



دانشگاه علامه طباطبائی

دانشکده روانشناسی و علوم تربیتی

پایان نامه جهت اخذ درجه کارشناسی ارشد در رشته روانشناسی تربیتی

عنوان:

**اثر بخشی آموزش فرهنگ ترافیک بر عملکرد ترافیکی و سطح آگاهی از رفتارهای
خطرزای دانش آموزان مقطع ابتدایی**

استاد راهنما:

دکتر صغری ابراهیمی قوام

استاد مشاور:

دکتر نادر رحمانی

استاد داور:

دکتر علی دلاور

پژوهشگر:

سامان روحی

سال تحصیلی: ۹۲-۹۱

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تقدیم بہ:

روح جاودانی مرحوم پدرم کہ مرازیستن آموخت. او کہ پشردتا بشکفم،

او کہ رنجی بہ غایت در دل، اما لجنہی زیبا بر لب،

تقدیم بہ او کہ پشتکار و تلاشم آموخت

و

بہ مادرم کہ خوش بینی و محبتم آموخت

و

تقدیم بہ برادران عزیزم

و ہمچنین خواہرم کہ حضورشان،

مایہ می شادی و آرایش، و خوشبختی شان آرزوی قلبی من است.

تقدیر و شکر:

ستایش سیکران مخصوص خداوندی است که عشق به آموختن را در انسانها نهاد و سپاس او را که ساکنان طریقت نور را به یاری کجاست تا توفیق یابیم، خوشه چین خرمن معرفت و قطره نوش دیای علم باشیم.

اکنون که به یاری پروردگار متعال این پژوهش به پایان رسیده بر خود واجب می دانم از زحمات استاد فریخته سرکار خانم دکتر صغری ابراهیمی قوام که بزرگوارانه راهنمایی این پایان نامه را تقبل فرمودند و با سه صدر و راهنمایی های عالمانه در هر چه بهتر شدن پژوهش مرا یاری نمودند کمال شکر را داشته باشم.

و از زحمات استاد مشاور و فرزانه ام جناب آقای دکتر نادر رحمانی که مسئولیت مشاوره این پژوهش را عهده دار شدند و در طول انجام کار از تجربیات خویش مرا بهر مند ساختند شکر و قدر دانی می نمایم.

همچنین از جناب آقای دکتر علی دلاور که مسئولیت داوری این پایان نامه را تقبل فرمودند صمیمانه سپاسگزارم.

چکیده

تحقیق حاضر به منظور بررسی اثربخشی آموزش فرهنگ ترافیک (قوانین راهنمایی و رانندگی) بر عملکرد ترافیکی و سطح آگاهی از رفتارهای خطرناک دانش آموزان پسر کلاس چهارم ابتدایی انجام شد. جامعه آماری این پژوهش کلیه دانش آموزان پسر کلاس چهارم ابتدایی شهر سنندج در سال تحصیلی ۹۲-۹۱ به شمار می رود. در این پژوهش نمونه آماری با روش نمونه گیری تصادفی خوشه ای چند مرحله ایی از بین دو منطقه آموزش و پرورش سنندج، یک منطقه و از بین مدارس پسرانه، ۲ مدرسه که از نظر موقعیت های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی با هم تجانس داشتند انتخاب شدند. ابزارهای مورد استفاده در این پژوهش شامل: ۱- پرسشنامه سنجش سطح آگاهی رفتار ترافیکی و ۲- پرسشنامه سنجش عملکرد ترافیکی می باشد. جهت تجزیه و تحلیل داده ها از روش های آمار توصیفی و استنباطی (تحلیل کواریانس) استفاده شد که نتایج به دست آمده به شرح زیر می باشند:

۱- آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی به دانش آموزان بر افزایش میزان آگاهی آنان از مفاهیم و نگرش های پیشگیری کننده از خطرات احتمالی ترافیکی در حوزه های (عابر پیاده اثر، دوچرخه سوار، سرنشین وسیله نقلیه و تابلوهای راهنمایی و رانندگی) اثر مثبت دارد. ۲- آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی به دانش آموزان بر بهبود گرایش به عملکرد ترافیکی آنان در حوزه های (عابر پیاده اثر، دوچرخه سوار، سرنشین وسیله نقلیه) اثر مثبت دارد. ۳- آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی به دانش آموزان بر بهبود گرایش به عملکرد ترافیکی و افزایش سطح آگاهی از مفاهیم و نگرش های پیشگیری کننده از رفتارهای خطرناک آنان اثر مثبت دارد.

