

## مقایسه تاثیر شیوه‌های آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر فرهنگ ترافیک

دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰

حسین خلیفه<sup>۱</sup>

### چکیده

هدف پژوهش حاضر «مقایسه تاثیر آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر فرهنگ ترافیک دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰» بود. فرضیه‌های ۲ گانه 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) دانش‌آموزان دوره ابتدایی و نیز مقایسه آن‌ها با گروه کنترل مطرح و بررسی شد.

روش تحقیق مورد استفاده، آزمایشی (با پیش و پس آزمون) بود. جامعه‌ی آماری شامل کلیه دانش‌آموزان 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 نمونه‌گیری چند مرحله‌ای و تصادفی ساده، تعداد ۳۲۹ نفر انتخاب گردید. ابزار جمع‌آوری اطلاعات شامل یک نوع پرسشنامه‌ی 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 دست‌یابی به میزان نگرش آنان نسبت به این قوانین و یادگیری آن بود. که ضریب پایایی پرسشنامه نگرش سنج با استفاده از روش آلفای کرون باخ، ۰/۸۴ به دست آمد.

تجزیه و تحلیل داده‌ها 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.

یافته‌های پژوهش نشان داد که؛ بین تکنیک‌های سه‌گانه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در ارتقاء یادگیری فرهنگ ترافیک دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر با توجه به فرهنگ ترافیک از قبل آموخته‌شده (پیش آزمون یادگیری) تفاوت معنادار وجود دارد؛ اما بین این تکنیک‌های سه‌گانه در ارتقاء نگرش مثبت دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر نسبت به فرهنگ ترافیک با توجه به فرهنگ ترافیک از قبل آموخته‌شده (پیش آزمون نگرش) تفاوت معنادار وجود ندارد.

**واژگان کلیدی:** آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی، فرهنگ ترافیک، دانش‌آموزان 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 نیست. چرا که اولاً هزینه‌های مالی و زمانی این اجازه را نمی‌دهد ثانیاً نسبت نیروهای پلیس به شهروندان به اندازه لازم برای برقراری نظم در همه مکانها نیست. لذا پلیس ناچار است به سمت شیوه‌های کم هزینه تر و کارآمدتر، که برگرفته از فرهنگها و سرمایه‌های 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 پایه‌ریزی شخصیت اعضای جامعه از کودکی و نوجوانی شروع می‌شود 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 می‌باشد. زیرا کودکان و نوجوانان جدیداً می‌خواهند وارد مرحله حیات اجتماعی شوند، با مردم بجوشند و زندگی کنند. طبعاً بخشی از تلاش و کوشش مربیان باید متوجه آموزش آداب و رسوم و تشریفات زندگی باشد. کودکان و نوجوانان صاحبان واقعی آینده‌اند، 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 هدف‌های بزرگ هموار گردد.

بین سال‌های ۱۹۶۸ و ۱۹۸۵ در کشورهای صنعتی ۲۵ درصد کاهش تصادف مشاهده می‌شود که دلیل آن را می‌توان در آموزش و ارتقاء رفتار ترافیکی جستجو کرد. همچنین حدود ۹۵ درصد تصادفات ناشی از اشتباهات انسان است (بهرروزی، ۱۳۷۴). کشور ایران از نظر تصادفات راه‌ها در بین کشورهای آسیایی جزء رده‌های بالا قرار دارد. اگر تصادفات راه‌ها به عنوان وقایعی که زنجیره‌ای از عوامل متوالی به آن منجر می‌شود مورد بررسی قرار گیرد، می‌توان آن‌ها را در سه مقوله طبقه‌بندی نمود که «عامل رفتاری انسان» یکی از آن‌ها محسوب می‌گردد. به بیان دیگر، «رفتار ترافیکی» یکی از عمده‌ترین

مسائلی است که در کشور ما می‌بایستی به آن بهاء داده شود تا طرح‌های مختلف با موفقیت بتواند نقش خود را ایفاء نماید. رفتار ترافیکی حاصل تعدادی از فرآیندهای زیر بنائی است:

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

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

۳- فرد مزبور می‌بایستی 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 می‌گردد. تأکید بر این نکته ضرورت دارد که توسل به اقدامات قانونی محض در جهت تغییر رفتار ترافیکی افرادی که در ترافیک سهیم می‌باشند بدون اقدامات آموزشی مؤثر در تصحیح رفتارهای نابهنجار ترافیکی و بیداری وجدان عمومی نتیجه‌بخش نخواهد بود (بهروزی، ۱۳۷۴). سطح پایین فرهنگ ترافیک و بی‌توجهی به قوانین راهنمایی و رانندگی در شهرها از سوی رانندگان و عابران پیاده، ضرر و زیان‌های زیادی را از لحاظ اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی بر جامعه تحمیل می‌نماید. بعضی از این مشکلات کمیت پذیر و قابل محاسبه و برخی دیگر کیفی و غیرقابل اندازه‌گیری‌اند تا از این طریق میزان هزینه‌ای که ترافیک به وجود می‌آورد، نمایان گردد.

لذا یکی از راه‌حل‌ها 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 می‌دادند، مقامات این کشور را به فکر انداخت تا به منظور پیشگیری نسبی و کاهش ضایعات تصادفات نوجوانان برنامه‌های آموزشی را به منظور افزایش دانش، مهارت‌ها، ارزش‌ها، معتقدات و ایجاد نگرش‌هایی که قادر به گسترش ملاحظات ایمنی این افراد باشد تقویت نماید. در این رابطه، کتب، نشریات، فیلم‌های ویدئویی و اسلایدهای مختلفی تهیه گردید که به طور مستمر آموزش‌های لازم را منتقل می‌نمود و نتیجه کار نیز موفقیت‌آمیز بود.

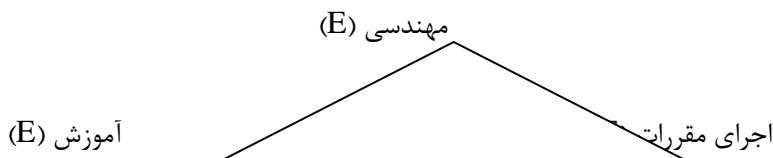
هدف این تحقیق مقایسه تاثیر آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر فرهنگ ترافیک دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ است.

### بیان مسئله

با اختراع اتومبیل و تجلی آن در خیابان، تصادفات ترافیکی نیز چهره خود را آشکار ساخت. شدت این‌گونه تصادفات در آن زمان، نسبت به حال، بیشتر بود که توجه آن را احتمالاً در سرعت بیشتر می‌توان یافت. در سال ۱۹۲۴ نخستین کنفرانس ایمنی ترافیک در آمریکا برگزار شد. به دنبال آن در

سال ۱۹۲۶، دومین کنفرانس ایمنی ترافیک تشکیل شد و دستاورد آن تعیین ضابطه‌ای در جهت استفاده از دو نوع ترمز، یعنی یک نوع در حین رانندگی و نوع دیگر در حین توقف (ترمز پائی و ترمزدستی) بود. در سال ۱۹۳۵، ۷ یا ۸ سال پس از شناخته شدن اتومبیل فورد، میزان تصادفات در آمریکا ۱۷ کشته به ازاء هر ۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰ وسیله نقلیه بود. در سال ۱۹۷۵ این تعداد به ۴ کشته در ازاء ۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰ وسیله نقلیه کاهش یافت و این تفاوت نشانگر این امر است که تا چه اندازه بر روی ایمنی کار شده است.

