

نقش سازمان‌های مردم نهاد در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیکی جامعه

فرشاد رفیعی^۱، وحید عضدی^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۱/۲۵ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۳/۲۵

چکیده

زمینه و هدف: اهمیت موضوع ترافیک در جامعه مدرن و نیمه مدرن یک واقعیت اجتماعی است. از مهم‌ترین راهکارها و استراتژی‌های فرهنگی و اجتماعی برای حل این مسئله، ارتقاء سطح فرهنگ ترافیکی جامعه است. برای دستیابی به این مهم بهره‌مندی از ابزارهای اجتماعی همچون بکارگیری سازمان‌های مردم نهاد بسیار سودمند است. از این رو این پژوهش با هدف «بررسی نقش سازمان‌های مردم نهاد در توسعه فرهنگ ترافیکی جامعه» تدوین گردید.

روش: این پژوهش از نوع پیمایشی است که بر اساس مطالعات میدانی صورت پذیرفت. جامعه‌ی آماری این پژوهش را مدیران سازمان‌های مردم نهاد فعال کشور تشکیل می‌دهند. تعداد ۸۰ سمن به روش خوشه‌ای تصادفی به عنوان نمونه آماری مورد آزمون قرار گرفتند. ابزار اصلی این پژوهش پرسشنامه‌ی محقق ساخته‌ای جهت سنجش بررسی نقش سازمان‌های مردم نهاد در توسعه فرهنگ ترافیک بود. پایایی آن از طریق آلفای کرونباخ ۰.۸۱ ارزیابی شد.

نتیجه: پس از بررسی میانگین امتیازی که پاسخ‌دهندگان به بخش‌های مختلف پرسشنامه داده بودند، مشخص شد که سازمان‌های مردم نهاد در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیکی جامعه، با میانگین ۱۷/۹، نقش شریک دولت را ایفا می‌نمایند. پس از این نقش، به ترتیب نقش نظارتی سازمان‌های مردم نهاد با میانگین ۸/۵، نقش عاملی با میانگین ۷/۴ و در نهایت نقش مشاور با میانگین ۶/۹ قرار داشتند.

واژگان کلیدی: سازمان‌های مردم نهاد، فرهنگ ترافیک، نقش سازمان‌های مردم نهاد، مشارکت مردمی.

^۱ - دکتری مدیریت و برنامه ریزی ورزشی، عضو پژوهشگران دفتر تحقیقات کاربردی فرماندهی انتظامی استان کرمان، - (نویسنده مسؤل)، تلفن: ۰۹۱۳-۳۴۰-۴۳۸۰

E-mail: farshad.rg@gmail.com

^۲ - کارشناس ارشد جامعه‌شناسی و مدرس رشته علوم اجتماعی دانشگاه شهید باهنر کرمان، ۰۹۱۳۳۹۶۵۳۲۰ - f_samadian@yahoo.com

مقدمه

هنگامی که انسان برای رفع نیازهای گسترده زندگی خود مجبور است که از فناوری و دستاورد صنعتی به نام اتومبیل استفاده کند، حذف این وسیله از زندگی اجتماعی روزانه [به نوعی] به معنای نابود شدن تلقی می‌گردد، (همانند حذف آب و اکسیژن). نخستین پیامدی را که به جامعه انسانی این دستاورد صنعتی عرضه می‌کند، معضلی به‌نام تردد خودروها و عدم تناسب اتومبیل‌ها با امکانات توسعه عمران شهری در مسئله حمل و نقل است؛ به عبارت دیگر این مشکل اجتماعی ترافیک نامیده می‌شود (شربتیان، ۱۳۹۰). این پدیده اجتماعی با بروز مشکلاتی چون اتلاف وقت، هدر دادن فرصت‌های مناسب زندگی، آلودگی صوتی و هوایی، هدر رفتن سرمایه‌های ملی مانند انواع سوخت‌های لازم، مشکلات روحی و روانی، ناراحتی‌های عصبی و... همراه است. چنین پیامدهایی در زندگی جوامع بشری باعث شده که شاه کلید حل مشکل ترافیک را، انسان‌ها بدانند؛ و همین مسئله کار متولیان امر ترافیک را با مشکل روبرو کرده است (اسماعیلی، ۱۳۸۵).

بر این اساس، انسان در برخی اوقات حاضر به این نبوده است که در نگرش‌ها و باورهای رفتاری خود در جهت یگانگی با جامعه تغییراتی را ایجاد کند، و تمایل به این داشته است که در طی زندگی روزانه خود در شهر برای تسریع بخشیدن به کارهای شخصی و جمعی خود از هر طریقی که شده است از ماشین شخصی خود استفاده کند؛ براساس این طرز تلقی که تمام افراد جامعه شهری در زندگی خود دارند، تمام خیابان‌ها و معابر عمومی شهر همیشه با بار ترافیکی همراه بوده است (شربتیان، ۱۳۹۰: ۳۵).

با توجه به چنین پارامترهایی، میل به خودخواهی، عدم ایثار و از خودگذشتگی، اهمیت منافع فردی و فدا کردن منافع جمعی برای راحتی زندگی شخصی، عدم انسجام اجتماعی و فرهنگی در میان شهروندان، بی‌نظمی فرهنگی بر ساختار زندگی اجتماعی و... در بروز

معضل ترافیک شهری بسیار موثر است. از مهم‌ترین راهکارها و استراتژی‌های فرهنگی و اجتماعی برای حل این مسئله، تغییر در باورها و نگرش افراد، و جهت دادن به رعایت رفتارهای فرهنگی ترافیکی (حکاک‌زاده، ۱۳۹۰: ۷۹) و در یک کلام ارتقاء سطح فرهنگ ترافیکی جامعه است. برای دستیابی به این مهم بهره‌مندی از ابزارهای اجتماعی چون بکارگیری سازمان‌های مردم‌نهادی^۱ که از دل مردم و به خواست مردم تشکیل شده‌اند و فعالیت می‌نمایند، می‌تواند بسیار سودمند باشد.

