩,٩	٣٨	٢٢,٩	١٢	٧,٢
٥	تعليم التلاميذ قواعد ونظم المرور داخل المدرسة باستخدام نماذج المرور	١٢٨	٧٧,١	٣٤	٢٠,٥	٤	٢,٤
٦	تشجيع التلاميذ والطلاب بوضع لافتات تشجع على اتباع قواعد ونظم المرور	١٣٨	٨٣,١	٢٢	١٣,٣	٦	٣,٦
٧	عقد ندوات عن أهمية ربط حزام الأمان في السيارة	١٤٥	٨٧,٣	١٩	١١,٤	٢	١,٢
٨	مشاركة التلاميذ والطلاب في توعية زملائهم مرورياً	١٣٩	٨٣,٧	٢٧	١٦,٣	-	-
٩	تشجيع التلاميذ والطلاب لمساعدة رجل المرور وتقديم المعلومات الصحيحة	١٢١	٧٢,٩	٤٣	٢٥,٩	٢	١,٢
١٠	تشديد التنبيه إلى أخطار الحوادث على التلاميذ والطلاب	١٤٤	٨٦,٧	٢٠	١٢,٠	٢	١,٢
١١	ضرورة إرشاد التلاميذ والطلاب إلى خطورة السرعة الزائدة في حدوث الحوادث المميتة	١٥٢	٩١,٦	١٢	٧,٢	٢	١,٢
١٢	أن تنظم المدرسة يوماً مرورياً شهرياً تتبنى فيه موضوعات وإرشادات مرورية مختلفة	١١٥	٦٩,٣	٤٥	٢٧,١	٦	٣,٦
١٣	أن تنظم المدرسة يوماً مرورياً فصلياً تتبنى فيه موضوعات وإرشادات مرورية مختلفة	١٤٠	٨٤,٣	٢٤	١٤,٥	٢	١,٢
١٤	نشر الوعي المروري بين التلاميذ والطلاب من خلال الندوات التي تقام داخل المدرسة	١٤٣	٨٦,١	٢٣	١٣,٩	-	-
١٥	تضمن قوانين السير والمرور في المناهج الدراسية في مختلف مراحل التعليم	١٢١	٧٢,٩	٣١	١٨,٧	١٤	٨,٤

تابع الجدول رقم (٨).

رقم البند	البنود	موافق		إلى حد ما		غير موافق	
		ك	%	ك	%	ك	%

رقم البند	البند	موافق		إلى حد ما		غير موافق	
		ك	%	ك	%	ك	%
١٦	توعية التلاميذ والطلاب بأهمية الصيانة الدورية للسيارة وخاصة الإطارات	١٢٨	٧٧,١	٣٦	٢١,٧	٢	١,٢
١٧	توعية التلاميذ والطلاب بخطورة التفحيط على حياتهم	١٣١	٧٨,٩	٢٣	١٣,٩	١٢	٧,٢
١٨	توعية التلاميذ والطلاب بخطورة التفحيط لأنه يعاقب القانون عليه	٩٧	٥٨,٤	٤٢	٢٥,٣	٢٧	١٦,٣
١٩	توضيح أهمية الالتزام بسرعة الطريق للتلاميذ والطلاب	١٤١	٨٤,٩	١٩	١١,٤	٦	٣,٦
٢٠	تدريب التلاميذ والطلاب على اتباع قوانين ونظم المرور عند عبور الشارع	١٣٤	٨٠,٧	٢٠	١٢,٠	١٢	٧,٢
٢١	فتح المدارس مساءً للتلاميذ والطلاب لشغل أوقات فراغهم	١٣٨	٨٣,١	٢٢	١٣,٣	٦	٣,٦
٢٢	فتح المدارس في العطلات للتلاميذ والطلاب لشغل أوقات فراغهم	١٣٦	٨١,٩	٢٦	١٥,٧	٤	٢,٤
٢٣	تنظيم برامج ترفيهية للتلاميذ والطلاب في المدرسة لشغل أوقات فراغهم في العطلات	١٢٦	٧٥,٩	٣٤	٢٠,٥	٦	٣,٦
٢٤٢	منح جائزة لأحسن تلميذ أو طالب قام بمساعدة رجل المرور	١٣٤	٨٠,٧	٢٤	١٤,٥	٨	٤,٨
٢٥	توعية التلاميذ والطلاب بأهمية احترام حقوق الآخرين	١٥٢	٩١,٦	١٤	٨,٤	-	-
٢٦	توعية التلاميذ والطلاب بالمبادئ الأساسية لقوانين السير في الطريق	١٥٢	٩١,٦	٨	٤,٨	٦	٣,٦
٢٧	توعيتهم بأهمية المعلومات التي يقدمها لرجل المرور	١٣٥	٨١,٣	٢٥	١٥,١	٦	٣,٦
٢٨	توعيتهم بأهمية دورهم في المحافظة على حياتهم باتباع إرشادات الطريق	١٤٧	٨٨,٦	١٧	١٠,٢	٢	١,٢
٢٩	توعيتهم بأهمية دورهم في المحافظة على حياة الآخرين باتباع إرشادات الطريق	١٤٩	٨٩,٨	١٣	٧,٨	٤	٢,٤
٣٠	توعيتهم بأهمية حقوق الآخرين في السير في الطريق	١٢١	٧٢,٩	٣٧	٢٢,٣	٨	٤,٨

مناقشة وتفسير نتائج عينة أولياء الأمور:

وللإجابة عن الفرض الأول الخاص بعينة أولياء الأمور لتقدير درجة الإيجابية للبنود (٣٠) لاستبانة التوجيه المروري المبكر فقد تم حساب النسب المئوية للموافقة وعدم الموافقة لكل بند من بنود الاستبانة لعينة أولياء الأمور ومن هذه الخطوة تم ترتيب البنود من حيث الأكثر إيجابية كما يلي:

٢٢- تحذير الأبناء من خطورة تخطي الإشارة الحمراء (٩٨,٤%)

١٣- أن توضح الأسرة للأبناء أهمية الالتزام بنظم وقوانين المرور للمحافظة على حياته (٩٧,٧%)

١- حثهم على اتباع طرق السلامة للطريق (٩٦,٩%)

٢٠- عدم سماح الأسرة لصغار السن بالقيادة (٩٦,٩%)

١٥- تشديد التنبيه على الأبناء إلى خطورة التفحيط على حياة

الآخرين (٩٦,٩%)

١٨- أن توضح الأسرة للأبناء أهمية الالتزام بنظم وقوانين المرور

للمحافظة على حياة الآخرين (٩٤,٥%)

٢- حث الأبناء على حسن استخدام السيارة (٩٣,٨%)

١٢- تشديد التنبيه إلى أخطار الحوادث عليهم وعلى الآخرين (٨

٩٣,٨%)

١٦- تشديد التنبيه على الأبناء إلى خطورة التفحيط لأنه يتلف

الممتلكات (٩٣,٨%)

١٩- تشديد التنبيه إلى خطورة السرعة الزائدة على حياة الأبناء (

٩٣,٨%)

٢٤- تحذيرهم من التجاوز المفاجئ (٩٣,٨%)

٢٧- تنبيه الأبناء إلى أهمية أجهزة السلامة في السيارة كالأبواب

والكوابح والإطارات ... الخ (٩٣,٠%)

١٧- تشجيع الأبناء على اتباع إشارات المرور (٩٢,٢%)

