

رابطه اخلاق و فرهنگ ترافیک شهروندی با سوانح رانندگی

«بررسی تطبیقی ایران و برخی از کشورها»

سروش امیری^۱، مجید احسانی سهی^۲، رضا سخایی^۳

از صفحه ۱۴۵ تا ۱۷۸

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۹/۲۸

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۴/۲۳

چکیده

زمینه و هدف: در بین عوامل مؤثر بر ترافیک یعنی محیط، وسیله نقلیه، راه و انسان، عامل اخیر یعنی انسان، عاملی پیچیده است. از همین رو فرهنگ ترافیک نیز که به طور مشخص به انسان و رفتارهای او بستگی دارد، پدیده‌ای پیچیده محسوب می‌شود. کشورهای مختلف جهان طی دهه‌های گذشته سعی کرده‌اند تا در کنار توجه به بهبود وضعیت محیط و وسیله نقلیه، فعالیت‌ها و اقدامات مهمی نیز در زمینه اصلاح رفتارهای افراد در عرصه ترافیک داشته باشند. منتها روشن است که آثار سرمایه‌گذاری در عرصه اخیر به دلیل پیچیدگی‌های رفتار انسانی، به تدریج نمایان می‌شود.

روش: این مقاله به تبیین فرهنگ ترافیکی شهروندان در کاهش سوانح رانندگی با روش توصیفی - تحلیلی و بر اساس جمع‌آوری، تجزیه و تحلیل مجدد داده‌های موجود به اخلاق و ترافیک شهروندی در ایران و برخی از کشورهای جهان می‌پردازد.

یافته‌ها: مهم‌ترین ویژگی این کشورها در عرصه فرهنگ ترافیک، مشخص بودن متولیان، مشارکت نهادهای غیردولتی، تأکید بر آموزش در سنین پایین، تأکید بر افزایش هزینه تخلفات رانندگی و استفاده از تبلیغات است. اگرچه مرگ‌ومیر ناشی از حوادث رانندگی نسبت به سال‌های قبل تا حدودی کاهش داشته، اما کماکان در کشور ما شاخص‌های مرتبط با حوادث ترافیک نسبت به بسیاری از کشورهای منطقه و جهان، وضعیت خوبی ندارد.

نتیجه: ارتقای سطح آگاهی شهروندان از قوانین، سرعت عمل پلیس، ایجاد مراکز مردم‌نهاد، اصلاح زیرساخت‌های حمل و نقل و جدی گرفتن قوانین می‌تواند اقدامات مؤثری در کاهش جرایم و تصادفات رانندگی باشد.

کلیدواژه‌ها: ترافیک، فرهنگ ترافیک، سوانح، اخلاق ترافیک شهروندی، رفتارهای انسانی

۱. استادیار روابط بین‌الملل دانشگاه علوم انتظامی امین، Suroush.jnu@gmail.com

۲. کارشناس ارشد ریاضی کاربردی

۳. کارشناس ارشد مدیریت ترافیک

مقدمه

جامعه ایرانی جامعه‌ای در حال گذار است. هر چند ابزارها و فناوری‌هایی نظیر اتوبان، اتومبیل و ابزارهای پیشرفته ترافیکی در آن به کار گرفته می‌شوند، ولی در این زمینه شاهد «تأخر فرهنگی» هستیم؛ یعنی هنجارهای اجتماعی پیشین و متعلق به ساخت اجتماعی جوامع ساده بر عرصه حمل و نقل منتقل شده و در نتیجه بین ابزارهای جدید (حمل و نقل) و فرهنگ متناسب استفاده از آن‌ها خلأ محسوس نهفته است. برای حل این مشکل باید به سوی عاملی رفت که در بروز مسئله، نقش عمده‌ای دارد و آن عامل «انسانی» است (رضایی، ۱۳۸۶). امروزه حوزه برنامه‌ریزی آموزشی بسیار گسترده‌تر شده و زمان آن فرا رسیده که علاوه بر نظام رسمی، در بخش‌های غیررسمی نیز تلاش‌ها و حرکت‌های مؤثر و مهم نهادینه‌سازی و آموزش مقوله‌ها و شاخص‌های فرهنگ ترافیک نیز یکی از رسالت‌ها و وظایف اساسی برنامه‌ریزان آموزشی باشد که می‌تواند با پیش‌بینی و تدارک برنامه‌های آموزشی و درسی مناسب، آگاهی و دانش و کنش مناسب را در فراگیران امروز و شهروندان آینده ایجاد کند. از لوازم و بایسته‌های شهروند امروز، پذیرفتن قواعد و روابط تعریف‌شده و مقبول اجتماعی است و فرهنگ ترافیک یکی از مهم‌ترین این بایسته‌هاست که بسترسازی مناسب و کارآمد آن، زمینه پرورش رفتارهای مناسب فرهنگی و اجتماعی را در جامعه نهادینه می‌کند. پذیرش قوانین اجتماعی به‌ویژه رعایت الگوهای رانندگی در نظر برخی از صاحب‌نظران به‌عنوان یکی از مصادیق دنیای متحول و پرشتاب امروزی و از دیدگاه برخی دیگر به‌عنوان یکی از مصادیق ارزشی و اخلاقی ثابت و همیشگی در نظر گرفته می‌شود.

از آنجاکه راهنمایی و رانندگی، منعطف‌ترین بخش از طیف متنوع و وسیع نظم و امنیت اجتماعی به‌شمار می‌آید، برای همه‌آحاد جامعه قابل لمس و پذیرش بوده و آمادگی افراد در مشارکت با آن برای مصون ماندن خود و خانواده از تأثیرات منفی به‌عنوان یک هنجار پذیرفته شده است. آشکار ساختن هدفمند آمار بالای کشته‌ها و

مجروحان ناشی از تصادفات در این رویکرد اجتماعی قطعاً مؤثر بوده است (ملکی، ۱۳۸۴: ۲۹۵). آنچه در این مطالعه مدنظر می‌باشد، تخلفات عمدی رانندگان است که ریشه این امر، در ضعف اخلاق ترافیک رانندگان جستجو می‌شود. این مقاله به تبیین فرهنگ ترافیکی شهروندان در کاهش سوانح رانندگی با روش توصیفی - تحلیلی و بر اساس جمع‌آوری، تجزیه و تحلیل مجدد داده‌های موجود به اخلاق ترافیک شهروندی در ایران و برخی از کشورهای جهان می‌پردازد. مهم‌ترین ویژگی این کشورها در عرصه فرهنگ ترافیک، مشخص‌بودن متولیان، مشارکت نهادهای غیردولتی، تأکید بر آموزش در سنین پایین، تأکید بر افزایش هزینه تخلف و استفاده از تبلیغات است. اگرچه مرگ‌ومیر ناشی از حوادث رانندگی نسبت به سال‌های قبل تا حدودی کاهش داشته، اما کماکان در کشور ما شاخص‌های مرتبط با حوادث ترافیک نسبت به بسیاری از کشورهای منطقه و جهان، وضعیت خوبی ندارد.

روشن است که در زمینه اشاعه رفتار قانونمند در حوزه حمل و نقل، برخی از کشورها در دهه‌های گذشته با اجرای برنامه‌های مختلف گام‌های موفق‌تری را طی کرده‌اند. در این کشورها تأخر فرهنگی بین فرهنگ استفاده و ابزار (وسیله حمل و نقل) کمتر بوده و با تکیه بر سازوکارهای مختلف توانسته‌اند فرهنگ مناسب با وسایل نقلیه را ایجاد و توسعه دهند. لذا بیان تجارب و دانش این کشورها می‌تواند برای کشورهای در حال توسعه مفید باشد. در این مقاله به بررسی تجارب این کشورها در زمینه اشاعه فرهنگ ترافیک می‌پردازیم. دلیل انتخاب این کشورها با توجه به گام‌های موفق‌تری بوده که در این عرصه پیموده‌اند.

پیشینه پژوهش

مطالعات مختلفی به نقش انسان به‌عنوان مهم‌ترین عامل در مقوله بی‌نظمی‌های ترافیکی و به‌ویژه در تخلفات و تصادفات ترافیکی اشاره کرده‌اند (دفتر برنامه‌ریزی، ۱۳۷۴).

وجود انواع تخلفات ترافیکی سواره و پیاده از مشکلات حاد بسیاری از شهرهای دنیا است. بر اساس آمار و اطلاعات موجود، میزان تخلفات ترافیکی و در نتیجهٔ آن، تصادفات منجر به فوت در جوامع شهری کشورهای در حال توسعه نسبت به کشورهای توسعه‌یافته بیست برابر می‌باشد (بانک جهانی، ۱۹۹۱: ۶). رشد شهرنشینی در جهان و به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه رو به افزایش است. این پدیده هم به دلیل رشد جمعیت و هم به خاطر موج گستردهٔ مهاجرت روستاییان به شهرها می‌باشد، به طوری که جمعیت بعضی از شهرهای بزرگ جهان، در مدت ۲۵ سال اخیر به بیش از ۲ برابر رسیده است (پیرهادی، ۱۳۸۵: ۵۵). گسترش شهرها موجب افزایش فاصلهٔ محل کار با محل زندگی شهروندان شده است؛ این امر نیاز به استفاده از وسایل حمل‌ونقل را بیشتر نموده است. از سوی دیگر رشد مالکیت وسیلهٔ نقلیه نیز به این مقوله دامن زده و به بروز راه‌بندان در شبکهٔ معابر شهری منجر شده است. کارشناسان حمل‌ونقل و ترافیک، انسان، وسایل نقلیه و شبکهٔ معابر را عوامل مؤثر در عرصهٔ ترافیک شهری می‌دانند (حسینی، ۱۳۸۵: ۷۷).

