



گزارش پایانی از طرح پژوهشی
رفتارایمن رانندگی

نام و نام خانوادگی مجری طرح:
دکتر نرگس تبریزی

مشارکت کنندگان: اعضا محترم گروه سلامت اجتماعی

ناظر: دکتر سید حسن امامی رضوی

فرهنگستان علوم پزشکی
جمهوری اسلامی ایران

چکیده

سابقه و هدف: آمارهای ارائه شده در ایران نشان می‌دهد که پس از بیماری‌های قلبی عروقی، حوادث دومین علت مرگ و میر در همه گروه‌های سنی و در گروه سنی زیر ۴۰ سال اولین علت مرگ و میر است. که شایع‌ترین آنها حوادث ترافیکی هستند. عوامل موثر در بروز حوادث ترافیکی را به سه دسته عوامل انسانی، عوامل محیطی و وسیله نقلیه طبقه بندی نموده اند. عامل اصلی رخداد حوادث، اعمال نایمن انسان می باشد. در ایران نیز در ۹۷.۵ درصد از تصادفات، عامل انسانی دخالت داشته است. با توجه به اهمیت و ضرورت رانندگی در جامعه ی امروزی و نقش مهم عامل انسانی در به وجود آمدن تصادفات، هدف از تحقیق حاضر شناسایی نوع رفتارهای نایمن رانندگان و عوامل تأثیرگذار و ارائه راهکارهای اصلاح رفتار رانندگان می باشد.

مواد و روش ها:

در انجام این پژوهش، با مرور متون، مستندات و پژوهش‌های موجود، اسناد و قوانین مرتبط، وضعیت حال حاضر، رفتارهای سالم، دستورات دینی، اثرات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، علل تأثیرگذار (از جمله عوامل رفتاری، محیطی، قانونی)، تجارب جهانی، نقش آموزش‌های عمومی استخراج و تحلیل می گردد. با استفاده از نظرات خبرگان و با رویکرد تحلیل محتوا، نقش رسانه ها، سازمان های مختلف در تبیین رفتارهای رانندگی مشخص میشود.

نتایج:

به نظر کارشناسان ترافیکی در ایران بیشترین عامل موثر رانندگی در وقوع تصادفات رانندگی به ترتیب عبارت است از: تخلفات عمدی، خطاهای سهوی (اشتباهات)، تخلفات غیر عمدی و لغزش ها

در مقایسه رفتار پرخطر رانندگان ایرانی با رانندگان کشورهای منتخب، میانگین رفتار رانندگی در کشورهای اروپای غربی از ایران بهتر ولی میانگین خطاها و لغزش های رانندگان قطر و امارات از رانندگان ایرانی بیش تر بود. از جمله عوامل موثر بر رفتار پرخطر رانندگی، ویژگی های شخصیتی و سلامت روانی، سن راننده و سابقه رانندگی - سال، تحصیلات، جنس، درک خطر، عوامل و وقایع زندگی، خستگی و اشکالات فیزیولوژیک، قانون گرایي و قانون گریزی، احساس هویت ملی و دینی، جرمه، نگرش نسبت به پلیس راهور بود.

از جمله قوانین موجود، آئین نامه جدید راهنمایی و رانندگی است و مهمترین برتری و بالاترین تأثیر آن به ترتیب مربوط به افزایش مبلغ جریمه، و توقیف خودرو به علت دو تخلف هم زمان حادثه ساز است.

باورها و ارزشهای دینی، آیات و روایات متعدد، به عنوان قویترین عامل تأثیر گذار بر توسعه رفتارهای صحیح از جمله رانندگی ایمن به شمار می رود.

آموزه های ترافیکی مندرج در کتابهای درسی مقاطع مختلف (ارائه نقاط قوت و ضعف مطالب)، رسانه های جمعی، پلیس راهنمایی و رانندگی و شهرداری ها بررسی و پیشنهاداتی در خصوص ارتقا نقش آن ها و مداخلات و تجربیات سایر کشورها ارائه شد.

نقش سازمان های مختلف دخیل در امر ترافیک تشریح و توصیه شد برای توسعه رفتار امن ترافیکی الگوی نظام آموزشی عمومی ترافیک کشور با در نظر داشتن الزامات فرهنگی طراحی شود.

نتیجه گیری:

یادگیری رفتارهای ایمن رانندگی و تبدیل شدن آن ها به عادت های با ثبات، نیازمند گذشت زمان و برنامه ریزی است. یادگیری اصول صحیح رانندگی، تمرین و تکرار تدریجی و روزمره، بازبینی روزانه ی تلاش ها، اصلاح اشتباهات و باز هم تمرین لازمه هر تغییر پایداری است. این مسیر ممکن است به نظر طولانی و طاقت فرسا بیاید اما اگر افراد به دنبال دستیابی به جامعه ای ایمن از لحاظ ترافیکی باشند؛ باید این راه را پیش بگیرند، که با گذر زمان نتیجه ای به دست می آید که ارزش همه تلاش ها را خواهد داشت.

کلمات کلیدی: رفتار، رانندگی، ایمن

فهرست:

مقدمه	۶
روش اجرا:	۷
نتایج:	۸
۱- رفتار رانندگان ایرانی:	۹
۱-۱ مقایسه رفتار رانندگی ایرانیان با دیگر کشورها:	۱۰
۲- عوامل مرتبط با خطاها و تخلفات رانندگی و معرفی ابعاد روانشناختی، جامعه شناسی رانندگی ناایمن:	۱۲
۱_ ویژگی های شخصیتی، سلامت روان	۱۲
۲- سن راننده و سابقه رانندگی - سال	۱۵
۳- تحصیلات	۱۶
۵- جنسیت	۱۶
۶- شتاب زدگی در تصمیمات	۱۶
۷- درک خطر	۱۶
۸- عوامل و وقایع زندگی	۱۷
۹- خستگی	۱۷
۱۰- اشکالات فیزیولوژیک	۱۷
۱۱- قانون گرایی	۱۷
۱۲- قانون گریزی	۱۷
۱۳- احساس هویت ملی و دینی	۱۸
۱۴- حمایت اجتماعی - نیازهای اجتماعی	۱۸
۱۵- جریمه	۱۸
۱۶- نگرش نسبت به پلیس راهور	۱۸
۱۷- احتمال کشف تخلف	۱۸
۱۸- رانندگی تحت تاثیر استعمال موادمخدر، داروهای روان گردان و مصرف الکل	۱۸
۱۹- تحمیل بار اضافی بر ظرفیت شناختی انسان	۱۹
۳- مبانی دینی، قرآن و حدیث	۲۱
۴- شناسایی قوانین تشویقی یا تنبیهی رانندگی	۲۲
شرح جزییات قانون جدید راهنمایی و رانندگی:	۲۳
۵- نمونه هایی از تجارب جهانی در مورد مداخلات کاهنده رفتار پرخطر رانندگی	۲۵
۶- آموزش رفتار صحیح رانندگی در مدارس	۲۷
۷- نقش رسانه های جمعی و شهرداری ها و پلیس راهنمایی و رانندگی در رفتار رانندگی	۲۹
الف- صدا و سیما:	۳۰