- ٢٣- تحذيرهم من خطورة الوقوف المفاجئ أثناء السير في الطرق السريعة
(٩١, ٤) (%)
- ٣- نغرس في نفوس الأبناء أهمية اتباع إرشادات الطريق (٦)
(٩٠,) (%)
- ٢١- تشديد التنبيه إلى خطورة السرعة الزائدة على حياة الآخرين
(٩٠, ٦) (%)
- ٦- أن توضح الأسرة للأبناء مراعاة حقوق المشاة في السير (١)
(٨٩,) (%)
- ٧- تدريب الأبناء على احترام حقوق الآخرين في الطريق (١)
(٨٩,) (%)
- ٨- التزام الآباء بأنظمة وقوانين المرور أثناء ركوب الأبناء معهم)
(٨٩, ١) (%)
- ١٤- تشديد التنبيه على الأبناء إلى خطورة التفحيط على حياتهم
(٨٩, ١) (%)
- ٤- مهم جدا أن تتواصل الأسرة والمدرسة في توجيه الأبناء وإرشادهم بقواعد ونظم المرور (٨٨, ٣) (%)
- ٩- تدريب الأبناء على طاعة نظم وقوانين المرور من خلال السلوك الفعلي للآباء (٨٨, ٣) (%)
- ٢٨- نحذرهم بشدة من التفحيط لأنه تم تجريمه شرعاً (٨٨, ٣) (%)
- ٥- أن توضح الأسرة للأبناء أهمية التقيد بحد السرعة المقرر على الطريق
(٨٦, ٧) (%)
- ٣٠- إلحاق الأبناء بمدرسة القيادة لتدريبهم على قيادة السيارة (٧)
(٨٦,) (%)
- ١١- تشجيع الأبناء لمساعدة رجل المرور وتقديم المعلومات الصحيحة
(٨٥, ٩) (%)

- ٢٦- تشديد الرقابة على الأبناء ولا يسمح لهم بالقيادة بدون إذن (٨٢,٠%)
 ٢٥- عدم السماح لهم بالقيادة قبل الحصول على رخصة القيادة (٨٠,٠%)
 ٢٩- معاقبتهم إذا قاموا بالتفحيط (مثلاً : حرمانهم من المصروف لفترة (٦٥,٦%))
 ١٠- تشجيع الأبناء للتبليغ عن المخالفات المرورية للآخرين (٥٠,٠%)

وبالنظر إلى النسب في الأعلى نجد أن ٩٨,٤% من عينة أولياء الأمور استجابوا بالموافقة على البند (٢٢) مما يوضح أهمية هذا البند في التوجيه المروري للأبناء لدى أولياء الأمور وهي بذلك تحتل المرتبة الأولى من حيث الأهمية، كما جاء البند (١٣) في الترتيب الثاني من حيث نسبة الموافقة وذلك بنسبة مئوية بلغت (٩٧,٧ %) وهي تشير إلى اهتمام الآباء بالنظم والقوانين المرورية وأهمية الالتزام بها ، ثم جاءت البنود (١ ، ٢٠) في الترتيب الثالث بنسبة (٩٦,٩ %) وهي توضح حث الآباء على اتباع نظم المرور وعدم سماح الأسرة لصغار السن بالقيادة ، وجاء البند (١٥) في الترتيب الرابع من حيث الايجابية بنسبة (٩٦,١ %) وهو البند الذي يؤكد على تشديد التنبيه على الأبناء إلى خطورة التفحيط على حياة الآخرين وجاء البند (١٨) في الترتيب الخامس من حيث الايجابية بنسبة (٩٤,٥ %) مما يوضح أهمية المحافظة على حياة الآخرين من خلال اتباع القوانين والنظم المرورية.

كما جاءت البنود (٢ ، ١٢ ، ١٦ ، ١٩ ، ٢٤) في الترتيب السادس بنسبة موافقة (٩٣,٨ %) مما يوضح أهمية ما جاء في هذه البنود من اهتمام حث الأبناء على حسن استخدام السيارة (٩٣,٨ %) وتشديد التنبيه إلى أخطار الحوادث عليهم وعلى الآخرين (٩٣,٨%)، تشديد التنبيه على الأبناء إلى خطورة التفحيط لأنه يتلف الممتلكات (٨ ، ٩٣ %) ثم تشديد التنبيه إلى خطورة السرعة الزائدة على حياة الأبناء (٨ ، ٩٣ %) وتحذيرهم من التجاوز المفاجئ (٨ ، ٩٣ %) وفي الترتيب

السابع جاء البند ٢٧ بنسبة (٩٣ %) ثم في الترتيب الثامن البند (١٧) بنسبة (٩٢, ٢ %) وهي تشير إلى أهمية تشجيع الأبناء إلى اتباع إرشادات المرور. ثم في الترتيب التاسع البند ٢٣ بنسبة موافقة (٩١, ٤ %) ثم البند (٢١, ٣) في الترتيب العاشر بنسبة موافقة (٩٠, ٦ %) والتي تشير إلى غرس أهمية تباع إرشادات الطريق في نفوس الأبناء وإلى تشديد التنبيه على خطورة السرعة الزائدة على حياة الآخرين بينما جاء في الترتيب الحادي عشر البنود (٦, ٧, ٨, ١٤) بنسبة موافقة (٨٩, ١ %) وفى الترتيب الثاني عشر جاءت البنود (٤, ٩, ٢٨) بنسبة موافقة بلغت (٨٨, ٣ %) وهي البنود التي تشير إلى أنه من المهم جدا أن تتواصل الأسرة مع المدرسة في توجيه الأبناء وإرشادهم بقواعد ونظم المرور بنسبة بلغت (٨٨, ٣ %) ثم جاء بند تدريب الأبناء على طاعة نظم وقوانين المرور من خلال السلوك الفعلي للأباء بنسبة بلغت (٨٨, ٣ %) ثم البند الذي يشير إلى تحذيرهم بشدة من التفحيط لأنه تم تجريمه شرعاً بنفس النسبة وهي (٨٨, ٣ %).

أما البنود (٣٠, ٥) فقد جاء في الترتيب الثالث عشر وهما البنود اللذان يشيران إلى أهمية التقيد بحد السرعة المقرر على الطريق (٨٦, ٧) % وإلحاق الأبناء بمدرسة القيادة لتدريبهم على قيادة السيارة (٨٦, ٧) % أما البند (١١) فقد جاء في الترتيب الرابع عشر بنسبة موافقة بلغت (٨٥, ٩) % ثم جاء البند (٢٦) في الترتيب الخامس عشر بنسبة موافقة (٨٢) % تلاه البند (٢٥) في الترتيب السادس عشر بنسبة موافقة (٨٠, ٥) % أما البنود (٢٩ و ١٠) فقد جاء في الترتيب السابع عشر والثامن عشر بنسبة (٦, ٦٥ % و ٥٠ %) على الترتيب وهما نسبتان متدنيتان مقارنة بنسب البنود السابقة الذكر، ومن الملاحظة العامة نجد أن بنود الاستبانة قد حازت على اهتمام كبير من قبل عينة أولياء الأمور مما يوضح الأهمية الشديدة لما ورد في بنود الاستبانة وضرورة أن تؤخذ هذه النقاط بعين الاعتبار وأن تكون موضع التوصية عند إجراء دورات تدريبية في هذا الشأن من قبل جهات المرور أو من قبل المؤسسات المجتمعية المختلفة ذات الصلة في المجال.

