

مروری بر مسئولیت‌ها و وظایف سازمان‌های دخیل در آموزش فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی کشور

سرهنگ دکتر حسین‌رضا رفیعی^۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۰/۰۲/۰۳

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۰/۰۶/۲۳

چکیده

حضور خودرو در زندگی انسان‌ها امری اجتناب‌ناپذیر و حذف آن غیرممکن است. از طرفی استفاده ناصحیح از این دستاورد تمدنی موجب شده است که این وسیله به یکی از عوامل اصلی مرگ و میر انسان‌ها تبدیل شود. کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند که تصادفات و سوانح ترافیکی تا سال ۲۰۲۰ میلادی به سومین عامل مرگ و میر انسان‌ها 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. نظر به این‌که انسان قابل آموزش و تربیت است و با آموزش قواعد و مقررات صحیح ترافیکی یا به تعبیری ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی می‌توان از بروز تصادفات و تلفات ناشی از آن جلوگیری کرد، نگارنده در این مقاله به دنبال معرفی نهادها و سازمان‌هایی است که مستقیم و غیرمستقیم می‌توانند در آموزش فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی نقش داشته باشند. بدیهی است که دیدگاه مطرح در این مقاله قطعی و جزمی نیست و ممکن است سازمان‌های دیگری نیز باشند که بتوانند در این زمینه ایفای نقش نمایند که لازم است توسط کارشناسان به فهرست مندرج در این مقاله اضافه شوند.

کلیدواژه‌ها: فرهنگ، نظم، ایمنی، ترافیک، آموزش، تربیت، وظیفه، مسئولیت

^۱ عضو هیئت علمی دانشگاه علوم نظامی ناجا

تلفات جانی، صدمات جسمی، زیان‌های مالی و اجتماعی ناشی از تصادفات و سوانح جاده‌ای، خصوصاً در کشور ایران، مسئله کوچکی نیست که بتوان به آسانی از کنار آن گذشت. از طرفی انواع خودرو به دلیل نقشی که در تسهیل ارتباط میان انسان‌ها دارند، جزئی جدانشدنی و ضروری در زندگی بشر بوده و تصور زندگی بدون آن نیز دشوار است. بنابراین باید فرهنگ یا راه‌های درست استفاده کردن از این وسایل را یافت و آموزش داد. بر این اساس نگارنده درصدد برآمد تا به طور مختصر سازمان‌ها و نهادهای دخیل در امر آموزش فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی را شناسایی و نسبت به وظایف و مسئولیت‌های هر یک مروری کوتاه داشته باشد.

اصول علمی حاکم بر دانش ترافیک در قالب 3E انگلیسی و «اما»ی فارسی مطرح می‌شود که عبارت‌انداز: آموزش^۱، مهندسی^۲ و اعمال قانون^۳. در حال حاضر بعضی‌ها اصل دیگری را به این مثلث ترافیکی اضافه کرده‌اند که آن اصل محیط^۴ است (حاجی شیرزی ۱۳۸۰: ۹-۱۰). منظور از محیط شرایط فیزیکی جاده و میزان دید راننده و کاربران دیگر ترافیکی است یعنی کسانی که راننده با آنان در تعامل است (فولر و سانتوز ۱۳۸۸: ۳۴). بدین سان «اما»ی سؤال برانگیز به «امام» به معنی راهنما و روشن‌گر تبدیل می‌شود، به عبارتی، توجه به این 4E یا چهار مفهومی که حروف اول آن‌ها واژه «امام» را تشکیل می‌دهند می‌تواند به نوعی معضل ترافیکی را حل یا قابل تحمل کند.

از طرف دیگر در ترافیک سه عنصر مهم دخیل است که عبارت‌اند از: انسان، راه و خودرو که از میان آن‌ها نقش انسان به عنوان عابر، سرنشین و راننده از دو عنصر دیگر بیشتر است. مضافاً این که انسان سازنده خودرو، احداث‌کننده جاده و وضع‌کننده قوانین و مقررات و مجری و ناظر بر اعمال این مقررات نیز هست.

1 Education
2 Engineering
3 Enforcement
4 Environment

برابر گزارش «بلائیای جهانی» که در سال ۱۹۹۸ میلادی توسط صلیب سرخ و هلال احمر تهیه شد، از میان ۱۲ عامل اصلی مرگ و میر، تصادفات جاده‌ای در رتبه نهم قرار داشت که با افزایش تلفات در سال‌های اخیر پیش‌بینی می‌شود که تصادفات رانندگی تا سال ۲۰۲۰ به رتبه سوم عامل مرگ و میر انسان‌ها ارتقا پیدا کند (Issue, 1998). قابل توجه آن که ۸۵ درصد از تلفات جاده‌ای، ۹۰ درصد از سال‌های از دست رفته زندگی، ۹۶ درصد از کل تلفات ناشی از تصادفات کودکان سهم کشورهای با درآمد کم و متوسط است. در میان کودکان ۵ تا ۱۴ ساله و نوجوانان و ۱۵ تا ۲۹ ساله سوانح ترافیکی دومین عامل مرگ و میر است (دیویس و دیگران، ۲۰۰۳).

برابر آخرین بررسی‌های انستیتو مهندسی حمل و نقل (ITE) در ۲۰ اکتبر ۲۰۰۴ عامل انسانی به تنهایی ۵۷ درصد در پیدایش حوادث ترافیکی دخیل بوده است (نیک‌زاد ۱۳۸۶: ۲۴). بعضی‌ها نقش عامل انسانی در پیدایش تصادفات را تا ۸۰ درصد (فرجی و منجمی ۱۳۸۰: ۲۸۴) و بعضی‌ها با مشارکت عوامل دیگر نقش این عامل را تا ۹۵ درصد هم ذکر کرده‌اند (وهاب‌زاده، بهار ۱۳۸۷: ۶۱). بنابراین توجه به امر آموزش فرهنگ ترافیکی جدی است و می‌باید که نصب‌العین همگان، اعم از دولت‌مردان و کل مردم، قرار گیرد.

برابر آخرین آمارهای موجود در سایت پزشکی قانونی آمار کشته‌شدگان و مجروحان رانندگی ایران در سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۹، به شرح جدول ذیل است:

| سال خسارت جانی و جسمی | ۱۳۸۴ | ۱۳۸۵ | ۱۳۸۶ | ۱۳۸۷ | ۱۳۸۸ | جمع |
|--------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| کشته‌شدگان | ۲۷۷۵۵ | ۲۷۵۶۷ | ۲۲۹۱۸ | ۲۳۳۶۲ | ۲۲۹۷۴ | ۱۲۴۵۷۶ |
| مصدومان | ۲۷۴۲۵۷ | ۲۷۶۷۶۲ | ۲۴۵۴۱۷ | ۲۷۲۸۷۷ | ۲۹۵۱۷۹ | ۱۳۶۴۴۹۲ |

تلفات ترافیکی ایران از سال ۱۳۷۴ که ۱۱۵۹۲ نفر بوده است تا سال ۱۳۸۴ که ۲۷۷۵۵ نفر می‌شود ۱۲۵ درصد افزایش داشته است که خود یک فاجعه انسانی است (قربانی و ذاکری ۱۳۸۸: ۱۱۴ و ۱۱۸). نگاهی سطحی به آمارها بار دیگر توجه به آموزش فرهنگ ترافیکی را بیش از پیش آشکار می‌کند.

با توجه به مطالب پیش‌گفته سؤال اصلی که نگارنده در این مقاله به دنبال پاسخ آن هست این است که: چه سازمان‌ها و نهادهایی در امر آموزش فرهنگ ترافیکی دخیل هستند و وظایف و مسئولیت‌های هر کدام چیست؟ بنابراین هدف اصلی مقاله شناخت سازمان‌ها و نهادهای دخیل در امر ترافیک و آشنایی با وظایف و مسئولیت‌های آن‌ها در این زمینه است.