ب : جراید	۳۱
ج : شهرداری	۳۲
د : پلیس راهنمایی و رانندگی	۳۲
۸- گروه های مرجع و محیط زندگی چگونه و چه اثراتی بر رفتار رانندگی دارند؟	۳۳
۹- تبیین نقش آموزش های عمومی در اصلاح رفتار رانندگی در جامعه و میزان استقبال عمومی از آموزش رفتارایمن:	۳۵
۱۰- شناسایی نقش سازمان های مختلف در رفتار رانندگی	۴۳
۱۱- معرفی شاخص هایی جهت رصد وضعیت رانندگی	۴۵
۱۲- معرفی راهکارها و پیشنهاد ها به ذی نفعان و سیاستگذاران در خصوص اصلاح رفتار رانندگی	۴۶
جمع بندی نهایی:	۴۷

در سالهای اخیر حوادث یکی از مسائل گریبان گیر نظام های بهداشتی، اقتصادی و اجتماعی بوده و به عنوان یکی از عوامل عمده مرگ و میر مطرح شده است. از میان حوادث مختلف، تصادفات رانندگی بدلیل خصوصیات خاص خود از جمله، فراوانی بالا، شدت زیاد و شانس درگیر شدن مستقیم تمامی افراد جامعه در آن، از اهمیت ویژه ای برخوردار است. در سال ۲۰۰۲ تصادفات ترافیکی، نهمین علت سالهای از دست رفته در اثر مرگ زودرس و ناتوانی و مسئول بیش از ۳۸ میلیون سال از دست رفته در جهان بود و انتظار میرود در سال ۲۰۲۰ میلادی به سومین علت DALY و ششمین علت مرگ و میر جهان تبدیل شود.^۱ این نقش در کشورهای در حال توسعه نظیر کشور ما نمود بیشتری دارد. یکی از دلایل مهم برای پرداختن به موضوع رانندگی ایرانیان تعداد بسیار بالا مصدومین حوادث ترافیکی در ایران است.^۲

آمارهای ارائه شده در ایران نشان می دهد که پس از بیماری های قلبی عروقی، حوادث دومین علت مرگ و میر در همه گروه های سنی و در گروه سنی زیر ۴۰ سال اولین علت مرگ و میر است. که شایع ترین آنها حوادث ترافیکی هستند. درضمن حوادث ترافیکی نخستین علت بار بیماری ها، دومین علت سالهای از دست رفته عمر به علت مرگ زودرس و سومین علت سالهای از دست رفته عمر به علت ناتوانی است.^۳ هزینه های اقتصادی و اجتماعی ناشی از تصادفات رانندگی در کشور، در سال ۱۳۹۰ تقریباً حدود ۸/۵ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور (حدود ۵۱۸۹۱۳/۸ میلیارد ریال)^۴ و در سال ۹۱ خسارت های مستقیم و غیرمستقیم تصادفات کشور، حدود ۴۷۰ هزار میلیارد ریال (۴۷ هزار میلیارد تومان) بوده که این رقم بیش از ۷ درصد تولید ناخالص ملی، است.^۵ با توجه به مطالب یادشده می توان دریافت که پیامد رفتارهای رانندگی ازجمله حوادث ترافیکی، علاوه بر اینکه منجر به از بین رفتن و مصدوم شدن عده زیادی از افراد جامعه می گردد، باعث وارد شدن خسارات مالی و روانی فراوانی نیز می شود که در نهایت می تواند لطمه شدیدی به اقتصاد ملی کشور و سرمایه های اجتماعی آن وارد سازد.

مطالعات مختلف که به بررسی عوامل موثر بر بروز حوادث ترافیکی پرداخته اند؛ این عوامل را در سه دسته عوامل انسانی، عوامل محیطی و وسیله نقلیه طبقه بندی نموده اند. اولدر و اسپایسر در بحث علل وقوع حوادث عقیده دارند که حوادث جاده ای را می توان پیامد وضعیت متعارفی دانست که راننده، محیط و وسیله نقلیه در آن سهیم اند.^۶ و در این میان نقش عامل انسانی برجسته تر است.^۷

امروزه مشخص شده است که اعمال نایمن انسان عامل اصلی حوادث می باشد برای مثال هنریچ عامل حدود ۸۸ درصد از کل حوادث را اعمال نا ایمن گزارش می کند،^۸ در یو ۸۰ تا ۹۰ درصد حوادث را ناشی از خطای انسانی می داند،^۹ بیلینگ و رینارد نیز خطاهای انسانی را عامل وقوع ۷۰ تا ۹۰ درصد حوادث معرفی می کند.^{۱۰} عوامل انسانی (عملکرد نادرست انسانی و رفتارهای مخاطره آمیز) در نیمی از سوانح رانندگی، عامل اصلی و در بیش از ۹۰ درصد

تصادفات، از عوامل تأثیرگذار است^{۱۱}. نتایج به دست آمده در خصوص عوامل سه گانه مثلث ترافیکی در ایران نیز حاکی از آنست که در ۹۷.۵ درصد از موارد عامل انسانی در تصادفات دخالت داشته است^{۱۲-۱۴}. همچنین بسیاری از تصادفات وسایل نقلیه، نتیجه ی بد عمل کردن یا رفتار نادرست رانندگی دانسته شده تا نقص فنی وسیله نقلیه^{۱۵}. رفتارهای نایمن افراد زمانی اهمیت دوچندان می یابند که علاوه بر تهدید زندگی فرد انجام دهنده عمل، سلامتی و زندگی افراد دیگر را نیز تهدید نماید.

مهارت رانندگی و سبک رانندگی یا به عبارت دیگر عملکرد و رفتار راننده به عنوان دو مؤلفه اصلی از عوامل انسانی در رانندگی به شمار می رود. سبک رانندگی تحت تأثیر انگیزه ها، نگرشها و ویژگیهای شخصیتی است، در حالی که مهارت رانندگی به پردازش اطلاعات و مهارتهای حرکتی بستگی دارد^{۱۶}. رانندگی اتومبیل به عنوان مجموعه ی اعمال (رفتارهای) پیچیده ی پویا در نظر گرفته می شود که خود به نوعی یک فرآیند کنترل فعالیت است^{۱۷}. رفتار رانندگی، الگویی است که راننده برای رانندگی خود انتخاب می کند مانند سرعت رانندگی، میزان تمرکز در رانندگی و حفظ میزان فاصله استاندارد^{۱۸}.

این رفتارها شامل دو دسته رفتارهای مثبت و رفتارهای منفی می شوند. به مجموعه رفتارهای منفی در رانندگی، رانندگی پرخطر با تهاجمی گفته می شود. این حقیقت که انجام رفتارهای خطرناک رانندگی، یکی از عوامل مهم و مؤثر در بروز تصادفات رانندگی و حتی در موارد متعددی؛ رفتار انسانی عامل اصلی در بروز این نوع حوادث به حساب می آید^{۱۶}، اهمیت پرداختن به اصلاح رفتارهای خطرناک رانندگی در برنامه های کاهش تصادفات را نشان می دهد.

در راستای مطالب یاد شده و با توجه به اهمیت و ضرورت رانندگی در جامعه ی امروزی و نقش اساسی رانندگان در حفظ جان مسافران و عابران پیاده و آمار بالای تصادفات در ایران و نقش مهم عامل انسانی در به وجود آمدن تصادفات، در این تحقیق برآنیم که با جمع بندی اقدامات و تحقیقات صورت پذیرفته، به شناسایی نوع رفتارهای نایمن رانندگان و همچنین عوامل تأثیرگذار بر آنها پردازیم و راهکارهای اصلاح رفتار رانندگان را ارائه نماییم.