کلید واژه: آموزش ترافیک، فرهنگ ترافیک، ایمنی عبور و مرور، عملکرد ترافیکی، دانش آموزان مقطع ابتدایی.

فهرست منابع

ص

- ۱-۱. مقدمه..... ۱
- ۱-۲. بیان مسأله ۳
- ۱-۳. اهمیت و ضرورت ۶
- ۱-۴. اهداف پژوهش ۱۰
- ۱-۴-۱. هدف اصلی ۱۰
- ۱-۴-۲. اهداف فرعی ۱۰
- ۱-۵. فرضیه های تحقیق ۱۱
- ۱-۶. متغیرهای پژوهش ۱۱
- ۱-۷-۱. تعاریف نظری و عملیاتی مفاهیم پژوهش ۱۲
- ادبیات و ۱۵
- پیشینه تحقیق ۱۵
- ۲-۱. فرهنگ ۱۶
- ۲-۲. ترافیک ۱۶
- ۲-۳. فرهنگ ترافیک ۱۷
- ۲-۳-۱. فرهنگ ترافیک، چگونگی شکل گیری وعناصر تشکیل دهنده آن ۱۷
- ۲-۴. تاریخچه ترافیک ۱۹
- ۲-۵. تاریخچه قوانین راهنمایی و رانندگی در جهان ۲۱
- ۲-۶. تاریخچه قوانین راهنمایی و رانندگی در ایران ۲۳
- ۲-۷. سوانح ترافیکی ۲۵
- ۲-۸. پیامدهای سوانح ترافیکی راه ها ۲۵
- ۲-۸-۱. پیامدهای روانی - اجتماعی ۲۶

- ۲۷.....پیامدهای اقتصادی ۲-۸-۲
- ۲۸.....کودک کیست؟ ۲-۹
- ۲۸.....مصدومیت چیست؟ ۲-۱۰
- ۲۹.....چرا مصدومیت کودک مهم است؟ ۲-۱۰-۱
- ۲۹.....کاربران آسیب پذیر در راه ها ۲-۱۱
- ۲۹.....عابران پیاده ۲-۱۱-۱
- ۳۰.....سرنشینان ۲-۱۱-۲
- ۳۱.....دوچرخه سواران ۲-۱۱-۳
- ۳۱.....محدود کننده های عوامل رشدی مرتبط با کودکان ۲-۱۲
- ۳۱.....نمو جسمانی ۲-۱۲-۱
- ۳۲.....نمو شناختی ۲-۱۲-۲
- ۳۳.....عوامل محدود کننده کودکان در محیطهای ترافیکی ۲-۱۳
- ۳۴.....رفتارهای خطرناک ۲-۱۴
- ۳۵.....آموزش ۲-۱۵
- ۳۶.....آموزش ترافیک ۲-۱۶
- ۳۷.....نقش کارکردی آموزش در ساختار مدیریت فرهنگی ترافیک ۲-۱۶-۱
- ۳۷.....آموزش فرهنگ ترافیک و کودکان ۲-۱۷
- ۳۸.....اهمیت و لزوم آموزش ایمنی ترافیک کودکان ۲-۱۷-۱
- ۳۸.....ویژگیهای دانش آموزان مقطع ابتدایی گروه سنی هفت تا یازده سالگی (مرحله عملیات عینی یا محسوس)
- ۴۱.....
- ۴۲.....مراحل رشد شناختی دانش آموزان دوره ابتدایی ۲-۱۹
- ۴۳.....نیازهای ترافیکی دانش آموزان ابتدایی ۲-۲۰

