

تأثیر آموزش‌های غیررسمی در یادگیری مفاهیم ترافیکی دانش آموزان پایه ششم ابتدایی

(مقاله پژوهشی) (صفحه ۹۹-۱۲۶)

لیلا صفایی فخری^۱، مریم حقی تخت‌گش^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۹/۲۵

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۱۲/۰۹

چکیده

پژوهش حاضر با هدف تعیین تأثیر آموزش‌های غیررسمی بر یادگیری مفاهیم حمل‌ونقل و ترافیک در دانش‌آموزان پایه ششم ابتدایی ناحیه ۲ شهر ری در سال تحصیلی ۹۹-۹۸ انجام شد تا با استفاده از آموزش‌های غیررسمی، زمینه ارتقای دانش ترافیکی دانش‌آموزان و نهادینه‌شدن فرهنگ ترافیک در جامعه را افزایش دهد. این پژوهش از نوع شبه‌آزمایشی و با طرح پیش‌آزمون-پس‌آزمون با گروه کنترل است. جامعه آماری پژوهش، کلیه دانش‌آموزان پایه ششم ابتدایی ناحیه ۲ شهر ری بود که با روش نمونه‌گیری خوشه‌ای چندمرحله‌ای تصادفی، تعداد ۱۲۰ نفر از دانش‌آموزان پایه ششم ابتدایی انتخاب و در دو گروه آزمایش (۳۰ نفر دختر و ۳۰ نفر پسر) و گواه (۳۰ نفر دختر و ۳۰ نفر پسر) قرار گرفتند. گروه آزمایش در طی یک ماه و هشت جلسه تحت برنامه مداخله قرار گرفتند. ابزار پژوهش حاضر، پرسش‌نامه محقق‌ساخته دارای روایی و پایایی (آلفای کرونباخ ۰/۸۶) بود. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از شاخص‌های آمار توصیفی و آزمون ناپارامتریک من ویتنی و کروسکال والیس در سطح معناداری ($p < 0/05$) استفاده شد. نتایج نشان داد که آموزش غیررسمی در میزان یادگیری کلی و یادگیری قوانین راهنمایی و رانندگی و یادگیری از تخلفات و مجازات‌های رانندگی تأثیر داشته و آموزش غیررسمی بین دختران و پسران تفاوت معنادار داشته و میانگین نمره‌ها و رتبه‌ها در پسران بیشتر از دختران بوده است. بنابراین با استفاده از آموزش‌های غیررسمی می‌توان زمینه‌های ارتقای سطح آگاهی، تفکر و نگرش دانش‌آموزان در زمینه مفاهیم حمل‌ونقل و ترافیک را رشد و توسعه بخشید.

کلیدواژه‌ها: آموزش غیررسمی، یادگیری مفاهیم کلی ترافیک، یادگیری قوانین راهنمایی و رانندگی، آموزش تخلفات راهنمایی و رانندگی.

۱. استادیار گروه علوم تربیتی و روان‌شناسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد یادگار امام خمینی

(ره) شهر ری، نویسنده مسئول: Leila.safae@gmail.com

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد، گروه علوم تربیتی و روان‌شناسی، گرایش آموزش ابتدایی، دانشکده علوم انسانی،

دانشگاه آزاد اسلامی واحد یادگار امام خمینی (ره) شهر ری: haggi.m2089@gmail.com

استمرار و بقای هر جامعه مستلزم آن است که مجموعه باورها، رفتارها، ارزش‌ها، گرایش‌ها، دانش‌ها و مهارت‌های آن به نسل‌های جدید منتقل شود. سازوکار و وسیله این انتقال، آموزش است (علاقه‌بند، ۱۳۹۶: ۱). آموزش یکی از مهم‌ترین مسائل در رفع مشکلات ترافیکی است. برای ارتقای ایمنی ترافیک باید، آموزش در تمام مقاطع سنی وجود داشته باشد. در بین گروه‌های مختلف آسیب‌پذیر در محیط ترافیک، کودکان به علت آگاهی کمتر، در معرض آسیب بیشتری هستند. برای تاثیرگذاری بر این قشر از روش‌های گوناگون اعم از آموزش نظری در مدارس، آموزش عملی تبلیغات و رسانه‌های گروهی می‌توان بهره گرفت. مدرسه به‌عنوان بخشی از آموزش و پرورش رسمی برای آماده‌سازی افراد به‌منظور ایفای نقش شهروندی از دو نوع برنامه درسی رسمی و پنهان استفاده می‌کند. برنامه درسی رسمی حاوی هدف‌ها، محتوا و روش‌های آشکاری است که منتشر شده و مورد حمایت نظام آموزشی است (نیازی، ۱۳۸۷: ۳۱).

آموزش در حوزه ترافیک و حمل‌ونقل، مهم‌ترین اصل در میان سایر اصول (اجرای مقررات، مهندسی ترافیک و شرایط محیطی) و عامل انسانی به‌عنوان مهم‌ترین رکن ترافیکی محسوب می‌شود (عبدالرحمانی، ۱۳۹۴: ۱۸). بر این اساس، آموزش یکی از اساسی‌ترین و ماندگارترین زیرساخت‌های فرهنگی برای ارتقای دانش ترافیکی دانش‌آموزان بوده و در درازمدت نیز موجب نهادینه‌شدن فرهنگ ترافیک در جامعه شده و درنهایت می‌تواند به بهبود وضعیت ایمنی عبور و مرور و پیش‌گیری از وقوع خطرهای ترافیکی، صدمات و تلفات ناشی از تصادفات که آنها را تهدید می‌کنند، کمک کند (روحو و ابراهیمی قوام، ۱۳۹۵: ۱۲۲).

کودکان به‌عنوان عضوی از جامعه که نقش‌های متفاوتی در ترافیک را نیز خواهند داشت همواره با خطرات زیادی در زمینه عبور و مرور مواجهه می‌شوند. کودکی بخشی از زندگی هر فرد است و اگرچه به لحاظ زمانی کوتاه است اما به‌دلیل تاثیرپذیری و تکوین شخصیت فرد در این دوره دارای اهمیت فراوان است؛ از سوی دیگر، کودکان به

سبب آسیب‌پذیری، به مراقبت و توجه بیشتری از سوی بزرگ‌ترها نیازمند هستند. کودکان گروه مهمی از عابران را تشکیل می‌دهند؛ آنها جزئی از عابران دوچرخه‌سوار، استفاده‌کنندگان وسایل چرخ‌دار چون اسکیت و اسکوترها هستند (مویر^۱، ۲۰۱۰). تصادف، حادثه ناخواسته‌ای است که همواره در کمین کودکان است. طبق نظر سازمان جهانی بهداشت، کودکان و افراد مسن به‌عنوان آسیب‌پذیرترین کاربران عرصه ترافیک در تمامی جوامع مطرح هستند. کودکان اغلب پرنرژژی و پرتحرک هستند و مدام در حال حرکت و دویدن و همین موضوع باعث می‌شود که بیشتر در معرض خطر قرار گیرند (اسماعیلی، ۱۳۹۳: ۳۴).

یکی از دلایل حوادث رانندگی برای کودکان و نوجوانان، نبود اطلاعات و مهارت‌های لازم در مورد مقابله با حوادث یادشده است؛ از این‌رو، گنجاندن آموزش‌های ایمنی ترافیک به‌عنوان بخشی از برنامه‌های آموزشی مدارس، یکی از موثرترین راه‌های فراهم‌آوردن چنین دانشی برای دانش‌آموزان، محسوب می‌شود. بر این اساس، آموزش نکات مربوط به ترافیک، یکی از مهم‌ترین اولویت‌ها به‌شمار می‌آید. تحقیقات نشان داده است که آموزش ترافیکی دانش‌آموزان در صورت همراه‌بودن با تمرین قوانین و مقررات آن، بسیار موثرتر واقع می‌شود که البته برای دستیابی به نتایج بهتر، این برنامه باید با انجام سایر امور مربوط به ایمنی ترافیک نظیر آموزش رانندگان، ساخت محل‌های ویژه رفت‌وآمد عابران‌پیاده و نظارت و کنترل و رعایت رفتارهای ایمن در رانندگی، مورد توجه قرار گیرد. آموزش‌های ترافیکی دربرگیرنده برنامه‌ای است که به کودکان می‌آموزد تا کاربرانی با رفتارهای ایمن‌تر باشند (سوری، ۱۳۹۰: ۲۵).

آموزش ایمنی ترافیک به کودکان می‌آموزد تا کاربرانی با رفتار ایمن‌تر باشند و با یادگیری موارد زیر تحقق پیدا می‌کند: درک و آگاهی از ترافیک، مهارت‌های رفتاری لازم برای جان سالم به‌دربردن در ترافیک، درک مسئولیت برای حفظ ایمنی شخصی، آگاهی از دلایل و عواقب تصادفات، نگرش مسئولانه به ایمنی خود و دیگران.