توجه به فعال‌سازی و بهره‌گیری مناسب از سرمایه‌های اجتماعی - که سازمان‌های مردم‌نهاد^۲ نمونه بارزی از این سرمایه‌ها محسوب می‌شوند - می‌تواند در کنار سایر اقداماتی که منجر به ارتقاء سطح فرهنگ ترافیکی جامعه شده است بسیار مؤثر واقع شود. به نظر می‌رسد ویژگی‌های منحصر به فرد سازمان‌های مردم‌نهاد، موجب شده است تا این تفکر که اینگونه سازمان‌ها می‌توانند به عنوان ابزاری مناسب جهت دستیابی به اهداف ارتقاء سطح فرهنگ جامعه عمل نمایند، رشد یابد (رفیعی؛ ۱۳۸۷: ۱۳). توانایی اینگونه سازمان‌ها در ابتکار، پاسخگویی سریع‌تر، انتقال خدمات مناسب و دسترسی بیشتر به مخاطبان، امتیازی را به این سازمان‌ها داده است که می‌توانند نقش مهمی را در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیکی جامعه ایفا نمایند. بارزترین نکته اینجاست؛ انسانی که با تمام توانمندی‌های خود توانسته بر صنعت فائق آید و در جهت راحتی زندگی خود ماشین را اختراع کند، و بهترین جاده‌ها و امکانات را برای زندگی بدون دغدغه خود فراهم نماید، عالی‌ترین قوانین را برای حل

۱. Non-Governmental Organization

۲. سازمان مردم‌نهاد مفهومی است که از سال ۱۳۸۵ به پیشنهاد فرهنگستان زبان و ادب پارسی واژه «سازمان مردم‌نهاد» به جای عنوان «سازمان غیردولتی» مورد استفاده قرار گرفت. واژه «سمن» مخفف مفهوم «سازمان مردم‌نهاد» می‌باشد که در بخش‌هایی از پژوهش استفاده شده است.

معضل ترافیک تدوین کند، چرا نقش انسانی خود را در حل مشکل ترافیک نادیده گرفته است (جوانبخت، ۱۳۸۲: ۱۹).

یکی از مهم‌ترین راهکارهایی که کشورهای پیشرفته‌ی دنیا از آن برای ارتقاء سطح فرهنگ ترافیک جامعه بهره‌برند، به کارگیری توانمندی‌های مردمی برای مردم این بدان معناست که متولیان این امر، با فعالسازی و بهره‌گیری از توانایی‌های سازمان‌های مردم نهاد اجتماعی، تلاش کرده‌اند تا سطح فرهنگ ترافیکی افراد جامعه را بهبود بخشند و آنچه که مشاهده می‌شود این است که آن‌ها در این مسیر موفق عمل کرده‌اند. پذیرش نقش مهم و شایسته سازمان‌های مردم نهاد در نظام حکومتی و در حل بسیاری از مشکلات اجتماعی در دو دهه گذشته اجتناب‌ناپذیر است (الوانی: ۱۳۸۸: ۵۶). تحولات چندساله اخیر موجب تغییرات اساسی در نقش، عملکرد و افزایش اهمیت آن‌ها شده است تا آنجا که برخی محققان عقیده دارند اگر اواخر قرن ۱۹ و اوایل قرن ۲۰ عصر شکل‌گیری دولتهای ملی نامیده می‌شود، باید اواخر قرن ۲۰ و اوایل قرن ۲۱ را عصر ظهور انجمن‌های مدنی دانست (سالامون: ۱۹۹۹). ولی از آنجا که نسل جدید سازمان‌های مردم نهاد کمتر از ۲۰ سال است که در کشور ایران ظهور یافته‌اند، لذا مطالعات مرتبط با این حوزه بسیار محدود می‌باشد. از سویی به جهت گرایش اغلب سازمان‌های مردم نهاد به سمت نیازهای معیشتی، مسائل بهداشتی و درمانی، زیست محیطی، حقوقی و امدادسانی کمتر به بررسی نقش سازمان‌های مردم نهاد در ارتقاء فرهنگ ترافیک پرداخته شده است. با توجه به موارد ذکر شده، این تحقیق بر آن است تا درحد امکان برای این سؤال که: «سازمان‌های مردم نهاد چه نقشی در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیکی جامعه ایفا می‌نمایند» پاسخ مستند و مستدلی را بیابد.

هدف از این پژوهش بررسی نقش سازمان‌های مردم‌نهاد در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیکی جامعه است. که موجب می‌شود سؤالاتی از قبیل اینکه: «سازمان‌های مردم‌نهاد در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیک جامعه چه نقشی ایفا می‌کنند؟» و «جایگاه تعاملی سازمان‌های مردم‌نهاد با دولت در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیکی جامعه چیست؟» به ذهن متبادر شود.

از آنجایی که در دنیای مدرن امروزی، سازمان‌های مردم‌نهاد نقش بسیار مهمی در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیکی جوامع ایفا می‌نمایند. اینگونه سازمان‌ها به عنوان بازوان مشارکتی دولت با بهره‌گیری از توان بالقوه‌ی اعضای خود، می‌توانند در حوزه‌های مختلفی همچون آموزش‌های ترافیکی، انجام پژوهش‌های تخصصی و حتی مشارکت‌هایی فراتر از این، در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیک جامعه موثر باشند. از این رو می‌توان آن‌ها را به عنوان یک بخش اثرگذار بر فرهنگ ترافیکی دانست. اگرچه تأثیرگذاری سازمان‌های مردم‌نهاد در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیکی جامعه کاملاً مشخص است و می‌توان سیاست راه‌اندازی همیاران پلیس را نشأت گرفته از تأثیربالای جوامع مدنی در ارتقاء فرهنگ ترافیک دانست، ولی متأسفانه هنوز هیچ اطلاعات علمی در خصوص میزان و نوع تأثیرگذاری سازمان‌های مردم‌نهاد بر ارتقاء سطح فرهنگ ترافیکی گزارش نشده است. از این رو به نظر می‌رسد بررسی نقش و جایگاه سازمان‌های مردم‌نهاد در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیک جامعه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار باشد.

مفاهیم تحقیق

سازمان مردم‌نهاد: زمانیکه برنامه‌های دولت‌های رفاه در کشورهای توسعه‌یافته پس از چند دهه شکست خوردند و دامنه فقر و نابرابری گسترش بیشتری یافت، متخصصان و برنامه‌ریزان توسعه اقدامات خود را آغاز نمودند تا در مسیر دستیابی به توسعه

بازنگری‌هایی انجام دهند. بسیاری از این کارشناسان، شکست‌های گذشته را به دلیل بی‌توجهی به عامل انسانی در فرآیند طراحی و اجرای برنامه‌ها دانستند (زاهدی، ۱۳۸۸). در گزارش دفتر عمران سازمان ملل در سال ۱۹۹۳ که با عنوان «مشارکت مردمی و توسعه انسانی» منتشر شد، ابزاری پنجگانه‌ای برای به عنوان محمل اساسی توسعه برشمرده شد که شامل: دموکراسی، اقتصاد باز، خصوصی سازی، اطلاع رسانی و سازمان‌های مردم نهاد می‌شدند (گزارش توسعه انسانی ملل متحد، ۱۹۹۳).

