

## Investigating the Effect of Teaching Desirable Traffic Behavior in Iranian Students on Citizens' Health

### ARTICLE INFO

#### Article Type

Research Article

#### Authors

Saeedeh Ghasemi<sup>1</sup>

Mozhgan Mohammadi Naeeni<sup>2\*</sup>

Faezeh Nateghi<sup>3</sup>

#### How to cite this article

Saeedeh Ghasemi, Moshgan Mohammadi Naeeni, Faezeh Nateghi, The Components of Media Appeal in Presenting the Content of the Holy Quran, *Journal of Islamic Life Style Centered on Health*. 2023;7(1):303-317.

1. PhD student, Department of Educational Sciences, Islamic Azad University, Arak Branch, Arak, Iran.

2. Assistant Professor, Department of Educational Sciences, Arak Branch, Islamic Azad University, Arak, Iran (Corresponding Author).

3. Associate Professor, Department of Educational Sciences, Arak Branch, Islamic Azad University, Arak, Iran.

#### \* Correspondence:

Address:

Phone:

Email: mm.naeeni@yahoo.com

#### Article History

Received: 2022/10/02

Accepted: 2023/01/05

### ABSTRACT

In today's society, one of the growing problems that has disrupted life in urban communities is related to traffic problems and the behavior of citizens in this field. In fact, living in an urban society, due to the emergence of various centers such as administrative, commercial, and residential, has led to the increase of countless intra-city trips for each member of the society and has brought with it a problem called traffic. In general, traffic can be considered a phenomenon that is the result of interaction between human actions, nature (natural environment) and machine (technology). Among the factors affecting traffic, human actions, which are known as traffic behavior, is an issue that refers to the individual skills, perceptual and cognitive abilities of the driver, and shows how the driver reacts to traffic laws and warnings. Is. Therefore, traffic behaviors play an important role in traffic accidents. So that unpleasant traffic behaviors cause more accidents, and on the other hand, positive traffic behaviors promote the creation of a safe traffic environment. Therefore, the education of any country, considering that it covers a significant level of society and citizens, can be successful in teaching traffic behavior in various aspects, and through training desirable traffic behavior in the form of training The theory in the content of the books and practical training can be effective in projects such as: police assistant, etc. at different educational levels and to some extent guarantee the health of the citizens. The research method of this article is the descriptive method of analysis with library technique.

**Keywords:** Traffic, Traffic Behavior, Student, Education, Health

## بررسی تاثیر آموزش رفتار ترافیکی مطلوب در دانش آموزان ایرانی با سلامت شهروندان

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۷/۱۰

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۱۰/۱۵

\* نویسنده مسئول: mm.naeni@yahoo.com

### سعیده قاسمی<sup>۱</sup>

دانشجوی دکتری، گروه علوم تربیتی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد اراک، اراک، ایران

### مژگان محمدی نایینی<sup>۲\*</sup>

استادیار، گروه علوم تربیتی، واحد اراک، دانشگاه آزاد اسلامی، اراک، ایران (نویسنده مسئول).

### فائزه ناطقی<sup>۳</sup>

دانشیار، گروه علوم تربیتی، واحد اراک، دانشگاه آزاد اسلامی، اراک، ایران.

### چکیده

در جامعه امروزی یکی از معضلات رو به رشدی که زندگی در جوامع شهری را دچار اختلال و بی نظمی کرده است مربوط به مشکلات ترافیکی و رفتار شهروندان در این زمینه می باشد. در واقع زندگی در جامعه شهری، به سبب پیدایش مراکز مختلفی اعم از اداری، تجاری، مسکونی منجر به افزایش سفرهای درون شهری بی شماری برای هر یک از افراد جامعه شده و معضلی به نام ترافیک را با خود به همراه آورده است. در مجموع می توان ترافیک را پدیده ای دانست که حاصل تعامل میان کنش های انسانی، طبیعت (محیط طبیعی) و ماشین (تکنولوژی) است. از بین عوامل تاثیرگذار بر ترافیک، کنش های انسانی که به رفتار ترافیکی موسوم هستند، موضوعی است که به مهارت های فردی، توانایی های ادراکی و شناختی راننده گفته می شود و نشان می دهد که واکنش راننده در مقابل قوانین و هشدارهای راهنمایی و رانندگی چگونه است. بنابراین رفتارهای ترافیکی در حوادث و تصادفات رانندگی نقش مهمی ایفا می کنند. به طور که رفتارهای ترافیکی ناخوشایند باعث ایجاد حوادث بیشتر می شود و در مقابل، رفتارهای ترافیکی مثبت ایجاد محیط ترافیکی ایمن را ترویج می دهند. لذا آموزش و پرورش هر کشوری با توجه به اینکه سطحی قابل توجهی از افراد جامعه و شهروندان آن را پوشش می دهد، می تواند در آموزش و تعلیم رفتار ترافیکی در جنبه های مختلفی موفق عمل نماید و از طریق آموزش رفتار ترافیکی مطلوب در قالب آموزش های تئوری در محتوای کتب و آموزش های عملی در قابل طرح های از قبیل: همیار پلیس و ... در سطوح مختلف تحصیلی مؤثر واقع شود و تا حدودی سلامت شهروندان را تضمین نماید. روش تحقیق مقاله حاضر، روش توصیفی تحلیلی با فن کتابخانه ای می باشد.

واژه گان کلیدی: ترافیک، رفتار ترافیکی، دانش آموز، آموزش و پرورش، سلامت.

### مقدمه

استفاده از وسایل نقلیه امروزه یکی از مهم ترین نیازهای جامعه محسوب می شود. واضح است که با توجه به میزان افزایش جمعیت، تعداد افرادی که برای نقل و انتقال از محلی به محل دیگر حرکت می کنند نیز بیشتر می شود و این نقل و انتقالات خودبخود منجر به افزایش حجم وسایل عبوری و افزایش ترافیک می شود (۱). از طرفی باید در نظر داشته باشیم که قوانین و مقررات موضوعی است که برای نظم دهی به شرایط زندگی انسانی در جامعه در نظر گرفته شده است و بی توجهی به آن می تواند عواقبی از قبیل هرج و مرج و بی نظمی و افزایش سوانح را در پی داشته باشد. با وجود این مساله آمار و تحقیقات در رابطه با مشکلات مربوط به ترافیک حاکی از آن است که سوانح رانندگی همچنان در حال افزایش است (۲).

حوادث ترافیکی یکی از عوامل مرگ و میر در جهان است بطوریکه سالانه جان ۱/۲ میلیون نفر را در جهان می گیرد. 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٪ ذکر کرده اند (۳). آسیب های ناشی از حوادث رانندگی از علل اصلی معلولیت، ناهنجاری های دائمی و مرگ و میر در کودکان است. بررسی وضعیت فعلی مساله نشان می دهد آسیب های ترافیکی علت اصلی مرگ در بین سنین ۱۵ تا ۱۹ سال و دومین علت مرگ بین ۵ تا ۱۴ سال است. در سطح جهانی بیشترین کودکان دچار تصادف راه، کودکان عابر پیاده تشکیل می دهند (۴).

در ایران هم یکی از مهم ترین علت های مرگ و میر، تصادفات رانندگی می باشد که با وجود سرمایه گذاری های هنگفت در دو بخش تأثیرگذار بر تصادفات یعنی راهسازی و ایمن سازی جاده ها و همچنین بخش خودروسازی، بازدهی طولانی مدت متناسب با این هزینه ها دیده نمی شود. (۵). بنابراین باید علت را در موارد دیگر جستجو کرد. قسمت سوم تأثیرگذار بر تصادفات، انسان است که تاکنون در تحقیقات علمی داخل کشور نادیده گرفته شده است. انسان موجودی بسیار پیچیده می باشد که نیاز به بررسی فراوان و مستمر دارد. به خاطر مشکلات موجود در وضعیت خودروها و راه ها باید سعی کرد تا در زمینه فرهنگ و نقش انسان به عنوان یکی از مهم ترین عامل در تصادفات، در افق بلندمدت سرمایه گذاری کرد.

یکی از دلایل حوادث رانندگی برای کودکان و نوجوانان نبود اطلاعات و مهارت های لازم آنان در مورد مقابله با حوادث ترافیکی است. از این رو گنجانیدن آموزش های ایمنی ترافیک به عنوان بخشی از برنامه های آموزشی مدارس، در آموزش و پرورش از موثرترین راه های فراهم آوردن چنین دانشی برای دانش آموزان محسوب می شود و لذا بر این اساس، آموزش نکات مربوط به ایمنی ترافیک، یکی از مهمترین الویت ها به شمار می آید. براون کلیه فعالیت های هدفمند برای ایجاد یادگیری را آموزش می گوید. (۶). آموزش و یادگیری دو فرایند مرتبط و بهم وابسته اند. یادگیری

حرکات نمایش خطرآفرین و حرکت در جهت مخالف مسیرها... باشد. (۹).

بررسی های فقهی و نظیف کار (۱۰) نشان میدهد که آموزش مباحث ترافیکی در مدارس ایران بسیار کم و در حدود ۱۰ ساعت در کل دبستان ها و راهنمایی های کشور می باشد. بررسی طبیعی نیز نشان می دهد که محتوای آموزش ایمنی در کتابهای داستانی موجود بر رویکرد افزایش دانش مبتنی است و متأسفانه یافته ها نشان میدهد که با اینکه افزایش دانش کودکان را قادر می سازد تا در مورد مسئله بحث کنند و پاسخ های صحیح ارائه دهند؛ اما این دانش افزوده به رفتار تعمیم نمی یابد. نتایج پژوهشی خاکی و همکارانش نشان می دهد که در سه کتاب فارسی، علوم و ریاضی پایه اول ابتدایی، میحثی در باب ترافیک و عبور و مرور وجود ندارد. در کتاب پایه دوم ابتدایی، درسی تحت عنوان «چراغ راهنما» با تأکید بر چراغ پیاده حدود ۲ صفحه مطلب با زبان کودکان وجود دارد. در کتاب اجتماعی پایه سوم ابتدایی، درسی تحت عنوان «اطاعت از قانون»، اشاره ای به مقررات عبور و مرور و پیاده دارد و در بخش تمرین عملی این درس، وجود خطرات مختلفی که ممکن است برای عابر پیاده رخ دهد، شرح داده شده است. در دوره ابتدایی، کامل ترین درس اختصاص داده شده به آموزش ترافیک، همین درس بوده است. 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. کارکرد آموزش و رسانه های جمعی برای فرهنگ سازی ترافیکی یعنی پر کردن فاصله بین شایستگی های موجود در زندگی شهری مرتبط با ترافیک، با شایستگی های مطلوب در این زمینه. تولید برنامه های آموزشی و رسانه ای می تواند از سطوح خردسالی و دوران کودکی آغاز گردد، و با شیوه های مناسب، همراه با تغییرات شگرف و اثر گذار بر رفتار اجتماعی جامعه شهری باشد. اصلاح رفتاری و تغییر نگرشی فرهنگ روانسازی ترافیکی از طریق این دو بعد اجتماعی و فرهنگی در قالب نقش اجتماعی شدن و فرهنگ پذیری قابل مطالعه است؛ جامعه پذیری و اصلاح فرهنگ ترافیک، به نوعی مدیریت کردن در جهت فرهنگ سازی رعایت قوانین ترافیکی است، که از سوی نهادهای ذیربط و متولیان امر ترافیک همراه با نظارت دقیق باید شکل گیرد. آموزش و رسانه های ارتباطی به عنوان دو رکن اساسی در اصلاح فرهنگ ترافیک، نقش بارزی در تغییر نگرش و باورهای رفتاری ترافیک دارند. این دو بعد می توانند بین ساختارهای مرتبط با ترافیک هماهنگی و انسجام لازم را در جهت اصلاح و بهبود رفتار ترافیکی ایجاد کنند، برای دست یافتن به چنین اقداماتی، باید تغییرات و اصلاحاتی در دو زمینه نگرش و فرهنگ عمومی ترافیک ایجاد کرد؛ بر این اساس ترغیب سازی و متقاعد سازی از طریق برنامه های کوتاه و بلند مدت، اشاعه و خلق دستاوردهای جدید و نوآوری در طرز شیوه های اجرایی و طراحی برنامه های فرهنگی ترافیک، خود سرآمد لازم برای بررسی تاثیر گذار کارکردهای آموزش و رسانه های جمعی در مدیریت فرهنگی و اصلاح رفتارهای ترافیکی است