1. muir

Archive of SID

آموزش فرهنگ ترافیک به کودکان از اساسی‌ترین مباحث مربوط به فرهنگ‌سازی و افزایش توجه و احترام به مقررات و قوانین ترافیکی در شهرها است و می‌توان آن را زیربنای تصمیم‌ها و اقدام‌های بعدی در این زمینه دانست (محمدیان، اسدی و مبینی، ۱۳۹۱: ۱۱). کودکان را باید از سن سه سالگی به تدریج با ترافیک شهری آشنا کرد. در آموزش مسایل مختلف به کودکان باید حوصله و صبر کافی داشت و زمان مناسب را برای یادگیری کودک در نظر گرفت. آموزش‌های ترافیکی در این رده سنی می‌بایست مطابق با روحیات و شرایط ذهنی کودکان صورت پذیرد. در همین ارتباط خاطرنشان می‌شود، آموزش‌های صرفاً تئوریک حالت جذابی نداشته و واکنش کودکان پس از مدتی نسبت به ادامه روند آموزش منفی خواهد بود؛ از این‌رو لازم است شرایط آموزشی و فرهنگی به‌صورتی مهیا شود که ضمن اثربخشی بر روی ذهن و روان کودکان، جذابیت لازم را نیز برای این رده سنی فراهم کند (قائم‌ی‌طلب، ۱۳۹۵: ۱).

مهم‌ترین رویکرد در مسئله ترافیک، رویکرد مهندسی، اخلاقی، اجتماعی - آموزشی و رسانه‌ای است. به‌همین دلیل، تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی در این حوزه، فرایندی پیچیده، تدریجی، همگانی و دانش‌افزا است و باید از رویکردهای گوناگون برای ارتقای سطح آگاهی، تفکر، نگرش مردم در حوزه ترافیک بهره برد تا از این طریق ابتدا میزان رفتارهای ناپسند و نابه‌هنجار ترافیکی کاهش یابد سپس با ایجاد تغییر نگرش در حوزه رفتارهای ترافیکی مردم، الگوهای پسندیده‌ای جایگزین آنها کرد (آنی‌زاده، آنی‌زاده، ۱۳۹۳).

مطالعات نشان می‌دهد که به‌کارگیری شیوه‌های سنتی رویکرد یاددهی - یادگیری نمی‌تواند پاسخ‌گوی نیازهای آموزشی عصر حاضر باشد. با خروج از رویکرد آموزشی حافظه‌پرور و به چالش کشاندن ذهن فراگیران از طریق انجام فعالیت‌های عملی مناسب، می‌توان فراگیر را در رویکرد یاددهی - یادگیری فعال کرد، روحیه انجام فعالیت‌های گروهی و مشارکتی را در آنها پرورش داد (تسپارلس^۱، ۱۹۹۸). تدریس و یادگیری فعال شامل استفاده از راهبردهایی است که موجب رشد فرصت‌های یادگیری دانش‌آموزان

1. Tsaparlis

می‌شود. شاید بتوان گفت که پیازه بیش از همه به اهمیت روش‌های فعال پی برده بود و به‌کارگیری آن را توصیه کرده است. وی روش‌های فعال را بهترین روش برای شکوفایی شخصیت دانش‌آموزان می‌داند. در تدریس و یادگیری فعال هرچند مسئولیت نهایی یادگیری به خود دانش‌آموزان بر می‌گردد، ولی یک تدریس خوب، دانش‌آموزان را به تلاش بیشتر تشویق می‌کند. همچنین به آنان فرصت تجربه و تمرین می‌دهد و از عملکردشان بازخوردی فراهم می‌سازد. این‌ها مشخصات عناصر ضروری یادگیری فعال هستند. چارلز وجیمز^۱، (۲۰۰۴) بیان می‌کنند که یادگیری فعال، فعالیت‌های آموزشی است که دانش‌آموزان را در انجام چیزها و فکرکردن در مورد چیزی که آنها انجام می‌دهند درگیر می‌کند و مستلزم این است که دانش‌آموزان مسئول یادگیری خودشان باشند نه این‌که فقط معلم عهده‌دار این امر باشد (صادقی‌دیزج، حسینی‌نسب، عسگریان، شیرعلی‌پور و مقصودی، ۱۳۹۳: ۷۵-۷۶).

از آن‌جایی که پویایی و رشد و توسعه هر جامعه و سازمانی وابسته به زمینه‌های پژوهشی و تحقیقاتی آن جامعه است و مکانیزم‌هایی دارد که می‌تواند موجب تکامل و بهبود روش‌های اجرایی شود و روش‌های فعلی کار را مورد ارزیابی و سنجش قرار دهد و همچنین به جهت اهمیت بسیار زیاد مسائل آموزشی در ابعاد فرهنگی و فرهنگ‌سازی در جوامع انسانی و به‌طور اخص فرهنگ ترافیک و انجام تحقیقات گسترده به‌منظور اصلاح و بهینه‌کردن روش‌های آموزش در ارتقای کیفیت آموزش، رفع نواقص و معایب موجود، طبقه‌بندی مشکلات آموزشی و با توجه به اهمیت موضوع حمل‌ونقل و ترافیک در بین نسل دانش‌آموزان، در پژوهش حاضر به تعیین تأثیر آموزش غیررسمی بر مفاهیم حمل‌ونقل ترافیک در دانش‌آموزان پرداخته می‌شود. با توجه به مطالب فوق، پژوهش حاضر درصدد پاسخ به این سوال اساسی است که آموزش‌های غیررسمی تا چه حد بر یادگیری مفاهیم حمل‌ونقل و ترافیک در دانش‌آموزان پایه ششم ابتدایی ناحیه ۲ شهر ری تأثیر دارد؟

1. Charles, C. B. & James, A

پیشینه و مبانی نظری تحقیق

در بررسی‌های انجام‌شده طرح‌هایی در داخل و خارج کشور یافت شده که در آنها از دانش‌آموزان برای اجرای قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی استفاده شد. ابراهیمی قوام، دلاور، مومنی، رفیعی و ذوقی (۱۳۹۷) در پژوهشی با عنوان بسته آموزشی رفتار ترافیکی نشان دادند که میانگین و انحراف معیار رفتار ایمن ترافیکی پسران و دختران گروه آزمایش در پس‌آزمون به‌طور معناداری بهبود یافته است و بین میانگین رفتار ایمن ترافیکی پسران گروه آزمایش و کنترل و دختران گروه آزمایش و کنترل تفاوت وجود دارد. هم‌چنین امیری و بصیرت (۱۳۹۶)، در پژوهش خود به بررسی تأثیر شیوه‌های فرهنگ‌سازی رسانه‌ای بر ارتقای مدیریت ترافیک پرداختند و نتایج پژوهش نشان داد که به‌کارگیری شیوه‌های فرهنگی تا حد زیادی در کاهش تخلفات رانندگی و ارتقای مدیریت ترافیک مؤثر بوده است. فلاحی پیروز و احمدی و دادگران (۱۳۹۵) در پژوهشی که با عنوان نقش پیام‌های ترافیکی بر ارتقای فرهنگ ترافیک از نگاه شهروندان تهرانی (بررسی دو برنامه سفر به خیر و تازه‌های ترافیکی تلویزیون) انجام دادند، نشان دادند که طبقه اجتماعی مخاطبان برنامه‌های تلویزیونی، رابطه مثبتی با ارتقای فرهنگ ترافیکی دارند و وجود برنامه‌های ترافیکی، به‌ویژه تفکیک جنسیت، سبب افزایش فرهنگ ارتقای ترافیکی می‌شود. پژوهش حقیقی و عباسی (۱۳۹۵)، در زمینه ارزیابی عوامل مؤثر در ایمنی عبور دانش‌آموزان از عرض معبرهای برون شهری، نشان داد که فاصله وسیله نقلیه خط نزدیک، مرحله عبور، زمان عبور، نوع وسیله نقلیه و تعداد مشاهده عابر در سرفاصله قابل‌قبول عابران‌پایه تأثیر به‌سزایی دارند. دعاگویان (۱۳۹۵) در بررسی تطبیقی شیوه‌های فرهنگی اصلاح رفتار ترافیکی کاربران در کشورهای توسعه‌یافته نشان می‌دهد که باید از شیوه‌های فرهنگی در جهت جمع‌گرایی در رانندگی و جهت‌دهی کاربران ترافیکی به سمت احترام به هم‌نوع و توجه به خواست و انتظارات دیگران در قالب آموزش‌های عملی سود جست؛ البته این نوع آموزش‌ها حتماً باید از دوران مدرسه آغاز شود. خلیفه و جمالی (۱۳۹۴) در پژوهشی به تأثیر روش‌های مختلف آموزشی بر

