

ایجاد نظم و امنیت ترافیکی: بررسی آموزش ترافیکی در نش کشور اروپایی

حمیدرضا آراسته^۱

محمد رضا بهرنگی^۲

عبدالرحیم نوه ابراهیم^۳

حسن رضا رفیعی^۴

تاریخ پذیرش: ۹۰/۵/۱۲

تاریخ وصول: ۹۰/۱/۲۵

چکیده

امروزه نقش خودرو در زندگی انسان‌ها، نقشی انکارناپذیر است افزایش تعداد خودرو، ضعف زیرساخت‌های جاده‌ای، تراکم جمعیت و از همه مهم‌تر استفاده ناصحیح از این وسیله و کم توجهی و بی توجهی به مقررات راهنمایی و رانندگی معضله‌های فراوانی را برای کشور ایجاد کرده است. متوسط تلفات ۲۵ هزار نفری و مصدومان بیش از ۲۵۰ هزار نفری سوانح ترافیکی در سال از جمله این مشکلات است. هدف از این مقاله بررسی چگونگی آموزش قواعد و مقررات ترافیکی برای دانش‌آموزان شش کشور اروپایی: هلند، آلمان، انگلستان، سوئیس، سوئد و نروژ بود. امید که با انجام این پژوهش، نگارندگان راهی را فراروی مسئولان آموزش فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی در کشور، از جمله مسئولان نیروی انتظامی، آموزش و پرورش و... گشوده باشند.

واژگان کلیدی: آموزش، فرهنگ، نظم، ایمنی ترافیک، مراکز آموزشی، جمهوری

اسلامی ایران، کشورهای اروپایی.

۱- عضو هیئت علمی دانشگاه تربیت معلم

۲- عضو هیئت علمی دانشگاه تربیت معلم

۳- عضو هیئت علمی دانشگاه تربیت معلم

۴- دانشجوی دکتری تخصصی مدیریت آموزشی دانشگاه تربیت معلم و عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی



مقدمه

پیدایی هیچ یک از اختراع‌های گوناگون بشر، به اندازه پیدایی چرخ نتوانست تشنگی او را در جابه‌جایی سریع از مکانی به مکان دیگر سیراب نماید. دستیابی به نیروی بخار و به دنبال آن استفاده از سوخت‌های فسیلی در موتور انواع خودرو در سرعت دسترسی‌های آسان به مکان‌های دور، از جمله توفیقات دیگری است که انسان‌ها تاکنون به آن دست یافته‌اند.

با وجودی که ایرانیان از جمله مردمانی هستند که در زمینه ایجاد راه، راهبانی و راهداری از جمله نخستین‌ها در تاریخ و تمدن بشر هستند ولی اولین خودرو دارای موتور که ابتدا با نیروی بخار و بعد با نیروی ناشی از سوخت‌های فسیلی کار می‌کرد، از جمله پدیده‌های پیدا شده در غرب است (نوری فر ۱۳۸۳، صص ۲۳-۲۲).

باید توجه داشت که پیدایش خودرو در غرب پس از رخداد انقلاب صنعتی و براساس نیاز به این پدیده اتفاق افتاده است تا صاحبان کارخانجات بتوانند کارگران خود را به تعداد بیشتر و سریع‌تر در کارخانجات و محل کارهایشان حاضر کنند. از این رو در آن کشورها تولید خودرو با فرهنگ صحیح استفاده از آن همراه بوده است. با وجود این اروپاییان از اجرای برنامه‌های آموزشی فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی برای آحاد جامعه غافل نبوده‌اند. احترام به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی توسط مردم به عنوان یک شاخص در ارتقای فرهنگ ترافیک مطرح است. با وجودی که آخرین مدل‌های تولید شده خودرو، بلافاصله به کشور ما وارد می‌شود، ولی مردم در زمینه فرهنگ استفاده از خودرو با یک تأخر فرهنگی^۱ روبه‌رو هستند (عبدالرحمانی، ۱۳۸۸، ص ۱۰).

«مجله ترافیکی اتوبان‌های جهان^۲ در گزارشی که به تازگی به چاپ رسانده، ایران را به عنوان یکی از کشورهای اعلام کرده است که بدترین رکوردهای تصادف و پایین‌ترین ایمنی جاده‌ای را در جهان دارد. در این گزارش آمده است: طبق آمار و بررسی‌های انجام شده در ایران، این کشور یکی از بدترین رکوردهای تصادف و ایمنی جاده‌ای را در جهان دارد. انبوه وسایل نقلیه در حرکت و رفتار بی‌ملاحظه رانندگان، دو علت اصلی میزان بالای

1. cultural lag
2. Word Highways



تصادف در این کشور است. طبق ارقام اعلام شده در سال ۲۰۰۸، در ایران تعداد ۲۳ هزار نفر به علت تصادف‌های جاده‌ای جان خود را از دست داده‌اند (سایت هاشمی تشکری، ۱۳۸۹). سازمان بهداشت جهانی پیش‌بینی می‌کند که آمار مرگ و میر جاده‌ای ۱/۲ میلیون نفر در سال ۲۰۰۴ به ۲/۴ نفر در سال ۲۰۳۰ افزایش می‌یابد. همچنین در این گزارش آمده است که علت اصلی مرگ و معلولیت در میان کودکان کشورهای در حال توسعه در سال ۲۰۱۵، تصادف‌های جاده‌ای خواهد بود. از این رو سازمان ملل متحد سال‌های ۲۰۲۰-۲۰۱۱ را دهه ایمنی جاده‌ای نام‌گذاری و برنامه‌ای را نیز ارائه کرده که یکی از محورهای آن آموزش است (سایت سازمان ملل متحد، ۲۰۱۰)^۱.

در ۹ ماهه اول سال ۱۳۸۹، ۱۹ هزار و ۱۶۷ نفر در تصادف‌های رانندگی ایران کشته شده‌اند، این تعداد نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۵/۳ درصد افزایش یافته است (قره‌داغی، ۱۳۸۹). آمار و ارقام پیش‌گفته نشان‌دهنده آن است که آموزش می‌تواند در کاهش تصادفات نقش داشته باشد. به منظور بهره‌برداری از تجربه سایر کشورها این پژوهش به بررسی وضعیت آموزش فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی در کشورهای اروپایی می‌پردازد.

روش

در این مقاله وضعیت آموزش ترافیک در شش کشور: هلند، آلمان، انگلستان، سوئیس، سوئد و نروژ بررسی شده است. چگونگی آموزش فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی در این کشورها با استفاده از روش تحلیل محتوای سند مدار صورت پذیرفت. هدف از این تحلیل به دست آوردن دانش بنیادی درباره موضوع تحقیق بود. برای شناخت هر چه بیشتر آموزش فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی، برنامه‌های ترافیکی کشورهای نمونه با محوریت برنامه‌های آموزشی بررسی شدند. انتخاب این کشورها از میان کشورهای اروپایی به آن علت است که بیشترین تلاش را در زمینه ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی و کاهش میزان تلفات و صدمات داشته‌اند. به گونه‌ای که هلند و سوئد ایمن‌ترین کشورهای دنیا در زمینه وضعیت ترافیکی هستند.

1. United Nations(



یافته‌های تحقیق

آموزش فرهنگ ترافیک در هلند

در حال حاضر با توجه به شاخص تلفات رانندگی به نسبت جمعیت، کشور هلند رتبه اول فرهنگ مطلوب ایمنی ترافیکی را در بین کشورهای جهان دار (وگمن و آرتس، ۲۰۰۶، ص ۹)^۱ این کشور و سوئد از ایمن ترین نظام‌های حمل و نقل جاده‌ای در اروپا برخوردارند. تجربه این دو کشور در حوزه ارتقای فرهنگ ترافیک سرمشق برنامه‌ریزی سایر کشورهای اروپایی است.

هلند در فاصله سال‌های ۱۹۷۰ تا ۲۰۰۴ میلادی آمار تلفات جانی ناشی از تصادف را تا ۷۵ درصد کاهش داده است. در این کشور وزارت حمل و نقل و امور عمومی و مدیریت آب مسئولیت اصلی تنظیم سیاست‌های ایمنی ترافیکی را به عهده دارد. وزارت خانه‌های دیگر مانند وزارت دادگستری، وزارت امور داخلی و آموزش، وزارت فرهنگ و علم نیز در امر ارتقای فرهنگ ترافیک با وزارت خانه پیشین همکاری دارند و هر یک در حوزه مسئولیتی خود در این زمینه ایفای نقش می‌نمایند. در دهه ۱۹۷۰ بخش ویژه‌ای در وزارت حمل و نقل برای مدیریت ترافیکی ایجاد شد. در حال حاضر با برنامه‌ریزی‌های حساب شده، برنامه‌های متنوع اصلاح رفتار ترافیکی جای برنامه‌های کلان و کلی اوایل کار را گرفته است. از طرفی سازمان‌های غیردولتی هلند نیز بیکار ننشسته‌اند و در گسترش فرهنگ ترافیک به دولت مردان یاری می‌دهند و انجمن‌های ایمنی و فرهنگ ترافیک در مقابله و مهار مخاطرات جاده‌ای سهم بالایی داشته‌اند.