- ۴۳..... ۲-۲۰-۱. رفتارهای کودک در نقش عابر پیاده:.....
- ۴۴..... ۲-۲۰-۲. رفتارهای کودک در نقش سرنشین وسیله نقلیه:.....
- ۴۵..... ۲-۲۰-۳. رفتارهای کودک در نقش دوچرخه سوار:.....
- ۴۵..... ۲-۲۱. مفاهیم آموزش ترافیک برای کودکان مقطع ابتدایی (۷-۱۱ سال).....
- ۴۷..... ۲-۲۲. مراحل آموزش ترافیک به کودکان.....
- ۴۸..... ۲-۲۳. روشهای تدریس ترافیک در مقطع ابتدایی.....
- ۵۱..... ۲-۲۳-۱. روش توضیح به همراه نمایش.....
- ۵۵..... ۲-۲۴. نکات ضروری در آموزش فرهنگ ترافیک به کودکان.....
- ۵۶..... ۲-۲۵. تجربه آموزش ایمنی ترافیک در کشورهای مختلف.....
- ۵۷..... ۲-۲۶. پارک های ترافیک.....
- ۶۰..... ۲-۲۷. پیشنهاد مطالعاتی.....
- ۶۰..... ۲-۲۷-۱. تحقیقات و کارهای انجام شده در داخل کشور در زمینه آموزش ترافیک.....
- ۶۷..... ۲-۲۷-۲. تحقیقات و کارهای انجام شده در خارج از کشور در زمینه آموزش ترافیک.....
- ۷۵..... فصل سوم.....
- ۷۵..... روش تحقیق.....
- ۷۶..... ۳-۱. روش پژوهش.....
- ۷۷..... ۳-۲. جامعه آماری.....
- ۷۷..... ۳-۳. نمونه پژوهش و روش نمونه گیری.....
- ۷۷..... ۳-۴. ابزارهای جمع آوری اطلاعات.....
- ۸۰..... ۳-۵. روش گردآوری داده ها.....
- ۸۰..... ۳-۶. مداخله های آزمایش.....
- ۸۲..... ۳-۷. روش تحلیل داده ها.....

فصل چهارم.....	۸۴
تجزیه و تحلیل دادها.....	۸۴
۴-۱. یافته های تحقیق.....	۸۵
فصل پنجم.....	۹۳
بحث و نتیجه گیری.....	۹۳
۵-۱. خلاصه.....	۹۴
۵-۲. تبیین پژوهش.....	۹۵
۵-۳. محدودیت های تحقیق.....	۱۰۰
۵-۴. پیشنهادهای پژوهشی.....	۱۰۰
۵-۵. پیشنهادهای اجرایی.....	۱۰۰
فهرست منابع.....	۱۰۳
منابع لاتین.....	۱۱۰
ضمائم.....	۱۲۳
پرسشنامه سطح آگاهی رفتار ترافیکی.....	۱۲۳
پرسشنامه عملکرد ترافیکی.....	۱۲۶
مواد آئین نامه مرتبط با کار تحقیقی.....	۱۲۷

فهرست جداول

صفحه

عنوان

- جدول ۱-۱ آمار کشته های ناشی از تصادفات بر اساس سن در ایران.....۱۰
- جدول شماره ۱-۳: طرح پیش آزمون - پس آزمون با گروه کنترل.....۸۱
- جدول ۲-۳. پروتکل جلسات آموزشی.....۸۷
- جدول ۱-۴. میانگین و انحراف استاندارد پیش آزمون و پس آزمون میزان آگاهی از مفاهیم و خطرات احتمالی ترافیکی در حوزه ی عابر پیاده به تفکیک گروه.....۹۰
- جدول ۲-۴. تحلیل کوواریانس برای اثر بخشی آموزش فرهنگ ترافیک بر افزایش میزان آگاهی از مفاهیم و خطرات احتمالی ترافیکی در حوزه ی عابر پیاده.....۹۰
- جدول ۳-۴. میانگین و انحراف استاندارد پیش آزمون و پس آزمون میزان آگاهی از مفاهیم و خطرات احتمالی ترافیکی در حوزه ی دوچرخه سوار به تفکیک گروه.....۹۱
- جدول ۴-۴. تحلیل کوواریانس برای اثر بخشی آموزش فرهنگ ترافیک بر افزایش میزان آگاهی از مفاهیم و خطرات احتمالی ترافیکی در حوزه ی دوچرخه سوار.....۹۱
- جدول ۵-۴. میانگین و انحراف استاندارد پیش آزمون و پس آزمون میزان آگاهی از مفاهیم و خطرات احتمالی ترافیکی در حوزه ی سرنشین وسیله نقلیه به تفکیک گروه.....۹۲
- جدول ۶-۴. تحلیل کوواریانس برای اثر بخشی آموزش فرهنگ ترافیک بر افزایش میزان آگاهی از مفاهیم و خطرات احتمالی ترافیکی در حوزه ی سرنشین وسیله نقلیه.....۹۲

