

## شناسایی و بررسی زمینه‌های فرهنگی - اجتماعی تحول در الگوی رفتار ترافیکی

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۱۱/۱۲

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۱۱/۱۵

### چکیده

اهمیت بررسی موضوع ترافیک در جوامع امروزی چنان است که انسان عصر حاضر تصور حذف وسایل نقلیه از زندگی را مانند حذف اکسیژن و آب به‌عنوان دو عنصر ضروری حیات سنگین می‌داند؛ ترافیک امروزه در ایران بخصوص در کلان‌شهرها با زندگی روزمره شهروندان عجین شده و یکی از مسائل مهم و پیچیده مدیریت شهری است. در مطالعه حاضر ضمن اشاره به راهبردهای فرهنگ‌سازی و تبیین شرایط و موانع دگرگونی فرهنگی و اجتماعی؛ بیان وظایف، کارکردها و نقش‌های متولیان فرهنگ‌سازی انضباط ترافیکی به شناسایی زمینه‌های فرهنگی - اجتماعی تحول در الگوی رفتار ترافیکی با استفاده از؛ (۱) تحلیل اسنادی متون علمی (۲) احصاء فعالیت‌های صورت گرفته در فرماندهی انتظامی بوشهر (۳) و بررسی نظرات کارشناسان فرهنگ‌سازی ترافیکی راهنمایی و رانندگی بوشهر و صاحب‌نظران با استفاده از فرم مصاحبه پژوهی؛ پرداخته شده است.

جهت تجزیه و تحلیل اطلاعات حاصل از دو بخش داده‌های حاصل از تحلیل اسنادی و داده‌های حاصل از مصاحبه از آن جا که داده‌های به‌دست آمده کیفی است، لذا تحلیل‌ها نیز کیفی بوده و مجموعه یافته‌های گزارش شرح مبسوطی منظم به طبقه‌بندی‌های نظری در قالبی عملی خواهد شد.

نتایج پژوهش بیانگر آن است که؛

شرایط و انگیزه‌های اجتماعی دگرگونی شامل شرایط و انگیزه‌های روانی، فرهنگی و اقتصادی و موانع موجود بر سر راه دگرگونی‌های فرهنگی شامل چهار دسته موانع؛ اجتماعی، روانی، فرهنگی و موانع اقتصادی می‌باشد.

برخی از نهادهای مرتبط با امر ترافیک عبارت‌اند از؛ وزارت کشور، شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرها، وزارت ارتباطات، وزارت راه، مجلس شورای اسلامی، شهرداری، قوه قضائیه، دیوان عدالت اداری، شرکت‌های باربری یا جرثقیل- های حمل خودرو متخلف، و رسانه‌های جمعی.

برخی از مهم‌ترین راهکارهای مطرح در خصوص ابعاد فرهنگی - اجتماعی تحول در الگوی رفتار ترافیکی عبارت‌اند از؛ فرهنگ‌سازی و نهادینه کردن قوانین و مقررات؛ فعال نمودن دهیارها و رافوان محله در امر ترافیک، تشریح آئین‌نامه راهور از طریق رسانه‌های جمعی؛ چاپ بنر و نصب در میادین و تقاطع‌ها، درج هشدارهای ترافیکی در جراید محلی به‌صورت مستمر و برنامه‌ریزی شده، استفاده از توانمندی هنرمندان و بیان آسیب‌های ترافیکی به‌صورت هنری؛ استفاده از هدایت و حمایت دینی در راستای اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی و رفتار ترافیکی؛

**کلیدواژه‌ها:** زمینه‌ها، فرهنگی، اجتماعی، تحول، الگوی رفتار ترافیکی

مقدمه

سیستم‌های اجتماعی به‌عنوان واحدی از جامعه و مرکب از افراد انسانی پدیده‌ای اجتماعی- روانی هستند. مشارکت انسان در سیستم اجتماعی، تحت تأثیر ویژگی‌های روانی و هویت اجتماعی وی می‌باشد (علاقه بند، ۱۳۸۹). مشارکت تجلی ذهنی و عملی احساس التزام به عمل و بیانگر بروز جنبه‌های ذهنی و احساس فرد از درک قواعد گروه و احساس التزام نسبت به آنهاست. رشد مشارکت اجتماعی به‌واسطه نوعی احساس همدلی با دیگران در زندگی که واجد قواعد و ارزش‌های مشترک برای همه است، حکایت از رشد اخلاقی و انگیزش درونی است. برخی مؤثر در رشد انگیزش اموری چون حوزه فعالیت‌های اجتماعی، شامل؛ دانش آگاهی‌شعبانی، اراده تأمین پی‌گیری‌جویی‌کوکلان، (۱۳۸۸)، و تأمین و تشویق‌باشد (هورنای، ۱۹۹۴).

از بایسته‌های مدنیت در جهان امروز پذیرفتن قواعد و روابط تعریف‌شده و مقبول اجتماعی است. پذیرش قوانین اجتماعی به‌ویژه رعایت الگوهای رانندگی 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. راهنمایی و رانندگی از آنجاکه در منعطف‌ترین بخش از طیف متنوع نظم و امنیت اجتماعی به شمار می‌آید، برای کلیه آحاد جامعه قابل‌لمس و پذیرش بوده و به جهت آمادگی افراد در مشارکت با آن برای مصون ماندن خود و خانواده از تأثیرات منفی آن، به‌عنوان هنجار پذیرفته شده است.

روزی که وسیله نقلیه اختراع شد هیچ کس فکر نمی‌کرد بشر خود قربانی وسیله دست‌ساز خود شود. امروزه آفت‌های زیادی جامعه بشریت را رنج می‌دهد، چنانچه آتشفشان، سیل و زلزله‌ها افراد زیادی را در کام مرگ فرومی‌برد، در صورتی‌که این‌گونه حوادث غیرمترقبه و ناخودآگاه به وجود می‌آیند. از طرفی شاهد آن هستیم که به علت رعایت نکردن قوانین و مقررات مربوط به ترافیک و حمل‌ونقل در وضعیت موجود عده زیادی از انسان- های بی‌گناه در حوادث فوق در کام مرگ فرو می‌روند، که علت اساسی آن آشنا نبودن افراد جامعه با حق و حقوقی است که در امر تردد انسان و وسایل نقلیه بایستی نسبت به یکدیگر مراعات نمایند (نجات‌بخش، ۱۳۸۰). تلفات جانی، صدمات جسمی، زیان‌های اجتماعی، خسارت‌های مالی و هزینه زمان از دست‌رفته از جمله تبعات حوادث و سوانح تلخ ترافیکی است. از میان علت‌های بروز این سوانح، ضعف فرهنگی و استفاده ناصحیح از خودرو عله‌لعل بروز این سوانح است (رفیعی، ۱۳۹۰). یکی از بالاترین میزان مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات رانندگی در جهان متعلق به ایران است (اختیاری و شمس، ۱۳۸۸: ۲۵۲).

برابر اعلام مراجع رسمی کشور، هر ساعت سه نفر و هر سال حدود ۲۸ هزار نفر به خاطر تصادفات جاده‌ای و درون‌شهری می‌میرند و حدود ۳۰۰ هزار نفر مصدوم و معلول می‌شوند (رفیعی، ۱۳۹۰: ۸۰).