بسیاری از کارشناسان معتقدند دلیل بالابودن تخلفات رانندگی و تصادفات نیز نبود فرهنگ ترافیکی درست در کشورمان است، به گونه‌ای که در ایران، سهم خطاهای انسانی در تصادفات بیشتر از موارد دیگر است و در ۷۰ درصد سوانح ترافیکی، علت اصلی حادثه محسوب می‌شود (همشهری، ۸ بهمن ۱۳۸۸). بی‌توجهی به مقررات راهنمایی و رانندگی و قانون‌گریزی به‌عنوان یکی از علل بروز مشکلات، معضلات و حوادث ترافیکی در بسیاری از جوامع، تابعی از شرایط فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و جغرافیایی آن جامعه می‌باشد. آمار حوادث ترافیکی در ایران مؤید میزان بالا و غیرمعارف تخلفات رانندگی است که هر ساله زیان‌های جبران‌ناپذیر اقتصادی و آسیب‌های اجتماعی را باعث می‌گردد که در این میان، عامل انسانی به‌عنوان اصلی‌ترین علت بروز تخلفات رانندگی گزارش شده است (عزیزی، ۱۳۸۴: ۴۴). عامل انسانی از

دیدگاه علوم مختلفی چون روانشناسی، جامعه‌شناسی، علوم تربیتی و بهداشت قابل بررسی است که در این مطالعه از دیدگاه جامعه‌شناسی به آن نگرسته می‌شود. از دیدگاه جامعه‌شناسی، یک جنبه از علل انسانی تخلفات رانندگی، ریشه در اخلاق ترافیک شهروندان دارد. منظور از اخلاق ترافیک شهروندان، میزان تعهدات و پایبندی افراد به قوانین راهنمایی و رانندگی وضع شده از جانب متولیان حمل و نقل و ترافیک و مسئولان راهنمایی و رانندگی می‌باشد (مورای، ۲۰۱۰: ۲۰۲).

افزایش حوادث و آسیب‌های گوناگون، یکی از مهم‌ترین خطرات تهدیدکننده زندگی انسان‌ها در مناطق و کشورهای مختلف جهان می‌باشد که سالانه باعث مرگ بیش از ۶ میلیون نفر در جهان می‌شود (گزارش بهداشت جهانی، ۲۰۰۲: ۷۶). در این میان، حوادث رانندگی و ترافیکی، یکی از شایع‌ترین حوادث بوده که سالانه جان بسیاری از مردم را در جهان به خطر می‌اندازد. دامنه اهمیت سوانح ترافیکی تا حدی است که سازمان بهداشت جهانی^۱ عنوان جاده‌ای امن^۲ را برای روز جهانی بهداشت در سال ۲۰۰۴ توصیه کرد و در ۲۱ هدف خود به مسئله کاهش سوانح و حوادث تا سال ۲۰۲۰ اشاره می‌کند (پی‌دن، ۲۰۰۴: ۹۸). با توجه به عدم کاهش مرگ و میر ناشی از سوانح ترافیکی در سطح جهان با وجود کاهش این نوع سوانح در برخی از کشورها، در سال ۲۰۱۰ میلادی، مجمع عمومی سازمان ملل متحد با تصویب مصوبه‌ای دهه جاری سال ۲۰۱۱ الی ۲۰۲۰ را دهه اقدام برای ایمنی راه‌ها نام‌گذاری نمود و از تمام کشورهای عضو خواست تا با اجرای برنامه‌های پیشگیرانه نسبت به کاهش سوانح و حوادث ترافیکی اقدام کنند (آمار بهداشت جهانی، ۲۰۱۳: ۴۳۰).

بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی در سال ۲۰۱۳ میلادی، در کشورهای با درآمد متوسط و پایین جوانان (گروه سنی ۱۵ الی ۳۰ سال) بیشترین نسبت مرگ ناشی

1.WHO
 2.Safe Roads

از حوادث رانندگی را به خود اختصاص می‌دهند. در این کشورها بیش از ۳۰ درصد مرگ‌های ناشی از حوادث ترافیکی در گروه سنی ذکرشده اتفاق می‌افتد (آمار بهداشت جهانی، ۲۰۱۳: ۳۲۱). بر اساس مطالعهٔ ملی بار بیماری‌ها و آسیب‌ها در ایران در طی سال‌های اخیر، سوانح رانندگی مقام نخست از نظر تعداد سال‌های ازدست‌رفتهٔ عمر به دلیل مرگ زودرس در کشورمان را دارا بوده است (نفوی، ۲۰۰۷: ۶۸). بر اساس آخرین مطالعهٔ سیمای مرگ‌ومیر در کشور، حوادث مرتبط با حمل‌ونقل در فاصلهٔ سال‌های ۱۳۸۲ الی ۱۳۸۹ عامل ۴۷/۲۴ درصد از کل مرگ‌ها بوده‌اند. میانگین سن قربانیان حوادث رانندگی ۳۷ سال بوده است (خسروی، ۲۰۱۳: ۹۶). بر اساس آمارهای منتشرشدهٔ سازمان پزشکی قانونی کشور در سال‌های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱، در مجموع به ترتیب ۲۰۰۶۸ و ۱۹۰۸۹ مورد مرگ و ۲۹۷۲۵۲ و ۳۱۸۸۰۲ مورد مصدوم در اثر حوادث ترافیکی در ایران وجود داشته است. هرچند در سال‌های اخیر تا حدودی مرگ‌ومیر ناشی از حوادث ترافیکی شیب نزولی داشته و به کمتر از ۱۷ هزار نفر رسیده است؛ اما بر اساس آمارهای موجود در طی سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۸، هر ساله در حدود ۲۰ الی ۲۸ هزار نفر در ایران در اثر تصادفات رانندگی جان خود را از دست می‌دادند و ۲۵۰ الی ۳۲۰ هزار نفر دچار مصدومیت می‌شدند (آمار بهداشت جهانی، ۲۰۱۳: ۳۲۱). همچنین بر اساس مطالعه‌ای که اکبری و همکارانش در سال ۲۰۰۲ انجام داده‌اند، ۵/۱۳ درصد از عمر ازدست‌رفته در ایران، نتیجهٔ حوادث ترافیکی بود که این نسبت نیز در مقایسه با جهان و منطقه، رقم بالایی است. این افزایش به‌خصوص در زمینهٔ دو نسبت مزبور ناشی از بالابودن میزان بروز حوادث ترافیکی در ایران و جوان‌تربودن جمعیت در مقایسه با جهان و منطقه است (نفوی، ۲۰۰۷: ۳۴).

مبانی نظری

شهروندی، زاینده زیستن در دنیای معاصر است. شهروندی با حقوق انسانی در زندگی اجتماعی پیوند خورده است (پارکر، ۲۰۰۰). شهروندی، وظایف و مسئولیت‌ها را در بین افراد جامعه توزیع می‌کند و در نهایت امکان مشارکت افراد در فعل و انفعالات اجتماعی را فراهم می‌سازد (مک‌دونالد، ۱۹۹۹، به نقل از فتحی و چوکده، ۱۳۸۵: ۹۶). شهروندی، نوعی قرارداد اجتماعی است که هدف اصلی آن، ارتقای رفاه و امنیت در سطح جامعه است و ضرورتاً به این می‌پردازد که افراد یک جامعه چگونه باید رفتار کنند تا به این هدف برسند (مک‌ایوان، ۲۰۰۲، به نقل از وزیری و جهانی، ۱۳۸۵: ۱۶۵). بنابراین اگر جامعه به شهروندان مفید و مؤثر نیاز دارد، باید مطمئن شود که این شهروندان از طریق فرصت‌هایی برای اکتساب مهارت‌ها، توانایی‌ها و اطلاعات ضروری تربیت شوند. با توجه به روند سریع مبادله اطلاعات و گسترش فزاینده دانش و فناوری، در عرصه‌های مختلفی از جمله شیوه نگرش شهروندان، تغییر و دگرگونی صورت می‌پذیرد. در این راستا، تربیت شهروندی در ابعاد مختلف زمینه‌ساز آسایش و رفاه مردم هر کشوری است؛ در بُعد سیاسی - اجتماعی، آگاهی از حقوق فردی و بین‌المللی، در بُعد اقتصادی، آشناسدن افراد با قوانین و مقررات در سطح بین‌المللی و در بُعد فرهنگی، تعمق و توجه توأم با درک و بصیرت نسبت به میراث فرهنگی و جلوگیری از ایجاد از خودبیگانگی در مقابل سایر فرهنگ‌ها و شیوه زیست مردم سایر جامعه‌ها (آرتور و دیویدسون، ۲۰۰۰)، مستلزم آموزش مفاهیم شهروندی در قرن ۲۱ است.

بنابراین، جهانی شدن به همان نحو که سایر مفاهیم مرتبط با توسعه را دگرگون کرده، شهروندی را هم با توجه به تجزیه عناصر آن و ایجاد یک نگرش متفاوت دچار تغییر فاحش کرده است. برنامه‌ریزی آموزشی به‌عنوان کلید طلایی رفع مشکلات و مؤثرترین دارو برای جلوگیری از درهم‌ریختگی‌ها و بی‌نظمی‌های اجتماعی، اقتصادی،

فرهنگی و آموزشی بر این دوران حکومت می‌کند؛ زیرا سرعت تغییرات گوناگون اجتماعی و افراد بسیاری که در جریان این دگرگونی‌ها قرار می‌گیرند، تخصص‌های متفاوت، فرصت‌های مختصر و امکانات زمانی کوتاه، هیچ‌کدام دیگر اجازه نمی‌دهند که تجربه‌های ازپیش‌نیندیشیده و ناآگاهانه، بازهم با زندگی مردم بازی کنند که در این میان، شانس و تصادف، بیشترین سهم دارند. برنامه‌ریزی به‌خصوص در این مورد از اهمیت خاصی برخوردار است؛ زیرا نیازهای آموزشی با نیازهای آموزشی شهروندان نسل حال و آینده سروکار دارد؛ نسل انعطاف‌پذیری که با هر تدبیر به‌گونه‌ای رشد کرده و تأثیر خود را در میان‌مدت یا حتی در بلندمدت نمایان خواهد کرد (فتحی و اجارگاه، ۱۳۸۴).

پس انضباط ترافیکی، پایبندی به رفتارها و هنجارهای ترافیکی مطابق با قوانین راهنمایی و رانندگی است. در قالب تئوری کنش اجتماعی پارسونز، می‌توان ارتباط بین انضباط و نظم ترافیکی را این‌گونه ارائه کرد: «فرایند اجتماعی شدن به کمک فرایند یادگیری می‌پردازد و شخص ضمن رعایت مقررات و قوانین ترافیکی، نسبت به آن‌ها پایبند می‌شود و انضباط ترافیکی حاکم می‌شود.» (بنت و حس، ۱۳۸۰). بنابراین انضباط ترافیکی، ابزار و وسیله‌ای است که به نظم اجتماعی مطلوب در جامعه منجر می‌شود. کم‌توجهی به رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان از جمله ناهنجاری‌هایی است که به‌صورت روزمره در سطح خیابان‌ها و بزرگراه‌های داخل شهر، جاده‌ها و آزادراه‌های شهروندی به اعضای جامعه تحمیل می‌شود. همهٔ افرادی که صاحب چنین موقعیتی هستند، ضمن اینکه از حقوقی برخوردار می‌باشند، باید وظایفی را که از آن موقعیت برمی‌خیزد، به عهده بگیرند (پریور، ۲۰۰۶: ۶).

