

رویکرد آموزشی رسانه به ترافیک

علی آنی زاده

صدیقه آنی زاده

چکیده

در طول مدت حضور اتومبیل در جامعه ایران راهبرد فناورانه همواره مقدم بر آموختن فرهنگ استفاده از این فناوری بوده است. مهم‌ترین رویکردها به مسئله ترافیک نیز رویکرد مهندسی، اخلاقی، اجتماعی و آموزشی - رسانه‌ای است، اما معضل ترافیک مسئله‌ای چند علتی است که از ترکیب عوامل گوناگون پدید آمده است. به همین دلیل تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی در این حوزه، فرآیندی پیچیده، تدریجی، همگانی و دانش‌افزاست و باید از رویکردهای گوناگون بویژه از رویکرد رسانه‌ای برای ارتقای سطح آگاهی، تفکر و نگرش مردم در حوزه ترافیک بهره برد؛ تا از این طریق ابتدا از میزان رفتارهای ناپسند و ناهنجار ترافیکی کاست، سپس با ایجاد تغییر نگرش در حوزه رفتارهای ترافیکی مردم، الگوهای پسندیده‌ای جایگزین آنها کرد. این مقاله تلاش دارد رویکردهای گوناگون به حل مسئله ترافیک را با تأکید بر رویکرد آموزشی - رسانه‌ای بیان کند.

کلیدواژه‌ها: فرهنگ ترافیک، رویکرد آموزشی ترافیک، رویکرد رسانه‌ای

ترافیک، رویکرد اجتماعی ترافیک، رویکرد اخلاقی ترافیک

کارشناسی ارشد آموزش زبان فارسی و پژوهشگر واحد فرهنگ مردم مرکز تحقیقات صداوسیما
anizadeali@yahoo.com

کارشناسی زبان و ادبیات فارسی از دانشگاه خوارزمی و پژوهشگر فرهنگ مردم
s_anizadeh@yahoo.com

مقدمه

اگر از هدیه کالسکه تزار روس و جرج ششم به شاه عباس دوم و فتحعلی شاه در دوره‌های صفویه و قاجاریه بگذریم (جعفری قنوتی، ۱۳۹۱: ۲۹۶) نخستین برخورد ایرانیان با پدیده نوظهور اتومبیل را باید ۱۵ سال پس از اختراع این وسیله نقلیه دانست؛ یعنی سال ۱۲۷۹ هجری شمسی (۱۹۰۰ میلادی) درست برابر با سفر مظفرالدین شاه به فرنگ و دریافت تحفه یک دستگاه اتومبیل رنو از دولت فرانسه و سپس خریداری یک دستگاه فیات از کشور بلژیک در سفر دوم به فرنگ (قانع‌راد، ۱۳۹۰: ۸۹). اما متأسفانه فرهنگ استفاده از این وسیله نقلیه همگام با ورود فیزیکی آن در ایران شکل نگرفت، به گونه‌ای که وضعیت آماری حوادث ترافیکی، ایران را در شمار خطرآفرین‌ترین کشورها از حیث رفتارهای ترافیکی قرار داده است.

ایران با ۷۰ میلیون جمعیت و ۱۲ میلیون^۱ خودرو، سالانه ۲۶ هزار کشته و ۱۵۰ هزار مجروح و مصدوم در حوادث رانندگی دارد.^۲ در حالی که این آمار برای کشورهای پیشرفته، ۸۰ میلیون جمعیت، ۴۰ میلیون خودرو، و سالانه ۳ هزار کشته است (نادری خورشیدی و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۷۲) به این ترتیب متوسط سالیانه تلفات جاده‌ای در ایران از میانگین کشته‌شدگان جنگ تحمیلی بیشتر تخمین زده شده است (اسماعیلی و میکائیلی، ۱۳۸۹: ۶). براساس

۱. تعداد اتومبیل در ایران از یک دستگاه اتومبیل وارداتی مظفرالدین شاه در سال ۱۲۷۹ به ۴ میلیون در آغاز دهه ۱۳۸۰ رسید و اکنون از مرز ۱۴ میلیون دستگاه نیز عبور کرده است. سوار بودن بر ماشین در این سال‌ها آنقدر اهمیت یافته که «آدم پیاده» به اصطلاحی تحقیرآمیز تبدیل شده است. (قانع‌راد، ۱۳۹۰: ۷۶)

۲. در برخی پژوهش‌ها، آمار تصادفات در ایران، ۲۰ هزار کشته، ۳۰۰ هزار مصدوم (گروسی و دیگران، ۱۳۹۳: ۴۸) و در برخی ۲۶ هزار کشته و ۱۵۰ هزار مجروح ثبت شده است. (اسماعیلی و فرهی، ۱۳۹۰: ۱۱۱)

رویکرد آموزشی رسانه به ترافیک ❖ ۳۹

گزارش‌های سازمان بهداشت جهانی^۱، از میان ۱۹۰ کشور دنیا تلفات ناشی از حوادث ترافیکی چهار کشور بیش از ایران است و با وجود آنکه ایران کمتر از یک‌صدم جمعیت جهان را داراست بیش از یک‌چهارم^۲ حوادث ترافیکی دنیا در این کشور رخ می‌دهد. در واقع، این میزان نشان‌دهنده آن است که مهم‌ترین عامل از دست رفتن عمر مفید در ایران سوانح رانندگی است و این حوادث بیش از یک میلیون و دویست هزار سال عمر (dalys)^۳ را در ایران به هدر می‌دهد. (قربانی و همکاران، ۱۳۹۰: ۵۲-۵۰)

آمار تصادفات رانندگی در ایران دوازده برابر^۴ معیار جهانی (پورمعلم و جعفری‌نسب، ۱۳۹۲: ۱۱۱۰) و ۵ برابر کشورهای هم‌تراز است (عبدالرحمانی و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۰۷). آمار کشته‌شدگان سوانح ترافیکی در ایران دو برابر و آمار مصدومان این حوزه پنج برابر میانگین آمار جهانی است (موسویان، ۱۳۹۰: ۹۹). نکته مهم آنکه، در این میان تنها یک درصد تصادفات کشور در نتیجه نقص فنی وسیله نقلیه و نقص ایمنی جاده‌ها بوده و بقیه حوادث بر اثر عملکرد غلط عوامل انسانی به‌وجود آمده است. البته گفتنی است، عامل انسانی شامل یک عنصر نیست، بلکه سه محور راننده و عابر، برنامه‌ریز و قانونگذار و عوامل نظارت و کنترل را شامل می‌شود. (پورمعلم و جعفری‌نسب، ۱۳۹۲: ۱۱۰)