هدف و آموزش وسیله رسیدن به هدف است (۷). حال لازم به ذکر است که هدف اصلی آموزش و پرورش ایمنی، کسب دانش لازم برای بکارگیری قوانین تردد در معابر، تضمین رفتار صحیح در شرایط مختلف ترافیکی و ایحاد رفتار صحیح ترافیکی و افزایش آگاهی در زمینه امنیت است. آموزش ها می تواند مهارت، رفتار و نگرش را افزایش دهد. آموزش مهارتهای پیاده روی به کودکان در مقایسه با فرمتهای آموزشی کلاس های سنتی، منجر به افزایش چشمگیر در رفتار امن گذر از خیابان می شود و کودکان را نباید از ترافیک جدا نمود زیرا آنها در نهایت بایستی قواعد جاده ای را بیاموزند تا بتوانند راننده دوچرخه و ماشین شوند.

انسان با یادگیری دقیق و درست هنجارها و قواعد ترافیکی آنها را درونی می سازد و پس از تکرار آن، رفتارهای درست به صورت عادت در فرد شکل می گیرد. که این موضوع از طریق آموزش و پرورش اتفاق می افتد. 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 نمیکند، در نتیجه میزان انضباط ترافیکی افراد آن جامعه ارتقا میابد. آموزش یکی از مهمترین مسائل در رفع مشکلات ترافیکی است. برای ارتقای ایمنی ترافیک باید، آموزش در تمام مقاطع سنی وجود داشته باشد. (۸).

اما پیرامون تشریح ابعاد مساله رفتار ترافیکی، چرایی و چگونگی لازم به ذکر است که، بررسی ها نشان می دهد که آموزش به تغییر رفتار منجر می شود. در واقع رفتار، مجموعه کنش و واکنشهای انسان است که نسبتاً پایدار، قابل مشاهده و ارزیابی و البته قابل پیش بینی است. در این پژوهش منظور از آموزش رفتار، آموزش رفتار ترافیکی است. رفتار ترافیکی، همان کنشها و واکنشهای فرد در ارتباط با ترافیک شهری و استفاده از سیستم حمل و نقل است. و یا رفتار ترافیکی بیان کننده میزان تبعیت یا عدم تبعیت اکثریت افراد جامعه از هنجارهای ترافیکی است. حال نکته شایان توجه این می باشد که، یکی از اقدامات برای اصلاح رفتارهای ترافیکی تکیه بر محور آموزش است. آموزش رفتار ترافیکی مطلوب، بر اثر آموزشهای مطلوب ایجاد می شود. شایان ذکر است که عوامل متعددی به کمک نظام آموزشی می آیند و رفتار ترافیکی را ارتقا می دهند. از بین این عوامل می توان به عوامل فرهنگی - اجتماعی، عوامل فنی و اقتصادی و عوامل ساختاری اشاره کرد. همچنین محتوای آموزش ایمنی بر کتاب های داستانی موجود بر رویکرد افزایش دانش مبتنی است با اینکه افزایش دانش کودکان را قادر می سازد تا در مورد مساله بحث کنند و پاسخ های صحیح ارائه دهند اما این دانش افزوده به رفتار تعمیم نمیابد. آموزش های متمرکز بر دانش - آموزان باید مبتنی بر آمار و ارقام و شواهد ملموس؛ رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، چگونگی بالا بردن ضرب ایمنی خود و دیگران هنگام استفاده از موتور سیکلت، خطرات ناشی از راندن موتور سیکلت در بزرگراهها، جادهها، پیادهروها، دوترکه سواری، رهاکردن فرمان، رعایت سرعت مطمئنه هنگام رانندگی، دقت لازم در مواقع بارندگی و لغزنده بودن معابر، عدم انجام

فرهنگ پذیری قابل مطالعه است؛ جامعه پذیری و اصلاح فرهنگ ترافیکی، به نوعی مدیریت کردن در جهت فرهنگ سازی رعایت قوانین ترافیکی است، که از سوی نهادهای ذیربط و متولیان امر ترافیکی همراه با نظارت دقیق باید شکل گیرد.

آموزش و رسانه های ارتباطی به عنوان دو رکن اساسی در اصلاح فرهنگ ترافیکی، نقش بارزی در تغییر نگرش و باورهای رفتاری ترافیکی دارند. این دو بعد می توانند بین ساختارهای مرتبط با ترافیکی هماهنگی و انسجام لازم را در جهت اصلاح و بهبود رفتار ترافیکی ایجاد کنند، برای دست یافتن به چنین اقداماتی، باید تغییرات و اصلاحاتی در دو زمینه نگرش و فرهنگ عمومی ترافیکی ایجاد کرد؛ بر این اساس ترغیب سازی و متقاعد سازی از طریق برنامه های کوتاه و بلند مدت، اشاعه و خلق دستاوردهای جدید و نوآوری در طرز شیوه های اجرایی و طراحی برنامه های فرهنگی ترافیکی، خود سرآمد لازم برای بررسی تاثیر گذار کارکردهای آموزش و رسانه های جمعی در مدیریت فرهنگی و اصلاح رفتارهای ترافیکی است.

در ارتباط با ضرورت انجام پژوهش حاضر می توان چنین عنوان کرد که چنانچه با گذشت زمان نتایج حاصل از آن در رأس برنامه های آموزشی سیستم آموزش و پرورش کشور قرار بگیرد موجب اعتلا و ارتقای رفتارهای ترافیکی آحاد مردم کشورمان خواهد شد و به دنبال آن ما شاهد کاهش ترافیکی، و به تبع آن کاهش آلودگی هوا، کاهش تصادفات، کاهش صدمات ناشی از تصادفات خواهیم بود.

تعریف مفاهیم و اصطلاحات:

#### رفتار ترافیکی<sup>۱</sup>

رفتار ترافیکی به عنوان بخشی از فرهنگ عمومی بیان کننده میزان تبعیت یا عدم تبعیت اکثریت افراد یک جامعه از قوانین ترافیکی، هنجارهای ترافیکی و معیارهای ضروری برای تردد و جابجایی افراد و وسایل نقلیه می باشد که بر جامعه حاکم است.

#### مفهوم ترافیکی

ترافیکی واژه شناخته شده بین المللی است و در قوانین به مجموعه عبور و مرور وسایل نقلیه و اشخاص و حیوانات در راه ها اطلاق می گردد. ترافیکی به معنای رفت و آمد و عبور و مرور است که در زبان معادل قابل استفاده و همه پسند ندارد. از آن گذشته به مفهوم خودش هم در زبان روزمره استفاده نمی شود. در واقع در زبان روزمره ما ترافیکی به جای وضعیت بد ترافیکی مورد استفاده قرار می گیرد.

ترافیکی از سه عامل تشکیل می شود. این سه عامل عبارتند از: انسان، راه، وسیله نقلیه چنانچه هر یک از عوامل سه گانه نباشد معمولا مساله ای به نام ترافیکی وجود نخواهد داشت. ترافیکی ویژگی ها و انواع مختلفی دارد.

آموزش و پرورش نقش پررنگی در ارتقای سلامت ترافیکی و رفتار مطلوب ترافیکی در بین دانش آموزان دارد. از این رو، نیاز است تا با پژوهشی جامع، به شناخت عوامل موثر بر رفتار ترافیکی مطلوب با توجه به نقش نظام آموزشی پرداخت و سازو کارها، عوامل تسهیل کننده، بسترها و همچنین، موانع ایجاد آموزش مناسب برای رفتار ترافیکی را شناسایی کرد عادتها و حتی رفتارهای عقلی دوران حیاتش را در این دوران کسب می کنند و تقریباً در این مرحله است که کیفیت سازگاری با محیط را در طول زندگی خود می آموزد. از این رو می توان گفت کیفیت رفتار اشخاص را در دوران سالمندی می توان در همان دوران کودکی و نوجوانی پیش بینی کرد. روان شناسان معتقدند که دانش آموزان در ابتدای مسیر خود، در واقع، نسخه کوچکی از جوانی هستند که در آینده به آن تبدیل می شوند و قرار است به عنوان یک شهروند، اصولی را برعهده بگیرند رفتار شهروندی داشته باشند. (۱۱).

هدف از تحقیق حاضر بررسی میزان رفتار مطلوب آموزش ترافیکی در نظام آموزش و پرورش با سلامت شهروندان می باشد که به روش توصیفی تحلیلی و با فن کتابخانه ای گردآوری خواهد شد.

#### اهمیت و ضرورت تحقیق

در ارتقاء فرهنگ عمومی ترافیکی که خصوصیت آموختنی داشته و با جنبه های فرهنگی و اجتماعی در زندگی روزمره انسان قرن حاضر همراه بوده، موجب این شده که شهروندان جامعه را به سمت فرایند سازگاری و تطابق با قوانین جامعه هدایت کند؛ و به نوعی فرهنگ یگانه سازی را در افکار عمومی شهروندان نهادینه نماید. آموزش در ارتقاء فرهنگ ترافیکی وسیله ای برای رشد و تقویت نهادینه کردن و احترام گذاشتن به قوانین راهنمایی و رانندگی است؛ این فرایند در عرصه زندگی شهری باید با راهکارها و استراتژیهای کوتاه و بلند مدت همراه باشد. باید سعی کرد آموزش عملی و رسمی که در جامعه وجود دارد با موضوعاتی چون حمل و نقل شهری- ترافیکی و عبور و مرور... ترکیب کرد؛ تا در عرصه ترافیکی شهری انسان مهمترین عامل است، و به عنوان علت تامه و حتی علت محدثه در مشکلات ترافیکی شناخته شده است. طبق آمار غیررسمی، تاثیر آموزش در مدارس، رسانه، تبلیغات بیلبوردی تاثیر بسزایی در بهتر شدن فرایند رفتار ترافیکی 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. کارکرد آموزش و رسانه های جمعی برای فرهنگ سازی ترافیکی یعنی پر کردن فاصله بین شایستگی های موجود در زندگی شهری مرتبط با ترافیکی، با شایستگی های مطلوب در این زمینه . تولید برنامه های آموزشی و رسانه ای می تواند از سطوح خردسالی و دوران کودکی آغاز گردد، و با شیوه های مناسب، همراه با تغییرات شگرف و اثر گذار بر رفتار اجتماعی جامعه شهری باشد. اصلاح رفتاری و تغییر نگرشی فرهنگ روانسازی ترافیکی از طریق این دو بعد اجتماعی و فرهنگی در قالب نقش اجتماعی شدن و

## 1 Traffic behavior

ترافیک مسافر یا استفاده از خدمات حمل و نقل به منظور تردد بین منازل و محل کار یا مدرسه یا مسافرت و غیره اطلاق می‌گردد. این نوع ترافیک را ترافیک ضروری می‌نامند. ترافیک اختیاری نیز ترافیکی است که سفر به منظور وظایف کاری انجام نمی‌گردد و به دلایل خصوصی انجام می‌پذیرد. این دلایل می‌تواند شامل خرید، عیادت از بیماران، بازدید از دوستان و اقوام، رفتن به مراکز تفریحی و.. بادقتاً برای ترافیک اختیاری را در اصطلاح اقتصادی تقای انعطاف پذیر می‌نامند. چراکه با ساعات اداری و مدرسه تداخل دارد و چنین تراکمی ناگهانی مقرون به صرفه نبوده، حتی اگر حداکثر استفاده از ظرفیت وسیله نقلیه صورت پذیرد.

