

## تحلیل برنامه درسی کتاب مطالعات اجتماعی دوره ابتدایی

### بر اساس رویکردهای آموزش ترافیک به کودکان

خدیدجه علیپور مقدم<sup>۱</sup>، صغری ابراهیمی قوام<sup>۲</sup>

از صفحه ۱۱۱ تا ۱۳۶

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۸/۹ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۱۱/۲۵

#### چکیده

با اینکه یکی از وظایف اصلی تعلیم و تربیت، افزایش معلومات دانش آموزان در زمینه ترافیک و قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی است؛ اما پژوهش‌ها نشان‌دهنده رشد تصادفات و عدم اطلاع کافی دانش آموزان در این زمینه است. از این رو، هدف پژوهش حاضر، بررسی محتوای کتب مطالعات اجتماعی مقطع ابتدایی در زمینه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و ترافیک است. لذا جامعه آماری این پژوهش، محتوای کتب مطالعات اجتماعی مقطع ابتدایی (پایه سوم، چهارم، پنجم و ششم) در سال تحصیلی ۹۴-۹۵ بود که نمونه‌گیری آن به صورت هدفمند انجام گرفت. با نظر به این امر، برای مشخص نمودن مؤلفه‌های آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، از روش توصیفی و سپس از روش تحلیل محتوا، به منظور بررسی و تحلیل برنامه درسی مطالعات اجتماعی استفاده شد. ابزار جمع‌آوری اطلاعات، سیاهه تحلیل محتوای کتب درسی، سیاهه تحلیل فعالیت‌ها، کاربرگ‌ها و سیاهه تحلیل تصاویر بود که پس از مطالعه مبانی نظری، طرح پیشنهادی تهیه شد و روایی آن توسط متخصصان علوم تربیتی و کارشناسان مربوطه تعیین گردید. واحد تحلیل نیز صفحات (جملات، تصاویر و فعالیت‌ها) بودند. نتایج پژوهش نشان داد که از مجموع ۴۰۰۰ جمله، فعالیت و تصویر موجود در کتب مطالعات اجتماعی دوره ابتدایی، تنها ۱۰۷ مورد به آموزش قوانین راهنمایی و رانندگی عابر پیاده، سرنشینان و دوچرخه‌سواران اختصاص دارد. بیشترین ضریب اهمیت مربوط به مؤلفه دوچرخه‌سواران و کمترین ضریب اهمیت به مؤلفه عابر پیاده اختصاص یافته است. مؤلفه سرنشینان نیز دارای ضریب اهمیت مساوی با مؤلفه دوچرخه‌سواران است؛ بنابراین به دلیل اهمیت این موضوع برای رشد اجتماعی، کاهش تصادفات و داشتن شهروندانی مطابق با هنجارها، ارزش‌ها، آداب و رسوم، قوانین و مقررات جامعه، لازم است در کتب آموزشی، تأکیدی یکسان و درخور توجه به آن شود و برنامه‌ریزان درسی، در برنامه‌ریزی و تدوین کتب درسی، توجه بیشتری به این امر نمایند.

**کلیدواژه‌ها:** برنامه درسی، تحلیل محتوا، آموزش ترافیک، مقررات راهنمایی و رانندگی.

۱. عضو هیئت علمی دانشگاه پیام نور

۲. دانشیار دانشگاه علامه طباطبائی

## مقدمه

امروزه وسایل نقلیه به جزء مهمی از زندگی انسان تبدیل شده‌اند. چنانکه انسان عصر حاضر، تصور حذف وسایل نقلیه از زندگی روزانه خود را همانند حذف اکسیژن و آب به‌عنوان دو عنصر ضروری حیات بسیار سنگین می‌داند. از این رو، هرروزه نیاز به استفاده از وسایل نقلیه در عرصه‌های مختلف زندگی انسان در حال افزایش است و این گسترش نیاز، افزایش عرضه را به دنبال می‌آورد. در واقع، زمانی که خودرو در عرصه زندگی انسان گام نهاد، کمتر کسی فکر می‌کرد این وسیله نقلیه بتواند چنین نقش مؤثری در زندگی بشر ایفا کند و به اشکال متفاوت در بطن فعالیت‌های افراد جامعه قرار گیرد؛ اما علی‌رغم اینکه خودرو موجب رشد و توسعه همه‌جانبه زندگی بشر شده، پاره‌ای از مشکلات و عوارض زیان‌بخش ناشی از ترافیک از قبیل آلودگی‌های زیست‌محیطی و تصادفات را به‌همراه داشته است و از این رهگذر، همواره سرمایه‌های ملی را در ابعاد اقتصادی، انسانی و زیست‌محیطی را به‌صورت جدی مورد تهدید قرار داده است (رفیعی، ۱۳۹۰).

گزارش‌ها حاکی از آن است که حوادث ترافیکی، یکی از عوامل مرگ‌ومیر در جهان است؛ به‌طوری‌که سالانه جان ۱/۲ میلیون نفر را در جهان می‌گیرد (بهنود، پاک‌گوهر و اسماعیلی، ۲۰۰۷). در این میان، کودکان به‌عنوان عضو نوپای جامعه، به‌دلیل عبور و مرور از ترافیک، از خطرات آن متأثر می‌شوند. در واقع، تصادف، حادثه ناگواری است که همواره در کمین کودکان می‌باشد. گزارش‌ها نشان می‌دهند که حوادث و سوانح، یکی از مهم‌ترین علل مرگ‌ومیر و معلولیت‌های کودکان است (رحیمیان، ۱۳۸۳). طبق نظر سازمان جهانی بهداشت، کودکان و افراد مسن به‌عنوان آسیب‌پذیرترین کاربران عرصه ترافیک در تمامی جهان مطرح می‌باشند (بی آنجلو و کوهلر، ۲۰۰۴). کودکان اغلب پرنرزی و پرتحرک و مدام در حال حرکت و دویدن هستند و همین موضوع باعث می‌شود که بیشتر در معرض خطر قرار گیرند. به‌دلیل

همین تحرک کودکان و حساسیت ویژه نسبت به آن‌ها است که در پیمان‌نامه حقوق کودک که به‌عنوان منشور حقوق کودکان از سوی سازمان ملل انتشار یافته، قسمتی به ایمنی کودکان اختصاص یافته است (برآبادی، ۱۳۸۳).

باوجود حجم تصادفات و عوارض ناشی از ترافیک، یکی از سؤالات امروز بشر این است که چگونه می‌توان این مشکلات را به حداقل رساند و رفت‌وآمد وسایل نقلیه و تبعات ناشی از آن را بهبود بخشید و در کاهش ضایعات آن گام برداشت (رفیعی، ۱۳۹۰). راه‌حل‌های متفاوتی در این زمینه ارائه شده است؛ برخی، استفاده از دستگاه‌های نقلیه متفاوت و برخی آموزش و اصلاح رفتار انسان در مواجهه با وسایل نقلیه و... را پیشنهاد داده‌اند. در این میان، برخی از کارشناسان بر این باورند که رفتارهای انسان، مهم‌ترین نقش را در عرصه‌های ترافیکی و بروز آسیب‌های زیان‌بار دارد و به همان میزان، اصلاح این رفتارها می‌تواند عامل مؤثری در کاهش آسیب‌های ناشی از ترافیک باشد (معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا، ۱۳۸۵). در این بین، کودکان نه تنها از آسیب‌های ترافیک متأثر می‌شوند، بلکه در کاهش عوارض ترافیک نیز نقش خواهند داشت؛ زیرا کودکی، بخشی از زندگی هر فرد است و گرچه به لحاظ زمانی کوتاه است؛ اما به دلیل تأثیرپذیری و تکوین شخصیت فرد در این دوره، رفتارهایی را خواهد آموخت که ترافیک را متأثر خواهد ساخت (تاج‌الدین و نوروزی، ۱۳۹۱).