روش اجرا:

در پژوهش حاضر روش ترکیبی (Mixed Method) استفاده شد. در مرحله اول با مرور نظام مند متون، مستندات و پژوهش های موجود، و جستجو در سایت های pubmed, Magiran, Iran Doc, barakatks, SID, scholar.google, محدود به مطالعاتی که به رفتار راننده و عوامل تأثیرگذار و خروج مطالعاتی که صرفاً به تصادفات، وسایل و تجهیزات ترافیکی پرداخته اند و به زبان های فارسی و انگلیسی و بدون محدودیت زمان و با کلمات کلیدی مشتمل بر: ایمنی ترافیک، راننده، رانندگی ایمن، نوع رانندگی، تخلفات رانندگی، سبک رانندگی، فرهنگ رانندگی، رانندگی نا ایمن، رانندگی سالم، پرخطر، رفتار، رانندگی، الگو، ایران، جامعه، عوامل مؤثر، عوامل فرهنگی،

عوامل اقتصادی، عوامل اجتماعی، Driving, Driver, Behaviour, safe, Risky driving, Iran؛ اطلاعات جمع آوری شد. بعلاوه اسناد و قوانین مرتبط بررسی شد تا وضعیت حال حاضر، رفتارهای سالم، دستورات دینی، اثرات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، علل تاثیرگذار (از جمله عوامل اقتصادی- اجتماعی، محیطی، قانونی)، تجارب جهانی، نقش آموزش های عمومی استخراج و تحلیل گردد. در مجموع ۲۳۳ عنوان استخراج و پس از بررسی چکیده و در موارد مرتبط، متن کامل مقالات، در نهایت ۱۵۰ رفرنس باقی ماند. سپس با جمع بندی مطالب و ارائه آن به اعضای محترم گروه سلامت اجتماعی به عنوان اعضای کمیته راهبری طرح، نظرات ایشان اخذ و در متن لحاظ شد سپس در جلسه دوم مجدداً متن آماده شده به اعضا ارائه شد و با استفاده از راهنمایی ها و پیشنهادات اعضا مطلب تکمیل گردید.

نتایج:

رفتارهای پرخطر رانندگی، دو گروه خطاها (Errors) و تخلفات (Violations) را پوشش می دهند. در بررسی هایی که از عوامل انسانی تصادفات و سوانح رانندگی صورت گرفته، این نتیجه حاصل شده که داشتن چهارچوب نظری صحیح برای تبیین سوانح نیازمند تمایز قائل شدن بین خطاها و تخلفات است. چرا که این دو شکل از ناهنجاری، علل روان شناختی و شیوه های اصلاح متفاوتی دارد.^{۱۹} پژوهش های متعددی، وجود تمایز بین خطاها و تخلفات را در جمعیت های مختلف تأیید کرده اند^{۲۰} و^{۲۱} خطاها به ناتوانی یا نارسایی در قضاوت صحیح و عدم موفقیت در اقدامات برنامه ریزی شده، برای رسیدن به نتیجه مطلوب تعبیر شده است در حالیکه تخلفات، انحراف از شیوه هایی است که برای حفظ اداره ایمن یک سیستم پرخطر لازم به نظر می رسد، مانند سرعت بیش از حد مجاز یا حرکت کردن بدون رعایت فاصله لازم با دیگر وسایل نقلیه^{۲۲}.

خطاها خود به دو نوع متمایز تقسیم میشوند: نوع اول، به علت مشکلات در توجه، حافظه و پردازش اطلاعات به وجود می آیند (که خود شامل دو دسته عمد لغزشها (Slip) و اشتباه (Lapse) هستند). نوع دیگر خطاها، اشتباهاتی هستند که فرد اعمال و مسیر نادرستی را برای رسیدن به مقصدش انتخاب میکند، بدون این که به اشتباه بودن آن آگاهی داشته باشد^{۲۳}. تخلفات نیز به دو دسته مهم تقسیم می شوند: تخلفات غیرعمدی (Unintentional violation)، که رفتارهایی هستند که به نقض قوانین منجر می شوند، بدون این که در آن قصدی باشد، مانند رانندگی آهسته در یک بزرگراه باریک دو طرفه. تخلفات عمدی (Deliberate violation)، رفتارهایی هستند که به قصد آسیب رساندن و نقض قانون انجام میشوند و نوعی رفتار خرابکارانه محسوب میشوند^{۲۴}. در حالی که در خطاها، بعد شناختی و پردازش اطلاعات، نقش مهمتری بازی می کند و افرادی که دچار نارسایی های شناختی هستند، آمادگی بیشتری برای انواع خطاهای رانندگی دارند^{۲۴}، در تخلفات عوامل انگیزشی، اجتماعی و بافتی، نقش مهمتری می آفریند^{۱۶}.

برای سنجش رفتار رانندگی، ابزارهای متعددی در کشورهای مختلف طراحی شده است؛ تابوتواند عوامل انسانی دخیل (خطاها و تخلفات) را شناسایی کند، بین آنها تمایز قائل شود و احتمال خطر هر یک از آنها را مشخص نماید. از رایج ترین آنها پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر است^{۲۵}. که در ایران نیز اعتباربخشی آن انجام گرفته است^{۲۶} در این پرسشنامه رفتارهای ناهنجار رانندگی، شامل ۴ دسته زیر می باشد:

لغزش، اشتباهات، تخلفات عمدی و تخلفات غیرعمدی.

در بخش بعد رفتار رانندگان ایرانی مورد بررسی قرار می گیرد:

۱- رفتار رانندگان ایرانی:

نتایج تحقیقات درباره میزان رفتار رانندگی پرخطر رانندگان ایرانی متفاوت است. یک دلیل تفاوت نتایج، تفاوت در روش سنجش رفتارهای پرخطر است. به هر حال رفتارهایی که به میزان متوسط تا بسیار زیاد توسط رانندگان انجام می شوند و آن دسته که تبعات بزرگ تری دارند، بیشتر حائز اهمیت اند.

مطالعه ی عریضی وحقایق (۱۳۸۸) بااستفاده ازپرسشنامه رفتاررانندگی پرخطر منچستر تخلفات عمدی رانندگان درون شهری را (با امکان کسب حداکثر امتیاز ۵)سنجیده است و میانگین تخلفات عمدی رانندگان را بین ۰.۲۷ تا ۱.۸۷ گزارش کرده است^{۲۶}.

در حالیکه محمد فام و گل محمدی (۱۳۸۲) با استفاده از روش مشاهده مستقیم ۴۲.۴٪ از اعمال رانندگان اتوبوس بین شهری را از نوع غیرایمن ارزیابی کردند. از میان اعمال نایمن، صحبت کردن شخص راننده و یا صحبت با راننده از نظر فراوانی در رتبه اول قرار داشت که خود با افزایش دادن بازه زمانی واکنش راننده در شرایط اضطرار باعث رخ دادن حوادث ناگوار می شود. سرعت بیش از حد و عدم رعایت فاصله کافی با وسایل نقلیه جلویی در رده بعدی قرار داشتند^{۲۷}.

اگر مبنای سنجش رفتارهای ناهنجار را پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر که در کشورهای مختلف استفاده شده^{۲۸} و برای ایران نیز بومی شده^{۲۹،۲۶}؛ قرار دهیم. شاهد خواهیم بود از بین ۴ دسته رفتار نایمن: خطاهای سهوی، اشتباهات، تخلفات عمدی و تخلفات غیرعمدی، در ایران به ترتیب از بیش ترین عامل به کم ترین، تخلفات عمدی، خطاهای سهوی(اشتباهات)، تخلفات غیرعمدی و لغزش های رانندگی در وقوع تصادفات رانندگی موثرند^{۳۰}.

