

## نقش تعامل بهینه نیروی انتظامی با آموزش و پرورش در ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی کشور

تاریخ دریافت: ۸۹/۳/۴

حمیدرضا آراسته<sup>۱</sup> محمدرضا بهرنگی<sup>۲</sup>

تاریخ پذیرش: ۹۰/۵/۱

عبدالرحیم نوه ابراهیم<sup>۳</sup> حسن رضا رفیعی<sup>۴</sup>

### چکیده

بررسی‌های علمی نشان می‌دهد که از سه ضلع مثلث ترافیکی: انسان، خودرو و راه، سهم انسان در رخداد حوادث تلخ ترافیکی به تنهایی حدود ۶۰ درصد و با مشارکت دو عامل دیگر تا ۹۵ درصد است. این همه تأثیر می‌تواند ناشی از ضعف فرهنگی باشد. نظر به اینکه آموزش فرهنگ نظم و ایمنی صحیح ترافیکی، بهترین راه کاهش این صدمات و زیان‌های جانی، جسمی و مالی است؛ تعامل بهینه نیروی انتظامی با آموزش و پرورش برای ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی کشور مورد توجه قرار گرفت. باتوجه به ترکیبی بودن رویکرد تحقیق (کمی و کیفی)، وضع موجود آموزه‌های ترافیکی در کتاب‌های درسی دانش‌آموزان تا مقطع پیش‌دانشگاهی و چگونگی آموزش فرهنگ ترافیک در ۱۴ کشور جهان، با استفاده از روش تحلیل محتوا بررسی گردید. پرسشنامه تحقیق بین ۹۰ نفر از کارشناسان، که با استفاده از روش نمونه‌گیری گلوله برفی انتخاب شده بودند، توزیع و گردآوری گردید. پاسخ‌های دریافتی به سؤال‌های پرسشنامه با استفاده از محاسبه میانگین، آزمون t، سطح معناداری و بیشینه و کمینه توصیف و تحلیل گردید. نتایج به دست آمده حاکی از آن بود که هر یک از عوامل نرم‌افزاری، سخت‌افزاری، ساختاری، آموزش نظری و آموزش عملی بر تعامل نیروی انتظامی با آموزش و پرورش جهت ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی تأثیر دارند. همچنین حصول هر یک از سه بعد دانشی، عاطفی و رفتاری فرهنگ ترافیک توسط عوامل پنج‌گانه پیش گفته تأیید شد. در پایان با استفاده از نتایج تحقیق چند پیشنهاد ارائه می‌شود.

### کلید واژه‌ها

تعامل/ فرهنگ/ نیروی انتظامی/ آموزش و پرورش/ نظم و ایمنی ترافیکی/ آموزش ترافیکی.

۱- دانشیار دانشگاه تربیت معلم

۲- استاد دانشگاه تربیت معلم

۳- دانشیار دانشگاه تربیت معلم

۴- عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی

## مقدمه

حضور خودرو در زندگی امروز بشر، امری اجتناب‌ناپذیر و حذف آن امری ناممکن و محال است. در کنار فواید بی‌شمار خودرو، بدیهی است که این وسیله زیانهایی نیز به همراه داشته باشد. برابر آمارهای موجود، بیش از ۱۲۰۰۰۰۰ نفر کشته و بیش از ۵۰ میلیون نفر آمار مصدومان سالیانه ترافیکی در سطح دنیا است. (نیک‌زاد ۱۳۸۶: ۳۵) در سه دهه بعد از پیروزی انقلاب اسلامی، بیش از ۷۰۰ هزار نفر کشته و بیش از ۱۵ میلیون نفر مصدوم از پیامدهای تلفات ترافیکی ایران بوده است. (اینترنت) در دهه ۱۳۸۰ به طور متوسط تلفات سالیانه ترافیکی ایران ۲۵ هزار نفر، تعداد مصدومان سالیانه حدود ۳۰۰ هزار نفر و زیان‌های مالی سالیانه نزدیک به ۸ هزار میلیارد تومان بوده است. (سایت پزشکی قانونی کشور). از میان سه مثلث ترافیکی: انسان، راه، خودرو، انسان بیشترین نقش را در بروز تصادفات به عهده داشته است. به گونه‌ای که برخی نقش انسان را به تنهایی ۵۷ درصد (نیک‌زاد ۱۳۸۶: ۲۴) و برخی دیگر نقش این عامل با سایر عوامل را تا ۹۵ درصد هم ذکر کرده‌اند. (فرجی و منجمی ۱۳۸۰: ۲۸۴؛ وهاب‌زاده، بهار ۱۳۸۷: ۶۱) توجه به نقش بارز آموزش در اصلاح فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی از اهمیت خاصی برخوردار است. از میان نهادهای آموزشی، بدین دلیل آموزش و پرورش انتخاب شد که علاوه بر پوشش جمعیت ۱۴ میلیونی دانش‌آموزی، جامعه ۲ میلیونی فرهنگیان و جمعیت بیش از ۳۰ میلیون نفری خانواده‌های آنان را نیز می‌تواند تحت تأثیر فرهنگی آموزش‌های خود قرار دهد. باتوجه به مطالب پیش گفته، سؤال اصلی تحقیق چنین مطرح می‌شود که: «هر یک از عوامل مؤثر بر تعامل بهینه نیروی انتظامی با آموزش و پرورش، به چه میزان در ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی کشور نقش دارند؟» در راستای این سؤال اصلی، چند سؤال فرعی نیز طرح شد که به شناخت عوامل و متغیرهای مؤثر بر این تعامل و ابعاد ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی کشور و وضعیت موجود این تعامل، اختصاص دارند. ضرورت انجام تحقیق در تأثیرگذاری نتیجه بر روی جامعه دانش‌آموزی، فرهنگیان و خانواده‌های هر دو قشر مزبور است.

### مطالعات انجام شده (ادبیات تحقیق)

برای تبیین پشتوانه نظری پژوهش، که نیاز اولیه هر تحقیق علمی است، نظریه ۱۰ اندیشمند، که در حوزه تعامل و مسائل مربوط با موضوع صاحب نظر بودند، به شرح جدول شماره ۱ مورد بررسی قرار گرفت.

#### جدول شماره ۱: دیدگاه‌های مرتبط با موضوع تحقیق

عنوان نظریه	صاحب نظریه	نتیجه
شهر سالم	لئونارد دهل	کاهش نقاط برخورد و کنترل عوامل تهدید کننده با آموزش، جابه‌جایی ترافیک با ضریب بالا، ایمنی حمل و نقل سالم در اثر ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی.
انتخاب عقلانی	جورج هومنز	کنش واکنش متقابل، ایجاد احساسات دوستانه قوی، شباهت فعالیت‌ها، نزدیکی هنجاری، بالا رفتن تحمل بیرونی و درونی، تأثیرگذاری بر دیگران، ایجاد محبت و از بین رفت فاصله‌ها، ارتقای فرهنگ و نظم ایمنی ترافیکی.
مبادله اجتماعی	امرسون	مبادله اجتماعی (کنش متقابل)، بهره‌مندی، کنش معقولانه (ارتقای رفتار)، تداوم منفعت، ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی.
اعتماد	آلن فاکس	مبادله اجتماعی دوسازمان، ایجاد اعتماد، ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی.
اعتماد اجتماعی	پیتر بلاو	تعامل، اعتماد اجتماعی، پیدا شدن دوستی، ایجاد انسجام گروهی، ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی.
سرمایه اجتماعی	رابرت پاتنام و فرانسیس فوکویاما	شعاع اعتماد بالا، سرمایه اجتماعی بیشتر، تعاملات بهینه، ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی.
اجیل AGIL	تالکوت پارسونز	تعامل اظهاری، برقراری مبادلات گرم، شکل‌گیری ما یا اجتماع، ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی.