وبالتالي فقد تمت الإجابة عن السؤال الثاني من أسئلة البحث الذي ينص على: ما هي اتجاهات أولياء الأمور في خلق مناعة توعوية مرورية لدى الفئة الأكثر تعرضاً للحوادث وهم فئة الشباب من خلال دور الأسرة وجوداً وتفعيلاً؟

مناقشة وتفسير نتائج عينة المعلمين :

للإجابة عن الفرض الأول الخاص بعينة المعلمين لتقدير لدرجة الإيجابية للبنود (٣٠) لاستبانة التوجيه المروري المبكر. تم حساب النسب المئوية للموافقة وعدم الموافقة لكل بند من بنود الاستبانة لعينة المعلمين ومن هذه الخطوة تم ترتيب البنود من حيث الأكثر ايجابية كما يلي:

١١- ضرورة إرشاد التلاميذ والطلاب إلى خطورة السرعة الزائدة في حدوث الحوادث المميتة (٦, ٩١ %) في

٢٥- توعية التلاميذ والطلاب بأهمية احترام حقوق الآخرين (٦, ٩١ %) في

٢٦- توعية التلاميذ والطلاب بالمبادئ الأساسية لقوانين السير الطريق (٦, ٩١ %) في

١- يجب أن تتبنى المدرسة إرشادات المرور في موضوعات التعبير (٤, ٩٠ %) لتلاميذها

٢٩- توعيتهم بأهمية دورهم في المحافظة على حياة الآخرين باتباع إرشادات الطريق (٨, ٨٩ %) في

٢٨- توعيتهم بأهمية دورهم في المحافظة على حياتهم باتباع إرشادات الطريق (٦, ٨٨ %) في

٢- إعداد ندوات في المدرسة عن خطورة حوادث الطريق (٠, ٨٨ %) في

٣- من المهم جداً أن تتواصل الأسرة والمدرسة في توجيه وإرشاد الأبناء بقواعد ونظم المرور (٠, ٨٨ %) في

- ٧- عقد ندوات عن أهمية ربط حزام الأمان في السيارة (٣, ٨٧, %)
- ١٠- تشديد التنبيه إلى أخطار الحوادث على التلاميذ والطلاب (٧, ٨٦, %)
- ١٤- نشر الوعي المروري بين التلاميذ والطلاب من خلال الندوات التي تقام داخل المدرسة (١, ٨٦, %)
- ١٩- توضيح أهمية الالتزام بسرعة الطريق للتلاميذ والطلاب (٩, ٨٤, %)
- ١٣- أن تنظم المدرسة يوماً مرورياً فصلياً تتبنى فيه موضوعات وإرشادات مرورية مختلفة (٣, ٨٤, %)
- ٨- مشاركة التلاميذ والطلاب في توعية زملائهم مرورياً (٧, ٨٣, %)
- ٦- تشجيع التلاميذ والطلاب بوضع لافتات تشجع على اتباع قواعد ونظم المرور (١, ٨٣, %)
- ٢١- فتح المدارس مساءً للتلاميذ والطلاب لشغل أوقات فراغهم (١, ٨٣, %)
- ٢٢- فتح المدارس في العطلات للتلاميذ والطلاب لشغل أوقات فراغهم (٩, ٨١, %)
- ٢٧- توعيتهم بأهمية المعلومات التي يقدمها لرجل المرور (٣, ٨١, %)
- ٢٠- تدريب التلاميذ والطلاب على اتباع قوانين ونظم المرور عند عبور الشارع (٧, ٨٠, %)
- ٢٤- منح جائزة لأحسن تلميذ أو طالب قام بمساعدة رجل المرور (٧, ٨٠, %)
- ١٧- توعية التلاميذ والطلاب بخطورة التفحيط على حياتهم (٩, ٧٨, %)

٥- تعليم التلاميذ قواعد ونظم المرور داخل المدرسة باستخدام نماذج (١ ، ٧٧ %)
المرور

١٦- توعية التلاميذ والطلاب بأهمية الصيانة الدورية للسيارة وخاصة الإطارات (١ ، ٧٧ %)

٢٣- تنظيم برامج ترفيهية للتلاميذ والطلاب في المدرسة لشغل أوقات فراغهم في العطلات (٩ ، ٧٥ %)

٩- تشجيع التلاميذ والطلاب على مساعدة رجل المرور وتقديم المعلومات الصحيحة (٩ ، ٧٢ %)

١٥- تضمين قوانين السير والمرور في المناهج الدراسية في مختلف مراحل التعليم (٩ ، ٧٢ %)

٣٠- توعيتهم بأهمية حقوق الآخرين في السير في الشارع (٩ ، ٧٢ %)

٤- تبني يوم مروري بالاتفاق مع رجال المرور يشارك فيه التلاميذ والطلاب بتنظيم المرور في الشارع عملياً (٩ ، ٦٩ %)

١٢- أن تنظم المدرسة يوماً مرورياً شهرياً تتبنى فيه موضوعات وإرشادات مرورية مختلفة (٣ ، ٦٩ %)

١٨- توعية التلاميذ والطلاب بخطورة التفحيط لأن القانون يعاقب عليه (٤ ، ٥٨ %)

وبالنظر إلى النسب التي في الأعلى نجد أن ٩١,٦ % من عينة المعلمين استجابوا بالموافقة على البنود (١١ ، ٢٥ ، ٢٦) مما يوضح أهمية هذه البنود في ضرورة إرشاد الطلاب إلى خطورة السرعة الزائدة في حدوث الحوادث المميتة وتوعية التلاميذ والطلاب بأهمية احترام حقوق الآخرين وأيضاً توعية التلاميذ والطلاب بالمبادئ الأساسية لقوانين السير في الطريق وهي بذلك تحتل المرتبة الأولى من حيث الأهمية .

أما بالنسبة للبند (١) والذي ينص على أنه يجب أن تتبنى المدرسة إرشادات المرور في موضوعات التعبير لطلابها فقد جاء هذا البند في الترتيب الثاني من حيث الأهمية بنسبة موافقة بلغت (٤ ، ٩٠ %) ثم جاء

البند (٢٩) في الترتيب الثالث بنسبة (٨٩,٨ %) وهو البند الذي يشير إلى توعيتهم بأهمية دورهم في المحافظة على حياة الآخرين باتباع إرشادات الطريق ، ثم يأتي البند (٢٨) وهو البند الذي يشير إلى توعيتهم بأهمية دورهم في المحافظة على حياتهم باتباع إرشادات الطريق حيث جاء هذا البند في الترتيب الرابع بنسبة موافقة (٨٨, ٦ %) ثم جاء البندان (٢ و ٣) في الترتيب الخامس بنسبة (٨٨, ٠ %) مما يوضح أهمية ما جاء في هذين البندين من حيث أهمية إعداد ندوات في المدرسة عن خطورة حوادث الطريق وأن تتواصل الأسرة والمدرسة في توجيه وإرشاد الأبناء بقواعد ونظم المرور ، وفي الترتيب السادس جاء البند ٧ بنسبة (٨٧, ٣ %) ثم تلاه في الترتيب السابع البند (١٠) بنسبة موافقة (٨٦, ٧ %) وهو البند الذي ينص على تشديد التنبيه إلى أخطار الحوادث على التلاميذ والطلاب ثم في الترتيب الثامن البند (١٤) بنسبة موافقة (٨٦, ١ %) ثم جاء بعده البند (١٩) في الترتيب التاسع بنسبة (٩٠, ٨٤ %) وهو بند يوضح أهمية الالتزام بسرعة الطريق للتلاميذ والطلاب وفي الترتيب العاشر أتى البند (١٣) بنسبة موافقة (٨٤, ٣ %) وهو بند يشير إلى أهمية أن تنظم المدرسة يوماً مرورياً فصلياً تتبنى فيه موضوعات وإرشادات مرورية مختلفة كما جاء البند رقم (٨) في الترتيب الحادي عشر بنسبة موافقة (٨٣, ٧ %) وهو البند الذي يتحدث عن ضرورة مشاركة التلاميذ والطلاب في توعية زملائهم مرورياً.