تا پیش از سال ۲۰۰۰ انسجام زیادی در حوزه آموزش فرهنگ ترافیک هلند دیده نمی‌شد ولی از آن سال به بعد آموزش ایمنی راه به مفهوم یادگیری فرهنگ ترافیکی تا پایان عمر ادامه دارد، به این منظور آموزش پایدار ایمنی راه (PRSE)^۲ گسترش یافته است. مهم ترین هدف این رویکرد برخورداری افراد از مهارت‌ها و نگرش‌هایی است که برای مشارکت ایمن در نظام ترافیک لازم است. بنابراین آموزش با هدف تأثیرگذاری

1. Vegman and Aarts.

2. Permanent Road Safety Education.



برای همه گروه‌های سنی اجرا می‌شود و محدود به مدارس نیست. توسعه و اجرای آموزش پایدار ایمنی راه در بردارنده چند مرحله به شرح ذیل است:

۱- تعریف گروه‌های هدف شامل: آموزش نوآموزان پیش دبستانی (۴-۰ ساله)، آموزش دانش‌آموزان ابتدایی (۱۲-۴ ساله) و دوره راهنمایی (۱۶-۱۲ ساله)، آموزش رانندگان تازه کار (۲۵-۱۶ ساله) که شامل دانش‌آموزان دوره متوسطه هم می‌شود، آموزش دارندگان گواهینامه در مقطع سنی ۲۵ تا ۶۰ سال و آموزش کاربران کهنسال ترافیکی یعنی افراد ۶۰ سال به بالاتر؛

۲- صورت‌بندی اهداف آموزشی برای هر کدام از گروه‌های پیش گفته؛

۳- تعریف اهداف آموزشی خاص‌تر برای هر کدام از گروه‌های هدف با استفاده از ماتریس GDE؛

۴- ارزشیابی تولیدات موجود و طرح‌های آموزش پایدار ایمنی راه برای هر کدام از گروه‌های هدف؛

۵- توسعه تولیدات و طرح‌های جدید برای هر کدام از گروه‌های هدف.

به‌طور کلی مجموعه اقدام‌های صورت گرفته در حوزه آموزش و فرهنگ‌سازی ترافیک در هلند، خصوصاً در آمستردام پایتخت این کشور، را می‌توان در سه محور خلاصه کرد:

۱) ترویج فرهنگ استفاده از دوچرخه که در این زمینه، ضمن فرهنگ‌سازی، زیرساخت‌های استفاده از این وسیله نقلیه فراهم شده است، به گونه‌ای که فقط در آمستردام ۴۰۰ کیلومتر مسیر عبور دوچرخه و ۱۴۰ مغازه فروش دوچرخه وجود دارد. تعداد ۷۵ درصد از ساکنان پایتخت هلند دوچرخه دارند و ۳۷ درصد تمام جابجایی‌ها و ۵۵ درصد از جابه‌جایی‌های مرکز شهر با این وسیله صورت می‌گیرد. به این گونه است که سرقت دوچرخه یکی از معضله‌های گریبان‌گیر پلیس هلند است و سالانه بیش از ۵۰ هزار دوچرخه در آمستردام دزدیده می‌شود. این پدیده مجرمانه به معنی این است که پلیس با برنامه‌ریزی صحیح درصدد کاهش ۴۰ درصدی این جرم است (سایت جامع آمستردام،

(۲۰۰۹)

۲) آموزش رفتارهای ترافیکی^۱: هدف کلی این آموزش‌ها در مدارس ابتدایی و راهنمایی کاهش احتمالی بروز خطر ناشی از ترافیک و تقویت توانایی‌های شناختی و مهارتی دانش‌آموزان گروه سنی ۴-۱۶ ساله در رفتارهای ایمنی ترافیکی است.

این نوع آموزش در کشور هلند بسیار پرسابقه است و با اهداف ذیل اجرا می‌شود:
الف) آموزش قوانین و مقررات رانندگی و معانی علامت‌های راهنمایی و رانندگی به جامعه هدف؛

ب) به‌کارگیری دانش و مهارت‌های آموخته شده در موقعیت‌های واقعی ترافیکی؛
ج) آموزش مشارکت سازنده جامعه هدف در ترافیک شهر به‌عنوان عابرپیاده و یا دوچرخه‌سوار. قابل توجه آنکه این نوع از آموزش‌ها توسط وزارت آموزش هلند ارائه می‌شود و از جمله برنامه‌های درسی اجباری در نظام آموزش و پرورش این کشور است. باید توجه نمود که دولت هلند از آموزش پیش دبستانی کودکان ۲/۵ تا ۴ ساله نیز غافل نیست. هرچند که این آموزش‌ها اجباری نیست ولی به جهت تأثیرگذاری بر رفتار کودکان و پدران و مادران آنها به صورت مشترک اجرا می‌شود. یعنی پدران و مادران همراه فرزندانشان در این کلاس‌های آموزشی شرکت می‌کنند.
مهم‌ترین اهداف آموزش‌های پیش دبستانی کسب توانایی‌ها و آگاهی‌های والدین و کودکان آنها در موارد ذیل است:

- ۱) شناخت مراحل رشد فرزندان و اینکه این آموزش‌ها چگونه می‌تواند بر رفتار ترافیکی آنها تأثیر بگذارد؛
- ۲) شناخت ویژگی‌های شخصی کودکان و اینکه این ویژگی‌ها چگونه می‌تواند بر رفتار ترافیکی کودک تأثیرگذار باشد؛
- ۳) برنامه‌ریزی برای مشارکت کودکان در امور ترافیکی؛
- ۴) راهنمایی فرزندان توسط والدین در عرصه ترافیک؛
- ۵) ارائه حضور خود به‌عنوان یک عنصر قانونمند در ترافیک؛



۶) آموختن اصول اساسی مشارکت سازنده ترافیکی به فرزندان. تنها هدف آموزشی خاص کودکان در این دوره، کسب شناخت و مهارت‌های مرتبط با محیط بازی ایمن و شناخت شیوه عبور ایمن از خیابان و چگونگی عمل به این آموزش‌ها است. آموزش‌های ایمنی در دوره ابتدایی اجباری است ولی مدارس در کمیت و کیفیت آن آزادند و با روش‌های مختلف، تخصیص زمان‌های متفاوت و سهم‌گیری از بودجه آموزش پایدار ایمنی ترافیک آن‌را اجرا می‌نمایند. بنابراین تنوع زیادی بین روش‌های اجرای این آموزش‌ها در دبستان‌های هلند دیده می‌شود.

در مدارس راهنمایی نیز مانند مدارس ابتدایی، مسئولان در اجرای آموزش‌های الزامی فرهنگ ترافیک آزادی عمل دارند و علاوه بر دانش‌آموزان، پدران و مادران آنها نیز در کلاس‌های آموزشی شرکت می‌کنند. دلایل اجرای این آموزش‌های مشترک عبارت است از:

- ۱) برنامه‌ریزی مشارکت سازنده در بهبود ترافیک؛
- ۲) خطرشناسی ترافیک در یک سطح راهبردی؛
- ۳) دریافتن نقاط قوت و ضعف ترافیکی افراد؛
- ۴) شناخت قواعد و مقررات اساسی ترافیکی؛
- ۵) مهارت‌های تکنیکی در عبور از عرض خیابان‌ها و دوچرخه‌سواری (ویسرز ۲۰۰۶، صص ۲۰-۲۵).

آشنایی و آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی نه تنها در مدارس هلند، بلکه در کالج‌های تربیتی مربیان مهدکودک‌ها و مدارس ابتدایی نیز اجباری است. علاوه بر دانش‌آموزان معلمان نیز در آموزش‌های ترافیکی شرکت می‌نمایند و گواهینامه دریافت می‌کنند (عبدالرحمانی، ۱۳۸۵، صص ۶-۵۵).

یکی از برنامه‌های ابتکاری در آموزش ترافیک در استان برابانت^۱ اجرا می‌شود. در این استان با توجه به آموزش‌های ارائه شده در مدارس به دانش‌آموزان و ارزیابی میزان موفقیت آنها به هر مدرسه گواهی خاصی داده می‌شود که مزایایی از جمله حمایت‌های

1. Noord-Brabant



مالی دولت را برای آن مدرسه به دنبال دارد. مدارس مزبور به دریافت این گواهینامه مباحثات می کنند و آنرا در معرض دید همگان قرار می دهند. محورهایی برای دریافت این گواهینامه مدنظر است از جمله: توجه به موضوع آموزش ایمنی راه از ابعاد مختلف؛ محیط ایمن مدرسه؛ میزان مشارکت پدران و مادران در آموزشها؛ آموزشهای نظری و طرحهای عملی آموزش ترافیکی. در هر کدام از موارد فوق مدارس از نظر تخصیص راهنماهای ترافیکی و توزیع کتاب، جزوه، فیلم و لوح فشرده حمایت می شوند. این ابتکار موجب شده است که تاکنون ۵۵۶ دبستان، ۵۵ مدرسه راهنمایی و ۱۴ مدرسه آموزشهای خاص، موفق به دریافت برچسب و نشان آموزش ایمنی راه شوند.

توسط مؤسسات پژوهشی از تأثیرگذار بودن اجرای آموزشهای ترافیکی بر رفتار دانش آموزان و والدین آنها در مدارس ابتدایی و راهنمایی هلند سالانه ارزیابی می شود و آنرا با اقدامات سایر کشورهای اروپایی مقایسه می کنند. با این روش سرفصلها و دستورالعملهای آموزشی ابلاغی از سوی وزارت آموزش هلند در حال بازنگری، تغییر، رفع نواقص و انجام اصلاحات لازم است.

