

مطالعه رابطه بین استرس والدین دانش آموزان ابتدایی شهر تهران و استاندارد خودروهای مدارس در سال ۸۵

سرهنگ دوم عباس صادقی کیا^۱

تاریخ دریافت: ۱۳۸۷/۰۶/۰۱

تاریخ پذیرش: ۱۳۸۷/۱۰/۰۱

چکیده

در این تحقیق با توجه به نابسامانی روند ایاب و ذهاب خودروهای مدارس، میزان تصادفات دانش آموزان و اهمیت موضوع «رابطه استانداردهای خودروهای مدارس با استرس والدین» مورد بررسی و تحلیل قرار گرفت. مقاله از نظر نوع و هدف «کاربردی» و از نظر ماهیت و روش «توصیفی-پیمایشی» است. ابزار اندازه‌گیری، پرسشنامه‌ای مرکب از ۲۰ سؤال تنظیم شد که توسط آن دیدگاه‌های والدین نسبت به وضعیت خودروهای مدارس و همچنین میزان استرس آنان مورد بررسی قرار گرفت که از نظر روایی و پایایی در سطح قابل قبولی ارزیابی شد. داده‌ها از یک نمونه ۱۴۲ نفری به روش تصادفی خوشه‌ای گردآوری شده و با استفاده از آمارهای توصیفی تک عاملی و ضریب همبستگی کندال تجزیه و تحلیل شده‌اند که نتایج آن به شرح زیر است:

- بین میزان استانداردهای خودروهای مدارس و استرس والدین رابطه وجود ندارد.
 - بین میزان آگاهی والدین از مسائل ایمنی سرویس مدرسه و استرس آنها رابطه وجود دارد.
 - بین میزان اطمینان والدین به سرویس مدرسه و استرس آنها رابطه وجود دارد.
 - بین میزان نظم رفت و آمد سرویس مدرسه و استرس والدین رابطه وجود دارد.
 - بین میزان رضایت والدین از نحوه رفت و آمد (نوع رانندگی) راننده سرویس مدرسه و استرس آنها رابطه وجود دارد.
- بررسی دقیق‌تر و تجهیز خودروهای مدارس با توجه به استانداردهای جهانی و نظارت بر عملکرد خودروسازان و رانندگان همچنین ارائه آئین‌نامه یا دستورالعمل مناسب به منظور ارتقای سطح ایمنی این نوع خودروها توصیه می‌شود.

کلید واژه‌ها: استاندارد، خودروهای مدارس، استرس، والدین، دانش آموزان ابتدایی

۱- کارشناس ارشد مدیریت ترافیک- عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی ناجا

مقدمه

در حال حاضر وضعیت اتومبیل‌هایی که در سرویس‌دهی به دانش‌آموزان مدارس فعالیت دارند مناسب نیست و مدارس بدون توجه به آئین‌نامه اتومبیل‌های ویژه دانش‌آموزان، هر نوع اتومبیل و با هر نوع راننده‌ای را به خدمت می‌گیرند. این اتومبیل‌ها بدون استثنا فاقد شرایط و مشخصات اتومبیل‌های ویژه مدارس هستند و هیچ سازمان و ارگانی اعم از دولتی یا خصوصی بر کار آنان نظارت و کنترل ندارد [۱]. معمولاً این رانندگان همگی فاقد کارت صلاحیت هستند و به جهت کسب درآمد بیشتر، بیش از ظرفیت اتومبیل، دانش‌آموز سوار می‌کنند.