أما البندان (٦ ، ٢١) فقد جاء في الترتيب الثاني عشر بنسبة موافقة (٨٣, ١ %) وهما يوضحان أهمية تشجيع والطلاب بوضع لافتات تشجع على اتباع قواعد ونظم المرور وفتح المدارس مساءً للتلاميذ والطلاب لشغل أوقات فراغهم أما البند (٢٢) فقد جاء في الترتيب الثالث عشر بنسبة موافقة (٨١, ٩ %) وجاء البند (٢٧) في الترتيب الرابع عشر بنسبة موافقة (٨١, ٧ %) أما البندان (٢٠ و ٢٤) فقد جاء في الترتيب الخامس عشر بنسبة موافقة (٨٠, ٧ %) تلاهما البند (١٧) والذي جاء في الترتيب السادس عشر وهو البند الذي يشير إلى توعية التلاميذ والطلاب بخطورة التفحيط على حياتهم بنسبة موافقة (٧٨, ٩ %) ثم جاء البندان (٥ و ١٦) في الترتيب السابع عشر حيث نسبة الموافقة (٧٧, ١) ويشيران إلى أهمية تعليم التلاميذ

قواعد ونظم المرور داخل المدرسة باستخدام نماذج المرور ثم توعية التلاميذ والطلاب بأهمية الصيانة الدورية للسيارة وخاصة الإطارات.

أما البند (٢٣) والذي يشير إلى تنظيم برامج ترفيهية للتلاميذ والطلاب في المدرسة لشغل أوقات فراغهم في العطلات فقد جاء في الترتيب الثامن عشر بنسبة موافقة (٧٥, ٩ %) ، تلاه البنود (٩ ، ١٥ ، ٣٠) في الترتيب التاسع عشر بنسبة موافقة (٧٢, ٩ %) وهي بنود تشير إلى أهمية تضمين قوانين السير والمرور في المناهج الدراسية في مختلف مراحل التعليم وتشجيع التلاميذ والطلاب لمساعدة رجل المرور وتقديم المعلومات الصحيحة وتوعيتهم بأهمية حقوق الآخرين في السير في الشارع ، أما البنود (٤ ، ١٢ ، ١٨) فقد جاءت في الترتيب العشرين والحادي والعشرين والثاني والعشرين بنسبة (٦٩, ٩ %) ، (٣ ، ٦٩, ٥٠ %) على الترتيب وهي نسب متدنية مقارنة بنسب البنود السابقة الذكر ، ومن الملاحظة العامة نجد أن بنود الاستبانة حازت اهتماماً كبيراً من قبل عينة أولياء الأمور والمعلمين مما يوضح الأهمية القصوى لهذه النقاط وضرورة أن تؤخذ في الاعتبار وأن تكون موضع التوصية عند إجراء دورات تدريبية في هذا الشأن من قبل جهات المرور أو من قبل المؤسسات المجتمعية المختلفة في ذات المجال .

وبالتالي فقد تمت الإجابة عن السؤال الثالث من أسئلة البحث الذي ينص على: ماهي اتجاهات المعلمين نحو التوجهات المبكرة للتوعية المرورية للطلاب وبالتالي الحد من الحوادث المرورية والوقوع فيها ؟

مناقشة الفرض الثاني :

ينص الفرض الثاني على أنه " توجد فروق دالة إحصائية بين متوسطات درجات أفراد العينة الكلية تبعاً لـ:

- (أ) السن (أقل من ٣٠ ، أقل من ٤٠ ، أقل من ٦٠)
- (ب) المؤهل الدراسي (جامعي - متوسط)
- (ج) العينة (معلمين - أولياء أمور)
- (هـ) النوع (ذكور - إناث)

وللتحقق من صحة الفرض تم حساب المتوسطات والانحرافات المعيارية لمجموعات الدراسة ثم إجراء اختبار " ت " T-Test لإجراء المقارنات لمعرفة الفروق بين المجموعات والجدول (٩) التالي يوضح ذلك :

الجدول رقم (٩). المتوسطات (م) والانحرافات المعيارية (ع) للأفراد (عينة الدراسة الكلية) وقيم "ت" للفروق بين المجموعات على استبانة التوجيه المروري المبكر للشباب

مستوى الدلالة	درجات الحرية	قيمة "ت"	المقارنات	ع	م	البيان	
.٠٠١	٢٥٧	٣,٤١٦	> ٣٠, < ٤٠	٥,٨٨	٨٦,٨٨	أقل من ٣٠ ن = ٩٨	السن
.٠٠١	١٣١	٢,٦٨٣	> ٣٠, < ٦٠	٨,٣٠	٨٣,٦٠	أقل من ٤٠ ن = ١٦١	
—	١٩٤	٠,٢٨٨	> ٤٠, < ٦٠	٩,٦٩	٨٣,١٤	أقل من ٦٠ ن = ٣٥	
.٠٠١	٢٩٢	٢,٨٠١	—	٦,٣٩	٨٦,٠٩	أولياء أمور ن = ١٢٨	النوع
				٨,٧٨	٨٣,٥٢	معلمين ن = ١٦٦	
—	٢٩٢	١,٤٢٠	—	٨,٤٢	٨٤,١٧	جامعي ن = ١٩٤	المؤهل
				٦,٧٦	٨٥,٥٥	متوسط ن = ١٠٠	
—	٢٩٢	١,٧٨٠	—	٨,٧٩	٨٣,٨٥	ذكور ن = ١٥٢	الجنس
				٦,٧٧	٨٥,٤٩	إناث ن = ١٤٢	

ويتضح من الجدول (٩) وجود فروق دالة إحصائياً بين مجموعتي السن (الأقل من ٣٠ والأقل من ٤٠) لصالح مجموعة السن الأقل من ٣٠ (عند ٠.٠١) وكذلك وجود فروق بين مجموعتي السن (الأقل من ٣٠ والأقل من ٦٠) لصالح مجموعة السن الأقل من ٣٠ (عند ٠.٠١) بينما لم توجد فروق دالة إحصائياً بين مجموعتي السن (الأقل من ٤٠ والأقل من ٦٠) مما يعني أن مجموعة السن (الأقل من ٣٠) كانوا أكثر ايجابية نحو التوجيه المروري المبكر للشباب.

أيضاً يتضح من الجدول أن الفروق بين أولياء الأمور والمعلمين قد جاءت دالة إحصائياً لصالح أولياء الأمور (عند ٠.٠١) ، أي أنهم أكثر ايجابية نحو التوجيه المروري المبكر للأبناء كما تم قياسها بالاستبانة المعدة لذلك كما لم توجد فروق دالة إحصائياً بين المجموعات بالنسبة للمؤهل (جامعي - متوسط) والجنس (ذكور وإناث) .