از این رو باید تدابیری اندیشید که این قشر بتوانند در بهبود ترافیک مؤثر باشند. در این راستا، کودکان به‌عنوان کاربران ترافیکی نیاز به دریافت آموزش‌هایی دارند که هم میزان آسیب‌پذیری آنان در مقابل تصادفات را به حداقل برساند و هم زمینه‌ای برای فرهنگ رانندگی آن‌ها در آینده باشد. می‌توان از روش‌های گوناگون برای تأثیرگذاری بر این قشر بهره گرفت. از آنجاکه استمرار و بقای هر جامعه مستلزم انتقال مجموعه باورها، رفتارها، ارزش‌ها، گرایش‌ها، دانش‌ها و مهارت‌های آن جامعه به نسل‌های جدید است؛ لذا چنین به نظر می‌رسد که سازوکار و وسیله این انتقال، آموزش است

(اطهری، ۱۳۷۵). در این زمینه می‌توان از روش‌های گوناگون اعم از آموزش نظری در مدارس، آموزش عملی تبلیغات، رسانه‌های گروهی و... بهره برد.

پژوهش‌ها نشان می‌دهند که آموزش‌های رسمی و غیررسمی، یکی از تکیه‌گاه‌های اصلی برای سامان‌دهی معضلات ترافیکی و فرهنگ‌سازی هستند. آموزش ترافیک، دامنه وسیعی از آموزش‌های فردی تا آموزش‌های جمعی را دربرمی‌گیرد. از آنجاکه کودکان اکثراً در مرحله آموزش عمومی قرار دارند و در سنین مدرسه، وضعیت روحی و جسمی آن‌ها به گونه‌ای است که نسبت به یادگیری مهارت‌های دوچرخه‌سواری، سرنشین وسیله نقلیه و یادگیری اصول رفت‌وآمد در خیابان مشتاق هستند؛ لذا برای آموزش ترافیک و به تبع آن، مقررات راهنمایی و رانندگی، بسیار مناسب هستند (سی پین<sup>۱</sup>، ۲۰۰۲).

آموزش ترافیک چنانچه از خردسالی و دوران کودکی و هم‌زمان با فرایندهای تربیتی همچون انضباط اجتماعی، رعایت حقوق دیگران، تقدم مصالح جمع بر فرد و غیره، با شیوه‌های مناسب آموزشی به کودک آموخته شود، تأثیر شگرفی در رفتار اجتماعی آنان در بزرگسالی از جمله رعایت قوانین ترافیکی خواهد داشت. البته چنانچه کتاب‌های درسی علاوه بر دانش نظری، در عمل نیز این مطلوبیت‌ها را به دانش‌آموزان ارائه نمایند. این امر توسط پژوهش‌های مختلف تأیید شده است که آموزش ترافیک در دوران کودکی، رفتار بزرگسالی را نیز متأثر خواهد کرد. بر اساس نظریه استادان و روان‌شناسان، آموزش در سنین پایین به‌مثابه حکاکی روی سنگ است؛ البته این آموزش باید دائمی باشد. کودکان به دلیل اینکه از ضمیری روشن و چشم و گوش بی‌نا و شنوا برخوردارند، مطلب را سریع‌تر می‌گیرند و در اذهان آن‌ها ماندگاری همیشگی دارد. آموزش کودکان در این زمینه باعث می‌شود که با افزایش

آگاهی کودکان، نسل بعد در زمینه عبور و مرور با مشکلات کمتری مواجه شود. همچنین این آموزش در کودکی باعث می‌شود که این موضوع به یک فرهنگ تبدیل و یادگیری در فرد نهادینه شود. در واقع آموزش مقررات راهنمایی در کودکی باعث می‌شود کودکان در عبور و مرور و استفاده از وسایل نقلیه، اطمینان خاطر داشته باشند و بدون هیچ ترس و اضطرابی در جامعه تردد کنند (رفیعی، ۱۳۹۰).

با وجود اهمیت آموزش در سنین کودکی، گزارش‌ها حاکی از فراوانی میزان تصادفات و کمبود توجه به رفتارهای ترافیکی توسط کودکان در کشور ما است. چنان که نظم، انضباط در حرکت، عدم تخطی از قوانین و الزام و احساس مسئولیت افراد به منظور رعایت قوانین و مقررات ترافیکی در کشور ما در مقایسه با وضعیت ترافیک و رفتارهای ترافیکی کشورهای دیگر، بسیار کم است. این موضوع، ما را به این مسئله و سؤال سوق می‌دهد که میزان توجه به رفتارهای ترافیکی در آموزش‌های رسمی ایران در دوره ابتدایی تا چه اندازه است. کتاب مطالعات اجتماعی پایه‌های ابتدایی به‌عنوان مبنای آموزش بسیاری از رفتارهای اجتماعی تا چه اندازه به یادگیری رفتارهای ترافیکی توجه نموده است؟ از این رو، پژوهش حاضر در نظر دارد به این سؤال پاسخ دهد که جایگاه آموزش ترافیک و به‌ویژه پرداختن به مقررات راهنمایی و رانندگی در محتوای کتاب مطالعات اجتماعی دوره ابتدایی چگونه است؟ بنابراین با نظر به این مسئله، هدف و سؤالات این پژوهش مطرح شده و مورد ارزیابی قرار گرفتند که به‌ترتیب در زیر ذکر شده‌اند.

### هدف پژوهش

بررسی جایگاه آموزش ترافیک و مقررات راهنمایی و رانندگی در کتاب درس مطالعات اجتماعی (پایه سوم، چهارم، پنجم و ششم).

## سؤال پژوهش

میزان فراوانی تصاویر، محتوا و فعالیت‌های آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی (عابر پیاده، سرنشین و دوچرخه‌سوار) در کتاب درسی مطالعات اجتماعی به ترتیب پایه‌های تحصیلی در پایه سوم، چهارم، پنجم و ششم چگونه است؟

## پیشینه پژوهش

در زمینه توجه به ترافیک در کتب آموزشی، پژوهش‌های مختلفی انجام شده که هم میزان توجه به رفتارهای ترافیکی در کتب و هم نتایج توجه و درج آن‌ها در کتب و آموزش‌های آن‌ها را نشان می‌دهند. در ذیل به چند مورد از آن‌ها اشاره می‌شود.

سوری، عینی، منتظری، امیدواری، جهانگیری، شیران و همکارانشان (۱۳۸۹) در پژوهش خود با عنوان «نقش همیاران پلیس در کاهش تخلفات و سوانح ترافیکی کشور» دریافتند که پس از اجرای طرح همیار پلیس، تا ۱۷/۹ درصد کاهش در میزان تخلفات مشاهده شده است. بیشترین میزان کاهش تخلف مربوط به خوردن و آشامیدن در هنگام رانندگی بود و در موارد نسبت کمربند ایمنی، صحبت کردن با تلفن همراه و سرعت غیرمجاز، صحبت با سرنشینان، سبقت غیرمجاز، عدم توجه به علائم و تابلوها، حرکات ماریپیچ و خواب‌آلودگی و خستگی به‌استثنای تلفن همراه، کاهش تخلف گزارش شده است. در این زمینه، نتایج پژوهش رحمانی (۱۳۸۶) با عنوان «بررسی نقش آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر عملکرد ترافیکی کودکان مقطع پیش‌دبستانی تهران» نیز نشان داد که آموزش قواعد ترافیکی بر رفتار کودکان تأثیر دارد.

همچنین، صبوری (۱۳۸۹) در پژوهشی با عنوان «مقایسه اثربخشی روش‌های آموزش قوانین و مقررات ترافیکی به دانش‌آموزان پسر پایه چهارم ابتدایی» دریافت که آموزش ترافیک موجب ارتقای سطح آگاهی و نگرش‌های پیشگیری‌کننده از

رفتارهای خطرزای ترافیکی در دانش‌آموزان می‌گردد. به علاوه، نتایج پژوهش خاری (۱۳۸۹) به هدف طراحی و ساخت چندرسانه‌ای آموزش ایمنی و ترافیک و تأثیر آن بر میزان یادگیری و یادداری دانش‌آموزان دختر پایه سوم ابتدایی شهر گرگان نشان داد که آموزش چندرسانه‌ای ترافیک و ایمنی بر میزان یادگیری و یادداری دانش‌آموزان مؤثر است.