امروزه مسئله ایمنی در تردد، یکی از اصول اولیه مدیریت ترافیک و برنامه‌ریزی حمل و نقل است. مطالعات نشان داده که هر ساله در اغلب کشورهای جهان سوم بر تعداد کشته‌های ناشی از تصادفات افزوده می‌شود و یکی از دلایل بروز این گونه تصادفات، عدم رعایت مسائل ایمنی در خودروهاست. از سوی دیگر وجود ۲۵۰ هزار دانش‌آموز در شهر تهران و لزوم جابه‌جایی و انجام حداقل دو سفر یک سر منزل برای هر دانش‌آموز در هر روز به طور عمده خبر از وجود حوادث بالقوه‌ای در سطح تهران یا سایر شهرهای کشور می‌دهد. در مورد شهری صحبت می‌شود که نباید فراموش کرد پایتخت کشور اسلامی ایران است. در این شهر برابر اعلام بیمه مرکزی حدود یک میلیون و ۵۰۰ هزار خودرو فاقد بیمه ثالث هستند و ۶۲ درصد ساکنان این شهر فاقد گواهینامه و ۳۲ درصد دارای گواهینامه رانندگی هستند. از سوی دیگر در تهران ۴۰ درصد خودرو تک یا دو سرنشین در پیک صبحگاهی تردد می‌کنند. با بررسی‌های به عمل آمده مشخص شده میزان ۳۴ درصد والدین تهرانی شاغل و ناچار هستند برای ایاب و ذهاب فرزندشان به مدرسه و برعکس تدبیری بیندیشند. با توجه به موارد فوق از یکسو و وقوع تصادفاتی همچون برخورد مینی‌بوس حامل دانش‌آموزان ممتاز مدرسه راهنمایی دخترانه ارشاد منطقه ۱۱ به دیوار دانشگاه شهید بهشتی و کشته شدن ۱۹ نفر در سال‌های نه چندان دور به خوبی اهمیت رسیدگی به وضعیت نامطلوب سرویس مدارس و اصلاح آن مشخص می‌شود [۲].

در بررسی سوابق تحقیق و مطالعات گذشته به مواردی که در سایر کشورهای جهان صورت گرفته است، اشاره می‌شود:

گزارش اول در سال ۱۹۸۷ منتشر شد که عملکرد تصادف اتوبوس‌های مدرسه بزرگ ساخته شده بعد از استانداردهای جدید مورد بررسی قرار گرفته بود و گزارش دوم در خصوص عملکرد اتوبوس‌های مدرسه کوچک و ون‌ها متمرکز شده است.

طی دهه ۱۹۹۶-۱۹۸۷ در آمریکا فقط میانگین مرگ و میر ۱۰ تصادف اتوبوس مدرسه در یک سال برآورد شده است و بیشترین دلایل مرگ و میر کودکانی که در تصادفات جان خود را از دست می‌دهند، گذر از عرض خیابان یا هنگام سوار و پیاده شدن از سرویس مدارس است. در حقیقت طبق گزارش تحلیل مرگ و میر در واحد حمل و نقل آمریکا، اتوبوس‌های مدارس ۶۰ برابر وسایل نقلیه دیگر همچون (ماشین‌های سواری، ون و...) از ایمنی برخوردارند. استفاده از استاندارد FMVSS در اتوبوس‌های مدارس یکی از دلایل افزایش امنیت و ایمنی این نوع خودروهای مدرسه است.

در کشور ما با توجه به مواد قانونی «۱۸۸»، «۱۶۲»، «۱۶۱»، «۶۰»، «۱۱۱» و «یک» در آئین‌نامه راهور مصوب ۱۳۸۴، تاکیدات مختصری نسبت به نصب علائم راهنمایی و رانندگی و علائم هشدار در این نوع خودروها شده است.

همچنین تنها دو مورد استاندارد محدود درموسسه استاندارد در کشورمان موجود است که متأسفانه از یک طرح کلی اجرایی فراتر نرفته و عملی نشده است در حالی که با نگاهی به سیر تحول در خودروهای مدارس در کشورهای توسعه یافته و تاکیدات فراوان بر استانداردهای آن، مشاهده می‌شود که این مسئله از اهمیت فراوانی در آن کشورها برخوردار بوده است [۲] و [۳].