#### مفهوم رفتار ترافیکی

شرایط روانی و مهارتهای رفتاری لازم برای زندگی در شهر و جابجایی های لازم در آن با استفاده از وسایل نقلیه به طور کلی رفتار ترافیکی نامیده می‌شود. به عبارت دیگر، رفتار ترافیکی ب عنوان بخشی از فرهنگ عمومی بیان کنند میزان تبعیت یا عدم تبعیت اکثریت افراد یک جامعه از قوانین، هنجارهای ترافیک و معیارهای روری برای تردد و جابجایی افراد و وسایل نقلیه می باشد که بر جامعه حاکم است. عدم تبعیت افراد و شهروندان از قوانین منجر به بروز رفتارهای ناهنجار در جامعه می‌شود. در جامعه مدرن و نیمه مدرن امروزی، یکی از معلات رو به رشدی که زندگی در جامعه شهری را دچار اختلال و بی نظمی کرده است، مربوط به مشکلات ترافیکی و رفتار هروندان در این حوزه است. در واقع، زندگی در جامعه شهری، به سبب پیدایش مراکز مختلفی اعم از اداری، تجاری، مسکونی و غیره منجر به افزایش سفرهای درون شهری بیشماری برای هر یک از افراد جامعه شده و معضلی به نام ترافیک را با خود به همراه آورده است. بنابراین در جامعه شهری، شهروندان با پدیده ای به نام ترافیک سنگین روبرو هستند که سه عامل انسان، محیط و وسیله نقلیه را در رابطه ای تنگاتنگ و پیچیده با یکدیگر قرار داده است. در مجموع می‌توان ترافیک را پدیده ای دانست که حاصل تعامل میان کنشهای انسانی، طبیعت (محیط طبیعی) و ماشین (تکنولوژی) است.

از بین عوامل تاثیرگذار بر ترافیک، کنشهای انسانی که به رفتار ترافیکی موسوم هستند، موعی است که به مهارتهای فردی، تواناییهای ادراکی و شناختی راننده گفته می‌شود و نشان می‌دهد که واکنش راننده در مقابل قوانین و هشدارهای راهنمایی و رانندگی چگونه است. رفتار ترافیکی بیان کننده میزان تبعیت یا عدم تبعیت اکثریت افراد جامعه از هنجارهای ترافیکی است (۱۲).

یکی از عواملی که در تصادفات ترافیک دخالت دارد، رفتار انسان می باشد. به عنوان مثال، یک تصادف می‌تواند ناشی از بیخوابی یا تأثیر دارو در راننده باشد. از سوی دیگر، شناخت رفتار انسان در آموزش مسائل رانندگی و افزایش ایمنی ترافیک از جمله مباحثی است که توجه کارشناسان را به خود جلب نموده است و تحقیق در زوایای مختلف رفتار ترافیکی جریان دارد. یکی از این فعالیتها آگاهی از ذهنیت یا نگرش رانندگان جوان نسبت به ترافیک و خطرات آن می باشد.

#### اصلاح فرهنگ و رفتار ترافیک

اصلاح فرهنگ ترافیک نیازمند تغییر نگرش افراد و اجرای شیوه ای آموزشی و تبلیغاتی است. در این رابطه از آنجاییکه تجرب مردم از ترافیک در یک سو برداشت محدود به تراکم ترافیک می باشد. لذا ذهنیت آنها در اکثر موارد، محدود به همین مفهوم ترافیک است و این نگرش وظیفه مسئولان امور ترافیک را دشوارتر می‌سازد؛ به همین لحاظ اگر افراد به همین لحاظ اگر افراد جامعه با مسایل ترافیک آشنایی حاصل نمایند، برخورد آنها با مسایل منطقی تر و در نتیجه از میزان ناهنجاری های ترافیک کاسته می‌شود.

برای اصلاح فرهنگ ترافیک در جامعه رورت دارد که اقدامات اساسی صورت گیرد. در وهله اول باید باورها و رفتار روانی درباره ترافیک اصلاح گردد. فعالیتهای مختلفی مرتبط به فرهنگ ترافیک توسط آموزش و پرورش و رسانه های جمعی و همچنین سازمانهای دولتی و غیردولتی مرتبط با آن در دورههای کوتاه مدت و میان مدت و بلند مدت در مسیر اصلاح فرهنگ ترافیک منسج می‌شوند که باید بیشتر به آنها پرداخته شود. بر این اساس، آموزش و پرورش که متولی آموزش نسل آینده در جامعه می باشد، مسئولیت سنگینی بر عهده دارد و باید از ابزارهایی که در اختیار دارند، برای اصلاح ترافیک استفاده کنند. اما برای به انجام رساندن رسالت خویش در این مسیر، می بایست عواملی را تحت بررسی و رصد مداوم قرار دهند:

۱. اصلاح فرهنگ ترافیکی در بین دانش آموزان فرایندی پیچیده است  
امور فرهنگی پدیده های منفک از یکدیگر نیستند، بلکه دارای تعامل هستند و درک ارتباطات تعاملی نیازمند نگرش جامع و تشخیص ارتباط بین بخش های مختلف است. لذا فرهنگ یک جامعه ارتباط متقابلی با فرهنگ قومی، فرهنگ خانوادگی، فرهنگ اداری- سازمانی و.. دارد.

#### ۲. اصلاح ترافیک فرایندی تدریجی است

اصلاح فرهنگ ترافیکی، ریشه در تاریخ، باورها و پیشینه یک جامعه دارد. لذا نمی توان انتظار داشت که تغییرات و تحولات فرهنگی یکباره و سریع رخ دهند.

#### ۳. اصلاح فرهنگ ترافیکی، فرایندی همگانی است.

درست است که آموزش و پرورش متولی آموزش این فرهنگ به دانش آموزان می باشد. اما فرهنگ، در حالت کلی، شیوه زندگی یک جامعه است. بر این اساس، مشارکت همگانی برای اصلاح فرهنگ ترافیکی ضروری است.

#### ۴. اصلاح فرهنگ ترافیکی، فرایندی دانش افزا است.

آگاهی عموم مردم از رفتار ترافیک، تراکم ترافیک، آلودگیهای ترافیک، انواع گذرگاههای عابر پیاده، وسایل کنترل ترافیک و... به عنوان اطلاعات عمومی پایه ضروری هستند که در آموزش و پرورش باید برنامه ای مدون برای آن تدوین گردد.  
آموزش ترافیک

«ادراک عینی» در ترافیک جریان دارد. در «پانزدهمین اجلاس هفته مطالعات بین المللی مهندسی ترافیک و ایمنی» که در سال ۱۹۸۵ در شهر ونیز، ایتالیا، برگزار شد اعلام شد که ۹۵ درصد تصادفات ترافیک ناشی از اشتباهات انسان می باشد. این آمار یک پیام ضمنی نیز در بردارد و آن پیام این است که مسئولین شهری با دریائی از کارهای انجام نشده رویارو هستند و غیر علمی برخورد نمودن با آنها شکاف بزرگی در دسترسی به موفقیت مربوط به حل نسبی معضلات ترافیک ایجاد می نماید. گذشته از این، بر کارشناسان و پژوهشگران رشته ترافیک لازم است تا گوشه ای از این رسالت را بر دوش گیرند. نکته مهم دیگر این که حمایت از فعالیت های تحقیقاتی و ایجاد انگیزه در بین محققان ترافیک می تواند دست یابی به اهداف مربوطه را سرعت بخشد. در سطرهای زیر، تاریخچه مختصر ایمنی ترافیک ۱ توصیف می شود.

#### جامعه و خانواده

ینایه نوشته عبد الرحمانی جامعه زمینه ساز آموزش و یادگیری است. افکار عمومی و القای تفکر مثبت از طریق آن پشتیبان خدمات آموزشی است زیرا توجه به عواقب ناگوار نبود آموزش یستر ساز فراگیری و ایجاد انگیزه برای آموزش است. بعد از جامعه، خانواده مهمترین و اولین نهاد تربیتی است که موجب الگوسازی برای شکل گیری رفتار کودک می شود. در خانواده کودک از رفتار بزرگترها و اطرافیان الگوبرداری می کند و ضمن پذیرش آموخته ها، آنها را در وجود خود درونی می کند. (همان: ۴) پدران و مادران پایبند به قانون، الگوهای مناسبی برای فرزندان خود برای رعایت قانون هستند. کودک تا سن ۸ سالگی کلیه رفتارهای ثابت و اصلی دوره بزرگسالی خود را کسب می کند و آن را در قالب واکنش های مختلف اجتماعی از خود به نمایش می گذارد. بنابر این شیوه تربیتی و رفتار ترافیکی پدران و مادران در سال های اول زندگی کودک نقش مهمی بر رفتارهای آینده او در عرصه ترافیک دارد.

#### آموزش و پرورش

آموزش و پرورش به دلیل اهمیت خاصی که در نظام آموزشی هر کشوری دارد، نقش ویژه ای را در پرورش انسان ها و در به فعلیت درآوردن استعدادها و توانایی های فکری و مهارتی آنان ایفا می نماید. مسلماً نقش این نهاد در انتقال فرهنگ، الگوسازی و اصلاح رفتارها و حرکتهای غیر متعارف فرهنگی قابل کتمان نیست. نیاز به فراگیری مهارت و ایجاد توانایی های لازم در دانش آموزان جهت همراهی با تحولات روزگار به سازمان های متولی امر آموزش کمک می کند تا بتوانند با تهیه و تدوین برنامه های مختلف و کارآمد به حل مشکلات اجتماعی که ممکن است در آینده با آن روبه رو شوند، بپردازند. قاعدتاً پایگاه آموزشی فرهنگ ترافیک مدرسه است.

دنیای امروز تکیه اصلی اقدامات خود را برای سامان دادن معضلات حمل و نقل بر محور آموزش و فرهنگ سازی قرار داده است (۱۳). پژوهش ها و بررسی های علمی و تجربی، نشان داده است که بهترین راه اصلاح و کنترل ترافیک؛ یا به زبان ساده تر، به حداقل رسانیدن میزان مشکلات و زبان های معنوی و مادی آن به سه عامل تعیین کننده زیر بستگی دارد:

مهندسی ترافیک

اجرای مقررات

آموزش

شکل ۱. مدل مثلثی آموزش و ترافیک (۱۳)

حالا اگر این عوامل را سه ضلع یک مثلث در نظر بگیریم، مثلث ترافیک شکل می گیرد. زمانیکه اهداف موجود در مثلث ترافیک به مرحله ی اجرا درآید از عبور و مروری نسبتاً سالم، بی ضرر، بیخطر و در حد خود بدون عیب و نقص برخوردار خواهیم بود.