نگرش دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر نسبت به مقررات پرداختند؛ نتایج نشان داد که آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی به روش‌های سخنرانی و برگزاری مسابقه نقاشی و انشا بر یادگیری این قوانین تأثیر دارد؛ اما روش پخش فیلم‌های آموزشی در این خصوص تأثیری ندارد. ابراهیمی‌قوام، اسفغانی و رضایی (۱۳۹۴)، در بررسی تطبیقی برنامه آموزشی ایمنی ترافیک به کودکان پیش‌دبستانی در ایران و استرالیا به این نتیجه دست یافتند که اهداف دو طرح در بسیاری از موارد دارای اشتراک بوده ولی از لحاظ رویکرد آموزشی طرح اجرایی در استرالیا مبتنی بر استفاده از موقعیت‌های عملی (سازنده‌گرایی) و اصول تغییر رفتار است و طرح اجرایی در ایران از محتوای آموزشی قابل استفاده در کلاس درس و یادگیری اجتماعی براساس بحث و گفتگو کلاسی بهره می‌گیرد. همچنین تفاوت‌هایی در ابزار و محتوا و اهداف دو طرح وجود دارد. صبوری (۱۳۸۹) با مقایسه اثربخشی روش‌های آموزش ترافیک در ارتقای سطح آگاهی از رفتار خطرناک ترافیکی به دانش‌آموزان مقطع چهارم ابتدایی پسران شهرستان رشت نشان می‌دهد که آموزش ترافیک به شیوه‌های: سخنرانی، توضیح به همراه نمایش و ارائه فیلم موجب ارتقای سطح آگاهی و نگرش‌های پیش‌گیری‌کننده از رفتارهای خطرناک ترافیکی در دانش‌آموزان می‌شود. نتایج پژوهش تأثیر آموزش ایمنی جاده در مدارس: بررسی رویکردهای فعلی در کشور استرالیا نشان داد که آموزش ایمنی جاده موجب کاهش رفتارهای خطرآفرین و رفتارهای ریسک‌پذیر و کاهش آسیب‌های ناشی از آن شده است (سایمون و لیساً، ۲۰۱۷). پژوهش عوامل مؤثر بر افزایش فرهنگ ایمنی جاده‌ها نشان می‌دهد که رفتار کودک به دلیل نبود توسعه توانایی‌ها و کامل‌نبودن زیست‌شناختی کودک (محدودیت در ادراک، دید، شنوایی و ...) با بزرگسالان متفاوت است و کودکان قادر به تشخیص درست و صحیح رفتارهای ایمنی جاده‌ها نیستند. اسوو^۲ (۲۰۱۶)، به اثربخشی برنامه آموزشی ساختاری بر اقدامات ایمنی جاده در میان

1. Simon, R. & Lisa, N.
2. Swov, T

دانش‌آموزان ابتدایی پرداخت و نشان داد که برنامه آموزشی ساختاری بر اقدامات ایمنی جاده در میان دانش‌آموزان ابتدایی تاثیر دارد. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که در زمینه آموزش ایمنی و ارتقای فرهنگ ترافیک تحقیقات مختلفی انجام شده است ولی با توجه به نقش و اهمیت آموزش‌های غیررسمی و تاثیر آن بر یادگیری مفاهیم حمل‌ونقل و ترافیک، پژوهشی انجام نشده است.

یادگیری و آموزش: شاید بتوان گفت یکی از مهم‌ترین عوامل پیشرفت‌های اجتماعی در زندگی انسان، یادگیری است. انسان مخلوق عادت و عادت نتیجه یادگیری و یادگیری ضروری‌ترین اساس زندگی انسان است. به عبارت دیگر می‌توان گفت، انسان محصول یادگیری‌های خود است (کریمی، ۱۳۸۹: ۶۸). یادگیری فرآیندی است که تجربیات و تاثیرات شخصی و محیطی را برای کسب، غنی‌سازی یا اصلاح دانش، مهارت‌ها، ارزش‌ها، نگرش‌ها، رفتار و جهان‌بینی فرد فراهم می‌آورد. نظریه‌های یادگیری، فرضیه‌هایی را مطرح می‌کنند تا توضیح دهند این فرآیندها چگونه روی می‌دهند. معنای یادگیری چیست؟ یادگیری به شیوه‌های مختلفی صورت می‌گیرد و با بسیاری دیگر از جوانب زیستی و روان‌شناختی آدمی مرتبط است. گاهی عمدی، گاهی غیرعمدی است، گاهی عمدتاً متأثر از رغبت‌های فرد است، گاهی نوعی از تفکر و پردازش اطلاعات است و گاهی حاکی از پختگی و بینش عمیق ناشی از آشنایی با پیچیدگی‌های یک موضوع است. در موضوع کاربرد روان‌شناسی یادگیری در تدریس و تربیت باید توجه کنیم که مسئله روان‌شناسی تربیتی این نیست که ما شاگردان را به یادگیری مشغول کنیم. آنان خود از قبل مشغول به انواعی از یادگیری بوده و هستند. مسأله اساسی این است که چه چیزهایی را و چگونه به شاگردان بیاموزیم که برای زندگی حال و آینده آنان مفید باشد و اهداف کوتاه‌مدت و درازمدت تدریس و تربیت در حوزه‌های مختلف دانش و مهارت و معانی را تأمین کند. به بیان دیگر، محرک‌های تدریس و تربیت (برنامه، روش و ابزارهای تدریس و تربیت ...) را چگونه به شاگردان ارائه کنیم که دانش و مهارت و معانی را به‌دست آورند. برای این‌منظور باید شاگردان را با

محرك‌های گوناگون و مناسب مواجه سازیم به‌گونه‌ای که توجه آنان جلب شود و از این طریق دانش، مهارت و معانی مورد نیاز را فرا گیرند و امکان رشد فکری، روانی، اجتماعی و فرهنگی آنان تأمین شود (پارسا، ۱۳۹۲: ۵۴).

تعریف و ماهیت آموزش (یادگیری نیمه‌رسمی و غیررسمی): آموزش‌های نیمه‌رسمی و غیررسمی شامل هر نوع آموزشی هستند که در خارج از چارچوب برنامه‌های درسی مصوب و رسمی مدارس و دانشگاه‌ها ارائه می‌شوند. آموزش‌های نیمه‌رسمی مشابهت‌های زیادی با آموزش‌های رسمی دارد و محتوا و شیوه ارائه آن معمولاً مشابه آموزش‌های رسمی است اما در غالب برنامه‌های رسمی آموزشی و درسی نمی‌گنجد. در جامعه ایران، آموزش‌های نیمه‌رسمی به شکل آموزش‌های ضمن خدمت، دانش‌افزایی تخصصی و علمی رواج دارد و طیف گسترده‌ای از فرصت‌ها و منابع آموزش/ یادگیری را می‌توان برای آن برشمرد؛ از جمله: آموزش‌های ضمن خدمت کارکنان؛ دوره‌های ترویجی و آموزشی نهادهای حاکمیتی؛ آموزش‌های ارائه‌شده در موسسات آموزشی آزاد. اما آموزش‌های غیررسمی، آموزش‌های اتفاقی و غیرعمدی محسوب می‌شوند که همه انسان‌ها از بدو تولد تا زمان مرگ در معرض آنها قرار دارند و از منابع مختلف و به شکلی اتفاقی و غیرعمدی از آنها می‌آموزند. این نوع آموزش/ یادگیری با توسعه فناوری‌های ارتباطات و اطلاعات بر دامنه آنها افزوده شده است و از طریق رسانه‌های سنتی و دیجیتال و از منابع مختلفی چون خانواده، اطرافیان، دوستان، نهادهای فرهنگی و اجتماعی در دسترس افراد قرار می‌گیرد. شناسایی و تحلیل این دو گونه آموزش و بررسی آنها از نقطه‌نظرهای جامعه‌شناسی، اقتصادی، تربیتی و فلسفی ماهیت واقعی زیست‌بوم آموزش و پرورش هر اجتماعی را جهت تصمیم‌گیری‌ها و برنامه‌ریزی‌های درست فراهم می‌کند (روزت و هافمن، ۱۳۹۲: ۳۰۵). یونیسف^۱ (۲۰۰۵) در تعریفی که از آموزش غیررسمی ارائه کرده است، این آموزش را آموزشی برای تمامی سنین، رفع نیازهای پدیدآمده افراد می‌داند و بیان می‌کند که تعلیم و تربیت غیررسمی،

1. EFUNIC

تعلیم و تربیتی و برنامه‌های آموزشی سازمان‌یافته نظام‌مند و کیفی خارج از نظام آموزش و پرورش رسمی است که دارای اهدافی آگاهانه برای دستیابی به نیازهای آموزشی خاص کودکان، جوانان و بزرگسالان است (منطقی، فرمانی و پورمند، ۱۳۹۲: ۴۲). اسپین^۱ و چیپمن^۲ (۲۰۰۱) تاکید می‌ورزند که در آموزش غیررسمی که معمولاً در بیرون از مدرسه صورت می‌پذیرد، به نسبت آن که محتوای آموزشی با توجه به نیاز فراگیران تهیه و تدوین شده و از ساخت‌مندی کمتری برخوردار است، انگیزه درونی فراگیران را معطوف به خود کرده، آنان با علاقه بیشتری به آموزش، می‌پردازند. بنابراین آموزش غیررسمی اصطلاحی کلی است که به آموزش‌هایی که خارج از مدرسه شکل می‌گیرند، اطلاق می‌شود؛ عرصه گسترده و وسیعی است و از طریق رسانه‌های جمعی، موزه‌ها، کتابخانه‌ها و فعالیتهای گروهی در نهادهای فرهنگی و دیگر سازمان‌های موجود در جامعه محقق می‌شود (فالك،^۳ ۲۰۰۱).