هدف کلی این مقاله، بررسی رابطه استانداردهای خودروهای مدارس بر استرس والدین دانش‌آموزان ابتدایی شهر تهران است که در قالب آن، اهداف اختصاصی ذیل مورد توجه قرار می‌گیرد:

- دستیابی به میزان آگاهی والدین از وسایل ایمنی سرویس مدرسه؛
- دستیابی به میزان ایمنی خودروهای مدارس؛
- دستیابی به میزان اطمینان والدین از سرویس مدرسه؛
- دستیابی به میزان رضایت والدین از نحوه رفت و آمد سرویس مدرسه.

مواد و روش ها

روش تحقیق^۱ در این مقاله پژوهشی از نظر نوع و هدف، کاربردی و از نظر ماهیت و روش توصیفی-پیمایشی است.

جامعه آماری^۲ این مقاله پژوهشی عبارتند از تمامی اولیای دانش‌آموزان مدارس مقطع ابتدایی که فرزندشان از سرویس مدارس استفاده می‌کند و نمونه^۳ موردنظر در این تحقیق ۱۴۲ نفر از اولیای دانش‌آموزانی مقطع ابتدایی که فرزندشان از سرویس مدارس استفاده می‌کنند، هستند. در این مقاله پژوهشی برای تعیین نمونه، شهر تهران به پنج منطقه شمال، جنوب، شرق، غرب، مرکز تقسیم شد. سپس از هر منطقه، سه مدرسه مقطع ابتدایی و از هر مدرسه اولیای دانش‌آموزانی که از سرویس مدارس استفاده می‌کردند به صورت تصادفی ساده انتخاب شدند. جهت جمع‌آوری داده‌ها، پرسشنامه با شاخص‌بندی^۴ متغیرهای مربوطه تحقیق با مشورت صاحب‌نظران و کارشناسان این امر تنظیم شد. پرسشنامه مربوطه از سه قسمت تشکیل شده است که در قسمت اول مشخصات کلی پاسخگویان، در قسمت دوم اطلاعاتی در زمینه خودروهای مدارس دانش‌آموزان و در قسمت سوم سئوالاتی در زمینه استرس پاسخگویان در نظر گرفته شده است. سئوالات قسمت دوم و سوم در قالب طیف لیکرت سازماندهی گردیده است.

برای رسیدن به روایی تحقیق مراحل زیر انجام شده است:

۱- انجام مصاحبه با اهل خبره و کارشناسان ۲- مطالعه متون و مقالات و منابع علمی و مشخص کردن شاخص‌های هر کدام از ابعاد ۳- تهیه پرسشنامه با استفاده از نظرات کارشناسان و استادان با تجربه ۴- با نظر استاد محترم راهنما و مشاور تعدادی از سئوالات حذف و در نهایت پرسشنامه با ۲۰ سئوال در قالب پنج فرضیه مورد نظر تنظیم شد از این رو روایی ابزار با بهره‌گیری از روش اعتبار محتوا به لحاظ اینکه به تأیید اساتید و کارشناسان فن رسیده است، تامین می‌شود.

برای آزمون پایایی پرسشنامه از روش محاسبه آلفای کرونباخ^۵ استفاده شده است که میزان

¹ Methodology

² Population

³ Sampling

⁴ Indiex

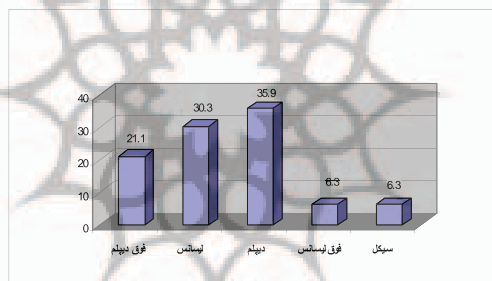
⁵ α - Coronbach

آن ۰/۸۶ تعیین و مشخص شد.