اگر در جامعه ای بهترین، مدرن ترین و مجهزترین انواع وسایل نقلیه و نیز پیشرفته ترین سیستم های ارتباطی و بهترین راه ها وجود داشته باشد و همچنین مقررات بسیار صحیح و دقیقی نیز برای اجرا در آن جامعه تدوین و اعمال گردد، لکن مردمان عاقل و پدیده، راننده پلیس راهنمایی و مجریان قانون، آموزش های لازم و کافی در جهت برخورد با دو عامل دیگر مثلث ترافیکی را نداشته باشند، ترافیک آن جامعه به علت عدم آگاهی مردم نسبت به طرق استفاده ی صحیح از راه وسیله ی نقلیه، یک ترافیک نابسامان، آشفته و غیرقابل قبول است.

ایمنی ترافیک

عوامل تشکیل دهنده ایمنی ترافیک عبارتند از: ۱. انسان و به بیان دیگر استفاده کننده از راه شامل رانند وسیله نقلیه و نیز عابر پیاده. ۲. محیط اطراف، شامل راه و ۳. وسیله نقلیه.

در روند مسائل مربوط به ایمنی ترافیک نکته ای که اشاره به آن ضروری به نظر می رسد این است که اصولاً به صفر رسانیدن تصادفات امکان پذیر نمی باشد. بنابراین، کاهش تعداد و نیز شدت آن مطرح است و علت این امر را می توان در عدم کنترل کامل انسان، به عنوان یکی از عوامل تشکیل دهنده ایمنی جستجو نمود. به بیان دیگر، انسان تحت شرایط مختلف از جمله خشم، ناکامی، توهمات ناشی از بیخوابی و یا کم خوابی، تأثیر الکل، دارو و مواد مخدر، و پاره ای حالات روانی به اقداماتی متوسل می شود که صددرصد مهار کردنی نیست.

در مطالعات ایمنی ترافیک، شناخت عامل انسان از اهمیت فوق العاده ای برخوردار است. در کشورهایی از جمله آلمان که بررسی های ایمنی ترافیک به صورت پویا و جدی در آنها جریان دارد، زوایای مختلف رفتار انسان، از جمله حرکات چشم انسان در گروه های مختلف سنی در محیط ترافیک در نظر گرفته می شود. در همین کشور، بیش از سی سال است که مطالعات مختلفی در مورد

اقتباس از جزوه «ایمنی ترافیک» علیرضا آذر پژوه ۱

۱۳۶۶

وزارتخانه سر و کار دارند، ۲) فرآیندهای آموزش و آموخته های انسان ها در سنین تحت پوشش آموزش های آموزش و پرورش به گونه ای است که این آموزش ها در وجود افراد نهادینه و درونی می شود و موجب شکل گیری نگرش و رفتار آنها در بقیه عمرشان می شود. به عبارتی آموزش و پرورش در میان نهادهای صاحب نقش در اجتماعی شدن انسان ها جایگاهی یگانه و ویژه دارد. هم اکنون طرح های پلیس مدرسه، گذربان مدرسه و همیار پلیس از جمله طرح های موفق و مشترک نیروی انتظامی و آموزش و پرورش در حوزه آشنایی دانش آموزان با فرهنگ ترافیکی و ترویج آن در سطح جامعه است.

آموزش و نقش آن در بهسازی منابع انسانی بر کسی پوشیده نیست که آموزش و بهسازی منابع انسانی، یکی از راهبردهای اصلی دستیابی به سرمایه انسانی و سازگاری مثبت با تغییرات اجتماعی است. به عبارتی می توان گفت که آموزش نوعی سرمایه گذاری مفید و عاملی کلیدی در همه ابعاد توسعه جوامع است و بازده های مختلف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی را به دنبال دارد. بنابراین آموزش و بهسازی افراد راهبردی است که در سطح فردی موجب ارزشمندی فرد و در سطح سازمانی موجب بهبود توسعه سازمان ها و در سطح ملی و فراملی منجر به افزایش بهره وری و نتایج گوناگون دیگر می شود، چنین است که یکی از اقدامات زیربنایی توسعه، گسترش و بهسازی منابع انسانی از طریق آموزش است. در آموزش باید انسجام درونی نظام آموزشی و ارتباط آن با بیرون از نظام آموزشی با صحنه اجتماع لحاظ شود. شناخت فرهنگ سازمانی برای آموزش مخاطبان با آموزش گیرندگان موجب ایجاد پیوندی روشن و مستحکم بین فعالیت های آموزشی و ایجاد ظرفیت های کاربردی آن در آینده می شود.

منظور از آموزش کلیه کوشش ها و اقداماتی است که در جهت ارتقای سطح دانش و آگاهی، مهارت های فنی و حرفه ای و شغلی و ایجاد رفتار مطلوب نیروی انسانی به عمل می آید تا آنان را آماده انجام وظایف و مسئولیت های شغلی و اجتماعی خود نماید. با وجودی که از آموزش تعریف های زیادی شده است ولی در کل می توان گفت که آموزش هر گونه فعالیت با تدبیر از پیش طرح ریزی شده ای است که هدف آن ایجاد یادگیری در یادگیرندگان است (۱۴)، منظور از آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی به دانش آموزان تجربه ای مبتنی بر یادگیری است. منظور از یادگیری ایجاد تغییرات نسبتاً پایدار فرد است تا او را قادر به انجام کار و بهبود بخشی توانایی ها، تغییر در مهارت ها، دانش، نگرش و رفتار اجتماعی نماید، بنابراین آموزش به مفهوم تغییر در دانش، نگرش و تعامل با دیگران است (۱۵)، از طرفی باید توجه داشت که یادگیری تغییرات نسبتاً مثبت و پایداری است که در اثر تجربه در رفتار بالقوه فرد یادگیرنده ایجاد می شود (۱۶)، اهمیت آموزش قواعد و مقررات راهنمایی و رانندگی تا آنجا است که رئیس پلیس راه کشور در مراسم افتتاح استودیو رادیویی مرکز کنترل ترافیک پلیس راه کشور، که پل ارتباطی بین پلیس و مردم است، می گوید: «در سیستم مدیریت علمی ترافیک جاده ای کشور اطلاع رسانی و آموزش نقش بسیار پررنگی دارد که در برنامه پنج ساله بر آن تأکید داریم (۱۷).

بنا به نوشته عبدالرحمانی «آموزش کودکان از خردسالی و حتی پیش از ورود به مدرسه، اساسی ترین شیوه اجتماعی کردن فرهنگ ترافیک است. آموزش عمومی از طریق مدرسه رویکردی است که هم اکنون به عنوان پروژه های عظیم در بسیاری از کشورهای پیشرفته دنیا به اجرا در آمده و حاصل آن کاهش خسارت ها به ویژه تلفات جانی و مالی بوده است.» ایشان در ادامه می نویسند: «در برخی از مدارس کشورهای دیگر به هنگام زنگ تفریح، ورزش و یا حتی زنگ تعلیمات اجتماعی، ماکتها و مدل های کوچکی از علائم و چراغ های راهنمایی و رانندگی از سوی مسئولان مدرسه در محوطه مدارس قرار داده می شود، و کودکان با دیدن آنها با علائم و قوانین ترافیکی آشنا می شوند.» این بجز برنامه های آموزشی حساب شده ای است که برای دانش آموزان اجرا می شود و در بحث مطالعات تطبیقی و آموزش فرهنگ ترافیک در کشورهای مختلف به آن اشاره می شود. روحیه حاکم در محیط مدرسه، وجود کتاب درسی، حضور آموزگار و بازی های دسته جمعی از مهمترین ابزارهایی هستند که می توانند در خصوص فرهنگ ترافیک بر دانش آموزان مؤثر واقع شوند. مطالب کتاب درسی به عنوان خمیرمایه و پیام، معلم به عنوان پیام رسان و بازی های دسته جمعی از جمله عواملی هستند که موجب نهادینه شدن آموزش های فرهنگ ترافیک می شوند.

آموزش فرهنگ ترافیک می تواند در تمامی سطوح تحصیلی از مدرسه تا دانشگاه و در همه رشته ها و برنامه های رسمی و غیر رسمی آموزشی وارد شود تا دانش آموزان و دانشجویان یاد بگیرند که چگونه آموخته های خود را در زندگی روزمره به کار گیرند. با تلفیق آموزش مبانی فرهنگ ترافیک و آموزش های اجتماعی و فرهنگی به کودکان و نوجوانان و حتی دانشجویان می توان دانش و ارزش های مربوط به راه و رسم زندگی پایدار را به آنان آموخت. می توان مباحث مربوط به فرهنگ ترافیک را به صورت جداگانه، با تدوین یک کتاب خاص با در نظر گرفتن فصلی خاص از یک کتاب و یا به صورت درهم تنیده و ترکیب با دیگر مباحث و مبانی درسی دیگر، در پایه ها و مقاطع تحصیلی مختلف با تنوع و کیفیت بهتر و بالاتر به دانش آموزان و دانشجویان منتقل کرد. ضمناً بجز تدابیر پیش گفته می توان با توجه به دل بستگی ها و انگیزه ها و علاقه های دانش آموزان به مباحث ترافیکی، از کلاس های درسی خارج از محیط مدرسه و انجام کارهای میدانی و عملی مانند همیار پلیس در جهت ارتقای فرهنگ ترافیک و نهادینه کردن الگوهای رفتاری می توان استفاده نمود.

در وزارت آموزش و پرورش سازندها و بسترهای مناسبی برای گنجاندن آموزش های ترافیکی و آشنایی با قواعد و مقررات عبور و مرور برای ارتقای فرهنگ نظم و امنیت ترافیکی وجود دارد، هرچند که در ساختار و شرح وظایف آن اشاره مستقیمی به حوزه های ترافیکی نشده است. به همین دلیل نمایندگان آموزش و پرورش در تمام کمیته ها و شوراهای و جلسات مرتبط با فرهنگ ترافیک شرکت می کنند و در تصمیم گیری ها مشارکت فعال دارند. دلیل این مشارکت می تواند چند چیز باشد: ۱) تقریباً همه اتباع ایرانی حدود یک دهه یا بیشتر از عمر خود را در دوره های آموزشی پیش دبستانی تا پایان دبیرستان با فضاها و مسئولان و مربیان این

رانندگی می کند یعنی به هنگام چراغ قرمز می ایستد یا حق تقدم دیگران را رعایت می کند (حیطه عاطفی)؛ و در نهایت دست و پا و چشم و گوش او هماهنگ با همدیگر حرکت های لازم را انجام میدهند (حیطه روانی حرکتی) (۲۱).

باید توجه داشت که مهارت در انجام یک فعالیت عملی مستلزم درک و شناخت بهتر و علاقه به مفهوم و موقعیت آن است. در تحلیل و تعیین موقعیت آموزشی باید به گونه ای هدفهای آموزشی را مرتب کرد که یادگیری های ساده در پایین و یادگیری های مشکل در بالا قرار گیرند. به عبارتی باید به گونه ای عمل کرد که مشکل ترین یادگیری با مهارت اصلی به عنوان هدف نهایی یک برنامه آموزشی و یادگیری های ساده تر با مهارت های فرعی به عنوان هدفهای آموزشی مرحله ای یا واسطه‌های منظور شوند. نتیجه آنکه سلسله مراتب هدفهای آموزشی، هدف های مرحله ای و هدف نهایی، به سه صورت به همدیگر ارتباط پیدا می کنند

۱- ارتباط هدف ها با هم به گونه ای است که قبل از تحقق هدف پایین تر، رسیدن به هدف بالاتر ممکن نیست. به عبارتی هدف های پایین تر پیش نیاز هدف های بالاترند یعنی تا زمانی که مطلب مربوط به هدف قبلی فرا گرفته نشده است نباید مطلب مربوط به هدف بعدی آموزش داده شود. به چنین رابطه ای، ارتباط تسلسلی یا متوالی می گویند.