سلامت اجتماعی	کییز	شکوفایی اجتماعی، همبستگی اجتماعی، انسجام اجتماعی، پذیرش اجتماعی، مشارکت اجتماعی، ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی.
زبان ارتباطی	هابرماس	براز علاقه با زبان، خردورزی، تصمیم‌گیری، کنش ارتباطی، ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی.
اعتماد	دیوید جانسون	صریح و باز بودن، سهیم کردن دیگران، پذیرش اجتماعی، تمایلات همکاری جویانه، رفتار مبتنی بر اعتماد به دیگران، انجام رفتار قابل اعتماد، ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی.
یادگیری آموزشی (یادگیری در حد تسلط)	بنجامین بلوم	راشه آموزه‌های مورد نیاز برای تقویت شناخت، احساس تعلق نسبت آموزه‌های فراگرفته شده، به کارگیری آموزه‌های یاد گرفته شده مورد تعلق در عمل، ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی.

اگرچه هر یک از دیدگاه‌های پیش گفته به نوعی روشنگر بخشی‌هایی از افق این تحقیق است، ولی نظریه پایه‌ای برای تبیین چهارچوب تحقیق نظریه آخر یعنی یادگیری آموزشی بنجامین بلوم است.

بلوم معتقد است که اگر با مسئله آموزش به طور منظم و هشیارانه برخورد کنیم اکثر دانش‌آموزان می‌توانند آنچه را که آموزشگاه‌ها باید به آنان بیاموزند، یاد گیرند. وی برای این منظور سه پیش فرض قائل است که عبارتند از:

۱) میزان تسلط دانش‌آموز بر پیش نیازهای مربوط به یادگیری مورد نظر (بعد دانشی یا شناختی).

۲) میزان انگیزشی که دانش‌آموز برای یادگیری دارد یا می‌تواند داشته باشد (بعد احساسی یا عاطفی).

۳) میزان تناسب روش آموزش با شرایط یا ویژگی‌های دانش‌آموز برای نمود مطالب فرا گرفته شده در رفتار (بعد رفتاری یا عملکردی).

در این میان بلوم بر بعد دانشی یا یادگیری‌های پیشین و تازه دانش‌آموز که زمینه شکل‌گیری دو بعد دیگر است تأکید دارد، زیرا موجب ایجاد تعلق در دانش‌آموز و

تغییر رفتار او در زمینه مسائل فرا گرفته شده می‌شود. بلوم در نهایت می‌نویسد: «هدف بسط یک نظریه یادگیری آموزشگاهی آن است که به کمک آن بتوان تفاوت‌های فردی در یادگیری آموزشگاهی را پیش‌بینی و تبیین کرد و آن‌ها را تغییر داد.» (بلوم ۱۳۶۸: ۸-۱۸) بعدها بلوم با تعدادی دیگر از همفکرانش روی این دیدگاه تحقیق بیشتری نمود و نوشت: «طرح اصلی ما ایجاد یک طبقه‌بندی برای سه بخش مهم حوزه‌ها یا حیطه‌های شناختی<sup>۱</sup>، عاطفی<sup>۲</sup> و روانی حرکتی<sup>۳</sup> بود.» حوزه شناختی از دیدگاه آن‌ها، شامل هدف‌هایی است که یادآور دانش و رشد توانایی‌ها و مهارت‌های ذهنی فراگیران است. این پژوهشگر یکی از مدافعان یادگیری در حد تسلط است و معتقد است که بنیاد نظری یادگیری مبتنی بر شباهت همه دانش‌آموزان به یکدیگر در توانایی یادگیری و ایجاد انگیزه لازم برای یادگیری است. در این دیدگاه آنچه که مورد حمایت و تأکید قرار می‌گیرد، موفقیت است و نه شکست و ناکامی. نظریه یادگیری در حد تسلط، ریشه در آبشخور نهضت هدف‌های رفتاری دارد، به عبارتی دانش‌آموز بخشی از آنچه را که یاد می‌گیرد، به انجام می‌رساند و پس از نیل به سطح موفقیت به یادگیری بخش‌های دیگر می‌پردازد. بلوم معتقد است که همه دانش‌آموزان می‌توانند بر تمام بخش‌ها یا واحدهای یادگیری تسلط پیدا کنند. (بلوم و همکاران ۱۳۷۴: ۱۹-۲۰) با توجه به دیدگاه بلوم، این تحقیق ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی را از سه بعد دانشی، احساسی و رفتاری مورد سنجش قرار می‌دهد.

علاوه بر مطالعه دیدگاه‌های صاحب‌نظران، ۱۱ تحقیق و ۱۱ پایان‌نامه دانشجویی به عنوان پیشینه تحقیق مورد مطالعه قرار گرفت. تعدادی از تحقیقات انجام شده یا در حال انجام مرتبط با موضوع از جمله تحقیقات ملی هستند که نه تنها توسط یک نفر و دو نفر که توسط گروه‌های کارشناسی فراوانی در حال انجام است.

- 
1. Cognitive domains
  2. Affective
  3. Psychomotor

نتیجه تحقیقات انجام شده و پایان‌نامه‌های مورد مطالعه را می‌توان به شرح جداول ۲ و ۳ نشان داد:

جدول ۲: خلاصه نتایج تحقیقات انجام شده مرتبط با موضوع

مهم‌ترین نتایج حاصل از تحقیق	مجری و سال انجام تحقیق
نگرش دانش‌آموزان اصفهانی نسبت به رفتارهای ترافیکی نشان می‌دهد که این دانش‌آموزان انیمیشن‌های تلویزیونی را بیشتر از مطالب ترافیکی موجود در کتاب‌های درسی در بروز رفتارهای ترافیکی صحیح مؤثر می‌دانند.	بیژن قربانی (۱۳۷۹)
حدود ۸۵ درصد از مردم شهر و روستا دارای سطح اعتماد اجتماعی بالایی نسبت به نیروی انتظامی می‌باشند. ضمناً ۷۲ درصد از مردم معتقد به مشارکت و تعامل با نیروی انتظامی هستند.	حمید انصاری (۱۳۸۰)
کمبود منابع مالی، امکانات و ابزارهای آموزشی و نیروی انسانی واجد شرایط از جمله عوامل تأثیرگذار بر آموزش فرهنگ ترافیک است.	دانشگاه بین‌المللی امام خمینی قزوین (۱۳۸۱)
نتایج نظرسنجی این مرکز نشان می‌دهد که ۶۳/۳ درصد از پاسخگویان معتقدند، آموزش فرهنگ ترافیک به کودکان و نوجوانان در اولویت اول و ۴۷/۲ درصد، رانندگان را نیازمند آموزش ترافیک می‌دانند. ضمناً ۵۵/۳ درصد معتقدند که برنامه آموزش فرهنگ ترافیک توسط آموزش و پرورش در دوره‌های پیش دبستانی و دبستانی باید جدی گرفته شود. بیشترین پاسخگویان بر اهمیت ارائه آموزش از طریق آموزش و پرورش تأکید داشته‌اند. بیش از ۷۰ درصد وضعیت فرهنگ ترافیک را ضعیف و خیلی ضعیف و حدود ۹۵ درصد این وضعیت را متوسط به پایین اعلام داشته‌اند.	مرکز تحقیقات حمل و نقل دانشگاه علم و صنعت ایران
شرایط اجتماعی و فرهنگی، اعتماد مردم به پلیس، اعتماد سازی پلیس، مشارکت گروه‌های اجتماعی، اعتقاد مسئولان نیروی انتظامی به مشارکت مردم، توانایی پلیس در جلب اعتماد مردم،	داود دعاگویان (۱۳۸۲)

