



فرماندهی انتظامی استان بوشهر  
دفتر تحقیقات کاربردی  
مقاله علمی

# مقایسه تاثیر شیوه های آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر فرهنگ ترافیک دانش آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر

در سال ۱۳۹۰

محقق

حسین خلیفه

ناظر

دکتر سید موسی گلستانه

مشاور انتظامی

سروان خدارحم آبادی

فروردین ماه ۱۳۹۱

## چکیده

هدف پژوهش حاضر «مقایسه تاثیر آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر فرهنگ ترافیک دانش آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰» بود. فرضیه های ۲ گانه ی تحقیق با در نظر گرفتن تاثیر عامل آموزش در سه سطح روش سخنرانی، پخش فیلم آموزشی و برگزاری مسابقه نقاشی و انشاء، بر فرهنگ ترافیک (یادگیری و نگرش) دانش آموزان دوره ابتدایی و نیز مقایسه آنها با گروه کنترل مطرح و بررسی شد.

روش تحقیق مورد استفاده، آزمایشی (با پیش و پس آزمون) بود. جامعه ی آماری شامل کلیه دانش آموزان دختر و پسر دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۸۹ به تعداد ۱۴۵۰۴ نفر، و در ۱۳۶ آموزشگاه و ۷۱۸ کلاس بود. که در نهایت با استفاده از روش نمونه گیری چند مرحله ای و تصادفی ساده، تعداد ۳۲۹ نفر انتخاب گردید. ابزار جمع آوری اطلاعات شامل یک نوع پرسشنامه ی محقق ساخته و یک آزمون بود. پرسشنامه اول نگرش سنج با ۱۶ سؤال، و آزمون چهار جوابی یادگیری، با ۱۶ سؤال، از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و همگی بسته پاسخ جهت دست یابی به میزان نگرش آنان نسبت به این قوانین و یادگیری آن بود. که ضریب پایایی پرسشنامه نگرش سنج با استفاده از روش آلفای کرونباخ، ۰/۸۴ به دست آمد.

تجزیه و تحلیل داده ها در دو سطح آمار توصیفی (فراوانی، درصد، میانگین) و استنباطی (آزمون t، تحلیل واریانس یک و دو متغیره و آزمون تعقیبی HSD توکی)) صورت گرفت.

یافته های پژوهش نشان داد که؛ بین تکنیک های سه گانه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در ارتقاء یادگیری فرهنگ ترافیک دانش آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر با توجه به فرهنگ ترافیک از قبل آموخته شده (پیش آزمون یادگیری) تفاوت معنادار وجود دارد؛ اما بین این تکنیک های سه گانه در ارتقاء نگرش مثبت دانش آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر نسبت به فرهنگ ترافیک با توجه به فرهنگ ترافیک از قبل آموخته شده (پیش آزمون نگرش) تفاوت معنادار وجود ندارد.

**واژگان کلیدی:** آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی، فرهنگ ترافیک، دانش آموزان دوره ابتدایی، بوشهر.

## مقدمه

مقررات راهنمایی و رانندگی نوعی از هنجارهای رسمی و مورد پذیرش جامعه بوده که هدف اصلی از وضع آنها، برقراری نظم و رفاه و آسایش عمومی است. هرچند قانونگذار جهت جلوگیری از سرپیچی از این قوانین، تنبیهاتی در نظر گرفته است. اما عامل نظارت قانونی، یعنی پلیس، به تنهایی قادر به کنترل و انضباط بخشی به تخلفات ترافیکی نمی باشد. چرا که اولاً هزینه های مالی و زمانی این اجازه را نمی دهد ثانیاً نسبت نیروهای پلیس به شهروندان به اندازه لازم برای برقراری نظم در همه مکانها نمی باشد. لذا پلیس ناچار است به سمت شیوه های کم هزینه تر و کارآمدتر، که برگرفته از فرهنگها و سرمایه های فرهنگی و برآمده از متن جامعه باشد، حرکت نماید. روشهایی که در آنها ضمن آنکه عامل آن نظارت اجتماعی و جوشیده از درون افراد باشد؛ جریمه آن نیز توسط اجتماع و وجدان افراد بوده، از دوام و قوام دائمی و اساسی برخوردار باشد. بنابراین از آنجا که پایه ریزی شخصیت اعضای جامعه از کودکی و نوجوانی شروع می شود لذا بهترین دوران نهادینه نمودن فرهنگهای مطلوب از جمله فرهنگ ترافیک<sup>۱</sup> و نیز یادگیری قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از همین سنین می باشد. زیرا کودکان و نوجوانان جدیداً می خواهند وارد مرحله حیات اجتماعی شوند، با مردم بجوشند و زندگی کنند. طبعاً بخشی از تلاش و کوشش مریان باید متوجه آموزش آداب و رسوم و تشریفات زندگی باشد. کودکان و نوجوانان صاحبان واقعی آینده اند، اشتیاقشان به راه زندگی و رسم و ادب باید از هم اکنون مطرح باشد. هماهنگی اندیشمندان با آداب و رسوم داشته باشند، آنچنان که تضاد و تعارضی را موجب نشود و راهشان برای وصول به هدف های بزرگ هموار گردد.

بین سالهای ۱۹۶۸ و ۱۹۸۵ در کشورهای صنعتی ۲۵ درصد کاهش تصادف مشاهده می شود که دلیل آن را می توان در آموزش و ارتقاء رفتار ترافیکی جستجو کرد. همچنین حدود ۹۵ درصد تصادفات ناشی از اشتباهات انسان است (بهریزی، ۱۳۷۴). کشور ایران از نظر تصادفات راهها در بین کشورهای آسیایی جزء رده های بالا قرار دارد. اگر تصادفات راهها به عنوان وقایعی که زنجیره ای از عوامل متوالی به آن منجر می شود مورد بررسی قرار گیرد، می توان آنها را در سه مقوله طبقه بندی نمود که «عامل رفتاری انسان» یکی از آنها محسوب می گردد. رفتار ترافیکی حاصل تعدادی از فرآیندهای زیر بنایی است:

۱- فردی که در ترافیک سهیم است و می بایستی بداند که چه نحوه رفتاری مورد نیاز است.

۲- فرد سهیم در ترافیک می بایستی دارای تواناییهای حرکتی و شناختی باشد تا بتواند به طرز صحیحی رفتار نماید.

۳- فرد مزبور می بایستی انگیزه کافی جهت اجرای قواعد و مقررات رفتاری داشته باشد.

تعیین این که آیا معلومات، شرایط انگیزه ساز و تواناییهای حرکتی-شناختی برای بروز رفتار منطقی در گروه هدف وجود دارد یا خیر، به ویژه در اقدامات آموزشی، شرط لازم محسوب می گردد. تأکید بر این نکته ضرورت دارد که توسل به اقدامات قانونی محض در جهت تغییر رفتار ترافیکی افرادی که در ترافیک سهیم می باشند بدون اقدامات آموزشی مؤثر در تصحیح رفتارهای نابهنجار ترافیکی و بیداری وجدان عمومی نتیجه بخش نخواهد بود (بهریزی، ۱۳۷۴). سطح پایین فرهنگ ترافیک و بی توجهی به قوانین راهنمایی و رانندگی در شهرها از سوی رانندگان و عابران پیاده، ضرر و زیانهای زیادی را از لحاظ اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی بر جامعه تحمیل می نماید. بعضی از این مشکلات کمیت پذیر و قابل محاسبه و برخی دیگر کیفی و غیر قابل اندازه گیری اند تا از این طریق میزان هزینه ای که ترافیک بوجود می آورد، نمایان گردد.