۲- مفاهیم آموزشی مربوط به هدف های پس و پیش برای هر سطح قابل ارائه و امکان پذیر است. به عبارتی رابطه مفاهیم آموزشی این نوع ارتباط، همتراز یا ارتباط موازی است.

۳- در بیشتر مواقع ارتباط هدف های اجرایی حالت ترکیبی دارد. بعضی اجزای هدف اجرایی نهایی را سلسله هدف های تسلسلی و همتراز تشکیل می دهند. در کل می توان گفت که هدفها طوری تنظیم شوند که مطالب و مفاهیم به طور پیوسته و مرتبط با هم عرضه شوند تا فراگیر به نتیجه مطلوب برسد (۲۲).

اصولا هدفها به نتایج ناظرند که رفتار در جهت آنها هدایت می شود. به عبارتی محک یک هدف واقعی عبارت از تأثیری است که بر خط مشی، روابط و رفتار می گذارد (۲۳).

یادگیری مبنای تغییر رفتار

یکی از پژوهشگران می نویسد: «آموزش ترافیک از طریق مدارس، با توجه به قابل دسترس بودن راحت دانش آموزان، فرآیندی است که موفقیت آن نیازمند توجه به متغیرهایی چون سطوح و محتوای منابع، روش تدریس، مکان و زمان آموزش، خصوصیات تدریس کننده و نحوه ارزیابی است.» وی یادآور می شود که آموزش های ترافیکی را باید در دو بخش نظری و عملی طراحی کرد که مباحث نظری در قالب مطالب درسی مندرج در کتاب های دانش آموزان، بروشورها و نوشته های آموزشی دیگر است و آموزش های عملی را به دلیل خطرات احتمالی می توان در پارک های آموزش ترافیک منتقل نمود که شبیه خیابان های اصلی شهرها طراحی شده اند و همه علائم و تابلوها و چراغ های راهنمایی را دارند. راه دیگر آموزش عملی دعوت از پلیس به مدرسه و انتقال آموزش ها توسط اوست و راه سوم استفاده از فیلم های کوتاه و بلند آموزش فرهنگ ترافیک به دانش آموزان است.

از دیدگاه حسینی، آموزش یاددهی آموختنی هایی است که انسان برای زندگی کردن بدانها نیاز دارد. راه اصلی فرهنگ سازی و نهادینه کردن رفتارها آموزش صحیح است. آموزش فاصله شایستگی موجود تا مطلوب را پر می کند و ایجاد توانمندی برای حذف اعتقادات غلط است، از طرفی چون رفتارهای ارادی انسان منشأ فکری و اعتقادی دارند هدف اصلی و نهایی آموزش تغییر رفتار فرد است، آموزش جریان مستمری است که در طول زندگی اجتماعی انسان را همراهی می کند. انسان به طور مداوم و همیشگی به صورت رسمی و غیر رسمی، کلامی و غیر کلامی، ارادی و غیر ارادی از محیط اطراف خود می آموزد. انسان از آموختنی های خود می تواند در جهت صلاح یا فساد خود استفاده کند. نکته مهم آن است که متولیان امور آموزشی در جامعه باید به این مهم توجه کنند که با کمک خانواده ها از بدو تولد تا مدرسه و آموزشگاه و دانشگاه راه ترقی و تعالی فرزندان جامعه را هموار نمایند و آنچه را که مورد نیاز زندگی شرافتمندانه و موفق است به نحو مطلوب به آنها بیاموزند (۱۸).

بلوم اهداف آموزشی را در سه حیطه تقسیم بندی کرده است: ۱) شناختی، ۲) عاطفی، ۳) روانی حرکتی، هدفگذاری در حیطه شناخت بر یادآوری و بازسازی آنچه آموختنش ضروری است تاکید دارد و برابر طبقه بندی بلوم در شش سطح: دانش، درک و فهم، کار برد، تجزیه و تحلیل، ترکیب و ارزشیابی سطح بندی شده است. اگر نیک بنگریم از شش سطح برشمرده توسط بلوم برای حیطه شناختی، سه سطح اول مطابق همان سه بعد شناختی، عاطفی و رفتاری است و سه سطح بعد مربوط به نتیجه بعد از رفتار است. هدفهای حیطه عاطفی به نگرش ها، عواطف، علائق و ارزشها معطوف است و دامنه آن آندکدر وسیع است که ارزشیابی تحقق هدفهای آموزشی عینی در آنان مشکل است. هدفهای حیطه عاطفی در سطوح پاسخ دهی، ارزش گذاری، سازماندهی ارزشها و درونی شدن ارزش ها سطح بندی شده است. هدف های آموزشی در حیطه روانی حرکتی بر مهارت های روانی - حرکتی استوار است و بیشتر شامل مهارت های عملی در زمینه های فنی و حرفه ای، تربیت بدنی، هنر، کار آزمایشگاهی و امثال آنها است. اگر نیک بنگریم یادگیری ها و هدفهای آموزشی در حیطه روانی - حرکتی با یادگیری در حیطه شناختی و عاطفی آمیخته است. زیرا مهارت در انجام یک فعالیت آموزشی مستلزم درک و شناخت بهتر و علاقه به مفهوم و موقعیت آن است (۱۹). بر اساس نظر دیو بین اعمال روانی - حرکتی که توسط اندام های مختلف بدن انجام می گیرد، هماهنگی وجود دارد. طبقه بندی دیو به ترتیب از عمل ساده مشاهده و تقلید شروع می شود و به تدریج به سطوح بالاتر عمل کردن بدون کمک دیگران، دقت در عمل، هماهنگی حرکات و عادی شدن ختم می شود (۲۰). همانگونه که اشاره شد مجزا ساختن اهداف سه گانه آموزش قراردادی است و تفکیک آنها از همدیگر مشکل است. واقعیت آن است که اغلب موارد هر سه حیطه در ارتباط با همدیگر عمل می کنند و نمی توان آنها را از همدیگر جدا دانست و برایشان مرز معین ترسیم کرد. برای مثال فرد به هنگام رانندگی از مقررات راهنمایی و رانندگی آگاهی دارد و خودرو و طرز کار با آن را می شناسد (حیطه شناختی)؛ با علاقه و اعتقاد به رعایت مقررات عبور و مرور،

برابر بررسی های به عمل آمده در سوابق کتاب های درسی، اولین مطلبی که پیرامون آموزش ترافیک مشاهده می شود مربوط به کتاب سوم دبستان است که توسط وزارت فرهنگ وقت آموزش و پرورش (بعد در سال ۱۳۲۳ به چاپ رسیده است. عنوان این درس راهنماهای ما» است، پیش از آغاز مطلب درس، تصویری گرافیکی از یک سه راه با ساختمان هایی بلند در دو سوی یکی از خیابان های آن وجود دارد. در وسط سه راه چراغ راهنمایی جلب توجه می کند که پلیس در کنار آن با دست به روبه رو اشاره دارد و دستور توقف وسایل نقلیه ای را داده است که در تصویر دیده نمی شوند. پشت سر پلیس عابر مسن پیادهای دیده می شود که عصا زنان و با خیال راحت در حال عبور از عرض خیابان است. در خیابان مقابل فقط یک اتوبوس شرکت واحد توقف کرده که در حال سوار و پیاده کردن مسافر است و در انتهای خیابان خودرو سواری یا درشکهای در حال دور زدن است. در این تصویر پیاده روها شلوغ تر از خیابان است زیرا فقط دو وسیله نقلیه در خیابان دیده می شود در حالی که تعداد عابران پیاده بیشتر از ۱۵ نفر است. متن آموزشی نیز چنین آغاز می شود: «در آمدن به دبستان، راه بعضی از ما از خیابان های بزرگ است، موقع گذشتن از خیابان ها باید احتیاط کنید که زیر درشکه با اتومبیل نروید. پس اگر بخواهید از یک طرف به طرف دیگر بروید، اول دم پیاده رو می ایستید و طرف دست چپ خود را نگاه می کنید. اگر... همانگونه که مشخص است این درس به آموزش عبور مستقیم کودک دانش آموز از عرض خیابان اختصاص دارد که از خانه تا دبستان و بالعکس را به سلامت طی کند. از آن تاریخ تاکنون جسته و گریخته مطالب اندکی در زمینه آموزه های ترافیکی در کتاب های درسی دانش آموزان گنجانیده شد که گر چه لازم بود ولی هیچگاه کافی نبوده است. مرکز تحقیقات حمل و نقل دانشکده عمران، از دانشکده های زیر مجموعه دانشگاه علم و صنعت ایران، بنا به سفارش مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری دفتر حمل و نقل و دبیر خانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور از زیر مجموعه های معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور در ۱۳۸۱ مطالعات جامعی در زمینه وضعیت ترافیکی کشور انجام داده است که گزارش تعدادی از این مطالعات در قالب جزوات مختصری در دبیر خانه شورای عالی ترافیک موجود است. در گزارش سوم این مطالعات به تعدادی از دروس مربوط به ترافیک در کتابهای درسی ابتدایی، راهنمایی و متوسطه اشاره شده است. علاوه بر آن، شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران که از سال ۱۳۸۴ در حال تهیه طرح جامع حمل و نقل ترافیک تهران در ۲۰ سال آینده تا ۱۴۰۴ خورشیدی است، در گزارش های مربوط به ارتقای فرهنگ ترافیک، کنکاشی در مورد چگونگی حضور آموزه های ترافیکی در کتابهای درسی دانش آموزان کرده است.

عوامل بروز حوادث رانندگی و نیاز به آموزش علل و عوامل متعددی در بروز این حوادث دخالت دارد. آگاهی دست اندرکاران تعلیم و تربیت از این علل و عوامل کم می کند تا آن ها ضمن درک عمیق از ضرورت این آموزش ها، مباحث

بدیهی است که پلیس در ارائه مطالب ترافیکی از تابلوها و علائمی که همراه خود به مدرسه می آورد استفاده می کند یا آنکه دانش آموزان را به کنار یک خیابان می برد و اصول ترافیک را در عرصه عمل به آنها یاد می دهد. در مورد استفاده از فیلم نیز، فیلم هایی وجود دارد یا تهیه می شود که در آنها رفتارهای بهنجار و ناهنجار ترافیکی فیلمبرداری شده است. با نمایش این فیلم ها از دانش آموزان خواسته می شود تا رفتارهای بهنجار و ناهنجار را از همدیگر تفکیک و یادداشت کنند و به مربی تحویل دهند. ضمناً به آنها گفته می شود که هر کس تعداد بیشتری از این رفتارها را یادداشت کند جایزه می گیرد. بدین سان دانش آموز به طور عملی این رفتارها را از همدیگر تشخیص میدهد و رفتارهای بهنجار را یاد می گیرد و با زشتی رفتارهای ناهنجار آشنا می شود.