اصطلاح NGO (سازمان غیردولتی) برای نخستین بار در قطعنامه اجتماعی و اقتصادی سازمان ملل متحد (UNESCR)^۱ در فوریه ۱۹۵۰ اینگونه مورد استفاده قرار گرفت: «هر نوع سازمان بین‌المللی که با موافقت دولت ایجاد نشده باشد، سازمان غیردولتی محسوب می‌شود». از آن پس واژه NGO برای انواع متعدد سازمان‌هایی که درون مرزهای هر کشور فعالیت می‌کنند به کار گرفته شد. بانک جهانی تعریف نسبتاً شفافی از سازمان مردم نهاد ارائه نموده است. بانک جهانی سازمان مردم نهاد را از جمله «سازمان‌های خصوصی بر می‌شمارد که فعالیت‌های خود را در حوزه‌های کاهش امراض، ارتقاء منافع و مصالح فقرا، حفظ محیط زیست، ارائه خدمات اجتماعی اساسی و یا توسعه اجتماعی، برنامه‌ریزی و اجرا می‌کنند» (رفیعی، ۱۳۹۰: ۱۹). جولی فیشر^۲ یکی از محققین علوم اجتماعی تعریف کلی از سازمان‌های مردم نهاد در کشورهای جهان سوم نموده است. وی معتقد است: «سازمان مردم نهاد، سازمانی است که درگیر امور توسعه شده است». تعریفی دیگر بر این دلالت دارد که «سازمان غیردولتی، تشکّل یا سازمانی از گروه‌های داوطلب مردمی است

^۱. United Nation Economic and Social Council Resolution

^۲. Julie Fisher

که غیردولتی و غیرانتفاعی بوده و هدف آن رفع نیاز کل جامعه یا گروه‌های خاصی از جامعه می‌باشد» (رفیعی، ۱۳۸۷: ۱۳).

لامپکین و استنگل^۱ معتقدند: «سازمان‌های مردم‌نهاد، سالیان دراز در سراسر دنیا به عنوان نیروهای کلیدی در جامعه بوده‌اند که از گروه‌های مردمی تشکیل شده‌اند و به صورت داوطلبانه دورهم جمع می‌شوند و خدماتشان خیلی وسیع و متنوع است» (مقیم، ۱۳۸۳). «سالامون‌لت» در پژوهشی با عنوان «به سوی درک شاخه غیرانتفاعی بین‌المللی» تعریفی خاص از سازمان مردم‌نهاد ارائه داده است. وی سازمان مردم‌نهاد را «تشکلی مستقل، دموکراتیک و غیرانتفاعی که فعالیت خود را برای کمک و تقویت بنیه‌های اقتصادی و یا اجتماعی گروه‌های حاشیه‌ای، حل معضلات عامه و یا حتی مسائل قشری خاص متمرکز کرده است» تعریف می‌نماید (وزارت کشور، ۱۳۸۰). از نظر بانک جهانی «سازمان‌های مردم‌نهاد» شامل مؤسسات خصوصی در کشورهای صنعتی می‌باشند که از توسعه بین‌المللی پشتیبانی می‌کنند. آن‌ها گروه‌های محلی می‌باشند که در سطح منطقه‌ای یا ملی ساماندهی شده‌اند. همچنین انجمن‌های خیریه که بودجه خصوصی را صرف توسعه، توزیع غذا و خدمات مشاوره‌ای خانوادگی و ساماندهی می‌نمایند. تعاونی‌های مستقل، انجمن‌های اجتماعی، انجمن‌های مذهبی، انجمن‌های خدماتی و گروه‌های زنان شامل سازمان‌های مردم‌نهاد می‌گردند (سازمان ملّی جوانان، ۱۳۸۱). در اوّلین کارگاه آموزشی اصول و مبانی مدیریت سازمان‌های مردم‌نهاد که توسط خانه سازمان‌های غیردولتی استان کرمان در سال ۱۳۸۴ برگزار گردید سازمان مردم‌نهاد «یک مجموعه از افراد هم‌هدف و داوطلب با گرایش‌های غیرسیاسی، غیرانتفاعی و غیراقتصادی که برای تحقق یک هدف

۱. Lampkin & Stengel

مشترک خیرخواهانه گرد هم جمع شده و طبق ضوابط و قوانین خاصی به انجام فعالیت‌های مشخص می‌پردازند» تعریف شد.

سازمان‌های مردم‌نهاد از ویژگی‌هایی مشخص برخوردار هستند که عبارت است از: غیردولتی، غیرسیاسی، غیرانتفاعی، استقلال هویت، اشتراک هدف، قانونمند، شفافیت امور، آزادی عضویت، استقلال مالی، معافیت مالیاتی و تداوم و استمرار.

یک سازمان مردم‌نهاد بر اساس میزان توانمندی و قوانین و مقررات داخلی خود می‌تواند به شیوه‌های گوناگونی با دولت در توسعه یک هدف مشخص همکاری نماید. سازمان‌های مردم‌نهاد برای توسعه اجتماعی نقش‌های مختلفی را خواهند پذیرفت تا بتوانند به اهداف خود دست یابند. دیوید لوئیس^۱ یکی از محققان بزرگ معاصر در حوزه مدیریت و جامعه‌شناسی، سه نقش عمده را برای سازمان‌های مردم‌نهاد قائل است. این نقش‌ها عبارتند از:

- نقش مجری^۲؛ که شامل بسیج منابع در جهت ارائه خدمات به جامعه و یا دولت است که امکان دارد در پروژه‌های سازمان‌های مردم‌نهاد تعریف شده باشد. نقش‌های اجرایی که سازمان‌های مردم‌نهاد می‌توانند، اجرا نمایند شامل مراقبت‌های بهداشتی، توسعه زیست محیطی، [توسعه ورزش]، امدادسانی و نظایر این می‌باشد.
- نقش تسهیل‌گری^۳؛ سازمان‌های مردم‌نهاد با انجام دقیق اهداف خود می‌توانند، موجب تسهیل امور برای سایر فعالان در جهت توسعه جامعه شوند.

^۱. David Lewis

^۲. Implementer Role

^۳. Catalyst Role

▪ نقش شریک^۱ این نقش بیان‌کننده رشد تعاملات سازمان‌های مردم‌نهاد با دولت، در زمینه برنامه ریزی و انجام پروژه‌های مختلف به صورت مشارکتی است (لوئیس، ۲۰۰۱: ۵۵۷).

ناجام^۲ هم در فرآیند خط‌مشی‌گذاری برای سازمان‌های مردم‌نهاد، چهار نقش عمده را معرفی می‌کند که سازمان‌های مردم‌نهاد با برعهده گرفتن آن‌ها موجب توسعه اجتماعی می‌شوند. این نقش‌ها عبارتند از:

▪ نقش خدمات‌رسانی^۳؛ سازمان‌های مردم‌نهاد در این نقش، خودشان مستقیماً به انجام امور مربوط به توسعه و یا خدمات می‌پردازند.

▪ نقش وکالتی یا حمایتی^۴؛ سازمان‌های مردم‌نهاد در این نقش، با برقراری ارتباط و رایزنی با حکومت یا جامعه به پیگیری و اجرای فعالیت‌هایشان می‌پردازند.

▪ نقش نوآوری^۵؛ سازمان‌های مردم‌نهاد که نقش نوآوری را ایفا می‌کنند، با ارائه نظرات و پیشنهادات جدید خود در جهت تأمین نیازها تلاش می‌کنند.

