

Identifying and Prioritizing the Educational Needs of Citizens for Promoting Traffic Culture (Case Study: Ilam city)

Mostafa Masoumi¹, Seyed Saeed Kashfi², Reza Javadian³, Saeed Ramezanzadeh⁴

Received: 2021, 03, 07 Accepted: 2021, 08, 12

Abstract

Background and objective: Education in the field of traffic and transportation is the most important principle among other principles (enforcement, traffic engineering and environmental conditions). Therefore, the first step in improving the performance and traffic behavior of citizens is to correctly and accurately identify educational needs. The purpose of this study is to identify and prioritize the educational needs of the citizens of Ilam in order to promote traffic culture.

Methods: In terms of its objectives this study is of an applied research type and in terms of the general nature it is a mixed method type, which was conducted within the framework of qualitative and quantitative stages. In the qualitative stage, content analysis method was used for data analysis and in the quantitative stage, confirmatory factor analysis method was used. Semi-structured interview was used as a research tool in the qualitative stage and by purposeful sampling method, 15 traffic police chiefs, managers of the Highways and Road Transport Organization of the country and Ilam province were selected as participants. Findings of the qualitative study stage were considered as the basis for designing the questionnaire as a data collection tool in quantitative phase. At this stage, 48 experts and officials related to traffic culture education were interviewed.

Findings: Five indicators, including training in traffic rules and regulations, training in safe traffic, training in the correct and safe use of public vehicles, training in signs and equipment, training in the proper and safe use of personal vehicles were identified as the educational needs of citizens in line with Traffic culture promotion.

Results: The results indicate that in all identified components, the content of educational programs has the greatest impact on improving traffic behavior. The results also showed that "training in the correct and safe use of personal vehicles" is in the first priority and "training in the correct and safe use of public vehicles" is in the last priority of training needs.

Keywords: Educational needs, Prioritization, Citizens, Traffic culture.

1 PhD Candidate in Traffic Safety Management, Amin Police University (Corresponding Author). Email: tahamm1362@gmail.com

2 Associate Professor, Department of Traffic Services, Amin Police University. Email: s_s_kashfi@hotmail.com

3 Associate Professor, Traffic Services, Amin Police University. Email: rezaj83@yahoo.com

4 Assistant Professor, Basic Sciences and Engineering, Amin Police University. Email: ramezan.s@gmail.com

فصلنامه پژوهش‌های دانش انتظامی، سال بیست و سوم، شماره ۳، پاییز ۱۴۰۰

صص ۱۷۵-۱۴۷

شناسایی و اولویت‌بندی نیازهای آموزشی شهروندان در راستای ارتقای فرهنگ

ترافیک: مورد مطالعه شهر ایلام

مصطفی معصومی^۱، سیدسعید کشفی^۲، رضا جوادیان^۳، سعید رمضان‌زاده^۴

تاریخ دریافت: ۹۹/۱۲/۱۷ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۵/۲۱

چکیده

زمینه و هدف: آموزش در حوزه ترافیک و حمل‌ونقل، مهم‌ترین اصل در میان سایر اصول (اجرای مقررات، مهندسی ترافیک و شرایط محیطی) محسوب می‌شود؛ بنابراین اولین گام در راستای بهبود عملکرد و رفتار ترافیکی شهروندان، شناسایی صحیح و دقیق نیازهای آموزشی است. هدف این پژوهش شناسایی و اولویت‌بندی نیازهای آموزشی شهروندان شهر ایلام در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک است.

روش: پژوهش از نظر هدف کاربردی و از لحاظ ماهیت کلی از نوع آمیخته است که در چارچوب مراحل کیفی و کمی اجرا شد. در مرحله کیفی برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از روش تحلیل محتوا و در مرحله کمی از روش تحلیل عاملی تأییدی استفاده شد. مصاحبه نیمه‌ساختاریافته به عنوان ابزار پژوهش در مرحله کیفی به کار رفت و با روش نمونه‌گیری هدفمند ۱۵ نفر از رؤسا و مدیران پلیس راهور و راه، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور و استان ایلام به عنوان افراد مشارکت‌کننده انتخاب شد. یافته‌های مرحله مطالعه کیفی مبنای طراحی پرسش‌نامه به عنوان ابزار گردآوری داده در مرحله کمی قرار گرفت؛ در این مرحله از ۴۸ نفر از کارشناسان و مسئولان مرتبط با آموزش فرهنگ ترافیک پرسشگری به عمل آمد.

یافته‌ها: پنج شاخص شامل، آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، آموزش عبور و مرور ایمن، آموزش شیوه صحیح و ایمن استفاده از وسایل نقلیه عمومی، آموزش علائم و تجهیزات رانندگی، آموزش استفاده صحیح و ایمن از وسایل نقلیه شخصی به عنوان نیازهای آموزشی شهروندان در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک شناسایی شد.

نتایج: نتایج نشان از این دارد که تمامی مؤلفه‌های شناسایی شده محتوای برنامه‌های آموزشی بیشترین تأثیر را در بهبود رفتار ترافیکی دارد. همچنین نتایج نشان داد «آموزش استفاده صحیح و ایمن از وسایل نقلیه شخصی» در اولویت اول و «آموزش شیوه صحیح و ایمن استفاده از وسایل نقلیه عمومی» در اولویت آخر نیازهای آموزشی قرار دارد.

واژگان کلیدی: نیاز آموزشی، اولویت‌بندی، شهروندان، فرهنگ ترافیک

۱. دانشجوی دکتری رشته مدیریت ایمنی ترافیک دانشگاه علوم انتظامی امین. (نویسنده مسئول)

tahamm1362@gmail.com

۲. دانشیار گروه خدمات ترافیک، دانشگاه علوم انتظامی امین. s_s_kashfi@hotmail.com

۳. دانشیار گروه خدمات ترافیک، دانشگاه علوم انتظامی امین. rezaj83@yahoo.com

۴. استادیار علوم پایه و مهندسی، دانشگاه علوم انتظامی امین. ramezan.s@gmail.com

مقدمه

ترافیک و مسئله حمل‌ونقل یکی از مهم‌ترین فعالیت‌های مدیریت شهری در هر جامعه به‌ویژه از نوع جوامع شهری است که زندگی روزمره شهروندان را دچار سردرگمی و بعضاً تلخی‌هایی نموده است (روحی و ابراهیمی قوام، ۱۳۹۶: ۹۸). برابر گزارش سازمان جهانی بهداشت^۱ (۲۰۱۸) تعداد افراد کشته‌شده در حوادث ترافیکی راه‌ها در سراسر جهان، سالیانه حدود ۱/۳۵ میلیون نفر است، درحالی‌که تعداد افراد مجروح تا ۵۰ میلیون نفر که معادل جمعیت ۵ شهر بزرگ دنیاست تخمین زده می‌شود. تصادفات رانندگی در کشور ما نیز سالانه حدود ۱۷ هزار کشته و ۳۴۷ هزار مجروح به مسئله‌ای بسیار حساس تبدیل شده است (پزشکی قانونی، ۱۳۹۸). به‌طوری‌که ذهن اکثر مردم و مسئولان را به خود مشغول کرده است. نهادینه نشدن الگوهای رفتاری و کرداری ترافیکی در بین شهروندان، نبودن فرهنگ صحیح رانندگی و عابر پیاده از جمله مواردی هستند که نیاز به آموزش در حوزه ترافیک را دوچندان می‌کنند. استمرار و بقای هر جامعه مستلزم آن است که مجموعه باورها، رفتارها، ارزش‌ها، گرایش‌ها، دانش‌ها و مهارت‌های آن به نسل‌های جدید منتقل شود. سازوکار و وسیله این انتقال، آموزش است (اطه‌ری، ۱۳۷۵: ۱۲). آموزش یکی از مهم‌ترین مسائل در رفع مشکلات ترافیکی و از اساسی‌ترین و ماندگارترین زیرساخت‌های فرهنگی برای ارتقای دانش ترافیکی بوده که در درازمدت نیز موجب نهادینه شدن فرهنگ ترافیک در جامعه شده و درنهایت می‌تواند به بهبود وضعیت ایمنی عبور و مرور و پیشگیری از وقوع خطرات ترافیکی، صدمات و تلفات ناشی از تصادفات که آن‌ها را تهدید می‌کند، شود (نوری فر، ۱۳۹۱: ۵). بنابراین، اولین گام توسعه منابع انسانی جهت بهبود عملکرد در سازمان‌ها، شناسایی صحیح و دقیق نیازهای آموزشی است. تا زمانی که نیاز آموزشی به‌درستی تشخیص داده نشود و به‌تفصیل بررسی نشود، هرگونه اقدام یا پیشنهادی