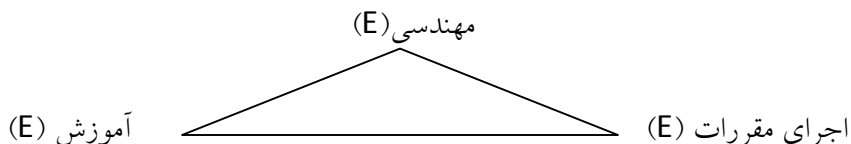
لذا یکی از راه حل ها در این زمینه، مطرح نمودن و آموزش مسائل ترافیک در سطوح مختلف اجتماعی از جمله مدارس است. به عنوان مثال، قربانیان تصادفات راهها در انگلستان که یک چهارم آن را کودکان تشکیل می دادند، مقامات این کشور را به فکر انداخت تا به منظور پیشگیری نسبی و کاهش ضایعات تصادفات نوجوانان برنامه های آموزشی را به منظور افزایش دانش، مهارتها، ارزشها، معتقدات و ایجاد نگرشهایی که قادر به گسترش ملاحظات ایمنی این افراد باشد تقویت نماید.

هدف این تحقیق مقایسه تاثیر آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر فرهنگ ترافیک دانش آموزان دوره ابتدایی

شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ است.

**بیان مسئله**

ترافیک پدیده ای است ناشی از جابجائی انسان، حیوان، کالا و وسایل نقلیه از نقطه ای به نقطه دیگر. مثلث سه اصل که به «مثلث اصول سه گانه» و همچنین به «مثلث سه ایی» موسوم است مشتمل بر «مهندسی<sup>۱</sup>»، «آموزش<sup>۲</sup>» و «اجرای مقررات<sup>۳</sup>» می باشد (شکل ۱). موفقیت یک پروژه در شرایطی تضمین می شود که بین سه عامل یاد شده، ارتباط مستحکم و منسجمی برقرار باشد (بهریزی، ۱۳۷۴).



شکل ۱. مثلث سه ایی، اقتباس از بهروزی ۱۳۷۴

ضعف فرهنگ تردد و به تبع آن بروز ترافیک مشکلات زیادی را بوجود می آورد که دارای ابعاد مختلفی است:

#### الف) اجتماعی

۱- تهدید محیط زیست: افزایش سریع تعداد وسایل نقلیه، بخصوص اتومبیل، همراه با رشد فزاینده سفر در شهرها و بین شهرها تأثیرهای ویرانگر و نامطلوبی بر محیط زیست داشته است. این تأثیرهای نامطلوب در شهرهای بزرگ، بخصوص در شهرهای صنعتی که تراکم ترافیک در خیابانهای آنها به حد اشباع یا نزدیک به حد اشباع رسیده است، شدیدتر است و در بسیاری موارد به حد غیر قابل قبول و خطرناکی رسیده است، به نحوی که سلامتی و آرامش زندگی ساکنان این شهرها را به خطر انداخته است (شاهی، ۱۳۷۳).

-آلودگی صوتی یا «آلودگی شنیداری» (آلودگی ناشی از سر و صدا): برای مثال نیروی حاصل از صدای یک موتور دیزلی در فاصله ۷/۵ متری، ۹۰-۱۱۰ دسی بل است. در حالی که حداکثر شدت قابل قبول برای گوش انسان ۶/۵ دسی بل است که نتیجه آن نقصان شنوایی، آزدگی، اختلال در ارتباطات کلامی و اختلال در خواب است. که یکی از نتایج مستقیم این عوارض بروز آسیبهای روانی اجتماعی است.

B-engineering

C-education

D-enforcement

-آلودگی هوا: (۷۰ درصد آلودگی های ناشی از وسایل نقلیه است. در حدود ۶۰ الی ۷۰ درصد آلودگی هوای تهران (دومین شهر آلوده جهان) ناشی از وسایل نقلیه موتوری است. آلودگی هوا یکی از زیر مجموعه های «آلودگی ترافیک» می باشد. گازهای سمی خارج شده از وسایل نقلیه شامل مونوکسید کربن، اکسیدهای ازت، ترکیبات سرب و نیز آزبست موجود در لنت و صفحه کلاچ می باشند که بر سلامتی قلب و دستگاه تنفس، به ویژه در کودکان، بیماران و سالخوردهگان، مؤثر است (شاهی، ۱۳۷۳).

۲- ایجاد موانع: یعنی وجود وسایل نقلیه زیاد در ترافیک مانع تردد عابرین پیاده می گردد. که این امر خود به رفتارهای پرخطرگرا و ایجاد تنش در افراد و آسیب های روانی- اجتماعی، نازیبا شدن وضعیت ظاهری شهر منجر می گردد.

#### ب) اقتصادی

۱- تصادفات: (-نقص عضو و آسیب های جانی، به دنبال این مشکل بی سرپرستی عده ای و مسائل بهداشتی و سلامتی نیز حادث می شود به طوری که خانواده و جامعه را از داشتن اعضای مؤثر و مفید در چرخه اقتصادی باز می دارد؛ - خسارت های مالی).

۲- کاهش تردد: (۱- خسارت مالی؛ ۲- خسارت روانی؛ ۳- اتلاف وقت، افزایش زمان سفرها، تغییر مسیر و بی برنامهگی؛ ۴- افزایش مصرف سوخت و به طبع آن کاهش منابع سوختی و کاهش ظرفیت شبکه های شهری).

ج) امنیتی: ضعف فرهنگ تردد در دانش آموزان هزینه های امنیتی اجتماعی را افزایش می دهد. نه تنها برای برقراری نظم آمد و شد کودکان و نوجوانان در خیابانها نیاز به حضور و استفاده از نیروهای پلیس می گردد، برای رسیدگی به هر گونه بی نظمی ترافیکی و عدم رعایت قوانین رانندگی و بروز تصادف در بزرگسالان نیز به پلیس نیاز است.

عدم آموزش فرهنگ ترافیک در کودکی باعث می شود جمعیت دانش آموزی ۱۴۵۰۰ نفری شهرستان بوشهر به درستی از خیابانها عبور نکرده باعث ایجاد ترافیک سنگین شده فعالیت افرادی اداری و غیر اداری، از جمله پلیس، که امورشان مطابق برنامه از قبل تدارک دیده شده می باشد، به درستی پیش نرود. با توجه به ۱۲ ساله بودن طول دوران تحصیل، بدین منوال هر فرد ۱۲ سال این مشکل را برای جامعه ایجاد می کند. هم چنین باعث می شود سیاستگذاری ها و برنامه