در زمینه توجه به آموزش رفتارهای ترافیکی در کتب آموزشی نیز پژوهش‌هایی انجام گرفته است؛ برای مثال، خاکساری رفسنجانی، طالبی و آرزومندان (۱۳۹۰) در پژوهشی که مفاهیم ترافیکی را در کتاب‌های درسی مقطع ابتدایی نشان می‌داد، دریافتند که فقط یک درس با عنوان «اطاعت از قانون» به‌طور مستقل در سرفصل درس پایه سوم گنجانده شده است و در سایر پایه‌ها به‌صورت محدود به تصویر یا نوشته‌ای کوتاه با مسائل ترافیکی اشاره شده بود. در این باره، نتایج پژوهش رفیعی (۱۳۹۰) نیز در زمینه حضور آموزه‌های ترافیکی در کتاب‌های درسی نشان داد که توجه به آموزه‌های ترافیکی، سهم بسیار ناچیزی در طول ۱۲ سال تحصیلی دانش‌آموزان دارد و علاوه بر این، آموزه‌های موجود نیز از انسجام منطقی برخوردار نبوده و به‌صورت پراکنده و بدون هیچ هدف منطقی در کتاب‌های درسی گنجانده شده‌اند.

متأسفانه در پژوهش‌های انجام‌شده، شاهد آن هستیم که فرایند آموزش در سه حیطه (یاددهنده، یادگیرنده و محتوا) بالأخص تدوین محتوی آموزشی با تکیه بر تئوری‌های آموزشی و یادگیری برای کودکان و نوجوانان که از کاربران ترافیکی محسوب می‌شوند، اقدام اساسی صورت نداده است؛ بنابراین، همان‌طور که نتایج این پژوهش‌ها نشان می‌دهد، یکی از دلایل وقوع این تصادفات برای کودکان، نبود اطلاعات و مهارت‌های لازم برای مقابله با ترافیک در میان آنان است. به همین دلیل است که گنجاندن آموزش ایمنی ترافیک به‌عنوان بخشی از برنامه آموزشی

مدارس، یکی از مؤثرترین راه‌های فراهم‌آوردن چنین دانشی برای کودکان است و در کشورهای درحال توسعه و جهان سوم، آموزش نکات مربوط به ایمنی ترافیک، یکی از مهم‌ترین اولویت‌ها به‌شمار می‌آید (مک اووی، استیوسن و وودوارد، ۲۰۰۶).

### مبانی نظری پژوهش

سوانح ترافیکی و پیامدهای ناشی از آن در بسیاری از کشورهای جهان به‌عنوان یک چالش مهم مطرح است و بار اجتماعی و اقتصادی فراوانی را بر جوامع و به‌ویژه کشورهای درحال توسعه تحمیل می‌کند. سوانح ترافیکی که ۲/۱ درصد کل موارد مرگ و ۲۳ درصد کل موارد مرگ ناشی از حوادث را تشکیل می‌دهد، در سال ۲۰۰۲ میلادی، دهمین عامل مرگ در جهان محسوب و تخمین زده شده که تا سال ۲۰۲۰ میلادی، رتبه‌ی هشتم را در جهان به خود اختصاص دهد (پدن، اسکیرفیلد، اسلید، مهان، هایدن و جاروان، ۲۰۰۴). ترافیک و مسائل مربوط به آن نیز به‌عنوان یکی از بحران‌های جدی و مهم در جامعه‌ی ما محسوب می‌شود. نقض قوانین راهنمایی و رانندگی، عدم جامعه‌پذیری الگوی رفتاری ترافیکی، عدم نظارت و کنترل اجتماعی بر کردارهای ترافیکی، کمبود فرهنگ صحیح رانندگی و فرهنگ عابران پیاده، ضعف دستگاه‌های اجرایی، مشخص نبودن مدیریت اجرایی ترافیکی و... همگی نشانگر این است که این معضل اجتماعی و شهری در جامعه‌ی ایران، پیامدهای وخیمی را به وجود آورده است. چنانکه در ایران به‌عنوان یکی از کشورهای درحال توسعه، سالانه ۸۰۰ هزار تصادف روی می‌دهد که از حیث آمار مرگ‌بارترین حوادث جاده‌ای، ایران رتبه‌ی اول را در جهان دارد (ویکی‌پدیا، ۲۰۱۱). قسمت اعظمی از مرگ‌ومیرها و

1. Mcevoy, Stevenson & Woodward

2. Peden, Scurfield, Sleet, Mohan, Hyder, Jarawan

مجروحین به کودکان و نوجوانان تعلق داشته و بیانگر این است که کودکان و نوجوانان در این قضیه، آسیب‌پذیری بالایی دارند. رفتار کودک با بزرگسال متفاوت است؛ زیرا بعضی از توانایی‌های زیست‌شناختی کودک کامل نیست. آنان نمی‌توانند رفتارهای درست را تشخیص داده و با اطمینان انجام دهند (سواو<sup>۱</sup>، ۲۰۰۹).

در این میان، عبور پیاده، یکی از عوامل مهم در تصادفات رانندگی و حوادث مربوط به عابر پیاده، شایع‌ترین حادثه پس از برخورد بین وسایل نقلیه می‌باشد و این نوع از تصادف، بیشترین تعداد مرگ‌ومیر را باعث شده است. چنانکه نتایج پژوهش هاتیکا<sup>۲</sup> (۲۰۰۴) که تصادفات کودکان در مسیر مدرسه به وسیله اتوبوس در انگلستان را مورد تحلیل قرار می‌داد، نشان داد که ۴۳ درصد از تصادفات در زمان پیاده‌شدن از اتوبوس، ۲۸ درصد زمانی که در داخل اتوبوس ایستاده‌اند، ۱۸ درصد زمانی که در اتوبوس نشسته‌اند و ۱۱ درصد زمان سوارشدن به اتوبوس، اتفاق می‌افتد. لذا آموزش اصول آن، ضروری می‌نماید. ضرورت این امر همچنین به آنجا برمی‌گردد که در بررسی تناقضات نگرش‌های رانندگان و عابران نسبت به تصادفات، کارشناسان و ساکنان شهرستان، راننده را به‌عنوان مقصر و شریک در این حوادث می‌دانند. در صورتی که عبور از خیابان‌هایی که فاقد امکانات عبور عابر پیاده است، باعث بروز تعداد قابل توجهی از این تصادفات می‌شود. در بسیاری از موارد، رفتار عابر پیاده را می‌توان به عدم توجه به قوانین راهنمایی و رانندگی نسبت داد؛ بنابراین، از آنجایی که ارتباط قابل توجهی بین نقض، خطاها و لغزش وجود دارد، این می‌تواند به‌عنوان «رفتار مخاطره‌آمیز» مطرح شود. برای پیشگیری و جلوگیری از مرگ‌ومیر غیرضروری و کنترل رفتار عابر پیاده، آموزش ترافیک به کودکان ضروری است و باید به‌سمت انطباق افراد با مقررات عابر پیاده حرکت کرد (مویانو<sup>۳</sup>، ۲۰۰۲).

1. Swov= South West Ohio Volkswagen

2. Hadaka

3. Moyano

همچنین، امروزه بسیاری از حوادث تلخ و ناگوار بر اثر عدم توجه کافی به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی به وجود می‌آید. تصادفات مهلکی که در نتیجه رانندگی با سرعت غیرمجاز به بار می‌آید، افزایش پیدا کرده است. شمار تلفات سرنشینی که فاقد کمربند ایمنی بوده‌اند، افزایش و آنان که کمربند ایمنی داشته‌اند، کاهش یافته است. ضعف فرهنگی و استفاده ناصحیح از خودرو، از جمله دیگر علل بروز سوانح است. این امر ناشی از دو دلیل است: یکی اینکه بیشتر هم‌وطنان، رعایت قواعد و مقررات ترافیکی را امری فردی می‌دانند و نه جمعی؛ و دیگر اینکه، آموزش‌های صورت گرفته در این زمینه، پایدار و برنامه‌ریزی شده نیست (رفیعی، ۱۳۹۰).

