

بررسی نقش فرهنگ اجتماعی در حمل و نقل و ترافیک شهری

خدابخش امیری: کارشناس ارشد عمران، دانشگاه آزاد اسلامی واحد یاسوج، ایران
mirinejad@gmail.com

چکیده:

امروزه رشد شهرنشینی و زیاد شدن تعداد خودروها در بسیاری از کشورهای در حال توسعه نقش سیستم حمل و نقل عمومی را در ایجاد قانون مداری، آرام سازی و برپایی محیطی مطلوب برای زندگی به خوبی مشهود ساخته است. از این رو گسترش فرهنگ استفاده از حمل و نقل همگانی در یک جامعه می تواند نقش به سزایی در چگونگی عملکرد سیستم کلی حمل و نقل شهر داشته باشد. از جمله مشکلاتی که در اثر عدم استفاده مناسب از حمل و نقل عمومی بوجود می آید می توان به افزایش بار ترافیکی خیابان ها، تداخل حرکت سواره و پیاده و آشفتنگی بصری و روانی اشاره کرد. در این پژوهش ابتدا به تجربه جهانی حمل و نقل در شهرهای مختلف جهان پرداخته، سپس محورهای حمل و نقل پایدار و ضرورت آموزش و تدوین فرهنگ در حوزه حمل و نقل و ترافیک شهری مورد بحث و بررسی همه جانبه قرار می گیرد. روش این تحقیق از نوع توصیفی- تحلیلی می باشد که با استفاده از منابع کتابخانه ای، اسنادی و تحقیقات قبلی انجام گرفته است. نتایج این پژوهش نشان داد که برای اجرای موفق یک طرح ترافیکی بایستی ارتباط مستحکم و منسجمی بین سه مرحله طراحی و برنامه ریزی، آموزش عمومی و اجرای قانون موفقیت برقرار باشد و آموزش مقررات و موازین بین المللی ترافیک به تمامی طبقات جامعه اعم از مردم عادی، مسئولان و مجریان امر نقش بسیار اساسی در اصلاح و کنترل ترافیک خواهد داشت، زیرا لازمه زندگی کردن در یک جامعه صنعتی و ماشینی، آشنایی و آگاهی کامل مردم آن جامعه با فرهنگ زندگی در چنین جامعه ای است. همچنین مطالعات نشان داد که روش های مختلفی برای طراحی و اعمال مدیریت ترافیک در شهرها وجود دارد که می توان به حفظ امنیت عبور عابران پیاده، کنترل پارک های خیابانی و طرح استفاده بهینه از پارکینگ و اقدامات مربوط به ساخت پیاده روها اشاره کرد.

واژه های کلیدی: طرح ترافیکی، فرهنگ حمل و نقل، کلانشهر

مقدمه:

شهرهای امروزی شاهد روند فزاینده عبور و مرور است که بخش عمده آن شامل وسائط نقلیه موتوری است که سبب افزایش تراکم در مراکز شهری و افزایش اتلاف وقت و صرف هزینه های سنگین برای مردم و ساکنین شهرها شده و منجر به افزایش تصادفات ترافیکی در معابر گردیده است که به هیچ عنوان برای عبور حجم و نوع ترافیکی که در حال حاضر بایستی از خود عبور دهند طراحی نشده اند (ضیایی و همکاران، ۱۳۹۰). مدیریت پایدار حمل و نقل اثرات توسعه حمل و نقل را بر روی کارایی اقتصادی، موضوعات زیست محیطی، مصرف منابع، کاربری اراضی و عدالت اجتماعی مورد توجه قرار می دهد و به کاهش اثرات زیست محیطی، افزایش بازدهی سیستم حمل و نقل و بهبود وضعیت زندگی اجتماعی کمک می کند. واقعیت این است که در دنیای امروز وضعیت جابجایی نامطلوب است و بدون انجام اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه در آینده نزدیک تبدیل به یک بحران خواهد شد لذا تمامی کشورها ناگزیر به حرکت بسوی مدیریت پایدار حمل و نقل هستند (شهیدی، ۱۳۷۱).

وجود نارسایی در روند برنامه ریزی شهری به ویژه بخش حمل و نقل شهری، آثار و عوارض زیان بار گسترده ای را همچون مصرف بالای انرژی، تأخیر در رسیدن به مقصد، آلودگی هوا، کاهش ایمنی شهری و افزایش خطرهای جانی، از بین بردن بافت ها و پیوندهای سنتی شهر و ... پدید آورده است (قریب، ۱۳۸۲). به عبارت دیگر این بخش از برنامه ریزی و مدیریت شهری با زندگی روزمره و روزانه شهروندان در ارتباط مستقیم بوده و ضعف در این حوزه هزینه های گزافی را به مردم و مجموعه مدیریت شهری (در سطوح کلان و خرد) تحمیل میکند. بنابراین لازم است که با دیدی جامع و کل و نگر حوزه حمل نقل شهری مورد مطالعه، بررسی و تحلیل قرار گیرد.