<p>توجه به انتظارات و خواسته‌های مردم، به کارگیری سیاست‌های تشویق و پاداش، تبلیغات رسانه‌های گروهی، آشنایی مردم با حقوق و تکالیفشان در قبال پلیس و علاقه‌مندی مردم به نظارت بر عملکرد پلیس از جمله عوامل مؤثر بر تعامل پلیس با مردم است.</p>	
<p>از ظرفیت‌های مختلف آموزش و پرورش برای اشاعه فرهنگ ترافیک استفاده و واحد درسی مستقلی با عنوان فرهنگ عبور و مرور برای دانش‌آموزان در نظر گرفته شود.</p>	<p>مجریان طرح ارتقای فرهنگ ترافیک تهران (۱۳۸۴) تاکنون)</p>
<p>مجریان پروژه ایمنی جاده‌های جمهوری اسلامی ایران مسئول بررسی ۱۸ مؤلفه یا عامل مؤثر در ایمنی جاده‌ای هستند که مولفه سوم مربوط به آموزش فرهنگ ترافیک است.</p>	<p>شرکت سـوئدی SWEROAD (۱۳۸۴) تا کنون)</p>
<p>نتیجه نظرسنجی احترام به قوانین ترافیکی نشان می‌دهد که ۷۰ درصد از پاسخگویان بر نقش آموزش و ارتقای فرهنگ ترافیک به عنوان بهترین راهکار احترام به قوانین ترافیکی تأکید داشته‌اند.</p>	<p>منصور حاجی حسینلو و محمد گلیچ (۱۳۸۴)</p>
<p>نتیجه تحقیق ایشان نشان می‌دهد که خانواده، نهادهای اجتماعی و رسانه‌های گروهی در اجتماعی شدن کودکان نقش دارند و اجتماعی شدن از طریق آموزش باید صورت گیرد.</p>	<p>ثریا گودرزی (۱۳۸۴)</p>
<p>کودکان آسیب‌پذیرترین قشر در عرصه‌های ترافیکی هستند. بنابراین آموزش اثر خود را در دوره بزرگسالی و آینده اجتماعی آن‌ها نشان می‌دهد. آن‌ها آموزش‌های مدرسه‌ای را یکی از عوامل اجتماعی کردن کودک به حساب می‌آورند.</p>	<p>ماهرخ بربری و رویا بارسلمان (۱۳۸۵)</p>
<p>آموزش فرهنگ ترافیک، رسانه‌های همگانی، اقدامات مدیریتی، برنامه‌ریزی شهری و تشدید مجازات تخلفات رانندگی بیشترین نقش را در ارتقای فرهنگ ترافیک دارند.</p>	<p>رسول ربانی و مهران سهراب زاده (۱۳۸۵)</p>

## جدول ۳: خلاصه نتایج پایان‌نامه‌های دانشجویی مرتبط با موضوع

مهم‌ترین نتایج حاصل از پایان‌نامه	مجری و سال تهیه پایان‌نامه
نتیجه دریافتی از پاسخگویان زنجانی نشان می‌دهد که رعایت مقررات ترافیکی ۷۰ درصد در کاهش مشکلات ترافیکی این شهر مؤثر است. بنابراین برای رعایت مقررات باید دانش ترافیکی را بالا برد.	وحیدالله موسوی (۱۳۸۰)
آموزش همگانی بر افزایش آگاهی دانش‌آموزان، احساس عاطفی و جلب موافقت و همکاری دانش‌آموزان با پلیس برای پیشگیری از انحرافات اجتماعی مؤثر است.	علی محمد خمسه‌ای (۱۳۸۲)
سطح فرهنگ ترافیکی جامعه مطلوب نیست و نیاز به اصلاح دارد. بنابراین به وسیله آموزش همگانی خصوصاً آموزش‌های دوران کودکی می‌توان مردم را به مشارکت فعالانه در امور ترافیک ترغیب نمود.	حسین ظفرمند (۱۳۸۳)
مشارکت مردم با نیروی انتظامی در بهبود عملکرد کلانتری‌ها تأثیر دارد. خصوصاً مشارکت اقشار مختلف مردم و سازمان‌های دولتی از جمله آموزش و پرورش نسبت به مشارکت سازمان‌های غیر دولتی رابطه معناداری با بهبود عملکرد کلانتری‌ها دارد.	محمد حسن ابادری (۱۳۸۴)
جلب اعتماد مردم و ایجاد رضایتمندی آن‌ها تأثیر بسزایی در موفقیت پلیس دارد. به عبارتی پلیس با استفاده از مشارکت و سهیم نمودن مردم در امنیت، می‌تواند بیش از پیش در برقراری نظم و حفظ امنیت موفق باشد.	فضل‌الله صالحی تویسرکانی (۱۳۸۵)
آموزش بر ارتقای آگاهی و درک کودکان از مفاهیم ترافیکی و تصحیح رفتار ترافیکی نوآموزان تأثیر مستقیم و مثبت دارد.	نادر رحمانی (۱۳۸۶)
بین تعامل پلیس و مدارس به منظور کاهش جرایم از طریق آموزش و آگاهسازی دانش‌آموزان، اولیا و سرپرستان و مربیان و کارکنان مدارس رابطه معناداری وجود دارد.	سید عباس بهاری (۱۳۸۶)



حسین نوری فر (۱۳۸۶)	بین رسانه‌های ارتباط جمعی و آموزش همگانی و آموزش همگانی و ارتقای فرهنگ ترافیک شهروندان رابطه وجود دارد.
بهروز نوریان (۱۳۸۶)	با ایجاد فضای مساعد و فرهنگ سازی مناسب می‌توان سطح تعامل کنونی را ارتقا داد. بدین وسیله می‌توان زمینه رشد و تعالی سازمانی و فردی را فراهم نمود.
احمد گنجه‌ای (۱۳۸۷)	پدران و مادران دانش‌آموزان همیار پلیس، کمتر مرتکب تخلفات رانندگی می‌شوند. در نتیجه کمتر گرفتار تصادفات و زیان‌های ناشی از آن می‌گردند. از طرفی خود دانش‌آموزان همیار نسبت به دانش‌آموزان غیر همیار بیشتر مقید به رعایت قوانین و مقررات ترافیکی هستند.
منصور تقوی (۱۳۸۸)	افزایش تعاملات اجتماعی پلیس با مردم، کاهش خشونت در برخورد با مردم، موجب پایبندی بیشتر مردم به رعایت قوانین، خصوصاً قوانین ترافیکی می‌شود.