علاوه بر آموزشهای رسمی، اقدامات دیگری برای ارتقای فرهنگ ترافیک در این کشور کوچک اروپایی انجام می شود که تعدادی از آنها عبارت است از:

- (۱) تهیه بستههای آموزشی برای معلمان در راستای نیازهای آموزش ترافیکی دانش آموزان از طریق کارتون، پازل، ترانهها و بازیها؛
- (۲) برگزاری آزمون کتبی ایمنی در دوچرخه سواری به طور سالانه در بین بیش از ۱۸۰ هزار دانش آموز ۱۱ ساله؛
- (۳) پخش برنامههای ایمنی ترافیک از طریق تلویزیون؛
- (۴) استفاده از کلوب ایمنی خیابان میکی برای بچههای ۴ تا ۸ ساله؛
- (۵) تعیین محافظان ترافیک^۱ در مدارس با همکاری انجمن ایمنی ترافیکی هلند؛

1. Traffic parents



۶) اجرای برنامه سالانه «بازگشت به مدرسه»^۱ برای جلب توجه رانندگان به عابران دانش آموز؛

۷) فعالیت ۵۰ هزار نفر (بزرگسال و نوجوان) به عنوان گشت مدرسه در ۴ هزار تقاطع؛

۸) انتصاب دانش آموزان به عنوان مدیران ترافیک در هر مدرسه؛

۹) آموزش رانندگی در ترافیک سنگین با همکاری مراکز آموزش رانندگی.

با توجه به اهمیت عامل انسانی و ظرفیت‌های خاصی که به این عامل اختصاص دارد برنامه‌های آموزشی و فرهنگ‌سازی در هلند از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و بخش اعظمی از هزینه‌های مدیریت ارتقای فرهنگ ترافیک در هلند معطوف به این برنامه‌ها است. ضمناً مؤسسات پژوهشی زیادی در حوزه ترافیک و حمل و نقل فعالیت می‌کنند و اثربخشی سیاست‌های اعمال شده در این زمینه را مرتب ارزیابی می‌نمایند. همچنین نهادهای اجرایی ملزم به بازنگری سالانه برنامه‌ها و روش‌های اجرایی این برنامه‌ها هستند که همه اینها حاکی از وجود اراده‌ای راسخ برای تحقق اهداف برنامه ایمنی پایدار راه در این کشور اروپایی است (طرح ارتقای فرهنگ ترافیک تهران، اسفند ۱۳۸۸: گزارش کامل فاز دوم، صص ۲۵-۳ و ۱۱۲).

آموزش فرهنگ ترافیک در آلمان

کشور آلمان یکی از قدرت‌های اقتصادی جهان و سومین کشور صنعتی دنیا بعد از امریکا و ژاپن است و تقریباً نقش رهبری کشورهای اتحادیه اروپا را دارد. در سال ۱۹۹۶ حدود ۵۴ میلیون دستگاه خودرو در آلمان وجود داشت که ۴۱ میلیون دستگاه آن سواری و ۱۳ میلیون دستگاه آن وسایل نقلیه سنگین، اتوبوس و مینی‌بوس بوده است.

«آلمان ظرف ۳۰ سال آموزش ترافیک از طریق مدرسه، تلفات ۱۹ هزار نفری دهه ۱۹۷۰ را به ۹ هزار نفر در سال ۱۹۹۵ کاهش داد. این آموزش با تأکید بر دوره کودکی و با کمک‌گیری از ۱۵۵ مؤسسه خصوصی و دولتی به ویژه مراکز ایمنی ترافیک که در تدوین منابع آموزش و پرورش نیز همکاری داشتند، صورت پذیرفته است. این مراکز ضمن

1. Back to school



آموزش به خردسالان و دانش آموزان، آموزش به والدین را نیز در برنامه کاری خود قرار داده‌اند. یکی از برنامه‌های مهم آموزش فرهنگ ترافیک این مراکز، اقدام به برگزاری گردش‌های جمعی در خیابان‌ها است» (عبدالرحمانی، ۱۳۸۵، ص ۵۵).

این کشور از همان ابتدای سن رشد، نوآموزان مهدهای کودک را با وسیله‌ای به نام خودرو آشنا می‌کنند. آشنایی با علایم و شبکه‌های ترافیکی به صورت بازی و سرگرمی بخشی از کار روزمره کودکان به‌شمار می‌آید.

تداوم آموزش ترافیک در دبستان و دوره راهنمایی در قالب دروس اجتماعی و رفتار جمعی گنجانده شده است. آموزش رفتار ترافیکی همراه با کارگاه‌ها و بازدیدهای زنده از شهرک‌های ویژه آموزش رانندگی کودکان و نونهالان در دوران دبستان و انتشار مجله‌های حاوی قصه‌های کودکان مرتبط با نکات ترافیکی به نحوی اجرا می‌شود که پلیس به‌عنوان نماد راهنما و یار همگان و نجات‌دهنده ترافیک ظاهر می‌شود.

این آموزش‌ها به گونه‌ای ارائه می‌شوند که هرگونه تخلف رانندگی نوعی پایمال کردن حقوق عمومی تلقی می‌شود.

قاعدتاً زمانی می‌توان گفت که افراد جامعه در خصوص رعایت حقوق یکدیگر به حد کمال رسیده‌اند که آموزش‌ها به گونه‌ای صحیح در جامعه انتقال یافته باشند. چنین پدیده‌ای نمی‌تواند تحقق یابد مگر با یک برنامه‌ریزی منظم فراگیر و تدوین صحیح اصول آموزش ترافیک برای مقاطع مختلف سنی و با روش‌های متنوع و مورد قبول. یکی از روش‌های یادگیری علایم رانندگی، از طریق بازی‌های جذاب بچه‌گانه در کودکی است. بنابراین در کودکان، آموزش رفتار ترافیکی باید همراه بازدید از شهرک‌های ویژه آموزش رانندگی کودکان و نونهالان باشد. از طرفی در دوران دبستان، انتشار مجله‌های کودکانه مصور با قصه‌های مرتبط به نکات ترافیکی می‌تواند در آموزش کودکان به کار گرفته شود. (مرکز تحقیقات حمل و نقل دانشکده عمران دانشگاه علم و صنعت ایران، مهر ۱۳۸۱: جزوه ۳، ۲-۱)

باید توجه داشت که از میان کشورهای توسعه‌یافته، کشور آلمان، یکی از کشورهای پیشرو در امر آموزش مقررات ترافیکی به کودکان است. در این کشور قوانین، مقررات و



آداب ترافیکی به عنوان درسی مشخص با کتاب‌های درسی خاص در کلیه مدارس، از سطوح پیش دبستانی تا پیش دانشگاهی، در حال تدریس است. در مدارس نمونه هریک از مناطق شهری، کارگاه‌های آموزش ترافیک به کودکان و نوجوانان طراحی شده است و کودکان در این مراکز قواعد و مقررات آموزش ترافیک را می‌آموزند. همچنین کودکان در شهرک‌های ترافیکی که به صورت خصوصی و یا نیمه دولتی اداره می‌شوند با قواعد ترافیکی آشنا می‌شوند.

علاوه بر اینها پایگاه‌های اینترنتی گوناگون برای کودکان مقاطع سنی مختلف مطالب جذاب و خواندنی‌ای تهیه می‌نمایند که در قالب پذیرش عضو فعال و ثابت نسبت به آموزش مسائل ترافیکی به کودکان می‌پردازند. راه‌اندازی واحدهای پیش‌آهنگی در مدارس با همکاری پلیس و انجام طرح‌های پلیس مدرسه از جمله فعالیت‌های فرهنگی و آموزشی در این کشور است که نسبت به آموزش مهارت‌های زندگی به کودکان مشغولند. در آلمان حدود سی هزار عنوان کتاب آموزش ترافیک مختص کودکان طراحی و انتشار یافته است. علاوه بر این کتاب‌ها، ابزار کمک آموزشی مانند کارت بازی یا صفحه بازی خیابان و انواع بازی‌های رایانه‌ای از جمله مواردی هستند که توسط مؤسسات خصوصی یا واحدهای دولتی و نیمه دولتی تولید شده است تا قواعد ایمنی را از دوران کودکی به کودکان بیاموزند.

در مدارس آلمان دانش‌آموزان از پایه اول تا پایان دوره آموزش اجباری، درس ویژه‌ای به نام ترافیک دارند. برای این درس کتاب‌ها و جزوه‌های ویژه‌ای توسط انجمن تربیتی ترافیک تهیه می‌شود که مورد استفاده معلمان برای تدریس به دانش‌آموزان قرار می‌گیرد.