در زمینه آموزش می‌تواند بی‌فایده و هزینه‌بر باشد. زیرا نیازهای آموزشی با نسل حال و آینده سروکار دارد، با نسل انعطاف‌پذیری که با هر تدبیر به گونه‌ای رشد کرده و تأثیر خود را در میان‌مدت یا حتی در درازمدت نمایان خواهد کرد (فتحی و اجارگاہ، ۱۳۹۲: ۷). نیاز یک خواسته یا تمایل نیست بلکه شکافی است «بین آنچه هست» و «آنچه باید باشد». سنجش نیازها بخشی از فرآیند برنامه‌ریزی آموزشی است که هدف آن شناسایی و حل مشکلات رفتاری (عملکرد) شهروندان است (مهدوی و همکاران، ۱۳۸۲: ۳). بدون تردید هیچ سیستمی نتوانسته و نمی‌تواند تمام نیازهای فرد و جامعه را با زیرمجموعه گسترده آن برطرف سازد. به همین دلیل اولویت‌بندی نیازهای آموزشی ضرورت پیدا می‌کند. یکی از مهم‌ترین مسائلی که در مقایسه وضعیت ترافیک و رفتارهای ترافیکی در کشورهای دیگر با رفتارهای ترافیکی موجود در کشورمان نمود پیدا می‌کند، نظم، انضباط در حرکت، عدم تخطی از قوانین و الزام و احساس مسئولیت افراد به منظور رعایت قوانین و مقررات ترافیکی است. این امر جز با سرمایه‌گذاری و اهمیت‌دهی به امر آموزش حاصل نگشته است (حاجی شیرزی، ۱۳۸۹: ۵)؛ بنابراین نهادینه‌سازی و آموزش مقوله‌ها و شاخص‌های فرهنگ ترافیک نیز یکی از رسالت‌ها و وظایف اساسی برنامه‌ریزان آموزشی است که می‌توانند با پیش‌بینی و تدارک برنامه‌های آموزشی و درسی مناسب، آگاهی و دانش و کنش مناسب را در فراگیران امروز و شهروندان آینده ایجاد کنند از لوازم و بایسته‌های شهروند امروز، پذیرفتن قواعد و روابط تعریف‌شده و مقبول اجتماعی است و فرهنگ ترافیک یکی از مهم‌ترین این بایسته‌هاست که بسترسازی مناسب و کارآمد آن زمینه پرورش رفتارهای مناسب فرهنگی و اجتماعی را در جامعه نهادینه می‌کند (موسوی و همکاران، ۱۳۹۳: ۲۳).

یکی از ویژگی‌های رانندگی در استان ایلام؛ به‌ویژه در شهر ایلام، رعایت نکردن مقررات ترافیکی است. برای فرد بیگانه‌ای که تازه وارد شهر می‌شود، تصور چنین بی‌نظمی‌های در رانندگی دشوار است و مدت‌ها طول می‌کشد تا خود را به این

آشفته‌گی عادت دهد؛ نتایج برخی مطالعات و گزارش‌ها نشان می‌دهد که نابسامانی‌های ترافیک، نه تنها وضعیت زندگی در بسیاری از شهرهای کشورمان، را مختل ساخته است؛ بلکه باعث افزایش خشونت‌ها، اتلاف وقت، مجموع و کشته شدن تعداد بسیاری از مردم، افزایش خسارات مالی، مصرف سوخت‌های فسیلی، گرم شدن زمین، تضییع حقوق شهروندی و در نتیجه بر هم خوردن نظم، آسایش و رفاه فردی و اجتماعی و ... شده است و تقریباً در تمامی گزارش‌های رسمی و غیررسمی (جلسات، ستادهای ارتقای فرهنگ ترافیک، مصاحبه‌ها، کمسیون‌ها، جشنواره‌ها، یافته‌های تحقیقات و...)، گسترش رفتارهای ناهنجار ترافیکی، به‌عنوان نمودی از رفتار نامناسب مدنی و البته تلاش برای ارتقای فرهنگ ترافیکی مردم؛ به‌ویژه رانندگان بوده و هست (حسینی و همکاران، ۱۳۹۶: ۹۷). بنابراین دغدغه بسیاری از مسئولان شهر ایلام، همانند سایر شهرهای کشور این است که چگونه می‌توان رفتار ترافیکی شهروندان را سروسامان داد و به عبارتی، رفتار ترافیکی رانندگان را اصلاح کرد یا تغییر داد و الگوهای رفتاری جدیدی را جایگزین آن نمود. بدین جهت شناسایی دقیق نیازهای آموزشی شهروندان در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک، از اهمیت بسیار بالایی در راستای برنامه‌ریزی دقیق و بینشی علمی برای اثربخشی آموزش شهروندان است تا با ردیابی شکاف‌های آموزشی شهروندان و از بین بردن این فاصله که یکی از دغدغه‌های بسیار مهم مدیران و مسئولین اجرایی شهر است حرکت کند. انجام این پژوهش از ضرورت‌های ترافیکی شهر ایلام به شمار می‌رود؛ چراکه اجرا نشدن آن ممکن است موجب شده که کارشناسان به اهمیت موضوع پی نبرند و با بی‌توجهی به عوامل مؤثر بر موضوع و بی‌اهمیت دانستن و کنار گذاشتن آن‌ها، مهم‌ترین اولویت‌های آموزشی شهروندان بر ارتقای فرهنگ ترافیک را از دست دهند و از آنجا که تاکنون مطالعه‌ای کامل در زمینه نیازسنجی آموزشی در ارتقای فرهنگ ترافیک در شهر ایلام صورت نگرفته است و

اولویت‌بندی‌های آموزشی تا حدودی ناشناخته هستند، این تحقیق می‌تواند به بسیاری از ابهامات در خصوص ارتقای فرهنگ ترافیک شهر ایلام پاسخ دهد و ضابطان اجتماعی را در شناسایی هر چه بیشتر موضوع و برخورد با آن یاری کند. هدف اصلی پژوهش حاضر شناسایی و اولویت‌بندی نیازهای آموزشی شهروندان شهر ایلام در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک می‌باشد. براین اساس این مطالعه به دنبال پاسخ به این سؤال است: نیازهای آموزشی شهروندان شهر ایلام در ارتقای فرهنگ ترافیک بر اساس اولویت‌بندی کدامند؟

پیشینه و مبانی نظری

صفایی و همکاران (۱۳۹۸) در مقاله‌ای تحت عنوان رابطه آموزش‌های ارائه‌شده در پارک ترافیک با تربیت شهروندان حرفه‌ای (مطالعه موردی: منطقه ۱۷ شهرداری تهران) تحقیق حاضر با حجم نمونه ۳۷۷ نفر برآورد شد و برای انتخاب نمونه از روش نمونه‌گیری تصادفی ساده استفاده شد. ابزار جمع‌آوری داده‌ها، پرسش‌نامه /ستفان چو (۲۰۰۷)، دارای ۹ سؤال و پرسش‌نامه آموزش شهروندی حرفه‌ای کلانتری (۱۳۹۲) دارای ۱۷ سؤال در طیف ۵ درجه‌ای لیکرت بود. روایی هر دو پرسش‌نامه از لحاظ صوری و محتوایی تأیید شد. پایایی پرسشنامه از طریق آلفای کرونباخ به ترتیب ۰/۸۰ و ۰/۸۶ محاسبه شد. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از آزمون K-S، ضریب همبستگی پیرسون و رگرسیون استفاده شد. نتایج نشان داد که بین آموزش ارائه‌شده در منطقه ترافیکی منطقه ۱۷ تهران با تربیت شهروند حرفه‌ای (دانش، مهارت و نگرش) رابطه وجود دارد. موسوی‌پناه و همکاران (۱۳۹۸) در مقاله با عنوان «شناسایی ابعاد و مؤلفه‌ها در جهت ارتقای آموزش مفاهیم ترافیکی به همیاران» که با روش کمی و کیفی و برای جمع‌آوری داده‌ها، از تکنیک دلفی و پرسش‌نامه محقق ساخته استفاده شده است. برای تحلیل داده‌های مربوط به تعیین ابعاد و مؤلفه‌ها در جهت ارتقای آموزش مفاهیم ترافیکی به کودکان از تحلیل عاملی اکتشافی، برای تعیین وضع موجود آموزش همیاران از آزمون t تک نمونه‌ای و برای مقایسه وضعیت موجود و وضعیت مطلوب