نکته ای که در زمینه یادگیری قواعد ترافیکی توسط کودکان قابل توجه است، یادگیری مشاهده ای است. به عبارتی مجموعه اندوخته های شناختی و تجربه های احساسی کودکان و نوجوانان در حوزه رانندگی، طی دوران رشد و در شرایط و موقعیت های گوناگون و در ارتباط با رفتارهای کلامی و غیر کلامی اطرافیان شکل می گیرد. کودکان و نوجوانان سال ها قبل از آنکه واجد شرایط قانونی رانندگی شوند، به تدریج با رفتارهای کلامی و غیر کلامی بزرگسالان به هنگام رانندگی آشنا می شوند. آنها تا قبل از رسیدن به سن قانونی هزاران بار شاهد نحوه رفتار پشت فرمان نشینان هستند و رفتار والدین، نزدیکان و آشنایان، رانندگان تاکسی، سواری و... را مشاهده می کنند و نسبت به چنین رفتارهایی حساس می شوند. هر قدر شخصیت راننده هایی که کودک و نوجوان مشاهده می کند برایش محبوب تر شد، تأثیر پذیری بیشتری رخ خواهد داد. در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای وزارت راه و ترابری «طرح ایمنی جاده های جمهوری اسلامی ایران - آموزش و همکاری فنی جهت ارتقای ایمنی راه ها» با حمایت سازمان های بین المللی مانند بانک جهانی در حال اجرا است. این طرح با مشارکت شرکت SWEROAD از کشور سوئد و وزارت راه و ترابری ایران در حال انجام است. یکی از گزارش های تهیه شده «پیش نویس دستورالعمل پایه اعمال قوانین ترافیکی» است که توسط هو کان بالدونگ رئیس پلیس بازنشست شده کشور سوئد تهیه شده است. در این پیش نویس آمده است: «چنانچه کاربران با استفاده کنندگان از شبکه های عبور و مرور در جریان آموزش های ایمنی راه قرار گیرند و از قوانین و مقررات ترافیکی آگاهی یابند انتظار می رود که اولاً خود آنها مقررات را رعایت نمایند و به قوانین احترام بگذارند و ثانیاً متوجه خطرات ناشی از قانون شکنیها شوند. در نتیجه احتمال اینکه پلیس کسی را به خاطر سرپیچی از قوانین جریمه کند کاهش می یابد زیرا افراد کمتر مرتکب تخلف می شوند. چنین است که تصادفات کاهش می یابد و تلفات، جراحات و زیان های ناشی از وقایع ترافیکی به حداقل می رسد. بالدونگ معتقد است که گروه های ذیل تحت پوشش آموزش های ساختارمند قرار گیرند

- ۱- دانش آموزان مدارس از همان سال های ابتدایی، ۲- رانندگان وسایل نقلیه مسافربری عمومی، ۳- رانندگانی که در استخدام شرکتهای حمل و نقل هستند، ۴- همه مردم.

آموزش های نظری آموزه های ترافیکی در کتابهای درسی

آموزشی را به گونه ای طراحی و سازماندهی کنند که تاثیر لازم را بر جای بگذارد.

۱

عدم پایبندی به قوانین و مقررات:

به مجموعه ی ضوابطی که برای نظم و نسق بخشیدن به نوع و شکل رفتار و اعمال انسانی در روابط جامعه، دولت و مردم، سازمان ها، اشخاص حقیقی و حقوقی با یکدیگر وضع می شود، قانون می گویند.

۲. عدم استفاده از تجهیزات ایمنی:

موتورسیکلتها بسیاری از خودروها نیاز به تجهیزات ایمنی دارند. برای مثال در مورد موتورسیکلت باید عنوان کرد که یک وسیله ی بدون حفاظ و نسبتاً بدون تعادل لازم می باشد. یکی از ضرورت های استفاده از این وسیله، استفاده از کلاه ایمنی است.

در حال حاضر اکثر موتورسواران از کلاه "کلاه ایمنی" تجهیزات لازم به ویژه ایمنی استفاده نمی کنند، حتی گاهی اوقات دیده می شود کلاه ایمنی فقط به عنوان دکور جلوی موتورسیکلت نصب شده است.

۳. نبود آموزش و عدم نظارت صحیح والدین:

استفاده از وسایل نقلیه همواره با خطرات زیادی رو به رو است. برای مثال، در مورد موتورسیکلت، اکثر موتورسیکلت سواران دوره ی آموزشی خاصی برای استفاده از این وسیله نمی بینند، حتی برخی از دوره ی کودکی با این وسیله آشنا می شوند و در دوره ی نوجوانی با تشویق خانواده به عنوان راننده، بخشی از انجام امور زندگی را به ویژه در مناطق کوچک بر عهده می گیرند. عدم نظارت صحیح والدین و بی توجهی آن ها به پیامدهای استفاده ی نامطلوب از این وسیله، زمینه ساز حوادث متعدد و رنج آوری است که بار سنگین آن هر روز خانواده های بیشتری را درگیر می کند.

روحیه ی حادثه جویی و هیجان طلبی نوجوانان و جوانان: یکی از خصایص مهم نوجوانی روحیه ی حادثه جویی است که هم با وابستگی مربوط به دوران کودکی تناقض دارد و هم با روح احتیاط و باریک بینی بزرگسالان، نشانه ی آن هم تکاپو و تلاش دائمی نوجوانان از طریق آزمایشات جدید است که دشواری های ناشی از آن، تاثیری در این تلاش ندارد.

آموزش عمومی رفتارهای ترافیکی

پیشرفت و توسعه ی کشور و تحقق شرایط مناسب برای حرکت در جهت هدف نهایی و مطلوب هر جامعه منوط به ساختار آموزش و پرورش و دانشگاه هاست.

هویت انسانی جامعه و نسل فردا به دست معلمانی رقم می خورد که سکانداران تعلیم و تربیت هستند. نظام آموزشی ما باید فرزندان امروز را آماده سازد تا نقش هایی را که ارزش های نظام اجتماعی از آنان انتظار دارند، برآورده سازد و متناسب با سعادت و رفاه واقعی انسان قدم بردارد. در معنی وسیع تر آموزش و پرورش، سازوکار رسمی جامعه برای حفظ و انتقال فرهنگ است. در این مفهوم

آموزش و پرورش فراگردی است که به واسطه ی آن مجموعه ی اعتقادات، ارزش ها، دانش ها و مهارت های جامعه به نسل جدید منتقل می گردد. از دیدگاه عمومی، مدرسه به عنوان مهم ترین تنها نهاد مسئول تربیت عمومی شناخته می شود و جامعه با توقع بسیار به آموزش و پرورش رسمی، امید بسته است. از مدرسه همهی ابعاد تعلیم و تربیت را باید انتظار داشت، هم یادگیری و کسب دانش و مهارت و هم تغییر رفتار و گرایش به خلق و خوی و رفتار و کردار انسانی شایسته ی مقام انسانیت و متخلق به اخلاقی شامل و جامعه مهم ارزش های مطلوب زندگی فردی و جمع. حال، با توجه به گستردگی حیظه ی عملکرد آموزش و پرورش، این نهاد می تواند در راستای ترویج رفتارهای سالم ترافیکی، بر سه گروه بنحو چشم گیری تأثیر بگذارد (۲۱):

الف) معلمان و کارکنان مدرسه؛

ب) دانش آموزان؛

ج) خانواده ها.

با توجه به عوامل تاثیرگذار بر ارتقای فرهنگ ترافیکی، به راهکارهای عملی ترویج فرهنگ ترافیک در مدارس که می تواند تاثیر زیادی بر دانش آموزان و خانواده های آنان بگذارد، می توان پرداخت، ضمن اینکه معلمان و کارکنان مدارس باید از طریق آموزش های ضمن خدمت و نشست های علمی و فرهنگی به آگاهی ها و اطلاعات لازم پیرامون ترافیک و راه های ترویج فرهنگ آن دست یابند. بر این اساس به چند راهکار اشاره می شود.

معرفی الگوهای مناسب:

تربیت الگویی از جمله شیوه های موثر تربیت است. در این شیوه به دو طریق می توان بر مخاطب تاثیر گذاشت: اولاً اینکه؛ مربیان و معلمان خود باید الگوی شایسته و مناسبی برای نوجوانان و جوانان باشند؛ و دیگر این که؛ الگوهای سازنده ای را به آنان معرفی نمایند. اعمال و رفتار والدین، معلمان و مربیان زیر ذره بین نگاه متعلمان و مربیان است و تاثیری عمیق و شگرف بر جای می گذارد. آن ها قبل از این که بخواهند پیام و گفته ی معلم یا مربی را بشنوند، چشم بر عمل و رفتار آنان دارند و هر چه مشاهده کنند، را می پذیرند.

۱. آموزش از راه الگوسازی: یکی از ویژگی های مهم اجتماعی در دوره نوجوانی است. در این دوره تبعیت از قواعد و مقررات "تقلید از نمونه ها و سرمشق ها" اخلاقی و اجتماعی که در دوره دبستان معمول است، جای خود را به تقلید از نمونه ها و سرمشق های زندگی می دهد و شخصیت ناپایدار نوجوان بیشتر از اشخاص نمایشی بهره مند می گردد.

باتلر انتخاب نمونه ها یا مدل های خوب برای تقلید را مفید می داند و با نقل عباراتی از هورن می گوید:

بنظر هورن در قلمرو شخصیت و نفوذ آن است که اصل تقلید عالیتترین ارزش تربیتی خود را ظاهر می سازد  
باتلر همچنین چهار مرحله از نفوذ شخصیت های الهام دهنده را نقل می کند. این چهار مرحله عبارتند از:.

محیط روزمره و اجتماعی که در آن قهرمان یا شخصیت الهام دهنده زندگی می کنند، خصوصیات اصلی و گرایش های او، محتوا و روش

۶. ایجاد فرصت رشد و تعالی برای دانش آموزان: بسیاری از کسانی که هنجارشکنی رفتارهای مخاطره آمیز و زیرپا گذاشتن قوانین در جامعه روی می آورند، افرادی هستند که امکان موفقیت و پیشرفت در عرصه های مفید و مناسب زندگی را نداشته اند و احساس تعلقی به جامعه ندارند. از سویی نظام تعلیم و تربیت و مدارس ما هم تاکنون نتوانسته اند زمینه ی شکوفایی استعدادها و توانمندی های دانش آموزان و در نتیجه رضایت خاطر و رشد و تعالی آنان را به نحو مطلوب فراهم آورند. ادامه ی این روند همچنان بر حجم مشکلات و ناسامانی ها در این زمینه می افزاید و دورنمایی نه چندان روشن را در پیش چشم ما ترسیم مینماید.

۷. توسعه ی همکاری های بین بخشی: ارتباط و تعامل سازنده ی نیروی انتظامی به ویژه معاونت راهنمایی و رانندگی با آموزش و پرورش می تواند تاثیر بسزایی در افزایش آگاهی دانش آموزان و خانواده های آنان از ترافیک و مولفه های مرتبط با آن برجای گذارد. به عنوان مثال اجرای طرح همیار پلیس نمونه ای موفق از این همکاری است. در حوزه ی آموزش نیز اقدامات مشترک مانند تهیه ی بسته های آموزشی در قالب cd، بروشور و فیلم های مرتبط با ترافیک می تواند نتیجه ی مطلوبی در پی داشته باشد.

