

## سنجش روش WSB برای عبور از خیابان توسط دانش آموزان ابتدایی در حمل و نقل

### مطالعه موردی: منطقه ۱۵ تهران

کامران رحیماف<sup>۱</sup>، سیدجواد حسینی<sup>۲</sup>، هادی قاسمی<sup>۳</sup>

۱- استادیار دانشگاه پیام نور

۲ و ۳- دانشجوی کارشناسی ارشد رشته حمل و نقل - دانشگاه آزاد اسلامی - واحد تهران جنوب

#### چکیده

بررسی و تاثیر رفتار کودکان در زمان عبور از خیابان به هنگام خروج از مدرسه با کمک گرفتن از روش WSB هدف این مقاله است. در این نمونه گیری، چهار نوع رفتار خطرناک دانش آموزان ابتدایی منطقه ۱۵ تهران مورد نظر قرار میگیرد:

۱- ایستادن دانش آموزان ابتدایی در کنار خیابان به صورت توقف کامل.

۲- قبل از عبور از خیابان نگاه نمودن به اطراف.

۳- در زمانی که فاصله آنان و وسایل نقلیه کم است، عدم عبور از خیابان.

۴- گذر به آرامی از عرض خیابان.

محدوده سنی مورد مطالعه کودکان از هفت تا یازده سال در نظر گرفته شده است، در این سن می توان با آموزش مناسب ترافیکی، دانش آموزان ابتدایی را در عبور و مرور ایمن از خیابانها هدایت نمود. با استفاده از روش WSB (اتوبوس پیاده مدرسه) و همچنین نمونه گیری آماری رفتار عملکردی دانش آموزان مورد بررسی قرار گرفت و در نهایت نتایج با نرم افزار SPSS تحلیل گردید.

واژگان کلیدی: رفتار، دانش آموزان ابتدایی، آموزش ایمنی، WSB

#### ۱- مقدمه

۲- آموزش رفتارهای عبور از خیابان توسط مربیان در مسیر رفت و برگشت مدرسه نیز سبب کاهش آسیب می گردد و امنیت کودکان برای حمایت از ارتباط فعالانه کودکان (پیاده روی و دوچرخه سواری) بسیار مهم است، زیرا تصمیم گیری والدین و مربیان بر پیاده روی و ارتباط فعال کودکان تاثیر گذار است. اصلاح رفتارهای ایمنی پیاده روی کودکان از مزایای عمده ی روش WSB محسوب می شود. بعلاوه ارتباط فعالانه کودکان با استفاده از مسیرهای امن و همچنین فعالیت جسمانی آنان را افزایش می دهد [۲].

به سبب آسیب پذیری کودک مراقبت و توجه بیشتری از سمت جامعه و خانواده مورد نیاز است.

WSB شامل گروهی از کودکان که با والدین یا بزرگسالان دیگری به مدرسه می روند یا از مدرسه پیاده بر می گردند است. WSB (WALKING SCHOOL BUS) به معنی اتوبوس پیاده مدرسه بوده و برای بهبود رفتارهای ایمنی پیاده روی کودکان به وسیله دو مکانیزم اصلی استوار است [۶]:

کودکان به عنوان یکی از استفاده کنندگان راه، دارای خصوصیتی در رابطه با مسائل ترافیک هستند [۳]:

۱- پیاده روی با یک بزرگسال سبب کاهش خطر کودکان در عبور از عرض خیابان تقریباً تا ۷۰٪ می گردد [۱].

به اینکه کودکان زیر ۳ سال کمتر به عنوان عابر در خیابان‌ها تردد می‌کنند، گروه سنی زیر ۱۰ سال، ۲۲ درصد تلفات عابرین را تشکیل می‌دهند که نشان دهنده تعداد بسیار زیاد تلفات کودکان در سنین بین ۴ الی ۹ ساله است، امری که بسیار تاسف آور است. تعداد و درصد متوفیات عابران کشورمان را بر اساس گروه‌های سنی مختلف در سال ۹۲ نشان می‌دهد (جدول ۱) [۴].