از این رو، چنین به نظر می‌رسد که آموزش، یکی از مهم‌ترین مسائل در رفع مشکلات ترافیک است. برای ارتقای ایمنی ترافیک باید آموزش در تمام مقاطع سنی وجود داشته باشد. این آموزش‌ها باید معطوف به رفتارهای ترافیکی باشد. در این زمینه، شهرداری نیویورک با همکاری گروه حمل‌ونقل و گروه آموزش نیویورک (۲۰۰۵) مطالعه‌ای را تحت عنوان «امنیت ترافیک برای کودکان» را انجام داده است؛ آن‌ها بیان کردند که روش‌های ترافیک در خیابان باید به‌طور کامل برای کودکان آموزش داده شود. این آموزش شامل این موارد می‌شود: ابزار ترافیک چیست؟ چرا استفاده از ابزار ترافیک مهم است؟ چگونه نقشه‌های مسیرهای مدرسه و خیابان‌ها به کودکان آموزش داده شود؟ از دیدگاه آن‌ها، کسب مهارت‌های اجتماعی برای زندگی سالم تمامی کودکان، امری ضروری است و ارتقای کیفیت مهارت‌های ترافیکی از همان سال‌های ابتدایی که کودک در کوچه و خیابان به‌صورت عابر پیاده یا سرنشین وسیله نقلیه یا دوچرخه‌سوار به بازی، تفریح و گردش می‌پردازد، برای کسب ایمنی کودکان در معابر حائز اهمیت است. مطالعات نشان داده است که آموزش در دوران کودکی، تأثیر بسیاری در رشد شناختی، اجتماعی، ذهنی و غیره کودکان دارد (مهرنو، ۱۳۸۸). انسان با یادگیری دقیق و درست هنجارها و قواعد

ترافیکی، آن‌ها را درونی می‌سازد و پس از تکرار آن، رفتارهای درست به‌صورت عادت در فرد شکل می‌گیرد. همچنین بر اساس پژوهش‌های انجام‌گرفته، هرچه اجتماعی‌شدن بهتر صورت پذیرد و افراد هنجارهای ترافیکی را به‌صورت کامل آموزش ببینند، بهتر می‌توانند هنجارها را درونی کرده و از مقررات راهنمایی و رانندگی اطاعت نمایند. در این میان، کودکان با توجه به فطرت کودکانه‌شان مسائل را راحت‌تر، مشتاقانه‌تر و بدون مقاومت پذیرفته و آن‌ها را به کار خواهند بست (سواو، ۲۰۰۹).

به‌این‌ترتیب، آموزش رفتار ترافیکی، نقش مهمی در ارتقای فرهنگ ترافیکی و کاهش تصادفات در جامعه ایفا می‌کند. کودکان و نوجوانان که به‌عنوان اعضای جامعه به آنان نگرسته می‌شود، باید نقش‌ها، هنجارها و ویژگی‌های هدایتی لازم را برای عضویت در فرهنگ ترافیکی بیاموزند. جوامع پیشرفته در سراسر جهان از روش‌ها و محتوی آموزشی به‌عنوان وسیله‌ای برای انتقال فرهنگ ترافیکی به نسل جوان استفاده می‌کنند. به همین سبب، آموزش کودکان و نوجوانان در برنامه‌ریزی ترافیکی روزبه‌روز موردتوجه بیشتری قرار می‌گیرد. از آنجایی‌که کتاب‌های درسی، تأثیر انکارناپذیری در امر آموزش‌های رسمی و غیررسمی یا کمک‌آموزشی دارد، هر ساله کتاب‌های درسی با تیراژ بسیار وسیع چاپ‌شده و بین میلیون‌ها دانش‌آموز در سراسر هر کشور توزیع می‌شود و هر آنچه در این کتاب‌ها می‌آید و با تمریناتی که آموزگار با بچه‌ها انجام می‌دهد، تبدیل به لوح محفوظ می‌شود. لذا در همه کشورهای جهان، به کتاب‌های درسی دانش‌آموزان توجه خاصی می‌شود و گروه‌های کارشناسی در موضوعات و علوم گوناگون تشکیل شده و بر تألیف کتاب‌ها نظارت می‌کنند.

در نظام آموزش و پرورش ایران که نظامی متمرکز است و برنامه، کتاب و معلم، محورهای اساسی آموزش و یادگیری هستند، کتاب درسی، یکی از مهم‌ترین منابعی است که مورد استفاده دانش‌آموزان و معلمان می‌باشد و نقش مهمی را در برنامه‌های

درسی ایفا می‌نماید (عریضی و عابدی، ۱۳۸۲). از آنجایی که تمام دانش‌آموزان دوره ابتدایی، این کتاب‌ها را به‌عنوان یک واحد درسی می‌گذرانند و معلمین نیز محتوای این کتاب‌ها را منبع اصلی کار خود قرار داده و آموزش خویش را محدود به اطلاعات فراهم‌شده در این کتاب‌ها می‌نمایند و از طرفی نیز این کتب معیار ارزشیابی پیشرفت تحصیلی و ارتقای دانش‌آموز به کلاس بالاتر می‌باشد، تحلیل محتوای کتب، اطلاعات درج‌شده در زمینه آموزه‌های ترافیکی را برجسته می‌سازد و یافته‌های پژوهش می‌تواند به‌عنوان یک منبع اطلاعاتی برای مسئولان به‌منظور توجه بیشتر به رفع کاستی‌ها و موانع موجود بر سر راه اجرای آموزه‌های ترافیکی در مدارس عمل نماید و به دست‌اندرکاران در پیش‌بینی و تدوین طرح‌های مناسب و برنامه‌ریزی‌های اصولی و متناسب با نیازها و درنهایت ارتقای کیفی و کمی آموزه‌های ترافیکی در مدارس ابتدایی کمک کند. به‌عبارت‌دیگر، در ایران، بیشتر فعالیت‌های آموزشی در چهارچوب کتاب درسی صورت می‌گیرد و بیشترین فعالیت‌ها و تجربه‌های آموزشی دانش‌آموز و معلم حول محور کتاب سازمان‌دهی می‌شود. این واقعیت باعث شده است که صاحب‌نظران و پژوهشگران، بررسی محتوای آموزشی دوره‌های تحصیلی را با توجه به نیازهای فراگیران موردبررسی و تحلیل قرار دهند. این تحلیل‌ها و بررسی‌ها به برنامه‌ریزان و مؤلفان کتاب‌های درسی کمک می‌کند تا در هنگام تهیه و تدوین و یا انتخاب کتاب درسی برای دوره‌های تحصیلی، تصمیم‌های درستی اتخاذ نمایند.

## روش پژوهش

پدیده‌های اجتماعی و انسانی، موضوع‌هایی پیچیده‌اند؛ به همین دلیل، روش‌های پژوهش درمورد این پدیده‌ها نیز متنوع و متعدد هستند و اعتبار دستاوردهای پژوهش به شدت تحت‌تأثیر اعتبار روشی است که برای پژوهش برگزیده می‌شود (خاکی، ۱۳۷۸). یکی از روش‌های به‌شدت رو به گسترش در دهه اخیر، روش تحلیل محتوا

است. برلسون، تحلیل محتوا را یکی از فنون پژوهش می‌داند که برای توصیف عینی و منظم محتوای آشکار ارتباطات به کار می‌رود و هدف آن، تفسیر است (باردن، ۱۳۷۵). از نظر ساروخانی (۱۳۸۳)، تحلیل محتوا، یکی از مهم‌ترین و پرکاربردترین روش‌های پژوهش است و می‌توان گفت که هر پژوهشگری به‌صورتی با آن سروکار دارد. لذا در پژوهش حاضر، از روش تحلیل محتوا برای بررسی مؤلفه‌های آیین‌نامهٔ مقررات راهنمایی رانندگی به کودکان در کتاب درسی مطالعات اجتماعی پایه‌های سوم، چهارم، پنجم و ششم ابتدایی استفاده شده است. واحد تحلیل نیز صفحات (متن، تصویر و فعالیت) است. فن مورداستفاده برای تحلیل محتوا، آنتروپی شانون بوده است.

### مراحل تحلیل محتوا در فن آنتروپی شانون

مراحل این روش بنا بر گفتهٔ آذر (۱۳۸۰) بدین صورت است:

**مرحلهٔ اول:** به‌دست آوردن ماتریس فراوانی‌های جدول فراوانی بهنجارشده بر اساس رابطهٔ زیر:

$$P_{ij} = \frac{F_{ij}}{\sum_{j=1}^m F_{ij}} \quad (i=1,2,3,\dots,n, j=1,2,\dots,m)$$

**مرحلهٔ دوم:** بار اطلاعاتی هر مقوله را محاسبه کرده و در ستون‌های مربوط قرار می‌دهیم؛ برای این منظور از رابطهٔ زیر استفاده می‌شود.

$$E_j = K \sum_{i=1}^n |P_{ij} \ln p_{ij}| \quad (i=1,2,\dots,m) \quad K = \frac{1}{\ln m}$$

**مرحلهٔ سوم:** با استفاده از بار اطلاعاتی مقوله‌ها، ضریب اهمیت هر یک از مقوله‌ها محاسبه شده است. هر مقوله‌ای که دارای بار اطلاعاتی بیشتری باشد، از درجهٔ اهمیت ( $W_j$ ) بیشتری نیز برخوردار است. برای محاسبهٔ ضریب اهمیت از رابطهٔ زیر استفاده شده است.