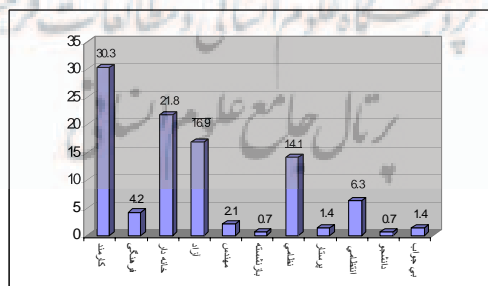
به منظور بررسی نتایج حاصل از پرسشنامه ها، ابتدا گزینه‌های مربوط به سئوالات، کدگذاری شدند به این صورت که برای گزینه‌های خیلی کم، کم، متوسط، زیاد و خیلی زیاد به ترتیب مقادیر عددی یک تا پنج در نظر گرفته شد و سپس داده‌های حاصل از پرسشنامه‌ها با استفاده از رایانه و نرم‌افزار آماری S.P.S.S مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند. پس از استخراج اطلاعات به دست آمده، اطلاعات در قالب آمار توصیفی و استنباطی ارائه شد. در قسمت آمار توصیفی، اطلاعات با استفاده از جداول توزیع فراوانی، درصد و نمودار، خلاصه و طبقه‌بندی شد. همچنین در آمار استنباطی با استفاده از آزمون کندال رابطه متغیرهای مورد نظر مورد بررسی قرار گرفت.

یافته‌ها

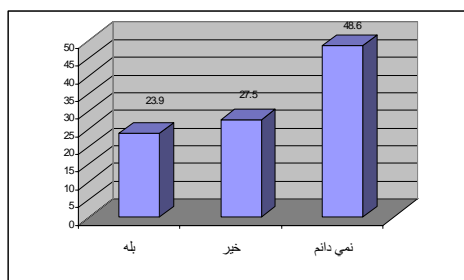
در این قسمت مقاله باید اذعان داشت که با تحلیل محتوای داده‌های پرسشنامه به سئوال‌های پژوهشی این مقاله پاسخ‌های قانع‌کننده‌ای داده شد که موارد زیر بخشی از این پاسخ‌هاست (شرح مبسوط در مبحث بحث و نتیجه‌گیری).



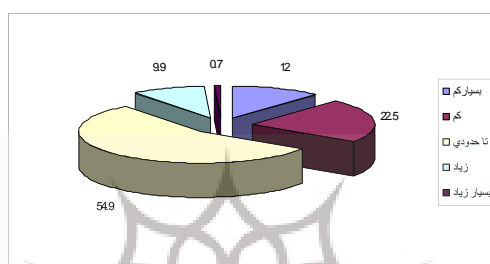
نمودار توزیع پاسخگویان بر حسب نوع شغل



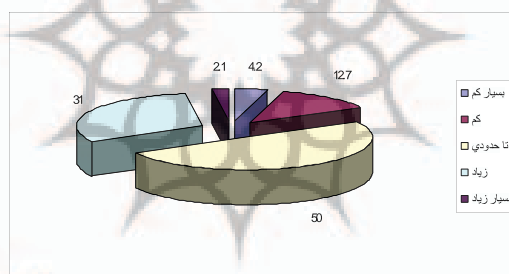
نمودار توزیع پاسخگویان بر حسب میزان تحصیلات



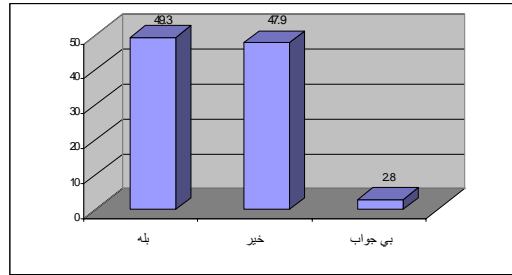
نمودار توزیع پاسخگویان بر حسب آگاهی از بیمه سرنشین سرویس مدرسه



