

روش های آموزش و ارتقاء فرهنگ عمومی

جعفر ستایش ولی پور
عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی
علی نجات بخش اصفهانی
عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی

چکیده

مطالعه بر روی رفتارهای انسانی و یافتن روش های اصلاح آنها از عوامل مؤثر در بهبود عملکرد افراد در جامعه و کاهش تعداد تصادفات وسایل نقلیه موتوری می باشد. ایجاد و نهادینه نمودن اصلاحات رفتاری مربوط به چگونگی تردد در سطح معابر و نحوه استفاده از وسایل نقلیه از طرق مختلف قابل تحصیل بوده و می تواند توسط سازمان های مؤثر، در جابجایی ایمن، آسان، سریع و کم هزینه کالا و مسافر ارائه گردد.

جامع ترین کلمه در این رابطه Education¹ می باشد و به مفهوم ایجاد، آموزش، ترویج، نهادینه نمودن اصول بنیادین در رفتار انسانی در خصوص ترافیک از بدو تولد و در محیط خانواده، مدرسه، جامعه، دانشگاه و محیط کار بوده و از طرق مختلف و از سوی ارگان های مسئول از جمله وزارتخانه های آموزش و پرورش، علوم، تحقیقات و فناوری، فرهنگ و ارشاد اسلامی و... به حالت های شفاهی و کتبی و به روش های مستقیم، کنفرانس، سمینار، سمپوزیوم و تشکیل گروه های کار و... صورت می گیرد و ضمن یافتن روش های جدید تأثیر گذاری و ارتقاء سطح آگاهی های عمومی باعث افزایش سطح کیفی ارائه خدمات و اجرای مقررات توسط بخش های مرتبط به موضوع گردیده، میزان آموزش و پرورش، به ویژه پرورش اندیشه و اشتغالات فکری انسان Culture و با تأثیر متقابل اصلاح رفتار بین فرد و جامعه، سطح فرهنگ عمومی را ارتقاء می دهد.

کلید واژه ها

فرهنگ عمومی / Public culture / آموزش عمومی / Training / تصادف / Accident / هزینه / Cost / ارتقاء / Promotion / روش / Method

مقدمه

Education آموزش یک راه اصلی فرهنگ سازی و نهادینه کردن رفتارها است و می تواند شایستگی های موجود را به شایستگی های مطلوب ارتقا دهد. انسان از کودکی با درک محیط اطراف متأثر از آن بوده است. درک، هرا اندازه عمیق تر و روزآمدتر باشد حوزه تأثیراتش در افراد بیشتر می شود و می توان گفت نسبت به اسایر اجزاء اثرگذار در بهبود رفتار به ویژه شاخص های مؤثر در تردد مانند Enforcement^۲ - Engineering^۳ - Environment^۴ دارای نقش برجسته تری است و به همین دلیل اعمال صحیح آن می تواند در جامعه باعث اصلاح رفتار اعم از عابران، مسافران و رانندگان گردیده و از بروز تصادفات و حوادث ناگوار رانندگی که در کشورهای درحال توسعه حدود ۲ GNP درصد را شامل می شود، جلوگیری می کند.

در این مقاله سعی خواهد شد با توضیح هرکدام از عوامل مؤثر در ارتقاء سطح فرهنگ عمومی، استفاده کنندگان از راه چگونگی تأثیر آنها در کاهش تصادفات و تقلیل عوارض مربوط بیان شود؛ چرا که رانندگی صحیح و مبتنی بر مقررات موجب افزایش نظم اجتماعی می گردد و رانندگان عجول با تخطی از سرعت مطمئنه باعث شدت بخشیدن به تصادفات گردیده و در بعضی مواقع بروز آن را باعث می شوند.

آموزش صحیح و پیوسته اصول مربوط به چگونگی استفاده از راه از عوامل کاهنده خصیصه های شخصیتی ناشکیبا، قدرت طلب و بی پروای رانندگان و کاهش حوادث رانندگی و صرفه جویی در هزینه های ناشی از تصادفات شامل اتلاف وقت سایر استفاده کنندگان از راه و خسارات مادی، جراحات بدنی، طول درمان، فوت، خدمات پلیسی، خدمات حقوقی، بیمه، اورژانس، تخریب محیط زیست و عوارض روحی و روانی خانواده های آسیب دیده و... بوده و سرانجام رضایت مندی مسافران و عابران را فراهم آورده و انبساط خاطر ماموران بخش های مرتبط با امر تصادف را فراهم و باعث افزایش نشاط در جامعه می شود.

۲- اجرای مقررات

۳- مهندسی

۴- محیط زیست

کلیات

توسعه شاخص های فرهنگی و از جمله توسعه فرهنگ رفتاری هرکشور باعث حل معضلات عمومی آن جامعه می گردد و یکی از مشکلات مربوط در چگونگی مواجهه افراد با همدیگر (فرهنگ عمومی) می باشد. در کشورهای پیشرفته اعتبارات و نیروی انسانی فراوانی در زمینه بهبود رفتارهای عمومی و نهادینه نمودن رفتارهای صحیح هزینه می گردد تا بتوانند ضمن ارتقاء سطح رفتارهای صحیح در بین عموم، از ضررهای اقتصادی ناشی از اتلاف وقت در جابجایی افراد در سطح معابر درون شهری و برون شهری و اتلاف انرژی و تخریب محیط زیست و هزینه های روحی ناشی از خستگی به وجود آمده در اثر توقف های طولانی که از مشکل عبور و مرور ناشی می گردد، جلوگیری کنند. هر قدر کشور توسعه یافته تر باشد، محاسبه این گونه هزینه ها دقیق تر می گردد (۲) در عرصه ترافیک با عوامل "انسان، خودرو، جاده، قوانین و مقررات" مواجه می باشیم؛ که انسان به دلیل اینکه خود سازنده خودرو، طراح و اجرا کننده راه و وضع کننده قوانین و مقررات است، اساسی ترین نقش را می تواند در حل مشکلات ایفاء نماید؛ بویژه وقتی در فرایند آموزش قرارگیرد، می تواند تغییر باور و رفتار دهد.

اگر جاده ها استاندارد طراحی و ساخته شده باشند، خودروها استاندارد طراحی و ساخته شده باشند و مقررات به صورت دقیق بر طبق تصویب و اجرا شده باشند لیکن به عامل انسان به عنوان (عابر و راننده) بهاء لازم داده نشود مشکل همچنان باقی خواهد ماند. به همین دلیل است که به سامان کردن رفتار این گروه برمحوهای Education - Culture (آموزش و اصلاح فرهنگ) اهمیت می یابد و طی یک فرایند در محیط های متعدد و رسانه های جمعی متنوع و به وسیله سازمان ها و نهادهای مختلف مرتبط با توسعه آموزش و فرهنگ سازی به روش های مختلف اعلام و سیاستگذاری و آموزش داده می شود(همان بخش اصفهانی، ۱۳۸۲).

۱- اماکن مؤثر در آموزش در حیطه محیطی: این گونه محیط ها به جهت محاط بودن بررفتارهای انسانی و تأثیر متقابل محیط و فرد برهم می توانند در رفتار سازی انسان ها مؤثر باشند (اسماعیلی، ۱۳۸۰، صص ۸۷-۷۰) از جمله آنها اماکن زیرهستند.