تحلیل برنامه‌دستی کتاب مطالعات اجتماعی دوره ابتدایی بر اساس رویکردهای آموزش ترافیک به کودکان

$$W_j = \frac{E_j}{\sum_{j=1}^n E_j}$$

$W_j$  شاخصی است که ضریب اهمیت هر مقوله زام را در یک پیام با توجه به کل پاسخ‌گوها مشخص می‌کند (جدول شماره ۸).

جدول ۱. شاخص‌های پژوهش، بر اساس آیین‌نامه مقررات راهنمایی و رانندگی مرتبط با کودکان (فتحعلی‌پور، ۱۳۹۱)

مفهوم	مؤلفه	شاخص
آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی	عابر پیاده	استفاده صحیح از چراغ راهنمای عابر پیاده
		عدم استفاده از سطح سواره‌رو در صورت وجود پیاده‌رو
		عبور از منتهی‌الیه سمت چپ سواره‌رو و عکس جهت حرکت وسایل نقلیه در محل‌هایی که پیاده‌رو وجود ندارد.
		استفاده از گذرگاه‌های پیاده، پل‌های هوایی و گذرگاه‌های زیرزمینی مجاز برای گذاشتن از عرض راه.
		خودداری از دویدن، پریدن و ورود ناگهانی به سطح سواره‌رو و مراقب حرکت وسایل نقلیه بودن.
	عدم عبور از حصار آزادراه‌ها و عدم عبور از بزرگراه‌ها، خیابان‌ها، لابه‌لای درختان و گل‌بوته‌های حاشیه و میانه راه.	
	سرنشین	عدم عبور از موانع و خط‌کشی خطوط ویژه، سواره‌رو خیابان‌ها و میدان‌ها.
		توقف کلیه رانندگان وسایل نقلیه برای سوار و پیاده‌کردن مسافران و یا سرنشینان خود، تنها در محل‌های مجاز و یا در منتهی‌الیه سمت راست سواره‌رو.
		بسته‌بودن درهای وسایل نقلیه در حال حرکت؛ بازکردن آن‌ها پیش از توقف کامل، مجاز نیست.
		موظف‌بودن رانندگان و سرنشینان وسایل نقلیه به بستن کمربندهای ایمنی هنگام حرکت وسیله نقلیه.
مجهز‌بودن هر وسیله نقلیه موتوری به حداقل یک وسیله اخطار شنیداری (بوق) با صدای استاندارد.		
دوچرخه‌سوار	عدم وجود اجسام اضافی روی چرخ‌های وسایل نقلیه یا کنار آن‌ها مانند میخ و پیچ بلند یا هر شیئی که از سطح بیرونی چرخ‌ها تجاوز کند.	
	مجهز‌بودن رانندگان و سرنشینان هر نوع موتورسیکلت و دوچرخه موتوردار به کلاه ایمنی و استفاده از آن در طول حرکت.	
	استفاده درست از فرمان‌های هدایت و کنترل ترافیک به وسیله مأموران صلاحیت‌دار (بلندکردن دست به‌طور عمودی یعنی توقف، به‌طور افقی نشان‌دادن جهت حرکت).	
	حرکت وسایل نقلیه در مسیر بین خطوط در راه‌هایی که خط‌کشی شده است.	
	متوقف‌کردن وسیله نقلیه در محل مناسب در صورت خرابی و نقص پیش‌بینی نشده؛ در صورت نبودن نور کافی در راه باید به‌منظور آگاه‌ساختن رانندگان دیگر، از علائم ایمنی استفاده نمایند.	
	موظف‌بودن رانندگان کلیه وسایل نقلیه برای حرکت از خط عبور یا مسیر عبوری سمت راست راه، مگر هنگام سبقت‌گرفتن از وسیله نقلیه جلویی، هنگام گردش به‌چپ یا هنگامی که سمت راست راه به هر علتی بسته شده و امکان عبور نباشد.	
	ممنوع‌بودن عبور وسایل نقلیه از پیاده‌رو و توقف آن‌ها در پیاده‌رو.	
	عبور رانندگان وسیله نقلیه در جهت و مسیر مجاز در راه‌های یک‌طرفه و حرکت برخلاف مسیر تعیین‌شده به هر شکل ممنوع است.	

## یافته‌های پژوهش

### جدول ۲. توزیع فراوانی جملات، فعالیت‌ها و تصاویر موجود در مطالعات اجتماعی

#### پایه سوم تا ششم ابتدایی

مجموع		تصاویر		فعالیت		متن		مطالعات اجتماعی
درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	
۱۰۰	۶۷۸	۲۵	۱۷۲	۱۸	۱۲۰	۵۷	۳۸۶	پایه سوم
۱۰۰	۸۵۵	۱۳	۱۱۳	۱۲	۱۰۴	۷۵	۶۳۸	پایه چهارم
۱۰۰	۱۱۶۰	۱۹	۲۲۳	۱۱	۱۲۳	۷۰	۸۱۴	پایه پنجم
۱۰۰	۱۳۰۷	۲۰	۲۶۵	۹	۱۱۱	۷۱	۹۳۱	پایه ششم

با توجه به جدول شماره ۲، مجموع جملات، فعالیت‌ها و تصاویر موجود در مطالعات اجتماعی پایه سوم ۶۷۸ مورد، در مطالعات اجتماعی پایه چهارم ۸۵۵ مورد، در مطالعات اجتماعی پایه پنجم ۱۱۶۰ مورد و در مطالعات اجتماعی پایه ششم ۱۳۰۷ مورد می‌باشد. بیشترین فراوانی مربوط به پایه ششم و کمترین فراوانی مربوط به پایه سوم می‌باشد.

### جدول ۳. توزیع فراوانی تصاویر، محتوا و فعالیت‌های آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی در مطالعات اجتماعی پایه سوم

#### اجتماعی پایه سوم

مجموع		تصاویر		فعالیت		متن		محتوا
درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	
۴/۸۶	۳۳	۸/۱۳	۱۴	۸/۳۳	۱۰	۲/۳۳	۹	مؤلفه‌های موردتحلیل عابر پیاده
۲/۳۵	۱۶	۳/۴۸	۶	۵/۸۳	۷	۰/۷۷	۳	سرنشینان
۳/۵۳	۲۴	۸/۱۳	۱۴	۵	۶	۱/۰۳	۴	دوچرخه‌سواران
۱۰/۷۶	۷۳	۱۹/۷۶	۳۴	۱۹/۱۶	۲۳	۴/۱۴	۱۶	مجموع مطالب مرتبط با قوانین راهنمایی و رانندگی

با توجه به جدول شماره ۳، از مجموع ۶۷۸ جمله، فعالیت و تصویر موجود در کتاب مطالعات اجتماعی پایه سوم، در مجموع ۷۳ جمله، فعالیت و تصویر (۱۰/۷۶ درصد) از کل کتاب در ارتباط با قوانین راهنمایی و رانندگی بود که در مجموع موارد مطرح شده در سه جزء متن، فعالیت و تصویر، ۳۳ دفعه (۴۵ درصد) به مؤلفه عابر پیاده، ۱۶ دفعه (۲۲ درصد) به سرنشینان و ۲۴ دفعه (۳۳ درصد) به دوچرخه‌سواران

تحلیل برنامه‌ی درسی کتاب مطالعات اجتماعی دوره‌ی ابتدایی بر اساس رویکردهای آموزش ترافیک به کودکان

پرداخته شده است که با توجه به نتایج، به مؤلفه‌ی سرنشینان که می‌تواند مهم‌تر از سایر مؤلفه‌ها باشد، کمتر پرداخته شده است.