1. World Health Organization (WHO)

۲. در برخی پژوهش‌ها ۲/۵ درصد (قربانی و همکاران، ۱۳۹۲: ۵۰) و برخی دیگر ۲ درصد تلفات انسانی به ازای یک درصد جمعیت جهانی برای ایران تخمین زده شده است. (موسویان، ۱۳۹۰: ۹۹)
۳. یک دالی (dalys) عبارت است از یک سال از عمری که می‌بایست به سلامتی سپرده شود، ولی به علت ناتوانی ناشی از ابتلا به بیماری یا آسیب یا به علت مرگ زود هنگام، از دست رفته است. (قربانی و همکاران، ۱۳۹۰: ۵۲)
۴. در برخی پژوهش‌ها نرخ سوانح جاده‌ای بیست برابر میانگین جهانی تخمین زده شده است. (عبدالرحمانی و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۰۷ / گروسی و دیگران، ۱۳۹۳: ۴۹-۴۸)

۴۰ فصلنامه فرهنگ مردم ایران

در ایران، سالانه هشتصد هزار تصادف اتفاق می‌افتد و از حیث آمار، ایران مرگبارترین حوادث جاده‌ای جهان را داراست (حاجی مقصود و همکاران، ۱۳۹۱: ۸۷). بیش از ۸۰ درصد کشته‌شدگان سوانح رانندگی در ایران - بین سال‌های ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۵ - را مردان تشکیل می‌دهند که ۴۷ درصد از آنها بین ۲۰ تا ۵۰ سال داشته‌اند، در حالی که این گروه ۳۸ درصد جمعیت کشور را تشکیل می‌دهند. این آمار نشان می‌دهد که با از دست رفتن نیروی مولد جامعه، روزانه هزینه‌ای معادل ۲۰۰۰ میلیارد ریال به بدنه کشور خسارت وارد می‌آید (قربانی و همکاران، ۱۳۹۰: ۵۱). «برآورد ناقصی از هزینه‌های ناشی از حوادث ترافیکی در سال ۱۳۸۰ نشان می‌دهد که خسارت مستقیم ناشی از حوادث ترافیکی برای کشور، سالانه بیش از ۵۵۰ میلیارد تومان است. در سال ۱۳۸۰، مجموع هزینه‌های ناشی از تصادفات ترافیکی در کشور حداقل چهار هزار میلیارد تومان بوده است که با توجه به مقدار تقریبی تولید ناخالص ملی کشور در آن سال (حدود ۱۲۰ تا ۱۲۵ هزار میلیارد تومان) مشخص می‌شود که بیش از سه درصد تولید ناخالص ملی ایران در تصادفات ترافیکی از بین رفته است (موسویان، ۱۳۹۰: ۱۰۰). این مقدار در سال ۱۳۸۳ و ۱۳۸۵ به پنج درصد از تولید ناخالص ملی رسید؛ یعنی رقمی معادل ۶۰ هزار میلیارد ریال (قربانی و همکاران، ۱۳۹۰: ۵۲). این برآوردها نشان می‌دهد هر ساله تصادفات رانندگی در ایران معادل ۲۰ درصد درآمد نفتی به کشور خسارت وارد می‌کند. (علیزاده اقدام و صالحی، ۱۳۹۱: ۱۳)

متأسفانه علاوه بر میزان تصادفات، آمار تخلفات رانندگی نیز در ایران ناامیدکننده است. به‌نحوی که در پنج ماه نخست سال ۱۳۸۵، سه میلیون تخلف رانندگی و شش ماه اول سال ۱۳۸۸، هفده میلیون و سیصد و چهار هزار قبض

رویکرد آموزشی رسانه به ترافیک ❖ ۴۱

جریمه صادر شده است. بر اساس اعلام رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران، سرهنگ هاشمی، جریمه‌های رانندگی یک روز تهران با تعداد جریمه‌های رانندگی یک سال قاره اروپا برابری می‌کند. (عبدالرحمانی و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۰۷)

این مقاله درصدد است با بیان رویکردهای مختلف ترافیکی به اصلاح ناهنجاری‌های موجود دست یازد و با روش توصیفی و تحلیلی و گردآوری داده‌های کتابخانه‌ای و اسنادی این مهم را تبیین نماید.

رویکردهای گوناگون به ترافیک

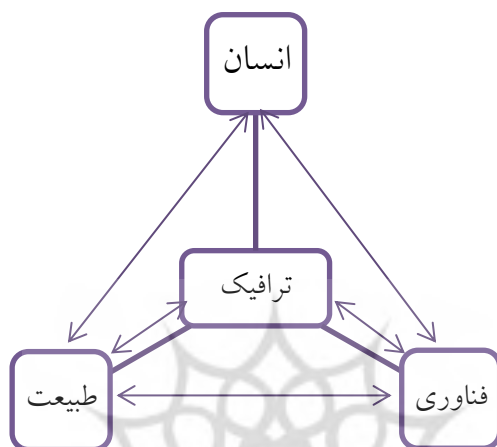
ترافیک در لغت، رفت و آمد، آمد و رشد، عبور و مرور، حمل و نقل، داد



و ستد کالا و بار و مسافر معنی شده است و در اصطلاح، به رفت و آمد ایمن و با صرفه انسان و بار در شبکه‌های عبور و مرور اطلاق می‌شود (رفیعی، ۱۳۹۰:

۲۹). در واقع، ترافیک از جابه‌جایی انسان، حیوان، کالا و وسایل نقلیه از نقطه‌ای به نقطه دیگر ناشی می‌شود (نیازی، ۱۳۸۷: ۳۲). پدیده ترافیک حاصل تعامل میان کنش‌های انسانی، طبیعت (محیط طبیعی) و ماشین (فناوری) است. معضل ترافیک نیز حاصل بر هم خوردن تعادل در روابط میان این سه عنصر است (افشار کهن و همکاران، ۱۳۹۱: ۶۷-۶۶) که دانشمندان حوزه‌های

مختلف سعی دارند با رویکردهای گوناگون این رابطه را متعادل سازند. در اینجا به مهم‌ترین رویکردها اشاره می‌شود:



رویکرد مهندسی

مهم‌ترین اصول حاکم بر دانش ترافیک^۱ عبارت‌اند از: ۱. آموزش^۲
۲. مهندسی^۳، ۳. اعمال قانون^۴، ۴. اصل محیط^۵ (شرایط فیزیکی جاده و میزان
دید راننده و کاربران دیگر ترافیکی). (نیازی، ۱۳۸۷: ۳۲)

برخی اندیشمندان حوزه مهندسی، مشکل تراکم ترافیک کشورهای توسعه‌یافته را در نبود تعادل عرضه و تقاضا در ساعات استفاده از معابر با توجه به حجم خودروها و نیز بروز تصادفات و انجام عملیات عمرانی برای

۱. البته برخی پژوهشگران اجرای طرح‌های ترافیکی مناسب، اعمال قانون و آموزش را سه عامل دانش ترافیک ذکر کرده‌اند که نقش مهمی در کاهش تصادفات دارد. (محمدیان و همکاران، ۱۳۹۱: ۹۳)

2. education
3. engineering
4. enforcement
5. environment

رویکرد آموزشی رسانه به ترافیک ❖ ۴۳

توسعه دانسته‌اند (محمدیان و همکاران، ۱۳۹۱: ۸۷). اما واقعیت این است که حمل و نقل و ارتباطات هم علت و هم معلول تمرکز و رشد شهرهاست (افشارکهن و همکاران، ۱۳۹۱: ۶۹). شناسایی علل وقوع حوادث ترافیکی وظیفه جامعه علمی کشور است، زیرا بدون علل وقوع تصادفات، ارائه راهکارهای بنیادی و اساسی برای حل آن مشکل است (گروسی و دیگران، ۱۳۹۳: ۵۰). بخشی از این مهم نیز وظیفه مهندسی ترافیک است.