شخصیت ترافیکی هر یک از مردم نشان دهنده فرهنگ اجتماعی است که در آن زندگی می کنیم برای رسیدن به فرهنگ استفاده صحیح از سیستم حمل و نقل عمومی لازم است مجموعه ای از تغییرات در ساختار و دیدگاه عموم شهروندان به این سیستم ایجاد شود. برای ارائه راهکاری جامع لازم است در ابتدا از مشکلات و کمبودها به طور کامل آگاهی یافت. ایجاد انگیزه و در نظر گرفتن مزایایی برای حمل و نقل عمومی قادر است کمک شایانی به گسترش این فرهنگ نماید. همچنین با تدوین سیاست های محدود کننده برای وسایل نقلیه شخصی می توان انتظار استفاده بیشتر از سیستم حمل و نقل عمومی را داشت (شیخی، ۱۳۷۸). رعایت استانداردهای سفر مانند ایمنی سفر، آسایش مسافر، سرعت جابجایی مسافر، ارزانی سفر، سفر پاک، سهولت دسترسی، کاهش زمان انتظار و اتلاف وقت مسافران می تواند میزان تمایل شهروندان نسبت به استفاده از این وسایل را افزایش دهد.

ایجاد انگیزه و در نظر گرفتن مزایایی برای استفاده از حمل و نقل عمومی می تواند کمک شایانی به گسترش فرهنگ استفاده از حمل و نقل عمومی کند به عنوان مثال ایجاد ایستگاه هایی که از آسایش اقلیمی و جذابیت برخوردارند با تمهیدات لازم برای قشر آسیب پذیر می تواند سبب استفاده بیشتر از سیستم حمل و نقل عمومی گردد. تمایل هر چه بیشتر عموم به استفاده از حمل و نقل عمومی منجر به جلب مشارکت اجتماعی و دخالت مردم در آن می شود که این امر سبب ارتقا سطح کیفی و کمی در این سیستم می گردد. آنچه در رفع نیازهای حمل و نقل مردم نقش به سزایی دارد مدیریت شهری توانمند است که می تواند در زمینه هایی از جمله اخذ کرایه، سطح ارائه خدمات، وضعیت زیر ساخت و موقعیت فضایی فعالیت ها به ایفای نقش بپردازد. در این پژوهش ابتدا به تجربه جهانی حمل و نقل در شهرهای مختلف جهان پرداخته، سپس محورهای حمل و نقل پایدار و ضرورت آموزش و تدوین فرهنگ در حوزه حمل و نقل و ترافیک شهری نموده تا بوسیله آن کاستی های موجود و نواقص مدیریت شهری تعیین و پیشنهاد های لازم برای بهبود آن ارائه گردد.

بیان مسئله:

سیستم حمل و نقل نقش عمده ای در حیات اقتصادی کشورها و نیز زندگی روزمره شهروندان ایفا میکنند. موضوع حمل و نقل و ترافیک که امروزه به عنوان یک پدیده سیاسی - اجتماعی نقش بسیار حساس و مهمی در کیفیت و ساختار اجتماعی - اقتصادی یک جامعه ایفا می نماید، اساس زندگی نوین شهری و نیازهای جابجایی انسان را شکل می دهد (سعدنیا، ۱۳۸۱).

مدیریت تقاضای حمل و نقل میتواند تحرک و کیفیت زندگی را در جهانی که به سرعت به سوی شهرنشینی پیش میرود، بهبود بخشد. هزینه های اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی شهرها به دلیل وجود خودروهای فراوان، بالا می باشد و تصادفات خودروها در سراسر دنیا، سالانه بیش از ۱/۲ میلیون نفر را به کام مرگ میفرستد. در ایالات متحده، مسافران، ۴/۸ میلیارد ساعت وقت خود را در هر سال به دلیل تردد خودروها هدر میدهند که به معنی ۱۰۱ میلیارد دلار اتلاف تولید اقتصادی میباشد. در پکن، هزینه های ترافیک و آلودگی هوا ۱۵-۷ درصد تولید ناخالص داخلی تخمین زده میشود. در طول تاریخ تمدن بشری مسئله حرکت و حمل و نقل و از اهمیت ویژه ای برخوردار بوده به شکلی که همواره تأثیر به سزایی در پیشرفت جوامع انسانی داشته است (کاستلز، ۱۳۸۴).

حمل و نقل به عنوان یکی از محوری ترین عناصر کنترل کننده توسعه، نقش شاخص و ویژه ای در زمینه توسعه پایدار دارد. از این رو «عبارت حمل و نقل پایدار» به وجود آمده است که بیان کننده سیاست های خرد و کلان حمل و نقلی است تا در کنار هم بتوانند زمینه ساز توسعه براساس مفهوم پایداری گردند (ویلر و بیتلی، ۱۳۸۴).

یک شهر مدرن باید دارای یک سیستم نقل و حمل کارآمد و گسترده برای ایجاد ارتباطات، دسترسی و ارتباط مابین مناطق مختلف آن می باشد سیستم نقل و حمل جامع و پایدار مشکلات متعددی نظیر آلودگی هوا، آلودگی صوتی، جداسازی زیستگاه های گونه های وحشی، ترافیک غیره و را کاهش دهد. جوامع امروزی نیازمند سیستم حمل و نقل پایدار برای کاهش این مشکلات و ایجاد سیستم و حمل نقل مؤثر و کارآمد هستند (قریب، ۱۳۸۲).