۸. استفاده از متخصصان خارج از مدرسه: هرگز انتظار نمی رود که معلمان در همه ی زمینه ها دارای اطلاعات و تخصص لازم باشند اما دلیلی هم وجود ندارد که بسیاری از مطالب بااهمیت و ضروری به دانش آموزان آموزش داده نشود، این امر به ویژه در مسایل مربوط به حوزه ی ترافیک صادق است. بر این اساس گاهی اوقات ضرورت ایجاد می کند که از یک فرد متخصص خارج از مدرسه دعوت شود تا پیام ها و -اطلاعاتی در اختیار دانش آموزان قرار دهد. اینکار غالباً بر امر آموزش و دیدگاه های دانش آموزان اثرات مثبتی خواهد داشت.

۹. بهره گیری از تجربه های موفق سایر کشورها: یکی از بهترین راه های پیشرفت بشر، استفاده از تجربیات دیگران است. در آیین مقدس اسلام و در سخنان حکیمان و اندیشمندان بر بهره گیری از تجربه های دیگران تاکید فراوان شده است.

بسیاری از کشورها بویژه کشورهای توسعه یافته تجربه های موفق در آموزش دانش آموزان و معلمان برای بهبود رفتارهای ترافیکی دارند که می تواند به عنوان الگو مورد استفاده ی دست اندرکاران تعلیم و تربیت قرار گیرد. علاوه بر آن ممکن است برخی شهرها و استان های کشور نیز تجربه های خوب و مفیدی در این عرصه به دست آورده باشند. ایجاد زمینه ی جمع آوری و انتقال این تجربه ها کمک بزرگی در جهت بهبود و اصلاح رفتارهای ترافیکی نوجوانان و جوانان محسوب می شود.

۱۰. برگزاری بازدیدهای علمی واردوهای دانش آموزی: آموزش باید در محیطی مبتنی بر صمیمیت و سرزندگی تحقق یابد. یکی از مفیدترین برنامه های فوق برنامه که در راس فعالیت های مورد علاه ی دانش آموزان قرار دارد، شرکت در اردوها و بازدیدهای گروهی

آن چه قهرمانان انجام داده است و رشد او و به کار بردن آن چه او در سیر زمان انجام داده و اهمیت آن برای ما.

۲. حفظ کرامت نوجوانان و جوانان: یکی از دلایل عدم رعایت قوانین و مقررات توسط برخی نوجوانان و جوانان، ناشی از خلا و کمبودهای عاطفی و مشکلات خانوادگی است. گاهی محیط خانوادهدف فضایی امن و سالم برای نوجوان نمی باشد. سهل انگاری والدین در تامین نیازهای جسمی، روانی و غلاطفی فرزندان، مشاجرات لفظی و برخوردهای نامناسب و... همه و همه می تواند زمینه ی رفتارهای ناسالم نوجوان را فراهم سازد یا او را وادار کند برای خودنمایی و نشان دادن خود دست به رفتارهای نامناسب بزند. گاهی برخورد ناآگاهانه ی معلمان و مربیان مدرسه هم مزید بر علت می شود.

۳. تقویت ارتباط بین خانه و مدرسه: خانواده نقش بسیار مهمی در شکل گیری ارزش های کودکان و نوجوانان ایفا می کند؛ بنابراین ارزش های خانه نباید با ارزش هایی که آنان در خارج از محیط خانه و یا در مدرسه کسب می کنند، در تعارض و تضاد باشد و گرنه آن ها در پذیرش این ارزش ها با مشکل مواجه خواهند شد. آموزش خانواده ها همراه با اطلاعات و آموزش های ی که به نوجوانان داده می شود، می تواند زمینه هماهنگی بین دو کانون تربیتی خانه و مدرسه را فراهم ساخته و تاثیر آموزش ها را فراهم سازد.

۴. توجه به تربیت دینی دانش آموزان: پژوهش ها نشان می دهد پایبندی به اصول و اعتقادات دینی یکی از عوامل مهم کاهش آسیب های اجتماعی و رفتارهای غیر منطقی و اخلاقی است. قطعاً آموزش های مبتنی بر اصول و مبانی دینی می تواند زمینه ی کاهش رفتارهای خطرآفرین را که باعث صدمه به خود و دیگران می شود، کاهش دهد. یکی از رسالت های مهم و اساسی آموزش و پرورش ایران، تربیت دانش آموزان است. ضرورت دین و تربیت دینی در این عصر، بیش از هر عصر دیگری احساس می شود. از جمله کارکردهای تربیت دینی بهبود روابط اجتماعی، رعایت حقوق دیگران و التزام و پایبندی به قانون است.

۵. آموزش مهارت های زندگی: مهارت های زندگی شامل مجموعه ای از توانایی ها هستند که قدرت سازگاری و رفتار مثبت و کارآمد را افزایش می دهند. این توانایی ها فرد را قادر می سازند، مسئولیت نقش های اجتماعی خود را بپذیرد و بدون لطمه زدن به خود و دیگران با خواسته ها، انتظارات و مشکلات روزمره بویژه در روابط بین فردی به شکل موثری برخورد نماید.

اگرچه مهارت های زندگی برای پیشگیری مستقیم از مصرف مواد آموزش داده می شود، ولی بر اساس نتایج به دست آمده از پژوهش های متعدد برای مقابله با بسیاری از چالش هایی که نوجوانان در زندگی روزمره با آن مواجه هستند، نیز کاربرد دارد.

انبوه وسایل نقلیه در حرکت و رفتار بی ملاحظه رانندگان، دو علت اصلی میزان بالای تصادف در این کشور است.

طبق ارقام اعلام شده در سال ۲۰۰۸، در ایران تعداد ۲۳ هزار نفر به علت تصادف های جاده ای جان خود را از دست داده اند.

سازمان بهداشت جهانی پیش بینی می کند که آمار مرگ و میر جاده ای که ۱/۲ در سال ۲۰۰۴ به ۲/۴ در سال ۲۰۳۰ افزایش می یابد. همچنین در این گزارش آمده است که علت اصلی مرگ و معلولیت در میان کودکان کشورهای در حال توسعه در سال ۲۰۱۵، تصادف های جاده ای خواهد بود. از این رو سازمان ملل متحد سال های ۲۰۲۰-۲۰۱۱ را دهه ایمنی جاده ای نامگذاری و برنامه ای رانیزارائه کرده که یکی از محورهای آن آموزش است.

در کشور ایران نیز این موضوع پذیرفته شده است که آموزش یکی از مهم ترین مسائل در رفع مشکلات ترافیک است. برای ارتقاء ایمنی ترافیک باید آموزش در تمام مقاطع سنی وجود داشته باشد. در بین گروه های مختلف آسیب پذیر در محیط ترافیک، کودکان به دلیل آموزش ندیدن در این حوزه دچار آسیب می شوند. برای تاثیر گذاری بر کودکان از روش های گوناگون اعم از آموزش نظری در مدارس، آموزش عملی تبلیغات و رسانه های گروهی می توان بهره گرفت. آموزش های مستقیم رفتار ترافیکی به کودکان در محیط واقعی توام با خطراتی که برای آنها وجود دارد یکی دیگر از روش های آموزش رفتار ترافیکی به کودکان است. بنابراین، یکی از روش های آموزش عملی رفتار درست ترافیکی به کودکان، بهره گیری از امکاناتی است که در پارک های آموزش ترافیک که شباهت زیادی به محیط واقعی ترافیک دارند است.

علاوه بر نکات آموزشی ترافیکی و رفتارهای ترافیکی که در مدارس برعهده کادر آموزشی گذاشته شده است. برای نمونه در تهران، ۱۸ بوستان آموزش ترافیک وجود دارد و ۵ بوستان دیگر هم در حال ساخت است. سابقه ساخته شدن پارک ترافیک در تهران به حدود ۲۰ سال قبل مربوط میشود.

نخستین پارک آموزش ترافیک ایران از سوی سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران طراحی و اجرا شده و سال ۱۳۸۱ به بهره برداری رسیده است. در پارک ترافیک راهها، خط آهن، پیاده رو و خیابانها، علائم راهنمایی، چراغ راهنماها و هر نوع علائم راهنمایی و رانندگی دیگر، در مقیاس کوچک طراحی و ساخته شده است. ابتکار دیگری که در این پارکها صورت می گیرد محوطه کوچکی در مقیاس بسیار کمتر از پارک های آموزش ترافیک به شکل یک شهر مینیاتوری ماکت سازی شده است. در این شهر مینیاتوری وسیله نقلیه کوچک و اسباب بازی های متحرک وجود دارد که بچه ها با سوار شدن به آنها می توانند رانندگی کرده و در حین بازی با قوانین راهنمایی و رانندگی آشنا شوند. کنار محوطه های تفریحی، خودروهای کوچک برقی، ماشین پدالی در مسیرهای مشخصی به صورت یک یا چند دور رفت و برگشت عمل می کنند. اینگونه وسایل نقلیه کوچک تفریحی به نام ماشین های گوکارت معروف هستند و بچه ها امکان سوار شدن و حرکت در طول مسیر تعیین شده را همراه با مربی خود دارند. کرایه دوچرخه یکی از موارد دیگری است که در این پارکها انجام می شود و

است. تحقیقات نشان می دهد دانش آموزان با علاقه ی زیادی چنین فعالیت های را دنبال کرده و اگر فضای مطلوبی فراهم شود، امکان تاثیر پذیری آنان زیاد است. در گذشته نیز اندیشمندانی چون ژان ژاک روسو، آموزش غیر رسمی توجه داشته اند و تدارک بازدیدها و مسافرت ها را برای تجربه اندوزی و کسب دانش و اطلاعات بیشتر توصیه کرده اند.

۱۱. استفاده از روش های نوین و مناسب آموزشی: معمولاً بسیاری از مسئولان و دست اندرکاران تعلیم و تربیت انتظار دارند نوجوانان با گوش دادن به یک سخنرانی و یا دریافت یک سری اطلاعات اولیه، دگرگون و متحول شوند و رفتار آنان تغییر یابد، این در حالی است که باید با بهره گیری از روش های مناسب آموزش کارگاهی، ابعاد مختلف رفتارهای صحیح اجتماعی را تبیین کرد. علاوه بر آن هر چند انجام اقدامات فرهنگی مانند چاپ پوستر، تراکت، بروشور و... در زمینه ی ترافیک در جای خود مفید و سودمند است، اما آنچه باید در مدارس به طور جدی بدان پرداخته شود، بهره گیری از روش های فعال و تعاملی است. عدم رعایت قوانین و مقررات معمولاً یابر اثر ناآگاهی از عواقب و پیامدهای آن است و یا به دلیل شکل گرفتن و نهادینه شدن تفکری خاص در افراد؛ که مثلاً هر کس باید در هر شرایطی به خواسته های خود برسد، هر چند حقوق دیگران را زیر پا بگذارد. این اندیشه نیز یکباره به وجود نیامده که فرد با تماشای یک پوستر یا خواندن یک بروشور و یا یک تذکر ساده متحول شود و روش خود را عوض کند.

اینجاست که بحث و گفت و گوی برنامه ریزی شده با پشتوانه ی قوی کار شناسایی و با بهره گیری از روش های اثربخش ضرورت پیدا می کند.