مهندسی حمل و نقل یکی از ضلع‌های مثلث ترافیک (مهندسی، اجرا (پلیس) و آموزش فرهنگ) و عبارت است از: کاربرد اصول علمی و فناوری در برنامه‌ریزی، طرح مفید عملکرد و مدیریت انواع تسهیلات حمل و نقل برای تأمین انتقال مطمئن، سریع، راحت، ساده، اقتصادی و هماهنگ با محیط مردم و کالا.

مهندسی ترافیک رویکردی برنامه‌ریزی شده و عقلایی به ترافیک دارد (عبدالرحمانی و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۰۳). مهندسی ترافیک به‌مثابه بخشی از مهندسی حمل و نقل، به مباحثی درخصوص برنامه‌ریزی، طراحی و کنترل عملیات ترافیکی و روابط بین وسایل نقلیه و شبکه ارتباطی می‌پردازد. مهندسی ترافیک زیربخش‌های گوناگونی همچون استفاده‌کنندگان از راه، وسایل نقلیه، مشخصات جریان ترافیک، ظرفیت جاده‌ها، حمل و نقل عمومی، پارکینگ‌ها، تابلوها، علائم و چراغ‌های راهنمایی، پایانه‌ها، تصادفات، ایمنی کاربری اراضی و... دارد. هدف اصلی این رویکرد، تردهای راحت، کارآمد و توأم با ایمنی برای افراد و کالا و ایجاد تعادل میان دیگر زیربخش‌های مربوط به حوزه ترافیک است و این مهم با اندازه‌گیری سفر، ایمن‌سازی وسیله نقلیه، راننده،

جاده و قوانین و مقررات، روان‌سازی راه‌ها، تأمین آسایش کاربران، دسترسی آسان، صرفه اقتصادی و سازگاری با محیط زیست ایجاد می‌شود (وحدتی‌فرد، ۱۳۹۲: ۷۱-۷۲). با این حال، مهندسی ترافیک برخلاف بسیاری از شاخه‌های مهندسی، بیشتر با عوامل و رفتارهای انسانی (عابر و راننده) و ارتباط میان آنها سروکار دارد (نیازی، ۱۳۸۷: ۳۲). این نوع مهندسی هر چند برای پاسخگویی به نیازهای نوین در حوزه جابه‌جایی و آمد و شد به وجود آمده، اما خود محصول شرایط اجتماعی است؛ یعنی وقتی فناوری‌های راه و اتومبیل مسیر تکاملی خود را پیموده است تا نیاز اجتماعی را برآورده سازد، خود این فناوری زمینه نیاز به فناوری جدیدتری به نام مهندسی ترافیک را فراهم کرده است. (عبدالرحمانی و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۰۲)

رویکرد اخلاقی

برای بسیاری از اعمال غیراخلاقی در رانندگی، یا قانونی وضع نشده یا وضع قانون برای آنها غیرممکن و ناکارآمد بوده است. از این رو، برخی صاحب‌نظران تنها اخلاق و وجدان انسانی را راهکار ترغیب رانندگان به رعایت قانون می‌دانند (اترک، ۱۳۹۰: ۱۲۰). از نظر طرفداران رویکرد اخلاقی، باورها و ارزش‌های دینی، قوی‌ترین عامل تأثیرگذار بر توسعه رفتار رانندگی به شمار می‌روند. گفتنی است، مباحث اخلاقی مطرح شده در این رویکرد، با آموزه‌های اسلامی نیز همگام و در یک راستاست. پس، از آنجا که در اسلام، کشتن یک انسان برابر با کشتن همه انسان‌هاست و زنده کردن یک انسان با زنده کردن همه انسان‌ها برابری می‌کند (نادری‌خورشیدی، ۱۳۹۰: ۱۷۲)، بدیهی است

۱. مَنْ قَتَلَ نَفْسًا بِغَيْرِ نَفْسٍ أَوْ فَسَادٍ فِي الْأَرْضِ فَكَأَنَّمَا قَتَلَ النَّاسَ جَمِيعًا وَمَنْ أَحْيَاهَا فَكَأَنَّمَا أَحْيَا النَّاسَ جَمِيعًا (مانده / ۳۲)

تخلفات رانندگی نیز با این سنجه، نابخشودنی و سنگین خواهند بود. اخلاق رانندگی شاخه‌ای از اخلاق کاربردی است که در مورد به کارگیری ملاحظات اخلاقی برای هدایت رفتار اجتماعی رانندگی بحث می‌کند. در واقع در حوزه اخلاق رانندگی، درست‌ها، نادرست‌ها، بایدها و نبایدهای رانندگی جای دارد؛ یعنی مواردی که به لحاظ قانونی انجام دادن یا ندادن آنها جایز است، ولی به لحاظ اخلاقی ممکن است انجام آنها الزام‌آور یا ممنوع باشد. یکی از دلایل بروز ناهنجاری‌ها در امر رانندگی، نگاه صرف قانونی به این مقوله است، اما اگر رانندگی در سایه قوانین اخلاقی - که مجری آن وجدان اخلاقی انسان‌هاست - رعایت شود، در آن صورت تخلف از قوانین رانندگی، تخلف از اصول اخلاقی به شمار می‌آید و در صورت تخلف از قوانین، به جای پلیس، وجدان انسان‌ها مستوجب مذمت خواهد شد (اترک، ۱۳۹۰: ۱۰۸-۱۰۵). طرفداران این رویکرد برای ایجاد نظم در رانندگی به جای تشدید کنترل و جرایم رانندگی، ترویج اخلاق رانندگی را از طریق رسانه‌ها توصیه می‌کنند (همان: ۱۲۱). از این منظر، مهم‌ترین اصول اخلاقی حاکم بر رانندگی عبارت‌اند از: ۱. پرهیز از اذیت و آزار دیگران (بوق زدن)^۱، ترساندن دیگران،

۱. فلسفه وجودی بوق در وسایل نقلیه، هشدار و اعلام خطر برای جلوگیری از تصادفات است. از آنجا که این وسایل نقلیه خطرات زیادی می‌تواند برای دیگران داشته باشد، ابزاری برای هشدار دیگران در این وسایل قرار داده شده است. بنابراین، استفاده از بوق برای این مقصود همواره الزامی و درست است و مواردی مانند: هشدار به عابران پیاده که با غفلت از وسایل نقلیه وارد خیابان می‌شوند، هشدار به رانندگان دیگر که بدون توجه به وسایل واقع در کنار یا پشت خود و بدون زدن چراغ راهنما به راست یا چپ منحرف می‌شوند، هشدار به رانندگانی که بدون توقف، از خیابان فرعی به اصلی وارد می‌شوند. اما در غیر این گونه موارد، استفاده از بوق برای اغراض دیگر، چون خودنمایی و هشدار بی‌مورد به دیگران و... ممنوع است. در ماده ۱۸۴ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، به مصادیق ممنوع بوق زدن اشاره شده است:

«استفاده از بوق‌های شیپوری، سوت بلبلی و به طور کلی، هر نوع وسیله آگاه‌سازی صوتی، با صدای ناهنجار و غیرعادی در مناطق مسکونی و همچنین بوق زدن ممتد یا غیرضروری یا زدن بوق در

ایجاد سر و صدا، ایجاد آلودگی و راهبندان، پاشیدن گل و لای) ۲. ضمانت صدمات و خسارات وارده بر دیگران (ضمانت صدمات مادی، ضمانت صدمات معنوی) ۳. رعایت حقوق دیگران ۴. نیکی و کمک به دیگران ۵. پرهیز از فحش و ناسزاگویی ۶. رعایت حقوق مسافران ۷. خویشتنداری و صبوری ۸. گذشت و بخشش. (همان)

رویکرد ساختاری - نهادی

رفتارها به شدت تحت تأثیر ساختارها قرار دارند. به زبان دیگر با تحول ساختارها می توان به تغییر و تعدیل رفتارها امیدوار بود. بنابراین برای ایجاد تحول در فرهنگ ترافیک، باید الگویی تأثیرگذار و ساختارمند برای رفتارهای ترافیکی تدوین شود تا شاخص های رفتاری در حوزه رانندگی بهبود یابد؛ یعنی باید وضعیت موجود ترافیکی کشور توصیف شود، سپس با طرح ریزی اهدافی میان مدت و بلندمدت، شکاف میان وضعیت موجود و مطلوب بررسی گردد.

در طراحی و تدوین الگوی راهبردی توسعه ترافیک، نهادها و سازمان های زیادی دخیل هستند که از آن میان نقش برخی مانند خانواده و جامعه فطری

محل هایی که این عمل به وسیله علایم منع شده است، ممنوع است. استفاده از بوق برای مقاصد مانند صدا زدن افراد، جلب توجه مسافر، اعلام حضور و باز کردن در منزل، خداحافظی و مانند آنها ممنوع است.»

یکی دیگر از مصادیق ممنوع بوق زدن که در روزگار ما زیاد مشاهده می شود، بوق زدن برای بیان شادی در مراسم عروسی یا غیر آن است. بوق زدن های بی مورد و غیر ضروری که راننده تنها از سر بی حوصلگی، خستگی و تعجیل آن را به صدا درمی آورد، مانند بوق زدن در پشت چراغ قرمز یا پشت راهبندان هایی که به علت تصادف یا تعمیر جاده ایجاد می شود نیز از موارد ممنوعه است. در همه این موارد، بوق زدن هم به لحاظ قانونی و هم به لحاظ اخلاقی ممنوع است؛ زیرا موجب اذیت، آزار، ترس و وحشت دیگران است. بنابراین، یک راننده با اخلاق، قبل از بوق زدن، از خود می پرسد آیا این بوق از موارد مجاز و ضروری است یا از موارد غیرمجاز و ممنوع؟ (اترک، ۱۳۹۰: ۱۱۰-۱۰۹)

رویکرد آموزشی رسانه به ترافیک ❖ ۴۷

است و از آنها انتظار می‌رود در زمینه فرهنگ ترافیک نقش آفرینی کنند و نقش برخی دیگر مانند پلیس راهنمایی و رانندگی معین و تعریف شده است، یعنی وظایفشان در ارتباط با ترافیک و آموزش آن است (رفیعی، ۱۳۹۰: ۴۵). براین اساس، «مهم‌ترین نهادهای تأثیرگذار در آموزش فرهنگ ترافیک کشور عبارت‌اند از: جامعه، خانواده، مدرسه، وسایل ارتباط جمعی، شهرداری‌ها، سازمان‌های مردم‌نهاد و پلیس یا نیروی انتظامی. سازمان‌های دخیل در ارتقای فرهنگ ترافیک را به دو دسته می‌توان تقسیم کرد:

۱. سازمان‌هایی که به طور مستقیم در حوزه فرهنگ ترافیکی نقش دارند؛ مانند شهرداری، پلیس راهنمایی و رانندگی، دفتر و شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ترافیک وزارت کشور، شورای اسلامی شهر، ستاد حمل و نقل و سوخت کشور و سازمان حفاظت محیط زیست.
۲. سازمان‌هایی که نقش آنها در ارتقای فرهنگ ترافیکی انکارناپذیر است، ولی در شرح وظایف سازمانی آنها اشاره‌ای به موضوع ترافیک نشده است؛

۱. هم‌اکنون طرح‌های پلیس مدرسه، گذربان مدرسه و همیار پلیس از جمله طرح‌های مشترکی است که بین نیروی انتظامی و آموزش و پرورش در حوزه آشنایی دانش‌آموزان با فرهنگ ترافیکی اجرا می‌شود.

۲. در سازمان شهرداری‌ها، معاونت حمل و نقل و ترافیک، وظیفه نظارت بر جریان حمل و نقل امور راه‌آهن شهری، پایانه‌ها، تاکسیرانی، اتوبوسرانی، مینی‌بوسرانی و مراکز معاینه فنی خودروها را بر عهده دارد.

۳. بخش عمده‌ای از وظیفه پلیس راهنمایی و رانندگی در حوزه ترویج فرهنگ ترافیک است. همچنین، وظیفه تأمین نظم عبورومرور، رسیدگی به تصادفات، اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی، حمل و نقل، امور توزین و حفظ حریم راه‌ها در سطح کشور را با توجه به مقررات داخلی و مقررات بین‌المللی بر عهده دارد. (رفیعی، ۱۳۹۰: ۳۶-۳۳)

۴. از جمله وظایف این دفتر عبارت‌اند از: تهیه و تدوین پیش‌نویس آیین‌نامه‌ها، طرح‌ها و لوایح مربوط به امر حمل و نقل و ترافیک، هماهنگی و برنامه‌ریزی به‌منظور بهبود ترافیک، انجام هماهنگی‌های لازم بین امور حمل و نقل درون‌شهری و برون‌شهری، نظارت بر حسن اجرای قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، دستیابی به آخرین اطلاعات و استانداردهای حمل و نقل و ترافیک با برقراری ارتباط با دستگاه‌ها و موسسات پژوهشی.