ترافیک پدیده‌ای است ناشی از جابجایی انسان، حیوان، کالا و وسایل نقلیه از نقطه‌ای به نقطه دیگر. مثلث سه اصل که به «مثلث اصول سه‌گانه» و همچنین به «مثلث سه ایی» موسوم است مشتمل بر «مهندسی<sup>۱</sup>»، «آموزش<sup>۲</sup>» و «اجرای مقررات<sup>۳</sup>» می‌باشد (شکل ۱). موفقیت یک پروژه در شرایطی تضمین می‌شود که بین سه عامل یادشده، ارتباط مستحکم و منسجمی برقرار باشد (بهروزی، ۱۳۷۴).



شکل ۱. مثلث سه ایی، اقتباس از بهروزی ۱۳۷۴

ضعف فرهنگ تردد و به تبع آن بروز ترافیک سنگین مشکلات زیادی را به وجود می‌آورد که دارای

ابعاد مختلفی است:

الف) اجتماعی

۱- تهدید محیط‌زیست: افزایش سریع تعداد وسایل نقلیه، به خصوص اتومبیل، همراه با رشد فزاینده سفر در شهرها و بین شهرها تأثیرهای ویرانگر و نامطلوبی بر محیط‌زیست داشته است. این تأثیرهای نامطلوب در شهرهای بزرگ، به خصوص 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 غیرقابل قبول و خطرناکی رسیده است، به نحوی که سلامتی و آرامش زندگی ساکنان این شهرها را به خطر انداخته است (شاهی، ۱۳۷۳). آخرین تحقیقات کشور هلند نشان داده است که آلودگی ترافیک باعث سر درد، خستگی، درد عضلانی، ناراحتی معده، تهوع، عصبانیت، افسردگی، تنگی نفس، اختلال در ضربان قلب،

1-engineering

2-education

3-enforcement

افزایش فشارخون و سرگیجه می‌شود (بهروزی، ۱۳۷۴). بیماری‌های جسمی مربوط به استفاده بیش از حد از خودرو و عدم تحرک کافی هم باید اضافه کرد.

-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. درحالی‌که حداکثر شدت قابل‌قبول 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.

-آلودگی هوا: (۷۰ درصد آلودگی‌های 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 مجموعه‌های «آلودگی ترافیک» می‌باشد. گازهای سمی خارج‌شده از وسایل نقلیه شامل مونوکسید کربن، اکسیدهای ازت، ترکیبات سرب و نیز آزیست موجود در لنت و صفحه کلاچ می‌باشند که بر سلامتی قلب و دستگاه تنفس، به ویژه در کودکان، بیماران و سالخوردگان، مؤثر است (شاهی، ۱۳۷۳). تخریب منابع طبیعی، گرم شدن کره زمین همراه با آسیب‌های تبعی و ... از دیگر آسیب‌های زیست‌محیطی هستند.

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

#### ب) اقتصادی

۱- تصادفات: (-نقص عضو و آسیب‌های جانی، به دنبال این مشکل بی‌سرپرستی عده‌ای و مسائل بهداشتی و سلامتی نیز حادث می‌شود به طوری که خانواده و جامعه را از داشتن اعضای مؤثر و مفید در چرخه اقتصادی باز می‌دارد؛ -خسارت‌های مالی).

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

ج) امنیتی: ضعف فرهنگ تردد در دانش‌آموزان هزینه‌های امنیت اجتماعی را افزایش می‌دهد. نه تنها برای برقراری نظم آمد و شد کودکان و نوجوانان در خیابان‌ها نیاز به حضور و استفاده از نیروهای پلیس می‌گردد، برای رسیدگی به هر گونه بی‌نظمی ترافیکی و عدم رعایت قوانین رانندگی و بروز تصادف در بزرگسالان نیز به پلیس نیاز است. زیرا فرهنگ ترافیک در بزرگسالان ریشه در یادگیریها و

فرهنگ‌سازیهای دوران کودکی آنان دارد. بنابراین اختلال در ترافیک و هزینه‌های امنیتی آن برای پلیس، جامعه، از تبعات عدم پایه‌ریزی فرهنگ ترافیک در کودکان و نوجوانان است.

عدم آموزش فرهنگ ترافیک در کودکی باعث می‌شود جمعیت دانش‌آموزی 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 دیده‌شده می‌باشد، 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 می‌کند. گرچه انتظار می‌رود این روند در بزرگ سالی نیز ادامه یابد. هم چنین باعث می‌شود سیاستگذاری‌ها 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 بچه‌ها فرهنگ ترافیک آموزش داده نشود و آنان را با هنجارهای غیر رسمی ترافیکی آشنا نکرد، بعد از شکل‌گیری شخصیت دانش‌آموزان با عدم انضباط ترافیکی، وقتی هنجارهای رسمی در قالب مقررات راهنمایی و رانندگی توسط پلیس اجرا می‌گردد، با فرهنگ غلط قبلی در تعارض قرار گرفته مشکلاتی را برای پلیس ایجاد می‌کند. 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 پیشگیرانه‌ای 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 زیربنایی 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 می‌باید خوددار و مسلط بر خود و کنترل‌کننده 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 مسؤولان 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 می‌شوند 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 می‌سازد و او را ملزم به انجام آن می‌کند (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 می‌کند. رفتار عبارت است 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 هم یار 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 می‌دهد، از یک سو باعث پذیرش آگاهی‌های جدید و تبدیل آن به باورهای تازه برای انجام تردد در شهر مطابق قوانین می‌شود. و از سوی دیگر افراد رفتارهای ترافیکی را بر می‌گزینند که مورد تأیید جامعه بوده و این تأیید منشأ ایجاد آگاهی و تمایل می‌گردد. بنابراین فرهنگ‌سازی 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 حمل‌ونقل درون‌شهری به علت محدودیت زمین و در همان حال افزایش وسایل نقلیه، از طرف دیگر، در آستانه تجربه ترافیک‌های نیمه سنگین در برخی از خیابان‌های اصلی خود است. به نحوی که سرانه فضای عبور و مرور در حال کاهش می‌باشد. در این صورت فعالیتی پیش‌دستانه و از نوع فرهنگی می‌تواند مشکل کنونی ترافیک را کاهش و از افزایش ناگهانی آن در آینده جلوگیری نماید. بسیاری از رفتارهای حال حاضر افراد مانند عبور و مرور با وسیله نقلیه یا پیاده، ریشه در نوع آموزش و پرورش آن‌ها در دوران کودکی و این که چه قوانین و مقرراتی یاد گرفته و در اثر آن چه نوع نگرش و فرهنگی نسبت به قوانین در آن‌ها نهادینه شده است؟، دارد. روان‌شناسان به تأثیر دو عامل «وراثت» و «محیط» در به وجود آوردن فرآیند رشد توجه دارند و معتقدند، می‌توانیم با تأثیرگذاری عامل‌های محیطی بر رشد در برخی از مقاطع، موجب بهبود و افزایش رشد شویم و مسیرش را تغییر دهیم؛ یعنی با طراحی برخی برنامه‌ها می‌توان به موفقیت بیشتر کودکان و نوجوانان کمک کرد (کوهن به نقل از کاپلان، ۱۳۸۱).

آموزش و پرورش بر اساس اهداف تدوین‌شده در برنامه‌های درسی دوره ابتدایی به منظور ارتقاء فرهنگ ترافیک در دانش‌آموزان 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 به‌روز نظیر فیلم و عکس و ... کمک می‌کنند 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 آموزش‌های مدرسه‌ای کافی به نظر نمی‌رسد، و لازم است پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی با مشارکت آموزش و پرورش طرح مکملی برای رشد و بالندگی فرهنگ ترافیک در دانش‌آموزان به شیوه‌های مختلف به مرحله اجرا درآورد.

فرهنگ ترافیک با انتقال تجربه‌ها و الگوها، قالب‌های رفتاری را در ذهن دانش‌آموزان، حک می‌کند و زمانی که این قالب‌ها حک شد؛ آثار تجربه‌ها، عمیق و مداوم و پایدار می‌شوند. فرآیند حک کردن از طریق «فرهنگ پذیری»<sup>۱</sup> انجام می‌گیرد.