بر اساس آمار، بیشترین قربانیان سوانح رانندگی را سالمندان و کودکان تشکیل می‌دهند و در این میان، کودکان نسبت به سالمندان آسیب پذیرترند. این امر، ناشی از ناتوانی این گروه در عبور و مرور از مسیرهای امن و درست سواره رو است. ضمن آنکه کودکان در برداشتن گام‌های بلند نسبت به سایر عابران ناتوان هستند و میدان دید آنان نسبت به بزرگسالان محدودتر است [۵].

بخش دیگر ترافیک که اهمیت آن از موارد پیش گفته بسیار بیشتر است، آشنایی کودکان با مقررات عبور و مرور و به طور کلی آموزش فرهنگ ترافیک به آنان است. برای این منظور، در

- ۱- فراگیری محدود کلیه رفتارهای ترافیکی
- ۲- عدم توانایی در تخمین سرعت و مسافت خودرو
- ۳- افزایش خطرات ناشی از عبور بدون همراهی والدین یا سایر بزرگسالان

در این مقاله سعی بر این است که با انجام مطالعه و بررسی، رفتارهای ایمنی پیاده روی کودکان در مدارس ابتدایی منطقه ۱۵ تهران با کمک از روش WSB انجام شود.

## ۲- تعریف مسأله و اهداف تحقیق

بزرگترین گروه در میان قربانیان حوادث خیابانی ناشی از ترافیک را عابران تشکیل می‌دهند، نوجوانان و جوانان با توجه به اقتضای سن، بیشتر در معرض خطر هستند. بررسی آمار کشته‌های ناشی از تصادفات در ایران بر اساس سن نشان می‌دهد که گروه سنی زیر ۱۰ سال و همچنین بزرگسالان بالای ۶۰ سال دارای بالاترین درصد فوتی‌های ناشی از تصادفات می‌باشند و با توجه

جدول ۱: آمار تعداد متوفیات عابرین پیاده

ردیف	سن	تعداد متوفیات	درصد متوفیات
۱	کمتر از ۱۰ سال	۸۴۵	۲۲
۲	۱۰ تا ۲۰ سال	۵۸۱	۱۵/۱
۳	۲۱ تا ۳۰ سال	۳۹۰	۱۰/۱
۴	۳۱ تا ۴۰ سال	۳۱۸	۸/۳
۵	۴۱ تا ۵۰ سال	۳۳۱	۸/۶
۶	۵۱ تا ۶۰ سال	۳۵۰	۹/۱
۷	۶۱ به بالا	۱۰۲۹	۲۶/۸
کل	-	۳۸۴۴	۱۰۰

جدول ۲: مقایسه آموزش‌های ترافیکی در ایران و آلمان به روش WSB

ردیف	پایه کلاسی	موضوع درس	ساعات تدریس در آلمان در ماه	ساعات تدریس در ایران در ماه
۱	اول	آشنایی با عناصر دخیل در ترافیک، شناخت رنگ‌ها و جهت‌ها	۲۰ ساعت	-
۲	دوم	آشنایی چگونگی عبور از خیابان و آشنایی با علائم و تابلوهای رانندگی	۲۰ ساعت	۵ ساعت
۳	سوم و چهارم	آموزش دوچرخه سواری صحیح از نقطه نظر ایمنی رفتار درست به عنوان عابر پیاده	۲۰ ساعت	۵ ساعت
۴	پنجم و ششم	تمرینات عملی مراحل قبلی و شناخت تابلوها و علائم پیچیده	۲۰ ساعت	۱۰ ساعت
۵	هفتم و هشتم	آشنایی با چگونگی عملکرد در هنگام بروز تصادف و نحوه ارائه کمک‌های اولیه	۱۰ ساعت	-
۶	نهم	آموزش موتورسواری، خوب دیدن و خوب دیده شدن، محیط زیست و رابطه آن با ترافیک	۱۰ ساعت	-

می‌کنند .

۳- کودکانی که به والدین خود و با گرفتن دست آنها اقدام به عبور میکنند.