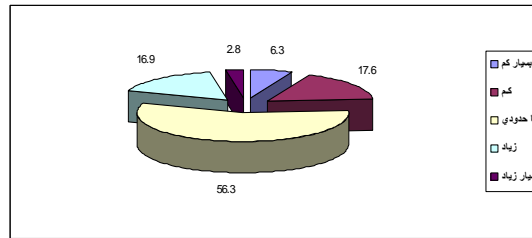
نمودار توزیع پاسخگویان در خصوص میزان آگاهی به مسائل ایمنی سرویس مدرسه



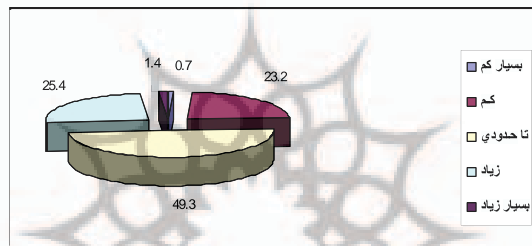
نمودار توزیع پاسخگویان در خصوص میزان اطمینان از جابه جایی فرزندانشان به وسیله سرویس مدرسه



نمودار توزیع پاسخگویان در خصوص پذیرش مسئولیت اولیای مدرسه



نمودار توزیع پاسخگویان در خصوص میزان تحمل در هنگام وقوع حادثه ناگهانی



نمودار توزیع پاسخگویان در خصوص میزان غلبه بر استرس و فشارهای زندگی

فرضیه اول: بین استانداردهای خودرو مدارس و استرس والدین رابطه وجود دارد. با توجه به داده‌های جدول استخراج شده، نتیجه‌گیری می‌شود که فرض H_1 (رابطه استانداردهای خودرو مدارس و استرس والدین) رد می‌شود و رد این فرضیه ناشی از عدم آگاهی والدین از استانداردهای سرویس خودرو مدارس است.

فرضیه دوم: بین میزان آگاهی والدین از وسایل ایمنی سرویس مدرسه و استرس آنها رابطه وجود دارد.

با توجه به داده‌های جدول استخراج شده، نتیجه‌گیری می‌شود که فرض H_1 (رابطه میزان آگاهی والدین از وسایل ایمنی سرویس مدرسه و استرس آنها) تأیید می‌شود و این رابطه در سطح ۹۹ درصد معنی‌دار است.

فرضیه سوم: بین میزان اطمینان والدین به سرویس مدرسه و استرس آنها رابطه وجود دارد. با توجه به داده‌های جدول استخراج شده، نتیجه‌گیری می‌شود که فرض H_1 (رابطه میزان اطمینان والدین به سرویس مدرسه و استرس آنها) مورد تأیید بوده و این رابطه در سطح ۹۹ درصد معنی‌دار است.

فرضیه چهارم: بین میزان نظم رفت و آمد سرویس مدرسه و استرس والدین رابطه وجود دارد.

با توجه به داده‌های جدول استخراج شده، نتیجه‌گیری می‌شود که فرض H_1 (رابطه میزان نظم رفت و آمد سرویس مدرسه و استرس والدین) تأیید می‌شود و این رابطه در سطح ۹۹ درصد معنی‌دار است.

فرضیه پنجم: بین میزان رضایت والدین از نحوه رفت و آمد (نوع رانندگی) راننده سرویس مدرسه و استرس آنها رابطه وجود دارد.

با توجه به داده‌های جدول استخراج شده، نتیجه‌گیری می‌شود که فرض H_1 (رابطه میزان رضایت والدین از نحوه رفت و آمد راننده سرویس مدرسه و استرس آنها) تأیید می‌شود و این رابطه در سطح ۹۹ درصد معنی‌دار است.