۱-۱- خانواده^۵: کوچک ترین جز جامعه که دربرگیرنده ۲ نفر به بالا بوده و منعکس کننده اثر متقابل رفتار افراد برهم می باشد. در محیط خانواده مشخصه هایی مانند اعتقادات دینی، سطح سواد، سن و جنس افراد در ایجاد و بروز رفتار آنها مؤثر می باشد. به جهت تقلید رفتار توسط خردسالان ۲ تا ۴ سال در همراهی پدر یا مادر در سفرهای بیرون خانه است که اولین گونه های رفتاری در ذهن خردسالان بروز می یابد.

۲-۱- کودکستان^۶: باتوجه به اینکه کودکستان بعد از خانه مناسب ترین محیط جهت پرورش استعداد های کودکان از ۴ تا ۶ سال می باشد، به همین جهت، مدیران کودکستان سعی می کنند حرکات کودکان را در ضمن بازی های روزانه نظم داده و شکل بدهند، لذا کف سالن های بازی را خط کشی جهتی نموده تا در صورتی که کودکی احتیاج به سه چرخه سواری داشت از یک جهت حرکت و از جهت دیگر مراجعت نماید و یادر دیوار کودکستان صفی از کودکان را جهت ورود به محوطه نقاشی، همچنین دفترچه های منقوش به اشکال مختلف ترافیکی را به صورت کاریکاتور تهیه و جهت رنگ آمیزی به کودکان می دهند تا آنان رعایت نظم و ترتیب در رفتار را یاد بگیرند. و نیز مفهوم پیاده رو و خیابان و نحوه استفاده از آنها توسط اشخاص را با توجه به آمادگی ذهنی ویژه کودکان به روش قابل درک به آنان آموزش می دهند. بدین صورت اطاعت پذیری احترام آمیز کودکان از مقررات در کودکستان تقویت و همچنین محاسن و معایب رعایت و عدم رعایت مقررات به آنها گوشزد می شود. (۳)

۳-۱- دبستان^۷: کودکان در این مقطع با مفهوم ترافیک و مباحث مرتبط با آن، رفت و آمد به دبستان، تردد وسایل نقلیه، عبور از عرض خط کشی شده خیابان یا کوچه، توقف پشت خطوط عابر پیاده یا محل عبور دانش آموزان و ... آشنا می شوند. در این راستا در آلمان پلیس راهنمایی با گسیل مأموران متخصص به دبستانها ضمن آموزش نوآموزان اقدام به تشکیل پلیس راهنمای دبستان نموده و از میان شاگردان، گروهی را که در امر یادگیری و علاقه سرآمد دیگران باشند، برمی گزینند. این مأموران خردسال در مدرسه دستیاران مأموران آموزش راهنمایی و رانندگی اند و امر ترافیک مدرسه و خیابان های مشرف را هنگام ورود و خروج شاگردان اداره می کنند. در مقاطع علمی

5 - family

6 - Kinder garden

7 - Primery school

بالتر نیز کار اینان ادامه پیدا کرده و چون اینان از جنس خود دانش آموزان هستند، لذا دانش آموزان بیشتر و صمیمانه تر دستورها را اجرا و این امر موجب افزایش میل به اجرای دستور پلیس در روح آنان می شود. (نجات بخش اصفهانی، ۱۳۸۰، صص ۶۹-۶۲). در این راستا در شهر تهران نیز طی سال های اخیر پلیس راهنمایی و رانندگی اقدام به برگزاری کلاس های آموزش تردد به دانش آموزان دبستانی نموده که امید است با بهبود و توسعه روش های آموزشی و تنوع و تداوم بخشی به آنها در مراحل راهنمایی و دبیرستان و دانشگاه، فرهنگ عمومی را ارتقاء بخشند.

با توجه به این که امکان استفاده از دوچرخه برای کودکان مقطع دبستان فراهم می باشد، برای آموزش چگونگی استفاده از دوچرخه توسط محصلین، همکاری بیشتر اولیاء دانش آموزان و مربیان دبستان و پلیس را در مورد رفت و آمد دانش آموزان از خانه تا مدرسه الزامی نمود. تا بهترین راه را انتخاب نمایند. در این مقطع از جمله اقدامات لازم برای کاهش تعداد دوچرخه سواران، توزیع دانش آموزان به دبستان های موجود یک منطقه براساس فاصله منازل آنها تا مدرسه می باشد و همچنین جلوگیری از تراکم وسایل نقلیه در نزدیکی مدارس که برای پیاده و سوار نمودن دانش آموزان به وسیله والدین به وجود می آید، استفاده از طرح سرویس مدرسه با ویژگی های استاندارد الزامی می نماید (نجات بخش اصفهانی، ۱۳۸۲).

۱-۴- متوسطه^۱ (راهنمایی - دبیرستان): دانش آموزان در این مقطع واجد شرایط یادگیری اصول و قوانین عبور و مرور بوده و باعواقب عدم رعایت قوانین آشنا می شوند. در این مقطع سنی علاقه به آموزش رانندگی و اخذ گواهینامه از رؤیاهای آنان محسوب می شود، لذا این مقطع سنی مناسب ترین زمان برای آموزش تفهیمی مقررات راهنمایی و رانندگی و قانون پذیر نمودن افراد می باشد. در این مقطع نکات مورد آموزش عبارتند از (همان منبع):

الف - احترام به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی؛

ب - ساختار فیزیکی راه ها؛

ج اصول علمی حرکت وسیله نقلیه؛

د سرعت و شتاب وسیله نقلیه؛

ه نحوه تماس وسیله با راه در شرایط خشک و خیس؛

و - زمان و مسافت توقف در شرایط جوی مختلف؛

ز- حقوق رانندگان و سرنشینان؛

ح - حقوق عابران پیاده؛

ط - قوانین و مقررات کیفی و حقوقی مرتبط با تصادف؛

ی - آشنایی با مکانیک وسیله نقلیه، ظرفیت و قسمت های مختلف آن؛

ک - عوامل بازدارنده سرعت وسیله نقلیه؛

ل - برنامه ریزی و اجرای آموزش همگانی در مدارس و دانشگاه ها.

در این مقطع برای ارتقاء فرهنگ عمومی توجه به بسط اشکال گوناگون آموزش از جمله احداث شهرک های رانندگی و تفریحی برای نوجوانان در محل های مختلف با ویژگی های یک شهر کوچک با تقاطع های متعدد، چراغ های راهنمایی متنوع، علائم و تابلوهای راهنمایی و رانندگی و معابر خط کشی شده با تعیین محل عبور عابران پیاده اعم از روگذر و زیر گذر و استفاده از خودروهای کوچک برقی جهت آموزش باحضور مربیان پلیس در پارک ها لازم می باشد(همان منبع).

۱-۵- دانشگاه ها و مؤسسات آموزش عالی^۱: دانشگاه ها و مؤسسات آموزش عالی هم در زمینه تکمیل آموزش های عمومی جوانان و هم در زمینه تولید فرهنگ می توانند بسترهایی باشند که از راه های مختلف تحقیقاتی، آموزشی و پژوهشی، در پیشرفت و بهبود شرایط زیستی انسان ها گام بردارند و این گونه مراکز با توان علمی و کادر پژوهشی که در اختیار دارند می توانند درجهت تربیت متخصصان اقدام کرده و به صورت آکادمیک در رابطه با مسائل حمل و نقل، و راهنمایی و رانندگی اقدام به تحقیقات و پژوهش و نوآوری نمایند. در کشورهای پیشرفته اغلب مطالعات مربوط به ایمنی ترافیک در دانشگاه ها انجام می شود. در این زمینه دانشگاه های جنوب فلوریدا، برکلی کالیفرنیا و اوکلاهما در ایالات متحده، دانشگاه پاترا در مالزی (۲) فعال هستند.