مفهوم تربیت شهروندی، معانی متفاوتی دارد که شامل معانی اطاعت، احترام و انتقاد از قدرتمندان است. یک شهروند خوب در یک جامعه می‌تواند هم فروتن و سالم باشد

و هم مستقل (جی پاتریک، ۲۰۰۷). همت و استهلی^۱، احترام گذاشتن را مفهومی اساسی در تربیت شهروندی می‌دانند و معتقدند که فرهنگ احترام گذاشتن بایستی در مدارس برجسته شود و معلمان در آموزش این فرهنگ به دانش‌آموزان نقش مهمی را ایفا می‌کنند. سولیس^۲، هدف نهایی تربیت شهروند جهانی را آگاه‌سازی افراد جامعه در جهت مقابله با اثرات منفی جهانی‌شدن و مدرنیته‌شدن، همچون جدایی و انحطاط جوامع که اکنون دست‌خوش آن هستیم، می‌داند. گویگلی^۳ در تبیین مفهوم تربیت شهروندی، سه مؤلفه به هم مرتبط را تحت عنوان دانش شهروندی^۴، مهارت شهروندی^۵ و نگرش‌های شهروندی^۶ مدنظر قرار داده و آن‌ها را از جمله عناصر اصلی تعریف شهروندی می‌داند. آموزش و پرورش، مهم‌ترین عامل تعیین‌کننده نگرش‌های سیاسی بوده و درعین حال بسیار قابل دست‌کاری است. از طریق آموزش و پرورش می‌توان هنجارهای صحیح مشارکت و مسئولیت سیاسی را به کودکان آموزش داد؛ به همین جهت است که گفته می‌شود آموزش و پرورش می‌تواند به وجود آورنده بسیاری از اجزای فرهنگ مدنی باشد. بنابراین آموزش و پرورش تأمین‌کننده مهارت‌ها و فرصت‌هایی است که وجود آن‌ها برای مشارکت مدنی لازم است (شارع‌پور، ۱۳۸۴). بر اساس مطالعه منابع و مراجع و طبق نظر اکثر صاحب‌نظران (شاگاردنسکی و پیمیرز^۷، بانکز^۸ و یجیر^۹)، رویکردهای تربیت شهروندی، جهت‌گیری‌های مختلفی را شامل می‌شود. رویکردهای تربیت شهروندی را می‌توان به دو دسته کلی رویکردهای محافظه‌کارانه^{۱۰} و پیشرفت‌گرا^۱ تقسیم کرد. رویکرد محافظه‌کار در تربیت شهروندی،

1. Hammett and Staeheli
2. Solis
3. Quigley
4. Citizenship Knowledge
5. Citizenship Skill
6. Citizenship Attitude
7. Schugurensky and pimyers
8. Banks
9. Dejeaghre
10. Conservative

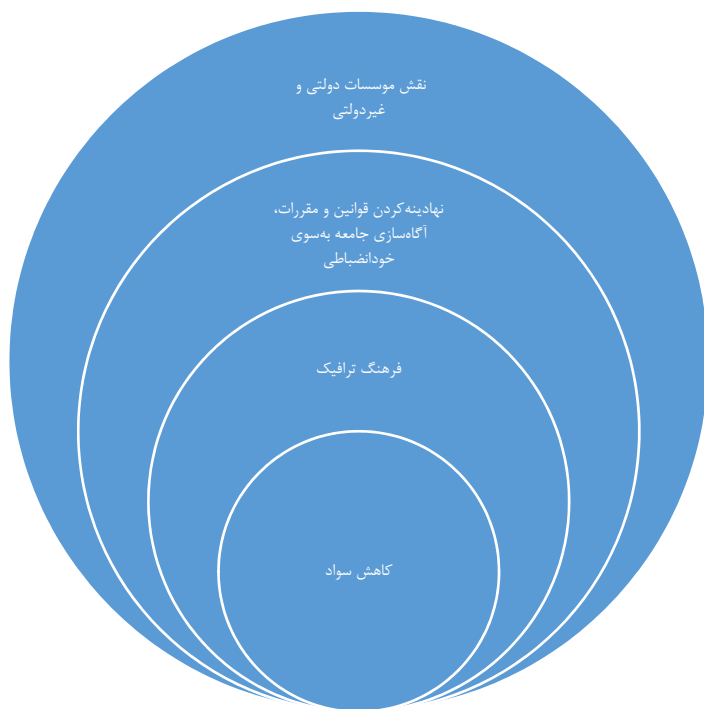
اولویت ویژه‌ای به بازنمایی فرهنگ و بازنمایی نظم اجتماعی و اقتصادی موجود می‌دهد. مقصود مشترک آن، القای حس وفاداری ملی، فرمان‌برداری از اقتدار و قدرت، خدمت داوطلبانه و ارادی و جذب و یکسان‌سازی افراد جامعه و مهاجران است. از این منظر، تربیت شهروندی باید ساختار موجود اجتماعی را بپذیرد، ویژگی‌های اخلاق را توسعه دهد و اتحاد و نظم اجتماعی را تضمین کند (شاگارسکی و پیمیرز، ۲۰۰۳؛ وستیمر، ۲۰۰۷).

رویکرد تربیت شهروندی پیشرفت‌گرا، ایجاد فرصت‌هایی برای فراگیران به‌منظور درگیری و مشارکت فعال به‌عنوان عضوی از مدرسه و اجتماع بزرگ‌تر است (کر و کلیور^۲، ۲۰۰۴). از این جنبه یا رویکرد در تربیت شهروندی تحت عنوان تربیت برای شهروندی نیز یاد می‌شود. در این رویکرد، اقدامات و فرصت‌هایی تدارک دیده و انجام می‌شود تا دانش‌آموزان از جنبه دانشی، نگرشی و توانشی مهیا شوند و بتوانند در نقش‌های اجتماعی و مسئولیت‌هایی که دیر یا زود در زندگی بزرگ‌سالی با آن مواجه می‌شوند، به‌گونه‌ای مثبت و سازنده رفتار کنند (کر، ۲۰۰۲).

برنامه درسی پنهان شامل ناگفته‌ها، ارزش‌های ضمنی، رفتارها و هنجارهایی است که در سیستم آموزشی وجود دارد؛ درحالی‌که چنین انتظاراتی به‌صراحت در اسناد رسمی نوشته یا گفته نشده است. به‌طور کلی این برنامه شامل هر آنچه در نظام آموزشی به‌طور غیرعمدی و ناخواسته تدریس و یا به دانش‌آموز منتقل می‌شود، است. برنامه درسی و آموزشی، هنجارها، ارزش‌ها و انتظارات اجتماعی است که به‌طور غیرمستقیم به دانش‌آموزان توسط سبک‌های آموزشی، محتوای مواد درسی، قوانین و مقررات مدرسه و سایر ویژگی‌های مؤسسات آموزشی منتقل می‌شود (هابرد^۳، ۲۰۱۰). برنامه درسی در حد معناداری تعیین‌کننده آن چیزی است که مبنای احساس ارزش و عزت نفس همه

1. Progressive
2. Ker & clever
3. Hubbard

شرکت‌کنندگان است و همین برنامه درسی و آموزشی است که بیش از برنامه درسی رسمی در سازگاری شاگردان و استادان تأثیر دارد. من هیچ کودکستان، دبیرستان یا دانشکده‌ای را نمی‌شناسم که یک برنامه درسی بر شاگردان و هیئت آموزشی اش تحمیل نکرده باشد. گرچه هر برنامه درسی ویژگی‌هایی دارد که خاص مؤسسه‌ای معین است، ولی وجود این‌گونه برنامه‌های درسی و آموزشی به‌طور قابل‌توجهی کل فرایند تعلیم و تربیت را تحت تأثیر قرار می‌دهد. مشابهات موجود در این برنامه‌های پنهان حداقل به اندازه تفاوت‌های آن‌ها قابل توجه است (سیلور، الکساندر و لوئیس، ۱۳۸۰).



روش پژوهش

در این مقاله، اخلاق ترافیک شهروندی به‌عنوان متغیر مستقل و میزان تخلفات رانندگی افراد به‌عنوان متغیر وابسته در نظر گرفته شده است. این مطالعه بر اساس روش

توصیفی - تحلیلی و با ابزار گردآوری اسنادی - کتابخانه‌ای و تجزیه و تحلیل مجدد داده‌ها انجام شده است. به منظور جمع‌آوری اطلاعات لازم در بانک‌های اطلاعاتی و منابع غیرالکترونیکی جستجوی کامل به عمل آمده و منابع گردآوری شده در نرم‌افزار اندنوت^۱ و اسپ‌اس‌اس^۲ دسته‌بندی و تجزیه و تحلیل شده است. پس از استخراج داده‌های حوادث ترافیکی از منابع اطلاعاتی معتبر، وضعیت شاخص‌های حوادث ترافیکی در ایران با تعدادی از کشورهای منطقه و جهان مقایسه گردید.

روش تحلیل و مقایسهٔ داده‌ها

اقدامات برخی از کشورهای در اشاعهٔ فرهنگ ترافیکی برای کاهش سوانح - برنامهٔ سنجش صلاحیت‌شناختی و حرکتی رانندگان کهن‌سال برای رانندگی و بازآموزی آن‌ها است. یکی از ویژگی‌های اجتماعی جامعهٔ ژاپن یعنی ساختار سنی سالخورده، موجب افزایش تعداد رانندگان سالخورده و تصادفات ناشی از ویژگی‌های خاص رفتاری در رانندگی این گروه سنی شده است. یکی از اقداماتی که برای تقویت رفتارهای رانندگی ایمن در این گروه صورت گرفته است، الزام افراد بالای ۷۰ سال به شرکت در آزمون‌های بررسی صلاحیت رانندگی است. هدف از این برنامه، آگاه‌کردن افراد کهن‌سال به عملکرد فیزیکی آن‌ها در هنگام رانندگی و راهنمایی آن‌ها برای رفتار رانندگی ایمن بر اساس ویژگی‌های فیزیکی و شناختی آن‌ها است. افراد شرکت‌کننده در این دوره ملزم به گذراندن دوره‌های موردنیاز برای تمدید گواهینامه نیستند. در سال ۲۰۰۶ میلادی، ۱,۴۶۸,۳۷۴ نفر در این برنامه شرکت کردند. به علاوه، سازمان‌های ایمنی ترافیکی نیز موظف شدند که کلاس‌هایی را برای رانندگان ۶۵ تا ۶۹ ساله هنگام تمدید گواهینامهٔ آن‌ها برگزار کنند. هدف از این کلاس‌ها، آموزش و

1. End note

2. SPSS

آشنایی رانندگان با مخاطراتی است که آن‌ها را تهدید می‌کند. همچنین دولت، تأسیس کلوپ‌های ایمنی را در کلوپ‌ها و انجمن‌های بازنشستگان که در آن‌ها عده‌ای مسئولیت آموزش و بازآموزی سالمندان و حتی سایر افراد اجتماع و درون خانواده را بر عهده گیرند، مورد حمایت قرار می‌دهد (آکاو، ۲۰۰۶: ۹۹).