برای هر کودک چهار رفتار غیر ایمن در نظر گرفته شد [۴]:

۱- عدم توقف کامل

۲- نگاه نکردن به خیابان مورد نظر

۳- تلاش به عبور در زمان حرکت وسیله نقلیه

۴- دویدن در خیابان مورد نظر برای عبور از عرض خیابان

نحوه و زمان نمونه گیری

مشاهده به صورت پنهانی و با کمک دو نفر برای هر مدرسه انجام می‌گیرد. دبستان‌های مورد نظر ۱- تقواییپیشگان ۲- آیت الله صدر

۳- ائمه اطهار و نمونه گیری در هشت روز معمولی از یک شنبه ۱۳۹۴/۲/۱۲ تا سه شنبه ۱۳۹۴/۲/۲۱ به غیر از روزهای پنج شنبه و جمعه و دو نوبت که در نوبت صبح از ساعت ۷:۰۰ تا ۷:۴۵ و در نوبت ظهر از ساعت ۱۲-۱۲:۳۰ انجام گرفته است، زیرا در این دو زمان است که کودکان به مدرسه وارد و از آنجا خارج می‌شوند.

مشخصات راه و مکان نمونه گیری

در راه‌های مورد نظر بسیار شبیه به همدیگر می‌باشند و دارای مسیری با عرض ۱۳ متر می‌باشند. و به صورت دو خط و حجم ترافیک عبوری با استفاده از روش شمارش ۱۵ دقیقه ای وسایل نقلیه بدست می‌آید. در جدول ۴ مشخصات محل‌ها آورده شده است (جدول ۴).

چهار مطالعه مورد بحث به عنوان رفتارهای غیر ایمن در نظر گرفته می‌شود، زیرا نتایج آن ممکن است به کودک یا افراد دیگر صدمه وارد کند . نتایج و شمارش بوسیله نمونه گیرها انجام و در جدول‌های زیر یادداشت می‌شود. (جدول ۵-۱۳)

کشورهای توسعه یافته، بخشی از ساعات درسی دانش آموزان به آموزش ترافیک اختصاص یافته و از این رهگذر، کودکان همزمان با فراگیری دیگر دروس، فرهنگ ترافیک را نیز می‌آموزند [۷] [۸].

شیوه آموزش نیز در این امر، نقشی انکارناپذیر دارد. بدیهی است همیاری و کمک گرفتن از کارشناسان علم ترافیک، پیش از آغاز آموزش و در طی تمام مراحل آن، ضرورتی اجتناب ناپذیر است [۹]. در این مورد نمونه ای از آموزش‌های WSB داده شده برای دانش آموزان در کشور آلمان آورده می‌شود و همچنین مقایسه بین ساعات آموزش در ایران نسبت به کشور آلمان انجام شده که در جدول ذیل آورده شده است (جدول ۲) [۱۰]:

سلامتی و ایمنی عبور و مرور در مقایسه از جدول ۲ ضعف آموزش‌های پایه در ایران برای رفتار ترافیکی به کودکان کاملاً مشخص است و می‌توان تاثیر آموزش‌ها را در کاهش تصادفات کودکان آلمانی نسبت به کودکان ایرانی مشاهده کرد [۹].

در این مورد نمونه کارهایی بوسیله محققان دیگری انجام گرفته است، در این کارها به تفکیک نوع رفتار غیر ایمن و نوع گروه به روش WSB بدست آمده است که می‌توان به شرح آن در زیر پرداخت (جدول ۳) [۱۰].

### ۳- روش کار

از ۵۰ کودک دبستانی که در حال عبور و مرور از دبستان هستند، نمونه‌های مشاهده ای گرفته می‌شود . این کار را با شرایط مشابه در ۳ مدرسه از مدارس ابتدایی منطقه ۱۵ تهران تکرار کرده و نتایج بدست آمده با یکدیگر مقایسه می‌گردد . در این نمونه گیری سه نوع طبقه بندی کودکان به این صورت است [۲]:

۱- کودکانی که تنها اقدام به رفتن می‌کنند.