مبانی نظری

حمل و نقل عمومی:

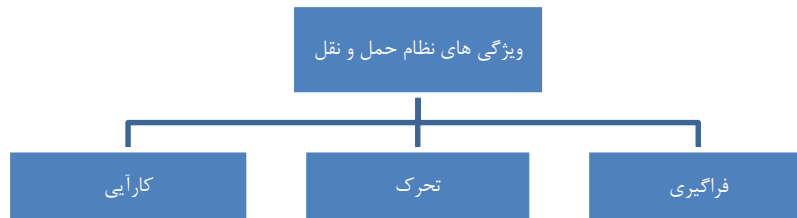
حمل و نقل عمومی تمام سیستم های حمل و نقلی را در بر می گیرد که دارای مشخصه های زیر باشد:

- مسافران در ماشین مالکیتی خودشان سفر نکنند.
- سفر به صورت جمعی انجام شود نه انحصاری. به همین علت است که در بسیاری از کشورها تاکسی را جزو حمل و نقل عمومی محسوب نمی کنند. (سعدنیا، ۱۳۸۱).

ویژگی های نظام حمل و نقل

سیستم های حمل و نقل را بر اساس سه ویژگی اساسی می توان ارزیابی کرد:

- ۱- فراگیری: درجه ی قابلیت دسترسی به سیستم، دسترسی و قابلیت انعطاف پذیری سیستم برای شرایط متنوع فیزیکی
- ۲- تحرک: تعداد سرفهایی که می تواند انجام شود. ظرفیت سیستم برای پذیرش حجم ترافیک و سرعت دو متغیر هستند که با تحرک ارتباط دارند.
- ۳- کارایی: رابطه ی هزینه ی حمل و نقل و بازدهی را کارایی می نامند (شکل ۱) (سعدنیا، ۱۳۸۱).



شکل ۱- ویژگی های نظام حمل و نقل (منبع: نگارنده)

پیشینه تحقیق:

در گذشته مطالعات فراوانی در ارتباط با حمل نقل و برنامه و ریزی شهری انجام گرفته است. در این مطالعات برخی به بررسی نقش کاربری زمین پرداخته و برخی دیگر به مکان کاربری یابی های شهری با تأکید بر برنامه ریزی حمل و نقل پرداخته اند.

محرم نژاد (۱۳۸۷) به بررسی اطلاعات آماری ترافیک تهران براساس شاخص و های حمل نقل پایدار شهری پرداخته است. در این مقاله ضمن معرفی شاخص های حمل نقل پایدار به مقایسه وضعیت فعلی اطلاعات آماری مربوط به ترافیک تهران براساس این شاخصها پرداخته شده است. نتایج این مقایسه نشان میدهد تنها تعداد بسیار کمی از اطلاعات موجود با شاخص نقل و های حمل پایدار دارای انطباق است و این موضوع نیاز به تجدیدنظر جدی در تعیین چارچوب اطلاعات مورد نیاز را آشکار مینماید.

جهانشاهلو (۱۳۸۶) در تحقیقی تحت عنوان برنامه ریزی شهری و نقش آن در دستیابی به حمل و نقل پایدار شهری در پی تبیین نقش مؤثر انجام توأم و هماهنگ برنامه و ریزی حمل نقل شهری با برنامه ریزی شهری بوده و ضمن ارائه ی راه حلهایی برای رسیدن به حمل و نقل پایدار، اصول برنامه ریزی و سیاست گذاری برای رسیدن به حمل و نقل پایدار را معرفی می نماید.

مظفری پور (۱۳۹۰) در مقاله ای تحت عنوان «ارزیابی سیستمهای جامع حمل و نقل با استفاده از روش تحلیل سلسله (مراتبی AHP تحقق) جهت توسعه پایدار شهری در ایران» پس از بررسی سیستم های جامع حمل و نقل شهری با توجه به مباحث توسعه پایدار و تکیه بر اصول زیست محیطی، مناسب ترین سیستم حمل و نقل شهری در ایران را با استفاده از الگوی تحلیل سلسله مراتبی ارزیابی کرده است.

روش تحقیق:

روش این تحقیق از نوع توصیفی- تحلیلی می باشد بدین منظور با استفاده از منابع کتابخانه ای، اسنادی و تحقیقات قبلی انجام گرفته ابتدا به تجربه جهانی حمل و نقل در شهرهای مختلف جهان پرداخته، سپس محورهای حمل و نقل پایدار و ضرورت آموزش و تدوین فرهنگ در حوزه حمل و نقل و ترافیک شهری مورد بحث و بررسی همه جانبه قرار می گیرد.

روند اجرایی شدن طرح ترافیکی

به طور کلی برای اجرای طرح ترافیکی و برآورده شدن اهداف طرح سه مرحله اصلی نیاز است که عبارتند از:

طراحی و برنامه ریزی، آموزش عمومی و اجرای قانون

الف- طرح و برنامه ریزی:

گام نخست در طرح یک برنامه بررسی مهندسی طرح، در نظر گرفتن جوانب امر و ارائه طرح مقتضی می باشد. به عنوان مثال در طرح ویژه اتوبوس مهندسی ترافیک باید ابتدا خیابان های اولویت دار را شناسایی و سیستم خط ویژه منسجم و کارا طراحی نماید (پرنیان، ۱۳۷۸).