در یک جمع‌بندی کلی مشاهده می‌شود که تحقیقات و پایان‌نامه‌های مورد مطالعه در چند دسته قابل طبقه‌بندی است:

۱. تحقیقات مربوط به اهمیت تعامل و مشارکت سازمان‌ها و مردم در امور پلیسی که یکی از اهداف تحقیق حاضر نیز همین موضوع است.
۲. تحقیقات مرتبط با اهمیت آگاه‌سازی اجتماعی که در رابطه با تغییر نگرش مخاطبان نسبت به وظایف پلیس و پرهیز از آلودگی‌ها و انحرافات اجتماعی هستند. یکی از اهداف انجام پژوهش حاضر، برنامه‌ریزی برای آگاه‌سازی دانش‌آموزان، پدران و مادران آن‌ها و در نتیجه افراد جامعه از مقررات و قواعد ترافیکی است.
۳. تحقیقات مرتبط با نقش آموزش همگانی از طریق رسانه‌های گروهی بر ارتقای فرهنگ ترافیک که مکمل تحقیق حاضر هستند.
۴. تحقیقات مرتبط با اهمیت آموزش مهارت‌های اجتماعی به کودکان که آموزه‌های ترافیکی نیز در راستای تقویت یکی از این مهارت‌ها است.

۵. تحقیقات مرتبط با مشارکت دانش‌آموزان در امور آموزش‌های ترافیکی که شاید نزدیک‌ترین پژوهش‌ها به تحقیق حاضر باشند.

۶. به نوعی می‌توان گفت که تحقیق حاضر همه اهداف تحقیقات پیش‌گفته را دنبال می‌کند، با وجود این، شاید این پژوهش، اولین تحقیق ویژه‌ای باشد که ابعاد همکاری و تعامل نیروی انتظامی با آموزش و پرورش برای ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی کشور را در همه ابعاد مورد بررسی قرار می‌دهد و به‌طور خاص زوایای مبهم آن را روشن می‌کند.

نظر به اینکه خاستگاه خودرو کشور ایران نیست و این پدیده تمدنی با توجه به نیازهای اروپای قرن هجدهم و پس از رخداد انقلاب صنعتی پا به عرصه زندگی ما انسان‌ها گذاشت، آموزش فرهنگ ترافیک در ۱۴ کشور جهان به شرح اسامی مندرج در جدول ۴ مورد بررسی قرار گرفت:

جدول ۴: کشورهای مورد مطالعه در مطالعات تطبیقی

اروپا	آسیا	آمریکا	اقیانوسه	افریقا
۱- هلند				
۲- آلمان	۱- ژاپن			
۳- انگلستان	۲- هند	۱- آمریکا	۱- استرالیا	
۴- سوئیس	۳- مالزی	۲- کانادا	۲- نیوزیلند	
۵- سوئد	۴- ترکیه			
۶- نروژ				

در انتخاب این کشورها، اهدافی به شرح ذیل نهفته بود که تعدادی از آن‌ها عبارتند از: (۱) کشورهای اروپایی در سطح جهان بالاترین ایمنی را از نظر فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی دارند به گونه‌ای که هلند و سوئد ایمن‌ترین کشورها هستند، (۲) برای این بررسی از هر قاره نمایندگان مؤثر و قابل توجه حضور داشته باشد. (۳) در میان کشورهای مورد مطالعه کشورهای جهان سومی که فرهنگ آن‌ها به فرهنگ کشور ایران نزدیک باشد مانند هند و ترکیه نیز حضور داشته باشند. هدف از چنین انتخابی

آن بود که آن‌ها به معضل ترافیکی خود چگونه می‌اندیشند و با چه راه‌هایی درصدد رفع آن هستند. (۴) اگر از کشورهای آفریقایی نامی به میان نیامده به دلیل آن است که فرهنگ ترافیک کشورهای شمال آفریقا عمدتاً متأثر از کشورهای جنوب اروپا است. ضمناً کشور آفریقای جنوبی تحت تأثیر فرهنگ ترافیکی انگلستان است. دلیل دیگر آن است که از وضعیت آموزش فرهنگ ترافیکی در این کشورها اطلاعات کمی در دست است.

در جمع‌بندی از وضعیت آموزش فرهنگ ترافیک در کشورهای مورد اشاره، می‌توان به نتایج ذیل اشاره کرد:

۱. با وجود فرهنگ پیشرفته ترافیکی در تعدادی از این کشورها، هنوز سرمایه‌های زیاد و قابل توجهی به امر آموزش ایمنی ترافیک تخصیص می‌یابد.

۲. آموزش به عنوان یکی از ابزارهای اصلی و کلید حل مسائل ایمنی و روانی ترافیک به حساب می‌آید و طیف وسیعی از آموزش‌های ترافیکی برای کاربران ترافیکی اجرا می‌شود.

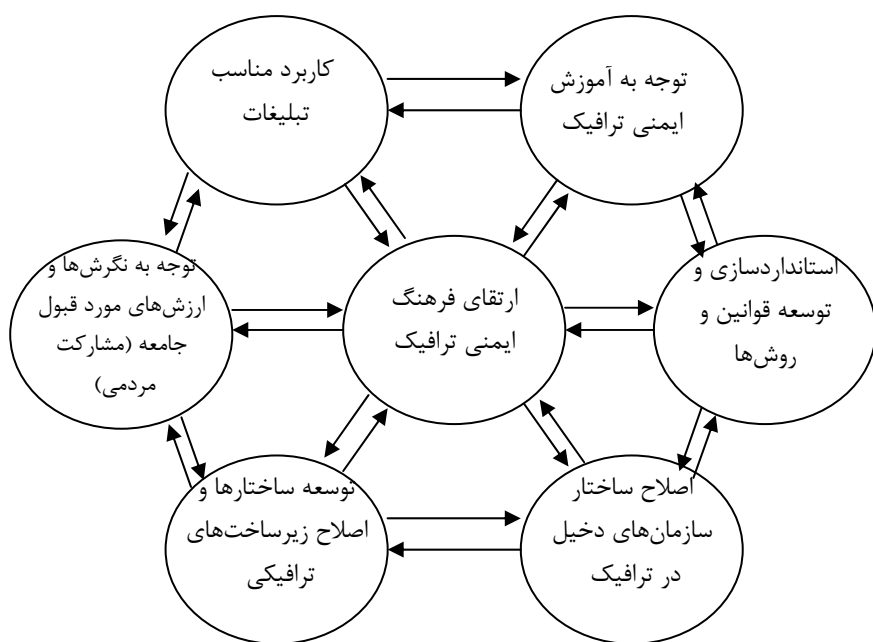
۳. سازمان‌ها، نهادها و مؤسسات زیادی به طور مستقیم و غیر مستقیم درگیر آموزش ایمنی ترافیک هستند. به عبارتی احساس مسئولیت در این زمینه عمومی است و همه خود را مسئول می‌دانند.

۴. با وجود تلاش‌های ده‌ها ساله کشورهای پیشرفته در زمینه ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی، هنوز هم تعدادی از افراد جامعه آن‌ها نسبت به مسائل ابتدایی ترافیکی کم توجهی می‌کنند و مسئولان نتوانسته‌اند تخلفات ترافیکی را ریشه‌کن نمایند.