اهمیت بررسی موضوع ترافیک در جوامع امروزی چنان است که انسان عصر حاضر تصور حذف وسایل نقلیه از زندگی را مانند حذف اکسیژن و آب به‌عنوان دو عنصر ضروری حیات سنگین می‌داند؛ لذا نیاز به استفاده از وسایل نقلیه در عرصه‌های مختلف در حال افزایش است و این گسترش نیاز افزایش عرضه را به دنبال می‌آورد.

ترافیک امروزه در ایران بخصوص در کلان‌شهرها با زندگی روزمره شهروندان عجین شده و یکی از مسائل مهم و پیچیده مدیریت شهری است. عدم جامعه‌پذیری الگوهای رفتاری ترافیکی، عدم نظارت و کنترل اجتماعی بر کردارهای ترافیکی، نبودن فرهنگ صحیح رانندگی و فرهنگ عابری پیاده، ضعف دستگاه‌های اجرایی و ...

نشانگر این است که این معضل اجتماعی و شهری در جامعه پیامدهای وخیمی را به وجود می‌آورد. معدود پژوهش‌های صورت گرفته در کشور عمدتاً بر رویکردهای روان‌شناختی و نظریات مبتنی بر یادگیری و شناختی تأکید نموده‌اند.

برخی از یافته‌های مطالعات پیشین در خصوص اهمیت موضوع ترافیک و انضباط ترافیکی به شرح ذیل می‌باشد؛

### جدول شماره ۱) مستخرج سوابق پژوهشی مرتبط با موضوع

محقق / سال / موضوع	یافته‌ها
جان‌بزرگی (۱۳۷۸) اثربخشی روان‌درمانگری بدون جهت‌گیری مذهبی بر اضطراب و تنیدگی	مذهب واجد مؤلفه‌های مهمی برای سازش یافتگی انسان است و کسانی که ارزش‌های مذهبی را بر دیگر ارزش‌ها ترجیح می‌دهند از سازش‌یافتگی و سلامت روانی بیش‌تری برخوردارند در نتیجه می‌توان این افراد را برای رعایت انضباط اجتماعی آماده‌تر و مهیاتر فرض نمود.
صاحب‌زاده (۱۳۸۰) سنجش انضباط اجتماعی مردم مشهد با تأکید بر هنجارهای مربوط به ترافیک	در ایجاد انضباط، فرآیند اجتماعی شدن دارای بیش‌ترین سهم می‌باشد. فرآیند اجتماعی شدن بر اساس مکانیسم یادگیری فرآیندی است که افراد از طریق آن در جریان اجتماعی شدن به کسب و اخذ شیوه‌های مورد توافق می‌پردازند.
اصفهانی (۱۳۸۰) بررسی روش‌های آموزش و ارتقاء فرهنگ عمومی	تا زمانی که همگان خود عامل اجرای این‌گونه توصیه‌ها نباشند و در آن مشارکت نکنند، هر از چند گاهی جامعه ما شاهد تصادفات وحشتناک در راه‌ها و معابر و جاده‌های مختلف کشور خواهند بود.
تیموری (۱۳۸۵) بررسی نقش فرهنگ و رفتار ترافیکی در بهبود ایمنی و روان‌سازی حمل‌ونقل	فرآیند تحلیل سلسله مراتبی، توانایی برای تصمیم‌گیری با معیارهای چندگانه است که امکان در نظر گرفتن معیارهای مختلف کمی و کیفی را در مسائل دارد. از بین تدابیر و سیاست‌های مختلف جهت بهسازی رفتار و فرهنگ ترافیکی در راستای بهبود ایمنی و روان‌سازی حمل‌ونقل، عنصر آموزش و فرهنگ‌سازی در میان اقشار مختلف جامعه با وزن و اولویت نسبی نزدیک به ۵۰٪ بیشترین سهم را در میان مؤلفه‌های دیگر دارا است.
احمدی‌مقدم (۱۳۸۹) انضباط ترافیکی، ضرورت‌ها و پیامدهای آن	از لوازم و بایسته‌های مدنیت در جهان امروز، پذیرفتن قواعد و روابط تعریف‌شده و مقبول اجتماعی است. راهنمایی و رانندگی از آنجاکه در منعطف‌ترین بخش از طیف متنوع و وسیع نظم و امنیت اجتماعی به شمار می‌آید، برای کلیه آحاد جامعه قابل‌لمس و پذیرش بوده و به جهت آمادگی افراد در

<p>مشارکت با آن برای مصون ماندن خود و خانواده از تأثیرات منفی آن به عنوان یک هنجار پذیرفته شده است. پلیس راهنمایی و رانندگی می‌تواند با فرهنگ‌سازی و نهادینه کردن قوانین و مقررات و تعامل بهینه با مردم زمینه مشارکت آنها را فراهم کرده و جامعه را به سوی خود انضباطی اجتماعی هدایت کند.</p>	
<p>تخلفات معمول در این کشورها متجانس‌تر از اشتباهات رانندگی بود. رفتارهای رانندگی در کشورهای اروپای شمالی/غربی، اروپای جنوبی و خاورمیانه باهم متفاوت بودند. سبک رانندگی میانجی رابطه بین فرهنگ ترافیک و تعداد تصادفات می‌باشد. شخصیت و رفتارهای رانندگی موثر بر افزایش تصادفات در بین کشورهای مورد بررسی متفاوت است.</p>	<p>تارکر و همکاران<sup>۱</sup> (۲۰۰۶) بررسی تفاوت‌های بین فرهنگی در رفتارهای رانندگی در فنلاند، برتانیای ایران، یونان، سوئیس و ترکیه</p>
<p>بر اساس مدل رفتار برنامه‌ریزی‌شده نگرش و هنجار ذهنی رابطه مستقیمی با بستن کمربند دارد و بستن کمربند به عنوان راهی برای کاهش صدمات در تصادفات و افزایش ایمنی ترافیک در بسیاری از سرنشینان خودرو در کشورهای مختلف چندان مورد توجه نیست.</p>	<p>سیمز و لجنن<sup>۲</sup> (۲۰۰۸) بررسی روانشناسی اجتماعی بستن کمربند</p>

نتایج پژوهش‌های صورت گرفته، بیانگر اهمیت تحقیق در خصوص ارتقای انضباط ترافیکی می‌باشد، برخی از مهم‌ترین جنبه‌های ضرورت بخش انجام مطالعه حاضر عبارت‌اند از:

- همه سازمان‌ها خود را ملزم به رعایت قوانین و هنجارهای سازمان بدانند؛
- همه نهادها، خود را ملزم به رعایت هنجارهای جامعه بدانند؛
- مطلع ساختن افراد جامعه و نهادها از هنجارهای جامعه از جمله قوانین راهنمایی و رانندگی و مفاهیم ترافیکی از طریق آموزش و رسانه‌های عمومی و ... موجب رفاه و آسایش جامعه می‌شود.
- کلیه اقشار جامعه و سازمان‌های کشور ملزم به رعایت قوانین و مقررات هستند.
- گسترش روزافزون خودروها و به تبع آن سنگین شدن بار ترافیک و لزوم مواجه متعادل با این وضعیت؛
- روند روزافزون تصادفات در کشور و ضرورت ارتقای فرهنگ ترافیک؛
- افزایش بی‌رویه خودرو در کشور و همگام نبودن آن با رشد راه‌سازی و ایمنی جاده‌ها؛
- لزوم مشارکت آحاد جامعه در توسعه انضباط ترافیکی باهدف ارتقای ایمنی در معابر و کاهش تلفات ناشی از سوانح رانندگی، چون پلیس هیچ‌گاه نمی‌تواند به تنهایی در راستای اجرای قوانین راهنمایی و رانندگی گام بردارد بنابراین این موضوع همکاری همه اقشار جامعه را می‌طلبد؛
- یکی از بالاترین آمار میزان مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات رانندگی در جهان متعلق به ایران است؛

