

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



نقش رانندگی تدافعی در پیشگیری از تصادفات رانندگی

مجری: مریم زارعیان

شماره نشر: گ - ۸۳۵

چاپ اول: ۱۳۹۷

سرناسه	زارعیان، مریم، ۱۳۵۵
عنوان و نام پدیدآور	نقش رانندگی تدافعی در پیشگیری از تصادفات رانندگی / مجری مریم زارعیان
مشخصات نشر	تهران: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، ۱۳۹۷.
مشخصات ظاهری	ی، ۱۲۷ ص.: مصور، جدول
فروست	مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، شماره نشر: گ-۸۳۵
شابک	۹۷۸-۶۰۰-۱۱۳-۲۰۳-۲
وضعیت فهرست‌نویسی	فیبا
یادداشت	کتاب به صورت سیاه سفید چاپ میشود
موضوع	رانندگی -- آموزش
موضوع	Automobile driver education
موضوع	ترافیک -- پیش‌بینی‌های ایمنی
موضوع	Traffic safety
موضوع	رانندگی -- حوادث -- پیش‌بینی‌های ایمنی
موضوع	Traffic accidents-- Safety measures
شناسه افزوده	مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی
شناسه افزوده	Road, Housing and Urban Development Research Center
رده بندی کنگره	TL۱۵۲/۷/۲۰۷ ۱۳۹۷
رده بندی دیویی	۶۲۹/۲۸۳
شماره کتابشناسی ملی	۵۴۵۸۹۳۰



نام کتاب: نقش رانندگی تدافعی در پیشگیری از تصادفات رانندگی

مجری: مریم زارعیان

شماره نشر: گ-۸۳۵

ناشر: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

نوبت چاپ: اول ۱۳۹۷

تیراژ: ۲۰۰ نسخه

قطع: وزیری

لیتوگرافی، چاپ و صحافی: اداره انتشارات و چاپ مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

قیمت: ۱۵۰۰۰۰ ریال

ISBN: 978-600-113-203-2

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۱۱۳-۲۰۳-۲

مسئولیت صحت دیدگاه‌های علمی بر عهده نگارندگان محترم می‌باشد.
کلیه حقوق چاپ و انتشار اثر برای مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی محفوظ است.

نشانی ناشر: تهران، بزرگراه شیخ فضل ... نوری، روپروی فاز ۲ شهرک فرهنگیان، خیابان نارگل، خیابان شهید علی مروی، خیابان حکمت صندوق پستی: ۱۶۹۶-۱۳۱۴۵ تلفن: ۸۸۲۵۵۹۴۲-۶ دورنگار: ۸۸۳۸۴۱۳۲
پست الکترونیکی: pub@bhrc.ac.ir فروش الکترونیکی: http://pub.bhrc.ac.ir

پیشگفتار مجری

ایده «پیشگیری» ایده‌ای به کهنگی دیروز و به‌تازگی فرداست. اما سوال اینست که چگونه می‌توان از رقم بالای تصادفات رانندگی که به کشته و مجروح شدن تعداد زیادی از هموطنانمان منجر می‌شود، پیشگیری کرد؟

کدام اقدام پیشگیرانه می‌تواند میزان تلفات جاده‌ای ما را کاهش دهد: ایمن‌سازی جاده‌ها و خودروها یا آگاه‌سازی افراد؟

اکثریت محققین حوزه ترافیک بر این باورند که نقش اصلی در پیشگیری از سوانح جاده‌ای را آگاه‌سازی و آموزش کاربران جاده‌ای برعهده دارد. اما از آنجاکه این آگاه‌سازی با انسان‌ها سر و کار دارد، با پیچیدگی نظام‌های علمی دیگر انسانی و اجتماعی همچون روان‌شناسی، جامعه‌شناسی، علوم ارتباطات و ... همراه است.

در کشور ما، اقدامات متعددی تحت عنوان آموزش ایمنی رانندگی صورت می‌گیرد؛ از مطالب کتب درسی تا برنامه‌های مختلف رسانه‌ای، اما تاکنون چنان‌که باید شاهد کاهش سوانح رانندگی نبوده‌ایم!

ارزش کار پژوهش اخیر پژوهشگر مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی دکتر مریم زارعیان از آنروست که نسبت به رقم بالای مرگ و معلولیت بر اثر جنگ جاده‌ای در ایران بی‌تفاوت نبوده‌اند و به معرفی «رانندگی تدافعی» پرداخته‌اند.

هرچند این پژوهش می‌تواند با بسیاری از خوانندگان فرهیخته ارتباط برقرار کند و از این‌رو پژوهش مشارالیها قابل تحسین و تقدیر است، اما گفتنی است همان‌طور که در پژوهش آمده است مسائل اجتماعی بسیاری در مقابل رعایت قوانین رانندگی و رانندگی ایمن وجود دارد.

از نظرگاه اینجانب ساده اندیشی است که تصورکنیم تغییر رفتار «غیر ایمن» اشخاص به «رفتار ایمن» کاری است که به‌سادگی می‌توان در آن موفق شد. به‌عبارت دیگر، شاه کلید اصلی تغییر رفتارهای نایمن ترافیکی، گسترش درک ملی از وجود جنگ جاده‌ای و خیزش پویایی فراگیر برای تغییر این شرایط است.



ب

آرزومندم پژوهش‌های آینده پژوهشگر مانند این پژوهش که با فرهیختگان به‌خوبی ارتباط برقرار می‌کند، بتواند به واکاوی رفتار اشخاص حادثه‌آفرین بپردازد. سلامت و سعادت دکتر زارعیان گرامی و همکاران محترم ایشان را از خداوند مسألت می‌نمایم.

محمد شکرچی زاده

رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی



قدردانی و تشکر

به انجام رسیدن پروژه حاضر، بدون همکاری و همفکری متخصصان مرتبط امکان‌پذیر نبود. بنابراین شایسته است مراتب قدردانی و سپاس خود را از استاد گرامی آقای دکتر محمدصادق ذاکری که راهنمایی این کار را برعهده داشتند، ابراز نمایم و از جناب آقای دکتر اصغر احمدی و جناب آقای مهندس عباس عبدی که نظارت این پروژه را برعهده داشتند، تشکر نمایم.

همچنین از سرکار خانم‌ها نفیسه اردلانی و لیلا حمید که در جمع‌آوری متون مرتبط و گردآوری اطلاعات آماری و تنظیم و تدوین نهایی کار همکاری نموده‌اند، صمیمانه سپاسگزاری نمایم.

مجری طرح

مریم زارعیان



فهرست مطالب

عنوان	صفحه
۱- فصل اول، کلیات تحقیق.....	۱
۱-۱- مقدمه.....	۱
۲-۱- حوادث رانندگی یک مسئله اجتماعی.....	۲
۲- فصل دوم: سابقه آموزش رانندگی تدافعی در ایران.....	۹
۱-۲- مقدمه.....	۹
۲-۲- مروری بر قوانین و الزامات موجود درخصوص آموزش اصول رانندگی در ایران.....	۱۰
۱-۲-۲- سیاست‌های کلی سلامت.....	۱۰
۲-۲-۲- قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران.....	۱۰
۲-۲-۳- ماده پنجم از قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت.....	۱۱
۲-۲-۴- مجموعه قوانین و مقررات بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث.....	۱۲
۲-۲-۵- آیین‌نامه تشکیل کمیسیون ایمنی راه‌های کشور.....	۱۳
۲-۲-۶- راهبرد ملی ایمنی راه‌های ایران.....	۱۴
۲-۲-۷- آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی.....	۱۴
۲-۲-۸- قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی.....	۱۷
۲-۲-۹- مصوبه هیأت وزیران به شماره ۵۱۰۲۴/۱۱۹۵۱۲ مورخ ۹۴/۹/۱۰.....	۱۸
۲-۳- نگاهی به وضعیت موجود آموزش ایمنی راه به مردم در ایران.....	۲۰
۲-۳-۱- مقدمه.....	۲۰
۲-۳-۲- آموزش رسمی.....	۲۰
۲-۳-۴-۱- کتب درسی مدارس.....	۲۰
پایه پنجم- کتاب مطالعات اجتماعی.....	۲۱
پایه هفتم- کتاب مطالعات اجتماعی.....	۲۲
پایه هشتم- کتاب تفکر و سبک زندگی (مشترک بین دختران و پسران).....	۲۲
پایه نهم- کتاب عربی.....	۲۴
۲-۵- آموزش به رانندگان.....	۲۵
۲-۶- آموزش‌های مرتبط با حمل و نقل بین شهری (تحت نظارت سازمان راهداری).....	۲۶



آموزش به رانندگان سرویس مدارس	۲۷
آموزش به رانندگان تاکسی	۲۷
آموزش به رانندگان وسایل امداد	۲۸
۷-۲- رسانه‌های دیداری و شنیداری	۲۸
برنامه‌های صدا و سیما	۲۹
تیزرهای پخش شده از رسانه ملی در خصوص آموزش ایمنی و فرهنگ ترافیک	
برنامه‌های مناسبیتی	۳۱
فرهنگ ترافیک	۳۲
سفر ایمن	۳۲
سفر بخیر	۳۳
دانش ترافیک	۳۵
مثلت	۳۶
زنجیره‌های تلویزیونی با محتوی آموزش مبانی ایمنی ترافیک و حمل و نقل	۳۷
برنامه‌های رادیویی مرتبط با ایمنی ترافیک	۳۸
۸-۲- بازیهای کودکان	۳۹
۹-۲- رسانه‌های نوشتاری	۴۱
کتاب	۴۱
بروشور و تراکت	۴۴
بیلبورد و پوستر	۴۵
۱۰-۲- آموزشهای عملی	۴۶
مانک‌ها و شهرک های ترافیک کودک	۴۶
جمع‌بندی	۴۷
۳- فصل سوم: علل تخلفات رانندگی	۴۸
۱-۳- مطالعات دیگران در خصوص علل تخلفات رانندگی	۴۸
۱-۱-۳- بررسی‌های خارجی	۴۸
۲-۱-۳- تحقیقات داخلی	۵۵
۲-۲- علل عدول رانندگان از قوانین راهنمایی و رانندگی	۶۳
۱-۲-۳- از بین رفتن زشتی و قبح عمل تخلفات رانندگی در فرهنگ جامعه	۶۴
۲-۲-۳- در نظر گرفتن سود لحظه‌ای خویش	۶۵
۳-۲-۳- عدم آگاهی از پیامدهای منفی تخلفات (مانند تصادفات)	۶۵
۴-۲-۳- جریمه نمودن وسیله نقلیه به جای انسان	۶۶



- ۶۶-۲-۳-۵- فقدان سیستم امتیازبندی و سابقه منفی برای رانندگان.....
- ۶۷-۲-۳-۶- فقدان آموزش کافی برای استفاده‌کنندگان از تسهیلات حمل و نقل.....
- ۶۷-۲-۳-۷- عدم آموزش از دوران کودکی.....
- ۶۸-۲-۳-۸- حاکم بودن فرهنگ روستایی (ارباب رعیتی).....
- ۶۹-۲-۳-۹- غیرمنطقی بودن برخی از علائم راهنمایی و رانندگی.....
- ۶۹-۲-۳-۱۰- عدم اجرای قوانین ازسوی مجریان قانون.....
- ۶۹-۲-۳-۱۱- رانندگی در شرایط روحی و جسمی نامناسب «مستی، خستگی و خواب‌آلودگی».....
- ۶۹-۲-۳-۱۲- میل به قانون‌گریزی درمیان برخی از افراد جامعه به‌خصوص جوانان.....
- ۷۰-۲-۳-۱۳- شخصیت تهاجمی برخی از افراد جامعه.....
- ۷۱-۲-۳-۱۴- هیجان‌خواهی یا آزردهی‌های هیجانی.....
- ۷۴-۲-۳-۱۵- عجله و شتاب بی‌مورد.....
- ۷۴-۲-۳-۱۶- عدم تناسب جریمه‌های با واقعیت‌های جامعه و حمل و نقل آن.....
- ۷۴-۲-۳-۱۷- ضعف باور عمومی مبنی بر مفید بودن قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی.....
- ۷۵-۲-۳-۱۸- ضعف در اطلاع‌رسانی به موقع به رانندگان.....
- ۷۵-۳-۳- عوامل بروز تصادفات شدید و صدمات.....
- ۷۵-۳-۳-۱- حدود مجاز سرعت.....
- ۷۷-۳-۳-۲- کمربند ایمنی.....
- ۷۸-۳-۳-۳- صحبت با تلفن همراه در حال رانندگی.....
- ۸۰-۳-۳-۴- صندلی کودک.....
- ۸۰-۳-۳-۵- تأثیر مستی بر رانندگی.....
- ۸۱-۳-۳-۶- رانندگی با حواس پرتی.....
- ۸۱-۳-۳-۷- رانندگی با بی‌ملاحظه‌گی و بی‌اعتنایی.....
- ۸۱-۳-۳-۸- باران.....
- ۸۱-۳-۳-۹- رانندگی در حالت خواب‌آلودگی.....
- ۸۲-۳-۳-۱۰- رانندگی در حالت عصبانیت.....
- ۸۲-۳-۳-۱۱- مصرف داروهای آرام‌بخش.....
- ۸۲-۳-۳-۱۲- مسابقه (کورس) گذاشتن.....
- ۸۲-۳-۳-۱۳- تغییر مسیر به روش نایمن.....
- ۸۲-۳-۳-۱۴- عبور از چراغ قرمز.....
- ۸۳-۳-۳-۱۵- رد شدن از علائم توقف.....
- ۸۳-۳-۳-۱۶- رانندگی توسط نوجوانان.....



۱۷-۳-۳	حرکت کردن خودروها پشت سر هم و بدون رعایت فاصله قانونی	۸۳
۱۸-۳-۳	گردش غیرمجاز	۸۳
۱۹-۳-۳	عدم توجه به تابلوی ورود ممنوع	۸۳
۲۰-۳-۳	نقص در طراحی خودرو	۸۴
۲۱-۳-۳	ترکیدن لاستیک	۸۴
۲۲-۳-۳	مه	۸۴
۲۳-۳-۳	پیچ‌های خطرناک	۸۴
۲۴-۳-۳	رانندگی در شب	۸۵
۲۵-۳-۳	یخ‌زدگی سطح جاده	۸۵
۲۶-۳-۳	برف	۸۵
۲۷-۳-۳	دست اندازها و ناهمواری‌های جاده	۸۵
۲۸-۳-۳	عبور حیوانات	۸۵
الف- راننده		۸۶
ب- طراحی نامناسب جاده و راه		۸۷
ج- خودرو		۸۸
د- تعمیرات دوره‌ای خودرو		۸۸
ه- تعمیرات اضطراری		۸۸
جمع‌بندی		۸۹
۴- فصل چهارم رانندگی تدافعی		۹۱
۱-۴- مقدمه		۹۱
۲-۴- اصول و فنون رانندگی تدافعی		۹۲
۳-۴- نکات مهم در رانندگی تدافعی		۹۲
۴-۴- تکنیک‌های رانندگی تدافعی در شرایط گوناگون		۹۴
۱-۴-۴- دید راننده		۹۴
۲-۴-۴- رانندگی در شب		۹۵
۳-۴-۴- رانندگی در باد		۹۵
۴-۴-۴- رانندگی در یخ، برف و مه		۹۵
۵-۴-۴- ساعات کاری رانندگان		۹۶
۵-۴- سایر تدابیر عمومی و مقررات ایمنی قبل از رانندگی یا در حین رانندگی		۹۶
۶-۴- اقدامات ایمنی رانندگی در شب		۱۰۳
۵- فصل پنجم: آگاهی از رانندگی تدافعی		۱۰۵



ح

۱۰۵	.....	۱-۵- مقدمه
۱۰۸	.....	۲-۵- تعریف عملیاتی واژه‌های کلیدی
۱۰۹	.....	۳-۵- روش تجزیه و تحلیل اطلاعات
۱۱۰	.....	۴-۵- نتایج تحلیل اطلاعات
۱۱۰	.....	۱-۴-۵- نتایج توصیفی
۱۱۵	.....	۲-۴-۵- نتایج علی
۱۱۹	.....	۶- فصل ششم: نتیجه‌گیری
۱۲۳	.....	پیشنهادات
۱۲۴	.....	مراجع



پیشگفتار مجری

از آنجا که سالانه چندین هزار نفر از هموطنانم در جاده‌های کشور یا جان خود را از دست می‌دهند یا برخی آنچنان مجروح می‌شوند که ماه‌ها در بیمارستان بستری می‌شوند و حتی برای همیشه دچار معلولیت می‌شوند، سزاوار است تا برای پیشگیری از این جنگ جاده‌ای به معرفی و ترویج رانندگی تدافعی بپردازیم.

فراگیری این مهارت می‌تواند احتمال پیشگیری از تصادفات رانندگی را کاهش دهد. اگر بتوانیم مهارت رانندگی تدافعی را در کارگاه‌های آموزشی به شیوه‌ای فعال اجرا نماییم، آن‌را برای فراگیران نهادینه کرده‌ایم.

با توجه به نقش مهم عامل انسانی در بروز سوانح رانندگی، آرزومندم بتوانیم این مهارت را فراگیریم تا کمتر شاهد مرگ و معلولیت در اثر تصادفات باشیم.



چکیده

امروزه، در بسیاری از کشورهای پیشرفته رانندگی تدافعی به‌عنوان یکی از اصول اصلی حرکت در خیابان‌ها و جاده‌ها بسیار مورد توجه است، اما در کشورهایی که سهم تصادفات رانندگی بالایی دارند، به‌جای رانندگی تدافعی، شاهد رانندگی تهاجمی هستیم. یکی از دلایل عمده حادثه‌خیزی وضعیت رانندگی در کشور، نیز عدم توجه و بی‌اطلاعی به همین نکته می‌باشد. بنابراین اطلاع‌رسانی و آگاه‌سازی اقشار مختلف جامعه در این زمینه لازم و ضروری به حساب می‌آید.

هدف اصلی این تحقیق مطالعه شناخت وضع موجود برای آموزش اصول رانندگی تدافعی در کشور است. همچنین به‌صورت نمونه موردی، میزان عمل و آگاهی کارکنان مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی از اصول رانندگی تدافعی مورد بررسی قرار می‌گیرد و در انتها ارتباط بین عمل به اصول رانندگی تدافعی و تصادفات رانندگی بررسی می‌شود.

فصل اول

کلیات تحقیق

۱-۱- مقدمه

در حال حاضر سوانح رانندگی نهمین عامل سال‌های از دست‌رفته در اثر ناتوانی و مرگ زودرس در جهان است و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۰ به عامل سوم معلولیت و ششمین عامل مرگ تبدیل شود. اهمیت این مسئله به حدی بود که سازمان جهانی بهداشت، «جاده ایمن تصادف ندارد» را به‌عنوان شعار سال ۲۰۰۴ خود انتخاب نموده است و در ۲ هدف که برای خود تا سال ۲۰۲۰ در نظر دارد، به مسئله کاهش تصادفات و حوادث تا سال ۲۰۲۰ اشاره می‌کند. بررسی‌هایی که توسط سازمان جهانی بهداشت صورت‌گرفته نشان می‌دهد که ۳/۵ میلیون مرگ سالیانه در اثر آسیب‌های ناشی از حوادث و خشونت رخ می‌دهد که از این تعداد یک میلیون مرگ در اثر صدمات عمدی، ۲/۵ میلیون مورد باقی‌مانده در نتیجه حوادث رانندگی ایجاد می‌شود و ۲۰ الی ۵۰ میلیون نفر نیز دچار معلولیت می‌شوند. در میان حوادث مختلف، حوادث ترافیکی به‌علت ویژگی‌های خاص خود، مثل وقوع بالا، شدت زیاد، درگیری مستقیم افراد، دارای اهمیت خاصی است که این ویژگی در کشورهای درحال توسعه از جمله ایران، نمود بالایی دارد، بر اثر آسیب‌های رانندگی در کشور روزانه ۶۲ نفر جان خود را از دست می‌دهند، و ۶ هزار نفر مجروح می‌گردند. میزان کشته‌شدگان حوادث رانندگی در دنیا به‌ازاء هر ده هزار خودرو سه نفر و در کشور ایران به‌ازاء هر ده‌هزار خودرو ۳۳ نفر است که متأسفانه این عوارض طی دهه‌های اخیر رو به رشد

است (علویجه و همکاران، ۱۳۹۱).

هر فردی که در یک تصادف صدمه یا خسارت می‌بیند، یا معلول و ناتوان می‌شود یا این‌که جان خود را از دست می‌دهد، از این‌رو تصادفات یکی از بزرگ‌ترین مشکلات سلامت عمومی در جهان است. بزرگی مشکل آنجا بیشتر رخ می‌نمایاند که بدانیم قربانیان این حوادث بیشتر افراد جوان و فعال جامعه هستند که با این اتفاقات از گردونه رشد و بالندگی در جامعه حذف خواهند شد.

۲-۱- حوادث رانندگی یک مسئله اجتماعی:

با پیچیده‌تر شدن زندگی بشر، توسعه شهرها و تغییر الگوی زندگی حرکت مردم برای تأمین نیازهای روزمره خود به‌گونه‌ای وصف‌ناپذیر سرعت گرفته است، تا بدان‌جا که در تمام کشورهای جهان خودروی شخصی به‌عنوان عنصر اصلی و کاربردی خانواده نقش اساسی در پیشرفت و توسعه همه‌جانبه زندگی آنان ایفا می‌کند. به‌همان نسبت پیامدها و عوارض جسمی و روحی ناشی از حضور این عنصر جدید چنان گسترده و زیان‌بار است که در برخی کشورهای جهان تعداد انسان‌های کشته‌شده در نتیجه حوادث رانندگی بیشتر از کشته‌های ناشی از بیمارهای مهلک است (سیف‌الهی، ۱۳۹۱: ۵۲).

وسایل نقلیه از مشخصه‌های تمدن است و رانندگی برای فعالیت‌های مختلف زندگی معاصر مانند کار، زندگی اجتماعی، تفریح، فعالیت‌های آموزشی - اجتماعی و مانند این‌ها امری کاملاً ضروری به‌حساب می‌آید. ضرورت استفاده گسترده از وسایل نقلیه در زندگی روزمره موجب افزایش تعداد تصادفات و شهری و مرگ‌ومیر بالا شده است، به‌گونه‌ای که تصادفات مشکل بزرگی در عرصه‌های مختلف اجتماعی به‌حساب می‌آید. بررسی داده‌های سوانح جاده‌ای نشان می‌دهد که در هر ۵ ثانیه یک مرگ بر اثر حادثه رانندگی رخ می‌دهد و برآورد شده که در سال ۲۰۲۰ سومین عامل مرگ‌ومیر در سطح جهان حوادث ترافیکی و جاده‌ای باشد.

ارزیابی هزینه‌های تصادفات و صدمات جاده‌ای می‌تواند به جوامع کمک کند تا عواقب تصادفات و صدمات جاده‌ای و فواید سرمایه‌گذاری در کارهای جلوگیری‌کننده از تصادفات و صدمات جاده‌ای را بشناسند و برای بهبود شرایط تلاش‌های جدی انجام دهند.

معمولاً در بررسی هزینه تصادفات شش امر مورد بررسی قرار می‌گیرد:

- هزینه اشیاء منهدم شده یا خسارت دیده؛
- هزینه جراحات جسمانی غیر از معلولیت‌های دائمی؛
- هزینه عمر از دست‌رفته در تصادفات؛
- هزینه درد، غم، جراحات روانی و صدمات روحی؛
- هزینه جان افراد فوت‌شده و هزینه معلولیت‌های دائمی؛
- هزینه‌های اداری.

در تصادفات رانندگی علاوه بر تعداد زیادی از مردم که جان خود را از دست می‌دهند، ۱۰ درصد از حادثه دیدگان دچار معلولیت‌های جسمی دائمی نظیر قطعی دست یا پا، قطعی نخاع و از کار افتادگی می‌شوند که هزینه زیادی به جامعه تحمیل می‌کند.

حوادث رانندگی نه تنها بار سنگینی را به اقتصاد ملی و جهانی تحمیل می‌کند، بلکه خانواده‌ها را نیز به شدت متأثر می‌کنند. از یک سو، درد و غم از دست دادن اعضای خانواده، صدمات روحی جبران ناپذیری برای خانواده دارد، از سوی دیگر، فوت نان‌آور خانواده، فقر و فلاکت را افزایش می‌دهد. همچنین نگهداری از افراد ناتوان شده بر اثر حوادث رانندگی، بار بزرگی بر دوش خانواده‌ها است.

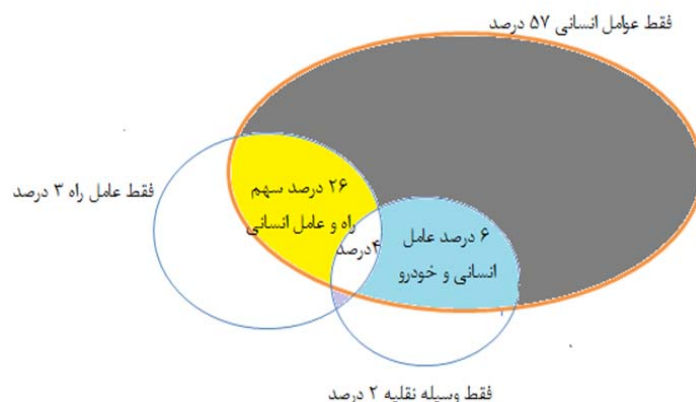
تخمین‌های WHO خسارات جهانی مربوط به آسیب‌های جاده‌ای را ۴ درصد معادل تولید ناخالص ملی کشورها برآورد می‌کند. اگر خسارت‌های معنوی و ارزش فرصت‌های از دست‌رفته مربوط به افراد فوت‌شده و حادثه دیده را به آن اضافه کنیم، رقم خسارت تصادفات نزدیک به ۸ درصد تولید ناخالص داخلی کشور است.

فوت هر انسان در تصادفات رانندگی بالغ بر ۷۰۰ میلیون تومان خسارت به جامعه تحمیل می‌کند. این درحالی است که اختصاص یک‌دهم درصد از این هزینه‌ها به آگاهی بخشی و فرهنگ‌سازی رانندگی می‌تواند از اتلاف ۷۵ درصد از سرمایه‌های مذکور جلوگیری کند (شمسی، ۱۳۹۲: ۸).

بسیاری از مشکلات مربوط به حمل‌ونقل ترافیک در کشور ما ناشی از رفتار استفاده‌کنندگان (کاربران جاده‌ها) است که علت اصلی آن عدم آگاهی، نداشتن آموزش

کافی و فقدان وجدان اجتماعی نسبت به حقوق سایر استفاده کنندگان است. کارشناسان علوم اجتماعی بر این باورند که امر آموزش، دارای بیشترین تأثیر در اصلاح رفتار است. یافته‌های آماری حاکی از این واقعیت است که سهم افراد و نقش عامل انسانی نزدیک به ۹۰ درصد در ایمنی راه و وقوع تصادفات مؤثر است (قربانی، ۱۳۹۰).

در تحقیقات مجمع جهانی راه (پیارک) که برگرفته از نتایج مطالعات کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه است، سهم عوامل مؤثر بر تصادفات نمایش مشخص شده است (شکل (۱)). با توجه به نتایج این تحقیقات سهم تجمعی عامل انسان ۹۳٪، سهم تجمعی عامل راه ۳۲٪ و سهم تجمعی عامل وسیله نقلیه ۱۳٪ است.



شکل (۱) - سهم عوامل مؤثر بر تصادفات رانندگی (مجمع جهانی راه پیارک)

از سوی دیگر، تحلیل آماری ویژگی‌های تصادفات منجر به فوت در ایران نشان‌دهنده آنست که ربط وثیقی بین برخی ویژگی‌های تصادفات جاده‌ای و پارامترهای مرتبط با آموزش نیروی انسانی وجود دارد. برخی از مهم‌ترین این نتایج عبارت‌اند از:

- سهم گروه سنی فوت‌شدگان در وضعیت رانندگی در میان افراد ۲۵ تا ۳۵ سال بیش از سایر گروه‌های سنی است که این مسئله می‌تواند تا حدی متأثر از رانندگی پر ریسک‌تر آنان باشد.
- هم‌چنین در خصوص رابطه سن و وضعیت متوفی نیز می‌توان گفت که نسبت متوفیان عابر پیاده در افراد زیر ۱۵ سال خیلی زیاد است و در سنین بالا نیز بیشتر می‌شود.

افراد سالمند به نسبت بسیار زیادی قربانی تصادفات در موقعیت عابر پیاده شده‌اند. این امر نیز چند علت دارد. یکی اینکه آنان به دلیل کهولت سن، در برابر حادثه ضربه‌پذیر هستند، دیگر اینکه قدرت واکنش آنان کمتر است و بالاخره اینکه آشنایی آنان با فرهنگ رفت‌وآمد شهری و عبور از خیابان کمتر است.

- عابرین پیاده روستایی از دیگر گروه‌های در معرض خطر هستند. ناآشنایی روستاییان در تردهای شهری در مقام عابر پیاده نقش مهمی در بروز حادثه منجر به مرگ در تصادفات رانندگی دارد. عامل فرهنگی و حرفه‌ای و عامل کم‌توجهی به ارزش‌های فردی می‌تواند موجب افزایش تصادفات منجر به مرگ در میان ساکنان روستایی شود.

- مجردها نیز سهم بیشتری در بین متوفیان حادثه رانندگی دارند. سهم بیشتر مجردها در میان متوفیان را می‌توان ناشی از آمادگی آنان در بروز رفتارهای پرخطر دانست.

- نسبت بی‌سوادان فوت‌شده در حوادث رانندگی به بی‌سوادان جامعه دو برابر و در مقابل افراد فوت‌شده دارای تحصیلات عالی نسبت به افراد جامعه با چنین سطوح تحصیلی نیز نصف هستند. به عبارت دیگر می‌توان با اطمینان گفت که نقش تحصیلات در تصادفات منجر به مرگ از هر حیث تعیین‌کننده است. هم از حیث کیفیت رانندگی، رعایت اصول ایمنی مثل بستن کمربند ایمنی، یا کیفیت خودروبی که استفاده می‌کنند، و هم از حیث اهمیتی که برای حقوق دیگران و جان خود قائل می‌شوند.

- در تصادفات بزرگراه و آزادراه میانگین کشته‌های عابر پیاده بیشتر از راه‌های اصلی و فرعی است، که این امر ناشی از عدم آشنایی عابران با عبور از این دو نوع راه و نیز سرعت بالای خودروهاست. بیش از دوسوم کل متوفیان درون‌شهری به تصادفات واقع در خیابان اصلی و بزرگراه مربوط هستند که نیمی از آنان را هم عابران پیاده تشکیل می‌دهد. عدم آگاهی عابران پیاده از خطرات تردد درون‌شهری برای آن‌ها علت مهم این نوع تصادفات است..

- نتایج نشان می‌دهد که ساختار فعالیت و شغل افراد متوفی بر اثر تصادفات در سال ۱۳۹۳ در مقایسه با ساختار فعالیتی در جامعه مشابه آن در کشور، بیشتر شامل افراد شاغل

و به نسبت کمتری خانه‌دار می‌باشد (عبدی، ۱۳۹۳).

شرایط رانندگی ایمن برای افراد بسیار متعدد است، به خصوص شرایط روانی، اخلاقی و اجتماعی، بنابراین داشتن صرفاً گواهی نامه راهنمایی و رانندگی دلیل بر صلاحیت کامل افراد برای رانندگی نیست. چه بسا افرادی که از دقت دید خوب برخوردارند، اما از مشکلات اجتماعی و فرهنگی رنج می‌برند.

تصادفات بسیاری وجود دارد که شخص راننده در آن دخیل نیست و عامل اصلی آن بی‌توجهی رانندگان دیگر، عدم آشنایی با شرایط جوی یا وضعیت بد جاده و غیره است. اهمیت شناخت اصول رانندگی تدافعی از آنجا آشکار می‌شود که با مطالعات انجام شده دریافتیم که اکثر مردم، کارشناسان و مدیران جامعه از این واقعیت مهم غافل هستند که اقدامات پیشگیرانه یک امر اجتماعی است و ارتقای بهداشت عمومی چیزی جز یک تحول اجتماعی نیست که همچون هر تحول اجتماعی دیگر باید به گونه‌ای بسیار ظریف، همه‌جانبه و در پیوند با تحولات اجتماعی در زمینه‌های دیگر تحقق پذیرد. یکی از معضلات بزرگ اجتماعی در کشور ایران، نازل بودن سطح آگاهی‌هایی است که یادگیری آن‌ها بسیار راهگشاست، چراکه به قول توماس جفرسون «سلامت چیزی جز یادگیری نیست».

یکی از توصیه‌های پیشنهادی اصلی اسکاپ (سازمان توسعه اقتصادی - اجتماعی آسیا و اقیانوسیه)، آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی در زمینه حمل و نقل است. این امر به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه که فرهنگ عبور و مرور در آن‌ها به‌عنوان بخشی از فرهنگ شهروندی در سطح پایینی است، اهمیت بیشتری می‌یابد. در این نگاه، آموزش در زمینه ایمنی ترافیک با هدف تغییر رفتار کاربران انجام می‌گیرد که به ایمنی در عبور و مرور و بهبود ترافیک منجر خواهد شد. چنانچه آموزش به‌خوبی انجام شود، اقدامی در جهت فرهنگ‌سازی است. بنابراین آموزشی که با توجه به شناخت و ویژگی‌های مخاطب، صورت گیرد، یقیناً به تغییر نگرش و رفتار مخاطب منجر و در صورت تداوم فرهنگ‌سازی می‌شود (پورمعلم، ۱۳۹۰).

امروزه، در بسیاری از کشورهای پیشرفته رانندگی تدافعی به‌عنوان یکی از اصول اصلی حرکت در خیابان‌ها و جاده‌ها بسیار مورد توجه است، اما در کشورهایی که سهم

تصادفات رانندگی بالایی دارند، به جای رانندگی تدافعی، شاهد رانندگی تهاجمی هستیم. یکی از دلایل عمده حادثه خیزی وضعیت رانندگی در کشور، نیز عدم توجه و بی‌اطلاعی به همین نکته است. بنابراین اطلاع‌رسانی و آگاه‌سازی اقشار مختلف جامعه در این زمینه لازم و ضروری به حساب می‌آید. رفتار رانندگی پرخطر یعنی ارتکاب دو یا چند عمل خلاف که موجب به خطر انداختن خود یا افراد دیگر می‌شود؛ به عبارت دیگر هرگونه عمل خلاف تعمدی که نیازمند واکنش تدافعی از سوی راننده دیگر باشد. رانندگی پرخطر است. (باتیست ۲۰۰۵) در حالی که ایران در حوزه تصادفات رانندگی حائز رتبه برتر در دنیاست، در زمینه آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راه‌ها در کشور، وضع چندان دلگرم‌کننده‌ای وجود ندارد. در حال حاضر در دوره‌های متعدد آموزشی ضمن خدمت سازمان‌ها یا مؤسسات کشور ما جایی برای آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راه وجود ندارد. به نظر می‌رسد متولیان دوره‌های آموزشی تصور درستی از میزان آگاهی و عمل افراد در مورد رانندگی ایمن ندارند. اگر میزان آگاهی و عمل این افراد جامعه نسبت به رانندگی تدافعی سنجش شود، بتوان یاریگر مسئولان امر در تدوین «پروتکل پیشگیری از سوانح جاده‌ای» بود. هزینه‌های گزاف اجتماعی اقتصادی در تصادفات جاده‌ای و آثار کوبنده فیزیکی و روانی آن روی افراد و جوامع، این روزها یکی از مهم‌ترین موضوعات تحقیقات علمی است. این اهمیت برای کشورهای در حال توسعه چندین بار بیشتر است. زیرا تعداد تصادفات جاده‌ای در آن‌ها به مراتب بیشتر و هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم آن نیز در مقایسه با کشورهای توسعه‌یافته بیشتر است. آمار مربوط به مرگ‌ومیر نشان می‌دهد که تصادفات جاده‌ای حتی در کشورهای توسعه‌یافته صنعتی در صدر علل مرگ‌ومیر بوده و خصوصاً در سنین ۱۵ تا ۲۵ بیش از هر عامل دیگری باعث تلفات مردم می‌شود (آیتی، ۱۳۷۱، ۴). توسعه فرهنگی، به زبان ساده، یعنی مردم در موضوعاتی که با زندگی و سلامت آنان ارتباط مستحکم دارد، نخست بدانند، سپس بخواهند تا آنگاه بتوانند و این ساده‌ترین مدل تغییر رفتار است. حال اگر مفروض این پژوهش اثبات گردد، یعنی جامعه نمونه‌ای که برای این پژوهش در نظر گرفته شده است، آگاهی لازم در خصوص رانندگی تدافعی را نداشته باشد، متولیان امر درصدد برخوانند آمد این آموزش‌ها را متداول کنند تا از این طریق جان انسان‌ها حفظ شود.

هدف اصلی این تحقیق مطالعه شناخت وضع موجود برای آموزش اصول رانندگی تدافعی در کشور است. همچنین به صورت نمونه موردی، میزان عمل و آگاهی کارکنان مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی از اصول رانندگی تدافعی مورد بررسی قرار می‌گیرد و در انتها ارتباط بین عمل به اصول رانندگی تدافعی و تصادفات رانندگی بررسی می‌شود.