در آلمان مریان کودکان با پرداختن به مسئله ترافیک، کودکان را برای یادگیری این آموزه‌ها آماده می‌سازند. کارشناسان ایمنی فعالیت روزمره کودکان را در رابطه با امور ایمنی به صورت ذیل تقسیم‌بندی کرده‌اند:

- ۱- تمرین و به صورت بازی در آوردن موارد ضروری مربوط به ایمنی. این امر مربوط به موارد مهمی نظیر آشنایی کودکان با رنگ‌ها، سمت‌ها و کارکرد آنها در ترافیک، پیش‌بینی انواع خطر و طرز مقابله با آنها است؛
 - ۲- بالا بردن فهم و شعور اجتماعی کودکان در کودکان‌ها از طریق بردن کودکان به گردش دسته جمعی و تمرین موارد گفته شده در خیابان‌ها و بیان این نکته که آنها به هنگام عبور از خیابان با خانواده و در کنار هم باشند صورت می‌گیرد. در این مرحله به کودکان آموخته می‌شود که نقش او در خیابان چیست؟
 - ۳- نمایش فیلم‌های آموزشی و تمرین نکات گفته شده. این تمرین‌ها در خیابان و با حضور پلیس راهنمایی و رانندگی صورت می‌گیرد؛
 - ۴- مطلع نمودن کودکان از حوادث و تصادف‌های احتمالی در خیابان‌ها. در کودکان از کودکان خواسته می‌شود تا با نقاشی یک صحنه تصادف به مسائل ایمنی توجه کنند؛
 - ۵- آموختن مفاهیم تابلوهای راهنمایی به کودکان.
- این بخش با توجه به کم بودن تعداد تابلوها و علامت‌هایی که خردسالان باید بیاموزند بسیار ساده است. قطعاً نمی‌توان انتظار داشت که با امتحان به میزان آموخته‌های خردسالان پی برد. بلکه در جریان یک گردش دسته‌جمعی، کودکان ارزیابی می‌شود. مسئولان کودکان‌ها با برگزاری جلسه‌های مختلف با والدین در مورد میزان آموخته‌های ترافیکی کودکان‌ها به نتایج دلخواه دست می‌یابند. از طرفی با کمک انجمن‌ها و مراکز مربوط به ایمنی، نوارهای کاست با موضوع ایمنی ترافیک تهیه می‌گردد و در آموزش کودکان کودکان‌ها استفاده می‌شود.
- در مدارس آلمان دانش‌آموزان از پایه اول تا پایان دوره آموزش اجباری، درس ویژه‌ای به نام ترافیک دارند. به عنوان مثال کتاب‌ها و جزوه‌های ویژه‌ای توسط انجمن تربیت کنندگان ترافیک تهیه که در بیش از ۹۰۰۰ مدرسه از آنها استفاده می‌شود. میزان تدریس سالانه مسائل ایمنی در مدارس به شرح ذیل است:



کلاس اول ۲۰ ساعت در مورد آشنایی با عناصر دخیل در ترافیک، شناخت رنگ‌ها و سمت‌ها، آشنایی با محل تردد عابران پیاده. کلاس دوم ۲۰ ساعت در مورد چگونگی عبور از خیابان، آشنایی با علائم و تابلوهای راهنمایی. کلاس سوم و چهارم هر کدام ۲۰ ساعت در مورد دوچرخه‌سواری صحیح و اصولی، رفتار صحیح در قالب عابر پیاده. کلاس پنجم و ششم هر کدام ۲۰ ساعت در مورد تمرین‌های عملی مراحل قبلی و شناخت تابلوها و علامت‌های پیچیده. کلاس هفتم و هشتم هر کدام ۱۰ ساعت در مورد آشنایی با چگونگی عملکرد در هنگام بروز تصادف. کلاس نهم ۱۰ ساعت با عناوین: از دوچرخه تا موتورسواری، خوب دیدن و خوب دیده شدن، محیط زیست و رابطه آن با ترافیک. همان‌طور که پیش از این بیان شد، نوع و چگونگی آموزش‌های فوق توسط انجمن تربیت‌کنندگان ترافیک آلمان برنامه‌ریزی شده است و توسط مدارس اجرا می‌گردد. در کنار دروس مربوطه، برنامه‌های جانبی مختلفی نیز وجود دارد که مختص تمرین کودکان است. به‌عنوان مثال یک نوع بازی وجود دارد که با انجام آن کودکان با مسائل آموخته شده بهتر آشنا می‌شوند. بسیاری از آموزش‌ها نیز از طریق فیلم و اسلاید به نمایش درمی‌آید. پس از پایان هر دوره، درس ترافیک مانند سایر درس‌ها دارای یک آزمون پایانی است. چنانچه دانش‌آموزی نمره قبولی کسب نکند باید دوباره در کلاس درس مربوطه حاضر شود. کسانی که در امتحان قبول شوند علاوه بر کارنامه، یک مدال تشویقی به‌عنوان جایزه دریافت می‌کنند. در سازمان ترافیک آلمان حدود ۳۰۰۰ فیلم با موضوع ایمنی وجود دارد که به‌طور رایگان در اختیار مدارس و کودکان قرار می‌گیرد. همچنین چنانچه کودکان تصادف نمایند و علت ناآشنا بودن او با مقررات باشد، معلم مربوطه مسئول شناخته می‌شود. در این کشور مسئله آموزش ترافیک آن‌قدر مهم است که در پایان هر سال سؤالی در اختیار کودکان گذاشته می‌شود و با توجه به پاسخ آنها تشخیص می‌دهند که آیا معلم مطالب لازم را به‌طور کامل به کودک آموخته است یا نه. لازم به بیان است که در کشور آلمان هیچ درسی به این میزان مورد توجه و سختگیری قرار نمی‌گیرد.



از دیگر نکات جالب توجه وجود کتاب‌ها و جزوه‌های راهنما برای معلمان و والدین است. این کتاب‌ها علاوه بر آشنا ساختن معلم با مسائل ترافیکی، طرز آموزش صحیح مسائل مختلف ترافیک را به معلمان و مربیان کودکان می‌آموزد و به آنها کمک می‌کند تا با توجه به روحیه کودکان مسائل را بهتر و روشن‌تر به آنها بیاموزند. این کتاب‌ها آن قدر عالی تدوین شده‌اند که نیازی به آموزش‌های جانبی برای معلمان وجود ندارد. در کنار این فعالیت‌ها، سالانه ده‌ها کتاب در مورد ترافیک و آموزش کودک، پیدایش خطرهای جدید در ترافیک برون شهری برای کودکان، روان‌شناسی کودک و ترافیک و... توسط این انجمن‌ها تهیه و تدوین می‌گردد. با کمک چنین منابعی کشور آلمان موفق شده است که آمار تلفات کودکان عابر پیاده را ۱۷ برابر کاهش دهد.

با توجه به موفق بودن برنامه آموزش ایمنی در کشور آلمان می‌توان با برقراری تماس و ارتباط با برخی مؤسسات مربوط به ایمنی ترافیک در آن کشور، نیاز کشور به منابع درسی آموزش ترافیک را مرتفع ساخت. با وجود این آموزش ترافیک به کودکان مستلزم کمک و مساعدت مراکز نظیر وزارت آموزش و پرورش، صدا و سیما و نیروی انتظامی است. حال باید دید که آیا این اقدام از طرف مراکز فوق حمایت می‌گردد یا مانند بسیاری از طرح‌های دیگر به فراموشی سپرده می‌شود (حضرتی، زمستان ۱۳۷۹، صص ۵-۶۳).

مسئولان شهر هامبورگ در آلمان از طریق آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی در سطح آموزشگاه‌ها و توسعه آن از کودکان تا دانشگاه و حتی برگزاری کلاس‌هایی برای سالمندان تلفات ناشی از تصادف‌ها را در حد ۱۰۰ نفر در سال ثابت نگه داشته‌اند.

در این شهر پلیس راهنمایی و رانندگی ضمن اعزام مأموران متخصص به دبستان‌ها برای آموزش نوآموزان، نسبت به تشکیل پلیس راهنمایی در هر دبستان اقدام می‌نماید. پلیس از میان شاگردان گروهی را برمی‌گزیند که در امر یادگیری و علاقه به مسائل ترافیکی سرآمد دیگران باشند. این مأموران خردسال در مدارس، دستیاران مأموران آموزش راهنمایی و رانندگی هستند و امور ترافیکی مدارس و خیابان‌های اطراف را هنگام ورود و خروج دانش‌آموزان اداره می‌کنند. این پلیس‌های خردسال به محض ورود به دبیرستان به این شغل افتخاری ادامه می‌دهند و بر روی کلاه و لباس خود علائم مشخصی



دارند. کار آنها در سطح دانشگاه نیز ادامه پیدا می‌کند. چون دانش‌آموزان دبستانی، دبیرستانی و جوانان دانشگاهی این مأموران را از خودشان می‌دانند به راحتی و با صمیمیت دستور آنان را اجرا می‌کنند. اجرای صمیمانه دستورهای این دوستان، موجب پیدایی میل به اجرای دستور پلیس در آنان می‌شود و روحیه اطاعت‌پذیری پرورش پیدا می‌کند. یکی از دلایلی که مردم دنیا فرهنگ ترافیکی آلمان را بهترین می‌دانند، آغاز آموزش‌های ترافیکی از دبستان و ادامه آن تا سطح دانشگاه است. علاوه بر هامبورگ شهر مانهایم یکی دیگر از مراکز تعلیم و تربیت در امر ترافیک است. در این شهر آموزش رانندگی مختص داوطلبان نیست، بلکه اداره راهنمایی و رانندگی، موظف به آموزش رایگان تمام سطوح جامعه است. این امر که برای نخستین بار به ابتکار پلیس این شهر تجربه شده است، به دلیل نتایج مثبت، سرمشق شهرهای دیگر آن کشور شده که نمونه بارز آن شهر هامبورگ است که به آن اشاره شد (نجات‌بخش اصفهانی، ۱۳۸۰، صص ۷۰-۶۷).