واقعیت آن است که انسان‌ها هم از بافت‌های رسمی و هم غیررسمی می‌آموزند. اما وقتی ما درباره یادگیری فکر می‌کنیم، اغلب درباره بافت‌های رسمی کلاس درس، جایی که برای کودکان آموزش مستقیم، توسط متخصصانی آموزش‌دیده فراهم شده است، می‌اندیشیم تا درباره موقعیتهای مختلف غیررسمی که کودکان در زندگی روزمره خود با آن مواجه‌اند. بنابراین لازم است تا علاوه بر اجرای آموزش‌های رسمی، برای آموزش ایمنی راه به کودکانی که به صورت منظم به مدرسه نمی‌روند به‌ویژه در مناطق با ریسک بالای تصادفات، روش‌های آموزش غیرمستقیم را به کار گرفت. برای این کار راه‌های مختلفی وجود دارد. یکی از برنامه‌های اجتماعی ممکن، روش آموزش کودک به کودک است که در بسیاری از کشورهای جهان مورد استفاده قرار می‌گیرد (نیازی، ۱۳۸۷: ۳۴).

1. Aspin, D.
2. Chapman, J.
3. Falk, J.H.

در حوزه آموزش، درباره آموزش/یادگیری می‌توان سه اصطلاح پایه را از هم متمایز کرد که هر یک از آنها با فراوانی زیاد و اشکال مختلفی به کار گرفته می‌شوند. این سه اصطلاح و اشکال کاربرد آنها عبارت‌انداز:

الف) رسمی: آموزش رسمی، موسسات آموزش رسمی، یادگیری رسمی، برنامه‌های یادگیری رسمی، مربیان موسسات رسمی یادگیری که شامل آن قسمت از نظام آموزشی است که از کودکان آغاز شده و تا آموزش عالی ادامه می‌یابد (گروه مشاوران یونسکو، ترجمه: مشایخ، ۱۳۷۳: ۱۱). "آموزش یک فرایند رسمی، منظم و مشخص است و طرح زمانی و مکانی مشخص دارد" (نوروزی و رضوی، ۱۳۹۰: ۱۲). که در این آموزش، هدف و مخاطب مشخص است و زمان و مکان اجرای آموزش نیز از پیش تعیین شده است، ویژگی که به نظر می‌رسد در طبقه غیررسمی وجود ندارد.

ب) نیمه‌رسمی: آموزش نیمه‌رسمی، برنامه‌های آموزشی در محیط‌های نیمه‌رسمی، زمینه‌های یادگیری نیمه‌رسمی، موقعیت‌های یادگیری نیمه‌رسمی به عبارتی آموزش نیمه‌رسمی از هرگونه فعالیت آموزشی سازماندهی شده و نظام‌مند که در خارج از چارچوب نظام آموزش رسمی انجام می‌گیرد تا گونه مشخصی از یادگیری را برای خرده گروه‌های جمعیتی خردسال و نیز کودک فراهم کند (کومبز و احمد^۱، ۱۹۷۴: ۸).

ج) غیررسمی: یادگیری غیررسمی، فعالیت‌های یادگیری غیررسمی، تجارب یادگیری غیررسمی (مالت، تریدل، لایل و رین^۲، ۲۰۰۹). بنابراین آموزش غیررسمی عبارت است از: ایجاد موقعیت‌های اصیل و موثق که نوعاً فراتر از کنترل مدیران برنامه‌های مهارت‌آموزی و به دور از محدودیت‌های کلاس درس و محیط‌های ارائه آموزش‌های رسمی از راه دور (از قبیل آموزش برخط، آموزش‌هایی که از طریق ویدئو کنفرانس ارائه می‌شوند) رخ می‌دهند (روزت و هافمن^۳، ۱۳۹۲: ۳۰۵). به عبارت دیگر، "آموزش غیررسمی فرایندی مادام‌العمر است که با آن هر شخص، دانش، مهارت، نگرش و

1. Coombs And Ahmed
2. Mallett, Clifford J.; Trudel, Pierre; Lyle, John And Rynne
3. rosset & hoffman

آگاهی‌هایی را از تجارب روزانه و در محیط‌زیست خود در خانه، محل کار و بازی به‌دست می‌آورد و به‌خاطر می‌سپارد. به‌طورکلی آموزش غیررسمی فاقد سازمان‌دهی و اغلب غیرنظام‌مند است (کومبز و احمد، ۱۹۷۴: ۸). در برخی از منابع این اصطلاح به آموزش مستمر ضمنی ترجمه شده است. اصطلاح غیررسمی برای این‌منظور به‌کار گرفته شده است که بر ویژگی‌های مکان (بیرون از مدرسه) فرایند (بدون آموزش‌گر یا خودرهبانه) و مخاطب (غیر از دانش‌آموز) تاکید شود (اکی و النبوگن^۱، ۲۰۰۸).

فرضیه‌های پژوهش

فرضیه اصلی: آموزش‌های غیررسمی بر یادگیری مفاهیم حمل‌ونقل و ترافیک در دانش‌آموزان دوره دوم ابتدایی ناحیه ۲ شهر ری تاثیر دارد.

فرضیه‌های فرعی پژوهش

- ۱- آموزش‌های غیررسمی بر یادگیری تخلفات و مجازات‌های رانندگی در دانش‌آموزان دوره دوم ابتدایی ناحیه ۲ شهر ری تاثیر دارد.
- ۲- آموزش‌های غیررسمی بر آگاهی از قوانین رانندگی در دانش‌آموزان دوره دوم ابتدایی ناحیه ۲ شهر ری تاثیر دارد.

روش پژوهش

پژوهش حاضر، از لحاظ ماهیت و نوع، کاربردی و با استفاده از روش تحقیق نیمه‌آزمایشی با طرح پژوهش پیش‌آزمون و پس‌آزمون با گروه آزمایش انجام شده است. جامعه آماری پژوهش، کلیه دانش‌آموزان پایه ششم ابتدایی ناحیه ۲ شهر ری در سال تحصیلی ۹۸-۹۹ است که با روش نمونه‌گیری تصادفی خوشه‌ای چندمرحله‌ای، یک مدرسه دخترانه و یک مدرسه پسرانه تعداد ۱۲۰ نفر از دانش‌آموزان پایه ششم ابتدایی انتخاب و سپس به‌طور تصادفی در دو گروه آزمایش (۳۰ نفر دختر و ۳۰ نفر پسر) و

1. Okeyalnbogen

گواه (۳۰ نفر دختر و ۳۰ نفر پسر) قرار گرفتند و بدین ترتیب گروه آزمایش در طی یک ماه و هشت جلسه تحت برنامه مداخله قرار گرفتند. ابزار پژوهش حاضر پرسشنامه محقق‌ساخته‌ای است که شامل ۳۰ سؤال چهار گزینه‌ای، با توجه به هدف پژوهش، آموزش غیررسمی به‌عنوان متغیرهای مستقل و یادگیری مفاهیم حمل‌ونقل و ترافیک از جمله آموزش قوانین و مقررات و تخلفات و مجازات‌های راهنمایی و رانندگی به‌عنوان متغیر وابسته ارزش‌گذاری شده است. برای روایی صوری و محتوایی پرسشنامه به تایید چندتن از اساتید فن و همچنین کارشناسان اداره راهنمایی و رانندگی رسیده است و پایایی آن براساس ضریب آلفای کرونباخ اندازه‌گیری شده و برابر با ۰/۸۶۰ است که نشان از پایایی درون آزمون دارد.

روش اجرای پژوهش نیز بدین‌صورت است که از افراد انتخابی در ابتدا پیش‌آزمون گرفته شد و پرسشنامه موردنظر در اختیار تمامی اعضای نمونه قرار گرفت و سپس افراد به دو گروه آزمایش و گواه تقسیم شدند و سپس افراد گروه آزمایش به مدت یک ماه و در هشت جلسه، هر جلسه به مدت ۱ ساعت تحت برنامه مداخله آموزش غیررسمی در زمینه فرهنگ ترافیکی قرار گرفتند. پس از سپری‌شدن دوره آموزش مرحله پس‌آزمون اجرا شد. گروه آزمایش به مدت چهار هفته به‌صورت هر هفته دو جلسه با استفاده از وسایل کمک آموزشی محقق‌ساخته هم‌چون ماکت‌های علائم راهنمایی و رانندگی و چراغ راهنمایی و اسلایدهای آموزشی با روش توضیح به‌همراه نمایش آموزش‌های مجازی از طریق قصه و بازی به دانش‌آموزان ارائه شد.