مانند: سازمان صداوسیما، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی و وزارت آموزش و پرورش. (همان: ۳۰)

اسماعیلی و فرهی بدین منظور، طی پژوهشی، با توجه به کلان نظام در امر توسعه ترافیک، ضمن مصاحبه با ۳۰ نفر از خبرگان و کارشناسان آموزش عالی و کارشناسان آزاد ترافیک کشور، برای هر نقش (راهبردی، سیاستگذاری، برنامه‌ریزی، پشتیبانی و اجرایی) سازمان‌ها و شرکت‌ها و درصد شکاف آنها بین وضعیت موجود و مطلوب را بررسی کرده و به این نتیجه رسیده‌اند که پلیس راه، تنها سازمانی است که شکاف بین نقش موجود و مطلوب آن صفر است. این در حالی است که در برخی سازمان‌ها میان نقش عملکردی آنها شکاف وجود دارد و حتی در بعضی موارد میان عملکرد سازمانی آنها نیز اختلاف ماهیتی مشهود است. (اسماعیلی و فرهی، ۱۳۹۰: ۱۱۶)

رویکرد اجتماعی

ترافیک در جامعه مدرن امروز واقعیتی اجتماعی است، پس پیامدها و معضلات مربوط به آن را باید به عنوان یک مشکل اجتماعی بررسی کرد (محمدیان و همکاران، ۱۳۹۱: ۸۶). از این رو، برخی اندیشمندان، بینش جامعه‌شناسی به ترافیک را کلید کنش‌ها و رفتارهای ترافیکی می‌دانند و با تأمل در نتایج، قصد دارند تداوم (بازتولید ترافیکی) و دگرگونی‌های تحرکات زندگی اجتماعی انسان‌ها را تبیین کنند و برخلاف مهندسی ترافیک که ظهور انواع رفتارهای ترافیکی را متأثر از عناصر مادی (کیفیت جاده‌ها، راه‌ها، وسایل نقلیه) می‌دانند، طرفداران این رویکرد، افعال ترافیکی را برآمده از عوامل انسانی و اجتماعی می‌پندارند و به تأثیرات فرهنگ و ساختارهای اجتماعی بر

ترافیک بیش از هر عاملی تأکید دارند و بر این باورند چگونگی رانندگی، رفتار عابران و پلیس تحت تأثیر الگوهای اجتماعی و فرهنگی قرار دارد (عبدالرحمانی و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۰۷ و ۱۲۴) و نحوه رانندگی بیش از هر چیز، سطح فرهنگ و درک اجتماعی و وجوه مختلف شخصیتی و رفتاری راننده را بازنمایی می‌کند (موسویان، ۱۳۹۰: ۹۸). رویکرد اجتماعی به مسئله ترافیک، آموختن فرهنگ استفاده از یک فناوری را مقدم بر راهبرد فناورانه آن می‌داند (اسماعیلی و میکائیلی، ۱۳۸۹: ۶ / محمدیان و همکاران، ۱۳۹۱: ۹۴ / علی‌اکبری، ۱۳۸۶: ۳۴) رویکرد جامعه‌شناسی به ترافیک، قوانین و فرایندهای ترافیکی را از زاویه اجتماعی می‌نگرد و رانندگان را نه به عنوان افراد و اشخاص بلکه به عنوان اعضای نهادهای اجتماعی بررسی می‌کند و مواردی را که بر ایمنی ترافیک اثر گذاشته است، بررسی می‌کند (موسویان، ۱۳۹۰: ۹۶-۹۵). این رویکرد مجموعه نظم‌های هنجاری را که ریشه در فرهنگ جامعه دارد، مورد مذاقه قرار می‌دهد (افشارکهن و دیگران، ۱۳۹۱: ۷۶). از منظر جامعه‌شناسی ترافیک، تخلفات رانندگی زیرمجموعه‌ای از انحرافات اجتماعی به حساب می‌آید که می‌توان آن را در قلمرو دانش آسیب‌شناسی روانی - اجتماعی بررسی کرد. در عرصه تخلفات رانندگی سه عامل (انسان، وسیله نقلیه و راه) مهم‌ترین نقش را ایفا می‌کنند و در این میان عامل انسانی، اساسی‌ترین عنصر در بروز تخلفات است؛ به گونه‌ای که ۷۰ درصد از مشکلات رانندگی به عامل انسانی برمی‌گردد. اما باید در نظر داشت عامل انسانی در جوامع مختلف، دارای تفاوت‌های فراوانی است؛ به نحوی که هر یک از افراد، پایگاه اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی خاصی دارند و میزان

انحراف از قوانین راهنمایی و رانندگی و نوع تخلف آنها در پایگاه‌های اجتماعی مختلف، متفاوت است. (اسماعیلی و میکائیلی، ۱۳۸۹: ۲)

رویکرد آموزشی - رسانه‌ای

اگرچه نخستین راه برخورد با متخلفان حوزه ترافیک جریمه کردن است، این گزینه، درمانی موقتی است و تأثیر مانایی بر وضعیت ترافیک و کنترل آن نخواهد داشت (نیازی، ۱۳۸۷: ۳۳) و راه آن، به سامان کردن رفتار اجتماعی رانندگان بر محور آموزش و اصلاح فرهنگ درست رانندگی است. هدف از رویکرد آموزشی، تغییر نگرش افراد سهیم در ترافیک است. روند تغییر نگرش مطابق با نظر کورت لوین شامل مراحل سه‌گانه زیر است:

الف) انجمادزدایی: در این مرحله، باید پوسته نگرش و چفت و بست‌های آن شکافته شود. برای این منظور متقاعدسازی بسیار اهمیت دارد. متقاعدسازی، فرایندی است که در آن کوشش می‌شود تا نگرش دیگران تغییر یابد و چون نگرش‌ها دربردارنده درجاتی از عناصر شناختی، عاطفی و رفتاری هستند، بنابراین هرگونه تغییر در نگرش که در نتیجه ترغیب‌سازی پدید آید، مستلزم دستکاری و تحول در این عناصر خواهد بود.

ب) جایگزینی: پس از نفوذ در نگرش (انجمادزدایی)، نگرش جدید باید به‌درستی جایگزین قبلی شود، در غیر این صورت احتمال برگشت به نگرش قبلی بسیار خواهد بود.

ج) انجماد مجدد: نگرش‌ها همیشه حالت ارتجاعی و بازگشت دارند. انجماد مجدد به معنی پایان تغییرات نیست، اما برای تثبیت نگرش‌های جدید

رویکرد آموزشی رسانه به ترافیک ❖ ۵۱

باید شرایط بقا و دوام آنها در ذهن افراد ایجاد شود. (مصطفوی، ۱۳۸۸: ۱۶-
(۱۴)