مواد و روش‌ها

در تدوین این مقاله از روش کتابخانه‌ای مبتنی بر اسناد و مدارک استفاده شده است. در واقع این مقاله در پاسخ به سؤال اصلی و تأمین هدف موردنظر تهیه شده است. بر این اساس ابتدا سازمان‌ها و نهادهای دخیل در امر ترافیک شناسایی شدند و با مراجعه به اسناد و منابع، وظایف و مسئولیت‌های هر یک از آن‌ها در زمینه آموزش و ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی اشاره شد. در شرح وظایف و اساسنامه تعدادی از این سازمان‌ها وظایف مستقیمی در ارتباط با ترافیک پیش‌بینی و تعریف نشده است ولی با توجه به ماهیت وجودی، می‌توانند نقش‌های اساسی در این زمینه به عهده بگیرند. بدیهی است که روش تجزیه و تحلیل و جمع‌بندی اطلاعات روش تحلیل محتوا خواهد بود. مدت زمان تحقیق از سال ۱۳۸۰ به این سو یعنی ۱۰ ساله اخیر خواهد بود. در این مقاله متغیر مستقل سازمان‌های دخیل در امر ترافیک و متغیر وابسته نقش آن‌ها در آموزش و ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی است.

قبل از پرداختن به یافته‌ها، لازم است که به تعریف عملیاتی فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی در این تحقیق اشاره شود:

فرهنگ: از دیدگاه انسان‌شناسان، جامعه‌شناسان و روان‌شناسان تعاریف مختلفی از فرهنگ مطرح شده است. فرهنگ از نظر لغوی به معنی ادب، تربیت، دانش، معرفت، مجموعه آداب و رسوم، بالا کشیدن، برکشیدن و تعلیم و تربیت است (دهخدا ۱۳۷۳: ۱۵۱۰۹؛ معین ۱۳۶۴: ۱۰۸۲). ضوابط و مقررات مربوط به ترافیک مانند آداب و رسوم و قوانین موضوعه، بخشی از فرهنگ یک جامعه را تشکیل می‌دهند؛ بنابراین فرهنگ ترافیکی در کنار سایر رسوم رایج اجتماعی بخشی از فرهنگ کلی جامعه است (وحیدا ۱۳۶۷: ۳۱-۲۵).

نظم و ایمنی ترافیکی: نظم از نظر لغوی به معنی ترتیب، آرایش، گفتار موزون، به رشته کشیدن جواهر، سازمان و تشکیلات است. ایمنی نیز از نظر لغوی به معنی ایمن شدن، در امان بودن، آرامش و آسودگی خاطر است. ترافیک نیز به معنی رفت و آمد، آمد و شد، عبور و مرور، حمل و نقل و داد و ستد کالا و بار و مسافر است (معین ۱۳۶۴: ج ۱، ۳۰۴ و ج ۴، ۴۷ و ۵۴ - ۵۳؛ عمید ۱۳۸۶: ج ۱، ۲۷۵، ج ۳، ۲۰۴۲ و آریان پور ۱۳۶۸: ۳-۲۳۴۲). در این مقاله منظور از نظم به معنی قانون‌مندی و منظور از ایمنی به معنی به سلامت رسیدن بار و مسافر به مقصد و منظور از ترافیک رفت و آمد ایمن و با صرفه انسان و بار در شبکه‌های عبور و مرور است (بهبهانی ۱۳۷۴: ۴).

وظیفه و مسئولیت: منظور از وظیفه، آن چیزی است که در شرح وظایف یک سازمان جهت ارائه خدمات به جامعه گنج‌نیده شده است. طبیعتاً وظایف مسئولیت‌آور نیز هستند و کارکنان باید در زمینه انجام آن‌ها پاسخگو باشند. منظور از مسئولیت انتظاراتی است که از یک سازمان در قبال جامعه توقع می‌رود ولی در شرح وظایف آن گنج‌نیده نشده است.

یافته‌های تحقیق

نهادهای و سازمان‌های دخیل و تأثیرگذار در آموزش فرهنگ ترافیکی

از جمله نهادهای مهم تأثیرگذار در آموزش فرهنگ ترافیکی می‌توان از: جامعه، خانواده، مدرسه، وسایل ارتباط جمعی، شهرداری‌ها، سازمان‌های مردم‌نهاد (N.G.Os) و پلیس یا نیروی انتظامی نام برد. سازمان‌های دخیل در ارتقای فرهنگ ترافیکی را به دو دسته می‌توان تقسیم کرد:

(۱) سازمان‌هایی که مستقیماً در حوزه فرهنگ ترافیکی نقش دارند مانند شهرداری، پلیس راهنمایی و رانندگی، دفتر و شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ترافیک وزارت کشور، شورای اسلامی شهر، ستاد حمل و نقل و سوخت کشور و سازمان حفاظت محیط زیست.

(۲) سازمان‌هایی که نقش آن‌ها در ارتقای فرهنگ ترافیکی انکارناپذیر است ولی در شرح وظایف سازمانی آن‌ها اشاره‌ای به موضوع ترافیک نشده است، مانند: سازمان صدا و سیما، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی و وزارت آموزش و پرورش.

چون تعدادی از نهادهای و سازمان‌های پیش‌گفته در امر انتقال فرهنگ ترافیکی و هم‌چنین در تعاملات نیروی انتظامی با آموزش و پرورش برای ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی نقش دارند، به نقش هر یک از آن‌ها به‌طور خلاصه اشاره می‌شود.

جامعه و خانواده

بدون شک جامعه زمینه‌ساز آموزش و یادگیری است. رشد افکار عمومی و القای تفکر مثبت می‌تواند پشتیبان خدمات آموزشی سازمان‌های متولی آموزش ترافیکی باشد، زیرا گرایش مثبت اجتماعی بسترساز زمینه فراگیری و ایجاد انگیزه برای آموزش است. بعد از جامعه، خانواده مهم‌ترین و اولین نهاد تربیتی است که موجب الگوسازی برای شکل‌گیری رفتار کودک می‌شود. کودک از رفتار بزرگ‌ترها و اطرافیان در خانواده الگوبرداری و ضمن پذیرش آموخته‌ها، آن‌ها را در وجود خود درونی می‌کند

(عبدالرحمانی، پاییز ۱۳۸۴: ۴). پدران و مادران پایبند به قانون، الگوهای مناسبی برای فرزندان خود جهت رعایت قانون هستند. کودک تا سن ۸ سالگی کلیه رفتارهای ثابت و اصلی دوره بزرگسالی خود را کسب می‌کند و آنرا در قالب واکنش‌های مختلف اجتماعی از خود به نمایش می‌گذارد. بنابراین شیوه تربیتی و رفتار ترافیکی پدران و مادران در سال‌های اول زندگی کودک نقش مهمی بر رفتارهای آینده او در عرصه ترافیک دارد.

مدرسه یا آموزش و پرورش

آموزش و پرورش به دلیل اهمیت خاصی که در نظام آموزشی هر کشوری دارد، نقش ویژه‌ای را در پرورش انسان‌ها و فعال کردن استعدادها و توانایی‌های فکری و مهارتی آنان ایفا می‌نماید. مسلماً نقش این نهاد در انتقال فرهنگ، الگوسازی و اصلاح رفتارها و حرکت‌های غیرمعارف فرهنگی قابل کتمان نیست. نیاز به فراگیری مهارت و ایجاد توانایی‌های لازم در دانش‌آموزان جهت همراهی با تحولات روزگار به سازمان‌های آموزشی کمک می‌کند تا بتوانند با تهیه و تدوین برنامه‌های مختلف و کارآمد به حل مشکلات اجتماعی که ممکن است در آینده با آن روبه‌رو شوند، بپردازند. قاعدتاً پایگاه اصلی آموزشی فرهنگ ترافیکی مدرسه است.