- جدول ۷-۴. میانگین و انحراف استاندارد پیش آزمون و پس آزمون میزان آگاهی از مفاهیم و خطرات احتمالی ترافیکی در حوزه ی تابلوهای راهنمایی و رانندگی به تفکیک گروه.....۹۳
- جدول ۸-۴. تحلیل کوواریانس برای اثر بخشی آموزش فرهنگ ترافیک بر افزایش میزان آگاهی از مفاهیم و خطرات احتمالی ترافیکی در حوزه ی تابلوهای راهنمایی و رانندگی.....۹۳
- جدول ۹-۴. میانگین و انحراف استاندارد پیش آزمون و پس آزمون عملکرد ترافیکی در حوزه ی عابر پیاده به تفکیک گروه.....۹۴
- جدول ۱۰-۴. تحلیل کوواریانس برای اثر بخشی آموزش فرهنگ ترافیک بر بهبود عملکرد ترافیکی در حوزه ی عابر پیاده.....۹۴
- جدول ۱۱-۴. میانگین و انحراف استاندارد پیش آزمون و پس آزمون عملکرد ترافیکی در حوزه ی سرنشین وسیله نقلیه به تفکیک گروه.....۹۵
- جدول ۱۲-۴. تحلیل کوواریانس برای اثر بخشی آموزش فرهنگ ترافیک بر بهبود عملکرد ترافیکی در حوزه ی سرنشین وسیله نقلیه.....۹۵
- جدول ۱۳-۴. میانگین و انحراف استاندارد پیش آزمون و پس آزمون عملکرد ترافیکی در حوزه ی دوچرخه سوار به تفکیک گروه.....۹۶
- جدول ۱۴-۴. تحلیل کوواریانس برای اثر بخشی آموزش فرهنگ ترافیک بر بهبود عملکرد ترافیکی در حوزه ی دوچرخه سوار.....۹۶
- جدول ۱۵-۴. میانگین و انحراف استاندارد پیش آزمون و پس آزمون عملکرد ترافیکی و سطح آگاهی از مفاهیم و رفتارهای خطرزا به تفکیک گروه.....۹۷
- جدول ۱۶-۴. تحلیل کوواریانس برای اثر بخشی آموزش فرهنگ ترافیک بر بهبود عملکرد ترافیکی و افزایش سطح آگاهی از مفاهیم و خطرات احتمالی ترافیکی.....۹۷

فصل اول

کلمات تحقیق

۱-۱. مقدمه

کودکی بخش کوتاهی از زندگی هر فرد است، اما به دلیل تاثیر پذیری و تکوین شخصیت فرد در این دوره، دارای اهمیت فراوانی است. به دلیل آسیب پذیری این قشر از جامعه، کودکان مراقبت و توجه بیشتری نیاز دارند. یکی از خطراتی که کودکان را در خارج از محیط خانه تهدید می کند، وسایل نقلیه است. تصادف حادثه ناگواری است که همواره در کمین کودکان است. حوادث و سوانح به عنوان یکی از مهمترین علل مرگ و میر و معلولیت های کودکان در آمارها گزارش شده است (رحیمیان، ۱۳۸۳)، به گونه ای که در ایران به طور متوسط روزانه تعداد ۴ کودک جان خود را در اثر سوانح رانندگی از دست می دهند (مهر نو، ۱۳۸۸).

ترافیک و مسأله حمل و نقل یکی از مهمترین فعالیت های مدیریت شهری هر جامعه ای است، این مسأله در تمام جوامع شهری با زندگی شهروندان و زندگی روزمره آنان درهم آمیخته شده است. «کثرت، روز افزون حضور اتومبیل در جهان، با بیش از ۵۰۰ میلیون دستگاه، با کارکردهای پنهان و آشکار آن نظیر: گسترش تخلفات ترافیکی، تصادفات منجر به مرگ (با تعدادی بالغ بر یک میلیون نفر در جهان و بیش از ۲۵۰۰ نفر در ایران که ۳ درصد تولید ناخالص ملی کشور، یعنی ۴۰۰۰ میلیارد تومان را از بین می برد و به یکی از مهمترین عوامل مرگ و میر در جهان و ایران تبدیل شده است» (آیتی، ۱۳۸۱)، از سوی دیگر " آلودگی محیط زیست و صوتی، انواع آلودگی های هوا و انواع بیماری های قلبی و عروقی، سرطان، سکتته های مغزی، تنگی نفس، نقص عضو و ... از دیگر پیامدهای مهمی است که مسأله ترافیک برای جامعه شهری بوجود آورده است؛ همچنین، نقض قوانین راهنمایی و رانندگی، عدم نهادینه نشدن الگوهای رفتاری و کرداری ترافیکی در بین شهروندان، عدم نظارت و کنترل اجتماعی ترافیکی، نبودن فرهنگ صحیح رانندگی و عابر پیاده، ضعف دستگاه های اجرایی و سیاسی برخورد کردن با این پیامد و ... " همگی نشانگر این است که مدیریت شهری و ترافیکی جامعه ایرانی را به فکر چاره جویی انداخته است. نتیجه این ضعف ها در سطح شهرها و جاده ها باعث شده که موجودی خیره کننده و هراس انگیز به نام وسایل نقلیه در کنار زندگی شهرنشینی روبه افزایش باشد، و نیازمندی به آموزش، فراگیری