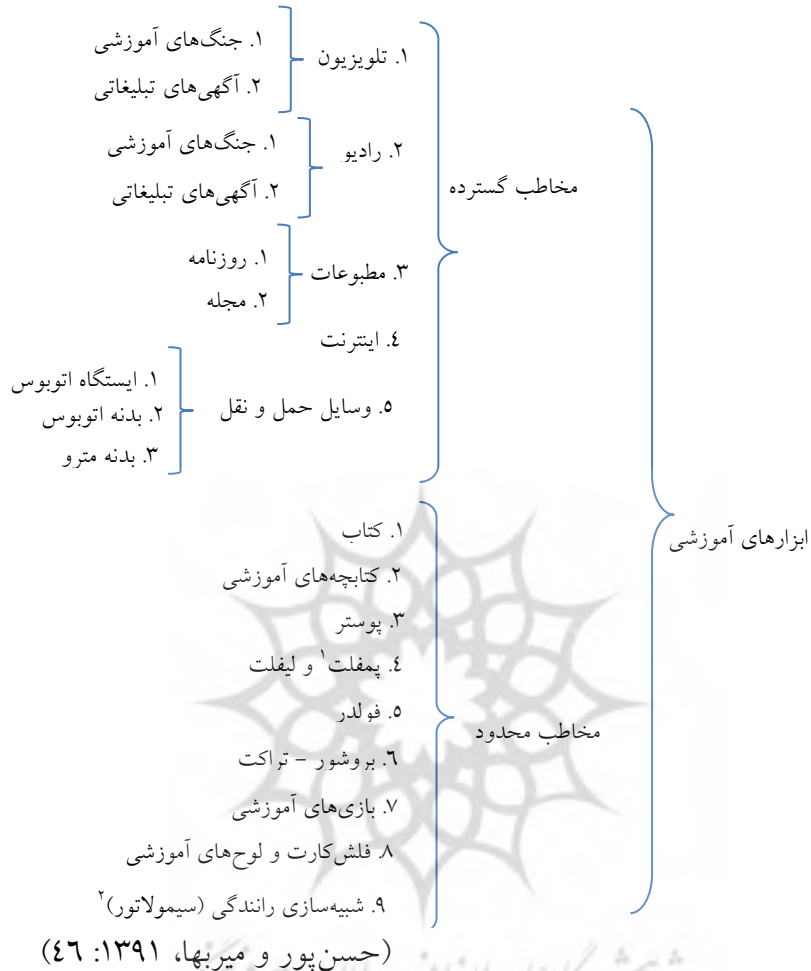
آموزش، باعث افزایش سطح مهارت دانش فردی رانندگان و ارتقای
فرهنگ رانندگی بویژه به هنگام تصمیم‌گیری و واکنش در موقعیت‌ها می‌شود.



پس می‌توان برای
آموزش برنامه‌ریزی کرد
و این برنامه‌ریزی بهتر
است براساس شناسایی
پربسامدترین رفتارهای
ناهنجار و غیراجتماعی
صورت گیرد (موسویان،
۱۳۹۰: ۱۰۲)؛ یعنی ابتدا

نیازهای آموزشی ترافیک در جامعه شناسایی و سپس برای حل مشکلات آن
برنامه‌ریزی شود.

نیاز آموزشی ترافیک، به نیازهایی در حوزه دانش، مهارت و نگرش
ترافیکی گفته می‌شود که از طریق آموزش قابل رفع است. به عبارت دیگر، نیاز
آموزشی ترافیکی به فاصله میان وضعیت موجود تا وضعیت مطلوب و
استاندارد در حوزه مسائل حمل و نقل و ترافیک گفته می‌شود. نیازهای
آموزشی ترافیک، کمبود دانش و نبود مهارت‌های رفتاری در حوزه ترافیک را
مشخص می‌سازد (زمانی کوخالو و نوروزی، ۱۳۹۰: ۱۰۷). عمده‌ترین ابزارهای
آموزشی مرتبط با ترافیک به لحاظ اثرسنجی بر مخاطبان عبارت‌اند از:



۱. پمفلت نوعی رسانه آموزشی است که در ابعاد کاغذ A4 تهیه می‌شود و به طور معمول به سه قسمت تقسیم می‌شود. این رسانه کم‌حجم می‌تواند آموزشی، هشداردهنده و یا تبلیغاتی باشد. (پایگاه اطلاع‌رسانی مدیریت توسعه سازمان و منابع انسانی دانشگاه علوم پزشکی مشهد، ۱۳۹۳)

۲. شبیه‌سازهای رانندگی (سیمولاتورها) دستگاه‌هایی هستند که از یک نرم‌افزار شبیه‌ساز رانندگی و یک سخت‌افزار، شامل فرمان و پدال تشکیل شده است. این دستگاه‌ها با شبیه‌سازی شرایط واقعی رانندگی و تأکید بر رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، باعث می‌شود تا کاربران بدون مصرف سوخت و ایجاد ترافیک و حادثه برای خود و دیگران، رانندگی را تجربه کنند و به فراگیری قوانین و مقررات در محیطی عملی بپردازند. با توجه به گستردگی انواع سیمولاتورها و نوع کاربران

رویکرد آموزشی رسانه به ترافیک ❖ ۵۳

در واقع، با سرمایه‌گذاری در شناخت نیازهای آموزشی ترافیک می‌توان میزان مرگ و میرها، مصدومیت‌ها، مراقبت‌های پزشکی، درمانی و توان‌بخشی را که در اثر سوانح رانندگی ایجاد می‌شوند، کاهش داد. همچنین، می‌توان مانع از وارد شدن هزینه‌های ناملموس (فشارهای روانی در اثر فوت عضوی از خانواده) بر پیکره جامعه شد. (قربانی و همکاران، ۱۳۹۰: ۵۷)

نتایج یکی از پژوهش‌ها درباره اثرسنجی ابزارهای آموزشی با رویکرد ارتقای فرهنگ ترافیک نشان می‌دهد، میزان اهمیت ابزارهای آموزشی با مخاطب وسیع برابر ۷۴ درصد و با مخاطب محدود برابر ۲۶ درصد است و همین نشان‌دهنده اهمیت بیشتر ابزارهای با مخاطب وسیع نسبت به مخاطب محدود است. همچنین، اثربخشی با مخاطب وسیع، سه برابر میزان اثربخشی با مخاطب محدود است. یکی از دلایل این امر، به فراگیر بودن ابزارهای با مخاطب وسیع مربوط می‌شود. این نوع ابزارها که شامل تلویزیون، رادیو و مطبوعات است، نسبت به ابزارهای با مخاطب محدود، نظیر کتاب و پوستر از اهمیت بسیار بیشتری برخوردارند. از سوی دیگر، با توجه به رویکرد این بخش از آموزش که مرتبط با فرهنگ ترافیک است، ابزارهای با مخاطب وسیع دارای قابلیت اجرایی بیشتری هستند و از جذابیت بیشتر و اثربخشی بهتری برخوردارند که تمامی این عوامل در افزایش میزان اهمیت آن نقش دارند.

همچنین، پژوهش‌ها نشان داده است در میان ابزارهای مختلف با مخاطب وسیع، تلویزیون با ۵۴ درصد، دارای بیشترین میزان اهمیت است. رادیو با ۲۰

که به طور عمده نوجوانان هستند، نوع ساده این سیمولاتورها شامل یک مانیتور و یک ست فرمان و پدال به همراه نرم‌افزار، گزینه مناسبی است. این ابزار، برای گروه‌های سنی نوجوانان تا افراد مسن قابل استفاده است و به دلیل جذابیت آن، اثربخشی آموزشی بسیار زیادی دارد. (حسن‌پور و میربها، ۱۳۹۱: ۴۸)

درصد در مرتبه دوم و مطبوعات و حمل و نقل عمومی با ۸ درصد در مرتبه سوم میزان اهمیت قرار دارند. در مرتبه آخر نیز آموزش از طریق اینترنت با ۳ درصد دارای کمترین میزان اهمیت است که دلیل این امر را می‌توان سابقه کوتاه زیرساخت‌های مناسب و ترویج استفاده از آن در میان شهروندان ذکر کرد.