#### جدول ۴. میزان فراوانی تصاویر، محتوا و فعالیت‌های آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی در مطالعات اجتماعی پایه‌ی چهارم

مجموع	تصاویر		فعالیت		متن		محتوا	
	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی		
درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	مؤلفه‌های مورد تحلیل
۰/۳۵	۳	۲/۶۵	۳	-	-	-	-	عابر پیاده
۰/۱۳۳	۲	۰/۸۸	۱	۰/۹۶	۱	-	-	سرنشینان
۰/۳۵	۳	۱/۷۶	۲	۰/۹۶	۱	-	-	دوچرخه‌سواران
۰/۹۳	۸	۵/۵	۶	۱/۹۲	۲	-	-	مجموع مطالب مرتبط با قوانین راهنمایی و رانندگی

با توجه به جدول شماره ۴، از مجموع ۸۵۵ جمله، فعالیت و تصویر موجود در کتاب مطالعات اجتماعی پایه‌ی چهارم، در مجموع ۸ جمله، فعالیت و تصویر (۰/۹۳ درصد) از کل کتاب در ارتباط با قوانین راهنمایی و رانندگی بود که در مجموع موارد مطرح شده در سه جزء متن، فعالیت و تصاویر ۳ دفعه (۳۷/۵ درصد) به مؤلفه‌ی عابر پیاده، ۲ دفعه (۲۵ درصد) به سرنشینان، و ۳ دفعه (۳۷/۵ درصد) به دوچرخه‌سواران پرداخته شده است که با توجه به نتایج، کمتر به مؤلفه سرنشینان که می‌تواند مهم‌تر از سایر مؤلفه‌ها باشد، پرداخته شده است.

#### جدول ۵. میزان فراوانی تصاویر، محتوا و فعالیت‌های آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی در مطالعات اجتماعی پایه‌ی پنجم

مجموع	تصاویر		فعالیت		متن		محتوا	
	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی		
درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	مؤلفه‌های مورد تحلیل
۰/۲۶	۳	-	-	۲/۴۳	۳	-	-	عابر پیاده
۰/۸۶	۱۰	۱/۷۹	۴	۲/۴۳	۳	۰/۳۶	۳	سرنشینان
۱/۱۲	۱۳	۱/۷۹	۴	۲/۴۳	۳	۰/۸۳	۶	دوچرخه‌سواران
۲/۲۴	۲۶	۳/۵۸	۸	۷/۳۱	۹	۱/۱۰	۹	مجموع مطالب مرتبط با قوانین راهنمایی و رانندگی

با توجه به جدول شماره ۵، از مجموع ۱۱۶۰ جمله، فعالیت و تصویر موجود در کتاب مطالعات اجتماعی پایه‌ی پنجم، در مجموع ۲۶ جمله، فعالیت و تصویر (۲/۲۴ درصد) از

کل کتاب در ارتباط با قوانین راهنمایی و رانندگی بود که در مجموع موارد مطرح شده در سه جزء متن، فعالیت و تصاویر ۳ دفعه (۱۱/۵۳ درصد) به مؤلفه عابر پیاده، ۱۰ دفعه (۳۸/۴۶ درصد) به سرنشینان، و ۱۳ دفعه (۵۰ درصد) به دوچرخه‌سواران پرداخته شده است که با توجه به نتایج، کمتر به مؤلفه عابر پیاده پرداخته شده است. لازم به ذکر است که هیچ‌یک از جملات، فعالیت‌ها و تصاویر مطالعات اجتماعی پایه ششم، به مباحث مربوط به قوانین راهنمایی و رانندگی نپرداخته است.

#### جدول ۶. توزیع فراوانی آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی عابر پیاده، سرنشینان و دوچرخه‌سواران

##### در کتب مطالعات اجتماعی

مطالعات اجتماعی پایه سوم	عابر پیاده	سرنشینان	دوچرخه‌سواران
۳۳	۱۶	۲۴	
۳	۲	۳	
۳	۱۰	۱۳	
۰	۰	۰	
۳۹	۲۸	۴۰	جمع کل

با توجه به جدول شماره ۶، از مجموع ۴۰۰۰ جمله، فعالیت و تصویر موجود در کتب مطالعات اجتماعی<sup>۱</sup>، مطالب مرتبط با قوانین راهنمایی و رانندگی عابر پیاده ۳۹ مورد، سرنشینان ۲۸ مورد و دوچرخه‌سواران ۴۰ مورد می‌باشد.

#### جدول ۷. داده‌های به‌نجارشده مؤلفه‌های پژوهش در صفحات در کتب مطالعات اجتماعی

مطالعات اجتماعی پایه سوم	عابر پیاده	سرنشینان	دوچرخه‌سواران
۰/۸۴	۰/۵۷	۰/۶۰	
۰/۰۸	۰/۰۷	۰/۰۷	
۰/۰۸	۰/۳۶	۰/۳۳	
۰	۰	۰	

۱. با استناد به جدول شماره ۲: پایه سوم: ۶۷۸ مورد؛ پایه چهارم: ۸۵۵ مورد، پایه پنجم: ۱۱۶۰ مورد و پایه ششم: ۱۳۰۷ که در مجموع ۴۰۰۰ جمله، فعالیت و تصویر در کتب مطالعات اجتماعی موجود است.

**جدول ۸. میزان بار اطلاعاتی و ضریب اهمیت توجه به مؤلفه‌های پژوهش در کتب مطالعات اجتماعی**

مؤلفه	عابر پیاده	سرنشینان	دوچرخه‌سواران
مقدار بار اطلاعاتی ( $E_j$ )	۰/۴۰	۰/۶۳	۰/۶۲
ضریب اهمیت ( $W_j$ )	۰/۲۴	۰/۳۸	۰/۳۸

از مجموع ۴۰۰۰ جمله، فعالیت و تصویر موجود در کتب مطالعات اجتماعی دوره ابتدایی، تنها ۱۰۷ مورد به آموزش قوانین راهنمایی و رانندگی عابر پیاده، سرنشینان و دوچرخه‌سواران پرداخته است. با توجه به نتایج جداول شماره ۶ و ۷ می‌توان گفت از بین ۳۹ جمله، فعالیت و تصویر موجود در کتب مطالعات اجتماعی که به آموزش قوانین راهنمایی و رانندگی عابر پیاده پرداخته‌اند، مطالعات اجتماعی پایه سوم، بیشترین فراوانی و درصد فراوانی را به خود اختصاص داده است (۳۳ مورد، ۸۴ درصد). از بین ۲۸ جمله، فعالیت و تصویر موجود در کتب مطالعات اجتماعی که به آموزش قوانین راهنمایی و رانندگی سرنشینان پرداخته‌اند، مطالعات اجتماعی پایه سوم، بیشترین فراوانی و درصد فراوانی را به خود اختصاص داده است (۱۶ مورد، ۵۷ درصد). از بین ۴۰ جمله، فعالیت و تصویر موجود در کتب مطالعات اجتماعی که به آموزش قوانین راهنمایی و رانندگی دوچرخه‌سواران پرداخته‌اند، مطالعات اجتماعی پایه سوم، بیشترین فراوانی و درصد فراوانی را به خود اختصاص داده است (۲۴ مورد، ۶۰ درصد). با توجه به نتایج جدول شماره ۸، بیشترین ضریب اهمیت در محتوای کتاب‌های مطالعات اجتماعی دوره ابتدایی، به مؤلفه دوچرخه‌سواران و سرنشینان اختصاص یافته است (۰/۳۸)؛ کمترین ضریب اهمیت در محتوای کتاب‌های مطالعات اجتماعی دوره ابتدایی نیز به مؤلفه عابر پیاده اختصاص یافته است (۰/۲۴).

## نتایج و پیشنهادهای پژوهش

همان‌طور که در فرایند این پژوهش دیدیم، عوامل مرتبط با ترافیک در سال ۲۰۰۲ میلادی، دهمین عامل مرگ‌ومیر در جهان بوده است. این رتبه و رقم مرگ‌ومیر ناشی از آن نشان می‌دهد که تا چه اندازه توجه به آموزش ترافیک و اصول رفتاری مرتبط با آن، با سلامت انسان رابطه دارد. از این رو، هدف این پژوهش، تحلیل برنامه‌درسی کتاب مطالعات اجتماعی دوره ابتدایی بر اساس رویکردهای آموزش ترافیک به کودکان بود که سعی شد با روش تحلیل محتوا، میزان توجه به ترافیک در این کتب مشخص شود. نتایج پژوهش در رابطه با میزان توجه به آموزش ترافیک و مطرح‌شدن مقررات راهنمایی و رانندگی در کتب تعلیمات اجتماعی نشان داد که تنها در ۳ درصد (۱۰۷ مورد) از کل جملات، فعالیت‌ها و تصاویر موجود در کتب مطالعات اجتماعی (۴۰۰۰ مورد) به آموزش قوانین راهنمایی و رانندگی پرداخته شده است. توجه به آموزش قوانین (عابر پیاده، سرنشینان و دوچرخه‌سواران) در مطالعات پایه سوم نسبت به سایر پایه‌های مورد بررسی (چهارم، پنجم و ششم) بیشتر بوده است. در تبیین این یافته می‌توان گفت چنین به نظر می‌رسد که یکی از دلایلی که در پایه‌های بالاتر، آموزش قوانین ترافیکی کمتر مورد توجه قرار گرفته، این است که چون در پایه سوم دانش‌آموزان آموزش لازم را دیده‌اند؛ بنابراین انتظار می‌رود با افزایش سن و سواد، دانش‌آموزان فرهنگ و توانایی رویارویی با خطرهای ترافیک را داشته باشند.