<sup>۱</sup> Turker & et.al

<sup>۲</sup> Simsekoglu and Lajunen

- تلفات جانی، صدمات جسمی، زیان‌های اجتماعی، خسارت‌های مالی و هزینه‌ی زمان‌های ازدست‌رفته از جمله تبعات حوادث و سوانح ترافیکی است. از میان تمام علت‌های بروز این سوانح، ضعف فرهنگی و استفاده ناصحیح از خودرو مهم‌ترین علت بروز این سوانح است؛

- در اجرای مقررات ترافیکی به دلایلی چون افزایش هزینه و کمبود نیروی انسانی نمی‌توان تنها به نیروهای پلیس اتکا نمود؛ لذا باید از مشارکت مردم در این زمینه سود برد. با این هدف طرح‌های مختلفی مانند طرح ترافیک مردمی به‌منظور پر رنگ کردن نقش مردم در حل معضل ترافیک مطرح می‌شود. با انجام چنین طرح‌هایی می‌توان علاوه بر وادار کردن مردم به رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی حمایت دستگاه‌ها و عوامل اجرایی را جلب کرد.

- افراد جامعه با به‌دست آوردن انضباط ترافیک به نوعی مکانیسم خودکنترلی می‌رسند که در نتیجه بدون نظارت و کنترل مستقیم و یا غیرمستقیم کنش ترافیکی را انجام می‌دهند.

با توجه به آنچه بیان شد مسئله اساسی پژوهش حاضر شناسایی و بررسی زمینه‌های فرهنگی - اجتماعی تحول در الگوی رفتار ترافیکی می‌باشد. از این‌رو مطالعه حاضر ضمن اشاره به راهبردهای فرهنگ‌سازی و تبیین شرایط و موانع دگرگونی فرهنگی و اجتماعی؛ بیان وظایف، کارکردها و نقش‌های متولیان فرهنگ‌سازی انضباط ترافیکی به معرفی راهکارهای مطرح در خصوص ابعاد فرهنگی - اجتماعی تحول در الگوی رفتار ترافیکی پرداخته خواهد شد.

## روش تحقیق و مراحل آن:

پژوهش‌های کیفی با پژوهش‌های کمی و میدانی تفاوت‌هایی دارند. در جامعه پژوهشی ما کمتر به این تفاوت‌ها توجه شده و با تأکید ویژه‌ای که تحت تأثیر میراث اثبات‌گرایانه و کمی نگر بر پژوهش می‌شود، از این پژوهش‌ها انتظار می‌رود که بر حسب روش‌شناسی پژوهش‌های میدانی به تبیین روش تحقیق بپردازند. پژوهش حاضر درصدد است که طی سه گام متوالی به شناسایی زمینه‌های فرهنگی - اجتماعی تحول در الگوی رفتار ترافیکی با استفاده از؛ (۱) تحلیل اسنادی متون علمی (۲) احصاء فعالیت‌های صورت گرفته در فرماندهی انتظامی استان بوشهر (۳) و بررسی نظرات کارشناسان فرهنگ‌سازی ترافیکی راهنمایی و رانندگی استان بوشهر و صاحب‌نظران دانشگاهی با استفاده از فرم مصاحبه پژوهی؛ بپردازد.

## جامعه آماری، روش نمونه‌گیری و حجم نمونه:

جامعه آماری پژوهش حاضر دارای الف) دو بخش اسنادی: (۱) متون علمی و طرح‌های پژوهشی موجود در راستای موضوع و (۲) مستندات موجود در خصوص فعالیت‌های صورت‌گرفته در فرماندهی انتظامی استان در راستای ارتقای انضباط ترافیکی و ب) دو بخش جامعه آماری انسانی: (۱) اساتید دانشگاهی متخصص در مسائل

فرهنگی- اجتماعی؛ و ۲) کارشناسان فرهنگ‌سازی ترافیکی راهنمایی و رانندگی استان بوشهر؛ بوده است. که متون علمی و طرح‌های پژوهشی مرتبط با موضوع پژوهش و فعالیت‌های صورت گرفته در فرماندهی انتظامی استان بوشهر در راستای ارتقای انضباط ترافیکی، فیش‌برداری و در راستای هدف پژوهش مورد استفاده قرار گرفت لذا نمونه‌گیری انجام‌نشده و متون و اسناد در دسترس مورد بررسی و تحلیل واقع شد. و فرایند نمونه‌گیری جهت اجرای مصاحبه به این ترتیب بود که با عنایت به روش کیفی مورد استفاده، نمونه‌گیری از دو جامعه مذکور هدفمند بوده و از هر کدام از گروه‌های مورد بررسی ۲۰ نفر برای انجام مصاحبه انتخاب شدند.

### روش جمع‌آوری اطلاعات:

در پژوهش حاضر از الف) فیش‌برداری (فیش‌های تحقیق) جهت تحلیل متون علمی مرتبط با موضوع پژوهش، و احصاء فعالیت‌های صورت گرفته در فرماندهی انتظامی استان بوشهر در راستای ارتقای انضباط ترافیکی و ب) فرم مصاحبه: جهت مصاحبه با اساتید دانشگاهی متخصص در مسائل فرهنگی- اجتماعی و کارشناسان فرهنگ‌سازی ترافیکی راهنمایی و رانندگی استان بوشهر استفاده شد.

### روش تجزیه و تحلیل اطلاعات:

جهت تجزیه و تحلیل اطلاعات حاصل از دو بخش الف) داده‌های حاصل از تحلیل اسنادی و ب) داده‌های حاصل از ابزار مصاحبه از آن جا که داده‌های به دست آمده کیفی است، لذا تحلیل‌ها نیز کیفی بوده و مجموعه یافته‌های گزارش شرح مبسوطی منظم به طبقه‌بندی‌های نظری در قالبی عملی خواهد شد.

### راهبردهای فرهنگ‌سازی و تبیین شرایط و موانع دگرگونی فرهنگی و اجتماعی

فرهنگ معنای ارزش‌ها، هنجارها، سنت‌ها، آداب و رسوم است که در جوامع انسانی متفاوت است. ما با فرهنگ به دنیا نمی‌آییم بلکه در اجتماعی به دنیا می‌آییم که فرهنگش را به ما می‌آموزد. ما فرهنگ را از کسان دیگری که در اطراف ما یا در محیط هستند یاد می‌گیریم. فرهنگ اکتسابی است و به وجوه مشترک انجام کار در یک جامعه خاص دلالت دارد. این وجوه عواملی چون نحوه تغذیه افراد، پوشش، احترام به یکدیگر را در بر می‌گیرد. ترکیب این عوامل باعث می‌شود که مثلاً فرهنگ کانادا و پاکستان متمایز از انگلستان و الجزایر باشد (عابدی، ۱۳۸۴: ۱۳).