بهروان میانگین رفتار رانندگی پرخطر رانندگان از نظر تخلفات عمدی ۱۸٪ و تخلفات غیرعمدی ۲۰٪ تخمین زده است و مهمترین تخلفات عمدی را، عدم رعایت حداکثر سرعت قانونی درون شهری بطورعمدی توسط ۷۳٪

رانندگان و از لحاظ تخلفات غیرعمدی، فراموشی در بستن کمربند ایمنی توسط ۴۰.۷٪ رانندگان عنوان نموده است.^{۳۱}

۱-۱ مقایسه رفتار رانندگی ایرانیان با دیگر کشورها:

ممدوحی و همکاران^{۳۳} به شناسایی انواع رفتار نابه جای رانندگان ایرانی و مقایسه آنها با رانندگان دیگر کشورها، با استفاده از پرسشنامه رفتار رانندگی تعمیم یافته برای ایران پرداخته اند. در این تحقیق پرسشنامه ها با استفاده از اینترنت در شبکه های اجتماعی و سرویس پست الکترونیک منتشر و نمونه ای متشکل از ۲۱۳ نفر، از بیش از ۴۰ شهر ایران و ۲۰ نفر از کشورهای کانادا و ایالات متحده آمریکا برای مطالعه جمع آوری شده است و ساختار رفتار نابهنجار رانندگان ایرانی به ۵ عامل "سرعت و عجله"، "بی اعتنایی به قانون"، "عدم تمرکز"، "تخلفات خصمانه" و "لغزشها و خطا" تقسیم بندی شد.

جدول ۱-مقایسه رفتار پرخطر رانندگان ایرانی با رانندگان کشورهای چین، ترکیه، هلند، یونان، انگلستان، فنلاند، اسپانیا، قطر و نیوزیلند

کشور	لغزشها	اشتباه	تخلفات خصمانه	تخلفات عادی	میانگین تخلفات خصمانه و عادی	میانگین اشتباه ها و لغزشها
ایران	۰.۸۴۱	۰.۷۵۸	۱.۳	۰.۹۸	۱.۰۲	۰.۸۱۱
چین	-	-	-	-	۱.۲۹	۱.۱۶
ترکیه	-	۰.۷۳	۱.۲	۰.۹۴	۱.۰۱	۰.۷۳
هلند	-	۰.۵۶	۰.۶۷	۱.۱۹	۱.۰۴	۰.۵۶
یونان	-	۰.۶۲	۱.۶۶	۰.۸۸	۱.۰۹	۰.۶۲
انگلستان	-	۰.۵۲	۰.۸۶	۱.۲	۱.۰۹	۰.۵۳
فنلاند	-	۰.۵۳	۰.۷۸	۱.۲۱	۱.۱	۰.۵۲
اسپانیا	۰.۷۵۳	۰.۶۳	۰.۸۴۶	۱.۰۳	۰.۹۳	۰.۶۹

امارات	۱.۷۴۳	۲.۰۰	-	-	۱.۹۷	۱.۸۷
قطر	۱.۴۳	۱.۴۶	-	-	۱.۵۴	۱.۴۵
نیوزیلند	۰.۶۳	۰.۴۰	۰.۶۲	۰.۶۶	۰.۶۴	۰.۵۱

استفاده از تلفن همراه (میانگین ۲.۰۳) به عنوان شایعترین رفتار نابه جا و ارسال پیام کوتاه در میان ۱۰ مورد اول مشخص گردید. از ۱۰ رفتار نابه جا ی پرتکرار ۶ مورد مربوط به تخلفات سرعت (افزایش سرعت برای عبور از چراغ زرد، نادیده گرفتن سرعت مجاز در بزرگراه یا آزادراه، نادیده گرفتن محدودیت سرعت در ناحیه ی مسکونی، سبقت گرفتن از سمت راست، استفاده از نور بالا و پایین به صورت مکرر، رعایت نکردن فاصله ی طولی با خودروی جلویی، به گونه ای که ترمز در شرایط اضطراری سخت باشد) است.

در مقایسه با دیگر کشورها، امتیاز رانندگان ایرانی در تخلفات سرعت، بیشتر از کشورهای اروپایی و توسعه یافته و کمتر از کشورهای عربی، چین و یونان است.

از میان دیگر موارد پرتکرار، میتوان به عصبانیت رانندگان (استفاده از بوق برای نشان دادن دلخوری یا آزردهی خاطرات نحوه ی رانندگی دیگران، عصبانی شدن از گروه خاصی از رانندگان و نشان دادن خصومت نسبت به آنها به هر طریق ممکن) اشاره کرد. رانندگان ایرانی در استفاده از بوق برای نشان دادن دلخوری خود، پس از کشور یونان و امارات در رتبه سوم قرار دارد، اما در داشتن خصومت نسبت به گروه خاصی از رانندگان تنها از کشورهای اروپایی امتیاز بیشتری دارند.

رفتار کم تکرار در میان پاسخگویان شامل تخلفات نقض آشکار قانون (حرکت در خلاف جهت خیابان، رانندگی با چراغ خاموش در هنگامی که هوا تاریک است، عبور آگاهانه از چراغ قرمز، رانندگی پس از مصرف مواد مخدر/ الکل) و مشکلات مربوط به مهارت و لغزشها (برخورد با موتورسوار/ دوچرخه سوار در هنگام گردش به چپ، حرکت با دنده ی سه از حالت توقف، ترمز ناگهانی در جاده ی لغزنده به گونه ای که خودرو لیز بخورد، دست کم گرفتن سرعت خودروی روبرو در هنگام سبقت در راه های دوطرفه جدانشده) می شود.

در لغزشها و خطاها، رانندگان ایرانی به طور متوسط دارای امتیاز کمتری نسبت به رانندگان قطری، اماراتی، چینی و ترک و امتیاز بیشتری نسبت به رانندگان اسپانیا، انگلستان و هلند هستند. همچنین متوسط امتیاز تخلفات رانندگان ایرانی بیشتر از میانگین کشورهای نیوزیلند، اسپانیا، هلند، فنلاند، انگلیس و ترکیه و کمتر از کشورهای قطر، امارات و چین است، نکته قابل تامل در رفتار رانندگان ایرانی، میانگین

بالا تر در تکرار تخلفات خصمانه نسبت به تخلفات عادی است که این موضوع در رانندگان چینی، اماراتی، قطری، ترک و یونانی نیز مشاهده می شود.

۲- عوامل مرتبط با خطاها و تخلفات رانندگی و معرفی ابعاد روانشناختی، جامعه شناسی رانندگی نالیمن:

رفتارهایی که افراد در هنگام رانندگی کردن برمیگزینند (مثل تصمیم به استفاده از کمربند ایمنی، رانندگی با سرعت مجاز و...) بازتاب شیوه و سبک زندگی آنان است. سبک زندگی سالم مجموعه‌ای از انتخاب‌های مثبت افراد در درون محدوده‌های ساختاری (نظیر سن، جنس، وضعیت تاهل، و پایگاه اقتصادی-اجتماعی) است.^{۳۴} حتی در شرایط مشابه، رانندگان مختلف رفتارهای متفاوتی را نشان می دهند. بعلاوه علت و انگیزه انتخاب رفتارهای یکسان نیز در افراد، با یکدیگر فرق می کند. مثلاً یک راننده به خاطر هیجان طلبی و دیگری بعلت عدم اطلاع از خطرات محیطی، با سرعت بالا رانندگی می کند.^{۳۵}