آموزش فرهنگ ترافیک در انگلستان

کشور انگلستان با حدود ۶۰ میلیون نفر جمعیت در سال ۲۰۰۶ و حدود ۹/۵ میلیون خودرو و سالانه حدود ۳۵۰۰ نفر کشته و ۴۲ هزار نفر مجروح حوادث ترافیکی دارد. با وجود این به طور متوسط سالانه ۲۲۰ هزار سانحه رانندگی در این کشور رخ می‌دهد که حدود ۳ میلیارد پوند خسارت را به مردم این کشور تحمیل می‌کند. به همین دلیل آموزش فرهنگ ترافیک در این کشور جدی است. از سال ۱۹۴۷ اختیار قانونی ایمنی راه‌ها به مقامات محلی واگذار شده است و آنها با استخدام افسران ایمنی جاده، تأمین هزینه آموزش و تبلیغات، برنامه ایمنی جاده‌ها را در دستور کار خود قرار داده‌اند. افسران ایمنی راه‌ها، کلاس‌های آموزش معلمان را اداره و مطالب و موضوع‌های لازم را برای کلاس‌های آموزشی تهیه می‌نمایند و مشاوره‌های لازم را در این زمینه ارائه می‌دهند.

نظر به اینکه کودکان و نوجوانان از جمله قربانیان حوادث ترافیکی هستند دولت انگلستان برنامه‌های آموزشی گسترده‌ای را برای آنها به اجرا درآورده است. آموزش مهارت‌های اولیه کودکان برای عبور از خیابان و کمک به معلمان، پدران و مادران در



عبور و مرور دادن کودکان از عرض خیابان از جمله این آموزش‌ها است که به صورت حضوری و غیر حضوری ارائه می‌شود.

آموزش‌های حضوری در مدارس اجباری است، بردن بچه‌ها به پارک‌های آموزش ترافیک و آموزش‌های غیر حضوری از طریق ابزارهای چند رسانه‌ای و تبلیغات، از دیگر برنامه‌های آموزش ترافیک به بچه‌ها است. نوجوانان هم به صورت رهگذر پیاده و هم به صورت دوچرخه‌سوار در عرصه ترافیک حاضر می‌شوند. اغلب آنها به تنهایی در شبکه‌های جاده‌ای حضور دارند یا از وسایل نقلیه عمومی استفاده می‌کنند. برنامه‌های آموزشی این گروه شامل: آموزش پیاده‌روی، آموزش دوچرخه‌سواری، هشدار به پدران و مادران نسبت به خطر دوچرخه‌سواری و بازی نوجوانان در شرایط ترافیکی خیابان‌ها است. در صورتی که مسیر خانه تا مدرسه طولانی باشد، یافتن مسیرهای ایمن تر به آنها آموزش داده می‌شود. چون نوجوانان در مقطع سنی‌ای هستند که دوست دارند مستقل باشند و به تنهایی در معابر رفت و آمد کنند، چگونگی استفاده از شبکه‌های عبور و مرور و استفاده بهینه از وسایل نقلیه عمومی از جمله برنامه‌های آموزش ترافیکی به آنها است (اسماعیلی، ۱۳۸۸، صص ۷-۷۵).

در کشور انگلستان طرح افسران نوجوان ایمنی راه^۱ یکی از طرح‌های آموزشی در زمینه آموزش ایمنی ترافیک به کودکان است. نظر به اینکه این طرح مشابه طرح همیار پلیس در پلیس راهنمایی و رانندگی جمهوری اسلامی ایران است که به چگونگی اجرای این طرح در آن کشور اشاره می‌شود.

معمولاً دو نفر از دانش‌آموزان پایه ۶ ابتدایی به عنوان افسران نوجوان در هر مدرسه ابتدایی و برای یک دوره یک ساله انتخاب می‌شوند. افسران نوجوان در مدارس وظیفه ترویج و ارتقای مسائل ایمنی راه در مدرسه را با یاری انجمن‌های محلی به عهده دارند و برای کمک به افسران پلیس ایمنی راه به کار گرفته می‌شوند.

1. Junior road safety officers(JRSO)



از افسران نوجوان ایمنی راه‌ها در برخی مناطق مانند لندن استفاده شده است. در این طرح کودکان خودشان نقش راهنما و مروج پیام‌های ایمنی راه در میان همسالانشان را برعهده دارند.

برای انتخاب افسران نوجوان ایمنی راه در مدارس معمولاً از دانش‌آموزان پایه‌های ۶ یا ۵ ابتدایی استفاده می‌شود. آنها با پر کردن فرم درخواست برای این منظور نام نویسی می‌کنند. این افراد در این فرم بیان می‌دارند که چرا این کار را دوست دارند و چه چیزی باعث می‌شود که آنها افسران خوبی باشند.

سپس این درخواست با انجام مصاحبه رسیدگی می‌شود. هیئت مصاحبه‌کننده ممکن است از افسران نوجوانی باشند که این دوره را به اتمام رسانده‌اند یا ممکن است مصاحبه‌کننده یک معلم و یا یک مددکار اجتماعی باشد.

زمانی که افسران نوجوان ایمنی راه انتخاب می‌شوند با افسر پلیس ایمنی راه بخش خود ملاقات می‌کنند. افسر مذکور ضمن دادن یک بسته آموزشی، آنها را با وظایف خود در یک سال آتی آشنا می‌کند. در داخل بسته یک کتاب فعالیت، یک قلم و یک نشان وجود دارد.

افسران نوجوان وظایف مهمی به‌عهده دارند که عبارت است از:

- ۱) از تابلوی اعلانات مرکزی نگهداری می‌کنند تا مطمئن شوند که اطلاعات ایمنی راه به روز نگهداری می‌شود؛
- ۲) در مجامع و کلاس‌ها پیرامون موضوع‌های ایمنی راه صحبت می‌کنند؛
- ۳) در مدرسه مسابقه برگزار می‌کنند و به برنده‌ها جایزه می‌دهند؛
- ۴) به آنها که مقررات ایمنی را خوب رعایت می‌کنند گواهی‌نامه‌های لیاقت اعطا می‌کنند؛
- ۵) باید مطمئن شوند که دانش‌آموزان مدرسه از سی دی آموزشی خیابان ایمن استفاده می‌کنند؛
- ۶) از پایگاه (سایت) ایمنی راه و از قسمت مخصوص اعضای این پایگاه استفاده می‌کنند؛



۷) در مورد آنچه که می‌بینند نامه می‌نویسند؛

۸) افسران نوجوان سال بعد را به وسیله دادن فرم‌های درخواست و نشستن در هیئت مصاحبه تعیین می‌کنند؛

۹) همچنین آنها می‌توانند با ارائه طرح: در زمینه پارک کردن خودرو والدین در نزدیکی ورودی مدرسه، آموزش دوچرخه‌سواری، تأمین روشنایی بهتر خیابان و دادن ایده‌ها و طرح‌های بزرگ دیگر در زمینه ایمنی راه، تغییر بیشتری را ایجاد کنند. در این طرح به یک افسر نوجوان ایمنی راه آموزش داده می‌شود که به‌عنوان یک افسر نوجوان، قهرمان ایمنی راه در مدرسه خود شود. همچنین به عنوان عضوی از گروه ایمنی خیابان‌ها، به دیگران یاد خواهد داد که چگونه در عرصه ترافیک ایمن بمانند. او بسته‌ای رنگارنگ شامل بازی‌ها، پوسترها، حقایق ایمنی در خیابان و چیزهای دیگر که وی را در کارش یاری خواهد داد دریافت می‌کند.

به او آموزش داده می‌شود که پیام‌های ایمنی راه را به وسیله: ۱) سخنرانی و صحبت با هم مدرسه‌ای‌ها؛ ۲) برگزاری مسابقات و ۳) چسباندن پوسترها، ترویج و گسترش دهد. به آنها چنین القا می‌شود که: اجازه بدهید خلاقیت شما همراه با ایده‌های مناسب آزادانه پیش بروند، از معلم‌ها یا دیگر بزرگ‌ترهایی که هدایت مدرسه را برعهده دارند کمک بگیرید و از افسر پلیس ایمنی راه بخش خودتان برای مشورت سؤال کنید. آنها چیزهای زیادی در مورد ایمنی راه دارند که به شما یاد دهند. قابل توجه آنکه افسران نوجوان ایمنی راه کارشان را دوست دارند و برخی از علاقه‌های آنها عبارت است از:

۱) آموزش کودکان در مورد ایمنی راه‌ها مخصوصاً کودکان کوچک‌تر از خود که نیاز بیشتری به کمک دارند؛

۲) ایجاد تفاوت بین آنها که مقررات را رعایت می‌کنند با آنها که رعایت نمی‌کنند؛

۳) آگاهی از اینکه کمک می‌کنند تا خانواده و دوستانشان ایمن و سالم بمانند.