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 داده‌اند. 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 می‌رسد نتایج آن‌ها برای شناسایی شیوه‌های مؤثر بر ارتقاء فرهنگ ترافیک کافی نبوده و شایسته است تحقیقی با طرح روش‌های جدید صورت گیرد. بنابراین در این تحقیق مشخص خواهد شد، آیا بین تکنیک‌های سه‌گانه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی (روش سخنرانی، پخش فیلم‌های آموزشی، برگزاری مسابقات نقاشی یا انشاءنویسی) در ارتقاء فرهنگ ترافیک (یادگیری و نگرش مثبت) دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ با توجه به فرهنگ ترافیک از قبل آموخته‌شده (پیش‌آزمون یادگیری و نگرش) تفاوت وجود دارد؟ و راهکارهای ارتقاء آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک در مدارس ابتدایی کدام‌اند؟

### اهمیت و ضرورت تحقیق

یکی از راه‌های پلیس برای کاهش تصادفات فرهنگ‌سازی 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 هزینه‌های خود و جامعه را پایین بیاورد. پلیس می‌خواهد از آموزش در جهت فرهنگ‌سازی تردد حداکثر بهره را ببرد اما قبل از آن نیاز دارد تا میزان تحقق آن و نیز شیوه‌های مؤثر آموزشی را بیابد تا برنامه‌های 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 رساند. لذا ضرورت این تحقیق از جهت کمکی است که به راهنمایی و رانندگی می‌نماید تا برنامه ریزیهای خود را به طور اصولی و مبتنی بر نتایج تحقیق صورت داده راندمان خود را در تثبیت فرهنگ‌سازی ترافیک افزایش دهد.

ضعف فرهنگ ترافیک، هزینه‌های مادی و معنوی زیادی را بر جامعه تحمیل می‌کند، محاسبه بخش مالی و مادی آن کار نسبتاً آسانی است هر چند آمار رسمی در این زمینه وجود ندارد. اما هزینه‌های معنوی چون امری کیفی است قابل‌محاسبه دقیق نیست. به هر صورت آموزش مقررات راهنمایی و تقویت و ترویج فرهنگ ترافیک، کم کردن یا جلوگیری از اتلاف سرمایه‌های مادی و معنوی جامعه و سپس تحکیم پایه‌های انسجام و انتظام اجتماعی است.

این کار وظیفه همه متولیان حوزه فرهنگ شهرستان بوشهر می‌باشد. اما پلیس راهنمایی و رانندگی استان بوشهر، در این زمینه وظیفه‌ای مضاعف دارد زیرا از یک سو به عنوان یک دستگاه امنیتی باید نظم و امنیت را با کم‌ترین هزینه برقرار نماید؛ و از سوی دیگر فرهنگ ترافیک را به مثابه وسیله‌ای مؤثر برای واکسینه نمودن جامعه در مقابل بی‌نظمی به کار گرفته و به کمک دستگاه‌های مسئول فرهنگی، مانند آموزش و پرورش، آن را به نسل‌های بعد منتقل نماید. لذا ضرورت دارد راه‌های ترویج این فرهنگ در جامعه، از جمله جامعه دانش‌آموزان، 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 ضرورت‌های تحقیق عبارت‌اند از:

۱- همکاری دانش‌آموزان با پلیس در حال و آینده از طریق نهادینه کردن رعایت قوانین و مقررات

راهنمایی و رانندگی در جامعه دانش‌آموزان؛

۲- کاهش ترافیک و مشکلات ناشی از آن؛

۳- کمک به پلیس در برقراری نظم ترافیکی به کمک مردم و دانش‌آموزان و کاهش هزینه‌های آنان؛

۴- کاهش هزینه‌های واردشده به دولت و جامعه.

## هدف‌های تحقیق

### هدف کلی

مقایسه تاثیر شیوه‌های آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر فرهنگ ترافیک (نگرش مثبت و

یادگیری) دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰.

### هدف‌های جزئی

-تعیین تفاوت تأثیر شیوه‌های مختلف آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر نگرش مثبت نسبت به فرهنگ ترافیک در بین دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ با توجه به فرهنگ ترافیک پیشین (پیش‌آزمون نگرش)؛

- تعیین تفاوت تأثیر شیوه‌های مختلف آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر یادگیری فرهنگ ترافیک و مقررات راهنمایی و رانندگی در بین دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ با توجه به فرهنگ ترافیک پیشین (پیش‌آزمون یادگیری).

### سؤال‌های تحقیق

۱- آیا بین تکنیک‌های سه‌گانه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از لحاظ یادگیری این قوانین در دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ با توجه به کنترل یادگیری (پیش‌آزمون یادگیری) تفاوت معنادار وجود دارد؟

۲- آیا بین تکنیک‌های سه‌گانه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از لحاظ تقویت نگرش مثبت نسبت به این قوانین در دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ با توجه به کنترل نگرش (پیش‌آزمون نگرش) تفاوت معنادار وجود دارد؟

### فرضیه‌های تحقیق

۱- بین تکنیک‌های سه‌گانه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از لحاظ یادگیری این قوانین در دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ با توجه به کنترل یادگیری (پیش‌آزمون یادگیری) تفاوت معنادار وجود دارد؛

۲- بین تکنیک‌های سه‌گانه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از لحاظ تقویت نگرش مثبت نسبت به این قوانین در دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ با توجه به کنترل نگرش (پیش‌آزمون نگرش) تفاوت معنادار وجود دارد.

### روش‌های مداخله (تعریف عملیاتی متغیرها)

برای متغیرهای این تحقیق لازم است روش مداخله (تعریف عملیاتی اندازه‌پذیر) انجام گیرد، که به صورت زیر می‌باشد:

فرهنگ ترافیک: از طریق سؤالات نگرشی که میزان باورها و اعتقادات مثبت یا منفی دانش‌آموزان نسبت به رعایت نظم در تردد، مزایای آن و علاقمندی به به‌کارگیری قوانین راهنمایی و رانندگی در جامعه را می‌سنجند، به دست آید.

تکنیک‌های سه‌گانه آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی در دانش‌آموزان (شیوه‌های آموزشی): منظور هر یک از سطوح «سخنرانی»، «پخش فیلم‌های آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک» و «برگزاری مسابقات نقاشی یا انشاءنویسی با موضوع مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک» 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 می‌گذارند.

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 دقیقه‌ای در مدت ۴ ماه اجرای طرح.

پخش فیلم آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک: پخش نمودن فیلم‌هایی ۵ دقیقه‌ای از چگونگی رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک، به صورت دو هفته‌ای برای دانش‌آموزان یکی از مدارس منتخب گروه آزمایش و در مجموع ۸ فیلم در مدت ۴ ماه اجرای طرح.

برگزاری مسابقات نقاشی یا انشاءنویسی با موضوع مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک: اجرای مسابقه نقاشی (۱ صفحه) و انشاءنویسی (۱ صفحه) - بر حسب علاقه دانش‌آموزان - دو هفته‌ای با موضوع مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک جهت دانش‌آموزان یکی از مدارس منتخب گروه آزمایش و در مجموع ۸ مسابقه (۴ مسابقه نقاشی و ۴ مسابقه انشاء) در مدت ۴ ماه اجرای طرح. این روش‌ها در جدول ۲-۱ آمده است.