۲- کودکانی که با والدین خود و بدون گرفتن دست آنها حرکت

جدول ۳: نتایج بدست آمده بر اساس نوع رفتار غیر ایمن

نوع گروه نوع رفتار غیر ایمن	توقف کامل در کنار خیابان	نگاه نکردن به راه قبل از عبور کردن	تلاش برای عبور در هنگام نزدیک شدن وسیله نقلیه در خیابان	دویدن در خیابان
به همراه والدین	۲۷	۶۷	۶	۴
بدون والدین	۷۶	۶۷	۸	۱۴
با گرفتن دست والدین	۱۸	۵۱	۴	۰
بدون گرفتن دست والدین	۹	۱۲	۲	۴

**جدول ۴:** مشخصات راه و مسیرهای مورد نمونه گیری

مسیر شماره ۱	مسیر شماره ۲	مسیر شماره ۳
حجم مسیر=۴۰۰ وسیله نقلیه	حجم مسیر=۴۱۵ وسیله نقلیه	حجم مسیر=۴۲۰ وسیله نقلیه
سرعت وسیله نقلیه در مسیر =۴۰ کیلو متر بر ساعت	سرعت وسیله نقلیه در مسیر =۴۵ کیلو متر بر ساعت	سرعت وسیله نقلیه در مسیر =۴۵ کیلو متر بر ساعت

**جدول ۵:** تعداد کودکان و رفتارهای غیر ایمن مورد نظر در مدرسه اول

درصد کودکان	تعداد کودکان	تعداد کل رفتارهای غیر ایمن
۲۷	۱۶	۰
۲۶	۱۵	۱
۳۳	۱۹	۲
۱۲	۷	۳
۱	۱	۴

**جدول ۶:** تعداد کودکان و رفتارهای غیر ایمن مورد نظر در مدرسه دوم

درصد کودکان	تعداد کودکان	تعداد کل رفتارهای غیر ایمن
۳۲	۱۶	۰
۲۴	۱۲	۱
۳۶	۱۸	۲
۸	۴	۳
۰	۰	۴

**جدول ۷:** تعداد کودکان و رفتارهای غیر ایمن مورد نظر در مدرسه سوم

درصد کودکان	تعداد کودکان	تعداد کل رفتارهای غیر ایمن
۲۹	۱۴	۰
۲۳	۱۱	۱
۳۱	۱۵	۲
۱۰	۵	۳
۶	۳	۴

**جدول ۸:** تعداد کودکان بر اساس نوع رفتار غیر ایمن در مدرسه اول

درصد کودکان	تعداد کودکان	نوع رفتار غیر ایمن
۳۶	۲۱	عدم توقف کامل
۱۹	۱۱	نگاه نکردن به راه
۱۲	۷	تلاش به عبور در زمان حرکت وسیله نقلیه
۳۱	۱۸	دویدن در راه مورد نظر

جدول ۹: تعداد کودکان بر اساس نوع رفتار غیر ایمن در مدرسه دوم

نوع رفتار غیر ایمن	تعداد کودکان	درصد کودکان
عدم توقف کامل	۲۰	۴۰
نگاه نکردن به راه	۸	۱۶
تلاش به عبور در زمان حرکت وسیله نقلیه	۵	۱۰
دویدن در راه مورد نظر	۱۷	۳۴

جدول ۱۰: تعداد کودکان بر اساس نوع رفتار غیر ایمن در مدرسه سوم

نوع رفتار غیر ایمن	تعداد کودکان	درصد کودکان
عدم توقف کامل	۱۷	۳۵
نگاه نکردن به راه	۱۳	۲۷
تلاش به عبور در زمان حرکت وسیله نقلیه	۸	۱۶
دویدن در راه مورد نظر	۱۰	۲۰

جدول ۱۱: تعداد کودکان و والدین در مدرسه اول

نوع گروه	تعداد کودکان	میانگین رفتار غیر ایمن
بدون والدین	۲۰	۰/۸۷
به همراه والدین	۳۳	۰/۲۸

جدول ۱۲: تعداد کودکان و والدین در مدرسه دوم

نوع گروه	تعداد کودکان	میانگین رفتار غیر ایمن
بدون والدین	۱۳	۰/۹۱
به همراه والدین	۳۷	۰/۳۶