جدول شماره ۱- مداخله و جلسات آموزشی گروه آزمایشی

جلسات	عنوان
جلسه اول	اخذ پیش‌آزمون
جلسه دوم	آموزش مفاهیم راهنمایی و رانندگی از قبیل: بزرگراه، سواره‌رو، پیاده‌رو، تقاطع، گذرگاه عابر پیاده و ...
جلسه سوم	آموزش تابلوها، علائم و چراغ راهنمایی از قبیل: شناخت سه رنگ چراغ راهنمایی و رانندگی و رفتار صحیح و مناسب در حضور هر رنگ، شناخت تابلوهای راهنمایی مربوط به عابر پیاده، دوچرخه‌سوار

جلسات	عنوان
جلسه چهارم	آموزش موارد مربوط به عابر پیاده از قبیل: تشخیص محل‌های مجاز برای عبور از عرض خیابان، نحوه صحیح عبور از عرض خیابان‌های دوطرفه، استفاده از پیاده‌رو و ...
جلسه پنجم	آموزش موارد مربوط به سرنشین وسیله نقلیه از قبیل: بستن کمربند ایمنی، ممنوع بودن نشستن در صندلی جلو حتی در آغوش والدین، آگاهی از ممنوعیت و خطرناک بودن رفتارهایی چون بیرون آوردن سر و دست از ماشین، بلند شدن از روی صندلی هنگام رانندگی و ...
جلسه ششم	آموزش قوانین مربوط به دوچرخه‌سوار از قبیل: عبور از مسیر ویژه دوچرخه، ممنوعیت راندن دوچرخه‌هایی که تجهیزات لازم را ندارند، ممنوعیت راندن دوچرخه در مسیره‌های لغزنده و ...
جلسه هفتم	آموزش تخلفات و مجازات‌های راهنمایی و رانندگی از قبیل: عبور از محل ممنوع، حرکت به طور مارپیچ، سبقت غیرمجاز در راه‌های دوطرفه، عدم رعایت حق تقدم، بستن کمربند ایمنی، عبور وسائل نقلیه از پیاده‌رو و هر عملی که موجب ایجاد خطر برای ترافیک می‌شود و ...
جلسه هشتم	اخذ پس آزمون

یافته‌ها

جدول شماره ۲- فراوانی پاسخ‌گویان به یادگیری مفاهیم حمل‌ونقل و ترافیک گروه آزمایش و

کنترل و جنسیت در پس آزمون

پس آزمون	گروه	نمونه	میانگین	انحراف استاندارد	حداکثر	حداقل
نمره کل	دختر کنترل	۳۰	۱۲/۶۶	۲/۳۵۳	۱۸	۹
	دختر آزمایش	۳۰	۲۸/۸۶۶	۱/۸۱۴	۳۰	۲۳
	پسر کنترل	۳۰	۶/۳۳۳	۱/۲۹۵	۹	۴
	پسر آزمایش	۳۰	۲۶/۸	۱/۸۴۵۷	۳۰	۲۳

پس آزمون	گروه	نمونه	میانگین	انحراف استاندارد	حداکثر	حداقل
قوانین	دختر کنترل	۳۰	۶/۲۳	۱/۱۹۴۳	۹	۴
	دختر آزمایش	۳۰	۱۳/۳۰	۱/۱۷۸	۱۵	۱۰
	پسر کنترل	۳۰	۶/۳۳	۱/۲۹۵	۹	۴
	پسر آزمایش	۳۰	۱۳/۳۰	۱/۱۷۸۸	۱۵	۱۰
تخلف	دختر کنترل	۳۰	۶/۴۳۳	۱/۹۲۴	۱۰	۳
	دختر آزمایش	۳۰	۱۳/۵۶	۱/۱۳۵۱	۱۵	۱۰
	پسر کنترل	۳۰	۶/۶۳	۱/۹۹۱۰	۱۰	۳
	پسر آزمایش	۳۰	۱۳/۵۰	۱/۱۶۷۰	۱۵	۱۰

آزمون نرمال بودن داده‌ها: به منظور بررسی سؤالات تحقیق با استفاده از آزمون‌های آماری نیازمند بررسی پیش‌فرض‌هایی از جمله: مستقل بودن و نرمال بودن توزیع پراکندگی نمره‌ها هستیم. از آنجایی که انتخاب آزمودنی‌ها در این پژوهش به صورت تصادفی بوده است، بنابراین این پیش‌فرض مستقل بودن رعایت شده است. به منظور بررسی نرمال بودن توزیع پراکندگی نمره‌های آزمودنی‌ها در متغیرهای مورد مطالعه از آزمون کولموگوروف-اسمیرنوف استفاده شده است. با توجه به جدول ۳ و نتایج آزمون کولموگوروف-اسمیرنوف در سطح معناداری به دست آمده کوچک‌تر از $p \text{ value} < 0.05$ بوده، نشان‌دهنده توزیع غیرنرمال داده‌ها است؛ بنابراین با توجه به این که توزیع داده‌ها

در این پژوهش غیرنرمال بودند از آزمون ناپارامتریک من-ویتنی و کروسکال والیس استفاده شده است.

جدول شماره ۳- آزمون کولموگروف- اسمیرنوف جهت نرمال و غیرنرمال بودن شاخص‌ها

معناداری	مقداره آزمون کولموگروف	شاخص‌ها
۰/۰۰۰	۵/۲۹۳	یادگیری مفاهیم کلی ترافیک
۰/۰۰۰	۴/۵۸۳	یادگیری قوانین راهنمایی و رانندگی
۰/۰۰۰	۴/۹۰۶	آموزش تخلفات راهنمایی و رانندگی

جدول شماره ۴- آزمون من-ویتنی تفاوت آموزش غیررسمی بر یادگیری مفاهیم حمل‌ونقل و ترافیک در دو گروه کنترل و آزمایش

معناداری	آماره Z	آماره W ویلکاکسون	آماره U من-ویتنی	مجموع رتبه‌ها	میانگین رتبه‌ها	نمونه	یادگیری
۰/۰۰۰	-۸/۲۵۸	۱۰۰۳۰/۵۰۰	۲۷۷۰/۵۰۰	۱۰۰۳۰/۵۰	۸۳/۵۶	۱۲۰	گروه کنترل
				۱۸۸۸۹/۵۰	۱۵۷/۴۱	۱۲۰	گروه آزمایش

با توجه به جدول ۴، نتایج آزمون من-ویتنی، مقدار آماره $U=2770/500$ در سطح معناداری به دست آمده از سطح معناداری مورد نظر $p \text{ value} < 0/05$ کوچک‌تر است. بنابراین در بین دانش‌آموزان گروه آزمایش و گروه کنترل در یادگیری آموزش ترافیک راهنمایی و رانندگی اختلاف معناداری وجود دارد؛ همچنین با توجه به میانگین رتبه‌ها و مجموع رتبه‌ها می‌توان نتیجه گرفت آموزش‌های غیررسمی بر یادگیری مفاهیم حمل‌ونقل و ترافیک در دانش‌آموزان پایه ششم تاثیر دارد؛ در نتیجه می‌توان گفت فرضیه اصلی تایید می‌شود.

جدول شماره ۵- تفاوت بین پاسخ‌گویان براساس روش آزمایش و کنترل با آزمون کروسکال

والیس

	آزمایش و کنترل	فراوانی	میانگین رتبه ها
آموزش و یادگیری مفاهیم کلی	کنترل	۱۲۰	۸۳/۵۹
	آزمایش	۱۲۰	۱۵۷/۴۱
	جمع	۲۴۰	
	کنترل	۱۲۰	۸۶/۹۹
تخلفات و مجازات‌های راهنمایی رانندگی	آزمایش	۱۲۰	۱۵۴/۰۱
	جمع	۲۴۰	
یادگیری قوانین راهنمایی و رانندگی	کنترل	۱۲۰	۸۳/۳۰
	آزمایش	۱۲۰	۱۵۷/۷۰
	جمع	۲۴۰	

۱۱۵

همان‌طوری که در جدول ۵ مشاهده می‌شود میانگین رتبه‌ها در دو گروه کنترل و آزمایش در میزان یادگیری مفاهیم کلی و یادگیری قوانین راهنمایی و رانندگی و یادگیری از تخلفات و مجازات‌های رانندگی متفاوت بوده و در تمام موارد گروه آزمایش میانگین رتبه بیشتر دارند.

جدول شماره ۶- مقدار آماره مربع کی

	نمره کل	یادگیری قوانین راهنما رانندگی	تخلفات و مجازات‌های راهنمایی رانندگی
کای اسکوئر	۶۸/۲۰۰	۷۰/۴۳۸	۵۶/۴۲۹
درجه آزادی	۱	۱	۱
معناداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰

جدول ۶ محتوی نتیجه اصلی آزمون است. همان‌گونه که در این جدول شاهد هستید می‌توان مقدار آماره مربع کی را با ۱ درجه آزادی و هم‌چنین سطح معناداری آزمون $P\text{-Value} < 0/05$ نشان از تایید فرضیه تحقیق دارد و نتیجه نهایی این است که میزان

پاسخ‌گویی به سوالات و همچنین نمره‌های سه بخش آموزش ترافیک راهنمایی و رانندگی و یادگیری قوانین و تخلفات و مجازات‌های راهنمایی و رانندگی با گروه‌های کنترل و آزمایش تفاوت معنادار وجود دارد. در نتیجه روش آموزش غیررسمی ترافیک راهنمایی رانندگی بر دانش‌آموزان تاثیر دارد.