ب- آموزش عمومی:

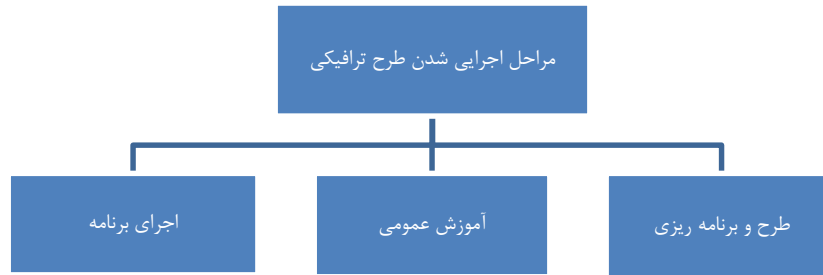
در این مرحله باید طرح را برای مردم معرفی نمود و ذهنیت آن ها را به طرح آشنا نمود.

یکی از مهمترین مراحل برای موفقیت یک طرح بیان اهداف منطقی از اجرای طرح و توجیه پذیری طرح برای شهروندان باشد. به طوری که در حال حاضر بسیاری از طرح های ترافیکی به دلیل عدم توجیه پذیری آن برای مردم با نظرخواهی از شکست مواجه شده و عمر چندانی نداشته اند که اصلاح فرهنگ ترافیک نیز از جمله این موارد می باشد. آخرین مرحله در این گام از برنامه نظرخواهی از افراد جامعه در مورد طرح مورد نظر می باشد تا مشخص گردد آیا اکثریت جامعه پذیرش طرح مورد نظر را دارند یا خیر؟ اگر پذیرش عمومی وجود نداشت طرح باید حذف یا اصلاح گردد ولی اگر پذیرش همگانی وجود داشت باید وارد گام بعدی شود (پرنیان، ۱۳۷۸).

ج- اجرای برنامه یا قانون مصوب

در آخرین گام از اجرای برنامه بایستی طرح مورد نظر به صورت برنامه مقتضی تصویب گردد و ضمن اعلام آن به شهروندان یا ابلاغ به ارگان های ذیربط باید کنترل و نظارت بر اجرای آن انجام داد. به عنوان مثال سیستم کنترل هوشمند ترافیک می تواند به عنوان یک طرح سه مرحله ای معرفی گردد. به طوری که ابتدا مسئولین شهرداری به فکر چاره اندیشی می افتند و کنترل هوشمند تحقق می یابد. مهندس نقش خود را ایفا می نماید. مرحله بعد آشنا نمودن مردم با این طرح که

همان آموزش استو مستلزم طی مراحل متعددی است تا تاثیر مطلوب را در ذهن شهروندان بر جای نهد که به آنها اشاره گردید. نهایتاً اجرای مقررات تردد خودروها و عابرين پياده از تقاطع چراغدار می باشد. شایان ذکر است کنترل سه عامل فوق در اجرای طرح به تدریج می تواند به تصحیح عادت راننده و عابر پیاده منجر شود و به رشد کیفی فرهنگ ترافیک جامعه کمک نماید (شکل ۲) (پرنیان، ۱۳۷۸).



شکل ۲- مراحل اجرایی شدن طرح ترافیکی (منبع: نگارنده)

ارائه برنامه جهت ارتقا فرهنگ ترافیک شهروندان

براساس جمع بندی مطالب مشخص گردید جهت ارتقا فرهنگ ترافیک، شهروندان نیاز به تهیه برنامه جامع می باشد تا از طریق آن بتوان به اهداف کوتاه مدت و دراز مدت مورد نظر دست یافت به همین منظور در ادامه سعی شده با ارائه یک برنامه مناسب به این مهم جامه عمل پوشاند (قریب، ۱۳۸۲).

الف- تهیه و تنظیم برنامه آموزشی

اولین گام تهیه برنامه ای جهت ارتقا فرهنگ ترافیک است البته بدین منظور باید ارگان های درگیر و مرتبط با مساله تعیین گردند تا مسئولیت و شرح خدمات هرکدام جهت تهیه برنامه های مناسب مشخص گردد. برخی از ارگان های ذیربط عبارتند از: شهرداری، استانداری، سازمان ترافیک، آموزش و پرورش، وزارت بهداشت و درمان و... یکی از ارگان هایی که می تواند نقش مهمی در این زمینه ایفا کند وزارت آموزش و پرورش است. آموزش و پرورش به لحاظ نقش مهم آموزشی و تربیتی خود در قبال آینده سازان این مرز و بوم دارای سهم عظیمی در تحولات فرهنگی و اجتماعی می باشد و از آنجا که برنامه های گوناگون آموزشی و تربیتی آن سراسر کشور را تحت پوشش قرار داده و کودکان، نوجوانان و جوانان مخاطبین اصلی آن می باشند. طبعاً نفوذ تعالیم و آموزش های آن ها به درون خانواده ها انکار ناپذیر است. همچنین مشخص شده است که با افزایش میزان تحصیلات در افراد، تعداد تصادفات کاهش می یابد. ۳۶ درصد فوتی های ناشی از تصادفات از بین قشر بیسواد هستند. لذا بایستی با استفاده از امکانات وسیع آموزش و پرورش و همگانی همه صاحب نظران امر ترافیک برنامه هایی در جهت آموزش دانش آموزان در ساعات درسی آنها گنجانده شود.