فصل دوم

سابقه آموزش رانندگی تدافعی در ایران

۲-۱- مقدمه

رفتار ترافیکی، یک کنش اجتماعی است که ریشه در دانش و آگاهی افراد دارد و از این رو می‌توان با استفاده از روش‌های آموزشی به بهبود و اصلاح رفتار اقدام کرد. بررسی و تحلیل روش‌های آموزشی و شناخت روش‌های کارساز که در تجربه درستی خود را به اثبات رسانیده‌اند، می‌تواند در کاهش هزینه‌ها و افزایش بازدهی به برنامه‌ریزان آموزشی کمک نماید. یکی از روش‌های مطالعات در حوزه‌های علوم اجتماعی، شناخت وضع موجود و تحلیل متدولوژی مورد استفاده است.

در ایران با توجه به شرایط خاص اجتماعی و تاریخی که مدیریت‌های کوتاه‌مدت را به همراه داشته است، معمولاً پروژه‌های مطالعاتی تحلیل و ارزیابی نشده و روش‌های اجرایی نه تنها موردسنجش قرار نمی‌گیرند، بلکه تا حد امکان سازمان‌ها، اطلاعاتی از اقدامات خود به بیرون نمی‌دهند. از این رو بسیاری از تجربیات گذشته در روند فعالیت‌های آینده مورد بهره‌برداری واقع نمی‌شود و چون همواره چنین بوده است، حتی اسناد و مدارک نیز مستندسازی نشده و مورد استفاده دیگر کسانی که مایل به ادامه راهند، قرار نمی‌گیرد.



۲-۲-۲- مروری بر قوانین و الزامات موجود در خصوص آموزش اصول راندگی در ایران

وجود مقررات و پایه‌های قانونی به‌منظور پیشگیری از جرائم و تخلفات لازمه هر جامعه مدنی بوده و اجرای صحیح آن ضمن انسجام و استواری پایه‌های سیاست‌گذاری و برنامه‌ها باعث رشد و تعالی آن جامعه می‌شود. درخصوص بحث ایمنی جاده‌های کشور، قوانین و مقررات بسیاری وجود دارد که نتیجه تجربیات کشورهای موفق، نظرات نخبگان و تحلیل وضع موجود وضع گردیده است. مطالعه قوانین مرتبط با ایمنی راه، وسایل نقلیه، بیمه‌ها و موارد مرتبط نشان داد که درخصوص آموزش ایمنی در راندگی تدابیری اندیشیده شده است که در ادامه به بحث و بررسی درخصوص قوانین موجود پرداخته خواهد شد.

۲-۲-۱- سیاست‌های کلی سلامت

بر اساس بند یک اصل ۱۱۰ قانون اساسی سیاست‌های کلی «سلامت» در ۱۴ بند ابلاغ گردیدند. یکی از بندهای مهم این قانون، افزایش آگاهی، مسئولیت‌پذیری، توانمندی و مشارکت ساختارمند و فعالانه فرد، خانواده و جامعه در تأمین، حفظ و ارتقاء سلامت با استفاده از ظرفیت نهادها و سازمان‌های فرهنگی، آموزشی و رسانه‌ای کشور تحت نظارت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی از دیگر بندهای ابلاغ شده در این سیاست‌ها است که درخصوص پیشگیری از حوادث، امداد رسانی و مدیریت بحران توسط افراد مؤثر می‌باشد.

۲-۲-۲- قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران

بر اساس بند دوم و سوم اصل سوم قانون اساسی، دولت جمهوری اسلامی ایران موظف است همه امکانات خود را برای اموراتی از جمله؛ بالا بردن سطح آگاهی‌های عمومی در همه زمینه‌های با استفاده صحیح از مطبوعات و رسانه‌های گروهی و وسایل دیگر و نیز آموزش و پرورش و تربیت‌بدنی رایگان برای همه در تمام سطوح،



و تسهیل و تعمیم آموزش عالی بکار بندد.

علاوه بر این در اصل ۳۰، ۴۳ (بند ۱)، ۱۰۰ و ۱۴۷ قانون اساسی، نظام جمهوری اسلامی ایران موظف است با به‌کارگیری توان خود نیازهای آموزشی در حوزه‌های مختلف را برطرف نماید.

۲-۲-۳- ماده پنجم از قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت سوخت

شرکت‌های بیمه‌گر موظفند متناسب با ارزیابی دولت از عملکرد دستگاه‌های مؤثر در کاهش حوادث و تلفات حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری، معادل پنجاه درصد (۵۰٪) صرفه‌جویی حاصل از عدم پرداخت خسارات بیمه بدنه و شخص ثالث را برای آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی تردد، تأمین تجهیزات، اصلاح فیزیکی نقاط و مقاطع حادثه‌خیز و کمک به پرداخت هزینه‌های جاری (با تصویب طرح‌ها و اعتبارات پیشنهادی از سوی شهرداری‌ها در شورای هماهنگی ترافیک استان و از سوی وزارت راه و ترابری و پلیس راهور، در کمیسیون ایمنی راه‌های وزارت راه و ترابری) به دستگاه‌های مذکور اختصاص دهند.

در راستای این قانون پس از اعلام میزان صرفه‌جویی، از طریق بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران، شرکت بیمه‌گر مبلغ تعیین شده به حسابی که از سوی وزارت امور اقتصادی و دارایی تعیین گردیده است واریز می‌شود. براساس قانون وزارت راه موظف است، اعتبارات را برای آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی تردد، تأمین تجهیزات، کمک به اصلاح فیزیکی نقاط و مقاطع حادثه‌خیز، بهبود عبور و مرور و کمک به پرداخت هزینه‌های جاری (با تصویب طرح‌ها و اعتبارات پیشنهادی توسط شهرداری‌ها در شورای هماهنگی ترافیک استان و از سوی وزارت راه و ترابری و پلیس راهور، در کمیسیون ایمنی راه‌های وزارت راه و ترابری) به دستگاه‌های مذکور اختصاص دهند.



۲-۲-۴- مجموعه قوانین و مقررات بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث

بخشی از بودجه موردنیاز برای فرهنگ‌سازی و آموزش از طریق منابع بیمه‌ها تأمین می‌گردد. بر این اساس مقرر گردیده، بخشی از هزینه‌هایی که از شرکت بیمه‌گر دریافت می‌نماید، جهت ارتقای سطح دانش و فرهنگ ایمنی در راه‌های کشور مورد استفاده قرار گیرد. همچنین این موضوع در ماده پنجم قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت ابلاغ گردیده است.

همچنین بر اساس آیین‌نامه اجرایی ماده (۲۷) قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران منابع حاصل از اجرای این آیین‌نامه را در اموری که موجب کاهش حوادث رانندگی و خسارت‌های ناشی از آن می‌شود و به شرح است، هزینه نماید.

۱- فعالیت‌های آموزشی نظیر آموزش بنیادی کودکان و نوجوانان در مقاطع تحصیلی مختلف، آموزش عمومی کاربران راه و وسایل نقلیه، ساخت برنامه‌های آموزشی رادیویی و تلویزیونی و برگزاری نشست‌های تخصصی برای هماهنگی و ارتقای ایمنی و پیشگیری از حوادث و خسارات.

۲- فعالیت‌های مرتبط با تقویت امداد و نجات جاده‌ای، تأمین تجهیزات مورد استفاده در پایگاه‌های اورژانس و امداد و نجات جاده‌ای، تأمین تجهیزات مربوط به پاک‌سازی راه‌ها پس از رخداد تصادف و جلوگیری از تصادفات ثانویه.

۳- کمک به بهبود رعایت قوانین و مقررات راه و وسایل نقلیه نظیر ارتقای ایمنی عابران پیاده و موتورسیکلت‌سواران، رانندگان و وسایل نقلیه.

براساس این آیین‌نامه بخش قابل توجهی از هزینه‌های صرفه‌جویی شده در قبال خسارات و تصادفات در بخش آموزش صرف می‌شود. در بند اول ماده ۲۷ این آیین‌نامه به صراحت مسئله برنامه‌ریزی آموزشی بیان شده است و همچنین در بند دوم به تقویت نیروهای امداد و نجات جاده‌ای پرداخته شده است. علاوه بر این در بند سوم

به توانمندی کاربران راه و دارندگان وسایل نقلیه درخصوص رعایت قوانین اشاره شده است که نیازمند برنامه‌ریزی آموزشی می‌باشد.

۲-۲-۵- آیین‌نامه تشکیل کمیسیون ایمنی راه‌های کشور

وزارت راه و ترابری وزارت کشور مورخ ۱۳۸۹/۸/۲۳ بنا به پیشنهاد شماره ۱۱/۱۷۶۹۹ هیئت‌وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۷/۸/۲۵ وزارت راه و ترابری و به استناد اصل یک‌صد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، آیین‌نامه تشکیل کمیسیون ایمنی راه‌های کشور را به شرح زیر تصویب نمود:

ماده ۱: به منظور هماهنگ‌سازی تصمیمات و سیاست‌گذاری‌های لازم در جهت ارتقای سطح ایمنی راه‌های کشور و رفع موانع و مشکلات اجرایی و ساختاری و پیشگیری از وقوع سوانح و تصادفات رانندگی و بهره‌برداری بهینه از تمامی امکانات موجود، تشکیل می‌شود. به موجب این آیین‌نامه و بر اساس ماده دوم بندهای مرتبط با سیاست‌های کلی و آموزش ایمنی راه‌ها به شرح زیر می‌باشد:

- ایجاد هماهنگی میان وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و نهادهای ذی‌ربط با ایمنی راه‌ها.
- تدوین سیاست‌های لازم در جهت ارتقای سطح ایمنی راه‌های کشور و ارائه آن به مراجع قانونی ذی‌ربط.
- تدوین دستورالعمل‌های مربوط به شفاف‌سازی و احصای وظایف و اختیارات اعضا در ارتباط با ایمنی راه‌ها و در صورت لزوم ارائه آن به مراجع قانونی ذی‌ربط.
- بررسی و تدوین برنامه‌های اجرایی دستگاه‌های عضو در حوزه ایمنی راه‌ها، براساس برنامه‌ریزی هماهنگ و یکپارچه در چارچوب راهبردها و طرح‌های مصوب مرتبط با ایمنی راه‌ها.
- جهت‌دهی فرهنگ عمومی جامعه درخصوص ایمنی راه‌ها.
- بررسی و ارائه راهکارهای بهبود دستگاه‌های اطلاع‌رسانی و تبلیغاتی به‌عنوان ابزاری جهت بهبود سطح خدمت‌رسانی و ایمنی حمل‌ونقل و همچنین ارتقای فرهنگ عمومی ترافیک نزد کاربران مختلف راه‌ها.
- بررسی و ارائه راهکارهای لازم جهت بهبود دستگاه‌های آموزش ایمنی در

سطوح عمومی و تخصصی و تهیه برنامه هماهنگی فعالیت‌ها بین دستگاه‌های ذی‌ربط.

۲-۲-۶- راهبرد ملی ایمنی راه‌های ایران

پیرو مصوبه سی و یکم کمیسیون ایمنی راه‌های کشور مورخ ۱۳۸۸/۶/۳۱ راهبرد ملی ایمنی راه‌های ایران (۱۳۸۹-۱۳۹۸) ابلاغ گردید. هدف کمی این مجموعه کاهش بیش از ۵۵٪ در شاخص کشته به ۱۰۰ هزار نفر جمعیت در دوره ۱۰ ساله به طوری که مقدار این شاخص در انتهای سال ۱۳۹۸ به ۱۴ برسد (این شاخص در انتهای سال ۱۳۸۷ حدوداً ۳۳ محاسبه گردید). در طی اجرای این طرح راهبردی ارتقای ایمنی رانندگی، کاهش قابل توجه تصادفات جرحی و خسارتی مورد انتظار است. اهداف راهبردی مرتبط با آموزش همگانی ایمنی ترافیک به این قرار می‌باشد:

به منظور دستیابی به اهداف کمی ۱۰ ساله و با توجه به چالش‌های اصلی تهدیدکننده سلامت افراد جامعه به واسطه تصادفات رانندگی و مطالعات متعدد انجام شده از جمله مطالعات جامع ایمنی حمل و نقل کشور، ۱۶ هدف راهبردی و ۹۴ راهبرد، تعیین گردید. از این میان اهداف راهبردی مرتبط با آموزش رانندگی ایمن به شرح ذیل می‌باشد:

راهبرد ۲-۷: ارتقای مهارت‌های ادراکی راه در درک و پیش‌بینی خطر
براین اساس دستگاه‌های مسئول این راهبردها، دستگاه‌های متولی آموزش و فرهنگ‌سازی معرفی گردیده‌اند.

۲-۲-۷- آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی

براساس این آیین‌نامه که در تاریخ ۱۳۸۸/۶/۴ مصوب گردیده، راه‌کارهای لازم برای کاهش سوانح رانندگی، امدادسانی، افزایش ایمنی حمل و نقل، ارتقای ایمنی وسایل نقلیه، بهسازی راه‌ها، فرهنگ‌سازی، ارتقای آموزش‌های همگانی و اصلاح رفتار پرخطر رانندگان، هماهنگی‌ها و اقدامات مدیریتی تعیین شده‌اند.

ماده دوم این آیین‌نامه، وزارت راه را ملزم به برنامه‌ریزی و ارائه آموزش‌های لازم در خصوص استفاده صحیح از وسایل ایمنی (همانند کپسول اطفای حریق) و جعبه



کمک‌های اولیه به‌خصوص در میان مؤسسات حمل‌ونقل جاده‌ای می‌نماید. بر این اساس وزارتخانه ضمن الزام کاربران برای تجهیز به وسایل ایمنی در مواقع خطر، آن‌ها را در زمینه افزایش ایمنی خود، سرنشینان وسیله نقلیه و سایر کاربران خارجی راه آموزش می‌دهد.

همچنین در ماده ششم این آیین‌نامه، مهم‌ترین وظایف وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در مدیریت فوریت‌های پزشکی در چارچوب این آیین‌نامه تشریح شده است. براین اساس، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی ملزم گردیده تا آموزش‌های عمومی درخصوص افزایش سطح آگاهی‌های مردم درخصوص امدادرسانی و آشنایی با کمک‌های اولیه برای رسیدگی به مصدومان تصادفات را ترتیب دهد تا از این طریق هزینه‌ها و خسارات جانی ناشی از حوادث جاده‌ای تا حدی تعدیل گردد.

فصل چهارم این آیین‌نامه به امر آموزش و فرهنگ‌سازی درخصوص ایمنی راه‌ها و کنترل رانندگان پرمخاطره می‌پردازد. براین اساس در ماده ۱۲ این سند پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا موظف است بسترهای مناسب جهت فرهنگ‌سازی را با همکاری کمیته تخصصی آموزش و فرهنگ‌سازی ایجاد نماید. همچنین این نهاد ضمن نظارت بر اجرای قوانین و نظارت بر رانندگان پرخاطر می‌بایست در راستای آموزش کاربران راه به‌ویژه حمل‌ونقل عمومی برنامه‌ریزی و اقدامات لازم را انجام دهد.

همچنین پلیس راهنمایی و رانندگی ملزم گردیده، دوره آموزش تخصصی بررسی وضعیت ایمنی راه برای کارشناسان تصادفات راهنمایی و رانندگی از طریق دانشگاه علوم انتظامی ناجا (با هماهنگی وزارت راه و ترابری)، به‌منظور امکان ثبت نظریه کارشناسی مرتبط با نوع و عوامل مؤثر راه در وقوع تصادف، در زمان تنظیم کروکی تصادفات را ترتیب دهد.

پلیس درخصوص راکبین می‌بایست آموزش‌هایی در زمان اخذ مجوز و گواهینامه‌ها را ترتیب داده تا ضمن افزایش آگاهی افراد بی‌تجربه آن‌ها را از حضور در راه‌های پرخاطر دور سازد.

در ماده ۱۳ این آیین‌نامه تأکید شده که دستگاه‌های مؤثر موظفند به‌منظور آموزش و



ارتقای فرهنگ ایمنی ترافیک، اقدامات مؤثر در زمینه آموزش ایمنی ترافیک را مطابق جدول شماره (۱-۲) که به مهر پیوست تصویب‌نامه هیئت وزیران تأیید شده است اجرا و نتایج اقدامات انجام‌شده را برابر شاخص‌های ارزیابی عملکردی، هر سه‌ماه یک‌بار به ستاد ارائه نمایند. براین اساس وظایف به‌صورت زیر تعریف می‌گردند:

- ۱- آموزش ایمنی ترافیکی به پلیس راهنمایی و رانندگی در تمامی سطوح تحت نظارت پلیس راهنمایی و رانندگی
- ۲- آموزش کمک‌های اولیه به پلیس راهنمایی در تمامی سطوح تحت نظارت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
- ۳- آموزش تعدادی از افراد پلیس برای آموزش ایمنی ترافیک در مدارس تحت نظارت پلیس راهنمایی و رانندگی
- ۴- آموزش کمک‌های اولیه درخصوص حوادث و سوانح به مردم تحت نظارت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
- ۵- آموزش مربوط به کنترل فنی وسایل نقلیه تحت نظارت پلیس راهنمایی و رانندگی
- ۶- آموزش مهندسی ایمنی راه تحت نظارت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای
- ۷- آموزش آشنایی با انواع بیمه و مزایای آن بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران
- ۸- آموزش مدرسان و متخصصان موردنیاز در سازمان یا نهاد مربوط تحت نظارت دستگاه‌های مؤثر با توجه به نیاز
- ۹- آموزش فوریت‌های پزشکی و امدادی برای کارکنان امداد و نجات و اورژانس تحت نظارت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
- ۱۰- آموزش مربوط به ایمنی برای شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل برون‌مرزی تحت نظارت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای
- ۱۱- آموزش رانندگان حمل‌ونقل عمومی، رانندگی شخصی، موتورسیکلت‌سواران تحت نظارت پلیس راهنمایی و رانندگی
- ۱۲- آموزش همگانی راه تحت نظارت صداوسیما جمهوری اسلامی ایران

- ۱۳- آموزش والدین، معلمان، مربیان، مدیران و سایر عوامل اجرایی آموزش و پرورش در زمینه ایمنی راه‌ها تحت نظارت وزارت آموزش و پرورش
- ۱۴- آموزش کمک‌های اولیه در زمینه حوادث جاده‌ای در مدارس و دانشگاه‌ها تحت نظارت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
- ۱۵- آموزش مقررات ایمنی ترافیک در مدارس تحت نظارت پلیس راهنمایی و رانندگی

۲-۲-۸- قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

الف- شصت درصد (۶۰٪) از کل وجوه حاصله از جریمه‌های تخلفات رانندگی به تفکیک درآمدهای ناشی از تخلفات رانندگی خارج از شهرها و داخل محدوده شهرها و روستاها حسب مورد به وزارت راه و ترابری (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور) به صورت متمرکز و در شهرها به شهرداری‌های محل و دهیاری‌ها از طریق استانداری همان استان به تناسب هفتاد درصد (۷۰٪) و سی درصد (۳۰٪) اختصاص می‌یابد تا حسب مورد صرف استانداردسازی وسایل و تجهیزات ایمنی راه‌ها، خط‌کشی و نگهداری آن، تهیه و نصب و نگهداری علائم راهنمایی و رانندگی و تجهیزات ایمنی، احداث پل‌های عابر پیاده، احداث توقفگاه‌های عمومی و اصلاح راه‌های روستایی، معابر و نقاط حادثه‌خیز در شهرها و روستاها نمایند.

تبصره - به وزارت راه و ترابری و شهرداری‌ها اجازه داده می‌شود با استفاده از توان و سرمایه بخش غیردولتی نسبت به تأمین، استقرار، ارائه خدمات، تعمیر و نگهداری تجهیزات الکترونیکی و هوشمند ثبت تخلف، کنترل و نظارت ترافیک راه‌های کشور اقدام نمایند. برگشت سرمایه‌گذاری صورت گرفته از محل بخشی از جریمه‌های ثبت شده توسط تجهیزات مورد نظر تأمین و پرداخت می‌گردد. اجراء جریمه‌های این بند با اولویت سرمایه‌گذاران داخلی و با استفاده از دانش فنی بومی می‌باشد.

ب - پانزده درصد (۱۵٪) از کل وجوه به پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی اختصاص می‌یابد تا به منظور کاهش تصادفات رانندگی و خسارت‌های جانی و مالی ناشی از آن برای تأمین تجهیزات تخصصی پلیس به کارگیری فن‌آوری‌های جدید در

مدیریت نظارت و کنترل بر عبور و مرور، ارتقاء کمی و کیفی حضور و کارایی پلیس، اجراء طرح‌های انتظامی ترافیکی فوق‌برنامه و ایمنی رانندگی در شهرها و جاده‌های کشور و همچنین هزینه‌های اجرائی این قانون مصرف نماید.

ج - بیست درصد (۲۰٪) از کل وجوه جهت تأمین اعتبار به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مقرر در قانون اصلاح قانون بیمه مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث واریز می‌گردد .

د - پنج درصد (۵٪) از کل وجوه باقیمانده جهت تبلیغ در راستای ارتقاء فرهنگ رانندگی و رعایت مقررات آن در اختیار پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی قرار می‌گیرد تا از طریق دستگاه‌ها و نهادهای مرتبط هزینه نمایند.

۲-۲-۹- مصوبه هیأت وزیران به شماره ۵۱۰۲۴/۱۱۹۵۱۲ مورخ ۹۴/۹/۱۰

هیئت‌وزیران در جلسه ۹۴/۸/۱۳ دستگاه‌های جدول زیر را موظف به اجرای اقدامات مربوط به آموزش ایمنی حمل‌ونقل طی زمان‌بندی تعیین‌شده در چارچوب اعتبارات مصوب کرد:

جدول ۱- مصوبه هیأت وزیران به شماره ۵۱۰۲۴/۱۱۹۵۱۲ مورخ ۹۴/۹/۱۰

ردیف	شرح پیشنهادی	دستگاه مجری	دستگاه همکار	دستگاه ناظر	زمان بندی اجرا
۱	تولید برنامه‌های آموزشی در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک (آمدوشد) و اصلاح رفتارهای پرخطر شهروندان در سفرهای شهری با هدف گذاری مناسب (برای رانندگان ناوگان حمل و نقل عمومی، موتورسیکلت‌ها، عابرین پیاده، کودکان و دانش آموزان)	وزارت کشور راهنمایی و رانندگی شهرداری‌های مراکز استان‌ها	وزارتخانه‌های آموزش و پرورش وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی وزارت نفت	کمیسیون خاص امور کلانشهر تهران و سایر کلانشهرها	مستمر
۲	پخش رایگان برنامه‌های آموزشی تولیدشده توسط وزارت کشور، راهنمایی و رانندگی و شهرداری‌های مراکز استان‌ها در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک (آمدوشد) و اصلاح رفتارهای پرخطر شهروندان در سفرهای شهری	سازمان صداوسیما	_____	وزارت کشور کمیسیون خاص امور کلانشهر تهران و سایر کلانشهرها	مستمر
۳	تهیه مطالب آموزشی مناسب و مؤثر در اصلاح رفتارهای پرخطر ترافیکی و گنجاندن آن‌ها در کتب درسی از طریق شورای عالی آموزش و پرورش	وزارت آموزش و پرورش (شورای عالی آموزش و پرورش)	وزارت کشور	کمیسیون خاص امور کلانشهر تهران و سایر کلانشهرها	یک سال
۴	تهیه چارچوب و ضوابط آموزش و سیاست‌های کلی فرهنگ‌سازی ایمنی حمل و نقل در شهرها و روستاها و ابلاغ آن جهت اجرا به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها	وزارت کشور	وزارتخانه‌های آموزش و پرورش وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی وزارت نفت وزارت راه و شهرسازی	کمیسیون خاص امور کلانشهر تهران و سایر کلانشهرها	مستمر

۲-۳- نگاه به وضعیت موجود آموزش ایمنی راه به مردم در ایران

۲-۳-۱- مقدمه

واقعیت اینست که در زمینه آموزش رانندگی تدافعی، وضع چندان دلگرم‌کننده‌ای وجود ندارد. در حال حاضر سازمان یا مؤسسه خاصی که انحصاراً وظیفه آموزش رانندگی تدافعی را بر عهده داشته و بر تدوین روش‌ها، موضوعات و محصولات آموزشی نظارت داشته باشد، وجود ندارد و سازمان‌هایی که بعضاً در این زمینه فعالیت می‌کنند، به‌عنوان یک عملکرد فرعی و حاشیه‌ای و با صرف بخش کوچکی از منابع و امکانات خود اقدام می‌نمایند که به‌هیچ‌وجه پاسخگوی نیازهای گسترده و انبوه مخاطبان نیست.

ازجمله این مؤسسات می‌توان به سازمان‌های مربوط به پلیس راهنمایی و رانندگی، وزارت آموزش و پرورش، سازمان بهزیستی، سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، هلال‌احمر و اورژانس و امداد و نجات جاده‌ای اشاره کرد که هرکدام اقداماتی نه‌چندان کافی و مؤثر در زمینه آموزش عمومی به‌عمل آورده‌اند.

در این بخش، سوابق اقداماتی که تا کنون برای آموزش رانندگی تدافعی در کشور به‌کار گرفته شده است، مورد بررسی قرار می‌گیرد. این شیوه‌ها در دسته‌بندی آموزش رسمی در کتب مدارس، رسانه‌های دیداری و شنیداری، رسانه‌های نوشتاری و آموزش‌های عملی مرور می‌شوند.

۲-۴- آموزش رسمی

۲-۴-۱- کتب درسی مدارس

تجربه نشان داده است که آموزش در سنین کودکی ماندگاری بیشتری در ذهن دارد.



بسیاری از ما، هنوز کتاب‌هایی را که در سنین کودکی خوانده‌ایم به یاد داریم و گاهی خیلی از اشعاری را که هنوز در ذهن ماست بر زبان می‌آوریم، آموخته دوران کودکی است. کودک اولین آموخته‌های مکتوب را از کتاب‌های درسی آغاز می‌کند و در همین سنین است که با مسائل گوناگون اجتماعی نیز با زبانی ساده و در حد فهم خود آشنا می‌شود. از این رو کتاب‌های درسی تأثیر انکارناپذیری در امر آموزش‌های رسمی و غیررسمی یا کمک‌آموزشی دارد. کتاب‌های درسی با تیراژ بسیار وسیع چاپ‌شده و بین میلیون‌ها دانش‌آموز در سراسر کشور از شهرهای بزرگ گرفته تا روستاهای دورافتاده توزیع می‌شود و هرآنچه در این کتاب‌ها می‌آید و با تمریناتی که آموزگار با بچه‌ها انجام می‌دهد، تبدیل به لوح محفوظ می‌شود. در همه کشورهای جهان به کتاب‌های درسی دانش‌آموزان توجه خاصی می‌شود. گروه‌های کارشناسی در موضوعات و علوم گوناگون تشکیل شده و بر تألیف کتاب‌ها نظارت می‌کنند. کتاب‌های درسی با تصاویر و صفحه‌آرایی زیبا عرضه می‌شود تا کودک رغبت زیادی به خواندن آن پیدا کند. بر این اساس کتب درسی کلیه پایه‌ها که در سال ۱۳۹۴ تحصیلی مورد مطالعه دقیق قرار گرفت و هر مطلبی که به نوعی بر آموزش رانندگی تدافعی و نیز آموزش ایمنی در خیابان تأکیدی داشت، جمع‌آوری شد. به‌طور کلی اصول رانندگی تدافعی جز در چند درس، در آموزش‌های گسترده دوران مدرسه جایی ندارد. کتاب‌های درسی که به برخی از اصول رانندگی تدافعی پرداخته‌اند، به شرح زیر می‌باشند:

• پایه پنجم - کتاب مطالعات اجتماعی

فصل ۲ در دو درس ۸ و ۹ با عنوان راه‌ها و حمل‌ونقل ۱ و ۲ که ضمن معرفی انواع راه‌ها، به صورت مختصر به بحث و بررسی در خصوص ایمنی جاده پرداخته است (صفحه ۳۷).



رعایت ایمنی در جاده‌ها

رانندگان و مسافران باید در سفرهای جاده‌ای، نکات ایمنی را رعایت کنند تا حادثه‌ی ناگواری برای آن‌ها، پیش نیاید. بی‌توجهی به این نکات ایمنی، باعث حوادث ناگواری می‌شود:

- همه‌ی سرنشینان خودروها، حتی رانندگان و مسافران، باید کمربندهای ایمنی را ببندند.
- رانندگان باید با حواس جمع رانندگی کنند. صحبت کردن راننده با تلفن همراه یا دیگران و تیر خوردن و آسانمیدن در حین رانندگی باعث بروز حادثه می‌شود.
- اغلب تصادف‌ها در اثر سرعت غیرمجاز رخ می‌دهند. رانندگی کردن با سرعت زیاد نشانه‌ی مهارت و شجاعت نیست.





• پایه هفتم - کتاب مطالعات اجتماعی

فصل ۳ با عنوان مقابله با حوادث: به بحث و بررسی درخصوص حوادث جاده‌ای و طبیعی پرداخته است و سپس نقش نیروهای امدادی و نیز نحوه همکاری با آن‌ها را بیان می‌کند. علاوه بر این به نقش بیمه در حوادث پرداخته شده است.



• طبق قانون، همه‌ی دارندگان وسایل نقلیه موتوری، باید سالیانه خودروی خود را برای حوادث جانی و مالی ناشی از تصادف بیمه کنند تا در هنگام وقوع حوادث، بتوانند برای هزینه‌های درمانی یا خسارت به اتومبیل، از کمک‌های بیمه استفاده کنند.

• پایه هشتم - کتاب تفکر و سبک زندگی (مشترک بین دختران و پسران)

بخش چهارم کتاب صفحه ۷۷ تا ۸۶ به تعریف و بحث رفتارهای پرخطر اجتماعی از جمله ایمنی ترافیک می‌پردازد و دانش آموزان را به سمت مطالعه و تحقیق حول این موضوع راهنمایی می‌کند.



آداب و مهارت‌های سفر کردن



فعالیت ۱ (بحث گروهی)

● سفر کردن یعنی چه؟ چه تفاوتی با مهاجرت دارد؟

● چرا سفر کردن در دین اسلام توصیه شده است؟

● شما با خانواده‌تان چگونه خود را برای یک سفر آماده می‌کنید؟

● انواع سفر را با توجه به هدف آن نام ببرید.

● منظور از رعایت نکات ایمنی در سفر کردن چیست؟

سفر آرزوی همه است

و زنگی به دینک ناپوش

مهر از دل اندم هم دورا

وز آن کج و نشین بجزاوش

رفتار پرخطر چیست؟



رفتار پرخطر هر نوع رفتاری است که سلامت جسمی و روانی یک فرد را در معرض خطر قرار می‌دهد.

در خصوص اینکه چه رفتاری پرخطر یا بی‌خطر است، پاسخ سؤال بستگی به فرد با نوع رفتار دارد. برای مثال، شنا کردن برای یک فرد ناآشنا به اصول شنا در استخر، رودخانه، دریاچه، دریا و در مکان‌های غیرمجاز عملی خطرناک است؛ اما برای یک فرد شناگر این گونه نیست. رانندگی بدون گواهینامه خطرناک است؛ اما برای یک راننده ماهر خطرناک نیست.

فعالیت ۱ (فردی)

چه نوع خطراتی ممکن است که در منزل، خیابان، مدرسه، زمین‌بازی یا در طبیعت، شما را

تهدید کند؟

چرا یک فرد ممکن است که به انجام رفتارهای پرخطر دست بزند؟

کدام یک از رفتارهای زیر پرخطر، بی‌خطر یا کم‌خطر است، آن را مشخص کنید.

- موتورسواری بدون کلاه ایمنی
- دادن اطلاعات خصوصی به دیگران
- جفت کردن با افراد ناآشنا در اینترنت
- مصرف دارو زیر نظر پزشک
- مصرف خودسرانه دارو، یا تجویز آن به دیگران
- شنا کردن زیر نظر مربی
- ارتباط برقرار کردن با افراد ناآشنا و اعتمادی‌جا به دیگران
- گرفتن مواد غذایی از افراد غریبه
- دیدن فیلم‌های خشن، یا گمراه‌کننده
- مسافرت در زمستان با زنجیر چرخ
- بستن کمربند ایمنی هنگام رانندگی
- کوهنوردی بدون امکانات
- مصرف قلیان، سیگار، الکل و سایر مواد مخدر

بیرون رفتن موقت از محل زندگی خود به مکانی دیگر (روستا، شهر یا کشور خارجی) به قصد انجام یک کار را **سفر** می‌گویند. در صورتی که هدف از مسافرت تغییر محل زندگی باشد، به این عمل **مهاجرت** می‌گویند.
در دین اسلام (قرآن کریم و سخنان پیشوایان دین) به سفر کردن توصیه شده است. برای مثال، در قرآن کریم آمده است:



■ **فَلْيَسِيرُوا فِي الْأَرْضِ فَاَنْظُرُوا كَيْفَ كَانَ عَاقِبَةُ الْمُجْرِمِينَ.** (سوره نمل، آیه ۶۹)

«در زمین مسافرت کنید و عاقبت زندگی افراد گناهکار را مشاهده کنید.»

■ **فَلْيَسِيرُوا فِي الْأَرْضِ فَاَنْظُرُوا كَيْفَ بَدَأَ الْخَلْقَ.** (سوره عنكبوت، آیه ۲۰)

«در زمین مسافرت کنید و چگونگی خلقت و آفرینش را مشاهده کنید.»

در حدیثی از پیامبر اسلام ﷺ آمده است که فرمود: مسافرت کنید تا سلامتی و روزی پیدا کنید.
امام علی علیه السلام فرمود: مسافرت کنید که در آن پنج فایده است: اندوه‌زدایی، درآمدزایی، دانش‌افزایی، ادب‌آموزی و همراهی با مردم شرافتمند.
(مفاتیح الحیات، آیت‌ا... جوادی آملی)



۲-۵- آموزش به رانندگان

یکی از گروه‌های مهمی که برای جلوگیری از تصادفات نیازمند آموزش رانندگی تدافعی هستند، رانندگان می‌باشند. آموزش به رانندگان از جمله اقدامات ضروری برای تضمین امنیت سرنشینان و سایر وسایل نقلیه حاضر در مسیرهای حمل‌ونقل می‌باشد. از این رو رانندگان را می‌توان به دودسته رانندگان حرفه‌ای و عمومی دسته‌بندی کرد.

رانندگان غیرحرفه‌ای (رانندگی شغل آن‌ها به حساب نمی‌آید)

آموزش رانندگی به رانندگان غیرحرفه‌ای، معمولاً به شرکت کلاس‌های پیش از دریافت گواهینامه اکتفا می‌گردد. با این حال براساس قانون «رسیدگی به تخلفات رانندگی»، افسر پلیس راهنمایی و رانندگی مجاز است راننده متخلف با امتیازات منفی کافی (۲۵ امتیاز منفی از قبل به علاوه ۲۰ امتیاز منفی جدید) را متوقف کرده و ضمن ابطال گواهینامه وی تا یک سال از رانندگی محروم گرداند. این فرد متخلف مجاز است پس از گذشت این دوره محرومیت در کلاس‌های آموزشی شرکت کرده و نسبت به دریافت مجدد گواهینامه اقدام نماید. در این رده‌ها اصول کلی رانندگی آموزش داده می‌شود، اما اصول اصلی رانندگی تدافعی مورد آموزش قرار نمی‌گیرد.

رانندگان حرفه‌ای

دسته رانندگان حرفه‌ای نیز دارای گروه‌هایی می‌باشد که به فراخور شرایط شغلی نیاز به آموزش‌های اختصاصی دارند. این دسته شامل رانندگان باری (سنگین)، رانندگان حمل مواد خطرناک، رانندگان ترانزیت، رانندگان خدمات مسافربری (اتوبوس بین شهری)، رانندگان وانت‌بار (نیسان و وانت)، رانندگان مسیرهای روستایی، رانندگان وسایل امدادی (آتش‌نشانی و آمبولانس)، رانندگان سرویس‌های مدرسه، رانندگان تاکسی درون شهری و نیز کارکنان شرکت‌های حمل‌ونقل می‌باشند.