یکی از وظایف یک افسر نوجوان، سخنرانی و صحبت با هم مدرسه‌ای‌ها است. او به‌عنوان یک افسر نوجوان می‌تواند افسر پلیس ایمنی راه بخش خود را برای سخنرانی دعوت کند تا نشان دهد چه فعالیت‌هایی برای ایمنی راه در نظر گرفته است. او به‌عنوان



یک افسر نوجوان ایمنی راه باید در جمع‌های مختلف، در کلاس یا گروه‌های کوچک صحبت کند. یک سخنرانی در هر ماه کافی است. ضمناً او توجه داشته باشد که:

(۱) زمان مناسبی را با کمک اولیای مدرسه یا معلم خود انتخاب کند؛

(۲) از طرح برنامه‌ریزی سالانه برای ایده گرفتن در مورد آنچه که می‌خواهد در آن ماه پیرامون آن صحبت کند استفاده نماید یا از اولیای مدرسه و افسر پلیس ایمنی راه بخش خود الگو بگیرد؛

(۳) برای ایده‌های بیشتر از صفحات وب سایت‌های ایمنی راه بازدید نماید؛

(۴) به راه‌هایی فکر کند که شنوندگان و حضار را درگیر بحث نماید. او می‌تواند سؤال‌هایی بپرسد، از دوستانش کمک بگیرد و آهنگ یا سرودی بسازد که پخش شود. در مورد مسابقات جدید با برندگان مسابقات اخیر صحبت کند و همچنین گواهی و جایزه بدهد؛

(۵) او باید بداند که تمرین باعث کامل شدن می‌شود، پس در جلو دوستان و خانواده مطالبی را که می‌خواهد بگوید تمرین کند؛

(۶) در طول سخنرانی، بلند و شمرده صحبت کند.

یکی دیگر از وظایف افسران نوجوان برگزار می‌شود. او می‌تواند مسابقه هیجان‌انگیزی برگزار نماید که هر کسی را در مدرسه به ایمنی راه علاقمند سازد. برای انجام مسابقه می‌تواند از شرکت کنندگان بخواهد که هر یک از آنها:

(۱) یک شعر یا آهنگ بنویسد. به آنها بگوید که می‌توانند از اشخاص دیگر کمک

بگیرند تا این کار را برای آنها انجام دهند یا ضبط کنند؛

(۲) مسابقه دیگر جست و جوی کلمات است، از آنها بخواهد که جدول کلمات

مقاطع یا سرگرمی‌های دیگر درست کنند؛

(۳) نشریه یا بروشوری از نصایح تهیه نماید که به همکلاسی‌ها یا والدینشان نشان دهد

که چگونه می‌توانند ایمن و سالم بمانند؛

(۴) نوشتن یک داستان یا طراحی یک بازی یا یک تبلیغ در مورد ایمنی ترافیک؛



۵) پیدا کردن تصویری که به مسابقه دهندگان یادآوری کند که چگونه می‌توانند ایمن بمانند، از جمله موارد دیگری برای برگزاری مسابقه است. آنها برای این کار می‌توانند عکس بگیرند، از وبسایت مربوطه پرینت تهیه کنند و یا تصویری از یک مجله را ببرند. کافی است که به این موارد عنوانی اضافه کنند؛

۶) پوستری با یک پیام ایمنی راه طراحی کنند؛

۷) برای ایمنی بیشتر در خارج از مدرسه و یا یک پارک دوچرخه‌سواری، طرحی را طراحی کنند؛

۸) لباس‌های قابل مشاهده و یا چیزهای دیگری درست کنند که خود و دیگران را ایمن تر نگه دارد.

همان‌گونه که مشاهده می‌شود مسابقه‌های بسیار زیاد و بی‌پایانی است که افسران نوجوان ایمنی راه می‌توانند برگزار نمایند که به چند نمونه آن اشاره شد. کافی است که یک JRSO تصمیم بگیرد چه نوع مسابقه‌ای و در چه زمینه‌ای برگزار نماید. او می‌تواند برای تعیین بهترین زمان مسابقه از اولیای مدرسه کمک بگیرد. آنگاه اطلاع‌رسانی کند و زمان و مکان مسابقه را به آگاهی دیگران برساند. برای این منظور می‌توان از نصب پوستر، اعلام در جمع هم کلاسی‌ها و غیرهم کلاسی‌ها و یا از وبسایت مدرسه استفاده کرد.

برای دریافت پاسخ شرکت کنندگان در مسابقه، یک افسر نوجوان باید جعبه‌ای درست کند تا آنها جواب‌هایشان را در داخل آن بیندازند و آن را در جایی بگذارد تا هر کسی بتواند آن را ببیند. ضمناً باید به هم کلاسی‌ها گفته باشد که بر روی پاسخ مسابقه نام خود و کلاسی‌هایشان را بنویسند تا در صورت برنده شدن فرد بداند که برنده کیست. برای قرعه‌کشی بهتر است که از یک بزرگ‌تر خواسته شود تا برنده را انتخاب نماید. این فرد می‌تواند یکی از اولیای مدرسه، یک آموزگار و یا افسر پلیس ایمنی راه بخش باشد.

بدیهی است که به بهترین پاسخ باید جایزه داده شود. به‌عنوان مثال بسته‌ای مانند بسته آموزشی افسران نوجوان در آغاز عضویت به فرد برنده داده شود. ضمن آنکه نام، کلاس فرد برنده، عنوان و مناسبت مسابقه‌ای را که در آن برنده شده است، بر روی آن بنویسد. از همه بهتر آن است که برنده‌ها در کلاس معرفی شوند. برگزار کننده مسابقه می‌تواند آنها را

در کلاس به جلو جمع بیاورد و جایزه‌شان را بدهد. همچنین می‌تواند پاسخ آنها به موضوع مسابقه را به تابلوی اعلانات بزند تا دیگران آن را ببینند.

آخرین وظیفه یک افسر نوجوان چسباندن پوسترهای مربوط به ایمنی راه است. او می‌باید پوسترها را در جایی که همه آنها را می‌بینند بچسباند تا به دیگران بگوید آنها، که هستند و چگونه می‌توانند ایمن و سالم بمانند.

در بسته آموزشی او پوسترهایی برای نصب در اطراف مدرسه وجود دارد که می‌تواند تعداد بیشتری از آنها را چاپ کند و یا از افسر پلیس ایمنی راه بخش خود درخواست کند. حتی می‌تواند پوسترهایی را طراحی نماید تا در مورد آخرین مسابقه خود اطلاع‌رسانی کند و یا پیام‌های ایمنی راه را نشان دهد. همچنین می‌تواند طراحی پوستر را به مسابقه بگذارد تا دیگران در طراحی آن کمک کنند.

اگر برای درست کردن پوستر از رنگ‌های روشن و نوشته‌های واضح استفاده کند، افراد دیگر پیغام‌های او را به یاد خواهند آورد. اگر بتواند اطلاعات جدید هر ماه را در پوسترهای خود قرار بدهد بسیار عالی خواهد بود. او می‌تواند با استفاده از طرح برنامه‌ریزی سالانه مدرسه، موضوع‌های خود را انتخاب نماید (گنج‌های، تابستان ۱۳۸۷، صص ۶۵-۵۹).

آموزش فرهنگ ترافیک در سوئیس

در ایالت برن، که مرکز آن پایتخت این کشور اروپایی است، با افزایش چشمگیر خودروها و وسایل نقلیه موتوری، در سال ۱۹۵۰، ضرورت پایه‌گذاری آموزش راهنمایی و رانندگی در مدارس احساس شد. در آغاز مأموران پلیس تدریس درس راهنمایی و رانندگی را به‌عنوان شغل دوم برعهده گرفتند. پس از آن و با برنامه‌ریزی اصولی، از حدود سال ۱۹۸۵ مدرسانی آگاه و متخصص در این رشته با لباس‌های فرم مخصوص، کار تدریس را بر پایه آموزش روش‌های جدید تعلیم و تربیت انجام می‌دهند. مواد درسی‌ای که در این کلاس‌ها تدریس می‌شود عبارت است از:

- (۱) امنیت عبور و مرور خیابان؛
- (۲) رفتار قانونی در عبور و مرور؛



۳) رعایت مقررات عبور و مرور؛

۴) محیط زیست.

در این ایالت مدرسان راهنمایی و رانندگی از لحاظ شغلی نخستین رابط کودکان و مسئولان هستند. آنها سالانه داوطلبان ۱۸۰ تا ۲۰۰ کلاس درس را آموزش می‌دهند. یعنی تاکنون در سطح کل ایالت برن حدود ۸۰۰۰۰ دانش‌آموز در این کلاس‌ها شرکت کرده‌اند که به این تعداد باید کودکان کودکستانی را اضافه کرد. همچنین سخنرانی و برگزاری کلاس‌های توجیحی برای خانواده‌ها، انجمن‌ها، خانه سالمندان از جمله کارهای این مدرسان است. آموزش راهنمایی و رانندگی در این ایالت از دو بخش اصلی مقررات عبور و مرور و محیط زیست تشکیل می‌گردد. قسمت‌های فرعی این آموزش‌ها شامل امنیت عبور و مرور، روش عبور و مرور و توجه به حفظ محیط زیست است (وروایی، ۱۳۸۴، صص ۷-۱۰۶).

آموزش فرهنگ ترافیک در سوئد

سوئد از جمله پیشرفته‌ترین و توسعه یافته‌ترین کشورهای جهان است. در سال ۱۹۹۸ حدود ۴/۵ میلیون سفر در این کشور انجام شده است که ۵۵ درصد آنها با خودروهای شخصی و ۴۸ درصد دیگر با هدف تحصیل، کار و با وسایل نقلیه عمومی بوده است. بیش از ۸۱ درصد از مردم سوئد مالک وسایل نقلیه هستند.