مناقشة الفرض الثالث :

ينص الفرض الثالث على أنه " توجد فروق في استجابات أولياء الأمور على بنود استبانة التوجيه المروري المبكر للشباب تبعاً للسن (الأقل من ٣٠، الأقل من ٤٠، الأقل من ٦٠) وللمؤهل (جامعي - متوسط) ثم الجنس (ذكور - إناث) " .

وللتحقق من صحة الفرض فقد تم حساب المتوسطات والانحرافات المعيارية للمجموعات السن ثم إجراء اختبار " ت " T-Test لإجراء المقارنات لمعرفة الفروق بين المجموعات والجدول (١٠) التالي يوضح ذلك:

الجدول رقم (١٠). المتوسطات(م) والانحرافات المعيارية (ع) لمجموعات (عينة أولياء الأمور) وقيم "ت" للفروق بين المجموعات على استبانة التوجيه المروري المبكر للشباب.

البيان	م	ع	المقارنات	قيمة "ت"	درجات الحرية	مستوى الدلالة
--------	---	---	-----------	----------	--------------	---------------

—	١٠٩	١,٢٢٥	> ، ٣٠ > ٤٠	٦,٦٢	٨٧,١٩	أقل من ٣٠ (ن=٤٨)	السن
—	٦٣	١,٤٤٥	> ، ٣٠ > ٦٠	٦,٣٧	٨٥,٦٧	أقل من ٤٠ (ن=٦٣)	
—	٧٨	٠,٦٣٥	> ، ٤٠ > ٦٠	٥,٥٨	٨٤,٥٩	أقل من ٦٠ (ن=١٧)	
—	١٢٦	٠,١٣٣٤	_____	٧,٠٩	٨٥,٠٠	جامعي (ن=٤١)	المؤهل
				٦,٠٠	٨٦,٦١	متوسط (ن=٨٧)	
٠,٠١	١٢٦	٣,٢٠٨	_____	٧,٢٨	٨٤,٨٧	ذكور (ن=٨٦)	الجنس
				٢,٦١	٨٨,٦٠	إناث (ن=٤٢)	

ويتضح من الجدول رقم (١٠) أنه لا توجد فروق دالة إحصائية بين أولياء الأمور تبعاً للسن والجنسية والمؤهل الدراسي ، بينما أظهر الجدول وجود فروق دالة بين أولياء الأمور تبعاً للجنس (ذكور وإناث) لصالح الإناث حيث أظهرت الإناث ايجابية أكثر نحو التوجيه المروري المبكر لدى الأبناء وتعتبر هذه النتيجة منطقية حيث إن الإناث عادة يكن أكثر خوفاً واحتراساً نحو الأبناء وذلك باعتبار عاطفة الأمومة.

مناقشة الفرض الرابع :

ينص الفرض الرابع على أنه " توجد فروق في استجابات المعلمين على بنود استبانة التوجيه المروري المبكر للشباب تبعاً للسن (الأقل من ٣٠، الأقل من ٤٠، الأقل من ٦٠) والمؤهل (جامعي - متوسط) ثم الجنس (ذكور- إناث) "

وللتحقق من صحة الفرض فقد تم حساب المتوسطات والانحرافات المعيارية للمجموعات ثم إجراء اختبار "ت" T-Test لإجراء المقارنات لمعرفة الفروق بين المجموعات والجدول (١١) التالي يوضح ذلك:

الجدول رقم (١١). المتوسطات (م) والانحرافات المعيارية (ع) لمجموعات (عينة المعلمين) وقيم "ت" للفروق بين المجموعات على استبانة التوجيه المروري المبكر للشباب.

مستوى الدلالة	درجات الحرية	قيمة "ت"	المقارنات	ع	م	البيان
٠.٠١	١٤٦	٣,٠٩٢	> , ٣٠ > ٤٠	٥,١٣	٨٦,٥٨	أقل من ٣٠ (٥٠ = ن)
٠.٠٥	٦٦	٢,٢٦٩	> , ٣٠ > ٦٠	٩,١٣	٨٢,٢٨	أقل من ٤٠ (٩٨ = ن)
-	١١٤	٠,٢٠٠	> , ٤٠ > ٦٠	١٢,٤٢	٨١,٧٨	أقل من ٦٠ (١٨ = ن)
٠.٠٥	١٦٤	٠,٢١٩٣	_____	٨,٧٤	٨٣,٩٥	جامعي (١٥٣ = ن)
				٧,٥٢	٧٨,٤٦	متوسط (١٣ = ن)
-	١٦٤	١,٢٠٠	_____	١٠,٣٤	٨٢,٥٢	ذكور (٦٦ = ن)
				٧,٥٢	٨٤,١٨	إناث (١٠٠ = ن)

ويتضح من الجدول (١١) السابق وجود فروق دالة إحصائية بين المعلمين تبعاً للسن والجنسية والمؤهل الدراسي والجنس حيث وجدت فروق دالة إحصائية بين مجموعتي السن (الأقل من ٣٠ والأقل من ٤٠) لصالح مجموعة السن (الأقل من ٣٠) (عند ٠.٠١). وكذلك وجود فروق بين مجموعتي السن (الأقل من ٣٠ والأقل من ٦٠) لصالح مجموعة السن (الأقل من ٣٠) (عند ٠.٠٥)، بينما لم توجد فروق دالة إحصائية بين مجموعتي السن (الأقل من ٤٠ والأقل من ٦٠) وهذا يعني أن مجموعة السن (الأقل من ٣٠) كانوا أكثر إيجابية نحو التوجيه المروري المبكر للشباب.

أيضاً يتضح أنه قد وجدت فروق دالة إحصائياً بين المجموعات بالنسبة للمؤهل (جامعي - متوسط) عند مستوى دلالة إحصائية (٠,٠٥). لصالح المؤهلين جامعياً أما ما يتعلق بالنسبة للجنس (ذكور وإناث) فإنه لم تصل الفروق إلى حد الدلالة الإحصائية.

أهم النتائج والتوصيات

١- في ضوء نتائج الفرض الأول وجدت أهمية كبيرة لبعض البنود وحازت على نسب عالية من موافقات أولياء الأمور مثل البند رقم (٢) وهو البند الذي يشير إلى ضرورة تحذير الأبناء من تخطي الإشارة الحمراء وبالتالي ينبغي تدريب الأبناء كيفية احترام إشارات المرور وأهميتها.

٢- حصلت البنود المتعلقة بتوجيه النصح والإرشاد للأبناء حرصاً على سلامتهم على نسبة موافقات عالية وهي البنود ١٣ وهكذا بالنسبة للبنود (٢٠ ، ١٥ ، ١٨ ، ٢ ، ١٢ ، ١٦ ، ١٩ ، ٢٤ ، ٢٧ ، ١٧ ، ٣ ، ٢١) حيث بلغت نسبة الموافقة عليها أكثر من ٩٠ % مما يوضح أهميتها عند أولياء الأمور وهي بنود تمثل الترتيب من الأول للسادس.

٣- وكذا بالنسبة لنسخة المعلمين حيث وجد اهتمام واسع بالبنود التي تأتي في الترتيب الأول حتى السادس وهي البنود ١١ ، ٢٥ ، ٢٦ ، ١ ، ٢٩ ، ٢٨ ، ٢ ، ٣ .

٤- وجدت فروق دالة إحصائياً بين أفراد العينة الكلية من حيث السن وذلك لصالح الأعمار الأقل من ٣٠ سنة.