ریزیهای خرد و کلان دولت در زمینه حمل و نقل درون و برون شهری در آینده به خوبی اجرا نگردد. از طرف دیگر اگر از کودکی و مدرسه به بچه ها فرهنگ ترافیک آموزش داده نشود و آنان را با هنجارهای غیر رسمی ترافیکی آشنا نکرد، بعد از شکل گیری شخصیت دانش آموزان با عدم انضباط ترافیکی، وقتی هنجارهای رسمی در قالب مقررات راهنمایی و رانندگی توسط پلیس اجرا می گردد، با فرهنگ غلط قبلی در تعارض قرار گرفته مشکلاتی را برای پلیس ایجاد می کند. برای مثال این مشکل باعث ۱۳۵۰ فقره تصادف در سال ۱۳۹۰ در شهر بوشهر شده است (آمار ارائه شده از سوی فرماندهی انتظامی استان بوشهر در سال ۱۳۹۱). مشکلات ایجاد شده در اثر ترافیک، برنامه ریزان شهری (از جمله پلیس) را بر آن داشته تا اقدامات پیشگیرانه ای در جهت کاهش ترافیک انجام دهند مانند استفاده از چراغ راهنمایی، استفاده حداکثری از زمین، احداث پل هوایی، ایجاد خطهای ویژه و ... اما مهمترین عامل در حل مشکل ترافیک، در کنار اقدامات زیربنائی گفته شده، ارتقاء سطح فرهنگ ترافیک در کودکان است. زیرا کودک با انضباط قادر است در درون خود، خود را به قاعده گیرد، و ضبط کند، و بپذیرد که می باید خوددار و مسلط بر خود و کنترل کننده اعمال و احوال خود باشد. و با نظم، خود را موافقتی در یک حرکت جمعی بدهد و برای یک فعالیت گروهی، آمادگی بخشد، و همراهی و همکاری کند (مظلومی، ۱۳۶۲). این ضروری است که نوجوانان وظایف خود را در قبال معلم و مدیر، اولیای امور و مسئولان دولت بدانند، آگاه باشند که در قبال جامعه چه وظایفی دارند. و مدرسه یکی از منابع آگاهی نوجوانان است (قائمی، ۱۳۶۴). قوانین راهنمایی جزو هنجارهای رسمی فرهنگ بوده که توسط مقامات دولتی برقرار می شوند و به علت ضمانت اجرایی که واجدند دارای مشروعیت قانونی هستند (محسنی، ۱۳۷۶). و مدارس از طریق آموزش و جامعه پذیر کردن فرد، افراد را با آنها آشنا می سازد و او را ملزم به انجام آن می کند (وئوقی، ۱۳۷۸). در پذیرش هنجارهای اجتماعی، نظارت اجتماعی و پیروی از قوانین راهنمایی و رانندگی، یادگیری نقش اساسی دارد. یادگیری جریانی است که در آن رفتار فرد از طریق تجربه تغییر می کند. رفتار عبارتست از افکار، تمایلات، عادات، اطلاعات و مهارتها. و منظور از تغییر رفتار این است که در اثر تجربه افکار، نظرها، تمایلات، عادات افراد تغییر نماید (شریعتمداری، ۱۳۷۷).

اما نکته اساسی این است که نقش اصلی را «انسان» و ضعف «فرهنگ ترافیک» به عهده دارد. لذا حل آن، به عنوان وظیفه پلیس راهنمایی و رانندگی، و همکاری دستگاههایی مانند آموزش و پرورش باید از انسان شروع شود. اجرای طرحهایی از قبیل همیار پلیس، پخش تیزرهای آموزشی از تلویزیون و ... به منظور اصلاح فرهنگ ترافیک در شهروندان

در همین راستا بوده است. زیرا آموزش نگرشها، باورها و رفتارهای ترافیکی، که در مجموع فرهنگ ترافیک را تشکیل می دهد، از یک سو باعث پذیرش آگاهی های جدید و تبدیل آن به باورهای تازه برای انجام تردد در شهر مطابق قوانین می شود. و از سوی دیگر افراد رفتارهای ترافیکی را بر می گیرند که مورد تأیید جامعه بوده و این تأیید منشأ ایجاد آگاهی و تمایل می گردد. بنابراین فرهنگ سازی و یا تقویت فرهنگ ترافیک عامل اصلی فائق آمدن بر معضل ترافیک است.

شهر بوشهر، هم اکنون به علت گسترش پدیده شهرنشینی، پذیرش مهاجرین و افزایش جمعیت که خود معلول عللی مانند توسعه صنایع نفت، گاز و پتروشیمی و فعالیتهای تجاری است از یک طرف و عدم توسعه فضای حمل و نقل درون شهری بعلاوه محدودیت زمین و در همان حال افزایش وسایل نقلیه، از طرف دیگر، در آستانه تجربه ترافیک های نیمه سنگین در برخی از خیابان های اصلی خود است. به نحوی که سرانه فضای عبور و مرور در حال کاهش می باشد. در این صورت فعالیتی پیش دستانه و از نوع فرهنگی می تواند مشکل کنونی ترافیک را کاهش و از افزایش ناگهانی آن در آینده جلوگیری نماید. روان شناسان به تأثیر دو عامل «وراثت» و «محیط» در بوجود آوردن فرآیند رشد توجه دارند و معتقدند، می توانیم با تأثیر گذاری عامل های محیطی بر رشد در برخی از مقاطع، موجب بهبود و افزایش رشد شویم و مسیرش را تغییر دهیم؛ یعنی با طراحی برخی برنامه ها می توان به موفقیت بیشتر کودکان و نوجوانان کمک کرد (کوهن به نقل از کاپلان، ۱۳۸۱).

آموزش و پرورش بر اساس اهداف تدوین شده در برنامه های درسی دوره ابتدایی به منظور ارتقاء فرهنگ ترافیک در دانش آموزان بخشی از محتوای کتابهای درسی را در قالب درس و شکل به آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی اختصاص داده است. شک نیست یکی از ابزارهای به اجرا در آوردن این محتوا برای رسیدن به هدف برنامه درسی، «الگوهای تدریس» است. الگوهای تدریس مانند سخنرانی، تسلط یاب، همیاری، بازی نقش، تفحص گروهی و.. همراه با استفاده از وسایل آموزشی به روز نظیر فیلم و عکس و ... کمک می کنند تا دستیابی به هدفی درسی چون بالا رفتن فرهنگ ترافیک تسهیل گردد. اما به دلیل گستردگی دامنه قوانین مربوط، برای یادگیری و ایجاد نگرش مطلوب در این زمینه آموزش های مدرسه ای کافی به نظر نمی رسد، و لازم است پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی با مشارکت



آموزش و پرورش طرح مکملی برای رشد و بالندگی فرهنگ ترافیک در دانش آموزان به شیوه های مختلف به مرحله اجرا درآورد.

در زمینه فرهنگ ترافیک تحقیقات کمی و کیفی مختلفی در سطح کشور و استانها صورت گرفته که هر یک با استفاده از روشهای علمی خاص، تعدادی از راههای مؤثر بر این پدیده را مورد بررسی قرار داده اند. اما با توجه به این که این تحقیقات در مکان و زمانهای دیگر صورت گرفته و در استان بوشهر انجام نگرفته و متغیرهایی را مطرح نکرده بودند به نظر می رسد نتایج آنها برای شناسایی شیوه های مؤثر بر ارتقاء فرهنگ ترافیک کافی نبوده و شایسته است تحقیقی با طرح روش های جدید صورت گیرد.

بنابراین در این تحقیق مشخص خواهد شد، آیا بین تکنیک های سه گانه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی (روش سخنرانی، پخش فیلم های آموزشی، برگزاری مسابقات نقاشی یا انشاء نویسی) در ارتقاء فرهنگ ترافیک (یادگیری و نگرش مثبت) دانش آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ با توجه به فرهنگ ترافیک از قبل آموخته شده (پیش آزمون یادگیری و نگرش) تفاوت وجود دارد؟ و راهکارهای ارتقاء آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک در مدارس ابتدایی کدامند؟

### اهمیت و ضرورت تحقیق

یکی از راههای پلیس برای کاهش تصادفات فرهنگ سازی و استفاده از آموزش کودکان است لذا ضرورت دارد مشخص شود آیا این راهکارها موفق و مؤثر است و کدام روش آموزش موفق تر بوده تا از آن در آینده برای انتقال و ارتقاء فرهنگ ترافیک کمک بگیرد؟ تا هزینه های خود و جامعه را پائین بیاورد. پلیس می خواهد از آموزش در جهت فرهنگ سازی تردد حداکثر بهره را ببرد اما قبل از آن نیاز دارد تا میزان تحقق آن و نیز شیوه های مؤثر آموزشی را بیابد تا برنامه های آتی خود را مبتنی بر آن روشهایی قرار دهد که بازدهی بیشتری دارند و بتوانند پلیس را در مأموریت کاهش سوانح رانندگی و ترافیک درون شهری یاری رسانند. لذا ضرورت این تحقیق از جهت کمکی است که به راهنمایی و رانندگی می نماید تا برنامه ریزیهای خود را به طور اصولی و مبتنی بر نتایج تحقیق صورت داده راندمان خود را در تثبیت فرهنگ سازی ترافیک افزایش دهد.