بنابه نوشته یکی از پژوهشگرانی اجتماعی: «آموزش کودکان از خردسالی و حتی پیش از ورود به مدرسه، اساسی‌ترین شیوه اجتماعی کردن فرهنگ ترافیک است. آموزش عمومی از طریق مدرسه رویکردی است که هم‌اکنون به عنوان پروژه‌های عظیم در بسیاری از کشورهای پیشرفته دنیا به اجرا درآمده و ماحصل آن کاهش خسارت‌ها به ویژه تلفات جانی و مالی بوده است.» ایشان در ادامه می‌نویسد: «در برخی از مدارس کشورهای دیگر به هنگام زنگ تفریح، ورزش و یا حتی زنگ تعلیمات اجتماعی، ماکت‌ها و مدل‌های کوچکی از علایم و چراغ‌های راهنمایی و رانندگی از سوی مسئولان مدرسه در محوطه مدارس قرار داده می‌شود، و کودکان با دیدن آن‌ها با علایم و قوانین ترافیکی

آشنا می‌شوند» (رضا عبدالرحمانی، ۱۳۸۵: ۴-۵۳). این به‌جز برنامه‌های آموزشی مدونی است که برای دانش‌آموزان باید اجرا شود.

روحیه حاکم در محیط مدرسه، وجود کتاب درسی، حضور آموزگار و بازی‌های دسته‌جمعی از مهم‌ترین ابزارهایی هستند که می‌توانند درخصوص انتقال فرهنگ ترافیک به دانش‌آموزان مؤثر واقع شوند. مطالب کتاب درسی به عنوان خمیرمایه و پیام، معلم به‌عنوان پیام‌رسان و بازی‌های دسته‌جمعی از جمله عواملی هستند که موجب نهادینه شدن آموزش‌های فرهنگ ترافیکی می‌شوند.

آموزش فرهنگ ترافیکی می‌تواند در تمامی سطوح تحصیلی از مدرسه تا دانشگاه و در همه رشته‌ها و برنامه‌های رسمی و غیررسمی آموزشی وارد شود تا دانش‌آموزان و دانشجویان یاد بگیرند که چگونه آموخته‌های خود را در زندگی روزمره به کار گیرند. با تلفیق آموزش مبانی فرهنگ ترافیکی و آموزش‌های اجتماعی و فرهنگی به کودکان و نوجوانان و حتی دانشجویان می‌توان دانش و ارزش‌های مربوط به راه و رسم زندگی پایدار را به آنان آموخت. البته مباحث مربوط به فرهنگ ترافیکی را می‌توان به صورت جداگانه، با تدوین یک کتاب خاص یا در نظر گرفتن فصلی خاص از یک کتاب و یا به‌صورت درهم تنیده و ترکیب با دیگر مباحث و مبانی درسی دیگر، در پایه‌ها و مقاطع تحصیلی مختلف با تنوع و کیفیت بهتر و بالاتر به دانش‌آموزان و دانشجویان منتقل کرد (شاگری ۱۳۸۵: ۲۰-۱۶).

درضمن به‌جز تدابیر پیش گفته، با توجه به دل‌بستگی‌ها و انگیزه‌ها و علاقه‌های دانش‌آموزان به مباحث ترافیکی، می‌توان از کلاس‌های درسی خارج از محیط مدرسه و انجام کارهای میدانی و عملی مانند همیار پلیس، پلیس‌یار نوجوان و جوان در جهت ارتقای فرهنگ ترافیک و نهادینه کردن الگوهای رفتاری استفاده کرد.

در وزارت آموزش و پرورش سازندها و بسترهای مناسبی برای گنجاندن آموزش‌های ترافیکی و آشنایی با قواعد و مقررات عبور و مرور برای ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی وجود دارد، هرچندکه در ساختار و شرح وظایف این وزارتخانه اشاره مستقیمی به حوزه‌های ترافیکی نشده است. به همین دلیل نمایندگان آموزش و پرورش

در تمام کمیته‌ها و شوراهای و جلسات مرتبط با فرهنگ ترافیکی شرکت می‌کنند و در تصمیم‌گیری‌ها مشارکت فعال دارند. دلیل این مشارکت می‌تواند چند دلیل داشته باشد: (۱) تقریباً همه اتباع ایرانی بیش از یک دهه از عمر خود را در دوره‌های آموزشی پیش‌دبستانی تا پایان دبیرستان با فضاها و مسئولان و مربیان این وزارتخانه سروکار دارند.

(۲) فرآیندهای آموزش و آموخته‌های انسان‌ها در سنین تحت پوشش آموزش‌های آموزش و پرورش به‌گونه‌ای است که این آموزش‌ها در وجود افراد نهادینه و درونی می‌شود و موجب شکل‌گیری نگرش و رفتار آن‌ها در بقیه عمرشان می‌شود. به عبارتی، آموزش و پرورش در میان نهادهای صاحب‌نظر در اجتماعی‌شدن انسان‌ها جایگاهی یگانه و ویژه دارد. هم‌اکنون طرح‌های پلیس مدرسه، گذربان مدرسه و همیار پلیس از جمله طرح‌های موفق و مشترک نیروی انتظامی و آموزش و پرورش در حوزه آشنایی دانش‌آموزان با فرهنگ ترافیکی و ترویج آن در سطح جامعه است که جا دارد ساماندهی بهینه‌ای شود.

شهرداری‌ها و سازمان‌های مردم‌نهاد (N.G.Os)

علاوه بر مباحث درسی، مباحث ترافیکی مطرح شده از طریق وسایل ارتباط جمعی مانند صدا و سیما، مطبوعات، فیلم‌های ویدئویی، اقدامات شهرداری‌ها مبنی بر تصمیم‌های اتخاذ شده در شورای اسلامی شهرها مانند احداث پارک‌های ترافیک یا تعیین مسیرهای ویژه، اقدامات سازمان‌های مردم‌نهاد (N.G.Os) از جمله مباحث و اقدامات تکمیلی است که به صورت مستقیم و غیرمستقیم در ارتقا و نهادینه شدن فرهنگ ترافیکی دانش‌آموزان دخالت دارد.

در سازمان شهرداری‌ها یکی از معاونت‌ها، معاونت حمل و نقل و ترافیک است که ضمن نظارت بر جریان حمل و نقل و ترافیک، بر جریان امور راه‌آهن شهری (مترو)، امور پایانه‌ها، تاکسی‌رانی و شرکت واحد اتوبوس‌رانی و مینی‌بوس‌رانی، مراکز معاینه فنی خودروها نیز نظارت دارد. یکی از سیاست‌ها و برنامه‌های اصلی این معاونت «ارتقای

فرهنگ عبور و مرور» است. وظایف محول شده به این معاونت در راستای این سیاست عبارت‌اند از:

- ۱) آموزش و فرهنگ‌سازی در خصوص عبور و مرور از راه‌های مختلف؛
- ۲) آموزش ضمن خدمت عوامل مرتبط با عبور و مرور؛
- ۳) توسعه آموزش و فرهنگ انجام کار به صورت الکترونیک؛
- ۴) ارتقای سطح آگاهی جامعه برای کاهش آلودگی هوا و صوت؛
- ۵) پیگیری تشدید مجازات متخلفان مقررات راهنمایی و رانندگی؛
- ۶) فرهنگ‌سازی در خصوص استفاده از پیک بادپا برای حمل و نقل عمومی کالا در سطح شهر.

معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری در ساختار اداره کل آموزش خود، اداره‌هایی با عنوان اداره آموزش و فرهنگ ترافیک، اداره پژوهش و انتشارات، اداره فضاهای آموزش ترافیک و همچنین کمیته آموزش شورای عالی ترافیک را سازمان داده است که هر کدام در آموزش فرهنگ ترافیکی به شهروندان، به‌ویژه کودکان نقش به‌سزا و انکارناپذیری دارند. همان‌گونه که از نام اداره فضاهای آموزش ترافیک معاونت حمل و نقل و ترافیک، پیداست فضاهای آموزش ترافیک مانند تالار حرکت، پارک‌های آموزش ترافیک را تحت پوشش دارد و در زمینه فعالیت‌های مفید و مؤثر آن‌ها اقدام می‌کند. تالار حرکت محل برگزاری سمینارها، کارگروه‌ها و کارگاه‌های تخصصی دانشگاه‌ها و سازمان‌ها در زمینه مسایل آموزش ترافیک و بررسی چگونگی استفاده از سایر فضاهای آموزشی خارج از حیطه سازمان است. پارک‌های آموزش ترافیک نیز مرتب در حال تعامل و تهیه برنامه مدون جهت تشکیل جلسات مشترک با آموزش و پرورش و پلیس راهنمایی و رانندگی برای بازدید کودکان و بهره‌برداری آن‌ها از امکانات و فضاهای آموزشی ایجاد شده در پارک است. کمیته آموزش شورای عالی ترافیک یکی از ۵ کمیته شورای حمل و نقل و ترافیک است که بستر ساز اقدامات شورا در جهت ارتقای فرهنگ عبور و مرور شهروندان است. نمایندگان پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی و

آموزش و پرورش از جمله اعضای این کمیته هستند (سایت معاونت حمل و نقل و ترافیک و سایت سازمان حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران، ۱۳۸۹).

پلیس یا نیروی انتظامی (پلیس راهنمایی و رانندگی)

نظر به اینکه پلیس راهنمایی و رانندگی از جمله پلیس‌های تخصصی نیروی انتظامی است که بخش عمده‌ای از مأموریت‌ها و فعالیت‌هایش در حوزه پاسداری و ترویج فرهنگ ترافیکی است به بخشی از مأموریت‌ها و وظایف آن در این حوزه اشاره می‌شود. مأموریت‌های کلی این پلیس عبارت‌اند از: تأمین نظم عبور و مرور، اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی و حمل و نقل، امور توزین و حفظ حریم راه‌ها در سطح کشور با توجه به مقررات داخلی و بین‌المللی. عناوین تعدادی از وظایف این پلیس نیز عبارت‌اند از: (۱) هدایت تخصصی واحدهای تابعه نیروی انتظامی در زمینه امور راهنمایی و رانندگی و حمل و نقل؛ (۲) برنامه‌ریزی در جهت انجام مأموریت‌های خدماتی و تأمین سلامت عبور و مرور و حمل و نقل؛ (۳) تدوین رویه‌ها، صدور دستورالعمل‌ها در کلیه زمینه‌های مرتبط با راهنمایی و رانندگی و امور حمل و نقل از قبیل تسهیل عبور و مرور، رسیدگی به تصادفات و...؛ (۴) ابلاغ قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و حمل و نقل و ارائه نظرات کارشناسی در جهت حل مسائل و مشکلات منتقله از طریق واحدهای راهنمایی و رانندگی؛ (۵) بررسی مستمر قوانین، مقررات، رویه‌ها و دستورالعمل‌های موجود و ارائه پیشنهادها لازم در زمینه اصلاح آن‌ها، حذف تشریفات زاید، سادگی و یکنواختی امور و بهبود روش‌ها؛ (۶) شرکت در کنوانسیون‌های بین‌المللی و انعکاس نتایج تحقیقات حاصله به واحدهای تابعه، جهت ارتقای سطح دانش تخصصی؛ (۷) تهیه و تنظیم و اجرای طرح‌های لازم در زمینه جلوگیری و کاهش تصادفات و تخلفات، تسهیل در رفت و آمد وسایط نقلیه، آموزش رانندگان و مهندسی ترافیک.

یکی از زیرمجموعه‌های پلیس راهنمایی و رانندگی اداره کل امور اجتماعی و فرهنگ ترافیک است که شرح وظایف آن عبارت است از: (۱) برنامه‌ریزی در جهت ترویج آموزش‌های ترافیکی بین اقشار مختلف جامعه؛ (۲) انجام اقدامات لازم در زمینه

برنامه‌ریزی آموزش مستمر و مداوم فرهنگ ترافیک و تهیه متون و کتاب‌های آموزشی برای دانش‌آموزان مقاطع ابتدایی تا دبیرستان با هماهنگی وزارت آموزش و پرورش؛ ۳) برنامه‌ریزی و هماهنگی با مطبوعات و جراید کثیرالانتشار در جهت چاپ و نشر مقالات آموزشی و پیام‌های ترافیکی به منظور ارتقای سطح دانش عمومی؛ ۴) اقدام لازم در زمینه هماهنگی با وزارت‌خانه‌های علوم تحقیقات و فناوری، بهداشت و درمان و آموزش پزشکی به منظور انجام برنامه‌های آموزشی و توسعه فرهنگ ترافیکی بین دانشجویان مراکز آموزش عالی کشور؛ ۵) هماهنگی و برنامه‌ریزی لازم در خصوص جمع‌آوری و تهیه متون آموزشی، تبلیغاتی و فرهنگی و چاپ کتاب‌ها و جزوه‌ها، بروشور و تراکت و پلاکارد برای آموزش سنین مختلف؛ ۶) برنامه‌ریزی به منظور تهیه فیلم‌های آموزشی، تیزرهای تبلیغاتی، تئاتر و سریال‌های تلویزیونی در جهت گسترش فرهنگ عبور و مرور با هماهنگی مراجع درون‌سازمانی و برون‌سازمانی؛ ۷) اقدام لازم در زمینه تأسیس کتابخانه و آرشیو تخصصی صوتی و تصویری و اسناد مربوط به فرهنگ ترافیکی در جهت ارتقای سطح دانش کیفی اقشار مختلف جامعه؛ ۸) ایجاد ارتباط و هماهنگی با سازمان‌ها و وزارت‌خانه‌های ذی‌مدخل در زمینه چاپ و نشر متون یا کتاب‌ها، بولتن، نشریه و مقالات آموزشی؛ ۹) انجام اقدامات لازم در زمینه جلب همکاری سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران و سایر رسانه‌های تصویری به منظور تهیه فیلم‌های آموزشی با هدف توسعه فرهنگ عبور و مرور (سایت پلیس راهور ناجا، ۱۳۸۹).

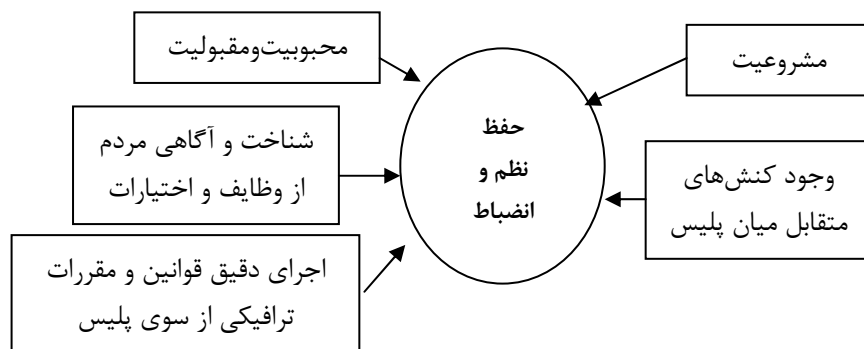
همان‌گونه که ملاحظه می‌شود با پیش‌بینی چنین ساختاری در نیروی انتظامی و شرح وظایف شفاف و روشن آن در حوزه فرهنگ ترافیکی، یکی از سازندها و بسترهای مناسب برای تعامل نیروی انتظامی با آموزش و پرورش برای گسترش فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی، همین اداره کل امور اجتماعی و فرهنگ ترافیک است.

از دیدگاه خاص‌تر وظایف پلیس راهنمایی و رانندگی را در سه بخش می‌توان دسته‌بندی کرد؛

۱- برقراری ایمنی ترافیکی؛ ۲- تسهیل در عبور و مرور؛ ۳- رسیدگی به تصادفات.