٥- من الملاحظ أن نسب الموافقات بالنسبة لأولياء الأمور قد جاءت أعلى من المعلمين.

٦- جاءت النتائج لصالح أولياء الأمور والذين أظهروا إيجابية أكثر من المعلمين.

٧- أما بالنسبة لمتغير الجنس (ذكور - إناث) والمؤهل (جامعي - متوسط) فإنه لم توجد فروق دالة إحصائياً تبعاً لهذا المتغير.

٨- بالنسبة لعينة أولياء الأمور فإنه لم توجد فروق فيما يتعلق بعوامل والمؤهل والجنسية، بينما وجدت فروق لصالح الإناث فيما يتعلق بعامل الجنس وهي نتيجة منطقية توضح مدى اهتمامهم بالأبناء تبعاً لعاطفة الأمومة لديهم.

٩- بالنسبة لعينة المعلمين فإنه لم توجد فروق بينهم في متغير الجنس، أما بالنسبة لمتغير السن فقد وجدت فروق لصالح السن الأقل من ٣٠ وبالنسبة لمتغير الجنسية كانت النتائج لصالح العمانيين والإماراتيين، وبالنسبة لعامل المؤهل فقد كانت لصالح المؤهل الجامعي.

وتبعاً لتلك النتائج فإن الباحث يوصي بما يلي :

- نشر الوعي بأهمية التربية المرورية وتوضيح الواقع الكارثي الذي نعيشه والخسائر المادية والبشرية التي تتكبدها دولنا وشعوبنا نتيجة لقلّة الوعي المروري وضعف الالتزام بأنظمة المرور الذي نتج عنه الكثير من الوفيات والإصابات والهدر المادي في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية.

- تفعيل دور الأسرة في مجال التوعية المرورية من خلال نشر الوعي بأهمية هذا الدور وبيان ما يمكن أن يؤديه في المناعة المبكرة لصالح التخفيف من خطر الحوادث المرورية على الأبناء.

- تفعيل دور المدرسة في مجال التوعية المرورية من خلال نشر الوعي بأهمية دورها وبيان ما يمكن أن يؤديه في المناعة المبكرة لصالح التخفيف من خطر الحوادث المرورية على الطلاب.

- تفعيل دور الأسرة والمدرسة في توضيح أخطار عدم الالتزام بالتعليمات المرورية والتي أشارت النتائج إلى من أهمها خطر تجاوز الإشارة الحمراء والقيادة المتهورة وغيرها وذلك من خلال العمل الأسري والمدرسي المنظم في التوجيه المقصود للأبناء والطلاب.

- إدخال مادة التوعية المرورية ضمن مناهج المؤسسات التعليمية المختلفة ولمختلف المراحل حسب تدرج هذه المراحل بهدف تزويد الطلبة بالمعلومات والمهارات التي تترجم إلى ممارسات ونشاطات فاعلة داخل هذه المؤسسات والتعليمية وخارجها وخلق سلوك مروري سوي يقلل من الخطر المروري الدايم.

- تعميم الإحصائيات المرورية على جميع المؤسسات التعليمية والتي توضح الخطر الذي يواجهه المجتمع جراء الحوادث المرورية والكوارث التي تعاني منها الدول والمجتمعات والأسر نتيجة لهذه التصرفات اللامسؤولة من قائدي المركبات والحماقات المرورية التي يرتكبها السائقون وخاصة فئة الشباب منهم.

- تخصيص جزء من النشاطات اللاصفية للطلاب للتوعية المرورية وتوسيع نطاق الزيارات الميدانية بالجهات ذات العلاقة كالإدارات العامة للمرور والقطاعات الحكومية ذات الصلة والمستشفيات للاطلاع على النتائج الكارثية للحوادث المرورية والسجون مثلاً للوقوف كذلك على أمثلة حية وممثلة لهذه المشكلة الحيوية العامة.

- إعداد وتنفيذ مسابقات حول التوعية المرورية في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية وتشجيع الطلبة على المشاركة فيها وحث الطلبة كذلك على المشاركة في البرامج المعلنه بالتوعية المرورية في وسائل الإعلام المختلفة ومنح الطلاب فرصة للمشاركة في الإحساس بالمشكلة واقتراح الحلول لها.

- المشاركة في المطبوعات المختصة والمهتمة بالتوعية المرورية والعمل على إصدار تلك المطبوعات وتوزيعها في جميع الأوقات وخاصة في تلك المناسبات التي تتزامن فيها الحملات التوعوية حول الموضوع كأسابيع المرور والمناسبات التربوية التي تتعلق بالقطاع السنني المستهدف من المراهقين والشباب.

- عقد الدورات والمحاضرات من قبل المتخصصين مرورياً وتربوياً التي توجه للنشء في المؤسسات التربوية مدارس وجامعات التي تعني بتقديم الصورة الفعلية لحجم المشكلة وما تمثله من هم وطني أثر على المكتسبات وتسبب في الخسائر الفادحة الكبرى لأوطاننا ومجتمعاتنا.

- عقد المؤتمرات العلمية في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية وتشجيع البحث في مجال التربية المرورية ولعل هذا التفصيل بالذات يبقى مسؤولية القطاعات العلمية المتخصصة كالجامعات ومراكز البحث والتي يجب أن تولي الموضوع اهتمامها فيما يخص التعاون مع

الجهات المسؤولة في المرور والشرطة والقطاعات الاجتماعية والتربوية المتخصصة.

- توضيح الخلل التوعوي الواضح والقصور في الأدوار التربوية للمدرسة والأسرة فيما يخص التوعية المرورية والتي يمكن أن تسهم في الحد والتقليل من الخسائر البشرية والمادية جراء الحوادث المرورية في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية.
مقترحات ببحوث أخرى:

استكمالاً لما بدأه هذا البحث يوصي الباحث بإجراء عدد من الدراسات والبحوث المكملة له على النحو التالي:

- ١- تقويم المناهج الدراسية في المرحلة المتوسطة بالمملكة العربية السعودية في ضوء تحقيقها للتوعية المرورية المبكرة للطلاب.
- ٢- تقويم المناهج الدراسية في المرحلة الثانوية بالمملكة العربية السعودية في ضوء تحقيقها للتوعية المرورية المبكرة للطلاب.
- ٣- دراسة استقصائية سيكومترية للعلاقة بين الأساليب الوالدية في التوجيه المروري ومدى التزام الأبناء بالقواعد المرورية والقيادة الآمنة.

٤- دراسة تحليلية لاتجاهات بعض فئات المجتمع نحو دور المدرسة في تفعيل التوجيه المروري المبكر للطلاب في المراحل الدراسية المختلفة.

المصادر والمراجع

إبراهيم، بكر بن محمد والعوفي، عبد اللطيف بن دبيان: "أثر الحملات الوطنية الشاملة للتوعية المرورية في الحد من المخالفات المرورية". المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية المخالفات المرورية، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض ٤ - ٧ شعبان ١٤٢٥ هـ.

التقرير الإحصائي السنوي لإدارة مرور منطقة القصيم، (١٤٣١ هـ).
المملكة العربية السعودية

التويجري، محمد عبد المحسن وآخرون: "قيادة صغار السن وتأثيرها على المخالفات المرورية". المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية المخالفات المرورية، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض ٤ - ٧ شعبان ١٤٢٥ هـ .
الجهوري والعامري البطاشي (٢٠٠٤). بيانات وزارة الصحة بسلطنة عمان.