۲-۶- آموزش‌های مرتبط با حمل‌ونقل بین شهری (تحت نظارت سازمان راهداری)

بر این اساس، سازمان راهداری برای رانندگان فعال در محدوده خارج از شهر، دوره‌های اختصاصی بدو خدمت و ضمن خدمت برنامه‌ریزی و اجرا نموده است. این دوره‌ها تحت نظارت بخش حمل‌ونقل سازمان راهداری و به وسیله شرکت‌های خصوصی مورد تأیید این سازمان برگزار می‌شوند. جدول زیر دوره‌های تحت نظارت سازمان راهداری را نشان می‌دهد:



رانندگان باری سنگین	رانندگان حمل مواد خطرناک
رانندگان ترانزیت	رانندگان خدمات مسافری (اتوبوس بین شهری)
رانندگان وانت بار (نیسان و وانت)	رانندگان مسیرهای روستایی
دوره‌های آموزش کارکنان شرکت‌های حمل و نقل	آموزش مهمانداری وسایل نقلیه مسافری عمومی

سرفصل‌های دوره‌های آموزشی ارائه شده از سوی سازمان راهداری در دوره‌های مشترک یا اختصاصی که به نوعی می‌تواند در آموزش رانندگی تدافعی مورد توجه قرار گیرد، به شرح ذیل است: مهارت‌های رانندگی با وسیله نقلیه عمومی، مشخصات وسیله نقلیه عمومی، اخلاق حرفه‌ای و حقوق شهروندی، ضوابط حمل بارهای عادی، مهار بار در انواع وسایل، حمل و نقل مواد خطرناک، امداد و نجات جاده‌ای، بهداشت و سلامت شغلی و حرفه‌ای، تشریح تصادفات مهم، رانندگی وانت بار، حمل و نقل بارهای روستایی سبک.

آموزش به رانندگان سرویس مدارس

به تازگی طرح برچسب سرویس مدارس شهر تهران، با همکاری کارگروه حمل و نقل شهر تهران، تاکسیرانی، سازمان حمل و نقل شهرداری، پلیس راهور، اتوبوسرانی و آموزش و پرورش صورت گرفته است. براساس این طرح رانندگان سرویس‌های مدارس پس از گذراندن کلاس‌های آموزشی و احراز صلاحیت، برچسب سرویس مدرسه را دریافت نموده و مجاز به فعالیت در این بخش می‌باشند.

رانندگان با گذراندن ۶ ساعت کلاس آموزشی با سرفصل شامل موضوعات مرتبط با قوانین راهنمایی و رانندگی، اخلاق حرفه‌ای یک راننده سرویس مدرسه، کاهش استرس در موقعیت خطر و الگوهای تربیتی رانندگان سرویس مدرسه می‌باشد.

آموزش به رانندگان تاکسی

تاکسیرانان به عنوان نخستین گروه‌هایی که ارتباط مستقیم با شهروندان دارند، نیازمند

گذراندن دوره‌های ویژه‌ای هستند که ضمن شناخت و تکریم مسافران، با قوانین راهنمایی و رانندگی و اصول رانندگی ایمن آشنا شوند. بر این اساس و در راستای اجرای طرح خط سفید با همکاری پلیس راهور، معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری و سازمان تاکسیرانی دوره‌های آموزشی با محتوی کاربردی از جمله قوانین و مقررات، ملاحظات ایمنی، تکریم و احترام به حقوق مسافر، شناخت معابر و اماکن شهری، اخلاق حرفه‌ای، مدیریت استرس و ایمنی را آموزش می‌بینند. لازم به‌ذکر است رانندگان شرکت‌کننده در این دوره گواهینامه اخلاق حرفه‌ای را دریافت می‌نمایند.

آموزش به رانندگان وسایل امداد

با توجه به ماهیت شغل رانندگان امداد از جمله آمبولانس و آتش‌نشانی، آموزش‌های اختصاصی و ویژه‌ای نیاز دارند. فرد در این موقعیت شغلی ضمن توانایی بالا در هدایت وسایل نقلیه می‌بایست از اصول امدادسانی و فوریت‌های پزشکی نیز مطلع باشد. همچنین با توجه به حضور در شرایط بالقوه حادثه‌ساز و نیاز به همکاری توأم تیم امداد، کنترل فردی و مدیریت شرایط بحرانی نیز از الزامات این شغل به حساب می‌آید. بر اساس اطلاعات به‌دست‌آمده از مرکز فوریت‌های پزشکی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، در حال حاضر آموزش مدون و ویژه‌ای برای رانندگان آمبولانس وجود ندارد و صرفاً داشتن گواهینامه پایه‌دو کافی است. این امر به‌عنوان یک ضعف در ساختار کنونی مطرح است که نیازمند مدیریت و برنامه‌ریزی صحیح می‌باشد. شاهد این امر وقوع حوادث وسایل نقلیه امدادی بوده که منجر به از دست رفتن نیروی متخصص در حوادث جاده‌ای می‌گردد.

۲-۷- رسانه‌های دیداری و شنیداری

رسانه‌های گروهی ابزارهای پرمخاطبی هستند که در امر آموزش مورد استفاده قرار می‌گیرند. هرکدام از این رسانه‌ها دارای ویژگی‌های خاصی بوده و کارکرد معینی دارند که لازم است در بهره‌گیری از آنها در نظر گرفته شود. امروزه رسانه‌های گروهی توسعه زیادی کرده و از تکنولوژی‌های بسیار پیشرفته در امر آموزش، اطلاع‌رسانی و

تبلیغ استفاده می‌کنند. در این میان رسانه‌هایی که از ابزار سمعی و بصری برای بیان و ابلاغ پیام خود استفاده می‌کنند، از جذابیت بیشتری برخوردارند. تصویر می‌تواند ارتباط بیشتری با مخاطب برقرار کند و از آنجاکه تصویر نیاز به داشتن سواد خواندن و نوشتن ندارد، مخاطبین بیشتری را پوشش می‌دهد. استفاده از قالب داستان و نمایش در تولیدات هنری سمعی و بصری باعث می‌شود که، مخاطب تأثیر بیشتری پذیرفته با شخصیت هم‌ذات‌پنداری کند. تأثیر بسیار سازنده و یا مخرب رسانه‌های سمعی بصری که همه برنامه‌ریزان آموزشی بر آن اتفاق نظر دارند، در همین راستا قابل ارزیابی است. از این رو شناخت این رسانه‌ها، ظرافت‌های کار با آن‌ها، بررسی سوابق روش‌ها، گستره تأثیر و بهره‌گیری تمام و کمال از آن‌ها در خدمت اهداف آموزشی، بسیار لازم و ضروری است.

مهم‌ترین رسانه‌های دیداری و شنیداری، فیلم‌های آموزشی، تیزرها و برنامه‌های تلویزیونی، تلویزیونی، نمایش‌ها و جنگ‌ها و همایش‌ها می‌باشد.

برنامه‌های صداوسیما

صداوسیما، تنها رسانه‌ای است که با دامنه‌ای گسترده از امواج و با انتشار افکار و ارائه راهکارهای متفاوت، زندگی اجتماعی را به‌طور محسوسی متحول می‌سازد. برنامه‌های مختلف و گوناگون رادیو و تلویزیون، دنیایی از خبر، اندیشه، صوت و تصویر را در برابر دیدگان مردم می‌گشاید و به این وسیله، در ابعاد گوناگون، نقش اساسی و حیاتی در زندگی مردم جامعه ما ایفا می‌کند.

چراکه هم‌اینک تمامی خانواده‌های شهری و بیشتر خانواده‌های روستایی (منهای روستاهای دورافتاده) دارای تلویزیون هستند و به‌دلیل راحتی دسترسی، همه مردم چند ساعتی از وقت خود را صرف دیدن برنامه‌های آن می‌کنند. این سازمان که یکی از سازمان‌های عریض و طویل در نظام اداری کشور است، از جمله سازمان‌هایی است که به‌طور غیرمستقیم می‌تواند در ترویج فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی نقش داشته باشد. موضوع‌های مرتبط با ترافیک و فرهنگ ترافیکی در حوزه کاری گروه اجتماعی شبکه‌های مختلف سیما قرار می‌گیرد. بر اساس گزارش مرکز طرح و برنامه‌ریزی

سازمان صداوسیما، اهداف، محورها و اولویت‌های تولید، تأمین و پخش برنامه‌های گروه اجتماعی که می‌تواند بستر ترویج فرهنگ ترافیکی قرار گیرد به شرح زیر است:

- ۱) ارتقای آگاهی‌ها و تعمیق باور عمومی نسبت به رعایت نظم، قانون و هنجارهای دینی؛
- ۲) آشنایی مردم با روش‌ها و قوانین رفع درگیری‌های اجتماعی به هنگام وقوع سوانح ترافیکی؛
- ۳) آموزش حقوق شهروندی؛
- ۴) آموزش و ترغیب مردم به رعایت قوانین عبور و مرور؛
- ۵) تقبیح قانون‌شکنی و قانون‌گریزی؛
- ۶) تقویت احساس و روحیه نظارت درونی؛
- ۷) پرهیز دادن مردم از خشونت، ارتکاب جرائم و نظارت بر رفتار ترافیکی آن‌ها؛
- ۸) حمایت از مجریان قانون و هدایت صحیح امور و نظارت بر کار آن‌ها؛
- ۹) ارتقای روحیه جمع‌گرایی و افزایش زمینه‌های مشارکت اجتماعی؛
- ۱۰) ارتقای حس مسئولیت‌پذیری در انجام وظایف اجتماعی؛
- ۱۱) طرح توجه به منافع و مصالح جمعی در آیات قرآنی، روایات معصومین و ادعیه مذهبی.

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود صداوسیما در زمینه‌های اطلاع‌رسانی و پخش اخبار حوزه ترافیک، تهیه برنامه‌های زنده، پخش تیزرهای تبلیغاتی و حتی کلاس‌های آموزش غیرحضوری فرهنگ ترافیکی می‌تواند نقش عمده‌ای در آموزش و ارتقای فرهنگ ترافیکی شهروندان به عهده گیرد. برنامه‌های صداوسیما در زمینه ارتقای ایمنی راه به چند دسته تقسیم می‌شوند.

- تیزرهای پخش‌شده از رسانه ملی در خصوص آموزش ایمنی و فرهنگ ترافیک

انیمیشن سیا ساکتی (داداش سیا) یکی از پروژه‌های موفق رسانه‌ای به اجرا درآمده بوده که با همکاری پلیس راهنمایی و رانندگی، مؤسسه ناجی هنر (بازوی تولید فیلم و سریال و انیمیشن نیروی انتظامی) و یک شرکت تولید انیمیشن در بخش خصوصی (مؤسسه انیمیشن حور) تولید گردیده است. اولین تیزر برنامه سیا ساکتی در سال ۱۳۸۰ روی آنتن رفت. این برنامه با آمیزه‌ای از طنز و شخصیت‌های جدید توجه بسیاری را به خود جلب نمود و طرفداران بسیاری به خصوص در گروه سنی کودکان و

نوجوانان یافت. این برنامه تا سال ۱۳۸۹ از شبکه‌های مختلف سیما پخش می‌شد و در انتقال آموزه‌هایی همچون ایمنی، قوانین و مقررات ترافیک، عواقب تخلف از قوانین و عدم رعایت حقوق شهروندان و نیز اشاعه فرهنگ ترافیک نقش داشته است. یک پژوهش صورت گرفته در سال ۱۳۹۱ نشان داد که تماشای انیمیشن‌های ترافیکی نه فقط بر میزان آگاهی و اطلاعات ترافیکی نمونه‌های مورد بررسی (دانش آموزان)، بلکه بر میزان تمایل آن‌ها به اجرای قوانین ترافیکی؛ مشارکت با پلیس و بالاخره کاهش تخلفات از سوی والدین مؤثر بوده است.

برنامه‌های مناسبی:

علاوه بر برنامه‌های تخصصی در حوزه آموزش و فرهنگ ترافیک، برخی از برنامه‌های عمومی سیما نیز برحسب مورد و در ایام خاص اقدام به آگاه‌سازی مخاطبان و انتقال مفاهیم مرتبط را نموده‌اند. از این دست برنامه‌ها که معمولاً طیف وسیعی از مخاطبان را نیز به خود اختصاص می‌دهند می‌توان به برنامه‌های ذیل اشاره کرد:

صبح به‌خیر ایران	مردم چی می‌گن؟
حرف حساب	نما دو
نگاه یک	سیمای خانواده
زننده باد زندگی	صبحی دیگر
مشاور	در شهر
هفت سین	خونه و زندگی
عصر خانواده	روز از نو
ویتامین ث	تهران ۲۰
سلام تهران	گفتگوهای اخبار (شبکه خبر و سایر شبکه‌ها)

برنامه‌های مستند و گفت‌وگوهای تخصصی در حوزه آموزش ایمنی ترافیک:

تهیه و تولید برنامه‌هایی با رویکرد آموزش‌های ایمنی و اشاعه فرهنگ ترافیک در بین شهروندان به‌طور معمول یکی از اقدامات صداوسیما جمهوری اسلامی ایران در

راستای نیل به این هدف می‌باشد. پخش برنامه‌هایی با حضور متخصصان و کارشناسان ایمنی ترافیک، چهره‌های محبوب جامعه و نیز پخش مصاحبه با حادثه‌دیدگان می‌تواند بر نگرش شهروندان تأثیرگذار باشد. در میان برنامه‌های تولیدشده در مرکز صداوسیما، برنامه‌هایی یافت می‌شوند که اختصاصاً باهدف بیان خطرات و مشکلات راه، آموزش مفاهیم ایمنی، ترویج فرهنگ ترافیک و بحث و بررسی عواقب بی‌احتیاطی پخش می‌شوند. برخی از مهم‌ترین برنامه‌هایی که در این زمینه ساخته و روی آنتن رفته‌اند در ادامه مورد بررسی قرار گرفته است.

فرهنگ و ترافیک

برنامه فرهنگ و ترافیک یک برنامه پنج دقیقه‌ای بوده که در گروه اجتماعی شبکه یک تهیه شده است و هر روز بعد از اخبار سراسر پخش می‌شود. پخش این برنامه تا چهارم تیرماه سال جاری ادامه داشت و به موضوعات مرتبط با قوانین راهنمایی رانندگی و کاهش تصادفات و بالا بردن فرهنگ ترافیکی می‌پرداخت. مهم‌ترین موضوعاتی که در این برنامه مورد بحث قرار می‌گرفت، استفاده از کمربند ایمنی، وضعیت ترافیکی تهران، بیشترین کاهش تلفات انسانی، خطاها و تخلفات رانندگی، تخلفات شبانه، محدودیت‌های ترافیکی و موارد دیگر مرتبط با این بحث.

سفر ایمن

سفر ایمن، برنامه‌ای زنده و ترکیبی است که سعی دارد با ارائه الگوهای مطلوب و بهینه در راستای قوانین راهنمایی و به «سفر ایمن» رانندگی از تصادفات جاده‌ای کاسته و سفرهای بی‌خطری را برای همگان تضمین کند. برنامه کارگردانی حمید ذوالفقاری با آیت‌های متنوعی چون پویانمایی، گزارش، مستند و بخش‌های نمایشی بازسازی شده علاوه بر بررسی قوانین راهنمایی و رانندگی، فرهنگ صحیح رانندگی و ترافیک را آموزش می‌دهد. این برنامه در ۳۰ قسمت ۳۰ دقیقه‌ای با تهیه گزارش از مردم و به تصویر کشیدن وضعیت ترافیکی کشور و همچنین بهره‌گیری از نظرات مسئولین و متولیان قوانین راهنمایی و رانندگی تلاش می‌کند تا با ارائه راهکارهای خود در کاهش

بار تصادفات درون‌شهری و برون‌شهری سهیم باشد. فهرست موضوعات این برنامه به شرح زیر است:

موضوع برنامه
نقش حلقه مفقود صنعت بیمه در کاهش سوانح رانندگی
بستن کمربند ایمنی
زود به مقصد رسیدن به چه قیمت؟
سفر ایمن
نقش جرائم رانندگی در بهبود رفتار ترافیکی
نقش خودرو در وقوع سوانح و تلفات رانندگی
نقش خصوصیت اخلاقی رانندگی در وقوع سوانح رانندگی
موتورسیکلت‌سواران و لزوم رعایت قوانین
سفر ایمن
نقش خشونت و پرخاشگری در وقوع سوانح رانندگی
اهمیت سلامت خودرو قبل از سفر
علائم و تابلوهای رانندگی
با رعایت چه نکاتی سفر ایمن تابستانی داشته باشیم
نحوه آموزش سبقت درست و اصولی
رانندگان مبتدی و غیرحرفه‌ای، عامل تصادفات رانندگی
لزوم بستن کمربند ایمنی
سرعت غیرمجاز
چطور سفر ایمن داشته باشیم
رعایت حق مقدم شرط سفر
سرعت عامل وقوع تصادف

سفر به خیر

برنامه سفر به خیر کاری است از گروه اجتماعی شبکه سه سیما به تهیه‌کنندگی ایوب جمشیدی، که بعد از اخبار شبانگاهی از آنتن شبکه سه پخش می‌شود. فهرست موضوعات این برنامه که به نوعی به رانندگی تدافعی می‌پردازد، به شرح زیر است:



موضوع برنامه
مقررات ترافیکی و ممنوعیت‌های تردد در جاده‌ها
لزوم استفاده از کمربند ایمنی
مهمانان برنامه: الیکا عبدالرزاقی و امید زندگانی، که از فرهنگ و تجارب شخصی رانندگی خودشان میگویند/ پخش پویانمایی‌ای درباره ترافیک و لزوم بستن کمربند صندلی عقب
مهمان برنامه: فرشاد پیوس پیشکسوت فوتبال/ پخش پویانمایی‌ای درباره خطرات رانندگی در شب/ توصیه‌های ایمنی علی پروین هنگام رانندگی
مهمانان برنامه: محمود پاک‌نیت و مهوش صبرکن/ سؤال برنامه: کدام عامل در ایجاد آرامش در رانندگی مؤثر است؟ همراهی سرنشین؟ لذت از مسیر؟ پرهیز از عجله و شتاب؟ / پخش هشدارهای سردار مهری رئیس پلیس راهور ناجا
مهمان برنامه: منوچهر والی‌زاده/ سؤال پیامکی برنامه: آیا میدانید بالاترین آمار تصادفات به‌خاطر چیست؟ عجله و سرعت زیاد؟ انحراف به چپ؟ خستگی و خواب‌آلودگی؟
مهمان برنامه: سردار مهری رئیس پلیس راهور
مهمان برنامه: سردار دکتر امیری جانشین رئیس پلیس راهور گزارش از پلیس نامحسوس از تخلفات جاده‌ای
مهمان برنامه: داریوش فرهنگ/ ایجاد بخشی در برنامه که از بینندگان می‌خواهد خودشان یا افرادی که تا به حال هیچ تخلف رانندگی نداشته‌اند را معرفی کنند تا به برنامه بیایند، با آن‌ها مصاحبه و از آن‌ها تقدیر شود.
مهمان برنامه: رضا رویگری/ پخش سخنان سرهنگ محبی رئیس پلیس راه شرق تهران/ گزارش‌هایی از پلیس نامحسوس
مهمان برنامه: حمیدرضا استیلی و سردار دکتر امیری جانشین رئیس پلیس ناجا/ پخش پویانمایی سیا ساکتی در خصوص رانندگی در زمستان و لزوم رعایت نکات ایمنی و زنجیر چرخ.
مهمان برنامه: نادر سلیمانی
سردار مهری رئیس پلیس راهور گزارش راهنمای ترافیکی زائران اربعین حسینی
ویژه اربعین و اقدامات و تسهیلات برای زائرین

دانش ترافیک

این برنامه با یاری گرفتن از اهالی علم و پژوهش، برخی از جنبه‌های ترافیک در عبور علل فنی و مرور که کمتر مورد توجه قرار گرفته است بررسی می‌شود.

برخی موضوعات این برنامه عبارت است از:

موضوع برنامه
دوربین‌های کنترل هوشمند سرعت در سطح شهر/ کارشناسان: دکتر موسی امیری جانشین پلیس راهور ناجا/ علی خزائی هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی امین
رعایت فاصله طولی/ دکتر موسی امیری جانشین پلیس راهور ناجا
نقش لاستیک خودرو در بروز و پیشگیری تصادفات. کارشناسان: دکتر جواد مرزبان‌راد/ عضو هیئت علمی دانشکده علم و صنعت و مهندس ابراهیم قربانی/ مشاوره فناوری لاستیک ایران خودرو
علل فنی وقوع تصادف/ علی خزائی عضو هیئت علمی دانشگاه امین
تحلیل اقتصادی زیان‌های ناشی از تصادفات/ دکتر موسی امیری جانشین پلیس راهور ناجا/ سرهنگ بهزاد بصیرت: رئیس مرکز تحقیقات کاربردی راهور ناجا
امداد در حوادث رانندگی و مجروحان حوادث رانندگی/ دکتر حمیدرضا خانکه فوق دکترای سلامت در حوادث و بلایا
سرعت/ دکتر موسی امیری جانشین پلیس راهور ناجا دکتر جواد مرزبان‌راد/ عضو هیئت علمی دانشکده علم و صنعت
موتورسیکلت/ دکتر حمیدرضا خانکه فوق دکترای سلامت در حوادث و بلایا

مثلث

مثلث، با بخشهای مختلفی چون؛ گفتگو با چهره‌های معروف (ورزشکار، هنرمندان و...) مرتبط با موضوع برنامه، پخش میان برنامه‌ای عبرت‌آموز از حوادث رانندگی (که دیدن آن به بیماران قلبی و کودکان توصیه نمی‌شود)، مسابقه و... به روی آنتن می‌رود. تهیه کنندگان این برنامه قصد دارند کمپین منهای یک را برگزار کنند تا از این طریق فرهنگ راهنمایی و رانندگی را در میان مردم نهادینه کرده و آمار خلاف‌های رانندگی را کاهش دهند. در سایت بخشی تعریف شده تا مردم بنویسند که دیگر کدام

خلاف رانندگی را انجام نخواهند داد. مثلاً متعهد می‌شوند که دیگر بوق اضافه نزنند یا پارک دابل نکنند. در این کمپین باید شماره ماشین و شماره گواهینامه‌شان را هم قرار بدهند و تا بعد از یک‌سال بررسی شود که اگر جریمه نشده باشند به قید قرعه به برندگان جوایزی اهدا شود سری جدید این برنامه در ۷۰ قسمت پخش می‌شود. فهرست برخی از موضوعات این برنامه به شرح زیر است.



موضوع برنامه
مهمان برنامه: حمیدرضا پگاه/ پلیس نامحسوس در جاده/ و جریمه کردن متخلفان
مهمان برنامه: عبدالرضا اکبری/ نمایش صحنه‌های تصادف و مصاحبه با بازماندگان و خانواده‌های تصادفی‌ها
مهمان برنامه: شهرام گوران/ متخصص جراحی پیوند کلیه
نظر ملی‌پوشان والیبال راجع به رانندگی
نظر طارمی از برخورد با نیشان آبی
مهمان برنامه: کامران تفتی/ مهدی مهدوی و شهرام محمودی بازیکن فوتبال/ امیر غفور بازیکن
مهمان برنامه: شروین یگانه و مهدی جابری و محمد مقدم قهرمانان اتومبیل‌رانی و موتورسواری
مهمان برنامه: حسن رحیمی قهرمان کشتی و کیانوش رستمی قهرمان وزنه‌برداری
مهمان برنامه: تقی مهری/ رئیس پلیس راهور ناجا
مهمان برنامه: سردار مهماندار معاونت پلیس راهنمایی و رانندگی
مهمان برنامه: سرهنگ حمیدی رئیس پلیس راه کشور/ مصاحبه با بازماندگان حادثه و خانواده‌های متوفی در تصادفات
مهمان برنامه: سردار حسینی رئیس پلیس راهنمایی رانندگی تهران/ مصاحبه با همیاران پلیس
مهمان برنامه: سردار شرفی رئیس پلیس پیشگیری
مهمان برنامه: علی دهکردی/ دکتر موسی امیری جانشین رئیس پلیس راهور ناجا
مهمان برنامه: سردار زالی کمنند رئیس کمیته امنیتی ستاد مرکزی اربعین حسینی
مهمان برنامه: دکتر موسی امیری جانشین رئیس پلیس راهور ناجا/ سردار بختیاری رئیس دانشکده علوم انتظامی

زنجیره‌های تلویزیونی با محتوی آموزش مبانی ایمنی ترافیک و حمل‌ونقل

بر اساس بررسی‌های انجام گرفته، مشخص گردید که بحث آموزش‌های ایمنی به‌خصوص در حوزه حمل‌ونقل و ترافیک به‌صورت مدون و برنامه‌ریزی شده در سیاست‌گذاری‌های سازمان صداوسیما وجود ندارد. با این‌حال بررسی‌ها نشان داد که در تعدادی از سریال‌ها و فیلم‌های تلویزیونی بر اساس دغدغه تهیه‌کننده به مسائل

ایمنی رانندگی به صورت مختصر پرداخته شده است. در ادامه برخی از مهم ترین برنامه های مرتبط با این حوزه مورد بحث و بررسی قرار گرفته است. عناوین مهم ترین سریال های شناسایی شده در زمینه فرهنگ ترافیک:

عنوان سریال	زمان پخش (۱۳۹۴)
فوق سری	ایام نوروز
میکائیل	فروردین و اردیبهشت
شمعدونی	فروردین
خاتون	اردیبهشت و خرداد
شیپورچی	شهریور و مهر
خانم و آقای سنگی	شهریور و مهر
زاویه هفتم	مهر
آمین	مهر و آبان

برنامه های رادیویی مرتبط با ایمنی ترافیک:

در قیاس با تلویزیون، رادیو وسیله ارزان و مناسبی برای ابلاغ محتوای آموزشی است. به ویژه در اطلاع رسانی- پخش اطلاعیه ها و اعلام وضعیت راه ها و خیابان ها- بسیار کارساز است. از رادیو تاکنون بیشتر برای مصاحبه با مسئولان ترافیک شهر و گزارش مشکلات عبور و مرور مردم و اعلام وضعیت ترافیک استفاده شده است؛ در حالی که رادیو امکانات بسیار گسترده ای دارد. اجرای نمایش های رادیویی که در آن مطالب آموزشی به طور غیرمستقیم بیان شده باشد، طرح مباحث علمی مربوط به حمل و نقل با زبان قابل فهم مردم، بر پای میزگردهایی که در یک سو مردم و در سوی دیگر مسئولان پاسخگو باشند، و برگزاری مسابقات رادیویی برای جلب توجه عموم به مسائل و مشکلات ترافیک، همه می توانند مؤثر واقع شوند.^۱

از رادیو در مراکز استان ها برای طرح مشکلات مربوط به ترافیک شهر بیشتر استفاده

۱ رادیو همیشه بیدار است»، محمدرضا جوادی یگانه، فصلنامه پژوهش و سنجش، سال نهم، شماره ۳۲.



شده است. علت آن رسم سهولت و ارزانی تولیدات رادیویی نسبت به تولیدات تلویزیونی است. تقریباً همه مراکز استان‌ها که شبکه فرستنده محلی دارند، ساعاتی از روز را به طرح مسائل مربوط به ترافیک می‌پردازند، اما همان‌طور که گفته شد، این برنامه‌ها اغلب زنده و نیمه‌زنده و فاقد جاذبه‌های هنری است.

در حال حاضر رادیو پیام در تهران که یکی از پرشنونده‌ترین شبکه‌های رادیویی کشور است به اطلاع‌رسانی در مورد وضعیت ترافیک تهران و نیز پخش مطالب آموزشی می‌پردازد، اما چنانچه به تکرار مکرر وضعیت چند خیابان بسنده شود و هر بار به نصایح آموزشی بپردازد، تأثیر اطلاع‌رسانی و آموزشی خود را از دست خواهد داد. مهم‌ترین برنامه‌های رادیویی که به موضوعات ایمنی در راه می‌پردازند، برنامه‌هایی است که توسط سازمان راهداری با عنوان پیام راهوران و برنامه‌هایی است که با هدف پخش اخبار ترافیکی توسط پلیس راهور اجرا می‌شود. ماهیت این برنامه‌ها بیشتر اطلاع‌رسانی صرف است و از ظرافت‌های هنری در آموزش ایمنی راه بی‌بهره است.

۲-۸- بازی‌های کودکان

بدیهی است که آموزش در سنین کودکی ماندگاری بیشتری در ذهن دارد. از این رو باید توجه خاصی به ابزارهای آموزشی مخصوص کودکان گردد. از جمله این ابزارها بازی‌ها هستند.

متأسفانه در زمینه بازی‌های کودکان فعالیت چندانی انجام نگرفته و صرفاً ابزارهایی محدود، به سفارش پلیس راهنمایی و رانندگی در تعداد بسیار کم تولید و توزیع شده است. در حالی که با همکاری بخش خصوصی می‌توان در این عرصه فعالیت بیشتری انجام داد. کافی است خرید بازی تولیدشده در بخش خصوصی با موضوع ترافیک از سوی سازمان‌های دولتی تضمین شود تا ابزارهای جدید و نوآورانه، جذاب و دارای نکات لازم ترافیکی تولید و توزیع گردد.

با توجه به تغییرات بافت فرهنگی و توسعه کاربرد رایانه و تلفن همراه در زندگی، یکی از شیوه‌های مؤثر فرهنگی برای اعمال آموزش‌های غیرمستقیم، توسعه نرم‌افزارهای مختلف باهدف آموزش ترافیک است. این برنامه‌ها می‌تواند به صورت

بازی‌های مهیج برای گروه‌های سنی مختلف طراحی و اجرا گردد. توجه گردد که کودکان پیش از دبستان که سواد ندارند نیز می‌توانند به وسیله افزودن قابلیت‌های صوتی به این بازی‌ها از آن‌ها بهره‌مند گردند. این بازی‌ها می‌توانند انفرادی یا گروهی و یا حتی اینترنتی اجرا شوند.

نکته دیگری که مورد بازی‌ها کمتر به آن توجه شده، بازی‌های کامپیوتری است که انواع و تعداد کاربران آن در ایران به شدت در حال افزایش است. این بازی‌ها به شکل CD و باقیمت نسبتاً ارزان در بازار به وفور یافت می‌شود، در برخی از بازی‌های تولید کشورهای خارجی، در زمینه رانندگی بدآموزی دارد. به عنوان مثال راننده با وسیله‌ای که با سرعت حرکت کرده می‌تواند به اتومبیل‌های دیگر، ساختمان‌ها و حتی عابران پیاده برخورد کند و با زیر پا گذاشتن مقررات رانندگی از دست پلیس فرار کند و در پایان جایزه (امتیاز) هم بگیرد.

متأسفانه به دلیل فن‌آوری بالای این نوع بازی‌ها و هزینه تولید اولیه گران، تاکنون در ایران در این عرصه کاری انجام نشده است، حال آنکه با توجه به افزایش روزافزون مخاطبان رایانه و سایر بازی‌سازها (پلی‌استیشن، سگا و ...) لازم است توجه خاصی به آن مبذول شود.

نرم‌افزارهای رایانه‌ای آموزش ترافیک از جمله ابزار بسیار مؤثری است که ظرفیت بالای برای جذب مخاطب نوجوان دارد.

در ایران فعالیت‌های انجام‌گرفته در زمینه آموزش رایانه‌ای بسیار محدود و انگشت شمار بوده است در حالی که بهره‌گیری از روش‌های شبیه‌سازی رانندگی (سمپلاتور) یکی از ابزارهای آموزش در دیگر کشورهای جهان است.

لازمه اجرای این پیشنهاد وجود سرمایه‌گذار، گروه طراحی رایانه‌ای و گروه علمی ترافیکی است تا بتوانند با موضوع‌های مختلف ترافیکی کودکان را با این بازی‌ها مورد آموزش قرار دهند.

مخاطب	سال تولید	نام تولیدکننده	نام بازی
کودک	۱۳۷۰	سرگرمی‌های آموزشی (وزارت آموزش و پرورش)	دومینوترافیک
کودک	۱۳۷۰	سرگرمی‌های علمی صنایع آموزشی (وزارت آموزش و پرورش)	دومینوعلائم راهنمایی و رانندگی
نوجوان	۱۳۷۶	سازمان ترافیک تهران	برویا
نوجوان	۱۳۸۰	سازمان فرهنگی و هنری شهرداری	تعقیب و گریز
کودک	۱۳۸۰	سازمان ترافیک تهران	پازل آموزشی (۸ عنوان)
نوجوان	۱۳۸۰	سازمان ترافیک تهران	شهرروان (بازی چهاروجهی)
کودک و نوجوان	۱۳۹۱	پلیس راهور	تولید بازی‌های رایانه‌ای و وسایل کمک آموزشی

باید توجه کرد که در کنار ساخت تیزرهای آموزشی و برنامه‌های تلویزیونی برای آموزش ترافیک، برنامه‌های عادی نیز باید به‌طور ضمنی آموزش‌دهنده رفتارهای صحیح ترافیکی باشند. برای مثال اگر قرار است تعقیب و گریزی با خودرو صورت گیرد، صحنه بستن کمربند و یا رعایت حال عابران یا عواقب عبور از چراغ قرمز نشان داده شود.

۲-۹- رسانه‌های نوشتاری

کتاب، مطبوعات، بروشور، پوستر و ... از جمله ابزار آموزشی کم‌هزینه و پربازده هستند و از آنجاکه چاپ می‌شوند و به مخاطب تحویل می‌گردند همواره در دسترس وی هستند. در جایی که امکان تأمین هزینه رسانه‌های دیداری و شنیداری وجود ندارد، می‌توان با هزینه بسیار کمتری از این ابزارهای آموزشی بهره برد. برای مثال می‌توان یک پوستر چاپ کرد و در محلی مناسب نصب نمود و یا بروشورهایی تهیه کرد و در اختیار مردم قرارداد.

کتاب

کتاب یک وسیله آموزشی مناسب است که ماندگاری آن زیاد است. کتاب ارزان تولید



می‌شود و می‌توان بارها به مطالب آن مراجعه کرد. داستان‌های مصور در قالب کتابچه وسیله مناسبی برای آموزش کودکان است. در ادامه فهرستی از کتاب‌هایی که در زمینه ایمنی حمل‌ونقل از سوی سازمان‌های ذی‌ربط منتشر شده آورده می‌شود. لازم به ذکر است کتاب‌های آموزشی در زمینه ایمنی حمل‌ونقل برای بزرگسالان در قالب کتب تخصصی برای دانشجویان می‌باشد که در اینجا آورده نشده است. در این قسمت صرفاً کتاب‌هایی که به منظور ارتقاء آگاهی‌های عمومی در زمینه ایمنی راه می‌باشد، آورده شده است.

کتاب	سال چاپ	تیراژ	سازمان متولی
بازی خطرناک	۱۳۷۲	۱۰۰۰۰	معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران
کیف حمید	۱۳۷۲	۱۰۰۰۰	معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران
شوخی	۱۳۷۲	۱۰۰۰۰	معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران
دوچرخه سواری در خیابان	۱۳۷۲	۱۰۰۰۰	معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران
ایمنی عبور و مرور (کتاب اول)	۱۳۷۵	۱۰۰۰۰	معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران
ایمنی عبور و مرور (کتاب دوم)	۱۳۷۵	۱۰۰۰۰	معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران
ایمنی عبور و مرور (کتاب سوم)	۱۳۷۵	۱۰۰۰۰	معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران
ایمنی عبور و مرور (کتاب چهارم)	۱۳۷۵	۱۰۰۰۰	معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران
ایمنی عبور و مرور (کتاب پنجم)	۱۳۷۵	۱۰۰۰۰	معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران
دوچرخه سواری	۱۳۷۵	۱۰۰۰۰	معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران



کتاب	سال چاپ	تیراژ	سازمان متولی
بازی در خیابان	۱۳۷۵	۱۰۰۰۰	معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران
عبور از خیابان	۱۳۷۵	۱۰۰۰۰	معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران
سوار شدن به ماشین مدرسه	۱۳۷۵	۱۰۰۰۰	معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران
چراغ عابر پیاده	۱۳۷۵	۱۰۰۰۰	معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران
آموزش ایمنی در خیابان (۱)	۱۳۷۶	۱۰۰۰۰	معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران
آموزش ایمنی در خیابان (۲)	۱۳۷۶	۱۰۰۰۰	معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران
آموزش ایمنی در خیابان (۳)	۱۳۷۶	۱۰۰۰۰	معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران
آموزش ایمنی در راه مدرسه ویژه: دانش آموزان مقطع راهنمایی	۱۳۸۹	۵۰۰۰	مهندس صفریان
مجموعه ۵ جلدی دانی لوها	۱۳۹۱	۱۰۰۰۰	معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران
مجموعه ۵ جلدی چگونه از وسایل حمل و نقل عمومی استفاده کنیم	۱۳۸۹	۱۰۰۰۰	معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران
فرهنگ ترافیک برای کودکان	۱۳۸۹	۱۱۰۰۰	معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران
دوچرخه سواری ایمن	۱۳۸۹	۱۰۰۰۰	معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران
کتاب آموزشی رانندگان تاکسی و اتوبوس		۱۰۰۰۰	معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران



کتاب	سال چاپ	تیراژ	سازمان متولی
فرهنگ مصور ترافیک	۱۳۹۴	۲۰۰۰	انتشارات قدیانی
بعدازخیابان مرگ	۱۳۷۶	۵۰۰۰	معاونت ترافیک منطقه ۱۶
تک‌چرخ ممنوع	۱۳۷۶	۵۰۰۰	معاونت ترافیک منطقه ۱۶
برخورد با ترافیک	-	-	وزارت بهداشت
بعدازخیابان مرگ	۱۳۷۵	۱۰۰۰	سازمان برنامه‌ریزی و بودجه
تک‌چرخ ممنوع	۱۳۶۹	۱۱۰۰۰	کتاب‌های شکوفه
برخورد با ترافیک	۱۳۷۱	۳۰۰۰	انتشارات میعاد
آموزش ایمنی تردد به خردسالان و نوجوانان	۱۳۶۸	۷۰۰۰	نشرنی
فرهنگ ترافیک برای کودکان و نوجوانان	۱۳۷۳	۳۰۰۰	انتشارات علوی
اختراع و سرگذشت اتومبیل	۱۳۶۷	۱۸۰۰۰	انتشارات فاطمی
سرگذشت خودروها	۱۳۶۲	۲۰۰۰	ناشر صادقی
بچه‌ها در خیابان	۱۳۷۴	۱۰۰۰۰	طرح و اجرای کتاب
بچه‌ها مواظب باشید	۱۳۷۵	۱۰۰۰۰	بافزندان
بچه‌ها در ترافیک	۱۳۷۶	۱۰۰۰۰	طرح و اجرای کتاب
پدربزرگ و ستاره	۱۳۷۴	۱۰۰۰۰	انجام کتاب
اولین سفر بچه‌ها از مسیر یک‌راه	۱۳۷۶	۱۰۰۰۰	با فرزندان
اولین کتاب رانندگی من	۱۳۷۴	۱۰۰۰۰	با فرزندان

بروشور و تراکت

از بروشور و تراکت به‌منظور آموزش کمتر استفاده‌شده، حال آن‌که در جای خود می‌تواند تأثیر آموزشی بالایی داشته باشد. آنچه در مورد این ابزار قابل ذکر است، استفاده از متنی روان و قابل فهم با توجه به مخاطب است. همچنین تأثیر بروشور و تراکت در توزیع درست و کامل آن است. معمولاً هزینه‌های توزیع به‌مراتب بیش از هزینه تولید است و هزینه‌های توزیع در شهرهای بزرگ و

پرجمعیت بالاست. بنابراین از این روش آموزشی در شهرهای کوچک به خوبی می توان بهره گرفت. باید توجه کرد که هرگاه بروشورهای تهیه شده به دلیل توزیع نادرست دور ریخته شود، مخاطب به این نتیجه می رسد که یقیناً مطالب آن بی ارزش است.