- نگرش عمومی مردم نسبت به رانندگی در حال مستی است. در ژاپن کمیته مرکزی اقدامات ایمنی ترافیکی، در ۱۵ سپتامبر ۲۰۰۶ میلادی، مصوبه‌ای را تحت عنوان ریشه‌کنی رانندگی هنگام مستی پذیرفت که هدف آن، کاهش پدیده رانندگی هنگام مصرف الکل از طریق تغییر نگرش‌های عمومی در این زمینه بود. در این راستا، پلیس از شبکه داوطلبان محلی و هماهنگ‌کنندگان ایمنی رانندگی و غیره خواست تا اقدام هماهنگی را برای افزایش آگاهی افراد جامعه و صنایع در خصوص برنامه مبارزه با رانندگی هنگام مستی صورت دهند. بدین ترتیب مجموعه اقدامات وسیعی به شکل توزیع پوستر، اطلاعیه، آگهی و اطلاع‌رسانی در مطبوعات و رسانه‌های دیداری و شنیداری و اینترنت صورت گرفت و در آن‌ها اطلاعات مربوط به آمار تصادفات ناشی از مصرف الکل توسط رانندگان و پیامدهای آن‌ها انتشار یافت.

- آموزش استفاده از کمربند ایمنی برای همه سرنشینان خودرو و نیز استفاده از صندلی ویژه کودکان. مطابق نتایج بررسی پیمایشی که توسط سازمان پلیس ملی و فدراسیون اتومبیل ژاپن در اکتبر هر سال صورت می‌گیرد، در سال ۲۰۰۷ میلادی، پوشش استفاده از کمربند ایمنی توسط رانندگان ۹۵ درصد و توسط مسافران ۸۶/۳ درصد بوده است. این درصدها در آزادراه‌ها به ترتیب به ۹۸/۵ و ۹۳/۵ درصد تبدیل می‌شوند (همان).

- کاروان ایمنی ترافیک. این برنامه برای کودکان پیش‌دبستانی اجرا می‌شود. این برنامه در سال ۱۹۹۹ میلادی در مناطق مختلف توکیو آغاز شد. در سال ۲۰۰۸ میلادی، این کاروان به ۶۴۱ مدرسه پیش‌دبستانی در سراسر ژاپن رفته است. یکی از

ویژگی‌های بارز این کاروان، استفاده از حرفه‌ای‌هاست که سعی دارند فرهنگ ترافیک را با ایجاد جذابیت به کودکان آموزش دهند. جلسات با خواندن داستان‌های جذاب و مشهور آغاز می‌شود، بچه‌ها با صدای بلند شروع به خواندن می‌کنند و قدرت تصویرسازی آن‌ها تحریک می‌شود. وقتی که بازیگران تمامی حواس کودکان را جلب می‌کردند، فعالیت‌های مربوط به اشاعهٔ فرهنگ ترافیک آغاز می‌شود.

- **تأسیس انجمن‌های مطالعاتی.** برای مثال می‌توان به انجمن بین‌المللی علوم ترافیک و ایمنی^۱ اشاره کرد. این انجمن از سال ۱۹۷۴ میلادی آغاز به کارکرد و در آن، تخصص‌هایی از رشته‌های مختلف فعالیت دارند. مجمع جوانان بین‌المللی علوم ترافیک نیز در سال ۱۹۸۵ شکل گرفت. جوانانی از کشورهای عضو اتحادیهٔ آسیای جنوب شرقی^۲ به ژاپن دعوت شدند و در نشست با عنوان «باهم فکر کنیم و یاد بگیریم» شرکت کردند (همان).

- **تعریف برنامه‌های آموزشی ایمنی ترافیک.** برای تقویت یک جامعهٔ ایمن، شرکت هوندا، مرکز ارتقای ایمنی رانندگی را در سال ۱۹۷۰ میلادی ایجاد کرد. هوندا در این طرح تلاش کرد تا به تعلیم رانندگان و سرنشینان بپردازد و از نرم‌افزارهای شبیه‌سازی آموزشی استفاده کند. در هشت مرکز آموزشی ترافیک که متعلق به این شرکت است، تلاش شده تا به همه، از نوجوانان گرفته تا شهروندان سالمند، تعلیمات مناسبی داده شود. معلمان ترافیک و سایر گروه‌های مؤثر در آموزش ترافیک نیز جزو تعلیم‌گیران بوده‌اند. بعد از دههٔ ۱۹۶۰، تصادف‌های منجر به فوت و جرح در بین دانش‌آموزان ژاپن رشد یافت؛ این آمار از سال ۱۹۸۸ کاهش یافت. وزارت آموزش ژاپن، برنامه‌های متعددی را برای اصلاح فرهنگ ترافیک به کار گرفت؛ انتشار کتاب راهنمای ایمنی، سازمان دهی سمینارهای آموزشی، آموزش فرهنگ ترافیک با

1.IATSS
 2.ASEAN

فعالیت‌های آموزشی ویژه‌ای در کلاس درس، خانه و نیز محیط مدرسه از جمله این فعالیت‌ها بودند. هدف وزارتخانه این است که با تشکیل اجتماعات مختلف، مدارس و خانواده‌ها و اجتماع را به هم نزدیک کند و هر سه در کنار هم به مسئله ترافیک بپردازند (همان).

- برنامه ایمنی پیاده‌رو دبیرستان مقدماتی شهر ردموند. در نقطه‌ای از شهر ردموند به نام «اجوکیشن هیل»، مجاورت یک مدرسه راهنمایی با یک تقاطع، سبب ایجاد حجم زیادی از ترافیک در این منطقه می‌شد. استفاده دانش‌آموزان این مدرسه از دوچرخه و اسکوتر برای تردد در مسیر مدرسه و نیز همراهی والدین با دانش‌آموزان در مسیر مدرسه و از همه مهم‌تر، بی‌توجهی دانش‌آموزان در عبور از تقاطع سبب شد تا مقامات مسئول برای کاهش حجم ترافیک و احتمال بروز سوانح چاره‌اندیشی کنند. نکته مهم در این برنامه، جامعه هدف آن، یعنی دانش‌آموزان دبیرستانی بود که برخلاف دانش‌آموزان دبستانی، اقدامی برای ایمنی تردد آن‌ها در پیاده‌رو صورت نگرفته بود؛ درحالی که تا ۵ سال بعد، آن‌ها به سن قانونی دریافت گواهینامه می‌رسیدند؛ از این رو برنامه‌ای برای آموزش این دانش‌آموزان دبیرستانی در خصوص اصول ایمنی پیاده‌رو اجرا شد (بوسیان، ۲۰۰۶: ۱۹).

- جمعیت والدین حافظ جوانان. در سال ۱۹۹۸ میلادی در ایالت واشنگتن، ۹۳ مورد مرگ و میر جوانان بین ۱۶ تا ۲۰ سال بر اثر تصادف موتورسیکلت گزارش شد. این تعداد معادل ۱۴ درصد کل متوفیان در حوادث رانندگی در این سال بود. جمعیت والدین حافظ جوانان یک سازمان غیر انتفاعی و داوطلبانه بود که هدف آن، ایجاد ارتباط بین سازمان پلیس، مدارس، کلیسا و سایر نهادها و مؤسسات مرتبط با جوانان و فراهم کردن زمینه برای افزایش اطلاعات و آگاهی آنان در مورد نتایج استفاده از الکل و مواد مخدر توسط جوانان و روش‌های موجود برای بهبود ایمنی در فعالیت‌های جوانان می‌باشد. اعضای این جمعیت، فعالیت‌های زیر را انجام می‌دهند:

برگزاری پانل‌هایی توسط افسران پلیس، مسئولان بهداشت عمومی و سازمان‌های بیمه‌ای، برگزاری کارگاه‌هایی در خصوص مهارت‌ها و حمایت والدین از جوانان، همکاری در شناسایی مکان‌های تجمع جوانان و پارتی‌های آنان و ارائهٔ فهرست تخلفات صورت گرفته در زمینهٔ الکل در سطح ایالت به طور فصلی. ارزیابی نتایج حاصل از اجرای این برنامه حاکی از آن است که اطلاعات والدین در خصوص فعالیت‌های جوانان در گردهمایی‌ها و اجتماعات آنان افزایش چشمگیری یافته است (اس آر، ۲۰۰۹: ۷۷).

- **برنامهٔ حامی.** بخش یاکیما در ایالت واشنگتن همواره نرخ مرگ و میر بالایی در تصادفات رانندگی دارد و در برخی موارد این نرخ بیش از دو برابر میانگین ایالت بوده است. در سال‌های ۱۹۹۹ و ۲۰۰۰ میلادی، ۳۶ درصد از رانندگانی که به دلیل مصرف الکل در هنگام رانندگی دچار تصادف شده و جان خود را از دست داده‌اند، اسپانیایی بوده‌اند. این داده مؤید دادهٔ دیگری است مبنی بر اینکه سهم رانندگان اسپانیایی در تصادفات فوتی و جرحی در سطح ایالت نسبت به سایر گروه‌های اجتماعی بیشتر است. دسترسی اندک به اطلاعات مربوط به ایمنی ترافیک و آموزش رانندگان به زبان اسپانیایی، منابع محدود برای تمرکز بر این گروه دارای خطر بالا در تصادفات رانندگی، در کنار تسلط کم این مردمان به زبان انگلیسی و تفاوت‌های فرهنگی، عمده‌ترین دلایلی بوده‌اند که در رفتارهای نایمن رانندگی در رانندگان اسپانیایی، استفاده نکردن آن‌ها از کمربند ایمنی، رانندگی هنگام مصرف الکل، سرعت غیرمجاز و به تبع آن سهم زیاد آنان در تلفات رانندگی نقش داشته‌اند. به همین منظور، برنامه‌ای دوزبانه و دوفرهنگی برای آموزش عمومی این گروه فرهنگی تحت عنوان حامی، طراحی و انجام شد. هدف اصلی این برنامه، کاهش نرخ تلفات جانی و جرحی در اجتماع اسپانیایی‌ها بود (سواي، ۲۰۰۸: ۵۹).