نخستین تعریف جامع و علمی از فرهنگ را بارنت تیلور در سال ۱۸۷۱ ارائه نمود. از دید وی فرهنگ یا تمدن در معنای وسیع قوم نگارش عبارت است از کلیت در هم بافته‌ای شامل دانش، هنر، اخلاق، قانون، آداب و رسوم و هرگونه قابلیت‌ها و عاداتی که به وسیله انسان به عنوان عضوی از جامعه کسب شده است (شریف‌زاده، ۱۳۷۷: ۱۱). فرهنگ مجموعه‌ای از ارزش‌ها، باورها، درک و استنباط و شیوه‌های تفکر یا اندیشیدن، و کلیه آثار فکری و مادی جامعه می‌باشد (صادق پور، ۱۳۷۵: ۷۸).

در پاسخ این سؤال که چرا به درک فرهنگ نیازمندیم دست کم چهار دلیل قابل ذکر است از جمله؛

- تجزیه و تحلیل فرهنگ موجب نمایاندن پویائی خرده فرهنگ‌های درون سازمان می‌شود؛  
- تجزیه و تحلیل فرهنگ وقتی ضرورت پیدا می‌کند که بخواهیم چگونگی تأثیر و تأثر متقابل فناوری و سازمان درک کنیم؛

- تجزیه و تحلیل فرهنگی برای مدیریت در پهنه مرزهای ملی و اخلاقی ضروری است؛  
- مشکل جدی در صحنه بین این است که سوء تفاهم‌های فرهنگی معمولاً به صورتی غیرقابل بحث توجه قرار می‌گیرند. بدون توجه به فرهنگ به عنوان نخستین منبع مقاومت در برابر تغییرات، یادگیری سازمانی، تحول، و تغییرات برنامه‌ریزی شده قابل درک نخواهد بود (شاین، ۱۹۹۲: ۷-۹).

فرهنگ را مترادف واژه‌هایی چون تمدن، تربیت و پرورش دانسته و با عبارات کوتاه و بلند بیان کردند (آسوده، ۱۳۸۳: ۶۱). لوتان کوی (۱۳۷۸) بیان می‌کند نزدیک ۳۰۰ تعریف از فرهنگ ثبت شده که عبارت‌اند از؛

- تعاریف توصیفی فرهنگ که از نظر مفهومی کمتر رضایت‌بخش هستند؛

- تعاریف تاریخی فرهنگ به عنوان میراث اجتماعی؛

- تعاریف هنجاری فرهنگ به عنوان نحوه زندگی مشترک اعضای یک جامعه؛

- تعاریف روان‌شناختی فرهنگ به عنوان روش آموخته شده حل مسائل؛

- تعاریف ساختاری فرهنگ به عنوان وحدت‌بخش و انسجام دهنده؛

- تعاریف ژنتیک: فرهنگ به عنوان محصول مادی و آرمانی فعالیت انسان.

از دیدگاه‌های متفاوت و گاه متضاد دگرگونی اجتماعی می‌توان دریافت هیچ راهبرد واحد و جهان‌شمولی برای دگرگون‌سازی وجود ندارد. قبل از انتخاب یا تدوین هر راهبردی باید موقعیت خاص را دقیقاً ارزیابی و راهبردهای مناسب را متناسب با شرایط خاص محیطی برگزید. برای انتخاب هر راهبرد باید مواردی را در نظر گرفت از جمله؛

= هدف دگرگونی: دگرگونی‌های فرهنگی با برنامه معمولاً در سه سطح فردی، گروهی و ساخت اجتماعی صورت می‌گیرد و راهبردهای مناسب برای هر یک از سطوح سه‌گانه باهم متفاوت است.

- فرد به عنوان هدف دگرگونی: وقتی فرد هدف دگرگونی باشد راهبردهایی مطرح می‌شود از جمله؛ راهبردهای

مبتنی بر روانکاوی، روانشناسی اجتماعی و اصلاح رفتار یا راهبرد مبتنی بر آموزش؛

- گروه به عنوان هدف دگرگونی: وقتی گروهی از ساخت اجتماعی هدف تغییر قرار گیرد، فرض بر این است که

یک زمینه تغییر یافته می‌تواند موجب ایجاد تغییراتی در مردم شود. از طریق دگرگون‌سازی گروه یا ساخت اجتماعی، افراد و ارزش‌های فردی، نگرش‌ها و رفتار آنها تغییر خواهد یافت؛

- ساخت اجتماعی به عنوان هدف دگرگونی: منظور دگرگونی‌هایی است که دامنه‌دارتر و در بخش بزرگ‌تری از جامعه نشر می‌یابد و آنها را می‌توان در تغییرات دامنه‌داری که در تعدادی از کشورها پی از انقلاب روی داده است مشاهده کرد.

= کارگزاران دگرگونی: در سطح فردی هم راهبردهای اقتدارگرایانه و شیوه‌ای مشارکت‌جویانه به کار می‌رود. در سطح گروه‌ها و ساخت اجتماعی نیز راهبرد نخبه‌گرایی و دموکراتیک و مشارکت‌جویانه ایجاد می‌شود، و حداقل باید مردم این احساس را داشته باشند که تغییر به نیابت از طرف آنها انجام می‌شود (کرکه آبادی، ۱۳۷۸: ۸۵).

= شیوه‌ها و روش‌های ایجاد دگرگونی فرهنگی: در زمینه شیوه‌های ایجاد تغییرات اجتماعی هیچ روش خاصی برای مقوله‌بندی راهبردهای مختلف وجود ندارد و اندیشمندان از مقوله‌بندی قراردادی استفاده می‌کنند.

یکی از جامع‌ترین راهبردهای دگرگونی به‌وسیله رابرت چیت و منت بن ارائه شده است به شرح ذیل می‌باشد؛

- عقلای تجربی که بر تغییر افراد تأکید می‌شود؛

- آموزش اصولی مجدد که دگرگونی در نگرش‌ها، ارزش‌ها، مهارت‌ها و روابط صورت می‌گیرد؛

- اجباری قدرتی که نخبگان قدرت را بازسازی می‌کنند؛

فیلیپ کوتلر در بیان راهبردهای دگرگونی سه روش اساسی را که کارگزار تغییر می‌تواند ایجاد کند و بر اهداف اثر بگذارد را نام می‌برد از جمله؛

راهبرد اجباری (ایجاد تغییراتی از طریق اعمال مجازات‌ها توسط کارگزاران)؛

راهبرد ترغیبی (رفتارها، ایده‌ها و ارزش‌ها را بر اساس رفتارهای خواسته‌شده جهت می‌دهد)؛

و راهبرد آموزشی: دگرگونی رفتار از طریق اعتقادات و ارزش‌های جدید (کرکه آبادی، ۱۳۷۸: ۸۵).

در هر سطحی از جامعه عواملی هستند که به دنبال ایجاد دگرگونی در وضع موجود بوده و عده‌ای تمایل به حفظ وضع موجود دارند، لذا دگرگونی با بازسازی الگوهای رفتاری و جایگزینی در ارزش‌ها، نگرش‌ها و شیوه‌های زندگی همراه است.