A valiabel: <http://www.alwatan.com>

الحارثي ، زايد بن عجير والغامدي، حسين حسن عبد الفتاح: "الخصائص النفسية لمرتكبي المخالفات المرورية: التهور والاندفاع والمخاطرة". المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية المخالفات المرورية، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض ٤ - ٧ شعبان ١٤٢٥ هـ.

الحمدان، ناصر عبد الرحمن: "علاقة المخالفات المرورية بإصابات الحوادث". المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية المخالفات المرورية، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض ٤ - ٧ شعبان ١٤٢٥ هـ .

الدويرات، سليمان بن علي: "الدوافع إلى ظاهرة التفحيط واقتراح الحلول". المؤتمر الثاني للسلامة المرورية، المخالفات المرورية ، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية ، الرياض ، المملكة العربية السعودية، ٤ - ٧ شعبان ١٤٢٥ هـ .

السبيعي، سلطان عبد الله: "الحالة الصحية لقائد المركبة وتأثير ذلك على المخالفات المرورية"، المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية المخالفات المرورية، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض ٤ - ٧ شعبان ١٤٢٥ هـ .

الشافعي ، إبراهيم محمد: "التربية الإسلامية " مكتبة الفلاح ، الكويت ، ١٩٨٤ م

الشهراني ، سعد علي: "اتجاهات الشباب نحو مشكلة المرور" دراسة مسحية على طلاب التعليم الثانوي بالرياض. المجلة العربية

- للدراستات الأمنية والتدريب، المجلد ١٨، العدد ٣٥، ١٤٢٤هـ، الرياض، المملكة العربية السعودية.
- الصالح، ناصر عبد الله : حوادث المرور بمدينة مكة المكرمة - العلاقات المكانية والاتجاهات الزمانية. مركز بحوث العلوم الاجتماعية، معهد البحوث العلمية وإحياء التراث الإسلامي ، جامعة أم القرى، مكة المكرمة، ١٤٠٨هـ .
- العوفي ، عبد اللطيف بن دبيان: "توعية طلبة المدارس عن المخالفات المرورية". المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية المخالفات المرورية، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض ٤ - ٧ شعبان ١٤٢٥ هـ.
- الغامدي ،علي سعيد ، (١٤٢٠ هـ) : حوادث المرور في المملكة العربية السعودية الأسباب والآثار والحلول، الرياض : مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية.
- النافع، عبد الله والسيف، خالد عبد الرحمن: "تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة. مركز بحوث العلوم الاجتماعية، معهد البحوث العلمية وإحياء التراث الإسلامي، جامعة أم القرى، مكة المكرمة، ١٤٠٨هـ .
- السنحلاوي ، عبد الرحمن "أصول التربية الإسلامية " دار الفكر ، السعودية ، ١٩٩٦م
- اليوسف، عبد الله عبد العزيز: "العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية". المؤتمر الوطني الثاني للسلامة المرورية المخالفات المرورية، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض ٤ - ٧ شعبان ١٤٢٥ هـ.
- دياب، عبد العزيز أحمد: "الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية - دراسة اقتصادية للمحددات وطرق العلاج". مجلة جامعة الملك عبد العزيز - الاقتصاد والإدارة، المجلد التاسع ، جامعة الملك عبد العزيز، جدة ١٤١٦هـ .
- فرج، صفوت (١٩٨٥) : " الإحصاء في علم النفس " ط٢، القاهرة ، النهضة العربية.

محمد بن علي كومان (٢٠٠٥). أسبوع المرور العربي، القاهرة، ٤-١٠ أيار (مايو).

A valiabel at: <http://www.halwasat.com/forum>

محمد مرسي محمد مرسي: "الحوادث المرورية وأثرها على الأطفال". مجلة الطفولة العربية، العدد الخامس عشر - يونيو ٢٠٠٣، الكويت.

منظمة الصحة العالمية: "أسبوع الأمم المتحدة العالمي الأول للسلامة على الطرق". ٢٣-٢٩ أبريل ٢٠٠٧، جنيف.

A valiabel at: [http:// WWW.who.Int](http://WWW.who.Int)

نور، عثمان الحسن: "المخالفات المرورية لدى الشباب: دراسة في الخصائص والدوافع والمعالجات". المؤتمر الثاني للسلامة المرورية، المخالفات المرورية: الأسباب، الآثار والحلول" الرياض، المملكة العربية السعودية، ٤ - ٧ شعبان ١٤٢٥ هـ.

نور، عثمان الحسن وآخرون "السلوك التخريبي وأعمال الشغب لدى بعض الشباب السعودي، دراسة غير منشورة. عمادة البحث العلمي، جامعة الملك سعود، الرياض، المملكة العربية السعودية، ١٤٢٦ هـ. الهمالي، عبد الله عامر: التحديث الاجتماعي، معالمه ونماذج من تطبيقاته. الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، ١٩٨٦ م.

Sirkin , R. M.: Statistics for The Social Sciences. California: SAGE Publication, Inc, (1995).

Zhang, C.: Evaluation Of A School – Based Intervention to Reduce Traffic- Related Injuries among Adolescent In Beijing , World Health & Population , (2010).

ملحق (١)

الجنسية:

الاسم /

(اختياري)

السن: المؤهل الدراسي: النوع: أب)

(أم) ()

عزيزي ولي الأمر

هذه الاستبانة (استبانة التوجيه المروري المبكر للشباب) جزء من دراسة بعنوان "دور المؤسسات التربوية نحو التوجيه المبكر للشباب للحد من الحوادث المرورية: الأسرة والمدرسة نموذجاً" مرفقين في الصفحات التالية مجموعة من البنود التي نرجو منك أن تبدي رأيك فيها بالموافقة أو عدم الموافقة أو إلى حد ما شاكرين ومقدرين حسن تعاونك، وتأكد أن هذه البيانات تستخدم فقط لغرض الدراسة الحالية وشكراً.

م	البنود	موافق	إلى حد ما	غير موافق
١	حثهم على اتباع طرق السلامة للطريق			
٢	حث الأبناء على حسن استخدام السيارة			
٣	نغرس في نفوس الأبناء أهمية إتباع إرشادات الطريق			
٤	من المهم جداً أن تتواصل الأسرة والمدرسة في توجيه الأبناء وإرشادهم بقواعد ونظم المرور			
٥	أن توضح الأسرة للأبناء أهمية التقيد بحد السرعة المقرر على الطريق			
٦	أن توضح الأسرة للأبناء مراعاة حقوق المشاة في السير			
٧	تدريب الأبناء على احترام حقوق الآخرين في الطريق			
٨	التزام الآباء بأنظمة وقوانين المرور أثناء ركوب الأبناء معهم			
٩	تدريب الأبناء على طاعة نظم وقوانين المرور من خلال السلوك الفعلي للآباء			
١٠	تشجيع الأبناء للتبليغ عن المخالفات المرورية للآخرين			
١١	تشجيع الأبناء لمساعدة رجل المرور وتقديم المعلومات الصحيحة			
١٢	تشديد التنبيه إلى أخطار الحوادث عليهم وعلى الآخرين			
١٣	أن توضح الأسرة للأبناء أهمية الالتزام بنظم وقوانين المرور للمحافظة على حياته			
١٤	تشديد التنبيه على الأبناء إلى خطورة التفحيط على حياتهم			
١٥	تشديد التنبيه على الأبناء إلى خطورة التفحيط على حياة الآخرين			
١٦	تشديد التنبيه على الأبناء إلى خطورة التفحيط لأنه يتلف الممتلكات			
١٧	تشجيع الأبناء على إتباع إشارات المرور			
١٨	أن توضح الأسرة للأبناء أهمية الالتزام بنظم وقوانين المرور للمحافظة على حياة الآخرين			