جدول ۷- آزمون من‌ویتنی یادگیری آموزش غیررسمی بر یادگیری تخلفات و مجازات‌های رانندگی در دو گروه کنترل و آزمایش

یادگیری	نمونه	میانگین رتبه‌ها	مجموع رتبه‌ها	آماره U من-ویتنی	آماره W ویلکاکسون	آماره Z	معناداری
گروه کنترل	۱۲۰	۸۶/۹۹	۱۰۴۳۹/۰۰	۳۱۷۹/۰۰	۱۰۴۳۹/۰۰	-۷/۵۱۲	۰/۰۰۰
گروه آزمایش	۱۲۰	۱۵۴/۰۱	۱۸۴۸۱/۰۰				

با توجه به جدول فوق، آزمون من-ویتنی، مقدار آماره $U=3179/000$ در سطح معناداری به دست آمده از سطح معناداری مورد نظر $p \text{ value} < 0/05$ کوچک‌تر است. پس در بین دانش‌آموزان گروه آزمایش و گروه کنترل در یادگیری آموزش تخلفات و مجازات‌های رانندگی اختلاف معناداری وجود دارد؛ همچنین با توجه به میانگین رتبه‌ها و مجموع رتبه‌ها می‌توان نتیجه گرفت آموزش‌های غیررسمی بر یادگیری تخلفات و مجازات‌های رانندگی در دانش‌آموزان تاثیر دارد؛ در نتیجه می‌توان گفت فرضیه فرعی اول تایید می‌شود.

جدول شماره ۸- آزمون من‌ویتنی آموزش غیررسمی بر یادگیری قوانین راهنمایی و رانندگی در دو گروه کنترل و آزمایش

یادگیری	نمونه	میانگین رتبه‌ها	مجموع رتبه‌ها	آماره U من-ویتنی	آماره W ویلکاکسون	آماره Z	معناداری
گروه کنترل	۱۲۰	۸۳/۳۰	۹۹۹۶/۵۰	۲۷۳۶/۵۰	۹۹۹۶/۵۰	-۸/۳۹۳	۰/۰۰۰
گروه آزمایش	۱۲۰	۱۵۷/۷۰	۱۸۹۲۳/۵۰				

ive of SID

با توجه به جدول ۸، آزمون من‌ویتنی، مقدار آماره $U=2736/500$ در سطح معناداری به‌دست‌آمده $0/000$ از سطح معناداری موردنظر $0/05 < p \text{ value}$ کوچک‌تر است؛ بنابراین در بین دانش‌آموزان گروه آزمایش و گروه کنترل در یادگیری قوانین راهنمایی و رانندگی اختلاف معناداری وجود دارد؛ همچنین با توجه به میانگین رتبه‌ها و مجموع رتبه‌ها می‌توان نتیجه گرفت که آموزش‌های غیررسمی بر یادگیری قوانین راهنمایی و رانندگی در دانش‌آموزان تاثیر دارد. در نتیجه می‌توان گفت فرضیه فرعی دوم تایید می‌شود.

برای بررسی تفاوت در میزان یادگیری کلی و یادگیری قوانین رانندگی و یادگیری از تخلفات و مجازات‌های رانندگی در دو گروه دختر و پسر براساس میانگین‌های یادگیری‌ها با توجه به آزمون کروسکال‌والیس قابل بررسی است.

جدول شماره ۹- تفاوت بین پاسخ‌گویان براساس گروه دختر و پسر با آزمون کروسکال‌والیس

میانگین رتبه‌ها	فراوانی	آزمایش و کنترل	۳۰ نمره
۱۰۵/۷۵	۱۲۰	دختر	آموزش و یادگیری کلی
۱۳۵/۲۵	۱۲۰	پسر	
	۲۴۰	جمع	
۱۱۰/۴۱	۱۲۰	دختر	تخلفات و مجازات‌های راهنمایی رانندگی
۱۳۰/۵۹	۱۲۰	پسر	
	۲۴۰	جمع	
۱۰۵/۸۳	۱۲۰	دختر	یادگیری قوانین راهنمایی و رانندگی
۱۳۵/۱۷	۱۲۰	پسر	
	۲۴۰	جمع	

همان‌طوری که در جدول ۹ مشاهده می‌شود، میانگین رتبه‌ها در دو گروه دختر و پسر در میزان یادگیری کلی و یادگیری قوانین راهنمایی و رانندگی و یادگیری از تخلفات و مجازات‌های رانندگی متفاوت بوده و در تمام موارد، میانگین رتبه گروه پسران بیشتر است.

جدول شماره ۱۰- مقدار آماره مربع کی

نمره کل	یادگیری قوانین راهنمایی و رانندگی	تخلفات و مجازات های راهنمایی رانندگی
کای اسکوتر ۱۰/۸۸۴	۱۰/۹۵۸	۵/۱۱۸
درجه آزادی ۱	۱	۱
معناداری ۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰

جدول ۱۰ محتوای نتیجه اصلی آزمون است. همان گونه که در این جدول شاهد هستید مقدار آماره مربع کی را با ۱ درجه آزادی و هم چنین سطح معناداری آزمون $P < 0.05$ Value نشان از تایید H_0 ندارد. با توجه به خروجی بالا، نتیجه نهایی این است که میزان پاسخ گویی به سوالات و هم چنین نمره های سه بخش آموزش ترافیک راهنمایی و رانندگی، یادگیری قوانین و تخلفات و مجازات های راهنمایی و رانندگی با گروه های دختر و پسر تفاوت معناداری وجود دارد. در نتیجه، در روش آموزش غیررسمی ترافیک راهنمایی و رانندگی در دانش آموزان دختر و پسر تفاوت معنادار وجود دارد.

بحث و نتیجه گیری

پژوهش حاضر با هدف تعیین تاثیر آموزش های غیررسمی بر یادگیری مفاهیم کلی حمل و نقل و ترافیک، یادگیری قوانین رانندگی و یادگیری تخلفات و مجازات های رانندگی در دانش آموزان پایه ششم ابتدایی ناحیه ۲ شهر ری انجام شد. نتایج پژوهش نشان داد که استفاده از روش آموزش غیررسمی در افزایش یادگیری مفاهیم کلی حمل و نقل و ترافیک، یادگیری قوانین رانندگی و یادگیری تخلفات و مجازات های رانندگی در ترافیک راهنمایی و رانندگی دانش آموزان مؤثر است. هم چنین با توجه به تفاوت معنادار بین میزان تاثیر آموزش های غیررسمی بر یادگیری مفاهیم حمل و نقل در دانش آموزان دختر و پسر پایه ششم ابتدایی ناحیه ۲ شهر ری و تفاوت میانگین رتبه ها در دو گروه دختر و پسر در میزان یادگیری کلی و یادگیری قوانین راهنمایی و رانندگی و یادگیری از تخلفات و مجازات های رانندگی و رتبه بالاتر گروه پسران در تمام موارد

می‌توان نتیجه گرفت که میزان پاسخ‌گویی به سوالات و همچنین نمره‌های سه بخش آموزش ترافیک راهنمایی و رانندگی، یادگیری قوانین و تخلفات و مجازات‌های راهنمایی و رانندگی در گروه‌های دختر و پسر تفاوت معنادار وجود دارد.