دانشکده های عمران دانشگاه های داخلی در طراحی بزرگراه ها و آزاد راه ها و اصلاح طرح هندسی معابر داخل شهری و دانشکده های علوم انسانی در زمینه روش های تسهیل و بهبود آموزش و چگونگی ارتقاء سطح فرهنگ عمومی می توانند تحقیقات نظری و کاربردی لازم را انجام دهند.

۲ ابزارهای مؤثر در آموزش در حیطه رسانه های گروهی^{۱۰}: این ابزارها در دنیای امروز هم متنوع و هم متکثر می باشند و هرکدام از آنها بسته به نحوه ارائه مطالب و نوع و دامنه پخش یا توزیع، تأثیرات متعددی بر روی مردم می توانند داشته باشند.

۱-۲- رادیو^{۱۱}: باتوجه به فراوانی و قیمت مناسب آن و برقراری آسان ارتباط با مرکز پخش، این وسیله امروز یکی از فراوان ترین ابزار کسب اطلاع می باشد و به جهت وجود ایستگاه های متعدد در نقاط مختلف کشور در زمینه ارائه اطلاعات و آگاهی رسانی از وسایل پیشگام می باشد و باتوجه به امکان نصب آن در وسایل نقلیه موتوری و وجود ارقام بالای تلفات ناشی از تصادفات که در سال ۱۳۸۲ به ۲۵۵۰۰ نفر بالغ گردیده و در ۸۳ درصد آنها خطای انسانی عامل تامه تصادف تشخیص داده شده (ستایش ولی پور، ۱۳۸۳) می توان با تأسیس و راه اندازی شبکه مستقل رادیویی تحت نام شبکه ایمن ضمن آموزش روش های ارتقاء فرهنگ عمومی به پوشش گسترده اخبار تصادفات و تلفات مربوط باجزئیات کامل و راه های کاهش آن پرداخت و بدین صورت به عامل بازدارنده مناسب در جلوگیری از سیر صعودی آمار تصادفات و وسایل نقلیه دست یافت (۱۲).

۲-۲- تلویزیون^{۱۲}: این رسانه دومین وسیله ارتباط جمعی از نظر حوزه فراگیری بعد از رادیو بوده که به دلیل قابلیت داشتن برنامه های متنوع و سرگرم کننده در تمام اوقات شبانه روز مخاطبان زیادی را به خود اختصاص داده و با عنایت به انتقال همزمان مطالب از طریق صوت و تصویر به عنوان وسیله آگاهی بخش تاثیر گذار مطرح می باشد که در زمینه های زیر در افزایش سطح آگاهی عمومی مؤثر است:

الف - در زمینه ارائه برنامه های علمی، تفریحی، آموزشی؛

ب - در بحث ترافیک که از جمله برنامه های علمی و آموزشی مهم می باشد می توان آموزش های لازم را بنا به درک مخاطبان ارائه نمود؛

ج - اعلام رویدادهای ترافیکی در بین شهروندان به ویژه رانندگان مانند مسیره های پرتراфик و کم ترافیکی و کمک به آنان در انتخاب مسیره های آزاد، کم هزینه، ایمن؛

10 - mass media

11 - radio

12 - television

د - بررسی و اعلام آمار تصادفات و تلفات و خسارات مربوط با تمام ویژگی های آن از سراسر کشور و تجزیه و تحلیل کارشناسان و یاد آوری نکات آموزشی؛
 ه - برگزاری نشست های پرسش و پاسخ باحضور کارشناسان قضایی و توضیح انواع تصادفات و تلفات آن و جرائم و محکومیت ها و نحوه رسیدگی به آنها و دلائل مشدده و مخففه هرکدام از آنها؛

و - برگزاری جلسات پرسش و پاسخ با کارشناسان راهنمایی و رانندگی جهت آشنایی بیشتر مردم با مقررات ترافیکی و بهبود سطح تردد آنها در معابر؛
 ز - طرح پیوسته و متنوع مباحث مرتبط با تردد برای رعایت بیشتر مقررات توسط مردم که باعث روان سازی و کنترل ترافیک شود؛

ح - تهیه و پخش تیزرهای تبلیغی متناسب در زمینه مباحث مرتبط با ترافیک برای ایجاد رفتار ترافیکی صحیح در کودکان و نوجوانان و تقلیل رفتارهای غلط ترافیکی بزرگسالان؛

ط - آگاه سازی استفاده کنندگان از راه و نیز وضعیت جوی در جاده های کشور؛
 ی - معرفی جاده های قابل تردد جهت توزیع یکنواخت ترافیک در منطقه.

از جمله اقدامات انجام شده در این زمینه در سایر شهرهای جهان می توان به شهر زاگرب اشاره نمود در شهر زاگرب از وسایل سمعی و بصری در امر بهبود ترافیک نهایت استفاده به عمل آمده، به طوری که روزانه ضمن پخش اخبار شهری، تلویزیون فیلم حوادث رانندگی و عواقب بی احتیاطی و تخلفات رانندگی را به نمایش درآورده، علاوه بر آن هرساله گزیده این فیلم ها و فیلم های دیگری که براساس صحنه های واقعی تصادفات به صورت داستانی تهیه شده در جشنواره ای که ترتیب می دهند، ارائه می نمایند (نجات بخش اصفهانی، ۱۳۸۰، صص ۶۹-۶۲).

۲-۳ - دستگاه های تلفن سیار^{۱۳}: این تلفن ها سومین عامل فراگیر در بین مردم به ویژه استفاده کنندگان از راه بوده که با توجه به اینکه اوقات روز در دسترس رانندگان می باشد به جهت داشتن امکانات مخابراتی پیشرفته و برقراری تماس از طریق S.M.S می تواند با اطلاع رسانی به موقع در زمینه های زیر مفید واقع گردد:

الف - تغییر مسیر از راه های پر ترافیک و انتخاب مسیر خلوت؛

ب - تغییرات ناگهانی جوی مسیر به ویژه در ارتفاعات؛

ج - آگاهی از تصادفات به وقوع پیوسته در مسیر؛

د - ارسال پیام های سرگرم کننده برای بچه ها و کمک در به وجود آوردن فضای آرام حین حرکت؛

ه - آگاهی رسانی از امکانات موجود در مسیر و فواصل آنها و نوع خدمات قابل ارائه با توجه به تنوع کارآئی سیستم میزان ارائه خدمات و سیستم ارتباط مستقیم. ۲-۲- روزنامه ها^{۱۳}: روزنامه ها می توانند با اطلاع رسانی از تصادفات و عوارض و هزینه های ناشی از آن و ارائه تصاویری از تصادفات منجر به فوت و مصاحبه با افراد حادثه دیده و کارشناسان مربوط در زدودن باورهای غلط رانندگی از ذهن استفاده کنندگان از راه و ایجاد و تعمیق روش های مناسب ترددی، مؤثر واقع شوند و همچنین با درج مقالات مرتبط بامباحث مختلف ترافیکی می توانند در این زمینه با اتخاذ تدابیری، اطلاعات و آمار ارائه شده را به روز و دقیق نموده و مطالب مطروحه را مطابق با ذائقه عمومی (به ویژه شرایط سنی) درج نمایند و به وسیله بخش عظیمی از مشکلات آموزشی ترافیک را حل و پیام ها و نکات لازم ترافیکی را مطرح و نقد و بررسی کنند و راهکارهای پیشنهادی افراد صاحب نظر را به اطلاع عموم برسانند و نوعی کارکرد تحقیق میدانی با مطالعات موردی را با مصاحبه با شهروندان و یافتن مشکلات ترافیکی و آگاه سازی مؤسسات ذی ربط از آنها و اخذ راهکارهای مناسب برخورد با آن مشکل و انعکاس آن به مردم را انجام دهند (نجات بخش اصفهانی، ۱۳۸۳).