آموزش فرهنگ و نظم ایمنی ترافیکی به جامعه هدف یعنی آموزش و پرورش در بخش

اول قابل برنامه‌ریزی است. عبدالرحمانی، (۱۳۸۵) در تعریف ایمنی ترافیکی می‌نویسد: «تدابیر و روش‌هایی که عوامل راهنمایی و رانندگی با همکاری سایر سازمان‌ها و ارگان‌های ذیربط در جهت اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی به کار می‌گیرند تا رفت و آمد وسایل نقلیه در راه‌ها و معابر بدون خطر انجام پذیرد.» بنا به نوشته این پژوهش‌گر: «پلیس راهنمایی برای نشان‌دادن اهمیت نظم و قانون ترافیکی باید در امور شهروندان، به‌ویژه کودکان و دانش‌آموزان، مشارکت داشته باشد. اگر پلیس، با مشارکت سایر نهادها، نتواند این حس را که قانون و مقررات راهنمایی و رانندگی برای بهبود عبور و مرور و آسایش مردم وضع شده، در بازیگران ترافیکی القا کند، تأثیر قانون، قانون‌گذار و مجری قانون (یعنی خود پلیس راهنمایی و رانندگی) احتمالاً کاهش خواهد یافت.» به اعتقاد وی پلیس می‌تواند ضمن آموزش ترافیک به شهروندان، پیامدهای منفی بی‌احترامی به قانون را برای آن‌ها شرح دهد و حدود اختیارات خود را به مردم بشناساند چنین است که مردم با توجه به جایگاه پلیس در ترافیک با وی تعامل خواهند داشت. همکاری و تعامل مردم با پلیس با پدیده قانون‌گرایی ارتباط دارد و بی‌توجهی به اجرای قانون با بی‌توجهی مردم به پلیس نیز رابطه مستقیم دارد. هر چه پلیس نزد مردم محبوبیت و مقبولیت داشته باشد، میزان احترام به قوانین نیز بیش‌تر خواهد شد. اگر این مقبولیت و محبوبیت مورد تردید قرار گیرد یا کم‌رنگ شود، اعتماد عمومی به او کم‌رنگ و در نتیجه به بی‌نظمی ترافیکی اضافه می‌شود. از طرفی یکی از دلایل مقبولیت پلیس و استحکام نظم ترافیکی، رعایت قانون توسط خود مأموران پلیس است. کردار عوامل دخیل در حفظ انضباط ترافیکی در جامعه را می‌توان به شرح زیر نشان داد:



(عبدالرحمانی، ۱۳۸۵: ۳-۳۲)

پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی، فارغ از نقش رسمی‌اش که برای همگان آشکار است، هفت نقش غیررسمی را نیز می‌تواند ایفا کند که منجر به طرح‌های نوآورانه به افراد و گروه‌های اجتماعی در زمینه ارتقای فرهنگ ترافیک شود: در این قسمت به‌طور خلاصه به این نقش‌ها اشاره می‌شود.

- ۱- برانگیختن حس نیاز به تغییر؛
- ۲- برقراری رابطه تغییر؛
- ۳- تشخیص مسئله (موضوع)؛
- ۴- ایجاد انگیزه تغییر در افراد جامعه؛
- ۵- تبدیل نیت به عمل؛
- ۶- تثبیت یا تداوم بخشی تغییر؛
- ۷- دستیابی به رابطه نهایی.

در مورد نقش اول پلیس راهور باید سعی کند که احساس نیاز به تغییر را در الگوهای رفتار ترافیکی مردم به وجود آورد. به عبارتی، چرایی اجرای طرح‌ها و تغییرات جدید را پاسخگو باشد و این مستلزم آن است که آگاهی کافی پیرامون طرح‌های ارائه شده داشته باشد تا بتواند مردم را نسبت به نافع و قابل اجرا بودن طرح‌های ارائه شده قانع کند. در مورد نقش دوم، پلیس علاوه بر ایجاد احساس نیاز به تغییر، باید با جامعه هدف رابطه‌ای صمیمی و دو طرفه برقرار نماید تا زمینه ایجاد تغییر فراهم شود. به عبارتی، وی با برقراری ارتباط با کنشگران به آن‌ها اعتبار می‌بخشد و ضمن هویت بخشی از عرف اجتماع در آن‌ها تغییر ایجاد کند. چنین می‌شود که در آن‌ها میل به مشارکت ایجاد می‌شود، به طرح‌های ارائه شده از سوی پلیس اعتماد می‌کنند و اجرای آن‌ها را مشروع می‌دانند. در مورد نقش سوم باید توجه داشت که پلیس راهور باید از مسئله یا موضوع شناخت کافی داشته باشد. به عبارتی بداند که چرا طرح‌ها و روش‌ها و راهکارهای قبلی در زمینه فرهنگ‌سازی دراز مدت یا برخوردهای مقطعی مانند طرح کنترل نامحسوس یا جمع‌آوری موتورسیکلت‌ها کارایی لازم را ندارند. ضمناً باید نسبت به نقاط قوت و ضعف طرح‌های جدید آگاه باشد. به عبارتی به آن‌ها نگاه انتقادی داشته

باشد نه این که صرفاً آن‌ها را تأیید کند. مأمور تغییر موفق کسی است که از دید کنشگر به طرح‌ها و برنامه‌های ترافیکی نگاه کند و همانند او احساس کند. نقش چهارم پلیس راهور آن است که کنشگران را به پذیرش رفتار ترافیکی درست و جدید و کنار گذاشتن رفتار نادرست پیشین تشویق نماید و این میسر نمی‌شود مگر آنکه در افراد جامعه، انگیزه تغییر ایجاد نماید. او باید توجه داشته باشد که تغییر رفتار ترافیکی باید به خواست کنشگران باشد نه فقط تغییر برای تغییر، یا تغییر برای فایده، یا تغییر برای آن که نشان دهد کاری کرده است. در این گام پلیس نقش مشوق را دارد نه صرفاً نقش پیش‌گیرنده و برخورد با متخلف. وی علاوه بر متقاعد کردن جامعه هدف به پذیرش نوآوری، نباید از کمبود منابع و نگرش منفی دیگران در محیط که ممکن است کار و زحمت او را مختل کند غافل باشد. پلیس راهور در نقش یا گام پنجم خود برای ایجاد تغییر باید تلاش کند تا با توجه به نیازهای اجتماعی کنشگران ترافیکی و با توجه به زمینه‌های فرهنگی موجود بر رفتار آن‌ها تأثیرگذار باشد. زیرا اگر طرح‌ها، توصیه‌ها، آموزش‌های ترافیکی جدید، قوانین و مقررات وضع شده با نیازهای اجتماعی جامعه هدف، هم‌خوانی نداشته باشد، احتمال پذیرش آن‌ها کاهش می‌یابد. در فرآیند ارتباط، هرچه دو طرف جریان ارتباط با همدیگر خصوصیات مشترک بیش‌تری داشته باشند، تأثیر ارتباط بیش‌تر و نیت‌ها بیشتر به عمل نزدیک می‌شود. گام بعدی یا نقش ششم پلیس در تغییر، تثبیت و تداوم تغییر است؛ زیرا فقط ایجاد تغییر و نوآوری در رفتارهای ترافیکی کافی نیست بلکه استمرار و تداوم بخشی از ایجاد تغییر مهم‌تر است. پلیس راهور باید با تشویق رفتارهای ایجاد شده، اثر نتایج بلندمدت هر طرح را بیش‌تر مورد توجه قرار دهد، زیرا نتایج کوتاه مدت خیلی کارساز نیست. نظم ترافیکی ناشی از قوه قهریه و برخورداری از نظم مکانیکی و متزلزل، مانند چیدن آجرهای خشک روی همدیگر است. نظم ترافیکی ناشی از کار فرهنگی نظم ارگانیکی و پویا و منبعث از تحولات درونی و تغییرات بیرونی تحول‌پذیر است. نظم ناشی از ترس بسیار شکننده و سست است یعنی با نبود حضور پلیس به راحتی زیر پا گذاشته می‌شود. آخرین نقش پلیس راهور در تحول و ارتقای فرهنگ ترافیکی، درونی کردن رفتار ترافیکی در جامعه

هدف است که به اجتماعی کردن یا جامعه‌پذیری بسیار نزدیک است. دستیابی به رابطه‌ نهایی ارتباط دو طرفه پلیس و جامعه آن است که کنشگر به سطحی از اخلاق ترافیکی برسد که از وابستگی به مجری طرح یعنی پلیس رها شود و به مرحله خوداتکایی برسد. در چنین وضعی نیاز به ماکت پلیس و خودرو او در جاده و نیاز به حضور مداوم او در هر چهارراه و خیابان و میدان و بزرگراه نیست تا توجه کاربران ترافیکی را به رعایت قانون جلب کند. حتی نیاز نیست تا مدام تذکر بدهد، بازخواست نماید و جریمه کند. به عبارتی کنشگر، خود پلیس خود و کنشگران پلیس همدیگرند و با ارتباطات کلامی و غیرکلامی کوتاهی‌های همدیگر را یادآوری می‌کنند.