جدول ۱۳: تعداد کودکان و والدین در مدرسه سوم

نوع گروه	تعداد کودکان	میانگین رفتار غیر ایمن
بدون والدین	۱۵	۰/۸۱
به همراه والدین	۳۳	۰/۳۲

خطی استفاده شد، زیرا نسبت به حالت رگرسیون لگاریتمی و خطی نتیجه مناسب تری دارد. با استفاده از مقادیری که بوسیله نمونه گیری بدست آمده است و با مقایسه نمونه گیری انجام شده در دو مرجع ذکر شده در بخش تعریف مسئله نتایج را بوسیله محاسبه ضریب همبستگی در جدول ۱۵ مقایسه می‌شود. از نتایج بدست آمده ضرایب بزرگتر از ۰/۶ است و می‌توان قابل قبول در نظر گرفت.

با این نتایج که بدست آمده است، مشاهده می‌شود که بیشترین آمار در انجام رفتار نادرست دانش آموزان عدم توقف کامل، نگاه نکردن به خیابان، تلاش برای عبور در هنگام نزدیک شدن وسیله نقلیه و دویدن در خیابان است.

#### ۴- محاسبات

با استفاده از نتایج بدست آمده و برنامه spss ضرایب همبستگی بدست آورده می‌شود. در این تحلیل با استفاده از رگرسیون غیر

جدول ۱۴: مجموع حالت‌های مورد مطالعه در مسیرهای مورد نظر

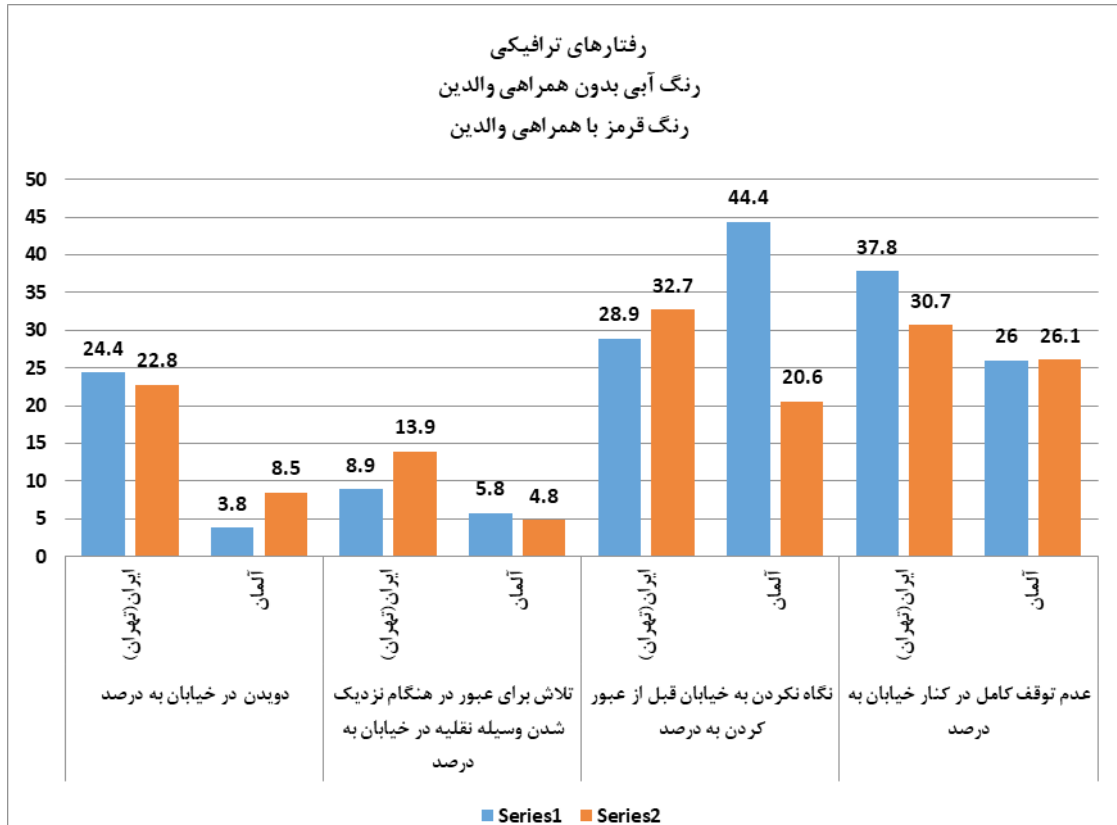
نوع گروه نوع رفتار	تعداد دانش آموزان با عدم توقف کامل			تعداد دانش آموزان با نگاه نکردن به خیابان			تعداد دانش آموزان با دویدن در خیابان			تلاش برای عبور در هنگام نزدیک شدن وسیله نقلیه		
	اول	دوم	سوم	اول	دوم	سوم	اول	دوم	سوم	اول	دوم	سوم
بدون والدین	۷	۵	۵	۵	۳	۵	۲	۱	۱	۳	۴	۴
به همراه والدین	۱۰	۱۱	۱۰	۹	۱۱	۱۳	۵	۵	۴	۹	۶	۸
به همراه والدین با گرفتن دست	۶	۷	۷	۷	۹	۸	۲	۱	۳	۸	۵	۵
به همراه والدین بدون گرفتن دست	۴	۴	۳	۲	۲	۵	۳	۴	۱	۱	۱	۳