تمامی نتایج، گویای این واقعیت هستند که ابزارهای آموزشی از سهم ۶۵ درصدی در ارتقای فرهنگ ترافیک برخوردارند. این مهم توجه مدیران و مسئولان رسانه‌ها به امر آموزش در حوزه ترافیک را یادآور می‌شود که می‌توان با همکاری رسانه‌ها، بویژه رادیو و تلویزیون سهم بسزایی در ارتقای فرهنگ ترافیک ایفا کرد. (همان: ۵۰-۴۹)

یکی از راه‌های فرهنگ‌سازی ترافیک، بسیج اطلاع‌رسانی آموزشی به مدد انواع رسانه‌های جمعی با هدف اطلاع‌رسانی درباره خطرات رفتارهای مغایر با سلامت و چگونگی اجتناب یا کاهش اثرات مخرب آنهاست (سلیمان‌اختیاری و شمس، ۱۳۸۸: ۲۵۳). در واقع، رسانه‌های جمعی از آنجا که موجب تغییر در سطح آگاهی مخاطبان می‌شوند، می‌توانند با انتقال پیام سلامت به لحاظ احساسی و هیجانی، واکنش برانگیزاننده‌ای ایجاد کنند و موجب تغییر در ارزش‌ها و نگرش‌های افراد شوند. برای تدوین بسیج‌های آموزشی از طریق رسانه‌های جمعی، ابتدا باید هدف و مخاطب آموزشی تعیین شود تا عوامل خطر و ویژگی‌های مرتبط با آن مورد شناسایی قرار گیرد. براین اساس، پیام‌های آموزشی باید به طور خاص با گروه هدف مربوط باشند و اهداف، به شعاری پایدار و منطقی تبدیل شوند. ضمن آنکه موضوع پیام‌ها نیز باید معتبر و

۱. شعارها در واقع چشم‌اندازها را مشخص می‌کنند. شعار ترافیکی در هلند «ایمنی چشمگیر»، در دانمارک «هر تصادف یکی از بسیارهاست»، در ترکیه «در تصادف هیچ کس نباید زخمی یا کشته شود»، در سوئد «تعداد کشته صفر برای تصادفات» است. (سهرابی، ۱۳۹۰: ۵)

رویکرد آموزشی رسانه به ترافیک ❖ ۵۵

توصیف‌کننده اعضای گروه هدف باشد. پیام‌هایی که با مضامین بازدارندگی قانونی همراه هستند، مؤثرترین راهکار برای تأثیر روی تغییر رفتار افراد در دوره زمانی کوتاه به شمار می‌روند.

بسیج‌های اطلاع‌رسانی رسانه‌ای کم‌هزینه‌اند و پایداری اثر آنها به متغیرهای گوناگونی بستگی دارد؛ مانند میزان در معرض پیام قرار گرفتن، میزان تمرکز بر روی گیرندگان هدف و وجود برنامه‌های تکمیلی مدرسه‌محور، خانواده‌محور و جامعه‌محور. (همان: ۲۶۴-۲۶۱)

یکی از مهم‌ترین عناصر و راه‌های فرهنگ‌سازی و آموزش مسائل ترافیک، خانواده است. ترافیک در زمره پیچیده‌ترین علوم رفتاری به شمار می‌آید که تغییر در ساحت آن نیازمند روابط تربیتی و استمرار نکات آموزشی در سنین مختلف است؛ از این رو خانواده، نخستین نهادی است که با تشریک مساعی می‌تواند بستر لازم برای انتقال مفاهیم آموزشی را فراهم سازد. در واقع، والدین با الگوسازی می‌توانند رفتارهای ترافیکی کودکان را بنیان نهند و فرزندان از طریق هم‌نشینی با والدین می‌توانند با بسیاری از مسائل ترافیکی آشنا شوند و ابتدا با تقلید و سپس با همانندسازی، دیده‌ها و شنیده‌های خود را درونی سازند. (بی‌نام، ۱۳۹۲: ۷۲-۷۱)

جمع‌بندی

فرهنگ عمومی تصویری فراگیر و جامع از رفتار عموم مردم است. بنابراین، امروزه رسانه‌ها و ارتباطات در عمومیت یافتن فرهنگ‌های جدید، رویه‌های رفتاری نو و ارائه الگوهای مفید نقشی قطعی دارند و می‌توانند تغییرات لازم را در جامعه ایجاد کنند.

معضل ترافیک، مسئله‌ای چند علتی است که از ترکیب عوامل گوناگون پدید می‌آید. از این رو همزمان با استانداردسازی فنی و مهندسی و قوانین ترافیکی باید مباحث فرهنگی و آموزشی را پی گرفت. یکی از اصلی‌ترین ابزارهای آموزشی و فرهنگ‌سازی در جامعه، رسانه‌های جمعی هستند که علاوه بر اطلاع‌رسانی، ویژگی آموزشی آنها باید از پویایی لازم برخوردار باشد. در ایران بیش از نود درصد جابه‌جایی‌ها از طریق حمل و نقل جاده‌ای صورت می‌گیرد و در این فرایند بالغ بر یک میلیون و دویست هزار نفر دست‌اندرکار و پانصد هزار راننده فعال هستند و سالانه بیش از نهصد میلیون نفر سفر جاده‌ای در طول راه‌های کشور انجام می‌گیرد، پس بی‌تردید رسانه‌ها می‌توانند نقش مهمی در فرهنگ ترافیک ایفا کنند.

برای اصلاح وضعیت ترافیکی لازم است رسانه‌ها در دو زمینه «اصلاح، بازسازی و تغییر نگرش در باورها و رفتار ترافیکی» و «فرهنگ عمومی ترافیک»، تغییرات و اصلاحاتی را انجام دهند. اصلاح در نگرش گروه‌های پیشرو و مسئولان نسبت به ترافیک مقدم و زمینه لازم برای تحقق اصلاح فرهنگ ترافیک مردم است. با ارتقای سطح آگاهی، تفکر و نگرش مردم، شیوه‌های نوینی جایگزین ناهنجاری‌های ترافیکی پیشین می‌شود و بدیهی است این تغییر رویه به وسیله رسانه‌ها بهتر انجام می‌پذیرد.