آزمون t وابسته از نرم‌افزار SPSS استفاده شد. که نتایج تحقیق نشان داد بهبود فرهنگ عبور و مرور و کاهش سوانح ترافیکی بدون ارتقای فرایند آموزش کاربران ترافیک امکان‌پذیر نیست. ابراهیمی قوام و همکاران (۱۳۹۶) در مقاله‌ای با عنوان «تدوین بسته آموزشی رفتار ترافیکی و تعیین اثربخشی آن بر یادگیری کودکان پایه اول ابتدایی شهر تهران» که دو گروه سی نفری از دو کلاس پایه اول از مدرسه‌ای در منطقه ۵ تهران به عنوان نمونه انتخاب شدند و قبل و بعد از ارائه بسته آموزشی ترافیکی با کمک پرسش‌نامه روا و پایا (آلفای کرونباخ ۰/۹۱) مورد پرسش قرار گرفتند. پژوهش نشان داد میانگین و انحراف معیار رفتار ایمن ترافیکی پسران و دختران گروه آزمایش در پس‌آزمون به‌طور معناداری بهبود یافته است. همچنین تفاوت بین نمره‌های پس‌آزمون رفتار ایمن ترافیکی گروه آزمایش و کنترل و نیز اثر تعاملی جنسیت و گروه بر نمره‌های پس‌آزمون، رفتار ایمن ترافیکی معنادار بوده و بین میانگین رفتار ایمن ترافیکی پسران گروه آزمایش و کنترل و دختران گروه آزمایش و کنترل تفاوت وجود دارد؛ این نتایج نشان از آن دارد که پس از آموزش در هر دو جنسیت، گروه آزمایش از گروه کنترل عملکرد بهتری داشته‌اند و اثربخشی آموزش ترافیک به کودکان تأیید می‌شود. امیری و همکاران (۱۳۹۶) در مقاله‌ای تحت عنوان «رابطه اخلاق و فرهنگ ترافیک شهروندی با سوانح رانندگی» بررسی تطبیقی ایران و برخی از کشورها» به تبیین فرهنگ ترافیکی شهروندان در کاهش سوانح رانندگی با روش توصیفی - تحلیلی و بر اساس جمع‌آوری، تجزیه و تحلیل مجدد داده‌های موجود به اخلاق و ترافیک شهروندی در ایران و برخی از کشورهای جهان می‌پردازد که نتایج نشان داد ارتقای سطح آگاهی شهروندان از قوانین، سرعت عمل پلیس، ایجاد مراکز مردم‌نهاد، اصلاح زیرساخت‌های حمل‌ونقل و جدی گرفتن قوانین می‌تواند اقدامات مؤثری در کاهش جرائم و تصادفات رانندگی باشد. سرور و همکاران (۱۳۹۵) در پژوهشی به «بررسی عوامل مؤثر بر ارتقا و بهبود ترافیک شهری» پرداخته‌اند. ماهیت این پژوهش،

کاربردی و روش مطالعه آن توصیفی - پیمایشی است. جامعه آماری آن ۳۸۴ نفر از شهروندان شهر اردبیل است که به روش تصادفی ساده انتخاب شده‌اند. نتایج نشان دادند در مجموع میانگین عوامل مؤثر بر ارتقا و بهبود برنامه‌ریزی ترافیک با میانگین (۳/۵۶) بالاتر از حد متوسط است. در این میان عوامل تراکم جمعیتی (۴/۳۲) و آموزش و فرهنگ‌سازی (۴/۱۲) تأثیر بیشتر و مطلوب‌تری داشته‌اند. زارعیان جهرمی و همکاران (۱۳۹۴) در مقاله‌ای تحت عنوان «ارائه روش‌های کاربردی آموزش ترافیکی به شهروندان در جهت ارتقای فرهنگ نظم ایمنی ترافیکی کشور» با هدف بررسی علل بروز رفتارهای ناهنجار ترافیکی شهروندان و بیان روش‌های آموزش ترافیکی استفاده‌شده در برخی کشورهای اروپایی و در نهایت ارائه راهکارها و پیشنهادهایی در راستای چگونگی آموزش قواعد و مقررات ترافیکی به شهروندان پرداختند که نتایج نشان داد برای رسیدن ایران به وضعیت مطلوب ترافیکی نیاز به برنامه‌ریزی‌های مدون بلندمدت، میان‌مدت و کوتاه‌مدت می‌باشد. پشیچ و همکاران^۱ (۲۰۱۸) در مقاله‌ای با عنوان «آموزش ایمنی جاده‌ای برای کودکان» به بررسی رفتار کودکان در زمینه بازی و موقعیت‌های ترافیکی شبیه‌سازی‌شده، پرداخته‌اند. این مطالعه نشان داد که کودکان نسبت به زمین‌بازی ترافیکی در صد بیشتری از پاسخ دقیق به محیط ترافیک شبیه‌سازی‌شده دارند. از این رو، مهم است که هنگام هدف آموزش کودکان برای ایمنی جاده، این یافته‌ها را نیز در نظر گرفت. این آزمایش مبنایی برای ایجاد مداخلات آموزشی فردی برای کمک به کودکان برای انطباق با قوانین اساسی ایمنی ترافیک است. نگوین و همکاران^۲ (۲۰۱۸) در تحقیقی با عنوان «روش‌های یادگیری عمیق در حوزه حمل‌ونقل» به بررسی یادگیری عمیق برای موضوعات محبوب در پردازش داده‌های ترافیک از جمله نمایش شبکه حمل‌ونقل، پیش‌بینی جریان ترافیک، کنترل سیگنال ترافیک، تشخیص خودکار خودرو، پردازش حادثه ترافیک، پیش‌بینی تقاضای

1. Pešić, Trifunović, Petrov

2. Nguyen, Kieu, Wen, Cai

سفر، رانندگی خودکار و رفتارهای راننده پرداخته‌اند. به‌طور کلی، نتایج نشان داد که استفاده از سیستم‌های یادگیری عمیق در حمل‌ونقل هنوز محدود است و محدودیت‌های بالقوه‌ای برای استفاده از این روش پیشرفته برای بهبود مدل‌های پیش‌بینی وجود دارد. کاووسیراسی و اوغلو^۱ (۲۰۱۶) در مقاله‌ای تحت عنوان «تأثیر آموزش منظم و عملی ترافیک در آموزش رسمی بر دانش و ادراک کودکان»، دو مدرسه متفاوت از شهر آنکارا برای بررسی انتخاب کردند و تفاوت دانش و احساس ترافیک بین دانش‌آموزان این دو مدرسه بررسی شد. در مدرسه «الف»، برنامه درسی وزارت آموزش و پرورش تمرین می‌شود و موضوع ترافیک در کلاس‌های دیگر تا کلاس چهارم بسیار محدود است. در مدرسه «ب»، آموزش امنیت ترافیک به‌صورت تئوری و عملی با کمک «پارک آموزش ترافیک نوجوانان» در داخل مدرسه، از کلاس اول شروع می‌شود. در نتیجه مطالعه؛ نشان داده‌شده است که کودکانی که به‌طور منظم و عملی آموزش ترافیک می‌بینند، قوانین راهنمایی و رانندگی را می‌فهمند و درونی می‌کنند.

مرور مطالعات پیشین نشان می‌دهد که تحقیقات گذشته بیشتر به روش‌های اجرای آموزش فرهنگ ترافیک در سنین مختلف پرداخته‌شده است. که در این تحقیق با اتخاذ رویکرد اکتشافی و انجام مطالعه کیفی به‌منظور شناسایی ابعاد محتوای آموزش فرهنگ ترافیک پرداخته‌شده که در سایر تحقیقات به این موضوع پرداخته نشده است. نقطه آغازین و اولین مرحله هر برنامه آموزشی، مشخص نمودن نیازهای آموزشی است که نقش بسیار مهمی در طراحی مناسب دوره آموزشی و اثربخشی آن دارد و می‌توان گفت: «در فرآیند آموزش و بهسازی، هیچ وظیفه‌ای مهم‌تر از تعیین نیاز وجود ندارد» (عباس‌زادگان و ترک‌زاده، ۱۳۸۸: ۵۶).

نیاز آموزشی: واژه نیاز ابتدا در اوایل دهه ۱۹۳۰ در مباحث روان‌شناسی به کار گرفته شد و منظور از آن متغیر انگیزاننده‌ای که باعث رفتار خاصی در فرد می‌شود. به تعبیر دیگر نیاز عبارت است از یک خواست که باعث رها شدن انرژی می‌شود و نیرویی ایجاد می‌کند که برای نیل به هدف خاصی، رفتار ویژه‌ای را موجب می‌شود (بابایی، ۱۳۸۸: ۲). فتحی و اجارگاه (۱۳۹۲) معتقد است مفاهیم ارائه‌شده از نیاز را می‌توان در یکی از طبقات زیر قرارداد:

- ۱- نیاز به معنای خواسته‌ها و نظرات افراد،
- ۲- نیاز به معنای نقص یا مشکل یا مسئله،
- ۳- نیاز به معنای نبود یا ضرورت چیزی،
- ۴- نیاز به معنای فاصله یا شکاف.

وی معتقد است که متداول‌ترین تعریف نیاز مفهوم چهارم است.

بنابراین نیازهای آموزشی، نیازهای هستند که منعکس‌کننده تقاضاهای آموزشی و یا هدف‌های آموزشی باشد. به عبارتی این دسته از نیازها، ضرورت و اهمیت آموزش‌های معینی را گوشزد می‌کنند؛ بنابراین در زمینه آموزش و یادگیری، نیاز برحسب ویژگی‌ها، توانایی‌ها و یا دانش و نگرش‌هایی تعریف می‌شود که لازم است یادگیرنده و یا گروهی از یادگیرندگان از آن برخوردار باشند ولی در حال حاضر فاقد آن هستند (میرزاییگی، ۱۳۹۸: ۷۹).

