

بستر سازی برای ارتقای نظم اجتماعی از طریق فرهنگ سازی ترافیکی در کودکان پیش دبستانی

سیاوش بهرامی^۱

عزیزاله تاجیک اسمعیلی^۲

فرخنده مفیدی^۳

غلامرضا حاجی حسین نژاد^۴

تاریخ وصول: ۸۹/۲/۲۶

تاریخ پذیرش: ۸۹/۹/۲۵

چکیده

در حال حاضر یکی از دغدغه‌های جدی جوامع انسانی آموزش و مهم‌تر از آن فرهنگ سازی برای مردم در موضوعات مختلف و در عرصه‌های فرهنگی و اجتماعی است، که اگر به درستی انجام گیرد، می‌تواند در حل معضلات اجتماعی جوامع بسیار مؤثر باشد. یکی از اصلی‌ترین این موضوعات، حوزه نظم و انضباط اجتماعی است. با مطالعات صورت گرفته، مراکز پیش‌دبستانی و حتی کودکانستان‌ها به اساسی‌ترین مراکز انتقال و فرهنگ سازی تبدیل گردیده‌اند. یکی از خواسته‌های نظام جمهوری اسلامی ایران از نیروی انتظامی، آموزش همگانی نیازهای انتظامی کارکنان سازمان‌ها و کلیه کودکان و دانش آموزان و سایر اقشار جامعه می‌باشد. در این راستا بهترین و عمیق‌ترین اثرگذاری در آموزش‌های کودکان پیش دبستانی می‌باشد. که این مقاله در پی اثبات این مطلب می‌باشد. در تحقیق صورت گرفته در فرهنگ سازی ترافیکی کودکان پیش دبستانی اثر اجرای برنامه خاص این آموزش در نظم پذیری این کودکان توسط مربیان آنان مشاهده و بیان گردیده است و صاحب نظران نیز در سه گروه اعضای هیئت علمی دانشگاه‌ها، کارشناسان

۱- دانشجوی دکتری دانشگاه تربیت معلم و عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی

۲- عضو هیئت علمی دانشگاه تربیت معلم

۳- عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبائی

۴- عضو هیئت علمی دانشگاه تربیت معلم

فرهنگ سازی ترافیکی راهنمایی و رانندگی ناجا و کارشناسان کودکان پیش دبستانی آموزش و پرورش شهر تهران، برنامه درسی فرهنگ سازی ترافیکی را در ابعاد مختلف ارزشیابی کرده‌اند و با نظرات آنان این برنامه کامل گردیده است.

واژگان کلیدی: آموزش، فرهنگ سازی، انتظامی، نظم اجتماعی، کودکان پیش دبستانی.

مقدمه

نقش و اهمیت تعلیم و تربیت در زندگی انسان بر هیچ خردمندی پوشیده نیست و تاکنون هم ضرورت آن مورد تردید قرار نگرفته است. تعلیم و تربیت صحیح می‌تواند فرد را به اوج برساند و اگر غلط افتد، وی را به سقوط کشاند، زیرا آدمی (برخلاف حیوانات، که آگاهی‌ها و نیازها در آنها به صورت غریزی تأمین می‌شود) به عنوان تنها موجود عالم هستی برای ادامه زندگی خود نیاز به آموزش دارد. انسان در آغاز ولادتش فاقد علم و ادراک و تربیت و کمال است و به تدریج با تعلیم و تربیت مستقیم و غیر مستقیم، استعدادهای بالقوه او به فعلیت می‌رسد و رشد و تکامل می‌یابد، چنانکه قرآن کریم (سوره نحل- آیه ۷۸) می‌فرماید: «و خداوند شما را از شکم مادرانتان بیرون آورد، درحالی که هیچ نمی‌دانستید و برای شما، گوش و دیدگان و دلها قرار داد، تا شکر گزار باشید»

آموزش هر فرد عملاً از بدو تولد آغاز می‌شود و خانواده در واقع نخستین آموزشگاه و مادر نخستین مربی و آموزگار است. اما با پیچیده تر شدن جوامع، نیازهای گوناگونی به وجود آمد و برای رفع هر یک از این نیازها آموزشی متناسب لازم بود، بدین سبب آموزشگاه‌هایی غیر از خانواده، و معلمان و مربیانی غیر از والدین در جریان تعلیم و تربیت پیدا شدند. جامعه با تأسیس آموزشگاه‌ها، نهاد آموزش و پرورش را بنیان نهاد تا به خانواده‌ها در آموزش فرزندان‌شان مساعدت کند، این کمک به تدریج توسعه یافت به طوری که امروزه جوامع در امر آموزش افراد، نقش تعیین کننده‌ای به عهده گرفته‌اند (نوروز زاده، ۱۳۷۳، ص ۳).

اما این آموزش در اشکال مختلف بوده که یکی از مهمترین آنها، به اجتماعی شدن انسان منتهی می‌گردد که به عقیده بسیاری اجتماعی شدن و یا به بیان دیگر جامعه پذیری از

اصلی ترین نیازهای آموزشی فراگیران می باشد و به این ضرورت ها و نیازهای هر روزه به دلیل پیچیدگی و زندگی ماشینی و مدرنیزه شدن جوامع، بیشتر و عمیق تر وابستگی ایجاد می شود (مقنی زاده، ۱۳۷۵، ص ۹).

در اساسنامه و اهداف برنامه و فعالیت های دوره ی پیش دبستانی به ایجاد رفتارهای مطلوب فردی و اجتماعی اولویت خاص داده شده است و این دوره در نهادینه کردن رفتار هر انسانی دارای اثر ماندگارتر و عمیق تر می باشد و می توان با اجرای برنامه های مناسب در این کودکان با بازده مناسب تر در آینده به بیشترین نتایج دست پیدا نمود (گروه پیش دبستانی دفتر برنامه ریزی، ۱۳۸۸، ص ۱۰).

مقوله امنیت، قدمتی به وسعت تاریخ بشر دارد. در تاریخ ما جامعه ای سراغ نداریم که دیر زمانی فارغ از دغدغه ها و معضلات امنیتی، روزگار را سپری کرده باشد. در یک کاوش تبارشناسانه، مفهوم امنیت را می توان دارای قدمتی طولانی تر از مفهوم اجتماع و جامعه دریافت. لیکن نخستین مبحث فلسفی و سیاسی در این عرصه را شاید بتوان در مباحث فلاسفه ای همچون افلاطون و ارسطو یافت. با وجود این، امنیت، احساس آرامش و اطمینان از عدم تعرض به جان، مال، کار و ... حقوق هر انسان است. این ارزش انحصاری، یکی از ضرورت های زندگی فردی و اجتماعی است (نمایان، ۱۳۸۴، ص ۱۴).

در نظام اسلامی مانند هر نظام دیگری امنیت جایگاه ویژه ای دارا است تا آنجا که حضرت علی (ع) می فرمایند: «نعمتی گواراتر از امنیت نیست» آن حضرت از طرفی امنیت را نعمت می دانند که از طرف خداوند باعث آسایش و رفاه می شود و از سوی دیگر، گواراترین نعمت است. به هر حال امنیت در دیدگاه علی (ع) در زمره نخستین، اساسی ترین و عمومی ترین نیازهای بشر است. در سخنی دیگر می فرمایند: «رفاه زندگی، در امنیت است». بنابراین از مهم ترین اهداف و مأموریت نظام اسلامی، تأمین امنیت شهروندان و مقابله با عوامل تهدید و تعرض به جان و مال و آبرو و ناموس آنان است تا جامعه ای پاک و صالح پدید آید (بهرامی، ۱۳۸۴، ص ۱۲۳).

مفهوم امنیت، مصونیت از تعرض و تصرف اجباری بدون رضایت است و در مورد افراد به معنی آن است که مردم هراس و بیمی نسبت به حقوق و آزادی های مشروع خود



نداشته و به هیچ وجه حقوق آنان به مخاطره نیفتد و هیچ عاملی حقوق مشروع آنان را تهدید نکند (بهرامی، ۱۳۷۵، ص ۱۱۰).

به عقیده ارسطو، قانون یعنی نظم و قانون خوب، آفریننده نظم پایدار است (عنایت خسروی ص ۱۴).

نظم و امنیت لازم و ملزوم یکدیگرند، به طوری که جامعه بدون نظم اجتماعی، فاقد امنیت خواهد بود. فقدان امنیت هم حاکی از عدم وجود نظم اجتماعی مقتدر و مسلط بر اوضاع است. نظم اجتماعی را می‌توان مفهوم کلی قابل انطباق بر امنیت اجتماعی دانست. بنابراین هر عملی که امنیت عمومی و آزادی مردمی را مورد تعرض قرار دهد. نظم اجتماعی را مختل کرده است (خسروی، ۱۳۸۴، ص ۱۴).

نیروی انتظامی برای ایجاد امنیت بیشتر و از طرفی پیشگیری از حوادث و جرایم در جامعه اسلامی ایران و همچنین برقراری نظم و انضباط اجتماعی با پایداری بیشتر، باید به آموزش مسائل انتظامی در ابعاد متنوع آن پردازد. این وظیفه در نیروی انتظامی از طریق اداره کل آموزش همگانی معاونت اجتماعی ناجا هدایت و سازماندهی می‌گردد هر چند اکثر پلیسهای تخصصی ناجا با توجه به تخصص های مربوطه، به آموزش و ارتباطات حوزه تخصصی خود با اقشار و سازمان‌های مربوطه می‌پردازند. البته این مسلم خواهد بود که اقدام در این امر، در ارتباط با آموزش مستقیم و غیرمستقیم با کودکان است و با آگاهی از شرایط رشدی کودکان در سنین مختلف، می‌توان به آموزش در سنین پیش دبستانی ارزش گذاری بیشتری را مبذول داشت.

انضباط اجتماعی از دیدگاه لغوی، به معنای پیروی کامل از انتظارات و دستورات و مقررات جمعی و گروهی و نیز به معنی اطاعت از مقررات همگانی است. مفهوم انضباط اجتماعی را به این صورت می‌توان تعریف کرد: بعد از اینکه هنجارها و ضابطه‌ها توسط نهادی مشخص شدند افراد آنها را فرا می‌گیرند و برای ایفای نقش آماده می‌شوند. فرایند اجتماعی شدن زمانی به صورت موفقیت‌آمیز انجام می‌پذیرد که افراد، هنجارها و ضابطه‌ها را مورد قبول باطنی قرار می‌دهند و در نتیجه ضابطه‌ها را درونی کنند (صاحب زاده، ۱۳۸۰، ص ۶).

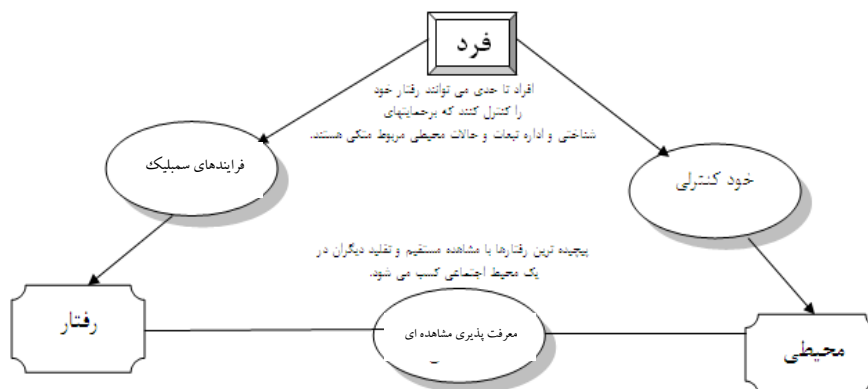
نهادی که در ایجاد نظم اجتماعی از طریق اجتماعی کردن و آموزش اجتماعی مؤثرتر است، آموزش و پرورش می‌باشد. مدرسه مکان تعلیم و تربیت است «فرهنگ لغت معمولاً تربیت را پوشش انتقال مهارت به فرد» تعریف می‌کند اکثر مردم تعلیم و تربیت را به منزله آموزشی تعریف می‌کنند که در موضوعات درسی مدرسه داده می‌شود لیکن ریشه لاتین واژه تربیت کردن به معنی سوق دادن است. معلمان عموماً معتقدند که هدف از آموزش و پرورش تغییر دادن رفتار فرد است. رفتاری که باید تغییر یابد مشتمل بر اموری مانند دانش، مهارتها، نگرش‌ها و عادات است مدرسه مکانی است که در آن افراد عملکردهای مورد تأیید جامعه را می‌آموزند. پوششی که توسط آن این آموزش صورت می‌گیرد، تعلیم و تربیت نامیده می‌شود (مقنی زاده، ۱۳۷۵، ص ۹).

بخش عمده ای از یادگیری‌ها حاصل فرایند اجتماعی شدن است و قسمت عمده رفتار اجتماعی از طریق مشاهده و تقلید از الگو صورت می‌پذیرد. این الگوها می‌توانند والدین، معلم، همبازی‌ها، افراد محبوب جامعه، کارآکرهای فیلم‌ها و کارتون‌ها و قهرمان‌های اجتماعی باشند. کودکان قسمت عمده رفتار اجتماعی خود را از طریق مشاهده مستقیم این الگوها فرامی‌گیرند. در هر صورت بندورا معتقد است (به استثنای اعمال انعکاس) رفتار در اثر مرور زمان آموخته می‌شود و شخصیت زائیده تجارب محیطی است (احدی، ۱۳۸۵، ص ۳۹).