ضعف فرهنگ ترافیک، هزینه های مادی و معنوی زیادی را بر جامعه تحمیل می کند، محاسبه بخش مالی و مادی آن کار نسبتاً آسانی است هر چند آمار رسمی در این زمینه وجود ندارد. اما هزینه های معنوی چون امری کیفی است قابل محاسبه دقیق نمی باشد. به هر صورت آموزش مقررات راهنمایی و تقویت و ترویج فرهنگ ترافیک، کم کردن یا جلوگیری از اتلاف سرمایه های مادی و معنوی جامعه و سپس تحکیم پایه های انسجام و انتظام اجتماعی است. لذا ضرورت دارد راههای ترویج این فرهنگ در جامعه، از جمله جامعه دانش آموزان، مطابق با معیارها و اصول یادگیری و جابجایی فرهنگی، معرفی و از آنها به عنوان الگویی در آینده مورد استفاده قرار گیرد. به طور کلی ضرورت های تحقیق عبارتند از:

۱- همکاری دانش آموزان با پلیس در حال و آینده از طریق نهادینه کردن رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در جامعه دانش آموزان؛

۲- کاهش ترافیک و مشکلات ناشی از آن؛

۳- کمک به پلیس در برقراری نظم ترافیکی به کمک مردم و دانش آموزان و کاهش هزینه های آنان؛

۴- کاهش هزینه های وارد شده به دولت و جامعه.

#### هدف های تحقیق

#### هدف کلی

مقایسه تاثیر شیوه های آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر فرهنگ ترافیک (نگرش مثبت و یادگیری) دانش

آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰.

#### هدف های جزئی

- تعیین تفاوت تأثیر شیوه های مختلف آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر نگرش مثبت نسبت به فرهنگ ترافیک در بین دانش آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ با توجه به فرهنگ ترافیک پیشین (پیش آزمون نگرش)؛

- تعیین تفاوت تأثیر شیوه های مختلف آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر یادگیری فرهنگ ترافیک و مقررات راهنمایی و رانندگی در بین دانش آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ با توجه به فرهنگ ترافیک پیشین (پیش آزمون یادگیری).

### سؤال های تحقیق

۱- آیا بین تکنیک های سه گانه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از لحاظ یادگیری این قوانین در دانش آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ با توجه به کنترل یادگیری (پیش آزمون یادگیری) تفاوت معنادار وجود دارد؟

۲- آیا بین تکنیک های سه گانه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از لحاظ تقویت نگرش مثبت نسبت به این قوانین در دانش آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ با توجه به کنترل نگرش (پیش آزمون نگرش) تفاوت معنادار وجود دارد؟

### فرضیه های تحقیق

۱- بین تکنیک های سه گانه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از لحاظ یادگیری این قوانین در دانش آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ با توجه به کنترل یادگیری (پیش آزمون یادگیری) تفاوت معنادار وجود دارد؛

۲- بین تکنیک های سه گانه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از لحاظ تقویت نگرش مثبت نسبت به این قوانین در دانش آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ با توجه به کنترل نگرش (پیش آزمون نگرش) تفاوت معنادار وجود دارد.

### روش های مداخله (تعریف عملیاتی<sup>۱</sup> متغیرها)

برای متغیرهای این تحقیق لازم است روش مداخله (تعریف عملیاتی اندازه پذیر) انجام گیرد، که به صورت زیر می باشد:

فرهنگ ترافیک: از طریق سؤالات نگرشی که میزان باورها و اعتقادات مثبت یا منفی دانش آموزان نسبت به رعایت نظم در تردد، مزایای آن و علاقمندی به بکارگیری قوانین راهنمایی و رانندگی در جامعه را می سنجند، بدست آید.

تکنیک های سه گانه آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی در دانش آموزان (شیوه های آموزشی): منظور هر یک از سطوح «سخنرانی»، «پخش فیلم های آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک» و «برگزاری مسابقات نقاشی یا انشاء نویسی»، با موضوعات نقص فنی، سبقت غیر مجاز، سرعت غیر مجاز، حرکت در بزرگراه، کندی حرکت و اختلال در عبور و مرور، حرکات نمایشی، صحبت با تلفن همراه، کنترل نامحسوس، متغیر مستقل که با دستکاری بر متغیر وابسته «میزان تقویت نگرش مثبت نسبت به فرهنگ ترافیک و یادگیری قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی» تأثیر می گذارند.

سخنرانی: آموزش به روش سخنرانی هر دو هفته یک جلسه در یکی از مدارس منتخب گروه آزمایش و در مجموع ۸ جلسه ۵ تا ۱۰ دقیقه ای در مدت ۴ ماه اجرای طرح.

پخش فیلم آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک: پخش نمودن فیلم هایی ۵ دقیقه ای از چگونگی رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک، به صورت دو هفته ای برای دانش آموزان یکی از مدارس منتخب گروه آزمایش و در مجموع ۸ فیلم در مدت ۴ ماه اجرای طرح.

برگزاری مسابقات نقاشی یا انشاء نویسی با موضوع مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک: اجرای مسابقه نقاشی (۱ صفحه) و انشاء نویسی (۱ صفحه)- بر حسب علاقه دانش آموزان- دو هفته ای با موضوع مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک جهت دانش آموزان یکی از مدارس منتخب گروه آزمایش و در مجموع ۸ مسابقه (۴ مسابقه نقاشی و ۴ مسابقه انشاء) در مدت ۴ ماه اجرای طرح.