نیاز آموزشی حوزه ترافیک: به نیازهایی اطلاق می‌شود که از طریق آموزش قابل رفع است. این گونه نیازها تنها در حوزه دانش، مهارت و نگرش مطرح می‌شوند. به عبارت دیگر، تفاوت میان استانداردها و عملکردها، نیاز آموزشی «در حوزه مسائل حمل و نقل و ترافیک» است (دانش‌فر، ۱۳۹۸: ۱۳).

تعیین اولویت در نیازسنجی آموزشی: وسیله پی بردن به نیاز آموزشی، استانداردها و قابلیت‌های انجام رفتار است و در صورت نبود استاندارد، افراد سلیقه‌ای عمل کرده و

در نهایت اهداف سازمان‌ها حاصل نمی‌شود و در پایان مرحله اولویت‌بندی نیازهای آموزشی، تمامی آن‌ها دسته‌بندی و مرتب می‌شوند. سپس نیازهای موردنظر انتخاب می‌شوند. پس از آن برنامه‌ریزان آموزشی، تهیه محتوا و تولید محصول آموزشی را در دستور کار خود قرار می‌دهند. در تعیین درست نیازهای آموزشی، اولویت‌بندی باهدف‌های سازمانی و نحوه انجام فعالیت و رفتار فرد (شهروند) ارتباط تنگاتنگی دارد. به این صورت که پس از بررسی اهداف سازمان باید معلوم شود که حوزه فعالیت ادارات مختلف سازمان برای فعالیت‌های حال و آینده نگاهی واقع‌بینانه، کافی یا ناکافی است (فتحی و اجارگاه، ۱۳۹۲: ۱۳۶).

اخلاق ترافیکی شهروندان: برابر نظریه چلبی، سنجش اخلاق در دو بعد اجتماعی و فرهنگی صورت می‌گیرد، بنابراین جهت بررسی بهتر تأثیر اخلاق ترافیک شهروندی بر میزان تخلفات رانندگی، لازم است اخلاق ترافیک شهروندی نیز در دو بعد اجتماعی و فرهنگی مورد مطالعه قرار گیرد. از دیدگاه جامعه‌شناسی، به بررسی تأثیر اخلاق ترافیک شهروندی بر رعایت نکردن قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان درون شهری، به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین علل بروز بی‌نظمی در ترافیک شهری پرداخته می‌شود. از علل اجتماعی رعایت نشدن قوانین راهنمایی و رانندگی، می‌توان به از بین رفتن کارکردهای مثبت قوانین وضع شده اشاره کرد (آواز و حبیبیان، ۱۳۹۱: ۱۰۶). از لوازم و بایسته‌های شهروند امروز، پذیرفتن قواعد و روابط تعریف‌شده و مقبول اجتماعی است و فرهنگ ترافیک یکی از مهم‌ترین این بایسته‌هاست که بسترسازی مناسب و کارآمد آن زمینه پرورش رفتارهای مناسب فرهنگی و اجتماعی را در جامعه نهادینه می‌کند. پذیرش قوانین اجتماعی به‌ویژه رعایت الگوهای رانندگی در نظر برخی از صاحب‌نظران به‌عنوان یکی از مصادیق دنیای متحول و پرشتاب امروزی و از دیدگاه برخی دیگر به‌عنوان یکی از مصادیق ارزشی و اخلاقی ثابت و همیشگی در نظر گرفته می‌شود. راهنمایی و رانندگی از آنجا که در منعطف‌ترین

بخش از طیف متنوع و وسیع نظم و امنیت اجتماعی به شمار می‌آید، برای کلیه آحاد جامعه قابل لمس و پذیرش بوده و به جهت آمادگی افراد در مشارکت با آن برای مصون ماندن خود و خانواده از تأثیرات منفی آن به‌عنوان یک هنجار پذیرفته شده است. آشکار ساختن هدفمند آمار بالای کشته‌ها و معجروان ناشی از تصادفات در این رویکرد اجتماعی قطعاً مؤثر بوده است (احمدی مقدم، ۱۳۹۰: ۶۳).

فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی: اگر فرهنگ را مجموع‌های از آداب و رسوم و اعتقادات و ارزش‌ها و باورهای حاکم بر اندیشه و در نتیجه، رفتار آدمیان تعریف کنیم، می‌توان ویژگی‌ها و جنبه‌های مختلف فرهنگ کاربران ترافیک را در رفتار آنان مطالعه و شناسایی نمود. فرهنگ ترافیکی یک جامعه گویای زیبایی‌های (روانی) شایع، میزان کارآمدی قانون و اقتدار پلیس، توان کنترلی حکومت و خواست و اراده آن بر ساماندهی معضل ترافیک است. به عبارت دیگر، فرهنگ ترافیکی یک جامعه (به‌ویژه از منظر یک ناظر خارجی) ویتترین فرهنگی آن ملت تلقی می‌شود (پورمعلم و جعفری‌نسب، ۱۳۹۲: ۱۱۱). به مجموع‌های از کنش‌ها و واکنش‌های انسان که نسبتاً پایدار، قابل مشاهده و ارزیابی و بالطبع قابل پیش‌بینی باشد، «رفتار» می‌گویند. رفتارهای انسان می‌تواند در ابعاد مختلف و در موقعیت‌های گوناگون مورد توجه و ارزیابی قرار گیرد. رفتار ترافیکی مجموعه کنش‌ها و واکنش‌های انسان در عرصه ترافیک و استفاده از سیستم حمل‌ونقل است. رفتار تهاجمی در رانندگی به آن نوع از رانندگی اطلاق می‌شود که راننده متأثر از سلطه احساسات و هیجانات نامتعادل و نامعقول، وسیله نقلیه خود را به‌طور ناامن و خلاف مقررات هدایت می‌نماید (افروز، ۱۳۸۰: ۳). با توجه به اینکه جنبه‌های پرخاشگرانه، نابهنجار، پرخطر، تهاجمی و رفتارهای امن، برخی علت‌های ریشه‌ای و مرتبط با بروز چنین رفتارهایی در بین کاربران ترافیک در ایران پرداخته می‌شود. به عبارت دیگر حل معضل ترافیکی جامعه دارای جنبه فرهنگی، اجتماعی، روانی، تربیتی، اخلاقی و است و ... نپرداختن به هر جنبه موجب بی‌اثر شدن یا کم‌اثر شدن سایر عوامل خواهد

بود (حسینی، ۱۳۸۰: ۲). با توجه به این که آموزش فرهنگ ترافیک شامل کلیه استفاده‌کنندگان از جاده‌ها است، ضرورت این مهم برای کودکان به دلیل ارتقاء فرهنگ ترافیک در بزرگ‌سالی امری اجتناب‌ناپذیر است و آموزش‌های بنیادی و اساسی را در کلیه زمینه‌ها را می‌طلبد (بریری و بارسلطان، ۱۳۸۵: ۴)؛ بنابراین نیاز به اصلاح فرهنگ ترافیکی در جوامع کنونی توسط تمامی افراد و سازمان‌های مسئول در امر ترافیک و حمل‌ونقل از طریق اعمال سیاست‌های میانبر به شدت احساس می‌شود.

روش

پژوهش از نظر هدف کاربردی و از لحاظ ماهیت کلی از نوع آمیخته است که در چارچوب مراحل کیفی و کمی اجرا شد. در مرحله کیفی برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از روش تحلیل محتوا و در مرحله کمی از روش تحلیل عاملی تأییدی استفاده شد. مصاحبه نیمه‌ساختاریافته به عنوان ابزار پژوهش در مرحله کیفی به کار رفت و با روش نمونه‌گیری هدفمند ۱۵ نفر از رؤسا و مدیران پلیس راهور و پلیس راه، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور و استان ایلام به عنوان افراد مشارکت‌کننده انتخاب شد. اطلاعات به دست آمده از مصاحبه با استفاده از نرم‌افزار «مکس کیو دی ای^۱» مورد تحلیل قرار گرفت، یافته‌های مرحله مطالعه کیفی مبنای طراحی پرسش‌نامه به عنوان ابزار گردآوری داده در مرحله کمی قرار گرفت؛ در این مرحله از تعداد ۵۵ نفر کارشناسان و مسئولان مرتبط با آموزش فرهنگ ترافیک به عنوان جامعه آماری که براساس جدول مورگان از ۴۸ نفر آنها به عنوان نمونه، پرسش‌گری به عمل آمد. پرسش‌نامه مورد نظر دارای روایی محتوایی است زیرا مورد تأیید خبرگان حوزه قرار گرفته است، هم‌چنین مقدار ضریب آلفای کرونباخ آن ($\text{Alpha}=0.832$) بوده و نشان از پایایی بالای ابزار است. در این مرحله برای تحلیل داده‌ها از نرم‌افزار Smart PLS بهره‌برداری شده است.