منابع

قرآن کریم

الف) مقاله

۱. اترک، حسین (۱۳۹۰). «اخلاق رانندگی». معرفت اخلاقی. س ۲، ش ۲، (بهار).
۲. اسماعیلی، علیرضا (۱۳۹۰). «ضرورت آموزش فرهنگ ترافیک به کودکان». کودک. ش ۷۱.
۳. اسماعیلی، علیرضا و برزو فرهی (۱۳۹۰). «طراحی و تدوین الگوی راهبردی توسعه فرهنگ ترافیک (ارائه نمودار کلان نظام توسعه فرهنگ ترافیک)». فصلنامه دانش انتظامی. س ۱۰، ش ۲.
۴. اسماعیلی، علیرضا و ناصر میکائیلی (۱۳۸۹). «بررسی رابطه بین سطح رفاه اقتصادی و تخلفات رانندگی». فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک. س ۵، ش ۱۸ (پاییز).
۵. افشارکهن، جواد؛ اسماعیل بلالی و علی محمد قدسی (۱۳۹۱). «بررسی ابعاد اجتماعی مسئله کنترل ترافیک شهری (مورد مطالعه مشهد)». فصلنامه مطالعات جامعه‌شناختی شهری. ش ۴ (پاییز).
۶. بی‌نام (۱۳۹۲). «تأثیر آموزش بر رفتار ترافیکی». ماهنامه چهارراه. ش ۸ (مرداد و شهریور).
۷. پورمعلم، ناصر و سیداحسان جعفری‌نسب (۱۳۹۲). «ارزیابی نقش فرهنگ‌سازی ترافیکی در راستای کاهش آثار تصادفات و ارتقای نظم و امنیت

- اجتماعی». مجله پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظام اجتماعی. ش ۵ (بهار و تابستان).
۸. جعفری (قنواتی)، محمد (۱۳۹۱). «ادبیات جاده‌ای». دانشنامه فرهنگ مردم ایران. ج ۱. زیر نظر کاظم موسوی بجنوردی، تهران: مرکز دایره‌المعارف بزرگ اسلامی.
۹. حاجی مقصود، محسن و عسگر قنبری و سجاد قنبری (۱۳۹۱). «نقش آموزش ترافیک به کودکان در افزایش ایمنی». فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک. ش ۲۶ (پاییز).
۱۰. حسن پور، شهاب، علیرضا ادیب‌فر و بابک میربها (۱۳۹۱). «بررسی و اثرسنجی ابزارهای آموزشی با رویکرد ارتقا فرهنگ ترافیک شهروندان». مهندسی ترافیک. (بهار).
۱۱. رفیعی، حسین‌رضا (۱۳۹۰). «مروری بر مسئولیت‌ها و وظایف سازمان‌های دخیل در آموزش فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی کشور». فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک. ش ۲۰ (بهار).
۱۲. زمانی کوخالو، لیلا و داریوش نوروزی (۱۳۹۰). «بررسی نیازهای آموزشی شهروندان تهران طبق سرفصل موضوعات آموزشی معاونت حمل و نقل و ترافیک (مورد مطالعه: منطقه ۱۹)». فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک. ش ۲۰ (بهار).
۱۳. سلیمان‌اختیاری، یلدا و محسن شمس (۱۳۸۸). «بسیج‌های رسانه‌ای اطلاع‌رسانی آموزشی و پیشگیری از حوادث ترافیکی». فصلنامه پژوهش‌های مدیریت انتظامی. س ۴، ش ۲ (تابستان).

رویکرد آموزشی رسانه به ترافیک ❖ ۵۹

۱۴. عبدالرحمانی، رضا؛ اصحاب حبیب‌زاده و محمدرضا نادرپور (۱۳۸۹). «رویکردی جامعه‌شناسانه به مهندسی ترافیک؛ بررسی تأثیرات فرهنگ و ساختارهای اجتماعی بر ترافیک و مهندسی ترافیک». **مطالعات مدیریت ترافیک**. س ۵، ش ۱۸ (پاییز).
۱۵. علی‌اکبری، اسماعیل (۱۳۸۶). «ساماندهی فضا و پایداری در اصلاح رفتار ترافیکی شهرهای کشور (ضرورت جامع‌نگری به مقوله رفتار در شهرها)». **پیک نور**. س ۵، ش ۲.
۱۶. علیزاده اقدم، محمداقرا و ذاکر صالحی (۱۳۹۱). «سبک زندگی فرهنگی رانندگان ابزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آنها». **فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور**. ش ۱ (تابستان).
۱۷. قانع‌راد، محمدامین (۱۳۹۰). «بازنمایی‌های فرهنگی اتومبیل به‌مثابه توسعه، ویرانی و عشق». **مجله جامعه‌شناسی**. دوره ۱۲، ش ۴ (زمستان).
۱۸. قربانی، علیرضا؛ حسین نبوی‌فرد؛ محمود خوشحال و سیدحمید حسینی (۱۳۹۰). «هزینه‌های تحمیل شده بر اثر مرگ و میر ناشی از حوادث ترافیکی (مورد مطالعه: شهرستان سبزوار)». **فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک**. ش ۲۰ (بهار).
۱۹. گروسی، بهشید؛ سعیده گروسی و فاطمه انجم‌شعاع (۱۳۹۳). «رابطه نگرش خصوصیات شخصیتی و منبع کنترل ادراک شده با انواع رفتارهای رانندگی». **فصلنامه بهداشت و توسعه**. س ۳، ش ۱ (بهار).
۲۰. محمدیان، پوریا؛ محمداقرا اسدی و زهرا مبینی (۱۳۹۱). «بررسی وضعیت فرهنگ ترافیک شهری و اثرات آموزش ترافیک در کاهش مشکلات آن». **حمل و نقل محور توسعه**. ش ۲ (تابستان).

❖ ۶۰ فصلنامه فرهنگ مردم ایران

۲۱. مصطفوی، فرحناز (۱۳۸۸). «تأثیر رسانه‌های جمعی در تغییر نگرش و فرهنگ ترافیک». **فصلنامه راهور**. ش ۵ (بهار).
۲۲. موسویان، سیدابواحسن (۱۳۹۰). «رفتار اجتماعی رانندگان و اهمیت آن در جامعه شهری». **فصلنامه مدیریت ترافیک**. ش ۲۱ (تابستان).
۲۳. نادری خورشیدی، علیرضا؛ هادی فقیه علی‌آبادی و مهدی شמושکی (۱۳۹۰). «نقش عوامل ساختاری برخاسته از باورها و ارزش‌ها در رفتار کاربران ترافیکی». **دوفصلنامه علمی - پژوهشی مدیریت اسلامی**. س ۱۹، ش ۱ (بهار و تابستان).
۲۴. نیازی، محسن و محمد کارکنان نصرآبادی (۱۳۸۷). «آسیب‌شناسی فرهنگ ترافیک». **فرهنگ ایمنی**. س ۴، ش ۱۴ (پاییز).
۲۵. وحدتی فرد، جواد (۱۳۹۲). «مهندسی ترافیک». **ماهنامه چهارراه**. س ۱، ش ۵ (خرداد).

ب) گزارش پژوهشی

سهرابی، فرزانه (۱۳۹۰). «رویکرد رسانه به ترافیک». **گزارش پژوهشی**. گزارش شماره ۵ (مرداد ماه)، تهران: مدیریت آموزش و پژوهش معاونت برنامه‌ریزی و نظارت صداوسیما.

ج) تارنمای مجازی

پایگاه اطلاع‌رسانی مدیریت توسعه سازمان و منابع انسانی دانشگاه علوم پزشکی مشهد «پمفلت چیست؟» (تاریخ دسترسی در ۱۳۹۳/۸/۱۹):