عموماً سازمان هایی که تاکنون اقدام به تولید و پخش تراکت و بروشور نموده اند عبارت اند از سازمان راهداری، پلیس راهور ناجا، سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری، اورژانس و فوریت ها پزشکی، کانون جهانگردی و اتومبیلرانی و وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی بوده اند و گروه هدف این سازمان ها کودکان یا مسافران نروزی و گاهی گروه های خاص تری مثل موتورسواران یا عابرین پیاده بوده اند.

بیلبرد و پوستر

در طراحی بیلبرد و پوستر باید جذابیت و تازگی مدنظر قرار گیرد. این آثار باید توسط گرافیست های حرفه ای و با خلاقیت و نوآوری طرح شود تا بتواند مفاهیم مهم را با شیوه ای ساده و غیر پیچیده اطلاع دهد. هرچند امروز نسبت به گذشته طراحی های بهتری انجام می شود، اما بازهم نسبت به طراحی های تجاری و تبلیغاتی و به خصوص نسبت به کشورهای پیشرفته عقب هستیم.

نکته دیگری که در استفاده از این وسیله آموزشی کمتر بدان توجه می شود این است که در بیلبردها و پوسترهای آموزشی، مخاطب نباید حس کند که هدف از این کار تبلیغ سازمان مربوطه است. طبیعی است که در چنین صورتی تأثیر آموزشی پوستر کاهش می یابد.

پوسترها و بیلبردها باید در مکان های مناسب مانند تابلو اعلانات مدارس و مؤسسات آموزشی دانشگاهی و نظامی (چون مخاطب تحصیل نکرده آن زیاد است)، ایستگاه ها و پایانه های حمل و نقل همگانی، بزرگراه ها و خیابان ها، مطب پزشکان و بیمارستان ها و به مدت لازم جهت اثرگذاری نصب گردند و به موقع تعویض گردند.

در بهره گیری از هنر نمایش برای آموزش ترافیک در ایران فعالیت چندانی نشده است. تعداد نمایش های اجرا شده با محتوای آموزش ترافیک محدود به چند نمایش

قدیمی و یا جنگ‌های مناسبی در شهرک آموزش ترافیک پلیس راهنمایی و رانندگی هست. یکی از روش‌های کم‌هزینه در استفاده از ابزار نمایش، اجرای تئاتر در مدارس و مراکز آموزشی برای دانش آموزان است.

۲-۱۰ آموزش‌های عملی

ماکت‌ها و شهرک‌های ترافیک کودک

شهرک ترافیک، شهری نمادین و تخیلی با ابزارها و انسان‌های واقعی یا فانتزی است که کلیه نمادهای یک شهر دارای تکنولوژی پیشرفته را از جهت فرهنگی، اقتصادی و ... دارد. برای صرفه‌جویی، ساخت بناها و فضاها آن می‌تواند به صورت ماکت و بعضاً دو بعدی باشد و از طریق نقاشی و حجم‌سازی به آن‌ها بعد سوم داده شود.

لازم است که در این شهر اماکن عمومی واقعی از جمله فروشگاه، رستوران، استراحتگاه و دستشویی و همچنین سالن نمایش، جهت اجرای نمایش زنده و یا نمایش فیلم‌های سینمایی با موضوعات مربوط به ترافیک و شهرنشینی وجود داشته باشد. آزادراه‌ها، خیابان‌ها، کوچه‌ها و جاده‌های بین شهری یک و دوطرفه، میدان، تقاطع چراغ‌دار و بی چراغ با خط‌کشی و یا پل عابر پیاده و علائم مهم راهنمایی و رانندگی در این شهر وجود دارد. وسایل نقلیه فانتزی از جمله سواری، دوچرخه، موتورسیکلت، تاکسی، اتوبوس، آمبولانس، آتش‌نشانی و پلیس بر طبق برنامه‌ریزی قبلی در آن‌ها تردد می‌کنند. مهمانان کودک و نوجوان با برنامه‌ریزی مشخص از سوی مسئولین، از صبح تا شب (به‌خاطر یادگیری عملی رفتار ترافیکی در شب)، یک زندگی واقعی را همراه با راهنمایان در شهرک ترافیک تجربه می‌کنند. به این وسیله آن‌ها عملاً در جریان مسائل و موارد مرتبط با زندگی شهری و ترافیک قرار می‌گیرند و نکات لازم به‌صورتی غیرمستقیم ولی در تماسی نزدیک لمس کرده و فرامی‌گیرند.

می‌توان به آن‌ها این امکان را داد که به‌عنوان راننده در وسایل نقلیه کوچک که برای این منظور تهیه گردیده‌اند، رانندگی کنند و اصول و قواعد اساسی لازم زندگی و موارد فرهنگی مربوط به آن را عملاً فراگیرند. همین آموزش‌ها در زمانی که به‌عنوان مسافر سوار



بر وسایل نقلیه شخصی و همگانی مختلف می‌باشند، نیز می‌تواند ارائه‌شود.

جمع‌بندی

در زمینه رسانه‌های دیداری و شنیداری به‌طور خلاصه می‌توان گفت که گرچه انواع فعالیت‌ها انجام‌گرفته، اما این اقدامات با طرح و برنامه، مستمر و هدفمند نبوده است و از لحاظ مخاطب‌شناسی نیز دقت لازم صورت نگرفته است. لازم است همان‌طور که صداوسیما به مسئله مصرف سیگار و مواد اعتیادآور می‌پردازد، به مسئله ترافیک هم که نابسامانی آن مشکلات اجتماعی بسیاری ایجاد می‌کند، بپردازد. علاوه بر سنگینی هزینه به‌کارگیری رسانه‌ها، یکی از موانعی که وجود دارد، نبود تیم‌های کارآمد متشکل از جامعه‌شناسان، متخصصان حمل‌ونقل، آموزش و هنرمندان مربوط به هر رسانه است. در زمینه رسانه‌های نوشتاری نیز عملاً با خلاء مواجه هستیم. به‌طوری‌که توجه به مسئله ایمنی رانندگی به‌صورت پراکنده و بدون برنامه در موضوعات مختلف می‌باشد که تاکنون اثربخشی مهمی نداشته است.

فصل سوم

علل تخلفات رانندگی

بررسی علل تصادفات جاده‌ای در تحقیقات داخلی و خارجی می‌تواند نشان‌دهنده آن باشد که چه عاملی یا عواملی در بروز تصادفات جاده‌ای نقش بسزایی دارد.

۳-۱ مطالعات دیگران در خصوص علل تخلفات رانندگی

۳-۱-۱- بررسی‌های خارجی

چند دهه است که تصادفات رانندگان جوان، به‌ویژه افراد ۱۶ تا ۱۹ ساله، از موارد نگرانی مسئولان ایمنی و بهداشت عمومی در سراسر جهان است. علیرغم اینکه در سال‌های اخیر پیشرفت‌هایی ایجاد شده، با این حال تصادفات رانندگان جوان همچنان به‌عنوان یک معضل اجتماعی مطرح است و به نظر می‌رسد که تشدید نیز خواهد شد، زیرا تغییرات دموگرافیک افزایش تعداد رانندگان جوان را نشان می‌دهد. برای حل این مشکل، باید علت‌ها مشخص شوند. در این خصوص، به خوبی مشخص شده است که دلایل تصادفات جاده‌ای بیش از اندازه جوانان عبارت‌اند از: (۱) جوانان تجربه کافی ندارند و فاقد توانایی‌ها و مهارت‌های رانندگی لازم هستند و (۲) دیدگاه‌ها و رفتار (روش زندگی) آن‌ها منجر به رانندگی مخاطره‌آمیز و افزایش احتمال درگیری و تصادفات می‌شود (Bates, ۲۰۱۴).

بیت و همکارانش براساس شواهد علمی و هم‌برمبنای نظریات کارشناسان، الگوی

زیر را در مورد رانندگان نوآموز جوان ارائه داده‌اند:

رانندگان نوآموز جوان، نسبت به رانندگان مسن‌تر و باتجربه، خود را بیشتر در معرض خطر قرار می‌دهند، زیرا نمی‌توانند مهارت‌های مربوط به رانندگی را به نحوی مؤثر با هم تلفیق کنند. زمانی که مشکلات رانندگی از حالت معمول بیشتر می‌شود، فعالیت آنان روی وسیله نقلیه مختل می‌شود. در این‌گونه موقعیت‌ها، آنان در تقسیم توجهات خود، بین کارهای متعدد دچار مشکل می‌شوند.

در مواقع خطر، در هدایت صحیح خودرو و حفظ سرعت توانایی کمتری دارند و نگهداشتن وسیله نقلیه در خط خود و عبور از پیچ‌ها به نحو صحیح، برای آنان دشوارتر می‌شود.

رانندگان نوآموز جوان آگاهی کمتری از خطرات محیط دارند و کمتر از رانندگان مسن‌تر و باتجربه می‌توانند خطر اشیاء متحرک را تشخیص دهند. در نتیجه، رانندگان نوآموز برای واکنش نسبت به خطر، زمان بیشتری لازم دارند و زمانی هم که متوجه خطر می‌شوند، توانایی مواجهه آنان با خطر نسبت به رانندگان باتجربه‌تر کمتر است. از آنجا که میدان بررسی و دید آنان در جاده از رانندگان باتجربه‌تر، کمتر است، ممکن است که نتوانند خطرات موجود پیرامون خود را تشخیص دهند.

رانندگان نوآموز جوان، نسبت به رانندگان باتجربه و به‌ویژه در سرعت‌های کم، فواصل کوتاه‌تری را در جلوی وسیله نقلیه مورد توجه قرار می‌دهند و احتمال استفاده از آینه‌ها به‌عنوان عوامل کمک بصری، نزد آنان کمتر است.

مشکل تشخیص خطرات، با توجه به این واقعیت که رانندگان جوان نسبت به سایرین تصور کمتری از خطر تصادف دارند، پیچیده‌تر است. آنان خود را از همکاران خطرساز خود بسیار با احتیاط‌تر می‌دانند. به‌ویژه در شرایطی که وضعیت ترافیکی دشوارترین شرایط را برای مهارت‌های محدود آنان در کنترل وسیله نقلیه پدید می‌آورد، آن‌ها نسبت به مخاطرات پیشرو، قضاوت درستی ندارند.

همچنین، رانندگان نوآموز جوان توانایی‌های خود را بیش از اندازه برآورد می‌کنند. وضعیت مخاطره‌آمیز در روش‌های زندگی (مثلاً استفاده از مشروبات الکلی) و روحیات (مانند احساس بیگانگی و افسردگی) نیز در سال‌های بحرانی جوانی، رایج است. بدین ترتیب برخی از آنان به گرایش‌های هیجان‌طلبی و پذیرش خطر تسلیم

می‌شوند و عادت‌های مخاطره‌آمیزی در روش رانندگی آنان ایجاد می‌شود و در شرایط بحرانی توانایی آن را ندارند که واکنش مؤثری انجام دهند. این‌گونه کمبود در مهارت‌ها و توانایی‌های رانندگی و ویژگی‌های ناشی از روش‌های پرمخاطره زندگی در روش‌های رانندگی منعکس می‌شوند؛ مانند سرعت زیاد، فاصله کم با وسیله جلویی موجب می‌شود که تصادفات ناشی از سرعت زیاد، تصادف در تقاطع‌ها و تصادف با عقب وسیله نقلیه دیگر، در رانندگان جوان بیشتر اتفاق بیفتند. پژوهش‌های اخیر نشان داده است که این عوامل مرتبط با تجربه و سن، تقریباً به‌طور مساوی، خطر تصادف توسط رانندگان جوان را افزایش می‌دهند (همان).

همچنین، کاراکاسو مشاهده کرده است که برای کاهش جدی تصادفات پرخطر، لازم است که هم عوامل مرتبط با تجربه و هم عوامل مرتبط با سن رانندگان مدنظر قرار گیرند و وابستگی متقابل این دو گروه از عوامل در محیط پویای رانندگی نیز در نظر گرفته شود (Karacasu, 2011).

در زمینه تأثیرات رانندگی تدافعی، در اروپا دو ارزیابی انجام شده است؛ یکی در دانمارک و دیگری در سوئد.

بنا به گزارش والبرگ (2006) در 1986 یک نظام آموزش اجباری رانندگی پیاده شد که جنبه‌های اصلی آن عبارت بودند از:

- تأکید بر رانندگی تدافعی به‌جای مقررات ترافیکی؛
- آموزش اصول اولیه کنترل اتومبیل در محوطه بسته تعلیماتی؛
- آموزش عملی از انجام کارهای آسان به کارهای سخت (رانندگی در جاده و در شب)؛
- آموزش تئوری به موازات آموزش عملی.

در این برنامه تعلیم گیرنده پس از دریافت آموزش‌های پایه مجبور بود که یک دوره پیشرفته کنترل اتومبیل را بگذراند که شامل ترمز کردن یا انجام مانورهای گریز روی سطح معمولی و لغزنده بود. اما این‌وجه از برنامه تا سال 1990 عملی نشد.

مطالعه گلاذ (1988) درباره یک برنامه آموزش رانندگی دومرحله‌ای است. این برنامه در 1979 و به‌عنوان بخشی از فرایند دادن گواهینامه، در نروژ پیاده شد. مرحله اول

دوره شامل آموزش نظری و عملی و همچنین مقدمات آموزش رانندگی روی سطح لغزنده و رانندگی در تاریکی بود. پس از گذراندن این مرحله، رانندگان یک گواهینامه موقت می‌گرفتند که دو سال اعتبار داشت. طی دومین سال، رانندگان می‌باید دوره‌ای برای رانندگی تدافعی در کلاس، دوره‌ای برای رانندگی روی سطوح لغزنده و دوره‌ای برای رانندگی در تاریکی می‌گذراندند.

دوره رانندگی روی سطوح لغزنده شامل دو مرحله بود:

مرحله اول، تعلیم در کلاس درباره چسبندگی تایر به جاده در شرایط مختلف زمستانی و مرحله دوم مربوط به رانندگی در شرایط دشوار، از جمله روی سطوح لغزنده بود. برای جمع‌آوری اطلاعات از سه پرسشنامه استفاده شد. در اولین پرسشنامه در مورد طول سفر، نقض مقررات و تصادفات طی ۶ تا ۱۸ ماه از دوره پیگیری سؤال شد. پرسشنامه دوم بلافاصله پس از تکمیل آموزش رانندگی توسط تعلیم‌گیرنده پر می‌شد و از شاگردان خواسته می‌شد که پذیرش خطر و مهارت رانندگی خود را تعیین کنند. پرسشنامه سوم پیگیری وضعیت رانندگان پس از ۶ تا ۱۲ ماه رانندگی و مربوط به اشخاصی بود که پرسشنامه دوم را پر کرده بودند.

نتایج نشان داد که تعداد کل تصادفات توسط رانندگان برنامه جدید از رقم مربوط به نظام قدیم بیشتر است. اما وقتی این دو گروه با هم مقایسه شدند و در عین حال طول مسافت رانندگی هم کنترل شد، نرخ‌های تصادفات مشابه شدند.

در تحلیل‌های مفصل‌تر، رانندگان مبتدی جوان‌تر (۱۸ تا ۲۰ ساله) و مسن‌تر (۲۱ تا ۵۰ ساله) با هم مقایسه شدند و این مقایسه‌ها تفاوت‌هایی را بین برنامه‌های قدیم و جدید آشکار ساخت. نزد رانندگان جوان مشمول برنامه جدید نسبت به رانندگان جوان برنامه قدیمی، سهم بیشتری از تصادفات به شرایط لغزندگی جاده اختصاص داشت. نزد رانندگان مبتدی مسن‌تر و مشمول برنامه جدید، سهم کمتری از تصادفات به شرایط لغزندگی جاده مربوط می‌شد.

از این یافته‌ها برمی‌آید که ظاهراً رانندگان مبتدی مسن‌تر از دوره بهره‌مند شده‌اند، اما رانندگان مبتدی جوان‌تر بهره‌ای از آن نبرده‌اند. تأثیرات مثبت کارآموزی بر رانندگان مبتدی مسن‌تر در مردان بیشتر از زنان بود. مردان مبتدی مسن‌تر ۱۲/۷ درصد زنان مبتدی مسن‌تر ۴/۹ درصد، نسبت به افراد گروه برنامه قدیمی، در شرایط لغزندگی جاده کمتر

تصادف کرده بودند. برای توضیح این نتایج، نویسندگان تفاوت‌های موجود بین دو گروه را از نظر میزان رانندگی و روحیات، بررسی کردند. از تحلیل آنان برمی‌آید که ممکن است میزان رانندگی در شرایط لغزندگی جاده نزد رانندگان مشمول برنامه جدید، بیشتر باشد. از آنجاکه درباره میزان واقعی رانندگی در شرایط لغزندگی جاده اطلاعاتی جمع‌آوری نشده بود، امکان نداشت که تفاوت در میزان رانندگی مبتدیان جوان و مسن‌تر بررسی شود. اما نویسندگان دریافتند که بیشترین تفاوت دو گروه در روحیات آنان است. مثلاً رانندگان مبتدی مشمول برنامه جدید در مورد مهارت رانندگی خود در جاده‌های لغزنده اعتمادبه‌نفس بیشتری داشته و درست پس از اخذ گواهینامه، نسبت به مبتدیان نظام قدیم، رانندگی در جاده‌های لغزنده را کمتر خطرناک می‌دانستند. این تفاوت در روحیات ناشی از کارآموزی در خودرو برای تمرین مانورهای اضطراری مختلف در شرایط زمستانی و در مسیرهای ویژه و دوره رانندگی در شب بود.

تعلیم در کلاس رانندگی در تاریکی به این معنا بود که مثلاً رفتار راننده چه تأثیری بر وقوع تصادف دارد یا در جاده‌های کم‌رفت‌وآمد و فاقد روشنایی چگونه می‌بایست رانندگی کرد؛ یعنی مربی با سه یا چهار شاگرد به‌عنوان سرنشین، رانندگی می‌کرد تا مثلاً، نشان دهد مسافت دید هنگام رویارویی با اتومبیل‌های دیگر چقدر است، نحوه استفاده از نور بالا و پایین هنگام سبقت چگونه است، در چه مسافتی راننده می‌فهمد که عابری پیاده با لباس تیره در حرکت است. استفاده صحیح از نورهای بالا و پایین هنگام رویارویی با اتومبیل‌های دیگر و هنگام سبقت یا هنگامی که اتومبیل دیگر سبقت می‌گیرد، چگونه است و استفاده درست از سرعت در شرایط متفاوت چگونه است.

نتایج نشان داد که بین تعلیمات ارائه شده در مرحله اول و هر یک از انواع تصادفات، هیچ رابطه‌ای وجود ندارد، اما رانندگانی که در مرحله دوم در زمینه رانندگی در تاریکی تعلیم دیده بودند، از رانندگان تعلیم ندیده، تصادفات بسیار کمتری در تاریکی داشتند. تأثیر این آموزشها تا دو سال پس از دوره، فقط برای رانندگان مرد باقی ماند (تا شش سال وضعیت رانندگان دنبال شد). علیرغم اینکه تعلیمات مربوط به رانندگی در تاریکی آشکارا مزایای ایمنی داشتند، رانندگانی که دوره سطوح لغزنده را گذرانده بودند، درکل، تصادفات بسیار بیشتری در تاریکی و تصادفات بیشتری روی سطوح یخ‌زده و پوشیده از برف داشتند. در این مورد هم، تفاوت‌ها تا دو سال پس از دوره،

باقی ماند. به‌طور خلاصه، این مطالعه نروژی نشان می‌دهد که دوره رانندگی در شب تأثیرات مثبتی داشته است. گلاذ اظهار می‌دارد که این یافته‌ها بدین معنی بوده‌اند که دوره رانندگی در تاریکی بر خطرات متمرکز بوده و نشان می‌دهد که چگونه می‌توان از آنجا اجتناب کرد یا از خطر آن‌ها کاست.

مسئله‌ای که تا حدی مهم است این است که نتایج مطالعه گلاذ غالباً بدین منظور نقل می‌شوند که نشان دهند آموزش لغزندگی تأثیرات منفی غیرمنتظره دارند؛ یعنی به‌دلیل افزایش اعتماد به‌نفس راننده، خطر تصادفات افزایش می‌یابد. اما چیزی که به‌ندرت نقل می‌شود، درحالی‌که یافته‌ای به همان اندازه مهم است، این است که دوره رانندگی در تاریکی کاهش تصادفات مردان طی یک دوره دوساله، مؤثر بوده است. در مطالعه دیگری در اسکانندیناوی (کاتالیا و دیگران ۱۹۹۵)، تأثیر کارآموزی رانندگان بر تصادفات ناشی از لغزندگی جاده مورد بررسی قرار گرفته است. هدف این بود که تأثیرات ناشی از تغییر در روش‌های کارآموزی رانندگان در فنلاند بررسی شود. انتظار می‌رفت که این تغییرات تصادفات رانندگان مبتدی را کاهش داده و از افزایش مخاطرات برای همه رانندگان جلوگیری کند. این برنامه جدید که تحت تأثیر مطالعه گلاذ (۱۹۸۸) بود بیشتر بر تعلیم مهارت‌های پیشگیرانه به‌ویژه در جاده‌های لغزنده متمرکز بود تا بر مهارت‌های مربوط به کنترل وسیله نقلیه.

این ارزیابی، خود گزارش‌های تصادف ۳۶۱۶ راننده را که در شرایط قبلی گواهینامه گرفته بودند، با ۱۰۲۵ راننده که تحت شرایط جدید گواهینامه اخذ کرده بودند، مقایسه کرد. همچون سیستم نروژی، این برنامه جدید نیز دو مرحله داشت. نویسندگان درباره مرحله اول برنامه اطلاعاتی ارائه نمی‌دهند. اما پس از مرحله اول، یک دوره زمانی رانندگی مستقل وجود دارد که ۶ تا ۲۴ ماه به طول می‌انجامد. بدین ترتیب تعلیم‌گیرندگان می‌توانستند تجربه کسب کنند و هم آنکه در گروه‌های سنی و جنسی، یکسانی بودند.

این یافته‌ها نشان می‌داد هم رانندگان مبتدی جوان و هم مسن‌تری که مشمول برنامه جدید بودند، اعتماد به‌نفس بیشتری داشتند، به‌نظر می‌رسد که با یافته دیگری مغایرت داشته باشد که طبق آن رانندگان مبتدی مسن‌تر از برنامه جدید سود برده‌اند، اما رانندگان مبتدی جوان نه. کاتیل و دیگران برای حل این مشکل دو پیشنهاد ارائه می‌کنند. نخست پیشنهاد می‌کنند که انگیزه‌های رانندگی نزد رانندگان جوان و رانندگان مسن‌تر، متفاوت است و در نتیجه ارتقای مهارت‌های رانندگان جوان موجب افزایش اعتماد به‌نفس‌شان می‌شود.

که در نتیجه در جاده‌های لغزنده با سرعت بیشتری رانندگی می‌کنند، در مقابل مسن‌ترها ممکن است در زمان رانندگی در جاده‌های لغزنده ایمنی را بیشتر رعایت کنند و در نتیجه از مخاطرات پیشگیری کنند. توضیح محتمل دیگر که نویسندگان پیشنهاد می‌کنند آن است که هرچند اعتماد به نفس هم رانندگان جوان و هم رانندگان مسن‌تر در نتیجه کارآموزی افزایش یافته، اما سطح این اعتماد به نفس بر حسب سن کاملاً متفاوت بوده است. اساساً رانندگان مبتدی جوان‌تر، نسبت به مسن‌ترها، اعتماد بیشتری به توانایی خود در رانندگی روی سطوح لغزنده داشته‌اند. بدین ترتیب تفاوت در اعتماد به نفس و انگیزه را می‌توان به تفاوت در کیفیت و کمیت رانندگی، به ویژه در ارتباط با جاده‌های لغزنده توسط رانندگان جوان و مسن‌تر نسبت داد. نویسندگان نتیجه می‌گیرند که در مورد مبتدیان جوان‌تر^۱ اگر اعتماد به نفس بیشتر با افزایش رانندگی در شرایط لغزندگی جاده دنبال شود، اما مهارت‌های رانندگی در شرایط لغزنده واقعاً خیلی پیشرفت نکرده باشد، موجب بروز تصادفات بیشتری در شرایط لغزندگی خواهد شد.

۳-۱-۲- تحقیقات داخلی

فرشته علویچه در سال ۱۳۸۸ در پایان‌نامه دکترایش، به طراحی و ارزشیابی مدل آموزشی به منظور پیشگیری از رفتارهای مخاطره‌آمیز منجر به آسیب در موتورسواران پرداخته است.

وی در طرح مسئله‌اش می‌نویسد: موتورسواران بیشترین نسبت آسیب دیدگان حوادث در خیابان‌های شهری و روستایی ایران را دارند. آنها و با رفتارهای مخاطره‌آمیز، خود و دیگران را در معرض خطر قرار می‌دهند. بدون شناخت علل این‌گونه رفتارها، آموزش سلامت و ایمنی مؤثر نخواهد بود. از آنجایی که تا کنون مطالعات بر روی رفتارهای پرخطر موتورسواران برای تعیین میزان بروز و علل این رفتارها با رویکرد کمی انجام و بر تجربه و درک خود موتورسواران رویکرد با رویکرد کیفی مطالعه‌ای در ایران انجام نشده استاین مطالعه با رویکرد کیفی انجام گرفته است.

این پژوهش به روش کیفی از نوع تحلیل درونمایه‌ای^۱ به مدت یک‌سال در

1 Thematic analysis

بیمارستان، منزل، کلانتری و خیابان‌های تهران صورت گرفت. داده‌ها به صورت تلفیقی، از طریق مشاهده میدانی و ثبت رفتار ۳۲ موتورسوار، در زمان‌ها و مکان‌های مختلف، بررسی اطلاعات پرونده‌های موجود در کلانتری و ۱۳ مصاحبه عمیق و ۲ بحث گروهی متمرکز حاصل گردید. هر مصاحبه ضبط و سپس کلمه به کلمه پیاده شد. پس از چندین بار مطالعه، تم‌ها یا درونمایه‌ها به عنوان کوچک‌ترین واحدهای معنی‌دار، استخراج، کدبندی و طبقه‌بندی شدند. مشارکت‌کنندگان شامل ۱۶ نفر راننده موتورسیکلت یا ترک‌سوار که همگی مرد و ۹ نفر از آن‌ها پدر یا برادر یک موتورسوار دیگر بودند، ۴ نفر زن ترک‌سوار که عضو خانواده یک یا چند موتورسوار بودند و ۲ نفر پلیس که یک نفر از آن‌ها موتورسوار و دیگری برادر یک موتورسوار بود. میانگین سنی آن‌ها ۲۶/۴ سال و ۴۱/۷ درصد از آن‌ها مجرد بودند. بر اساس نتایج این مطالعه، علل رفتار مخاطره‌آمیز موتورسواران در ۵ تم اصلی عوامل فردی، عوامل اجتماعی فرهنگی، وضعیت موتورسیکلت، سوءاستفاده از تجهیزات ایمنی و عوامل محیطی قابل طبقه‌بندی بود. بر اساس یافته‌های فوق عوامل متفاوتی موجب رفتارهای پرخطر در موتورسواران می‌شود. بنابراین برنامه‌های آموزشی و اقدامات پیشگیری به منظور کاهش رفتارهای مخاطره‌آمیز بایستی به صورت ادغام یافته در یک رویکرد چندبعدی و جامع انجام شود. موارد قابل تغییری نیز در مورد موتورسوار، موتورسیکلت، تجهیزات یا شرایط محیطی وجود دارد که با تغییر آن‌ها می‌توان از بروز چنین رفتارهایی در آینده پیشگیری نمود.

دکتر فردین علیخواه و دکتر پاک‌سرشت در مقاله خود به سازوکارهای اشاعه‌ی فرهنگ صحیح ترافیک در دو کشور توسعه‌یافته پرداخته‌اند. به زعم نویسندگان در بین عوامل سه‌گانه محیط، وسیله و انسان و ترافیک، عامل اخیر یعنی انسان عاملی پیچیده است. از همین رو فرهنگ ترافیک نیز که به طور مشخص به انسان و رفتارهای او ربط دارد، پدیده پیچیده‌ای است.

کشورهای مختلف جهان طی دهه‌های گذشته سعی کرده‌اند تا در کنار توجه به بهبود وضعیت محیط و وسیله، فعالیت‌ها و اقدامات مهمی در زمینه اصلاح رفتارهای افراد در عرصه ترافیک بنمایند. متنها روشن است که آثار سرمایه‌گذاری در عرصه اخیر

به دلیل پیچیدگی‌های رفتار انسانی، به تدریج نمایان شود. در این مقاله برنامه‌های دو کشور توسعه‌یافته ژاپن و آمریکا را در زمینه اشاعه فرهنگ صحیح ترافیک را بررسی شده تا بدین وسیله به انتقال تجارب دو کشور یاد شده بپردازند. مهم‌ترین ویژگی این دو کشور در عرصه‌ها فرهنگ ترافیک تعریف برنامه‌های کوتاه و بلندمدت، مشخص بودن متولیان، مشارکت نهادهای غیردولتی، تأکید بر آموزش در سنین پایین، تأکید بر افزایش هزینه تخلف، استفاده مناسب از تبلیغات است. در پایان مقاله برنامه‌های معطوف به اصلاح فرهنگ ترافیک در شهر تهران با برنامه‌های کشورهای فوق تحلیل شده است.

مطالعه‌ای تحت عنوان «بررسی عوامل مؤثر بر مدیریت تصادفات جاده‌ای استان لرستان» در سال ۱۳۹۲ توسط شرافتی و همکاران به صورت توصیفی - پیمایشی در بین ۱۱۴ نفر از کارشناسان پلیس انجام گرفت. هدف اصلی در این پژوهش بررسی عواملی همچون آموزش ارتقای فرهنگ ترافیک، آموزش روان‌شناسی ترافیک، نظارت بر خودروسازان، نظارت بر انجام معاینات فنی، تعامل با اورژانس و تعامل با راهداری بود که این عوامل را مؤثر بر مدیریت تصادفات جاده‌ای استان لرستان می‌دانست. برخی پیشنهادات مطرح در این مطالعه عبارتند از: افزایش آگاهی عمومی و به‌ویژه کاربران راه (اعم از پیاده‌ها و رانندگان) در خصوص مقررات راهنمایی و رانندگی، بهبود و استانداردسازی آموزش و فرهنگ‌سازی رانندگی صحیح در مراکز آموزش رانندگی در سطح کشور، آموزش قوانین راهنمایی و رانندگی در مدارس، توجه به آموزش کمک‌های اولیه به رانندگان و متقاضیان دریافت انواع گواهینامه.

مطالعه‌ای نیز تحت عنوان «بررسی عوامل مؤثر بر تصادفات جاده‌ای و ارائه راهکارهایی برای کاهش آن مورد مطالعه: منظومه روستایی جنوب خور و بیابانک» توسط سلمانی در سال ۱۳۸۷ از نوع توصیفی تحلیلی انجام گرفت. نتایج این مطالعه نشان داد که از بین عوامل مؤثر بر تصادفات عوامل انسانی با ۵۴ درصد بیشترین نقش را داشته و عوامل انسانی مؤثر در تصادفات عبارتند از: خستگی و خواب‌آلودگی، نقص عضو مؤثر، مصرف مشروبات الکلی و مواد مخدر، بی‌توجهی به مقررات، عجله و شتاب بی‌مورد، عدم تشخیص سهم عبور سایرین، تخلف عمدی، ضعف ناشی از کحولت سن، نبستن کمربند ایمنی، انجام دادن کارهای حاشیه‌ای هنگام رانندگی

(صحبت کردن با تلفن همراه). از بین شاخص‌های عوامل انسانی؛ سرعت زیاد، عجله کردن در راه رسیدن به مقصد، عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، خواب‌آلودگی رانندگان بیشترین نقش را داشتند.

مطالعه‌ای تحت عنوان «بررسی عوامل مؤثر بر شدت تصادفات برون‌شهری و ارائه مدل مناسب (مطالعه موردی استان تهران)» در سال ۱۳۹۳ توسط پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا مرکز تحقیقات کاربردی توسط ماهپور و همکاران انجام گرفت. نتایج نشان داد مقصر بودن عابر پیاده در تصادفات برون‌شهری، احتمال فوت عابر پیاده را افزایش می‌دهد. متغیر تخطی عابر پیاده نشان می‌دهد احتمال فوت عابر پیاده در شرایطی که خود مقصر بوده باشد، بیشتر از شرایطی است که عابر پیاده مقصر نبوده باشد. همچنین توجه و دقت عمل عابر پیاده در حین عبور از مکان‌های ممنوع برای عابر پیاده افزایش می‌یابد. بنابراین چنانچه افراد از رفتاری که سلامتی و ایمنی آن‌ها را افزایش می‌دهد آگاه باشند و به انجام آن رفتارها تشویق شوند، آن را انجام خواهند داد. رویکرد پیشنهادی در این خصوص، ایجاد انگیزه در مردم برای انجام اقدامات متناسب از طریق اطلاع‌رسانی عمومی، برنامه‌های آموزشی، رسانه‌های ارتباط جمعی و پرورش فکری است. از دیگر پیشنهادات مطرح در این مطالعه، تکنیک‌های تغییر رفتاری در خصوص ملزم ساختن رانندگان به توجه به جلو و تکنیک‌های تغییر رفتاری جهت کاهش تصادفات ناشی از خواب‌آلودگی می‌باشد. خوردن، آشامیدن، استعمال دخانیات، صحبت با دیگران و استفاده از تلفن همراه از جمله عواملی هستند که در حین رانندگی منجر به عدم توجه به جلو می‌شوند. تکنیک‌های تغییر رفتاری در خصوص ملزم ساختن رانندگان به موضوع توجه به جلو به دو دسته اقدامات ارادی و جرائم و مجازات‌ها تقسیم می‌شود که اقدام ارادی شامل اطلاع‌رسانی عمومی و برنامه‌های آموزشی در خصوص ملزم ساختن رانندگان به توجه به جلو می‌باشد. رویکردهای مطرح در این خصوص عبارتند از ایجاد انگیزه در مردم برای انجام اقدامات مناسب از طریق اطلاع‌رسانی عمومی، برنامه‌های آموزشی، رسانه‌های ارتباط جمعی و پرورش فکری. رانندگی طولانی، تغییر شیفت کاری، بی‌خوابی و بدخوابی، مصرف داروهای تضعیف‌کننده سیستم‌های مغزی، ابتلاء به بیماری‌های جسمی، نارکوپسی، عدم استراحت و نخوابیدن کافی به دلیل افسردگی راننده و برخی از

بیماری‌های روانی از عمده دلایل خستگی و خواب‌آلودگی راننده هستند. تکنیک‌های تغییر رفتاری جهت کاهش تصادفات ناشی از خواب‌آلودگی در دو حوزه محدود ساختن ساعات رانندگی و اطلاع‌رسانی درخصوص عدم مصرف مواد مخدرهای مطرح می‌شود. با توجه به اینکه مصرف مشروبات الکلی، اعتیاد به مصرف مخدرها و استفاده از داروهای تضعیف‌کننده سیستم‌های مغزی و خواب‌آور منجر به احساس خواب‌آلودگی در راننده می‌شود. اطلاع‌رسانی عمومی در رابطه با عوارض استفاده از این مواد منجر به کاهش تصادفات ناشی از خواب‌آلودگی می‌شود.