نظریه یادگیری اجتماعی با فراتر رفتن از هر دو نظریه رفتاری و شناختی، معرفت پذیری را ناشی از الگو قرار دادن رفتارهای دیگران می‌داند. بندورا براین باور است که معرفت پذیر ابتدا به مشاهده دیگران می‌پردازد و تصویری ذهنی از رفتار و نتایج آنها به دست می‌آورد آنگاه نظاره‌گر، رفتاری را آزمایش می‌کند اگر نتایج مثبتی به بار آورد آن رفتار را تکرار خواهد کرد ولی اگر نتایج منفی حاصل شود تکرار نخواهد شد. (رضائیان، ۱۳۷۸، ص ۱۲۹)

به هر حال نظریه پردازان معرفت پذیری اجتماعی امروز تأکید دارند که خود رفتار فرایندهای شناختی و عوامل محیطی، عوامل دو طرفه هستند. این امر رابطه پویایی را تشریح می‌کند که در آن شخص نه به طور مکانیکی و نه به طیب خاطر کامل در برابر نیروهای

محیطی واکنش نشان می‌دهد. در روش یادگیری اجتماعی هم چنانکه افراد بر محیط خودشان اثر می‌گذارند، محیط هم به نوبه خود بر چگونگی اندیشیدن و رفتار آنان تأثیرگذار است. نمودار ذیل خلاصه مدلی از ابعاد و روابط نظریه یادگیری اجتماعی است. تأثیر دو طرفه رفتار آدمی، فرایندهای شناختی و محیط اجتماعی فرد ذاتی (جزء جدا ناشدنی) این معادله اجتماعی پیچیده است. گاهی رفتار آدمی غلبه می‌یابد و گاهی محیط و در این میان، آدمیان ادراک کرده، به داوری نشسته و نوعی خود کنترلی را در خود ایجاد می‌کنند.



نمودار ۱. مدل اساسی نظریه معرفت پذیری اجتماعی (رضائیان، ۱۳۷۸، ص ۱۲۹)

یکی از اهداف مهم مدرسه هدف تربیت اجتماعی است. زیرا مدرسه بیانگر خواسته‌های جامعه است. اما جامعه در زمان واحد دو خواسته مغایر اما مکمل از مدرسه دارد، از یکسو ایجاد نظم و انتقال موارث خود از نسلی به نسل دیگر را از مدرسه طلب می‌کند و از سوی دیگر خواهان تغییر، توسعه، تربیت نسلی نو و آماده برای پاسخگویی به مسائل تازه است. اما جامعه همیشه تربیت شهروندان خوب را از مدرسه طلب کرده است. هر چند که تعریف شهروند خوب در بین نسل‌ها و جوامع اندیشمندان یکسان نیست.



تعلیم و تربیت هدف اصلی مدرسه را رشد فضیلت و کمال و در عین توجه به انتقال ارزش‌های فرهنگی و اجتماعی، کمک به دانش آموز در اکتساب بهترین رشد ممکن عقلانی و شخصی می‌دانند.

فعالیت‌های رسمی و محدود به کلاس درسی که معمولاً کم و کیف آنها از سوی دستگاه رسمی آموزش و پرورش تعیین و به همه مدارس ابلاغ می‌شود و آنها را برنامه درسی می‌نامند، برخی اهداف آموزش و پرورش را تأمین می‌کنند در حالیکه از طریق فعالیت‌های تقریباً غیررسمی که به کلاس و حتی گاهی به مدرسه محدود نیستند و بیش از هر عامل دیگر باید از میزان علاقه، تجربه و قدرت ابتکار معلم و دانش آموزان و مدرسه متأثر باشند، دسترسی به برخی هدف‌های دیگر امکان پذیر است. این گونه فعالیت‌های تربیتی را در مقابل فعالیت‌های برنامه ریزی شده رسمی، فعالیت‌های فوق برنامه یا فعالیت‌های غیررسمی می‌نامند. فعالیت‌های رسمی و غیررسمی در مدارس مکمل یکدیگر بوده و در مجموع می‌توانند دانش آموزان را در رسیدن به اهداف مدرسه موفق سازند.

مدرسه یکی از سه عامل اولیه جامعه پذیری و شاید مهمترین آنها باشد زیرا در خانواده و گروه همسالان که کودک اجتماعی شدن را از آنجا آغاز می‌کند، محدودیت‌هایی وجود دارد که در مدرسه نیست تنوع الگوهای اجتماعی کننده در مدرسه بیش از گروه همسالان و خانواده است. اگر در خانواده کودک نقش‌های جنسی، سنی، خانوادگی را بر اساس قدرت جسمانی و کوچکتر یا بزرگتر بودن فرامی‌گیرد در مدرسه با توجه به ارائه الگوهای اجتماعی کننده متنوع از جانب دانش آموزان همکلاسی، اولیاء مدرسه و گروه‌های دانش آموزی (همسالان) آزادی عمل و قدرت انتخاب بیشتری برای کودک و نوجوان با توجه به امکان همکاری، رقابت و رفاقت ایجاد می‌شود. در گروه همسالان کودک معمولاً با کودکانی که از نظر فرهنگی هم سنخ هستند در تعامل است و در نتیجه امکان نقش پذیری و نقش‌گزینی محدودتری دارد. اما مدرسه علاوه بر عامل اجتماعی کننده مدرسه، امکان تشکیل گروه همسالان اجتماعی کننده و دارای خرده فرهنگ‌های متنوع نیز هست (مقنی زاده، ۱۳۷۵، ص ۲).



در بین دوره‌های تحصیلی مدارس، دوره دبستانی و حتی قبل از آن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در گذشته تعلیم و تربیت دوران اولیه کودکی (خردسالی) عموماً به عهده خانواده و والدین بوده است، لیکن هم اکنون اکثر کشورهای پیشرفته جهان به آموزش و پرورش پیش دبستان به لحاظ اهمیت و حساسیت دوران کودکی و تأثیر آن در رشد شخصیت کودک توجه خاصی مبذول داشته‌اند. در کشور جمهوری اسلامی ایران، پس از انقلاب اسلامی به آموزش و پرورش پیش از دبستان به عنوان نخستین و مبانی‌ترین مقطع آموزشی، توجه زیادی ابراز شده، ولی با وجود این، این گونه آموزشها، جایگاه اصلی و به حق خود را در نظام آموزشی نیافته است (نوروز زاده، ۱۳۷۳، ص ۴).

ترافیک (آمد و شد) وسایل نقلیه، اشخاص و حیوانات در راهها (آئین نامه راهنمایی و رانندگی، ۱۳۸۴، ص ۵) و انضباط ترافیکی عبارت است از الگوهای عمل و هنجارهای مشترکی که مبنای عمل افراد در یک گروه یا جامعه قرار می‌گیرد و فرهنگ ترافیکی براساس تئوری عمومی کنش پارسونز، فرهنگ ترافیکی از طریق نظام اجتماعی در نتیجه فرایند اجتماعی شدن موفق در نظام شخصیت استقرار یافته، هنجارهای ترافیکی در افراد درونی شده و در آنها پایبندی به وجود می‌آورد (عبدالرحمانی، ۱۳۸۵، ص ۱۵).

مقوله ترافیک یک موضوع چند وجهی است و عرصه‌های مختلف فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی زندگی انسان را شامل می‌شود. به همین دلیل می‌توان با تخصص‌ها و نگاه‌های متفاوتی به آن نگریست و عوارض آن را تحلیل کرد. در این میان، نگاه انسان محوری به ترافیک و مطالعه نقش و سهم این عامل در کیفیت ترافیک یک جامعه از این جهت قابل قبول است که انسان به وجود آورنده آن است و بیننده یک چنین نگاهی معتقد است، باید راه حل را در رشد مشکلات، یعنی انسان جست و جو کرد (حاجی حسین نژاد، ۱۳۸۹، ص ۱۱۷).

از منظر روان‌شناختی، رفتار برخاسته از ویژگی‌های شخصیتی افراد است. اما انجام رفتارهای مختلف، تشکیل دهنده شخصیت فرد هم محسوب می‌شوند. « در واقع رگه‌های اصلی شخصیت انسان را رفتارها تشکیل می‌دهند رفتارهای انسان را می‌توان در ابعاد

مختلف و در شرایط و موقعیتهای گوناگون مورد توجه و ارزیابی قرار داد. غالب رفتارهای انسان، «اکتسابی» است و قابل تغییر و اصلاح می باشد.

اساساً تکیه اصلاح رفتارها از جمله رفتارهای ترافیکی با تکیه بر همین ویژگی «اصلاح پذیری» رفتار و اکتسابی بودن آن است. در فرایند یادگیری اجتماعی و جامعه پذیری، که به تدریج شخصیت فرد شکل می گیرد و بنیادهای رفتاری او گذارده می شود، شخصیت و رفتار او در قبال رانندگی نیز پایه گذاری می گردد. گزل روان شناس امریکایی می گوید: کودک در پنج سالگی، نسخه کوچک جوانی است که بعداً خواهد شد. به نظر وی، کیفیت رفتار اشخاص در دوران میان سالی و سالمندان را می توان در همان خردسالی پیش بینی کرد. دوره کودکی، مراحل رشد و شکل گیری شخصیت در همه ابعاد به سرعت طی می شود و کودک در حد زیادی و در کمترین زمان ممکن از همه عوامل محیطی که در اطراف او هستند فرا می گیرد و از رفتارهای آنان در جنبه های مختلف، الگوبرداری می کند. (دوران کودکی را، مرحله «اهلی شدن» می نامند. کودک از همین دوره باید عادت ها، مهارت ها و رفتارهای ضروری را برای «سازگاری اجتماعی» یاد بگیرد و بدین ترتیب اساس انضباط شخصی بنیانگذاری می شود.) (اسماعیلی، ۱۳۸۷، ص ۱۳۲).

ایمنی در حمل و نقل و رفتاری که هر کدام از ما در ترافیک از خود نشان می دهیم (چه زمانی که ایمنی دیگران را به خطر می اندازیم و چه آن زمان که ایمنی خود ما به خطر می افتد) ریشه در فرهنگ جامعه دارد. به عبارتی فرهنگ ترافیک مقوله ای اجتماعی است که با توجه به ویژگی های جوامع مختلف چهره های گوناگونی را از خود نشان می دهد.

کارشناسان بر این باورند که انسان به عنوان یکی از عوامل مؤثر در ترافیک، نقش مهمی در بروز عوامل زیان بار ناشی از رانندگی داشته است و اصلاح رفتارهای وی در عرصه های ترافیکی می تواند در بهبود امر مؤثر باشد (رحمانی، ۱۳۸۶، ص ۱۶).

در جوامع توسعه یافته به تبع نوع فناوری هایی که دارند، رفتارهای ترافیکی مردم نیز دارای نظم و انضباط خاصی است و شهروندان به حقوق خود و دیگران واقف اند و به آن احترام می گذارند.

پلیس نیز در چنین جوامعی نقش نظارتی و کنترلی خود را با جدیت هر چه بیش تر اجرا می‌کند. با این همه از آموزش غافل نبوده و براساس برنامه‌ای مدون و سنجیده فعالیت آموزشی خود را دنبال می‌کنند، این در حالی است که امکانات و تسهیلات موجود در این کشورها به اندازه‌ای است که در بسیاری از موارد افراد نیاز به رفتار غلط یا خلاف مقررات ندارند.

کشورهای توسعه یافته توانسته‌اند با آموزش ایمنی تردد، ضمن حل مشکل ترافیک، تلفات ناشی از آن را تا حد قابل توجهی کاهش دهند (اسماعیلی، ۱۳۸۷، ص ۱۶).
لذا آموزش صحیح افراد و ارتقای آگاهی‌های آنان به مقررات و چگونگی استفاده بهینه از وسیله نقلیه و راه و به ویژه ارائه این گونه آموزش‌ها برای کودکان و کسب هوشیاری و آشنایی آنان با قوانین عبور و مرور بسیار مؤثر است و می‌تواند در کاهش ضایعات و حوادث نقش عمده ای داشته باشد (رحمانی، ۱۳۸۷، ص ۱۶).

کشور ما در چند سال قبل یکی از بالاترین آمار تلفات تصادفات رانندگی را در بین کشورهای دنیا داشته است، البته با کوشش سازمان‌های ذیربط قدری از این فاجعه انسانی کاسته شده است و تا حد مطلوب آن و پایین آمدن آمار خسارت‌های جانی و مالی فاصله بسیار زیادی وجود دارد و نیاز به کار در تمام ابعاد را می‌طلبد.