«سندلز»^۱ و همکارانش (۲۰۰۱) با اتخاذ روش رشد و نمو، در مورد توانایی کودکان در برخورد با موقعیت‌های ترافیکی پژوهش‌هایی را انجام دادند. آنها روی تعدادی بچه ۴ تا ۱۰ ساله کار کردند و پیرامون چگونگی رفتار این کودکان قبل و بعد از آموزش مخصوص مسائل ترافیکی تحقیق نمودند. این پژوهشگران نتیجه گرفتند که رفتار ترافیکی غیرارادی کودکان زیر ۹ سال ناپخته است و با ناتوانی در پیش‌بینی موقعیت‌های خطرناک آشکار می‌شود. به عنوان مثال، بیشتر کودکان، عرض خیابان را بدون توجه به رفت و آمد وسایل نقلیه طی می‌کنند. به علاوه، ممکن است رفتار کودکان کاملاً غیرقابل پیش‌بینی باشد و یا

1. sandels



در جاده و خیابان به عنوان زمین بازی رفتار کنند. بعضی از یافته‌های نظام‌مند بررسی سندلز و همکارانش در فهم مشکلات اساسی رفتار ترافیکی کودکان مهم و حیاتی‌اند. کودکان به روش کاملاً متفاوتی از بزرگسالان، توسط تکانه‌هایشان هدایت می‌شوند. اگر آنها چیز مهیجی را در آن طرف خیابان ببینند، تمام احتیاط‌ها و هر آنچه را که در مورد مسائل ترافیکی آموخته‌اند، فراموش می‌کنند و کاملاً بی‌اعتنا به طرف آن می‌دوند.

قابل توجه آنکه دولت سوئد به منظور افزایش ایمنی عبور و مرور، برنامه‌های آموزش ترافیکی را از همان دوران کودکی به صورت جدی دنبال می‌کند. دلیل این کار آن است که کودکان بیشتر در معرض خطر هستند و آموزش‌های اولیه، آموزش‌های سال‌های بعدی را آسان‌تر خواهد کرد. همان‌گونه که اشاره شد کودکان در ترافیک با خطرهای قابل ملاحظه‌ای از جمله خطر صدمه دیدن و یا کشته شدن روبه‌رو هستند. بنابراین آموزش ترافیکی برای کودکان از چگونگی پیاده‌روی در خیابان شروع می‌شود و تا رسیدن به نسلی که قادر به رانندگی در معابر و خیابان‌ها است، ادامه پیدا می‌کند. این آموزش‌ها معمولاً روند افزایشی دارد و با بالا رفتن سن انتقال آموزه‌های ترافیکی نیز بیشتر می‌شود.

برنامه‌های آموزشی در کشور سوئد بر کودکان، نوجوانان و کسانی که در شرف گرفتن گواهینامه هستند متمرکز است. این گونه آموزش‌ها به وسیله مربیان و معلمان در کلاس درس و یا در محیط خیابان انجام می‌شود. کودکان این کشور در سال آخر مدرسه به مدت ۱۲۰ ساعت آموزش‌های ترافیکی را فرامی‌گیرند. علاوه بر آموزش‌های قبلی به آنها اطلاعاتی در مورد ارتباط ترافیک با محیط زیست، بهداشت، اقتصاد، جامعه و... آموزش داده می‌شود.

در سوئد علاوه بر آموزش و پرورش و سایر سازمان‌هایی که نقش آموزش عمومی به خصوص آموزش ایمنی ترافیک را در کشور برعهده دارند، مؤسسات پژوهشی مرتبط با حمل و نقل نیز برای تدوین برنامه‌های آموزشی و همچنین برنامه‌هایی برای کاهش تصادف‌ها، اقدام به مطالعه و جمع‌آوری اطلاعات می‌کنند. مؤسسه ملی و تحقیقات حمل و نقل سوئد هم، نقش به‌سزایی جهت مطالعه و تدوین برنامه‌های آموزشی جوانان و آنهایی که به تازگی گواهینامه رانندگی دریافت کرده‌اند ایفا می‌کند.

برخی از شاخص‌های توسعه مدیریت ترافیک کشور سوئد عبارت است از:

- ۱- آموزش‌های برنامه‌ریزی شده گسترده؛
- ۲- نظام ایمن تدوین یافته با عنوان ایده آل صفر؛
- ۳- ارائه و توسعه ساختار آموزش‌های ترافیکی در کانون خانواده (منزل) و مدرسه. در نهایت می‌توان گفت که توسعه فرهنگ ترافیک در کشور سوئد متأثر از نوع آموزش‌ها و برنامه‌ریزی‌های پیش گفته است. بر این اساس لازم است نکات خاص فرهنگ ترافیک موجود در این کشور مدنظر قرار گیرد که کلید واژه‌های آن عبارت است از: (۱) آموزش، (۲) ساخت و زیرساخت اطلاعاتی، (۳) استانداردها، (۴) برنامه‌ریزی (اسماعیلی، ۱۳۸۸، صص ۷۵-۷۱)

آموزش فرهنگ ترافیک در نروژ

در نروژ تحقیقی بر روی آموزش ترافیک به کودکان مقطع پیش‌دبستان از روی الگوی میز آموزش^۱ صورت گرفت. این تحقیق بر روی عملکرد ترافیکی کودکان شش ساله پس از آموزش از طریق میز آموزشی، که دارای خیابان‌کشی‌های فرضی بود، انجام شد. تعداد ۹۰ نفر از دو مدرسه یکی از شهر و یکی از روستا انتخاب شد و کودکان ۶ ساله آنها در خصوص مسائلی چون:

- (۱) شناسایی نقاط امن برای عبور از عرض خیابان؛
- (۲) شناسایی سرعت و تخمین مسافت وسایل نقلیه‌ایی که در خیابان در حرکتند؛
- (۳) نقاطی که ممکن است رانندگان کودکان را نبینند، مثل خروج از پشت ماشین‌های پارک شده. کودکان در این تحقیق باید با مفاهیم سرعت، مسافت، معنی تابلوها و علائم راهنمایی و رانندگی و میدان دید آشنا می‌شدند. با وجود این پژوهشگران برای هر یک از گروه‌های تعیین شده از شهر و روستا پیش‌آزمون مربوطه را با روش‌هایی چون مشاهده نحوه عبور کودکان از عرض خیابان و یا مصاحبه و پرسش از کودکان میزان آگاهی آنان را نسبت به مفاهیم اشاره شده در هر حوزه به‌دست آوردند. سپس با استفاده از یک میز

1. Table top model



آموزشی که در حقیقت تخته مسطحی دارای خیابان، پیاده‌رو و محل‌های خط‌کشی شده و یا خودروهای کوچک در خیابان‌ها بود، مسائل لازم به آنها آموزش داده شد. محققان در آموزش‌های خود نحوه عبور صحیح از عرض خیابان توسط آدمک‌های میز آموزش و حرکت خودروهای کوچک، با توجه به خطر احتمالی، محل‌های امن برای عبور و تشخیص زمان مناسب برای عبور را آموزش دادند. سپس از هریک از کودکان شهری و روستایی امتحان پس‌آزمون گرفته شد. نتایج حاصل از تحقیق به‌طور خلاصه این بود که آموزش بر روی کودکان مدرسه روستایی در مقایسه با کودکان مدرسه شهری بی‌تأثیر بود. پژوهشگران این موضوع را متأثر از ناآگاهی کافی کودکان روستایی از مهندسی شهری و تفاوت مهندسی ترافیک شهر در مقایسه با روستا دانستند (سندلر، ۲۰۰۱، برجنسکو و دیگران، ۲۰۰۴).

بحث و نتیجه‌گیری

این مقاله با بررسی وضعیت فرهنگ و چگونگی آموزش آموزه‌های ترافیکی در شش کشور دو هدف کلی و چند نکته مهم را مدنظر داشته است. دو هدف کلی عبارت است از:

۱) بررسی وضعیت آموزه‌های ترافیکی تدریس شده به نوآموزان و دانش‌آموزان. یقیناً آموزه‌های ارائه شده در کشورهای دارای فرهنگ ترافیکی پیشرفته می‌تواند الگویی مناسب برای رسیدن ایران به وضعیت مطلوب ترافیکی در قالب برنامه‌ریزی‌های مدون بلندمدت، میان مدت و کوتاه مدت باشد؛

۲) از طرف دیگر استفاده از این تجربه‌ها می‌تواند موجب رسیدن به مقصود با استفاده از راه‌های میانبر باشد. نکات مهم برداشت شده از بررسی‌های تطبیقی فرهنگ ترافیک در کشورهای اشاره شده عبارت است از:

۱) با وجود فرهنگ پیشرفته ترافیکی در این کشورها، هنوز سرمایه‌های زیاد و قابل توجهی به امر آموزش ایمنی ترافیک تخصیص می‌یابد؛

۲) آموزش به عنوان یکی از ابزارهای اصلی و کلید حل مسائل ایمنی و روانی ترافیک به حساب می آید و طیف گسترده‌ای از انواع آموزش‌های ترافیکی برای کاربران ترافیکی اجرا می شود؛