۵-۲- مجلات و بروشورها^{۱۴}: به جهت طراحی زیباتر مجلات و بروشورها نسبت به روزنامه ها و اقبال جوانان به مطالعه این گونه مکتوبات، در درج نکات آموزشی برای ارتقاء فرهنگ رفتاری استفاده کنندگان از راه می بایست دقت خاصی نموده و پیام ها را توسط تصاویر منعکس و نوشته های ضروری را مختصر بیان داشت.

۶-۲- کتب^{۱۵}: کتاب ها به ویژه کتب آموزشی می توانند با درج نکات آموزشی متناسب با شرایط سنی مطالعه کنندگان، مباحث مربوط به حمل و نقل ترافیک را برای استفاده کنندگان از راه به صورت مناسب یاد دهند. در کنار آن، کتاب های داستانی اگر در زمینه

14 - news papers

15 - magazine

16 - document

هزینه های ناشی از تصادف در همه ابعاد آن با راهنمایی کارشناسان توسط نویسندگان با ذوق تنظیم گردد و تمام زوایای تاریک تصادف و نتایج سفرهای ایمن به تصویر کشیده شود و جاذب اقبال مختلف جهت مطالعه باشند، می توانند مثر ثمر واقع شوند.

۷-۲ - گشت های اطلاع رسانی سیار^{۱۷}: این گشت ها از جمله انواع اطلاع رسانی در زمینه ترافیک و عوامل بروز آن به ویژه در روزهای تعطیل و در جاده های شلوغ بوده و در افزایش سطح رعایت مقررات در استفاده از راه می تواند مؤثر واقع شود. در کشورهای توسعه یافته از این ابزار استفاده مناسبی می شود، به طوری که در این زمینه بیل هاردی با طرح اقدام های (action plan) انجام داده در فصول مختلف سال ۲۰۰۴ در امریکا به نتایج قابل توجهی رسیده که حاکی از تأثیر زیاد وجود و افزایش تعداد گشت های سیار جاده ای اطلاع رسانی در زمینه ایمنی استفاده کنندگان از راه و تعداد تصادفات و هزینه های ناشی از آن و تعداد تلفات و مجروحان مربوطه می باشد (wisconsin Department, 2004).

۳ سازمان ها و نهادهای موثر در حیطه توسعه و تعمیق آموزش: سازمان ها و نهادهای بستر ساز و رویه آفرین جهت انجام و تعمیق مطالعات و حرکت از شایستگی های موجود به سمت شایستگی های مطلوب و اصلاح باورهای قبلی و تغییر رفتار به شرح زیر می باشند:

۱-۲- شورای عالی انقلاب فرهنگی: عالی ترین مرجع فرهنگ ساز در تمامی ابعاد اجتماعی از جمله در زمینه مقررات پذیری افراد جامعه بوده، متولی برنامه ریزی راهبردی در زمینه فرهنگ می باشد و می تواند موانع قانونی را برطرف و بسترهای لازم را جهت ایجاد و اعمال قوانین مربوط و اتخاذ روش ها و تعمیق آنها به کم هزینه ترین صورت فراهم نماید (واشگرزاده، ۱۳۷۶).

۲-۳- وزارت آموزش و پرورش: به نظر غالب کارشناسان علوم اجتماعی استفاده از راه بخشی از فرهنگ عمومی جامعه بوده و هرچه فرهنگ عمومی عمیق و مؤثر و ایده آل باشد، فرهنگ ترافیکی بهتری خواهیم داشت. با عنایت به شکل گیری فرهنگ در دوران طفولیت و کودکی و تکامل آن با گذشت زمان، بهتر است فرهنگ ترافیکی نیز از دوران طفولیت و سنین پایین ایجاد شود. این مهم را از طریق آموزش و پرورش می توان انجام داد. در این زمینه می بایستی آموزش و پرورش ارتباط پیوسته و دامنه داری با

راهنمایی و رانندگی و سایر مؤسسات مرتبط با ترافیک داشته، ضمن آموزش چگونگی استفاده از ترافیک در مقاطع مختلف آموزش و پرورش و ارتقاء سطح کیفی آن، جدیدترین الگوها و روش های کنترل ترافیک را به دانش آموزان انتقال دهد و همچنین با دعوت از متخصصان راهنمایی و رانندگی و برگزاری جلسات آموزش عمومی، به دانش آموزان چگونگی استفاده بهتر از معابر توسط وسایل نقلیه و عابران را بیاموزد و فرهنگ رفتاری آنان را به سمت مطلوب هدایت و درمقابل پلیس را با روحیه و رفتار همیشه در حال تحول نوجوانان و جوانان آشنا سازد.

۳-۳ وزارت علوم، تحقیقات و فناوری: با تعریف طرح های تحقیقاتی در ابعاد چگونگی تأثیر علوم فنی و مهندسی، مهندسی پزشکی و انسانی در ترک رفتارهای غلط ترافیکی و بستر سازی و ایجاد رفتارهای صحیح و اتخاذ تصمیم های لازم برای کاهش تعداد تلفات و تصادفات و انتقال سریع مجروحان به مراکز درمانی و کاهش آلام و اபستگان تصادف کنندگان در این زمینه متمرثمر باشند در این رابطه می توان به کنفرانس چاده و ایمنی سفر که با همکاری شرکت جمعیت هلال احمر، وزارت راه و ... در سال ۱۳۸۳ در وزارت بهداشت برگزار شد، اشاره نمود.

۳-۴ - وزارت فرهنگ ارشاد اسلامی و سازمان تبلیغات اسلامی: این دو نهاد تبلیغی می توانند پس از شناخت میزان و انواع عوارض ناشی از عدم استفاده از فرهنگ صحیح ترافیکی دراستفاده از راه های کشور و اولویت قائل شدن به اقدامات قابل انجام توسط آنها از طریق تولید فیلم های مستند و واقع نمای مصائب روحی و عذاب وجدان ناشی از تخلفات عمدی منجر به تصادف در متخلفان و تقبیح این نوع اقدامات از نظر شرع مقدس اسلام، با آگاه سازی وجدان متدینین از عوارض دامنگیر تخلفات عمدی رانندگی و همچنین میزان اجر و ثواب رعایت این مقررات در حکومت اسلامی در ایجاد و بسط فرهنگ صحیح رفتاری، به ویژه در فرهنگ ترافیکی مؤثر واقع گردند.

۳-۵ - صدا و سیما: با توجه به تنوع شبکه های تلویزیونی و فعالیت کانال های شبه تلویزیونی مثل پیام نما و... و گستره پوشش این کانال ها به ویژه شبکه های استانی می توانی با اتخاذ سیاست راهبردی در بسط و تعمیق موارد گفته شده دربخش ابزارهای آموزش به ویژه تولید و نمایش برنامه های خاص از طریق شبکه های استانی که مطابق با فرهنگ اقوام مختلف باشد در بسط و توسعه و کیفیت بخشی به روش های غنی سازی فرهنگ رفتاری اقدام نمود.