آلمان به عنوان رکورددار کاهش تصادفات دنیا طی ۲۳ سال موفق شده حدود ۶۱ درصد کاهش تلفات سوانح رانندگی داشته باشد، این یعنی بطور متوسط ۲/۶۶ درصد که با توجه به فراهم بودن کلیه زیر ساخت‌ها در آن کشور، فرهنگ بالای مردم خصوصاً در زمینه ترافیک، بودجه‌های هنگفت عملیاتی و مطالعاتی، خودروهای مناسب و مطمئن و پلیس هوشیار و جدی و امثال اینها تحقق یافته است. حال برای کشور ایران با توجه به ضعف‌های عمده ای که در بخش‌های مختلف وجود داشته و دارد به نظر نمی‌رسد که با تمامی تلاش دست اندرکاران بتوانیم بهتر از آلمان عمل کرده و نباید توقع نادرست ایجاد کنیم (نوری فر، ۱۳۸۶، ص ۵۳). البته این امیدواری همیشه وجود دارد که با کار مداوم، صحیح و مناسب به کم کردن خسارات تصادفات هر چه بیشتر کمک نمود.

بررسی روش‌های جاری آموزش ترافیک در کشورهای پیشرفته و علی‌الخصوص انگلیس، سوئد، ژاپن و امریکا نشان می‌دهد که علی‌رغم فرهنگ نسبتاً بالای ترافیکی، کماکان سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در زمینه ارتقای امر آموزش صورت می‌گیرد و آموزش یکی از ابزارهای اصلی حل مسائل ایمنی و روانی ترافیک در نظر گرفته شده است. بدین معنا که آموزش‌ها بر بستری از اقدامات مهندسی مناسب با حمایت و پشتیبانی پلیس راهنمایی و رانندگی شکل گرفته و آموزش تقویت شده است (اسماعیلی، ۱۳۸۷، ص ۴۷). مادامی که تعداد خودروها در شهرهای ایران اندک بود، مشکلی به نام ترافیک وجود نداشت تا کارشناسان بخواهند برای آن چاره‌اندیشی کنند. بافت سنتی بسیاری از شهرها و نداشتن طرح جامع و پاره ای، علل دیگر یافتن راه حل برای چنین مشکلی که تدریجاً تبدیل به معضل شده است را دشوار کرده است.

یکی از اصول فلسفه تربیتی، اصل استمرار یا دائمی بودن آموزش و پرورش است. یعنی انسان از آغاز تولد تا پایان زندگی به آموزش و پرورش نیازمند است و اصلی دیگر بر این نکته تأکید دارد که آموزش و پرورش باید بارشده فرد هماهنگ باشد، یعنی فرد در هر مرحله از سن خود باید با مسائل و نیازمندیهای همان دوره آشنا شود، چرا که رشد لازم برای مواجه شدن با مسائل دوره‌های بالاتر را ندارد. به همین دلیل آموزشگاههای متناسب با مراحل رشد فرد بوجود آمدند، مثل دوره پیش از دبستان، دبستان، راهنمایی، دبیرستان و غیره، کار و هدف هر دوره از آموزش آن است که اولاً نیازمندیهای آموزشی خود را در آن مرحله از سن برآورده سازد و ثانیاً او را برای ورود به دوره‌های بعدی آموزش آماده سازد. شکی نیست که کودک، قبل از ورود به دبستان باید آمادگی‌های لازم را از نظر ذهنی، جسمی، اجتماعی و عاطفی دارا باشد. محققان ثابت کرده‌اند که منش و هوش، تا آن درجه که در قدیم فکر می‌کرده‌اند ذاتی و ارثی نیست، بلکه شدیداً متأثر از شرایط محیط است. هر قدر محیط نشو و نمو کودک متعادلتر، آگاهانه تر و غنی تر و در جهت شکوفایی کامل او باشد، هوش کودک بیشتر و خلق و خوی او متعادلتر است و بحرانهای کودک در مراحل مختلف رشد خفیفترند (نوروززاده، ۱۳۷۳، ص ۵).

در نتایج تحقیقی که در سال ۱۳۸۶ در کشور خودمان روی کودکان پیش دبستانی صورت گرفته است برای هرچه بهتر و عمیق تر کردن آموزش ترافیک و قواعد ایمنی پیشنهاد داده است که وزارت آموزش و پرورش در مقطع پیش دبستان به عنوان واحد کار درسی، به مدت حداقل یک الی دو هفته در برنامه‌های درسی مهدهای کودک و مراکز آموزشی آموزش ترافیک را به منظور ایجاد و نهادینه کردن قواعد ایمنی در کودکان و نظم پذیری هرچه بهتر و بیشتر آنان انجام دهد (رحمانی، ۱۳۸۷، ص ۱۲۴).

فرهنگ سازی آن هم در موضوع ترافیک که از اصلی ترین مسائل هر جامعه می باشد، دارای جایگاه ارزش مندی بوده و این کار در سرمایه گذاری دراز مدت و پایدارتر در کشورهای پیشرفته در سنین کودکی و مخصوصاً پیش دبستانی انجام می گیرد که کشورهای آلمان، ژاپن، امریکا و سایر کشورهای مطرح سالها است که به این امر مشغول می باشند. از طرفی نیروی انتظامی برابر ابلاغیه‌های صادره در زمینه آموزش همگانی و اختصاصاً در کودکان و دانش آموزان تمام مقاطع دارای وظایف تعریف شده‌ای می باشد که اگر بخواهد تمام کارکنان خود را برای این امر بکارگیری نماید، امکان حضور و آموزش این قشر وسیع و متنوع برای نیروی انتظامی قابل انجام نخواهد بود پس یکی از این راه کارها آموزش مربیان و معلمان می باشد که آنان بتوانند در کلاس و در کنار فراگیران خود به جای افراد نیروی انتظامی به این امر بپردازند. اهمیت این تحقیق به نقش مربیان در آموزش کودکان می باشد و این مربیان هستند که نقش اساسی آموزش را در مراکز پیش دبستانی به عهده دارند. حال اگر هدف تربیت، تغییر در شاگرد است و ارتباط با شاگرد توسط معلم انجام می شود، بنابراین در تحقق بخشیدن به هدف‌های تربیتی، معلمان نقش اساسی را برعهده دارند (موسی پور، ۱۳۷۶، ص ۱۰).

در این پژوهش به فرهنگ سازی ترافیکی کودکان پیش دبستانی از طریق یک برنامه آموزش مدون و برنامه ریزی شده پرداخته شده است که سازمان ترافیک شهرداری تهران و سازمان آموزش و پرورش شهر تهران با همکاری یکدیگر در سال ۱۳۸۶ و ۱۳۸۷ تعداد ۲۵۸۰ مربی مراکز پیش دبستانی سازمان آموزش و پرورش شهر تهران را در یک کارگاه آموزشی یک هفته از طریق هشت روش مختلف آموزشی، برای نحوه فرهنگ سازی

ترافیکی در کودکان پیش دبستانی آموزش داده‌اند و این برنامه در سال تحصیلی ۸۸-۱۳۸۷ اجرا گردید. در سال ۱۳۸۸ پس از بازآموزی ۱۹۰۰ مربی از مربیان دوره دیده سال های قبل مجدداً برنامه در سال تحصیلی ۸۹-۱۳۸۸ به اجرا گذاشته شده است.

روش

هدف از این تحقیق ارزشیابی برنامه درسی فرهنگ سازی ترافیک در کودکان پیش دبستانی است که روش پژوهش از نظر جمع آوری داده‌ها پیمایشی و از لحاظ هدف و ماهیت موضوع مورد بررسی، از نوع توصیفی است.

جامعه آماری شامل کلیه مربیان کودکان پیش دبستانی مناطق نوزده گانه آموزش و پرورش شهر تهران و همچنین صاحب نظران که شامل سه گروه ۱- کارشناسان مقطع پیش دبستانی آموزش و پرورش شهر تهران و ۲- اعضای هیئت علمی دانشگاه‌های تربیت معلم، علامه طباطبایی و علوم انتظامی ۳- کارشناسان راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی که شامل اعضای هیئت علمی دانشکده راهنمایی و رانندگی و کارشناسان راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ و شهرک آزمایش می‌باشند.

در این پژوهش، برای گردآوری داده‌ها از پرسشنامه پژوهشگر ساخته استفاده شده و از دو دسته پرسشنامه استفاده گردیده است. ۱- پرسشنامه مربیان ۲- پرسشنامه صاحب نظران. برای سنجش روایی این پرسشنامه‌ها از شیوه سنجش محتوا و با توجه به نظرات ۸ نفر از اساتید رشته برنامه ریزی درسی دانشگاه‌های تربیت معلم و علامه طباطبایی استفاده گردید.

برای سنجش پایایی پرسشنامه‌ها از شیوه بررسی نمونه ای از سؤالات و بخش‌های پرسشنامه صاحب نظران استفاده شد که این پرسش‌ها در پرسشنامه‌های مربیان عیناً یا با تغییراتی تکرار شده بودند و مبنای نمونه گیری قرار گرفتند. سپس با استفاده از روش آلفای کرونباخ ضریب پایایی آزمون‌ها محاسبه گردید.



روش نمونه گیری

مر بیان

برای انتخاب نمونه مر بیان از روش خوشه‌ای چند مرحله‌ای استفاده شده است.

مرحله اول

مناطق ۱۹ گانه شهر تهران بر اساس تقسیمات جغرافیای شهر تهران به حوزه‌های شمال، جنوب، شرق، غرب، شمال غرب، شمال شرق، جنوب غرب، جنوب شرق و مرکز تقسیم شده‌اند.

مرحله دوم

از هر حوزه جغرافیایی یک منطقه آموزش و پرورش به طور تصادفی انتخاب گردیده است. که شامل:

شمال منطقه ۱، شرق منطقه ۸، جنوب منطقه ۱۱، غرب منطقه ۹، شمال غرب منطقه ۲، شمال شرق منطقه ۴، جنوب غرب منطقه ۱۷، جنوب شرق منطقه ۱۵ و مرکز منطقه ۶ می‌باشند.

مرحله سوم

از مر بیان کودکان پیش دبستانی هر منطقه، برای پر کردن پرسشنامه به طروق مختلف اقدام گردید.

جدول ۱. توزیع فراوانی و درصد محل خدمت، تعداد و جنسیت مربیان

منطقه	تعداد	درصد	درصد تجمعی
۱	۵۰	۱۸/۴	۱۸/۴
۲	۳۹	۱۴/۳	۳۲/۷
۴	۴۷	۱۷/۳	۵۰
۶	۲۳	۸/۵	۵۸/۵
۸	۲۲	۸/۱	۶۶/۵
۹	۱۵	۵/۵	۷۲/۱
۱۱	۱۵	۵/۵	۷۷/۶
۱۵	۱۸	۶/۶	۸۴/۲
۱۷	۴۳	۱۵/۸	۱۰۰
جمع	۲۷۲	۱۰۰	

۱۰۰ درصد مربیان دارای جنسیت مؤنث بوده که نشان دهنده ارتباط مناسب و معنی دار جنسیت مربیان (مؤنث) با آموزش کودکان پیش دبستانی می باشد.

صاحب نظران

جدول ۲. توزیع فراوانی و درصد گروه‌های تشکیل دهنده، تعداد و جنسیت صاحب نظران

جمع	جنسیت				
	زن	مرد			
۳۷	۲۲	۱۵	تعداد	کارشناسان آموزش و پرورش	گروه‌های صاحب نظران
۱۰۰/۰	۵۹/۴۵	۴۰/۵۵	درصد		
۳۳	۶	۲۷	تعداد	اعضای هیئت علمی تمام دانشگاه‌ها	
۱۰۰/۰	۱۸/۲	۸۱/۸	درصد		
۴۶	۸	۳۸	تعداد	کارشناسان راهنمایی و رانندگی و اعضای هیئت علمی دانشکده راهنمایی و رانندگی	
۱۰۰/۰	۱۷/۴	۸۲/۶	درصد		
۱۱۶	۳۶	۸۰	تعداد	جمع	
۱۰۰/۰	۳۱/۰۳	۶۸/۹۷	درصد		

یافته‌های تحقیق و مطالعه

۱- در میزان تطبیق و امکان تحقق اهداف برنامه

مربیان پس از اجرا آموزش فرهنگ سازی ترافیکی در سال تحصیلی ۸۹-۸۸ در مرکز پیش دبستانی خود برنامه آموزش فوق را در میزان تطبیق و امکان تحقق اهداف برنامه، تا حدود زیادی موفق ارزیابی نموده‌اند. مربیان، برنامه را در دادن اطلاعات و آگاهی به کودکان در مورد ترافیک (آشنایی کودکان با علائم و وسایل نقلیه و مشاغل مرتبط با عبور و مرور) موفق تر می‌دانند تا توجه برنامه (به نقش کودکان در ترافیک) که به نظر آنان کمترین موفقیت را این برنامه در تحقق اهداف خود داشته است.