یافته‌ها

یافته‌های بخش کیفی. بعد از مصاحبه حضوری نیمه‌ساختار پاسخ‌های مصاحبه‌شوندگان، نیازهای آموزشی شهروندان در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک کدگذاری شد و نتایج آن در جدول شماره ۱ با ۲۶ کد و زیرمؤلفه و بعد از آن شاخص‌ها بر اساس این کدها شناسایی و در ۵ گروه تقسیم شدند.

جدول شماره ۱: شاخص‌های نیازهای آموزشی شهروندان در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک

ردیف	زیرمؤلفه (کد)	شاخص‌ها	فراوانی پاسخ مصاحبه	درصد
۱	آموزش تخلفات حادثه‌ساز (۳)، تبعات قانونی و محرومیت اجتماعی ناشی از ارتکاب تخلفات رانندگی (۸)، آشنایی با جرائم و مجازات‌های رانندگی (۱۴)، تشریح ابعاد تخفیف و تشدید مجازات‌های رانندگی (۱۹)، آشنایی با خدمات و وظایف راهور (۲۳)	آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی	۱۹	۱۸/۶۳
۲	شیوه تردد ایمن عابران در سطح معابر شهری (۶)، آموزش گذر عابران در مسیرهای برون‌شهری (۹)، شیوه تردد ایمن کودکان از معابر (۱۵)، آموزش نحوه صحیح رانندگی در شرایط جوی مختلف (۲۱)	آموزش عبور و مرور ایمن	۲۲	۲۱/۵۷
۳	آشنایی با نحوه استقرار ایمن مسافران در ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی (۱)، آموزش شیوه سوار و پیاده شدن ایمن از وسایل نقلیه عمومی (۵)، مزایای استفاده از وسایل نقلیه عمومی (۱۲)، آموزش رانندگان وسایل نقلیه عمومی در راستای شیوه صحیح و ایمن رانندگی و مسافرگیری (۲۰)، شیوه استقرار ایمن و صحیح مسافران در داخل وسایل نقلیه عمومی (۲۵)	آموزش شیوه صحیح و ایمن استفاده از وسایل نقلیه عمومی	۱۷	۱۶/۶۶

۱۹/۶۱	۲۰	آموزش علائم و تجهیزات رانندگی	آشنایی با تابلوهای ترافیکی (۴)، آشنایی با علائم و نقوش و ترسیم‌های سطح معابر (۱۰)، آشنایی با شیوه صحیح تنظیم صندلی خودرو، گرفتن فرمان و تنظیم آینه (۱۳)، آشنایی با شیوه صحیح استفاده از چراغ‌راهنما و سایر چراغ‌های جلو و عقب خودرو (۱۷)، آموزش رعایت نکات ایمنی و استفاده از علائم هشداردهنده در زمان خرابی وسیله نقلیه (۲۲)، آموزش شیوه صحیح استفاده از تجهیزات زمستانی (۲۴)	۴
۲۳/۵۲	۲۴	آموزش استفاده صحیح و ایمن از وسایل نقلیه شخصی	آموزش کنترل اولیه سلامت فنی خودرو قبل از حرکت (۲)، آموزش نحوه صحیح و ایمن استفاده از دوچرخه در معابر عمومی (۷)، آموزش رعایت نکات تخصصی و ایمن استفاده از موتورسیکلت (۱۱)، آشنایی با میزان زمان رانندگی و استراحت در سفرهای برون‌شهری (۱۶)، آشنایی با اهمیت تسهیل در تردها و شیوه صحیح پارک نمودن وسیله نقلیه (۱۸)، آموزش شیوه استفاده از نوع کاربری و ظرفیت وسیله نقلیه (۲۶)	۵
۱۰۰	۱۰۲		جمع	

بر اساس نتایج حاصل از مصاحبه شاخص‌های نیازهای آموزشی شهروندان در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک در پنج شاخص؛ آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، آموزش عبور و مرور ایمن، آموزش شیوه صحیح و ایمن استفاده از وسایل نقلیه عمومی، آموزش علائم و تجهیزات رانندگی، آموزش استفاده صحیح و ایمن از وسایل نقلیه شخصی شناسایی شد؛ که برابر جدول ۱ از ۲۶ کد شناسایی شده، ۵ کد مربوط به آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، ۴ کد مربوط به آموزش عبور و مرور ایمن، ۵ کد آموزش شیوه صحیح و ایمن استفاده از وسایل نقلیه عمومی و ۶ کد مربوط به آموزش علائم و تجهیزات رانندگی و ۶ کد مربوط به آموزش

استفاده صحیح و ایمن از وسایل نقلیه شخصی می‌باشند. هم‌چنین آموزش استفاده صحیح و ایمن از وسایل نقلیه شخصی با ۲۳/۵۲ درصد، آموزش عبور و مرور ایمن با ۲۱/۵۷ درصد، آموزش علائم و تجهیزات رانندگی با ۱۹/۶۱ درصد، آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی با ۱۸/۶۳ درصد، آشنایی با شیوه صحیح و ایمن استفاده از وسایل نقلیه عمومی با ۱۶/۶۶ درصد به ترتیب بیشترین فراوانی را داشته‌اند.

آموزش استفاده صحیح و ایمن از وسایل نقلیه شخصی با ۲۳/۵۲ درصد رتبه اول را کسب کرد و این رتبه بیانگر آن است که این نیاز چهارمین نیازهای آموزشی شهروندان ایلام در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک است آموزش استفاده صحیح و ایمن از وسایل نقلیه شخصی نتیجه ۶ زیر مؤلفه است: آموزش کنترل اولیه سلامت فنی خودرو قبل از حرکت آموزش نحوه صحیح و ایمن استفاده از دوچرخه در معابر عمومی، آموزش رعایت نکات تخصصی و ایمن استفاده از موتورسیکلت، آشنایی با میزان زمان رانندگی و استراحت در سفرهای برون‌شهری، آشنایی با اهمیت تسهیل در تردها و شیوه صحیح پارک نمودن وسیله نقلیه، آموزش شیوه استفاده از نوع کاربری و ظرفیت وسیله نقلیه.

آموزش عبور و مرور ایمن با ۲۱/۵۷ درصد رتبه دوم را کسب کرد و این رتبه بیانگر آن است که این نیاز دومین نیازهای آموزشی شهروندان ایلام در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک است. آموزش عبور و مرور ایمن نتیجه‌ای ۴ زیر مؤلفه است: شیوه تردد ایمن عابران در سطح معابر شهری، آموزش گذر عابران در مسیرهای برون‌شهری، شیوه تردد ایمن کودکان از معابر، آموزش نحوه صحیح رانندگی در شرایط جوی مختلف.

آموزش علائم و تجهیزات رانندگی با ۱۹/۶۱ درصد رتبه سوم را کسب کرد و این رتبه بیانگر آن است که این نیاز سومین نیازهای آموزشی شهروندان ایلام در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک است آموزش علائم و تجهیزات رانندگی نتیجه ۶ زیر مؤلفه است:

آشنایی با تابلوهای ترافیکی، آشنایی با علائم و نقوش و ترسیم‌های سطح معابر، آشنایی با شیوه صحیح تنظیم صندلی خودرو، گرفتن فرمان و تنظیم آینه، آشنایی با شیوه صحیح استفاده از چراغ‌راهنما و سایر چراغ‌های جلو و عقب خودرو، آموزش رعایت نکات ایمنی و استفاده از علائم هشداردهنده در زمان خرابی وسیله نقلیه، آموزش شیوه صحیح استفاده از تجهیزات زمستانی.

آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی با ۱۸/۶۳ درصد رتبه چهارم را کسب کرد و این رتبه بیانگر آن است که این نیاز اولین نیازهای آموزشی شهروندان ایلام در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک است آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی نتیجه‌ای ۵ زیر مؤلفه است: آموزش تخلفات حادثه‌ساز، تبعات قانونی و محرومیت اجتماعی ناشی از ارتکاب تخلفات رانندگی، آشنایی با جرائم و مجازات‌های رانندگی، تشریح ابعاد تخفیف و تشدید مجازات‌های رانندگی، آشنایی با خدمات و وظایف راهور. آموزش شیوه صحیح و ایمن استفاده از وسایل نقلیه عمومی با ۱۶/۶۶ درصد رتبه پنجم را کسب کرد و این رتبه بیانگر آن است که این نیاز پنجمین نیازهای آموزشی شهروندان ایلام در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک است آموزش شیوه صحیح و ایمن استفاده از وسایل نقلیه عمومی نتیجه ۶ زیر مؤلفه است: آموزش کنترل اولیه سلامت فنی خودرو قبل از حرکت، آموزش نحوه صحیح و ایمن استفاده از دوچرخه در معابر عمومی، آموزش رعایت نکات تخصصی و ایمن استفاده از موتورسیکلت، آشنایی با میزان زمان رانندگی و استراحت در سفرهای برون‌شهری، آشنایی با اهمیت تسهیل در تردها و شیوه صحیح پارک نمودن وسیله نقلیه، آموزش شیوه استفاده از نوع کاربری و ظرفیت وسیله نقلیه.