بحث و نتیجه‌گیری

یکی از مهم‌ترین بخش‌های تحقیقاتی، بخش نتایج و پیشنهادهاست. بیشتر کوشش‌هایی که در فرآیند تحقیق صورت می‌گیرد در واقع برای دست یافتن به نتایج و پیشنهادهای تحقیق است چراکه هدف از انجام پژوهش پیدا کردن راهکاری مناسب برای حل معضلاتی است که عامل عدم رشد و توسعه سازمان‌هاست. به عبارت دیگر از طریق تحقیقات علمی می‌توان بر مشکلات و موانع فایق آمد. امید است این نتایج و پیشنهادها گامی برای دستیابی به استانداردهای خودروهای مدارس و رفع مشکلات آن باشد.

نتایج آمار توصیفی

۴۸/۶ درصد اولیا هیچ‌گونه اطلاعی از بیمه سرنشین سرویس مدرسه فرزند خود ندارند. همچنین ۲۷/۵ درصد آنان اعلام داشته‌اند که سرویس مدرسه فرزندشان بیمه سرنشین ندارد. سهم بسزایی از خودروهای مدارس در اختیار مینی‌بوس، پراید و پیکان بوده که ارقام آن به ترتیب ۴۶/۵ درصد مینی بوس، ۲۱/۸ درصد پراید و ۲۰/۴ درصد پیکان بوده است.

۵۵/۶ درصد والدین از تعداد دانش‌آموزانی که بوسیله سرویس مدرسه فرزندشان جابجا شده، آگاهی داشته‌اند در حالی که ۴۳/۷ درصد آنان از این امر بی‌اطلاع بوده‌اند.

۷۱/۸ درصد پاسخگویان اظهار داشته‌اند که تعداد دانش‌آموزان موجود در سرویس مدرسه بین پنج تا نه نفر بوده است.

۵۴/۹ درصد پاسخگویان تا حدودی نسبت به مسائل ایمنی سرویس مدرسه فرزندشان آگاهی داشته‌اند. همچنین ۳۴/۵ درصد آنان، آن را در حد کم و بسیار کم اذعان کرده‌اند.

۷۳/۲ درصد پاسخگویان، بدنه سرویس مدرسه و ۷۳/۲ درصد دیگر صندلی خودرو مدرسه را سالم توصیف کرده‌اند.

بیش از نیمی از پاسخگویان (۵۰/۲ درصد) لاستیک خودرو مدرسه فرزندشان را سالم گزارش کرده‌اند و در مقابل ۲۶/۸ درصد افراد از این موضوع اطلاعی نداشته‌اند.

۶۶/۲ درصد والدین، درهای سرویس مدرسه فرزندشان را سالم توصیف کرده‌اند در حالی که ۳۱ درصد افراد از این موضوع اطلاعی نداشته‌اند.

۷۱/۸ درصد پاسخگویان، شیشه‌های سرویس مدرسه فرزندشان را سالم بیان کرده‌اند.

نیمی از پاسخگویان (۵۰ درصد) تا حدودی نسبت به جابه‌جایی فرزندشان به وسیله سرویس مدرسه اطمینان داشته‌اند و ۳۳/۱ درصد افراد آن را در حد زیاد و بسیار زیاد مطرح کرده‌اند.

۵۷ درصد پاسخگویان، نظم رفت و آمد سرویس مدرسه فرزندشان را در حد خوب و بسیار خوب ارزیابی کرده‌اند. همچنین ۲۶/۱ درصد افراد آن را در حد متوسط دانسته‌اند.

۳۹/۴ درصد پاسخگویان، دلیل استفاده از سرویس مدرسه برای تردد فرزندشان را دوری از مدرسه گزارش کرده‌اند در حالی که ۲۶/۸ درصد آنان به عامل اشتغال اشاره داشته‌اند.