۳) سازمان‌ها، نهادها و مؤسسات زیادی به طور مستقیم و غیرمستقیم درگیر آموزش ایمنی ترافیک هستند و برنامه‌های مختلف خود را به طور مستقیم و غیرمستقیم به جامعه تحت پوشش خود ارائه می نمایند. به عبارتی یک عزم ملی و خودجوش در این زمینه وجود دارد و همه احساس مسئولیت می کنند. به قول پیامبر اکرم (ص) که می فرماید: «كُلُّكُمْ رَاعٍ وَ كُلُّكُمْ مَسْئُولٌ عَنْ رَعِيَّتِهِ، همه شما رعایتگر و همه درباره رعیت خود مسئولید (پاینده، ۱۳۸۵، ص ۳۷۵)» در این کشورها اجرا می شود. با وجود این، آموزش و پرورش و پلیس نقش کلیدی و اساسی را در ارائه آموزه‌های ترافیکی به عهده دارند؛

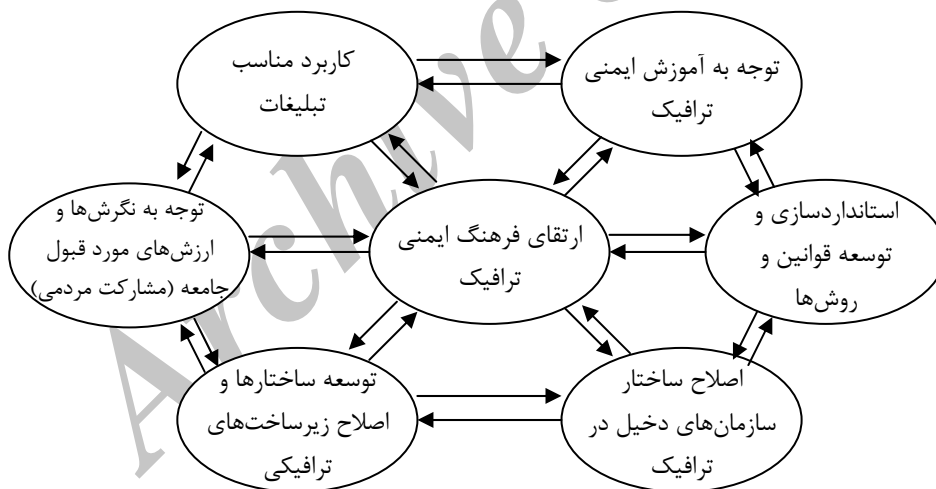
۴) با نگاهی به عناوین برنامه‌ها و مفاد آموزش‌های ارائه شده در زمینه فرهنگ ترافیک، مشاهده می شود که با وجود تلاش‌های گسترده ده‌ها ساله، هنوز تعدادی از افراد جامعه کشورهای اشاره شده نسبتاً به مسائل ابتدایی تخلفات ترافیکی مانند عبور از چراغ قرمز، بی توجهی به استفاده از کمربند ایمنی و غیره، کم توجه و بی توجهند و این تلاش‌های گسترده با هدف کاستن از تخلفات این عده محدود و افزایش ایمنی همچنان ادامه دارد؛

۵) فرایند آموزش ایمنی ترافیک در این کشورها کاملاً برنامه‌ریزی شده و متکی به اصول علمی و تجربی است که با به کارگیری کارشناسان خبره و سرمایه‌گذاری‌های کافی به اجرا درمی آید؛

۶) تعادل و تناسب نسبی میان عناصر تشکیل دهنده ترافیک یعنی مهندسی راه و زیرساخت‌های مناسب، اعمال مقررات و آموزش‌های ارائه شده در ارتقای فرهنگ ایمنی ترافیکی این کشورها تأثیر مضاعف داشته است. به عبارتی آموزش‌ها بر بستری از اقدام‌های مهندسی مناسب در ساخت معابر، خودروهای ایمن، حمایت و پشتیبانی از اقدام‌های پلیس راهنمایی و رانندگی شکل گرفته است. در این کشورها توجه به دو ضلع دیگر مثلث ترافیکی، موجب تقویت کارایی آموزش‌ها شده است.

با توجه به اهداف و نکات مهم پیش گفته، می‌توان گفت که شاخص‌های ذیل موجب موفقیت کشورهای پیشرفته در زمینه ارتقای فرهنگ ترافیک آنها شده است:

- (۱) توجه به آموزش؛
- (۲) اصلاح ساختار سازمان‌ها؛
- (۳) کاربرد مناسب تبلیغات؛
- (۴) اهمیت دادن به نگرش‌ها و ارزش‌های مورد قبول جامعه؛
- (۵) بهره‌برداری بهینه از استانداردها و توسعه قوانین و روش‌ها؛
- (۶) توسعه ساختارها و زیرساخت‌های مرتبط با ترافیک. دست‌اندرکاران سازمان‌های مسئول در امور آموزش فرهنگ نظم و امنیت ترافیکی کشور می‌توانند با الگوگیری از این اقدامات در جهت اصلاح و ارتقای فرهنگ ترافیکی مردم خصوصاً نوآموزان و دانش‌آموزان استفاه نمایند. بنابراین مدل عمومی ارتقای فرهنگ ترافیک می‌تواند به صورت ذیل ترسیم گردد.





پیشنهاد

- ۱- استفاده از تجربیات کشورهای پیش گفته در انتقال آموزه‌های ترافیکی به نوآموزان و دانش‌آموزان با همکاری پلیس و آموزش و پرورش در قالب برنامه‌ریزی و سازماندهی مناسب؛
- ۲- تخصیص منابع مالی مناسب به پلیس و آموزش و پرورش برای ارتقای فرهنگ ترافیکی نوآموزان و دانش‌آموزان؛
- ۳- کمک‌گیری از همه نهادهایی که می‌توانند در زمینه ارتقای فرهنگ ترافیکی نقش داشته باشند مانند: صدا و سیما، شهرداری‌ها، وزارت راه و...؛
- ۴- به میدان آوردن بخش خصوصی و نهادهای مردمی (N.G.Os) برای ارتقای فرهنگ ترافیکی نوآموزان و دانش‌آموزان؛
- ۵- نظام‌مندی امور مربوط به آموزش آموزه‌های ترافیکی و پرهیز از تک‌روی و جزیره‌ای عمل نمودن.

منابع فارسی

- اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۸۸). رویکرد جهانی در زمینه حمل‌ونقل و ترافیک، جزوه درسی مقطع کارشناسی ارشد، تهران، نویسنده.
- پاینده، ابوالقاسم. (۱۳۸۵). *نهج‌الفصاحه*، تحقیق و ترجمه جعفر دلشاد و نصرالله شاملی، تهران، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، دانشگاه اصفهان.
- حضرتی، داود. (زمستان ۱۳۷۹). «آموزش ایمنی ترافیک به کودکان، ضرورتی فراموش شده»، *تازه‌های ترافیک*، تهران: سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری، س ۲، ش ۸.
- طرح ارتقای فرهنگ ترافیک تهران. (اسفند ۱۳۸۸). گزارش کامل فاز دوم، تهران: شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران و دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- عبدالرحمانی، رضا. (۱۳۸۵). *جامعه‌شناسی ترافیک*، تهران: معاونت آموزش دانشگاه علوم انتظامی.
- عبدالرحمانی، رضا. (۱۳۸۸). *مقدمه‌ای بر درک فرهنگ ترافیک*، تهران: دانشگاه علوم انتظامی.

قره‌داغی، جابر. (۱۳۸۹). رجوع کنید به:

<http://www.dadiran.ir/Default.aspx?tabid=40&ctl=Edit&mid=391&code=7870>
 گنجه‌ای، احمد. (تابستان ۱۳۸۷). *ارزشیابی تأثیر مشارکت دانش‌آموزان همیار پلیس در رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، تهران: دانشکده پلیس اداری و پشتیبانی دانشگاه علوم انتظامی.
 مرکز تحقیقات حمل و نقل دانشکده عمران دانشگاه علم و صنعت ایران. (مهر ۱۳۸۱). *مطالعات جامع آموزش ترافیک*، مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهری دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور زیر مجموعه معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور، جزوه شماره ۳.
 نجات بخش اصفهانی، علی. (۱۳۸۰). «روش‌های آموزش و ارتقای فرهنگ ترافیک»، مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک، تهران، دبیرخانه دائمی کنفرانس مدیریت ترافیک.

هاشمی تشکری، جعفر. (۱۳۸۹). رجوع کنید به:

http://www.tashakkori.net/index.php?option=com_content*task=view*id=63&Itemid=46
 نوری‌فر، حسین. (۱۳۸۳). *ایمنی و ترافیک*، تهران: معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا، اداره کل فرهنگ ترافیک / ورق.
 وروایی، اکبر. (۱۳۸۴). *پلیس جامعه محور، مطالعه تطبیقی شیوه‌های جلب مشارکت مردمی در تأمین نظم عمومی و امنیت اجتماعی*، تهران: سازمان عقیدتی سیاسی نیروی انتظامی.

منابع لاتین

- Bergensco and others. (2004), Availabe at: www.scincedirect.com
 United Nations (2010). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*. Available at:
http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/english.pdf.
 Sandels. (2007), www.scincedirect.com
 Vegman and Aarts. (2006), *Advancing sustainable safety: National Road safety outlook for 2005-2020*, SWOV Institute for road safety Research.
 Vissers, Jan. (2006), *life long learning Education and training in schools*, retrieved from: www.cieca.be/download/vissers.pdf.
www.fiets.amsterdam.nl.