مطالعه‌ای تحت عنوان «بررسی راهکارهای ممکن برای کاهش تصادفات ناشی از خستگی رانندگان» توسط زایرزاده و همکاران انجام گرفت. نتایج نشان داد که خستگی راننده مشکلی جدی است که منجر به هزاران تصادف در هر سال می‌گردد. رانندگان مرد جوان، رانندگان کامیون، رانندگان شرکت‌ها و کارکنان شیفتی در معرض بیشترین خطر خواب رفتن در پشت فرمان قرار دارند. واضح است که رانندگان از خواب‌آلودگی خودآگاهی دارند و بنابراین می‌توانند در مورد توقف و استراحت کردن یا ادامه دادن به رانندگی تصمیم‌گیری کنند. همچنین نتایج نشان داد که مؤثرترین روش برای کمک به رانندگان، آموزش آنان در مورد توقف در هنگام خستگی با کمک علائم کنار جاده و نیز احداث استراحتگاه است.

مطالعه‌ای تحت عنوان «عوامل مؤثر برافزایش فرهنگ ایمن جاده‌ای ایران» در سال ۱۳۹۱ توسط فقیهی و همکاران به روش اکتشافی انجام گرفت. در این مطالعه در تقسیم‌بندی مخاطبان آموزشی براساس اینکه بیشترین تأثیر آموزشی در تغییر فرهنگ ایمنی بر کدام گروه خواهد بود اولویت‌بندی شدند. رانندگان جدید، کارشناسان راه و حمل‌ونقل، رانندگان متخلف، رانندگان حرفه‌ای، مربیان آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی، معلمان مدارس، والدین، موتورسواران و استفاده‌کنندگان از جاده به ترتیب اولویت‌بندی شدند. نتایج نشان داد که میزان آموزش در مدارس در ایران بسیار کم می‌باشد (حدود ۱۰ ساعت در کل دبستان و راهنمایی در حالی که در آلمان ۱۵۰ ساعت می‌باشد). برخی پیشنهادات مطرح‌شده در این مطالعه عبارتند از؛ گنجاندن مبحث ایمنی راه در واحدهای درسی معلمان، شروع آموزش از دبستان و ادامه تا کلیه سطوح بالاتر، تدوین موضوع‌های آموزشی متناسب با سنین کودکان ابتدایی و درج آن در کتب

مرتبط و پیش‌بینی کتاب‌هایی با حجم کم و خاص آموزش ترافیک در مقاطع راهنمایی و دبیرستان. با توجه به پرمخاطب بودن فیلم‌ها می‌توان ابعاد آموزشی را در فیلم‌های داستانی گنجانند یا به تهیه فیلم‌های مستند و جذاب آموزش ایمنی پرداخت. تدوین ضوابط و الگوهای رعایت موضوعات ترافیکی برای فیلم‌سازان تلویزیونی و سینما و ابلاغ به آن‌ها به هنگام دریافت پروانه ساخت را می‌توان طرح کرد.

مطالعه‌ای تحت عنوان «تحلیلی بر تحقیقات انجام‌شده در زمینه عوامل مؤثر بر وقوع تصادفات در راه‌های برون‌شهری» توسط باقری خلیلی و همکاران در سال ۱۳۹۰ انجام گرفت. نتایج نشان داد که از عوامل اصلی که باعث بروز تصادفات با علت انسانی می‌شوند می‌توان به خصوصیات فردی راننده، تخلفات رانندگی، اختلالات روحی روانی، عوامل تخدیر کننده، خستگی و خواب‌آلودگی، معلولیت، نامناسب بودن سیستم اعطای گواهینامه‌های رانندگی، کمبود آموزش‌های لازم برای رعایت مسائل ایمنی، کمبود عوامل نظارت بر نیروی انسانی اشاره کرد.

مطالعه‌ای تحت عنوان «نقش عوامل انسانی در تصادفات جاده‌ای» توسط خیرآبادی و همکاران در سال ۱۳۹۰ به صورت مرور سیستماتیک انجام گرفت. در این مطالعه دو رویکرد در نظر گرفته شد، رویکرد اول عوامل انسانی را به دو گروه کلی تقسیم می‌کند (فاکتورهای انسانی همراه با کاهش توانایی‌ها و فاکتورهای مرتبط با رفتار خطرناک در حین رانندگی) و رویکرد دوم به نحوه توزیع خطاهای انسانی برحسب متغیرهای مختلف سن، جنس، رفتار رانندگی، انحرافات اجتماعی می‌پردازد. عوامل انسانی همراه با کاهش توانایی رانندگی؛ کم‌تجربگی یا بی‌تجربگی، الکی‌ها و مصرف‌کنندگان داروهای مخدر، خستگی و خواب‌آلودگی، اختلالات خواب، پرخوری، سیگار روشن کردن، استفاده از تلفن همراه و حتی صحبت کردن با مسافین. عوامل مؤثر بر رفتارهای پرخطر؛ شخصیت ضداجتماعی، اعتماد بیش از حد به مهارت خود در بین نوجوانان، نرسیدن کمربند ایمنی، نگهدارنده کودک، وضعیت نشستن پشت رل به صورت خمیده به جلو خطر تصادف را بالا می‌برد. رانندگان خسته، بی‌فکر، مضطرب و بی‌احتیاط خود را با مشکلات ساده تطبیق نمی‌دهند. رویکرد توزیع خطاهای انسانی برحسب متغیرهای مختلف در این مطالعه این به شرح زیر می‌باشد:

سن: جوانان سنین ۲۵-۱۸.۹ سال بیشتر در معرض خطر هستند. در این گروه سنی انحرافات اجتماعی، تخلفات رانندگی، مصرف الکل و داروهای غیرمجاز بیشتر گزارش

می‌شود. کمتر از کمربند استفاده می‌کنند و به توانایی رانندگی خود اعتماد بیش از حد دارند. به خطراتفرینی‌های شخصی خود توجه نمی‌کنند، سطح درکشان از میزان خطر در شرایط مختلف رانندگی پایین است. بی‌تجربگی رانندگی در این گروه شیوع بالایی دارد و کسب تجربه و ایجاد ثبات در رانندگی ۸ الی ۹ سال طول می‌کشد.

جنس: مردها بیشتر و شدیدتر تصادف می‌کنند. در سنین ۲۰-۱۶ و ۲۴-۲۱ سال میزان مرگ مردان در تصادفات ۲ برابر زنان است ولی بعد از گرفتن گواهینامه کاهش تصادفات مربوط به خطاها در مردان ۲ برابر کم می‌شود. مردان ۲ برابر بیشتر از زنان در هر سال خطر تخلف و رانندگی تهاجمی دارند، کمتر کمربند می‌بندند و بیشتر رانندگان عصبانی را مردان تشکیل می‌دهند. در عوض زنان بیشتر به علت اختلال در ادراک سه‌بعدی و موقعیت‌یابی تصادف می‌کنند و درکل اعتمادبه‌نفس رانندگی‌شان پایین است.

سطح تحصیلات: افراد با سطح تحصیلات بالاتر بیشتر سبقت گرفتن و سرعت‌های برای خود را گزارش می‌کنند. افراد تحصیل کرده بیشتر از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند.

شخصیت: هیجان‌طلبی و خطر کردن بالا با مصرف الکل رابطه مستقیم دارد و افرادی که تکانش‌گری و جرأت خطراتفرینی بیشتری دارند، میزان مصرف مواد بیشتری از خود نشان می‌دهند. چنین افرادی بندرت از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند.

خشونت: رانندگان خشمگین یا آن‌هایی که کمتر می‌توانند خود را کنترل کنند، بیشتر تصادف می‌کنند. تصادفات کوچک با تنش و خشونت بیشتری همراه است و خشونت و خصومت بالاتر با رانندگی بعد از مصرف الکل ارتباط دارد. همه رانندگان خشن، تحصیلات بالاتری دارند.

اعتمادبه‌نفس رانندگی: اعتمادبه‌نفس بالاتر در رانندگی با تمایل به تخلفات رانندگی همراه بوده و اعتماد کمتر در حین رانندگی با افزایش خطر تصادفات همراه می‌باشد. **درک خطر:** افرادی که سابقه تصادف با رفتارهای خطرناک دارند نسبت به کسانی که تصادف ندارند دارای میزان درک خطر کمتری بوده و درکل افزایش تجربه با بالا رفتن درک خطر ارتباط دارد.

انحرافات اجتماعی: انحرافات اجتماعی ارتباط قوی با تخلفات ترافیکی، بروز تصادفات، تکرار تصادف، مصرف الکل و خشونت دارد.

تجربه و سابقه تصادف قبلی: افزایش تجربه با کاهش تصادفات همراه است.

استرس: شغل‌های پراسترس با تصادفات ماشینی در ارتباط می‌باشد و استرس‌های مالی احتمال تصادفات جدی‌تر را افزایش می‌دهد. افزایش استرس با رفتار رانندگی پرخطر، مقیاس لغزش بالاتر و سرعت بیشتر ارتباط دارد.

خستگی: خستگی که خواب‌آلودگی و در نهایت افت کارایی فرد را به همراه دارد، به‌ویژه در شرایط تاریکی هوا یکی از دلایل وقوع تصادف است که در مسافت‌های طولانی و نیز در شرایطی که یکنواختی بر مسیرها حاکم است، قابل مشاهده است. خستگی با اختلال در ادراک و حس و در نتیجه افت مهارت‌های حرکتی و واکنش‌های سریع همراه است.

یک مطالعه تجربی از نوع کارآزمایی بالینی که به‌منظور تعیین تأثیر برنامه آموزشی رفتار ایمنی مبتنی بر الگوی ادغام یافته پرسید و نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده برای ارتقاء رفتارهای ایمن در عابرین پیاده کودک در شهر تهران در سال ۸۶ توسط نظری انجام شد. در این مطالعه ۱۶۸ کودک سن ۹ تا ۱۱ سال مراجعه‌کننده به پارک آموزش ترافیک، انتخاب و به‌صورت تصادفی به دو گروه شاهد و آزمون تقسیم شدند و برنامه آموزشی مطابق با این نظریه و الگو طراحی شد. نتایج آزمون‌های آماری نشان داد که میزان آگاهی نگرش، رفتار، عوامل قادر کننده، تقویت‌کننده، مسئولیت‌پذیری، اعتقاد رفتاری، ارزشیابی پیامد، اعتقادات هنجاری، انگیزه پیروی، کنترل رفتاری درک شده، قصد رفتاری، خوددهی، هنجارهای اخلاقی در گروه آزمون تفاوت معنی‌داری نسبت به گروه شاهد داشت. نتایج مطالعه نشان داد که برنامه آموزش مبتنی بر الگو و نظریه می‌تواند باعث ارتقاء رفتارهای ایمن در عابرین پیاده کودک گردد.

یک مطالعه توصیفی تحلیلی جهت بررسی تأثیر آموزش از دو طریق سخنرانی و داستان‌گوئی جهت بررسی آگاهی و نگرش دانش آموزان پسر پایه سوم ابتدایی ناحیه ۲ شهرکرد در رابطه با پیشگیری از حوادث و سوانح در سال ۱۳۸۲ توسط فرهادی روی ۱۲۷ نفر انجام شد. نتایج مطالعه حاکی از این امر بود که بین آگاهی دانش آموزان و رتبه تولد و تعداد فرزندان خانواده رابطه معنی‌دار معکوسی وجود داشت. ارتقاء سطح آگاهی دانش‌آموزان از طریق داستان‌گوئی بیشتر از سخنرانی می‌باشد. با توجه به یافته‌های تحقیق به‌کارگیری روش جدید آموزش برای دانش

آموزان از قبیل داستان‌گوئی، می‌تواند در بهبود سطح آگاهی و نگرش به‌خصوص در مقطع دبستان مفید واقع شود.

یک مطالعه توصیفی توسط رستمی به‌منظور بررسی اپیدمیولوژیک حوادث رانندگی منجر به مرگ در استان اردبیل از فروردین ۱۳۸۰ تا اسفند ۱۳۸۰ با استفاده از اطلاعات جمع‌آوری شده از پزشک قانونی اردبیل در بیمارستان‌ها انجام شد. تجزیه و تحلیل داده‌ها مشتمل بر ۲۷۲ مورد فوت حادثه نشان داد که اغلب فوت‌شدگان حوادث، مذکر (۸۲٪) و در رده سنی ۲۱ تا ۳۰ (۹/۱۹٪) قرار دارند. وجود رابطه معکوس بین میزان تحصیلات و فراوانی متوفیان از یافته‌های دیگر این مطالعه بود. اکثر قربانیان حوادث را عابریان پیاده تشکیل می‌دادند.

مطالعه‌ای توسط فاضل به‌منظور بررسی همه‌گیرشناسی سوانح در شهرستان کاشان طی سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۸۳ بر روی ۱۸۱۶۶ بیمار مراجعه کننده به بیمارستان صورت گرفت. نتایج نشان داد که نسبت مرد به زن ۲۵/۳ به ۱ بود و شایع‌ترین گروه سنی درگیر ۲۹-۳۰ سال بودند و سوانح ترافیکی (۵/۵۰ درصد) شایع‌ترین نوع حادثه بودند.

مطالعه‌ای توصیفی تحلیلی توسط صادقیان به‌منظور بررسی الگوی آسیب حوادث ترافیکی و عوامل مرتبط در شاهرود در مورد مصدومین حوادث ترافیکی بستری در بیمارستان به اجرا درآمد. یافته‌ها نشان داد که از تعداد ۶۲۱ مصدوم حوادث ترافیکی در مدت ۶ ماه، ۷۲ درصد مرد هستند. در داخل شهر موتورسواران با ۵۳/۰۷ درصد در خارج از شهر، مسافری و رانندگان خودرو با ۶۲٪ بیشترین فراوانی مصدومیت را داشتند.

مطالعه‌ای تحت عنوان «بررسی عوامل مؤثر در افزایش تصادفات درون‌شهری شهر زنجان» در سال ۱۳۹۲ توسط مشکینی و همکاران به‌صورت توصیفی-تحلیلی انجام گرفت. نتایج مطالعه نشان داد که از بین عوامل مؤثر بر تصادفات عوامل انسانی ۹۰ درصد بیشترین نقش را داشته و مهم‌ترین عوامل انسانی عبارت‌اند از: عدم رعایت حق تقدم، بی‌توجهی به جلو، انحراف به چپ، تجاوز به چپ ناشی از سبقت. در این مطالعه پیشنهاد شد از آنجا که مهم‌ترین عامل بروز تصادفات عوامل انسانی است، آموزش در زمینه ایمنی حمل‌ونقل با هدف تغییر رفتار کاربران می‌تواند به‌عنوان یک اصل مورد توجه مسئولان قرار گیرد و چنانچه آموزش به‌خوبی انجام شود می‌تواند اقدامی در جهت فرهنگ‌سازی در راستای تقویت رانندگی تدافع به‌جای رانندگی تهاجمی شود.

۲-۳- علل عدول رانندگان از قوانین راهنمایی و رانندگی

شهرهای بزرگ یکی از نتایج تمدن بشری بوده و وجود فرصت‌های شغلی، امکانات و انواع تسهیلات، نابرابری درآمد شهرهای بزرگ با شهرهای کوچک‌تر و روستاها و... باعث مهاجرت مردم به این‌گونه شهرها می‌گردد.

با بزرگ شدن شهرها، جابجایی نقل و انتقال داخل شهری به‌صورتی معضلی بزرگ خود را نمایان می‌کند، ترافیک، تأخیرهای طولانی‌مدت، آلودگی، سروصدا و تصادفات از جمله پی‌آمدهای حجم بالای تردد در داخل شهرهای بزرگ می‌باشد.

حجم بالای مهاجرت به این‌گونه شهرها (انواع مردم با فرهنگ‌های متفاوت)، ورود وسایل نقلیه با شرایط عملکردی متفاوت و تکنولوژی بالا (مانند سرعت‌بالا)، ضرورت انجام آموزش‌های ارتقای فرهنگ آموشد را به‌صورت مستمر، مداوم و فراگیر اجتناب‌ناپذیر می‌نماید و چنانچه در این زمینه اقدامات لازم صورت نگیرد، معضلات و مشکلات حمل‌ونقل به‌نحو فزاینده‌ای وارد این‌گونه شهرها خواهد گردید.

علل تخلفات رانندگی عدول از قوانین توسط استفاده‌کنندگان وسایل نقلیه در شهرهای پرجمعیت (دارای جمعیت بیش از ۵۰۰ هزار نفر) از دیدگاه مطالعات و بررسی‌های انجام‌گرفته به‌شرح ذیل می‌باشد:

۳-۲-۱- از بین رفتن زشتی و قبح عمل تخلفات رانندگی در فرهنگ جامعه:

متأسفانه امروزه در فرهنگ جامعه ما اقدام به تخلف رانندگی عملی زشت قلمداد نمی‌شود، به‌نحوی که حتی بسیاری از افراد مبادی آداب و اصولگرا نیز تخلفات رانندگی را عملی خلاف شئونات جامعه نمی‌دانند.

در بسیاری مواقع بیشتر اقشار جامعه، تخلفات رانندگی را یک عمل معمولی به‌منظور تسهیل حرکت خود در معابر تصور می‌کنند. در صورتی که این افراد در سایر امور زندگی خود کمتر تخلف می‌کنند و عمل تخلف را، منافی باکرامت انسانی خویش قلمداد می‌نمایند.

بدیهی است که یکی از علل وجود چنین معضل در جامعه ما، فراوانی تخلفات و کمبود آموزش برای اقشار مختلف مردم در مورد تبعات منفی تخلفات رانندگی در

جامعه می‌باشد.

۳-۲-۲- در نظر گرفتن سود لحظه‌ای خویش:

معمولاً افراد به هنگام انجام تخلف و زیر پا گذاشتن قوانین رانندگی به دنبال هدفی خاص و ترجیح منافع خویش بر منافع سایر و کل استفاده‌کنندگان از تسهیلات حمل‌ونقل می‌باشند.

به‌عنوان مثال کسی که از چراغ قرمز عبور می‌نماید با هدف سریع‌تر عبور کردن از تقاطع‌ها، باعث آشفتگی جریان ترافیک شده و جان خود و دیگران را به مخاطره می‌اندازد. در صورتی که این فرد باید بداند که در کنار عمل به قوانین رانندگی نفع تک‌تک افراد در کل مجموعه جریان ترافیک، نفع جمعی تمام استفاده‌کنندگان از تسهیلات حمل‌ونقل و ترافیک نیز محقق می‌شود. مثلاً اگر فقط یک راننده برای سریع‌تر رسیدن، از لابه‌لای ماشین‌های دیگر عبور کند، زودتر به مقصد می‌رسد. اما اگر همه رانندگان چنین کنند، آن وقت ترافیک کوری ایجاد می‌شود که دیگر هیچ کس به مقصد نمی‌رسد.

۳-۲-۳- عدم آگاهی از پیامدهای منفی تخلفات (مانند تصادفات):

تصادفات رانندگی درحقیقت یکی از آخرین نتایج و یا کيفرها و البته مصیبت‌بارترین نتیجه و مستقیم‌ترین کیفر تخلف رانندگی است که به‌علت تجاوز «کاربر یا استفاده‌کننده سیستم حمل‌ونقل و ترافیک از حدود مقررات راهنمایی و رانندگی است. پرواضح است که «تصادف» نتیجه غائی یک تخلف است در استفاده از تسهیلات حمل و نقلی اما تصادفات تنها نتیجه تخلفات نیست بلکه تنها نتیجه آن دسته از تخلفاتی است که اصول ایمنی را زیر پا گذاشته است.

تخلفات دیگری در قلمرو بهره‌برداری از تسهیلات حمل‌ونقلی وجود دارد که از طریق آن‌ها به حریم «سرعت»، «هزینه»، «راحتی» و بالاتر از همه، «محیط‌زیست» امروز و فردا تجاوز می‌شود. و اگرچه این تخلف‌ها و تجاوزها به‌تصادف (فوتی، جرحی یا خسارتی) در رانندگی منجر نمی‌شود، اما به‌دلیل تجاوز به‌سرعت یا هزینه یا راحتی

جابجایی‌ها و نقل‌وانتقال و یا تعادل و سلامت محیط‌زیست، طبعاً مستوجب کیفر مناسب است. با این تعبیر «تخلف در رانندگی» اقدام متخلف به تجاوز از حریم مقررات محسوب می‌شود و «تصادف رانندگی» یکی از نتایج و البته شدیدترین و دردناک‌ترین و فردی‌ترین نتیجه تخلف است که مستقیماً دامن عامل تخلف یا درگیر با تخلف را گرفته و بخشی از کیفر متخلف را بلافاصله به متخلف یا شخص درگیر با تخلف متوجه ساخته است.

۳-۲-۴- جریمه نمودن وسیله نقلیه به جای انسان:

با توجه به اینکه در سیستم فعلی ثبت تخلفات رانندگی، تنها وسیله نقلیه که تحت کنترل انسان آگاه قرار دارد جریمه می‌شود و نه راننده متخلف، بنابراین همان فاعل تخلف می‌تواند همواره همان روحیه متخلف را با وسیله نقلیه دیگری بر سیستم حمل‌ونقل تحمیل کند و تخلف دیگری را مرتکب شود.

بنابراین باید یکی از اهداف اساسی در سیستم ثبت تخلفات رانندگی تغییر ثبت تخلف از حالت خودرو محور به فردمحوری و ثبت کلیه تخلفات فرد خاطی در دوران رانندگی وی باشد و یقیناً آگاهی افراد نسبت به سابقه منفی خود در طول دوران رانندگی و احساس خطر نسبت به سلب مجوز رانندگی و سایر جریمه‌های مقرر، روحیه تخلفات رانندگی را کاهش خواهد داد.

در سیستم خودرو محور، فرد متخلف هیچگاه نام خود را در پرونده‌های متخلفین نمی‌یابد و از این حیث هیچگاه در جامعه به‌عنوان فردی خطاکار مورد بازخواست قرار نمی‌گیرد.

از این جهت نقض مقررات مربوط به رانندگی به‌راحتی توسط افراد مختلف صورت گرفته و اصولاً نقض مقررات راهنمایی و رانندگی به‌صورت عادت و عرف جامعه درمی‌آید.

۳-۲-۵- فقدان سیستم امتیازبندی و سابقه منفی برای رانندگان:

امروزه در کشور ما هر راننده‌ای بعد از پرداخت جریمه خود به‌عنوان یک راننده و انسان پاک تلقی شده و می‌تواند به‌کرات مرتکب تخلف شود و در هیچ جایی تعداد تخلفات موجب تشدید مجازات بعدی او نخواهد شد، حتی تخلفات جدی و مهم،

مانند تخلفاتی که منجر به تصادفات و جراحات بدنی می‌شوند، نیز در سابقه او ثبت نمی‌شود. در صورتی که باید این تخلفات در کامپیوترها ضبط و ذخیره شده و در یک «سابقه منفی» جمع‌آوری شوند. در این رابطه، در کشورهای توسعه‌یافته از یک «سیستم جریمه‌های امتیازبندی شده» برای تعیین امتیازات بر اساس میزان وخامت تخلف استفاده می‌شود.

این سیستم منجر به تعلیق امتیاز رانندگی برای دوره‌ای خاص شود. به‌منظور حفاظت رانندگان در برابر باطل شدن گواهینامه‌هایشان می‌توان دوره‌های اصلاح راننده و دیگر عوامل را به اجرا گذاشت. به‌عنوان مثال، نمونه‌هایی از این سیستم در آلمان، انگلیس و فرانسه وجود دارد، در بلژیک، هلند و لوکزامبورگ نیز طرح‌های مشابهی به‌مرحله اجرا درآمده است (گزارش آموزش ایمنی راه به شهروندان، وزارت کشور، ۱۳۸۴).

۳-۲-۶- فقدان آموزش کافی برای استفاده‌کنندگان از تسهیلات حمل‌ونقل

در کشور ما آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و درکل انجام آموزش برای ارتقای فرهنگ امور و مرور فاقد متولی خاص می‌باشد، گرچه فعالیت‌هایی از سوی وزارتخانه‌های آموزش و پرورش، وزارت کشور، وزارت راه و شهرسازی، سازمان صداوسیما، شهرداری‌ها، راهنمایی و رانندگی و دیگر سازمان‌ها و نهادها صورت می‌پذیرد، ولی به‌دلیل ناهماهنگی بین این ترجمان‌ها و نیز نامتناسب بودن مطالب آموزشی و روش‌های آموزشی، و... این آموزش‌ها کارایی چندانی نداشته است.

تجربیات کشورهای موفق در زمینه ارتقای فرهنگ ترافیک نشان داده است که آموزش مفیدترین و مؤثرترین راهکار به‌منظور دستیابی به هدف فوق‌الذکر می‌باشد و برخلاف برخی روش‌ها که ممکن است تأثیر آن‌ها کوتاه‌مدت باشد. در صورتی که امر خطیر آموزش به‌صورت جامع، مداوم و فراگیر صورت گیرد، تأثیر آن طولانی‌مدت خواهد بود و رعایت قوانین و مقررات ترافیکی جزو فرهنگ مردم خواهد شد.

باید با انجام انواع آموزش‌های لازم برای تمام اقشار جامعه به آنان یادآوری نمود که رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، هم‌ردیف با سایر قوانین اجتماعی بوده

و افراد جامعه به منظور حفظ موقعیت اجتماعی خود، باید احترام به مقررات راهنمایی و رانندگی را جزئی از رفتار اجتماعی خود دانسته و در رعایت و عدم نقض آن تلاش و تأکید نمایند (همان).

۳-۲-۷- عدم آموزش از دوران کودکی:

یکی از اصول پذیرفته شده در سرتاسر دنیا برای ارتقای فرهنگ عبور و مرور، آموزش اصولی، منظم، فراگیر و مداوم کودکان می باشد. مجموعه اندوخته های شناختی و تجربه های احساسی کودکان و نوجوانان در حوزه رانندگی طی سالیان طولانی در شرایط و موقعیت های گوناگون در ارتباط با رفتارهای کلامی و غیرکلامی الگوهای رفتاری پشت فرمان نشین در شهرها و جاده ها شکل می گیرد. کودکان و نوجوانان سال ها قبل از آنچه واجد شرایط قانونی رانندگی شوند، به تدریج با رفتارهای کلامی و غیرکلامی الگوهای مختلف بزرگسال هنگام رانندگی آشنا می شوند.

آن ها تا قبل از رسیدن به سن قانونی، رانندگی هزاران بار شاهد نحوه رفتار کلامی و غیرکلامی رانندگان هستند. و رفتارهای کلامی و غیرکلامی پدرها و مادرها، نزدیکان و آشنایان، راننده های تاکسی، راننده های سواری، راننده های مینی بوس، راننده های اتوبوس، راننده های سرویس مهدکودک ها، و کودکان ها و مدارس، راننده های نیروی انتظامی، راننده های امدادی و خدماتی، راننده های دولتی و شرکتی، راننده های مسابقات و اتومبیل رانی، راننده های بازی های کامپیوتری، راننده های فیلم های تلویزیونی و سینمایی را مشاهده نمایند و نسبت به چنین رفتارهایی احساس پیدا می کنند. هر قدر شخصیت راننده هایی که مشاهده می کنند برایشان محبوب تر باشد، تأثیرپذیری بیشتری می یابند (همان).

۳-۲-۸- حاکم بودن فرهنگ روستایی (ارباب ورعیتی):

یکی از دلایل ریشه ای وجود تخلفات رانندگی در جامعه این است که هنوز بسیاری از مردم قوانین راهنمایی و رانندگی را ابزاری در دست دولت برای کنترل مردم می دانند، نه اصولی برای آموشدن در شبکه معابر، و این همان قانون ارباب و رعیتی است که

رعیت همیشه قانون را ابزاری در دست ارباب برای کنترل خویش می‌دانست. به همین دلیل است که عدم رعایت قوانین و مقررات رانندگی و فرار از آن را به نفع خویش می‌پندارد. تا زمانی که دیدگاه بسیاری از مردم نسبت به قوانین «آمدوشد» این چنین باشد، نباید از مردم انتظار داشت که به اصولی که فکر می‌کنند برای نفع دولت (نه استفاده کنندگان از تسهیلات حمل‌ونقل) وضع شده است، پایبند باشند.

۳-۲-۹- غیرمنطقی بودن برخی از علائم راهنمایی و رانندگی:

نصب علائم راهنمایی و رانندگی باید متناسب با نوع شبکه معابر، تقاطع، محل نصب آن، جریان ترافیک و دیگر پارامترهای مهم در نصب علائم باشد و اگر در نوع علائم و محل نصب آن دقت کافی نشود، باعث کاهش حرمت علائم در بین مردم و در نتیجه بی‌توجهی رانندگان به تمام علائم موجود خواهد شد. به‌عنوان مثال بارها مشاهده شده است که در برخی از معابر دوطرفه (دوخطه) خط‌کشی محور به‌صورت مقطع بوده، ولی در کنار جاده تابلو سبقت ممنوع نصب شده است.

۳-۲-۱۰- عدم اجرای قوانین از سوی مجریان قانون:

متأسفانه در بسیاری از موارد مشاهده شده است که مجریان قانون خود قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت نمی‌کنند، به‌عنوان مثال مشاهده شده است که وسیله نقلیه پلیس در معابر یک‌طرفه و در خلاف جهت جریان ترافیک حرکت می‌نماید و در تقاطع‌هایی که برخی از گردش‌ها ممنوع می‌باشد، اقدام به گردش ممنوع می‌نمایند. این‌گونه رفتارها از مجریان قانون تأثیر بسیار بدی بر ذهنیت مردم در مورد رعایت قوانین و احترام به آن برجای می‌گذارد.

۳-۲-۱۱- رانندگی در شرایط روحی و جسمی نامناسب «مستی، خستگی و خواب‌آلودگی»:

رانندگان باید به هنگام رانندگی از شرایط جسمی و روحی خوبی برخوردار باشند، بسیار اتفاق افتاده است وقتی به راننده گفته می‌شود که چرا تخلف کردی؟ اظهار می‌دارد که متوجه نشده یا ندیده است که ممکن است دلیل آن خستگی جسمی

یا روحی راننده بوده باشد و یا اینکه راننده تحت تأثیر مشروبات الکلی و یا مواد مخدر قرار گرفته باشد. بنابراین یکی از دلایل بروز تخلفات در جامعه رانندگی در شرایط جسمی و روحی نامناسب می‌باشد.

۳-۲-۱۲- میل به قانون‌گریزی در میان برخی از افراد جامعه به خصوص جوانان:

مجموعه اندوخته‌های شناختی انسان‌ها از سال‌های اول تولد تا هنگامی که قادر می‌شوند پشت فرمان اتومبیل قرار گیرند و احساسات خوشایند و ناخوشایندی که نسبت به موقعیت‌های شناختی در وجود ایشان ریشه می‌دواند، بستر اصلی ایجاد رفتارهای مطلوب یا نامطلوب در رانندگی است.

مجموعه‌ای از چنین شناخت و چنان احساسی باورهای جوانان را در رانندگی رقم می‌زند و متأسفانه رفتارهای تهاجمی در رانندگی زمانی تبلور بیشتری می‌یابد که شناخت حاصل از نحوه رانندگی‌های الگوهای بزرگسال احساسات و هیجانات جوانان را رقم می‌زند، آزرده‌گی‌های هیجانی، احساس ناشکیبایی، احساس بی‌قراری، احساس بی‌توجهی، احساس بی‌قیدی، احساس قدرت‌طلبی، احساس برتری‌جویی، احساس بی‌پروایی، یاغی‌گری، احساس قانون‌گریزی، احساس ضعیف‌پنداری پلیس، احساس تبعیض در جامعه و... نتیجه‌ای از اندوخته‌های شناختی جوانان از رفتارهای کلامی و غیرکلامی بسیاری از الگوهای بزرگسال است که هنگام رانندگی‌های نه‌چندان مطلوب و معقول ایجاد می‌شود. به زبان آوردن واژه‌های ناخوشایند هنگام رانندگی، واکنش نشان دادن حرکتی به رفتارهای دیگران در رانندگی، عبور از چراغ قرمز و بی‌اعتنایی به مقررات راهنمایی و رانندگی در مقابل گوشه‌های شنوا و چشمان نظاره‌گر کودکان و نوجوانان زمینه‌های اولیه رانندگی‌های تهاجمی را فراهم می‌نماید، همین است که فرهنگ رانندگی و رفتارهای تهاجمی در رانندگی ریشه در اعماق وجود دارد (همان).

۳-۲-۱۳- شخصیت تهاجمی برخی از افراد جامعه

رفتار تهاجمی در رانندگی به آن نوع از رانندگان اطلاق می‌گردد که راننده متأثر از سلطه احساسات و هیجانات فراگیر و نامتعادل و نامعقول وسیله خود را به صورت

نامن و بالطبع خلاف مقررات هدایت می‌نماید. در واقع زمانی که کشش‌های هیجانی به انسان غالب می‌گردد، برانگیختگی فوق‌العاده هیجانی نظام فکری و تعادل عاطفی و روانی انسان را متأثر و آسیب‌پذیر می‌نماید. به سخن دیگر، هیجان‌ات شدید و نامتعادل قدرت تفکر، تعقل، توجه، تمرکز و دقت آدمی را کاهش می‌دهد و خطاهای ادراکی را در موقعیت‌های مختلف افزایش می‌دهد. رفتارها به‌طور اعم و رفتارهای تهاجمی به‌طور اخص در بستر بازخوردها و نگرش‌ها و باورهای خاص پدیدار می‌گردد و تکوین بازخوردها و نگرش‌ها و باورهای آدمی نیز با تأثیرپذیری از دو عنصر شناختی و احساسی صورت می‌پذیرد. به عبارت دیگر، آمیزه‌ای از شناخت اجتماعی و احساس اجتماعی می‌تواند بینش و بازخورد اجتماعی را به همراه داشته باشد و چنین بینش اجتماعی زمینه اصلی نحوه رفتارها و تعاملات اجتماعی را فراهم می‌نماید. درحقیقت پدیداری غالب رفتارهای تهاجمی در رانندگی نیز در همین معنا قابل توجیه و توضیح است. آشنایی و شناختی که نوجوانان و جوانان به تدریج از سال‌های اول تولد نسبت به اتومبیل و راننده و رانندگی پیدا می‌کند و به تناسب احساس و هیجان که در وجود ایشان تدریجاً شکل می‌گیرد، بازخورد و بینش خاصی را نسبت به امر رانندگی در آنها پدید می‌آورد و چنین بینش و بازخوردی که نسبت به شخصیت و رفتارهای کلامی و غیرکلامی افرادی که پشت فرمان اتومبیل قرار می‌گیرند، ایجاد می‌گردد، زمینه تبلور رفتارهای معقول یا تهاجمی را در رانندگی در ایشان فراهم می‌نماید.

۳-۲-۱۴- هیجان‌خواهی یا آزردهی‌های هیجانی:

- هیجان‌زدگی‌ها و یا آزردهی‌های هیجانی رانندگی متأثر از سه مؤلفه اصلی است:
- پدیدآیی یا وجود خصیصه‌های شخصیتی ناشکیبا، بی‌قرار، عجول و بی‌دقت؛
 - پدیدآیی یا وجود خصیصه‌های شخصیتی قدرت‌طلب، زورمدار، برتری‌جو؛
 - پدیدآیی یا وجود خصیصه‌های شخصیتی بی‌پروا، گستاخ، لجام‌گسیخته، یاغی‌گری خیابانی (جاده‌ای).
- هریک از مؤلفه‌های فوق می‌تواند به الگوهایی از رفتارهای تهاجمی و بالطبع تخلفات خاص در امر رانندگی منجر شود.

مثلاً خصیصه شخصیتی ناشکیبا، بی‌قرار و عجول می‌تواند منجر به تخلفاتی از قبیل زیر شود:

- عبور از چراغ قرمز؛
 - عدم توقف به هنگام مشاهده چراغ زرد و عجله در عبور از تقاطع؛
 - عدم توقف درمقابل تابلوهای ایست؛
 - عدم رعایت حق تقدم؛
 - انحراف به چپ؛
 - عدم رعایت فاصله از خودروی مقابل؛
 - حرکت با سرعت غیرمجاز؛
 - عدم استفاده به هنگام ازچراغ راهنما؛
 - ایجاد مانع برای عبور مجاز دیگران؛
- وجود خصیصه قدرت طلب و زورمداری می‌تواند منجر به تخلفاتی از قبیل زیر شود:
- مسدود نمودن مسیر حرکت دیگران؛
 - تهدید کردن دیگران و یا داد زدن بر سر راننده‌های دیگر؛
 - توقف دروسط خیابان برای دعوا با دیگران؛
 - واکنش‌های حرکتی سریع نسبت به نحوه رانندگی مثلاً نادرست دیگران برای انتقام ازایشان و یا تنبیه آن‌ها؛
 - ترساندن راننده‌های دیگران با حرکت‌های مارپیچی خطرناک؛
- یا بالاخره خصیصه‌های شخصیتی یاغی‌گری و لجام‌گسیخته می‌تواند منجر به رانندگی‌های خطرناک و حادثه‌آفرین گردد. نظیر:
- رانندگی در حالت مستی؛
 - اذیت و آزار دیگران درحین رانندگی؛
 - سرعت سرسام‌آور در رانندگی؛
 - حمله به دیگران در رانندگی؛

حقیقت این است که همواره می‌بایست در رشد اصلی رانندگی‌های تهاجمی و

تخلفات ناشی از آن را در شرایط روانی و خصیصه‌های شخصیتی افراد متخلف جستجو نمود.