همان‌طور که دیدیم، به‌طور کلی به مفاهیم آموزش ترافیک کمتر از حد انتظار توجه شده است. این یافته با یافته‌های پژوهش رفیعی (۱۳۹۰)، محفوظ‌پور، سوری، عینی، رحمانی، امیری، امیرشکاری و اشرفی (۱۳۸۹) و مک اووی و همکارانش (۲۰۰۶) همسو است. در این زمینه می‌توان گفت یکی از دلایل این امر، این است که هنوز به اندازه کافی در زمینه اهمیت یادگیری اصول رفتاری در ترافیک فرهنگ‌سازی نشده است و درعین حال، ایمنی و ترافیک جزء دروس اساسی به‌شمار نمی‌آید یا اینکه

دست‌اندرکاران نظام‌های آموزشی، ناخودآگاه این اعتقاد را پذیرفته‌اند که افراد می‌توانند از طریق رسانه‌های جمعی دیگر و به‌طور غیررسمی نیز اصول رفتاری مواجهه با ترافیک را بیاموزند یا این کار را وظیفه اصلی خانواده‌ها می‌دانند. به همین دلیل است که به اعتقاد رفیعی (۱۳۹۰)، آموزش‌های ما در این زمینه ضعیف بوده و پایدار و برنامه‌ریزی شده نمی‌باشد. این در حالی است که هرچه میزان آگاهی از قوانین و مقررات در بین افراد و به‌ویژه دانش‌آموزان بیشتر باشد، احتمال رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی نیز بیشتر می‌شود. البته ممکن است این به دلیل نظام متمرکز تولید کتب درسی و طراحی برنامه‌های آموزشی در سراسر کشور باشد که مانع از آن شده است که بتوان محتوای آموزشی کافی‌ای در زمینه فرهنگ ترافیک را در آن‌ها گنجاند.

نکته حائز اهمیت دیگر نیز آن است که هم‌اکنون تفاوتی بین حجم و روش‌های آموزش ترافیکی در مدارس کلان‌شهرهایی نظیر تهران با شهرهای کوچک و حتی روستاها وجود ندارد و از طرف دیگر، مطالب موجود نیز به دلیل پراکندگی و نبود ارتباط منطقی افقی و عمودی میان مطالب درسی پایه‌های مختلف تحصیلی، خیلی مناسب به نظر نمی‌رسند. اصل تداوم، یکی از اصول برنامه‌ریزی درسی و به‌معنای تکرار آموزش‌های مهم می‌باشد که در رابطه با آموزش ترافیک و مقررات راهنمایی و رانندگی در کتب درسی رعایت نشده است و ملاحظه می‌شود که در بسیاری از موارد، تعلیمات اجتماعی پایه سوم، مطالب کامل‌تری از مطالب کتاب‌های تعلیمات اجتماعی پایه‌های بعدی دارد. از این رو می‌توان گفت که در برنامه‌ریزی جهت آموزش فرهنگ ترافیک، نه تنها به اصل تداوم توجه نشده است بلکه نسبت به اصل توالی نیز غفلت شده است. محدودبودن حجم اختصاص یافته به مباحث ترافیکی و از جمله قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، با توجه به اهمیت خاص آموزش ترافیک، از عمده ایرادهای کتاب‌های درسی می‌باشد؛ چنانکه نمی‌تواند پاسخ‌دهنده نیازهای

واقعی دانش‌آموزان در زمینه مباحث ترافیکی باشد. در عصر حاضر، بیشتر کشورهای جهان و به‌ویژه کشورهای توسعه‌یافته، توجه به فرهنگ در حوزه ترافیک را در دستورکار خود قرار داده‌اند و اعتقاد دارند که افزایش آگاهی دانش‌آموزان باعث قانونمندی هرچه بیشتر آنان در آینده خواهد شد. جامعه ایرانی نیز جامعه‌ای در حال گذار است. گرچه ابزارها و فناوری‌هایی نظیر اتوبان، اتومبیل و ابزارهای پیشرفته ترافیکی در آن به کار گرفته می‌شوند، ولی در این زمینه شاهد «تأخر فرهنگی» هستیم؛ یعنی هنجارهای اجتماعی پیشین و متعلق به ساخت اجتماعی جوامع ساده به عرصه حمل‌ونقل منتقل شده و در نتیجه بین ابزارهای جدید (حمل‌ونقل) و فرهنگ متناسب استفاده از آن‌ها، خلأ محسوسی نهفته است. برای حل این مشکل باید به‌سوی عاملی رفت که در بروز مسئله، نقش عمده‌ای دارد و آن، عامل «انسانی» است.

به نظر می‌رسد که نظام آموزش و پرورش رسمی باید در دوره‌هایی که مخاطبانش در سن اثرپذیری هستند، به‌منظور آشنایی بایسته و تعامل عاطفی از مطالب فرهنگ ترافیک بیشتری استفاده کند. یکی از اهداف نظام آموزشی، پرورش آیین شهروندی و رعایت قوانین جامعه است. همان‌طور که گفته شد، یادگیری مباحث شهروندی و فرهنگی در سنین کودکی، آسان‌تر و ماندگارتر است و آموخته‌ها را در عمق جان آن‌ها نهادینه می‌کند. براین اساس، کتب درسی و محتوای آن، بهترین ابزار برای تحقق‌یافتن این امر مهم است؛ بنابراین لازم است در محتوای کتاب‌های فوق به‌دلیل اهمیت این مسئله برای رشد اجتماعی دانش‌آموزان و داشتن شهروندانی مطابق با هنجارها، ارزش‌ها، آداب و رسوم و قوانین و مقررات جامعه، تأکیدی یکسان و درخور توجه بر این مسئله صورت گیرد و برنامه‌ریزان درسی، این موارد اساسی را در برنامه‌ریزی و تدوین کتب درسی رعایت نمایند. بهترین و باصرفه‌ترین روش و ابزار در کاهش وقوع این‌گونه حوادث، به‌کارگیری راهکارها و برنامه‌های آموزشی و پیشگیرانه است و درواقع باید نگرش، رفتار و شیوه‌های زندگی افراد جامعه را تغییر داد. لذا

آموزش و پرورش باید در قالب برنامه‌ریزی و سازمان‌دهی منسجم، نسبت به سطح‌بندی آموزه‌های ترافیکی موردنیاز دانش‌آموزان مقاطع و پایه‌های مختلف تحصیلی اقدام نماید. در واقع آموزش‌های ترافیکی، نوعی سرمایه‌گذاری برای آینده است و اگر از همین حالا، این اصول در کتب درسی گنجانده شوند، گامی به‌سوی کاهش تلفات جاده‌ای برداشته شده و در چشم‌اندازی ۱۰ تا ۲۰ ساله شاهد ثمرات آن خواهیم بود.