▪ نقش نظارتی^۶؛ اینگونه سازمان‌ها تلاش می‌کنند تا از روند فعالیت‌های دولتی و خصوصی برای کمک به جامعه اطمینان حاصل نمایند (رفیعی، ۱۳۸۹: ۲۰).

نهایتاً از مجموع دیدگاه‌های پژوهشگران مختلف و با تطبیق این دیدگاه‌ها می‌توان گفت به طور کلی سازمان‌های مردم‌نهاد جوانان در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیکی می‌توانند یکی از چهار نقش زیر را ایفا نمایند. این نقش‌ها عبارت است از:

۱. Partner Role

۲. Najam

۳. Service Role

۴. Advocacy Role

۵. Innovation Role

۶. Monitoring Role

۱. نقش عاملی^۱ (مجری، خدمات رسانی): در این نقش، سازمان مردم نهاد با اتکا به توانمندی‌های خود، منابع مورد نیاز را تأمین و اقدام به فعالیت می‌نماید. در این نقش سازمان اگرچه همسو با دولت برای توسعه گام بر می‌دارد ولی هیچگونه وابستگی به دولت نداشته و دولت هم هیچگونه دخالتی در اقدامات او ندارد.
۲. نقش مشارکتی^۲ (شریک، وکالتی و حمایتی): سازمان‌های مردم نهاد در ایفای این نقش با دولت در منابع به ویژه منابع مالی شریک می‌شوند. به این صورت که دولت-ها تأمین کننده منابع مالی هستند و سمن‌ها از نیروهای اجرایی و منابع انسانی خود بهره می‌گیرند.
۳. نقش مشاور^۳ (تسهیلگر، نوآور): در این نقش یک سازمان مردم نهاد تنها به عنوان یک عامل مرتبط با جامعه و یک منبع مطلع به دولت مشاوره می‌دهد. در این روش، سازمان‌های مردم نهاد دولت را از نیازهای موجود و یا روش‌های توسعه آگاه می‌سازند و دولت‌ها نسبت به تحقق آن اقدام می‌نمایند.
۴. نقش نظارتی^۴ (ناظر): سازمان‌های مردم نهادی که نقش نظارتی دارند، در تلاش هستند که تنها از روند فعالیت‌های دولت اطمینان حاصل نموده و جامعه را از روند امور مطلع سازند و در صورت لزوم به دولت تذکر دهند.

فرهنگ ترافیک

لازم است پیش از بررسی مفهومی «واژه فرهنگ ترافیک» ابتدا جزء اصلی آن یعنی واژه «فرهنگ» را تعریف نماییم. در واقع فرهنگ، «مجموعه‌ای پیچیده از دانش‌ها، باورها،

^۱. Executor Role

^۲. Partnership Role

^۳. Advisor Role

^۴. Monitor Role

هنرها، قوانین، اخلاقیات و عادات و هرآنچه که فرد به عنوان عضوی از جامعه، از جامعه خویش فرا می‌گیرد» تعریف می‌شود (تایلر، ۱۹۹۰: ۱۳۴). فرهنگ، مفهومی عمیق است که تعاریف گوناگونی برای آن ارائه شده است. آلفرد کلوبر^۱ و کلاید کلاکھون^۲ در کتاب خود به نام «مروری انتقادی بر مفاهیم و تعاریف فرهنگ» با گردآوری ۱۶۴ تعریف از فرهنگ، اظهار کردند که فرهنگ در اغلب موارد به سه برداشت عمده می‌انجامد:

- برترین فضیلت در هنرهای زیبا و امور انسانی که همچنین به فرهنگ عالی شهرت دارد.
- الگوی یکپارچه از دانش، عقاید و رفتار بشری که به گنجایش فکری و یادگیری اجتماعی نمادین بستگی دارد.
- مجموعه‌ای از گرایش‌ها، ارزش‌ها، اهداف و اعمال مشترک که یک نهاد، سازمان و گروه را مشخص و تعریف می‌کند (کلوبر و کلاکھون، ۱۹۵۲).

فرهنگ فارسی معین، فرهنگ را متشکل از دو واژه‌ی «فر» و «هنگ» به معنای ادب، تربیت، دانش، علم، معرفت و آداب و رسوم تعریف کرده است (فرهنگ فارسی معین). حال چنانچه فرهنگ ترافیک را زیر مجموعه‌ای از فرهنگ بدانیم می‌توان فرهنگ ترافیک را «مجموعه‌ای بسیار گسترده از ارزش‌ها، هنجارها، نگرش‌ها، رفتار، عادات و قوانین و مقررات در خصوص عبور و مرور و تردد» تعریف کرد (حکاک‌زاده، ۱۳۹۰: ۴۵). از سوی دیگر موسسه حمل و نقل نروژ تعریفی خلاصه و کارا از فرهنگ ترافیک ارائه داده است. در واقع «فرهنگ ترافیک را می‌توان توجه و درک عمومی شهروندان به عنوان یک عملکرد دائمی مرتبط با نحوه رفتار رانندگان در محیط ترافیکی هرکشور» تعریف نمود. به طور کلی فرهنگ ترافیک و عادات رانندگی به عواملی از جمله چگونگی نگاه

^۱. Alfred Kroeber

^۲. Clyde Kluckhohn

مسئولین به مشکلات ترافیکی، قوانین و مقررات به کار گرفته شده، کیفیت آموزش‌های داده شده به رانندگان و جامعیت اطلاعاتی که به رانندگان ارائه شده است، وابسته هستند (موسسه حمل و نقل نروژ، ۲۰۱۱).

هر انسانی خود به خود یک عنصر ترافیکی است، خواه پیاده باشد یا سواره! بدین معنا که تمام مباحث فرهنگ ترافیک و مشکلات ترافیکی و همچنین راه‌حل‌های مربوط به ترافیک، حول محور انسان می‌چرخد (غلامی و سعادت؛ ۱۳۷۳). در حال حاضر بیشتر کشورهای جهان به ویژه کشورهای توسعه یافته، توجه به فرهنگ در حوزه ترافیک را به عنوان یکی از اولویت‌های مهم توسعه در دستور کار قرار داده‌اند.

اصولا رفتارها و به خصوص رفتارهای ترافیکی در بستر بازخوردها، نگرش‌ها و باورهای خاص پدیدار می‌شوند و تکوین بازخوردها و نگرش‌ها نیز متأثر از دو عنصر «شناخت» و «احساس» هستند. از منظر روانشناختی، رفتار برخواسته از ویژگی‌های شخصیتی افراد است، اما انجام رفتارهای مختلف، تشکیل دهنده شخصیت فرد هم محسوب می‌شود. غالب رفتارهای انسان اکتسابی است و قابل تغییر و اصلاح است. تکیه بر اصلاح رفتارها از جمله رفتارهای ترافیکی با تکیه بر همین ویژگی اصلاح‌پذیری رفتار و اکتسابی بودن آن‌ها است (حکاک‌زاده؛ ۱۳۹۰: ۵۸).