در تحقیق بهروان، عوامل زیر به ترتیب اهمیت، بیشترین میزان تاثیر را بر شاخص کلی رفتار رانندگی پرخطر در داشتند: قانون گریزی (تاثیر مثبت)، رانندگی خصومت آمیز (مثبت)، احساس هویت ملی و دینی (منفی)، نیازهای اجتماعی (مثبت)، سابقه رانندگی (منفی)، سواد (منفی)، متوسط رانندگی در روز (منفی)، تعداد جریمه در سال گذشته (مثبت). خبرگان و کارشناسان ترافیکی ایران؛ پرتکرارترین رفتار از لحاظ عدم رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی را تجاوز از سرعت مجاز عنوان می کنند.^{۳۱}

مهم ترین عواملی که بر انتخاب رفتار رانندگی افراد تاثیرگذار می باشد در زیر آمده است:

۱_ ویژگی های شخصیتی، سلامت روان

به طور کلی هر فرد دارای ویژگی هایی است که باعث می شوند به صورت منظم و دایم یک شیوه ی رفتاری خاصی را از خود نشان دهد. این ویژگیها در مجموع شخصیت هر فرد را تشکیل میدهد. ویژگیهای شخصیتی میتوانند رفتارهای پر خطر رانندگی و درک افراد از سلامت و خطر را تحت تأثیر قرار دهد. شعار معروف تیلمن و هابس مبنی بر اینکه یک فرد به همان طریق رانندگی می کند که زندگی می کند؛ میتواند حاوی اشارات بسیار مهمی در زمینه تأثیرات اجتناب ناپذیر ویژگیهای شخصیتی بر رفتار رانندگی باشد. رابطه ی بین ویژگیهای شخصیتی و رفتار رانندگی مورد بررسی های متعددی در سطح جهان قرار گرفته است. به نظر می رسد، عناصر خاصی از شخصیت باعث رفتارهای قانونشکنی میشوند، از آنرو که این رفتارها منجر به ایجاد برخی از نیازهای شخصی فرد می شوند که با سیستم قانونمند محیط اطراف مغایرت دارد.^{۳۶} پنج ویژگی شخصیتی عمده عصبی بودن، هیجان طلبی، سازش پذیری، اخلاقی بودن و مسئولیت پذیری و خلاقیت ارتباط مستقیم با سوانح ترافیکی دارد.^{۱۲۸}

برخی محققان معتقدند که افراد برونگرا دارای جامعه پذیری بالایی هستند و در جهت رسیدن به سطح انگیزتگی مطلوب دست به رفتارهای پرخطریش تری می زنند^{۱۲۹}.

دراختلال شخصیت هیستروپانیک، خودنمایی و خودمحوری، هیجان شدید و ناپایداری در هیجانها دیده می شود. این افراد خیلی زودبه وسیله رویدادهای بی اهمیت تحریک می شوند واز آنجایی که این افرادبه دنبال توجه هستند، ممکن است درراندگی حرکت های نمایشی ومانوراز خودنشان داده و با بوق های غیرعادی و گوش خراش، کاری می کنند تا موردتوجه دیگران قرار گیرند^{۱۳۰}.

عریضی در یک تحقیق نقش ویژگی های خاص شخصیتی را در پیش بینی خطاها، لغزش ها و انحرافات بررسی نمود. در این تحقیق که ویژگی های شخصیتی شامل: تکانش گری، مسئولیت ناپذیری، هیجان طلبی، پرخاشگری و اضطراب بررسی و از پرسشنامه لاتون برای سنجش رفتار راندگی استفاده شد؛ نشان داد، راندگانی که ویژگی های ذکر شده در آنها بالاتر است رفتار مخاطره آمیز یعنی خطاها، لغزش ها و انحرافات راندگی بیش تری خواهند داشت^{۳۷}. تحریک جویی و سه خرده مقیاسهای آن (تجربه جویی، هیجان طلبی و تنوع طلبی) بارفتارهای راندگی پرخطر (لغزشها، خطاها و تخلفات راندگی) همبستگی مثبت و معنی دارد^{۱۳۱}.

تحریک جویی، پرخاشگری و خشم باعث تشدید رفتار پرخطر راندگی و برخورداری از سلامت روان باعث تضعیف آن می گردد^{۳۸}. افرادی که از سلامت مطلوب روانی بهره مند نیستند، با قرار گرفتن در جایگاه راندگان شخصی یا عمومی سلامت خود و دیگران را به مخاطره می اندازند. زمان درک و عکس العمل راننده به صورت فاصله زمانی بین دریافت پیام تصویری، صوتی یا احساسی از وضعیت ترافیکی یا مسیر جاده و بروز اولین پاسخ به آن تعریف می شود؛ اختلالات روانی زمان تمام عکس العمل ها را افزایش داده و بدین ترتیب عامل مهمی در بروز حوادث راندگی پر خطر محسوب می شود^{۱۳۲}.

شیدایی و سرخوشی شامل واکنشهای تکانشی و رفتارهای غیر قابل پیش بینی می تواند در راندگی پرخطر تأثیر بسزایی داشته باشد، زیرا خویشنداری را کاهش داده و احتمال خطر برای راندگان دیگر را افزایش می دهد^{۱۳۳}.

مبتلایان به شیدایی و افسردگی و آنهایی که دارای افکار خودکشی بوده یا پرخاشگر هستند. محتاطانه راندگی نمی کنند و می بایستی از راندگی آنها جلوگیری شود بر حسب گزارشها راندگی سریع و خطرناک و زیر پا گذاشتن مقررات راهنمایی و راندگی از ویژگیهای مبتلایان به مانیا و اختلال های شخصیتی ضد اجتماعی است. در بررسی سلامت روان راندگانی که به علت راندگی پرخطر توسط پلیس متوقف شده بودند؛ اختلال نقص در عملکرد اجتماعی و اختلال اضطرابی بیش تر از جمعیت عمومی بود و بطور کلی راندگان حوادث پر خطر از سلامت روانی پائین تری برخوردار بوده اند^{۹۱}. راندگان حادثه ساز در شاخصهای روان نژندی و برونگرایی بطورمعناداری نمره

بالاتری بدست می آورند و در شاخصهای انعطاف پذیر بودن، توافق و وجدانی بودن رانندگان عادی (غیر حادثه ساز) بطور معنا داری نمره بالاتری بدست می آورند^{۱۳۴}.

ویژگی های شخصیتی که با رفتار رانندگی پرخطر ارتباط دارد؛ شامل درجات احساسی عمل کردن^۱، هیجان طلبی^۲، رفتار تکانشی^۳، خصومت/ خشونت^۴، ناپایداری احساسی^۵، افسردگی و منبع کنترل^۶ است همچنین وجود استرس بالا چه در محیط شغلی و چه از نوع استرس مالی با تصادفات رانندگی مرتبط است. افزایش استرس با رفتار پرخطر رانندگی و افزایش میزان خطا^۷ و افزایش سرعت ارتباط دارد^{۳۹}.

افراد معتقد به منبع کنترل خارجی، باور دارند که حوادث را نمی توانند کنترل نمایند بنابراین تلاشی هم برای کاستن از تصادفات نمی نمایند. این گروه که گاهی با عنوان تقدیرگرایان از آنها یاد می شود؛ تصادف را به سرنوشت مربوط می دانند تا به نحوه رانندگی افراد. در این گروه هم رانندگی پرخطر بیش تر دیده می شود^{۴۰}. در مقابل رانندگانی که معتقد به منبع کنترل داخلی اند؛ درک خطرشان کم تر از گروه منبع کنترل خارجی است^{۳۹}.