جدول ۳. توزیع فراوانی و درصد میزان تطبیق و تحقق اهداف برنامه آموزشی از نظر مربیان

نظر مربیان	هیچ		کم		متوسط		زیاد		جمع		
	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	
به نظر شما هدفهای برنامه آموزش فرهنگ سازی ترافیک تا چه اندازه با نیازهای کودکان پیش دبستانی تطابق دارد؟											
نظر مربیان	۲	۰/۷	۷	۲/۶	۱۰۵	۳۸/۹	۱۵۶	۵۷/۸	۲۷۰	۱۰۰/۰	۲۵۴
مواد آموزشی تولید شده با موضوع عبور و مرور که مربیان پس از آموزش و کار با این روش ها به کودکان پیش دبستانی ارائه دادند، تا چه اندازه می‌تواند به عنوان یک بسته آموزشی در اختیار مربیان سراسر کشور قرار گیرد؟											
نظر مربیان	۱	۰/۴	۲۵	۹/۴	۱۱۲	۴۲/۳	۱۲۷	۴۷/۹	۲۶۵	۱۰۰/۰	۲/۳۸
به نظر شما در اهداف این برنامه آموزشی به نقش کودک در ترافیک به اندازه کافی پرداخته شده است؟											
نظر مربیان	۱	۰/۴	۲۱	۷/۸	۱۴۱	۵۲/۶	۱۰۵	۳۹/۲	۲۶۸	۱۰۰/۰	۲/۳۱
آیا آشنایی کودکان با قوانین و علائم راهنمایی و رانندگی به تحقق اهداف تربیتی این دوره کمک میکند؟											
نظر مربیان	۲	۰/۷	۴	۱/۵	۶۱	۲۲/۸	۲۰۱	۷۵/۰	۲۶۸	۱۰۰/۰	۲۷۲
آیا آشنایی کودکان با وسایل نقلیه عمومی و خصوصی تا چه اندازه به تحقق اهداف این دوره کمک می‌کند؟											
نظر مربیان	۱	۰/۴	۴	۱/۵	۶۳	۲۳/۴	۲۰۱	۷۴/۷	۲۶۹	۱۰۰/۰	۲۷۲
آیا می‌توان آشنایی کودکان با مشاغل مربوط به عبور و مرور را جزء اهداف دوره پیش دبستانی به حساب آورد؟											
نظر مربیان	۲	۰/۷	۹	۳/۴	۷۴	۲۷/۶	۱۸۳	۶۸/۳	۲۶۸	۱۰۰/۰	۲/۶۳

به نظر صاحب نظران این برنامه می‌تواند در کسب امکان تطبیق و تحقق اهداف خود با موفقیت همراه باشد اما در اهداف (آشنایی کودکان با قوانین و علائم راهنمایی و رانندگی و همچنین در هدف آشنایی کودکان با راه‌های عبور و مرور) با بیشترین میزان

بستر سازی برای ارتقای نظم اجتماعی از طریق فرهنگ سازی ترافیکی در کودکان پیش دبستانی ۱۳۵

موفقیت و در هدف (با اجرای این برنامه مریبان دوره دیده به عنوان مدرس سایر مریبان را تحت آموزش قرار دهند) با کمترین موفقیت مواجه خواهد شد.

جدول ۴. توزیع فراوانی و درصد میزان تطبیق و تحقق اهداف برنامه آموزش از نظر صاحب نظران

شماره سؤال	جمع		زیاد		متوسط		کم		هیچ		نظر مریبان
	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
به نظر شما هدفهای برنامه آموزش فرهنگ سازی ترافیک تا چه اندازه با نیازهای کودکان پیش دبستانی تطابق دارد؟											
۲/۶۵	۱۰۰/۰	۱۱۴	۶۷/۵	۷۷	۲۹/۸	۳۴	۲/۶	۳			نظر مریبان
با این برنامه درسی آیا می توان به میزان اثر بخشی روش انتخابی در آموزش مریبان دوره پیش دبستانی به منظور انتقال آن به کودکان ارزیابی گردد؟											
۲/۴۳	۱۰۰/۰	۱۱۳	۵۱/۳	۵۸	۴۱/۶	۴۷	۶/۲	۷	۰/۹	۱	نظر مریبان
آیا با اجراء این برنامه مریبان دوره دیده مذکور می توانند به عنوان مدرس ، دیگر مریبان مراکز آموزشی را تحت آموزش قرار دهند یا به عبارتی تجربیات خود را از حضور در این دوره در اختیار همکاران خود قرار دهند؟											
۲/۲۸	۱۰۰/۰	۱۱۴	۰/۴۳	۴۹	۴۲/۱	۴۸	۱۴/۹	۱۷			نظر مریبان
مواد آموزشی تولید شده با موضوع عبور و مرور که مریبان پس از آموزش و کار با این روش ها به کودکان پیش دبستانی ارائه می دهند و به صورت یک مجموعه چاپ و ارائه می شود ، تا چه اندازه می تواند به عنوان یک بسته آموزشی در اختیار مریبان سراسر کشور قرار گیرد؟											
۲/۴۵	۱۰۰/۰	۱۱۵	۵۵/۷	۶۴	۳۴/۸	۴۰	۸/۷	۱۰	۰/۹	۱	نظر مریبان
به نظر شما در اهداف این برنامه آموزشی به نقش کودک در ترافیک به اندازه کافی پرداخته شده است؟											
۲/۴۲	۱۰۰/۰	۱۱۴	۴۹/۱	۵۶	۴۳/۹	۵۰	۰/۷	۸			نظر مریبان
آیا آشنایی کودکان با قوانین و علائم راهنمایی و رانندگی به تحقق اهداف این دوره کمک می کند؟											
۲/۶۷	۱۰۰/۰	۱۱۵	۶۹/۶	۸۰	۲۷/۸	۳۲	۲/۶	۳			نظر مریبان
آشنایی کودکان با وسایل نقلیه عمومی و خصوصی تا چه اندازه به تحقق اهداف این دوره کمک می کند؟											
۲/۵۵	۱۰۰/۰	۱۱۵	۵۹/۱	۶۸	۳۶/۵	۴۲	۴/۳	۵			نظر مریبان
آیا می توان آشنایی کودکان با مشاغل مرتبط با ترافیک را جزء اهداف دوره پیش دبستانی به حساب آورد؟											
۲۳۷	۱۰۰/۰	۱۱۵	۵۱/۳	۵۹	۳۴/۸	۴۰	۱۳/۹	۱۶			نظر مریبان
آیا آشنایی کودکان با راه های عبور و مرور به تحقق اهداف این دوره کمک می کند؟											
۲/۶۷	۱۰۰/۰	۱۱۴	۶۸/۴	۷۸	۲۹/۸	۳۴	۱/۸	۲			نظر مریبان

پس از انجام آزمون t، در میزان تحقق اهداف برنامه، شاهد نظر مریبان و صاحب نظران در حد متوسط یا بهتر از متوسط هستیم یا به عبارتی، دارای توافق نظر بوده اند و به یک میزان در بین مریبان و صاحب نظران دارای اهمیت می باشند. به مفهوم دیگر هر دو گروه مریبان و صاحب نظران، این برنامه را در دستیابی به اهداف برنامه تا حد متوسط موفق



ارزیابی می‌نمایند. پس باید در ترسیم و مشخص نمودن روش‌های رسیدن به اهداف برنامه با تغییرات مناسب سعی به دستیابی به اهداف برنامه را بیشتر نمود.

در برنامه اصلاحی و پیشنهادی، چند هدف جدید که عبارتند از:

هدف اول: گسترش فرهنگ ترافیکی برای خانواده و والدین را اصلی‌ترین هدف نام

برده‌اند؛

هدف دوم: ایجاد آشنایی کودک با موضوع ترافیک و پلیس و وسایل نقلیه و نقش

آنها؛

هدف سوم: آموزش بیشتر پلیس و سایر اعضای جامعه برای رعایت حقوق کودکان؛

هدف چهارم: توجه به خسارت‌های روحی و بدنی، مادی و اقتصادی از مشکلات

ترافیکی؛ به اهداف موجود برنامه اضافه گردیده است.

در ارزیابی وضعیت موجود و وضعیت مطلوب برنامه دستیابی، پس از استخراج داده‌ها

و گرفتن میانگین و مقایسه و تحلیل اطلاعات به دست آمده و سپس انجام آزمون t در هر

یک از وضعیت موجود و وضعیت مطلوب برنامه، دیدگاه مریبان و صاحب نظران با تفاوت

معنی داری، دیده شد که مریبان در وضعیت موجود دارای نظر امیدوار کننده تری هستند و

صاحب نظران دیدگاه محتاطانه تر و در وضعیت مطلوب برنامه صاحب نظران نسبت به

مریبان دارای نظر امیدوار کننده تر از مریبان هستند و به اصلاح برنامه بیشتر اعتقاد دارند و

صاحب نظران پس از اصلاح برنامه و در اجرای برنامه اصلاحی، از مریبان به رسیدن به

اهداف برنامه بیشتر امیدوار می‌باشند.

۲- ارزیابی اهداف برنامه با نیازهای بخش‌های مختلف

مریبان در ارزیابی اهداف برنامه فرهنگ سازی ترافیکی با نیازهای بخش‌های مختلف

بیشترین میزان تناسب اهداف برنامه فوق را با مهارت‌های اجتماعی و کمترین تناسب را با

پرورش رشد عاطفی کودکان نام برده‌اند.

بستر سازی برای ارتقای نظم اجتماعی از طریق فرهنگ سازی ترافیکی در کودکان پیش دبستانی ۱۳۷

جدول ۵. توزیع فراوانی و درصد ارزیابی اهداف برنامه با نیازهای بخش های مختلف از نظر مریبان

نظر مریبان	نظری ندارم		خیلی کم		کم		متوسط		زیاد		خیلی زیاد		جمع		
	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	
ارزیابی اهداف برنامه با نیاز های کودکان پیش دبستانی															
مریبان	۴	۱/۵	۱	۰/۴	۹	۳/۴	۶۱	۲۳/۱	۱۴۶	۵۵/۳	۴۳	۱۶/۳	۲۶۴	۱۰۰/۰	۳/۷۹
ارزیابی اهداف برنامه با توانایی ها و مهارت های کلامی کودکان پیش دبستانی															
مریبان	۴	۱/۵	۳	۱/۱	۱۴	۵/۴	۸۴	۳۲/۲	۱۱۷	۴۴/۸	۳۹	۱۴/۹	۲۶۱	۱۰۰/۰	۳/۶۲
ارزیابی اهداف برنامه با مهارت های جسمی-حرکتی و هماهنگی بین اندام های کودکان پیش دبستانی															
مریبان	۵	۱/۹	۱	۰/۴	۱۰	۳/۸	۸۲	۳۱/۴	۱۱۹	۴۵/۶	۴۴	۱۶/۹	۲۶۱	۱۰۰/۰	۳/۶۹
ارزیابی اهداف برنامه ترافیک با توسعه توانایی های ذهنی کودکان پیش دبستانی															
مریبان	۳	۱/۱	۲	۰/۸	۱۳	۵/۰	۷۹	۳۰/۲	۱۱۶	۴۴/۳	۴۹	۱۸/۷	۲۶۲	۱۰۰/۰	۳/۷۲
ارزیابی اهداف برنامه با مهارت های اجتماعی کودکان پیش دبستانی															
مریبان	۳	۱/۱	۳	۱/۱	۹	۳/۴	۵۹	۲۲/۴	۱۲۶	۴۷/۹	۶۳	۲۴/۰	۲۶۳	۱۰۰/۰	۳/۸۷
ارزیابی اهداف برنامه با پرورش رشد عاطفی کودکان پیش دبستانی															
مریبان	۶	۲/۳			۱۷	۶/۵	۸۵	۳۲/۳	۱۱۹	۴۵/۲	۳۶	۱۳/۷	۲۶۳	۱۰۰/۰	۳/۵۹

صاحب نظران در ارزیابی اهداف برنامه با نیازهای بخش های مختلف بیشترین تناسب در اهداف را در مهارت های اجتماعی کودکان و همچنین در نیاز های کودکان پیش دبستانی و کمترین تناسب را در پرورش رشد عاطفی کودکان بیان نموده اند.

جدول ۶. توزیع فراوانی و درصد ارزیابی اهداف برنامه با نیازهای بخش های مختلف از نظر صاحب نظران

ارزیابی اهداف برنامه	نظری ندارم		خیلی کم		کم		متوسط		زیاد		خیلی زیاد		جمع			
	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد		
ارزیابی اهداف برنامه با نیاز های کودکان پیش دبستانی																
					۵	۴/۴	۱۸	۱۵/۸	۵۳	۴۶/۵	۳۸	۳۳/۳	۱۱۴	۱۰۰/۰	۴/۰۹	
ارزیابی اهداف برنامه با توانایی ها و مهارت های کلامی کودکان پیش دبستانی																
			۱	۰/۹	۱۱	۹/۷	۲۶	۲۳/۰	۴۴	۳۸/۹	۳۱	۲۷/۴	۱۱۳	۱۰۰/۰	۳/۸۲	
ارزیابی اهداف برنامه با مهارت های جسمی-حرکتی و هماهنگی بین اندام های کودکان پیش دبستانی																
			۳	۲/۶	۹	۷/۹	۲۱	۱۸/۴	۵۲	۴۵/۶	۲۹	۲۵/۴	۱۱۴	۱۰۰/۰	۳/۸۳	
ارزیابی اهداف برنامه با توسعه توانایی های ذهنی کودکان پیش دبستانی																
			۲	۱/۸	۱۱	۹/۶	۱۹	۱۶/۷	۵۱	۴۴/۷	۳۱	۲۷/۲	۱۱۴	۱۰۰/۰	۳/۸۶	
ارزیابی اهداف برنامه با مهارت های اجتماعی کودکان پیش دبستانی																
					۵	۴/۴	۲۱	۱۸/۴	۴۷	۴۱/۲	۴۱	۳۶/۰	۱۱۴	۱۰۰/۰	۴/۰۹	
ارزیابی اهداف برنامه با پرورش رشد عاطفی کودکان پیش دبستانی																
		۱	۰/۹	۲	۱/۸	۱۰	۸/۸	۲۷	۲۳/۷	۴۰	۳۵/۱	۳۴	۲۹/۸	۱۱۴	۱۰۰/۰	۳/۸۰



با در نظر گرفتن این مطلب که نیروی انتظامی ملزم به اجرای آموزش‌های همگانی در امور مربوط به خود، تقریباً برای تمام آحاد مردم ایران می‌باشد و در فرهنگ سازی ترافیکی، که به دنبال ارتقای مهارت‌های اجتماعی باید باشیم و این برنامه در این قسمت دارای توان بالقوه‌ای می‌باشد و ضمناً توسط مربیان کودکان و در طول سال تحصیلی و به تدریج اجرا می‌گردد و کمترین حضور را از طرف کارکنان نیروی انتظامی می‌طلبد و نتیجه آن نیز در خواسته‌های نیروی انتظامی کاملاً در آینده مشهود خواهد بود، باید در کمک به اجرای سریع‌تر در تمام کشور و با کمترین ایراد و با بالاترین بهره‌وری به وزارت آموزش و پرورش و سازمان‌های مرتبط مانند سازمان بهزیستی و سایر دستگاه‌ها اقدام عاجل نمود.