۵. فرآیند آموزش ایمنی ترافیک در این کشورها کاملاً برنامه‌ریزی شده و متکی به اصول علمی و تجربی است و با استفاده از کارشناسان خبره اجرا می‌شود.

۶. بین عناصر مثلث تشکیل دهنده ترافیک یعنی انسان، راه و وسایل نقلیه تعادل وجود دارد. به عبارتی علاوه بر توجه به آموزش عنصر انسانی، به مهندسی ایمنی راه‌ها و ایمنی خودروها نیز توجه شده است و مقررات نیز با جدیت اجرا می‌شود.

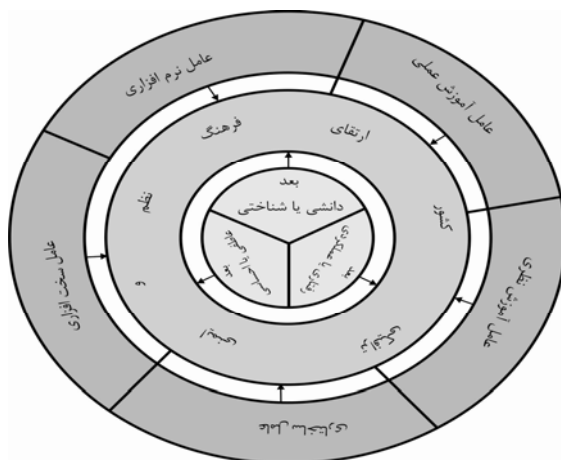
۷. با توجه به مطالب پیش گفته، نمودار ارتقای فرهنگ ترافیکی برگرفته از مطالعات تطبیقی را می‌توان به شرح زیر و در قالب شکل ۱ ترسیم نمود:



شکل ۱: عوامل ارتقای فرهنگ ترافیکی با استفاده از مطالعات تطبیقی

### مدل تحقیق

از مجموع مبانی نظری و تحقیقات انجام شده، مدل مفهومی تحقیق را می‌توان به شرح شکل ۲ ترسیم نمود:



شکل ۲: چهارچوب نظری و مدل مفهومی تحقیق: «نقش تعامل بهینه نیروی انتظامی با آموزش و پرورش برای ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی کشور»

## مواد و روش‌ها

تحقیق حاضر از نظر هدف و نوع از جمله تحقیقات کاربردی و از نظر ماهیت از جمله تحقیقات ترکیبی است که بخشی از آن دارای رویکرد کمی و به روش توصیفی و بخش دیگری از آن با رویکرد کیفی و به روش تحلیل محتوا انجام شده است. جامعه آماری تحقیق، کارشناسان مسائل ترافیکی و آموزشی آشنا به موضوع تحقیق هستند که ۹۰ نفر از آنها با استفاده از روش گلوله برفی یا زنجیره‌ای<sup>۱</sup>، شناسایی و انتخاب شدند. در واقع هر فرد از افراد نمونه با معرفی دیگر اعضای نمونه انتخاب می‌شد.

ابزار گردآوری اطلاعات، مصاحبه، تحلیل محتوای اسناد و مدارک و پرسشنامه بود. پرسشنامه دارای ۲ سؤال بسته و سه سؤال باز بود. برای سنجش روایی، ۱۵ نسخه از پرسشنامه اولیه تکثیر و در اختیار اساتید روش تحقیق و کارشناسان

1. Snow sampling or chain sampling.

مختلف قرار گرفت و از نظر صوری و محتوایی اصلاح شد. برای تعیین پایایی پرسشنامه از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شد که اعتبار پرسشنامه پیش آزمون تا سطح ۹۴ درصد و پرسشنامه نهایی تا ۹۷ درصد تأیید شد.

برای توصیف و تحلیل پاسخ‌های سؤال اول و دوم که مربوط به عوامل پنج‌گانه مؤثر بر تعامل دو سازمان برای ارتقای فرهنگ ترافیکی و حصول این فرهنگ در اثر آن عوامل از شاخص‌های آمار توصیفی مانند محاسبه میانگین آزمون t، سطح معناداری و بیشینه و کمینه استفاده شد. پاسخ سؤال ۳ پیرامون وضع موجود با استفاده از روش تحلیل محتوا تنظیم شد.

### یافته‌ها

پیش از پرداختن به نتیجه حاصل از پرسشنامه‌های گردآوری شده، وضعیت موجود تعامل نیروی انتظامی و آموزش و پرورش در زمینه آموزه‌های ترافیکی مورد بررسی قرار می‌گیرد. این بررسی شامل آموزش‌های نظری و عملی است. این قسمت از مقاله، پاسخ سؤال ۳ تحقیق پیرامون وضع موجود تعامل این دو سازمان برای ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی است. برای این تعامل سازندها یا زمینه‌های قانونی خوبی وجود دارد که عبارتند از:

(۱) مجموعه مقررات شورای عالی آموزش و پرورش و اهداف ۸ گانه آموزش و پرورش در جمهوری اسلامی.

(۲) طرح کرامت یا آموزش آداب و مهارت‌های زندگی اسلامی که توسط دفتر آموزش و خلاقیت پیش‌دبستانی و ابتدایی وزارت آموزش و پرورش با همکاری معاونت تبلیغ و آموزش‌های کاربردی حوزه علمیه قم و با مشارکت ۶ کارشناس در قالب ۶ جلد کتاب و آموزش ۱۱ مهارت از جمله انضباط اجتماعی برای مقطع ابتدایی تهیه شده است.

(۳) آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی صادره از ریاست جمهوری به تاریخ ۱۳۸۸/۴/۶ که رشته پیوند اعضای کمیسیون ایمنی راه‌ها و دستگاه‌های

دخیل در کاهش سوانح و حوادث رانندگی است. از جمله سازمان‌های مطرح شده در این آیین‌نامه، نیروی انتظامی و وزارت آموزش و پرورش است. این آیین‌نامه ۵ فصل و ۱۸ ماده و ۱۴ تبصره دارد. فصل چهارم به فرهنگ‌سازی و ارتقای آموزش همگانی و اصلاح رفتار پرخطر رانندگان پرخطر تعلق دارد و فصل پنجم آن چگونگی هماهنگی‌ها و اقدامات مدیریتی سازمان‌های ذی‌ربط را تبیین می‌کند.

با وجود این زمینه‌های خوب، متأسفانه سطح همکاری‌های دو سازمان در حد مطلوبی نیست. در بررسی کتاب‌های درسی مقاطع مختلف تحصیلی، جدول آموزه‌های ترافیکی را می‌توان به شرح جدول ۵ نشان داد:

جدول ۵: آموزش آموزه‌های ترافیکی در مدارس

کتاب‌ها مقطع تحصیلی	تعلیمات اجتماعی	فارسی	جغرافیا	انگلیسی	جمع	ملاحظات
ابتدایی	۴ درس	۶ درس	-	-	۱۰ درس	
راهنمایی	۴ درس	۱ درس	-	-	۵ درس	
دبیرستان	-	-	۱ درس	۲ درس	۳ درس	در کتاب‌های زبان انگلیسی دبیرستان فقط دو جمله ترافیکی وجود دارد

در یک ارزشیابی شتابزده می‌توان وضعیت این آموزه‌ها را به شرح ذیل توصیف کرد:  
 ۱. مطالب ترافیکی از ارتباط منطقی برخوردار نیستند و ضمن اشکالات فنی در متن و تصاویر، پراکنده هستند.