۱۲. استفاده از فضای مجازی: امروزه فضای مجازی یکی از مهم ترین عرصه های نبرد نرم دشمن علیه ارزش های دینی و قوانین و مقررات اجتماعی است، بنابراین تولید محتوای مفید الکترونیکی که بر آگاهی کاربران اینترنت بیفزاید و ایجاد زمینه ای که هر روز کاربران بیشتری این آگاهی ها را به اشتراک بگذارند، یکی از بهترین گزینه ها در شرایط فعلی است. همچنین ساخت بازیهای رایانه ای ویژه کودکان و نوجوانان که در آن ها رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی به عنوان یک ارزش مورد توجه باشد، می تواند به مصون سازی آنان کمک کند، ضمن این که برگزاری مسابقات وبلاگ نویسی و ساخت نرم افزارهای مرتبط با ترافیک از جمله راهکارهای مناسب آموزشی به نظر می رسد.

#### چرایی رفتار ترافیکی

مجله ترافیکی اتوبان های جهان در گزارشی که به تازگی به چاپ رسانده، ایران را به عنوان یکی از کشورهای اعلام کرده است که بدترین رکوردهای تصادف و پایین ترین ایمنی جاده ای را در جهان دارد.

در این گزارش آمده است: طبق آمار و بررسی های انجام شده در ایران، این کشور یکی از بدترین رکوردهای تصادف و ایمنی جاده ای را در جهان دارد.

و روانی، عوامل مخدر، خستگی و خواب آلودگی، معلولیت، نامناسب بودن سیستم اعطای گواهینامه، کمبود آموزش های لازم برای رعایت مسائل ایمنی، کمبود نظارت بر نیروی انسانی و عابر پیاده مهمترین عوامل انسانی هستند که باعث به وجود آمدن یک تصادف می شوند. از مهمترین وظایف متولیان ایجاد امنیت در شبکه حمل و نقل کشور ها، شناخت این عوامل و تلاش در جهت کاهش اثر آن ها در رخداد تصادف است. آموزش رانندگان و عابرین به منظور تثبیت قوانین ترافیکی، تبلیغات و برگزاری برنامه ها و میزگردهای تلویزیونی با موضوع نقش عامل انسانی در بروز حوادث ترافیکی، ایجاد مراکز بهداشتی و روانی برای بررسی سلامت روانی رانندگان، تلاش در جهت کاهش استفاده از مواد مخدر، به خصوص در حین رانندگی، سیاست های تشویقی و تنبیهی شرکت بیمه در حمایت از رانندگان کم تخلف و تنبیه رانندگان پر تخلف، تغییر در برخی قوانین و مجازات ها برای اثر گذاری بیشتر و ایجاد تسهیلاتی برای عابرین پیاده از مهمترین روش هایی هستند که استفاده از آن ها تا حد زیادی می تواند سبب کاهش نقش عامل انسانی در ایجاد تصادف شود. لذا باید از شیوه های فرهنگی در جهت جمع گرایی در رانندگی و جهت دهی کاربران ترافیکی به سمت احترام به هممنوع و سایرین و توجه به خواست و انتظارات دیگران در قالب آموزش های عملی سود جست و البته این نوع از آموزش های حتما از دوران مدرسه آغاز گردد. چنانچه این شیوه ها همانند سایر کشور های پیشرفته منطبق با فرهنگ جامعه و روح جمع گرایی و منطبق با ارزش های انسانی و حقوق دیگران باشد، به طور یقین در اصلاح رفتار رانندگی موثر است بوده و سلامت شهروندان را تضمین می نماید.

## References

- Bener, A., Haigni, D. (2004). Driving behavior stress error and violations on the road: A cross cultural comparison study. International conference on traffic of transport psychology
- peden M. (2004) world report on road traffic injury prevention, world health organization, Geneva
- Nikzad, Mir Fazel, (1386). Traffic accidents in the country and the resulting damages. Naja Road Applied Research Office: 24.
- Abolghasemi, Naria, Barkati, Haddadi, Rafiei, Farleranjad and Mutlaq, (2013). Small children, big injuries (especially teachers) Qom: lasting thought.
- Qutbi Ravandi, Abolhasan, (2010). Investigating the relationship between driver's personality and behavior on traffic

بچه ها می توانند در این بخش آموزش استفاده از دوچرخه را هم یاد بگیرند.

دوچرخه در اندازه های مختلف، برای کودکان، بزرگسالان و همچنین دوچرخه هایی برای کودکانی که به درستی نمی توانند سوار این وسیله شوند با چرخ های کمکی تعبیه شده است. اولین آموزشی که بچه ها در پارک ترافیک می بینند، آشنایی با مفهوم ایست است. کودکان با خودروی مینیاتوری از روی پل هوایی و زیرگذر رد می شوند و یاد می گیرند پشت چراغ قرمز توقف کنند. در این قسمت از آموزش رنگ، حرف اول و آخر را می زند. همه مفاهیم اولیه ترافیکی با زبان موزیک و ترانه به کودکان آموزش داده می شود و آنها مختارند هر چندبار که دوست داشتند از خیابان ها عبور کنند. مرحله بعدی آموزشی، حرکت به موقع است. این مرحله یک مدل از خیابان های پرتردد شهر را به بچه ها نشان می دهد که باید با حرکت به موقع شلوغی خیابان را کم کنند. کودکان قبل از اینکه در مدرسه آموزش ترافیک ببینند اینجا یاد می گیرند که به جای پریدن یکباره وسط خیابان و رد شدن از روی گاردریل ها، روی خط کشی عابر پیاده راه بروند و حتماً به چراغ راهنمایی و رانندگی احترام بگذارند.

رفتارهای ترافیکی که در کلانشهرهای ایران مشاهده می شود، گویی، از این آموزشها به دور هستند و همواره کمبود یک سیستم جامع و عملی که بتواند اهمیت آموزش رفتار ترافیکی را در قالب یک سیستم هماهنگ و برنامه ریزی شده پیاده سازی کند احساس می شود.

در برنامه درسی آموزش رفتار ترافیکی در ایران، مشخص است که در کتاب فارسی پایه اول دبستان، هیچ مطلبی درباره ترافیک و عبور و مرور نیامده است و این موضوع جای بسی ناامیدی است چرا در سایر کشورهای موفق از سنین پیش دبستانی این امور آغاز می شوند. از کلاس دوم به بعد تکرار هرساله دروس مربوط به رفتار ترافیکی، از پایه دوم تا پنجم، حداقل در یکی از دروس فارسی و اجتماعی، گنجانده شده که البته با یک پرسش و پاسخ ساده این آموزش به پایان می رسد و آموزش کاربردی وجود ندارد. استفاده از زبان کودکان و داستانی درمحتوای دروس ابتدایی برای آموزش رفتار ترافیکی از نقاط قوت برنامه درسی در مقاطع ابتدایی آموزش و پرورش ایران است. همچنین همراه ساختن آموزشها با مشاهده تصاویر رنگی و مرتبط به این امر کمک می کند. در کلاس پنجم کودکان بطور جدی با فرهنگ ترافیک آشنا می شوند در کتاب تعلیمات اجتماعی. اما اشکالات فنی زیادی در نوشته های متن و تصاویر بعضی دروس وجود دارد. ضعف مطالب آموزشی به دلیل پراکندگی و نبود ارتباط منطقی افقی و عمودی میان مطالب درسی پایه های مختلف، محدودیت حجم اختصاص یافته به مباحث ترافیکی، عدم کاربردی بودن مطالب آموزشی، عدم تکرار آموزشها در پایه های مختلف تحصیلی را میتوان به وضوح مشاهده کرد.

## نتیجه گیری

تصادف ترافیکی از عوامل متعددی ناشی می شود که از مهمترین این عوامل، عامل انسانی است. خصوصیات فردی اشخاص، تخلفات ترافیکی انجام گرفته به وسیله رانندگان و عابرین، اختلالات روحی

- traffic regulations and traffic culture in 2013. *Rahor Research Studies*, 15, 81-102.
18. Bina, (1389). *Naja Social Affairs Department, Department of Social Studies, year book - social security, second edition*, Tehran, Ashna'i Publications.
19. Adibfar, Alireza and Hasanpour, Shahab, (2012). Determining the needs and the implementation process of traffic culture education according to the age classification and educational level of the audience, the 11th Iran Transportation and Traffic Engineering Conference, Tehran.
20. Pourmalem, Nasser, Jafari Nasab, Seyed Ehsan, Timuri, Hamid and Amiri, Hossein (2012). Improving the level of transportation traffic safety through culturalization and training traffic behaviors to road users, the 12th Iran Transportation and Traffic Engineering Conference. Tehran, Vice-Chancellor and Organization of Transport and Traffic.
21. The Secretariat of the Supreme Council of Education (2013) *The theoretical basis of the fundamental transformation in the public formal education system of the Islamic Republic of Iran*, approved in December 2013. Tehran: Ministry of Education in cooperation with the Cultural Council of the Cultural Revolution.
22. Karbakhshi, Mashallah, Jahangerd, Hamidreza and Toiserkani, Fatemeh. (2012). The role of education and schools in creating culture and teaching traffic behaviors among motorcycle riders. *Kerman Police Science*, 3(4), 46-62.
23. Nikkhah, Mohammad, Ahmadi, Fatemeh, Karamalian, Hassan; Agha Hosseini, Taghi. (2016), investigating the amount of attention paid by the primary school curriculum to traffic education indicators. *Scientific Quarterly Journal of Traffic Management Studies*, 1(41), 1-30.
24. Rafiee, Hassan Reza, (2010). A review of the presence of traffic teachings safety, master's thesis in civil engineering, Ferdowsi University of Mashhad.
9. Brown G and Atkins M, effective teaching in higher education, London; Goulledge 1991.
10. Saif, Ali Akbar, (1391). *Modern Educational Psychology, (Learning and Teaching Psychology)*, Tehran: Aghat Publications.
11. Athari Rad, Alauddin, (1375). Factors affecting the application of applied process technology at different levels of education in Sabzevar city, master's thesis, Allameh Tabatabai University.
12. Aghdam, F. B., Sadeghi-Bazargani, H., Azami-Aghdash, S., Esmaili, A., Panahi, H., Khazae-Pool, M., & Golestani, M. (2020). Developing a national road traffic safety education program in Iran. *BMC public health*, 20(1), 1-13.
13. Faqihi, Abolhasan and Nazifkar, Hamid (2012). Factors affecting the increase of Iran's road safety culture. *Rahor Research Quarterly*. (3):11-36.
14. Pourmalem, Nasser and Jafari, Ehsan. (2012). Evaluating the role of traffic education in order to reduce the effects of accidents and promote order and social security. *Strategic Researches of Security and Social Order*, 2(5), 109-124.
15. Chegini, Dawood, (2019). Interrelation between the role of traffic police and urban traffic safety on urban traffic behavior, new achievements in green computing studies, applications and challenges, Noor.
16. Gholami, Mohsen, Ravai, Akbar, Gholami, Ehsan. (2017). The effect of the participation of non-governmental organizations in the promotion of traffic safety in Greater Tehran. *Traffic Management Studies*, 51, 108-85
17. Khalifa, Hossein and Jamali, Alireza. (2014). The effect of different educational methods on the attitude of elementary school students of Bushehr city towards

in education textbooks. Road magazine. (13):79-96.

25. Posner, J. G., Liao, E. / Winston, F. K. / Cnaan/A. / Shaw, K. N/ & Durbin, D. R. (2002). Exposure to traffic among urban children injured as pedes trains. Injury Prevention /& / 231-235.

26. Rafiei, Hassan Reza, (1390). A review of the presence of traffic doctrines in education textbooks in promoting the culture of order and traffic safety in the country, Tehran, teacher training doctoral thesis.