اجرای برنامه فرهنگ سازی ترافیکی به تقویت کدام مهارت یا توانایی از مهارت یا توانایی‌های شش‌گانه در کودکان پیش دبستانی بیشتر کمک می‌نماید؟
از نظر مربیان اجرای این برنامه بیشتر کمک به تقویت مهارت‌های اجتماعی کودکان و کمتر به تقویت رشد دینی کودکان کمک می‌نماید.

جدول ۷. توزیع فراوانی و درصد میزان تقویت مهارت یا توانایی‌ها در کودکان با اجرای برنامه

از نظر مربیان

جمع		بلی		خیر		۴۶-در طول آموزش فرهنگ سازی ترافیکی فکرمی کنید کدام مهارت یا توانایی‌های زیر در کودکان تقویت می‌گردد؟
درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۱۰۰/۰	۲۷۲	۷۷/۶	۲۱۱	۲۲/۴	۶۱	مهارت‌های اجتماعی
۱۰۰/۰	۲۷۰	۵۹/۳	۱۶۰	۴۰/۷	۱۱۰	مهارت‌های کلامی
۱۰۰/۰	۲۷۲	۵۰/۴	۱۳۷	۴۹/۶	۱۳۵	توانایی‌های ذهنی
۱۰۰/۰	۲۷۲	۳۱/۳	۸۵	۶۸/۸	۱۸۷	رشد عاطفی
۱۰۰/۰	۲۷۲	۲۱/۰	۵۷	۷۹/۰	۲۱۵	رشد دینی
۱۰۰/۰	۲۷۲	۶۸/۸	۱۸۷	۳۱/۳	۸۵	توانایی‌های جسمی-حرکتی

از نظر صاحب نظران با اجرای این برنامه، مهارت‌های اجتماعی کودکان بیشتر و رشد دینی آنان کمتری تواند تقویت گردد.

جدول ۸. توزیع فراوانی و درصد میزان تقویت مهارت یا توانایی ها در کودکان با اجرای برنامه

از نظر صاحب نظران

جمع		بلی		خیر		۳۹-در طول آموزش فرهنگ سازی ترافیکی، مهارت یا توانایی های زیر در کودکان پیش دبستانی تقویت خواهد گردید
درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۱۰۰/۰	۱۱۶	۸۱/۰	۹۴	۱۹/۰	۲۲	مهارت های اجتماعی
۱۰۰/۰	۱۱۶	۲۱/۶	۲۵	۷۸/۴	۹۱	مهارت های کلامی
۱۰۰/۰	۱۱۶	۳۵/۳	۴۱	۶۴/۷	۷۵	توانایی های ذهنی
۱۰۰/۰	۱۱۶	۲۱/۶	۲۵	۷۸/۴	۹۱	رشد عاطفی
۱۰۰/۰	۱۱۶	۱۲/۹	۱۵	۸۷/۱	۱۰۱	رشد دینی
۱۰۰/۰	۱۱۶	۴۳/۱	۵۰	۵۶/۹	۶۶	توانایی های جسمی - حرکتی

نیروی انتظامی در آموزش همگانی خود به تمام اقشار جامعه در فرهنگ سازی ترافیکی به دنبال ارتقای مهارت های اجتماعی آنان می باشد و در این آموزش نیز به این هدف دست یافته است و اجرای این برنامه در نظم پذیری اجتماعی مطلوب می باشد.

۳- روش های مختلف آموزش در فرهنگ سازی ترافیکی

مربیان اظهار نموده اند که در اجرای این برنامه بیشتر از روش بازی در آموزش استفاده نموده اند و کمترین استفاده را از روش فعالیت علمی داشته اند.

جدول ۹. توزیع فراوانی و درصد روش یا روش های آموزش مورد استفاده مربیان در اجرای برنامه

جمع		بلی		خیر		۴۰- از کدام روش یا روش ها در آموزش فرهنگ ترافیکی بیشتر استفاده می کنید؟
درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۱۰۰/۰	۲۷۲	۶۷/۶	۱۸۴	۳۲/۴	۸۸	قصه
۱۰۰/۰	۲۷۲	۶۱/۸	۱۶۸	۳۸/۲	۱۰۴	شعر
۱۰۰/۰	۲۷۲	۵۹/۲	۱۶۱	۴۰/۸	۱۱۱	نقاشی
۱۰۰/۰	۲۷۲	۴۸/۲	۱۳۱	۵۱/۸	۱۴۱	کاردستی
۱۰۰/۰	۲۷۲	۶۸/۰	۱۸۵	۳۲/۰	۸۷	بازی
۱۰۰/۰	۲۷۲	۵۵/۹	۱۵۲	۴۴/۱	۱۲۰	نمایش خلاق
۱۰۰/۰	۲۷۲	۲۱/۷	۵۹	۷۸/۳	۲۱۳	فعالیت علمی
۱۰۰/۰	۲۷۲	۳۰/۱	۸۲	۶۹/۹	۱۹۰	مهارت های زندگی



صاحب نظران در اجرای برنامه بهترین روش را بازی و بدترین روش را فعالیت علمی اعلام داشته‌اند.

جدول ۱۰. توزیع فراوانی و درصد روش یا روش‌های آموزش که می‌توان در اجرای برنامه

استفاده نمود از نظر صاحب نظران

جمع		بلی		خیر		۳۳_روش‌هایی که می‌توان در آموزش فرهنگ ترافیکی کودکان پیش دبستانی بیشتر استفاده نمود
درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۱۰۰/۰	۱۱۶	۶۳/۸	۷۴	۳۶/۲	۴۲	قصه
۱۰۰/۰	۱۱۶	۵۰/۹	۵۹	۴۹/۱	۵۷	شعر
۱۰۰/۰	۱۱۶	۴۹/۱	۵۷	۵۰/۹	۵۹	نقاشی
۱۰۰/۰	۱۱۶	۳۷/۱	۴۳	۶۲/۹	۷۳	کاردستی
۱۰۰/۰	۱۱۶	۶۹/۰	۸۰	۳۱/۰	۳۶	بازی
۱۰۰/۰	۱۱۶	۴۶/۶	۵۴	۵۳/۴	۶۲	نمایش خلاق
۱۰۰/۰	۱۱۶	۱۰/۳	۱۲	۸۹/۷	۱۰۴	فعالیت علمی
۱۰۰/۰	۱۱۶	۲۴/۱	۲۸	۷۵/۹	۸۸	مهارت‌های زندگی

جدول ۱۱. مقایسه‌ای بین اولویت استفاده از روش یا روش‌های آموزش از نظر مربیان و صاحب

نظران در اجرای آموزش فرهنگ سازی ترافیکی کودکان پیش دبستانی

ردیف	روش آموزش	نظر مربیان	نظر صاحب نظران
۱	قصه	دوم	دوم
۲	شعر	سوم	سوم
۳	نقاشی	چهارم	چهارم
۴	کاردستی	ششم	ششم
۵	بازی	اول	اول
۶	نمایش خلاق	پنجم	پنجم
۷	فعالیت علمی	هشتم	هشتم
۸	مهارت‌های زندگی	هفتم	هفتم

در ارزیابی روش های هشت گانه آموزش در اجرای برنامه که در کارگاه نیز به مربیان آموزش داده و تأکید گردیده بود، در این پژوهش از زوایای متعدد به ارزیابی این روش ها اقدام و در نتیجه روش بازی در صدر روش های مطلوب و مؤثر و مورد استقبال و روش فعالیت علمی با کمترین استفاده و بی تأثیرترین و کم استقبال ترین روش مشخص گردید و در این مورد توافق نظر در بین مربیان و صاحب نظران بسیار گسترده بوده که فراتر از انتظار نیز بوده است برابر جدول بالا مربیان و صاحب نظران در استفاده از روش های آموزش با یک اولویت در تمام روش ها هشت گانه اعتقاد و آن را بیان داشته اند به هر صورت در برنامه اصلاحی روش فعالیت علمی حذف و چند روش آموزش که توسط صاحب نظران پیشنهاد و در تحقیقات داخلی و خارجی نیز این روش ها تا حد زیادی مورد تأکید قرار گرفته است، اضافه شده است.

۴- امکانات، تجهیزات مراکز پیش دبستانی در فرهنگ سازی ترافیکی

جدول ۱۲. توزیع فراوانی و درصد مراکز پیش دبستانی دارای امکانات آموزش برنامه از نظر مربیان

جمع		خیر		بلی		
درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۱۰۰/۰	۲۲۳	۳۹/۹	۸۹	۶۰/۱	۱۳۴	۶۰- آیا این مرکز آموزشی دارای امکانات آموزش فرهنگ سازی ترافیکی می باشد؟

۶۰ درصد مربیان وجود امکانات آموزش فرهنگ سازی ترافیکی را در مرکز خود اعلام داشته اند. مربیان کتاب های داستانی مخصوص ترافیک را بیشترین امکانات و پازل آموزشی را کمترین امکانات موجود در مرکز خود اعلام کرده اند.

جدول ۱۳. توزیع فراوانی و درصد امکانات، تجهیزات موجود آموزش برنامه از نظر مربیان

جمع		خیر		بلی		۶۱- در صورت پاسخ بلی، امکانات مرکز آموزشی کدامیک از امکانات زیر است؟
درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۱۰۰/۰	۱۷۴	۲۰/۱	۳۵	۷۹/۹	۱۳۹	فیلم و کارتون آموزش ترافیکی
۱۰۰/۰	۱۴۴	۴۳/۸	۶۳	۵۶/۳	۸۱	پازل آموزشی مخصوص ترافیک



۱۰۰/۰	۱۸۱	۱۱/۰	۲۰	۸۹/۰	۱۶۱	کتاب های داستانی مخصوص ترافیک
۱۰۰/۰	۱۵۸	۲۴/۷	۳۹	۷۵/۳	۱۱۹	کتاب و نوار آموزش ترافیک
۱۰۰/۰	۱۶۲	۲۵/۹	۴۲	۷۴/۱	۱۱۹	پوستر و تصاویر ترافیکی
۱۰۰/۰	۱۵۰	۴۲/۰	۶۳	۵۸/۰	۸۷	اسباب بازی های ترافیکی
۱۰۰/۰	۱۵۵	۲۲/۶	۳۵	۷۷/۴	۱۲۰	ماشین های اسباب بازی
۱۰۰/۰	۱۶۳	۲۳/۳	۳۸	۷۶/۷	۱۲۵	تصاویر آموزش ترافیک برای رنگ آمیزی

صاحب نظران نیاز مراکز پیش دبستانی را به فیلم و کارتون آموزش ترافیکی با ۱۰۰ درصد اولین نیاز و پازل آموزشی مخصوص ترافیک را با ۸۶.۴ درصد کمترین نیاز این مراکز اعلام کرده اند.