یافته‌های بخش کمی. این بخش شامل دو قسمت است؛ یافته‌های توصیفی و یافته‌های استنباطی. در قسمت اول (توصیف)، توزیع فراوانی پاسخگویان بر اساس

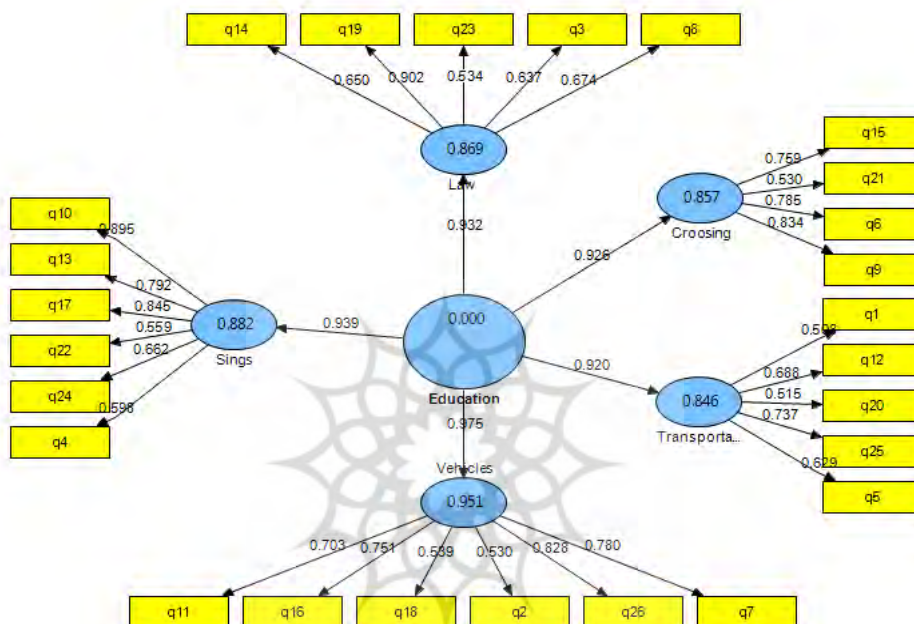
متغیرهای مختلف تحقیق، در جداول منعکس شده است. در قسمت یافته‌های استنباطی، تحلیل، اولویت‌بندی و اندازه‌گیری انجام شده است.

جدول ۲: توزیع فراوانی ویژگی‌های جمعیت شناختی جامعه

درصد	فراوانی	عنوان	
۱۴/۵۸	۷	۳۰ تا ۲۱	سن
۳۹/۵۸	۱۹	۴۰ تا ۳۱	
۳۵/۴۲	۱۷	۵۰ تا ۴۱	
۱۰/۴۲	۵	بیش از ۵۰	
۱۲/۵	۶	کاردانی	تحصیلات
۳۹/۵۸	۱۹	کارشناسی	
۴۳/۷۵	۲۱	کارشناسی ارشد و بالاتر	
۱۲/۵	۶	۱۰ تا ۱۵	سابقه خدمت
۳۱/۲۵	۱۵	۱۶ تا ۲۰	
۲۷/۱	۱۳	۲۱ تا ۲۵	
۲۵	۱۲	بیش از ۲۵	

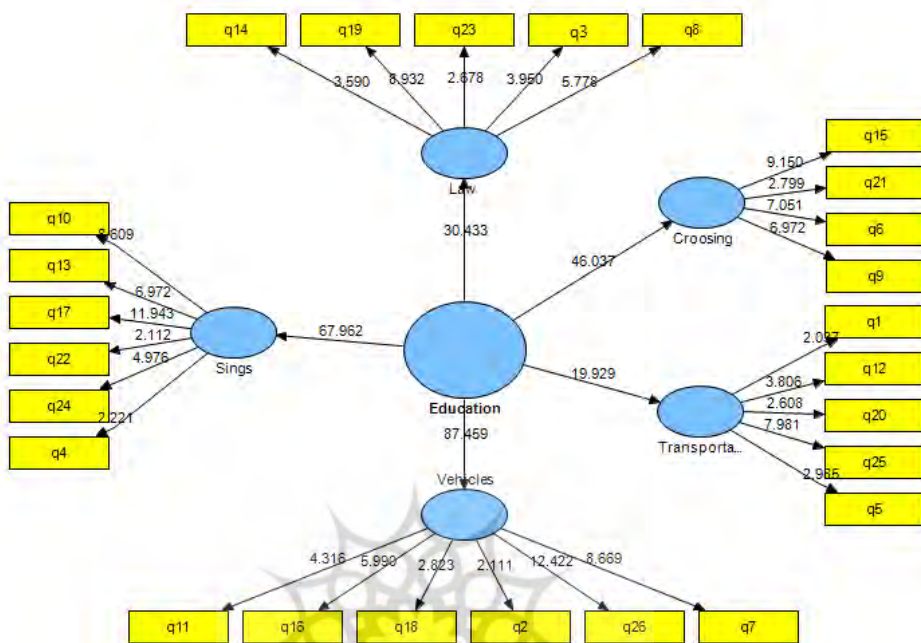
در جدول ۲ مشاهده می‌شود که بیشترین عضو نمونه مورد مطالعه را افرادی با سن ۳۱ تا ۴۰ سال با حدود ۳۹/۵۸ درصد، تحصیلات کارشناسی ارشد و بالاتر با حدود ۴۳/۷۵ درصد و سابقه خدمت بین ۱۶ تا ۲۰ سال با ۳۱/۲۵ درصد تشکیل می‌دهند. یافته‌های استنباطی: در این بخش برای سنجش و اولویت‌بندی شاخص‌ها نظر اعضای جامعه آماری در خصوص شاخص‌های حاصل از تحلیل کیفی، در قالب پرسشنامه‌ای محقق ساخته گردآوری شده و از تحلیل عاملی تأییدی بهره‌برداری شده است.

از آنجایی که اندازه نمونه اندک است، برای مدل‌یابی معادلات ساختاری و تحلیل عاملی، ترجیحاً از نرم‌افزار Smart PLS بهره‌برداری شده است. نتایج در شکل‌های ۱ و ۲ منعکس شده‌اند.



شکل ۱: مدل کلی در حالت استاندارد

پرتال جامع علوم انسانی



شکل ۲: مدل کلی در حالت معنی‌داری

در شکل ۲ مقدار t مربوط به هر بار عاملی محاسبه شده است. بارهای عاملی محاسبه شده در شکل ۱ مشخص نیست که قابلیت تعمیم‌پذیری به جامعه دارند یا خیر. با آزمون t این قابلیت مشخص می‌شود. مقادیر t محاسبه شده نشان می‌دهد که بارهای عاملی شکل ۱ معنی‌دارند زیرا همگی مقادیر در بازه بحرانی $1/96 - 1/96$ تا $1/96$ با 95% اطمینان می‌باشند.

جدول ۴: شاخص‌های پایایی و روایی مدل

آلفای کرونباخ	پایایی ترکیبی (CR)	میانگین واریانس تبیین شده	شاخص
.۷۶۲	.۷۷۶	.۶۳۹	آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی
.۷۴۳	.۸۱۲	.۶۸۴	آموزش عبور و مرور ایمن
.۷۰۲	.۷۰۳	.۷۶۴	آموزش شیوه صحیح و ایمن استفاده از وسایل نقلیه عمومی
.۷۱۰	.۷۲۱	.۵۷۵	آموزش علائم و تجهیزات رانندگی
.۷۳۶	.۸۰۵	.۶۸۳	آموزش استفاده صحیح و ایمن از وسایل نقلیه شخصی

از آنجا که ضریب آلفای کرونباخ و CR (پایایی ترکیبی) برای تمامی متغیرها مکنون، بالای ۰.۷۰ است، پایایی ابزار تأیید می‌شود. در مورد روایی همگرا، هر چه این مقدار بزرگتر از ۰.۵ باشد، روایی تحقیق بیشتر است. با توجه به این که کلیه اعداد (AVE) بزرگتر از ۰.۵ است، روایی همگرا مدل اندازه‌گیری نیز مناسب ارزیابی می‌شود (فورنل و لارکر، ۱۹۸۱). هم‌چنین برای بررسی روایی واگرایی مدل اندازه‌گیری فوق، از روایی تشخیصی استفاده می‌شود. بر این اساس مقدار جذر AVE باید از قدر مطلق همبستگی بین آن متغیر سازه و سایر سازه‌های آن مدل (متغیرهای مکنون) بزرگتر باشد. در جدول ۵، اعداد روی قطر اصلی جذر AVE محاسبه شده در جدول ۴ می‌باشند و سایر اعداد، قدر مطلق ضرایب همبستگی بین متغیرهای مکنون (نیازها) هستند.