استفان‌واگو (۱۳۷۳) عوامل مؤثر در ایجاد تغییر و دگرگونی را به شرح ذیل بیان کرده؛

- شرایط و انگیزه‌های اجتماعی دگرگونی: این عوامل مربوط به طبیعت ساختار اجتماعی گروه یا جامعه بوده و عبارت‌اند از؛ آرزوی کسب منزلت و اعتبار، تماس با دیگر جوامع، التزام‌های ناشی از دوستی، طبقه اجتماعی، اقتدار، مسئله تطبیق، نحوه بروز، زمان وقوع، میزان مشارکت و رقابت؛

- شرایط و انگیزه‌های روانی از جمله؛ انگیزه، نیازها، الگوهای ارتباطی، نگرش‌ها و نفوذ شخص؛

- شرایط و انگیزه‌های فرهنگی: فرهنگ‌های مختلف درجات متفاوتی از ظرفیت پذیرش دگرگونی را دارند،

محتوا و درجه انسجام فرهنگی نه تنها نقش پذیرش بلکه نقش تشویقی را در رابطه با نوآوری بازی می‌کند؛

- شرایط و انگیزه‌های اقتصادی: آرزوی دستیابی به اهداف اقتصادی عامل مهمی در بروز دگرگونی‌های اجتماعی است. اگر چیزی دارای ارزش بهره‌برداری باشد، تغییر را با خود می‌آورد و عوامل اقتصادی و امتیازات شناخته‌شده دیدگاه سنتی و ارزش هدف محافظه‌کارانه سنت‌ها را مجبور به عقب‌نشینی می‌کند. افراد معمولاً در برخورد با نوآوری و دگرگونی‌های اجتماعی منافع و هزینه‌های آن را تحلیل و ارزیابی می‌کنند و هر کسی با توجه به دیدگاه خود و با توجه به رفتارها، علایق و خواسته‌ها، آن را تجزیه و تحلیل کرده و می‌پذیرد و یا رد می‌کند؛

از طرفی موانع موجود بر سر راه دگرگونی‌های فرهنگی را می‌توان به چند دسته طبقه‌بندی کرد؛



- موانع اجتماعی: بسیاری از پارامترهای اجتماعی، موانعی را برای تغییرات ایجاد می‌کنند که عبارت‌اند از؛ گروه‌های منافع مقرر (ثروت، قدرت و امتیاز)، گروه‌های منافع منزلتی (پایگاه اجتماعی)، طبقات اجتماعی، مقاومت ایدئولوژیک، همبستگی گروهی و اقتدار و احساس ترس به خاطر ناشناخته بودن؛

- موانع روانی: تمام عواملی که موجب ثبات در شخصیت یا نظام‌های اجتماعی می‌شود می‌تواند مانعی برای دگرگونی شود. از جمله این عوامل می‌توان عادات، انگیزه‌ها، سوگیری ادراک و ارتباطات را نام برد؛

- موانع فرهنگی: بسیاری از عوامل در ارزش‌ها و ارتباطات یک فرهنگ اثر می‌گذارند و موجب مقاومت در برابر دگرگونی می‌شود از جمله؛ قدر گرایی، قوم‌مداری، گستردگی الگوهای مکانیکی و خرافات و موهومات؛

- موانع اقتصادی: هزینه یک نوآوری و منافع حاصل از آن عاملی برای پذیرفتن دگرگونی است و می‌تواند مانع استفاده از آنها باشد. سود اقتصادی عامل دیگری در پذیرش نوآوری است، اما به تنهایی موجب پذیرش نوآوری نخواهد شد. محدودیت منابع اقتصادی و پایین بودن تولید و درآمد ملی هم عاملی است که علیرغم خواست مردم و دولت از بروز دگرگونی‌های اجتماعی و پذیرش نوآوری و فناوری‌های نوین ممانعت می‌کند (کرکه‌آبادی، ۱۳۷۸).

### وظایف، کارکردها و نقش‌های دستگاه‌های مرتبط با امر ترافیک

برخی از وظایف، کارکردها و نقش‌های قوای مجریه، مقننه و قضائیه و نهادها و دستگاه‌های زیرمجموعه آنها موازی با فعالیت‌های راهنمایی و رانندگی در راستای امر ترافیک به شرح جدول ذیل می‌باشد؛

جدول شماره (۲): وظایف، کارکردها و نقش‌های دستگاه‌های مرتبط با امر ترافیک

سازمان متولی	وظایف، کارکردها و نقش‌ها
وزارت کشور	تعیین تعرفه هزینه‌های حمل‌ونقل و توقف وسیله نقلیه
وزارت کشور	تصویب میزان هزینه پیشنهادی شورای شهر برای پیاده نمودن سیستم‌های مدیریت پارک حاشیه‌ای و دریافت حق توقف بر طبق مقررات مربوط به اخذ عوارض
وزارت کشور	میزان جرائم نقدی مقرر در قانون متناسب با افزایش یا کاهش تورم
شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرها	اجازه به شهرداری‌ها در شبکه معابر شهری پرترافیک که برابر مقررات راهنمایی و رانندگی، تا برای مدیریت پارک‌های مجاز حاشیه‌ای ابزار و وسایل لازم از قبیل ایست‌سنج (پارکومتر) یا کارت پارک را نصب نمایند
شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرها	تهیه آئین‌نامه نحوه مدیریت پارک حاشیه‌ای و تعیین معابر پرترافیک، شرایط و نحوه جذب و آموزش به کارگیری متصدیان مربوط به جذب و آموزش به کارگیری متصدیان مربوط به جذب و آموزش به کارگیری متصدیان مربوطه
وزارت ارتباطات و	با همکاری راهنمایی و رانندگی امکان دسترسی رانندگان و مالکان به صورت وضعیت وسایل نقلیه از طریق شبکه‌های تارنما یا تلفن گویا فراهم می‌سازد و از طریق پست یا

فناوری اطلاعات	سامانه‌های الکترونیکی و مخابراتی سالانه به مالکان وسایل نقلیه صورت تخلفات و میزان جریمه‌های وسیله نقلیه متعلق به آن‌ها اعلام نمایند.
وزارت راه و ترابری	شناسایی نقاط پر تصادف به تفکیک حوزه‌های جغرافیایی
وزارت راه و ترابری	تعیین اولویت‌ها و ارائه برنامه زمان‌بندی سالانه برای انجام اقدامات ایمن‌سازی آن‌ها
وزارت راه و ترابری	درجه‌بندی ایمنی راه‌های کشور و بازدید ایمنی راه‌های موجود
وزارت راه و ترابری	انجام اقدامات ایمن‌سازی با اولویت اقدامات کم هزینه مهندسی
وزارت راه و ترابری	بازرسی ایمنی راه‌ها در مرحله مطالعاتی
وزارت راه و ترابری	آرام‌سازی تردد خودروها در فواصل معین قبل از ورود به نقاط پر تصادف حوزه‌های جغرافیایی
وزارت راه و ترابری	تأمین، نصب و مدیریت دوربین‌های کنترل سرعت با قابلیت انتقال خودکار اطلاعات ثبتی آن به اولین پاسگاه پلیس در مسیر به منظور توقف و اعمال قانون راننده متخلف در اولین پاسگاه بعدی
وزارت راه و ترابری	الزام رانندگان ناوگان حمل‌ونقل عمومی برای نصب و عملیاتی نمودن (GPS)
وزارت راه و ترابری	تأمین و نصب دستگاه‌های (GPS) مورد نیاز برای تجهیز گشت‌ها و کارشناسان رسیدگی به تصادفات، به منظور ثبت مختصات دقیق محل تصادف در سیستم جامع اطلاعات تصادفات
وزارت راه و ترابری	مکان‌یابی و توسعه تیر پارک‌ها و مجتمع‌های خدمات‌رسانی بین با لحاظ نمودن اولویت‌های تعریف‌شده در طرح جامع مجتمع‌های خدمات‌رسانی و الزام به محل استقرار تیم‌های عملیاتی دستگاه‌های مؤثر
وزارت راه و ترابری	الزام رانندگان ناوگان حمل‌ونقل عمومی به داشتن تجهیزات موضوع آیین‌نامه حمل بار و مسافر
سازمان راهداری و حمل‌ونقل پایانه‌ها	تهیه، نصب و نگهداری تجهیزات الکترونیکی از قبیل عکس‌برداری، فیلم‌برداری و سامانه‌های ماهواره‌ای و نظایر آن جهت ثبت تخلف و کنترل عبور و مرور در خارج از شهرها
سازمان راهداری و حمل‌ونقل پایانه‌ها	الزام شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل بار و مسافر و رانندگان وسایل نقلیه عمومی به تبعیت از ضوابط حمل بار و مسافر و ایمنی عبور و مرور در راه‌های کشور که در قوانین و مقررات مربوط پیش‌بینی شده است
شهرداری‌ها	تهیه، نصب و نگهداری تجهیزات الکترونیکی از قبیل عکس‌برداری، فیلم‌برداری و سامانه‌های ماهواره‌ای و نظایر آن جهت ثبت تخلف و کنترل عبور و مرور در شهرها
	مشخص نمودن محل‌هایی که توقف وسایل نقلیه در آنها به هر میزان موجب بروز