آندسته از رانندگان که احساسی عمل می نمایند نیز در موقعیت های مختلف توانایی رانندگی ایمن را نداشته رفتارهای پرخطر را نشان می دهند^{۴۱ و ۴۲}. رانندگان پرخطر و افراد با مهارت پایین در مدیریت خشم، تعداد تصادفات و تخلفات رانندگی بیش تری را گزارش می نمایند^{۴۳}.

شواهد نشان می دهد که در اغلب حوادث، متغیرهای تاثیرگذار بر رفتار پرخطر، به همراه یکدیگر وجود دارند؛ مثلا اکثر رانندگان پرخطر، تحصیلات پایین تری داشته اند و رانندگی شان تحت تاثیر مصرف الکل بوده است. همچنین رانندگی تحت تاثیر مصرف الکل و هیجان طلبی و خطرپذیری با هم مرتبط بوده اند. بعلاوه رانندگانی که روحیه هیجان طلبی داشته اند بندرت یا بطور نامنظم از کمربند ایمنی استفاده می نمودند^{۳۹}.

بین نمرات شاخص عصبیت با میزان انواع خطا و انجام اعمال غیر قانونی رابطه مستقیم معنادار وجود دارد، همچنین نمرات شاخص باز بودن به تجربه ها رابطه مستقیم، با انجام اعمال غیر قانونی غیر خشونت آمیز دارند. شخصیت تیپ A، تمایل به پیشگام بودن دارد این افراد بیش تر خطر می کنند. رانندگی نامنظمی دارند و به میزان بیش تری اقدام به تخلف از قوانین راهنمایی- رانندگی می نمایند^{۴۰}.

رانندگی خصومت آمیز (یعنی رانندگی با وسیله نقلیه توام با خشونت بدون توجه به ایمنی) و نیز رانندگی توام با عصبانیت (مانند پیچیدن یا ترمز کردن جلودیگری، نزدیک شدن به او با قصد تهدید، راه ندادن، گرفتن حق تقدم دیگران)، توام با اعتراض (مانند بوق زدن یا داد زدن) و عدم تحمل هنگام رانندگی (مانند خسته شدن از حرکت پشت سر دیگران و با چراغ یا بوق واکنش نشان دادن) با رانندگی پرخطر رابطه مستقیم دارد^{۴۰}.

¹ Sensation Seeking scales

² thrill-seeking

³ impulsiveness

⁴ hostility / aggression

⁵ emotional instability

⁶ locus of control (LOC)

⁷ lapse

خصوصیات شخصیتی مثبت مانند نوع دوستی با رانندگی ایمن مرتبط است.^{۴۴} همچنین ویژگی های شخصیتی توافق پذیری، پذیرابودن، وظیفه شناسی، در رانندگان عادی بیش تر از رانندگان متخلف دیده شده است.^{۱۲۳} بین نمرات شاخص توافق با دیگران با انواع خطا و انجام اعمال غیر قانونی رابطه معکوس معناداری وجود دارد.^{۴۵} ولی در مورد ویژگی برون گرایی و ارتکاب خطا و تخلفات رانندگی مطالعات نتایج متفاوتی داشتند در مواردی این رابطه معکوس گزارش شده^{۴۵} و در موارد دیگر رابطه ای دیده نشده است.^{۱۲۳} افرادی که از رفتار رانندگی خود و یا رفتار رانندگی دیگران بیش تر انتقاد می نمایند؛ بیش تر آمادگی انجام عمل درست را دارند.

ویژگی های شخصیتی/مشخصات دموگرافیک	رفتار رانندگی
عصبی بودن	رابطه مستقیم با میزان انواع خطا و انجام اعمال غیر قانونی
هیجان طلبی Sensation-seeking	رابطه مستقیم با رفتار رانندگی پرخطر ^{۴۱ و ۳۷} و اقدام به تخلفات رانندگی ^{۴۲}
تمایل به تجربه نمودن	رابطه مستقیم با انجام اعمال غیر قانونی غیر خشونت آمیز
شخصیت تیپ A	میزان بیش تر ارتکاب به تخلفات رانندگی بخصوص سرعت بالا
توافق با دیگران	رابطه معکوس با انواع خطا و انجام اعمال غیر قانونی
برون گرایی	رابطه معکوس با انواع خطا و انجام اعمال غیر قانونی
تکانش گری	رابطه مستقیم با رفتار رانندگی پرخطر
مسئولیت ناپذیری	رابطه مستقیم با رفتار رانندگی پرخطر
پرخاشگری و مهارت پایین در مدیریت خشم	رابطه مستقیم تخلفات رانندگی و تعداد تصادفات ^{۳۷ و ۴۳} و ^{۳۹}

همان طور که قبلا هم اشاره شد در افرادی که رفتار های پرخطر را مرتکب می شوند معمولا چندین انتخاب پرخطر با هم مشاهده می شوند.^{۴۶}

با توجه به مطالب فوق و شواهدی که در تحقیقات مختلف مکررا حاصل شده است؛ اساس تمایل به رفتارهای پرخطر رانندگی در ویژگیهای شخصیتی تحریک جویی و پرخاشگری نهفته است.^{۳۸} بنابراین انجام تست های شخصیتی برای اخذ و تمدید گواهی نامه، بررسی قدرت کنترل تکانه و پرخاشگری در رانندگان برای اخذ و تمدید گواهینامه مخصوصا رانندگان جاده راهکاری منطقی تلقی شود.

۲- سن راننده و سابقه رانندگی - سال

سن و سال های تجربه رانندگی رابطه منفی با انجام اعمال غیر قانونی غیر خشونت آمیز دارند.^{۴۰} بعد از گذشت ۸ یا ۹ سال از شروع رانندگی ، تصادفات رانندگان کاهش می یابد.^{۳۹} افراد در سنین پایین ، تعداد تصادفات بیش تری دارند.^{۴۷} البته در سنین ۱۸-۲۵ سال بیش ترین تمایل به ارتکاب تخلفات وجود دارد در حالیکه در افراد بالای ۶۵ سال بیش تر لغزش ها و اشتباهات در رانندگان دیده می شود.^{۴۸} نکته شایان ذکر اینست که رانندگان جوان مهارت رانندگی خود را بسیار بالاتر و احتمال پیشامد خطرناک را کمتر تخمین می زنند. بطور کلی در شرایط مختلف رانندگی از میزان درک خطر پایین تری برخوردارند^{۳۹}؛ که زمینه ساز انجام رفتار پرخطر می باشد.

۳- تحصیلات

معدودی از تحقیقات بین سال های تحصیلات رسمی با ارتکاب به انواع خطاها و انجام اعمال غیر قانونی رابطه مستقیمی را نشان می دهند^{۳۹} و در میان افراد تحصیل کرده سرعت بالا بیش تر گزارش شده است^{۳۹}؛ درحالیکه تحقیقات دیگر خلاف آن هستند^{۴۰، ۴۶ و ۴۸} و نشان می دهند که درک، تفسیر و اطاعت از قوانین به موازات افزایش تحصیلات بالاتر می رود و فرد رفتار منطقی تری را درپیش می گیرد^{۴۷} و در میان افراد تحصیل کرده استفاده از کمر بند ایمنی بیش تر دیده می شود^{۳۹}. بطور کلی گروه های با تحصیلات کم به خصوص جوانان به طور قابل توجهی سطح خطر آفرینی بالایی دارند. ماجراجویی، هیجان طلبی، پر خاشگری در افراد با تحصیلات پایین بیش تر دیده می شود^{۳۹}.