هنجارها، قواعد رفتاری-کرداری، و همچنین ارتقای سطح فرهنگ ترافیک از سنین کودکی تا بزرگسالی امری ضروری به نظر می رسد. این آموزش و فرهنگ سازی بیشتر در جهت سازگاری انسان با محیط زندگی می باشد، هرچه که این آموزش و فرهنگ سازی هدفمند و مداوم، مستمر و بادوام، باشد و از سال های اولیه شکل گیری شخصیت و پرورش آن در خانواده شروع شده باشد، و در سال های بعد توسط نهادهای رسمی چون آموزش و پرورش، رسانه ها، گروه های همسال، مدرسه تقویت و تکمیل گردد، ما شاهد آن خواهیم بود که پیامد ترافیک در جامعه از سوی شهروندان رعایت شده و اصول فرهنگ ترافیک با رعایت قوانین آن به صورت روان در اذهان و کردار شهروندان نهادینه شده، و این معضل مدیریت شهری به سمت کاهش پیامدهای آن سوق یافته است.

حدود یک سوم مرگ و میر سالانه کودکان مربوط به سوانح ترافیکی می باشد و در میان همه مصدومیت های غیر عمدی منجر به فوت کودکان، مصدومیت های ناشی از سوانح رانندگی مهم ترین عامل مرگ و میر آنان محسوب می شود و مطالعات نشان داده که آموزش های کودکی تاثیر بسیاری در رشد شناختی، اجتماعی و . . . کودکان دارد (مهر نو، ۱۳۸۸).

انسان با یادگیری دقیق و درست هنجارها و قواعد ترافیکی آن ها را درونی می سازد و پس از تکرار آن، رفتارهای درست به صورت عادت در فرد شکل می گیرد. بر اساس نتایج بدست آمده هر چه اجتماعی شدن بهتر صورت پذیرد و افراد، هنجارهای ترافیکی را به صورت کامل آموزش ببینند، آنان هنجارهای ترافیکی را بهتر درونی کرده و از مقررات قوانین راهنمایی و رانندگی سر پیچی نمی کنند، در نتیجه میزان انضباط ترافیکی افراد آن جامعه ارتقا می یابد. آموزش یکی از مهم ترین مسائل در رفع مشکلات ترافیکی است. برای ارتقای ایمنی ترافیک باید، آموزش در تمام مقاطع سنی وجود داشته باشد. در بین گروه های مختلف آسیب پذیر در محیط ترافیک، کودکان به علت آگاهی کمتر، در معرض آسیب بیشتری هستند. برای تاثیرگذاری بر این قشر از روش های گوناگون اعم از آموزش نظری در مدارس، آموزش عملی تبلیغات و رسانه های گروهی می توان بهره گرفت.

۲-۱. بیان مسأله

حوادث ترافیکی یکی از عوامل مرگ و میر در جهان است به طوری که سالانه جان ۱/۲ میلیون نفر را در جهان می گیرد (بهنود و همکاران، ۲۰۰۷). از این تعداد، سهم ایران سالانه بیش از ۲۶ هزار نفر کشته و حدود یکصد و پنجاه هزار نفر مجروح و مصدوم است (اسماعیلی، ۱۳۸۶).

از میان سه ضلع مثلث ترافیکی: انسان، راه و خودرو، انسان بیشترین نقش را در بروز تصادفات به عهده داشته است. به گونه ای که برخی نقش انسان را به ۵۷ درصد (نیک زاد، ۱۳۸۶) و برخی دیگر نقش این عامل با سایر عوامل را تا ۹۵ درصد هم ذکر کرده اند (فرجی و منجمی، ۱۳۸۰؛ وهاب زاده، ۱۳۸۷).

طبق نظر سازمان جهانی بهداشت (WHO)^۱، کودکان و افراد مسن بعنوان آسیب پذیرترین کاربران عرصه ترافیک در تمامی جوامع مطرح می باشند. بر همین اساس میزان خطر بالقوه تصادف به ازای هر ساعت (accident risk per hour) برای یک کودک، خیلی بیشتر از خطر بالقوه تصادف به ازای هر ساعت برای بزرگسالان بوده و این خطر بالقوه به طبیعت محیط فیزیکی و مرحله نمو کودک نیز بستگی دارد (بی آ. لجانبلوم وال کوهلر ۲۰۰۴).

