

عنوان نشست: مسائل آموزش رفتار ترافیکی در ایران: چالش‌ها و راهکارها

شناسنامه نشست	
واحد برگزارکننده نشست:	دانشکده روان‌شناسی و علوم تربیتی
مسئول نشست:	دکتر صغرا ابراهیمی قوام (عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبائی)
تاریخ برگزاری نشست:	۱۳۹۵/۸/۲
اعضای هیئت علمی:	آقایان دکتر حبیب هنری، دکتر احمد برجعلی، دکتر فرامرز سهرابی، دکتر فریرز درتاج و دکتر کامران شیوندی (اعضای هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبائی)
نمایندگان دستگاه‌های اجرایی مرتبط:	سردار حمیدی (رئیس پلیس راه کشور)؛ سردار حسینی (رئیس پلیس راهور تهران بزرگ)؛ سرهنگ ستاد بهزاد بصیرت (رئیس دفتر تحقیقات کاربردی راهور ناجا)؛ سرهنگ نادر رحمانی (رئیس پلیس مرکز کنترل ترافیک راه‌های کشور)؛ دکتر کشفی (مدیر گروه مدیریت ترافیک دانشگاه علوم انتظامی امین).
مسئله محوری نشست:	مسائل و چالش‌های آموزش رفتار ترافیک از دیدگاه پلیس راهور ناجا
سازمان‌های هدف توصیه سیاستی:	نهادهای اقتصادی کشور

هرساله تصادفات خسارت‌های جبران‌ناپذیر جانی، مالی، محیطی، اجتماعی و... به وجود می‌آورد. متأسفانه در ایران، آمار تلفات (۱۶ هزار) کشته در سال، هزینه‌های اقتصادی تلفات (۲ میلیارد)، هدر رفتن ۷ درصد تولید ناخالص ملی، بیکار شدن ۵/۲ میلیون نفر، مصدوم شدن ۸۵۰ هزار نفر، ۵۰ درصد معلولیت‌های ناشی از حوادث ترافیکی و بیش از ۶۰ درصد سهم تقصیر ناشی از عوامل انسانی است (به نقل از کشفی، ۱۳۹۵). از این رو جامعه هزینه‌های سنگینی در قبال تصادف پرداخت می‌کند که گاهاً جبران‌ناپذیر است. هنگامی که به آمار

مقایسه‌ای جان‌باختگان جاده‌ای در سال ۹۳-۹۴ نگاه می‌کنیم، بنا به اعلام پزشکی قانونی، تعداد تلفات در سال ۱۳۹۳، ۱۲۱۸۸ نفر و در سال ۱۳۹۴ به ۱۲۰۸۴ تن رسیده است. علی‌رغم اینکه در مقایسه این دو سال، با کاهش ۱ درصدی مواجهیم، اما باز نرخ جان‌باختگان بالاست. آماری که پلیس راه در خصوص در سال ۱۳۹۴ بر اساس آمار اعمال قانون ارائه می‌دهد، حاکی از آن است که از کل تخلفات ثبت شده ۲۳۷۰۹۴۷۱، تعداد تخلفات حادثه‌ساز ۲۲۱۷۴۹۰ است که نرخ بالایی را تشکیل می‌دهد. آماری که گروه سنی مقصرین در تصادفات فوتی و جرحی اعلام شده است حاکی از آن است که ۲۸/۳٪ که بالاترین نرخ را تشکیل می‌دهد مربوط به گروه سنی ۲۰ تا ۳۰ سال است که بعد از آن گروه سنی ۳۰ تا ۴۰ سال با نرخ ۲۵/۲٪ قرار می‌گیرد و کمترین گروه سنی مربوط به افراد ۱ تا ۱۰ سال است. توزیع سنی ملاحظه شده حکایت از این دارد که بیشترین مقصرین در گروه سنی جوان و بزرگسال قرار دارد که جزو اقشار فعال جامعه محسوب می‌شوند.

این حقایق حاکی از فقدان برنامه منظم آموزش رفتار ترافیکی به‌طور مستقیم و غیرمستقیم در تعالیم تربیتی در خانواده‌ها و مؤسسات آموزش عمومی و عالی است؛ بنابراین تعیین مسائل و چالش‌های ترافیکی از دیدگاه‌های مختلف، زمینه‌سازی تعیین راهکارهای راهبردی در کاهش تعداد مصدومان، معلولان و جان‌باختگان ترافیکی خواهد شد.

مهم‌ترین مشکلات این دیدگاه عبارت‌اند از:

۱. مشخص نبودن متولی آموزش رفتار و فرهنگ ترافیک در کشور از سطح کلان تا خرد؛
۲. عدم به‌کارگیری مدل‌های تبیین‌کننده علل بروز رفتارهای حادثه‌ساز و تخلفات از سطح کلان تا خرد؛
۳. نادیده انگاشتن مسئولیت نهادهای سیاست‌گذار و آموزشی و در ارتقای رفتار و فرهنگ ترافیک در کشور؛
۴. متمرکز شدن مباحث حفظ و ارتقای رعایت ایمن ترافیکی بر پلیس راهور ناجا؛
۵. نادیده گرفتن نقش دانشگاه‌ها به‌ویژه دانشگاه‌های علوم انسانی در طراحی و ارزشیابی برنامه‌های آموزش رفتار و فرهنگ ترافیک برای کاربران ترافیکی اعم از عابر پیاده،

- راننده، سرنشین خودرو، دوچرخه‌سوار، موتورسیکلت‌سوار؛
۶. مشارکت ضعیف دانشگاه‌ها در ارتقای رفتار و فرهنگ ترافیک در سطح آموزش عالی؛
۷. نبود روش‌های معتبر در تعیین مسائل و اولویت‌های آموزشی برای کاربران ترافیکی به‌توسط نهادهای ذی‌ربط؛
۸. فقدان برنامه‌های سیاست‌گذاری آموزش رفتار و فرهنگ ترافیک برای نهادهای مختلف کشور؛
۹. فقدان رویکرد مشارکتی و بین‌سازمانی در تعیین برنامه‌های آموزش رفتار و فرهنگ ترافیک؛
۱۰. فقدان چارچوب‌های نظری منبث از رویکردهای روان‌شناختی در تدوین و گسترش برنامه‌ها و فعالیت‌های آموزش رفتار و فرهنگ ترافیکی در گروه‌های سنی مختلف؛
۱۱. عدم کاربرد رویکردهای بین‌رشته‌ای و چندفرهنگی در تدوین برنامه‌های آموزش رفتار و فرهنگ؛
۱۲. فقدان مدل‌های آموزش چندرسانه‌ای در تدوین و گسترش برنامه‌ها و فعالیت‌های آموزش رفتار و فرهنگ ترافیکی در گروه‌های سنی مختلف؛
۱۳. ابهام در درک مفاهیم اساسی همچون تربیت، آموزش، روش‌های یادگیری، آموزش در تدوین و گسترش برنامه‌ها و فعالیت‌های آموزش رفتار و فرهنگ ترافیکی در گروه‌های سنی مختلف؛
۱۴. عدم توجه به ویژگی‌های بوم‌شناختی، جمعیت‌شناختی و فرهنگی در ساخت برنامه‌های تلویزیونی در حوزه رفتار ایمن ترافیکی درون‌شهری و بین‌شهری؛
۱۵. فقدان سیاست‌گذاری‌های درازمدت، میان‌مدت و کوتاه‌مدت در تحقق اولویت‌های آموزش رفتار ترافیک بنا به جمعیت هدف؛
۱۶. فقدان فراتحلیل و تحلیل محتوای تحقیقات انجام‌شده در حوزه آموزش رفتار و فرهنگ ترافیک به‌طور درون‌سازمانی و بین‌سازمانی؛
۱۷. وجود تداخل در تدوین و اجرای برنامه‌های آموزش رفتار ترافیک بین سازمان‌های مختلف؛

۱۸. عدم مدیریت و نظارت بر برنامه‌های آموزشی رفتار ترافیک و تعیین اعتبار آن‌ها؛
۱۹. تمرکز آموزش رفتار ایمن ترافیکی، اعم از ساخت انیمیشن، گروه‌های آموزش عروسکی بر گروه‌های سنی پایین و متمرکز بر دوره ابتدایی؛
۲۰. مقطعی بودن آموزش‌های ترافیکی پخش شده از طریق رسانه‌های جمعی با همکاری پلیس راهور ناجا؛
۲۱. تدوین برنامه‌ها و طرح‌های همیار پلیس در گروه‌های سنی پایین و عدم گسترش به آموزش عالی؛
۲۲. فقدان مرکز پژوهشی واحدی که در آن اولویت‌های پژوهشی آموزش رفتار و فرهنگ ترافیک مطرح و تحقیقات این حوزه رصد و گردآوری شود؛
۲۳. مطلع نبودن استادان دانشگاه‌ها از تشکیل گروه‌های تخصصی آموزش رفتار و فرهنگ ترافیکی در مراکز مختلف، اعم از پلیس راهور ناجا مانند جامعه اندیشمندان ترافیک کشور یا انجمن علمی مهندسی ترافیک و حمل‌ونقل دانشگاه فردوسی مشهد یا مرکز تحقیقات ارتقای ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌های دانشگاه شهید بهشتی؛
۲۴. بی‌توجهی به آموزش شایستگی محور پلیس راهنمایی و رانندگی در ارتباط با مردم بالأخص برخورد با افراد متخلف؛
۲۵. نداشتن آموزش‌های روان‌شناسی ارتباطات و متقاعدسازی پلیس راهنمایی و رانندگی در برخورد با مردم؛
۲۶. نبود قوانین و مقررات باثبات در معابر درون‌شهری.

توصیه‌های راهبردی

۱. اتخاذ رویکرد فرافردی با توجه به ابعاد اقتصادی، اجتماعی - فرهنگی، روان‌شناختی، زیست‌محیطی و... مسائل آموزش ترافیکی؛
۲. تغییر نگاه انسان‌محور و سلامت‌محور در آموزش‌های رفتار ترافیک؛
۳. توجه و تحلیل آموزش‌های غیررسمی رفتار ترافیک در طراحی اثربخش آموزش رفتار ترافیکی؛

۴. طراحی پژوهش‌هایی برای نیازسنجی و امکان‌سنجی آموزش رفتار ترافیکی بر روی والدین، آموزش عمومی و آموزش عالی؛
۵. اتخاذ رویکرد آموزش رفتار ترافیکی معطوف به چهار بعد یاددهنده، یادگیرنده، محیط و برنامه درسی؛
۶. طراحی بسته‌های آموزش رفتار ترافیکی مبتنی بر راهبردهای هفت‌گانه شامل آموزش، محیط، اقدامات مهندسی، امدادسانی، اعمال قانون، تشویق و ارزیابی؛
۷. تعیین رهبری مدیریت امور آموزش رفتار و فرهنگ در کشور شامل تعیین متولی اصلی در امر بهسازی و گسترش راه‌ها اعم از درون‌شهری و برون‌شهری و ایجاد هماهنگی بین نهادهای طراح و سازنده راه‌ها، بزرگراه‌ها، تقاطع‌ها و جاده‌ها؛
۸. انجام پژوهش‌هایی در حوزه آسیب‌شناسی رفتارهای ناایمن و حادثه‌ساز ترافیکی بر روی اقشار مختلف؛
۹. استفاده از پتانسیل‌های انجمن‌های علمی دانشجویی و انجمن‌های مردم‌نهاد در گسترش آموزش رفتار ترافیکی؛
۱۰. تشکیل دفتر همکاری‌های مشترک برای احصاء مسائل آموزشی؛
۱۱. توجه به ابعاد اجتماعی- فرهنگی رفتار ترافیکی در حوزه‌های مختلف رشته‌های علوم تربیتی و روان‌شناسی؛
۱۲. راه‌اندازی مرکز تحقیقات رفتار و فرهنگ ترافیکی در دانشگاه علامه طباطبائی؛
۱۳. تشکیل گروه تحقیقات بین‌رشته‌ای در حوزه رفتار و فرهنگ ترافیکی در دانشگاه علامه طباطبائی؛
۱۴. راهبری و هدایت پایان‌نامه‌های دوره کارشناسی ارشد و دکتری در حوزه رفتار و فرهنگ ترافیکی؛
۱۵. استفاده از مدل سطوح پنج‌گانه تحلیل از سطح کلان تا خرد در تعیین اولویت‌ها، سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌های آموزش رفتار ترافیک.

سطح ۱- سطح کلان یا جامعه

۱. بررسی وضعیت زیرساخت‌ها و سیاست‌های کلان برای بروز رفتار صحیح از کاربر در امر گسترش رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی؛
۲. تعیین میزان فاصله بین وضعیت موجود و وضعیت مطلوب در سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌های کلان حوزه آموزش رفتارهای ترافیکی؛
۳. تعیین خلأهای موجود قوانین و مقررات ترافیکی حمل‌ونقل درون‌شهری و بین‌شهری؛
۴. تصویب قوانین بازدارنده متناسب با تخلفات راهنمایی و رانندگی؛
۵. ایجاد بسترهای کافی و مناسب در عرصه حمل‌ونقل اعم از نظام‌های جابه‌جایی مسافر و کالا پاسخ‌گوی نیازمندی‌های مربوط؛
۶. الزام و تأکید قوانین مصوب حوزه ترافیک بر تعریف نقش‌های کاربران ترافیکی در حفظ و گسترش اجرا و همگانی شدن عمل به قوانین؛
۷. ایجاد زمینه‌های لازم برای گسترش زیرساخت‌ها و بنیان‌های عمرانی، الکترونیکی و منابع از طریق هم‌اندیشی نهادهای تعیین‌کننده طراحی و اجرای برنامه‌های حوزه راهنمایی و رانندگی؛
۸. تعیین متولی اصلی برنامه‌ریزی و اجرای سیاست‌ها، برنامه‌ها و فعالیت‌های حوزه راه‌ها و مدیریت حمل‌ونقل و ترافیک درون‌شهری و بین‌شهری؛
۹. به‌کارگیری تجهیزات و سیاست‌های مدیریتی کوتاه‌مدت برای ایمن‌سازی راه‌ها با پیش‌بینی خطای انسانی؛
۱۰. تعیین معیارهای شفاف و مشخص برای سنجش و نظارت بر عملکرد مسئولان و کارکنان پلیس راهور و پلیس راه؛
۱۱. استفاده از روش تقویت نقاط مثبت و تشخیص نقاط ضعف برای تبدیل آن‌ها به نقاط قوت در سیاست‌ها و راهبردهای کلان تعیین‌شده در حوزه راهنمایی و رانندگی و پلیس راه؛
۱۲. ارتقای سازوکارهای حس خودنظارتی در بین مدیران و کارکنان پلیس راهور و پلیس راه؛

۱۳. تعیین چارچوب روشنی از مسئولیت‌ها به کارکنان و مدیران پلیس راهور و پلیس راه؛
۱۴. تعیین شاخص‌های روان‌شناختی و مهارتی- رفتاری گزینش افسران پلیس راهنمایی و رانندگی و پلیس راه؛
۱۵. اتخاذ سیاست‌های کلان در تربیت نیروی انسانی متخصص و متعهد در حوزه پلیس راهنمایی و رانندگی و پلیس راه؛
۱۶. بازبینی ساختارهای نظارتی کشور و ایجاد هماهنگی بین سازمان‌های نظارتی کشور در ارتقای برنامه‌ها و عملکرد پلیس راهور و پلیس راه؛
۱۷. توجه به نظارت آینده‌نگر در حوزه راهنمایی و رانندگی و پلیس راه؛
۱۸. پویایی و روزآمدی تصویب قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و پلیس راه مبتنی بر نیازها و ضرورت‌های جامعه؛
۱۹. برخورداری قوانین مصوب در حوزه راهنمایی و رانندگی از ضمانت اجرای لازم؛
۲۰. به‌روز شدن و افزایش کارآمدی قوانین مربوط به مجازات تخلفی از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و پلیس راه؛
۲۱. سلب امکان سوءاستفاده از تصویب و تصریح قوانین راهنمایی و رانندگی؛
۲۲. اطلاع‌رسانی بهنگام و مداوم مردم از قوانین، به‌ویژه قوانین عمومی و شهروندی از طریق رسانه‌ها و وسایل ارتباط جمعی؛
۲۳. نهادینه‌سازی قوانین از درون فرایند جامعه‌پذیری به‌ویژه از طریق تجدیدنظر در برنامه‌های درسی دانش‌آموزان از طریق اصلاح کتاب‌های درسی؛
۲۴. طراحی و توسعه سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌های آموزشی کلان در راستای تربیت شهروند و کاربر ترافیکی مؤثر؛
۲۵. تأکید بر نقش سیاست‌گذاری سازمان صدا و سیما در تهیه برنامه‌های مختلف، با رویکرد رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی؛
۲۶. ایجاد عزم قاطع در برقراری نظم در بین کلیه مسئولان کشوری در اجرای بی‌کم و کاست قوانین و برخورد با تخلفات رانندگی در کشور؛

۲۷. اتخاذ سیاست‌های کلان برجسته‌سازی تصویر قانون‌مداری و قانون‌پذیری در عرصه‌های مختلف از جمله راهنمایی و رانندگی.

سطح ۲- عوامل جغرافیایی و موقعیتی

۱. مدیریت بر سیاست‌های مهاجرت نیروی انسانی؛
۲. تعیین و ترسیم مسائل و معضلات ترافیکی کشوری و منطقه‌ای وضعیت موجود مهاجرت در داخل کشور؛
۳. شناسایی و تعریف علل مشکلات حمل‌ونقل جاده‌ای، درون‌شهری با بهره‌گیری از شرایط بوم‌شناختی حاکم بر آن منطقه جغرافیایی؛
۴. تعیین معضلات مؤثر بر افزایش تخلفات ترافیکی در مناطق شهری و روستایی؛
۵. تخصیص بودجه برای ارتقاء سطح فرهنگ و رفتار ترافیکی مناطق پرتخلف؛
۶. آسیب‌شناسی و تعیین عوامل مخرب و تأثیرگذار بر عدم رعایت قانون و مقررات در مناطق جغرافیایی خاص؛
۷. استفاده از مشارکت مردمی در برون‌رفت از مشکلات ترافیکی و جاده‌ای مناطق جغرافیایی خاص؛
۸. برنامه‌ریزی آموزش رفتار و فرهنگ مطابق با شرایط بوم‌شناختی و جغرافیایی منطقه؛
۹. طراحی اهداف درازمدت و کوتاه‌مدت ارتقای سطح فرهنگ و رفتار شهروندی به‌ویژه در حوزه ترافیک و حمل‌ونقل؛
۱۰. طراحی و اجرای برنامه‌های کوتاه‌مدت و درازمدت تسهیل کسب رفتار و فرهنگ ترافیکی مناسب خاص مناطق جغرافیایی پرتردد و حادثه‌خیز؛
۱۱. طراحی و عرضه آگاهی‌های راهنمایی و رانندگی لازم و متناسب با فرهنگ و نیازهای شرایط جغرافیایی به‌توسط افراد بومی و آشنا به سبک زندگی ساکنان آن منطقه؛
۱۲. مدیریت و برنامه‌ریزی برای بازشناسی و بهره‌گیری بهینه از نیروی مهاجران در گسترش رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی؛
۱۳. بهره‌گیری از مشارکت مدنی مهاجران در اجرای قانون‌مداری به‌ویژه در حوزه رفتار

و فرهنگ ترافیکی؛

۱۴. مشخص ساختن متولیان سامان‌دهی و مدیریت امور مهاجران در مناطق حادثه‌خیز؛
۱۵. استفاده از افسران پلیس‌هایی آشنا به گویش‌های محلی یا بومی منطقه؛
۱۶. شناسایی مناطق پرتردد مهاجران و عرضه پیام‌های آموزشی ساده و جذاب برای تسهیل ترافیک و رفتار ترافیکی مناسب؛
۱۷. آموزش حقوق شهروندی برای مهاجران جهت افزایش التزام بیشتر آنان به رعایت قوانین؛
۱۸. بررسی طرق ارتقای سطح نظارت و کنترل شرایط ترافیکی با بهره‌گیری از نیروهای بومی و امکانات محلی؛
۱۹. توجه به تأثیر عامل جغرافیایی در نوع و نحوه استفاده از شیوه‌های حمل‌ونقلی خاص در یک منطقه؛ مانند استفاده بسیار زیاد از موتور سیکلت در مناطق جغرافیایی مسطح، مانند استان یزد، استان گلستان یا تردد ماشین‌های سنگین، تریلرها و وسیله‌های موتوری کشاورزی در کنار جاده‌های اصلی مناطق کشاورزی شمال کشور یا تردد کامیون‌ها در مناطق کوهستانی، صنعتی یا در حال توسعه و امثال آن.

سطح ۳- فرایندهای اجتماعی شدن و فرایندهای نفوذ گروهی

۱. معرفی نقش والدین به‌عنوان اولین مربیان آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی در جامعه از طریق رسانه‌ها و برنامه‌های آموزشی و اطلاع‌رسانی پلیس راهور؛
۲. اعمال نظارت بر اجرای سیاست‌ها و برنامه‌های آموزش رفتار و فرهنگ ترافیکی از طریق انجمن‌های اولیا و مربیان در مدارس؛
۳. تدوین و طراحی چارچوب مشخص و پویای نحوه مشارکت خانواده‌ها در آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی در مناطق مختلف شهری و روستایی؛
۴. طراحی و اجرای برنامه‌های آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی برای خانواده‌ها با تأکید بر نقش کاربر ترافیکی آنان؛
۵. تصریح نقش مادران و زنان در هدایت و ارتقای رفتار و فرهنگ ترافیکی در جامعه از

طریق رسانه‌های گروهی؛

۶. تصویب برنامه‌های آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی در قالب برگزاری کارناوال‌ها و جشن‌هایی پیش از آغاز مدارس و در طی سال تحصیلی؛
۷. تصریح و تأکید بر نقش همسالان و گروه‌های فشار در بروز رفتارهای حادثه‌ساز و ناایمن در برنامه رفتار ترافیکی به کودکان و نوجوانان؛
۸. تدوین و اجرای برنامه‌های آموزش رفتار و فرهنگ با توجه به گروه‌های سنی آموزش‌پذیر، عقب‌مانده ذهنی و یا دارای معلولیت جسمی؛
۹. تدوین و طراحی برنامه‌های ایجاد آمادگی در افراد در هنگام مواجهه با سوانح و تصادفات رانندگی؛
۱۰. متعادل‌سازی رابطه بین شهرنشینی و شهرگرایی تا میزان تعلق بین شهروندان در رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی افزایش یابد؛
۱۱. تنظیم سیاست‌های محلی و منطقه‌ای مبتنی بر ایجاد همبستگی اجتماعی و اعتماد اجتماعی از طریق ارتقای سطح مشارکت اجتماعی برای کاهش تخلفات و معضلات ترافیکی درون‌شهری و بین‌شهری؛
۱۲. طراحی و اجرای برنامه‌های تقویت‌کننده قانون‌مداری در حوزه رفتار و فرهنگ ترافیکی، با هدف افزایش میزان همبستگی و تجانس اجتماعی و فرهنگی در بین خرده‌فرهنگ‌ها؛
۱۳. سیاست‌گذاری و تفویض اختیارات به مسئولان محلی برای افزایش میزان تعلق و پایبندی افراد به ارزش‌ایمنی و رعایت قوانین؛
۱۴. تمرکز و سامان‌دهی متولیان امور فرهنگی در امر یکپارچگی در اداره امور ارتقای سطح فرهنگ راهنمایی و رانندگی؛
۱۵. آموزش‌های شهروندی با موضوع مراقبت از خود و دیگران در جایگاه یک کاربر ترافیکی؛
۱۶. ایجاد فرصت‌هایی برای نظام‌مند ساختن مدیریت راهبردی فرهنگی در حوزه راهنمایی و رانندگی به‌طور محلی و بومی؛

۱۷. ارتقای سطح کارآمدی نهادهای فرهنگی به‌ویژه سازمان‌های مردم‌نهاد در شهرها در حوزه بهینه‌سازی فرهنگ و رفتار ترافیکی؛
۱۸. ایجاد سازمان‌های مردم‌نهاد در راستای ارتقای سطح فرهنگ و رفتار ترافیک با محوریت خانواده یا مشاغل؛
۱۹. سرمایه‌گذاری فرهنگی برای گسترش پیام‌های مشوق رفتار ترافیکی از سوی خانواده‌ها؛
۲۰. تأکید بر نقش خانواده‌ها در یادگیری رفتار ایمن و همسو با قانون‌گرایی در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی؛
۲۱. تولید و بازتولید فرهنگی در فضای شهری با بهره‌گیری از توان خانواده‌ها و کودکان و نوجوانان؛
۲۲. طراحی و تصویب مباحثی در دوره‌های آموزش خانواده که در آن رفتار و فرهنگ ترافیکی ایمن و ناایمن در نقش عابر پیاده، سرنشین خودرو، راننده اعم از دوچرخه، موتورسیکلت و ماشین نشان داده شود؛
۲۳. تصریح و گسترش فرهنگ قانون‌مداری و داشتن رفتار ایمن در نقش کاربران ترافیکی در آموزش برای والدین و فرزندان؛
۲۴. ایجاد فرهنگ ترافیکی ایمن به‌مثابه عامل بازدارنده از گسترش فرهنگ لمپنیزم؛
۲۵. انطباق دادن تقاضاهای فرهنگی با امکانات و تمهیدات فرهنگی در ترویج گسترش رفتار ایمن ترافیکی.

سطح ۴- وقوع قانون‌شکنی و فعالیت‌های معمول

۱. گسترش چارچوب مفهومی زیست‌بوم در رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی؛
۲. توجه به پیوستگی عوامل مؤثر بر گسترش زیست‌بوم قانون‌مداری^۱ با تأکید بر رعایت راهنمایی و رانندگی

۱. منظور از زیست‌بوم به معنی محیط فیزیکی، جغرافیایی، آب و هوایی و همه گیاهان و جانوران یک اقلیم که شامل برخی منابع است (منابعی همچون راه‌های شوسه، جاده‌های آسفالت‌شده، تابلوهای راهنمایی و رانندگی، زمین حاصلخیز و ...) این منابع امکان بروز رفتارهای خاصی همچون رانندگی را فراهم می‌کنند و به پاداش منجر می‌شوند؛ رفتارهای پاداش گیرنده، به رفتارهای خودبه‌خودی و سپس به رسوم آن فرهنگ تبدیل می‌شوند.

۳. رفتار شخصیت جامعه‌پذیری فرهنگ زیست‌بوم؛
۴. گسترش و تقویت فرهنگ ذهنی ۱ ترغیب‌کننده قانون مداری و رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی؛
۵. طراحی برنامه‌های نظارتی و مراقبتی در مناطق پرتخلف و حادثه‌ساز برای پلیس راهور و پلیس راه؛
۶. برنامه‌های آموزشی ویژه برای کاربران ترافیکی پرتخلف؛
۷. ایجاد فرصت‌هایی برای تمرین و ابراز رفتار و فرهنگ ترافیکی مناسب به‌طور روزمره در گروه‌های سنی مختلف به‌ویژه کودکان و کهن‌سالان؛
۸. کاهش و حذف فرصت‌های قانون‌شکنی در حوزه راهنمایی و رانندگی؛
۹. استفاده از تجهیزات و امکانات مناسب برای درک حضور افسران پلیس و پلیس نامحسوس در منطقه.

سطح ۵- عوامل فردی

۱. توجه به مبحث هیجان‌خواهی و رفتارهای پرخطر در آموزش رانندگی به هنرجویان؛
۲. توجه به وضعیت سلامت روانی افراد در هنگام دادن گواهینامه؛
۳. تصویب قوانین و مقرراتی که رانندگان دارای اختلال روانی را ملزم به رعایت شرایط خاص می‌سازد؛^۲
۴. توجه به پدیده وندالیسم و راهکارهای بازدارنده در برخورد با این افراد؛
۵. توجه به شرایط روانی جوانان هیجان‌خواه در تعالیم رانندگی؛
۶. قراردادن مؤلفه آموزش‌های مدیریت خشم در هنگام رانندگی در شرایط دشوار در

۱. فرهنگ ذهنی دربرگیرنده نحوه مقوله‌بندی و نام‌گذاری رخدادها و پیوستگی‌های بین دسته‌ها، هنجارها، نقش‌ها، انواع خاص خودشناسی و ارزش‌هاست. وقتی نگرش‌ها و هنجارها مشترک می‌شوند، بخشی از فرهنگ را تشکیل می‌دهند. این نگرش‌ها و هنجارها را اگر یک فرد مورد استفاده قرار دهد، ممکن است مشترک باشد یا نباشد؛ به این علت، بخشی از شخصیت فرد می‌شود. عادات، خودشناسی‌ها، هنجارها، نگرش‌ها و باورها با رفتار مرتبط هستند. واقعیت‌های مربوط به محیط است که شرایط لازم برای توسعه فرهنگی خاص اجتماع‌پذیری و خصوصیات رفتاری را فراهم می‌کند.

۲. مثلاً در کشور انگلستان افراد تا اعلام بلامانع بودن پزشک معالج اجازه رانندگی ندارند.

هنگام دریافت مبانی نظری در تعلیم رانندگی؛

۷. آگاهی‌رسانی دربارهٔ اختلالات روانی و جسمانی که می‌تواند تعادل راننده را برهم

زند؛ در زمان دریافت مبانی نظری در تعلیم رانندگی؛

۸. آگاهی‌رسانی نسبت به عواقب و آثار مصرف الکل، مواد یا سوءمصرف دارو، در

هنگام رانندگی در هنگام دریافت مبانی نظری در تعلیم رانندگی؛

۹. اتخاذ تدابیر کمک‌کننده به رانندگان بی‌تجربه در سال‌های نخست رانندگی مانند

نصب برجسب یا حضور فرد باتجربه در هنگام رانندگی چنین افرادی؛

۱۰. آگاهی از حقوق و قوانین رانندگی و مجازات رانندگی پرخطر در کتاب آموزش

مقررات راهنمایی و راهنمایی هنرجویان رانندگی؛

۱۱. اتخاذ سیاست ابطال گواهی‌نامهٔ رانندگی در صورت دریافت نمرات منفی و عدم

رعایت قوانین و مقررات در دو سال نخست دریافت گواهی‌نامه؛

۱۲. تأکید بر اهمیت داشتن رفتار ایمن و رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی

در شرایط دشوار و ساعات سیاه به هنرجویان؛

۱۳. تأکید بر استفاده از شبیه‌سازها در آموزش رانندگی در شرایط بد هوایی یا جاده‌های

لغزنده یا صعب‌العبور؛

۱۴. اتخاذ تدابیری به‌توسط سازمان‌ها و ادارات بخش‌های خصوصی و دولتی در تشویق

و حمایت از افراد رعایت‌کنندهٔ قوانین و مقررات رانندگی؛

۱۵. اتخاذ تمهیداتی در ندادن گواهینامه به افراد دارای سوء سابقهٔ شرارت، اختلالات

تکانشی و ضداجتماعی؛

۱۶. تشکیل کمیته‌های تخصصی در راهور برای تعیین تنگناها و مشکلات عدم رعایت

قوانین و مقررات رانندگی از سوی افراد تازه‌کار؛

۱۷. مصوب ساختن گذراندن دوره‌های بازآموزی رانندگی برای رانندگان پرخطر؛

۱۸. طراحی دوره‌های بازآموزی و خدمات آموزشی در خصوص اطلاع و رعایت قوانین

و مقررات در مراکز آموزش راهنمایی و رانندگی برای رانندگان متخلف؛

۱۹. طراحی مواد و مطالب آموزشی با توجه به پایگاه اقتصادی- اجتماعی در آموزش‌ها و اعمال رویه‌های بازدارنده از تخلف راهنمایی و رانندگی؛
۲۰. تأکید و اهمیت دادن به تقویت باورهای دینی بازدارنده افراد در بروز تخلف راهنمایی و رانندگی؛
۲۱. استفاده از مفاهیم دینی و مذهبی مبتنی بر رعایت حقوق در بیلبردهای تبلیغاتی پیام‌های ترافیکی.