برای تحقق اهداف فوق، راهبردهایی به شرح زیر مورد استفاده قرار گرفت:

- برگزاری مراسم هایی در اجتماع اسپانیایی مانند یک شب یک فیلم، به همراه شام برای ایجاد و تقویت روابط بین پلیس و اجتماع اسپانیایی؛
- القای این ایده که یک حامی (پلیس) می تواند همسایه یا از بستگان باشد. با اجبار افسران پلیس به پوشیدن لباس غیررسمی و بدین وسیله ایجاد ارتباط و صمیمیت بیشتر پلیس و مردم؛
- پخش برنامه هایی برای اجتماع اسپانیایی در ارتباط با قوانین بستن کمربند ایمنی و شیوه صحیح بستن کمربند ایمنی کودکان در خودرو؛
- برگزاری کلاس های آموزش رانندگی به زبان اسپانیایی با همکاری دپارتمان صدور گواهینامه رانندگی و تهیه ویدئویی به زبان اسپانیایی برای نشان دادن مراحل مختلف اخذ گواهینامه؛
- توزیع صندلی ایمنی کودکان به خانواده های اسپانیایی کم درآمد و موظف کردن دریافت کنندگان به گذراندن دوره آموزشی استفاده از آن؛
- پخش پوسترهایی در منطقه محل سکونت اجتماع اسپانیایی شامل مدارس، کلیساها و کلینیک ها؛
- تهیه آگهی های رادیو و تلویزیونی و پخش آن ها در رادیوی اسپانیایی و ایستگاه های تلویزیونی؛
- تهیه جزوات دوزبانه ایمنی ترافیکی و تهیه و توزیع یک کتاب رنگ آمیزی ایمنی ترافیکی به زبان اسپانیایی و تهیه مواد آموزشی به زبان اسپانیایی با پیام های ایمنی ترافیکی؛
- اجرای برنامه حامی (بوسیان، ۲۰۰۶: ۲۶).

تجارب ایالات متحده آمریکا

مرکز ایمنی

در ایالت واشنگتن بین سال‌های ۱۹۹۴ تا ۱۹۹۸ میلادی، آمار مرگ‌ومیر و جراحی افراد ۱۰ تا ۱۴ ساله به دلیل تصادف دوچرخه بالا بود. درعین حال مطالعات دیگر، از نقش استفاده از کلاه ایمنی دوچرخه در کاهش ۸۵ درصدی در خطر بروز این نوع تلفات و صدمات و کاهش ۸۸ درصدی جراحی و صدمه خبر می‌دادند. در این راستا، بیمارستان کودکان ماری بریچ اقدام به ایجاد و تأسیس مرکز ایمنی کرد که یک برنامه پیشگیری از جراحی در مدارس برای دانش‌آموزان سال چهارم بود. اهداف تأسیس این مرکز عبارت بودند از کاهش صدمات جسمی در تصادفات دوچرخه به دوچرخه‌سواران نوجوان، افزایش دسترسی به کلاه ایمنی دوچرخه برای آنان و افزایش استفاده از کلاه ایمنی در این گروه سنی. شیوه اجرای برنامه نیز مبتنی بر یک فیلم ۲۴ دقیقه‌ای، طرح درس برای ایمنی ترافیک و دوچرخه، نامه‌ای به والدین و فعالیت‌های دانش‌آموزان در خصوص استفاده از کلاه ایمنی دوچرخه بود. از شروع برنامه در بهار سال ۱۹۹۷ تا پایان سال ۲۰۰۰ میلادی، ۳۳,۶۵۲ نفر از دانش‌آموزان سال چهارم در این برنامه شرکت کرده و کلاه ایمنی رایگان دوچرخه دریافت کردند. در بررسی صورت گرفته روی افراد شرکت‌کننده در این برنامه در یک و دو سال بعد از اجرای آن مشخص شد که تنها هفت درصد از آنان از کلاه ایمنی استفاده نمی‌کنند. درعین حال، ۲۷ درصد از کسانی که در این برنامه شرکت نکرده بودند، دارای کلاه ایمنی نبودند. ۷۷ درصد از کسانی که اظهار کردند در آخرین بار استفاده از دوچرخه از کلاه ایمنی استفاده کرده‌اند، دارای کلاه ایمنی با مارک برنامه مرکز ایمنی بوده‌اند (وسیرس جان، ۲۰۰۶: ۸۶).

کنفرانس بازماندگان تصادفات

در سال ۱۹۹۷ میلادی، نرخ استفاده از کمربند ایمنی در ایالت واشنگتن ۸۶ درصد بوده است که یکی از نرخ‌های بالا در ایالات متحده محسوب می‌شود. هدف برنامه آموزشی و تبلیغاتی ملی ایالات متحده برای تشویق استفاده از کمربند ایمنی که «آمریکا، کمربند ایمنی‌ات را ببند» نام دارد، دسترسی به نرخ ۹۰ درصدی در استفاده از کمربند ایمنی است. در تلاشی برای ترغیب همه ساکنان ایالت واشنگتن به استفاده از کمربند ایمنی، کنفرانس‌های بازماندگان تصادفات در تابستان سال ۱۹۹۸ میلادی اجرا شد. این کنفرانس‌ها با همکاری کمیسیون ایمنی واشنگتن در شهرهای لینوود، اسپوکین و سیاتل برگزار شدند (همان).

برای مقایسه و تحلیل بهتر از آمار و ارقام کمک می‌گیریم.

جدول ۱. وضعیت راه‌های ایران در مقایسه با چند کشور صنعتی دنیا

کشور	جمعیت / میلیون	مساحت / کیلومتر	طول راه / هزار کیلومتر	تراکم	سرانه راه
ایران	۸۰	۱۶۴۸	۱۷۱	۶/۱۰۳	۶/۲
انگلستان	۶۰	۸/۲۲۴	۲/۳۷۲	۱۵۲۰	۲/۶
آلمان	۳/۸۲	۳۵۷	۴/۶۴۴	۱۸۰۵	۸/۷
فرانسه	۲/۵۹	۵/۵۴۶	۹/۹۹۹	۱۸۳۰	۹/۱۶
ترکیه	۳/۷۱	۵/۷۷۶	۴/۴۲۶	۵۴۹	۹/۵
کره جنوبی	۳/۴۸	۵/۹۸	۵/۱۷	۳/۸۸۸	۸/۱
ژاپن	۲/۱۲۷	۸/۳۷۷	۲/۱۱۵۲	۸۳۰۴۹	۱/۹

جدول شماره ۱ آمار جمعیتی و شاخص‌های مرتبط با وضعیت راه‌ها در ایران و چندین کشور صنعتی جهان را نشان می‌دهد. بر اساس آنچه در جدول شماره ۱ آمده است، میزان تراکم راه و سرانه راه در ایران نسبت به کشورهای توسعه‌یافته و کشور همسایه ترکیه بسیار پایین‌تر است (گروه دبلیو بی، ۲۰۱۲: ۵۶). با وجود بیشتر بودن جمعیت و مساحت ایران نسبت به کشورهای توسعه‌یافته‌ای مثل آلمان، فرانسه، انگلستان و ترکیه، طول راه‌ها در کشورمان از کشورهای ذکر شده بسیار کمتر است.

رابطهٔ اخلاق و فرهنگ ترافیک شهروندی با سوانح رانندگی «بررسی تطبیقی ایران و برخی از کشورها»

جدول ۲. مقایسهٔ نسبت اتومبیل به هزار نفر جمعیت و نسبت مرگ ناشی از حوادث ترافیک به ده‌هزار وسیلهٔ نقلیه در ایران و چند کشور

کشور	به ازای هر ۱۰۰۰ نفر هزار اتومبیل	تعداد مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات به ازای هر ۱۰ هزار وسیلهٔ نقلیه
ایران	۲۷۹	۱۱/۲۵
آمریکا	۸۳۴	۱/۳
آلمان	۶۰۹	۰/۷۲
ترکیه	۲۰۷	۲/۶۸
افغانستان	۲۳	۱۹/۰۸

جدول شمارهٔ ۲ نشان می‌دهد که با وجود پایین بودن نسبت تعداد اتومبیل به ازای ۱۰۰۰ نفر جمعیت در ایران در مقایسه با کشورهای توسعه‌یافته مثل ایالات متحدهٔ آمریکا و آلمان، نسبت مرگ ناشی از حوادث ترافیکی به تعداد اتومبیل در کشورمان از کشورهای توسعه‌یافته بسیار بیشتر است. مقایسهٔ ترکیب قربانیان سوانح ترافیکی در کشورمان با کشورهای همسایه و کشورهای توسعه‌یافته در جدول شمارهٔ ۲ نشان می‌دهد، در ایران نسبت مرگ عابران و موتورسواران بیشتر از برخی از کشورهای همسایه از قبیل ترکیه و کشورهای توسعه‌یافته مثل سوئد می‌باشد (گزارش بهداشت جهانی، ۲۰۱۳: ۷۰).