یکی از مهم‌ترین محدودیت‌های این پژوهش فقر مطالعاتی در زمینه جایگاه و نقش سازمان‌های مردم‌نهاد در توسعه فرهنگ ترافیکی بود. این محدودیت ناشی از جدید بودن کارکردهای سازمان‌های مردم‌نهاد در کشور ما است که درازای آن به بیش از دو دهه نمی‌رسد. با این وجود تلاش شده در این بخش به تعدادی از مطالعاتی که در حوزه فرهنگ ترافیک و سازمان‌های مردم‌نهاد اشاره شود.

در مطالعات صورت پذیرفته توسط سازمان ملّی جوانان ابعاد مختلفی از همکاری جوانان در امور مختلف و تخصصی در قالب سازمان‌های مردم‌نهاد مورد توجه قرار گرفته است. آدمی (۱۳۸۳) در گزارش خود با عنوان «راهنمای سازمان‌های غیردولتی در جهان» آورده است که «حضور و مشارکت سازمان‌های مردم‌نهاد در بسیاری از سیستم‌ها و برنامه‌ها چه در فرآیند تدوین و چه در فرآیند اجرا و نظارت و ارزیابی ملموس است». وی آورده است که مسئولین مرتبط از حضور و توسعه فرآیند همکاری و مشاوره سازمان‌های مردم‌نهاد حمایت می‌نمایند (آدمی، ۱۳۸۳: ۳۴-۵۰).

شکل‌های سنتی سازمان‌های مردم‌نهاد از جمله هیئت‌های مذهبی، خیریه‌ها و امثال آن‌ها عمدتاً با رویکرد و نقش عاملی فعالیت‌های خود را سازماندهی می‌نمودند. اینگونه سازمان‌ها ضمن جمع‌آوری کمک‌های مردمی، از منابع انسانی خود جهت ارسال این کمک‌ها به افراد کم‌بضاعت بهره می‌بردند (سعیدی، ۱۳۸۰: ۱۰-۱۵). شکل‌گیری نسل جدید سازمان‌های مردم‌نهاد و توجهی که دولت بر اینگونه سازمان‌ها داشت، موجب شد تا سازمان‌های مردم‌نهاد سنتی نیز تحت تأثیر عملکرد اینگونه سمن‌ها قرار گرفته و رویکرد عاملی خود را به رویکرد مشارکتی تغییر دهند.

محمدرضا سعیدی در کتاب خود با عنوان «درآمدی بر مشارکت مردمی و سازمان‌های غیردولتی» به بررسی ضعف سازمان‌های مردم‌نهاد در ایفای نقش مشاوره پرداخته است. وی معتقد است که «در بسیاری از کشورها، بخش داوطلبانه با تأکید بر پروژه‌های خود، عوامل پیشرفت منطقه فعالیت خود را فراهم کرده اما کمتر توانسته اند تجربیات خود را به روش خدمات رسانی دولتی و یا سیاست‌گذاری‌ها تحمیل کند» (سعیدی، ۱۳۸۲: ۷۹-۱۰۰).

موسسه حمل و نقل نروژ، در گزارشی خود که بر مبنای مطالعات میدانی در سال ۲۰۱۱ تدوین شده بود نحوه همکاری‌های سازمان‌های مردم نهاد را در حوزه ترافیک مورد ارزیابی قرار داد. بر اساس این مطالعات، سازمان‌های مردم نهاد داوطلبی که در حوزه ترافیک فعالیت می‌کردند، ایفاگر نقش شریک بودند. چراکه این سازمان‌ها تنها تأمین‌کننده منابع انسانی مورد نیاز برای توسعه ورزش بودند و دولت تأمین‌کننده منابع مالی بود (موسسه حمل و نقل نروژ، ۲۰۱۱).

نتایج مطالعاتی که بر روی نقش سازمان‌های مردم نهاد در نپال صورت پذیرفت، بیانگر این بود که اغلب سازمان‌های مردم نهاد بین‌المللی نقش عامل را در روند توسعه برعهده می‌گیرند. به این مفهوم که تنها کمکی که از دولت‌ها به اینگونه سازمان‌ها داده می‌شود، اعطای مجوزهای قانونی برای فعالیت است و اینگونه سازمان‌ها به صورت عامل عمل می‌کنند (بولتن ادبیات نظارت انگلستان، ۲۰۰۰).

نتایج مطالعات هاینتز^۱ (۲۰۰۶) نشان دهنده دو رویکرد سازمان‌های مردم نهاد در مسیر توسعه در جوامع مدرن بود. از نظر وی سازمان‌های مردم نهاد ایفاگر نقش شریک و ناظر در تعاملات با دولت بودند (هاینتز، ۲۰۰۶).

شبکه آموزش سازمان‌های مردم نهاد دانمارک در کنفرانس توسعه مهارت‌ها در آفریقا، با تشریح این موضوع که سازمان‌های مردم نهاد نقش‌های مختلفی را ایفا می‌کنند، بیان کرد که اغلب سازمان‌های مردم نهادی که برای مناطق محروم فعالیت می‌کنند ایفاگر نقش عاملی هستند (شبکه آموزش سازمان‌های مردم نهاد دانمارک، ۲۰۱۰).

چیترا^۲ نیز در مطالعات خود که بر روی نقش سازمان‌های مردم نهاد در حوزه محیط زیست و سلامت انجام داده است، ضمن بررسی عملکرد سازمان‌های مردم نهاد این حوزه،

۱. Heintz

۲. Chitra

از عملکرد مستقل سازمان‌های مردم‌نهاد خبر داده است که نشان‌دهنده نقش عاملی می‌باشد (چیترا، ۲۰۰۳).

کلارک تأکیدی زیادی بر نقش مشارکتی سازمان‌های مردم‌نهاد دارد. وی معتقد است «سازمان‌های مردم‌نهاد می‌توانند از طریق بهبود توسعه مشارکی، سهم عمده‌ای در توسعه ملی کشور داشته باشند» (کلارک، ۱۹۹۷).