شهرداری‌ها	خطر و کاهش ظرفیت و انسداد راه می‌شود، با نصب علامت مخصوص
مجلس شورای اسلامی	نقش مجلس به‌عنوان کنترل‌کننده قوانین مهم است. مجلس پس از تصویب قوانین و میزان جریمه به تعیین سهم یکی از دستگاه‌های اجرائی و نحوه صرف هر یک از هزینه‌ها بر طبق قانون می‌پردازد
قوه قضائیه	در راستای اعمال قانون جدید تخلفات با تعیین و معرفی یک قاضی به واحد رسیدگی به اعتراضات ناشی از تخلفات رانندگی به‌منظور بررسی اعتراض‌های مکرر متخلف نسبت به میزان و نوع جریمه
قوه قضائیه	اظهارنظر در خصوص تعیین تکلیف افراد معرفی‌شده از طرف نیروی راهنمایی و رانندگی که از داروهای روان گردان، مسکرات و مواد مخدر استفاده کردند
قوه قضائیه	در صورتی که وسیله نقلیه مطابق قانون به هر دلیلی به توقفگاه اعزام گردد ترخیص آن منوط به پرداخت کلیه جرائم و تسلیم مفاسد حساب و ارائه اصل رسید خودرو و یا دستور مقام قضائی می‌باشد
قوه قضائیه	واحدهای اجراء احکام کیفری، کلیه آراء مربوط به تصادفات منجر به فوت یا جرح را به راهنمایی و رانندگی را اعلام نموده و در صورتی که حکم صادره متضمن محرومیت رانندگی باشد، گواهینامه رانندگی مربوطه را نیز اخذ و ارسال می‌نمایند
دیوان عدالت اداری	ارجاع شکایات مبنی بر مخالفت تصویب‌نامه‌ها یا آئین‌نامه‌های دولتی با مقررات اسلامی به شورای نگهبان چنانچه شورای نگهبان اصل چهار خلاف شرع بودن را تشخیص داد دیوان حکم ابطال آن را صادر می‌نماید چنانچه شکایت مبنی بر مخالفت آنها با قوانین یا خارج از حدود اختیارات قوه مجریه بود، شکایت را در هیئت عمومی دیوان مطرح می‌نماید چنانچه شکایت مبنی بر مخالفت آنها با قوانین یا خارج از حدود اختیارات قوه مجریه بود، شکایت را در هیئت عمومی دیوان مطرح می‌نماید چنانچه اکثریت اعضاء هیئت عمومی شکایت را وارد تشخیص دادند، حکم ابطال آن صادر می‌شود
خزانه‌داری کل کشور	اختصاص وجوه حاصل از جریمه‌های تخلفات رانندگی در کل کشور (واریزی به حساب خزانه‌داری) علاوه بر بودجه سالیانه به شهرداری‌ها و دهیاری‌های ذی‌ربط، وزارت راه پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی
کارخانه‌ها خودروسازی	مجهز کردن کلیه وسایل به تجهیزاتی که در قوانین و مقررات معین شده
	در صورتی که به‌موجب عدم رعایت قانون و تخلف غیرقانونی در معابر، انتقال وسیله

شرکت‌های باربری یا جراثیل‌های حمل خودرو متخلف	نقلیه ضرورت داشته باشد، وسیله نقلیه باید با استفاده از وسایل مطمئن به نزدیک‌ترین توقفگاه یا مقر انتظامی یا راهنمایی و رانندگی مربوط یا تعمیرگاه انتقال یابد. در صورتی که در اثر حمل و نگهداری خسارتی به خودرو یا محموله آن وارد شود جبران خسارت مذکور بر عهده حمل‌کننده یا نگه‌دارنده است
رسانه‌های جمعی	رسانه‌های جمعی موظفاند در راستای سیاست‌های جدید اعمالی و جهت آموزش قوانین موجود و آشناسازی عموم جامعه با این قوانین اقدام به ساخت برنامه‌های تلویزیونی، کلیپ‌های نمایشی و انیمیشنی، نصب بیلبوردهای آگاه‌کننده، چاپ تبلیغات در جراید، پخش تراکت و بروشور و سایر اقدامات در راستای افزایش سطح سواد ترافیکی کاربران نمایند.

### راهکارهای مطرح در خصوص ابعاد فرهنگی - اجتماعی تحول در الگوی رفتار ترافیکی

ترافیک موضوعی چندوجهی است و عرصه‌های مختلف فرهنگی و اجتماعی زندگی را شامل می‌شود. از این رو می‌توان با تخصص‌ها و نگاه‌های متفاوتی به آن نگریست. در این میان، نگاه انسان‌محوری به ترافیک و مطالعه نقش این عامل در کیفیت ترافیک از این جهت قابل قبول است که انسان به وجود آورنده آن است و بیننده چنین نگاهی معتقد است، باید راه حل را در رشد مشکلات، یعنی انسان جستجو کرد.