۳-۶ - شهرداری ها^{۱۸} : باتوجه به اینکه یکی از وظایف شهرداری ها مدیریت ترافیک بوده و در این راستا ضمن راه اندازی شبکه های سیستم هوشمند کنترل ترافیک با ایجاد پارکینگ و اصلاح معابر شهری بخشی از درآمد خود را صرف بهبود شبکه معابر توسعه و بهسازی آن نموده و بخشی دیگر را صرف آموزش استفاده کنندگان از معابر به ویژه خردسالان می نمایند. در این راستا لازم است در توسعه پارک ها و ایجاد پارک های راهنمایی و رانندگی تلاش نمود و ضمن واگذاری سرپرستی آنها به افراد واجد شرایط و آشنا به امور آموزشی ترافیک و رانندگی از افراد خبره در راهنمایی کودکان هنگام بازدید از این نوع پارک ها بهره ببرند و در زمینه بهبود شبکه می بایست معابر عبوری را از موانع پاکسازی و اقدام به ترمیم آسفالت سطوح آنها بنمایند و در معابر با میزان ترافیک بالا طرح های جایگزین را توسط کارشناسان مورد بررسی و سپس اجرا نمایند. نمونه بارز این اقدام تلاش انجام شده طی نیمه دوم سال ۸۳ به بعد در اصلاح معابر عبوری و حذف تقاطع ها و جایگزینی دور برگردان ها در تهران است که به جز بعضی از تقاطع ها، در اغلب آنها منجر به نتیجه مثبت گردیده است.

برای شناسایی و رفع بموقع نواقص جزئی سطح معابر مانند چاله ها که بعضاً باعث بروز نقص فنی در وسایل نقلیه هنگام عبور شده و منجر به تصادف و ایجاد راه بنندان گشته و به عاملی برای بروز فرهنگ های غلط رفتاری در بعضی رانندگان می گردد، لازم است شهرداری ها با تشکیل اکیپ های گشت سیار ضمن شناسایی نواقص سطوح آسفالت و گزارش آن برای ترمیم، مسیر را از عوامل مزاحم دیگر پاکسازی نمایند و وضعیت تردد را در حداقل زمان به حالت طبیعی خود برگردانند. در ضمن، از جمله رفتارهای غلط ترافیکی که در شهرهای بزرگ روز به روز نمایان تر می شود، پارک وسایل نقلیه در کنار خیابان و بعضاً دوبله جهت انجام کارها می باشد، در راستای بهبود این فرهنگ غلط، احداث پارکینگ های طبقاتی عمومی در نقاط مرکزی و مراکز تجاری شهرهای بزرگ می تواند مؤثر واقع شود.

در این راستا نیز شهرداری تهران از سال ۸۳ برای سازندگان پارکینگ های طبقاتی تسهیلات خاصی از قبیل تقسیم هزینه پروانه ساخت و همچنین پرداخت وام به متقاضیان در نظر گرفته است. همچنین شهرداری ها در امر نگهداری علائم ترافیکی می توانند با بررسی و بازبینی وضعیت تابلوها و علائم ترافیکی و تعویض تابلوهای

آسیب دیده در اثر تصادف و عوامل طبیعی و غیرطبیعی دیگر، در اسرع وقت از سرگردانی استفاده کنندگان غیر آشنا به محل و ایجاد گره های ترافیکی جلوگیری نمایند. و نیز ترمیم علایم از قبیل خط کشی های عابر پیاده در فواصل زمانی مناسب برای ایجاد ووضوح بیشتر و مشاهده توسط رانندگان را در دستور کار خود قرار دهند (نجات بخش اصفهانی، ۱۳۸۳).

۳-۷- وزارت راه و ترابری^{۱۴}: اجرا مقررات مربوط به ایمنی تردد در جاده های بین شهری در زمینه اصلاح طرح هندسی معابر و نصب علایم و تابلوهای عمودی و افقی و احداث توقفگاه ها و غیره که در راستای افزایش آگاهی های عمومی رانندگان و ایمنی سفر می باشد، به عهده وزارت راه و ترابری بوده دراین راستا می توان به استقرار تیرپارک ها و ایستگاه های ارائه خدمات مواد غذایی و نوشیدنی در طول راه اشاره نمود. نظارت دائمی به نحوه تولید وسایل نقلیه و تجهیزات آنها و اصلاح مداوم مقررات مربوطه و به روز کردن آنها و روش های صدور گواهینامه و اعمال تجدید نظر های پیوسته در آن با همکاری سایر ادارات مرتبط با موضوع از روش های دیگر بهسازی است. کمک به ایجاد مراکز آموزش رانندگی و شهرک های آزمایش برای افزایش سطح مهارت و آموزش عمومی رانندگان متقاضی گواهینامه توسط نیروی انتظامی و ایجاد بهره برداری از سیستم های هوشمند کنترل عبور و مرور در جاده های شلوغ کشور با استفاده از رد یاب های تلویزیونی و توسعه روز افزون آنها به ترتیب اولویت برای کنترل چگونگی حرکت وسایل نقلیه، ایجاد محدودیت های روز افزون برای رانندگان خاطی، استفاده از روش های جدید بازسازی صحنه تصادف و تجزیه و تحلیل رایانه ای آن و بررسی گزارش های ادارات پلیس (ستایش ولی پور، ۱۳۸۳). به طور کلی، به کار بستن شیوه های گوناگون مدیریت اجرایی شامل مدیریت ترافیک و سفر، مدیریت تصادفات، مدیریت تقاضای سفر، مدیریت حمل و نقل عمومی، مدیریت ناوگان تجاری، مدیریت اضطرار (مدیریت بحران)، پرداخت الکترونیکی عوارض و... (بهبهانی، ۱۳۸۰، صص ۳۸۸-۲۹۹) که هر کدام به نوبه خود در مقررات پذیری رانندگان می تواند موثر واقع شود.

۴- روش های مؤثر در حیطه فنون آموزشی: از مهم ترین مشخصه های بهبود و ارتقاء فرهنگ رفتاری بهره مندی افراد از آموزش است که می تواند به روش های مختلف

صورت پذیرد در این راستا از جمله ابزار، برانگیختن افراد به سمت اهداف مورد نظر و شرکت دادن آنها در دوره های آموزشی می باشد. آموختن هنجارهای ترافیکی شبیه به آموختن سایر مطالب است از نظر روانشناسان، یادگیری، تغییر در رفتار است که به معنی توانایی انجام دادن کاری متفاوت است با آنچه قبلاً انجام می گرفت، ولی در مطالعه و مشاهده دیگران آنچه به دست می آید تغییر در سطح دانش یا طرز تلقی است؛ لذا یادگیری علمی، مستلزم تمرین و آزمودن است تا بخشی از رفتار یک فرد شود (حسین شریفی، ۱۳۸۳).