### پیشنادهای کاربردی

- در تدوین برنامه‌های آموزش رفتار و فرهنگ ترافیک، نیازهای آموزشی ترافیکی دانش‌آموزان به لحاظ سنی - تحولی به‌عنوان کاربر ترافیکی مدنظر قرار گیرد.
- آموزش رفتار ترافیکی بنا به مقاطع تحصیلی و سنی مختلف، در ابعاد رفتاری، نگرشی و مهارتی موردتوجه قرار گیرد.
- با تدوین محتوای آموزشی یکسان، آموزش روی دانش‌آموزان دختر و پسر صورت گیرد تا وجود یا عدم وجود اختلاف بین رفتار و عملکرد ترافیکی در دو جنس مشخص گردد.
- در راستای توافقی‌نامه‌های پلیس راهنمایی و رانندگی و معاونت اجتماعی نیروی انتظامی با آموزش و پرورش، گروه علمی تدوین آموزه‌های ترافیکی موردنیاز نوآموزان و دانش‌آموزان پیش‌دبستانی تا پیش‌دانشگاهی تشکیل شود.
- آموزه‌های موردنظر سطح‌بندی شوند و متناسب با نیاز هر مقطع و پایه تحصیلی، منابع موردنیاز تدوین، چاپ و نشر گردد و در اختیار فراگیران قرار گیرد.
- با توجه به نقش انکارناپذیر آموزه‌های ترافیکی در فرهنگ‌سازی زندگی آینده دانش‌آموزان، آموزه‌های ترافیکی در قالب جزوه‌ها یا کتاب‌های جداگانه‌ای با عنوان فرهنگ عبور و مرور یا فرهنگ ترافیکی تدوین و آموزش داده شوند.
- آموزش‌های ارائه‌شده با مشاهده و یادگیری از راه تمرین و درج تصاویر مرتبط

به‌ویژه در کتب تعلیمات اجتماعی همراه شوند.

- برای آموزش مفاهیم مرتبط با ترافیک در درس تعلیمات اجتماعی، از زبان کودکان و داستانی استفاده شود.

- رفتار ترافیکی در محیط خانواده و محیط‌های آموزشی نظیر مهدکودک و دبستان به‌صورت کامل به کودکان آموزش داده شود.

- اجرای طرح‌های موفق و مؤثر نظیر طرح همیار پلیس در بین کودکان پررنگ‌تر شود.

- از تجربه‌های کشورهای دیگر که طرح‌های موفق در کاهش تصادفات به‌ویژه برای کودکان داشتند، استفاده شود.

- در راستای آموزش ترافیک به دانش‌آموزان، والدین نیز در آموزش ترافیک درگیر گردند تا بدین‌وسیله همگنی هماهنگی در آموزش رفتار و فرهنگ ترافیک بین خانه و مدرسه فراهم آید.

- در آموزش ترافیک به کودکان، والدین و معلمان نیز در نظر گرفته شوند و برنامه‌های مناسب آموزش پیشگیری از رفتار ترافیکی پرخطر ارائه شود.

- در برنامه‌های آموزش ترافیک به کودکان، از کتابچه، پوستر، فیلم و بروشور استفاده شود.

## منابع

- آذر، عادل. (۱۳۸۰). بسط و توسعه روش آنتروپی شانون برای پردازش داده‌ها در تحلیل محتوی. فصلنامه علمی - پژوهشی علوم انسانی دانشگاه الزهراء (س)، سال یازدهم، (۳۷ و ۳۸)، ۱۸-۱.

- برآبادی، محمود. (۱۳۸۳). رفتار کودکان در ترافیک. فصلنامه تازه‌های ترافیک، سال پنجم، (۲۴)، ۶۶-۶۳.

- بی آنجلو و کوهلر، ال. (۱۳۸۳). آموزش ترافیک و تغییر رفتار ترافیکی کودکان (ترجمه حسن رضایی راد). *مطالعات اجتماعی ناجا*، انتشارات دانشگاه علوم انتظامی ناجا.

- تاج‌الدین، محبوبه؛ نوروزی، داریوش. (۱۳۹۱). تأثیر بازی‌های آموزشی بر یادگیری علائم و مقررات راهنمایی و رانندگی. *مطالعات پژوهشی راهور*، (۲)، ۷۱-۹۷.

- خاری، رقیه. (۱۳۸۹). طراحی و ساخت چند رسانه‌ای آموزش ایمنی و ترافیک و تأثیر آن بر میزان یادگیری و یادداری دانش‌آموزان دختر پایه سوم ابتدایی شهر گرگان. پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه علامه طباطبایی، دانشکده علوم تربیتی و روانشناسی.

- خاکساری رفسنجانی، علی؛ طالبی، محمدعلی و آرزومندان، راضیه. (۱۳۹۰). بررسی مفاهیم ترافیکی در کتاب‌های درسی مقطع ابتدایی. *یازدهمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک*.

- رحمانی، نادر. (۱۳۸۶). *بررسی نقش آموزش مقررات راهور بر عملکرد ترافیکی کودکان مقطع پیش‌دبستانی تهران*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد ناجا، دانشکده راهور.

- رحیمیان، فرید. (۱۳۸۳). *بررسی اپیدمیولوژیک سیمای مرگ در شهرستان همدان*. پایان‌نامه دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی همدان، دانشکده پزشکی.

- رفیعی، حسن‌رضا. (۱۳۹۰). *مروری بر آموزه‌های ترافیکی در کتاب‌های درسی آموزش و پرورش*. *مطالعات پژوهشی راهور*، شماره ۱۳.

- سوری، حمید؛ عینی، الهه؛ منتظری، علی؛ امیدواری، سپیده؛ جهانگیری، علیرضا و شیران، غلامرضا. (۱۳۸۹). نقش همیاران پلیس در میزان تخلفات و سوانح ترافیکی کشور. *نشریه پایش*، ۹ (۴)، ۳۳۹-۳۴۸.

- عبدالرحمانی، رضا. (۱۳۸۸). *مقدمه‌ای بر درک فرهنگ ترافیک*. تهران، دانشگاه علوم انتظامی ناجا.

- عریضی، حمیدرضا و عابدی، احمد. (۱۳۸۲). تحلیل محتوای کتاب‌های درسی دوره ابتدایی برحسب انگیزه پیشرفت. *فصلنامه نوآوری‌های آموزشی*. ۲ (۵). ۲۹-۵۲.  
 - فتحعلی‌پور، عطاءالله. (۱۳۹۱). *مجموعه قوانین و مقررات کاربردی*. تهران: انتشارات روشنی.

- کرسول، جان؛ پلانوکلازک، ویکی. (۱۳۸۹). *روش‌های تحقیق تلفیقی* (ترجمه عباس زارعی و محسن نیازی). تهران: انتشارات سخنوران.

- محفوظ‌پور، سعادت؛ سوری، حمید، عینی، الهه؛ رحمانی، نادر؛ امیری، زهره؛ امیرشکاری، گلشن و اشرف، اصغر. (۱۳۸۹). بررسی آگاهی، نگرش و عملکرد پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا در زمینه سوانح ترافیکی و تعیین نیازسنجی آموزشی آنان. *مجله علمی علوم پزشکی گیلان*. ۷۵، ۱۷-۱۱.

- منصور کیایی، عادل؛ محمودآبادی، عباس و میرحسینی، سیده سیده. (۱۳۹۰). ارزیابی میزان اثربخشی برنامه‌های آموزشی برای تغییر رفتار کودکان و نوجوانان در رویارویی با تهدیدهای ترافیکی. *مجله علمی پژوهشی شریف*. ۲ (۲۷)، ۹۳-۹۷.

- نشریه مهر نو. (۱۳۸۸). بررسی نقش آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر تغییر عملکرد ترافیکی کودکان پیش‌دبستانی، سال سوم، (۳)، ۱۸-۱۶.

- Behnood, A. pakgozar. A. Esmaeeli (2007). An integer programming sketch in optimizing the expenses on road safety and traffic culture. *14th international conference road safety in four continents*. Bangkok, Thailand.

- Hadaka, M. (2004). Children, traffic safety and traffic education. 7pp. *Department of Education*.

- Hung, K., V., Hayne., L. T. (2011). Education influence in traffic safety: A case study in Vietnam. *Journal of IATSS Research*, No.34, pp 87-93. New York City.

- Mcevoy, S, Stevenson, M, Woodward, M. (2006). Phone use and crashes while driving: A representative survey of drivers in two Australian states. *Medical Journal of Australia*, 185, 630-634.

- Moyano Diaz, E. (2002). Evaluation of traffic violation behaviors and the causal attribution of accidents in Chile. *Environment and Behavior*, 29, 264-282.

- Peden, M, Scurfield, R, Sleet, D, Mohan, D, Hyder, A, Jarawan, E. (2004). *A 5 years WHO strategy on road traffic injury prevention*, Geneva: World Health Organization.
- SWOV. (2009). Traffic education of children 4-12 years old, *SWOV institute for road safety research*.