م	البنود	موافق	إلى حد ما	غير موافق
١٩	تشديد التنبيه إلى خطورة السرعة الزائدة على حياة الأبناء			
٢٠	عدم سماح الأسرة لصغار السن بالقيادة			
٢١	تشديد التنبيه إلى خطورة السرعة الزائدة على حياة الآخرين			
٢٢	تحذير الأبناء من خطورة تحطّي الإشارة الحمراء			
٢٣	تحذيرهم من خطورة الوقوف المفاجئ أثناء السير في الطرق السريعة			
٢٤	تحذيرهم من التجاوز المفاجئ			
٢٥	عدم السماح لهم بالقيادة قبل الحصول على رخصة القيادة			
٢٦	تشديد الرقابة على الأبناء ولا يسمح لهم بالقيادة بدون إذن			
٢٧	تنبيه الأبناء إلى أهمية أجهزة السلامة في السيارة كالأبواب والكوابح والإطارات الخ			
٢٨	تحذيرهم بشدة من التفحيط لأنه تم تجريمه شرعاً			
٢٩	معاقتهم إذا قاموا بالتفحيط (مثلاً : حرمانهم من المصروف لفترة)			
٣٠	إلحاق الأبناء بمدرسة القيادة لتدريبهم على قيادة السيارة			

الاسم /

.....
 (اختياري)
 السن: المؤهل الدراسي: التخصص:

.....
 الجنسية:

عزيزي المعلم

هذه الاستبانة (استبانة التوجيه المروري المبكر للشباب) جزء من دراسة بعنوان " دور المؤسسات التربوية نحو التوجيه المبكر للشباب للحد من الحوادث المرورية: الأسرة والمدرسة نموذجاً " مرفقين في الصفحات التالية مجموعة من البنود التي نرجو منك أن تبدي رأيك فيها بالموافقة أو عدم الموافقة أو إلى حد ما شاكرين ومقدرين حسن تعاونك، وتأكد أن هذه البيانات تستخدم فقط لغرض الدراسة الحالية وشكراً.

م	البنود	موافق	إلى حد ما	غير موافق
١	يجب أن تتبنى المدرسة إرشادات المرور في موضوعات التعبير لتلاميذها وطلابها			
٢	إعداد ندوات في المدرسة عن خطورة حوادث الطريق			
٣	مهم جداً أن تتواصل الأسرة والمدرسة في توجيه وإرشاد الأبناء بقواعد ونظم المرور			
٤	تبني يوم مروري بالاتفاق مع رجال المرور يشارك فيه التلاميذ والطلاب بتنظيم المرور في الشارع عملياً			
٥	تعليم التلاميذ قواعد ونظم المرور داخل المدرسة باستخدام نماذج المرور			
٦	تشجيع التلاميذ والطلاب بوضع لافتات تشجع على اتباع قواعد ونظم المرور			
٧	عقد ندوات عن أهمية ربط حزام الأمان في السيارة			
٨	مشاركة التلاميذ والطلاب في توعية زملائهم مرورياً			
٩	تشجيع التلاميذ والطلاب لمساعدة رجل المرور وتقديم المعلومات الصحيحة			
١٠	تشديد التنبيه إلى أخطار الحوادث على التلاميذ والطلاب			
١١	ضرورة إرشاد التلاميذ والطلاب إلى خطورة السرعة الزائدة في حدوث الحوادث			

م	البنود	موافق	إلى حد ما	غير موافق
	المميتة			
١٢	أن تنظم المدرسة يوماً مرورياً شهرياً تتبنى فيه موضوعات وإرشادات مرورية مختلفة			
١٣	أن تنظم المدرسة يوماً مرورياً فصلياً تتبنى فيه موضوعات وإرشادات مرورية مختلفة			
١٤	نشر الوعي المروري بين التلاميذ والطلاب من خلال الندوات التي تقام داخل المدرسة			
١٥	تضمن قانون السير والمرور في المناهج الدراسية في مختلف مراحل التعليم			
١٦	توعية التلاميذ والطلاب بأهمية الصيانة الدورية للسيارة وخاصة الإطارات			
١٧	توعية التلاميذ والطلاب من خطورة التفحيط على حياتهم			
١٨	توعية التلاميذ والطلاب بخطورة التفحيط لأنه يعاقب القانون عليه			
١٩	توضيح أهمية الالتزام بسرعة الطريق للتلاميذ والطلاب			
٢٠	تدريب التلاميذ والطلاب على اتباع قوانين ونظم المرور عند عبور الشارع			
٢١	فتح المدارس مساءً للتلاميذ والطلاب لشغل أوقات فراغهم			
٢٢	فتح المدارس في العطلات للتلاميذ والطلاب لشغل أوقات فراغهم			
٢٣	تنظيم برامج ترفيهية للتلاميذ والطلاب في المدرسة لشغل أوقات فراغهم في العطلات			
٢٤	منح جائزة لأحسن تلميذ أو طالب قام بمساعدة رجل المرور			
٢٥	توعية التلاميذ والطلاب بأهمية احترام حقوق الآخرين			
٢٦	توعية التلاميذ والطلاب بالمبادئ الأساسية لقوانين السير في الطريق			
٢٧	توعيتهم بأهمية المعلومات التي يقدمها لرجل المرور			
٢٨	توعيتهم بأهمية دورهم في المحافظة على حياتهم باتباع إرشادات الطريق			
٢٩	توعيتهم بأهمية دورهم في المحافظة على حياة الآخرين باتباع إرشادات الطريق			
٣٠	توعيتهم بأهمية حقوق الآخرين في السير في الطريق			

Analytical Study of Teachers and Parents' Attitudes about Early Traffic Guidance for Students Through the Family and School Curricula

Dr. Mohammad Abdulaziz Saleh Alrobaee

*Associate Professor of C&I
College of Education - Qassim University*

(Received 8/6/1432H; accepted for publication 10/7/1432H)

Abstract. This research deals with teachers and parents' attitudes towards early traffic guidance for students through the family preparation and school curricula. The traffic problems, the consequent accidents and losses of lives and property were discussed. It was found that most victims of these accidents are young people.

It was found that the reason for this problem is due to the lack of commitment of those young people of the traffic rules, either for lack of knowledge or lack of awareness of the importance of adhering to those rules to preserve the lives of individuals and property. Owing to the family and the school's important and central role in the process of guidance and awareness to such rules and the need to abide by them, the researcher examined the orientations of parents and teachers towards the importance of early traffic guidance for students through the family and the school curricula.

In order to identify the orientations of teachers and parents, the researcher prepared a questionnaire for teachers and another questionnaire for parents. The questionnaires were administered to the research sample. The results indicated the agreement of teachers and parents on the importance of early traffic guidance for students especially with regard to not skipping a red light, as well as providing advice and guidance about safety rules through the family and the different curricula.

The study recommended the need to disseminate traffic education across the school curricula, to activate the role of family in the traffic awareness, and the need for a school subject about awareness in the curricula of educational institutions in the various stages through classroom and outside classroom educational activities.