جدول ۵: ماتریس فورنل-لارکر روایی واگرا

استفاده صحیح و ایمن از وسایل نقلیه شخصی	علائم و تجهیزات رانندگی	شیوه صحیح و ایمن استفاده از وسایل نقلیه عمومی	عبور و مرور ایمن	قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی	ابعاد
				۰/۷۹۹	قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی
			۰/۸۲۷	۰/۶۲۱	عبور و مرور ایمن
		۰/۸۷۴	۰/۶۱۷	۰/۳۴۴	شیوه صحیح و ایمن استفاده از وسایل نقلیه عمومی
	۰/۷۵۸	۰/۵۶۸	۰/۵۵۳	۰/۱۱۶	علائم و تجهیزات رانندگی
۰/۸۲۶	۰/۷۱۵	۰/۵۲۴	۰/۲۵۵	۰/۰۳۸	استفاده صحیح و ایمن از وسایل نقلیه شخصی

اعداد موجود روی قطر اصلی جدول ۵ از مقادیر زیرین آنها بیشتر است؛ بنابراین مدل اندازه‌گیری دارای روایی واگرا نیز می‌باشد (فورنل و لارکر، ۱۹۸۱). جهت بررسی برازش و اعتبار کلی مدل، از شاخص نکویی برازش یعنی GOF استفاده شده است که مقدار آن در این مدل برابر با ۰/۶۹۳ محاسبه شده است. سه سطح ۰/۰۱ تا ۰/۲۵، ۰/۲۵ تا ۰/۳۶ و بیش از ۰/۳۶ برای GOF نشان‌دهنده برازش ضعیف، متوسط و قوی مدل می‌باشند (وتزلس و همکاران، ۲۰۰۹)؛ بنابراین با توجه به مقدار محاسبه شده، مدل موردنظر از برازش قوی برخوردار است.

نهایتاً مقادیر بارهای عاملی و t در قالب جدول ۶ ارائه شده است. با توجه به این جدول، بارهای عاملی ارائه شده در مدل، معنی‌دار و مورد تأیید می‌باشد؛ بنابراین تمامی موارد مطرح شده، به عنوان نیازهای آموزشی شهروندان ایلام در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک مورد تأیید می‌باشند.

جدول ۶: بارهای عاملی و مقدار معنی‌داری

نیازهای آموزشی	بار عاملی	معنی‌داری	نتیجه
آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی	۰/۹۳۲	۳۰/۴۳۳	تأیید
آموزش عبور و مرور ایمن	۰/۹۲۶	۴۶/۰۳۷	تأیید
آموزش شیوه صحیح و ایمن استفاده از وسایل نقلیه عمومی	۰/۹۲۰	۱۹/۹۲۹	تأیید
آموزش علائم و تجهیزات رانندگی	۰/۹۳۹	۶۷/۹۶۲	تأیید
آموزش استفاده صحیح و ایمن از وسایل نقلیه شخصی	۰/۹۷۵	۸۷/۴۵۹	تأیید

همچنین بارهای عاملی نیازهای شناسایی شده در جدول ۶، «آموزش استفاده صحیح و ایمن از وسایل نقلیه شخصی» در اولویت اول و «آموزش شیوه صحیح و ایمن استفاده از وسایل نقلیه عمومی» در اولویت آخر نیازهای آموزشی قرار دارد.

بحث و نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر باهدف شناسایی و اولویت‌بندی نیازهای آموزشی شهروندان شهر ایلام در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک، انجام شد برای انجام پژوهش از روش ترکیبی استفاده شد. نتایج نشان داد در بخش کیفی، از مصاحبه‌های انجام شده پنج شاخص کلی آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، آموزش عبور و مرور ایمن، آشنایی با شیوه صحیح و ایمن استفاده از وسایل نقلیه عمومی، آشنایی با علائم و تجهیزات رانندگی، آموزش استفاده صحیح و ایمن از وسایل نقلیه شخصی شناسایی شدند. همچنین آموزش استفاده صحیح و ایمن از وسایل نقلیه شخصی با ۲۳/۵۲ درصد،

آموزش عبور و مرور ایمن با ۲۱/۵۷ درصد، آموزش علائم و تجهیزات رانندگی با ۱۹/۶۱، آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی با ۱۸/۶۳ درصد، آشنایی با شیوه صحیح و ایمن استفاده از وسایل نقلیه عمومی با ۱۶/۶۶ درصد به ترتیب رتبه‌های اول تا پنجم را کسب کردند. تحلیل شاخص‌های شناسایی شده نیازهای آموزشی شهروندان در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک با استفاده از روش‌های جدید اندازه‌گیری و روش‌های نیرومند آماری تحلیل عامل تأییدی نشان داد که تمامی شاخص‌ها شناسایی شده از اهمیت و تناسب لازم برخوردار و مورد تأیید است و همچنین نتایج تحلیل عاملی نیازهای شناسایی شده نشان داد: «آموزش استفاده صحیح و ایمن از وسایل نقلیه شخصی» در اولویت اول و «آموزش شیوه صحیح و ایمن استفاده از وسایل نقلیه عمومی» در اولویت آخر نیازهای آموزشی قرار دارد.

در مجموع نتایج نشان می‌دهد که شناسایی نیازهای آموزشی در ارتقای فرهنگ ترافیک شهروندان و رانندگان مؤثر هستند؛ به بیان دیگر که ارائه دیدگاه‌ها و اندیشه‌های نوین آموزشی، در اداره امور مدیریت حمل و نقل شهری، آموزش شهروندان و همچنین نیاز به بهبود کیفیت در نظام آموزشی، تغییرات و نگرش‌های نوین آموزشی مشهود است. آگاهی از این تغییرات و نگرش‌ها می‌تواند راهگشای برنامه‌ریزی مدیریت ترافیک و به طبع آن، آموزش شهروندان در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک باشد. نتایج حاکی از این است که تمامی موارد مذکور؛ به ویژه محتوای برنامه‌های آموزشی آن‌ها بیشترین تأثیر را در بهبود رفتار ترافیکی دارد. با جدی گرفتن مبحث آموزش و اهمیت دادن به اجرای آن و فرهنگ‌سازی به موقع از دوران کودکی و نهادینه کردن آن، به طوری که سرمایه‌گذاری لازم در این زمینه صورت گیرد، می‌توان بسیاری از مشکلات را برطرف کرد و در راستای ارتقای هر چه بهتر فرهنگ ترافیکی گام برداشت.

هم‌چنین نتایج این پژوهش با تحقیقات صفایی و همکاران (۱۳۹۸) مبنی بر رابطه آموزش‌های ارائه‌شده در پارک ترافیک با تربیت شهروندان حرفه‌ای، امیری و همکاران (۱۳۹۶) مبنی بر رابطه اخلاق و فرهنگ ترافیک شهروندی با سوانح رانندگی (بررسی تطبیقی)، زارعیان جهرمی و همکاران (۱۳۹۴) مبنی بر روش‌های کاربردی آموزش ترافیکی به شهروندان در جهت ارتقای فرهنگ نظم ایمنی ترافیکی کشور، پیشیچ و همکاران (۲۰۱۸) مبنی بر آموزش ایمنی جاده‌ای برای کودکان، نگوین و همکاران (۲۰۱۸) روش‌های یادگیری عمیق در حوزه حمل‌ونقل، کاوو سیراسی و هاتیب‌اوغلو (۲۰۱۶) مبنی بر تأثیر آموزش منظم و عملی ترافیک در آموزش رسمی بر دانش و ادراک کودکان، همسو و هم‌راستا است.

پیشنهادها

- برنامه‌ریزان آموزشی در حوزه فرهنگ ترافیک در طراحی و تدوین برنامه‌های آموزشی ترتیب اولویت‌های ابرازشده و نیازها رعایت شود که حصول به اهداف آموزشی در نظر گرفته و تدوین شده آسان‌تر باشد.

- سرفصل‌های آموزش شهروندان در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک بر اساس نیازهای شناسایی‌شده برای آموزش‌گیرندگان بر اساس سطح تحصیلات تفکیک و تدوین شده و دوره‌ها برای هر گروه به‌صورت مجزا ارائه، تا میزان اثربخشی دوره‌ها افزایش یابد.

- تشکیل دوره‌های آموزشی کوتاه‌مدت با همکاری کارشناسان راهنمایی و رانندگی به‌منظور آماده‌سازی مربیان مجرب و داوطلب و علاقه‌مند از سایر سازمان‌های ذی‌ربط در امر ترافیک برای تدریس آموزش‌های ترافیکی به شهروندان

- از آنجا که نیازهای آموزشی در حوزه فرهنگ ترافیک باگذشت زمان و شرایط دچار تغییر و تنوع می‌شود، پیشنهاد می‌شود انجام پروژه‌های نیازسنجی همواره و در مقاطع مختلف زمانی استمرار یابد به‌عنوان پیش‌نیاز برنامه‌ریزی و طراحی دوره‌های آموزشی مورد استفاده قرار گیرد.

سپاسگزاری

در پایان نویسندگان بر خود لازم می‌دانند مراتب تشکر صمیمانه خود را از رؤسا، مدیران و کارشناسان پلیس راهور و راه، آموزش و پرورش، شهرداری و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان ایلام که ما را در انجام و ارتقاء کیفی این پژوهش یاری دادند، اعلام نمایند.