۴- اعتماد به نفس در رانندگی

سطوح بالای اعتماد به نفس در رانندگی با انجام تخلفات رانندگی و سطوح پایین آن با خطر رخداد تصادف مرتبط است^{۳۹}.

۵- جنسیت

مردان و زنان رفتارهای متفاوتی در رانندگی دارند که توجه به ایمنی در رانندگی و ریسک پذیری آنان را تحت تاثیر قرار می دهد. از آن جا که خانم ها با دقت بیش تری رانندگی می کند و آقایان مهارت رانندگی خود را در سطح بالاتری تخمین می زنند؛ تعداد تصادفات در رانندگان آقا بیش تر رخ می دهد^{۴۷}. احتیاط، صبر و حوصله از مشخصات رانندگی زنان است؛ ویژگی هایی که گاه رانندگان مرد را به عکس العمل وامی دارد. زنان در مقایسه با مردان تمایل کمتری به رانندگی پرخطر دارند و طیف رانندگان پر خاشگر را بیش تر آقایان تشکیل می دهند^{۳۹ و ۴۴}. در حالی که اکثر تصادفات رانندگان خانم، بدلیل اشتباهات ادراکی یا خطاهای قضاوتی ناشی از مشکلات اختصاصی در حوزه ادراک فضایی و جهت گیری می باشد و یا پایین بودن اعتماد به نفس رانندگی است^{۳۹}.

سازمان بهداشت جهانی خواستار به رسمیت شناختن اختلافات بنیادین رانندگان زن و مرد و تصویب سیاستهای مبتنی بر جنسیت در حوزه های مرتبط است. در بریتانیا مؤسسات بیمه در حال تدوین مجموعه قوانینی هستند که بتواند این تفاوتها را مدنظر قرار داده به نحوی که هر فرد با توجه به نوع جنس و سن از تعرفه های متفاوت بیمه ای بهره مند شود بر این اساس مردان باید حق بیمه بیش تری را بپردازند، زیرا مسبب بسیاری از خسارتهای سنگین ناشی از تصادفات هستند^{۱۳۵}.

۶- شتاب زدگی در تصمیمات

"تصمیم گیری عجولانه" در مقابل "داشتن نظم و دقت در تصمیم گیری" بکار می رود و با افزایش خطر تصادفات، ارتکاب تخلفات رانندگی، انحرافات اجتماعی و رانندگی با سرعت بالا همراهی دارد^{۳۹}.

۷- درک خطر

در نظریه شناختی عوامل اصلی نگهدارنده رفتار فرایندهای شناختی فرض می شود. افراد براساس ادراکی که از امور و رویدادها دارند به آن ها واکنش نشان می دهند. برخورداری از درک خطر بالا، فرد را به رعایت جوانب احتیاط وادار می کند؛ چنانچه فردی درک خطر پایینی داشته باشد؛ بیش تر به اعمال پرخطر اقدام می کند. تحقیقات مشخص کرده اند که رانندگانی که تحت تاثیر مصرف الکل رانندگی می کنند از سطوح پایین درک خطر

برخورد دارند و رانندگانی که سابقه شخصی تصادف داشته اند نسبت به رانندگان با تصادفات جزئی یا بدون تصادف، درک خطر پایین تری داشته اند. با افزایش تجربه رانندگی، درک خطر افراد هم افزایش می یابد.^{۳۹}

۸- عوامل و وقایع زندگی

ناراحتی ها، مشکلات خانوادگی و نارضایتی از وضع شغلی و درآمد روی رفتار رانندگی نادرست تاثیر دارد. رضایتمندی پایین از زندگی با رفتارهای رانندگی نامناسب تر و وقایع زندگی با ارتکاب به تخلفات رانندگی ارتباط دارد. از طرف دیگر حوادث ناگوار زندگی با رانندگی تحت تاثیرالکل هم مرتبط است. شواهد نشان می دهد رضایت از زندگی در سنین میانسالی (۴۵-۵۰ سالگی) با کاهش خطر تصادفات همراه است.^{۳۹}

۹- خستگی

عواملی همچون کمبود خواب، کار زیاد، رانندگی طولانی، استراحت ناکافی، تغذیه ناصحیح، مصرف دارو و وجود بیماری های مرتبط با اشکال در خواب موجب خستگی و عدم هوشیاری رانندگان ورخداد خواب آلودگی و وقوع حوادث ترافیکی می شود. چرا که مهارت سایکوموتور و ادراک راننده کاهش می یابد.^{۳۹}

۱۰- اشکالات فیزیولوژیک

وجود اختلالات دید، بیماری های اختصاصی پزشکی، بالارفتن سن، مصرف الکل، مصرف مواد روان گردان، نقص در تحلیل ادراکی فضایی و در نتیجه کاهش تبحر در رانندگی، همگی باعث افزایش خطر تصادفات رانندگی می شوند.^{۳۹}

۱۱- قانون گرایی

طبق رویکرد رفتاری، اگر جامعه تمامی رفتارهای افراد را در چارچوب مشخص و منسجمی تعیین کند و زمینه کسب قانون گرایی فراهم شود، آنگاه بر اساس نظام کنترل رفتار می توان، رفتارهای مطلوب را افزایش داد.^{۱۲۷} منظور از قانون گرایی، نگرش هایی در زمینه فایده قانون ومقررات راهنمایی ورانندگی است. افرادی که معتقدند؛ رعایت قانون و مقررات راهنمایی تضمین کننده سلامت و رفاه خود و دیگران وعدم رعایت آن پایمال کردن حقوق دیگران است؛ کمتر دست به رانندگی پرخطر می زنند.^{۴۰} در تحقیقی که بر کاربران حوزه ترافیک ایران انجام گرفت نیز بین تخلف رانندگی و میزان رضایت از قوانین جدید رابطه معکوس ومعنادار مشاهده شد.^{۵۰}

۱۲- قانون گریزی

هنجارها و قواعدی که در رفتارها از آنها پیروی می شود، به زندگی اجتماعی خصلتی منظم و قابل پیش بینی می بخشد. عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی(قانون گریزی)، یکی از نمادهای بارز کجرفتاری های اجتماعی در کلانشهرها می باشد. قانون گریزی به دلایلی مانند ترس از تمسخر، احساس زیان، یا داشتن نگرشی منفی نسبت به آن انجام می شود. این امر تأثیر مستقیم بر رانندگی پرخطر دارد.^{۴۰} قانون گریزی تظاهری از انحراف از نرم های اجتماعی است؛ شواهدحاکمی از ارتباط قوی بین انحرافات اجتماعی و انجام تخلفات رانندگی ویا رخداد حوادث ترافیکی است؛ بطوریکه اقدام به تخلفات رانندگی و قانون گریزی را یکی از تظاهرات انحرافات اجتماعی دانسته و عنوان می کننددر این گونه افراد، رانندگی تحت تاثیر الکل و پرخاشگری نیز بیش تر دیده می شود.^{۳۹} شواهد دیگر همراهی تصادفات رانندگی وانحرافات اجتماعی را در رانندگان جوان یا در رانندگانی که مرتکب تخلف رانندگی می شوند؛ نشان داده اند.^{۳۷}

۱۳- احساس هویت ملی و دینی

فردی که معتقد است شیوه رانندگی نادرست می تواند به حیثیت ملی لطمه زند و نیز با اعتقادات دینی اش مغایرت دارد؛ آن گونه رانندگی می کند که به عنوان یک ایرانی بتواند به فرهنگ رانندگی خود افتخار کند و رانندگی نادرست را نشانه عدم اعتقاد دینی در رعایت حقوق دیگران می داند. وجود این حس با رانندگی پرخطر رابطه معکوس دارد.^{۴۰}