جدول ۱۴. توزیع فراوانی و درصد امکانات، تجهیزات مورد نیاز در آموزش برنامه از نظر

صاحب نظران

جمع		خیر		بلی		۴۴-امکاناتی که می تواند جزو امکانات هر مرکز آموزش پیش دبستانی باشد
درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۱۰۰/۰	۱۱۲			۱۰۰/۰	۱۱۲	فیلم و کارتون آموزش ترافیکی
۱۰۰/۰	۱۱۰	۱۳/۶	۱۵	۸۶/۴	۹۵	پازل آموزشی مخصوص ترافیک
۱۰۰/۰	۱۱۱	۱۳/۵	۱۵	۸۶/۵	۹۶	کتاب های داستانی مخصوص ترافیک
۱۰۰/۰	۱۰۹	۱۱/۰	۱۲	۸۹/۰	۹۷	کتاب و نوار آموزش ترافیک
۱۰۰/۰	۱۰۸	۸/۳	۹	۹۱/۷	۹۹	پوستر و تصاویر ترافیکی
۱۰۰/۰	۱۱۰	۳/۶	۴	۹۶/۴	۱۰۶	اسباب بازی های ترافیکی
۱۰۰/۰	۱۰۹	۹/۲	۱۰	۹۰/۸	۹۹	ماشین های اسباب بازی
۱۰۰/۰	۱۱۱	۴/۵	۵	۹۵/۵	۱۰۶	تصاویر آموزش ترافیک برای رنگ آمیزی

آیا مراکز پیش دبستانی دارای امکانات آموزشی مناسبی در اجرای برنامه فرهنگ سازی ترافیکی هستند یا خیر؟

بستر سازی برای ارتقای نظم اجتماعی از طریق فرهنگ سازی ترافیکی در کودکان پیش دبستانی ۱۴۳

جدول ۱۵. توزیع فراوانی و درصد نظر مریبان در وجود امکانات آموزشی مناسب در مراکز

پیش دبستانی

جمع		خیر		بلی		
درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۱۰۰/۰	۲۰۷	۲۶/۱	۵۴	۷۳/۹	۱۵۳	۶۲- آیا مرکز آموزشی امکانات آموزشی مناسبی در اختیار دارد؟

در اعلام امکانات آموزشی موجود در هر مرکز پیش دبستانی مریبان با ۹۹/۵ درصد، لوازم کاردستی را بیشترین امکانات آموزشی در مراکز خود اعلام و کمترین امکانات آموزشی، عروسک های نمایشی با ۷۳/۴ درصد را اعلام داشته اند.

تعداد ۱۵۳ نفر از ۲۰۷ نفر یعنی ۷۳/۹ درصد مریبان معتقدند که مرکز آنان دارای امکانات مناسب می باشد.

جدول ۱۶. توزیع فراوانی و درصد امکانات آموزشی موجود از نظر مریبان

جمع		خیر		بلی		۶۳- در صورت بلی، مرکز آموزشی دارای کدامیک از امکانات آموزشی زیر می باشد؟
درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۱۰۰/۰	۲۱۰	۳/۸	۸	۹۶/۲	۲۰۲	تخته سیاه یا وایت برد
۱۰۰/۰	۲۰۰	۰/۵	۱	۹۹/۵	۱۹۹	لوازم کاردستی
۱۰۰/۰	۲۰۵	۱/۵	۳	۹۸/۵	۲۰۲	وسایل نقاشی
۱۰۰/۰	۱۷۳	۲۶/۶	۴۶	۷۳/۴	۱۲۷	عروسک های نمایشی
۱۰۰/۰	۱۸۷	۱۸/۲	۳۴	۸۱/۸	۱۵۳	کتاب کمک آموزشی
۱۰۰/۰	۲۰۰	۱/۰	۲	۹۹/۰	۱۹۸	وسایل آموزشی (مداد، کاغذ و ...)
۱۰۰/۰	۲۰۵	۲/۹	۶	۹۷/۱	۱۹۹	خمیر بازی
۱۰۰/۰	۱۹۱	۹/۹	۱۹	۹۰/۱	۱۷۲	ویدئو و تلویزیون

جدول ۱۷. توزیع فراوانی و درصد نظر صاحب نظران در ضرورت وجود امکانات آموزشی در

مراکز پیش دبستانی

جمع		خیر		بلی		۴۷- ضرورت امکانات آموزشی در هر مرکز آموزش پیش دبستانی، برای آموزش فرهنگ سازی ترافیکی
درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۱۰۰/۰	۱۰۴	۳۰/۸	۳۲	۶۹/۲	۷۲	تخته سیاه یا وایت برد
۱۰۰/۰	۱۰۵	۱۶/۲	۱۷	۸۲/۸	۸۸	لوازم کاردستی
۱۰۰/۰	۱۰۹	۲/۸	۳	۹۷/۲	۱۰۶	وسایل نقاشی
۱۰۰/۰	۱۱۱	۱۲/۶	۱۴	۸۷/۴	۹۷	عروسک های نمایشی
۱۰۰/۰	۱۰۵	۲۵/۷	۲۷	۷۴/۳	۷۸	کتاب کمک آموزشی
۱۰۰/۰	۱۰۱	۵/۹	۶	۹۴/۱	۹۵	وسایل آموزشی (مداد، کاغذ و ...)
۱۰۰/۰	۱۰۴	۱/۹	۲	۹۸/۱	۱۰۲	خمیر بازی
۱۰۰/۰	۱۱۲	۴/۵	۵	۹۵/۵	۱۰۷	ویدئو و تلویزیون

آیا مراکز آموزش پیش دبستان دارای فضای مناسب برای بازی های ترافیکی می باشد در آموزش فرهنگ سازی ترافیکی هستند؟

صاحب نظران در ضرورت وجود امکانات آموزشی در هر مرکز پیش دبستانی در ۸ وسیله اعلامی، خمیر بازی اولین و آخرین امکانات آموزشی مناسب تخته سیاه یا وایت برد را نام برده اند.

حداقل ۶۰ درصد مریبان بیان داشته اند مرکز آموزش پیش دبستانی آنان فاقد فضای مناسب برای بازی های ترافیکی می باشد.

جدول ۱۸. توزیع فراوانی و درصد نظر مریبان در وجود فضای مناسب برای بازی های ترافیکی

در مراکز پیش دبستانی

جمع		خیر		بلی		۶۴- آیا مرکز آموزشی دارای فضای بازی مناسب برای کودکان در بازی های ترافیکی دارد؟
درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۱۰۰/۰	۲۱۳	۶۲/۹	۱۳۴	۳۷/۱	۷۹	

از نظر مربیان مرکز آموزش آنان با اولویت زیر دارای امکانات بازی های ترافیکی در فضای باز می بوده که بسیار ناچیز می باشد.

جدول ۱۹. توزیع فراوانی و درصد نظر مربیان در وجود امکانات فضای مناسب برای

بازی های ترافیکی در مراکز پیش دبستانی

جمع		خیر		بلی		۶۵- در صورت بلی، فضای بازی مرکز آموزشی دارای کدامیک از امکانات زیر می باشد؟
درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۱۰۰/۰	۱۵۳	۷۴/۵	۱۱۴	۲۵/۵	۳۹	محوطه نقاشی شده با موضوعات ترافیکی
۱۰۰/۰	۱۵۰	۷۴/۰	۱۱۱	۲۶/۰	۳۹	خیابان و کوچه های فرضی برای بازی ترافیکی
۱۰۰/۰	۱۴۸	۸۳/۸	۱۲۴	۱۶/۲	۲۴	ماشین ها و دوچرخه برای بازی ترافیکی
۱۰۰/۰	۱۶۲	۵۹/۳	۹۶	۴۰/۷	۶۶	اسباب بازی های مناسب کودکان و ترافیک

صاحب نظران با بیش از ۹۰ درصد جواب مثبت اعلام نموده اند که هر مرکز آموزش نیاز به فضای مناسب برای بازی های ترافیکی دارد.

جدول ۲۰. توزیع فراوانی و درصد نظر صاحب نظران در نیاز به فضای مناسب برای بازی های

ترافیکی در مراکز پیش دبستانی

جمع		خیر		بلی		۴۵- آیا هر مرکز آموزش پیش دبستانی نیاز به فضای بازی مناسب برای کودکان در بازی های ترافیکی دارد؟
درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۱۰۰/۰	۱۰۵	۸/۶	۹	۹۱/۴	۹۶	

از نظر صاحب نظران هر مرکز آموزش در اولویت اول با ۹۵.۱ درصد در دو امکان مناسب که عبارت اند از خیابان و کوچه های فرضی برای بازی ترافیکی و اسباب بازی های مناسب کودکان و ترافیک اولین نیازهای مراکز پیش دبستانی می باشد و آخرین نیاز به فضای مناسب با ۹۴.۹ درصد در محوطه نقاشی می باشد.



جدول ۲۱. توزیع فراوانی و درصد نظر صاحب نظران در ضرورت وجود امکانات فضای مناسب

برای بازی های ترافیکی در مراکز پیش دبستانی

جمع		خیر		بلی		۴۶- در صورت بلی، امکانات فضای بازی مناسب هر مرکز آموزش پیش دبستانی
درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۱۰۰/۰	۹۸	۵/۱	۵	۹۴/۹	۹۳	محوطه نقاشی شده با موضوعات ترافیکی
۱۰۰/۰	۱۰۲	۴/۹	۵	۹۵/۱	۹۷	خیابان و کوچه های فرضی برای بازی ترافیکی
۱۰۰/۰	۱۰۳	۸/۷	۵	۹۱/۳	۹۴	ماشین ها و دوچرخه برای بازی ترافیکی
۱۰۰/۰	۱۰۲	۴/۹	۵	۹۵/۱	۹۷	اسباب بازی های مناسب کودکان و ترافیک

نتایج حاکی است تفاوت امکانات بازی های ترافیکی موجود و ضرورت وجود این امکانات در هر مرکز پیش دبستانی بسیار زیاد می باشد و در اجرای این برنامه می بایست به تأمین این کمبود توجه خاص توسط مبادی ذی ربط صورت پذیرد.

۵- استقبال والدین از آموزش فرهنگ سازی ترافیکی و میزان مشارکت والدین در برنامه از نظر مریبان ۹۰ درصد والدین از این برنامه آموزش استقبال نموده اند و ۷۰.۲ درصد والدین در این برنامه به شکل و روشی مشارکت داشته اند.

جدول ۲۲. توزیع فراوانی و درصد میزان استقبال و مشارکت والدین از برنامه از نظر مریبان

جمع		خیر		بلی		
درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۱۰۰/۰	۲۵۰	۱۰/۰	۲۵	۹۰/۰	۲۲۵	۴۹- آیا والدین از آموزش فرهنگ سازی ترافیکی کودکان پیش دبستانی استقبال نموده اند؟
۱۰۰/۰	۲۴۲	۲۹/۸	۷۲	۷۰/۲	۱۷۰	۵۰- اگر پاسخ بلی است آیا در این برنامه مشارکت نیز داشته اند؟

اظهارات مریبان در استقبال و مشارکت والدین از این برنامه بسیار مناسب و قابل جالب توجه است و با توجه به هدف برنامه های نیروی انتظامی در آموزش همگانی مردم ایران در فرهنگ سازی ترافیکی، این برنامه امکان آموزش و تأثیر خانواده های کودکان پیش دبستانی را به نحو مستقیم و غیر مستقیم فراهم می دارد.
مریبان در نوع مشارکت والدین عنوان نموده اند که:

با امتیاز ۵۵۱ در اولویت اول والدین در «کمک کردن در ساختن وسایل و تجهیزات مورد نیاز» و در اولویت دوم با امتیاز ۵۰۵ والدین در «مشارکت در آموزش‌ها از طرق مختلف» و در اولویت سوم با امتیاز ۱۳۱ در «حضور در محل پیش دبستان و مشارکت در برنامه‌ها و جلسات آموزشی» و اختلاف معنی دار امتیاز اولویت‌ها که نشان از تمایل کم اولیاء به مشارکت حضوری در محل مراکز پیش دبستان حاکی است، می‌باشد که والدین کمتر وقت برای حضور در محل دیگر به جز منزل و مشارکت در برنامه‌ای دارند و می‌بایست به‌نحوی از مشارکت آنان در منزل برای این برنامه استفاده نمود.

جدول ۲۳. توزیع فراوانی و درصد نوع و چگونگی مشارکت والدین در آموزش از نظر مربیان

رتبه	امتیاز	اولویت پنجم		اولویت چهارم		اولویت سه		اولویت دو		اولویت یک		مشارکت والدین
		درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
چگونگی مشارکت والدین در کمک کردن در ساختن وسایل و تجهیزات مورد نیاز												
۱	۵۵۱			۹/۱	۱	۱۹/۴	۷	۳۳/۷	۳۲	۵۹/۳	۸۰	مشارکت والدین
چگونگی مشارکت والدین در مشارکت در آموزش‌ها از طرق مختلف												
۲	۵۰۵			۹/۱	۱	۲۷/۸	۱۰	۶۰/۰	۵۷	۳۶/۳	۴۹	مشارکت والدین
چگونگی مشارکت والدین در حضور در محل پیش دبستانی و مشارکت در برنامه‌ها و جلسات آموزشی												
۳	۱۳۱	۱۰۰/۰	۲	۸۱/۸	۹	۵۲/۸	۱۹	۶/۳	۶	۴/۴	۶	مشارکت والدین
		۱۰۰/۰	۲	۱۰۰/۰٪	۱۱	۱۰۰/۰	۳۶	۱۰۰/۰	۹۵	۱۰۰/۰	۱۳۵	جمع

۶- ارزیابی رفتار ترافیکی کودکان درحین و پس از آموزش از نظر مربیان مهم ترین قسمت ارزیابی در این تحقیق، ارزیابی تغییرات رفتار ترافیکی کودکان درحین و پس از آموزش فرهنگ سازی ترافیکی می‌باشد. نتیجه جالب این است که در تمام سؤالات مربیان اظهار می‌دارند در تغییرات رفتار ترافیکی کودکان با اجرای این برنامه، تأثیر بیش از ۹۰ درصد می‌باشد و مسلماً این فوق انتظار از یک برنامه خواهد بود. که نشان از ارتقای مهارت و توانایی‌های کودکان در مهارت‌های اجتماعی و مخصوصاً ترافیکی می‌باشد.