جدول ۱۵: نتایج کلی خروجی برنامه SPSS

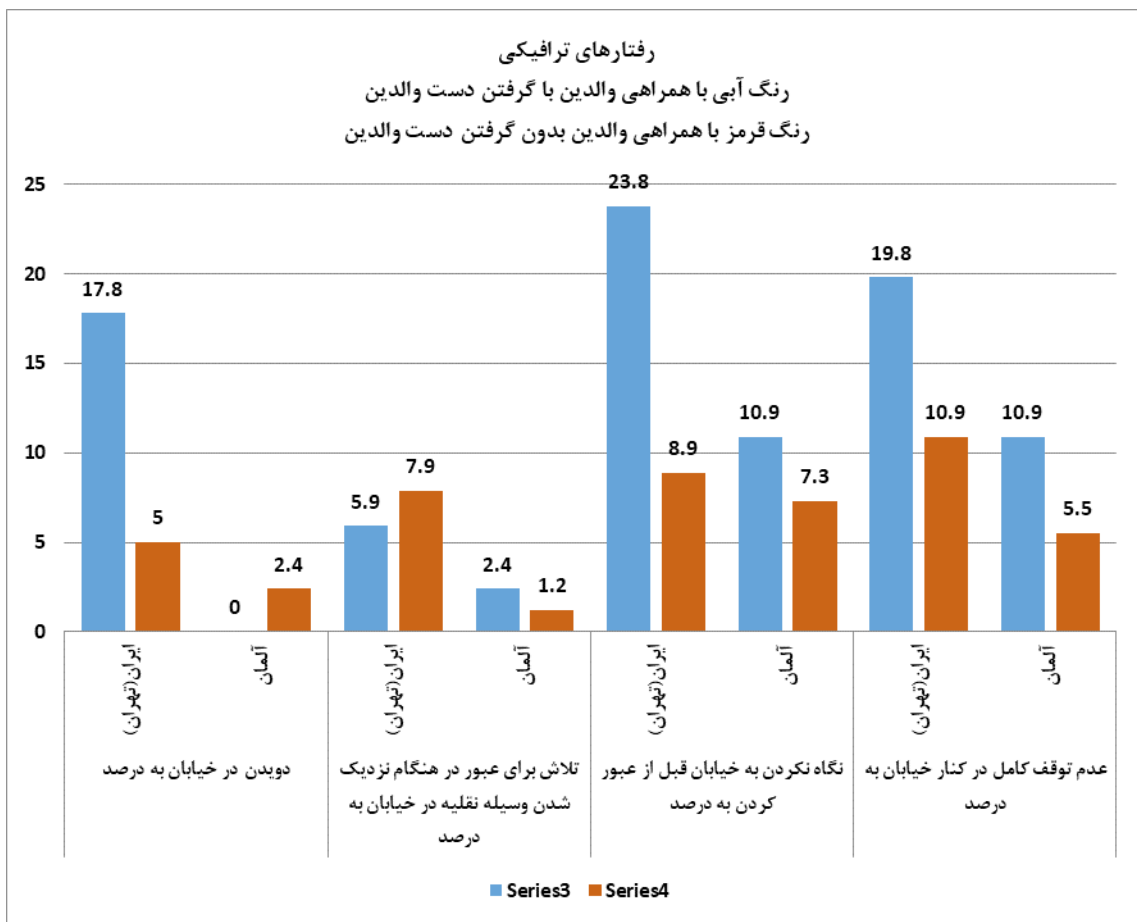
مدرسه نمونه گیری	مدرسه اول	مدرسه دوم	مدرسه سوم	میانگین
بدون همراهی والدین	۰/۶۱۳	۰/۷۵۴	۰/۷۸۴	۰/۷۱۷
همراه والدین	۰/۷۵۶	۰/۷۷۸	۰/۸۰۹	۰/۷۸۱
همراه والدین بدون گرفتن دست والدین	۰/۶۴۵	۰/۷۶۹	۰/۷۷۱	۰/۷۲۸
همراه والدین با گرفتن دست والدین	۰/۶۹۵	۰/۶۸۹	۰/۷۰۵	۰/۶۹۶
تعداد کودکان و رفتار غیر ایمن در مسیر	۰/۶۵۴	۰/۷۰۱	۰/۷۰۹	۰/۶۸۸