روش شناسی

روش این پژوهش پیمایشی است که از طریق روش میدانی صورت پذیرفته است. شرکت‌کنندگان این تحقیق عبارتند از مدیران سازمان‌های مردم‌نهاد استان کرمان، به عنوان جامعه آماری این پژوهش در نظر گرفته می‌شوند. با توجه به حجم جامعه مورد مطالعه که حدود ۱۰۰ سمن می‌باشد، حجم نمونه‌ها بر اساس جدول مورگان ۸۰ سمن برآورد شد و نمونه‌های این تحقیق به روش نمونه‌گیری تصادفی تعیین شدند. ابزار اصلی این پژوهش، پرسشنامه محقق ساخته «نقش سازمان‌های مردم‌نهاد در ارتقاء فرهنگ ترافیک» است. این پرسشنامه شامل دو بخش اصلی است که در بخش نخست، اطلاعات دموگرافیک شامل سال تأسیس سازمان مردم‌نهاد، جنسیت مدیر، مرکز فعالیت، تعداد تقریبی اعضا، موضوع فعالیت سازمان مردم‌نهاد، مخاطبان آن و نحوه‌ی تعامل آن با دولت بود. قسمت دوم این پرسشنامه شامل سه بخش مجزا است که هر بخش شامل ۴ مقیاس در خصوص نحوه‌ی مشارکت سازمان‌های مردم‌نهاد با دولت در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیک است که مدیران سازمان‌های مردم‌نهاد مورد پژوهش باید براساس میزان اهمیت هرکدام به آن‌ها امتیاز دهند. پس از تعیین روایی این پرسشنامه توسط متخصصین دانشگاهی، پایایی آن از طریق آلفای کرونباخ سنجیده شد که پایایی کلی این پرسشنامه ۰/۸۱ ارزیابی گردید. پایایی خرده

مقیاس‌های این پرسشنامه در چهار نقش عاملی ۰/۷۷۷، نقش شریک ۰/۹۳۲، نقش مشاور ۰/۷۰۲ و در نهایت در نقش ناظر ۰/۸۵۴ ارزیابی شد.

جهت گردآوری داده‌های این تحقیق، پرسشنامه‌ها از طریق ارسال پستی و از طریق تحویل دستی به سازمان‌های مردم نهاد استان کرمان ارسال شد. از مجموع ۱۰۰ پرسشنامه-ی ارسالی تعداد ۸۷ پرسشنامه عودت داده شد که از این تعداد تنها ۷۶ پرسشنامه بود که به تمام سؤالات آن پاسخ صحیح داده شده بود و قابلیت استفاده در پژوهش را دارا بود. باتوجه به اینکه روش اندازه‌گیری داده‌های این پژوهش تنها در سطح توصیفی صورت می‌پذیرد، برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از روش‌های آمار توصیفی برای تعیین میانگین، انحراف استاندارد و رسم جداول استفاده شد.

یافته‌های تحقیق

یافته‌های این پژوهش نشان داد که از ۷۶ سازمان مردم نهاد شرکت کننده تعداد ۳ سمن با موضوع فعالیت ورزشی، ۶ سمن با موضوع محیط زیست، ۴ سمن با موضوع فعالیت بهداشت و سلامت، ۳ سمن با موضوع فعالیت کودکان، ۲ سمن با موضوع فعالیت کارآفرینی و اشتغال، ۱۴ سمن با موضوع فعالیت اعتقادی و مذهبی، ۳ سمن با موضوع فعالیت میراث فرهنگی و گردشگری، ۳ سمن با موضوع فعالیت درمان و توانبخشی، ۳ سمن با موضوع فعالیت درمان و توانبخشی، ۱ سمن با موضوع فعالیت ارتباط و رسانه، ۳ سمن با موضوع فعالیت خیریه، ۷ سمن با موضوع فعالیت علمی و پژوهشی، ۸ سمن با موضوع فعالیت فرهنگی-اجتماعی، ۳ سمن با موضوع فعالیت مواد مخدر، ۱ سمن با موضوع فعالیت صلح و حقوق بشر، ۱ سمن با موضوع فعالیت عمران و آبادانی، ۵ سمن با موضوع فعالیت آسیب‌های اجتماعی، ۳ سمن با موضوع فعالیت هنری و ادبی، ۴ سمن با

موضوع فعالیت زنان و خانواده، ۱ سمن با موضوع فعالیت خدمات داوطلبانه و ۱ سمن با موضوع فعالیت تسهیل در ازدواج بودند. بیشترین فراوانی در موضوع اعتقادی و مذهبی بود که ۱۸/۴ درصد از مجموع سازمان‌های مردم‌نهاد را تشکیل می‌دهند. و پس از آن موضوعات فعالیت فرهنگی-اجتماعی با ۱۰/۵ درصد و علمی و پژوهشی با ۹/۲ درصد، بیشترین فراوانی را به خود اختصاص داده بودند.

نگاره (۱) موضوع فعالیت و جنسیت سمن‌های شرکت کننده

موضوع فعالیت	تعداد	درصد	تعداد	
			مرد	زن
تفریحی و ورزشی	۳	۳/۹٪	۳	۰
محیط زیست	۶	۷/۹٪	۳	۳
بهداشت و سلامت	۴	۵/۳٪	۳	۱
کودکان	۳	۳/۹٪	۱	۲
کارآفرینی و اشتغال	۲	۲/۶٪	۲	۰
اعتقادی و مذهبی	۱۴	۱۸/۴٪	۸	۶
میراث فرهنگی و گردشگری	۳	۳/۹٪	۲	۱
درمان و توانبخشی	۳	۳/۹٪	۲	۱
ارتباط و رسانه	۱	۱/۳٪	۱	۰
خیریه	۳	۳/۹٪	۱	۲
علمی و پژوهشی	۷	۹/۲٪	۵	۲
فرهنگی - اجتماعی	۸	۱۰/۵٪	۵	۳
مواد مخدر	۳	۳/۹٪	۳	۰
صلح و حقوق بشر	۱	۱/۳٪	۱	۰
عمران و آبادانی	۱	۱/۳٪	۱	۰
آسیب‌های اجتماعی	۵	۶/۶٪	۳	۲
هنری و ادبی	۳	۳/۹٪	۳	۰
زنان و خانواده	۴	۵/۳٪	۰	۴
خدمات داوطلبانه	۱	۱/۳٪	۱	۰
ازدواج	۱	۱/۳٪	۱	۰
مجموع	۷۶	۱۰۰٪	۴۹	۲۷

چگونگی برگزاری پروژه‌های سمن در تعامل با دولت یکی از اصلی‌ترین پرسش‌های این پرسشنامه بود. شرکت کنندگان در بین ۴ گزینه حق انتخاب داشتند که هرکدام از این گزینه‌ها نشان دهنده‌ی نقشی که سمن در تعامل با دولت ایفا می‌کند می‌شد. این گزینه‌ها عبارت بودند از:

- هم هزینه‌های برنامه و هم نیروی اجرایی برنامه را سمن خودتان تأمین می‌کند (نقش عامل).
- هزینه‌های پروژه را دولت تأمین می‌کند و سمن برگزارکننده طرح است (نقش شریک).
- سمن فقط پیشنهاد دهنده برنامه است و همه امور بر عهده سازمان دولتی قرار دارد (نقش مشاور).
- سمن تنها بر برنامه‌هایی که دولت برگزار می‌کند، نظارت می‌نماید (نقش ناظر).

در پاسخ به این پرسش و طبق اعلام مستقیم مدیران سازمان‌های مردم نهاد، تعداد ۱۷ سمن معادل ۲۲/۴ درصد اعلام کردند که هم هزینه‌ها و هم اجرای پروژه‌های اجرایی را از منابع خود سمن تأمین می‌نمایند. تعداد ۵۶ سمن معادل ۷۳/۳ درصد اعلام کردند که هزینه‌های اجرایی را دولت تأمین کرده و آن‌ها تنها اجرای پروژه را برعهده می‌گیرند و نهایتاً تعداد ۳ سمن معادل ۳/۹ درصد اعلام کردند تنها بر پروژه‌های اجرایی دولت نظارت می‌کنند. نکته‌ی قابل توجه این بود که هیچکدام از شرکت کنندگان، نقش مشاوره‌ای نداشتند.