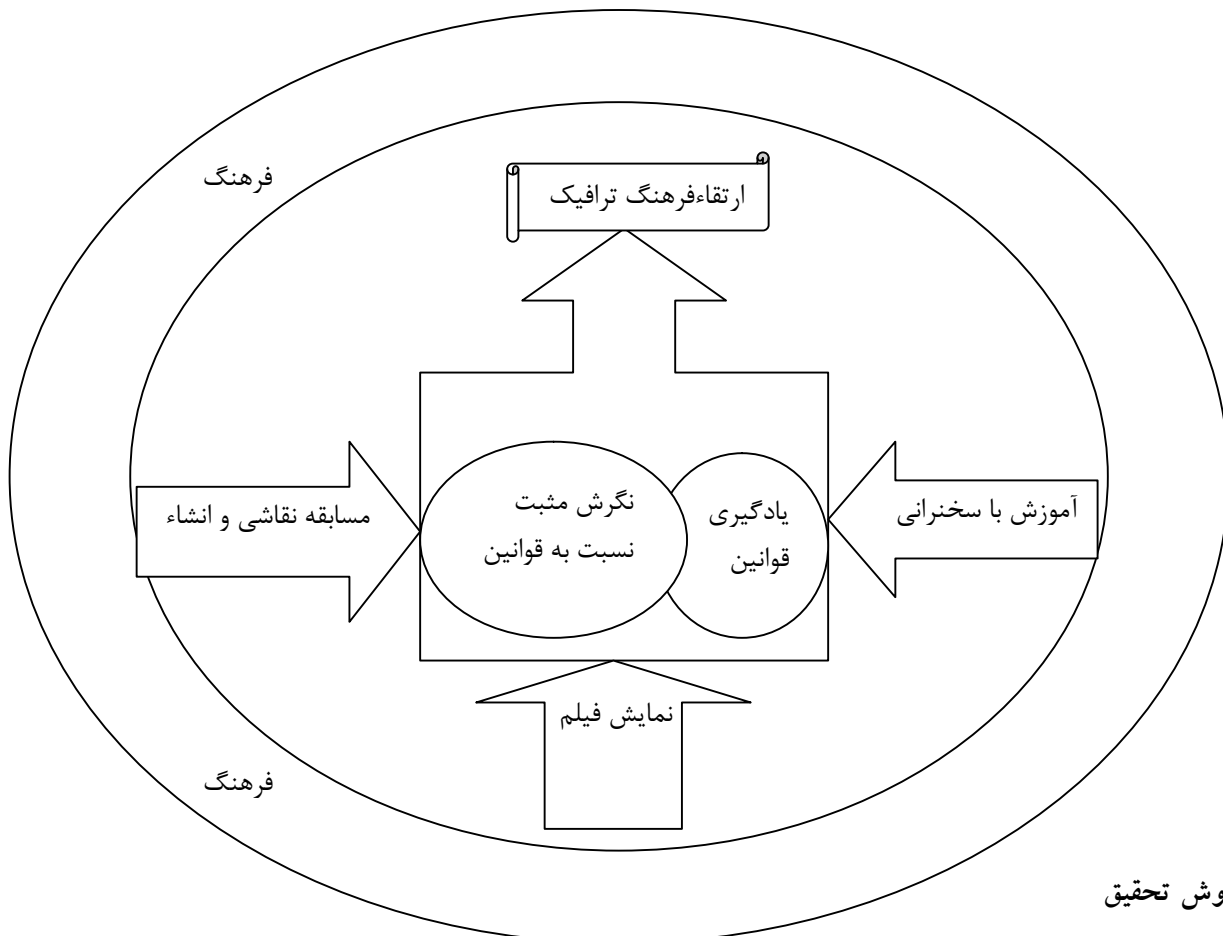
۱- operational definition- تعریفی است که بر ویژگی های قابل مشاهده استوار است.

نگرش مثبت نسبت به نظم ترافیکی و رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی: حد و درجه ای از انگاره و نگرش مثبت در باورها و اعتقادات و سپس رفتارها نسبت به مطلوبیت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در انتظام بخشی به وضعیت رفت و آمد در شهر، بر اساس نمره فرد از پرسشنامه نگرش سنج، بود.

یادگیری فرهنگ ترافیک و مقررات راهنمایی و رانندگی: تغییراتی نسبتاً دائمی در رفتار(افکار، تمایلات، عادات، اطلاعات و مهارتها) ترافیکی دانش آموزان که در اثر تجارب سه گانه سخنرانی، پخش فیلم های آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک و برگزاری مسابقات نقاشی یا انشاء نویسی با موضوع مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک، با توجه به نمره فرد از آزمون یادگیری، بود.

### مدل نظری متغیرهای تحقیق

نمودار شماره ۲. مدل ارتباطی متغیرها



روش تحقیق

با توجه به هدفها و سؤالات تحقیق، روش تحقیق مورد استفاده، آزمایشی، با پیش آزمون و پس آزمون، بود که از طرح بلوکی تصادفی شده (RB-p)<sup>1</sup> استفاده گردید. زیرا علاوه بر این که متغیر جنسیت متغیری تعدیل کننده بوده و با متغیر وابسته همبستگی دارد (بدین مفهوم که احتمال دارد دختران بیش از پسران در پایبندی به قوانین و نیز یادگیری مهارت‌های مربوط به مقررات راهنمایی و رانندگی علاقمند باشند) مستلزم انتساب تصادفی، دستکاری و مداخله سطوح متغیر مستقل (در اینجا شیوه های سه گانه آموزشی) و سنجش میزان تأثیر آنها بر متغیر وابسته (در اینجا میزان تقویت نگرش مثبت نسبت به فرهنگ ترافیک و مقررات راهنمایی و رانندگی) و (میزان تقویت یادگیری فرهنگ ترافیک و مقررات راهنمایی و رانندگی) نیز می باشد. میزان و نوع مداخله متغیرها در جدول شماره ۳ مشخص شده است.

جدول شماره ۳. میزان و نوع مداخله متغیرها به تفکیک جنس

تعداد و جنسیت مدرسه	مدت زمان اجرا در هر جلسه	تعداد دفعات	فواصل زمانی آزمایش	روش آزمایش
۱-دخترانه	۵ تا ۱۰ دقیقه	۸	دو هفته یک بار (طی ۴ ماه-نیمه دوم آبان ۹۰ تا نیمه اول اسفند ۹۰)	سخنرانی
۱-پسرانه	۵ تا ۱۰ دقیقه	۸	دو هفته یک بار (طی ۴ ماه-نیمه دوم آبان ۹۰ تا نیمه اول اسفند ۹۰)	پخش فیلم های آموزش مقررات راهنمایی و فرهنگ ترافیک
۱-دخترانه	۴۵ دقیقه	۸	دو هفته یک بار (طی ۴ ماه-نیمه دوم آبان ۹۰ تا نیمه اول اسفند ۹۰)	برگزاری ماهانه مسابقات نقاشی یا انشاء نویسی با موضوع مقررات راهنمایی و فرهنگ ترافیک
۱-پسرانه	-	-	-	کنترل

در پایان انجام آزمایش پرسشنامه نگرش سنج از متغیر وابسته یعنی «نگرش مثبت نسبت به فرهنگ ترافیک و مقررات راهنمایی» و آزمون «یادگیری مقررات راهنمایی و رانندگی» از متغیر مستقل روی گروه ها اجرا گردید. عمده ترین شیوه ی کنترل در این طرح: انتساب تصادفی بوده که در طول نمونه گیری و انجام آزمایش مورد استفاده قرار گرفت.

بدین ترتیب پژوهش بر اساس هدف از نوع کاربردی و بر اساس ماهیت و روش از نوع آزمایشی بود.

جامعه ی آماری<sup>1</sup> و حجم آن

جامعه آماری شامل کلیه دانش آموزان دختر و پسر دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۸۹ بوده که بر اساس آمار ارائه شده از سوی گروه طرح و برنامه سازمان آموزش و پرورش استان بوشهر تعداد آنها ۱۴۵۰۴ نفر، و در ۱۳۶ آموزشگاه و ۷۱۸ کلاس بودند.

### شیوه نمونه گیری و حجم نمونه

از میان جامعه آماری تعداد ۴ مدرسه شامل ۳۲۹ نفر به روش چند مرحله ای انتخاب گردید. روش کار به صورت زیر بود:

مرحله اول: ۱- دو مدرسه دخترانه را به روش تصادفی ساده از روی لیست مدارس ابتدایی دخترانه انتخاب شد؛

۲- دو مدرسه پسرانه را به روش تصادفی ساده از روی لیست مدارس ابتدایی پسرانه انتخاب شد.