شایسته آن است که در مقابله با این پدیده شوم توجه به مسائل روان‌شناختی و الگوهای رفتاری افراد قبل از اعطای گواهینامه رانندگی و بعدازآن در اولویت برنامه‌های اصلاحی قرار گیرد.

درواقع در مقابله با رانندگی‌های تهاجمی می‌بایست از روش‌های روان‌شناختی و مبانی تغییر رفتار بهره گرفت و صرف اقدامات قانونی و دادن برگه‌های جریمه و غیره نمی‌تواند کارساز باشد.

بهره‌گیری از آزمون‌های هیجانی و اجرای مقیاس‌های شخصیت رانندگی و استفاده از تجارب ارزشمند دیگران در این عرصه قبل از اعطای گواهینامه رانندگی و بعد از آن می‌تواند امری کاملاً مؤثر و مفید باشد. ارزیابی نگرش و بازخوردهای داوطلبان متقاضی دریافت گواهینامه رانندگی و راننده‌هایی که تخلفات مکرر داشته‌اند، نسبت به پدیده رانندگی و الگوی سالم حرکت در خیابان‌ها و جاده‌ها، همچنین ارزیابی وضعیت روانی و هیجانی ایشان در پیشگیری از رانندگی‌های تهاجمی امری کاملاً لازم و ضروری است.

ارائه الگوهای مطلوب رانندگی و آشنا نمودن نوجوانان با خصیصه‌های شخصیتی پشت فرمان نشینان برتر در طول سنوات تحصیلی در مدارس و فراهم نمودن مقدمات یادگیری مبانی نظری قوانین رانندگی قبل از رسیدن به سن قانونی رانندگی و دادن گواهینامه، می‌تواند از روش‌های مؤثر در پیشگیری از رانندگی‌های تهاجمی در جامعه باشد.

یقیناً برخی از شرایط روانی و نگرش‌های موجود در افرادی که پشت فرمان اتومبیل می‌نشینند نظیر نگرش‌های نه‌چندان مطلوب به منزلت و جایگاه پلیس، احساس قانون‌گریزی، احساس تبعیض در جامعه، احساس بی‌تفاوتی یا خصومت نسبت به دیگران، عدم احساس امنیت روانی، احساس ضعف در تکریم باورهای دینی و هویت ملی، وجود تجارب ناخوشایندی از ناکامی‌های مکرر، زود برانگیختگی هیجانی و هیجان‌خواهی‌های روزافزون، کم‌توانی در پیش‌بینی‌ها و برنامه‌ریزی‌ها و... می‌تواند در الگوهای رانندگی تهاجمی مؤثر باشد.

بدون تردید گسترده نمودن چتر حمایت اجتماعی و حمایت‌های روان‌شناختی و

خانوادگی از شهروندان و جوانان می‌تواند از بسیاری از کژروی‌های اجتماعی و به‌ویژه رانندگی‌های تهاجمی بکاهد. همچنین لازم است بدانیم که هر قدر منزلت و اقتدار اجتماعی پلیس افزایش یابد، میزان تخلفات اجتماعی کاهش می‌پذیرد. جامعه‌ای که می‌خواهد شاهد کژروی‌های فراوان نباشد و در امر عبور و مرور شهری رانندگی‌های تهاجمی نداشته باشد، می‌بایست بیش از هر چیز پلیسی مقتدر، هوشمند، توانمند و خلاق برخوردار گردد. پلیسی که شخصیت او آمیزه‌ای از عطوفت و منطقی و استواری بوده و از بالاترین آرامش و رضامندی شغلی و حرفه‌ای برخوردار باشد (همان).

۳-۲-۱۵- عجله و شتاب بی‌مورد

یکی از دلایل اصلی تخلفات رانندگی مخصوصاً تخلفات جاری «عجله و شتاب بی‌مورد» از سوی رانندگان می‌باشد. به‌نحوی که آمار تصادفات گزارش‌شده توسط معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا نشان می‌دهد که «عجله و شتاب بی‌مورد» عامل بیش از ۳۰ درصد تصادفات رانندگی را تشکیل می‌دهد. لازم است که در زمینه آموزش‌های لازم به رانندگان ارائه گردد که «دیر رسیدن بهتر از هرگز نرسیدن است» و یا «چند لحظه زودتر رسیدن ارزش مردن را ندارد».

۳-۲-۱۶- عدم تناسب جریمه‌ها با واقعیتهای جامعه و حمل و نقل آن

یکی دیگر از دلایل بروز تخلفات در جامعه ما عدم تناسب نرخ جریمه با دیگر واقعیتهای و متغیرهای جامعه می‌باشد. در سراسر کشور باید نرخ و نوع جریمه در مورد تمامی تخلفات رانندگی که ماهیت مشابهی دارند، یکسان باشد. برای این منظور و ایجاد وحدت رویه در کلیه امور مربوط به برخورد با متخلفین و اخذ جرائم و به حداقل رساندن امکان انجام تبانی در امور چگونگی برخورد با متخلفین باید فرآیند مربوط به نحوه و چگونگی وصول جرائم را به‌گونه‌ای طراحی نمود تا با استفاده از ابزار و تکنولوژی پیشرفته کنترل ترافیک در مراحل اجرای امور، تصمیمات فردی را با هدف جلوگیری از اعمال سلیقه و اشتباهات فردی کاهش داد.

۳-۲-۱۷- ضعف باور عمومی مبنی بر مفید بودن قوانین ومقررات راهنمایی و رانندگی

پذیرش لازم با افزایش آگاهی، اطلاعات و انگیزه بدست می آید. مردم باید به تلاشها و اقدامات برنامه اعتماد داشته باشند. این بدان معنی است که آنها باید ارتباط بین تخطی و عدم توجه به اصول و مقررات وضع شده برای رانندگی در معابر و تصادفات و خطرات ناشی از آن را درک نمایند. همچنین باور داشته باشند که مقررات وضع شده برای رانندگی منطقی بوده و در جهت افزایش ایمنی می باشند.

۳-۲-۱۸- ضعف در اطلاع رسانی به موقع به رانندگان

دربسیاری از مواقع به دلیل فقدان سیستم اطلاع رسانی به موقع مانند علائم و تابلوهای راهنمایی و پیش آگاهی در فاصله مناسب باعث می شود که راننده نتواند به موقع تصمیمات صحیح را اتخاذ نماید و ممکن است برای تصحیح حرکت و یا مسیرگردش خود اقدام تخلف (مانند حرکت با دنده عقب تقاطعهای غیرهمسطح) نماید.

۳-۳-۳- عوامل بروز تصادفات شدید و صدمات

از عواملی که باعث بروز تصادف شدید و صدمات مهلک می شود، رانندگی در سرعت های نامناسب و پیش از حد، عدم رعایت فاصله، نوشیدن الکل، خواب آلودگی و خستگی و عدم وجود وسایل و ابزار نگهدارنده محافظتی از قبیل کمربند ایمنی، صندلی های محافظ کودکان و کلاه ایمنی است. یکی از مواردی که در سال های اخیر به عوامل ذکر شده اضافه شده است استفاده از تلفن همراه است. که البته وضع قوانین به منظور جلوگیری از این خطاها و تخطی ها به تنهایی کافی نیست. اجباری کردن نظارت بر اجرای قوانین در این زمینه نقش کلیدی دارد (لیلمی، قربانی، ۱۳۸۵، ۱۷۹). در ادامه به بررسی عواملی که در بالا ذکر شد خواهیم پرداخت:

۳-۳-۱- حدود مجاز سرعت

حداکثر سرعت مجاز بایستی برای مناطق شهری و برون شهری تعیین گردد و در

حوالی مدارس، بیمارستان‌ها یا سایر نواحی، این حد باید پایین‌تر باشد. باید تأکید نمود که این حدود، حداکثر مجاز است و پلیس به‌ویژه در جایی که عابرین پیاده و سایر کاربران راه در خطر هستند، باید در اعمال آن سخت‌گیری نماید.

در بسیاری از کشورهای صنعتی اثبات شده است که کاهش سرعت در مناطق شهری و در نواحی منتخب موجب کاهش قابل توجه تعداد و شدت جراحات سوانح رانندگی می‌گردد. تعیین نواحی کاهش سرعت بایستی تحت آیین‌نامه‌های ترافیکی باشد (قربانی، نوری امیری، ۱۳۸۵، ۱۷۹).

علی‌رغم نتایج بسیاری از تحقیقات و بررسی‌ها مبنی بر آن‌که سرعت، عامل اصلی بسیاری از تصادفات است، تعداد زیادی از مردم تمایل غرورآمیزی نسبت به "رانندگی با سرعت بالا" دارند. این تحقیقات نشان می‌دهد عامل بروز یک سوم تمام تصادفات، سرعت بالا و غیرمجاز می‌باشد (ابوالقاسم، ۱۳۸۴، ۶۳).

هر چه سرعت یک وسیله نقلیه بیشتر باشد، برای توقف و اجتناب از تصادف، زمان و فرصت کوتاه‌تری وجود دارد، از طرفی سرعت‌های بالاتر منجر به تصادفات شدیدتر می‌شود، به طوری که احتمال وارد شدن جراحات معمول کسری از توان دوم سرعت، جراحات شدید کسری از توان سوم و احتمال مرگ کسری از توان چهارم سرعت می‌باشد. کاربران آسیب‌پذیر راه، که خارج از وسایل نقلیه موتوری هستند، در معرض خطرات بزرگ‌تر و بیشتر قرار دارند احتمال مرگ عابران پیاده در تصادفات با وسایل نقلیه به صورت تابع‌نمایی با سرعت و وسیله نقلیه در ارتباط است (لیلی، قربانی، ۱۳۸۵، ۴۳).

بررسی‌ها همچنین در خصوص سرعت جاده‌های بین‌شهری نشان‌دهنده نتایج زیر می‌باشد:

- آمار تلفات با توان چهار سرعت متناسب است.
- آمار جراحات جدی و تلفات با توان سه سرعت تناسب دارد.
- آمار مجروحان با توان دو سرعت متناسب می‌باشد.

براساس مطالعات در برخورد خودروی دارای سرعت بالا با عابر پیاده، احتمال کشته شدن عابر به شدت افزایش می‌یابد. مثلاً از حدود ۵ درصد احتمال مرگ در سرعت ۳۰ کیلومتر بر ساعت به ۹۰ درصد در سرعت ۶۵ کیلومتر بر ساعت افزایش می‌یابد. سرعت بالا مشکلاتی اساسی در امر ایمنی به بار می‌آورد. در بسیاری از

کشورها، ۵۰ درصد کل تردها (وسیله نقلیه - کیلومتر)، با سرعت بالاتر از حد مجاز صورت می‌گیرد. علاوه بر این، حتی سرعت مجاز نیز می‌تواند زیاد باشد و به‌ویژه در زمان مطلوب نبودن شرایط رانندگی، منجر به تصادف شود.

در بسیاری کشورها تصادفات در اثر رانندگی مخاطره‌آمیز امری شایع است. این نوع رانندگی می‌تواند شکل‌های مختلفی داشته باشد، مانند عبور از چراغ قرمز، عدم توجه به قوانین خیابان‌های یک‌طرفه، توقف بسیار نزدیک به چراغ راهنمایی در تقاطع‌ها، سبقت‌های خطرناک، عدم رعایت فاصله ایمنی از وسایل دیگر، سبقت از شانه خاکی راه، فریادزدن و بی‌احترامی به سایر رانندگان. برای بهبود این وضعیت باید این ارزش‌ها و فرهنگ عمومی به‌طور چشم‌گیری تغییر کند (ابوالقاسم، ۱۳۸۴، ۶۴).

رانندگان عاقل ممکن است در موارد متفاوت تصمیمات متفاوتی را اتخاذ نمایند. اگر افزایش سرعت را بر کم‌خطرترین قسمت‌های سفر متمرکز کنیم، می‌توانیم با کمترین میزان افزایش خطر، سرعت متوسط سفر را بالاتر ببریم.

به هر حال باید اصول را همیشه در ذهن داشته باشیم. سرعت بالاتر موجب افزایش خطر تصادف می‌گردد و اگر تصادف رخ دهد، شدت جراحات به‌طور شدید با میزان سرعت افزایش می‌یابد (ایونس، ۱۳۸۷، ۵۸۹).

۳-۳-۲ - کمربند ایمنی

استفاده از کمربند ایمنی بهترین اقدام فردی برای کاهش خطر تصادف است. در بسیاری کشورها پیگیری سخت‌گیرانه قوانین استفاده از کمربند ایمنی، نتایج مشهودی در کاهش تلفات و جراحات تصادفات داشته است. کمربند ایمنی مفیدترین و کم‌هزینه‌ترین وسیله ایمنی است که تا به حال ساخته شده و کاربرد آن نیز بسیار ساده است. در برخی کشورها میزان استفاده از کمربند ایمنی در صندلی جلو ۹۰ درصد و در صندلی عقب ۷۰ درصد است. اما آمار تلفات نشان می‌دهد درصد کمی از کمربند ایمنی استفاده کرده‌اند (ابوالقاسم، ۱۳۸۴، ۶۴).

در دهه ۱۹۶۰ تجهیز وسایل نقلیه جدید به کمربند ایمنی به‌صورت اختیاری بود ولی وقتی موفقیت‌آمیز بودن آن در کاهش میزان جراحات و تلفات مشخص شد، در سال ۱۹۷۱، در ایالت ویکتوریای استرالیا قانون اجباری شدن استفاده از کمربند ایمنی در

تمام وسایل نقلیه اجرا شد و تا پایان همان سال میزان مرگ و میر راننده و سرنشینان در تصادفات تا ۱۸٪ کاهش نشان داد (مهریاری لیلی - قربانی ۱۳۸۵، ۴۹).
 کمربند ایمنی برای محافظت از سرنشینان طراحی شده است تا اگر برخوردی رخ داد، آن‌ها را در صندلی‌های خودشان نگه دارد. انرژی مکانیکی منتقل شده به بدن در صورت وجود کمربند ایمنی تا حد زیادی مضمحل می‌شود.
 در نتیجه شدت جراحات وارده به سرنشینان در صورت وجود کمربند ایمنی کاهش می‌یابد. اجباری شدن بستن کمربند ایمنی با هدف بالا بردن نرخ مشارکت در بستن کمربند ایمنی و در نتیجه کاهش شدت تصادفات صورت می‌گیرد.
 استفاده از کمربند ایمنی به‌طور مستقیم تغییری در تعداد تصادفات ایجاد نمی‌کند و تنها بر شدت تصادفات تأثیر می‌گذارد. پس تأثیر کمربند ایمنی بر اساس شدت جراحات سرنشینان وسایل نقلیه سنجیده می‌شود. استفاده از کمربند ایمنی تنها عامل تعیین‌کننده شدت جراحات در تصادفات نیست. سرعت، مدل و وزن وسیله، نوع تصادفات و تعداد آن سرنشینان از جمله عوامل مؤثر بر شدت تصادفات به‌شمار می‌روند (احدی - امینی، ۱۳۹۱، ۵۱۶ و ۵۱۵).

۳-۳-۳- صحبت با تلفن همراه در حال رانندگی

پژوهشگران آمریکایی می‌گویند صحبت کردن با تلفن همراه در هنگام رانندگی به اندازه «مست پشت فرمان نشستن» خطرناک است.
 به گزارش رویترز محققان دانشگاه یوتا، با استفاده از یک وسیله شبیه‌ساز رانندگی، میزان دقت چهل نفر داوطلب را هنگام رانندگی با حواس جمع، رانندگی ضمن صحبت با تلفن همراه با یا بدون ابزارهای Hands Free و رانندگی هنگام مستی با میزان ۰/۰۸ درصد الکل در خون که حد میانگین قانونی آن در آمریکا می‌باشد مقایسه کردند.

بررسی حالات مختلف مثل ترمز کردن یا سرعت راندن ماشین، نشان داد که رانندگی ضمن صحبت با تلفن همراه، باعث اختلال و توجه راننده می‌شود.
 "فرانک دروز" استادیار روانشناسی دانشگاه یوتا و یکی از این پژوهشگران می‌گوید: "استفاده از تلفن‌های همراه مانند کسانی که مشروبات الکلی می‌نوشند، است. اکثر این

افراد باور ندارند که این کار باعث پرت شدن حواسشان می‌شود".
نرم‌افزاری برای رانندگان ارائه شده که در هنگام رانندگی استفاده از پیامک را غیرممکن می‌کند. افرادی که نگران فرزندانشان برای استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی هستند، می‌توانند با استفاده از اینترنت هنگامی که فرزندانشان در حالی که رانندگی با سرعت بیش از ۱۰ مایل در ساعت است، سرویس پیامک را از کار ببندازند. این نرم‌افزار Textecution نام دارد و با استفاده از سرویس GPS، پیامک را از کار می‌اندازد. به این ترتیب اگر کاربر در حال رانندگی باشد، والدین وی می‌توانند سرویس پیامک وی را با استفاده از اینترنت از کار ببندازند. به این ترتیب کاربر نمی‌تواند با تلفن همراهش پیامک ارسال یا دریافت کند.

تحقیقی نشان داده است، که صحبت کردن با تلفن همراه به هنگام رانندگی زمان عکس‌العمل رانندگان را از ۰/۵ ثانیه به ۱/۵ ثانیه افزایش داده و رانندگان را از چند جنبه همچون حرکت در یک خط کنترل سرعت و حفظ فاصله ایمن با سایر وسایل نقلیه، دچار مشکل می‌کند. رانندگان در حال صحبت با تلفن همراه چهار برابر بیشتر از سایر رانندگان در معرض خطر تصادف می‌باشند و با این کار هم برای خودشان و هم برای سایرین خطر آفرین می‌شوند.

استفاده از Hands Free در حین رانندگی نیز می‌تواند خطر آفرین باشد ولی خطر آن از گرفتن گوشی در دست کمتر است. با توجه به این که در حال حاضر بسیاری از رانندگان تلفن همراه دارند و در مواقع ضروری (مثلاً به هنگام بروز تصادف رانندگی می‌توانند از طریق تلفن همراه طلب کمک نمایند) از آن استفاده می‌کنند، منع همراه داشتن آن در وسیله نقلیه امکان‌پذیر نیست، اما بسیاری از کشورها در سراسر جهان استفاده از تلفن همراه را هنگام رانندگی ممنوع اعلام کرده‌اند (مهریاری لیلیمی، قربانی، ۱۳۸۵، ۵۳).

۳-۳-۴- سندلی کودک

وسایل محافظ کودکان مانند بعضی سندلی‌های مخصوص نیز نتایج بسیار مطلوبی داشته است. در تصادفات، کودکانی که با تجهیزات محدودکننده بر جای خود ثابت نشده باشند، بر اثر برخورد با اجسام داخل خودرو دچار آسیب‌های شدیدی خواهند

شد. سرنشینی که در صندلی عقب خودرو نشسته است، خطری بالقوه برای سرنشینان جلو به شمار می‌رود. جراحات شدیدی در اثر پرتاب شدن سرنشینان عقب به سمت جلو به راننده و سرنشین جلو وسیله نقلیه وارد آمده است. مهارکننده‌های کودکان تجهیزاتی هستند که کودکان را بر روی صندلی و جای خود محکم می‌کنند تا در صورت وقوع تصادف آسیب کمتری به آن‌ها وارد شود، این تجهیزات باید توانایی جذب انرژی جنبشی بدون مجروح کردن کودکان را داشته باشند. اجباری شدن استفاده از این تجهیزات نیز با هدف افزایش نرخ مشارکت در استفاده از این تجهیزات صورت می‌گیرد (همان، ۵۲۳، ۵۲۲).

۳-۳-۵- تأثیر مستی بر رانندگی

از دیدگاه ایمنی، جلوگیری از رانندگی به هنگام مستی، حیاتی است. برای مواد مخدر که اثراتی شبیه به الکل دارد نیز بایستی قانون وضع شود، اما مدرک این تخلف فقط به صورت آزمایشگاهی با معاینه فیزیکی توسط یک پزشک، قابل تهیه است. که این آزمایش بایستی در کنار جاده، با ابزار دستی انجام شود و نتایج آن نیز به عنوان مدرک کافی برای پیگرد پذیرفته گردد. مصرف الکل نیز مانند سرعت غیرمجاز، هم احتمال تصادف و هم احتمال جراحات ناشی از آن را افزایش می‌دهد به دلیل این که مقدار مصرف الکل و محدودیت‌های قانونی آن (BAC) از کشوری به کشور دیگر فرق می‌کند. مقایسه در این خصوص امری مشکل است. ولی با این وجود تمامی مطالعات، نشان داده است که رانندگی تحت تأثیر الکل بسیار خطرآفرین می‌باشد (مهریاری لیلمی، قربانی، ۴۵، ۱۳۸۵).

تجربیات کشورهای مختلف نشان داده است که با اعمال سخت‌گیرانه قوانین رانندگی به هنگام مستی، مرگ‌های جاده‌ای می‌تواند حدود ۱۵ درصد کاهش یابد. مطالعات انجام یافته در ایالات متحده آمریکا که با تحقیقات مشابه انجام یافته در بریتانیا نیز تأیید شده‌اند، نشان می‌دهند که درصد افراد تحت تأثیر الکل در میان رانندگان درگیر در تصادفات فوتی یا جرحی بیشتر از سایر رانندگان می‌باشد (آیتی، ۱۳۷۱، ۱۲۰-۱۱۷).

۳-۳-۶- رانندگی با حواس پرتی^۱

رانندگی با حواس پرتی، اولین عامل ایجاد حوادث خودرویی محسوب می‌گردد که ناشی از معطوف کردن و تقسیم کردن توجه خود به دیگر کارها در حین رانندگی مانند صحبت کردن با تلفن، ارسال پیامک کوتاه و خوردن غذا است.

۳-۳-۷- رانندگی با بی‌ملاحظه‌گی و بی‌اعتنایی^۲

اگر راننده با دقت رانندگی نکند ممکن است این‌کارش، پایان زندگی اش باشد. به همین دلیل است که اغلب رانندگان که با بی‌اعتنایی و بی‌خیالی و با سرعت رانندگی می‌کنند، مسیر خود را تغییر می‌دهند و با فاصله نزدیک، پشت دیگر خودروها حرکت می‌کنند دچار حادثه رانندگی می‌شوند.

۳-۳-۸- باران^۳

اگر آب و هوا بد باشد وضعیت جاده نیز بد می‌شود. حوادث رانندگی اغلب در هوای بارانی رخ می‌دهد چون باران باعث می‌شود سطح جاده‌ها سُر و خطرناک شود و اغلب باعث می‌شود که ماشین از کنترل خارج شود و بچرخد و یا هنگام ترمز گرفتن لیز بخورد.

۳-۳-۹- رانندگی در حالت خواب‌آلودگی^۴

چگونه از کسی می‌توان انتظار داشت خوب رانندگی کند در حالی که نمی‌تواند کاملاً بیدار و هوشیار باشد. اغلب حوادث رانندگی در حالت خواب‌آلودگی در شب اتفاق می‌افتد.

۳-۳-۱۰- رانندگی در حالت عصبانیت^۵

بنابر هر دلیلی اگر کسی از راننده دیگر عصبانی شد، ممکن است نتواند بر خشم و

1 Distracted Driving

2 Reckless Driving

3 Rain

4 Drowsy Driving

5. Road Rage

عصبانیت خود غلبه پیدا کنند تعقیب راننده جلویی در حالت عصبانیت، سرعت گرفتن و جلو زدن از راننده موردنظر و ترمز گرفتن در جلوی او عواملی هستند که موجب بروز حوادث رانندگی در هر سال می‌شوند.

۳-۳-۱۱- مصرف داروهای آرام‌بخش^۱

ماهیت برخی از داروها، ایجاد احساس خواب‌آلودگی است که صدمات جبران‌ناپذیری ناشی از این موضوع در حوادث خودرویی به‌بار آورده است.

۳-۳-۱۲- مسابقه (کورس) گذاشتن^۲

کورس گذاشتن تنها در فیلم‌های سینمایی جالب و ستودنی است، اما این کار در خیابان‌ها باعث حوادث مرگباری می‌شود.

۳-۳-۱۳- تغییر مسیر به روش نایمن^۳

موقعی که نیاز است مسیر حرکت تغییر داده شود، در صورتی که از چراغ‌راهنما استفاده نشود، مسیر از قبل مشخص نگردد و به‌صورت یک‌دفعه‌ای و به‌روش نایمن این کار انجام گیرد، اغلب موارد منجر به‌حوادث رانندگی می‌شود.

۳-۳-۱۴- عبور از چراغ قرمز^۴

چراغ قرمز یعنی توقف، وقتی که این کار را انجام نگیرد، شرایط بروز حادثه فراهم می‌گردد. معمولاً در محل‌هایی که خودروها بایستی حتماً توقف کنند، چراغ قرمز نصب می‌شود.

۳-۳-۱۵- رد شدن از علائم توقف^۵

هرساله هزاران تصادف به‌دلایل اینکه رانندگان از علائم توقف عبور کرده‌اند، رخ می‌دهد. بسیاری از حوادث چپ شدن و ضربه از بغل به‌دلیل رد شدن از علائم توقف

1 Driving Under the Influence of Drugs

2 Street Racing

3 . Unsafe Lane Change

4 . Running Red Lights

5 Running Stop Signs

می‌باشد.

۳-۳-۱۶- رانندگی توسط نوجوانان^۱

هنگامی که نوجوان، خودرو را به حرکت می‌اندازد و به اشیاء متحرک و ثابت جاده برخورد می‌کند به درستی نمی‌داند که چه باید بکند که اغلب موارد منجر به حادثه می‌شود.

۳-۳-۱۷- حرکت کردن خودروها پشت سر هم و بدون رعایت فاصله قانونی^۲

بیشتر رانندگان موقع سبقت گرفتن، فاصله خودروی خود را بسیار نزدیک به خودروی جلویی می‌کنند، به طوری که در اثر ترمز خودروی جلویی احتمال برخورد و تصادف زیاد است.

۳-۳-۱۸- گردش غیرمجاز^۳

دلیل نصب چراغ توقف، تابلوی رعایت حق تقدم، گردش به چپ یا راست و یا خط‌کشی این است که راننده‌ها فراموش می‌کنند. در صورتی که آنها از این تابلوها را در رعایت نکنند، می‌توانند منجر به حوادث شدید گردد.

۳-۳-۱۹- عدم توجه به تابلوی ورود ممنوع^۴

هر شخصی ممکن است لغزشی در قضاوت‌هایش داشته باشد اما این اشتباه در حین رانندگی، می‌تواند منجر به حوادث مرگ‌بار شود، مانند وقتی که راننده‌ای اشتباهاً وارد جاده یک‌طرفه شود و توجهی به تابلوی ورود ممنوع نکند که در این حالت تمام رانندگان که از روبرو در حال حرکت هستند را به خطر می‌اندازد.

1 Teenage Drivers

2 Tailgating

3 Improper Turns

4 Wrong-Way Driving



۳-۳-۲۰- نقص در طراحی خودرو^۱

هیچ محصولی تا به حال بدون نقص ساخته نشده است و خودروها نیز از این موضوع استثنا نیستند. اتومبیل‌ها از صدها قسمت تشکیل شده‌اند و هر کدام از آن قطعات معیوب می‌توانند باعث یک حادثه رانندگی شوند.

۳-۳-۲۱- ترکیدن لاستیک^۲

اغلب بزرگراه‌ها با باقیمانده تایرهای ترکیده در سطح جاده آلوده شده‌اند. این تایرهای ترکیده می‌تواند باعث از دست دادن کنترل راننده شوند. این لاستیک‌ها به‌ویژه برای خودروهای بزرگ‌تر مثل مینی کامیون‌ها خطرناک است. هنگامی که با یک لاستیک ترکیده در سطح بزرگراه مواجه شدید، سعی کنید ماشین را کنترل کنید و به‌طور مطمئن و ایمن ماشین را کنار بزنید و این کار احتمالاً باعث جلوگیری از حادثه رانندگی می‌شود.

۳-۳-۲۲- مه^۳

رانندگی مهارتی است که نیاز به دیدن دارد اما مه باعث می‌شود که اغلب مواقع، راننده نتواند بیشتر از یک‌متری جلوی خودرو را ببیند. استفاده از چراغ‌های مه‌شکن و عدم استفاده از نور بالا توصیه می‌شود.

۳-۳-۲۳- پیچ‌های خطرناک^۴

برخی مردم از این پیچ‌ها به پیچ‌های قاتل انسان نام می‌برند اما هر کسی هنگام نزدیک شدن به این پیچ‌ها می‌بایست مواظب باشد. بسیاری از رانندگان هنگام عبور از این پیچ‌ها کنترل خود را از دست می‌دهند و جان خود را می‌بازند. بنابراین هنگام نزدیک شدن به این علائم از سرعت مجازی که روی تابلوها زده شده است پیروی کنید تا حادثه‌ای اتفاق نیفتد.

1 Design Defects

2 Tire Blowouts

3 . Fog

4 . Deadly Curves

۳-۳-۲۴- رانندگی در شب^۱

اغلب موارد ریسک رانندگی در شب بیشتر از روز است. به دلیل محدود بودن دید و کمبود روشنایی و یا خیرگی چشم ناشی از برخورد نور خودروی مقابل، دیدن آنچه که در جلوی خودروی شما چه خبر است سخت است بنابراین نمی توان پیش بینی های لازم را به خوبی انجام داد.

۳-۳-۲۵- یخ زدگی سطح جاده^۲

یخ عامل اصلی حوادث رانندگی برای شهرهایی با آب و هوای سرد کوهستانی است.

۳-۳-۲۶- برف^۳

برف همانند یخ، می تواند مسبب حوادث شود در شرایطی که خودروها در هنگام بارش برف، تجهیز به زنجیر چرخ نگردند و راهداری نیز به خوبی نقش خود را اجرا ننماید.

۳-۳-۲۷- دست اندازها و ناهمواری های جاده^۴

وجود دست اندازها و چاله و گودال های در سطح جاده که اغلب باعث غافلگیری راننده می شود موجب می شود که راننده به طور ناخودآگاه ترمز می کند و یا تغییر مسیر می دهد که احتمال تصادف با خودروهای عقبی یا جلویی در محل های پر تردد وجود دارد.

۳-۳-۲۸- عبور حیوانات^۵

دانستن قوانین رانندگی برای آدم ها ضروری است در صورتی که آموزش به حیوانات امکان پذیر نیست. حیوانات یک باره وارد جاده می شوند و این بستگی به راننده دارد که با حیوانات برخورد نکند. هنگامی که علامت عبور حیوانات را می بینید مواظب باشید و هنگام مسافرت در مناطق جنگلی و روستایی از نوربالا استفاده شود.

1 . Night Driving

2 Ice

3 . Snow

4 Potholes

5 Animal Crossings

همان‌گونه که مطرح گردید عوامل متعددی در بروز حوادث جاده‌ای نقش دارند. در بسیاری از زمینه‌ها همواره اشتباه‌های انسانی از نخستین علل اصلی بروز تصادفات و حوادث جاده‌ای است. به‌طور کلی می‌توان عوامل مؤثر در تصادفات را به سه دسته کلی تقسیم کرد:

- راننده؛
- خودرو؛
- جاده.

الف- راننده

سرعت: سرعت زیاد یا کمتر از حد مجاز از عوامل مؤثر در تصادفات می‌باشد. به‌عنوان مثال: سرعت زیاد نزدیک به پیچ، سرعت زیاد در شیب زیاد جاده، سرعت کمتر از حداقل سرعت در اتوبان‌ها و بزرگراه‌ها.

خطای دید: عده‌ای از افرادی که دارای گواهینامه با عینک هستند زمان رانندگی از عینک استفاده نمی‌کنند و این مورد در دید آنان خطا ایجاد می‌کند و باعث بروز تصادف می‌شود. خواب آلوده بودن راننده یا مصرف داروهای مسکن هم باعث خطا در دید وی خواهد شد.

تأخیر درک: رانندگی با حالت خستگی و در مدت طولانی، زمان عکس‌العمل راننده را افزایش می‌دهد و به‌ویژه در رانندگی طولانی، نوشیدن مشروبات الکلی و داروهای خواب‌آور و مصرف مواد مخدر هم درک راننده را پایین خواهد آورد.

- رانندگی با چراغ خاموش در شب؛
- صحبت و توجه به همراهان در حین رانندگی؛
- عدم رعایت فاصله ایمنی و توجه نکردن به سرعت؛
- بی‌توجهی به علائم راهنمایی و رانندگی؛
- بی‌توجهی به وجود نقص فنی در خودرو؛
- حرکت نمایشی با خودرو؛
- صحبت کردن با تلفن همراه و یا دیگر سرنشینان خودرو؛

- خوردن و آشامیدن در حین رانندگی؛
- عدم استفاده از کمربند ایمنی؛
- عدم توانایی و مهارت راننده؛
- خستگی و خواب‌آلودگی؛
- قوه بینایی و تشخیص ناکافی راننده (نبود تمرکز ذهنی، نقص دید یا عدم تشخیص خطر، تشخیص نادرست فاصله)؛
- سبقت گرفتن غیرمجاز؛
- عدم رعایت حد فاصله؛
- آسیب‌های جسمی.

ب- طراحی نامناسب جاده و راه

- جاده‌ها باید براساس اصول مهندسی طراحی و اجرا شوند. جاده‌ها باید شرایط فنی و ایمنی لازم را داشته باشند. از آنجاکه شرایط جاده‌های کارگاهی متفاوت می‌باشد در زیر فقط برخی از مهم‌ترین اصول ایمنی جاده‌ها به‌عنوان حداقل شرایط ایمنی جاده‌ها ارائه شده است. با توجه به نوع جاده، آب‌وهوا و وضعیت کارگاه، موضوعات دیگری برای ایمن نمودن جاده‌ها در نظر گرفته می‌شود.
- مناسب بودن شیب و عرض مناسب جاده؛
 - وجود گارد بتونی یا دایک خاکی حداقل به ارتفاع ۱ متر؛
 - وجود دیچ، پل، کالورت و آبراهه در کنار جاده جهت هدایت روان آب‌ها؛
 - وجود روشنایی لازم؛
 - نصب تابلوهای و چراغ‌های راهنمایی و رانندگی هشدار دهنده در جاده‌ها؛
 - وجود برف‌گیر یا سایه‌بان جهت جلوگیری از ریزش برف و سنگ در مکان‌هایی که خطر ریزش بهمن یا سنگ وجود دارد؛
 - ساخت گابیون یا دیواره بتونی (دیواره‌های جناحین و جناحین بستر جاده‌ها)، جهت جلوگیری از رانش زمین در مناطقی که خطر رانش وجود دارد؛
 - نگهداری مناسب جاده (حفظ وضعیت کف جاده با گریدر زنی و تسطیح آن



به‌ویژه در زمان بارندگی، آبپاشی جاده، بازسازی دیواره‌ها و گابیونها و...).

عدم رعایت موارد ایمنی راه‌ها می‌تواند عوامل کمکی ایجاد حادثه شود. دید ناکافی و کم ناشی از طراحی غیرمهندسی، لغزندگی جاده، وجود چاله و دست‌انداز، خرابی آسفالت و یا عدم خط‌کشی جاده، نبود و یا ناکافی بودن علائم هشداردهنده و پیش‌آگاهی خطر در جاده نمونه‌ای از شرایط نایمن جاده می‌باشد.

ج- خودرو:

وجود نقص فنی، ضعیف بودن سیستم ترمز، فرسودگی لاستیک‌های خودرو از عوامل ایجاد تصادفات است. به‌طور کلی وسایط نقلیه موجود در کارگاه باید سالم و بدون عیب باشد. در این خصوص اقدامات زیر انجام می‌شود:

د- تعمیرات دوره‌ای خودرو:

کلیه وسایط نقلیه سبک و سنگین باید توسط واحد تعمیرات نقلیه به‌صورت ماهیانه کنترل شوند و کلیه قسمت‌های خودرو کنترل گردد. در صورت هرگونه عیب باید خودرو تعمیر و اصلاح گردد. نوع نواقص و اقدامات انجام‌شده و تأیید نهایی در فرم مخصوصی ثبت گردد.

ه- تعمیرات اضطراری:

در صورت مشاهده هرگونه نقص فنی راننده آن‌ها به‌صورت مکتوب و شفاهاً به واحد نقلیه و تعمیرگاه اعلام نماید. واحد نقلیه و ماشین‌آلات پس از بررسی نوع نقص، با توجه به نوع نقص و حساسیت آن خودرو را در زمان مقتضی تعمیر و اصلاح نماید اقدامات انجام‌شده را در فرم مخصوصی ثبت و تکمیل می‌نماید.