به عنوان هدف کوتاه مدت می توان به آشنایی دانش آموزان در گروههای مختلف سنی با پیام تابلوها، چراغ ها و علائم راهنمایی و رانندگی که روزانه در خیابانها و معابر مختلف مشاهده می کنند و برایشان حاوی پیام خاص می باشند اشاره کرد و تربیت نسلی که از کودکی با قوانین تردد شهری آشنایی یافته و تمکین از این قوانین به صورت خصیصه ذاتی در رفتار اجتماعی او باشد از اهداف بلند مدت باشد.

علاوه بر دانش آموزان برای سایر شهروندان نیز می توان برنامه آموزشی تهیه کرد. در این زمینه می توان استفاده کننده از معابر را به گروه های مختلف تقسیم بندی نمود و برای هر یک برنامه های آموزشی خاصی تدوین کرد. در این زمینه تهیه برنامه های آموزشی برای عموم به تفکیک رانندگان، دوچرخه سواران و عابرين پیاده و معرفی قوانین ترافیکی جدید جهت بهبود وضع ترافیک می تواند مد نظر قرار بگیرد. نکته دیگر تهیه برنامه های مورد نیاز جهت معرفی طرح موردنظر به مسئولین و دست اندرکاران مسائل ترافیک شهری است که عبارتند از:

- طراحی و تدوین دوره های آموزشی کوتاه مدت (عمومی، فنی و تخصصی و خدماتی- اداری) جهت پرسنل حوزه معاونت حمل و نقل و سازمان ترافیک، راهنمایی و رانندگی و کارشناسان شهرداری های مناطق و سازمان های زیر مجموعه شهرداری
 - اخذ مجوز راه اندازی و تاسیس دوره های آموزشی (کاردانی، کارشناسی، کارشناس ارشد) جهت پرسنل حوزه معاونت حمل و نقل، سازمان ترافیک، راهنمایی و رانندگی و کارشناسان شهرداری های مناطق و سازمان های زیر مجموعه شهرداری
 - برنامه ریزی جهت برگزاری سمینارها و گردهمایی های آموزشی مرتبط با حمل و نقل و ترافیک
 - طراحی بولتن های آموزشی مرتبط با حمل و نقل و ترافیک
 - طراحی بانک اطلاعاتی جامع آموزشی جهت حوزه معاونت حمل و نقل و سازمان ترافیک
- آخرین گروهی که به نظر می رسد می توان برای آن ها برنامه ریزی کرد آموزش گروه های ویژه همچون رانندگان حمل و نقل عمومی از جمله اتوبوس، مینی بوس و تاکسی می باشد و توجه به اینکه روزانه تعداد قابل توجهی از سفرهای درون شهری توسط این وسایل انجام می شود لذا نقش بسزایی در ترافیک و حمل و نقل شهر خواهند داشت. ارتقا فرهنگ رانندگان خودروهای عمومی تا حد زیادی باعث بهبود ترافیک و حمل و نقل می گردد (پیت، ۱۳۸۴).

ب- آموزش طرح های تهیه شده

پس از تهیه طرح های تهیه شده توسط مهندسين و برنامه ریزان حمل و نقل و ترافیک، لازم است روش مناسب جهت معرفی و آموزش طرح های مصوب به گروههای مختلف ارائه گردد. در این زمینه ارگان ها و سازمان های مختلفی می توانند همکاری نمایند که در ذیل توضیح داده می شود:

۱- آموزش و پرورش

- در راستای آموزش فرهنگ ترافیک از طریق آموزش و پرورش م میتوان از شیوه های زیر بهره گرفت:
- استفاده از کتب و جزوه های آموزشی متناسب با سن دانش آموزان
- بهره گیری از فیلم های آموزشی در این زمینه
- استفاده از ساعات پرورشی و فراغت دانش آموزان جهت تعلیم مورد نظر

- استفاده از کارشناسان مجرب راهنمایی و رانندگی جهت تدریس و آموزش موضوع مورد نظر

- تشکیل دوره های آموزشی کوتاه مدت با همکاری کارشناسان راهنمایی و رانندگی به منظور آماده سازی مربیان پرورشی و سایر معلمان داوطلب و علاقه مند جهت تدریس آموزش های ترافیکی به دانش آموزان

- انجام برخی آموزش های علمی در حد ممکن مانند آموزش علمی چگونگی عبور از عرض خیابان با دقت به خط کشی عابر پیاده، توجه به توقف عابر پیاده هنگام چراغ قرمز عابر پیاده و عبور به موقع هنگام چراغ سبز عابر پیاده

- حداقل می توان از هر مقطع تحصیلی یک پایه را جهت این آموزش ها در نظر گرفت

- احداث پارک های آموزشی ترافیک در برخی پارک های عمومی شهر

۲- صدا و سیما

صدا و سیما از محبوب ترین رسانه های گروهی در بین مردم می باشد که می تواند نقش بسیار مهمی در ارتقا فرهنگ ترافیک شهروندان از خود ایفا نماید. ساخت برنامه های آموزشی می تواند گام مؤثری در آموزش و ارتقا فرهنگ ترافیک مردم باشد. برنامه هایی که در این زمینه می توان تهیه کرد عبارتند از: طراحی

سوژه برای برنامه های رادیویی و تلویزیونی، پیام های تبلیغاتی، پیام های آموزشی، پیام های هشداردهنده، دوربین مخفی، کیان پرده و میز گرد

۳- جراید

یکی دیگر از راههای گسترش آموزش فرهنگ ترافیک، استفاده از روزنامه ها، مجلات و بولتن های تبلیغاتی است.