جدول ۳. مقایسهٔ وضعیت مدیریت سرعت در ایران و چند کشور

کشور	وجود قوانین محدودیت سرعت در سطح ملی	وجود قوانین محدودیت سرعت در سطح محلی	حداکثر سرعت در داخل شهرها	حداکثر سرعت در جاده‌های روستاها	حداکثر سرعت در مسیر مدارس	میزان اجرای مقررات در مقیاس ۰ تا ۱۰
ایران	بله	خیر	۶۹-۵۰	۷۵	۵۰-۳۰	۶
افغانستان	بله	خیر	۴۰	۴۰	۲۰	۳
ترکیه	بله	بله	۵۰	۹۰	۴۰	۸
قطر	بله	بله	۸۰	۴۰	۳۰	۷
انگلستان	بله	بله	۴۸	۹۷	۴۸	۹
سوئد	بله	بله	۵۰	۸۰	۳۰	۶

در جدول شماره ۳ وضعیت مدیریت سرعت در ایران با چند کشور همسایه و توسعه یافته مقایسه شده است. اگرچه در ایران قوانین مدونی برای برخورد با رانندگی با سرعت غیرمجاز وجود دارد؛ اما برخلاف برخی از کشورهای توسعه یافته این قوانین به صورت یکسان و کامل برای تمام نقاط کشور اجرا نمی شود و به همین علت کشورمان از نظر اجرای این قوانین طبق امتیازبندی سازمان بهداشت جهانی از ۱۰ امتیاز دارای ۶ امتیاز می باشد (گزارش بهداشت جهانی، ۲۰۱۳: ۷۷).

جدول ۴. مقایسه وضعیت قوانین کلاه ایمنی و اجرای آن‌ها در ایران و چند کشور

کشور	وجود قوانین کلاه ایمنی	اجرای قوانین برای موتورسواران	اجرای قوانین برای سرنشینان	اجرای قوانین در کلاه راه‌ها	اجرای قوانین برای کلاه موتورسیکلت‌ها	وجود استاندارد برای کلاه ایمنی
ایران	بله	بله	خیر	خیر	خیر	بله
افغانستان	خیر	-	-	-	-	-
ترکیه	بله	بله	بله	بله	بله	بله
قطر	بله	بله	بله	بله	بله	بله
انگلستان	بله	بله	بله	بله	بله	بله
سوئد	بله	بله	بله	بله	بله	بله

در جدول شماره ۴ وضعیت قوانین کلاه ایمنی و اجرای آن‌ها در کشورمان با چند کشور همسایه و توسعه یافته مقایسه شده است. این جدول نشان می دهد وضعیت ایران از نظر وجود قوانین کلاه ایمنی و اجرای آن‌ها در مقایسه با کشورهای همسایه و توسعه یافته نامناسب است (همان، ۶۶). میزان مرگ و میر ناشی از سوانح ترافیکی در یک صد هزار نفر جمعیت در کشورمان از تمامی کشورهای همسایه بیشتر است؛ این اختلاف با کشورهای توسعه یافته بسیار بیشتر می باشد (گروه دلبلیو بی، ۲۰۱۲: ۴۶). با توجه به بالا بودن سرانه وسایل نقلیه و رشد روزافزون استفاده از آن‌ها در کشور و از طرفی تراکم و سرانه پایین راه در ایران نسبت به کشورهای همسایه، بار ترافیکی راه‌های کشور نسبت به کشورهای همسایه بسیار بیشتر است و این روند در حال افزایش می باشد؛ برای مثال، سرانه راه در ایران ۶/۲ کیلومتر به ازای هزار نفر جمعیت

می باشد (همان، ۴۶)؛ در حالی که بر اساس گزارش سال ۲۰۱۳ سازمان بهداشت جهانی در ایران بیش از ۲۰ میلیون وسیله نقلیه ثبت شده وجود دارد؛ اما در کشور ترکیه با سرانه راه ۹/۵ کیلومتر به ازای هزار نفر جمعیت، تنها ۱۵ میلیون وسیله نقلیه ثبت شده وجود دارد. وضعیت کشورمان از این نظر نسبت به کشورهای توسعه یافته بسیار بدتر می باشد؛ مثلاً در فرانسه با سرانه راه ۹/۱۶ کیلومتر به ازای هر هزار نفر حدود ۳۵ میلیون وسیله نقلیه ثبت شده وجود دارد (بهمنی فر، ۲۰۱۳: ۱-۵). در حالی که سرانه راه در فرانسه ۵/۶ برابر ایران است، تعداد وسایل نقلیه ثبت شده کمتر از ۲ برابر کشورمان می باشد.

بنابراین لازم است تصمیم گیران و سازمان های مربوطه در سطح کلان به مسئله توسعه راه های کشور توجه بیشتری مبذول دارند. میزان مرگ و میر ناشی از حوادث ترافیکی به ازای صد هزار نفر جمعیت در ایران، بر اساس نخستین گزارش جهانی ایمنی راه ها ۸/۳۵ بود (بهادری، ۲۰۱۴: ۱۵) که در دومین گزارش جهانی ایمنی راه ها به ۱/۳۴ کاهش یافته است. این در حالی است که ایران در منطقه مدیترانه شرقی^۱، بالاترین میزان مرگ به ازای صد هزار نفر جمعیت را به خود اختصاص داده است و عراق (۵/۳۱) و عمان (۴/۳۰) در جایگاه های بعدی قرار دارند. کمترین میزان مرگ به ازای صد هزار نفر جمعیت در این منطقه مربوط به بحرین (۵/۱۰) و امارات متحده عربی (۷/۱۲) می باشد.

به استناد این گزارش، ۶۰ درصد مرگ و میر ناشی از حوادث ترافیکی در گروه سنی ۱۵ تا ۴۴ سال یعنی گروه سنی مولد و نان آور جامعه رخ می دهد و ۸۰ درصد مرگ های ناشی از حوادث ترافیکی در کشورهای با درآمد متوسط اتفاق می افتد؛ در حالی که این کشورها ۷۲ درصد جمعیت جهان و ۵۲ درصد کل وسایل نقلیه ثبت شده جهان را به خود اختصاص می دهند (گزارش بهداشت جهانی، ۲۰۱۳: ۴۵). بر اساس قانون برنامه

پنجم توسعه کشور لازم است سالیانه ۱۰ درصد موارد مرگ ناشی از حوادث ترافیکی کاهش داده شود. با وجود اینکه در سال ۱۳۹۰، ۲۰ هزار و ۶۸ مورد فوتی و نسبت به سال ۸۹ که ۲۳ هزار و ۲۴۹ مورد بوده، کاهش ۷/۱۳ درصدی فوتی ناشی از حوادث ترافیکی را تجربه کردیم و ۷/۳ درصد از برنامه جلوتر بودیم؛ ولی در سال ۱۳۹۱ نسبت به سال ۱۳۹۰ تنها ۹/۴ درصد کاهش وجود داشته است. طبق آمار سازمان پزشکی قانونی در سال ۱۳۹۲ در مقایسه با سال ۱۳۹۱، ۹/۵ درصد کاهش وجود داشته است و در سال ۱۳۹۳ با ۱۶۸۷۲ مورد مرگ به نسبت چهار سال قبل از آن یعنی سال ۱۳۸۹ با ۲۳۲۴۹ مورد، ایران حدود ۴۲ درصد کاهش تلفات رانندگی داشته است. علی‌رغم شیب نزولی مرگ‌ومیر ناشی از حوادث ترافیکی در کشور، اما بازم لازم است با استفاده از تجارب کشورهای دیگر در جهت کاهش میزان مرگ‌ومیر ناشی از وسایل نقلیه و همگام با برنامه پنجم توسعه کشور گام برداشته شود (همان).

یکی از شاخص‌ها مورد استفاده در تحلیل حوادث ترافیکی، نسبت تعداد اتومبیل به جمعیت و نسبت مرگ ناشی از حوادث ترافیکی به تعداد اتومبیل است. با وجود پایین بودن نسبت تعداد اتومبیل به ازای ۱۰۰۰ نفر جمعیت در ایران در مقایسه با کشورهای توسعه‌یافته مثل ایالات متحده آمریکا و آلمان (همان) نسبت مرگ ناشی از حوادث ترافیکی به تعداد اتومبیل در کشورمان از کشورهای توسعه‌یافته و برخی از کشورهای همسایه بسیار بیشتر است. در ایران نسبت مرگ عابران بیشتر از برخی از کشورهای همسایه از قبیل ترکیه و کشورهای توسعه‌یافته مثل سوئد می‌باشد. مهم‌ترین عامل حوادث ترافیکی مرتبط با عابران در ایران به‌ویژه در شهرهای بزرگ، موتورسواران می‌باشند؛ با وجود اعمال طرح‌های مختلف از جمله طرح تشدید مجازات موتورسواران در سال ۱۳۸۳ و ساماندهی عبور و مرور موتورسواران در شهر تهران (یونسیان، ۲۰۰۶: ۲۶)، این وضعیت نشان‌دهنده این است که اجرای چنین طرح‌هایی هنوز نتوانسته نتایج مورد نظر مسئولان مربوطه را به دنبال داشته باشد؛ از دلایل این

مسئله می‌تواند مقطعی بودن اجرای چنین طرح‌ها و عدم استمرار آن‌ها بر اساس یک برنامهٔ جامع و مستمر باشد. بنابراین لازم است مسئولان ترافیکی شهرهای بزرگ در کشور یک طرح جامع و پایدار در زمینهٔ ساماندهی عبور و مرور موتورسواران تهیه نموده و در صورت امکان در مناطق دارای تراکم جمعیتی، محدودیت‌هایی برای عبور و مرور موتورسواران ایجاد نمایند.