کودکان هم به عنوان عابر پیاده، دوچرخه سوار و سرنشین وسایل نقلیه از راه ها استفاده می کنند. انجام این فعالیت ها نیز برایشان طبیعی است (پیدن^۲ و همکاران، ۱۳۸۸).

کودکان که به سن ده سالگی می رسند وضعیت روحی و جسمانی آنها به نحوی است که نیاز دارند تا مهارتهای دوچرخه سواری، سرنشین وسیله نقلیه و عابر پیاده را در ترافیک یاد بگیرند؛ بنابراین آموزشهای ما برایشان باید توأم با مهارتهای خاص متمرکز شود (سی پین^۳، ۲۰۰۲).

یکی از خطراتی که کودکان را در خارج از محیط خانه تهدید می کند خطر وسیله نقلیه است. تصادف حادثه ناخواسته ای است که همواره در کمین است. در نقاشی هایی که کودکان از ترافیک و خیابان ترسیم می کنند

۱ - WHO= Worldly Health organization

۲ - Peden

۳ - Sipin

بی پناهی کودک در رویارویی با غول اتومبیل به خوبی دیده می شود. آنها در برابر وسیله نقلیه ایی که به طرفشان می آید خود را بی دفاع احساس می کنند و گاه از وحشت بر جای خود خشک می شوند (برآبادی، ۱۳۸۳).

کودکان اغلب پارانرژی و پرتحرک اند و مدام در حال حرکت و دویدن هستند و همین موضوع باعث می شود که بیشتر در معرض خطر قرار گیرند. به دلیل همین حساسیت ویژه نسبت به کودکان است که در پیمان نامه حقوق کودک که به عنوان منشور حقوق کودکان از سوی سازمان ملل انتشار یافته، بندی به ایمنی کودکان اختصاص یافته است. (بند «ث» می گوید: دسترسی راحت و ایمن به محیط های طبیعی باید در اختیار تمام کودکان قرار گیرد تا آن ها بتوانند از سیستم های طبیعی ایی که تمام حیات به آن متکی است لذت ببرند و بیاموزند) (برآبادی، ۱۳۸۳).

استمرار و بقای هر جامعه مستلزم آن است که مجموعه باورها، رفتارها، ارزش ها، گرایش ها، دانش ها و مهارت های آن به نسل های جدید منتقل شود. سازوکار و وسیله این انتقال، آموزش است (اطهری، ۱۳۷۵). آموزش مهم ترین عامل برای پیشرفت و تعالی انسان ها می باشد. هدف اصلی آموزش، ایجاد حساسیت در افراد مختلف نسبت به معضلات پیرامون خود و ترغیب آنان به تقویت مهارت و ابداع روش ها و وسایل حل مسائل مورد نظر می باشد (حیدریان، ۱۳۸۱).

یکی از مهم ترین مسائلی که در مقایسه وضعیت ترافیک و رفتارهای ترافیکی در کشورهای دیگر با رفتارهای ترافیکی موجود در کشورمان نمود پیدا می کند، نظم، انضباط در حرکت، عدم تخطی از قوانین و الزام و احساس مسئولیت افراد به منظور رعایت قوانین و مقررات ترافیکی می باشد. این امر جز با سرمایه گذاری و اهمیت دهی به امر آموزش حاصل نگشته است.

آموزش را می توان مهم ترین عامل در بهبود وضعیت رفتارهای ترافیکی افراد دانست. چنانکه در شهرهایی همچون کوالالامپور، سنگاپور و دبی که تمدن مدرن را کمتر از ۱۰۰ سال است که تجربه کرده اند رفتارهای

ترافیکی بسیار معقول و بر پایه احترام و رعایت قوانین می باشد که مطمئناً وجود یک سیستم آموزشی قوی و دارای پیکربندی مناسب را نشان می دهد.

افراد در گروه سنی ۶-۱۲ سال را می توان به عنوان گروه کودکان شناخت. با توجه به اینکه این گروه در آینده، قشر فعال اجتماع خواهد بود، سرمایه گذاری و آموزش این گروه بدون شک اثرات بسیار مفیدی را در پی خواهد داشت. کودکان با توجه به فطرت کودکانه شان مسایل را بسیار مشتاقانه، راحت تر و بدون مقاومت پذیرفته و آنها را به کار خواهند بست (سوا^۱، ۲۰۰۹).