۴- شهرداری:

یکی از ارگان هایی که می تواند نقش اساسی در آموزش فرهنگ ترافیک داشته باشد شهرداری است. شهرداری می تواند از طریق بیلبوردهای تبلیغاتی، احداث پارک هایی جهت آموزش قوانین ترافیکی، خط کشی معابر شهر، نصب تابلوهای اطلاع رسانی و... در ارتقای فرهنگ ترافیک مؤثر باشد.

۵- راهنمایی و رانندگی

نیروهای متخصص راهنمایی و رانندگی می توانند نقش مثبتی در ارتقا فرهنگ ترافیک داشته باشند. این نیروها میتوانند از طریق برگزاری سمینارها و چاپ نشریات به آموزش قوانین ترافیک بپردازند (جدول ۱) (پیت، ۱۳۸۴).

جدول ۱- نقش سازمان ها در آموزش طرح های ترافیکی (منبع: نگارنده)

ردیف	نام سازمان	نقش سازمان
۱	آمورش و پرورش	استفاده از کتب و جزوه های آموزشی
		استفاده از فیلم های آموزشی
		استفاده از کارشناسان مجرب راهنمایی و رانندگی جهت تدریس و آموزش
		تشکیل دوره های آموزشی کوتاه مدت با همکاری کارشناسان راهنمایی و رانندگی
۲	صدا و سیما	احداث پارک های آموزشی ترافیک
		طراحی سوژه برای برنامه های رادیویی و تلویزیونی، پیام های تبلیغاتی، پیام های آموزشی، پیام های هشداردهنده، دوربین مخفی، کیان پرده و میز گرد
۳	جراید	استفاده از روزنامه ها، مجلات و بولتن های تبلیغاتی
۴	شهرداری	بیلبوردهای تبلیغاتی، احداث پارک هایی جهت آموزش قوانین ترافیکی، خط کشی معابر شهر، نصب تابلوهای اطلاع رسانی
۵	راهنمایی و رانندگی	برگزاری سمینارها و چاپ نشریات

اجرای طرح های مصوب

طرح های مصوب ممکن است به صورت برنامه اجرایی یا قوانین مصوب لازم الاجرا باشد که باید پس از تصویب از طریق ارگان ذیربط به اجرا درآید. برخی از طرح ها همچون آموزش فرهنگ به دانش آموزان تنها جنبه آموزشی داشته اما برخی طرح ها ساختار مناسب برای ارتقا فرهنگ می باشد که عبارتند از: آموزش و پرورش، راهنمایی و رانندگی، معاونت حمل و نقل، استانداری و شهرداری.

برخی طرح ها جهت ایجاد زیرساخت مناسب ارتقای فرهنگی می باشد که عبارتند از: نصب تابلو و علائم ترافیکی مورد نیاز در سطح شهر، اصلاح تابلوها و علائم ترافیکی موجود در سطح شهر، نصب چراغ های راهنمایی با زمان بندی ثابت یا متغیر، ایجاد مسیر عابر پیاده از طریق تعریض پیاده روها، اصلاح خط کشی ها و نرده های عابر پیاده، ایجاد مسیرهای دوچرخه در سطح معابر شهر، اصلاح و ایمن سازی مسیرهای دوچرخه در سطح معابر شهر (پیت، ۱۳۸۴).

راهکارهای فرهنگی - ترافیکی پیشنهادی برای بهبود عملکرد سیستم حمل و نقل عمومی

گسترش بزرگراه ها و رینگ های ترافیکی کلان شهر ها را به یک شهر بزرگراهی تبدیل خواهد کرد که آرامش و سکون شهروندان از آن رخت خواهد بست (مختاری ملک آبادی، ۱۳۹۰). به همین جهت سعی برای کاهش تقاضای وسایل نقلیه ی شخصی به عنوان راهی برای برون رفت از معضل ترافیک شهرهای امروزی ضروری است. ترویج فرهنگ استفاده از وسایل نقلیه عمومی را می توان به عنوان راه حلی پاسخ گو برای حل این معضل در نظر گرفت. پس چه بهتر پیش از آن که استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی تنها گزینه پیش رو باشد، به فکر راهکارهای اجرایی برای گسترش این فرهنگ باشیم، به گونه ای که شهروندان مایل به استفاده از این سیستم باشند و نه مجبور. سه اصل کلی که در توسعه حمل و نقل همگانی همواره باید مد نظر قرار گیرد را می توان به شکل زیر بیان کرد:

۱- بهره مندی از خصوصیات طراحانه در طراحی ساختمان ها، مسیرهای حرکت پیاده که پیاده روی و توجه به مقیاس انسانی را تقویت می کند.