جدول ۱۶: نتایج میانگین حاصل از اجرای WSB در مدارس انتخاب شده و آمار کشور آلمان

نوع رفتار غیر ایمن	عدم توقف کامل در کنار خیابان به درصد		نگاه نکردن به خیابان قبل از عبور کردن به درصد		تلاش برای عبور در هنگام نزدیک شدن وسیله نقلیه در خیابان به درصد		دویدن در خیابان به درصد	
	آلمان	ایران(تهران)	آلمان	ایران(تهران)	آلمان	ایران(تهران)	آلمان	ایران(تهران)
محل بررسی								
بدون والدین	۲۶,۰	۳۷,۸	۴۴,۴	۲۸,۹	۵,۸	۸,۹	۳,۸	۲۴,۴
به همراه والدین	۲۶,۱	۳۰,۷	۲۰,۶	۳۲,۷	۴,۸	۱۳,۹	۸,۵	۲۲,۸
با گرفتن دست والدین	۱۰,۹	۱۹,۸	۱۰,۹	۲۳,۸	۲,۴	۵,۹	۰,۰	۱۷,۸
بدون گرفتن	۵,۵	۱۰,۹	۷,۳	۸,۹	۱,۲	۷,۹	۲,۴	۵,۰



نمودار ۱: مقایسه رفتارهای خطرناک ترافیکی دانش آموزان بدون همراهی و با همراهی والدین در ایران و آلمان



نمودار ۲: مقایسه رفتارهای خطرناک ترافیکی دانش آموزان با همراهی والدین با گرفتن دست کودک و بدون گرفتن دست در ایران و آلمان

## ۵- نتایج

در نمودار زیر چهار رفتار مخاطره آمیز دانش آموزان شامل عدم توقف کامل، نگاه نکردن به خیابان مورد نظر، تلاش به عبور در زمان حرکت وسیله نقلیه، دویدن در خیابان مورد نظر برای عبور از عرض خیابان بدون همراهی و با همراهی والدین در آلمان و ایران (تهران - براساس تحقیق میدانی) نشان داده شده است. (نمودار ۱)

در نمودار زیر چهار رفتار مخاطره آمیز دانش آموزان شامل عدم توقف کامل، نگاه نکردن به خیابان مورد نظر، تلاش به عبور در زمان حرکت وسیله نقلیه، دویدن در خیابان مورد نظر برای عبور از عرض خیابان با همراهی والدین با گرفتن دست دانش آموز و بدون گرفتن دست در آلمان و ایران (تهران - براساس تحقیق میدانی) نشان داده شده است. (نمودار ۲)

نتایج نشان می‌دهد:

۱- به علت آموزش بیشتر رفتارهای ترافیکی، رفتار غیر ایمن دانش آموزان ابتدایی کشور آلمان نسبت به ایران به مراتب کمتر است و در جدول ۱۶ کاملاً این موضوع در ۴ رفتار بررسی شده اثبات می‌شود.