تذکر این نکته لازم است که میزان موفقیت مأموران راهنمایی و رانندگی در ایجاد تغییر رفتار یا ارتقای نظم و ایمنی ترافیکی در جامعه هدف به میزان تلاش آن‌ها و رابطه این تلاش‌ها با پذیرش طرح‌های نوآورانه در آن جامعه بستگی دارد. بنابراین همدلی، به عنوان پدیده‌ای عاطفی، خمیرمایه اصلی تعامل اجتماعی پلیس راهنمایی و رانندگی با جامعه هدف، یا آموزش و پرورش، برای ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی است (عبدالرحمانی، ۱۳۸۸: ۸۹-۱۷۳).

دفتر و شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ترافیک شهرهای کشور

وزارت کشور از ۷ معاونت و ۳۵ اداره کل و دفتر کل تشکیل شده است. معاونت هماهنگی امور عمرانی تنها معاونتی است که وظیفه ساماندهی امور حمل و نقل آن وزارتخانه را به عهده دارد. شورای عالی حمل و نقل و ترافیک شهرهای کشور و دفتر هماهنگی شورای عالی ترافیک از جمله زیر مجموعه‌های معاونت هماهنگی امور عمرانی است. از جمله وظایف این دفتر عبارت‌اند از: تهیه و تدوین پیش‌نویس آیین‌نامه‌ها، طرح‌ها و لوایح مربوط به امر حمل و نقل و ترافیک، هماهنگی و برنامه‌ریزی جهت بهبود ترافیک، انجام هماهنگی‌های لازم بین امور حمل و نقل و ترافیک درون‌شهری و برون‌شهری، نظارت بر حسن اجرای قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، دستیابی به

آخرین اطلاعات و استانداردهای حمل و نقل و ترافیک با برقراری ارتباط با دستگاه‌ها و مؤسسات پژوهشی و...

لایحه شورای عالی حمل و نقل و ترافیک شهرهای کشور در تاریخ ۱۳۷۲/۱۲/۸ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و به قانون تبدیل شد. برابر ماده ۱ این قانون، شورا وظیفه اعمال سیاست‌های جامع و هماهنگ ترافیکی و تهیه خطمشی لازم و بهبود اداره کلیه امور مربوط به امر عبور و مرور همانند طراحی، برنامه‌ریزی، سازماندهی، هماهنگی، نظارت و انتظامات ترافیکی شهرهای کشور را به‌عهده دارد و مرکب از هفت عضو است. معاون وزیر کشور رئیس شورا و معاونان وزرای راه و شهرسازی، ارتباطات و فناوری اطلاعات (پست و تلگراف و تلفن سابق)، معاون رئیس سازمان برنامه‌ریزی کشور (برنامه و بودجه سابق)، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست یا معاون وی و فرمانده نیروی انتظامی یا معاون وی از دیگر اعضای این شورا هستند.

مصوبات این شورا پس از تصویب وزیر کشور قابل اجراست. دبیرخانه شورا در وزارت کشور است. از طرفی در هریک از استان‌های کشور، شورای هماهنگی ترافیک استان به ریاست استاندار یا معاون عمرانی وی و با حضور مدیران کل اداره‌ها و سازمان‌های عضو شورای عالی مستقر در استان و فرماندهی انتظامی استان تشکیل می‌شود و دبیرخانه آن در استانداری مستقر است. مصوبات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور باید در چارچوب قوانین کشور باشد و برای همه وزارتخانه و سازمان‌ها و نهادها و موسسه‌های عمومی دولتی و خصوصی لازم‌الاجراست. در مورد شورای هماهنگی ترافیک استان‌ها آیین‌نامه‌ای در قالب هفت ماده توسط وزارت کشور تهیه شد که در تاریخ ۱۳۷۴/۵/۱۲ به تصویب هیئت وزیران رسید. این آیین‌نامه شرح وظایف این شورا را در سطح استان‌ها مشخص کرده است (بلغاری ۱۳۸۴: ۱۶-۱۴). پس از تصویب آیین‌نامه اجرایی شورای عالی حمل و نقل و ترافیک شهرهای کشور در تاریخ ۱۳۷۴/۷/۲، این شورا عملاً از اسفند ۱۳۷۴ آغاز به کار کرد. از جمله سیاست‌های اتخاذ شده شورای عالی عبارت‌اند از: ۱) توسعه و ترویج فرهنگ عمومی رفتارهای صحیح در رانندگی و تحول در شیوه آموزش و آزمون صدور گواهینامه رانندگی؛ ۲) مدیریت بر

عرضه و تقاضای حمل و نقل، اطلاع‌رسانی به موقع، کاهش تقاضای سفر و حذف سفرهای غیرضروری، ایجاد و بهره‌برداری از مسیرهای ویژه عبور دوچرخه‌سواران و ارائه مسیرهای مناسب و امن برای عابران پیاده؛ ۳) قانون‌گرایی، احترام به حقوق دیگران و ارتقای سطح پاسخگویی، تمرکززدایی، اشتغال‌زایی و حذف تصدی‌گری غیرضروری؛ ۴) اصلاح و به‌هنگام‌سازی قوانین و مقررات مربوط به حمل و نقل و ترافیک در کشور. از جمله برنامه‌ها و اقدامات شورا؛ کمک به ارتقای فرهنگ ترافیک شهری و کمک به اجرای برنامه‌های ارتقای سطح فرهنگ عمومی در رفتارهای صحیح رانندگی و عبور عابران پیاده است.

همان‌گونه که مشاهده می‌شود این شورا یکی از نهادهایی است که با توجه به نقش بالاسری و قدرت سیاست‌گذاری می‌تواند در حوزه فرهنگ‌سازی و ارتقای فرهنگ ترافیک به نیروی انتظامی یاری رساند تا در تعاملاتش با وزارت آموزش و پرورش در این زمینه جدی‌تر باشد.

یکی از کمیته‌های تخصصی شورای عالی حمل و نقل و ترافیک شهرهای کشور، کمیته تخصصی ایمنی ترافیک شهرهای کشور است. این کمیته چهار زیرکمیته دارد که یکی از آن‌ها زیرکمیته آموزش و تبلیغات است که اعضای آن در ستاد وزارت کشور عبارت‌اند از: نماینده وزارت کشور (دبیر)، نماینده سازمان صدا و سیما، نماینده سازمان حمل و نقل پایانه‌های کشور (وزارت راه و شهرسازی)، نماینده پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی، نماینده وزارت آموزش و پرورش، نماینده شهرداری تهران، نماینده وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات. این زیرکمیته وظیفه دارد سیاست‌های کلی و رؤس‌الگوه‌های آموزش و تبلیغات عمومی را در ۴ قالب ارائه کند که یکی از آن‌ها «تدوین سرفصل‌ها و واحدهای درسی برای دانش‌آموزان و دانشجویان» است که یقیناً این سرفصل‌ها در ارتباط با ارتقای فرهنگ ترافیک است.