## جدول شماره ۲. موضوع‌های آموزش‌های گروه‌های آزمایشی سه‌گانه

شماره جلسه	تاریخ	موضوع آموزش	زمان (دقیقه)	شماره جلسه	تاریخ	موضوع آموزش	زمان (دقیقه)
۱	۱۳۹۰/۹/۵	نقص فنی	۵-۱۰	۵	۱۳۹۰/۱۱/۸	کندی حرکت و اختلال در عبور و مرور	۵-۱۰
۲	۱۳۹۰/۹/۲۷	سبقت غیرمجاز	۵-۱۰	۶	۱۳۹۰/۱۱/۲۳	حرکات نمایشی	۵-۱۰
۳	۱۳۹۰/۱۰/۱۳	سرعت غیرمجاز	۵-۱۰	۷	۱۳۹۰/۱۲/۷	صحبت با تلفن همراه	۵-۱۰
۴	۱۳۹۰/۱۰/۲۷	حرکت در بزرگراه	۵-۱۰	۸	۱۳۹۰/۱۲/۱۴	کنترل نامحسوس	۵-۱۰

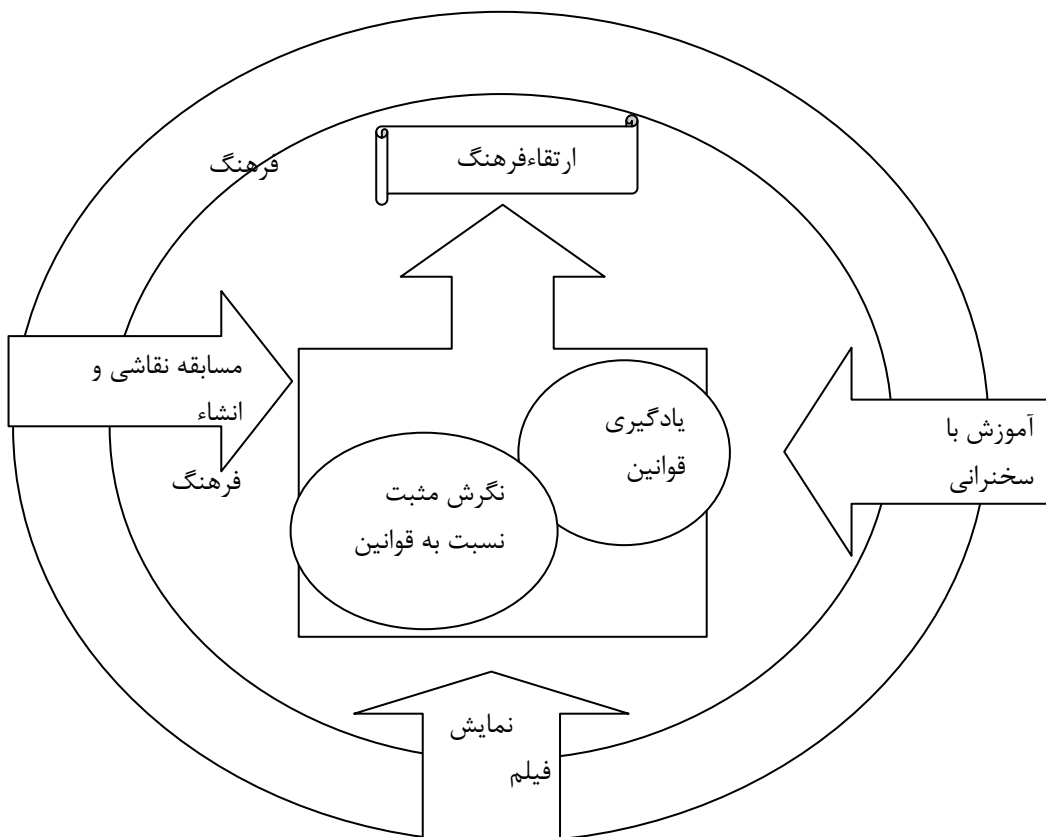
نگرش مثبت نسبت به نظم ترافیکی و رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی: حد و درجه‌ای از انگاره و نگرش مثبت در باورها و اعتقادات و سپس رفتارها نسبت به مطلوبیت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در انتظام بخشی به وضعیت رفت‌وآمد در شهر، بر اساس نمره فرد از پرسشنامه نگرش سنج، بود.

یادگیری فرهنگ ترافیک و مقررات راهنمایی و رانندگی: تغییراتی نسبتاً دائمی در رفتار (افکار، تمایلات، عادات، اطلاعات و مهارت‌ها) ترافیکی دانش‌آموزان که در اثر تجارب سه‌گانه سخنرانی، پخش فیلم‌های آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک و برگزاری مسابقات نقاشی یا

انشاءنویسی با موضوع مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک، با توجه به نمره فرد از آزمون یادگیری، بود

### مدل نظری متغیرهای تحقیق

نمودار شماره ۳. 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، دست کاری و مداخله سطوح متغیر مستقل (در اینجا شیوه‌های سه گانه آموزشی) و سنجش میزان تأثیر آن‌ها بر متغیر وابسته (در اینجا میزان تقویت نگرش

1-rondo mized Block Design

مثبت نسبت به فرهنگ ترافیک و مقررات راهنمایی و رانندگی) و (میزان تقویت یادگیری فرهنگ ترافیک و مقررات راهنمایی و رانندگی) نیز می‌باشد. میزان و نوع مداخله متغیرها در جدول شماره ۴ مشخص شده است.

جدول شماره ۴. 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 فیلم‌های 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 انشاءنویسی 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 گروه‌ها اجرا گردید. عمده‌ترین شیوهی کنترل در این طرح: انتساب تصادفی بوده که در طول نمونه‌گیری 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.

### نگاره طرح

نگاره طرح در شکل شماره ۵ نمایش داده شده است:

$$G_{E1}: R O'_{1 X1}^* O1$$

$$G_{E2}: R O'_{2 X2}^* O2$$

$$G_{E3}: R O'_{3 X3}^* O3$$

$$G_{C4}: R O'_{X3}^* O4$$

### شکل شماره ۵: نگاره طرح

که در آن:  $G_{E1}$ ؛ گروه آزمایش مداخله آموزش به روش سخنرانی،  $G_{E2}$ ؛ گروه آزمایش مداخله آموزش به روش پخش فیلم‌های آموزشی،  $G_{E3}$ ؛ گروه آزمایش مداخله آموزش به روش برگزاری مسابقه نقاشی و انشاء،  $G_{C4}$ ؛ گروه کنترل بدون مداخله آموزشی؛  
 $R$  نمایش انتساب تصادفی؛

$O_1, O_1', O_1', O_1'$  به ترتیب پیش آزمون در گروه‌های ۱ تا ۴؛  
 $X_1^*, X_1^*, X_1^*$  به ترتیب عمل آزمایش به روش سخنرانی، پخش فیلم‌های آموزشی و برگزاری مسابقه  
 نقاشی و انشاء در گروه‌های آزمایشی ۱ تا ۳؛

$X_3$  عمل کنترل؛

و  $O_1, O_2, O_3, O_4$  به ترتیب پس آزمون در گروه‌های ۱ تا ۴.

### جامعه آماری ۱ و حجم آن

جامعه آماری شامل کلیه دانش‌آموزان دختر و پسر دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۸۹ بوده که بر اساس آمار ارائه‌شده 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 نمونه‌گیری و حجم نمونه

از میان جامعه آماری تعداد ۴ مدرسه شامل ۳۲۹ نفر به روش چند مرحله‌ای 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 انشاءنویسی و نیز گروه کنترل منتسب 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 دانش‌آموزان پایه‌های سوم و چهارم و پنجم از روی لیست کلاس‌ها (در مجموع ۱۲ کلاس) به طور تصادفی به عنوان نمونه انتخاب شدند.