پس از بررسی نگرش مدیران در خصوص نحوه تعاملشان با دولت، در مرحله بعد از طریق آزمون عملکردشان نقش سازمان‌های مردم نهاد، در در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیک جامعه که نشانگر یکی از ابعاد توسعه در یک جامعه است، بررسی گردید. پس از تحلیل

داده‌های حاصل از اجرای این پژوهش و بررسی میانگین امتیازی که پاسخ‌دهندگان به هریک از بخش‌های چهارگانه‌ی پرسشنامه داده‌اند، میانگین امتیاز سازمان‌های مردم نهاد در ایفای نقش عاملی ۷/۴ بود، میانگین امتیاز در نقش شریک، با اختلاف بسیار فاحشی ۱۷/۹ بود، میانگین نقش مشاور در این پژوهش ۶/۹ برآورد شد و در نهایت میانگین امتیاز سازمان‌های مردم نهاد در نقش ناظر ۸/۵ بود.

بر اساس این نتایج مشخص شد که مهم‌ترین نقشی که سازمان‌های مردم نهاد در ارتقاء فرهنگ ترافیک جامعه ایفا می‌کنند، نقش شریک است. این بدان معناست که سازمان‌های مردم نهاد، برای اجرای طرح‌ها و پروژه‌های مرتبط با ارتقاء سطح فرهنگ ترافیک تنها نیروهای اجرایی را تأمین می‌کنند و اکثریت قاطع از این سازمان‌ها منابع مالی را از بودجه‌های دولتی تأمین می‌نمایند.

نگاره ۲) میانگین نقش‌های سازمان‌های مردم نهاد در ارتقاء فرهنگ ترافیک

انحراف استاندارد	میانگین	امتیاز داده شده		تعداد	نقش‌ها
		بیشترین	کمترین		
۳/۸۱۳	۷/۴	۱۵	۰	۷۶	نقش عامل
۶/۸۵۶	۱۷/۹	۴۰	۶	۷۶	نقش شریک
۳/۴۸۴	۶/۹	۱۲	۰	۷۶	نقش مشاور
۳/۸۵۶	۸/۵	۲۰	۰	۷۶	نقش ناظر

با بررسی نگاره ۲ این موضوع کاملاً واضح است که نقش شریک، با اختلاف بسیار زیادی به عنوان مهم‌ترین نقشی است که سازمان‌های مردم نهاد در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیکی جامعه ایفا می‌نمایند.

پس از آن و در دومین سطح، بیشترین تعداد سازمان‌های مردم‌نهاد، نقش نظارتی به خود می‌گیرند. این نقش (نقش ناظر) با برخورداری از میانگین امتیاز ۸/۵، دومین نقشی است که سازمان‌های مردم‌نهاد جوانان در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیک ایفا می‌نمایند. این بدان معناست که سازمان‌های مردم‌نهاد، تنها فعالیت‌های سازمان‌های متولی امر ترافیک را رصد می‌کنند و ممکن است نسبت به آن‌ها واکنش نشان دهند.

ایفای نقش عاملی در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیک جامعه با میانگین ۷،۴، در رتبه سوم قرار گرفت. نقش عاملی بیان‌کننده‌ی این موضوع است که سازمان‌های مردم‌نهاد، با درآمدهای خودشان اقدام به اجرای طرح‌های مرتبط با ارتقاء فرهنگ ترافیک بپردازند.

و در نهایت کمترین سازمان‌های مردم‌نهاد ایفاگر نقش مشاور بوده‌اند. این نقش با میانگین ۶/۹، کمترین، امتیاز را به خود اختصاص داد و این بدان معناست که سازمان‌های مردم‌نهاد کمتر علاقه‌مند هستند که طرح‌ها و ایده‌های خود را در اختیار دولت و سازمان‌های متولی امر ترافیک قرار دهند و یا اینکه سازمان‌های دولتی تمایلی به استفاده از دیدگاه‌های مشورتی سازمان‌های مردم‌نهاد ندارند.

بر اساس نتایج به دست آمده از این پژوهش، نقش‌هایی که سازمان‌های مردم‌نهاد در ارتقاء سطح فرهنگ ترافیک جامعه ایفا می‌کنند به ترتیب عبارت است از:

۱. نقش شریک، ۲. نقش ناظر، ۳. نقش عامل، ۴. نقش مشاور.

بحث و نتیجه‌گیری

پس از تحلیل و بررسی داده‌های به دست آمده از این پژوهش، می‌توان نتایج حاصل از این تحقیق را در موارد زیر مورد توجه قرار داد.

مهم‌ترین نتیجه‌ی حاصل از این پژوهش مشخص نمود که سازمان‌های مردم‌نهاد با درصد بسیار بالایی، نقش شریک را در اجرای پروژه‌های مرتبط با توسعه‌ی ورزش ایفا می‌نمایند. این بدان معناست که بیشترین تمرکز این سازمان‌ها بر روی اجرای پروژه‌هایی است که منابع مالی آن توسط دولت تأمین می‌شود. اگرچه به خودی خود این مسئله به ارتقاء سطح فرهنگ ترافیکی جامعه کمک می‌کند، ولی از سویی هم می‌تواند باعث بروز نگرانی‌هایی شود. حال این موضوع مطرح می‌شود که ایفای نقش شریک از سوی سازمان‌های مردم‌نهاد، آن‌هم با این سطح بالا، نمی‌تواند ویژگی‌های از جمله غیردولتی بودن، غیرانتفاعی بودن، مستقل بودن و در نهایت رسالت اصلی سازمان‌های مردم‌نهاد را که باید منابع مالی را از کمک‌های مردمی تأمین نمایند، تحت الشعاع قرار دهد؟

به نظر می‌رسد این اتفاق باعث شده است که سازمان‌های مردم‌نهاد توانایی‌های خود را در ایفای نقش عاملی - به این منظور که خودشان، هزینه‌های اجرای پروژه‌های خود را تأمین نمایند - از دست بدهند. حال آنکه با نگاه به پیشینه فرهنگی کشورمان به ویژه پس از اسلام، شاهد این هستیم که هیئت‌های مذهبی و مساجد به عنوان یکی از مهم‌ترین نهادهای جامعه مدنی و شکل سنتی سازمان‌های مردم‌نهاد، به خوبی ایفاگر نقش عاملی بوده و هستند.

در پاسخ به پرسش نحوه مشارکت سمن‌ها با دولت نیز، اولین پاسخ شرکت کنندگان، روش مشارکتی بود. که در پاسخ به مقیاس‌های پرسشنامه نیز، مشخص شد که ایفای نقش عاملی، اولویت دوم را داراست. این موضوع این نگرانی را به وجود می‌آورد که

سازمان‌های مردم‌نهاد، توانایی ایفای نقش عاملی را از دست داده باشند و همواره در انتظار حمایت‌های مالی دولت بنشینند. از سوی دیگر، در نتایج حاصل از این پژوهش مشخص شد که مشورت به دولت و نقش مشاور برای سازمان‌های مردم‌نهاد از کمترین اهمیت و جایگاه برخوردار است. این موضوع در مطالعات سعیدی (۱۳۸۲) نیز به چشم می‌خورد. نتایج حاصل از این دو پژوهش، این نگرانی را به دنبال دارد که سازمان‌های مردم‌نهاد، برای ارتقاء سطح فرهنگ ترافیک ایده‌های خود را در اختیار دولت قرار ندهند. این موضوع می‌تواند دو دلیل اساس داشته باشد. نخست آنکه سازمان‌های مردم‌نهاد، فاقد هرگونه طرح و ایده‌ی نوینی برای ارائه به ارگان‌های متولی ترافیک هستند و دوم آنکه، سازمان‌های مردم‌نهاد به ارگان‌های متولی به عنوان رقیب نگاه می‌کنند و تمایلی به ارائه ایده‌های خود به آن‌ها ندارند. البته هرکدام از این دلایل که عامل اصلی باشند، باید در در مطالعاتی تخصصی‌تر در صدد بررسی و رفع آن برآمد.

در بررسی جایگاه تعاملی سازمان‌های مردم‌نهاد با ارگان‌های متولی نیز علاقه و سابقه سازمان‌های مردم‌نهاد در این بخش بررسی شد و نشان داده شد که سمن‌ها نیز تمایل دارند به ارگان‌های متولی تامین‌کننده منابع برای برگزاری پروژه‌های مرتبط با ارتقاء سطح فرهنگ ترافیک باشند. به نظر می‌رسد یکی از مهم‌ترین تعارضات موجود و دغدغه‌های حاصل از نتایج این پژوهش، ایفای نقش شریک از طرف سازمان‌های مردم‌نهاد در حوزه‌ی ارتقاء سطح فرهنگ ترافیک باشد. بدون شک یکی از مهم‌ترین رسالت‌های سازمان‌های مردم‌نهاد، تأمین خوراک فکری دولت و ارگان‌های متولی در امر توسعه است که این مهم در نتایج این تحقیق به شدت کمرنگ جلوه کرد.

منابع

- اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۸۵)؛ فرهنگ ترافیک و چگونگی شکل‌گیری آن؛ تهران: هفتمین کنفرانس حمل و نقل و ترافیک ایران.
- الوانی، سید مهدی. (۱۳۸۶)؛ مدیریت عمومی؛ تهران: نشر نی.
- آدمی، علی. (۱۳۸۳)؛ راهنمای سازمان‌های غیردولتی جوانان در جهان؛ تهران: دفتر امور بین‌الملل سازمان ملل جوانان.
- پدرام، سعید. (۱۳۸۲)؛ اداره انجمن‌های داوطلبانه کوچک؛ تهران: مجله آوا، شماره ۴.
- پرستش، رضا و علی اصغر سعیدی. (۱۳۸۴)؛ بررسی تشکلهای داوطلبانه در اسلام و ایران؛ تهران: سازمان ملی جوانان.
- توسلی، غلامعباس. (۱۳۷۱)؛ نظریه‌های جامعه‌شناسی؛ تهران: سمت.
- جوانبخت، رابعه. (۱۳۸۲)؛ فرهنگ ترافیک (بایدها و نبایدها)؛ تهران: دهمین کنفرانس دانشجویی مهندسی عمران.
- حکاک زاده، مجید. (۱۳۹۰)؛ فرهنگ ترافیک؛ کرمان: دفتر تحقیقات کاربردی فرماندهی انتظامی استان کرمان.
- دفتر مطالعات فرهنگی مجلس شورای اسلامی. (۱۳۸۷)؛ سازمان‌های غیردولتی جوانان: چالش‌ها، راهکارها؛ تهران: مجلس شورای اسلامی.
- رفیعی، فرشاد. (۱۳۸۷)؛ اصول و مبانی مدیریت سازمان‌های غیردولتی؛ کرمان: ودیعت.
- رفیعی، فرشاد. (۱۳۹۰)؛ سمن و مدیریت در سمن؛ کرمان: مولف.
- رفیعی، فرشاد. (۱۳۹۰)؛ مدیریت منابع انسانی داوطلب در سازمان‌های مردم‌نهاد؛ کرمان: مولف.
- رفیعی، فرشاد. (۱۳۹۰)؛ مدیریت منابع انسانی داوطلب در ورزش؛ کرمان: مولف.

- رفیعی، فرشاد و رعنا ابراهیمی. (۱۳۸۷)؛ آسیب شناسی سازمان‌های مردم نهاد جوانان ایران؛ مجموعه مقالات همایش توانمندی‌های سازمان‌های مردم نهاد، کرمان: استانداری کرمان.

- زاهدی، محمدجواد. (۱۳۸۸)؛ نقش سازمان‌های غیردولتی در توسعه پایدار؛ تهران: مازیار.

- شربتیان، محمدحسن. (۱۳۹۰)؛ بررسی نقش کارکردی آموزش و رسانه‌های جمعی در فرهنگ ترافیک با تاکید بر شهر مشهد؛ سایت انسان شناسی فرهنگی

<http://anthropology.ir/node/۹۰۸>.

- A.Chitra & M.Com (۲۰۰۳); Role of Ngo's In Protecting Environment And Health; Proceedings of the Third International Conference on Environment and Health, Chennai, India, ۱۵-۱۷ December, ۲۰۰۳.

- ELLEVSET, LEIF AGNAR (۱۹۹۵). The Nordic Approach of Road Safety. Nordic Road Safety Committee seminar in connection with the Annual Meeting of La Prevention Routiere Internationale (PRI), ۲۹ May, Reykjavik, Island.

- ELLEVSET, LEIF AGNAR (۱۹۹۶). Some reflections why the Nordic countries have attained positive results in the efforts to reduce traffic accidents and improve the quality of the traffic safety work. Key note speech at the World Bank, Washington.

- ELLEVSET, LEIF AGNAR (۱۹۹۷). NGOs and their role in road safety. The Third African Road Safety Congress, ۱۴-۱۷. April ۱۹۹۷, Pretoria, South Africa.

- KVAM REIDAR (۱۹۹۶). Partnerships, possibilities and pitfalls. Working with local NGOs in Bangladesh. Asia Technical Department, the World Bank, Washington, USA.

- NATIONAL ROAD SAFETY STRATEGIC ACTION PLAN ۱۹۹۷-۹۸ TO ۱۹۹۸-۹۹. National Road Safety Council. Ministry of Communications. The Government of the People's Republic of Bangladesh. May ۱۹۹۷.