ازجمله مصوبات مهم شورای عالی حمل و نقل و ترافیک شهرهای کشور در حوزه ارتقای فرهنگ ترافیک عبارت‌اند از: ۱) تدوین دستورالعمل اجرای پلیس مدرسه با همکاری آموزش و پرورش و سایر ارگان‌های ذی‌ربط؛ ۲) مطالعه در زمینه تعیین

شیوه‌های آموزش عمومی فرهنگ و رفتار صحیح ترافیکی، آموزش غیرمستقیم مسایل ایمنی با همکاری صدا و سیما، آموزش و پرورش، رسانه‌های گروهی و وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی؛ ۳) آموزش مستقیم و غیرمستقیم قوانین، مقررات و رفتارهای صحیح ترافیکی از طریق صدا و سیما با همکاری وزارت کشور، شهرداری تهران و معاونت راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی و سازمان حفاظت از محیط زیست؛ ۴) نهضت افزایش آگاهی‌های عمومی از رفتارهای صحیح ترافیکی؛ ۵) مطالعات آموزش ترافیکی به شهروندان توسط دانشگاه علم و صنعت؛ ۶) تداوم و افزایش پخش تیزرهای تلویزیونی توسط معاونت راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی؛ ۷) اطلاع‌رسانی مکرر و مستمر به صورت مستقیم و غیرمستقیم و تهیه برنامه‌های مختلف تلویزیونی و رادیویی و پخش زیرنویس آموزش نکات ترافیکی؛ ۸) افزایش اقتدار پلیس راهنمایی و رانندگی جهت اعمال جدی قوانین و مقررات ترافیکی؛ ۹) تشویق و ایجاد تشکل‌های مختلف مردمی غیردولتی مؤثر در بهبود وضعیت ترافیک (سایت وزارت کشور و طرح ارتقای فرهنگ ترافیک تهران، تیرماه ۱۳۸۸: گزارش کامل فاز اول، ۴۹۹).

صدا و سیما

این سازمان که یکی از سازمان‌های عریض و طویل در نظام اداری کشور است، از جمله سازمان‌هایی است که به‌طور غیرمستقیم و بسیار مؤثر در ترویج فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی نقش دارد و یکی از بهترین یاوران نیروی انتظامی در این زمینه به حساب می‌آید. موضوع‌های مرتبط با ترافیک و فرهنگ ترافیکی در حوزه کاری گروه اجتماعی شبکه‌های مختلف سیما قرار می‌گیرد. براساس گزارش مرکز طرح و برنامه‌ریزی سازمان صدا و سیما، اهداف، محورها و اولویت‌های تولید، تأمین و پخش برنامه‌های گروه اجتماعی که می‌تواند بستر ترویج فرهنگ ترافیکی قرار گیرد به شرح زیر است:

- ۱) ارتقای آگاهی‌ها و تعمیق باور عمومی نسبت به رعایت نظم، قانون و هنجارهای دینی؛ ۲) آشنایی مردم با روش‌ها و قوانین رفع درگیری‌های اجتماعی به هنگام وقوع سوانح ترافیکی؛ ۳) آموزش حقوق شهروندی؛ ۴) آموزش و ترغیب مردم به رعایت

قوانین عبور و مرور؛ ۵) تقبیح قانون‌شکنی و قانون‌گریزی؛ ۶) تقویت احساس و روحیه نظارت درونی؛ ۷) پرهیزدادن مردم از خشونت، ارتکاب جرایم و نظارت بر رفتار ترافیکی آن‌ها؛ ۸) حمایت از مجریان قانون و هدایت صحیح امور و نظارت بر کار آن‌ها؛ ۹) ارتقای روحیه جمع‌گرایی و افزایش زمینه‌های مشارکت اجتماعی؛ ۱۰) ارتقای حس مسئولیت‌پذیری در انجام وظایف اجتماعی؛ ۱۱) طرح توجه به منافع و مصالح جمعی در آیات قرآنی، روایات معصومین و ادعیه مذهبی (سایت صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران).

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود صدا و سیما در زمینه‌های اطلاع‌رسانی و پخش اخبار حوزه ترافیک، تهیه برنامه‌های زنده، پخش تیزرهای تبلیغاتی و حتی کلاس‌های آموزش غیرحضورى فرهنگ ترافیکی می‌تواند نقش عمده‌ای در آموزش و ارتقای فرهنگ ترافیکی شهروندان به‌عهده گیرد. فهرست برنامه‌های صدا و سیما از سال ۱۳۸۶ تا ۱۳۸۸ در شبکه‌های مختلف که به‌طور مستقیم و غیرمستقیم به مباحث ترافیکی پرداخته است به شرح زیر است: شبکه ۱: صبح بخیر ایران و سیما خانواده؛ شبکه ۲: انیمیشن انضباط ترافیکی، گفتگوی خبری ۲۲:۳۰، جاده در دست تعمیر، حافظان امین (راهبران)، تصویر زندگی، شهرک ترافیک، انیمیشن طرح ترافیک، ماجراهای محله ما (برنامه عروسکی)؛ شبکه ۳: سفر بخیر، کنترل نامحسوس، راه و بیراه، تیزر تبلیغاتی، فرهنگ ترافیک، شهر سالم؛ شبکه ۴: تیزرهای تبلیغاتی نیروی انتظامی، پنگان؛ شبکه تهران: در شهر، در استان، صبح تهران، تهران ۲۰، به خانه برمی‌گردیم، شبکه ترافیک، ارتباط مستقیم با مرکز کنترل ترافیک، تیزرهای راهنمایی و رانندگی، پلاتوهای نمایشی در برنامه کودک پیرامون خطرات دوچرخه‌سواری و اسکیت بازی در خیابان‌ها، رنگین کمان و قوانین امداد و نجات.

در میان شبکه‌های رادیویی نیز دو شبکه رادیو پیام و رادیو تهران بیشتر از سایر شبکه‌ها در زمینه ترافیک فعالیت دارند. رادیو پیام با پوشش کامل اخبار ترافیکی، در لابه‌لای برنامه‌ها توصیه‌ها و آموزه‌های ترافیکی را یادآور می‌شود و موجب ارتقای آگاهی در زمینه رفتار عبور و مرور و رعایت قوانین و مقررات می‌شود. رادیو تهران نیز در زمینه

فرهنگ‌سازی حوزه ترافیک فعالیت قابل توجهی دارد. استودیو صدای شهر که با همکاری شهرداری تهران فعالیت می‌کند، همه روزه حدوداً از ساعت هشت صبح تا هفت بعدازظهر در هر نیم ساعت، پنج دقیقه به پوشش موضوعات مرتبط با شهر تهران می‌پردازد و موضوع‌های مربوط به ترافیک در این زمان‌ها پخش می‌شود (طرح ارتقای فرهنگ ترافیک تهران، تیرماه ۱۳۸۸: گزارش کامل فاز اول، ۵۰۲-۴۹۹).

بحث و نتیجه‌گیری

پیش از این اشاره شد که نهادها و سازمان‌های زیادی هستند که می‌توانند در عرصه آموزش فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی نقش داشته باشند. از آن میان نقش بعضی از آن‌ها فطری و نقش بعضی از آن‌ها معین شده و تعریف شده است. به عبارتی، انتظار می‌رود که بعضی از آن‌ها در زمینه آموزش فرهنگ ترافیکی نقش داشته باشند مانند جامعه و خانواده، زیرا این دو از اولین نهادهای تربیتی به حساب می‌آیند. فرهنگ ترافیکی بخشی از آموزش‌هایی به حساب می‌آید که از طریق این نهادها به کودک منتقل می‌شود. بعضی از سازمان‌ها فطرتاً در ارتباط با فرهنگ ترافیکی شکل گرفته‌اند مانند: پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی، دفتر و شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ترافیک شهرهای کشور و معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری‌ها که وظایفشان در ارتباط با ترافیک و حتی آموزش فرهنگ ترافیکی تعریف شده است. بعضی از سازمان‌ها وظایف تعریف شده‌ای در زمینه آموزش فرهنگ ترافیکی ندارند ولی با توجه به ماهیت وجودی یا وسعت و گستردگی جمعیت تحت پوشش برنامه‌های آن‌ها و همچنین رسالت آموزشی‌شان، انتظار می‌رود که در زمینه آموزش فرهنگ ترافیکی مسئولیت‌هایی را به عهده گیرند. به عبارتی، از آن‌ها خواسته شود تا در این زمینه ایفای نقش نمایند مانند: سازمان صدا و سیما و وزارت آموزش و پرورش.