بدین ترتیب تعداد آزمودنی‌ها (دانش‌آموزان) در جدول شماره ۶ نمایش داده شده است:

جدول شماره ۶. تعداد آزمودنی‌ها ۱

جمع	خنثی (کنترل)	انشاءنویسی	سخنرانی	پخش فیلم	سطوح متغیر مستقل
					سطوح متغیر تعدیل‌کننده
۱۷۷	-	۸۵	۹۲	-	دختر
۱۷۲	۸۱	-	-	۹۱	پسر
۳۴۹	۸۱	۸۵	۹۲	۹۱	جمع

## روش گردآوری داده‌ها

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 طبقه‌بندی و بهره‌برداری از آن‌ها اقدام شد. لذا بخشی از داده‌ها، با توجه به هدف از گردآوری اطلاعات، به روش کتابخانه‌ای 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 داده‌ها از نوع میدانی با استفاده از پرسشنامه در نظر گرفته شد.

## ابزار تحقیق و اعتبار و پایایی آن

ابزار اندازه‌گیری 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 درجه‌ای لیکرت) جهت دانش‌آموزان دو گروه، که همگی متغیر وابسته یعنی نگرش نسبت به رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را مورد سنجش قرار می‌دهند. گویه‌ها بر اساس دو مقوله عکس‌العمل عاطفی نسبت به قوانین راهنمایی و نظر دانش‌آموز در باره توانایی خود در رعایت مقررات راهنمایی و نیز سه حیطة نگرش (احساس، شناخت و رفتار)، با تعداد مساوی گویه‌های مثبت و منفی، طراحی گردیدند. همچنین در تهیه آن از طبقه‌بندی حوزه عاطفی بلوم ۱ استفاده شد؛ و یک آزمون چهار جوابی حوزه شناختی، با ۱۶ سؤال، از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی آموزش داده‌شده (شامل موضوعات نقص فنی، سبقت غیرمجاز، سرعت غیرمجاز، حرکت در بزرگراه، کندی حرکت و اختلال در عبور و مرور، حرکات نمایشی، صحبت با تلفن همراه و کنترل نامحسوس) از طریق سه روش (برای سنجش متغیر وابسته-بخش میزان یادگیری مقررات راهنمایی و رانندگی) (به ازای هر موضوع ۲ سؤال) به نحوی که داده‌های مورد نیاز مسأله تحقیق را پوشش دهند. این سؤال‌ها با همکاری و هماهنگی کارشناسان راهنمایی و رانندگی و بر اساس محتوای فیلم‌های آموزشی تهیه گردید.

همچنین جهت جمع‌آوری پاره‌ای از اطلاعات مورد نیاز و نیز به عنوان روش مکمل، در مواردی از روش مصاحبه نیز استفاده گردید.

از آنجا که ابزار اندازه‌گیری محقق ساخته بود لازم بود صحت و دقت آن مورد بررسی کامل قرار می‌گرفت. لذا به منظور تعیین روایی محتوایی (صوری) پرسشنامه‌ی نگرش سنج مقدماتی را در اختیار ۵ نفر از محققین، استادان و صاحب‌نظران رشته‌های روان‌شناسی، پژوهشگری و نیز ناظر (استاد راهنما)

قرار گرفت. تا باهمخوان نمودن گویه های مربوط به هر سؤال و ارائه نظرات و پیشنهادات اصلاحی، اشکالات و ابهامات اولیه آن بر طرف گردد. پس از دریافت نظرات اصلاحی و در مواردی بحث و تبادل نظر پیرامون آن و در نهایت اعمال آن‌ها و از جمله رعایت اصول نوشتن پرسشنامه از روایی صوری مورد نظر برخوردار گردید.

به منظور تعیین پایایی ابزار اندازه‌گیری، پس از تعیین روایی، آن را به صورت مقدماتی ۱ روی چهل نفر از اعضای جامعه آماری اجرا گردید. با استفاده از روش آلفای کران با ضریب پایایی معادل ۰/۸۴ به دست آمد که نظر به میزان قابل قبول آن، پرسشنامه از پایایی لازم نیز برخوردار گردید.

### روش‌های تجزیه و تحلیل داده‌ها

تجزیه و تحلیل داده‌ها به شکل کمی و به دو روش آماری انجام گرفت:  
از روش‌های آماری توصیفی قابل استفاده در این طرح برای تجزیه و تحلیل داده‌ها: میانگین، انحراف معیار، درصد و جدول توزیع فراوانی بود.  
و روش‌های 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) می‌باشد.  
که بدین منظور از برنامه رایانه‌ای Spss ۱۳- کمک گرفته شد.

### یافته‌های توصیفی

#### ۱- پایه تحصیلی

جدول شماره ۷. جدول توزیع فراوانی پایه تحصیلی

توزیع پایه	فراوانی	درصد
سوم	۱۱۲	۳۲/۱
چهارم	۱۲۳	۳۵/۲
پنجم	۱۱۳	۳۲/۴
جمع	۳۴۸	۱۰۰

داده‌های جدول شماره ۷، وضعیت پایه تحصیلی افراد نمونه چهار گروه آزمایش را نشان داده و حاکی از آن است که؛ تعداد دانش‌آموزان سه پایه تقریباً یکسان می‌باشند. بدین ترتیب می‌توان گفت میانگین سنی چهار گروه نیز یکسان است.



## ۲- گروه‌های آزمایشی

جدول شماره ۸. جدول توزیع فراوانی گروه‌های 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

داده‌های جدول شماره ۸، توزیع فراوانی چهار گروه آزمایشی را نشان داده و حاکی از آن است که؛ تعداد دانش‌آموزان اختصاص یافته به سه گروه تقریباً یکسان می‌باشند.

## ۳- جنسیت

جدول شماره ۹. جدول توزیع فراوانی جنسیت

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

داده‌های جدول شماره ۹، توزیع فراوانی مربوط به جنسیت افراد نمونه را نشان داده و حاکی از آن است که؛ تعداد دانش‌آموزان دو جنس دختر و پسر تقریباً یکسان می‌باشند.

۶- وضعیت یادگیری و نگرش گروه‌های آزمایشی نسبت به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی جدول شماره ۱۰. شاخص‌های مرکزی و پراکندگی، بیش‌ترین و کمترین نمره متغیرهای یادگیری و نگرش نسبت به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی گروه‌های آزمایش و کنترل در مراحل پیش و پس آزمون

پس آزمون		پیش آزمون		مراحل		
بیش‌ترین - کمترین		انحراف معیار		میانگین		شاخص‌ها متغیرها گروه
نگرش (از ۸۰)	یادگیری (از ۲۰)	نگرش	یادگیری	نگرش	یادگیری	
۳۱-۷۸	۲/۵-۲۰	۷/۷۷	۴/۰۷	۶۷/۳۷	۱۳/۵۷	سخنرانی
۳۸-۸۰	۲/۵-۲۰	۸	۴/۰۹	۶۵/۹۲	۱۲/۹۸	پخش فیلم
۴۷-۸۰	۳/۷۵-۲۰	۵/۲۳	۳/۱	۷۰/۲۳	۱۶/۵۵	مسابقه نقاشی
۵۰-۷۸	۱/۳۵-۱۸/۷۵	۵/۴۱	۴/۶۳	۷۰/۹۲	۱۲/۱۱	کنترل
				۵۴-۸۰	۰-۱۸/۷۵	
				۵/۷۳	۵/۹۹	
				۴/۵۶	۳/۷۱	
				۶۹/۸۴	۷۰/۱۳	
				۱۱/۳۳	۱۳/۶۵	
				۴۹-۸۰	۱/۲۵-۲۰	
				۵/۹۸	۴/۹۴	
				۶۹/۵۵	۹/۷۷	

### تحلیلی

فرضیه ۱- بین تکنیک‌های سه‌گانه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از لحاظ یادگیری این قوانین در دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰ با توجه به کنترل یادگیری (پیش آزمون یادگیری) تفاوت معنادار وجود دارد.

جدول شماره ۱۷. 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 ۱۷:

۱- بین دو عامل روش آموزش و میزان یادگیری‌های 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 دانش‌آموزانی که یادگیری قبلی مختلف دارند متفاوت نیست.