هر قدر روش ها و فنون آموزش و بهسازی نیروی انسانی روز آمدتر باشد، در افراد بیشتری مؤثر واقع می شود. لذا سعی می گردد راه های ایجاد و ارتقاء سطح دانش، بینش و مهارت و تغییرات رفتاری، متناسب با اهداف آموزشی شود. بدین منظور تلاش می گردد برخی از فنون با خلاصه ای از محاسن و معایب و نحوه کاربرد آنها ارائه گردیده تا متخصص آموزش برنامه ریزی بتواند با استفاده از تجارب موجود بهترین روش ها و فنون را متناسب با اهداف برنامه انتخاب نماید (ابطحی، ۱۳۷۳). در زیر شرحی از انواع فنون آموزشی جهت افراد متفاوت با سطوح علمی مختلف آورده می شود:

۴-۱- آموزش از طریق سخنرانی^{۲۰}: این روش از قدیمی ترین روش های آموزشی بوده و در بسیاری از موارد روشی مناسب و مؤثر به شمار می رود. بعضی از مریبان آموزشی عقیده دارند که این روش بیشتر در جهت انتقال اطلاعات از شخص مربی به کار آموز مورد استفاده واقع می گردد. سخنرانی از نظر پروفیسور هارلدن لکو^{۲۱} عبارت است از: ارائه دانش و اطلاعات و یا تشریح وضع و حالتی که سخنران آن را برای درک و احتمالاً قبول شنوندگان از قبل آماده نموده است؛ پس در مواقعی که هدف، انتقال پیام های خاص در زمینه آثار مثبت رعایت فرهنگ صحیح ترافیکی و عوارض تصادفات ناشی از تخلفات رانندگی باشد، می تواند مثر ثمر واقع گردد.

۴-۲- آموزش از طریق استفاده از بحث گروهی^{۲۲}: یعنی جستجو، کنجکاری و کندوکاو پیرامون امری، از این روش برای ارائه مطلب از طرف مربی به کار آموزان، سپس

20 - lecture matod

21 - harold zelco

22 - council discussion

کنجکاوی، گفت و گو، اظهار نظر و ارزیابی دسته جمعی پیرامون مطلب ارائه شده استفاده می شود. آموزش در این حالت به صورت تخصصی بوده و در دو نوع بحث آزاد و بحث هدایت شده طرح می گردد.

۳-۴ - آموزش از طریق روش کنفرانس^{۲۳}: کنفرانس را می توان مشورت رسمی چند نفر پیرامون موضوعی خاص دانست که ممکن است از قبل برنامه ریزی شده باشد؛ لذا در زمینه آموزشی می توان کنفرانس را گرهمایی دو یا چند نفر به منظور آموزش دادن یا آموزش دیدن، تبادل اطلاعات، هماهنگ کردن کوشش ها و ... برای حل مشکلات دانست. کنفرانس های آموزشی معمولاً در ردیف کنفرانس های از قبل طراحی شده هستند. از اهداف کنفرانس های آموزشی تبادل اطلاعات افراد شرکت کننده و ارتقاء سطح آگاهی حاضرین بوده و شرکت فعالانه همگان در بحث ضروری می باشد (نجات بخش اصفهانی، ۱۳۸۳).

۴-۴ - روش سمینار^{۲۴}: جمع آوری و ارائه مطلب علمی در مجموعه دوستانه با سطح علمی تقریباً همتران برای انتقال نکات اصلی یا محورهای مطرح به سایرین می باشد. دایره المعارف و بستر سمینار را جلسه ای بین تعدادی از دانشجویان مقاطع فوق لیسانس یا دکترا با استاد راهنما که پیرامون موضوع خاصی برای تهیه پایان نامه تحقیق می کنند تشکیل می دهد.

۵-۴ - روش استفاده از سمپوزیوم^{۲۵}: مذاکره تفاهم آمیز و دوستانه که در آن عقاید و نظرات آزادانه در مورد به خصوصی که قبلاً تعیین گردیده مبادله می شود و معمولاً افراد صاحب نظر در موارد مخصوص به سمپوزیم به آن دعوت می شوند. از جنبه های مثبت سمپوزیوم را می توان استفاده از صاحب نظران برای تبادل آزادانه نظرات و اندیشه ها و تنوع سخنرانان از بُعد آموزشی نام برد (همان منبع).

۶-۴ - بازدیدهای علمی^{۲۶}: از جمله روش های آموزشی بوده که می توان تعریف مشاهده و تجربه اندوزی مستقیم از موضوع یا موضوعات مورد آموزش را برای آن به

23 - conference

24 - ceminar

25 - sampozion

26 - fieldtrip

کار برد. گردش های علمی که از نظر آموزشی مناسب برنامه ریزی شده باشد، بهره دهی خوبی خواهند داشت (همان منبع).

۴-۷- تقسیم گروه های بزرگ به گروه های کوچک: در مواقع زیادی کارآموزان یک کلاس را برای مشارکت کامل آنان و افزایش کارایی به گروه های کوچک تر تقسیم می کنند. در این صورت جهت هرگروه کوچک تر یک دستور العمل برای بحث داده شده و به تناسب وقت موجود و سطح موضوع مورد بحث یک محدوده زمانی معین می شود (همان منبع).

۴-۸- بررسی موردی^{۲۷}: در این روش اولاً مورد انتخاب شده می بایست در ارتباط با فعالیت های کلی و گوناگون باشد که بتوان در مباحث مختلف از آنها استفاده نمود. در این روش، جنبه ای از فعالیت های مرتبط با اهداف آموزشی مشخص شده و با تفکر و تعمق و ارائه نظر اعضاء روی آن مطالعه دسته جمعی می شود. این روش برای توسعه نگرش مدیران و سرپرستان و حل مسائل و مشکلات موجود سازمانی، مهارت در تصمیم گیری و ایجاد روابط حسنه بین کارکنان و مدیران و مابین هرکدام از آنها مورد استفاده قرار می گیرد. از زیر شاخه های آن، مطالعه موردی می باشد که می توان برای بررسی وضعیت کارکرد ترافیکی یک تقاطع در داخل شهر و یا یک نقطه در یکی از محورهای خارج شهر استفاده نمود.

۴-۹- روش تحرک مغزی^{۲۸}: از جمله روش های بررسی مشکلات، روش تحرک مغزی یا توفان ذهنی می باشد. در این روش، اضافه بر بررسی جهات مختلف یک مشکل به راه حل های اجتماعی آن مسئله نیز توجه می شود و به همین دلیل این روش در آموزش مورد استفاده قرار می گیرد و برای اولین بار در سال ۱۹۳۵ به وسیله آلکسی اسبورن^{۲۹} معرفی گردید. این روش پر از طرح موضوع است. هریک از شرکت کنندگان می توانند آزادانه، نظرات خود را با اطمینان ابراز دارند.

۴-۱۰- شبیه سازی^{۳۰}: ارائه آموزش در محیط حقیقی، استفاده از ابزار آلات واقعی مرتبط با مشکلات اساسی، نتایج چشمگیری به همراه خواهد داشت (همان منبع).

27 - case study

28 - stimul Action brian metod

29 -alex osborne

30 - similation

لکن استفاده از محیط حقیقی و کار با ابزارهای واقعی در اغلب مواقع مقرون به صرفه نبوده و غیرقابل کنترل می باشد. جهت تلفیق آموخته های نظری با واقعیات محیط کار از روش شبیه سازی استفاده می شود که از مزایای آن تأثیر مستقیم و تسریع در رسیدن به هدف های آموزشی و ایجاد تغییر در مهارت ها و یا رفتارهای کارآموزان به لحاظ یادگیری درشرائطی مشابه محیط کار است و همچنین وجود بازخورد که مستقیماً و همزمان توسط مربی به کارآموز داده می شود و کارآموز اشکالات خود را برطرف می کند.