جدول ۲۴. توزیع فراوانی و درصد ارزیابی رفتار ترافیکی کودکان درحین و پس از آموزش از

نظر مربیان

جمع		خبر		بلی		نظر مربیان
		تعداد	درصد	تعداد	درصد	
آیا از زمان آموزش‌های ترافیکی، آنان به هنگام رفتن به گردش علمی بیشتر رعایت مقررات ترافیکی را می‌نمایند؟						
۱۰۰/۰	۲۴۴	۴/۹	۱۲	۹۵/۱	۲۳۲	
کودکان بعد از آموزش‌های ترافیکی، به رانندگان سرویس خودبه هنگام انجام تخلفات رانندگی بیشتر تذکرمی دهند؟						
۱۰۰/۰	۲۳۸	۱۰/۱	۲۴	۸۹/۹	۲۱۴	
کودکان بعد از یادگیری آموزش‌های ترافیکی به والدین خودبه هنگام تخلفات رانندگی و عدم رعایت مقررات رانندگی، بیشتر تذکرمی دهند؟						
۱۰۰/۰	۲۴۳	۲/۱	۳	۹۸/۸	۲۴۰	
کودکان بعد از آموزش‌های ترافیکی، به هنگام نشستن در ماشین خواستار بستن کمربند ایمنی خود می‌شوند؟						
۱۰۰/۰	۲۴۵	۲/۰	۵	۹۸/۰	۲۴۰	

بحث و نتیجه گیری

همان طور که در ابتدا مقاله عنوان گردید، آموزش و مهم تر از آن فرهنگ سازی برای مردم در موضوعات مختلف می‌تواند در حل معضلات اجتماعی جوامع بسیار مؤثر باشد. یکی از اصلی ترین این موضوعات، حوزه نظم و انضباط اجتماعی است. با مطالعات صورت گرفته، مراکز پیش دبستان و حتی کودکستان‌ها به اساسی ترین مراکز انتقال و فرهنگ سازی تبدیل گردیده‌اند و در مقطع پیش دبستانی این نظم پذیری و کسب مهارت‌های اجتماعی در حالت پایدارتری در مقایسه سایر مقاطع سنی کودکان می‌باشد و در تحقیقات مختلف داخلی و خارجی این امر بیش از پیش در فرهنگ سازی ترافیکی مشهود و نمایان است.

در پایان نامه کارشناسی ارشد رشته راهنمایی و رانندگی با موضوع «بررسی نقش آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر عملکرد ترافیکی کودکان مقطع پیش دبستان تهران ۱۳۸۶» که توسط نادر رحمانی (۱۳۸۶) انجام شده، به تأثیر آموزش‌های راهنمایی و رانندگی در تعدادی از کودکان پیش دبستانی شهر تهران پرداخته است و کودکان آموزش دیده با تعداد دیگری که این آموزش‌ها را ندیده‌اند، مقایسه گردیده‌اند.

نتیجه این تحقیق به تأثیر محسوس آموزش بر رفتار ترافیکی کودکان گواهی می‌دهد. با توجه به نتایج حاصل از تحقیقات انجام شده و مقایسه نمرات مرحله پیش آزمون و پس آزمون بعد از آموزش‌های لازم به کودکان مقطع پیش دبستان مشاهده شد در بخش آگاهی نونهالان از خطرات احتمالی محیط ترافیک و میزان دانسته‌های آنان از این گونه مسائل، با افزایش نمره خیلی زیاد و زیاد مشاهده شد (رحمانی، ۱۳۸۶، ص ۱۱۸). همان‌طور که در پژوهش فعلی نیز در اهداف تحقق یافته اولین هدف همین کسب آگاهی کودکان از اجرای برنامه بوده است و مؤید همین نتایج می‌باشد.

در تحقیقی بر روی عملکرد ترافیکی کودکان ۶ ساله پس از آموزش از طریق آموزش *table top midel* میز آموزشی که در کشور نروژ توسط فایبری، برژنسکو انجام گردیده است که تعداد ۹۰ نفر از دو مدرسه یکی از شهر و یکی از روستا انتخاب و محققان برای هر یک از گروه‌های تعیین شده از شهر و روستا پیش آزمون و سپس بعد از آموزش‌های ترافیکی از هر یک از کودکان شهری و روستایی تست پس از آزمون انجام شد. نتایج حاصل از تحقیق به طور خلاصه این بود که آموزش بر روی کودکان مدرسه روستایی در مقایسه با کودکان مدرسه شهری بلا تأثیر بود در آخر این محققان این موضوع را متأثر از عدم آگاهی کودکان روستایی از مهندسی شهری و تفاوت مهندسی ترافیک شهر نسبت به روستا دانستند. البته این تحقیق چون فقط در محدوده شهر تهران انجام شده است و کودکان روستایی در ارزیابی نبوده‌اند در مورد تأثیر در کودکان روستایی نمی‌تواند اظهار نظر داشته باشد اما در مورد کودکان شهری این افزایش آگاهی را تأیید می‌نماید (فایبری، ۲۰۰۴).

یکی دیگر از نتایج تحقیق آقای رحمانی به تأثیر محسوس آموزش بر رفتار ترافیکی کودکان گواهی می‌دهد و این تحقیق تأکید دارد که آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی با ۷۰ درصد افزایش و ارتقای در رشد و بهبود عملکرد کودکان همراه گردیده است و در مدت کوتاهی کودکان توانستند مفاهیم ترافیکی را بیاموزند که حتی بسیاری از ما بزرگترها با آن آشنا نیستیم، آنان به درستی مانند یک آئینه شفاف، آموزش‌ها را دریافت کردند و در مرحله پس آزمون با همان شفافیت تحویل دادند. این موضوع به قدری

چشمگیر بود که باعث تحیر و تعجب محققان در این تحقیق گردید (رحمانی، ۱۳۸۶، ص ۱۱۸).

در پژوهش حاضر نیز این تأثیر شگفت انگیز است به نحوی که مریدان تغییر عملکرد و رفتار کودکان پیش دبستانی در حین و بعد از آموزش فرهنگ سازی ترافیکی را بیش از ۹۰ درصد ارزیابی نموده‌اند. مریدان از تأثیر بسیار عالی و قابل توجه در ارتقای رفتار کودکان با اجرای برنامه یاد نموده‌اند. در این صورت هر دو تحقیق تأثیر رفتار ترافیکی کودکان در اثر آموزش فرهنگ سازی ترافیکی را بسیار عالی ارزیابی می نمایند.

در پژوهشی در کشور کانادا توسط دکتر لیزا رناوود و دکتر سامی سوسیما انجام شده است که ارزیابی تأثیر بازی‌های شبیه سازی در آموزش ایمنی به کودکان مقطع پیش دبستانی را بررسی نموده است. در این پژوهش تعداد ۱۳۶ نفر از کودکان مقطع پیش دبستانی در قالب یک گروه کنترل و سه گروه مورد آزمایش تقسیم بندی شده‌اند. محققین تأثیر آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی را بر روی عملکرد کودکان سنجیده‌اند، آنها آموزش مقررات را از طریق بازی به کودکان منتقل کردند و دریافته‌اند بازی‌های آموزش در فرهنگ سازی ترافیکی در تغییر عملکرد کودکان در زمینه حفظ ایمنی عابرین پیاده (کودک) مؤثر بود. در این تحقیق از بازی شبیه سازی شده استفاده شد که در آنها بر سه موضوع کار شده بود: ۱- تغییر نگرش ۲- تغییر رفتار ۳- تغییر رفتار و نگرش.

آنها بازی‌های خود را نیز به سه دسته تقسیم بندی کردند یک دسته بازی‌ها بر روی نگرش کودکان تأثیرگذار بود یک دسته به رفتار و دسته سوم بازی‌ها بر روی نگرش و رفتار توأمان.

نتایج تحقیق نشان می‌دهد که کودکان پس از آموزش از طریق بازی‌های اشاره شده توانستند در مقوله ارتقای نگرش به خطرات احتمالی و رفتار ترافیکی درست، تأثیر مثبتی را به نمایش بگذارند و محققان دریافته‌اند روش آموزش از طریق بازی توانسته بر روی جنبه سوم آزمون‌های تعیین شده یعنی تغییر در نگرش و رفتار توأمان تأثیر مطلوبتری بگذارد (رناوود، ۲۰۰۱، ص ۳۰۷).

در پژوهش فعلی نیز اصلی ترین روش آموزش در فرهنگ سازی ترافیکی در کودکان پیش دبستانی بازی مطرح و عنوان گردیده است با ارزیابی های صورت گرفته در ابعاد مختلف این پژوهش، هشت روش آموزش برنامه در پرسشنامه های مریبان و صاحب نظران از نظر (بیشترین موارد استفاده، استقبال کودکان، مؤثر ترین و کم تأثیر ترین روش) که در نهایت بازی مناسب ترین و مؤثر ترین و با استقبال ترین روش از طرف کودکان در برنامه می باشد، پس این پژوهش نظر تحقیق ذکر شده را تأیید می نماید.

در پایان نامه کارشناسی ارشد رشته حقوق عمومی با موضوع «بررسی قواعد و مقررات راهنمایی و رانندگی و تأثیر آن بر حقوق شهروندی» که توسط محمد کریم خسروی (۱۳۸۶) به نقش مقررات مذکور بر حقوق شهروندی در ایران پرداخته است، نتیجه این تحقیق نشان دهنده حقوق شهروندی با تأکید بر مؤلفه ها و شاخص های آن، نقش مثبت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در انضباط ترافیکی برقرار می کند. به طور یقین از طریق رسانه های گروهی، آموزش و پرورش و آموزش فرهنگ ترافیک از راههای مختلف می توان بحث های عمومی در خصوص رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان را پایه گذاری کرد. تبلیغات این توانایی را دارد که با حداقل هزینه بیشترین آثار را بر جای بگذارد. استفاده از رسانه های گروهی می تواند اقشار زیادی از مردم را مخاطب قرار دهد و این روش به مراتب بهتر از به کارگیری اقدامات خشنی است که بر رانندگان متخلف کمتر تأثیر گذارند و هزینه بیشتر هم دارد. اجرای چند طرح راهنمایی و رانندگی در چند سال اخیر همچون استفاده از کمربند ایمنی، نشان داد که تدوام و اجرای این برنامه ها همراه با جدیت پلیس، فرهنگ ساز بوده و رعایت مقررات را در جامعه نهادینه می سازد. به تصویر کشیدن نمایش وانعکاس زیبایی های رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در نزد افکار عمومی جامعه منجر شده و کسانی که هوای قانون گریزی در سر دارند ناخود آگاه این احساس را پیدا می کنند که چشمان بی شماری با دید منفی نظاره گر آنان بوده و در صورت ارتکاب تخلف، شدیداً از طرف وجدان اجتماعی تنبیه خواهند شد. از آنجایی که وظیفه پلیس حفظ امنیت اجتماعی است می توان گفت تا به امروز انتظار محدودی از راهنمایی و رانندگی در عرصه امنیتی وجود داشته است. در حالی که به واسطه

گسترش شهرها و ماهیت مأموریتی راهنمایی و رانندگی به واسطه تماس روزانه و مداوم با مردم در هنجارسازی و قانون پذیری آنچنان مهم است که با یک برنامه ریزی دقیق می‌توان ناهنجاریها را به هنجار و هنجارها را به عادت و عادت را به فرهنگ تبدیل کرد (خسروی، ۱۳۸۴، ص ۱۴۳).

در این تحقیق استقبال والدین کودکان پیش دبستانی از این برنامه که بالای ۹۰ درصد ارزیابی و مشارکت والدین در اجرای این برنامه را که مریمان بیش از ۷۰ درصد ذکر نموده‌اند نشان دهنده و تأیید کننده همراهی اکثریت اعضای جامعه در فرهنگ سازی ترافیکی و ایجاد و توسعه نظم و انضباط اجتماعی می‌باشد و با نتایج سایر تحقیقات هماهنگی وجود دارد و جامعه کنونی را آماده نظم پذیری هرچه بهتر و کاملتر را نشان می‌دهد.

چنان که در تحقیق آقای رحمانی نیز آموزش ترافیک و قواعد ایمنی در سه بخش از کسب مهارت های زندگی کودکان تأثیرگذار است: الف- افزایش ایمنی تردد کودک ب- افزایش میزان نظم پذیری اجتماعی آنان در سالهای آتی زندگی ج- تأثیر دانسته‌های ایشان بر عملکرد والدین و اطرافیان.

و ایشان پیشنهاد داده است که بودجه لازم در برنامه‌های سالیانه واحدهای پلیس، سازمان بهزیستی، وزارت آموزش و پرورش، وزارت بهداشت و شهرداریها قرار گیرد و مؤسساتی بصورت نیمه خصوصی در این زمینه فعال گردند (رحمانی، ۱۳۸۶، ص ۱۲۳).