کمتر از نیمی از پاسخگویان (۴۹/۳ درصد) بر این نظرند که اولیای مدرسه، مسئولیت سرویس مدارس را بر عهده دارند در حالی که ۴۷/۹ درصد این افراد (اولیای مدرسه) اذعان داشته که هیچ‌گونه مسئولیتی را نپذیرفته‌اند.

۴۱/۶ درصد پاسخگویان فاصله مکانی ایستگاه سرویس مدرسه تا منزل را در حد نزدیک و بسیار نزدیک گزارش کرده و ۳۶/۶ درصد دیگر آن را در حد متوسط دانسته‌اند.

کمتر از نیمی از رانندگان سرویس مدرسه (۴۸/۶ درصد) در مقطع سنی ۳۵-۴۰ و ۳۷/۳ درصد دیگر کمتر از ۳۵ سال بوده‌اند.

۴۵/۱ درصد پاسخگویان اعلام داشته‌اند سرویس مدرسه فرزندشان در طول سال تحصیلی تصادف نکرده در حالی که ۴۵/۱ درصد دیگر از این موضوع بی‌اطلاع بوده‌اند.

از میان افرادی که تصادفات سرویس مدرسه فرزندشان را در طول سال تحصیلی گزارش داده‌اند ۸/۵ درصد آنان به یک دفعه، ۸ درصد به دو دفعه و ۷ درصد به سه دفعه تصادف اشاره کرده‌اند.

بیش از نیمی از پاسخگویان (۵۷/۵ درصد) از نحوه رفت و آمد (نوع رانندگی) راننده سرویس مدرسه فرزندشان رضایت داشته و ۳۳/۱ درصد دیگر آن را در حد زیاد و بسیار زیاد بیان کرده‌اند.

بیش از نیمی از پاسخگویان (۵۵/۶ درصد) در زندگی اهدافشان مشخص است و آن را در حد زیاد و بسیار زیاد اظهار داشته‌اند در حالی که ۴۰/۸ درصد آنها این موضوع را در حد متوسط قید کرده‌اند.

کمتر از نیمی از پاسخگویان (۴۵ درصد) میزان سازگاری خود را با تغییرات و تحولات زندگی در حد زیاد و بسیار زیاد و ۳۶/۶ درصد آنها این موضوع را در حد متوسط ذکر کرده‌اند.

میزان کنترل کمتر از نیمی از پاسخگویان (۴۸/۶ درصد) بر امور زندگی در حد زیاد و بسیار زیاد بوده و ۱/۵ درصد آنان این موضوع را در حد متوسط مطرح کرده‌اند.

کمتر از نیمی از پاسخگویان (۴۹/۳ درصد) اظهار داشته‌اند میزان غلبه بر استرس و فشارهای زندگیشان در حد متوسط است. همچنین ۲۶/۸ درصد آنان آنرا در حد زیاد و بسیار زیاد گزارش داده‌اند.

میزان تحمل ۵۶/۳ درصد در هنگام وقوع حوادث ناگهانی در حد متوسط است و ۲۳/۹ درصد این موضوع را در حد کم و بسیار کم بیان داشته‌اند.

میزان مقاومت کمتر از نیمی از پاسخگویان (۴۶/۵ درصد) در برابر اختلاف نظر دیگران در حد متوسط و ۲۷/۵ درصد آنها این موضوع را در حد زیاد و بسیار زیاد توصیف کرده‌اند.

نتایج آمار استنباطی

در این تحقیق ارتباط بین متغیر مستقل (استانداردهای خودرو مدارس) با متغیر وابسته (استرس والدین) مورد بررسی قرار گرفت که نتایج آن به شرح زیر است:

- بین میزان استانداردهای خودروهای مدارس و استرس والدین رابطه وجود نداشت.
- بین میزان آگاهی والدین از وسایل ایمنی سرویس مدرسه و استرس آنها رابطه وجود داشت.
- بین میزان اطمینان والدین به سرویس مدرسه و استرس آنها رابطه وجود داشت.
- بین میزان نظم رفت و آمد سرویس مدرسه و استرس والدین رابطه وجود داشت.