۲. افزون بر محدودیت حجم مطالب، در مورد تلفیق آموزه‌های نظری ترافیکی با آموزش‌های عملی و تمرین در عرصه خیابان، پیش‌بینی‌ای انجام نشده است.

۳. با توجه به تخصصی بودن مباحث ترافیکی، معلوم نیست که مربیان آموزش و پرورش توان تدریس آن را داشته باشند یا خیر؟

در مورد تعامل عملی نیروی انتظامی با آموزش و پرورش در زمینه ارتقای فرهنگ ترافیک نیز تاکنون دو توافقنامه بین این دو سازمان در ۱۳۸۵/۷/۱۴ و ۱۳۸۸/۸/۲۰ منعقد شده است که در راستای اولین توافقنامه طرح همیار پلیس شکل گرفت.

براساس شیوه‌نامه، همیارهای پلیس، وظیفه دارند تا در مورد ۸ تخلف حادثه‌ساز به رانندگان تذکر دهند که عبارتند از: (۱) نیستن کمر بند ایمنی، (۲) صحبت با تلفن همراه، (۳) خوردن و آشامیدن به هنگام رانندگی، (۴) رانندگی به هنگام خستگی و خواب آلودگی، (۵) سرعت غیر مجاز، (۶) سبقت غیر مجاز، (۷) صحبت با دیگران و بی‌توجهی به جلو، (۸) رانندگی ماریج و (۹) بی‌توجهی به علائم و چراغ راهنمایی. (تاریخچه همیار پلیس، مهر ۱۳۸۷: ۲۵-۱، گنج‌های، تابستان ۱۳۸۷: ۷۱-۶۶) در راستای عملی شدن توافقنامه دوم علاوه بر همیار پلیس، طرح فرهنگیار پلیس برای مشارکت معلمان و کارکنان ستادی آموزش و پرورش با پلیس راهنمایی و رانندگی عملی شد.

طرح‌های مزبور فواید زیادی همچون با هم بودن، با هم تجربه کردن، با هم آفریدن، با هم یار و همدل بودن و ایجاد انس و الفت اهالی آموزش و پرورش با پلیس را به همراه دارند، با این همه این طرح‌ها، مقطعی هستند و از برنامه‌ریزی مدون، بودجه مکفی و ضمانت اجرایی کافی برخوردار نیستند. بنابراین می‌باید چنین طرح‌هایی در سطح سیاست‌های ملی و کلان دولت دیده شوند تا از پشتوانه اجرایی و مالی برخوردار باشند.



### تحلیل مشخصات فردی پاسخگویان

در تحلیل مشخصات فردی پاسخگویان مشخص شد که ۸۵/۵ درصد از آن‌ها مرد و ۱۴/۵ درصد زن هستند. از طرفی ۷۳ درصد از پاسخگویان دارای مدرک کارشناسی ارشد، ۲۱ درصد دارای مدرک دکتری و تنها ۶ درصد از آن‌ها دارای مدرک کارشناسی بودند. همچنین ۷۰ درصد از پاسخگویان بالای ۲۰ سال، ۱۹ درصد بین ۱۰ تا ۲۰ سال و ۱۱ درصد از آن‌ها زیر ۱۰ سال سابقه خدمتی در مشاغل مرتبط با موضوع تحقیق را داشتند.

### توصیف تحلیل آماری سؤال ۱ پرسشنامه

برای نشان دادن تأثیر هریک از عوامل پنج گانه: نرم افزاری، سخت افزاری، ساختاری، آموزش نظری و آموزش عملی بر ارتقای فرهنگ ترافیکی، از محاسبه میانگین، آزمون t، سطح معناداری، بیشینه و کمینه استفاده شد. نتایج به دست آمده به شرح جدول ۶ است:

جدول ۶: توصیف تحلیل آماری تأثیر عوامل پنجگانه بر ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی

#### ترافیکی

عامل	فراوانی	درصد	مقدار t	سطح معناداری	میانگین	انحراف معیار	بیشینه	کمینه
نرم‌افزاری	۹۰	۱۰۰	۲۰/۶۱۹	۱۰۰۰	۴/۱۹۳۱	۵۴۸۹۳	۵	۲/۵
سخت‌افزاری	۹۰	۱۰۰	۱۷/۵۳۴	۱۰۰۰	۴/۱۴۴۴	۱۶۱۹۱۹	۵	۲/۳۸
ساختاری	۹۰	۱۰۰	۸/۱۲۰	۱۰۰۰	۳/۸۴۱۷	۱۹۸۳۳۲	۵	۱
آزمون نظری	۹۰	۱۰۰	۱۱/۶۷۰	۱۰۰۰	۴/۰۴۱۳	۱۸۴۶۴۴	۵	۲
آزمون عملی	۹۰	۱۰۰	۱۱/۹۴۰	۱۰۰۰	۳/۹۵۱۱	۱۷۵۵۶۹	۵	۲

همان‌گونه که مشاهده می‌شود، مقدار t هر یک از عوامل پنجگانه مورد آزمون از مقدار t جدول استاندارد (۱/۹۶) بزرگ‌تر است. مقدار معناداری هر پنج عامل از ۰/۰۵ کوچک‌تر است. میانگین همه عوامل از مقدار میانگین استاندارد (۳) بزرگ‌تر

است. اعداد و ارقام بیشینه و کمینه نیز گویای آن است که بیشترین انتخاب پاسخگویان گزینه‌های زیاد و خیلی زیاد و کمترین انتخاب آن‌ها گزینه‌های کم و خیلی کم بوده است. بنابراین از دید پاسخگویان هر یک از عوامل پنج‌گانه پیش گفته بر ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی کشور تأثیر دارند.

### تحلیل آماری سؤال ۲ پرسشنامه

برای بررسی حصول هر یک از ابعاد سه‌گانه دانشی، عاطفی و رفتاری فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی بر اثر تأثیر عوامل پنج‌گانه پیش گفته، میانگین، آزمون  $t$ ، سطح معناداری، بیشینه و کمینه آن‌ها محاسبه که نتیجه به شرح جدول ۷ است.

جدول ۷: حصول هر یک از ابعاد سه‌گانه فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی در اثر تعامل

#### نیروی انتظامی با آموزش و پرورش

ابعاد	فراوانی	درصد	مقدار $t$	سطح معناداری	میانگین	انحراف معیار	بیشینه	کمینه
دانشی	۹۰	۱۰۰	۱۷/۵۳۷	/۰۰۰	۴/۱۱۱۱	/۶۰۱۰۷	۵	۲/۱۴
عاطفی	۹۰	۱۰۰	۱۸/۲۳۷	/۰۰۰	۴/۱۸۳۳	/۶۱۵۵۸	۵	۲/۵
رفتاری	۹۰	۱۰۰	۱۱/۵۸۵	/۰۰۰	۳/۸۹۶۸	/۷۳۴۴۰	۵	۱/۴۳

همان‌گونه که مشاهده می‌شود مقدار  $t$  محاسبه شده هر یک از ابعاد از مقدار  $t$  جدول استاندارد (۱/۹۶) بزرگ‌تر است. پس مقدار معناداری هر سه بعد از ۰/۰۵ کوچک‌تر است، میانگین ابعاد مورد نظر از میانگین استاندارد (۳) بزرگ‌تر است. اعداد و ارقام بیشینه و کمینه نیز حاکی است که بیش‌ترین انتخاب پاسخگویان گزینه‌های زیاد و خیلی زیاد و کمترین انتخاب آن‌ها گزینه‌های کم و خیلی کم بوده است. پس نتیجه گرفته می‌شود که ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی بر اثر عوامل پنج‌گانه مؤثر بر تعامل بهینه نیروی انتظامی با آموزش و پرورش امکان پذیر است.