۴-۱۱- آموزش حین خدمت و ضمن خدمت^{۳۱}: آموزش حین خدمت جنبه غیررسمی داشته و از ضرورت های آن اجراء در محل انجام کار بوده یا درجایی صورت می گیرد که بعداً قرار است فرد در آنجا مشغول به کار شود. در این روش، ابزار و وسایل کار همان ابزار و وسایلی می باشند که در محیط حقیقی کار از آنها استفاده می شود. این روش براساس اصل آزمایش و خطا که مبتنی بر تجربه، تکرار، ارزیابی و تصحیح اشتباهات است قرار دارد. در این روش، میزان یادگیری به حداکثر می رسد. در آموزش ضمن خدمت فرد برای دوره معینی دریک برنامه آموزشی مرتبط با شغلش شرکت می کند این دوره دارای برنامه، محتوی و مدت از قبل پیش بینی شده است (ابطحی، ۱۳۷۳).

۴-۱۲- روش آموزش حساسیت^{۳۲}: این روش یکی از راه های بهبود و باز سازی سازمانی و یا بهسازی منابع انسانی سازمانی است که دارای اهداف زیر می باشد:

الف - فراهم آوردن شرایط مناسب جهت بازنگری در رفتار توسط خود افراد و حساس نمودن آن ها به عکس العمل های عاطفی و احساسی؛

ب - ارتقاء مهارت شرکت کنندگان در زمینه های مشاهده نمودن، دنبال کردن، از طریق ارزیابی احساسات خود و دیگران (نجات بخش اصفهانی، ۱۳۸۳)؛

ج - انگیزش افراد جهت بازسازی ارزش های شخصی و ایجاد هماهنگی در اهداف؛

د - بهبود بینش های نظریه مرتبط کننده ارزش های شخصی با عوامل درون سازمانی برای سازگاری بیشتر؛

31 - learn time service

32 - sensitivelearn method

هـ پیش بینی انجام اقدامات اصولی پیرامون آثار رفتاری، تقابلی و تعاملی شرکت کنندگان در گروه آموزشی با توجه به ویژگی های رفتاری و شخصیتی آنان که در مورد گروه های زیر مورد استفاده قرار می گیرد:

۱. مددکاران حرفه ای با وظایف و مسئولیت های تعلیم و تربیت و مشاوره و راهنمایی؛
۲. مدیران میانی و عالی سازمان ها؛
۳. کلیه کارکنان سازمان های خیریه؛
۴. افراد شاغل در گروه مشاغل نامتجانس؛
۵. محصلین در مقاطع مختلف تحصیلی؛
۶. مردم با فرهنگ ها یا ملیت های مختلف.

۴-۱۳- روش سنديکا^{۳۳}: این روش برای اولین بار در انگلستان مورد استفاده قرار گرفت. سنديکا عبارت است از گروهی عده ای برای بحث و تبادل نظر پیرامون مسائل خاص که هر بار از میان خود فردی را به عنوان رئیس انتخاب می نمایند، لکن در سنديکاهای آموزش مربی نه به عنوان رئیس جلسه بلکه به عنوان راهنما همراه و همگام با دیگر شرکت کنندگان در جریان بحث و گفت و گو قرار می گیرد. در این روش آموزشی، مباحث بیشتر به صورت کلی مطرح و نکات برجسته آن مورد مباحثه قرار می گیرد در روش آموزشی سنديکا، سیستم منظم بوده و ویژگی های مورد عمل در حل مشکلات را در نظر خواهد داشت. روش آموزشی سنديکا ارزش فراوانی برای آشنایی شرکت کنندگان با کار گروهی قائل بوده و به آنان چگونگی استفاده از تجارب دیگران را می آموزد. از این روش بیشتر در دوره های آموزشی مدیران عالی استفاده می شود.

۴-۱۴- روش آموزشی و تشریح^{۳۴}: از این روش مربیان برای نشان دادن نحوه کار یک دستگاه یا یک ماشین برای کار آموزان استفاده می کنند. در این روش، کار آموزان بیشتر نقش یک مشاهده کننده را دارند تا کار آموز. این روش برای توضیح و تشریح یا روشن کردن یک فرآیند به کار می رود (همان منبع) و نسبت به روش های نظریه پردازی از ضریب بالاتری برخوردار است.

۴-۱۵- روش نمایش و ارائه: در این روش مربی برای انتقال دانسته ها و تجربیات خود به جهت عدم دسترسی به موضوعات عینی در آموزش از نمونه های بدلی به عنوان وسیله

آموزشی استفاده می کند و کارآموزان با واقعیت مشابهی که با امکانات کلاس منطبق است مواجه و آن را حس می کنند. در صورت رعایت نکات ذیل، این روش حداکثر تأثیر را در آموزش خواهد بخشید (ابطحی، ۱۳۷۳).

۱. هدف آموزش فراموش نشود؛

۲. از وسایل جانبی به همراه مدل در طول آزمایش استفاده شود؛

۳. نمونه یا مدل توسط همه کارآموزان به طور کامل مشاهده شود؛

۴. هر نوع اشتباه احتمالی در برداشت و درک مطلب بیان شود؛

۵. کارآموزان شرکت فعال در آموزش داشته باشند.

۴-۱۶ - روش آموزشی چهار مرحله ای^{۳۵}: این روش آموزشی به چهار مرحله شامل: نشان دادن، گفتن، انجام دادن و کنترل کردن اشاره دارد و روش مناسبی برای آموزش های کاربردی بوده و در دنیا در حل مسائل مربوط به آموزش نیروی انسانی مورد نیاز صنایع جنگی در جنگ جهانی دوم مورد استفاده واقع گردیده است (نجات بخش اصفهانی، ۱۳۸۲). از ویژگی های این روش، راندمان بالا، سرعت زیاد و سهولت کاربرد آن است.

۴-۱۷ - روش آموزشی مطالعه^{۳۶}: مطالعه حرفه ای می تواند در ارتقاء سطح دانش مؤثر واقع شود که بهبود در مطالعه باعث تغییر در رفتار کارآموزان می گردد. در مطالعه همخوانی موضوع باهدف آموزش مهم می باشد. در این روش، ارزیابی کارآموزان از نظر میزان ارتباط مطالعه به موضوع، آنها را به مطالعه راغب تر خواهد کرد (همان منبع).

۴-۱۸ - روش آموزش مکاتبه ای^{۳۷}: روش آموزش مکاتبه ای در مواقع عدم امکان برقراری دوره های آموزشی حضوری مورد استفاده قرار می گیرد. در این روش، رابط بین کارآموز و مربی، پست و مکاتبات انجام شده بین آنها می باشد. در این حالت مطالب به صورت مقاله یا کتاب توسط کارآموز از مؤسسه یا شخص آموزش دهنده و از طریق پست دریافت و پس از مطالعه از طریق آزمون، پیشرفت کار آموزش سنجیده می شود. این روش علمی بوده و ارزان می باشد (همان منبع).

35 - four step method

36 - stydy method

37 - correspondence method

۴-۱۹ - روش تعلیم و تعلم^{۳۸}: این روش از قدیمی ترین روش های آموزش و بهسازی نیروی انسانی می باشد، دارای مزایای فراوانی بوده و می تواند یک استراتژی آموزشی جهت کسب دانش و مهارت و نشر آنها توسط فرد یا افراد یک جامعه باشد. به دلیل این که هرکس می تواند درحد توان خود چیزی بیاموزد و سپس این یادگیری خود را اعم از دانش، مهارت یا رفتار به دیگران که نیاز دارند انتقال دهد. روش تعلیم و تعلم آمیخته ای از بسیاری از روش های آموزشی است که به تناسب موضوع مورد بحث، مورد استفاده قرار می گیرد.

در این روش از بحث مجادله، ایفای نقش های مخالف، مطالعه، آموزش بررسی موردی غیره استفاده می شود و ضمن ارتقای میزان دانش و مهارت و ایجاد رفتار مطلوب می تواند در طرز تلقی نیروهای انسانی و ارزشیابی آنان تأثیر بسزایی بگذارد. البته برای بهبود و باز سازی سازمانی هم توصیه شده است (همان منبع).