منابع

- ابراهیمی قوام، صغری؛ دلاور، علی؛ مؤمنی، اسکندر؛ رفیعی، حسن رضا. (۱۳۹۶). تدوین بسته آموزشی رفتار ترافیکی و تعیین اثربخشی آن بر یادگیری کودکان پایه اول ابتدایی. فصلنامه پژوهش‌های دانش انتظامی. ۱۹(۲)، ۹۵-۱۱۶.
http://journals.police.ir/article_11444.html
- احمدی مقدم، اسماعیل. (۱۳۹۰). انضباط ترافیکی، ضرورت‌ها و پیامدهای آن. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۱(۱۹)، ۶۰-۷۰.
<http://tms.jrl.police.ir>
- اطهری‌راد، علاء‌الدین. (۱۳۷۵). عوامل مؤثر در کاربرد تکنولوژی کاربردی فرآیندی در مقطع مختلف تحصیلی شهر سبزوار [پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علامه طباطبائی].
- افروز، غلامعلی. (۱۳۸۰). مبانی روان‌شناختی رفتارهای تهاجمی در رانندگی. دومین کنفرانس منطقه‌ای مدیریت ترافیک. تهران، ۸-۱.
<https://civilica.com/doc/8622>
- امیری، سروش؛ احسانی سهی، مجید؛ سخایی، رضا. (۱۳۹۶). رابطه اخلاق و فرهنگ ترافیک شهروندی با سوانح رانندگی «بررسی تطبیقی ایران و برخی از کشورها». فصلنامه علمی راهور، ۷(۲۴)، ۱۴۵-۱۷۸.
http://journals.police.ir/article_18986.html
- آواز، زهره؛ حبیبیان، میقات. (۱۳۹۱). بررسی جامعه‌شناختی تأثیر اخلاق ترافیک شهروندی بر تخلفات رانندگی به تفکیک جنسیت مطالعه موردی: کلان‌شهر تهران. یازدهمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک ایران، تهران، ۱۹-۱۰۴-۱۰۴.
<https://civilica.com/doc/154822>

- بابایی، محمود. (۱۳۸۸). نیازسنجی اطلاعات. مرکز اطلاعات و مدارک علمی ایران.
- بریری، ماهرخ؛ بارسلطان، سیده رویا. (۱۳۸۵). آموزش، مشارکت مردم در ارتقاء فرهنگ ایمنی ترافیک. سومین کنفرانس منطقه‌ای مدیریت ترافیک، ۹-۱.
- <https://civilica.com/doc/8654>
- پورمعلم، ناصر؛ جعفری نسب، احسان. (۱۳۹۲). ارزیابی نقش فرهنگ‌سازی ترافیکی در راستای کاهش آثار تصادفات و ارتقای نظم و امنیت اجتماعی. فصلنامه پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی، ۲(۱)، ۱۲۴-۱۰۹.
- https://ssoss.ui.ac.ir/article_17088.html
- حاجی شیرازی، عبدالحمید. (۱۳۸۹). راهنمایی و رانندگی. جهان جام جم.
- حسینی، سید تیمور؛ مرادی، هوشنگ؛ عباسی، صباح. (۱۳۹۶). تحلیل بوم‌شناختی فرهنگ ترافیکی شهروندان و رانندگان و ارائه راهکارهای ارتقای آن در استان ایلام. فصلنامه تخصصی دانش انتظامی ایلام، ۶(۲۳)، ۱۱۰-۹۳.
- http://journals.police.ir/article_14251.html
- حسینی، سیدرضا. (۱۳۸۰). اصلاح فرهنگ ترافیکی با اجتماعی کردن مجدد بزرگسالان. دومین کنفرانس منطقه‌ای مدیریت ترافیک، ۳۹-۱.
- <https://civilica.com/doc/8623>
- دانش‌فر، هاشم. (۱۳۹۸). مبانی نظری تکنولوژی آموزشی. سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت).
- روحی، سامان؛ ابراهیمی قوام، صغری. (۱۳۹۵). اثربخشی آموزش فرهنگ ترافیک بر عملکرد ترافیکی و سطح آگاهی از رفتارهای خطرزای دانش‌آموزان مقطع ابتدایی. مطالعات مدیریت بر آموزش انتظامی، ۹(۱)، ۱۳۵-۱۱۹.
- http://journals.police.ir/article_13042.html
- زارعیان جهرمی، شهیدید؛ معینی‌فر، فاطمه؛ نامور، فهیمه. (۱۳۹۴). ارائه روش‌های کاربردی آموزش ترافیکی به شهروندان در جهت ارتقای فرهنگ نظم ایمنی ترافیکی کشور. چهاردهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل‌ونقل و ترافیک، ۱۵-۱.
- <https://civilica.com/doc/419534>
- سازمان پزشکی قانونی. (۱۳۹۸). اطلاعات آماری تصادفات.
- https://www.lmo.ir/web_directory/53999.html

– سرور، هوشنگ؛ صلاحی، وحید؛ کاشانی اصل، امیر؛ افضل‌ی گرو، زهرا. (۱۳۹۵). بررسی عوامل مؤثر بر ارتقا و بهبود ترافیک شهری. فصلنامه علمی مطالعات مدیریت ترافیک، ۵(۴۲)، ۷۵-۹۶.

http://tms.jrl.police.ir/issue_3471_3474.html

– صفایی، مرضیه؛ رضایی، علی‌اکبر؛ بنی‌سی، پریناز. (۱۳۹۸). رابطه آموزش‌های ارائه‌شده در پارک ترافیک با تربیت شهروندان حرفه‌ای (مطالعه موردی: منطقه ۱۷ شهرداری تهران). فصلنامه مطالعات مدیریت شهری، ۱۱(۳۸)، ۷-۱.

https://ums.srbiau.ac.ir/issue_2292_2373.html

– عباس‌زادگان، سیدمحمد؛ ترک‌زاده، جعفر. (۱۳۸۸). نیازسنجی آموزشی در سازمان‌ها. شرکت انتشار.

– عبدالرحمانی، رضا. (۱۳۸۹). مقدمه‌ای بر درک فرهنگ ترافیک. دانشگاه علوم انتظامی.

– فتحی‌واجارگاه، کوروش. (۱۳۹۲). نیازسنجی در برنامه‌ریزی آموزش و درسی. انتشارات آبیژ.

– فتحی‌واجارگاه، کورش. (۱۳۹۲). نیازسنجی آموزشی: الگوها و فنون. انتشارات آبیژ.

– مهدوی، عبدالمحمد؛ مجتهد، داوود؛ خالقی، فریبا. (۱۳۸۲). طرح نیازسنجی آموزشی مدیران و کارکنان شرکت پست جمهوری اسلامی ایران. مرکز پژوهش‌های کاربردی مدیریت دانشگاه تهران.

– موسوی پناه، سید مسلم؛ زمانی مقدم، افسانه؛ پورظهیر، تقی؛ جمالی، اختر. (۱۳۹۸). شناسایی ابعاد و مؤلفه‌ها در جهت ارتقای آموزش مفاهیم ترافیکی به همیاران. فصلنامه علمی راهور، ۸(۳۰)، ۳۸-۹.

http://talar.jrl.police.ir/issue_3546_12739.html

– موسوی، ستاره؛ نظری، حسین؛ زمانیان، مجتبی. (۱۳۹۳). نقش برنامه‌ریزی آموزشی در تربیت شهروند متعهد به فرهنگ ترافیک. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۳(۳۲)، ۴۰-۲۱.

http://tms.jrl.police.ir/issue_3461_3462.html

- نوری‌فر، حسین. (۱۳۹۱). بررسی نقش رسانه‌های ارتباط جمعی در آموزش همگانی و ارتقای فرهنگ ترافیک شهروندان تهرانی در سال ۱۳۹۱ [پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم انتظامی].
- KavsiracI, O., Hatipoğlu, S. (2016). The Effect of Regular and Practical Traffic Training in Formal Education on Children's Traffic Knowledge and Perception. *Pegem Eğitim ve Öğretim Dergisi*. 6(2). 213-232.
<https://doi.org/10.14527/pegegog.2016.012>.
- Nguyen, H., Kieu, L-M., Wen, T., Cai, CH. (2018). Deep learning methods in transportation domain: A review. *Intelligent Transport*, 12 (9). 998-1004.
<https://doi.org/10.1049/iet-its.2018.0064>
- Pešić, D., Trifunović, A., Petrov, M. (2018). Road Safety Education for Children: Results of Children Behavior on Traffic Playground and Simulated Traffic Situations. *Facta Universitatis Teaching, Learning and Teacher Education*. 3(1).1-10. <https://doi.org/10.22190/FUTLTE1901001P>
- World Health Organization website. (2018). Global Status Report on Road Safety. <http://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>•19February 2018



پروفیسر شگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی