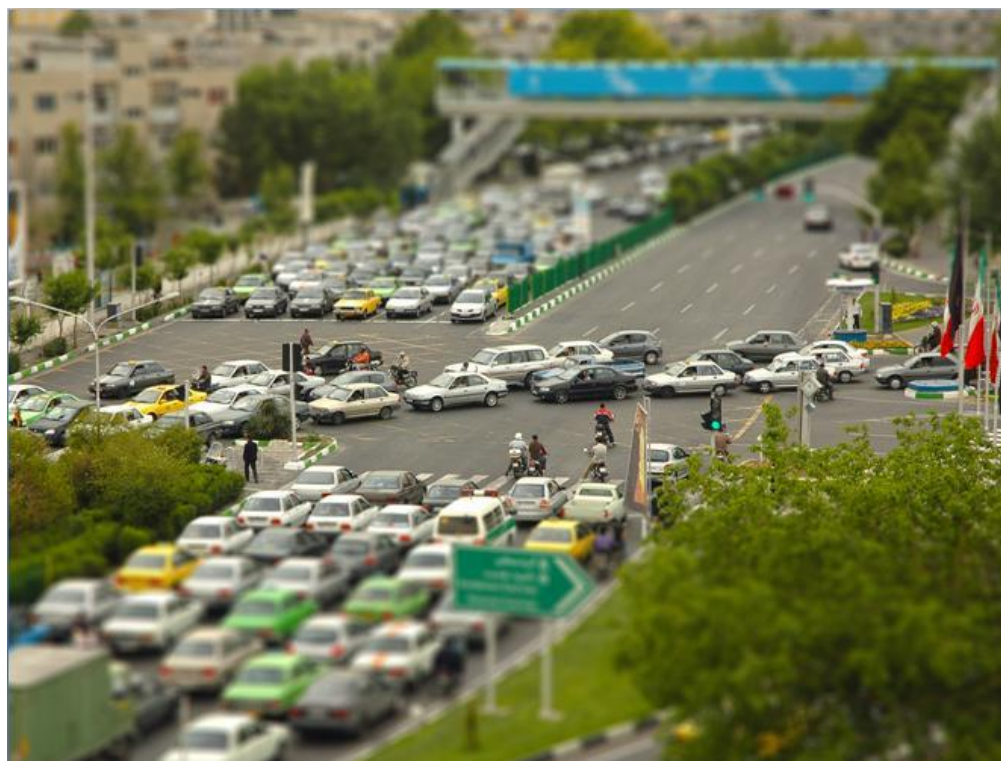


سند ارتقاء فرهنگ ترافیک شهر تهران

پیش نویس - ویرایش سوم



تدوین:

معاونت و سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران

شورای فرهنگی و معاونت مطالعات و برنامه ریزی

به نام خدا

سند ارتقاء فرهنگ ترافیک شهر تهران

مرداد ماه 1393

فهرست مطالب

عنوان	صفحه
۱- پیشگفتار.....	۱
۲- اهداف ارائه سند.....	۳
۳- تعریف مفاهیم.....	۳
۱-۳- ترافیک.....	۳
۲-۳- فرهنگ.....	۴
۳-۳- فرهنگ ترافیک.....	۴
۴-۳- قانون.....	۴
۵-۳- تخلف.....	۵
۶-۳- خط سفید.....	۵
۴- قلمرو سازمانی و حدود کاربرد سند.....	۵
۵- پیشینه مطالعات و طرح‌های فرادست.....	۵
۱-۵- سیاست‌های کلی نظام.....	۶
۲-۵- تحلیل قوانین و مقررات تصویب شده.....	۷
۳-۵- اسناد و مطالعات دانشگاهی.....	۸
۴-۵- مطالعات تطبیقی کشورهای خارجی.....	۸
۶- بررسی وضع موجود الگوها و رفتارهای ترافیک شهر تهران.....	۱۳
۷- عوامل بروز معضلات ترافیکی.....	۱۵
۱-۷- عوامل فنی و زیرساختی.....	۱۶
۲-۷- عوامل قانونی و نظارتی.....	۱۶
۳-۷- عوامل فرهنگی.....	۱۸
۸- آسیب‌های ناشی از بروز معضلات ترافیکی.....	۱۸
۱-۸- تنزل کرامت انسانی.....	۱۹
۲-۸- اختلال در نظم.....	۱۹
۳-۸- بی‌اعتمادی و نارضایتی.....	۱۹
۴-۸- تنش و نزاع.....	۲۰
۵-۸- خسارت و آسیب فیزیکی.....	۲۰
۶-۸- اختلال در زیبایی و آرامش شهر.....	۲۰
۷-۸- اختلال در بهداشت و سلامت عمومی.....	۲۱
۹- ارائه شاخص‌های سنجش وضعیت حمل و نقل و ترافیک.....	۲۲
۱۰- شناسایی دستگاه‌های سیاست‌گذار.....	۲۶

- ۱۱- آنالیز SWOT جهت تعیین رویکردها ۲۸
- ۱۲- رویکردهای اساسی مواجهه با آسیب های فرهنگی ۳۰
- ۱-۱۲- تبیین، ترویج و نمادسازی «خط سفید» ۳۰
- ۲-۱۲- تصحیح «فرهنگ موتورسواری» ۳۱
- ۳-۱۲- گسترش فرهنگ استفاده حداقلی از خودرو شخصی ۳۱
- ۴-۱۲- تصحیح روش ها، فرآیندها و اقدام فوری جهت تسریع در «کاهش آلودگی هوا» ۳۲
- ۵-۱۲- تبدیل ضرورت مراعات قوانین و قواعد حمل و نقل و ترافیک به «مطالبه عمومی» ۳۲
- ۶-۱۲- الزام شهروندان به پایبندی به قانون با گسترش سیستم های نظارتی و اعمال قانون به صورت
هوشمند ۳۲
- ۱۳- تعیین متدولوژی برای نیل به هدف ۳۳
- ۱۴- ارائه برنامه ها ۳۴
- ۱۵- تبیین شیوه اجرا ۳۵
- ۱-۱۵- مدیریت عالی و اعمال قانون ۳۵
- ۲-۱۵- مدیریت فنی و زیرساختی ۳۶
- ۳-۱۵- مدیریت فرهنگی و اجتماعی ۳۶

۱ - پیشگفتار

یکی از ویژگی‌های اجتماعی جامعه ایران را می‌توان قرار داشتن آن در «دوره‌ی گذار» دانست. این چنین جوامعی معمولاً از ساخت‌های سنتی و ماقبل صنعتی به شکل نسبتاً کاملی جدا نشده و به ساخت‌های صنعتی و جدید نیز نرسیده‌اند. در واقع جوامع در حال گذار، همواره در حال تجربه دور شدن از ساخت پیشین و التهابات قرار گرفتن در ساخت جدید هستند.

در مطالعات اجتماعی و در توصیف یکی از مسایل اجتماعی کشورهای در حال توسعه از واژه‌ی تاخر فرهنگی^۱ استفاده می‌شود. این واژه بیانگر وضعیتی است که در آن فن‌آوری و ابزار تکنیکی وارد جامعه‌ای شده است ولی زمینه‌ی فرهنگی متناسب با استفاده از آن شکل نگرفته است. به بیان روشن‌تر تاخر فرهنگی نشان‌دهنده خلاء یا فاصله بین فرهنگ و تکنولوژی است. برای مثال اتومبیل به عنوان ابزاری تکنولوژیک وارد جامعه‌ای می‌شود ولی هنوز در جامعه، فرهنگ متناسب برای استفاده مطلوب از آن وجود ندارد. در نتیجه فرهنگ حاکم بر وسایل حمل و نقل پیشین (به عنوان مثال چارپایان) بر این ابزار جدید تحمیل می‌شود و نابسامانی‌هایی به وجود می‌آید.

بررسی مقررات ترافیکی^۲ جامعه ما حکایت از آن دارد که این قواعد به دو بخش قابل تقسیم است. نخست مقررات رسمی^۳ است که وضع‌کننده آن‌ها نهادهای قانون‌گذار و تصمیم‌گیر رسمی هستند. دوم مقررات غیررسمی^۴ است که به تدریج و بدون برنامه و به شکل غیر عمدی در عرصه حمل و نقل شکل گرفته است. فرض بر آن است که در مساله ترافیک امروز در کشور، نقش قواعد غیر رسمی که نهادهای قانون‌گذار مسوولیتی در وضع و تعریف آن‌ها نداشته‌اند بیش از مقررات رسمی در رفتار رانندگی^۵ موثر است. روشن است که این وضعیت از منظر اجتماعی نگران‌کننده است. این وضعیت ریشه در ساختارهای اجتماعی-فرهنگی دارد و می‌توان از طریق آموزش^۶، تعلیم و رشد آگاهی برای رفع آن‌ها تلاش کرد.

با توجه به استدلال‌های مذکور، هنجارهای اجتماعی پیشین و متعلق به ساخت اجتماعی جوامع ساده بر حمل و نقل حاکم بوده و در نتیجه بین ابزارهای جدید (حمل و نقل) و فرهنگ متناسب استفاده از آن‌ها خلاء

^۱ - Cultural Lag

^۲ - Traffic rules

^۳ - Formal rules

^۴ - Informal rules

^۵ - Driving Behavior

^۶ - Education

محسوس نهفته است. برای حل این مشکل باید به سوی عاملی رفت که در بروز مساله نقش عمده‌ای دارد و آن انسان است. رفتار عامل انسانی در همین ساخت اجتماعی شکل می‌گیرد. اگر جامعه برای حل مساله ترافیک بسیج شود این رفتار نیز به سهم خود اصلاح خواهد شد. در حقیقت پیروی از قوانین اجتماعی را می‌توان از مهم‌ترین شاخصه‌های توسعه شهری بیان کرد که در امتداد آن ارتقای فرهنگ ترافیک را نیز نشان از شخصیت و هویت شهر دانست.

سند پیش رو که تحت عنوان سند ارتقاء فرهنگ ترافیک شهر تهران می‌باشد، از منظری اجتماعی و با تاکید بر شناخت رفتارهای اجتماعی شهروندان و نوع عملکرد دست اندرکاران حمل و نقل به بررسی فرهنگ ترافیک می‌پردازد.

معاونت و سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران

۲ - اهداف ارائه سند

با توجه به طرح برنامه ریزی جامع فرهنگی و اجتماعی شهرداری تهران که در ذیل نقشه راه تحول به سوی تعالی ارائه گردیده است، اهداف و موضوعات محوری برنامه ریزی فرهنگی و اجتماعی شهرداری تهران در حول محورهای اصلی سه گانه از قبیل: سبک زندگی، هویت و مدیریت تغییرات فرهنگی تعریف شده است.

در خصوص سبک زندگی، موضوعات به دو بخش زیست شهری و اخلاق و رفتار شهروندی دسته بندی می گردد که در رابطه با بخش زیست شهری اهداف کلانی از جمله "ارتقای فرهنگ شهروندان به منظور کاهش ترافیک با محوریت کاهش آلودگی هوا" مدنظر قرار گرفته که برای رسیدن به آن نیازمند پرداختن به اهداف جزءتری در قالب اهداف ارائه سند به شرح ذیل می باشد:

- تعیین وضعیت مطلوب شهر تهران از نظر مسایل مربوط به رفتار ترافیکی.
- شناخت عوامل تاثیرگذار بر قانون شکنی ترافیکی و دلایل نقض قوانین از طریق مطالعات میدانی
- ارایه طرح، راهکار و برنامه های اجرایی تقویت هنجارهای رسمی ترافیک.
- ارائه شاخص ها و مولفه های سنجش تغییر رفتاری شهروندان در حوزه ترافیک
- ارائه روشهای اصلاح فرآیندهای جاری در حوزه درون و برون سازمانی شهرداری به منظور ساماندهی ترافیک

۳ - تعریف مفاهیم

لازمه ی تدوین هر سندی آن است که تعریف خود را از مفاهیمی که به کار خواهیم برد بیان نماییم. واژه های فرهنگ و ترافیک هم از آن دسته واژگان هستند که در محافل دانشگاهی و غیر دانشگاهی کاربرد زیادی دارند و تقریباً هر کاربری پنداشت یا تصویری از آن ها در ذهن خود دارد ولی اینکه پنداشت عمومی یا عامه از این واژگان تا چه اندازه با چارچوب های علمی مستند تطابق دارد نیازمند بررسی بیشتر است. در این قسمت تلاش خواهیم کرد تا منظور خود از این واژه ها را روشن کنیم.

۳-۱- ترافیک

ترافیک در فرهنگ لغت و واژه نامه ها به معانی رفت و آمد، آمد و شد، حمل و نقل، دادوستد مسافر، وسیله ی نقلیه، تردد، بارکشی و یا به مفهوم رفت و آمد وسایل نقلیه و رهگذران پیاده در راه، آمده است.

۳-۲- فرهنگ

راه و رسم زندگی که در میان اعضای یک جامعه رایج است و افراد جامعه به نحوی، مستقیم و یا غیرمستقیم، از طریق تعلیم و تربیت، آن‌ها را از نسلی به نسل دیگر منتقل می‌کنند و در این راه معمولاً تغییر و تحولی - گرچه ناچیز باشد - هم در اجزا و عناصر و هم در کلیت فرهنگ روی می‌دهد.

فرهنگ دارای ویژگی‌ها و خصوصیات از قبیل اکتسابی بودن، اشاعه داشتن و عمومی بودن می‌باشد.

۳-۳- فرهنگ ترافیک

به طور کلی اجزای تشکیل دهنده فرهنگ ترافیک را می‌توان در قالب جدول (۳-۱) توصیف نمود.

جدول (۳-۱). اجزای مختلف فرهنگ ترافیک

توصیف	اجزا
به مجموعه نگرش‌های فرد به عناصر مختلف ترافیک شامل قوانین، پلیس، وسیله اشاره دارد.	نگرش‌ها (سطح خرد)
به مجموعه رفتارهای فرد در عرصه‌های مختلف ترافیک اشاره دارد. رفتار رانندگی، عبور و مرور در معابر، استفاده از وسایل نقلیه عمومی، استفاده از امکانات شهری مرتبط به ترافیک نظیر پل‌ها، پایبندی یا نقض قوانین در عرصه عمل از آن جمله است.	رفتار (سطح خرد)
مدیریت ترافیک تا چه اندازه به‌موضوع اصلاح فرهنگ ترافیک توجه دارد. بدون حمایت و پشتیبانی مدیریت تحول خاصی در اصلاح فرهنگ ترافیک رخ نخواهد داد.	مدیریت ترافیک (سطح کلان)
آموزش و آگاه‌سازی عمومی از عناصر اصلی اصلاح فرهنگ ترافیک محسوب می‌گردد.	آموزش ترافیک
نهادهایی نظیر مدارس، رسانه‌های جمعی، نهادهای مذهبی، خانواده در موضوع ارتقا و اصلاح فرهنگ ترافیک نقش اساسی دارند.	نهادهای اجتماعی

۳-۴- قانون

در سند حاضر، منظور از قوانین و مقررات، مجموعه اصول و قواعد رفتاری است که به وسیله دستگاه‌های رسمی و مسوول برای نشان دادن طرز رفتار در موقعیت‌ها و شرایط مختلف حمل و نقلی آرایه شده، به تصویب رسیده و ضمانت اجرایی یافته است و برای نقض‌کنندگان آن مجازات‌هایی پیش‌بینی شده است.

۳-۵- تخلف

تخلف یعنی نقض قوانین و مقررات عبور و مرور که در مطالعات اجتماعی می‌تواند در چارچوب قانون‌گریزی یا قانون‌شکنی^۱ مطالعه شود.

۳-۶- خط سفید

حریم قانونی با پشتوانه محکم قانونی و نظارتی است که عدم رعایت آن بیشترین هزینه را برای متخلف به همراه دارد.

۴ - قلمرو سازمانی و حدود کاربرد سند

قلمرو سازمانی این سند شامل شهرداری تهران و نهادهای حاکمیتی است که به نوعی در شکل‌گیری و تاثیرگذاری فرهنگ ترافیک شهر تهران دخیل هستند که شرح آنها در بخش‌های بعدی این سند ارائه گردیده است. همچنین قلمرو جغرافیایی اجرای این سند کل محدوده شهر تهران که شامل مناطق ۲۲ گانه شهرداری تهران می‌باشد را شامل می‌گردد، لیست نهادهای سازمان‌های مربوطه و نقش هر یک از آنها در ارتقاء فرهنگ ترافیک در انتهای سند ارائه گردیده است.

۵ - پیشینه مطالعات و طرح‌های فرادست

در راستای اهداف این سند، مصوبات، قوانین و مقررات مربوط به ترافیک مطالعه شد. این اسناد عبارتند از:

- مصوبات مجمع تشخیص مصلحت نظام در خصوص چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران
- قانون برنامه‌های پنج‌ساله توسعه
- تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵
- طرح جامع شهر تهران سال ۱۳۸۵
- قانون مجازات اسلامی

^۱ - law-breaking

- قانون توسعه حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت
- نقشه راه تحول به سوی تعالی - طرح برنامه ریزی جامع فرهنگی و اجتماعی شهرداری تهران
- بازنگری طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران در سال ۱۳۹۰

۵-۱- سیاست‌های کلی نظام

چنانچه در چشم‌انداز جمهوری اسلامی در سال ۱۴۰۴ مشاهده می‌شود، در افق چشم‌انداز، جامعه ایرانی جامعه‌ای بهره‌مند از ویژگی‌های زیر خواهد بود:

- امنیت اجتماعی
- سلامت و رفاه
- محیط زیست مطلوب
- انضباط
- جامعه اخلاقی

روشن است که موضوع ارتقای فرهنگ ترافیک با ویژگی‌های یادشده مرتبط است. به عبارت روشن‌تر فرهنگ مطلوب ترافیک زمینه مناسبی برای تحقق اهداف پنجگانه مذکور خواهد بود. فرهنگ مطلوب ترافیک به تحقق امنیت اجتماعی خواهد انجامید چرا که یکی از شاخص‌های امنیت اجتماعی، امنیت روانی شهروندان در معابر عمومی و احساس آرامش و ایمنی در مقابل خطرات مختلف است.

فرهنگ ترافیک هم‌چنین مقوم سلامت و رفاه است چرا که تلفات و خطرات ناشی از ناهنجاری‌های ترافیکی، سلامت شهروندان را دچار مخاطره می‌سازد.

فرهنگ مطلوب ترافیک به ایجاد محیط زیست مطلوب خواهد انجامید. چرا که بخش عمده آلودگی‌های امروز شهرهایی نظیر تهران از مسایل مرتبط با فرهنگ نامطلوب ترافیک ناشی می‌شود.

ویژگی دیگر یعنی انضباط و جامعه اخلاقی نیز مستقیماً با فرهنگ ترافیک مرتبط می‌باشد. امروزه بخش عمده‌ای از شاخص‌های مربوط به انضباط در شهرها ناشی از فرهنگ عبور و مرور می‌باشد. اصلاح این فرهنگ به معنای تقویت انضباط اجتماعی است.

نکته دیگر آن که بررسی سیاست‌های کلی نظام در حوزه حمل و نقل بیانگر آن است که زمینه اصلی تحقق آنها منوط به اصلاح فرهنگ ترافیک است. برای مثال کاهش شدت مصرف انرژی موضوعی فرهنگی است. مصرف، اساساً رفتاری فرهنگی است. اصلاح این رفتار به تحقق این هدف کمک خواهد کرد.

افزایش ایمنی نیز موضوعی مرتبط با فرهنگ ترافیک است. ایمنی موضوعی است که دارای ابعاد اجتماعی و رفتاری فراوانی است. اصلاح رفتارهای فرهنگی و ترافیکی به تحقق این هدف کمک خواهد کرد. کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی نیز با وجود ارتباط با زیرساخت‌ها و مدیریت صنعت کشور، در نهایت با رفتار و فرهنگ ترافیک مرتبط است. استفاده از وسایل نقلیه عمومی و ترویج چنین فرهنگی به تحقق این هدف خواهد انجامید.

مطالب یادشده درباره قانون بودجه ۱۳۸۵ نیز صادق است. یکی از اهداف این تبصره نیز تقویت حمل و نقل همگانی بوده است. استفاده از حمل و نقل عمومی نیز رفتاری فرهنگی است و اصلاح فرهنگ ترافیک به چنین هدفی کمک خواهد کرد. کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا نیز از جمله اهدافی است که نیازمند اصلاح فرهنگ ترافیک است.

در نهایت آنچه در طرح جامع شهر تهران به‌عنوان چشم‌انداز تعریف شده است نیز با مسایل فرهنگ ترافیک پیوند دارد. برای مثال اصلاح رفتارهای فرهنگ ترافیکی شهروندان است که تهران را به شهری پایدار و منسجم با ساختاری مناسب برای سکونت، فعالیت و فراغت تبدیل خواهد کرد.

۵-۲- تحلیل قوانین و مقررات تصویب شده

در مجموع، بررسی مجموعه قوانین سال‌های گذشته نشان می‌دهد که:

- یا در قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی اساساً موادی مرتبط با مولفه‌های فرهنگ ترافیک وجود ندارد.
- و یا در برخی قوانین و تنها در یک یا دو بند آنها موادی با موضوع اطلاع‌رسانی و آموزش عمومی (اخباری) و نه الزامی دیده شده است.

در قوانین گروه دوم، قانون‌گذاران با گنجانیدن بندهایی عمدتاً مرتبط با اطلاع‌رسانی، در ظاهر امر فقط ابعاد اجتماعی و فرهنگی رفتار ترافیکی را لحاظ کرده‌اند. در حالی که تخلف از مقررات راهنمایی و رانندگی نوعی رفتار اجتماعی محسوب می‌شود و اصلاح آن نیازمند نگاهی جامع به این مقوله است.

۵-۳- اسناد و مطالعات دانشگاهی

گروه حمل و نقل دانشگاه علم و صنعت در سال ۱۳۸۲ به سفارش شورای عالی ترافیک کشور پژوهشی با عنوان «بررسی روش‌های آموزش ترافیک» به شهروندان انجام دادند.

دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) در سال ۱۳۸۱ مطالعه‌ای با عنوان «مطالعات جامع آموزش ترافیک» به سفارش سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران انجام داده است.

۵-۴- مطالعات تطبیقی کشورهای خارجی

این بخش به بررسی تطبیقی وضعیت و روش‌های ارتقای فرهنگ ترافیک در ۶ کشور (۳کشور توسعه یافته و ۳ کشور در حال توسعه) اختصاص یافته است. با بررسی داده‌های گردآوری شده در ارتباط با کشورهای مورد بررسی به مبنایی برای ارزیابی در خصوص وضعیت فرهنگ ترافیک در تهران و نیز شناسایی کاستی‌ها و روش‌های بهبود و ارتقای فرهنگ ترافیک دست می‌یابیم.

الف (هلند، شهر آمستردام

کشور هلند در حال حاضر با توجه به شاخص تلفات رانندگی به نسبت جمعیت در رتبه اول فرهنگ مطلوب ایمنی ترافیکی در بین کشورهای جهان قرار دارد [۱]. این کشور به همراه کشور سوئد از امن‌ترین سیستم حمل و نقل جاده‌ای در اروپا برخوردار است. تجربیات این دو کشور در غالب گزارش‌های ترویجی و آموزشی مربوط به فرهنگ ترافیک به عنوان تجارب موفقیت‌آمیز، سرمشق برنامه‌ریزی در این حوزه برای سایر کشورهای اروپایی بوده است.

راهبرد اصلی این کشور در ارتقای فرهنگ ترافیکی که در سند ایمنی پایدار راه تبلور پیدا کرده است با تکیه بر فرض‌های بنیادین و دقیق آن در مورد محوریت رفتار انسان و معیار بودن آن برای سنجش تاثیر سایر عوامل و نیز اصل مهم تمرکززدایی و شعار «محل عمل کردن تا حد ممکن و ملی عمل کردن در صورت ضرورت» سبب شده است که از طرفی شرایط مساعد از حیث زیرساخت‌های ایمنی ترافیکی با کم‌ترین هزینه‌ها و همان‌گونه که دیدیم تنها با طبقه‌بندی آنها و اعمال مقررات ترافیکی خاص برای هر کدام از آنها فراهم شود و از طرف دیگر به موضوع عامل انسانی اهمیت و بهای خاصی داده شود. برنامه‌های آموزشی و فرهنگ‌سازی در هلند از اهمیت ویژه‌ای

برخوردارند و بخش اعظمی از هزینه‌های مدیریت ارتقای فرهنگ ترافیک در هلند معطوف به این برنامه‌هاست. در کنار این عوامل به نقش نگرش سیستماتیک و منسجم به عوامل ترافیکی که در موضوعاتی چون تحلیل به روز و مستمر داده‌های ترافیکی، فعالیت هماهنگ نهادهای مختلف دولتی و غیر دولتی و استفاده از فناوری‌های پیشرفته نمود می‌یابد، باید اشاره کرد. وجود انبوه موسسات پژوهشی در حوزه ترافیک و حمل و نقل و به‌ویژه موسسه SWOV^۱ که مسوولیت مهم ارزیابی اثربخشی سیاست‌های اعمال شده را برعهده دارد و هم‌چنین الزام نهادهای اجرایی به بازنگری سالانه در روش‌های اجرایی و تلاش برای بهبود آنها حاکی از وجود اراده راسخ برای تحقق اهداف برنامه ایمنی پایدار راه است.

ب) ژاپن، شهر توکیو

جامعه ژاپن به استناد داده‌ها و آمارهای مرتبط با ایمنی ترافیکی، در زمره کشورهای ایمنی است که برنامه‌ها و سیاست‌های موثری را در راستای ارتقای فرهنگ ترافیکی شهروندان به مورد اجرا گذاشته است. در سال ۱۹۷۰ و با مشاهده رشد میزان تصادفات و تلفات ناشی از آن، مقامات ژاپنی تصویب و اجرای برخی اقدامات کوتاه‌مدت و بلندمدت را در دستور کار قرار دادند و اگر امروزه این کشور در صدر کشورهای دارای مدیریت مطلوب فرهنگ و ایمنی ترافیکی است به دلیل مجموعه این اقدامات و فعالیت‌هاست که در طی این مدت به مرحله اجرا گذاشته شده‌اند.

تولید و ارایه اطلاعات بنیادین و دقیق با تکیه بر روش‌های علمی، اجرای سخت‌گیرانه مقررات ترافیکی و افزایش هزینه تخلف در کشور ژاپن را می‌توان یکی از دلایل توفیق آن در مدیریت و ارتقای فرهنگ ترافیکی قلمداد کرد. این داده‌ها به طور ساده امکان شناخت دقیق و به روز معضلات و مسایل پیش‌روی فرهنگ ترافیکی، انتخاب از بین گزینه‌های عملکردی مختلف، پیش‌بینی و ارزیابی نتایج سیاست‌ها و برنامه‌ها و در نهایت ایجاد زمینه تمرکز اجتماع علمی و محققان بر موضوع و بررسی و پژوهش در آن را فراهم می‌کنند. بنابراین شاید هیچ اقدامی به اندازه اتخاذ چنین سیاستی در تولید و بهره‌برداری از اطلاعات علمی در مدیریت ترافیک، نتواند وجود اراده راستین در مقامات یک دولت را در ارتقای فرهنگ ترافیکی گواهی کند.

^۱ - Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)

ج) ایالات متحده: ایالت واشنگتن

نهاد مرجع و تصمیم‌گیرنده در ارتباط با فرهنگ و ایمنی ترافیک در ایالت واشنگتن، کمیسیون ایمنی ترافیک واشنگتن است که مأموریت اصلی آن کاهش مرگ‌ومیر و صدمات ناشی از تصادفات وسایل نقلیه از طریق برنامه‌های تغییر رفتار است. این برنامه‌ها مبتنی بر یک سند مهم راهبردی در حوزه ایمنی ترافیکی طراحی و اجرا می‌شوند که «برنامه استراتژیک ایمنی راه‌های واشنگتن: هدف صفر»، نام دارد. هدف بلندمدت این برنامه استراتژیک، کاهش میزان تلفات جاده‌ای در ایالت واشنگتن تا سال ۲۰۳۰ به عدد صفر است. برای تحقق این هدف سالانه باید ۲۴ مورد از تعداد تلفات جانی کاسته شود. در عین حال برنامه دارای اهداف میان‌مدت نیز است. مثلاً پیش‌بینی شده است که آمار تلفات جانی تا سال ۲۰۰۸ به ۵۸۰ نفر، تا سال ۲۰۱۰ به ۵۶۰ نفر و تا سال ۲۱۱۲ به ۵۳۵ نفر کاهش یابد. نکته مهم این سند هدف‌گیری آن به سوی کاهش تلفات جانی و جرحی است.

د) ترکیه: شهر استانبول

طرح جامع حمل و نقل توسط دولت ژاپن برای شهر استانبول در حال اجراست. هدف کلی این طرح جامع، کاهش ترافیک از طریق سرمایه‌گذاری در خدمات حمل‌ونقل عمومی و لذا جابه‌جایی تقاضای استفاده از وسایل نقلیه شخصی به تقاضای وسایل نقلیه عمومی و در نهایت کمک به ارتقای جابه‌جایی و دسترسی در شهر و ایجاد یک محیط شهری مساعد زندگی (ایمنی ترافیکی بهتر، ممانعت از آلودگی هوا و غیره) است. اهداف فرعی طرح جامع نیز بدین شرح عنوان شده است:

- ۱- بهبود و توسعه خدمات حمل و نقل عمومی و در نتیجه کاهش وابستگی به اتومبیل‌های مسافربر شخصی.
- ۲- بهبود توسعه شبکه راه‌ها تا در کوتاه‌مدت پاسخگوی ترافیک فزاینده و در بلندمدت پاسخگوی توسعه فضایی شهر در آینده باشد.
- ۳- مدیریت تقاضا و نیز تقویت مقررات ترافیک، استفاده موثر و مطلوب از راه‌های فعلی را امکان‌پذیر سازد [۱۴]. یکی از اقدامات صورت گرفته در شهر استانبول برای تسهیل عبور و مرور، پروژه «افراد ناتوان و ترافیک» است. در این پروژه اماکن و سازمان‌هایی که محل رجوع افراد ناتوان است شناسایی شده‌اند و در نزدیکی این مکان‌ها تسهیلاتی در اماکن شهری و نیز تغییراتی در طراحی شهری انجام یافته است. تنها اقدام قابل ذکر در خصوص آموزش ترافیکی در شهر استانبول، آموزش دانش‌آموزان ۸-۱۲ ساله و احداث پارک‌های آموزشی است. این پارک‌ها برای ارتقای آگاهی‌های عمومی ترافیکی تاسیس شده‌اند. در داخل این پارک‌ها،

علایم افقی و عمودی ترافیکی، معبر ویژه دوچرخه، محل گذر عابر پیاده، لابر اتوارهای شبیه‌سازی واقعیت‌های ترافیکی و سایر مواردی که به آموزش ترافیک کمک می‌کنند وجود دارد. هم‌اکنون در استانبول ۲ پارک آموزش ترافیک وجود دارد و ساخت یک پارک دیگر در دستور کار قرار گرفته است. در پارک توپ‌کاپی^۱ هم دانش‌آموزان عادی و هم افراد ناتوان تحت آموزش قرار می‌گیرند. در مجموع پارک توپ‌کاپی در ۶۵۰۰ کیلومتر مربع و پارک فلوریا^۲ در ۳۶۰۰ متر مربع قرار گرفته است.

ه (مالزی: شهر کوالالامپور

مساله فرهنگ و ایمنی ترافیکی در کشور مالزی از ابتدای دهه ۱۹۹۰ به عنوان یک مساله اجتماعی در عرصه سیاست‌گذاری‌ها مطرح شد. تشکیل کمیته ایمنی جاده‌ای در کابینه، اولین اقدام در این راستا محسوب می‌شود. این کمیته مامور بود تا اهداف کوتاه‌مدت و بلندمدت برنامه‌های مختلف ارتقای ایمنی ترافیکی را تعیین کند. یکی از بارزترین ویژگی‌های مدیریت ایمنی ترافیک در کشور مالزی، اتکای اساسی آن به تحلیل علمی داده‌های ترافیکی در راستای تهیه و تنظیم سیاست‌های بهبود ایمنی ترافیکی است. این مهم به خوبی در گزارش‌های استنادی مربوط به این حوزه مشهود است. در سال ۱۹۹۵ و برای هدف‌گذاری سیاست‌های ایمنی ترافیکی، مرکز پژوهش‌های ایمنی ترافیکی در دانشگاه پورتا تاسیس شد. وظیفه این مرکز مرور اهداف تعیین شده در حوزه ایمنی ترافیکی و ارزیابی علمی آنها بود.

طبق سند طرح جامع شهر کوالالامپور، مهم‌ترین مساله شهر گسترش روزافزون وسایل نقلیه شخصی و افزایش تقاضا در این خصوص می‌باشد. به طوری که سهم حمل و نقل عمومی از سال‌های ۱۹۸۵ تا ۱۹۹۷ از ۳۴ درصد به ۱۹/۷ درصد کاهش یافته است. چنین وضعی موجب شده تا تراکم ترافیک یکی از مشکلات شهر باشد. مسافرت با اتومبیل‌های شخصی نیز ۴/۲ درصد رشد داشته است. لذا تقاضای بالای سفر با اتومبیل شخصی یکی از مسایل شهر می‌باشد. تعداد اتومبیل افزایش یافته و ظرفیت خیابان‌ها به‌ویژه در ساعات اوج کم است. برای کاهش تقاضای سفر با اتومبیل شخصی، علاوه بر به‌کارگیری تجهیزات پیشرفته جهت کنترل، مجازات سختی برای پارک در مجاور خیابان‌ها اتخاذ شده است. هم‌چنین برای ورود کامیون‌ها به مرکز شهر در ساعات اوج ترافیک نیز جریمه‌های سنگین در نظر گرفته شده است. در زمینه عابران پیاده نیز در طراحی شهری امکاناتی لحاظ شده است برای مثال

^۱ - Topkapi

^۲ - Florya

نصب پل‌های عابر پیاده، خط‌کشی‌ها و تعریف مسیرهای خاص از آن جمله است. فعالیت‌هایی نیز برای رشد آگاهی رانندگان انجام شده است. یکی دیگر از مشکلات ترافیک شهر، تعداد فزاینده موتورسیکلت و ایجاد سر و صدا و نیز آلودگی هوا توسط آنهاست.

و) هند: شهر دهلی نو

مرور شاخص‌های وضعیت ایمنی ترافیکی در هند بیانگر این نکته است که هنوز مداخله جدی‌ای در این کشور برای کاهش روند رو به رشد شاخص‌ها صورت نگرفته است و یا اگر نیز چنین اقدامات و سیاست‌هایی نیز به مرحله اجرا درآمده‌اند ناموفق هستند و یا هنوز نتایج آنها آشکار نشده است. بنابراین در شرایط فعلی می‌توان گفت وضعیت کنونی حاکم بر ایمنی ترافیکی در این کشور مستقیماً از افزایش تعداد وسایل نقلیه و جمعیت این کشور ناشی شده است. در سال ۲۰۰۲، مجموعاً ۱۶۹۶ نفر در شهر دهلی نو به دلیل تصادف جان خود را از دست داده‌اند از اواخر دهه ۱۹۸۰ که شورای ملی ایمنی راه در این کشور تاسیس شد، موضوع ایمنی ترافیکی وارد عرصه برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری در این کشور شده است. ریاست این شورا را وزیر کشتیرانی، حمل و نقل جاده‌ای و بزرگراه‌ها بر عهده دارد و وزرای مرتبط با موضوع در ایالت‌ها، پلیس و نمایندگان از وزارتخانه‌ها، موسسات و سازمان‌های غیردولتی مرتبط با موضوع در آن عضویت دارند. اما مهم‌ترین نهاد تصمیم‌گیرنده در حوزه ایمنی ترافیک در هند، دپارتمان حمل و نقل جاده‌ای و بزرگراه‌های حکومت مرکزی هند است که با همکاری وزارت بهداشت و امور داخلی تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری در این زمینه را عهده‌دار است. در سطح ایالت‌ها، سازمان پلیس، ادارات حمل و نقل و بهداشت مجری برنامه‌های ایمنی ترافیکی هستند.

نکته مهم در مدیریت ایمنی ترافیک در کشور هند فقدان یک نهاد مسوول و هماهنگ کننده در سطح ایالت‌هاست. بدیهی است برنامه‌های ارتقای ایمنی ترافیکی مستلزم هماهنگی سازمان‌های مختلف مرتبط با موضوع هستند. چنانچه هماهنگی مورد نیاز از طریق یک نهاد فرادستی ناظر بر وظایف و عملکرد دستگاه‌های مسوول ایجاد نشود، بهترین سیاست‌ها نیز نتایج بلندمدتی دربر نخواهند داشت.

۶- بررسی وضع موجود الگوها و رفتارهای ترافیک شهر تهران

با توجه به توضیحات ارائه شده در فصل قبلی، لزوم جمع آوری اطلاعات مربوط به شاخص های اعلام شده، ضروری بوده و مطالعات بعدی با توجه به نقش هر نهاد و سازمان انجام خواهد پذیرفت. در مطالب ذیل بعنوان نمونه به بخش کوچکی از میزان تخلفات و مبلغ جرایم ثبت شده در سال ۱۳۸۹ با توجه به اطلاعات ارائه شده در طرح جامع حمل و نقل و ترافیک اشاره شده است در ادامه نیز به تبیین وضعیت موجود فرهنگ حمل و نقل و ترافیک شهر تهران و مقایسه آن با تجربه کشورهای توسعه یافته می پردازیم.

جریمه از جمله شاخص هایی است که با بررسی آن می توان میزان و نوع تخلفات ترافیکی هر جامعه ای را نشان داد. با بررسی تخلفات ترافیکی به آماری به شرح ذیل بر می خوریم:

- توقف غیرمجاز، ۷۴ درصد تخلفات رانندگی را در تهران شامل می شود.
- ۲۵ درصد از توقف های غیرمجاز نیز، مربوط به پارک دوبله می باشد.

آمار تعداد تخلفات و مبلغ جرایم در شهر تهران از پلیس راهنمایی رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران استعلام گردید. بر اساس آمار ارائه شده تعداد تخلفات ثبت شده در سال ۱۳۸۹ قریب به ۱۱ میلیون مورد بوده است و به طور متوسط روزانه حدود ۳۰ هزار تخلف توسط پلیس راهنمایی و رانندگی ثبت شده است. بر اساس همین آمار متخلفان در سال ۱۳۸۹ در حدود ۴۵ میلیارد تومان جریمه شده اند. در جدول (۶-۱) ارقام مربوطه ارائه شده است.

جدول (۶-۱). وضعیت تخلفات و جرایم در شهر تهران (سال ۱۳۸۹).

عنوان	واحد	مقدار
تعداد کل تخلفات ثبت شده	مورد	۱۰.۸۴۳.۴۹۵
متوسط تعداد تخلفات ثبت شده در روز	مورد	۲۹.۷۰۸
مبلغ جرایم در سال ۱۳۸۹	ریال	۴۵۶.۰۳۲.۰۲۰.۰۰۰
متوسط مبلغ جریمه در روز	ریال	۱.۲۴۹.۴۰۲.۷۹۵
متوسط مبلغ جریمه یک قبض	ریال	۴۲.۰۰۰

یکی از مهم ترین تخلفاتی که منجر به تصادف و به خصوص تصادفات با شدت بالا می گردد، تخلف سرعت غیر مجاز می باشد. شرکت کنترل ترافیک تهران با در اختیار داشتن دوربین های نظارت تصویری، اقدام به ثبت تصویر از

خودروهایی می‌نماید که با سرعت غیر مجاز حرکت می‌کردند. بر اساس آمار به دست آمده از این شرکت به طور متوسط روزانه ۱۸۲۳ مورد تخلف تخطی از سرعت مجاز توسط دوربین‌ها در سال ۱۳۸۹ ثبت شده است.

وضعیت موجود الگوها و رفتارهای ترافیکی و بطور کلی شرایط ترافیک شهر تهران و مقایسه آن با کشورهای توسعه یافته (کشورهای آمریکا، هلند و ژاپن) در جدول ذیل خلاصه گردیده است.

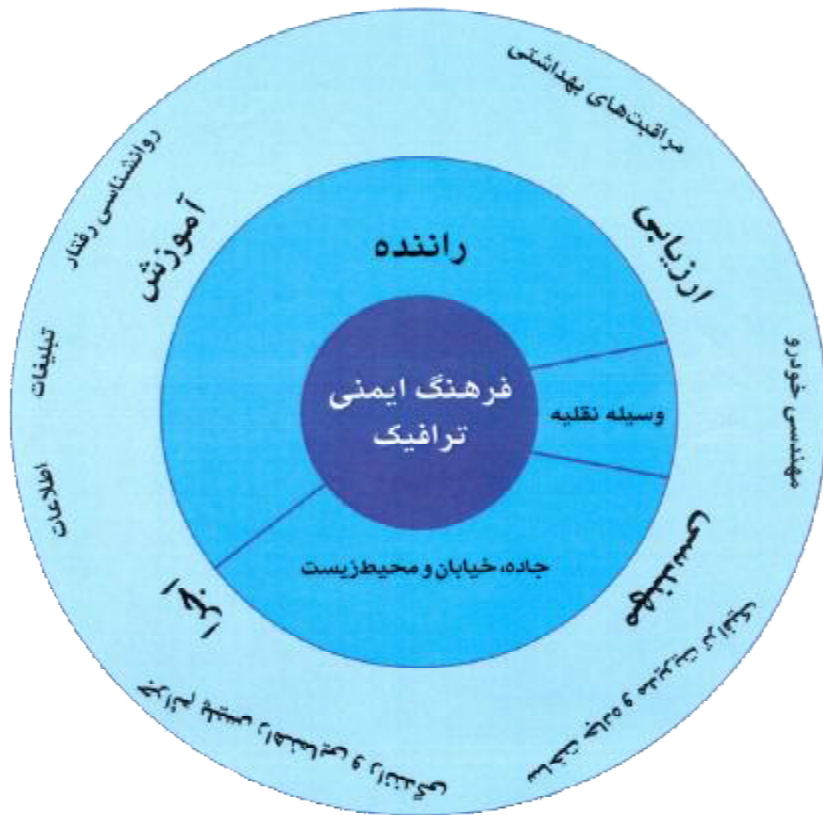
جدول (۶-۲). مقایسه تجربه کشورهای توسعه یافته و ایران برحسب یافته‌های مطالعاتی و وضع موجود (شهر تهران)

ردیف	تجربه کشورهای توسعه یافته	وضعیت تهران	توصیف تجربه
1	بالا بودن هزینه تخلف از مقررات راهنمایی و رانندگی	اتخاذ سیاست آسان‌گیرانه در مقابل تخلفات ترافیکی	در کشورهای مورد بررسی فرد متخلف برای نقض قوانین و مقررات ترافیک هزینه بالایی می‌پردازد. برای مثال علاوه بر ثبت نمره‌های منفی در سوابق رانندگی متخلفان که این امر در صورت تکرار می‌تواند به ابطال گواهینامه منجر شود، مبالغ برهه‌های جریمه نیز بسیار چشمگیر است. برای مثال میانگین حقوق یک کارمند در آمریکا حدود ۳ تا ۴ هزار دلار است. برای بازپس‌گیری اتومبیلی که به پارکینگ منتقل شده است علاوه بر ثبت سوابق، پرداخت جریمه مرتبط و طی فرایند اداری، فرد متخلف باید ۲۰۰ دلار بابت ترخیص اتومبیل از پارکینگ پرداخت کند. در ضمن نکته جالب تر آن که قاضی دادگاه می‌تواند با ملاحظه وضعیت اقتصادی متخلف میزان جریمه را به چندین برابر افزایش دهد. یعنی هر چند که کف جریمه ثابت است ولی جریمه شناور نیز در مواردی اعمال می‌شود. لذا فرد برحسب میزان درآمدش جریمه می‌شود. وضعیت فوق موجب سنگینی کفه هزینه نسبت به فایده در نقض قوانین ترافیکی شده است.
2	تهیه برنامه‌های ملی و استراتژیک در زمینه بهبود وضعیت ترافیک و وجود متولی مشخص ترافیک	فقدان برنامه ملی و تعدد مراکز تصمیم‌گیری	یکی از ویژگی‌های کشورهای بررسی شده آن است که برای بهبود وضعیت ترافیک، برنامه‌های جامع ملی تعریف کرده‌اند و همه سازمان‌های مسئول تلاش می‌کنند تا طبق برنامه پیش روند. در این برنامه‌ها نیز تأکید ویژه‌ای بر آموزش شده است.
3	تلاش برای درگیر کردن نهادهای اجتماعی در بهبود وضعیت ترافیک	نقش کم‌رنگ سازمان‌های مردم‌نهاد (غیردولتی)	در کشورهای مورد بررسی، دولت نقشی هماهنگ‌کننده و حامی را برعهده دارد. در زمینه بهبود وضعیت ترافیک، همه نهادهای اجتماعی نظیر خانواده‌ها، مدارس، سازمان‌های مردم‌نهاد (غیردولتی) نظیر انجمن اولیا و مربیان، رسانه‌های جمعی، خانواده‌های متوفیان و مجروحان، مشارکت داشته و سعی می‌کنند جامعه را برای بهبود وضعیت ترافیک بسیج کنند.
4	درگیر کردن تمامی ذی‌مدخلان کمپانی‌های اتومبیل‌سازی در بهبود فرهنگ ترافیک	تمرکز کمپانی‌های اتومبیل‌سازی بر اشاعه اطلاعات فنی اتومبیل به جای ترویج فرهنگ ترافیک	یکی از تجاربی که در برخی کشورهای توسعه یافته از جمله ژاپن اجرا شده درگیر کردن کارخانه‌های اتومبیل‌سازی در بهبود فرهنگ ترافیک است. این کمپانی‌ها با ایجاد سازمان‌های غیردولتی تلاش می‌کنند تا در عرصه آموزش‌های کودکان و نوجوانان و نیز آموزش‌های خاص بزرگسالان که شامل مشتریان آنان است فعالیت بر فرهنگ‌سازی نمایند.
5	بالا بردن هزینه استفاده از وسیله نقلیه شخصی و به‌طور هم‌زمان بهبود خدمات وسایل نقلیه عمومی	عدم توان پاسخگویی وسایل نقلیه عمومی به نیاز شهروندان و ارزان بودن استفاده از وسایل نقلیه عمومی	یکی از سیاست‌هایی که در کشورهای مورد بررسی پیگیری شده بالا بردن هزینه استفاده از وسیله حمل و نقل شخصی است. قیمت سوخت، تعرفه بالای پارکینگ‌ها، سخت‌گیری برای تخلف پارک ممنوع از جمله آن سیاست‌هاست.
6	توجه به آموزش در دوران کودکی	توجه بیش تر به مدارس و توجه کم‌تر به اثرگذاری در دنیای خارج از مدرسه	تجربهای که توسط همه کشورهای مورد بررسی پیگیری شده است توجه به کودکان و مدارس بوده است. در این زمینه می‌توان به تدوین کتب درسی خاص اشاعه فرهنگ ترافیک، تعریف شخصیت‌های انیمیشن و جذاب ترافیکی برای کودکان، تعریف و اجرای برنامه‌های جنبی و فوق‌برنامه در مدارس، تعریف و تجهیز پارک‌های آموزش ترافیک، ساخت سرودها و سمبل‌های خاص ترافیکی و حتی اشاعه فرهنگ ترافیک در داخل سرویس‌های مدارس اشاره کرد.
7	ایجاد و تجهیز مراکز پژوهشی و مؤسسات تحقیقاتی مرتبط و انجام اثرسنجی‌های منظم در زمینه اجرای برنامه‌ها	فقدان داده‌های معتبر، دشواری دسترسی به داده‌های موجود، فقدان مطالعات اثرسنجی	یکی از فعالیت‌هایی که در کشورهای توسعه یافته پیگیری شده جمع‌آوری اطلاعات و افزایش امکان دسترسی به داده‌های روزآمد جهت تحلیل وضعیت است. روشن است که این داده‌ها مبنای مطلوبی را برای اتخاذ سیاست‌های واقع‌بینانه فراهم می‌آورد.

۷- عوامل بروز معضلات ترافیکی

پس از انجام و بررسی مطالعات و طرح های فرادست از قبیل سیاست های کلی نظام ، قوانین و مقررات تصویب شده، سایر اسناد مطالعاتی و پیشینه مطالعات تطبیقی کشورهای خارجی به بررسی عوامل بروز معضلات ترافیکی و تصادفات احتمالی پرداخته خواهد شد.

اصولاً در ایجاد مشکلات ترافیکی در شبکه معابر و یا رخداد یک تصادف، عوامل انسان ، راه ، خودرو و محیط نقش های مستقیم و یا با واسطه ای دارند و در صورت انجام عملکرد نادرست هر یک از عوامل مذکور و یا ترکیبی از عوامل یادشده حادثه ترافیکی به شکل تصادف و یا یک مشکل ترافیکی ایجاد می گردد.



شکل شماره ۷-۱- عوامل بروز معضلات ترافیکی

در زیربندهای ذیل به عوامل اصلی مؤثر در بروز معضلات ترافیکی و شرح اقدامات آنها اشاره می گردد.

۷-۱- عوامل فنی و زیرساختی

بخشی از مسائل مربوط به ارتقاء فرهنگ ترافیک به وجود زیرساخت های فنی و مهندسی در شبکه حمل و نقلی بر می گردد. وجود چنین زیرساخت هایی سبب تسهیل در امر حمل و نقل و ترافیک گردیده و رفتارهای ترافیکی رانندگان وسایل نقلیه و عابرین پیاده را به سمت یک نظم صحیح هدایت می نماید. این زیرساخت ها در صورتی که با مطالعات ترافیکی همراه باشد و مطابق اصول فنی احداث و اجرا گردد، کمک تاثیرگذاری در هدایت قسمتی از فرهنگ ترافیک خواهد نمود. البته رعایت الزامات استفاده مطلوب از این زیرساخت ها بعنوان پیش فرض اولیه ای است که باید توسط کاربران رعایت گردد.

عوامل فنی و زیر ساختی در بروز معضلات ترافیکی به شرح ذیل می باشند:

- پایین بودن مطلوبیت حمل و نقل عمومی شهر
- نقص در علائم و تجهیزات ترافیکی عمودی و افقی
- نقص فنی معابر
- نبود مکانیزم کنترل ورود خودروهای شخصی به شهر
- غیر استاندارد بودن خودروهای سطح شهر
- کیفیت پایین سوخت
- ضعف سیستم های نظارت هوشمند
- عدم وجود زیرساخت مناسب جهت ارائه خدمات الکترونیک
- جانمایی نامناسب امکانات ترافیکی

۷-۲- عوامل قانونی و نظارتی

زمانی که از استراتژی های مختلف در زمینه بهبود وضعیت ترافیک بحث می شود به ئی های (ES) مختلفی اشاره می شود. برای مثال از پنج E بحث می شود که در بهبود وضع ترافیک باید به آنها توجه کرد. این موارد عبارتند از:

۱- مهندسی (Engineering)

۲- آموزش (Education)

۳- تشویق (Encouragement)

۴- اجرای قانون (Enforcement)

۵- کارآمدی (Effectiveness)

در فرایند اصلاح فرهنگ ترافیک، مرحله یا بخش اجرای قانون می‌تواند بر سایر مراحل یا بخش‌ها، تاثیری کاهنده داشته باشد و یا زمینه موفقیت بیش‌تر آن‌ها را فراهم آورد.

نتایج بررسی نظرات عوامل مختلف مرتبط با حمل و نقل درباره جریمه و تأثیر آن نشان می‌دهد که، ۴۷/۲ درصد پاسخگویان گفته‌اند که جریمه تأثیر چندانی در تخلف نکردن آنها ندارد (۲۲/۳ درصد کم و ۲۴/۹ درصد خیلی کم) و در عین حال ۵۲/۹ درصد گفته‌اند برای آنها جریمه تأثیر زیاد یا خیلی زیادی در عدم ارتکاب تخلف دارد.

برای درک تأثیر «اعتقاد به عدم تأثیر جریمه بر رفتار رانندگی» بر رفتار رانندگی فرد، آزمون آماری انجام گرفت. نتایج حاصل از آزمون آماری نشان می‌دهد که بین دفعات جریمه شدن رانندگان طی یکسال گذشته و نظر آنها درباره تأثیر جریمه بر تخلف کردن، ارتباط آماری معنی‌داری مشاهده می‌شود، یعنی کسانی که گفته‌اند جریمه بر رفتار رانندگی تأثیرگذار است کم‌تر جریمه شده‌اند و برعکس. می‌توان گفت که در این‌جا پنداشت افراد بر نحوه رانندگی‌شان تأثیرگذار بوده است. کسی که معتقد است جریمه تأثیری در ارتکاب تخلف ندارد در عمل تخلف بیش‌تری هم انجام داده است.

عوامل قانونی و نظارتی در بروز معضلات ترافیکی به شرح ذیل می‌باشند:

- عدم مدیریت یکپارچه شهری در تصمیمات ترافیکی
- عدم تناسب جرم و جریمه در موضوعات ترافیکی
- عدم وجود قوه اجرائی کارآمد در برخورد با تخلفات و اعمال قانون
- عدم وجود تنبیهات حیثیتی در مجازات‌های ترافیکی
- عدم الزام گذاردن آموزش‌های اجباری مؤثر برای رانندگان، سرنشینان و عابران
- ضعف و نقصان نظارت یکپارچه بر رفتار ترافیکی شهروندان و پرسنل

۷-۳ - عوامل فرهنگی

نوع رانندگی و رفتار ترافیکی شهروندان، نمایانگر سبک زندگی آن‌ها و مبین میزان توسعه یافتگی شهر می باشد، بالغ بر نیمی از عوامل اخلال در ترافیک شهر، مرتبط با «فقر فرهنگی» در این زمینه می باشد این «فقر فرهنگی» منجر به بروز بیشترین آسیب‌ها در زندگی مادی و معنوی شهروندان گردیده است. عوامل فرهنگی در بروز معضلات ترافیکی به شرح ذیل می باشند:

- عدم ارائه آموزش‌های پایه برای سطوح مختلف و آموزش پس از دریافت گواهینامه
- تاثیر فقدان فرهنگ شهرنشینی و زندگی مدرن بر معضلات ترافیکی
- تفاوت رفتاری شهروندان در شرایط دیده شدن و دیده نشدن
- سهم ناچیز نهادهای عمومی غیردولتی در مسائل ترافیکی
- عدم نگاه ارزشی به رفتارهای ترافیکی
- نقش خرده فرهنگ‌ها بر رفتارهای ترافیکی
- اولویت منافع فردی بر منافع جمعی
- ارائه پاداش‌های غیرمستقیم و ناخواسته به متخلفین ترافیکی
- عدم مداخله مبلغان دینی در مسائل فرهنگ ترافیک
- عدم پایبندی برخی مسئولین و مدیران ارشد به قوانین ترافیکی

۸ - آسیب‌های ناشی از بروز معضلات ترافیکی

آسیب‌های ناشی از بروز معضلات ترافیکی به شرح ذیل می باشند:

- تنزل کرامت انسانی
- اخلال در نظم
- بی‌اعتمادی و نارضایتی
- تنش و نزاع
- خسارت و آسیب فیزیکی
- اخلال در زیبایی و آرامش شهر
- اخلال در بهداشت و سلامت عمومی

۸-۱- تنزل کرامت انسانی

- عدم بروز و شیوع مهربانی در رفتار شهروندان
- کمبود حس نوع دوستی در ارتباطات شهروندان
- کمبود نگاه های مبتنی بر رعایت اخلاق و مراعات یکدیگر هنگام رانندگی
- اتلاف وقت و زمان شهروندان
- کاهش ارزش و جایگاه والای روح و جان انسان در رفتار و فرهنگ ترافیکی شهروندان

۸-۲- اخلال در نظم

- عدم حرکت خودروها بین خطوط
- تجاوز خودرو و موتورسیکلت به گذرگاه عابر
- تردد موتور سیکلت در پیاده رو، خط ویژه، خلاف جهت معبر، عبور از چراغ قرمز، انجام حرکات نمایشی، حمل بار نامتعارف و...
- تردد شهروندان از عرض خیابان و عدم استفاده از گذرگاه عابر پیاده
- توقف تاکسی در محل تقاطع، ایجاد صف و انسداد تقاطع
- عدم توازن در مکان یابی و استفاده از امکانات عمومی شهری (پمپ های بنزین و گاز، ایستگاه تاکسی و اتوبوس و...)
- ورود غیر مجاز به محدوده طرح ترافیک، عدم رعایت سرعت مطمئنه و مجاز
- توقف خودروها در محل های ممنوعه (محل تقاطع، پارک دوبل، توقف در حاشیه بزرگراه و...)

۸-۳- بی اعتمادی و نارضایتی

- نارسایی تابلوها و علائم راهنمایی و رانندگی سطح شهر
- عدم شفافیت عملکرد پارکبان ها
- مشکل در زمان بندی و سرفاصله وسائط حمل و نقل عمومی (اتوبوس و مترو)
- رفتارهای غیر اصولی و سلیقه ای رانندگان حمل و نقل عمومی

- نقص پله های برقی، آسانسور، مسیر ویژه نابینایان در ایستگاههای مترو و اتوبوس
- کیفیت پایین وسایل حمل و نقل عمومی به لحاظ امنیت مسافران

۸-۴- تنش و نزاع

- رانندگان حمل و نقل عمومی و مسافران (میزان کرایه، نوع برخورد راننده، توقف پشت چراغ سبز و...)
- رانندگان حمل و نقل عمومی و عوامل نظارت (اتهام به برخورد سلیقه ای و...)
- مسافر و عوامل متصدی ایستگاه (عدم همراه داشتن دستگاه کارتخوان، نحوه برخورد و...)
- مسافران (رعایت نوبت و حق تقدم، برخورد هنگام سوار و پیاده شدن و...)
- رانندگان خودروهای شخصی و عابران پیاده (تردد عابران هنگام قرمز بودن چراغ عبور عابر، توقف خودرو روی خط عابر و...)
- پایین بودن آستانه تحمل شهروندان عمدتاً به دلیل مشکلات اجتماعی
- محدودیت امکانات مورد نیاز مردم و رقابت در استفاده حداکثری شخصی
- عدم آموزش های مورد نیاز رانندگان حمل و نقل عمومی در نحوه مواجهه با شهروندان

۸-۵- خسارت و آسیب فیزیکی

- تصادفات رانندگی
- منجر به کروکی حدود ۵۰۰ فقره در روز
- جراحت ناشی از تصادفات حدود ۶۰ نفر در روز
- کشته شدگان حوادث ترافیکی متوسط ۳ نفر در روز
- ۵۰ درصد کشته شدگان و مجروحین به عنوان راکب موتور و ۳۰ درصد عابر پیاده می باشند
- اتلاف وقت مردم در ترافیک صبحگاهی و شامگاهی عمدتاً به دلیل عدم رعایت مقررات ترافیکی

۸-۶- اخلال در زیبایی و آرامش شهر

- تعرض به گذرگاه عابر پیاده
- بی انضباطی در حرکت خودروها و موتور سیکلتها در سطح شهر

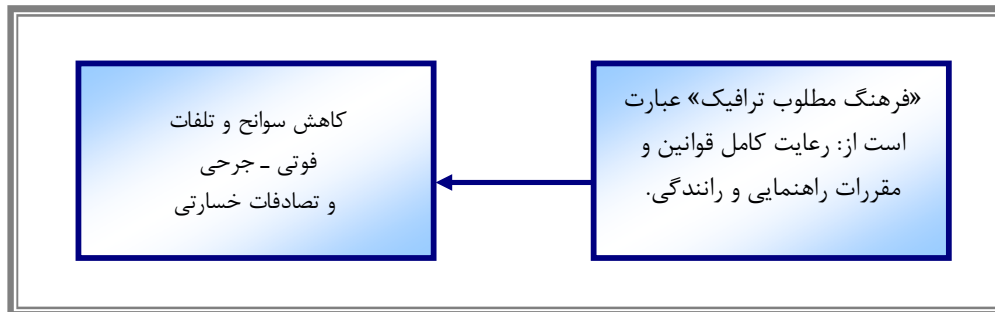
- اشغال یک خط عبوری در معابر توسط خودروها و کاهش متوسط یک سوم ظرفیت شبکه معابر شهری
- فرسودگی و نمای نامناسب ایستگاه‌ها، اتوبوس‌ها و تاکسی‌ها
- آلودگی صوتی (استفاده بیش از حد و نامتعارف از بوق، صدای نامتعارف موتور سیکلت و...)
- اختلاط مدهای مختلف حمل و نقلی و تجمعات نامناسب خودروهای حمل و نقل عمومی در معابر
- نبود سیستم یکپارچه مدیریت شهری خصوصا در ماموریت های حمل و نقل و ترافیک
- وجود نقص در خط کشی، علائم و تجهیزات ترافیکی خیابان‌ها و معابر
- بی نظمی عابران پیاده در مواجهه با خودروها و موتورسیکلت ها
- تردد خودروهای کثیف، تصادفی و از رده خارج و حمل بارهای غیرمتعارف با وسایل حمل و نقلی نامناسب
- القای بی نظمی و نمایش چهره نامناسب از شهر و شهروندان

۸-۷- اخلاص در بهداشت و سلامت عمومی

- آلودگی هوا (ماشین های دودزای شخصی و شهری، ماشین های سنگین حمل شبانه نخاله و...)
- آلودگی صوتی
- آلودگی بصری
- آلودگی محیطی معابر و اطراف ایستگاه‌ها و پایانه‌ها
- عدم رعایت بهداشت فردی در مترو، اتوبوس و تاکسی
- عدم وجود امکانات رفاهی (آسانسور، پله برقی، سرویس بهداشتی و...) در محیط‌های مرتبط با حمل و نقل عمومی
- آلودگی ناشی از حمل مواد فله به روش های غیراصولی
- زمینه مساعد انتقال بیماری‌ها در اثر تجهیزات فرسوده و نامناسب وسایل حمل و نقل عمومی

۹- ارائه شاخص های سنجش وضعیت حمل و نقل و ترافیک

طبق تجارب شش کشور و منابع بررسی شده مرتبط با شش کشور و سایر منابع بررسی شده، جان آدم‌ها در معنای اعم و شاخص تلفات فوتی و جرحی به طور خاص از مهم‌ترین دلایلی بوده است که شش کشور را واداشته تا برنامه‌های مختلف فرهنگی و آموزشی برای کاهش این تلفات اجرا کنند. با توجه به بررسی های مذکور نقش انسان محور بودن سند دارای اهمیت بوده و بعنوان محور توسعه همه جانبه شهری دارای جایگاه ویژه ای می باشد. به بیان دیگر این استدلال وجود دارد که فرهنگ مطلوب ترافیک به معنای پایبندی به قوانین و مقررات ترافیکی است و با دستیابی به فرهنگ مطلوب ترافیک می‌توان سوانح و تلفات را کاهش داد. این فرض در شکل زیر طرح شده است:



شکل (۹-۱): فرایند نهفته در اشاعه فرهنگ مطلوب ترافیک.

علاوه بر جنبه مفهوم‌شناسی، حال این سوال مطرح می‌شود که با تکیه بر چه شاخص‌هایی می‌توان نشان داد که «فرهنگ ترافیک» یک کشور در چه وضعیتی قرار دارد. برای پاسخ به این سوال، باید نخست به مفهوم «نگرش»^۱ اشاره کرد.

نگرش از سه عنصر شناختی، عاطفی و رفتاری تشکیل می‌شود. عنصر شناختی به اطلاعات و دانسته‌های فرد در مورد یک موضوع، رویداد یا عمل اطلاق می‌گردد. بعد عاطفی به احساس خوب یا بد، مثبت یا منفی، مفید یا غیرمفید بودن شخص اشاره دارد. بعد رفتاری نگرش، آمادگی شخص برای عمل را در نظر دارد. این سه عنصر مؤلفه‌های تشکیل‌دهنده حالتی به نام نگرش هستند. این حالت نه تنها از ترکیب این سه عامل ناشی می‌شود، بلکه تعامل آنها با یکدیگر نیز در این زمینه نقش دارد. به عبارت دیگر شناخت فرد در زمینه خاصی و اطلاعات او در این رابطه احساسات و عواطف او را تحت تاثیر قرار داده و حالت خوشایند نسبت به این موضوع در او پدید می‌آورد. از

^۱. Attitude

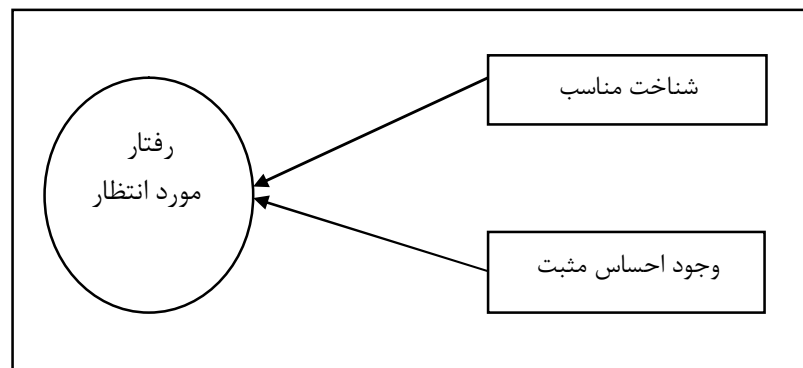
سوی دیگر احساسات مثبت یا منفی و عواطف خوشایند یا ناخوشایند بر روی شناخت افراد اثر می‌گذارد و برداشت‌های متفاوتی در او پدیده می‌آورد و هر کدام از شناخت‌ها و احساس‌ها آمادگی برای عمل انسان را متأثر می‌سازد. بنابراین یک رابطه تعاملی عمیق بین مؤلفه‌های نگرش وجود دارد که نه تنها هر کدام در پیدایش و شکل‌گیری نگرش اثرگذار است، بلکه هر کدام از آنها دیگری را نیز متأثر می‌سازد. سازه نگرش نه تنها از اجزاء و عناصر خویش اثر می‌پذیرد بلکه هر نگرش تحت تاثیر نگرش‌های گوناگونی دیگر نیز قرار می‌گیرد. به این ترتیب یک شبکه پیچیده از روابط شناختی، احساسی و رفتاری در افراد جامعه وجود دارد که نحوه عملکرد آنها را شکل می‌دهد. توجه به این شبکه به هم پیوسته، کاربرد واژه نظام یا سازمان را در مورد نگرش منطقی جلوه می‌دهد. از همین رو در بسیاری از تعاریف مربوط به نگرش، واژه نظام یا سازمانی از احساسات و شناخت‌ها به کار برده شده است.

در زمینه فرهنگ ترافیک، سه بعد مهم در نگرش به این شکل مطرح می‌شود:

- **بعد شناختی:** میزان اطلاع مردم از قوانین و مقررات ترافیکی چقدر است؟
- **بعد عاطفی:** میزان احساس مثبت یا منفی مردم نسبت به قوانین و مقررات ترافیکی چقدر است؟
- **بعد رفتاری:** میزان رعایت قوانین و مقررات ترافیکی در عمل چقدر است؟

پرداختن به سه جنبه مذکور می‌تواند وضعیت فرهنگ ترافیک یک کشور را نشان دهد.

نکته حایز اهمیت آن است که از منظر برخی از تئوری‌ها، رفتار مطلوب محصول سایر ابعاد نگرش یعنی بُعد شناختی و عاطفی است. به بیان دیگر، شناخت مناسب و وجود احساس مثبت نسبت به یک پدیده، زمینه بروز رفتار مورد دلخواه را فراهم می‌آورد.



شکل (۹-۲). رابطه شناخت، عاطفه و رفتار.

در جدول ذیل تعاریف این بعد به همراه شاخص‌های آنها آمده است.

جدول (۹-۱). ابعاد فرهنگ ترافیک و شاخص‌های آن.

روش پژوهشی مرتبط در مطالعات اجتماعی	متغیرها	شاخص‌ها	سوال مرتبط با ابعاد	تعریف ابعاد	ابعاد اجتماعی فرهنگ ترافیک	رتبه
روش سنجش: مطالعات میدانی و پیمایش‌های اجتماعی (Social Survey) ابزار جمع‌آوری اطلاعات: پرسشنامه	طبق نرم‌افزارهای مطالعات اجتماعی میزان اطلاعات هر شهروند بر حسب سه درجه کم، متوسط و زیاد رتبه‌بندی می‌شود. رتبه بالا بیانگر بهبود شاخص فرهنگ مطلوب ترافیک است.	میزان اطلاع‌آفات ذی‌مدخلان (عابر، مسافر، راننده، مجری قانون، مدیر) از قوانین و مقررات ترافیک: - اطلاع از وضعیت سیستم حمل و نقل عمومی (توسعه خطوط و ناوگان، هزینه‌ها و زمانبندی) - اطلاع از زیرساخت‌های سیستم هوشمند و نظارتی - میزان اطلاع از قوانین و جریمه‌ها - اطلاع از میزان اشراف نظارتی توسط نهادهای حاکمیتی نسبت به رفتارهای ترافیکی - میزان اطلاع از آلاینده‌گی وسایل نقلیه شخصی	میزان اطلاع مردم از قوانین و مقررات ترافیک چقدر است؟	میزان اطلاع مردم از قوانین و مقررات ترافیک	بعد شناختی فرهنگ ترافیک	1
روش سنجش: مطالعات میدانی: پیمایش‌های اجتماعی (Social Survey) و مصاحبه ابزار جمع‌آوری اطلاعات: پرسشنامه و مصاحبه‌نامه	میزان مثبت یا منفی بودن احساس هر فرد طبق نرم‌افزارهای مطالعات اجتماعی بر حسب درجات منفی - بینابین - مثبت رتبه‌بندی می‌گردد. درجه مثبت بیانگر یکی از شاخص‌های وضعیت مطلوب فرهنگ ترافیک است.	میزان (درجه) احساس مثبت یا منفی ذی‌مدخلان نسبت به قوانین و مقررات ترافیکی: - رضایت از میزان جرایم - نظر مردم در مورد میزان بازدارندگی - نظر مردم در مورد لزوم برخورد با وسایل نقلیه آلاینده - نظر مردم در خصوص برخورد با متخلفین	میزان مثبت یا منفی بودن احساس مردم نسبت به قوانین و مقررات موجود ترافیک چقدر است؟	میزان احساس مثبت یا منفی مردم نسبت به قوانین و مقررات موجود ترافیک	بعد عاطفی فرهنگ ترافیک	2
- استفاده از اطلاعات ثبت شده سازمان‌های مسوول و مرتبط - برداشت میدانی	- میزان کاهش یا افزایش برگه‌های جریمه نسبت به تعداد خودرو (فقره خلاف) - میزان تصادف در هر سال (فقره تصادف) - تعداد افراد صدمه‌دیده و فوت شده ناشی از تصادف در هر سال - کاهش میزان آلاینده‌گی: صوتی، بصری، هوا (تن در سل) - هزینه زمان تاخیر (ساعت نفر) - کاهش مصرف سوخت (لیتر)	شاخص‌های اصلی: - میزان تخلف - میزان خسارت‌ها و آسیب‌های مادی، جسمی و روانی - میزان زمان سفر - میزان مطلوبیت استفاده از حمل و نقل عمومی	میزان رعایت قوانین و مقررات ترافیک در عمل چقدر است؟	میزان رعایت قوانین و مقررات ترافیک در عمل	بعد رفتاری فرهنگ ترافیک	3

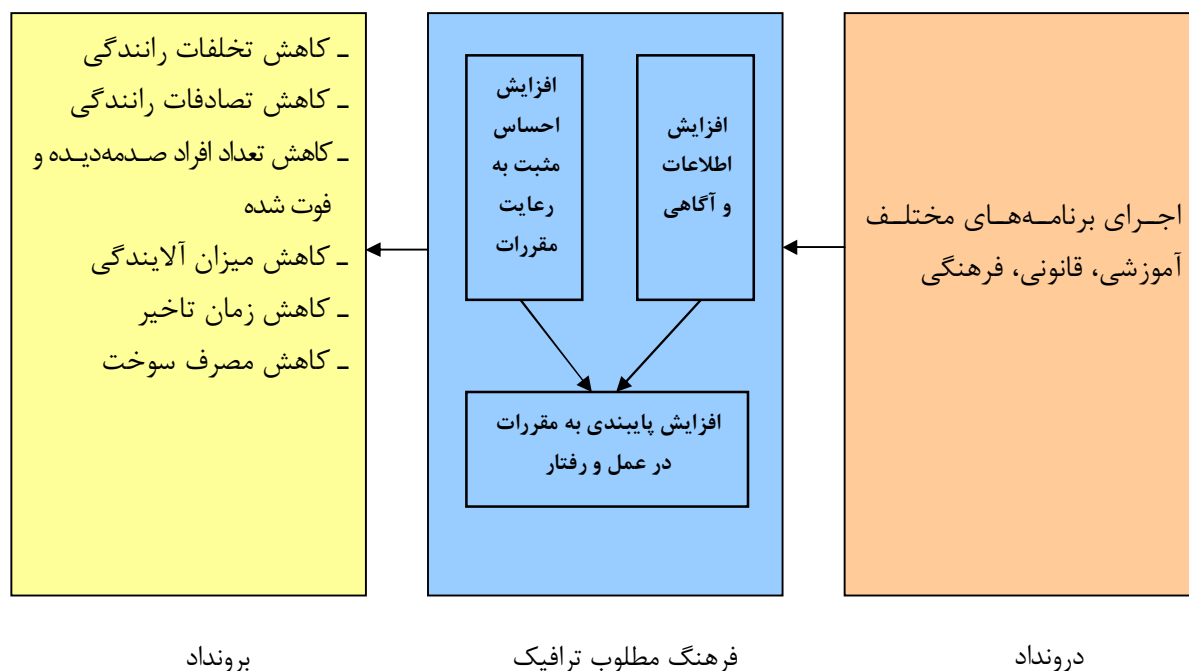
در بیشتر کشورها برای سنجش اصلاح فرهنگ ترافیک به بعد سوم یعنی رفتار توجه می‌شود. هر چه تعداد

فقره خلاف و فقره تصادف و تعداد افراد جرحی و فوتی ناشی از تصادف کاهش یابد بیانگر بهبود فرهنگ ترافیک

است. فرض بر آن است که دلیل چنین بهبودی، رشد اطلاعات و شکل‌گیری احساس مثبت در مردم است. به عبارت دیگر بیانگر آن است که:

- میزان اطلاعات مردم از قوانین و مقررات بیشتر شده است (جنبه شناختی نگرش).
- احساس مردم نسبت به رعایت قوانین و مقررات مثبت شده است (جنبه عاطفی نگرش).
- و لذا مردم در عمل و رفتار، پابندی به قوانین و مقررات را نشان می‌دهند (جنبه رفتاری نگرش).

در این جا باید بر نکته‌ای تاکید کرد و آن این که مجموعه فرایندها و فعالیت‌هایی نظیر اقدامات و فعالیت‌های آموزشی و اطلاع‌رسانی، اصلاح قوانین و مقررات، هماهنگی‌های بین سازمانی، جلب مشارکت نهادهای مختلف اجتماعی که برای دستیابی به فرهنگ مطلوب ترافیک انجام می‌شود خود جزو فرهنگ ترافیک نیستند. این اقدامات و فعالیت‌ها در واقع با هدف دستیابی به فرهنگ مطلوب ترافیک اجرا می‌شود. به عبارت دیگر می‌توان درونداد و برون‌داد فرهنگ ترافیک را در شکل (۲-۳) نشان داد:



شکل (۹-۳). بیان شماتیک درونداد و برون‌داد فرهنگ ترافیک.

۱۰ - شناسایی دستگاه های سیاست گذار

آنچه مسلم است آن است که برای انتظام و ساماندهی حمل و نقل و ترافیک، دستگاه‌های متعددی دارای اختیارات و مسوولیت هستند و هر سازمان و یا تشکیلات، عهده‌دار بخشی از وظایف حمل و نقل و ترافیک است و هر پرسشی در زمینه رفتارهای رانندگی شهروندان دارای ارتباط مستقیمی به نحوه تقسیم کار سازمان‌های مرتبط با حمل و نقل و همچنین نحوه عملکرد آن سازمان‌هاست. به همین دلیل این بخش از سند ناظر بر شناسایی سازمان‌هایی است که مستقیماً یا غیر مستقیماً در حوزه حمل و نقل و ترافیک دارای مسوولیت‌اند.

سازمان‌های درگیر در فرهنگ ترافیک را می‌توان به دو دسته تقسیم کرد:

الف) سازمان‌هایی که مستقیماً در حوزه فرهنگ ترافیک دارای نقش هستند.

- شهرداری تهران
 - معاونت حمل و نقل و ترافیک
 - معاونت خدمات شهری
 - معاونت اجتماعی و فرهنگی
 - معاونت برنامه ریزی و توسعه شهری
- پلیس راهنمایی و رانندگی (پلیس راهور)
- دفتر شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ترافیک وزارت کشور
- شورای اسلامی شهر تهران
- ستاد حمل و نقل و سوخت
- سازمان حفاظت محیط زیست
- وزارت راه و شهرسازی

ب) سازمان‌هایی که در آنها اشاره‌ای به موضوع ترافیک نشده است و نقش آن‌ها در ارتقای فرهنگ ترافیک انکارناپذیر است، که به شرح ذیل می‌باشند:

- سازمان صدا و سیما
- وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی

- وزارت آموزش و پرورش
- سازمان تبلیغات اسلامی
- سازمان ملی جوانان
- شورای عالی انقلاب فرهنگی
- شورای عالی اطلاع رسانی
- وزارت علوم، تحقیقات و فن آوری
- وزارت ورزش و جوانان
- استانداری
- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

جدول (۹-۲). نقش برخی از سازمان‌ها و نهادهای مختلف در عرضه فرهنگ ترافیک مبتنی بر طرح جامع حمل و نقل و ترافیک

نقش و حیطة عملکرد				سازمان / نهاد
نظارت	اجرا	برنامه‌ریزی	تصمیم‌گیری	
a			a	معاونت حمل و نقل و ترافیک
			a	شورای اسلامی شهر تهران
			a	دفتر حمل و نقل و دبیرخانه شورای عالی ترافیک شهرهای کشور
	a	a		معاونت آموزش سازمان حمل و نقل و ترافیک
	a			سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی
	a			شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه
	a			شرکت بهره‌برداری راه آهن شهری تهران و حومه
	a			شرکت کنترل کیفیت هوا
	a	a	a	پلیس راهنمایی و رانندگی
	a			ستاد مرکزی معاینه فنی خودروها
	a	a	a	سازمان حفاظت محیط زیست
	a	a		صدا و سیما
a	a	a	a	وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی
	a		a	وزارت آموزش و پرورش
		a	a	شورای عالی انقلاب فرهنگی

۱۱ - آنالیز SWOT جهت تعیین رویکردها

در این بخش از سند، آنالیز معروف به SWOT یا تحلیل قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها ارائه خواهد

شد. فایده این بخش آن است که زمینه استخراج رویکردها را ترسیم خواهد کرد.

جدول (۱۰-۱). آنالیز SWOT جهت دستیابی به راهبردها.

بیرونی (محیط سازمان جامعه)		داخلی (سازمانی)	
فرصت‌ها	<ul style="list-style-type: none"> - گسترش وسایل ارتباط جمعی و تسهیل ارتباط با مردم - تبدیل شدن ترافیک و عوارض آن به معضلی ملموس در افکار عمومی - رشد تحصیلات و تسهیل روند تاثیرگذاری - رشد آگاهی و اطلاعات عمومی - تغییر تدریجی سبک زندگی، تقاضای رفاه و در نتیجه اهمیت یافتن زندگی - رشد فناوری و تأثیر مثبت بر ایمنی وسیله نقلیه - تبدیل تدریجی قانون‌گرایی به عنوان شاخص برای منزلت اجتماعی بالا 	قوت‌ها	<ul style="list-style-type: none"> - وجود اراده و عزم جدی برای بهبود وضع موجود - وجود متخصصان و کارشناسان دانشگاهی جدید - افزایش قابل توجه اعتبارات در مقایسه با سال‌های قبل - تلاش سازمان‌های مختلف جهت ایفای نقش در عرصه ترافیک - تلاش برای استفاده از فناوری‌های نو در عرصه فرهنگ ترافیک - پی‌بردن به اهمیت مطالعات اجتماعی و مقوله فرهنگ و رفتار اجتماعی در حل مسئله - تلاش جهت استفاده از تجارب جهانی - گسترش مطالعات رشته‌ای برای حل مساله
	<ul style="list-style-type: none"> - تغییر پی‌درپی مدیریتی - افزایش شکاف دولت ملت و در نتیجه رشد بی‌اعتمادی به نهادهای رسمی - نا امید شدن شهروندان از حل مشکل ترافیک - رشد تورم و تأثیر سوء بر وضعیت روانی مردم - افزایش نارضایتی عمومی و گسترش وندالیسم (خرابکاری اجتماعی) - عدم همکاری سازمان‌های دیگر - افزایش مهاجرت به کلان‌شهرها - تشدید فردگرایی منفی (ترجیح صرف منافع فردی) در جامعه - تلقی اتومبیل به عنوان شاخص منزلت اجتماعی بالا در سبک زندگی جدید - عدم همکاری و پیوند نهادهای اجتماعی کننده - فقدان هزینه اجتماعی پس از ارتکاب تخلف 		<ul style="list-style-type: none"> - ناچیز بودن هزینه مالی - فرصتی تخلف - عدم بسیج افکار عمومی و نهادهای اجتماعی کننده - ملاحظه اندک گروه‌های آسیب پذیر اجتماعی در سیاست‌گذاری‌ها - ضعف همکاری‌های بین سازمانی - فقدان بودجه و اعتبار با توجه به نیازها و نقصان‌ها - موسمی بودن اجرای قوانین و مقررات - فقدان سازمان‌های مردم نهاد و ضعف حضور بخش خصوصی در عرصه فرهنگ ترافیک - حاکمیت اقدامات جزیره‌ای در اصلاح فرهنگ ترافیک - تأثیرات سوء تغییر آرایش نیروهای سیاسی جامعه بر مدیریت ترافیک - فقدان اقتدار لازم جهت اجرای سیاست‌های مربوط به فرهنگ ترافیک - خلأ قانونی در ارتباط با تعیین و تعریف مسئول اصلی اصلاح فرهنگ ترافیک - حاکمیت رابطه تجاری بین سازمان‌های مسئول و فرعی نظیر صدا و سیما در اصلاح فرهنگ ترافیک - ضعف عدالت اجتماعی در سیاست‌گذاری‌های ترافیکی
تهدیدها		ضعف‌ها	

همان‌گونه که مشاهده می‌شود در تحلیل SWOT با چهار عنصر اصلی مواجه هستیم: قوت‌ها و فرصت‌ها که بیانگر وضعیت مثبت هستند و ضعف‌ها و تهدیدها که بیانگر وضعیت منفی است. هم‌چنین این تحلیل هم در برگیرنده ویژگی‌ها و پتانسیل‌های درون سازمانی یا داخلی^۱ است و هم در برگیرنده ویژگی‌های نهفته در محیط بیرونی^۲ سازمان. تعامل این دو نوع از عوامل می‌تواند موفقیت یا شکست عملکرد سازمانی را رقم زند.

^۱ - Internal

^۲ - External

۱۲ - رویکردهای اساسی مواجهه با آسیب های فرهنگی

با بررسی گستره آسیب‌های شناسایی شده موجود و میزان تأثیر هر یک از آنها بر حیطه عمل شهروندان جمع‌بندی‌ها حاکی از آنست که به منظور ارتقاء فرهنگ ترافیک، ۶ عامل مهم و استراتژیک به عنوان اثرگذارترین رویکردها بایستی مورد توجه قرار گیرد و تمامی سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌های بعدی ذیل آنها تعریف گردد.

۱- تبیین، ترویج و نمادسازی «خط سفید» به عنوان مهم‌ترین «زبان هدایت» در فرهنگ حمل و نقل و ترافیک شهروندان

۲- تصحیح «فرهنگ موتورسواری»

۳- گسترش فرهنگ استفاده حداقلی از خودرو شخصی

۴- تصحیح روش‌ها، فرایندها و اقدام فوری جهت تسریع در «کاهش آلودگی هوا»

۵- تبدیل ضرورت مراعات قوانین و قواعد حمل و نقل و ترافیک به «مطالبه عمومی»

۶- الزام شهروندان به پایبندی به قانون با گسترش سیستم‌های نظارتی و اعمال قانون به صورت هوشمند

۱۲-۱- تبیین، ترویج و نمادسازی «خط سفید»

نکته مهم در اجرای صحیح طرح خط سفید فهم صحیح تفاوت بین خط و خط‌کشی می باشد.

ü خط: حریم قانونی با پشتوانه محکم قانونی و نظارتی است که عدم رعایت آن بیشترین هزینه را برای متخلف به همراه دارد!

ü خط‌کشی: خط‌های زیبا و رنگارنگی است که روی سطح خیابان کشیده می‌شود و بخودی‌خود خاصیتی ندارد و رعایت و عدم رعایت آن در قاعده هزینه و فایده هیچ هزینه‌ای ندارد.

• نمادسازی خط سفید جهت هدایت خودروها به حرکت بین خطوط و رعایت حقوق عابران در گذرگاه‌های مربوطه

• رفع تمامی نواقص و اشکالات خط‌کشی‌ها و تجهیزات ترافیکی

• ارائه آموزش‌های فراگیر با استفاده از تمامی قالب‌های فرهنگی و هنری در تمامی عرصه‌ها و بسترهای اجتماعی

- تعریف خط سفید و رعایت حریم آن به عنوان خط قرمز و مبنای قانونمندی شهروندان.
- فرهنگسازی و زمینه‌سازی بکارگیری خط سفید به جای استفاده از موانع فیزیکی

۱۲-۲- تصحیح «فرهنگ موتورسواری»

- ترغیب، تشویق و ترویج استفاده از دوچرخه و پیاده روی در شهر
- مناسب سازی پیاده راه ها و پیاده روها برای تردد آسان و امن عابران پیاده
- الزام به گذراندن دوره های آموزشی اثر بخش قبل از صدور گواهینامه موتور سیکلت و آموزش های تکمیلی به صورت مستمر
- بالابردن سطح آگاهی شهروندان نسبت به خطرات زیست محیطی موتورسیکلت های بنزینی
- مشارکت سمن ها در بهبود رفتارهای راکبان موتور سیکلت ها
- قاطعیت پلیس در برخورد با تخلفات راکبان موتور سیکلت در موارد: عدم استفاده از کلاه ایمنی، عبور ممنوع، عبور از چراغ قرمز، حرکت و پارک در پیاده رو، حرکت خلاف جهت، حرکات آکروباتیک و پرخطر، حمل بارهای غیرمتعارف
- جایگزینی موتورسیکلت برقی به جای موتورسیکلت های بنزینی
- تقبیح عملکرد و تحقیر رفتارهای پرخطر راکبان موتور سیکلت در انظار عمومی و گسترش این نگاه در آحاد جامعه
- اعمال تنبیهات حیثیتی در خصوص موتورسیکلت سواران متخلف (در صورت لزوم مذاکره و متقاعد نمودن قوه قضائیه)

۱۲-۳- گسترش فرهنگ استفاده حداقلی از خودرو شخصی

- گسترش فرهنگ استفاده حداکثری از حمل و نقل عمومی
- گسترش فرهنگ پیاده روی
- گسترش فرهنگ استفاده از دوچرخه

۱۲-۴- تصحیح روش‌ها، فرآیندها و اقدام فوری جهت تسریع در «کاهش آلودگی هوا»

- آگاهی بخشی و بالابردن دانش عمومی در زمینه عوامل و روش‌های موثر در کاهش آلودگی هوا
- اجرایی نمودن طرح کمپین کاهش آلودگی هوا
- اصلاح محدودیت‌های ترافیکی تردد خودروها به منظور افزایش اثرگذاری آنها
- سطح بندی خودروها از لحاظ میزان آلاینده‌گی و اعمال محدودیت تردد خودروهای با درجه آلاینده‌گی بالاتر در مواقع ضروری
- استفاده از ظرفیت‌های تبلیغی و اطلاع‌رسانی موجود جهت نشر اطلاعات انباشته شده در شرکت کنترل کیفیت هوا

۱۲-۵- تبدیل ضرورت مراعات قوانین و قواعد حمل و نقل و ترافیک به «مطالبه عمومی»

- فرهنگسازی مبتنی بر نگاه دینمدار به لزوم پایبندی به قوانین و رعایت فرهنگ ترافیک
- تبیین و جلب توجه به لزوم رعایت فرهنگ ترافیک به عنوان حق الناس
- معرفی پایبندی به فرهنگ ترافیک به عنوان یک ارزش اخلاقی اجتماعی
- استفاده از ظرفیت ارزشمند مساجد به منظور جریان سازی در عرصه فرهنگ ترافیک
- آموزش روحانیون و ائمه جماعات جهت تبلیغ
- حضور مستمر کارشناسان حوزه ترافیک در مساجد
- فرهنگسازی در مدارس و پارک‌های آموزش ترافیک برای نوجوانان و کودکان
- ایجاد زمینه ورود و جهت‌دهی سازمان‌های مردم نهاد و چهره‌های مؤثر، در عرصه گسترش فرهنگ ترافیک
- الزام تدوین پیوست حمل و نقل و ترافیک در تمامی برنامه‌های فرهنگی و اجتماعی شهرداری تهران

۱۲-۶- الزام شهروندان به پایبندی به قانون با گسترش سیستم های نظارتی و اعمال قانون به

صورت هوشمند

- گسترش سیستم های هوشمند سنجش سرعت و ثبت سرعت غیرمجاز
- القاء حس دیده شدن به شهروندان در تمامی حالات ترافیکی

- تصحیح اشکالات سیستم های هوشمند ثبت تخلف ورود به محدوده طرح ترافیک
- توسعه سیستم های هوشمند به منظور اثر بخش نمودن مجازات متخلفین
- کاهش حضور فیزیکی پلیس و جایگزینی آن با سیستم های هوشمند
- تعریف حقوق شهروندی در وسایل حمل و نقل عمومی و معرفی پل ارتباطی جهت نظارت شهروندان و اعلام تخلفات رانندگان حمل و نقل عمومی و پرسنل صف
- استفاده از ظرفیت شهروندان داوطلب جهت نظارت و برخورد با متخلفین و اعمال قانون مطابق با ظرفیت قانونی موجود

۱۳ - تعیین متدولوژی برای نیل به هدف

قبل از آنکه به این سوال پاسخ دهیم که بر اساس کدام روش‌ها می‌توان دریافت که برنامه‌ها و اقدامات انجام شده جهت اصلاح فرهنگ ترافیک موثر واقع شده‌اند؟ باید نگاهی دوباره به مفهوم نگرش داشته باشیم. نگرش^۱ از سه عنصر شناختی، عاطفی و رفتاری تشکیل می‌شود. پرداختن به سه جنبه مذکور می‌تواند وضعیت فرهنگ ترافیک یک کشور را نشان دهد. در بعد رفتاری توجه به بعضی از نکات ضروریست که به مختصر به برخی از آنها اشاره می‌گردد.

برای تغییر رفتار سه مرحله بایستی انجام شود. ذوب کردن رفتار بد(ناهنجاری)، قالب‌گیری(موضوعات مورد نظر)، انجماد(استمرار و آموزش تا حصول نتیجه) اگر در مورد خط این سه مرحله درست لحاظ نشود نتیجه لازم گرفته نمی‌شود و موفق به تغییر رفتار نمی‌شویم.

همچنین در بعد رفتار ناهنجار در امر ترافیک، باید به افزایش هزینه های پرداختی توسط افراد متخلف توجه گردد، اصولاً افراد چهار نوع واکنش دارند: کنش عقلانی، کنش عاطفی، کنش ارزشی و کنش سنتی. حمل و نقل در حیطه کنش عقلانی افراد است. افراد حساب هزینه و فایده می‌کنند. در حال حاضر با بی نظمی و بی قانونی، فرد راحت تر به مقصد می‌رسد. در حساب هزینه و فایده افراد به نفع خود می‌بینند که قانون را نقض کنند که با توجه به این نکات باید راهکارهای اجرایی منتج به افزایش هزینه تخلف از قانون گردد.

^۱ - Attitude

۱۴ - ارائه برنامه ها

بر پایه آنالیز SWOT، در این بخش برنامه‌های طرح ارتقای فرهنگ ترافیک ارائه می‌شود. لازم به توضیح است که با توجه به گستره سازمان ها و نهادهای تأثیرگذار در فرهنگ ترافیک، با توجه به نوع عملکرد آنها بایستی برنامه های خود را مطابق این سند تنظیم و در قالب الحاقیه سند ارائه گردد. در ذیل به برخی از برنامه های شاخص این سند اشاره می‌گردد که پس از تجمیع همه آنها، در قالب یک برنامه جامع و کلی قابل ارائه خواهد بود.

- تهیه طرح مجازات‌های غیر مالی برای متخلفانی که رعایت حریم خطوط را نمی‌نمایند.
- تهیه طرح استفاده از محیط درونی وسایل نقلیه عمومی نظیر مترو و اتوبوس درون شهری (نصب دستگاه‌های پخش صوتی و تصویری در درون این وسایل) جهت اصلاح نگرش مردم به خط سفید و بهبود وضعیت فرهنگ ترافیک.
- ایجاد فشار اجتماعی با خط مشی «همه علیه یک نفر» در مقابل افراد متخلف به وسیله ایجاد حساسیت عمومی از طریق صدا و سیما.
- ایجاد زمینه برای گنجاندن درس مهارت‌های ترافیکی یا آشنایی با اهمیت خط سفید در فرهنگ ترافیک در مقاطع مختلف تحصیلی.
- ایجاد گروه مطالعات اجتماعی ترافیک در سازمان‌های موجود و ارائه مطالعات و یافته‌ها.
- مطالعات اجتماعی و جمع‌آوری آمار در جهت شناخت ویژگی‌های جمعیتی، اجتماعی و فرهنگی متخلفان.
- ایجاد زمینه مشارکت خانواده‌های قربانیان و آسیب‌دیدگان تصادفات به عرصه فعالیت‌های اصلاح فرهنگ ترافیک.
- تهیه و طرح ایجاد بنیاد تصادف تهران جهت بسیج و سازماندهی خانواده‌های قربانیان تصادفات.
- تشویق به شکل‌گیری سازمان‌های مردم‌نهاد توسط خانواده قربانیان و آسیب‌دیدگان تصادفات.
- تهیه و تدوین برنامه‌های آموزشی ضمن خدمت مجریان قانون و اتخاذ سیاست اول آموزش مجریان و بعد مردم در راستای نهادینه شدن اهمیت خط سفید در ترافیک.
- تهیه طرح روش‌های تامین منابع مالی اصلاح فرهنگ ترافیک از ذی‌مدخلان.

۱۵ - تبیین شیوه اجرا

در شیوه اجرا برای دسته بندی راهکارها و جهت اجرای صحیح و همه جانبه طرح، لازم است مسئولیتها در سه حوزه تعریف و تفکیک شود و در هر حوزه تمامی امور به صورت یکپارچه برنامه ریزی و اجرا گردد. آنچه در شیوه اجرا ضروریست آن است که راهکارها باید بصورت واقعی و قابل اجرا در محیط واقعی باشد و به دور از هرگونه تئوری پردازی های خیالی بر اساس اقتضائات واقعی جامعه ارائه گردد. این دسته بندی ها به شرح ذیل می باشند:

- مدیریت عالی و اعمال قانون
- مدیریت فنی و زیرساختی
- مدیریت فرهنگی و اجتماعی

۱۵-۱- مدیریت عالی و اعمال قانون

در خصوص اعمال مدیریت عالی و اقدامات حاکمیتی و همچنین استفاده از ظرفیت های قانونی از قبیل تصویب قوانین جدید و اصلاح قوانین موجود می توان به اهم موارد ذیل اشاره نمود:

- بسط، گسترش و تبیین اهمیت رویکردهای ترافیکی (خط سفید، فرهنگ موتورسواری، کاهش آلودگی هوا) در تمامی سخنرانیها و... به عنوان یک مطالبه جدی
- امضاء تفاهم نامه های اجرایی بین شهرداری و عالی ترین مقام دستگاه های حاکمیتی
- یکپارچه سازی دستگاههای داخل و خارج شهرداری به منظور اجرای طرح

ü حاکمیتی

ü تصویب قوانین مورد نیاز

ü هماهنگی کلان با دستگاههای مرتبط نظیر ناجا، قوه قضائیه، وزارت کشور و...

ü پشتیبانی لوجستیکی طرح

ü هماهنگی در انجام اقدامات سلبی پشتوانه طرح

ü درون سازمانی

✓ الزام تمامی مجموعه ها به اصلاح فرآیندها بویژه در حوزه سلبی در داخل شهرداری

✓ ابلاغ وظائف تخصصی هر بخش و هماهنگی سازمانی همه جانبه

۱۵-۲- مدیریت فنی و زیرساختی

- رفع تمامی نواقص و اشکالات خط‌کشی‌ها و تجهیزات ترافیکی و وسایل حمل و نقل عمومی
- اصلاح هندسی معابر و گاردریل‌ها
- اصلاح وضعیت و تکمیل تابلوهای راهنمایی و رانندگی و هدایت مسیر
- گسترش سیستم‌های هوشمند سنجش سرعت و ثبت سرعت غیرمجاز
- القاء حس دیده شدن به شهروندان در تمامی حالات ترافیکی با استفاده از تجهیزات و امکانات هوشمند
- نظم بخشی به زمان بندی و سرفاصله وسائط حمل و نقل عمومی (اتوبوس و مترو)
- جلوگیری از اشغال یک خط عبوری در معابر، توسط خودروها به صورت پارک حاشیه ای
- جلوگیری از اختلاط مدهای مختلف حمل و نقلی و تجمعات نامناسب خودروهای حمل و نقل عمومی در معابر
- جلوگیری از تردد خودروهای کثیف، تصادفی و از رده خارج و حمل بارهای غیرمتعارف با وسایل حمل‌ونقل نامناسب
- جایگزینی موتورسیکلت برقی به جای موتورسیکلت‌های بنزینی
- مناسب سازی پیاده راه‌ها و پیاده روها برای تردد آسان و امن عابران پیاده

۱۵-۳- مدیریت فرهنگی و اجتماعی

- برای دستیابی به دومین هدف از اهداف کلان ۱۸ گانه فرهنگی و اجتماعی شهرداری تهران یعنی «ارتقاء فرهنگ شهروندان به منظور کاهش ترافیک با محوریت کاهش آلودگی هوا» سه رویکرد ذیل مورد اتفاق نظر متخصصین و صاحب نظران علوم اجتماعی و حمل‌ونقل و ترافیک می‌باشد:
- تبیین، ترویج و نمادسازی «خط سفید» به عنوان مهم‌ترین «زبان هدایت» در فرهنگ حمل‌ونقل و ترافیک، تصحیح «فرهنگ موتورسواری»، و اقدام جهت «کاهش آلودگی هوا»
- الزامات اساسی در تحقق رویکردهای فوق عبات است از:
- افزایش سطح وظیفه شناسی و انضباط اجتماعی
- افزایش سطح بهداشت و آرامش روانی جامعه

- افزایش سطح پایبندی به رفتار اخلاق مدار
- به منظور جریان سازی فراگیر در این زمینه‌ها فرهنگ‌سازی در چهار حوزه ضرورت دارد:
- فرهنگ‌سازی عمومی برای تمامی شهروندان
- فرهنگ‌سازی تخصصی در حوزه پرسنل حمل و نقل و ترافیک
- فرهنگ‌سازی با محوریت باورهای دینی
- فرهنگ‌سازی با محوریت کودکان و نوجوانان

الف) فرهنگ‌سازی عمومی برای تمامی شهروندان

جهت فرهنگ‌سازی عمومی برای شهروندان در جهت ارتقاء فرهنگ ترافیک استفاده از پتانسیل‌های موجود در نهادهای فرهنگی که به نوعی ارتباط مستقیم یا غیر مستقیم با مقوله شهرنشینی از جمله فرهنگ ترافیک دارند امری ضروریست. در این راستا تدوین ماتریس فرهنگی برای ایفای نقش هر کدام از نهادها بعنوان اصلی‌ترین اقدام فرهنگی می‌باشد. عوامل اجرایی مؤثر در این خصوص عبارتند از:

وزارت ارشاد اسلامی، سازمان تبلیغات اسلامی، صداوسیما، فرهنگسراها، سراهای محله، روزنامه همشهری و مجلات، سمن‌ها، سازمان زیباسازی، ایجاد کمپین‌های تبلیغاتی، اطلاع‌رسانی و جریان‌سازی و...

- تبدیل ضرورت مراعات قوانین و قواعد حمل و نقل و ترافیک به «مطالبه عمومی»
- گسترش فرهنگ استفاده حداکثری از حمل و نقل عمومی
- تبیین رعایت فرهنگ ترافیک به عنوان نماد شهروند متمدن
- ارائه آموزش‌های فراگیر با استفاده از تمامی قالب‌های فرهنگی و هنری در تمامی عرصه‌ها و بسترهای اجتماعی
- نمادسازی خط سفید جهت هدایت خودروها به حرکت بین خطوط و رعایت حقوق عابران در گذرگاه‌های مربوطه
- ترغیب، تشویق و ترویج استفاده از دوچرخه و پیاده روی در شهر
- بالابردن سطح آگاهی شهروندان نسبت به خطرات زیست محیطی موتورسیکلت‌های بنزینی

- تقبیح عملکرد و تحقیر رفتارهای پرخطر راکبان موتور سیکلت در انظار عمومی و گسترش این نگاه در آحاد جامعه
- عوامل اجرایی موثر

ب) فرهنگ‌سازی تخصصی در حوزه پرسنل حمل و نقل و ترافیک

در فرهنگ‌سازی تخصصی در حوزه پرسنل حمل و نقل و ترافیک، نهاد های ذیل دخیل و هرکدام دارای نقش مربوط خود هستند:

معاونت اجتماعی فرهنگی، معاونت حمل‌ونقل و سازمان ترافیک، راهنمایی و رانندگی، شرکت واحد اتوبوسرانی، سازمان تاکسی‌رانی، شرکت‌های خصوصی حمل و نقلی، مراکز آموزشی تخصصی

- آموزشی مستمر پرسنل و رانندگان جهت چگونگی رفتار با شهروندان
- رانندگان اتوبوس، تاکسی، آژانس‌های مسافرتی و عوامل فروش و کنترل بلیط
- آموزش مستمر پرسنل و رانندگان جهت انجام دقیق و صحیح وظائف تخصصی
- آموزش تخصصی مستمر مربیان آموزشی مستقر در پارک‌های آموزش ترافیک
- طراحی و تدوین دوره‌های آموزشی کوتاه مدت (عمومی، فنی و تخصصی و خدماتی-اداری)
- عوامل اجرایی موثر

ج) فرهنگ‌سازی با محوریت باورهای دینی

در این خصوص می‌توان از نهاد ذیل در جهت فرهنگ‌سازی با محوریت دینی استفاده نمود:

شورای سیاست‌گذاری ائمه جمعه، ستاد رسیدگی به امور مساجد، مرکز فعالیت‌های دینی، کانون‌های

فرهنگی هنری مساجد، پایگاه‌های بسیج و...

- ترویج نگاه دینمدار به لزوم پایبندی به رعایت فرهنگ ترافیک
- تبیین و جلب توجه به لزوم رعایت فرهنگ ترافیک به عنوان حق الناس
- معرفی پایبندی به فرهنگ ترافیک به عنوان یک ارزش اخلاقی اجتماعی
- استفاده از ظرفیت ارزشمند مساجد به منظور جریان‌سازی در عرصه فرهنگ ترافیک
- آموزش روحانیون و ائمه جماعات جهت تبلیغ

ü حضور مستمر کارشناسان حوزه ترافیک در مساجد

د) فرهنگ‌سازی با محوریت کودکان و نوجوانان

عوامل اجرایی تأثیرگذار در این خصوص عبارتند از : آموزش و پرورش، مدارس، پارک‌های آموزش ترافیک و...

- برنامه ریزی مستمر جهت حضور دانش‌آموزان در پارک‌های آموزش ترافیک

ü آشنایی دانش‌آموزان در گروه‌های مختلف سنی با پیام تابلوها، چراغ‌ها و علائم راهنمایی و

رانندگی

ü تربیت و آموزش دانش‌آموزان به عنوان همیار خط سفید

ü تربیت نسلی که از کودکی با قوانین تردد شهری آشنایی یافته و تمکین از این قوانین به صورت

یک خصیصه ذاتی در رفتار اجتماعی او جلوه‌گر باشد

- راهیابی دروس زندگی عملی به موضوعات درسی مدارس و توجه هرچه بیشتر وزارت آموزش و پرورش

نسبت به آموزش‌های زندگی عملی در کنار تئوری‌های علمی