## نتیجه‌گیری و پیشنهادها

پس از بررسی پاسخ‌های دریافتی به سئوال‌های تحقیق، نتایج به دست آمده نشان می‌دهد که عوامل پنج‌گانه نرم‌افزاری، سخت‌افزاری، ساختاری، آموزشی نظری و آموزش عملی بر تعامل نیروی انتظامی با آموزش و پرورش برای ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی موثر است. همچنین ابعاد سه‌گانه دانشی، عاطفی، رفتاری فرهنگ ترافیکی در اثر این پنج عامل ارتقا می‌یابد. چنین نتیجه‌ای با نتایج تحقیقات: آموزش فرهنگ ترافیک در کشورهای دیگر، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (۱۳۸۱)، مرکز تحقیقات حمل و نقل دانشگاه علم و صنعت ایران (مهر ۱۳۸۱)، دعاگویان (۱۳۸۲)، طرح جامع حمل و نقل و ترافیک تهران (۱۳۸۴)، سوری (۱۳۸۴)، رحمانی (۱۳۸۶)، گنج‌های (تابستان ۱۳۸۷)، تقوی (۱۳۸۸)، بلوم (۱۹۵۶)، رناوودوسویما (۱۹۸۹)، سندلز (۲۰۰۷)، یالدونگ (۲۰۰۹) همپوشانی و همخوانی دارند و در راستای مبانی نظری مندرج در مقاله است.

نتیجه سؤال ۳ تحقیق پیرامون وضع موجود آموزه‌های ترافیکی با نتیجه پژوهش ظفرمند (۱۳۸۳) پیرامون ناکافی بودن آموزش‌های ترافیکی دوران کودکی و تأثیر سوء آن بر وقوع تخلفات دوره بزرگسالی مطابقت دارد.

در راستای رفع نقایص موجود و حرکت در جهت رسیدن به وضعیت مطلوب ترافیکی، پیشنهادهایی به شرح ذیل مطرح می‌گردد:

۱. فرهنگ‌سازی برای زشت‌نمایی و قبح تخلفات ترافیکی، پرهیز از عصبانیت و حرکت‌های تکانشی، پرخاشگری و عجله به هنگام رانندگی.
۲. تغییر نگرش مسئولان دو سازمان به آموزش آموزه‌های ترافیکی به عنوان یک نیاز اصلی و نه نیاز فرعی و حاشیه‌ای.
۳. برنامه‌ریزی ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی در قالب مقاطع کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت.
۴. استفاده از روش‌های جدید آموزش برای تفهیم آموزه‌های ترافیکی و آمیختن آموزه‌های نظری با آموزه‌های عملی.

۵. تأمین منابع مالی و تجهیزاتی، تدوین منابع درسی مناسب و به کارگیری نیروی انسانی مجرب برای آموزش بهینه آموزه‌های ترافیکی.

## منابع فارسی

- اباذری، محمدحسن (۱۳۸۴). «بررسی ارتباط مشارکت مردمی و عملکردی کلانتری‌های نیروی انتظامی تهران بزرگ»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده فرماندهی و ستاد دانشگاه علوم انتظامی.
- آداب و مهارت‌های زندگی اسلامی پایه اول ابتدایی (۱۳۸۷). دفتر آموزش و خلاقیت پیش دبستانی و ابتدایی وزارت آموزش و پرورش.
- انصاری، حمید (۱۳۸۰). پژوهش در عوامل مؤثر بر مشارکت مردم در امور مربوط به نیروی انتظامی در شهرستان تهران، تهران: معاونت اجتماعی نیروی انتظامی.
- بریری، ماهرخ و بارسلطان، سیده رؤیا (زمستان ۱۳۸۵). «آموزش، مشارکت مردم در ارتقای ایمنی ترافیک»، فصلنامه مدیریت ترافیک، تهران: دانشکده پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا، سال ۱، ش ۳.
- بلوم، بنجامین. س (۱۳۶۸). طبقه‌بندی هدف‌های پرورشی (کتاب اول: حوزه شناختی)، ترجمه علی‌اکبر سیف و خدیجه علی‌آبادی، تهران: رشد.
- بلوم، بنجامین. اس و همکاران (۱۳۷۴). ویژگی‌های آدمی و یادگیری آموزشی، ترجمه علی‌اکبر سیف، چ ۲، تهران: مرکز نشر دانشگاهی.
- بهاری، سید عباس (۱۳۸۶). «تعامل پلیس و مدارس (با رویکرد آگاه‌سازی) و تأثیر آن بر کاهش جرایم (بررسی موردی دبیرستان‌های پسرانه شمال شرق تهران)»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده فرماندهی و ستاد دانشگاه علوم انتظامی.
- پروژه ایمنی جاده‌های جمهوری اسلامی ایران (۱۳۸۴). تهران: شرکت سویی رود از کشور سوئد و سازمان راهداری وزارت راه و ترابری ایران.
- تاریخچه همیار پلیس (مهر ۱۳۸۷). جزوه پلی‌کپی، تهران: پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی، معاونت اجتماعی و فرهنگی ترافیک.

- تقوی، منصور (۱۳۸۸). «تعامل اجتماعی پلیس و نقش آن در رعایت قوانین (پلیس راهنمایی و رانندگی فرماندهی انتظامی تهران بزرگ)»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده فرماندهی و ستاد دانشگاه علوم انتظامی.
- توسلی، غلامعباس (۱۳۷۴). **نظریه‌های جامعه‌شناسی**، تهران: سمت.
- چلبی، مسعود (۱۳۸۴). **جامعه‌شناسی نظم**، تشریح و تحلیل نظری نظم اجتماعی، تهران، نشر نی.
- حاجی حسینلو، منصور و گلیچ، محمد (۱۳۸۴). «بررسی میزان احترام به قوانین ترافیکی در تهران و راهکارهای مؤثر برای افزایش آن»، **مجموعه مقالات اولین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای**، تهران: دانشگاه تهران.
- حاجی خانی، غلامرضا و صالحی، اسماعیل (۱۳۷۵). «اصول و معیارهای حمل و نقل در شهر سالم»، **مجموعه مقالات اولین سمینار حمل و نقل و ترافیک شهری سالم**، تهران: سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران.
- خمسه‌ای، علی محمد (۱۳۸۲). «تأثیر آگاه‌سازی اجتماعی ناجا بر نگرش دانش‌آموزان پیش‌دانشگاهی شهر رشت نسبت به پلیس و انحرافات اجتماعی»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده فرماندهی و ستاد دانشگاه علوم انتظامی.
- دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (۱۳۸۱). «گزارش سوم طرح پژوهش مطالعات جامع آموزش ترافیک (مبانی برنامه‌ریزی و ارزیابی آموزش)»، قزوین، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی.
- دبیرخانه شورای عالی آموزش و پرورش (۱۳۸۱). **مجموعه مصوبات شورای عالی آموزش و پرورش**، چ ۳، تهران، انتشارات مدرسه برهان و سازمان پژوهش و برنامه‌ریزی آموزشی وزارت آموزش و پرورش.