بررسی آمار کشته های ناشی از تصادفات در جدول ۱-۱ براساس سن نشان می دهد که گروه سنی زیر ده سال و همچنین بزرگسالان بالای ۶۰ سال دارای بالاترین درصد فوتی های ناشی از تصادفات می باشند و با توجه به اینکه کودکان زیر سه سال کمتر به عنوان عابر در خیابان ها تردد می نمایند؛ گروه سنی زیر ده سال، ۲۲ درصد تلفات عابرین را تشکیل می دهند که نشان دهنده تعداد بسیار زیاد تلفات کودکان در سنین بین ۴ الی ۹ ساله است. امری که بسیار تأسف آور است (سایت ترافیک ایران ، کودک و ترافیک ، ۱۳۸۸).

جدول ۱-۱ آمار کشته های ناشی از تصادفات بر اساس سن در ایران

ردیف	سن	تعداد متوفیات	درصد متوفیات
۱	کمتر از ۱۰ سال	۸۴۵	۲۲
۲	۱۰ تا ۲۰ سال	۵۸۱	۱/۱۵
۳	۲۱ تا ۳۰ سال	۳۹۰	۱/۱۰
۴	۳۱ تا ۴۰ سال	۳۱۸	۳/۸
۵	۴۱ تا ۵۰ سال	۳۳۱	۶/۸
۶	۵۱ تا ۶۰ سال	۳۵۰	۱/۹
۷	۶۱ سال به بالا	۱۰۲۹	۸/۲۶
مجموع		۳۸۴۴	۱۰۰

۱ - Swov= South West Ohio Volkswagen

بنابراین پژوهش حاضر به بررسی میزان اثربخشی آموزش های ترافیکی (قوانین راهنمایی و رانندگی) به دانش آموزان دوره ابتدایی پرداخته تا تأثیر آموزش های دریافتی را بر افزایش سطح آگاهی و پیشگیری از بروز رفتارهای خطرناک ترافیکی و همچنین بهبود عملکرد ترافیکی آنان را برآورد کند.

۳-۱. اهمیت و ضرورت

کودکی بخشی از زندگی هر فرد است هر چند به دلیل زمانی کوتاه است، اما به جهت تأثیرپذیری و تکوین شخصیت فرد در این دوره، دارای اهمیت فراوانی است. از سوی دیگر به سبب آسیب پذیری این قشر از جامعه، مراقبت و توجه بیشتری از جانب بزرگترها را طلب می کند (رحمانی، ۱۳۸۶).

تصادفات یکی از بزرگترین مشکلات سلامتی عمومی در جهان است. این مشکل به این دلیل بزرگ است که قربانیان بیشتر جوان هستند و قبل از تصادف سلامتی کامل داشته اند (ایونس^۱، ۱۳۸۸). عواقب مالی و عاطفی یک حادثه، خانواده و جامعه را تحت تأثیر قرار می دهد. پیامد اقتصادی حوادث بر هزینه های کشوری قابل محاسبه و اندازه گیری است (آیتی، ۱۳۸۱).

سازمان بهداشت جهانی ۲۰۰۳ هزینه های اقتصادی تصادفات را به اندازه ۱٪ تا ۱/۵٪ از تولیدات ناخالص ملی برای کشورهای در حال توسعه تخمین زده است. به طور کلی در کشورهای در حال توسعه، تصادفات ۶۵ بیلیون دلار در سال هزینه بر می دارد. لیکن آیتی (۱۳۸۱)، هزینه تصادفات ترافیکی ایران در سال ۱۳۸۰ را حداقل چهار هزار میلیارد تومان برآورد کرد. این رقم بیان می کند که برابر با بیش از سه درصد از تولید ناخالص ملی کشور فقط در تصادفات ترافیکی از بین می رود. با این حال، بار روانی و اجتماعی این حوادث بر کودکان، والدین و دیگر مراقبین غیرقابل اندازه گیری است. با از دست دادن فرزند یا مراقبت از فرزند معلول، بسیاری

۱ - Evance

خانواده ها دچار مشکلات مالی و روانی می شوند. همچنین تأثیر اضطرابی که کودکان و بزرگسالان هنگام رویارویی با موقعیت های پرخطر، که با یک حرکت خطا منجر به صدمه یا آسیب می گردد نمی توان سنجید.