نتیجه گیری و پیشنهادها

۱. بهبود و ارتقاء فرهنگ عمومی از دو طریق آموزش های مستقیم کلاسیک و غیر مستقیم الگو سازی و انطباق رفتار افراد با الگوها و ترک رفتارهای غلط با اقدام در جهت آموزش و فرهنگ سازی برای مردم و تلاش برای برقراری تعامل مطلوب بین اقشار مردم حاصل می شود.

۲. آموزش اصول رفت و آمد پس از خانه درکلیه مقاطع تحصیلی به ویژه پیش دبستانی و دبستانی توسط والدین و مربیان باعث تعمیق رفتار مطلوب و ترک رفتارهای ناشایست در بین نونهالان شده و تداوم این آموزش در بزرگسالی باعث ترویج رفتارهای شایسته بین افراد می گردد.

۳. تحمیل هزینه معادل GNP ۳درصد از ناحیه تصادفات به جامعه و متأثر بودن حدود ۸۲ درصد تصادفات از عامل انسانی حاکی از عدم رعایت مقررات توسط رانندگان بوده، لذا تلاش برای افزایش هزینه های تخلف درکنار آموزش استفاده کنندگان از جاده، به ویژه رانندگان را برای مقررات پذیری الزامی می کند.

۴. بازبینی روش های آموزشی موجود و در صورت نیاز اصلاح و جایگزینی روش های جدید آموزش مانند آموزش از طریق رسانه های جمعی، از طریق مدرسه و کتب درسی و استفاده از فیلم های آموزشی و کارتون و تیزرهای تبلیغی.
۵. به روز نمودن امکانات پارک های تفریحی واحداث پارک های راهنمایی و رانندگی و انجام آموزش های اولیه ترافیکی به خردسالان و نوجوانان توسط افراد مجرب در محل های مزبور جهت ایجاد و تعمیق فرهنگ صحیح تردد در آنها.
۶. توجه با اینکه تغییر فرهنگ در جامعه یک فرآیند بلند مدت است؛ لذا حذف یک عنصر غلط فرهنگی نیز به زمان طولانی نیاز دارد، پس کار آمد ترین روش، نهادینه کردن باورهای درست با انجام رفتارهای صحیح توسط متولیان امور فرهنگی می باشد.
۷. راه اندازی شبکه های رادیویی مخصوص برای گزارش تصادفات، هزینه های آن، اقدامات لازم برای پیشگیری از آن، آگاهی دهی در زمینه عوارض ناشی از رانندگی نادرست و بیان مزایای رانندگی تحت مقررات ترافیکی و داشتن سفری امن همراه با آسایش و آرامش.
۸. اختصاص بخش هایی از اخبار شبکه های مختلف تلویزیونی به ویژه بخش های بیشتری از شبکه خبر به اطلاع رسانی درباره تصادفات و عوارض روحی، روانی و مادی ناشی از آن و پخش سخنرانی های روان شناسی درباره علت های قانون شکنی، مقررات گریزی و رانندگی تهاجمی.
۹. استفاده از شبکه تلفن همراه برای ارسال پیام های کوتاه خبری در رابطه با تصادفات و شرایط جوی و چگونگی ترافیک محورهای مختلف به ویژه در ایام تعطیل.
۱۰. فعالیت بیشتر وزارت راه و ترابری و شهرداری ها برای حذف تقاطع های حادثه خیز و ترمیم مداوم آسفالت سطح معابر و بهسازی و نگهداری تابلوها و علامات قائم و افقی مربوط به ترافیک و انجام تبلیغات با بیلبورد و دیواری در نقاط مختلف مسیر برای اصلاح رفتار رانندگان و دوری جستن آنها از رانندگی تهاجمی.
۱۱. اخذ نتایج مطالعات کارشناسی دانشگاه ها پیرامون لاینال افت سطح فرهنگ عمومی توسط نهادهای تصمیم ساز مانند شورای عالی انقلاب فرهنگی و انجام پژوهش های متعدد بر روی آنها و ارائه راه های بهبود.
۱۲. توسعه آموزش همگانی فرهنگ عمومی از طریق اماکن مقدس (ستاد نماز جمعه و مساجد) و یا استفاده از گشت های اطلاع رسانی در جاده ها و پخش مصاحبه های

کارشناسی با کارشناسان امر ترافیک برای بیان عوارض ناگوار ناشی از تصادف توسط روزنامه ها و مجلات و تمام رسانه های نوشتاری.

۱۳. انجام مطالعات تحقیقاتی میدانی در دانشگاه ها برای ریشه یابی دلایل به وجود آمدن وضعیت فعلی در فرهنگ عمومی و سپس متمرکز نمودن تحقیقات بعدی بر روی یافتن راه های اصلاح وضعیت فعلی و تعیین راهبرد برای رسیدن به فرهنگ عمومی مطلوب.

۱۴. آموزش عابران پیاده و راکبان دوچرخه و موتور سیکلت جهت مقررات پذیری بیشتر و گسترش دامنه قوانین و مقررات .

۱۵. گسترش حضور پلیس های جوان با نزاکت و اخلاق خوب در مدارس و برقراری جلسات ماهیانه و ... بین دانش آموزان و پلیس برای ایجاد تعامل متقابل ، حفظ و تداوم این ارتباط تا سطح دانشگاه.

منابع

- آیتی، اسماعیل (۱۳۷۵) ، تصادفات جاده ای در ایران. دانشگاه مشهد.
- ابطحی، سید حسن. (۱۳۷۳) آموزش و بهسازی منابع انسانی. چاپ دوم، موسسه مطالعات و برنامه ریزی آموزش و پرورش.
- اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۸۰) الگوهای رفتاری. مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک، معاونت راهور ناجا.
- بهبهانی، حمید. (۱۳۸۰) بهینه سازی روش های مدیریت و کنترل ترافیک. مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک، معاونت راهور ناجا.
- حسینی، سیدرضا. (۱۳۸۰)، اصلاح فرهنگ ترافیکی. مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک، معاونت راهور ناجا.
- حسینی شریفی، همایون. (۱۳۸۳) نقش آموزش در ارتقاء فرهنگ ترافیک. دانشکده راهنمایی و رانندگی.
- داشگر زاده، خدابخش. (۱۳۷۶) بهبود روشها و حیطه عملکرد آن. مرکز آموزش مدیریت دولتی.
- ستایش ولی پور، جعفر. (۱۳۸۳) بررسی آسیب های انسانی و یافتن راه های کاهش آن در تصادفات موتور سیکلت در تهران، پایان نامه کارشناسی ارشد راه و ترابری، دانشگاه آزاد واحد تهران جنوب .
- نجات بخش اصفهانی، علی. (۱۳۸۳) بررسی و تحلیل روش های آموزش همگانی.

- نجات بخش اصفهانی، علی (۱۳۸۰) روش های آموزش و ارتقاء فرهنگ عمومی. مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک، معاونت راهور ناجا.

11- Farnaz vahidnia and juliawalsh 2002 cost - **Effectiveness of traffic safety interventions in the united states university of california berkeley**

12- motorcycle safety action plan in 2004 by wisconsin department of transportation (division of wisconsin state patrol Bureau of transportation safety)





شپوهنځي ګاونډي علوم او مطالعات فرېنجي
پر تال جامع علوم انساني