- دعاگویان، داود (۱۳۸۲). ساختار جامع تعامل پلیس و مردم، تهران: سازمان تحقیقات و مطالعات نیروی انتظامی.
- راب، استونز (۱۳۷۹). متفکران بزرگ جامعه‌شناسی، ترجمه مهرداد میردامادی، تهران: نشر مرکز.
- ربانی، رسول و سهراب‌زاده، مهران (۱۳۸۶). «جامعه‌شناسی کلان‌شهر تهران، مطالعه موردی فرهنگ ترافیک، چالش‌ها و چشم‌اندازها»، ماهنامه اطلاعات سیاسی و اقتصادی، تهران: اطلاعات، ش ۲۳۸.
- رحمانی، نادر (۱۳۸۶). «بررسی نقش آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر عملکرد ترافیکی کودکان مقطع پیش‌دبستانی تهران در سال ۱۳۸۶»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده پلیس راهنمایی و رانندگی دانشگاه علوم انتظامی.
- ریتزر، جورج (۱۳۷۴). نظریه‌های جامعه‌شناسی در دوران معاصر، ترجمه احمد غروی مرند، تهران، جهاد دانشگاهی.
- سوری، احمد (۱۳۸۴). روانشناسی ترافیک، تهران: عصر و نوشته.
- صالحی تویسرکانی، فضل‌الله (۱۳۸۵). «جلب مشارکت‌های مردمی در کلانتری‌ها و موانع و مشکلات پیش روی بررسی موردی کلانتری‌های شمال شرق تهران در سال ۱۳۸۵»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده فرماندهی و ستاد دانشگاه علوم انتظامی.
- طرح ارتقای فرهنگ ترافیک تهران. (گزارش کامل فاز اول تیرماه ۱۳۸۸، گزارش کامل فاز دوم اسفند ۱۳۸۸، گزارش کامل فاز سوم شهریور ۱۳۸۹)، تهران، شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران و دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- ظفرمند، حسین (۱۳۸۳). «بررسی نقش آموزش همگانی در ارتقای فرهنگ ترافیک از نظر مسئولین و مجریان راهنمایی تهران بزرگ».

پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده فرماندهی و ستاد دانشگاه علوم انتظامی.

- فرجی، علی و منجمی، محمدرضا (۱۳۸۰). «مدیریت علمی در فرآیند تصادفات» مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک، تهران: دبیرخانه دائمی کنفرانس مدیریت ترافیک.

- قربانی، بیژن (۱۳۷۹). بررسی نگرش دانش‌آموزان شهر اصفهان نسبت به رفتار ترافیکی، اصفهان، معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری.

- کرایب، یان (۱۳۷۸). نظریه اجتماعی کلاسیک، ترجمه شهناز مسمی پرست، تهران: آگاه.

- گنج‌ای، احمد (۱۳۸۷). «ارزشیابی تأثیر مشارکت دانش‌آموزان همیار پلیس در رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده پلیس اداری و پشتیبانی دانشگاه علوم انتظامی.

- گودرزی، ثریا (۱۳۸۴). شیوه آموزش مهارت‌های اجتماعی به کودکان از طریق رادیو و تلویزیون، تهران: دانشکده صدا و سیما به سفارش مرکز تحقیقات، مطالعات و سنجش برنامه‌ها.

- مرکز تحقیقات حمل و نقل دانشکده عمران دانشگاه علم و صنعت ایران (مهرماه ۱۳۸۱). تحلیل نظرسنجی از مردم در خصوص آموزش ترافیک و ارائه راهکارهای موردی، تهران: مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور - زیرمجموعه معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور.

- موسوی، وحیدالله (۱۳۸۰). «پیمایش در سنجش میزان مشکلات مدیریت ترافیک درون شهری زنجان و شیوه‌های مقابله با آن»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، سازمان مطالعات و تحقیقات ناجا.



- نوریان، بهروز (۱۳۸۶). «چگونگی تعامل دافوس دانشگاه علوم انتظامی با مراکز علمی پژوهشی و ارائه راهکارهای بهینه»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده فرماندهی و ستاد دانشگاه علوم انتظامی.
- نوری‌فر، حسین (۱۳۸۶). «بررسی نقش رسانه‌های ارتباط جمعی در آموزش همگانی و ارتقای فرهنگ ترافیک شهروندان تهرانی در سال ۱۳۸۶»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده علوم و فنون راهنمایی و رانندگی دانشگاه علوم انتظامی.
- نیک‌زاد، میر فاضل (۱۳۸۶). سوانح ترافیکی کشور و خسارات ناشی از آن، تهران: دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا.
- وهاب‌زاده، ابراهیم (بهار ۱۳۸۷). «تأثیر عامل انسانی بر وقوع تصادفات رانندگی آزاد راه کرج - قزوین در سال ۱۳۸۴ و راه‌های کنترل و کاهش آن»، فصلنامه مدیریت ترافیک، تهران: دانشکده پلیس راهنمایی و رانندگی دانشگاه علوم انتظامی، س ۳، ش ۸.

#### ب) سایر منابع فارسی

- اولین توافقنامه نیروی انتظامی با آموزش و پرورش به شماره ۱۴۰/۲۳۹۴۶-۱۳۸۵/۷/۲۲، تهران، وزارت آموزش و پرورش و نیروی انتظامی، معاونت آموزش و پرورش عمومی و معاونت اجتماعی و فرهنگ ترافیک راهنمایی و رانندگی.
- دومین توافقنامه جامع نیروی انتظامی با آموزش و پرورش به شماره ۱۴۰/۸۳۸۴/۳۳-۱۳۸۸/۴/۳، تهران، وزارت آموزش و پرورش و نیروی انتظامی، معاونت پرورشی و تربیت بدنی آموزش و پرورش و معاونت اجتماعی نیروی انتظامی.
- شیوه‌نامه اجرایی طرح همیار پلیس ویژه دانش‌آموزان دوره‌های ابتدایی و راهنمایی تحصیلی به شماره ۲۰۰/۳۹۰۳/۲۵۴-

۱۳۸۶/۶/۱۷، تهران، معاونت آموزش و پرورش عمومی آموزش و پرورش و پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی.

### انگلیسی

- Jaldung, Hakan. (January 2009), Iran Road safety project Training and technical assistance for road safety improvement, component 1: General deterrence rural and urban police enforcement targeting high-risk safety behaviours, submitted by: SWEROAD.

-Keyes, C.L.M. (2004), Complete Mental Health: an agenda for the zicentury. U.S.A. Washington.

-Renoud. Liza and sumg susima. (1989), 'Evaluation of the efficacy of simulation games in traffic', Canada, Journal Public health. No 43.

Sandels. (2007), ([www.science direct.com](http://www.science direct.com))