با توجه به افزایش روزافزون این وسیلهٔ نقلیه به‌ویژه در کشورهای با درآمد متوسط و پایین، مرگ‌ومیر و صدمات ناشی از آن در حال افزایش است؛ در جنوب شرق آسیا و غرب اقیانوس آرام مرگ‌های مرتبط با موتورسیکلت یک‌سوم مرگ‌های ناشی از سوانح ترافیکی را شامل می‌شوند (کوروز، ۲۰۱۴: ۱۴). مطالعات انجام‌شده نشان می‌دهد که میزان استفاده از کلاه ایمنی در کشورهای مختلف، متفاوت است؛ اما با توجه به تولید و استفادهٔ گسترده و روزافزون از موتورسیکلت در کشور لازم است با اتخاذ تدابیر مناسب، میزان استفاده از کلاه ایمنی و سایر اقدامات ایمنی در موتورسواران افزایش داده شود. اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی، یکی از مهم‌ترین عوامل کاهش حوادث رانندگی و پیامدهای ناشی از آن‌ها می‌باشد. کشورهای مختلف جهان از این نظر نیز تفاوت زیادی با یکدیگر دارند؛ در کشورهای پیشرفته علاوه بر اینکه مقررات شدیدتری وجود دارد، اجرای آن‌ها نیز دقیق‌تر صورت می‌گیرد. آخرین گزارش سازمان بهداشت جهانی نشان می‌دهد که اجرای مناسب و دقیق مقررات راهنمایی و رانندگی تنها در ۳۵ کشور جهان صورت می‌گیرد؛ این کشورها تنها ۱۰ درصد جمعیت جهان را در خود جای داده‌اند. این گزارش نشان می‌دهد که اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی در فاصلهٔ سال‌های ۲۰۰۸ و ۲۰۱۱ میلادی برای پنج مورد از مهم‌ترین عوامل خطر حوادث رانندگی شامل سرعت غیرمجاز، مصرف الکل، عدم استفاده از کلاه ایمنی، نیستن کمربند ایمنی و عدم استفاده از صندلی ایمنی کودک در مجموع در سطح جهان نسبتاً ارتقا یافته است (سازمان بهداشت جهانی، ۲۰۱۳: ۲۰۱). در این

میان، سرعت غیرمجاز، یکی از مهم‌ترین عوامل خطر سوانح ترافیکی است. اجرای مقررات مربوط به سرعت می‌تواند نقش بسیار زیادی در کاهش سوانح ترافیکی داشته باشد. آخرین گزارش سازمان بهداشت جهانی نشان می‌دهد در مجموع در سطح جهان به‌ویژه در مناطق شهری، اجرای مقررات مربوط به محدودیت سرعت دارای پوشش پایینی می‌باشد؛ به طوری که تنها ۵۹ کشور که ۳۹ درصد جمعیت جهان (۲/۶۷ میلیارد نفر) را در خود جای داده‌اند، در مناطق شهری قانون سرعت کمتر از ۵۰ کیلومتر را اجرا می‌کنند (همان). اگرچه در ایران، قوانین مدوئی برای برخورد با رانندگی با سرعت غیرمجاز وجود دارد؛ اما برخلاف برخی از کشورهای توسعه‌یافته، این قوانین به‌صورت یکسان و کامل برای تمام نقاط کشور اجرا نمی‌شود و به همین علت کشورمان از نظر اجرای این قوانین طبق امتیازبندی سازمان بهداشت جهانی از ۱۰ امتیاز دارای ۶ امتیاز می‌باشد.

در مقایسه تحلیلی وضعیت کشورمان با تجارب کشورهای بررسی شده، می‌توان به تفاوت‌های زیر اشاره کرد:

- فقدان مطالعات اثرسنجی: تلاش‌های زیاد نویسندگان این مقاله برای دستیابی به اطلاعات لازم برای برآورد وضعیت ایمنی و فرهنگ در شهر تهران نشان داد که غیر از داده‌های کلی در مورد وضعیت ترافیک و روش‌های مدیریت فرهنگ ترافیک، داده قابل‌ذکری تولید یا ارائه نمی‌شود. به نظر می‌رسد این موضوع را باید یکی از کلیدی‌ترین موانع بر سر راه شناخت وضعیت فرهنگ ترافیک و مدیریت آن تلقی کرد. فقدان نهادی که اختصاصاً در حوزه گردآوری، تولید، انتشار و تحلیل اطلاعات ترافیکی فعالیت کند، یکی از مهم‌ترین موانع نهادی پیش روی مدیریت فرهنگ ترافیک محسوب می‌شود. سازمان‌ها و نهادهایی که به تولید اطلاعات در خصوص رفتارهای ترافیکی اقدام می‌کنند، عمدتاً به آمار تصادفات و تلفات آن‌ها بسنده می‌کنند

و بررسی‌هایی از نوع بررسی حاضر که مسئلهٔ محوری آن‌ها، فرهنگ ترافیک باشد، محدود است. نکتهٔ مهم در این میان، ضرورت توجه به مطالعاتی است که هدف آن‌ها سنجش ضرورت، امکان اجرا و عملکرد یک سیاست و برنامه در راستای ارتقا و بهبود رفتارهای ترافیکی است. یکی از مشخصات بارز مدیریت فرهنگ ترافیک در شهرهای آمستردام، واشنگتن و توکیو، طراحی برنامه‌ها و سیاست‌های بدیعی است که مبتنی بر مطالعات پیشینی در خصوص ضرورت و امکان اجرا و بررسی‌های پسینی در خصوص میزان اثربخشی این برنامه‌ها است. ویژگی که در هیچ‌کدام از نهادهای متعدد مسئول در خصوص فرهنگ ترافیک دیده نمی‌شود.

- تعداد متولیان فرهنگ ترافیک: اگر در مقایسه بین مدیریت وضعیت فرهنگ ترافیک شهر تهران با شهرهای مورد مطالعه، اسناد بالادستی و نهادهای مسئول را از حیث کمی ملاک قرار دهیم، شاید در هیچ‌کدام از این کشورها، امر فرهنگ ترافیک به این اندازه متولی ندارد. چنین وضعیتی یعنی وجود نهادهای متعدد مرتبط با موضوع، با وضعیت مدیریت فرهنگ ترافیک در کشورهای توسعه‌یافته در چند دههٔ قبل مطابقت دارد.

- نقش کم‌رنگ سازمان‌های مردم‌نهاد: به این مجموعه مسائل باید عدم مداخله و ایفای نقش سازمان‌های مردم‌نهاد را که در کشورهای توسعه‌یافته نقش کلیدی در ارتقای فرهنگ ترافیک دارند، افزود.

- اتخاذ سیاست آسان‌گیرانه و جدیت سرعت عمل پلیس در مواجهه با تخلف: در ارتباط با قوانین ترافیکی نیز باید گفت تفاوت محسوسی بین هزینهٔ تخلف در این شهرها با شهر تهران وجود دارد. اتخاذ رویکردهای سخت‌گیرانه، یکی از بنیادی‌ترین سیاست‌های ارتقای فرهنگ ترافیک و کاهش تخلفات در این جوامع به شمار می‌رود.

- سهولت دریافت گواهینامهٔ رانندگی: تفاوت بارز دیگر در این حوزه، شرایط و ضوابط حاکم بر صدور گواهینامه است. در اغلب شهرهایی که دارای یک وضعیت

مطلوب از حیث فرهنگ ترافیک هستند، در سال‌های اخیر تلاشی صورت گرفته تا فرایند اخذ مجوز رانندگی طولانی‌تر و مرحله‌ای شود. نمونه بارز آن در ایالت واشنگتن است که فرد برای اخذ گواهینامه اصلی رانندگی باید سال‌ها تحت نظارت، اقدام به رانندگی کند. نظام آموزش رانندگی نیز پیچیده‌تر است.

- توجه به تبلیغات شهری و کم‌شمردن اهمیت مدرسه: نظام متمرکز تولید کتب درسی و طراحی برنامه‌های آموزشی در سراسر کشور مانع از آن شده است که بتوان با استفاده از گنجاندن محتوای آموزشی مؤثر در خصوص فرهنگ ترافیک، از ظرفیت فرهنگ‌پذیری نوجوانان در سنین مدرسه برای درونی کردن عناصر فرهنگ ترافیکی ایمن بهره برد.

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

آنچه مشخص است، این است که تلفات ناشی از حوادث ترافیکی در عرصه بهداشت و سلامت در ایران به صورت یک مشکل بهداشتی نمود پیدا کرده است و این مسئله، زنگ خطری برای مسئولان ذی‌ربط ایجاد نموده است؛ بدین معنی که مسئولان، متصدیان و پژوهشگران را وادار به تلاش در زمینه‌های مختلف مثل پژوهش، آموزش، نظارت و پایش برای کاهش چنین خطراتی می‌نماید. بر اساس شواهد موجود در ایران در خصوص پیشگیری از تصادفات جاده‌ای، سازمان‌ها و نهادهای مختلفی دخیل هستند که از آن جمله می‌توان به نیروی انتظامی، سازمان پزشکی قانونی، وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی، وزارت راه و شهرسازی و سازمان پایانه‌های کشور اشاره کرد؛ اما اینکه این نهادها در انجام رسالت خود چقدر موفق بوده‌اند و یا اینکه آیا اصولاً به اصل هماهنگی بین بخشی که یکی از راهکارهای اساسی ارتقای سلامت است توجه شده است یا خیر، جای بحث و تأمل دارد. ما می‌بینیم با تمام تلاش‌های انجام‌شده که بیشترین بار مسئولیت و فعالیت‌ها هم در این زمینه بر گردن

نیروی انتظامی بوده است، علی‌رغم روند کاهشی حوادث ترافیکی در ایران در سال‌های اخیر، بازهم آمار و ارقام موجود حکایت از بالابودن تلفات ناشی از حوادث رانندگی درون‌شهری و جاده‌ای نسبت به متوسط جهانی دارد که باعث شده هزینه‌های مستقیم، مثل هزینه‌های درمانی ناشی از این نوع سوانح، مراقبت از معلولان حادثه و هزینه‌های غیرمستقیم مثل ایجاد مشکلات روانی و افسردگی در افراد خانواده‌های آن‌ها، هزینه‌های ازدست‌دادن نیروی کار فعال دائم یا موقت در ایران بالا باشد. همهٔ موارد ذکر شده به لحاظ اجتماعی، روانی و اقتصادی، تبعات منفی برجای می‌گذارند و سلامت عمومی را دچار اختلال می‌کنند. در کشورمان در سال‌های اخیر به علت افزایش تولید اتومبیل، بار ترافیکی معابر درون‌شهری و برون‌شهری به‌طور چشمگیری افزایش یافته است؛ درحالی‌که معابر از نظر کمی و کیفی متناسب با روند تولید اتومبیل توسعه داده نشده است. از طرفی، فرهنگ ترافیکی در کشورمان دارای اشکالات فراوانی است و بسیاری از رانندگان به مقررات راهنمایی و رانندگی احترام نمی‌گذارند. مقایسهٔ وضعیت شاخص‌های این نوع حوادث در ایران و سایر کشورها در طی سال‌های اخیر می‌تواند به روشن‌شدن بیشتر این مسئله کمک کند.

با توجه به نتایج ارائه‌شده در فرهنگ ترافیکی، پیشنهادهایی در جهت کاهش تخلفات رانندگی از بُعد انسانی به شرح ذیل بیان می‌گردد:

ناکارآمدی قوانین، یکی از علل اصلی تخلفات رانندگی می‌باشد؛ یکی دیگر از عوامل مؤثر بر اخلاق ترافیک شهروندی، تأثیر رسانه‌های جمعی بوده است. این امر می‌تواند به دلیل ارائهٔ اطلاعات و الگوهای نامناسب رفتاری در رسانه‌های همگانی و یا به دلیل عدم اعتماد مردم به این رسانه‌ها اتفاق افتاده باشد. بنابراین جلب اعتماد مردم به اطلاعات رسانه‌ای و همچنین اصلاح الگوهای رفتاری در این راستا می‌تواند گام مؤثری بر کاهش میزان تخلفات رانندگی زنان باشد.