با توجه به مطالب بیان‌شده در بخش نظری و پیشینه پژوهش و همچنین بررسی‌های به‌عمل‌آمده در اسناد و مدارک مراکز پژوهشی، می‌توان بیان کرد که یافته‌های این پژوهش با نتایج پژوهش‌های انجام‌شده هم‌سو بوده است. با پژوهش ابراهیمی‌قوام و دلاور، مومنی، رفیعی و ذوقی (۱۳۹۷)، در زمینه بهبود رفتار ایمن ترافیکی و تفاوت میانگین رفتار ایمن ترافیکی پسران گروه آزمایش و کنترل و دختران گروه آزمایش و کنترل؛ امیری و بصیرت (۱۳۹۶)، در زمینه به‌کارگیری شیوه‌های فرهنگی و تاثیر آن در کاهش تخلفات رانندگی و ارتقای مدیریت ترافیک؛ حقیقی و عباسی (۱۳۹۵)، در زمینه عوامل مؤثر در ایمنی عبور دانش‌آموزان از عرض معبرهای برون شهری؛ دعاگویان (۱۳۹۵)، در زمینه شیوه‌های فرهنگی اصلاح رفتار ترافیکی کاربران در کشورهای توسعه‌یافته و تاکید بر این نکته که آموزش‌ها حتماً باید از دوران مدرسه آغاز شود. فلاحی‌پیروز و احمدی و دادگران (۱۳۹۵)، در زمینه نقش پیام‌های ترافیکی بر ارتقای فرهنگ ترافیک از نگاه شهروندان تهرانی (بررسی دو برنامه سفر به‌خیر و تازه‌های ترافیکی تلویزیون) و این نکته که وجود برنامه‌های ترافیکی، به‌ویژه تفکیک جنسیت، سبب افزایش فرهنگ ارتقای ترافیکی می‌شود. اسماعیلی (۱۳۹۴)، در مورد این‌که آموزش، بستر ارتقای فرهنگ ترافیک است و مؤلفه آموزش، از بین چهار عامل آموزش، اجرای مقررات، مهندسی ترافیک و شرایط اقلیمی در ارتقای فرهنگ ترافیک مؤثرتر است. خلیفه و جمالی (۱۳۹۴)، در مورد تاثیر روش‌های مختلف آموزشی بر نگرش دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر و این نکته که آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی به روش‌های سخنرانی و برگزاری مسابقه نقاشی و انشا بر یادگیری این قوانین تأثیر دارد؛ فردوسی (۱۳۹۴)، در زمینه بررسی عوامل روان‌شناختی مؤثر بر تصادفات رانندگی نظیر متغیرهای سن، تعداد جریمه، دقت عادی، حواس‌پرتی،

خویشتن‌داری پیش‌بینی‌کننده مناسبی برای عامل تصادف و این‌که هرچه سن راننده بالاتر، تعداد جریمه‌اش کمتر، دقت عادی او پایین‌تر و حواس‌پرتی‌اش زیادت‌تر و خویشتن‌داری او کمتر باشد، احتمال رخداد تصادف بیشتر می‌شود. با پژوهش رفیعی (۱۳۹۰)، در زمینه بررسی نقش تعامل بهینه نیروی انتظامی با آموزش و پرورش در ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی کشور و وجود پنج عامل نرم‌افزاری، سخت‌افزاری، ساختاری، آموزش نظری و آموزش عملی موثر در تعامل نیروی انتظامی با آموزش و پرورش برای ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی این‌که این پنج عامل فرهنگ ترافیک در سه بعد دانشی، عاطفی و رفتاری ارتقا پیدا می‌کند. در پژوهش صبوری (۱۳۸۹)، بر این‌که تاکید شد که آموزش ترافیک به شیوه‌های: سخنرانی، توضیح به همراه نمایش و ارائه فیلم، موجب ارتقای سطح آگاهی و نگرش‌های پیش‌گیری‌کننده از رفتارهای خطرزای ترافیکی در دانش‌آموزان می‌شود.

در تبیین یافته‌ها می‌توان گفت با توجه به نمره‌های پس‌آزمون دانش‌آموزان و تایید فرضیه پژوهش، دانش‌آموزان پس از آموزش، درک مناسب‌تری از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و همچنین تخلفات و مجازات راهنمایی و رانندگی پیدا کردند. از آن‌جایی‌که یادگیری دائمی مستلزم تمرین و تکرار موضوعات مورد هدف یادگیری در طول فرایند یادگیری است بنابراین به‌کارگیری روش‌های آموزش غیررسمی موجب فعال‌شدن یادگیری می‌شود. بنابراین هم‌گرایی در دستورالعمل آموزش مفاهیم راهنمایی و رانندگی و استفاده از روش آموزش غیررسمی در دوره آموزشی، به‌دلیل شادبودن محیط کلاس و استفاده از ابزارهایی که خود دانش‌آموزان با کمک والدین آنها را تهیه کرده‌اند می‌تواند بسیار تاثیرگذار باشند. محتویات آموزش‌ها، بایستی به‌درستی انتخاب و طراحی شوند و در محیط‌های موردنظر نصب شوند. یکی از دلایل حوادث رانندگی برای کودکان و نوجوانان، نبود اطلاعات و مهارت‌های لازم آنان در مورد مقابله با حوادث یادشده است و از این‌رو آموزش مفاهیم حمل‌ونقل و ترافیک می‌تواند از میزان این قبیل فجایع بکاهد. درخصوص آموزش به کودکان هم باید گفت که به‌دلیل این‌که از ضمیری

روشن و چشم و گوشی بینا و شنوا برخوردارند، مطلب را سریع‌تر می‌گیرند و در ذهن‌هایشان، ماندگاری همیشگی دارد. بنابراین با آموزش از طریق فناوری اطلاعات و ارتباطات که یکی از ارکان اصلی ترافیک محسوب می‌شود می‌توان نحوه مقابله با خطر را آموزش داد و از تهدیدهای ناشی از آن برای کودکان کاست. هر رویداد و اتفاقی در جامعه فعالیت همه افراد را تحت تاثیر خود قرار خواهد داد، از این‌رو برای جلوگیری از بروز خطر و هم‌چنین رعایت قوانین و مقررات نیاز است که از سنین کودکی و نوجوانی نسبت به آموزش قوانین، اقدامات لازم از سوی آموزش و پرورش و پلیس راهنمایی و رانندگی ارائه شود. از آن‌جائی‌که با آموزش کوتاه‌مدت قوانین راهنمایی و رانندگی فرهنگ‌سازی و تغییر نگرش اتفاق نمی‌افتد؛ آموزش باید درازمدت، مستمر و با تأکید بر مهارت‌های عملی رانندگی باشد تا در اثر گذشت زمان به فراموشی سپرده نشود. بنابراین لازم است تا آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی با جدیت و به همان روال دوره ابتدایی در دوره‌های متوسطه اول و متوسطه دوم و هم‌چنین دانشگاه ادامه یابد تا در رفتار دانش‌آموزان فعلی و اعضای فردای جامعه مشاهده شود.

پیشنهادها

- استفاده از کارشناسان مجرب راهنمایی و رانندگی برای تدریس و آموزش مسائل مربوط به حوزه حمل‌و نقل و ترافیک در تدوین بسته‌های آموزشی با مؤلفه‌ها و سرفصل‌های آموزش ترافیکی با استفاده از نرم‌افزارهای آموزشی و هم‌چنین آموزش از راه دور و اینترنت در حجم کم و متناسب با سنین و مقطع تحصیلی کودکان توسط برنامه‌ریزان آموزشی و درسی؛
- تربیت نیروهایی با تخصص آموزش رفتارهای ایمن ترافیکی به کودکان و نوجوانان به منظور برنامه‌ریزی‌های آموزش به کودکان و نوجوانان و انجام پژوهش‌ها و به‌کارگیری نتایج آنها برای افزایش ایمنی با نظارت پلیس راهور ناجا؛

- برنامه‌ریزی و سازماندهی استفاده از تجربیات کشورهای پیش‌تاز آموزش کودکان در انتقال آموزه‌های ترافیکی به نوآموزان و دانش‌آموزان با همکاری پلیس راهور ناجا و آموزش و پرورش؛
- همکاری پلیس راهور ناجا با بخش خصوصی و نهادهای مردمی برای ارتقای فرهنگ ترافیکی نوآموزان و دانش‌آموزان؛
- آموزش قوانین مربوط به عابر پیاده، قوانین مربوط به سرنشینان وسیله‌نقلیه، قوانین مربوط به دوچرخه‌سوار و استفاده بیشتر دانش‌آموزان از وسیله‌نقلیه دوچرخه، قوانین مربوط به تابلوهای راهنمایی و رانندگی به صورت فعال و این‌که از دانش‌آموزان خواسته شود، دانش و مهارت‌هایی را در زمینه‌های فوق از طریق فیلم‌های آموزشی، کاردستی و ترسیم و تفسیر خلاقانه و ایجاد رقابت و علاقه و انگیزه در یادگیری مفاهیم کسب کنند؛
- برنامه‌ریزی برای شرکت دانش‌آموزان در فعالیتهای پرورشی و اوقات فراغت دانش‌آموزان به منظور تعلیم موارد ترافیکی.

تقدیر و تشکر

این پژوهش، به‌عنوان پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته علوم تربیتی با گرایش آموزش ابتدایی در دانشگاه آزاد اسلامی واحد یادگار امام خمینی (ره) انجام شده است. بدین‌وسیله از ستوان یکم، جناب آقای توفیق محمدی، کارشناس امور آموزشی- فرهنگی- اجتماعی پلیس راهور منطقه ۲۰ تهران (شهر ری)، که در امر تهیه مطالب آموزشی و پیش‌برد اهداف این پژوهش یاری رساندند و همچنین مساعدت و همکاری آموزش و پرورش منطقه ۲۰ ناحیه دو شهر ری، کمال تشکر و امتنان را دارم.

منابع

ابراهیمی‌قوام، صغری؛ علی‌پور مقدم، خدیجه. (۱۳۹۸). تحلیل برنامه درسی کتاب مطالعات اجتماعی دوره ابتدایی براساس رویکردهای آموزش ترافیک به کودکان، مطالعات پژوهشی راهور، دوره ۸، شماره ۲۸، ص ۱۱۱ تا ۱۲۶.