- بین میزان رضایت والدین از نحوه رفت و آمد (نوع رانندگی) راننده سرویس مدرسه و استرس آنها رابطه وجود داشت.

پیشنهادات

- ۱- خودرو مدارس متحدالشکل و یکرنگ باشند.
- ۲- سرویس مدارس مطابق با استانداردهای جهانی ساخته شوند.
- ۳- با توجه به اینکه درصد بالایی از سرویس مدارس مینی بوس بوده و آن از ضریب ایمنی کمی برخوردار است بنابراین برای تمامی سرنشینان مینی بوس کمربند ایمنی استاندارد پیش‌بینی و نصب شود.
- ۴- آئین‌نامه‌ای تحت عنوان استانداردهای خودروهای مدارس تهیه و براساس آن شرکت‌های خودروسازی ملزم به ساخت سرویس مدرسه بر اساس استانداردهای مربوطه شوند.
- ۵- کمیته‌ای تشکیل شده تا اعضای آن مسئولیت پیگیری، کنترل و نظارت سرویس مدارس را برعهده گرفته، شکایات و پیشنهادات را دریافت کرده و نسبت به اقدام مناسب در خصوص آنها اقدام کنند.
- ۶- با بهره‌گیری از تیزرهای تبلیغاتی و بروشور به والدین در مورد استانداردهای خودروهای مدارس آگاهی‌های لازم داده شود.
- ۷- حضور مهماندار در سرویس مدارس ضروری به نظر می‌رسد تا نظارت بر رفتار دانش‌آموزان را برعهده گیرد.
- ۸- برای دانش‌آموزان با استفاده از تیزرهای تبلیغاتی، کارگاه‌های آموزشی، پویانمایی، انیمیشن، نوشتن کتاب‌های داستان، برگزاری مسابقات نقاشی، ساخت اسباب‌بازی و نیروی پلیس در خصوص نحوه صحیح رفتار در سرویس مدرسه فرهنگ‌سازی شود.
- ۹- برگزاری کارگاه‌های آموزشی برای والدین منجر به افزایش آگاهی آنان از استانداردهای خودروهای مدارس و همچنین افزایش حساسیت آنان نسبت به مسائل ایمنی خودرو مدارس می‌شود.
- ۱۰- برای کاهش میزان استرس والدین نیز بهره‌گیری از اجرای کارگاه‌های آموزشی بدیهی به نظر می‌رسد.
- ۱۱- برای افزایش ضریب ایمنی خودروهای مدارس می‌توان کمیته‌ای ایجاد کرد تا نسبت به نظارت و رفع مشکلات احتمالی اقدام کند که این امر منجر به کاهش استرس در والدین و دانش‌آموزان خواهد شد.

۱۲- طبق بیانیه سومین کنفرانس منطقه‌ای مدیریت ترافیک که در آن پیشنهادی بر این موضوع داده شد که به منظور افزایش ایمنی دانش‌آموزان و در راستای ارتقای ایمنی خودروهای تولید داخلی، خودروهای جمعی ویژه‌ای برای سرویس و حمل و نقل آنان طراحی و تولید شود، وزارت صنایع بر این امر تاکید کرده و این موضوع به مرحله اجرا درآورد.

منابع

- [۱] راهنمایی و رانندگی ناجا؛ آئین‌نامه راهور، ۱۳۸۴، تهران: تأویل؛ ۱۳۸۴
- [۲] یگانه مهرداد. استاندارد و استاندارد کردن. چاپ اول. تهران: انتشارات مرکز آموزش و تحقیقات صنعتی ایران؛ ۱۳۷۹
- [۳] عالی نهاری علی. نقش استاندارد در طراحی و ایمنی خودرو. نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای؛ ۱۳۸۴؛ تهران: دانشگاه تهران؛ ۱۳۸۴