۲- در هر دو جامعه آماری تقریباً کودکان همراه والدین از کودکانی که بدون والدین از خیابان عبور می‌نمایند رفتار مخاطره آمیز کمتری داشته‌اند.

۳- در مدارس ابتدایی مورد بررسی بترتیب عدم توقف کامل، نگاه نکردن به خیابان هنگام عبور، دویدن و تلاش برای عبور هنگام نزدیک شدن وسایل نقلیه بیشترین آمار رفتارهای غیر ایمن می‌باشند که نشان دهنده کمبود آموزش به روش wsb است.

## ۶- مراجع

- ۱- مرکز کنترل ترافیک، ۱۳۸۷، رفتار کودکان در ترافیک
- ۲- مجله تازه‌های ترافیک، ۱۳۸۸ واحد آموزش فرهنگ ترافیک، پارکهای آموزش ترافیک

۳- پایگاه اطلاع رسانی وزارت درمان و آموزش پزشکی، ۱۳۸۸، عبور و مرور و ایمنی دانش آموزان

۴- کتاب مدیریت ایمنی راه، ۱۳۸۵، بانک توسعه آسیایی، پژوهشکده حمل و نقل، ۱۱۰-۱۲۰

۵- بررسی آموزش و ایمنی عبور و مرور در گروههای سنی مختلف، آبان ۱۳۸۷، واحد پژوهش و آموزشهای

6- Alexander LM, Inchley J, Todd J, Currie D, Cooper AR, Currie C. The broader impact of walking to school among adolescents: seven day accelerometry based study. *Bmj.* 2005; 331: 1061-1062. [PubMed: 16107430]

7- Arain M, Campbell M, Cooper C, Lancaster G. What is a pilot or feasibility study? A review of current practice and editorial policy. *BMC Medical Research Methodology.* 2010; 10: 67. [PubMed: 20637084]

8- Bandura, A. *Social Learning Theory.* 1st ed. . Prentice Hall; Englewood Cliffs, NJ: 1976. Barton BK, Schwebel DC, Morrongiello BA. Brief Report: Increasing Children's Safe Pedestrian Behaviors through Simple Skills Training. *J. Pediatr. Psychol.* 2007; 32: 475-480. [PubMed: 17012736]

9- Berry DS, Romo CV. Should 'Cyrus the Centipede' take a hike? Effects of exposure to a pedestrian safety program on children's safety knowledge and self-reported behaviors. *Journal of Safety Research.* 2006; 37 Brown, A. ; Marchetti, L. ; Pullen, N. ; Scully, M. ; Zegeer, C. *Safe Routes to School Guide.* National Center for Safe Routes to School; Chapel Hill, NC: 2007. : 333-341. [PubMed: 16996086]

## Measurement WSB to cross the street to elementary students (Case Study: Region 15 of Tehran)

Kamran Rahimov<sup>1</sup>, Seyed javad hosseini<sup>2</sup>,

1. PHD and PNU

2. Graduate student transportation and Islamic Azad University, Tehran South

### Abstract

Review and influence the behavior of children at the time of crossing the street when leaving the school with the help of WSB purpose of this article. In this sample, four kinds of dangerous behavior of elementary students in Tehran in question is 15:

- 1- The elementary students standing along the street to a complete stop.
- 2- Before crossing the street look around.
- 3- When the distance between them and the vehicle is low, do not cross the street.
- 4- Passing slowly across the street.

Seven to eleven years of age are considered children at this age can be traffic education, primary school children in crossing streets safely conducted. Using WSB (school bus) as well as statistical sampling of students' performance was assessed and the results were analyzed using SPSS software.

**key words:** WSB, cross, elementary, students.