در تأیید مطالب بالا می‌توان به پایان نامه کارشناسی ارشد رشته راهنمایی و رانندگی با موضوع «بررسی نقش رسانه‌های ارتباط جمعی در آموزش همگانی و ارتقای فرهنگ ترافیک شهر تهران در سال ۱۳۸۶» که توسط حسین نوری فر (۱۳۸۶) به نقش انواع رسانه‌های ارتباط جمعی در فرهنگ سازی ترافیک در تعدادی از شهروندان تهرانی پرداخته است، اشاره نمود که نتیجه این تحقیق نشان دهنده نقش تا حدود قابل قبول رسانه‌های رادیو و تلویزیون در آموزش همگانی و ارتقاء فرهنگ ترافیکی افراد جامعه می‌باشد و موفق نبودن سایر رسانه‌ها همچون مطبوعات، سینما و تئاتر و غیره را نشان داده است. به کارگیری روش‌های گوناگون در رسانه‌های ارتباط جمعی (رادیو، تلویزیون،



مطبوعات، سینما و تئاتر، وسایل چند رسانه‌ای و بروشورها و بیلبوردهای تبلیغاتی) تأثیر یکسانی در آموزش همگانی و ارتقای فرهنگ ترافیک شهروندان تهرانی ندارد. اثر رسانه‌های ارتباط جمعی بر آموزش همگانی و ارتقای فرهنگ ترافیک متفاوت است (نوری‌فر، ۱۳۸۶، ص ۱۴۶).

چنان که در ارزیابی این تحقیق نیز مشخص گردید، هر مرکز پیش دبستانی از دید صاحب نظران باید از میان امکانات هشت گانه در پرسشنامه به ترتیب فیلم و کارتون آموزش ترافیکی، اسباب بازی‌های ترافیکی، تصاویر آموزش ترافیک برای رنگ آمیزی و ماشین‌های اسباب بازی را داشته باشند که این موارد نشان دهنده این است که صاحب نظران در این برنامه وجود امکاناتی را که با توجه به نیاز کودکان به بازی کردن که اصلی‌ترین نیاز و رفتار اصلی این سن در کودکان می‌باشد را به ابزار و وسایل متناسب در بازی‌های ترافیکی اولویت می‌دهند، اما نکته جالب و قابل توجه این است که تمام ۱۲۰ صاحب نظر در این پژوهش به داشتن فیلم و کارتون آموزش ترافیکی در مراکز پیش دبستانی تأکید نموده‌اند و این شاید به دلیل نشان دادن این فیلم و انیمیشن‌ها در تلویزیون و اثر مطلوب این فیلم‌ها در خانواده‌ها باشد و نیز توجه کامل و تمرکز کودکان به هنگام دیدن این انیمیشن‌ها برگردد، که نتیجه آن می‌تواند اثر بسیار مطلوب در کودکان را در برداشته باشد. به هر صورت در نتایج این تحقیقات هماهنگی دیده می‌شود.

در نهایت این برنامه فقط در مناطق نوزده گانه تهران در دو سال گذشته به اجرا درآمده است و در صورت حمایت سازمان‌های مختلف ترافیکی از اصلاح و به اجرا در آمدن این برنامه آموزشی در تمام مراکز پیش دبستانی کشور می‌تواند در اولین گام به گسترش فرهنگ نظم و انضباط اجتماعی کمک نماید و در اصلاح رفتار ترافیکی به جامعه مؤثر باشد و در انجام وظایف نیروی انتظامی در آموزش همگانی اقشار مردم نیز نقش به سزایی ایفا نماید.

پس باید امکانات و تجهیزات برنامه در بازی‌های ترافیکی بیشتر شود و البته در روش فعالیت علمی که نامناسب‌ترین و کم‌تأثیرترین و کم‌استقبال‌ترین روش بوده نیز تجدید نظر نموده و در برنامه پیشنهادی از سایر روش‌های پیشنهادی و جایگزین استفاده گردد. در

روش آموزش جایگزین که در اولویت بالا قرار دارد به روش استفاده از شهرک‌های ترافیکی و اردوهای ترافیکی اشاره و تأکید شده است که در این برنامه از این تجهیزات و امکانات هر چه بیشتر و بهتر می‌توان بهره گرفت و مسلماً اثرات بسیار را دربر دارد. همان گونه که در روش‌های آموزش برنامه نشان داده شد بازی در تمام اشکال و ارزیابی‌ها دارای بیشترین هماهنگی از دیدگاه مربیان و صاحب نظران بوده است و تمام آموزش‌های کودکان پیش دبستانی که از طریق بازی انجام می‌گردد با استقبال بسیار زیاد و از تأثیر بسیار مطلوبی برخوردار می‌شود لذا در آموزش‌های شبیه سازی شده با وسایل و ابزارهای ترافیکی که در سایز و حدود سنین کودکان پیش دبستانی می‌باشد بیشترین اقبال با حداکثر بهره وری دیده می‌شود و گسترش شهرک‌های ترافیکی با کارکنان علاقه مند و آموزش دیده در بکارگیری این وسایل و داشتن حوصله در برخورد با کودکان پیش دبستانی نهایت استفاده را می‌توان از این مکان‌ها برد.

پیشنهاد می‌گردد آموزش در دوره پیش دبستان در مهدهای کودک با استفاده از محیط‌های شبیه سازی شده یا محیط‌های واقعی ایمن به نحو ملموس به کودکان آموزش داده شود و خانواده‌های کودکان نیز به سمت تداوم، تکرار و لمس واقعیات ترافیکی در این سنین در زندگی روزمره، کودکان را در جهت تثبیت آموخته‌ها و درونی سازی آموزش هدایت نمایند.

در صورتی که برنامه با حداکثر توان در کلیه مراکز پیش دبستانی کشور و با امکانات مناسب اجرا شود می‌توان به تغییرات قابل توجه در رفتار ترافیکی و ایجاد فرهنگ سازی ترافیکی در کودکان و در نتیجه ایجاد نظم و انضباط اجتماعی بسیار مناسب در آینده نزدیک در جامعه را انتظار داشت.

مربیان میزان استقبال والدین از اجرای این برنامه آموزشی برای کودکان پیش دبستانی خود را بالای ۹۰ درصد اعلام داشته‌اند که بسیار قابل توجه و دارای پتانسیل مناسب در کمک به اجرای کامل تر این برنامه و رسیدن به اهداف برنامه با یاری از والدین و خانواده کودکان می‌باشد و ضمناً مربیان مشارکت والدین را با این برنامه بیش از ۷۰ درصد تخمین زده‌اند و این مشارکت‌ها را به کمک والدین در ساختن وسایل و تجهیزات مربوط به برنامه

که بیشتر در منزل می‌باشد، اعلام و کمترین مشارکت والدین در مشارکت حضور در محل پیش دبستانی دانسته‌اند پس اگر قصد برنامه آموزش غیر مستقیم والدین و خانواده کودکان است باید به روش‌ها و کارهایی که والدین را در ساعات حضور در منزل با کودکان هستند درگیر نمایند تا حضور و مشارکت آنان را در محل پیش دبستان یا در محل دیگر مانند پارک‌های ترافیکی و غیره انتظار داشته باشند. این برنامه در خانواده و والدین آنان دارای انعکاس مثبت بوده و نه تنها خود کودکان را در حال حاضر و در آینده تا حد بسیار زیادی منظم و رعایت کننده مقررات راهنمایی و رانندگی و به بیان بهتر یک فرد مراعات کننده نظم و انضباط اجتماعی به بار می‌آورد بلکه در بعد خانواده نیز این نظم و انضباط را در پی خواهد داشت.

در سازمان‌های متشکله و مرتبط با موضوع ترافیک می‌بایست در تهیه و تدارک امکانات آموزش ترافیکی برای کودک بر این اصل توجه شود که ابتدا ما تصورات خودمان را نزدیک به تخیلات کودکان نمائیم آنگاه مفاهیم و منظورات خود را در حدود کودکان طراحی نموده و آن زمان به آنان منتقل کنیم. لذا بهتر است تا برنامه آموزش فرهنگ سازی ترافیکی با استفاده از فیلم‌های انیمیشن مناسب ترافیکی و سپس با اسباب بازی‌ها، تصاویر و عکس‌هایی با موضوعات آموزشی ترافیک همراه باشد تا کودکان بتوانند با آنها زودتر و کامل تر ارتباط برقرار نمایند. به هر صورت سازمان‌های مرتبط با ترافیک در تهیه این وسایل با این اولویت اقدام نمایند و سپس به توزیع آنها در مراکز پیش دبستانی اقدام و اهمیت به این کار بدهند تا در آینده به فرهنگ مناسب ترافیکی دست پیدا نمائیم.

منابع فارسی

قرآن کریم

آئین نامه راهنمایی و رانندگی (۱۳۸۴)

احدی، حسن و شکوه السادات بنی جمالی. (۱۳۸۵). *روانشناسی رشد*، تهران: چاپ و نشر بنیاد.



- اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۸۷). طراحی و تدوین الگوی راهبردی توسعه فرهنگ ترافیک ایران، رساله دکتری رشته مدیریت منابع انسانی. تهران: دانشگاه امام حسین (ع).
- بهرامی، سیاوش. (۱۳۸۴). درآمدی بر امنیت در سپهراندیشه حضرت علی (ع)، (مقاله)، تهران: فصلنامه دانش انتظامی.
- بهرامی، سیاوش. (۱۳۷۵). تأثیر مهاجرت اتباع خارجی در کاهش امنیت داخلی، رساله کارشناسی ارشد رشته علوم سیاسی، تهران: دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز.
- حاجی حسین نژاد، غلامرضا و نرگس سجادیان و سیاوش بهرامی. (۱۳۸۹). فرهنگ سازی ترافیکی با هوش های چندگانه گاردنر. مقاله، فصلنامه علمی - ترویجی راهور، سال هفتم، شماره ۱۰، تهران.
- خسروی، محمدکریم. (۱۳۸۴). بررسی قواعد و مقررات ترافیکی (راهنمایی و رانندگی) و تأثیر آن بر حقوق شهروندی، رساله کارشناسی ارشد رشته حقوق عمومی، تهران: دانشگاه امام حسین (ع).
- رحمانی، نادر. (۱۳۸۶). بررسی نقش آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر عملکرد ترافیکی کودکان مقطع پیش دبستان، رساله کارشناسی ارشد رشته راهنمایی و رانندگی، (پایان نامه)، تهران: دانشگاه علوم انتظامی، دانشکده پلیس راهنمایی و رانندگی.
- رضائیان، علی. (۱۳۷۸). مدیریت رفتار سازمانی (مفاهیم - نظریه ها و کاربردها)، تهران: انتشارات علم و ادب.
- صاحب زاده، بهزاد. (۱۳۸۰). بررسی و سنجش میزان انضباط اجتماعی شهر. تهران: مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیکی، نشر سحاب.
- عبدالرحمانی، رضا. (۱۳۸۵). جامعه شناسی ترافیک، تهران: انتشارات معاونت آموزش دانشگاه علوم انتظامی.
- کرین، سی ویلیام. (۱۳۸۴). نظریه های رشد. ترجمه غلامرضا خوی نژاد و علیرضا رجایی، تهران: انتشارات اطلاعات.
- گروه پیش دبستانی دفتر برنامه ریزی و تألیف کتب درسی. (۱۳۸۸). راهنمای برنامه و فعالیت های آموزشی و پرورشی دوره ی پیش دبستانی، تهران: انتشارات مدرسه.

- مقنی زاده، محمد حسن. (۱۳۷۵). بررسی مشارکت اجتماعی دانش آموزان در فعالیتهای فوق برنامه، رساله کارشناسی ارشد رشته جامعه شناسی. تهران: دانشگاه تربیت مدرس دانشکده علوم انسانی.
- موسی پور، نعمت اله. (۱۳۷۶). طراحی الگویی برای ارزشیابی برنامه درسی و بکارگیری آن در ارزشیابی درس و فنون تدریس دوره های تربیت دبیر دانشگاه ها، رساله دکتری، رشته برنامه ریزی درسی. تهران: دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده علوم انسانی.
- نمایان، پیمان. (۱۳۸۳). بررسی جرایم سازمان یافته در قوانین کیفری ایران و اثرات آن در امنیت اجتماعی، مقاله، تهران: روزنامه اطلاعات، شماره ۲۳۲۳۷.
- نوروز زاده، رضا. (۱۳۷۳). بررسی تأثیر تجربه آموزش و پرورش پیش دبستانی بر کارآمدی تحصیلی دانش آموزان پایه اول تا سوم ابتدایی دبستانهای شهر بجنورد در سال ۷۱-۷۲. رساله کارشناسی ارشد رشته برنامه ریزی درسی، تهران: دانشگاه علامه طباطبایی دانشکده علوم تربیتی و روانشناسی.
- نوری فر، حسین. (۱۳۸۶). بررسی نقش رسانه های ارتباط جمعی در آموزش همگانی و ارتقاء فرهنگ ترافیک شهروندان تهران، رساله کارشناسی ارشد رشته راهنمایی و رانندگی، (پایان نامه). تهران: دانشگاه علوم انتظامی، دانشکده پلیس راهنمایی و رانندگی.
- نیک زاد، میرفاضل. (۱۳۸۶). سوانح ترافیکی کشور و خسارات ناشی از آن، تهران: پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا-دفتر تحقیقات کاربردی.

منابع لاتین

- Renaud Lise and Samy Suissa- PHD(2001). *Evaluation of the Efficacy of Simulation games in traffic*. *Jurnal Public Healt – NO-V-P 307-309*
- Fihery.t;Bergensco and P- olberg (2004) , *traffic education by table tab* WWW.Science direct. Com.