ناآگاهی از برخی قوانین و میزان جرایم، عامل تأثیرگذار بر ارتکاب تخلفات رانندگی

آن‌ها بوده است؛ بنابراین ارتقای سطح آگاهی آنان از قوانین و شرایط موجود در زمینه مشکلات حمل و نقل، می‌تواند اقدام مؤثری باشد. البته باید توجه شود که آگاهی‌ای سودمند و کارآمد می‌باشد که موجب علاقه‌مندی و دل‌نگرانی افراد شود. بنابراین افزایش آگاهی به نحوی که افراد نگران شرایط جامعه خود شوند، کاری مفید است. افرادی که دارای پایگاه فرهنگی - اجتماعی بالاتری هستند، احساس هم‌نواپی بیشتری نسبت به قوانین اجرایی جامعه دارند؛ بنابراین کمتر دچار رفتارهای کج‌رو و انحرافی از جمله نادیده گرفتن قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی می‌شوند. به نظر می‌رسد اصلاح این دیدگاه امری ضروری است و باید تلاش شود عموم مردم بدانند رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی بر عهده عموم شهروندان بدون در نظر داشتن پایگاه فرهنگی - اجتماعی است.

درونی کردن قوانین از طریق شعارها و جملات نمادین در جهت ایجاد چنین نگرشی، امری کارآمد به نظر می‌رسد؛ تعهد فردی نیز به‌عنوان عامل مؤثر در میزان تخلفات رانندگی مردان شناخته شده است. این امر اشاره به فردگرایی بالا در بین مردان و ارجحیت منافع فردی بر منافع جمعی اشاره دارد.

منابع

- آواز، زهره؛ حبیبیان، میقات. (۱۳۸۹). ارائه مدل تأثیر اخلاق ترافیک شهروندی بر تخلفات رانندگی با رویکرد.
- آیتی، ا. (۱۳۸۷). ابعاد گوناگون تصادفات ترافیکی. *اولین سمینار بررسی تصادفات ترافیکی و علل آن*، تهران.
- پیرهادی، علی‌اکبر. (۱۳۸۵). *حقوق شهروندی*. تهران: انتشارات سروش ملل.
- چلبی، مسعود. (۱۳۸۵). *تحلیل اجتماعی در فضای کنش*. تهران: نی.
- حسینی، رضا. (۱۳۸۰). *اصلاح فرهنگ ترافیکی با اجتماعی شدن مجدد بزرگسالان*.

مجموعه مقالات دومین.

- دفتر برنامه ریزی سازمان راهداری. (۱۳۸۹). *نقش عوامل انسانی در ایمنی راهها همراه با روش های پیشنهادی*.
- شیرمحمدی، ح. (۱۳۸۵). *عامل انسانی در معضلات ترافیکی و راهکارهای کاهش تخلفات ترافیکی*. همایش ملی ترافیک شهری «معضلات - راهکارها»، تهران.
- عزیزی، ر. (۱۳۸۹). *تخلفات راهنمایی و رانندگی و روش های پیشگیری در ایران*. اولین کنفرانس بین المللی حوادث رانندگی و جاده ای، تهران.
- فکوهی، ناصر. (۱۳۸۰). *انسان شناسی شهری*. تهران: نی.
- فومنی، محمد؛ گلشن، رسول. (۱۳۸۱). *پویایی گروهی و اندازه گیری پویس های اجتماعی*. تهران: پژوهش.
- کلاتری، خلیل. (۱۳۸۵). *پردازش و تحلیل داده ها در تحقیقات اجتماعی - اقتصادی*. تهران: شریف.
- کلمن، جیمز. (۱۳۸۶). *بنیادهای نظریه اجتماعی (ترجمه منوچهر صبوری)*. تهران: نی.
- گیدنز، آنتونی. (۱۳۸۴). *جامعه شناسی (ترجمه منوچهر صبوری)*. تهران: نی.
- Bahadorimonfared, A., et al. (2013). Trends of Fatal Road Traffic Injuries in Iran (2004–2011). *PLOS ONE*, 8(5), p. 1-5.
- Banks, J. A. (2008). Diversity group identity and citizenship education in a global age. *Educational Researcher*, 37(3): 129- 139.
- Bijandi. M.; Aminuddin. H. (2009). *Hidden curriculum, Adolescence*.34 (4): 100-115.
- Blaikie, F. (2009). Knowing bodies: visual and poetic inquiry into the professoriate. *International Journal of Education & Arts*. 10 (4): 22-35.
- Chikeung, Ch. (2008). The effect of shared decision-making on the improvement in teacher's job development. <http://www.eric.ed.gov>.
- Dejeaghre, J. G. (2007). Intercultural and global meaning of citizenship education in the Australian secondary curriculum: Between critical contestations and minimal construction. Lanham, MD: Rowman & Littlefield.

- Dixie, G. (2003). The importance of the physical environment. <http://books.google.com>.
- Doganay, A.; Mediha, S. (2009). Hidden curriculum educational science: Theory & practice: Nine (2): 925-940.
- Ghorbani, A., et al. (2011). *Ttaffic managment studies*. 2: p. 49-58.
- Group, W.B. (2012). *World Development Indicators 2012*. World Bank Publications.
- Hammett, D.; Staeheli, L. A. (2011). Respect and responsibility: Teaching citizenship in South African high schools. *International Journal of Educational Development*, 31, 3: 269-276.
- <http://world.honda.com/CSR/safety-driving/activities/>
- Johwn I.; Patrick, H. (2007). Continuing challenges citizenship education-educe Torsion a free society must streets bath the rights and the respond sibilates of citizenship.
- Kerr, D. (2002). An international review of citizenship in the curriculum: The IEA national case study and the INCA archive. In Gita Khamsi, Torney Purta and John Schwille. (Eds). *New Paradigm and Paradoxes in education for citizenship*. 5, 4: 202 – 237.
- Kerr, D.; Cleaver, E. (2004). Citizenship education longitudinal study: Literature Review- Citizenship education on year on – what does it mean. *National Foundation for Educational Research. Research Report*, RR 532.
- Khosravi, A., Aghamohamadi, S., Kazemi, E., PourMalek, F., Shariati, M. (2013). Mortality Profile in Iran (29 Provinces) over the Years 2006 to 2010. *Tehran: Ministry of Health and Medical Education*.
- Liu, B., et al. (2008). Helmets for preventing injury in motorcycle riders. *Cochrane Database Syst Rev*, 1.
- Moroz, P.J. and D.A. (2014). Spiegel, The World Health Organization's Action Plan on the Road Traffic Injury Pandemic: Is There Any Action for Orthopaedic Trauma Surgeons? *Journal of Orthopaedic Trauma*, 28(Suppl 1): p. S11-S14.
- Murray, C.J., et al. (2012). GBD 2010: a multi-investigator collaboration for global comparative descriptive epidemiology. *The Lancet*, 380 (9859): p. 2055-2058.
- Mwakapasa, E.G. (2011). Attitude towards and practice of helmet use among commercial motorcyclists in Dar es Salaam region. Tanzania, Muhimbili University of Health and Allied Sciences.
- Naghavi, M. (2007). National burden of disease and injury burden associated with health risk factors, health and life expectancy in Iran for 2003 at the national level, and for the six provinces. Tehran: Ministry of Health and Medical Education.

- Oruji, M., et al. (2013). Evaluation of the use of helmets by motorcycle riders HBM in Khomain. *Ardebil Journal of Health*, 3(2): p. 24-31.
- Parker, B. (2000). *Cig2enship, contingency and countryside*. Rights, culture, Land and the Environment. London and New York; Routledge.
- Prior, warren. (2006). Civics and citizenship education, www.curriculum.Edu.au/cce/.
- Quigley, Charls N. (2000). Global trends in civic Education. From www.civiciced.org/Articles-Indonesia.html.
- Redish, E. F. (2009). *The hidden curriculum. What do we really want our students to learn?* Sociology books, university of Moryland, college park MD. <http://www.sociology index.com>.
- Rivelli, S. (2010). Citizenship education at high school a comparative study between Bolzano and Padova (Italy). Free University of Bolzano-Bozen- Faculty of education, Viale Ratisbona 16, Bressanone 39042. *Procedia social and Behavioral sciences* 2 (2010) 4200-4207.
- Schugurensky, D. I.; John P. (2003). Citizenship Education: Theory, Research and Practice. *Education on Education*. 4(2): 100-123.
- Shurifah Thuraiy, S. A. (2010). The other curriculum in pesantren exploring possible triggers of radic Alisva. <http://www.pvtr.org/pdf>.
- Sreedharan, J., et al. (2010). Determinants of safety helmet use among motorcyclists in Kerala, India. *Journal of injury and violence research*, 2(1): p. 49.
- Statistics of deaths and injuries resulting from traffic accidents Referred to the Legal Medical Centers. 2013 [cited Available from <http://www.lmo.ir/>]
- Stephenson, A. M. (2009). Skirmishes on the border: How children experienced, influenced and enacted the boundaries of curriculum in an early childhood education. <http://researchive.vum.ac.riz>.
- Swov. (2008). Fact Sheets, Driver training in steps. *Institute for Road Safety Research*.
- Törnros, J. (1998). Driving behaviour in a real and a simulated road tunnel: a validation study. *Accident Analysis & Prevention*, 30(4): p. 497-503.
- Vissers, Jan. (2006). Lifelong learning Education and training in schools, retrieved from:
- Wesheimer, j. (2007). Pledging allegiance: The Politics of Patriotism in America's schools. New York: Teacher College.
- World Health Organization. (2011). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety*. 2011-2020.
- Yunesian, M., et al. (2006). Assessing the impact of Motorcyclists plan to

increase penalties on the number of injuries resulting from traffic accidents. *Payesh*, 6 (1): p. 19-26.

-Hubbard, B. (2010). University of south Florida. Scholar commons@USF. <http://www.scholar.usf.edu>.

-World Health Report. (2002). World Health Report: Reducing Risks to Health Noncommunicable, Diseases.2002:www.mext.go.jp/b_menu/hakusho/html/hpac200201/hpac200201_2_037.html.