پیشنهادهای

با توجه به موارد پیش گفته به منظور سر و سامان دادن به وضعیت ترافیکی کشور، اعم از تدوین قوانین و مقررات، نظارت بر اجرا و آموزش این قوانین و مقررات به آحاد مردم خصوصاً قشر دانش‌آموزی پیشنهاد می‌شود:

۱- شورای عالی سیاست‌گذاری فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی زیر نظر ریاست جمهوری اسلامی ایران با ترکیب مسئولان مرتبط از وزارت کشور، وزارت آموزش و پرورش، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، وزارت راه و شهرسازی، سازمان صدا و سیما و نیروی انتظامی تشکیل شود. این شورا سیاست کلی و نقش هر یک از نهادها و سازمان‌ها را در زمینه فرهنگ ترافیکی تعریف و تعیین کند. بهتر است که دبیرخانه این شورا در وزارت کشور مستقر باشد.

۲- در هر یک از وزارتخانه‌ها و سازمان‌های دخیل در امر ترافیک، دبیرخانه‌ای برای پیگیری و سازماندهی وظایف محوله تشکیل و امور مربوط به این وظایف را برنامه‌ریزی و سازماندهی کند.

۳- در هر یک از استان‌ها هسته‌های اجرایی فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی با ترکیب: استاندار، مدیر کل آموزش و پرورش استان، مدیر فرهنگ و ارشاد اسلامی استان، فرماندهی نیروی انتظامی استان، رئیس سازمان صدا و سیما استان، مدیر کل راه و ترابری استان و نمایندگان دانشگاه‌های مستقر در استان برای پیگیری سیاست‌های اتخاذ شده در شورای سیاست‌گذاری مرکز تشکیل گردد. این هسته یا تشکل استانی ضمن در نظر گرفتن شرایط بومی استان خود، وظیفه دارد تا سیاست‌های شورای سیاست‌گذاری مرکز را در عمل اجرا نماید. دبیرخانه این تشکل بهتر است که در استانداری‌ها مستقر باشد.

۴- در هر یک از شهرستان‌ها هسته‌های اجرایی فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی با ترکیب مسئولان ذیربط در سطح شهرستان برای پیگیری و اجرای سیاست‌های شورای

عالی سیاست‌گذاری مرکز و هسته اجرایی استان مربوطه تشکیل گردد. دبیرخانه این هسته بهتر است که در فرمانداری مستقر باشد.

۵- در هر یک از بخش‌های تابعه هر شهرستان گروه‌های اجرایی فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی با ترکیب مسئولان ذی‌ربط در سطح بخش برای پیگیری و اجرای سیاست‌های شورای عالی سیاست‌گذاری مرکز و هسته‌های اجرایی استان و شهرستان مربوطه تشکیل گردد.

۶- بدیهی است که در هر یک از سازمان‌ها و اداره‌های دخیل در امر فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی در سطح استان، شهرستان و بخش باید دبیرخانه‌های پیگیری برای انجام مسئولیت‌ها و وظایف تعیین شده آن سازمان یا اداره در امر فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی تشکیل شود.

منابع

- آریان‌پور کاشانی، عباس و منوچهر. (۱۳۶۸)؛ فرهنگ دانشگاهی انگلیسی - فارسی، چ ۸، تهران، امیرکبیر.
- بلغاری، محمد. (۱۳۸۵)؛ مجموعه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، امور حمل و نقل و ترافیک، چ ۵، تهران، مجد.
- بهبهانی، حمید. (۱۳۷۶)؛ مهندسی ترافیک، تئوری و کاربرد، تهران، هدی.
- حاجی شیرزی، عبدالحمید. (۱۳۸۰)؛ آشنایی با راهنمایی و رانندگی، تهران، معاونت آموزش راهنمایی و رانندگی.
- دهخدا، علی‌اکبر. (۱۳۷۳)؛ لغت‌نامه، دوره جدید، تهران، دانشگاه تهران.
- ریتزر، جورج. (۱۳۷۹)؛ نظریه‌های جامعه‌شناسی در دوران معاصر، ترجمه محسن ثلاثی، تهران، علمی.
- شاکری، فرهاد. (۱۳۸۵)؛ «روش‌های آموزش و ارتقای فرهنگ ترافیک»، مجموعه مقالات کنفرانس منطقه‌ای ترافیک حمل و نقل ایران، تهران، دبیرخانه کنفرانس.
- طرح ارتقای فرهنگ ترافیک تهران. (تیرماه ۱۳۸۸)؛ گزارش کامل فاز اول، تهران، شرکت مطالعات جامعه حمل و نقل ترافیک تهران.

عبدالرحمانی، رضا. (پاییز ۱۳۸۴)؛ «نقش خانواده در آموزش فرهنگ ترافیک به فرزندان»، فصلنامه آموزش علوم اجتماعی، دوره هفتم، ش ۳.

عبدالرحمانی، رضا. (۱۳۸۵)؛ جامعه‌شناسی ترافیک، تهران، معاونت آموزش دانشگاه علوم انتظامی.

عبدالرحمانی، رضا. (۱۳۸۸)؛ مقدمه‌ای بر درک فرهنگ ترافیک، تهران، دانشگاه علوم انتظامی.

عمید، حسن. (۱۳۸۶)؛ فرهنگ فارسی عمید، ج ۱۱، تهران، امیرکبیر، ج ۳، ج ۱ و ۳.

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

قربانی، مهران و ذاکری، هرمز. (۱۳۸۵)؛ «بررسی تأثیر رشد اقتصادی بر تصادفات و آینده‌نگاری وضعیت ایمنی جاده‌های کشور»، مجموعه مقالات سومین کنفرانس منطقه‌ای ترافیک، تهران، دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا.

کوزر، لوییس. (۱۳۷۳)؛ زندگی و اندیشه بزرگان جامعه‌شناسی، ترجمه محسن ثلاثی، تهران، علمی. معین، محمد. (۱۳۶۴)؛ فرهنگ فارسی، ج ۷، تهران، امیرکبیر.

نیک‌زاد، میرفاضل. (۱۳۸۶)؛ سوانح ترافیکی کشور و خسارات ناشی از آن، تهران، دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا.

وحید، فریدون. (۱۳۶۷)؛ «پس افتادگی فرهنگی و ترافیک»، مجموعه مقالات اولین سیمینار فرهنگ ترافیک، اصفهان، دانشگاه اصفهان با همکاری سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری اصفهان.

وهاب‌زاده، ابراهیم. (بهار ۱۳۸۷)؛ «تأثیر عامل انسانی بر وقوع تصادفات رانندگی آزادراه کرج - قزوین در سال ۱۳۸۴ و راه‌های کنترل آن»، فصلنامه مدیریت ترافیک، تهران، دانشکده پلیس راهنمایی و رانندگی دانشگاه علوم انتظامی، س ۳، ش ۸.

Davis. A, Quimby. A, Odero. W, Gururaj. G and Hajar. M. (2002), 'I am proving road safety by reducing impaired driving in developing countria: Scopingstudy', TRL limited.

Issue. (November 1998), 'Transportation news letter' DEID, TRL.U.K.

سایت پزشکی قانونی کشور.

سایت پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا.

سایت صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران.

سایت معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران.

سایت وزارت کشور جمهوری اسلامی ایران.