مطالعات مجمع جهانی راه^۱ نشان می دهد که در سال ۱۹۹۰ میلادی تصادفات جاده ای در رده نهم مهمترین عوامل تعیین کننده سلامتی جامعه قرار داشت که تا سال ۲۰۲۰ به سومین عامل مرگ و میر و معلولیت در جوامع بشری تبدیل خواهد شد. قربانیان تصادفات رانندگی خود به تنهایی یکی از عوامل مهم در مرگ افراد ۵ تا ۱۹ ساله در کشورهای در حال توسعه و دومین عامل مرگ در میان کودکان ۵ تا ۱۴ ساله در همان کشورهاست. آمارها نشان می دهد که تا پنج سال آینده حوادث جاده ای علت اصلی مرگ و میر کودکان ۵ تا ۱۴ ساله خواهد بود. شمار کشته های تصادفات جاده ای در کشورهایی با درآمد سرانه کم یا متوسط تا سال ۲۰۲۰ میلادی ۸۰ درصد افزایش می یابد (روزنامه ایران به نقل از اسماعیلی، ۱۳۸۸/۱۰/۹).

بر اساس مطالعات انجام شده و آمار سازمان پزشکی قانونی کشور از میان عابران کشته شده ناشی از تصادفات رانندگی حدود ۳۰ درصد در سن مدرسه (کمتر از ۱۸ سال) هستند. این افراد به دلیل عدم آگاهی و آشنایی کافی از خطرات ترافیکی بیشتر از دیگر کاربران جاده ایی در معرض خطر قرار داشته و از گروه های آسیب پذیر به شمار می روند. در خصوص عبور و مرور عابران پیاده در جاده ها، دانش آموزان برخی از مدارس که در حاشیه راه ها و جاده های اصلی قرار گرفته اند، نیز نسبت به سایرین در معرض خطر بالاتری قرار دارند.

محققین مثل ساندلز^۲ (۱۹۷۵) تأکید دارند که اطفال زیر ۹-۸ ساله به طور ذاتی عابر پیاده های خطرناکی هستند (تامسون، تولمی و مکلارن^۳، ۱۹۹۶).

۱ . Road Global club

۲ . Sandels

۳ - Tomson, Tolmie & Maclaren

بنا به اظهارات سالازار فولکمن^۱ نماینده یونیسف^۲ در ایران، مرگ و میر و مصدوم شدن کودکان ایرانی از طریق تصادفات ترافیکی افزایش یافته است که بیشترین مصدومان را کودکان بین ۱۰ تا ۱۹ سال تشکیل می دهند. مشکل عمده تر در این باره بحث ایمنی در ترافیک است که در ایران ۱۰ تا ۱۲ برابر میانگین جهانی است (روزنامه آفتاب یزد، ۸۷/۸/۲۱).

همچنین بررسی های آماری در کشورمان نشان داده، که سنین زیر ۱۰ سال و همچنین بزرگسالان بالای ۶۰ سال دارای بالاترین درصد فوتی های ناشی از تصادفات هستند. با توجه به اینکه کودکان زیر ۳ سال، کمتر به عنوان عابر در خیابان تردد می کنند، گروه سنی زیر ۱۰ سال، ۲۲ درصد تلفات عابرین پیاده را تشکیل می دهند که نشان دهنده تعداد بسیار زیاد تلفات کودکان در سنین ۴ تا ۹ سال در این گروه هستند. در عرصه ترافیک شهری انسان مهمترین عامل است، و به عنوان علت تامه و حتی علت محدثه در مشکلات ترافیکی شناخته شده است. از طریق فرایند آموزش و تولید برنامه های رسانه ای می توان اقدامات اصلی در تغییرات رفتاری، در جهت بهبود فرهنگ سازی ترافیکی سامان دهی کرد (فکوهی، ۱۳۸۲).

اهمیت بررسی موضوع ترافیک در جوامع امروزی به گونه ای است که انسان عصر حاضر تصور حذف وسایل نقلیه از زندگی روزانه خود را، همانند حذف اکسیژن و آب به عنوان دو عنصر ضروری حیات بسیار سنگین می داند؛ لذا نیاز به استفاده از وسایل نقلیه در عرصه های مختلف زندگی انسان در حال افزایش است و این گسترش نیاز، افزایش عرضه را به دنبال می آورد. با توجه به این مسأله در دنیای جدید آموزش ترافیک چنانچه از خردسالی و دوران کودکی با شیوه های مناسب آموزشی به کودک آموخته شود، تأثیر بیشتری خواهد گذاشت.

آموزش یکی از ابزارهای عمده "انتقال فرهنگ، جامعه پذیری، نظارت و کنترل اجتماعی و ضامن استمرار و بقای هر جامعه ای" خواهد بود. آموزش فرایندی است که افراد جامعه از طریق آن نقش ها، انتظارات، قواعد،

۱ . salazar folkman

۲ . unisef