جمع‌بندی

بررسی عوامل ایجاد تصادفات نشان می‌دهد عوامل انسانی که منجر به تصادف می‌شوند، عبارتند از:



- سرعت غیرمجاز؛
- سبقت نابجا؛
- توقف ناگهانی؛
- عدم حفظ فاصله؛
- عقب زدن بدون احتیاط؛
- رانندگی با هیجان، عجله و شتاب؛
- عصبانیت، بیماری و خستگی؛
- بی‌نزاکتی؛
- حواس‌پرتی و عدم تمرکز فکر؛
- ضعف چشم؛
- ضعف زاویه دید؛
- ضعف سرعت عمل؛
- عدم آشنایی با جاده؛

عوامل طبیعی که منجر به تصادف می‌شوند:

- نور و تاریکی؛
- طلوع و غروب آفتاب؛
- مه غلیظ؛
- بارندگی؛
- گردوغبار؛
- گرما و سرما؛
- سیل و طوفان؛

عوامل مکانیکی که منجر به تصادف می‌شوند:

- خرابی ترمزها؛
- نداشتن برف‌پاک‌کن و آینه عقب و بغل؛
- نداشتن چراغ‌های جلو و عقب و راهنما؛

- میزان نبودن فرمان؛
- خرابی جاده‌ها ، صاف و یکنواخت و خلوت بودن جاده‌ها؛
- شلوغی فوق‌العاده جاده؛

فصل چهارم

رانندگی تدافعی

۴-۱- مقدمه

رانندگی تدافعی رانندگی‌ای است که علی‌رغم شرایط اطراف و اعمال راننده‌های دیگر جان انسان‌ها، پول و زمان را نجات می‌دهد. منشا این تعریف شورای ملی ایمنی می‌باشد. این شکل آموزش برای رانندگانی است که پا را فراتر از قوانین حاکم بر جاده‌ها می‌گذرانند. هدف این استاندارد این است که خطر برخورد و تصادف را با پیش‌بینی به موقع وضعیت‌های خطرناک و اشتباهات دیگران کاهش دهد. می‌توان از طریق پایبندی به انواع دستورالعمل‌های عمومی ایمنی و انجام تمرین‌های خاص رانندگی به این توانایی نایل شد به‌طورکلی در این شیوه رانندگی فرد با پیش‌بینی حادثه قبل از وقوع آن برای کاهش تلفات و هزینه‌ها وارد عمل شده و بهترین تصمیم را می‌گیرد (ویکی‌پدیا).

رانندگی تدافعی مجموعه مهارت‌هایی است که به شناسایی نقطه‌ی حادثه‌خیز، واکنش به موقع در برابر خطرهای ناشی از سبقت‌های غیرمجاز، احساس خطر با استفاده از فنون بصری، خطر مشاجره‌های لفظی و برخوردهای حین رانندگی، اشتباهات دیگر کاربران راه استفاده صحیح از خودرو، مهارت و روش صحیح رانندگی منجر می‌گردد (برزنجی، کیشانی).

جلوگیری از تصادفات در رانندگی امر محتمل به نظر می‌رسد، ولی تحلیل این امر و

کاهش صدمات حاصل از آن با رعایت مقررات و دستورالعمل‌های راهنمایی و رانندگی امکان‌پذیر است. هدف از اتخاذ روش رانندگی تدافعی، کم کردن میزان تصادفات و در نتیجه کاهش مرگ‌ومیر و آثار جانی آن است که هر ساله تعداد آن افزوده می‌شود.

با استفاده از آموزش‌ها و تکنیک‌های رانندگی تدافعی می‌توان با پیش‌بینی موقعیت‌های خطرناک و اشتباهات، خطرات و خسارات را به شدت کاهش داد. سالیان متمادی است که رانندگی تدافعی یکی از مهم‌ترین سرفصل‌های آموزش تکمیلی در کشورهای پیشرفته می‌باشد.

۴-۲- اصول و فنون رانندگی تدافعی

رانندگی تدافعی شامل توانایی، طرح‌ریزی مسیر حرکت جلو، پیش‌بینی حرکات و رفتار دیگر رانندگان و اعطاء فرصت برای جبران اشتباهاتشان است. در این روش تأکید زیادی بر توسعه آگاهی از خطر، خویشتن‌داری، تمرکز حواس و دیگر مهارت‌های مهمی که در پیش‌گیری از تصادفات اهمیت دارد، می‌گردد. باید توجه داشت همانند شما سایر رانندگان قادر به خواندن ذهن دیگران نیستند. اگر به‌طور صحیح با آنها ارتباط برقرار نکنید، آنها نیز نمی‌توانند منظور و قصد شما را بفهمند و اقدامات بعدی را پیش‌بینی نمایند. از این رو بیان صحیح منظور شما به آنها بسیار مهم است.

۴-۳- نکات مهم در رانندگی تدافعی

رانندگی تدافعی هوشیاری رانندگان را نسبت به هر آنچه در اطرافشان اتفاق می‌افتد افزایش می‌دهد. با توسعه عادات صحیح رانندگی و در نظر گرفتن این نکته که هر بار سوار وسیله نقلیه خود می‌شوید ریسک تصادف وجود دارد، شانس خود را برای پیشگیری از برخورد افزایش می‌دهید.

رانندگی تدافعی به معنای به‌کارگیری دانش و تجربه رانندگی در پیشگیری از حوادث و خطرات پنهان است. به‌طوری‌که:

- مانع تصادف خودروی خود و دیگران شویم

- باعث تصادف دیگران نشویم
 - مانع تصادف خودروی دیگران با خود شویم
- اصل مهم در رانندگی تدافعی آنست که مسائل را کمی فراتر مدنظر قرار گیرد. به عنوان مثال باید:
- همواره از ترافیک در طول مسیر خودآگاهی داشته باشند.
 - از رانندگی جاده‌های پر رفت‌وآمد در ساعات پرتراffic تا جای ممکن خودداری کنند.
 - همواره باید یک نقشه شهری و جاده‌ای در ماشین خود داشته باشند و برای استفاده از آن ابتدا در یک جاده ایمن توقف کنند (ذاکری، ۱۳۸۳).

۴-۴- تکنیک‌های رانندگی تدافعی در شرایط گوناگون:

۴-۴-۱- دید راننده:

دید راننده فقط محدود به اندازه شیشه جلوی خودرو می‌باشد بنابراین خطرات به صورت پنهان می‌تواند در نزدیکی خودرو ولی خارج از محدوده دید راننده موجود باشد. با توجه به وجود نقطه کور در بینایی چشم انسان، راننده باید هر لحظه چشمان خود را به اطراف حرکت دهد تا مانع ندیدن اجسام در نقطه کور در بینایی چشم انسان، راننده باید هر لحظه چشمان خود را به اطراف حرکت دهد تا مانع ندیدن اجسام در نقطه کور چشم بشود. نکات ذکر شده در شب از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. رانندگان باید همواره شیشه‌های جلو و عقب خودروی در تحت اختیار خود را باید تمیز نگاه دارد و از قرار دادن هرگونه وسیله در جلوی شیشه ماشین یا دستگاه که مانع دید راننده شود باید خودداری نماید .

۴-۴-۲- رانندگی در شب:

رانندگی در شب به دلایل متعددی مانند دید ناکافی، خواب‌آلوده بودن برخی از

رانندگان، روشنایی ناکافی، نقص سیستم روشنایی خودروها و همچنین نیاز فیزیولوژی بدن راننده به استراحت و خواب، دارای خطرات خاصی می‌باشد. بنابراین علیرغم تردد وسایل نقلیه کمتر نسبت به روز، نرخ بروز تکرار و شدت حوادث در اغلب اوقات بیشتر می‌باشد. بنابراین رانندگانی که قصد رانندگی در شب را دارند باید موارد زیر را مدنظر قرار دهند و رعایت نمایند:

- اگر راننده احساس خواب‌آلودگی نمود بلافاصله در جای امنی پارک کرده و مدتی بخوابد.
- هیچ‌وجه فقط با نوربالا حرکت نکند.
- از هوشیاری راننده روبروی خود با زدن یک لحظه نوربالا و گرفتن جواب مطمئن شود.
- هنگام رانندگی در شب چراغ‌های ماشین را روشن کند تا نه تنها بتواند مسیر خود را رؤیت کند، بلکه دیگران نیز بتوانند شما را ببینند.

۴-۴-۳- رانندگی در باد:

اگر در جادهایی رانندگی شود که خودرو در موقعیت وزش باد قرار گرفت، راننده باید بسیار مراقب باشد. خطرناک‌ترین حالت زمانی است که باد در جهت عمود بر مسیر حرکت خودرو باشد. در این موقع باد می‌تواند مسیر حرکت خودرو را تغییر دهد. تدافعی‌ترین حالت کاهش سرعت خودرو و در حالت بسیار شدید وزش باد، توقف خودرو به‌طور موقت تا زمان کاهش سرعت باد است. در صورتی که باری در عقب خودروی وانت باشد احتمال افتادن و پرتاب بر روی جاده وجود دارد، بنابراین باید قبل از حرکت، به‌خوبی بار موردنظر به‌طور محکم با طناب و نظایر آن بسته شود.

۴-۴-۴- رانندگی در یخ، برف و مه:

برای حرکت در مسیرهای برفی، همواره باید خودرو مجهز به زنجیر چرخ باشد و راننده نیز آگاهی از چگونگی وصل کردن و بستن زنجیر را داشته باشد. در طول مسیر برفی یا یخ‌زده بخصوص در سراشیبی‌ها باید بسیار آهسته و با دنده سنگین حرکت

کند. در صورت رانندگی طولانی در مه شدید، خودرو باید مجهز به مه شکن باشد و موقع حرکت. اگر مه خیلی غلیظ و شدید بود باید تا کم شدن مه در جای مطمئن پارک کرد، البته فلاشر خودرو باید روشن باشد.

۴-۴-۵ - ساعات کاری رانندگان:

متأسفانه در اثر رانندگی طولانی مدت و یا ساعات کاری زیاد می‌تواند خستگی به بار آورد، بنابراین احتمال بروز حوادث در این گونه موارد قریب‌الوقوع است. برنامه کاری رانندگان باید به نحوی تنظیم گردد که ضمن انجام مأموریت باعث خستگی مفرط و خواب‌آلودگی آنان نگردد و از رانندگی بیش از ۴ ساعت مداوم و بیش از ۱۲ ساعت غیر مداوم در هر شیفت خودداری گردد. (به ازای هر ۲ ساعت رانندگی ۱۰-۱۵ دقیقه استراحت نمایند). بنابراین رانندگی در حالات بیماری و خستگی مفرط و کم‌خوابی اکیداً ممنوع می‌باشد. رانندگی یک راننده در ۲ شیفت کاری متوالی نیز اکیداً ممنوع است.

علائم نشان‌دهنده خستگی رانندگان معمولاً به صورت دوبینی اشیاء، احساس ترس ناگهانی، خواب لحظه‌ای، لرزش از سرما، خمیازه کشیدن پشت سر هم، سنگین شدن پلک‌ها، کاهش دقت و تمرکز حواس، احساس داشتن جسم خارجی در چشم است. هرگاه حالت فوق‌الذکر بر کسی غلبه کند، توان رانندگی وی مدتی است که کاهش یافته و راننده می‌بایست ضمن توقف کامل خودرو، اقدام به استراحت نماید. مواد تحریک‌کننده مانند چای یا قهوه یا مواد خواب‌زدگی به هیچ وجه موجب تجدید قابلیت رانندگی نخواهد شد. بنابراین توصیه شده است مدت ساعت کاری راننده به صورت غیر مداوم در شبانه‌روزی بیشتر از ۱۲ ساعت نگردد.

۴-۵ - سایر تدابیر عمومی و مقررات ایمنی قبل از رانندگی یا در حین رانندگی:



قبل حرکت

- در درجه نخست راننده باید دقت کند آیا در حالی هست که وظیفه رانندگی را به خوبی انجام دهد. آیا قبل از حرکت عصبانیت و ناراحتی ندارد؟
- راننده می بایست قبل و در حین رانندگی از مصرف داروها یا غذاهای خواب آور، مشروبات الکلی و مواد مخدر خودداری کند.
- راننده می بایست از رانندگی در شرایط غیرمعمول آگاهی داشته باشد.
- راننده می بایست تصویر کلی از جاده، مسیر، وسایل نقلیه و سایر موارد دخیل در رانندگی را داشته باشد.
- تمیز کردن شیشه‌ها، آینه‌ها، حباب لامپ‌ها قبل از حرکت بسیار مهم و حائز اهمیت است. تنظیم آینه‌ها قبل از حرکت انجام شود. پلاک خودرو جلو و عقب باید کاملاً تمیز و خوانا باشد. کلیه برجسب‌های خطر مرتباً تمیز و در هر حالت قابل رؤیت و مؤثر باشد.
- رانندگان می بایستی از سالم بودن چراغ‌ها و آگروز و بوق و راهنماها اطمینان حاصل نمایند.
- باد تایرها و تایر زاپاس و همچنین لوازم و ابزارهای تعویض چرخ قبل از شروع کار باید توسط راننده چک گردد.
- از اینکه کلیه چراغ‌ها کار می کنند چراغ‌های اصلی، نوربالا و پایین، چراغ‌های خطر، ترمز و راهنما، چراغ مه شکن باید راننده اطمینان حاصل نماید .
- قبل از حرکت راننده می بایستی علائم و نشانه‌های روی پانل خودرو، مقدار آب، روغن، دمای موتور را توجه نماید و در صورت نقص از ادامه حرکت خودداری نماید.
- رانندگان می بایستی میزان آب رادیاتور، آب باطری، میزان روغن موتور (به ویژه برای مسافت‌های طولانی) چک نماید.
- داشتن گواهینامه رانندگی اجباری می باشد! (سایر گواهینامه‌ها، همچون گواهینامه بین‌المللی، می تواند مفید باشند).

- موتور را چند دقیقه، قبل از حرکت روشن شود تا گرم شود. توجه شود که موتور صدای غیرعادی نداشته باشد. قبل از حرکت بوق خودرو را چک شود.
- قبل از حرکت، دمای کولر (یا بخاری) و موج کانال رادیو و صدای رادیو یا ضبط را تنظیم شود.
- راننده قبل از حرکت کمربند ایمنی ببندد و به سایر سرنشینان متذکر گردد که حتماً آن‌ها نیز از کمربند ایمنی استفاده نمایند.
- ترمز، کلاچ، دنده و تمامی سیستم‌های هدایت و کنترل را قبل از حرکت چک شود.
- راننده موظف است تا از محکم بسته شدن باری که حمل می‌کند، اطمینان حاصل شود.
- صندلی راننده باید طوری قرار گیرد که اگر روی پدال‌های ترمز و کلاچ فشار آورد، زانو کمی خم شود. این عمل به راننده برای کنترل بهتر اتومبیل امکان می‌دهد.
- آینه چشم سوم راننده است، آینه را طوری تنظیم کنید که حداکثر دید را در عقب اتومبیل داشته باشید .
- از گذاشتن اشیاء و یا چسبانیدن علامت‌ها به شیشه‌های عقب و جلو خودداری شود. این عمل دید و تشخیص را در رانندگی کاهش می‌دهد.
- حالت دست‌ها روی فرمان باید در وضعیت ۱۰:۱۰ قرار گیرد. قراردادن دست‌ها به صورت ضربدری روی فرمان از حرکت آزادانه فرمان جلوگیری می‌کند.

راننده موظف است بازدیدهای ایمنی ذیل را روزانه انجام دهد:

- تنظیم بودن فشار باد لاستیک‌ها
- سالم بودن چراغ‌های اصلی و راهنما
- میزان بنزین، روغن و آب
- سالم بودن شیشه شوی
- سالم بودن برف پاک‌کن
- سالم بودن بوق

- سالم و تمیز بودن آینه‌ها و شیشه‌ها
- سالم بودن ترمزها
- سالم بودن فرمان (از نقطه نظر آزاد بودن یا سفتی)

در حین حرکت

راننده در موقع رانندگی به هیچ وجه نباید فکر و حواسش بر چیزهای دیگر به جز رانندگی معطوف گردد.

- در طول رانندگی می بایست نسبت به سرعت و شرایط خود، آگاه باشد.
- کمر بند ایمنی خود را ببندید.
- راننده می بایست از رانندگان مست و کسانی که در جاده بد رانندگی می کنند، دوری کند.
- راننده می بایست در حین رانندگی به خود استراحت دهد، به این معنا که در راه‌های طولانی، پس از طی مقداری از مسیر، در مکانهای ایمن توقف کند و اندکی استراحت کند.
- راننده در هنگام رانندگی برای دوری از خطر و مشکلات احتمالی می بایست فضای فرار خود را حفظ کند.
- راننده نباید چشمان خود را ثابت نگه دارد و آینه‌های ماشین خود را هر چند ثانیه یکبار کنترل کند.
- راننده می بایست مطمئن شود که دیگر رانندگان و عابران پیاده او را دیده‌اند، تماس چشم در چشم این امر را ممکن می سازد.
- راننده می بایست سبقت مجاز و غیرمجاز را رعایت کند.
- از صحبت کردن با سرنشینان اتومبیل خودداری کند.
- از جست‌وجو کردن و یا خواندن مطلب در موقع رانندگی خودداری کند.
- از خوردن و آشامیدن در هنگام حرکت خودرو خودداری کند.
- هنگام ورود به تونل، هنگام تاریکی هوا، صبح زود و یا وقتی هوا گرگ‌ومیش است، لازمست چراغ‌های خودرو روشن باشد.

- راننده می‌بایست به سایر کاربران خیابان (همچون: موتورسواران، دوچرخه‌سواران، عابرین پیاده) احترام بگذارد. به هیچ وجه توسط سایر رانندگان عصبی نشود. آرامش خود را حفظ کند و خونسرد و ایمن رانندگی کند.
- راننده می‌بایست به علائم راهنمایی و رانندگی و به خط‌کشی‌ها به ویژه خطوط عابر پیاده توجه کند. فقط پرسنل کنترل‌کننده ترافیک می‌توانند دستوری ارجح‌تر از علائم راهنمایی و رانندگی بدهند.
- راننده می‌بایست هنگام استفاده از دنده عقب، مطمئن شود که عقب ماشین کاملاً خالی است. مجهز بودن خودروها به بوق دنده عقب جهت آگاه نمودن عابرین بسیار مهم می‌باشد.
- استفاده از تلفن همراه در هنگام رانندگی اکیداً ممنوع می‌باشد. باید هنگام سوخت‌گیری، تلفن همراه حتماً خاموش باشد. استفاده از تلفن همراه در هنگام رانندگی فقط در مواقع ضروری با هندزفری، مجاز است.
- حمل یک مسافر در محل سرنشین جلو خودرو مجاز است. خودروهای وانت‌بار، حق ندارند در عقب خودرو (قسمت بار) مسافر سوار کنند. ضمن اینکه در صورتی که به هر دلیلی کارگری در عقب وانت آسیب ببیند از مزایای بیمه نمی‌توان بهره گرفت.
- راننده‌ها باید همیشه از نظر جسمانی و روحی، سالم باشند و تحت هیچ شرایطی نباید تحت تأثیر مواد مخدر و الکل قرار داشته باشند.
- سیگار کشیدن در هنگام رانندگی و سوخت‌گیری، ممنوع می‌باشد.
- راننده نباید هیچ‌وقت به اتومبیل جلویی خیلی نزدیک شود و همیشه فاصله ایمن از خودرو جلویی را حفظ کند تا وقتی ناگهان ترمز کرد، دچار حادثه نشود.
- راننده لازمست بداند که تفاوت کشش ترمز در راه آسفالت خشک، خیس و یخبندان در صورتی که لاستیک‌ها، چراغ‌ها و ترمزها کاملاً سالم و خوب باشند، بسیار زیاد است.
- راننده خوب همیشه از مقررات و سرعت مجاز تعیین شده توسط مراجع قانونی تبعیت می‌کند.

برخی دیگر از نکات مهم:

- زمان واکنش: زمان عکس‌العمل افراد متفاوت بوده و رابطه مستقیم با وضع روحی و قدرت تمرکز حواس فرد دارد. در شرایط عادی زمان واکنش انسان سالم حدود ۰/۷ ثانیه است، به عبارت دیگر اگر با سرعت ۵۰ کیلومتر در حال حرکت باشید، در صورت مشاهده مانع قبل از آنکه فشاری به پدال ترمز وارد کنید، اتومبیل شما مسافتی معادل ۱۰ متر را با همان سرعت طی می‌کند. در شرایط مناسب و با سرعت پنجاه کیلومتر در ساعت اتومبیل پس از طی مسافت در حدود بیست و پنج متر پس از ترمز کردن متوقف می‌گردد.

- رعایت فاصله: توصیه می‌شود که به نسبت هر ۱۵ کیلومتر سرعت فاصله خود را به اندازه طول یک اتومبیل با وسیله نقلیه جلویی حفظ شود. فرض کنید ضریب سرعت عمل شما ۷۵ صدم ثانیه و شما اتومبیل خود را با سرعتی معادل ۸۰ کیلومتر در ساعت می‌رانید، در مقابل دو رقم مذکور در این جدول عدد ۷۴ نوشته شده است. معنی این عدد این است که شما با این سرعت اگر مجبور شوید ناگهان ترمز کنید، اتومبیل شما ۷۴ متر جلوتر خواهد ایستاد، بنابراین اگر مانعی به‌طور ناگهانی در ۷۰ متری شما ظاهر شود شما قادر نخواهید بود با چنان سرعتی بدون برخورد با مانع توقف کنید. در حقیقت تا شما بخواهید پایتان را از روی پدال گاز برداشته و روی ترمز بگذارید، اتومبیل شما ۱۷ متر جلوتر رفته، پس از عمل ترمز هم اتومبیل شما در سرعت ۸۰ کیلومتر قبل از توقف کامل ۵۷ متر روی زمین کشیده خواهد شد که جمعاً به ۷۴ متر بالغ می‌گردد.

- گردش و یا تغییر مسیر: گردش به سمت چپ و یا راست اگر با دقت و احتیاط انجام نگیرد، اغلب منجر به تصادف می‌شود. بنابراین قبل از گردش یا تغییر مسیر باید به این نکات توجه شود: تعیین مسیر قبل از گردش، توجه به آینه‌ها و سایط نقلیه پشت، به موقع و تغییر مسیر در فاصله مناسب از محل گردش و علامت دادن و به آهستگی در مسیر قرار گرفتن. در فلکه‌ها: حق تقدم همیشه با اتومبیلی است که در سمت راست ما قرار دارد.

- رانندگی در اتوبان: شرایط ورود بدون خطر به اتوبان داشتن اعتماد به نفس، مهارت کافی و همچنین همراهی با دیگر رانندگان در اتوبان می باشد. در جاده های خیس اصطکاک لاستیک در سرعت بیش از ۶۰ کیلومتر خیلی کم می شود. در موقع بارندگی و وزش باد لازمست با سرعت پایین رانندگی شود و راننده همیشه برای خود فضا و موقعیت ایمنی را پیش بینی کند. به خاطر داشته باشید که اگر فاصله شما با اتومبیل های جلو و پشت سر برای هر ۱۵ کیلومتر سرعت کمتر از طول یک ماشین باشد در صورت برخورد یکی از اتومبیل های جلویی همه اتومبیل ها به هم برخورد خواهند نمود. چنین تصادفی برای ۲۵ اتومبیل پشت سر هم اتفاق افتاده است اگر با سرعت زیاد و مدت متوالی در اتوبان ها رانندگی می کنید حتماً از لاستیک های خود اطمینان داشته باشید و در صورتی که با سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت لاستیک چرخ جلو ماشین پاره شود، ممکن است اتومبیل شما ۸ مرتبه به دور خود بچلند. توجه داشته باشید که بعد از مدتی رانندگی با سرعت زیاد وقتی از اتوبان خارج شوید؛ سرعت ۶۰ کیلومتر در نظر شما سرعتی معادل ۱۵ کیلومتر به نظر می آید.

- رانندگی در شب: آمار تصادفات مهلک نشان می دهد که در ساعات های بین ۵ تا ۸ بعد از ظهر تعداد تصادفات مرگ آور و شدید افزایش می یابد. متخصصان ایمنی می گویند وقتی غروب نزدیک می شود رانندگان بدون در نظر گرفتن این تغییر روشنایی روش رانندگی، دیدن، سرعت و حرکت خود را تغییر نمی دهند و این باعث تصادف می شود.

۴-۶- اقدامات ایمنی رانندگی در شب :

- در شب همیشه ۱۵ کیلومتر سرعت خود را نسبت به روز تقلیل دهید .
- به علت کاهش قدرت بینایی در شب، در صورت نیاز از پارکینگ و یا شانه خاکی جاده استفاده نمایید و از مسیر و راه عبور اتومبیل ها خارج باشید و همچنین چراغ های احتیاط را روشن بگذارید .
- با اتومبیل جلو فاصله بیشتری را رعایت کرده و متوجه علائم آن باشید.

- هنگام رودررو شدن با اتومبیل مقابل و یا قرار گرفتن پشت اتومبیل دیگران از نورپایین استفاده کنید.
 - در صورت احساس خستگی و خواب‌آلودگی از رانندگی خودداری نمایید .
 - وضعیت نامناسب هوا، تاریکی و کاهش دید خطر تصادف را افزایش می‌دهد، در چنین شرایطی با حداقل سرعت رانندگی کنید.
 - با نظر انداختن و تمرکز به کناره دست راست جاده و یا خط سفید وسط جاده از تأثیر نامطلوب نور شدید اتومبیل‌های روبرو به چشمان خودتان جلوگیری نمایید.
 - حق تقدم عابران پیاده را رعایت کرده و از رفتار نامطمئن آن‌ها غافل نمایید.
 - در فاصله غروب تا طلوع آفتاب از چراغ‌های نوربالا استفاده کنید.
 - همیشه شیشه جلوی چراغ‌های اتومبیل را تمیز نگاه دارید.
 - در موقع سبقت گرفتن، ارزیابی مسافت اتومبیل مقابل با نور چراغ‌ها عمل نادرستی است.
 - باید اطمینان بیابید که برای سبقت گرفتن و عبور فرصت و زمان کافی دارید.
 - به علائم اختطاری کنار جاده دقیقاً توجه نموده و به آن‌ها عمل نمائید.
- سرعت: به یاد داشته باشید که تفاوت کشش ترمز درراه آسفالت خشک، خیس و یخبندان در صورتی که لاستیک‌ها، چراغ‌ها و ترمزها کاملاً سالم و خوب باشند بسیار زیاد است.

فصل پنجم

آگاهی از رانندگی تدافعی

۵-۱- مقدمه

در این فصل برای بررسی میزان آگاهی کارکنان دولت به اصول رانندگی تدافعی به صورت نمونه موردی کارکنان مرکز تحقیقات راه مسکن و شهرسازی مورد مطالعه قرار گرفتند. این کارمندان دارای بالاترین تحصیلات در سطح وزارت راه و شهرسازی و سازمان‌های تابعه هستند. یکی از مسائلی که وزارت راه و شهرسازی با آن دست‌به‌گریبان است، تعداد بالای کشته‌های رانندگی در جاده‌های کشور است. بنابراین ارتقاء سطح دانش علمی پرچم‌داران آگاهی‌رسانی، یکی از اولین گام‌های ارتقای دانش جامعه است. اگر بپذیریم که پرسنل مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، به‌عنوان شهروندان این کشور، تحت تأثیر همان آسیب‌هایی قرار دارند که کل جامعه را متأثر می‌سازد، می‌توان مدعی شد که خساراتی که سوانح رانندگی روزانه در ابعاد مختلف زندگی شهروندان را تهدید می‌کند، از زندگی این افراد نیز دور نیست. همچنین چنانچه این افراد که از تحصیلات بالاتر از میانگین جامعه برخوردارند، آگاهی پایینی نسبت به اصول رانندگی تدافعی داشته باشند، اهمیت توجه به آموزش رانندگی تدافعی بیش‌ازپیش آشکار می‌شود. براین اساس، پرسشنامه برای بررسی این آگاهی و عمل به اصول رانندگی تدافعی تهیه شد. به‌جز اطلاعات زمینه‌ای، پرسشنامه دودسته سؤال داشت. سولاتی که نگرش فرد را نسبت به عوامل تصادفات می‌سنجید. اینکه

به‌طورکلی تصور افراد از علل اصلی تصادفات چیست؟ این دسته از سؤالات می‌توانست نشان دهد که اساساً چه میزان افراد به احتیاط و رانندگی تدافعی به‌عنوان عامل بازدارنده تصادفات نگاه می‌کنند. دسته دوم سؤالاتی بود که نگرش افراد را نسبت به رانندگی تدافعی تعیین می‌کرد. این سؤالات خود به دو دسته تقسیم می‌شد. سؤالاتی که به سنجش نوع رفتار افراد می‌پرداخت و سؤالاتی که میزان آگاهی آن‌ها را از اصول رانندگی تدافعی اندازه‌گیری می‌کرد. حجم نمونه شامل ۱۸۵ نفر از پرسنل شاغل در مرکز تحقیقات می‌باشد.

در جدول زیر نمونه تخصیص داده‌شده به تفکیک هر بخش نشان داده‌شده است.

جدول شماره ۲- حجم نمونه آماری موردبررسی

ردیف	بخش	جمعیت آماری	حجم نمونه
۱	اداره امور فنی و کارگاه	۱۳	۷
۲	اداره انتشارات	۵	۳
۳	اداره درآمدها	۳	۲
۴	کارپردازی وانبار	۶	۳
۵	اداره کل منابع انسانی و پشتیبانی	۳	۲
۶	امور پشتیبانی و خدمات	۳۱	۱۶
۷	بخش اقتصاد حمل‌ونقل و مسکن	۴	۲
۸	بخش انرژی، آکوستیک و نور	۸	۴
۹	بخش ایمنی حمل‌ونقل	۴	۲
۱۰	بخش برنامه‌ریزی و طراحی شهری	۴	۲
۱۱	بخش برنامه‌ریزی و توسعه حمل‌ونقل	۷	۴
۱۲	انتشارات و چاپ	۳	۲
۱۳	بخش تأسیسات مکانیکی و الکتریکی	۹	۵
۱۴	بخش حمل‌ونقل دریایی	۳	۲
۱۵	بخش حمل‌ونقل ریلی	۱	۱
۱۶	بخش حمل‌ونقل هوایی	۳	۲

ردیف	بخش	جمعیت آماری	حجم نمونه
۱۷	بخش زلزله‌شناسی مهندسی و خطرپذیری	۸	۴
۱۸	بخش زلزله‌شناسی مهندسی و خطرپذیری	۱	۱
۱۹	بخش ژئوتکنیک و زیرساخت	۸	۴
۲۰	بخش شبکه ملی شتابنگاری	۱۵	۸
۲۱	بخش فناوری بتن	۹	۵
۲۲	قیر و آسفالت	۷	۴
۲۳	بخش مسکن و سیستم‌های ساختمانی	۳	۲
۲۴	بخش مصالح و فرآورده‌های ساختمانی	۷	۴
۲۵	بخش مصالح و فرآورده‌های راه و ساختمان	۱	۱
۲۶	بخش مطالعات اجتماعی و توسعه پایدار	۸	۴
۲۷	بخش مطالعات بنیادی	۷	۴
۲۸	بخش معماری و طراحی محیط	۸	۴
۲۹	بخش مهندسی سازه و ابنیه فنی	۱۶	۸
۳۰	بخش مهندسی آتش	۶	۳
۳۱	بسیج	۱	۱
۳۲	تلفنخانه	۳	۲
۳۳	چاپخانه	۵	۳
۳۴	حوزه پژوهشی حمل و نقل	۱	۱
۳۵	حوزه پژوهشی معماری و شهرسازی	۱	۱
۳۶	حوزه رئیس مرکز	۲	۱
۳۷	دبیرخانه	۴	۲
۳۸	دفتر امور پژوهشی	۶	۳
۳۹	دفتر حقوقی	۳	۲
۴۰	دفتر ریاست و روابط عمومی و بین‌الملل	۱۱	۶



ردیف	بخش	جمعیت آماری	حجم نمونه
۴۱	دفتر طرح و برنامه	۷	۴
۴۲	لجستیک و مدیریت سیستم‌ها و بحران	۳	۲
۴۳	مدیریت اطلاعات راه مسکن و شهرسازی	۳	۲
۴۴	مدیریت امور مالی و ذی‌حسابی	۱۱	۶
۴۵	مدیریت تدوین مقررات ملی ساختمان	۳	۲
۴۶	مدیریت فناوری اطلاعات	۸	۴
۴۷	مدیریت اسناد و مدارک علمی	۵	۳
۴۸	مدیریت امور آموزشی	۸	۴
۴۹	مدیریت امور مالی و ذی‌حسابی و اموال	۴	۲
۵۰	مدیریت تجاری سازی	۳	۲
۵۱	مدیریت تدوین ضوابط و استانداردها	۳	۲
۵۲	مدیریت حراست	۲۸	۱۴
۵۳	مدیریت خدمات آزمایشگاهی و گواهی‌نامه فنی	۷	۴
۵۴	معاونت آموزش و توسعه فناوری و تحقیقات	۴	۲
۵۵	معاونت توسعه مدیریت و منابع	۶	۳
۵۶	مهندسی راه و روسازی	۵	۳
۵۷	واحد نقلیه	۷	۴
	جمع	۳۶۳	۱۸۵

۲-۵- تعریف عملیاتی واژه‌های کلیدی:

رانندگی تدافعی: رانندگی تدافعی رانندگی است که در آن راننده قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی به‌طور کامل رعایت کند و از چگونگی رانندگی در شرایط غیرمعمول آگاهی داشته باشد. همچنین دانش و تجربه رانندگی خود را در پیشگیری از حوادث و خطرات پنهان به‌کار گیرد به‌طوری‌که مانع تصادف خودروی خود و دیگران شود، باعث تصادف دیگران نشود و مانع تصادف خودروی دیگران با خود شود.

تصادفات رانندگی: انواع وقایع منجر به جرح، فوت، خسارت و یا ترکیبی از آن‌ها که در نتیجه برخورد یک یا چند وسیله نقلیه با یکدیگر و یا انسان، حیوان و شیء به وجود می‌آید.

آموزش: منظور از آموزش فرآیندی است که افراد جامعه از طریق آن نقش‌ها، قواعد، روابط و به‌طور کلی فرهنگ جامعه خود را فرامی‌گیرند.

فرهنگ ترافیک: به مجموعه‌هایی از ارزش‌ها، هنجارها، آداب، باورها و سنی (درخصوص خودرو) اطلاق می‌شود که از سوی کاربران ترافیکی، هنگام تردد در کوچه، خیابان، میدان، بزرگراه و... مورد توجه قرار می‌گیرد.

رفتارهای ایمن ترافیکی: در این پژوهش منظور از رفتارهای ایمن ترافیکی، رفتارهایی هستند که با انجام آن‌ها هیچ‌یک از قوانین راهنمایی و رانندگی نقض نمی‌گردد و ایمنی خود کنشگر یا سایر کنشگران اجتماعی به واسطه آن‌ها به خطر نمی‌افتد.

۳-۵- روش تجزیه و تحلیل اطلاعات

پس از تکمیل پرسشنامه، جمع‌آوری داده‌ها و کدگذاری آن‌ها، اطلاعات وارد کامپیوتر شدند. در تجزیه و تحلیل اطلاعات با توجه به گستردگی موضوع و وسعت اطلاعات، برای سهولت، سرعت و افزایش دقت کار از بسته نرم‌افزاری آماری SPSS استفاده شد و از این طریق بررسی فرضیه‌های تحقیق انجام گرفت. تجزیه و تحلیل اطلاعات در دو بخش انجام گرفت:

۱- توصیف داده‌ها بر مبنای توزیع فراوانی متغیرهای مورد بررسی و شاخص‌های آماری مربوط به آن؛

۲- آزمون‌های آماری به منظور گویا نمودن و پالایش داده‌ها در سطح شاخص‌های آمار توصیفی و استنتاجی، آزمون کی دو و آزمون‌های معنی داری به تناسب سطح سنجش.

۵-۴- نتایج تحلیل اطلاعات

۵-۴-۱- نتایج توصیفی

جهت آشنایی بیشتر باکم و کیف جامعه آماری از آماره‌های توصیفی استفاده شد. توزیع دو جنس زن و مرد در بین پاسخگویان مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی در نمونه ما به شکل جدول زیر می‌باشد:

جدول شماره ۳- توزیع فراوانی و درصد پاسخگویان بر حسب جنسیت

جنسیت پاسخگویان	فراوانی	درصد	درصد	فراوانی تجمعی
مرد	۱۰۶	۶۸.۴	۷۰.۷	۷۰.۷
زن	۴۴	۲۸.۴	۲۹.۳	۱۰۰
جمع	۱۵۰	۹۶.۸	۱۰۰	
بی پاسخ	۵	۳.۲		
جمع کل	۱۵۵	۱۰۰		

از ۱۵۵ نفر پاسخگو ۱۰۶ نفر (۷۰.۷ درصد) مرد و ۴۴ نفر (۲۹.۳ درصد) زن تشکیل شده‌اند. این نسبت در مرکز معادل ۶۹ درصد مرد (۲۹۱ نفر) و ۳۱ درصد زن (۱۲۸ نفر) است که تقریباً با نسبتی که پرسشنامه‌ها تکمیل شده است، یکسان است.

عامل تحصیلات یکی از موارد مهمی است که می‌توان در تحلیل میزان آگاهی از روش‌های رانندگی تدافعی و به‌کارگیری روش‌های رانندگی تدافعی از آن استفاده کرد.

جدول شماره ۴- توزیع فراوانی و درصد پاسخگویان بر حسب تحصیلات

تحصیلات	فراوانی	درصد	درصد خالص	فراوانی تجمعی
ابتدایی	۹	۵.۸	۵.۸	۵.۸
راهنمایی	۱۵	۹.۷	۹.۷	۱۵.۶
دیپلم	۱۸	۱۱.۶	۱۱.۷	۲۷.۳
فوق دیپلم	۱۴	۹.۱	۹.۱	۳۶.۴
لیسانس	۳۲	۲۰.۶	۲۰.۸	۵۷.۱
فوق لیسانس	۴۷	۳۰.۳	۳۰.۵	۸۷.۷
دکتری	۱۹	۱۲.۳	۱۲.۳	۱۰۰
جمع	۱۵۴	۹۹.۴	۱۰۰	
بی پاسخ	۱	۰.۶		
جمع کل	۱۵۵	۱۰۰		

از جدول بالا چنین می‌توان نتیجه گرفت که از ۱۵۵ نفر پاسخگو، درصد خالص فراوانی تحصیلات ابتدایی با ۹ نفر (۵.۸ درصد)، تحصیلات راهنمایی با ۱۵ نفر (۹.۷ درصد)، تحصیلات دیپلم با ۱۸ نفر (۱۱.۷ درصد)، تحصیلات لیسانس با ۳۲ نفر (۹.۱ درصد)، تحصیلات فوق لیسانس با ۴۷ نفر (۲۰.۸ درصد) و تحصیلات دکتری با ۱۹ نفر (۱۲.۳ درصد) است. بنابراین در جدول فوق تحصیلات فوق لیسانس با ۲۰.۸ درصد خالص، بیشترین فراوانی را بین پاسخگویان داشت.

از آنجاکه بی‌سوادی در ایران و با توجه به ترکیب جمعیت فوت یافته، کمتر از ۱۰ درصد است، هم چنین با توجه به اینکه نزدیک به ۲۰ درصد جمعیت بالای ۷ سال کشور یا فارغ التحصیل آموزش عالی بوده و یا در حال تحصیل دانشگاهی هستند، می‌بینیم که میزان تحصیلات پاسخگویان، تفاوت بسیار معناداری با سطوح تحصیلی متناظر در جامعه ایرانی دارد، به طوری که بی‌سوادان جامعه به این مرکز تقریباً دو برابر و کسانی که دارای تحصیلات عالی هستند به نسبت افراد جامعه ۳.۵ برابر است. مقایسه این ارقام با میزان تحصیلات کشته شدگان سوانح رانندگی در سال ۱۳۹۳ که

تنها ۴.۴ درصد آن‌ها دارای تحصیلات دانشگاهی بودند، می‌تواند برای ما امیدوارکننده باشد. همچنین میانگین سن پاسخگویان برابر ۳۹.۲۳ سال است.

پاسخگویان نمونه ما شامل ۷۳ نفر (۵۵.۳ درصد) از بخش‌های تحقیقاتی، ۱۹ نفر (۱۴.۴ درصد) از بخش‌های اداری-مالی ۴۰ نفر (۳۰.۳ درصد) بخش‌های خدماتی بودند.

جدول شماره ۵ - توزیع فراوانی و درصد پاسخگویان برحسب بخش‌های مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

فراوانی	درصد خالص	درصد	فراوانی	
۵۵.۳	۵۵.۳	۴۷.۱	۷۳	تحقیقاتی
۶۹.۷	۱۴.۴	۱۲.۳	۱۹	اداری مالی
۱۰۰	۳۰.۳	۲۵.۸	۴۰	خدماتی
	۱۰۰	۸۵.۲	۱۳۲	جمع
		۱۴.۸	۲۳	بی پاسخ
		۱۰۰	۱۵۵	جمع کل

نظر پاسخگویان درباره مهم‌ترین عامل تصادفات

این سؤال در واقع نشانگر میزان اهمیت آموزش نیروی انسانی از دید پاسخگو می‌باشد. بررسی علل تصادفات جاده‌ای نشان می‌دهد که در حدود ۹۳ درصد از سوانح رانندگی عامل انسانی دخیل است. مطالعات انجام‌شده نشان می‌دهد که عامل انسانی به تنهایی سهم ۷۵ درصدی در بروز تصادفات دارد. اینکه پاسخگویان در این باره چگونه فکر می‌کنند می‌تواند نشانگر میزان آگاهی آنان از اهمیت رانندگی تدافعی باشد.

جدول شماره ۶ - توزیع فراوانی و درصد پاسخگویان سؤال مهم ترین عامل تصادفات

مهم ترین عامل	فراوانی	درصد	درصد خالص	فراوانی تجمعی
خیابان‌ها و جاده‌ها	۱۵	۹.۷	۱۰.۹	۱۰.۹
وضعیت خودروها	۱۲	۷.۷	۸.۸	۱۹.۷
رفتار رانندگان	۱۱۰	۷۱.۰	۸۰.۳	۱۰۰
جمع	۱۳۷	۸۸.۴	۱۰۰	
بی پاسخ	۱۸	۱۱.۶		
جمع کل	۱۵۵	۱۰۰		

از جدول فوق می‌توان چنین نتیجه گرفت که از مجموعه ۱۵۵ نفر، ۱۰.۹ درصد (۱۵ نفر) از افراد معتقدند که وضعیت خیابان‌ها و جاده‌ها، ۸.۸ درصد (۱۲ نفر) وضعیت خودروها و ۸۰.۳ درصد (۱۱۰ نفر) رفتار رانندگان را از علل تصادفات جاده‌ای دانسته‌اند. به عبارت دیگر ۱۹ درصد افراد اهمیت رانندگی تدافعی را نمی‌دانند. با توجه به اینکه دانستن یک موضوع می‌تواند انگیزه افراد را برای شناخت و اجرای آن افزایش دهد، اطلاع‌رسانی و آگاهی‌رسانی درباره این موضوع می‌تواند یکی از استراتژی‌های راهبردی برای آموزش کارکنان در زمینه ایمنی راه‌ها باشد.

میزان آگاهی کارکنان مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی از روش‌های رانندگی تدافعی

بررسی میزان آگاهی کارکنان مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی از روش‌های رانندگی تدافعی نشان می‌دهد تنها ۹ درصد از کارکنان از آگاهی کامل دارند و ۲۶.۵ درصد افراد از روش‌های رانندگی تدافعی، آگاهی بالا دارند. این درحالی است که تقریباً ۲۲ درصد آگاهی کارکنان مرکز از روش‌های رانندگی تدافعی، متوسط و پایین‌تر از متوسط است. میانگین میزان آگاهی کارکنان از روش‌های رانندگی تدافعی را می‌توان تا حدودی بالا دانست.



جدول شماره ۷- توزیع فراوانی و درصد پاسخگویان میزان آگاهی از رانندگی تدافعی

فراوانی	درصد	درصد خالص	فراوانی تجمعی
۳	۱.۹	۱.۹	۱.۹
۱۱	۷.۱	۷.۱	۹
۲۰	۱۲.۹	۱۲.۹	۲۱.۹
۶۶	۴۲.۶	۴۲.۶	۶۴.۵
۴۱	۲۶.۵	۲۶.۵	۹۱
۱۴	۹	۹	۱۰۰
۱۵۵	۱۰۰	۱۰۰	

بررسی رفتار کارکنان مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی بر اساس روش‌های رانندگی تدافعی

جدول شماره ۸- توزیع فراوانی و درصد پاسخگویان میزان عمل به رانندگی تدافعی (بعد رفتاری)

میزان عمل به رانندگی	فراوانی	درصد	درصد خالص	فراوانی تجمعی
خیلی پایین	۱	۰.۶	۰.۶	۰.۶
تا حدودی پایین	۱۷	۱۱	۱۱	۱۱.۶
پایین	۵	۳.۲	۳.۲	۱۴.۸
متوسط	۳۹	۲۵.۲	۲۵.۲	۴۰
تا حدودی بالا	۵۸	۳۷.۴	۳۷.۴	۷۷.۴
بالا	۲۶	۱۶.۸	۱۶.۸	۹۴.۲
خیلی بالا	۹	۵.۸	۵.۸	۱۰۰
جمع کل	۱۵۵	۱۰۰	۱۰۰	۰.۶

نتایج جدول فوق نشان می‌دهد که تنها حدود ۶ درصد از کارکنان مرکز تحقیقات بر اساس روش‌های رانندگی تدافعی عمل می‌کنند و حدود ۴۰ درصد افراد کمتر از حد

متوسط به این روش‌ها عمل می‌کنند. مقایسه نتایج جدول مربوط به میزان آگاهی پاسخگویان با میزان رفتار آن‌ها نشان می‌دهد که داشتن آگاهی بالا از روش‌های رانندگی تدافعی، لزوماً به عمل به آن منجر نمی‌شود. چرا که حدود ۲۲ درصد پاسخگویان از روش‌های رانندگی تدافعی آگاهی کم‌تر از متوسط دارند، ولی ۴۰ درصد این افراد در عمل به شیوه‌های رانندگی تدافعی از حد متوسط پایین‌تر عمل می‌کنند. میانگین رفتار کارکنان برحسب روش‌های رانندگی تدافعی تا حدودی بالاست.

۵-۴-۲- نتایج علی

بررسی رابطه بین میزان تحصیلات کارکنان مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی با میزان آگاهی کارکنان از روش‌های رانندگی تدافعی نشان‌دهنده وجود رابطه معنادار میان آن‌هاست. این رابطه با آماره گاما سنجیده شده که سطح معناداری آن ۰.۰۲۲ است. این نتایج نشان‌دهنده آن است که با افزایش میزان تحصیلات، میزان آگاهی از روش‌های رانندگی تدافعی هم افزایش می‌یابد.

جدول شماره ۹- بررسی رابطه بین متغیرهای مختلف

تعداد	معناداری	مقدار	رابطه بین متغیرها
۱۵۴	۰.۰۲۲	۰.۱۶۸	رابطه بین سطح تحصیلات و میزان آگاهی از روش رانندگی تدافعی
۱۵۴	۰.۱۰۷	۰.۱۱۲	رابطه بین سطح تحصیلات و میزان عمل به روش‌های رانندگی تدافعی
۱۵۴	۰.۰۰۰	۰.۳۱۱	رابطه بین میزان آگاهی از روش رانندگی تدافعی و میزان عمل به روش‌های رانندگی تدافعی

بررسی یافته‌های آماری رابطه بین سطح تحصیلات و میزان عمل به روش‌های رانندگی تدافعی نشان‌دهنده آن است که برخلاف آنکه آگاهی پژوهشگران از فنون رانندگی تدافعی رابطه مستقیمی با تحصیلات آن‌ها دارد، میزان عمل به اصول رانندگی تدافعی رابطه معناداری با سطح تحصیلات ندارد. این موضوع نشان‌دهنده آن است که

تحصیلات می‌تواند سطح آگاهی را در رانندگی ایمن افزایش دهد، اما عمل به دانسته‌ها لزوماً با افزایش تحصیلات اتفاق نمی‌افتد.

بررسی آماری بین میزان آگاهی افراد از روش رانندگی تدافعی و میزان عمل آن‌ها به روش‌های رانندگی تدافعی نشان‌دهنده آن است که بین این دو رابطه معنادار وجود دارد. به عبارت دیگر، افرادی که آگاهی بالاتری از روش‌های رانندگی تدافعی دارند، به روش‌های رانندگی تدافعی نیز بیشتر عمل می‌کنند. این نتیجه، ما را به این موضوع رهنمون می‌کند که آموزش روش‌های رانندگی تدافعی می‌تواند رفتار افراد را تحت تأثیر قرار دهد. به عبارت بهتر، افراد در زمانی که از این روش‌ها آگاهی پیدا کنند، به آن‌ها بیشتر عمل می‌کنند.

بین جنسیت پاسخگویان و میزان آگاهی آن‌ها از روش‌های رانندگی تدافعی یا رفتار افراد در رانندگی تدافعی وجود ندارد و میزان آگاهی افراد یا نوع رفتار آن‌ها کمابیش فارغ از جنسیت‌شان است. به عبارت دیگر بین هر دو جنس میزان آگاهی و نوع رفتار کمابیش یکسان و مشابه است.

بررسی نتایج محل اشتغال متقاضی با میانگین آگاهی روش رانندگی تدافعی و میزان عمل به روش‌های رانندگی تدافعی، نشان‌دهنده آن است که میزان آگاهی و رفتار به نحو معناداری وابسته به محل اشتغال است. از آنجاکه سطح تحصیلات در بخش‌های تحقیقاتی بالاتر است، میزان آگاهی و رفتار کارکنان در این بخش‌ها میانگین بالاتری هم دارد (جدول ۹).

جدول ۱۰- رابطه بخش محل اشتغال و آگاهی از روش رانندگی تدافعی و میزان عمل به روش‌های رانندگی تدافعی

معناداری	F	میانگین مربعات	درجه آزادی	مجموع مربعات		
.۰۱۲۱	۲.۱۴۴	۹۹.۶۱۳	۲	۱۹۹.۲۲۶	بین گروهی	آگاهی از رانندگی تدافعی
		۴۶.۴۶۵	۱۲۹	۵۹۹۴.۰۱۷	درون گروهی	
			۱۳۱	۶۱۹۳.۲۴۲	کل	
.۰۰۴	۵.۹۰۷	۱۳۳۹.۱۹۳	۲	۲۶۷۸.۳۸۶	بین گروهی	عمل به رانندگی تدافعی
		۲۲۶.۷۱۹	۱۲۹	۲۹۲۴۶.۷۹۵	درون گروهی	
			۱۳۱	۳۱۹۲۵.۱۸۲	کل	

بررسی رابطه بین میزان آگاهی با بروز تصادف جاده‌ای

بررسی اطلاعات پاسخگویان نشان‌دهنده ربط مستقیم بالابودن آگاهی و عمل براساس فنون رانندگی تدافعی با بروز تصادفات جاده‌ای داشت.

جدول ۱۱- رابطه بین میزان آگاهی با بروز تصادف جاده‌ای

معناداری	انحراف	میانگین	تعداد	تصادفات		
.۰۰۶۴۱۴۶	۶.۶۰۴۲۳	۹۸.۰۵۶۶	۹۸	بله	آگاهی از رانندگی	
	۶.۹۲۰۰۷	۳۵.۲۹۵۵	۵۷	خیر		
.۰۰۸	۱۵.۹۵۷۴۳	۷۶.۶۱۳۲	۹۸	بله	عمل به رانندگی تدافعی	
	۱۴.۶۹۱۲۴	۴۲.۰۶۸۲	۵۷	خیر		

فصل ششم

نتیجه گیری

یکبارہ چشم باز کرده و اتومبیل را دیده‌ایم که در همه شئون زندگی ما حضور پیدا کرده است، از بام تا شام با آن سروکار داریم و هیچ کاری بدون حضور خودرو انجام نمی‌گیرد. اما آیا همچنان که در غرب روی داده است. ما با سیر تکاملی ساخت اتومبیل و روند رو به افزایش استفاده از آن در زندگی اجتماعی آشنا شده‌ایم؟ چنین اتفاقی در کشورهای در حال توسعه روی نداده و به همین دلیل رفتار ما در ترافیک دستخوش ناهنجاری‌هایی است که عواقب منفی این رفتار ناسالم تأثیر خود را در هرج و مرج به نام عبور و مرور و ترافیک نشان می‌دهد. از آنجاکه اتومبیل مانند بسیاری از مظاهر تکنولوژی غرب، بدون برنامه‌ریزی و بی‌آنکه زمینه‌های نیاز آن در جامعه تکوین یابد، به کشور ما راه یافته است، استفاده از آن نیز فرهنگ درخور را به وجود نیاورده است. واقعیت این است که ما در روند ماشینی شدن یک مرحله بسیار مهم را از سر نگذرانده‌ایم.

یعنی بدون آنکه در اختراع و تکامل تدریجی ماشین سهمی داشته باشیم، یکبارہ صاحب ماشین شده‌ایم و بنابراین سنت دیرینه استفاده از آن را نداریم. به‌طور کلی، حضور افراد در ترافیک چه به صورت راننده، سرنشین، عابر پیاده، موتورسوار و چه پلیس از استانداردهای قابل قبول جهانی فاصله بسیار دارد، آن‌چنان‌که کم‌وبیش همه به آن اذعان داشته و در فکر چاره‌جویی هستند.

از آنجاکه رفتار ترافیکی، یک کنش اجتماعی است که ریشه در دانش و آگاهی افراد و به‌طورکلی فرهنگ ترافیک دارد، می‌توان با استفاده از روش‌های آموزشی به بهبود و اصلاح رفتار اقدام کرد. آنچه مهم است اصلاح نگرش و تغییر رفتار است.

بررسی و تحلیل روش‌های آموزشی و شناخت روش‌های کارساز که در تجربه درستی خود را به اثبات رسانیده‌اند، می‌تواند در کاهش هزینه‌ها و افزایش بازدهی به برنامه‌ریزان آموزشی کمک نماید.

یکی از روش‌های مطالعات در حوزه‌های علوم اجتماعی، شناخت وضع موجود است، امری که در ایران کمتر به آن بها داده می‌شود. در ایران با توجه به شرایط خاص اجتماعی که مدیریت‌های کوتاه‌مدت را به همراه داشته است، معمولاً وضعیت موجود تحلیل و ارزیابی نشده و روش‌ها مورد سنجش قرار نمی‌گیرد از این رو بسیاری از تجربیات گذشته در روند فعالیت‌های آینده مورد بهره‌برداری واقع نمی‌شود. گرچه در تحلیل و بررسی مقولات علوم اجتماعی، باید ویژگی‌های و شرایط خاص تاریخی و جغرافیای آن توجه کرد، اما با این وجود بررسی و تحلیل تجربیات گذشته همواره مفید واقع می‌گردد.

بهترین مکان ترویج و آموزش رفتارهای رانندگی ایمن، خانواده و دوران کودکی است، اما چشم‌های تیزبین و ذهن کنجکاو کودک هم‌اکنون از آن محروم است. در مدارس و کتب درسی نیز جایگاه آموزش این مقوله، بسیار کم‌رنگ است. نحوه رانندگی، فرار از مقررات، زرنگی‌های نامعقول، پرخاشگری و تعرض، ویراژ دادن، سرعت زیاد، بوق‌های ممتد و گوش‌خراش، تزئینات نامناسب و عدم تمایل به استفاده از وسائل حمل‌ونقل عمومی و... جایگزینی عناصر مطلوب تردد ایمن در حوزه ترافیک شده‌اند.

اخیراً نیز مشاهده می‌شود، درحالی‌که کشورهای سازنده تلفن‌های همراه در دنیا استفاده از آن را درحال رانندگی ممنوع کرده‌اند، در کشور ما صحنه‌های فراوان تصادف که راننده مقصر درحال صحبت کردن از طریق تلفن همراه بوده است، مستمراً درحال تکرار و افزایش است. به‌کارگیری آموزش و اقناع رانندگان به‌عنوان اصلی‌ترین مخاطبان و استفاده‌کنندگان از وسایل آمدوشد همراه با ابزار الزام‌آور بهترین روش

بهبود حمل و نقل و کاهش خطرات این عرصه خواهد بود که مورد بحث این پژوهش است.

یکی از گروه‌های مخاطب کارکنان دولت هستند که به‌عنوان راننده از این وسیله استفاده می‌کنند و نیز در دوره‌های مختلف آموزشی مورد آموزش قرار می‌گیرند.

بررسی سطح آگاهی و میزان عمل این گروه به‌روش‌های رانندگی ایمن، می‌تواند نشان‌دهنده آن باشد که آیا این گروه به آموزش‌های ویژه‌ای نیاز دارند.

بر این اساس، این پژوهش کارکنان مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی را به‌عنوان بخشی از دولت مورد بررسی قرار می‌دهد. انتخاب این افراد به‌دلیل سطح بالای تحصیلاتشان و تفاوت بارز تحصیلات آن‌ها با میانگین جامعه، نشان می‌دهد که در صورت نیاز این افراد به آموزش، سایر کارمندان دولت به‌طریق اولی به آموزش روش‌های رانندگی ایمن نیازمندند.

مقایسه سطح تحصیلات کارکنان مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی با میزان تحصیلات کشته‌شدگان سوانح رانندگی در سال ۱۳۹۳ که تنها ۴.۴ درصد آن‌ها دارای تحصیلات دانشگاهی بودند، می‌تواند امیدوارکننده باشد که این افراد به نسبت سایر افراد جامعه کمتر در معرض خطر قرار دارند. اما بررسی نتایج اینکه میزان تصادفات این افراد با وسیله نقلیه خود نشان می‌دهد که ۶۳ درصد آن‌ها پاسخ مثبت را انتخاب کرده‌اند. این موضوع می‌تواند نشانگر آن باشد که گرچه بالا بودن سطح تحصیلات می‌تواند تصادفاتی که موجب مرگ و میر می‌شود را کاهش دهد، ولی صرف تحصیلات بالا بدون عناصری از آگاهی نمی‌تواند به‌تنهایی عملکرد افراد را در زمینه رانندگی ارتقاء دهد.

مقایسه جنسیت کارکنان مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی در میزان آگاهی آن‌ها از روش‌های رانندگی تدافعی یا عمل به آن روش‌ها، نشان داد که بین میانگین دو گروه مردان و زنان تفاوت معناداری در این شاخص‌ها وجود ندارد. به‌عبارت‌دیگر، با گسترش و در دسترس بودن رسانه‌های جمعی و فضای مجازی، اکنون دیگر آگاهی و اطلاعات هر دو جنس تقریباً درباره موارد گوناگون یکسان است.

نتایج بررسی‌ها نشان داد که در حدود ۲۰ درصد از جامعه نمونه ما، اطلاعات درستی

از اینکه عامل اصلی تصادفات رانندگی و مرگ و میرهای جاده‌ای در بیش از ۷۵ درصد موارد، عامل انسانی است، نداشتند. با عنایت به اینکه بین دانستن و نوع نگرش و رفتار ما ربط وثیقی وجود دارد، این موضوع می‌تواند نشان‌دهنده زنگ خطری برای افرادی باشد که علی‌رغم بالا بودن سطح تحصیلات، از موضوعی مهم غافل هستند. از سوی دیگر، نتایج بررسی‌ها نشان داد که افرادی که آگاهی بالاتری از روش‌های رانندگی تدافعی دارند، به روش‌های رانندگی تدافعی نیز بیشتر عمل می‌کنند. این نتیجه، ما را به این موضوع رهنمون می‌کند که آموزش روش‌های رانندگی تدافعی می‌تواند رفتار افراد را تحت تأثیر قرار دهد. به عبارت بهتر، افراد در زمانی که از این روش‌ها آگاهی پیدا کنند، به آن‌ها بیشتر هم عمل می‌کنند.

اما وجود شکاف بین تعداد افرادی که از این روش‌ها آگاهی دارند و افرادی که به این روش‌ها عمل می‌کنند، نشان‌دهنده آن است که صرف آگاهی از یک موضوع ما را به سمت عمل بر طبق آن رهنمون نمی‌سازد. چرا که هنوز موضوع حوادث رانندگی، به گفتمان حاکم بر جامعه تبدیل نشده است.

نتایج بررسی‌ها نشان داد میانگین میزان آگاهی کارکنان از روش‌های رانندگی تدافعی و عمل به آن‌ها را می‌توان تا حدودی بالا دانست. به عبارت دیگر در یک طبقه‌بندی ۷ تایی که از خیلی بالا، بالا، تا حدودی بالا، متوسط، تا حدودی پایین، پایین و خیلی پایین، آگاهی و رفتار افراد در طبقه سوم قرار می‌گیرد. با توجه به میانگین سطح تحصیلات جامعه مورد بررسی، این میزان آگاهی و رفتار پایین طبقه‌بندی می‌شود.

امروزه در همه سازمان‌ها نیروی انسانی از سایر مؤلفه‌های سازمانی دارای اهمیت بیشتری است. اهمیت نیروی انسانی تا حدی است که برخی صاحب‌نظران بر این عقیده هستند که آنچه در نهایت روند توسعه اقتصادی و اجتماعی یک کشور را تعیین می‌کند، منابع انسانی آن کشور است، نه سرمایه و یا منابع مادی دیگر. این منابع انسانی هستند که سرمایه‌ها را متراکم می‌سازند، از منابع طبیعی بهره‌برداری می‌کنند، سازمان‌های اجتماعی و اقتصادی و سیاسی را به وجود می‌آورند و توسعه ملی را پیش می‌برند. کارکنان مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی به‌عنوان قسمتی از دولت دوره‌های مختلف آموزشی را طی می‌کنند. در حال حاضر در دوره‌های متعدد آموزشی

ضمن خدمت سازمان‌ها یا مؤسسات کشور ما جایی برای آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی راه وجود ندارد. برنامه‌ریزی برای آموزش‌هایی که در کنار آگاهی بخشی به افراد، مهارت‌های آن‌ها را نیز در رانندگی تدافعی افزایش دهد، می‌تواند ریسک مخاطرات موجود را کاهش دهد.

پیشنهادات

پیشنهاد می‌گردد در کنار سایر دوره‌های آموزشی ضمن خدمت ویژه کارکنان دولت، دوره آموزشی رانندگی تدافعی با سرفصل‌های مربوط به آن به صورت حضوری یا مجازی تعریف گردد. مفاد آموزشی مورد بحث در چنین دوره‌هایی عبارتند از:

- نکاتی که راننده در رابطه با خود باید به آن توجه کند.
- نکاتی که راننده در رابطه با ایمنی خودروی خود باید رعایت کند.
- نکاتی که راننده در رابطه با نحوه استفاده از خودروی خود باید مورد توجه قرار دهد.

- تکنیک‌های رانندگی تدافعی در شرایط گوناگون
باتوجه به لزوم آگاهی بخشی به سایر کاربران جاده اعم از عابران پیاده، در کنار برگزاری دوره آموزشی رانندگی تدافعی، پیشنهاد می‌شود که دوره‌های آموزشی به صورت عام عبورومرور ایمن نیز برگزار گردد که هدف آن‌ها آگاهی بخشی درخصوص پیامدهای بسیار مخرب سوانح رانندگی و آموزش و اطلاع‌رسانی درباره نکاتی باشد که به عبورومرور ایمن کمک می‌کند.

مراجع

۱. ابوالقاسم، فرهاد «مطالعه برنامه ملی ایمنی کشورهای مختلف»، انتشارات خاتم، تهران، سال ۱۳۸۴.
۲. احدی، محمدرضا؛ امینی، امیرعلی «راهنمای ایمنی راه‌ها»، ناشر، معاونت پژوهشی علوم انتظامی ناجا، ویرایش اول، تهران، سال ۱۳۹۰، ص ۱۰.
۳. ایونس، لئونارد، «ایمنی ترافیک» (مترجمین: علیرضا اسماعیلی؛ علیرضا پاک گوهر)، انتشارات پلیس راهنمایی و رانندگی، سال ۱۳۸۷.
۴. آیتی، اسماعیل «تصادفات جاده‌ای ایران»، انتشارات دانشگاه مشهد، سال ۱۳۷۱.
۵. الویک، رون- هوی؛ النا- وا؛ تزولز- سورنسن؛ میثائل «دانشنامه اقدامات ایمنی راه» (مترجمین: محمدرضا احدی- امیرعلی امینی)، انتشارات دفتر تحقیقات کاربردی فرماندهی انتظامی استان کرمان، سال ۱۳۹۱.
۶. باقری خلیلی، فاطمه؛ شیخ الاسلامی، عبدالرضا «تحلیلی بر تحقیقات انجام شده در زمینه عوامل مؤثر بر وقوع تصادفات در راه‌های برون شهری»، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور سال اول، پاییز ۱۳۹۰، دوره ۸، شماره ۱۵، از صفحه ۹۳ تا صفحه ۱۱۵.
۷. بانک توسعه آسیائی (مترجمین: قربانی، مهران؛ نوری امیری، محمد)، مدیریت ایمنی راه انتشارات رنگین قلم، تهران، سال ۱۳۸۵.
۹. برزنجی، امید؛ کیشانی، نجمه «گزارش رانندگی تدافعی، دفتر برنامه‌ریزی و آموزش، وزارت راه و ترابری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای فروردین»، سال ۱۳۸۹.
۱۰. پاپلی یزدی، محمد حسین؛ رجبی سناجردی، حسین «نظریه‌های شهر و پیرامون»، انتشارات سمت، تهران، سال ۱۳۸۲.
۱۱. پورمعلم ن. م قربانی «سیمای ایمنی راه‌ها» ۱۳۹۰، تهران، وزارت راه و ترابری، معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری، دبیرخانه کمیسیون ایمنی راههای کشور.
۱۲. حاجی پور، رضا «آموزش شهروندی»، انتشارات فرهنگ سبز، تهران، سال ۱۳۸۹.

۱۳. خیرآبادی، غلامرضا؛ بوالهروی، جعفر «نقش عوامل انسانی در تصادفات جاده‌ای»، مجله تحقیقات علوم رفتاری، دوره دهم، شماره یک، سال ۱۳۹۰.
۱۴. ذاکری، محمدصادق «کلیاتی از آموزش بهداشت، جلب مشارکت مخاطبان» انتشارات حرف اول، سال ۱۳۷۲.
۱۵. ذاکری، محمدصادق «هفت گفتار پیرامون پرورش مهارت‌های زندگی»، انتشارات مدیر فلاح، کرج، سال ۱۳۸۳.
۱۶. رستمی، خلیل؛ ظهوری، حسین؛ صیاد رضایی، ایرج «بررسی اپیدمیولوژیک حوادث رانندگی منجر به مرگ در استان اردبیل از فروردین ۱۳۸۰ تا اسفند»، مجله دانشگاه علوم پزشکی اردبیل، جلد ۸، شماره ۴، صفحات ۳۸۱-۳۸۶.
۱۷. زایرزاده، علی؛ خیرآبادی، محمدرضا «بررسی راهکارهای ممکن برای کاهش تصادفات ناشی از خستگی رانندگان»، هفتمین کنفرانس مهندسی حمل‌ونقل و ترافیک ایران، سال ۱۳۸۵ ص ۲۰.
۱۸. زمانی علویجه، فرشته؛ طهماسبی، فریبا؛ رستم نیاکان، شراره؛ اسدالهی، عبدالرحیم «بررسی عوامل موثر بر رفتار پر خطر رانندگان تاکسی» (مطالعه موردی، شهر اهواز)، مجله علمی پژوهشی دانشگاه علوم پزشکی ایلام، دوره بیست و دوم، شماره ششم، سال ۱۳۹۱.
۱۹. سلمانی، محمد؛ رمضان زده لسبویی، مهدی؛ دریکوند، مسلم؛ ثابتی، فرخ «بررسی عوامل مؤثر بر تصادفات جاده‌ای و ارائه راهکارهایی برای کاهش آن مورد مطالعه: منظومه روستایی جنوب خور و بیابانک»، نشریه جغرافیای انسانی، دوره ۴۱، شماره ۶۵، پاییز ۱۳۸۷.
۲۰. شرافتی، ایوب؛ کشفی، سعید؛ مهماندار، محمدرضا «بررسی عوامل مؤثر بر مدیریت تصادفات جاده‌ای استان لرستان»، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، سال سوم، تابستان ۱۳۹۲، ص ۲۲.
۲۱. صادقیان، فریده؛ خسروی، احمد؛ امامیان، محمدحسن؛ یونسیان، ربابه «بررسی الگوی آسیب حوادث ترافیکی و عوامل مرتبط در شاهرود در مورد مصدومین حوادث ترافیکی بستری در بیمارستان»، دو ماهنامه پایش، تابستان ۱۳۸۷، دوره ۷،



- شماره ۳، صص ۲۲۵-۲۳۳.
۲۰. طهماسبی، فریبا؛ زمانی علویجه، فرشته؛ رستم نیاکان، شراره؛ اسدالهی، عبدالرحیم «بررسی عوامل مؤثر بر رفتار پر خطر راندگان تاکسی (مطالعه موردی، شهر اهواز)» مجله علمی پژوهشی دانشگاه علوم پزشکی ایلام، دوره بیست و دوم، شماره ششم، سال ۱۳۹۱.
۲۱. علیخواه، فردین؛ پاک سرشت، سلیمان «ارزیابی تأثیر اجتماعی: نگاهی به آزدراه قزوین-رشت»، دهمین همایش علمی- پژوهشی دانشگاه گیلان، سال ۱۳۸۹.
۲۲. فاضل، محمدرضا؛ فخاریان، اسماعیل؛ تابش، همایون؛ آقادوست، داوود؛ آزدگان، فیروز «بررسی همه‌گیر شناسی سوانح در شهرستان کاشان طی سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۸۳»، فصلنامه علمی پژوهشی فیض، دوره یازدهم، ویژه نامه شماره ۱ مرکز تحقیقات تروما، زمستان ۱۳۸۶.
۲۳. فرهادی، سمیه؛ تقدیسی، محمدحسین؛ صلحی، مهناز «بررسی تأثیر آموزش از دو طریق سخنرانی و داستان‌گویی جهت بررسی آگاهی و نگرش دانش آموزان پسر پایه سوم ابتدایی ناحیه ۲ شهرکرد»، نشریه طلوع بهداشت، بهار ۱۳۸۴ شماره ۱.
۲۴. فقیهی، ابوالحسن؛ نظیف‌کار، حمیده «عوامل مؤثر بر افزایش فرهنگ ایمنی جاده‌ای ایران»، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور سال دوم، شماره ۳، زمستان ۱۳۹۱ صص ۱۱-۳۶.
۲۵. قربانی، مهران؛ نوری امیری، محمد «بانک توسعه آسیائی، مدیریت ایمنی راه»، انتشارات رنگین قلم، تهران، سال ۱۳۸۵.
۲۶. قربانی، یاسر، «گزارش راندگی تدافعی»، روابط عمومی مرکز مدیریت حوادث و فوریت‌های پزشکی استان مرکزی، سال ۱۳۹۰.
۲۷. کاتالیا، ویلیام «نظریه‌های رشد، مفاهیم و کاربردها»، (مترجمین: خوی‌نژاد، غلامرضا؛ رجایی، علیرضا) چاپ دهم، انتشارات رشد، سال ۱۳۹۴.
۲۹. ماهپور، علیرضا؛ مهماندار محمدرضا؛ احدی محمدرضا «بررسی عوامل مؤثر بر شدت تصادفات برون‌شهری و ارائه مدل مناسب (مطالعه موردی استان تهران)»، گزارش پژوهشی شماره ۷، پلیس راهنمایی و راندگی ناجا مهر ۱۳۹۳ صص ۵.

۳۰. مشکینی، ابوالفضل؛ غلامحسینی، رحیم؛ زادولی خواجه، شاهرخ «بررسی عوامل مؤثر در افزایش تصادفات درون‌شهری شهر زنجان»، مطالعات پژوهشی راهور، بهار ۱۳۹۲، شماره ۴.

۳۱. مهریاری لیلمی، فرهاد؛ قربانی، مهران «گزارش جهانی درخصوص پیشگیری از صدمات ناشی از تصادفات جاده‌ای»، سازمان بهداشت جهانی، انتشارات رنگین قلم، تهران، سال ۱۳۸۵.

۳۲. نایب آقا، محمد «راه و ایمنی ترافیک»، انتشارات بصورت آزاد توسط مؤلف، تهران، سال ۱۳۸۱.

33. Bates. Lyndel J. , Jeremy Davey, Barry Watson, Mark J. King, and Kerry Armstrong.(2014)"Factors Contributing to Crashes among Young Drivers", Sultan Qaboos Univ Med J. Aug; 14(3): 297-305
34. Garber. J. Nicholas; "Traffic and Highway Engineering "1998.
35. Murat Karacasu (2011) "An Analysis on Distribution of Traffic Faults in Accidents", Based on Driver's Age and Gender: Eskisehir Case, Procedia - Social and Behavioral Sciences Volume 20, , 776-785
36. "Safety Design and operational practices for streets and highway" , Texts Transportation institute, 1982
37. U.S Department of transportation Federal Highway Administration," Manual on uniform traffic control device (MUTCD) for streets and Highway,' 1998 edition .39. Volume 20, , 776-785
38. Wahlberg af.(2006) “Driver celeration behavior and the prediction of traffic accidents”, Int J Occup Saf Ergon. 12(3):281-96.

Abstract

Today, in many advanced countries, defensive driving is considered as one of the main principles of street and road movement, but in countries where there is a high accident rate, there is an aggressive driving instead of defensive driving. One of the main reasons for the accident situation in the country is the lack of attention and ignorance of the same thing. Therefore, informing people in this field is necessary.

The main objective of this research is to study the current status of the training of defensive driving principles in the country. Also, in the case study, the level of practice and awareness of the staff of the Road Research Center, Housing and Urban Development are examined from the principles of defensive driving. Finally, the relationship between the practice of defensive driving and driving accidents is examined.



Road, Housing & Urban Development Research Center

The Role of Defensive Driving in Preventing Driving Accidents

By:

Maryam Zareian

Research Report

BHRC Publication No. R-835

2018