۲- اختلاطی از کاربری ها با تراکم متوسط تا بالا

۳- اتصالات عملکردی و فیزیکی به سیستم های حمل و نقل (عباس زادگان و همکاران، ۱۳۹۰).

- با مدنظر قرار دادن اصول بیان شده در ادامه به بیان راهکارهای ترافیکی - فرهنگی برای فرهم آوردن شرایطی مطلوب و گسترش فرهنگ استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی پرداخته می شود.
- در نظر گرفتن هزینه ای به عنوان ورودی در بافت های تاریخی برای وسایل نقلیه ی شخصی و بیشتر بودن مبلغ این هزینه برای خودروهای تک سر نشین به منظور از بین بردن فرهنگ خودرو های تک سرنشین و اختصاص این درآمد به بهبود سیستم حمل و نقل عمومی و دوچرخه
 - جلوگیری از ورود وسایل نقلیه شخصی در ساعت های پیک ترافک و اختصاص دادن گذر به حرکت وسایل نقلیه عمومی و دوچرخه، هم چنین کاهش فواصل زمانی بین سرویس ها
 - افزایش تعداد ایستگاه ها در مناطقی که از سطح کیفیت معیشتی پایین تری برخوردارند
 - اختصاص دادن محوری به حرکت اتوبوس در جهت مخالف حرکت وسایل نقلیه، به منظور سرعت بخشیدن به حرکت و سهولت دسترسی
 - تغییر ساختار شهری و کاربری اراضی با هدف ایجاد کاربری اراضی با هدف ایجاد کاربری های مختلط در پی کاهش وابستگی به وسایل نقلیه شخصی با ایجاد مسافت های سفری کوتاه تر
 - در نظر گرفتن محوری برای حرکت سریع اتوبوس در بزرگ راه ها که بدون توقف در مسیر باشد، یا در چند مرکز مهم ایستگاه داشته باشد.
 - طراحی ایستگاه دوچرخه کاملاً رایگان در مسیرهای اصلی و پرتراфик و همچنین طراحی ایستگاه های کاملاً مکانیزه در مسیرهای فرعی شهر
 - طراحی ایستگاههایی مطابق با استاندارد ها جهانی که آسایش اقلیمی مسافران را فراهم کند، به طور مثال تهویه ی مناسب، صندلی های استاندارد و...
 - ایجاد انگیزه استفاده از حمل و نقل عمومی با استفاده از تبلیغات گسترده در همه سطوح.
 - آموزش و آگاهی بخشیدن به کودکان در مورد مزایای استفاده از حمل و نقل عمومی
 - ایجاد انگیزه برای استفاده از وسایط نقلیه عمومی به وسیله طراحی خلاقانه ی ایستگاهها و دستگاه های اتوبوس و کنترل بر کیفیت و نظارت آن ها
 - تدوین سیاست های تشویقی به منظور گسترش فرهنگ استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی (سرور و امینی، ۱۳۹۲).

نتیجه گیری

با شروع هزاره سوم و رشد بی سابقه شهرنشینی و زندگی ماشینی و پیشرفت شتابنده فناوری ها، افزایش روزافزون تعداد وسایل نقلیه شخصی و ناکافی بودن سیستم حمل و نقل عمومی در شهرهای بزرگ مشکلات متعددی را برای شهروندان به وجود آورده است. حضور خودرو در زندگی انسانها امری اجتناب ناپذیر و حذف آن غیرممکن است. همچنین استفاده ناصحیح از این دستاورد تمدنی موجب شده است که این وسیله به یکی از عوامل اصلی مرگ و میر انسان ها- تبدیل شود. از طرفی از بین سه عامل انسان، خودرو و جاده مشخص شده است که عامل انسانی به تنهایی حدود ۶۰ درصد و با مشارکت سایر عوامل تا ۹۵ درصد در بروز تصادفات نقش دارد.

از طرف دیگر فرسوده بودن سیستم حمل و نقل روند تردد در شبکه های حمل و نقل را دچار اختلال کرده است، لذا به منظور کاهش تراکم ترافیک ارائه یک سیستم حمل و نقل عمومی غیرانبوه که ظرفیت جابه جایی مسافر نسبتاً بالایی داشته و از راحتی سفر قابل توجهی برخوردار باشد می تواند راهکار مناسب برای کنترل و انتظام سیستم حمل و نقل در شهرهای بزرگ محسوب شود در کنار این سیاست آنچه بیشتر مورد توجه است ضرورت آموزش و تدوین فرهنگ ترافیک به عنوان راهکار اصلی مشکل ترافیک شهرهای بزرگ است که به برنامه ریزی شهری کمک خواهد کرد. به منظور دستیابی به حمل و نقل یکپارچه و کارآمد ضروری است فرهنگ استفاده از حمل و نقل عمومی در جامعه نهادینه شده و تسهیلات مرتبط با حمل و نقل عمومی توسط نهادهای دولتی پیش بینی گردد که عبارتند از: مسیر پیاده روی، مسیر دوچرخه، معابر شهری، پیاده رو ها، زیرگذر و روگذر دوچرخه و پیاده رو، فضای شهری، ایستگاه حمل و نقل ریلی و ایستگاه اتوبوس.