مرحله دوم: ۴ مدرسه منتخب را به طور تصادفی به سه سطح (سه روش-گروه آزمایش) پخش فیلم، سخنرانی، مسابقه نقاشی و انشاء نویسی و نیز گروه کنترل متناسب گردید. تا در ۳ مدرسه، به عنوان گروه آزمایش، ۳ سطح آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی اجرا شود و ۱ مدرسه به عنوان گروه کنترل بدون هیچ آزمایشی، در نظر گرفته شد.

مرحله سوم: ۱- در هر ۴ مدرسه سه کلاس از دانش آموزان پایه های سوم و چهارم و پنجم از روی لیست کلاس ها (در مجموع ۱۲ کلاس) به طور تصادفی به عنوان نمونه انتخاب شدند.

بدین ترتیب تعداد آزمودنی ها (دانش آموزان) در جدول شماره ۴ نمایش داده شده است:

جدول شماره ۴. تعداد آزمودنی ها<sup>۱</sup>

جمع	خنتی (کنترل)	انشاء نویسی	سخنرانی	پخش فیلم	سطوح متغیر مستقل
					سطوح متغیر تعدیل کننده
۱۷۷	-	۸۵	۹۲	-	دختر
۱۷۲	۸۱	-	-	۹۱	پسر
۳۴۹	۸۱	۸۵	۹۲	۹۱	جمع

1- تعدادی از آزمودنی ها که در یکی از مراحل پیش یا پس آزمون غایب بودند در مرحله تجزیه و تحلیل داده ها حذف شدند.

## روش گردآوری داده ها

از آنجا که ادبیات و سوابق مسئله و موضوع تحقیق مطالعه و نتایج مطالعات در ابزارهای مناسب مانند فیش و جدول ثبت گردید. به طوری که عین مطلب یا برداشت خود از مطلب یا به صورت نقل قول غیرمستقیم فیش برداری و در پایان کار نسبت به طبقه بندی و بهره برداری از آنها اقدام شد. لذا بخشی از داده ها، با توجه به هدف از گردآوری اطلاعات، به روش کتابخانه ای گردآوری گردید.

از طرف دیگر چون برای گردآوری اطلاعات نمونه آماری ناگزیر به رفتن به محیط (مانند محل تحصیل و برقراری ارتباط مستقیم با پاسخگویان از طریق پرسشگری بود)، لذا به منظور تکمیل ابزار سنجش، روش گردآوری داده ها از نوع میدانی با استفاده از پرسشنامه در نظر گرفته شد.

## ابزار تحقیق و اعتبار و پایایی آن

ابزار اندازه گیری با توجه به ماهیت، هدفها و سؤالات تحقیق، عبارت بود از یک نوع پرسشنامه نگرش سنج محقق ساخته شامل ۱۶ گویه بسته پاسخ ( با طیف ۵ درجه ای لیکرت) جهت دانش آموزان دو گروه، که همگی متغیر وابسته یعنی نگرش نسبت به رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را مورد سنجش قرار می دهند. گویه ها بر اساس دو مقوله عکس العمل عاطفی نسبت به قوانین راهنمایی و نظر دانش آموز در باره توانایی خود در رعایت مقررات راهنمایی و نیز سه حیطه نگرش (احساس، شناخت و رفتار)، با تعداد مساوی گویه های مثبت و منفی، طراحی گردیدند. همچنین در تهیه آن از طبقه بندی حوزه عاطفی بلموم<sup>1</sup> استفاده شد؛ و یک آزمون چهار جوابی حوزه شناختی، با ۱۶ سؤال، از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی آموزش داده شده (شامل موضوعات نقص فنی، سبقت غیر مجاز، سرعت غیر مجاز، حرکت در بزرگراه، کندی حرکت و اختلال در عبور و مرور، حرکات نمایشی، صحبت با تلفن همراه و کنترل نا محسوس) از طریق سه روش (برای سنجش متغیر وابسته-بخش میزان یادگیری مقررات راهنمایی و رانندگی) (به ازای هر موضوع ۲ سؤال) به نحوی که داده های مورد نیاز مسأله تحقیق را پوشش دهند. این سؤال ها با همکاری و هماهنگی کارشناسان راهنمایی و رانندگی و بر اساس محتوای فیلم های آموزشی تهیه گردید.



همچنین جهت جمع آوری پاره ای از اطلاعات مورد نیاز و نیز به عنوان روش مکمل، در مواردی از روش مصاحبه نیز استفاده گردید.

از آنجا که ابزار اندازه گیری محقق ساخته بود لازم بود. لذا برای تعیین روایی محتوایی (صوری) پرسشنامه ی نگرش سنج مقدماتی از نظرات و قضاوت متخصصان استفاده گردید.

به منظور تعیین پایایی ابزار اندازه گیری، پس از تعیین روایی، آن را به صورت مقدماتی<sup>1</sup> روی چهل نفر از اعضای جامعه آماری اجرا گردید. با استفاده از روش آلفای کرانباخ ضریب پایایی معادل ۰/۸۴ بدست آمد که نظر به میزان قابل قبول آن، پرسشنامه از پایایی لازم نیز برخوردار گردید.

### روش های تجزیه و تحلیل داده ها

تجزیه و تحلیل داده ها به شکل کمی و به دو روش آماری انجام گرفت:

از روش های آماری توصیفی قابل استفاده در این طرح برای تجزیه و تحلیل داده ها: میانگین، انحراف معیار، درصد و جدول توزیع فراوانی بود.

و روش های آمار استنباطی مورد استفاده آزمون  $t$ ، طرح عاملی با یک متغیر مستقل (عامل) دارای ۴ سطح که مستلزم استفاده از تحلیل واریانس و آزمون تعقیبی توکی (HSD) می باشد. که بدین منظور از برنامه رایانه ای Spss ۱۳- کمک گرفته شد.

## یافته ها

### توصیفی

#### ۱- پایه تحصیلی

جدول شماره ۵. جدول توزیع فراوانی پایه تحصیلی

درصد	فراوانی	توزیع پایه
۳۲/۱	۱۱۲	سوم

۳۵/۲	۱۲۳	چهارم
۳۲/۴	۱۱۳	پنجم
۱۰۰	۳۴۸	جمع

داده های جدول شماره ۵، وضعیت پایه تحصیلی افراد نمونه چهار گروه آزمایش را نشان داده و حاکی از آن است که؛ تعداد دانش آموزان سه پایه تقریباً یکسان می باشند. بدین ترتیب می توان گفت میانگین سنی چهار گروه نیز یکسان است.

## ۲- گروه های آزمایشی

جدول شماره ۶. جدول توزیع فراوانی گروه های آزمایشی

درصد	فراوانی	توزیع گروه آزمایش
۲۶/۳	۹۲	سخنرانی
۲۶/۱	۹۱	پخش فیلم
۲۴/۴	۸۵	مسابقه نقاشی و انشاء
۲۳/۲	۸۱	کنترل
۱۰۰	۳۴۹	جمع

داده های جدول شماره ۶، توزیع فراوانی چهار گروه آزمایشی را نشان داده و حاکی از آن است که؛ تعداد دانش آموزان اختصاص یافته به سه گروه تقریباً یکسان می باشند.

## ۳- جنسیت

جدول شماره ۷. جدول توزیع فراوانی جنسیت

درصد	فراوانی	توزیع جنس
۵۰/۵	۱۷۶	دختر
۴۹/۵	۱۷۲	پسر
۱۰۰	۳۴۸	جمع

داده های جدول شماره ۷، توزیع فراوانی مربوط به جنسیت افراد نمونه را نشان داده و حاکی از آن است که؛ تعداد دانش آموزان دو جنس دختر و پسر تقریباً یکسان می باشند.