در پژوهش حاضر و طی چهار مرحله مجزا و در عین حال به هم پیوسته به شرح ذیل مهم‌ترین راهکارهای مطرح در خصوص ابعاد فرهنگی - اجتماعی تحول در الگوی رفتار ترافیکی شناسایی و مورد بررسی قرار گرفت؛ مهم‌ترین راهکارهای مطرح در خصوص ابعاد فرهنگی - اجتماعی تحول در الگوی رفتار ترافیکی حاصل از بررسی متون علمی موجود در این خصوص عبارت‌اند از؛

- فرهنگ‌سازی و نهادینه کردن قوانین و مقررات (احمدی مقدم، ۱۳۸۹)؛
- ارائه تبلیغات مستقیم در صفحات نمایش داخل اتوبوس‌ها جهت افزایش رغبت عمومی به استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی (کردنائیچ و مختاری، ۱۳۹۰)؛
- بهبود و ارتقاء فرهنگ عمومی از دو طریق آموزش‌های مستقیم کلاسیک و غیرمستقیم الگوسازی و ترک رفتارهای غلط و تعمیق رفتارهای صحیح (نجات‌بخش اصفهانی، ۱۳۸۰)؛
- بروز نمودن امکانات پارک‌های تفریحی و احداث پارک‌های راهنمای و رانندگی (ولی‌پور، ۱۳۸۳)؛
- انجام آموزش‌های اولیه ترافیکی به خردسالان و نوجوانان توسط افراد مجرب جهت ایجاد و تعمیق فرهنگ صحیح ترافیکی (ولی‌پور، ۱۳۸۳)؛
- بهبود کیفیت تیزرهای تلویزیونی و تنوع‌بخشی به آنها توسط معاونت راهنمای و رانندگی (ولی‌پور، ۱۳۸۳)؛
- توسعه آموزش همگانی از طریق مراکز عمومی و راه اندازه گشت‌های اطلاع‌رسانی در جاده‌ها (نجات‌بخش اصفهانی، ۱۳۸۰)؛
- تولید فیلم‌های آموزشی (نجات‌بخش اصفهانی، ۱۳۸۰)؛

- انجام و پخش مصاحبه‌های کارشناسی با کارشناسان امر ترافیک برای بیان عوارض ناگوار ناشی از تصادف توسط روزنامه‌ها و مجلات و تمام رسانه‌های نوشتاری (نجات‌بخش اصفهانی، ۱۳۸۰)؛
- هشدار و توجه دادن کلیه عوامل ذی‌دخل در امور ترافیک به امور زیربنایی و زیرساخت‌های فرهنگی و رفتاری ترافیک از طریق ارائه پژوهش‌های جامع و تحلیل‌های واقع‌بینانه (تیموری، ۱۳۸۵)؛
- بهبود روحی و روانی رانندگان و عابرین (تیموری، ۱۳۸۵)؛
- کنترل عوامل اجتماعی - روانی ترافیک (تیموری، ۱۳۸۵)؛
- بررسی و آنالیز و تحلیل حوادث و سوانح ترافیکی در کشور و تعیین وزن و درصد نقش کلیه عوامل دخیل در وقوع حوادث و تعیین سهم عوامل انسانی در سوانح به طور خاص (تیموری، ۱۳۸۵)؛
- استفاده از کلیه اهرم‌های پژوهشی و آماری جهت تعیین وزن نهایی عوامل ذی‌دخل در فرهنگ و رفتار ترافیک؛
- ارائه رویکردهای صحیح و راهکارهای مؤثر به‌صورت شفاف و مشخص با تعیین رژیم حقوقی کلیه عوامل نقش‌آفرین و شرح وظایف کلیدی و نافذ برای هر کدام (اعم از بسترسازان فرهنگی، عوامل اجرائی قوانین راهنمایی و رانندگی، عوامل امدادسانی و نجات و غیره) (تیموری، ۱۳۸۵)؛
- مهم‌ترین راهکارهای مطرح در خصوص ابعاد فرهنگی - اجتماعی تحول در الگوی رفتار ترافیکی حاصل از احصاء فعالیت‌ها و برنامه‌های صورت گرفته در فرماندهی انتظامی بوشهر در این خصوص عبارت‌اند از؛
- فعال نمودن دهیارها و رافوان محله در امر ترافیک؛
- تشریح آئین‌نامه راهور از طریق رسانه‌های جمعی خصوصاً رادیو؛
- برگزاری کلاس‌های آموزشی در مدارس؛
- استفاده از پتانسیل راهوران محله در بحث ترویج فرهنگ ترافیک؛
- جذب همیاران پلیس، فرهنگ یاران و پلیس یاران جوان و نوجوان؛
- پخش برنامه‌های زنده تلویزیونی و رادیویی در خصوص اجرای دقیق مقررات راهور؛
- مهم‌ترین راهکارهای مطرح در خصوص ابعاد فرهنگی - اجتماعی تحول در الگوی رفتار ترافیکی حاصل از مصاحبه با کارشناسان فرهنگ‌سازی ترافیکی راهنمایی و رانندگی استان بوشهر در این خصوص عبارت‌اند از؛
- اعلام نمرات منفی از طریق صدا و سیما؛
- چاپ بنر و نصب در کلیه میدان‌ها و تقاطع‌ها با مقررات راهور؛
- درج هشدارهای ترافیکی در جراید محلی به‌صورت مستمر و برنامه‌ریزی‌شده؛
- استفاده از توانمندی هنرمندان و بیان آسیب‌های ترافیکی به‌صورت هنری؛
- همکاری امام‌جمعه و جماعات با پلیس در جهت ارتقاء انضباط اجتماعی؛
- مصاحبه صاحب‌نظران در جراید عمومی و رسانه؛
- تقویت پیام‌های کوتاه و توجه به تاثیر گذاری زیاد آن بر افراد جامعه؛
- برگزاری نمایشگاه ترافیکی با محتویات شهرهای ترافیکی، عکس‌ها و فیلم‌های ثانویه فرهنگ ترافیک؛

- توزیع حکم همیار پلیس و کارت همیار پلیس بین دانش‌آموزان در سراسر استان بوشهر؛
- نوشتن مطالب در خصوص راهنمایی و رانندگی و اختصاص صفحه ویژه‌ای از جراید به این امر مهم؛
- حضور عوامل و کارشناسان خبره راهور در مدارس و آموزش فرهنگ صحیح ترافیک در مدارس پایه؛
- مهم‌ترین راهکارهای مطرح در خصوص ابعاد فرهنگی - اجتماعی تحول در الگوی رفتار ترافیکی حاصل از صاحب‌نظران متخصص در مسائل فرهنگی - اجتماعی در این خصوص عبارت‌اند از؛
- ایجاد خوش‌بینی و اعتماد اجتماعی در مردم نسبت به مأموران راهنمایی و رانندگی؛
- فرهنگ‌سازی در خصوص استفاده از انواع پیک‌ها برای حمل‌ونقل عمومی کالا در سطح شهر؛
- استفاده از هدایت و حمایت‌های دینی در راستای اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی و رفتار ترافیکی؛
- تحلیل علمی، روان‌شناختی و جامعه‌شناختی حوادث رانندگی توسط کارشناسان از طریق رسانه‌های جمعی؛
- همکاری با همه نهادهای فرهنگ‌ساز کشور برای فرهنگ‌سازی؛
- توجه ویژه برای سرویس مدارس؛
- استفاده از توانمندی برخی خودروهای عمومی چون تاکسی برای برخی اطلاع‌رسانی‌های عمومی؛
- فرهنگ‌سازی در خصوص استفاده حداکثری شهروندان از سیستم ناوگان عمومی مسافری؛
- دعوت از خیرین جهت مشارکت در خرید لوازم و تجهیزات بازدارنده ترافیکی و کلاه ایمنی؛

### بحث و نتیجه‌گیری:

آنچه امروزه گریبان‌گیر اکثر شهرها شده مقوله ترافیک است اما نحوه برخورد شهرها و انسان‌ها متفاوت می‌باشد. برخی شهرها با قوانین سخت، جریمه‌های سنگین و بسیاری روش‌های اجباری سعی در کنترل ترافیک در سطح شهرداری دارند. اما آنچه واضح است ترافیک پدیده‌ای است ناشی از جابجایی انسان، لذا عامل اصلی شکل‌گیری ترافیک انسان بوده و این گره به دست خود انسان باز می‌شود لذا پیشرفت و رشد در هر مقوله‌ای زمانی می‌تواند در یک جامعه به طور مطلوب و پایدار نمود پیدا کند که فرهنگ با اجزای اصلی جامعه یعنی انسان‌ها عجین شده باشد.