۲- روش‌های آموزش، به تنهایی و بدون توجه به یادگیری قبلی دانش‌آموزان 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 مشاهده‌شده 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 اندازه‌گیری روش‌های سه‌گانه آموزش دخالت دارد. بدین معنی که روش سخنرانی، پخش فیلم‌های آموزشی و مسابقه نقاشی و انشاء تأثیر بااهمیتی در واریانس میزان یادگیری قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی دارد. و بین یادگیری سه گروه، در سطح  $P \leq 0/05$ ، پیرامون روش‌های سه‌گانه مؤثر بر یادگیری تفاوت معنادار وجود دارد.

جدول شماره ۱۸. نتایج آزمون تعقیبی توکی

سطح معناداری	خطای استاندارد تفاوت میانگین‌ها	تفاوت میانگین	شاخص‌ها
۰/۵۵۷	۰/۴۶۱۳	۰/۴۷۵۷	گروه‌های آزمایش دوگانه 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 ۲۱، 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 باهم متفاوت‌اند. درحالی‌که این میزان در دو گروه سخنرانی-پخش فیلم همانند و یکسان است.

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

جدول شماره ۱۹. تحلیل واریانس دو راهه سه گروه آزمایش در نگرش نسبت به قوانین و

مقررات راهنمایی و رانندگی

Sig.	F	Ms	df	Ss	مقادیر
۰/۱۴۲	۱/۹۷۳	۶۴/۳۱۱	۲	۱۲۸/۶۲۱	منشأ پراکندگی 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 ۲۰:

۱- اندازه و جهت اثرهای روش آموزش (سخنرانی، پخش فیلم و برگزاری مسابقه نقاشی و انشاء) برای دانش‌آموزانی 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 دانش‌آموزانی که نگرش قبلی مختلف دارند متفاوت نیست. و اثرات دوسویه روش آموزش و نگرش قبلی یکسان نیست.

۲- نگرش قبلی دانش‌آموزان 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 دانش‌آموزان، در نگرش آن‌ها نسبت به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی اثر ندارد.

بنابراین تفاوت‌های مشاهده‌شده 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 اندازه‌گیری نگرش دانش‌آموزان دخالت ندارد. بدین معنی که روش سخنرانی، پخش فیلم‌های آموزشی و مسابقه نقاشی و انشاء تأثیر بااهمیتی در واریانس میزان ارتقاء فرهنگ ترافیک در بین دانش‌آموزان دوره ابتدایی ندارد. و بین نگرش سه گروه، در سطح  $P \leq 0/05$ ، در این زمینه تفاوت معنادار وجود ندارد.

### نتیجه‌گیری 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 آزمایش‌شده بر روی گروه‌های نمونه موفقیت‌آمیز بود می‌توان گفت؛ آموزش، به ویژه روش‌هایی که در آن‌ها پلیس مستقیماً با روش سخنرانی دخالت داشته و نیز روش‌هایی که دانش‌آموزان بیشتر به فعالیت وادار می‌شوند در مدارس ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰، یادگیری قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و فرهنگ تردد را در دانش‌آموزان ارتقاء داده است.

اما سه روش آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی آزمایش‌شده بر روی گروه‌های نمونه، بر نگرش دانش‌آموزان نسبت به قوانین راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک تأثیر نداشته است، و می‌توان 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 دانش‌آموزان در حد مطلوب ارتقاء نداده است. با توجه به بالا بودن میانگین نمرات پیش‌آزمون می‌توان چنین اظهارنظر کرد که نوعی نگرش مثبت در این زمینه از قبل و در اثر سایر عوامل مانند آموزش‌های مدرسه‌ای، رسانه‌ها، خانواده و فعالیت فرهنگی پلیس، در دانش‌آموزان به وجود آمده است.

### پیشنهادها

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

استمرار آن و نیز کاهش هزینه‌های راهنمایی و رانندگی، چند امکان وجود دارد:

الف) با امضاء تفاهم‌نامه 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 شهرداری‌ها، بیمه‌ها، ادارات راه و... استفاده گردد. برای نمونه می‌توان به برگزاری مسابقات هفتگی، با موضوع فرهنگ ترافیک، ویژه دانش‌آموزان در رادیو یا تلویزیون برای یک سال تحصیلی به صورت برنامه‌ریزی‌شده اشاره کرد؛

ج) هر سه ماه یک بار نمایشگاهی از نقاشی‌های 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 شهرستان‌ها ارتقاء یابد.

ب) فرد یا افرادی به طور 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 روش‌های آموزشی که دانش‌آموزان را بیشتر با مسائل و موضوعات مربوط به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی درگیر می‌نمایند، موفق تر بود، لذا توصیه می‌شود آموزش‌های آینده مبتنی بر این‌گونه روش‌ها برنامه‌ریزی شود. آموزش از طریق ایفای نقش، استفاده از بازی‌ها، استفاده از شبیه‌سازهای رایانه‌ای، استفاده از موقعیت‌های واقعی و... از آن جمله‌اند. بدین منظور:

الف) هر ساله جشنواره نمایش‌های برتر دانش‌آموزان دوره ابتدایی با الویت پایه‌های سوم تا ششم با موضوع فرهنگ ترافیک برگزار و نتایج حاصل برای سایر مدارس نمایش داده شود. که در این راستا تقسیم‌بندی دانش‌آموزان به عوامل ترافیک شامل راننده، پلیس، دوچرخه‌سوار، عابر پیاده، و سپس اجرای وقایع ترافیکی به صورت ملموس به روش ایفای نقش، می‌تواند به عینی تر کردن و یادگیری بادوام فرهنگ ترافیک بینجامد.

ب) هر ساله نمایشگاه دست‌سازهای دانش‌آموزان با موضوع فرهنگ ترافیک برگزار گردد.

۴- استفاده از روش‌های مسابقه نقاشی و انشاء و سخنرانی به مدارس سایر شهرستان‌های استان تعمیم یابد.

## منابع

### الف) فارسی

- ۱- آگوتین، ژیرارد (۱۳۷۲). توسعه فرهنگ، ترجمه عبدالحمید زرین قلم، تهران، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ص ۲۴۴.
- ۲- آشوری، داریوش (۱۳۸۱). تعریف‌ها و مفهوم فرهنگ، انتشارات آگه، تهران: چاپ دوم.
- ۳- آندرسون، لورین دیبلو (۱۳۷۷). افزایش اثربخشی معلمان در فرآیند تدریس، ترجمه‌ی: محمدمامینی. تهران: انتشارات مدرسه.
- ۴- ابوالقاسمی، محمدجواد، مفهوم شناسی فرهنگ، ضرورت مهندسی فرهنگی، جلد اول، صص ۴۴۲-۴۱۶.
- ۵- احدیان، محمد و عمران رضانی و داوود محمدی (۱۳۷۸). مقدمات تکنولوژی آموزشی، انتشارات آییژ، تهران: چاپ اول.
- ۶- احمدی، مه‌ری (۱۳۸۷)، کاربرد شاخص‌ها در برنامه‌ریزی و مدیریت پایدار شهری-مطالعه موردی شهر تهران، فصلنامه علمی تخصصی راهور، سال پنجم، شماره ۱، صص ۹۴-۹۳.
- ۷- اسماعیلی، علیرضا و برزو فرهی (۱۳۸۶). طراحی و تدوین الگوی راهبردی توسعه فرهنگ ترافیک (ارائه نمودار کلان نظام توسعه فرهنگ ترافیک)، فصلنامه دانش انتظامی، سال دهم، شماره دوم، صص ۱۱۸.
- ۸- اسماعیلی، علیرضا (۱۳۹۰). ضرورت آموزش فرهنگ ترافیک به کودکان، ماهنامه کودک، شماره ۷۱، صص ۵۱-۵۰.