### ۶- وضعیت یادگیری و نگرش گروه های آزمایشی نسبت به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی

جدول شماره ۸. شاخص های مرکزی و پراکندگی، بیشترین و کمترین نمره متغیر های یادگیری و نگرش نسبت به قوانین و مقررات راهنمایی و

رانندگی گروه های آزمایش و کنترل در مراحل پیش و پس آزمون

پس آزمون						پیش آزمون						مراحل
بیشترین - کمترین		انحراف معیار		میانگین		بیشترین - کمترین		انحراف معیار		میانگین		شاخصها متغیرها گروه
نگرش(از ۸۰)	یادگیری(از ۲۰)	نگرش	یادگیری	نگرش	یادگیری	نگرش(از ۸۰)	یادگیری(از ۲۰)	نگرش	یادگیری	نگرش	یادگیری	
۳۱-۷۸	۲/۵-۲۰	۷/۷۷	۴/۰۷	۶۷/۳۷	۱۳/۵۷	۴۹-۸۰	۱/۲۵-۲۰	۵/۹۸	۴/۹۴	۶۹/۵۵	۹/۷۷	سخنرانی
۳۸-۸۰	۲/۵-۲۰	۸	۴/۰۹	۶۵/۹۲	۱۲/۹۸	۳۲-۷۹	۲/۵-۱۸/۷۵	۸/۳۱	۴/۲	۶۶/۶۵	۱۱/۴۴	پخش فیلم
۴۷-۸۰	۳/۷۵-۲۰	۵/۲۳	۳/۱	۷۰/۲۳	۱۶/۵۵	۴۷-۷۹	۰-۱۸/۷۵	۵/۹۹	۳/۷۱	۷۰/۱۳	۱۳/۶۵	مسابقه نقاشی
۵۰-۷۸	۱/۲۵-۱۸/۷۵	۵/۴۱	۴/۶۳	۷۰/۹۲	۱۲/۱۱	۵۴-۸۰	۰-۱۸/۷۵	۵/۷۳	۴/۵۶	۶۹/۸۴	۱۱/۲۳	کنترل

### تحلیلی

فرضیه ۱- بین تکنیک های سه گانه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از لحاظ یادگیری این قوانین در دانش آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ با توجه به کنترل یادگیری (پیش آزمون یادگیری) تفاوت معنادار وجود دارد.

جدول شماره ۹. تحلیل واریانس دو راهه سه گروه آزمایش در یادگیری قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی

Sig.	F	Ms	df	Ss	مقادیر
					منشأ پراکندگی
۰/۰۰۵	۵/۵۰۵	۵۴/۴۰۰	۲	۱۰۸/۸۰۰	بین گروهی (عامل روش آموزش)
۰/۰۰۰	۹۲/۶۵۳	۹۱۵/۵۸۰	۱	۹۱۵/۵۸۰	بین گروهی (عامل یادگیری قبلی-پیش آزمون)
۰/۱۳۰	۲/۰۵۴	۲۰/۲۹۵	۲	۴۰/۵۹۱	واکنش دوسویه
		۹/۸۸۲	۲۴۳	۲۴۰۱/۲۸۰	خطا
			۲۴۶	۳۴۲۵/۶۶۰	جمع

بر اساس نتایج جدول شماره ۹:

۱- بین دو عامل روش آموزش و میزان یادگیری های قبلی تعامل وجود ندارد. و اثرات متقابل روش آموزش و یادگیری قبلی یکسان است. به عبارت دیگر اندازه و جهت اثرهای روشهای آموزش (سخنرانی، پخش فیلم و برگزاری مسابقه نقاشی و انشاء) برای دانش آموزانی که یادگیری قبلی مختلف دارند متفاوت نیست.

۲- روشهای آموزش، به تنهایی و بدون توجه به یادگیری قبلی دانش آموزان در یادگیری بعدی آنان از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی اثر دارد.

۳- یادگیریهای قبلی به تنهایی بر یادگیری بعد از آموزش آنها از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی تأثیر دارد.

بنابراین تفاوتهای مشاهده شده میان یادگیری سه گروه آزمایش پیرامون میزان یادگیری قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، بیش از حد انتظار است و یادگیری سه گروه در این خصوص یکسان نیست. و متغیر مستقل گروه، در نتایج اندازه گیری روش های سه گانه آموزش دخالت دارد. بدین معنی که روش سخنرانی، پخش فیلم های آموزشی و مسابقه نقاشی و انشاء تأثیر با اهمیتی در واریانس میزان یادگیری قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی دارد. و بین یادگیری سه گروه، در سطح  $P = 0/05$ ، پیرامون روش های سه گانه مؤثر بر یادگیری تفاوت معنا دار وجود دارد.

جدول شماره ۱۰. نتایج آزمون تعقیبی توکی

سطح معناداری	خطای استاندارد تفاوت میانگین ها	تفاوت میانگین	شاخص ها گروه های آزمایش دو گانه
۰/۵۵۷	۰/۴۶۱۳	۰/۴۷۵۷	سخنرانی-پخش فیلم
۰/۰۰۰	۰/۴۶۱۳	-۲/۹۸۱۱	سخنرانی-مسابقه نقاشی و انشاء
۰/۰۰۰	۰/۴۶۹۴	۳/۴۵۶۸	پخش فیلم- مسابقه نقاشی و انشاء

اما بر اساس نتایج آزمون تعقیبی توکی در جدول شماره ۱۰، میزان یادگیری دو گروه آزمایشی سخنرانی-مسابقه نقاشی و انشاء و نیز پخش فیلم- مسابقه نقاشی و انشاء نسبت به فرهنگ ترافیک از نظر آماری با هم متفاوتند. در حالی که این میزان در دو گروه سخنرانی-پخش فیلم همانند و یکسان است.

فرضیه ۲- بین تکنیک های سه گانه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از لحاظ تقویت نگرش مثبت نسبت به این قوانین در دانش آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ با توجه به کنترل نگرش (پیش آزمون نگرش) تفاوت معنادار وجود دارد.

جدول شماره ۱۱. تحلیل واریانس دو راهه سه گروه آزمایش در نگرش نسبت به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی

Sig.	F	Ms	df	Ss	مقادیر منشأ پراکندگی
۰/۱۴۲	۱/۹۷۳	۶۴/۳۱۱	۲	۱۲۸/۶۲۱	بین گروهی (عامل روش آموزش)
۰/۰۰۰	۵/۴۸۱	۱۷۸/۶۲۹	۳۱	۵۵۳۷/۴۸۸	بین گروهی (عامل نگرش قبلی-پیش آزمون)
۰/۴۰۵	۱/۰۴۹	۳۴/۱۷۶	۳۶	۱۲۳۰/۳۳۱	واکنش دوسویه
		۳۲/۵۹۲	۱۷۹	۵۸۳۴/۰۰۳	خطا
			۲۱۲	۱۱۵۰۰/۱۱۲	جمع

بر اساس نتایج جدول شماره ۱۱:

۱- اندازه و جهت اثرهای روش آموزش (سخنرانی، پخش فیلم و برگزاری مسابقه نقاشی و انشاء) برای دانش آموزانی که نگرش قبلی مختلف دارند، یکسان است. به عبارت دیگر اندازه و جهت اثرهای روشهای آموزش (سخنرانی، پخش

فیلم و برگزاری مسابقه نقاشی و انشاء) برای دانش آموزانی که نگرش قبلی مختلف دارند متفاوت نیست. و اثرات دوسویه روش آموزش و نگرش قبلی یکسان نیست.