انضباط ترافیکی هر جامعه به میزان پایبندی شهروندان نسبت به قوانین راهنمایی و رانندگی گفته می‌شود. نتیجه عدم پایبندی به قوانین و مقررات اجتماعی به‌ویژه فقدان انضباط ترافیکی آن خواهد بود از این‌رو، در حال حاضر یکی از دغدغه‌های نیروی انتظامی برای مدیریت شهری و کنترل اجتماعی نهادینه کردن هنجارها و قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی است. پلیس موفق در امر درونی سازی قوانین راهنمایی و رانندگی، شرایطی برای جامعه ایجاد می‌کند که می‌توان از آن به‌عنوان جامعه خود انضباطی اجتماعی نام برد. جامعه‌ای که به این مرحله می‌رسد دیگر نیاز به وجود پلیس و ناظر بر خود نمی‌بیند؛ در این حالت هر شهروند پلیس خود می‌باشد. این امر در جهت کاهش تلفات منابع مادی و نیروی انسانی و افزایش سطح نظم اجتماعی و احساس امنیت اجتماعی است. لذا جامعه موفق جامعه‌ای نیست که برای هر شهروند یک پلیس ناظر داشته باشد بلکه جامعه‌ای موفق است که شهروندان و کنشگران اجتماعی آن در پایبندی به قوانین و مقررات اجتماعی به مرحله

خود انضباطی اجتماعی رسیده باشند. در این حالت، جامعه در حوزه ترافیک به مرحله‌ای از انضباط ترافیکی می‌رسد که نیازی به حضور و نظارت پلیس در آن نیست.

## منابع

### فارسی

- آسوده، محمد (۱۳۸۳). روش‌های ارتقای فرهنگ بیمه در جامعه، فصلنامه صنعت بیمه، سال نوزدهم، شماره ۱، شماره مسلسل ۷۳، صص ۶۱-۷۵.
- احمدی مقدم، اسماعیل (۱۳۸۹). انضباط ترافیکی، ضرورت‌ها و پیامدهای آن، مطالعات مدیریت ترافیک، شماره ۵ (۱۹)، صص: ۷۱-۵۹.

- استفان، واگو (۱۳۷۳). درآمدی بر تئوری‌ها و مدل‌های تغییرات اجتماعی، ترجمه احمدرضا غروی زاد، تهران: نشر جهاد دانشگاهی، چاپ اول.
- تیموری، حمید (۱۳۸۵). ارزیابی و بررسی نقش فرهنگ و رفتار ترافیکی در بهبود ایمنی و روان‌سازی حمل‌ونقل بر اساس سیستم‌های تصمیم‌سازی AHP، پایان‌نامه کارشناسی ارشد عمران، گرایش برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، دانشگاه بین‌امام (ره)، دانشکده فنی و مهندسی.
- جان‌بزرگی، مسعود (۱۳۷۸). بررسی اثربخشی روان‌درمانگری کوتاه‌مدت (آموزش خودمهارگری) با و بدون جهت‌گیری مذهبی (اسلامی) بر مهار اضطراب و تنیدگی، رساله دکتری، دانشگاه تربیت مدرس.
- رفیعی، حسن رضا (۱۳۹۰). مروری بر حضور آموزه‌های ترافیکی در کتاب‌های درسی آموزش و پرورش، راهور، شماره ۸ (۱۳)، صص: ۷۹-۹۶.
- سلیمان اختیاری، یلدا و شمس، محسن (۱۳۸۸). بسیج‌های رسانه‌ای اطلاع‌رسانی آموزشی و پیشگیری از حوادث ترافیکی، مطالعات مدیریت انتظامی، شماره ۴ (۲)، صص: ۲۶۷-۲۵۲.
- شریف‌زاده، فتاح و کاظمی، مهدی (۱۳۷۷). مدیریت و فرهنگ‌سازمانی، تهران: نشر قومس.
- شعبانی، حسن (۱۳۸۹). های و پرورشی، تهران: سمت.
- صاحب‌زاده، بهزاد (۱۳۸۰). بررسی و سنجش میزان انضباط اجتماعی مردم مشهد با تاکید بر هنجارهای عام و مربوط به ترافیک، مجموعه مقالات دومین کنفرانس منطقه‌ای مدیریت ترافیک.
- صادق پور، ابوالفضل (۱۳۷۵). مجموعه مقالات مباحثی در مهندسی اجتماع، چاپ اول، تهران: مرکز آموزش مدیریت دولتی.
- عابدی، سید حسن (۱۳۸۴). بررسی فرهنگ‌سازمانی حاکم و شناسایی و شناخت ویژگی‌های اصلی آن در شرکت آبفای استان آذربایجان شرقی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد مدیریت توسعه منابع انسانی، دانشکده مدیریت، مؤسسه تحقیقات و آموزش مدیریت، وابسته به وزارت نیرو.
- علاقه بند، علی (۱۳۸۹). رفتار سازمانی، تهران: امیرکبیر.
- کردنائیچ، اسداله و مختاری موعاری، علی (۱۳۹۰). استقرار، بهبود و توسعه اتوبوس‌های تندرو (B.R.T) راه‌حلی برای کاهش ترافیک کلان‌شهرها، مطالعات مدیریت ترافیک، شماره ۶ (۲۰)، صص: ۵۹-۸۲.
- کرکه آبادی، عبدالرحیم (۱۳۷۸). ارائه مدلی برای تحلیل فرهنگی تغییرات اجتماعی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی امور فرهنگی، دانشگاه علامه طباطبایی، دانشکده علوم اجتماعی.
- کوی، لوتان (۱۳۷۸). آموزش و پرورش: فرهنگ‌ها و جوامع، ترجمه محمد یمنی دوزی سرخابی، تهران: دانشگاه شهید بهشتی، چاپ اول.
- کوکلان، هوشنگ (۱۳۸۸). رفتار سازمانی، تهران، دانشکده اداری مدیریت.
- نجات‌بخش اصفهانی، علی (۱۳۸۰). روش‌های آموزش و ارتقاء فرهنگ عمومی، مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک - معاونت راهور ناجا، صص: ۶۲ - ۶۹.



## انگلیسی

Horney, K (۱۹۴۴). Self Analysis, New York: W.W. Horton and company. Inc.

Schein, E. (۱۹۹۲). Organizational culture and leadership. Second edition. San francisco, CA: Jossey-Bass.

Simsekoglu, Ozlem and Lajunen, Timo (۲۰۰۸).social psychology of seat belt use: a comparison of theory of planned behavior and health belief model, Transportation Research Part F: Traffic psychology and behavior, Volume ۱۱, Issue ۳, pp: ۱۸۱-۱۹۱.

Turker; Ozkan, Timo; Lajunen, Joannes El.; Chliaoutakis, Parker, Dianne; Summala, Heikki. (۲۰۰۶).Cross-cultural differences in driving behaviours: A comparison of six countries.Transportation Research: Part F, May۲۰۰۶, Vol. ۹ Issue ۳, pp: ۲۲۷-۲۴۲.