- ۹- امین منصور، بهرام (۱۳۷۶). «نقش فاکتورهای مؤثر در تصادفات جاده ای و شهری در استان اصفهان».
- ۱۰- بنیانیان، حسن (۱۳۸۶). مهندسی فرهنگی از نظر تا عمل در جامعه ایران، مجموعه مقالات همایش ملی مهندسی فرهنگی، جلد دوم، صص ۳۰۱-۲۹۸.
- ۱۱- بهرامی، سیاوش (۱۳۸۸). عزیزاله تاجیک اسمعیلی، فرخنده مفیدی و غلامرضا حاجی حسین نژاد، فصلنامه نظم و امنیت انتظامی، شماره چهارم، سال دوم، صص ۱۵۸-۱۱۹.
- ۱۲- بهروزی، کمال (۱۳۷۴). مفاهیمی در مهندسی ترافیک، انتشارات سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران، تهران: چاپ اول.
- ۱۳- بیابانی، غلامحسین (۱۳۸۸). تأثیر رفتار رانندگی بر ایمنی و ترافیک جاده‌ای، فصلنامه علمی ترویجی راهور، سال ششم، شماره ۸، ص ۱۶۰.
- ۱۴- بیابانی، غلامحسین، و محمدباقری (۱۳۸۸). آموزش ترافیکی و کاهش تلفات سرمایه انسانی، فصلنامه راهور، شماره ۷، صص ۹۰-۸۷.
- ۱۵- بیات، بهرام و همکاران (۱۳۸۷). پیشگیری از جرم با تکیه بر رویکرد اجتماع محور، نشر اداره تبلیغات، تهران: چاپ اول.
- ۱۷- پاک گوهر، علیرضا و محدثه خلیلی (۱۳۸۸). «بررسی سهم و نقش عوامل سه‌گانه مؤثر بر تصادفات جاده ای ایران طی سال های ۱۳۸۷-۱۳۸۵»، فصلنامه علمی-ترویجی راهور، سال ششم، شماره ۸، صص ۴۱-۳۴.
- ۱۸- پاک گوهر، علیرضا و همکاران (۱۳۸۵). «بررسی نقش عامل انسانی در بروز و شدت تصادفات جاده های CART و LR براساس مدل های رگرسیون».
- ۱۹- تقی پور ظهر، علی (۱۳۷۸). برنامه ریزی آموزشی و درسی، انتشارات آگه، تهران: چاپ پانزدهم.
- ۲۰- چپمن، الوودان (۱۳۸۰). نگرش مثبت، ترجمه فهیمه نظری، انتشارات انستیتوایزایران، تهران: چاپ اول.
- ۲۱- چهارزی، کورش (؟). «مقایسه تأثیر الگوهای تدریس کاوشگری بدیعه پردازی و سخنرانی بر عملکرد تحصیلی دانش‌آموزان و دبیرستان‌های شهرستان اهواز با بهره‌گیری از فیلم آموزشی» شورای تحقیقات سازمان آموزش و پرورش استان خوزستان.
- ۲۲- حاجی حسین نژاد، غلامرضا و همکاران (۱۳۸۹). فرهنگ سازی ترافیکی با توجه به هوش های چندگانه گاردنر، فصلنامه راهور، سال هفتم، شماره ۱۰، صص ۱۲۷-۱۲۶.



- ۲۳- حافظ نیا، محمد رضا (۱۳۸۳). مقدمه ای بر روش تحقیق در علوم انسانی، انتشارات سمت، تهران: چاپ دهم.
- ۲۴- حریر فروش، زهرا و مجید رعنائی (۱۳۷۷). راهنمای عملی الگوهای تدریس، انتشارات شورا، تهران: چاپ اول.
- ۲۵- خسروی، محمدکریم (۱۳۸۴). «بررسی قواعد و مقررات ترافیکی راهنمایی و رانندگی و تأثیر آن بر حقوق شهروندی»، رساله کارشناسی ارشد رشته حقوق عمومی، تهران: دانشگاه امام حسین (ع).
- ۲۶- درویل، لیونور (۱۳۷۵). کاربرد روان شناسی در تدریس، ترجمه‌ی: محمد پارسا. تهران: انتشارات بعثت.
- ۲۷- راتوس. اسپنرا (۱۳۷۸). روانشناسی عمومی، جلد ۲، ترجمه حمزه گنجی، انتشارات ویرایش، تهران: چاپ دوم.
- ۲۸- ربانی، رسول و مجتبی شاهنوشی، مبانی جامعه شناسی، انتشارات آوای نور، تهران: چاپ اول، ۱۳۸۰.
- ۲۹- رحمانی فیروزجاه و همکاران، «بررسی جامعه شناختی علل تصادفات جاده ای (مطالعه موردی رانندگان عمومی جاده ای شهرستان بابل)».
- ۳۰- رحمانی، نادر (۱۳۸۶). بررسی نقش آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر تغییر عملکرد ترافیکی کودکان مقطع پیش دبستانی تهران، فصلنامه علمی تخصصی راهور، سال پنجم، شماره ۳، صص ۸۰-۶۵.
- ۳۱- روشن، رسول و همکاران (۱۳۷۶). روان شناسی رشد (۱) با تأکید بر بهداشت رشد، انتشارات میثاق، تهران: چاپ دوم.
- ۳۲- رونالد اینگلهارت (۱۳۸۲). تحول فرهنگی در جامعه پیشرفته صنعتی، ترجمه مریم وتر، انتشارات کویر، تهران: چاپ دوم.
- ۳۳- زاهد زاهدانی، سید سعید (۱۳۸۶). مهندسی فرهنگی در ایران، مجموعه مقالات همایش ملی مهندسی فرهنگی، جلد سوم، صص ۳۰۳-۳۰۴.
- ۳۴- سایت شورای عالی آموزش و پرورش، <http://www.sce.ir>
- ۳۵- ستوده، هدایت الله (۱۳۸۱). روان شناسی اجتماعی، انتشارات آوای نور، تهران: چاپ ششم.
- ۳۶- سرمد، زهره، عباس بازرگان و الهه حجازی (۱۳۸۰). روش‌های تحقیق در علوم رفتاری، انتشارات آگه، تهران: چاپ پنجم.
- ۳۷- سریع القلم، محمد (۱۳۸۰). عقلانیت و آینده توسعه یافتگی ایران، تهران، مرکز پژوهش‌های علمی و مطالعات استراتژیک خاورمیانه، ص ۱۷.