۲- نگرش قبلی دانش آموزان نسبت به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی به تنهایی در نگرش بعد از اجرای طرح آنها نسبت به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی تأثیر دارد.

۳- روش آموزش، بدون توجه به نگرشهای قبل از اجرای طرح نسبت به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی دانش آموزان، در نگرش آنها نسبت به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی اثر ندارد.

بنابراین تفاوت‌های مشاهده شده میان نگرش سه گروه آزمایش پیرامون قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، بیش از حد انتظار نیست و نگرش سه گروه در این خصوص یکسان است. و متغیر مستقل گروه، در نتایج اندازه گیری نگرش دانش آموزان دخالت ندارد. بدین معنی که روش سخنرانی، پخش فیلم های آموزشی و مسابقه نقاشی و انشاء تأثیر با اهمیتی در واریانس میزان ارتقاء فرهنگ ترافیک در بین دانش آموزان دوره ابتدایی ندارد. و بین نگرش سه گروه، در سطح  $P = 0/05$ ، در این زمینه تفاوت معنا دار وجود ندارد.

### نتیجه گیری کلی

با توجه به این که دو روش (سخنرانی و برگزاری مسابقه نقاشی و انشاء) از سه روش آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی آزمایش شده بر روی گروه های نمونه موفقیت آمیز بود می توان گفت؛ آموزش، به ویژه روش هایی که در آنها پلیس مستقیماً با روش سخنرانی دخالت داشته و نیز روش هایی که دانش آموزان بیشتر به فعالیت وادار می شوند در مدارس ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰، یادگیری قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ تردد را در دانش آموزان ارتقاء داده است.

اما سه روش آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی آزمایش شده بر روی گروه های نمونه، بر نگرش دانش آموزان نسبت به قوانین راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک تأثیر نداشته است، و می توان گفت؛ آموزش این قوانین در مدارس ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰، نگرش نسبت به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ تردد را در دانش آموزان در حد مطلوب ارتقاء نداده است. با توجه به بالا بودن میانگین نمرات پیش آزمون می توان

چنین اظهار نظر کرد که نوعی نگرش مثبت در این زمینه از قبل و در اثر سایر عوامل مانند آموزش های مدرسه ای، رسانه ها، خانواده و فعالیت فرهنگی پلیس، در دانش آموزان بوجود آمده است.

### پیشنهاد ها

۱- مسابقات نقاشی و انشاء هر دو ماه یک بار در مدارس ابتدایی برگزار گردد؛ و به منظور تضمین استمرار آن و نیز

کاهش هزینه های راهنمایی و رانندگی، چند امکان وجود دارد:

الف) با امضاء تفاهم نامه همکاری بین آموزش و پرورش استان، یک ساعت از وقت ماهانه درس هنر یا انشاء به

موضوع قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی (که از قبل طراحی گردیده) اختصاص یابد؛

ب) از کمک سایر دستگاههای درگیر در ترافیک از جمله شهرداری ها، بیمه ها، ادارات راه و.. استفاده گردد. برای

نمونه می توان به برگزاری مسابقات هفتگی، با موضوع فرهنگ ترافیک، ویژه دانش آموزان در رادیو یا تلویزیون برای یک

سال تحصیلی به صورت برنامه ریزی شده اشاره کرد؛

ج) هر سه ماه یک بار نمایشگاهی از نقاشی های برتر در مدارس ابتدایی برپا شود.

۲- در هر مدرسه ماهانه مقررات و قوانین راهنمایی و رانندگی به صورت سخنرانی و توسط کارشناسان خبره راهنمایی

و رانندگی آموزش داده شود. که بدین منظور لازم است:

الف) ساختار سازمانی فعلی آموزش به معاونتی مستقل (معاونت آموزش) در استان و شهرستان ها ارتقاء یابد.

ب) فرد یا افرادی بطور ویژه در راهنمایی و رانندگی به کار گمارده تا مسئولیت آموزش در مدارس ابتدایی را بر عهده

بگیرند؛

ج) در طرحی ویژه، با دعوت و فراخوان معلمان ابتدایی علاقمند و توانمند را آموزش داده تا تحت عنوان «پلیس یاران

افتخاری» به صورت افتخاری (البته با تقدیر شایسته) کار آموزش را در مدارس انجام دهند.

۳- از آنجا که روش های آموزشی که دانش آموزان را بیشتر با مسائل و موضوعات مربوط به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی درگیر می نمایند، موفق تر بود، لذا توصیه می شود آموزش های آینده مبتنی بر این گونه روش ها برنامه ریزی شود. آموزش از طریق ایفای نقش، استفاده از بازی ها، استفاده از شبیه سازهای رایانه ای، استفاده از موقعیت های واقعی و... از آن جمله اند. بدین منظور:

الف) هر ساله جشنواره نمایش های برتر دانش آموزان دوره ابتدایی با الویت پایه های سوم تا ششم با موضوع فرهنگ ترافیک برگزار و نتایج حاصل برای سایر مدارس نمایش داده شود. که در این راستا تقسیم بندی دانش آموزان به عوامل ترافیک شامل راننده، پلیس، دوچرخه سوار، عابر پیاده، و سپس اجرای وقایع ترافیکی به صورت ملموس به روش ایفای نقش، می تواند به عینی تر کردن و یادگیری بادوام فرهنگ ترافیک بینجامد.

ب) هر ساله نمایشگاه دست سازه های دانش آموزان با موضوع فرهنگ ترافیک برگزار گردد.

۴- استفاده از روش های مسابقه نقاشی و انشاء و سخنرانی به مدارس سایر شهرستان های استان تعمیم یابد.

۵- تشکیل کارگروهی متشکل از نهادهای فرهنگی (شامل آموزش و پرورش، صدا و سیما، فرهنگ ارشاد، بهزیستی، معاونت فرهنگی شهرداری) و نهادهای اجرائی (شامل سازمان حمل و نقل، استانداری، پلیس راهنمایی و رانندگی، شهرداری، بهداشت، معاونت حمل و نقل شهرداری و بیمه ها) و متخصصان علمی و صاحب نظران با محوریت و انتظام بخشی پلیس راهنمایی و رانندگی که بتوانند راه حل های اساسی و علمی در جهت نهادینه کردن فرهنگ ترافیک در جامعه، از جمله دانش آموزان، ارائه نمایند.

## منابع

۱- بهروزی، کمال (۱۳۷۴). مفاهیمی در مهندسی ترافیک، انتشارات سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران، تهران: چاپ

اول.

۲- شاهی، جلیل (۱۳۷۳). مهندسی ترافیک، انتشارات مرکز دانشگاهی، تهران: چاپ دوم.

۳- شریعتمداری، علی (۱۳۷۷). روان شناسی تربیتی، انتشارات امیر کبیر، تهران: چاپ یازدهم.



۴-قائمی، علی (۱۳۶۴). شناخت، هدایت و تربیت، انتشارات امیری، تهران: چاپ دوم.

۵-کوهن، پر سای اس (۱۳۸۱). نظریه اجتماعی نوین، ترجمه یوسف نراقی، انتشارات شرکت سهامی انتشار، تهران: چاپ اول.

۶-محسنی، منوچهر (۱۳۷۶). مقدمات جامعه شناسی، انتشارات دوران، تهران: چاپ دوم.

۷-مظلومی، رجبعلی (۱۳۶۲). گامی در مسیر تربیت اسلامی، نشر آفاق، تهران: چاپ اول.

۸-وٹوقی، منصور و علی اکبر نیک خلق (۱۳۷۸). مبانی جامعه شناسی، انتشارات بهینه، تهران: چاپ اول.