ابراهیمی قوام، صغری؛ اسفغانی، مهرداد؛ رضایی، محمد. (۱۳۹۴). بررسی تطبیقی برنامه آموزشی ایمنی ترافیک به کودکان پیش‌دستانی در ایران و استرالیا، فصلنامه مطالعه مدیریت ترافیک، شماره ۳۹- زمستان. TMS_Volume 1394_Issue 39_Pages 93-112.pdf

ابراهیمی قوام، صغری؛ دلاور، علی؛ مؤمنی، اسکندر؛ رفیعی، حسن‌رضا؛ ذوقی، لیلی. (۱۳۹۷). تدوین بسته آموزشی رفتار ترافیکی و تعیین اثربخشی آن بر یادگیری کودکان پایه اول ابتدایی، دانش انتظامی، سال نوزدهم، تابستان، شماره ۲ (پیاپی ۷۵)، ص ۹۶ تا ۱۱۷.

اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۹۳). ضرورت آموزش فرهنگ ترافیک به کودکان، تهران: انتشارات کودک.

امیری، موسی؛ بهزاد بصیرت، شهریار؛ دلفانین، نورالدین. (۱۳۹۶). بررسی تاثیر شیوه‌های فرهنگ‌سازی رسانه‌ای در ارتقای مدیریت ترافیک، فصلنامه علمی راهور، شماره ۲۳، ص ۷۳-۱۰۰.

آنی‌زاده، علی؛ آنی‌زاده، صدیقه. (۱۳۹۳). رویکرد آموزشی رسانه بر ترافیک، فصلنامه فرهنگ مردم ایران، شماره ۳۷.

پارسا، محمد. (۱۳۹۲). روان‌شناسی یادگیری بر بنیاد نظریه‌ها، تهران: سخن.

حقیقی، فرشیدرضا؛ عباسی، شهرام. (۱۳۹۵). ارزیابی عوامل موثر در ایمنی عبور دانش‌آموزان از عرض معبرهای برون‌شهری، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، سال پنجم، دوره اول، شماره ۱۷، ص ۳۳ تا ۵۶.

خلیفه، حسین؛ جمالی، غلامرضا. (۱۳۹۴). تاثیر روش‌های مختلف آموزش بر نگرش دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر، مطالعات پژوهشی راهور، دوره ۱۳۹۴، شماره ۱۵، ص ۸۹-۱۱۰.

دعاگویان، داوود. (۱۳۹۵). روش‌های تحقیق پیشرفته با رویکرد انتظامی، تهران: انتشارات دانشگاه علوم انتظامی امین.

رفیعی، حسن‌رضا. (۱۳۹۰). مروری بر مسئولیت‌ها و وظایف سازمان‌های دخیل در آموزش فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی کشور، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، دوره ۶، شماره ۲۰، ص ۲۵ تا ۴۸.

رفیعی، حسن‌رضا (۱۳۹۰). مروری بر آموزه‌های ترافیکی در کتاب‌های درسی آموزش و پرورش، مطالعات پژوهشی راهور، شماره ۱۳، ص ۷۹ تا ۹۶.

روزت، آلیسون؛ هافمن، باب. (۱۳۹۲). یادگیری غیررسمی در روندها و مباحث نوین در طراحی و فناوری آموزشی، ترجمه: محمدرضا وحدانی اسدی، حسین اسکندری و داریوش نوروزی، تهران: انتشارات آوای نور، ص ۳۰۳-۳۱۵.

سوری، احمد. (۱۳۹۰). روان‌شناسی ترافیک، تهران: نشر عصر و نوشته. صادقی دیزج، الناز؛ حسینی‌نسب، داود؛ عسگریان، فریبا؛ شیرعلی‌پور، اصغر؛ مقصودی، محمدرضا. (۱۳۹۳). فراتحلیل روش‌های تدریس فعال در عملکرد تحصیلی دانش‌آموزان ایرانی، یک مطالعه ساختاریافته، فصلنامه روان‌شناسی تربیتی، شماره ۳۵، سال ۱۱، بهار <http://ensani.ir/file/download/article/20160315115814-9882-167.pdf> صبوری، علی. (۱۳۸۹). مقایسه اثربخشی روش‌های آموزش ترافیک در ارتقای سطح آگاهی از رفتار خطرزای ترافیکی به دانش‌آموزان مقطع چهارم ابتدایی پسران شهرستان رشت، رساله دکتری، دانشگاه رشت.

عبدالرحمانی، رضا. (۱۳۹۴). مقدمه‌ای بر درک فرهنگ ترافیک. تهران: دانشگاه علوم انتظامی امین ناجا.

فردوسی، طیبه. (۱۳۹۴). عوامل روان‌شناختی موثر بر تصادفات رانندگی، فصلنامه راهور، شماره ۱۲، بهار، ص ۱۱-۳۲.

فلاحی‌پیروز، خدیجه؛ احمدی، حاجی‌محمد؛ دادگران، سیدمحمد. (۱۳۹۵). نقش پیام‌های ترافیکی بر ارتقای فرهنگ ترافیک از نگاه شهروندان (بررسی دو برنامه سفر به‌خیر و تازه‌های ترافیکی تلویزیون)، مطالعات جامعه‌شناسی، دوره ۹، شماره ۳۳، ص ۳۷-۴۹.

قائم‌طلب، فرشته. (۱۳۹۵). آموزش فرهنگ ترافیک و ایمنی حمل‌ونقل به کودکان، <http://behnegi.com/>

کریمی، یوسف. (۱۳۸۹). روان‌شناسی تربیتی، چ ۱۱، تهران: نشر ارسباران. گروه مشاوران یونسکو. (۱۳۹۴). فرایند برنامه‌ریزی آموزشی، ترجمه: فریده مشایخ، چاپ چهارم، تهران: انتشارات مدرسه.

محمدیان، پوریا؛ اسدی، محمدباقر؛ مبینی، زهرا. (۱۳۹۱). بررسی وضعیت فرهنگ ترافیک شهری و اثرات آموزش ترافیک در کاهش مشکلات آن، حمل‌ونقل محور توسعه، شماره ۲، تابستان. <https://civilica.com/doc/155006>

منطقی، مرتضی؛ فرمانی، شیوا؛ پودمند، فهیمه. (۱۳۹۲). بررسی تطبیقی یادگیری غیررسمی در دختران و پسران دانشجو در دانشگاه، فصلنامه روان‌شناختی، دوره ۱، شماره ۲، زمستان، ص

<http://jcp.khu.ac.ir>. ۵۸-۴۱

نوروزی، داریوش؛ رضوی، سیدعباس. (۱۳۹۰). مبانی طراحی آموزشی، تهران: انتشارات سمت. نیازی، محسن؛ کارکنان نصرآبادی، محمد. (۱۳۸۷). آسیب‌شناسی فرهنگ ترافیک، فصلنامه فرهنگ ایمنی. پیاپی ۱۴، ص ۳۱-۳۷.

Aspin, D.; Chapman, J. (2001). Towards a philosophy of lifelong learning. In Aspin et al. (EDS). The international handbook on lifelong learning. Dordrecht: Kluwer, DOI: 10.1007/978-94-010-0916-4.

Charles, C.B.; James, A. E. (2014). Active learning: Creating Excitement in the classroom, [on - line] available <http://www.ntlf.com/html/bib/91-9dig.htm>.

Coombs, Philip H.; Ahmed, Manzoor. (1974). Attacking Rural Poverty: How Non Formal Education Can Help, The Johns Hopkins University Press.

Falk, John H. (2001). Science Education: How We Learn Science Outside of School. New York: Teachers College. <http://www.teacherscollegepress.com>.

Mallett, Clifford J.; Trudel, Pierre; Lyle, John; Rynne B., Steven. (2009). Formal vs. Informal Coach Education, International Journal of Sports Science & Coaching Volume 4. Number 3:325-334 <https://doi.org/10.1260%2F174795409789623883>

Muir, C.; Devlin, A.; Oxley, A.; Kopinathan, C.; Charlton, J.; Koppel, S. (2010). Parents as Role Models in Road Safety, Monash University Accident Research Centre - Report # 302 <http://casr.adelaide.edu.au/publications/researchreports>

Simon, R.; Lisa N. (2017). The efficacy of road safety education in schools: A review of current approaches. Australasian Road Safety Resear ch, Policing and Education.

Swov, T. (2016). Road safety thematic reportSpeeding, ERSO -Road safety thematic report factors affecting road traffic accidents in benghazi, Libya. J Family Community. 16(1): 7-9.

Archive of SID

Tsaparlis, G. (1998). Dimensional analysis and predictive models in problem-solving. *International Journal of science Education*, 20, 335-350, <https://doi.org/10.1080/0950069980200306>

Ucko, David A.; Ellenbogen, Kirsten M. (2008). *Impact of Technology on Informal Learning and Teaching Science K-16*," *Research in Science Education Series*, Information Age Publishing, 2008. http://www.museumsplusmore.com/pdf_files/Impact-of-Technology.pdf