- ۳۸- سلجوقی، فاطمه. «بررسی آزمایشی روش‌های نوین یاددهی - یادگیری در کلاس‌های چند پایه‌ی استان سیستان و بلوچستان در سال تحصیلی ۸۱-۸۰». شورای تحقیقات سازمان آموزش و پرورش استان سیستان و بلوچستان.
- ۳۹- سلطانی، ایرج (۱۳۸۷). مهارت‌ها و شایستگی‌های مورد نیاز مدیران فرهنگی برای توسعه و تحول فرهنگی، همایش ملی توسعه و تحول در فرهنگ و هنر، جلد اول، صص ۲۸۴-۲۶۴.
- ۴۰- سلمانی، محمد و همکاران (۱۳۸۶). «بررسی عوامل مؤثر بر تصادفات جاده‌ای و ارائه راه کارهایی برای کاهش آن، مورد مطالعه: منظومه روستایی جنوب خور و بیابانک».
- ۴۱- سیف، سوسن و همکاران (۱۳۷۴). روان‌شناسی رشد (۱)، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها (سمت)، قم: چاپ پنجم.
- ۴۲- شارع پور، محمد (۱۳۸۶). تأثیر ویژگی‌های فضای شهری بر پیشگیری از جرم و آسیب‌های اجتماعی، مجموعه مقالات نخستین همایش علمی کاربردی ارتقای امنیت اجتماعی، انتشارات پیک ریحان، استان گلستان: چاپ اول.
- ۴۳- شاهی، جلیل (۱۳۷۳). مهندسی ترافیک، انتشارات مرکز دانشگاهی، تهران: چاپ دوم.
- ۴۴- شرفی، محمدرضا و محمد شریف طاهر پور (۱۳۸۷). ماهنامه مهندسی فرهنگی سال دوم، شماره ۱۶ و ۱۵، فروردین و اردیبهشت.
- ۴۵- شریعتمداری، علی (۱۳۷۶). روانشناسی تربیتی، مؤسسه انتشارات امیر کبیر، تهران: چاپ دهم.
- ۴۶- شریعتمداری، علی (۱۳۷۷). روان‌شناسی تربیتی، انتشارات امیر کبیر، تهران: چاپ یازدهم.
- ۴۷- شعبانی، حسن (۱۳۷۹). مهارت‌های آموزشی و پرورشی (روش‌ها و فنون تدریس)، انتشارات سمت، قم: چاپ دهم.
- ۴۸- صفوی، امان‌الله (۱۳۷۸). کلیات روش‌ها و فنون تدریس، تهران: انتشارات معاصر.
- ۴۹- عباسیان، شهناز (۱۳۷۵). «بررسی رابطه‌ی بین روش تدریس فعال و پیشرفت درسی دانش‌آموزان سال چهارم ابتدائی در درس ریاضی». شورای تحقیقات سازمان آموزش و پرورش استان مرکزی.
- ۵۰- فارابی، ابونصر محمد، احصاء العلوم (ترجمه جم)، تهران، علمی و فرهنگی، ج ۲.
- ۵۱- فکوهی، ناصر (۱۳۷۹). از فرهنگ تا توسعه، انتشارات فردوس، تهران: چاپ اول، صص ۱۹۹-۱۹۸.
- ۵۲- قائمی، علی (۱۳۶۴). شناخت، هدایت و تربیت، انتشارات امیری، تهران: چاپ دوم.
- ۵۳- قورچیان، نادرقلی (۱۳۷۹). جزئیات روش‌های تدریس، دفتر همکاری‌های علمی بین‌المللی وزارت آموزش و پرورش.

- ۵۴- کاوند، رضا (۱۳۸۷). گفتمان های سیاست گذاری های فرهنگی در ایران، همایش ملی توسعه و تحول در فرهنگ و هنر، جلد اول، صص ۳۹۵-۳۸۰.
- ۵۵- کریمی، یوسف (۱۳۷۹). نگرش و تغییر نگرش، مؤسسه نشر ویرایش، تهران: چاپ اول.
- ۵۶- کورتز، نورمن (۱۳۸۳). مقدمه ای بر آمار در علوم اجتماعی، ترجمه حبیب الله تیموری، نشر نی، تهران: چاپ سوم.
- ۵۷- کوهن، پر سای اس (۱۳۸۱). نظریه اجتماعی نوین، ترجمه یوسف نراقی، انتشارات شرکت سهامی انتشار، تهران: چاپ اول.
- ۵۸- کیایی، منصور (۱۳۸۸). ۸ سال تلاش برای اشاعه فرهنگ ترافیک و کاهش تصادفات، ماهنامه جاده های سبز، شماره ۵۴، شهریور و مهر، ص ۴۳.
- ۵۹- محسنی، منوچهر (۱۳۷۶). مقدمات جامعه شناسی، انتشارات دوران، تهران: چاپ دوم.
- ۶۰- محمدی و بنی جمالی، سایت انجمن روانشناسی ایران ([www.iranpa.ir](http://www.iranpa.ir)).
- ۶۱- مطهری، مرتضی (۱۳۷۸). مجموعه آثار، جلد ششم، انتشارات صدرا، ص ۶۲۳.
- ۶۲- مظلومی، رجبعلی (۱۳۶۲). گامی در مسیر تربیت اسلامی، نشر آفاق، تهران: چاپ اول.
- ۶۳- مقدم، بدری (۱۳۶۶). کاربرد روان شناسی در آموزشگاه (روانشناسی آموزشگاهی)، انتشارات سروش، تهران: چاپ چهارم.
- ۶۴- ملک پور، علی (۱۳۸۱). تعارض فرهنگی دولت و مردم در ایران، انتشارات آزاد اندیشان، تهران: چاپ اول.
- ۶۵- ملکی، حسن (۱۳۷۶). صلاحیت های حرفه ای معلمی، انتشارات مدرسه، تهران: چاپ اول.
- ۶۶- ندیمی، حسن (۱۳۸۶). بررسی موضوعات مهم فرهنگی مؤثر بر توسعه نیافتگی به کمک نوآوری نظام یافته، مجموعه مقالات همایش ملی مهندسی فرهنگی، جلد سوم، ص ۲۰۷.
- ۶۷- ندیمی، محمد تقی و محمد حسین بروج (۱۳۷۷). آموزش و پرورش سه مقطع، انتشارات مهرداد، تهران: چاپ چهارم.
- ۶۸- نوری فر، حسین (۱۳۸۶). «بررسی نقش رسانه های ارتباط جمعی در آموزش همگانی و ارتقاء فرهنگ ترافیک شهروندان تهران»، رساله کارشناسی ارشد رشته راهنمایی و رانندگی، تهران: دانشگاه علوم انتظامی، دانشکده پلیس راهنمایی و رانندگی.
- ۶۹- نیاز خانی، مرتضی (۱۳۸۸). بررسی آسیب های اجتماعی تخلفات رانندگی حادثه ساز، فصلنامه علمی ترویجی راهور، سال ششم، شماره ۸، صص ۱۳۳-۱۳۱.

۷۰- نیازی، محسن و محمد کارکنان نصرآبادی، آسیب شناسی فرهنگ ترافیک، ماهنامه فرهنگ ایمنی، سال چهارم، شماره ۱۰۴، صص ۳۷-۳۵.

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

۷۲- وروائی، اکبر (۱۳۸۴). پلیس جامعه محور «مطالعه تحقیقی شیوه‌های جلب مشارکت مردمی در برقراری نظم عمومی و امنیت اجتماعی»، انتشارات سازمان عقیدتی سیاسی ناجا-معاونت سیاسی، تهران: چاپ اول.

۷۳- وکیلیان، منوچهر (۱۳۷۹). روشها و فنون تدریس، انتشارات دانشجو، همدان: چاپ اول.

۷۴- هانت، دیوید و ادماندسالیوان (۱۳۶۷). رابطه‌ی بین روان‌شناسی و آموزش و پرورش، ترجمه‌ی: اکبر میر حسینی، تهران: انتشارات بامداد.

۷۵- هومن، حیدر علی (۱۳۷۸). استنباط آماری در پژوهش رفتاری، نشر پارسا، تهران: چاپ چهارم.

#### ب) انگلیسی

- 1- Ian Johnston, Beyond “best practice” road safety thinking and systems management– A case for culture change research, *Safety Science* 48 (2010) 1175–1181.
- 2- K. Melinder, Socio-cultural characteristics of high versus low risk societies regarding road traYc safety, *Safety Science* 45 (2007) 397–414.
- 3-Michael E. Rakauskasa, Nicholas J.Ward, Susan G. Gerberich, Identification of differences between rural and urban safety cultures, *Accident Analysis and Prevention* 41 (2009) 931–937.
- 4- Shurong Zheng, JingChen, The Study of The Core Concept of Safety Culture in Highway Engineering Construction Projects, *Systems Engineering Procedia* 4 (2012) 460 – 467.
- 5- Torbj ̄rn Rundmo, Juliana Granskaya, Hroar Klempe, Traffic culture as symbol exchange – A cross-country comparison of Russia and Norway, *Safety Science* 50 (2012) 1261–1267.