با توجه به نتایج به دست آمده در این پژوهش آموزش مقررات و موازین بین المللی ترافیک به تمامی طبقات جامعه اعم از مردم عادی، مسئولان و مجریان امر نقش بسیار اساسی در اصلاح و کنترل ترافیک خواهد داشت، زیرا لازمه زندگی کردن در یک جامعه صنعتی و ماشینی، آشنایی و آگاهی کامل مردم آن جامعه با فرهنگ زندگی در چنین جامعه ای است.

به طور کلی آموزش را باید از نخستین عامل تشکیل دهنده ترافیک آغاز کرد، یعنی « انسان » قبل از اینکه راننده باشد یا مجری قانون، خود به عنوان یک عابر پیاده برای جامعه مطرح است بنابراین هنگامی که عابر پیاده در یک جامعه از فرهنگ و آموزش کافی بهره ور نباشد و نسبت به مقررات و ضوابطی که قانون برای او تعیین کرده آگاهی کامل نداشته باشد و برخورد با سایر عوامل آگاهانه و با تکیه بر فرهنگ و بینش اجتماعی عمل نکند در سطح شهر می تواند حوادثی را ایجاد کند. روش های مختلفی برای طراحی و اعمال مدیریت ترافیک در شهرها وجود دارد که می توان به حفظ امنیت عبور عابران پیاده، کنترل پارک های خیابانی و طرح استفاده بهینه از پارکینگ و اقدامات مربوط به ساخت پیاده روها اشاره کرد. همچنین رابطه میان فرهنگ جامعه و میزان استفاده از وسایط نقلیه عمومی امری انکار ناپذیر است. در موضوعات اجتماعی از جمله ترافیک، غفلت به بالای عمومی و مهم جامعه تبدیل شده است همانطور که در رانندگی غفلت از قانون، غفلت از حقوق دیگران و غفلت از ایمنی و سلامت خودرو، دلیلی بسیاری از تصادفات رانندگی است. باید با اتخاذ سیاست های فرهنگی سبب آشتی افراد جامعه با هم گردید.

منابع:

۱. پرنیان. ب. ۱۳۷۸. جایگاه مطالعات حمل و نقل در فرایند برنامه ریزی شهری، معاونت هماهنگی امور عمرانی مراکز مطالعات و برنامه ریزی شهری. چاپ اول.
۲. جهانشاهلو، ل. و امینی، ا. ۱۳۸۶. برنامه ریزی شهری و نقش آن در دستیابی به حمل و نقل پایدار. هفتمین کنفرانس حمل و نقل و ترافیک، تهران.
۳. سرور، ر. و امینی، م. ۱۳۹۲. تحلیل و ارزیابی تاثیر اجتماعی- فرهنگی ترافیک و حمل و نقل شهری. تهران، انتشارات تیسرا.
۴. سعدنیا، ا. ۱۳۸۱. حمل و نقل شهری، کتاب سبز شهرداری ها، چاپ سوم.
۵. شهیدی، م. ح. ۱۳۷۱. مقدمه ای بر برنامه ریزی سیستم حمل و نقل شهری و مهندسی ترافیک، تهران: دانشکده هنرهای زیبا.
۶. شیخی، م. ت. ۱۳۷۸. جامعه شناسی شهری، تهران: نور گیتی.
۷. ضیائی، م و محسنیان، م. ۱۳۹۰. اثرسنجی احداث واحدهای تجاری خطی بر ، ترافیک شبکه پیرامون بافت مرکزی مشهد، دفتر مطالعات و برنامه ریزی حمل و نقل. سازمان ترافیک.
۸. عباس زادگان، م.، رضازاده، ر.و محمدی، م. ۱۳۹۰. بررسی مفهوم توسعه ی مبتنی بر حمل و نقل همگانی و جایگاه متروی شهری تهران در آن. فصلنامه علمی پژوهشی باغ نظر ۱۷ (۸): ۴۳-۵۸.
۹. قریب، ف. ۱۳۸۲. شبکه ارتباطی در طراحی شهری. مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
۱۰. کاستلز، م. ۱۳۸۴. عصر اطلاعات، ظهور جامعه شبکه ای، ترجمه احمد عقیلان و افشین خاکباز، تهران: انتشارات طرح نو.
۱۱. محرم نژاد، ن. ۱۳۸۷. مدیریت پایدار حمل و نقل شهری و راهکارهای آن، سومین کنفرانس منطقه ای مدیریت ترافیک، تهران.
۱۲. مختاری ملک آبادی، ر. ۱۳۹۰. تحلیلی بر نقش دوچرخه در سیستم حمل و نقل پایدار شهر اصفهان. مجله مطالعات و پژوهش های شهری و منطقه ای ۹ (۳): ۱۰۱-۱۲۲.
۱۳. مظفری پور، ن. ۱۳۹۰. ارزیابی سیستم های جامع حمل و نقل با استفاده از روش تحلیل سلسله مراتبی جهت تحقق توسعه پایدار شهری در ایران، سومین کنفرانس برنامه ریزی و مدیریت شهری.
۱۴. ویلر س. م و بیتلی ت. (۱۳۸۴). توسعه شهری پایدار، مترجم ذاکر حقیقی کیانوش، ناشرمرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، وزارت مسکن و شهرسازی