۱۴- حمایت اجتماعی - نیازهای اجتماعی

راننده برای پاسخ به تنش های درونی خود ، یکسری نیازهای اجتماعی از جمله نیاز به رقابت، نیاز به موفقیت و کسب برتری و قدرت، نیاز به برابری و تعادل را در رفتار خود مدنظر قرار می دهد. که این موارد مستقیماً با رانندگی پرخطر مرتبطند.^{۴۱} شواهد حاکی از آنست که استرس، رفتار پرخطر رانندگی را افزایش می دهد. بعلاوه استرس با ایجاد خستگی حین رانندگی هم ارتباط دارد.^{۳۷} ولی حمایت های اجتماعی می تواند اثرات استرس را روی افراد کاهش دهند. در مطالعه ای که با مشارکت رانندگان موتورسیکلت انجام پذیرفت تفاوت معناداری بین موتورسواران قانونمند و متخلف از نظر حمایت اجتماعی ادراک شده کلی و مولفه های حمایت اجتماعی ادراک شده از سوی خانواده، حمایت اجتماعی ادراک شده از سوی دیگران وجود داشت.^{۵۰}

۱۵- جریمه

۶۰.۹٪ از رانندگان ایرانی افزایش مبلغ جرائم را مانعی در انجام تخلف رانندگی عنوان می کنند.^{۴۸} همچنین اقدام به رانندگی پرخطر با تعدد جریمه های سال گذشته ارتباط مستقیم دارد. بین دریافت جریمه (نمره منفی) و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی همبستگی معناداری وجود دارد، یعنی افزایش نمره منفی، میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی بیشتر و با کاهش نمره منفی میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی کمتر می شود.^{۱۲۷}

۱۶- نگرش نسبت به پلیس راهور

آمادگی افراد برای همکاری، تبعیت از دستورات و تعامل اجتماعی احترام آمیز، اعتقاد براین امر که انجام دستورات پرسنل پلیس راهنمایی برای بهبود ترافیک شهری لازم است یا بالعکس اقدام به رفتار جبرانی و مقابله با پلیس راهور و انجام تخلفات بیش تر و سعی در فریب پلیس، ناشی از نگرش آن ها به پلیس راهور است.

۱۷- احتمال کشف تخلف

احتمال کشف تخلف، درصدی است که افراد تخمین می زنند جریمه شوند و یا تخلف شان مورد شناسایی قرار گیرد. وجود قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و حتی وجود جریمه زمانی قدرت بازدارندگی از انجام اعمال پرخطر رانندگی را دارا می باشند که راهبران ترافیکی متوجه سیستم پر قدرت مراقبت ترافیکی^۱ باشند. بین خطر جریمه و مجازات و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی همبستگی معناداری وجود دارد، یعنی با افزایش خطر جریمه و مجازات، میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی بیشتری شود.^{۱۲۷}

۱۸- رانندگی تحت تاثیر استعمال مواد مخدر، داروهای روان گردان و مصرف الکل

مصرف مواد مخدر، داروهای روان گردان و مصرف الکل جان رانندگان را با خطر تصادفات مرگبار تهدید می نماید. بطوریکه شانس تصادفات مرگبار در رانندگانی که همزمان مواد مخدر و الکل را مصرف کرده اند؛ در مقایسه با رانندگانی که هیچ یک از دو مورد را مصرف ننموده اند ۲۳/۲۴ برابر می باشد.^{۵۲} سوء مصرف مواد مخدر در میان

^۱ traffic surveillance

رانندگان ایرانی با انجام تست آزمایشگاهی^{۵۳} یا مصاحبه روانشناختی^{۵۴} به ترتیب ۱۴.۱٪ و ۲۶.۵٪ گزارش شده است؛ ولی در میان رانندگان ایرانی که تصادفات مرگبار داشته اند؛ این رقم به بیش از ۵۰٪ می رسد و در این بین بیش ترین ماده مخدر مصرفی به ترتیب، اپیوئیدها، حشیش و ترکیب اپیوئید و حشیش می باشد^{۵۵}. رانندگانی که سیگاری کشند یا از قلیان استفاده می کنند، بیش تر دچار حوادث ترافیکی می شوند و علت آن، فراتر از اثرات منوکسیدکربن می باشد. یکی از مکانیسم هایی که رابطه مصرف سیگار و حوادث ترافیکی را توجیه می نماید اختلالات شناختی ثانویه به مواجهه مزمن با نیکوتین است که باعث افزایش ریسک پذیری و رفتارهای هیجان خواهی می شود. علاوه بر آن سایر رفتارهای پرخطر وعدم استفاده از کمربندایمنی در سیگاری ها بیش تر شایع است^{۴۹}.

۱۹- تحمیل بار اضافی بر ظرفیت شناختی انسان

رفتار رانندگی با تمرین و تکرار کاملاً اتوماتیک نمی شود. بعلاوه، از آنجائی که ظرفیت شناختی انسان محدود است، تحمیل بار اضافی بر آن، مثلاً از طریق مکالمه تلفنی همزمان، منجر به خطا در رفتار رانندگی می شود. بعلاوه شواهد نشان می دهند که نظیر شکست های شناختی و عصبانیت، عوامل پیش بینی کننده ی انجام خطاها، لغزش ها و رفتار خشونت آمیز حین رانندگی هستند^{۵۷}. (شکست های شناختی، خطاهایی با پایه شناختی هستند که در انجام وظایف عادی و ساده رخ می دهند. کارهایی که افراد بطور معمول قادرند آن ها را بدون اشتباه انجام دهند. اشتباه در هریک یا هر سه مرحله روند پردازش اطلاعات (حافظه، توجه و عمل) منجر به شکست شناختی می شود^{۵۸}). حسن زاده و همکاران نشان دادند شکست های شناختی شغلی می توانند پیش بینی کننده رفتارهای ایمن یا نایمن رانندگان اتوبوس شهری باشند^{۵۹}.



شکل ۱- عوامل مرتبط با رفتار رانندگی پرخطر

عوامل مربوط به انسان به طور کلی به دو دسته علل مستقیم و غیر مستقیم تقسیم می شوند. علل مستقیم شامل فعالیتهایی است که بلافاصله قبل از تصادف رخ داده است و بروز تصادف را حتمی و غیر قابل اجتناب می سازد مثل بی توجهی، دید نامناسب، تصمیم گیری نادرست و عدم عکس العمل متناسب با موقعیت و علل غیر مستقیم شامل مواردی همچون استفاده از مواد مخدر یا الکل توسط راننده، خستگی، ضعف قوه بینایی، عدم مهارت در رانندگی یا نا آشنایی با استفاده از خودرو یا جاده است.

۳- مبانی دینی، قرآن و حدیث

باورها و ارزشهای دینی به عنوان قویترین عامل تأثیر گذار بر توسعه رفتارهای صحیح از جمله رانندگی ایمن به شمار می رود. حق زندگی و امنیت جانی از حقوق اولیه ی هر انسان است. جان انسان ها از نظر اسلام از حرمت خاصی برخوردار بوده و احترام به جان و سلامتی افراد، تا آن حد مورد اهمیت و مؤاخذه است که در قرآن مجید آمده است: "من قتل نفساً بغير نفس او فساد فی الارض فکانما قتل الناس جميعاً و من احياها فکانما احيا الناس جميعاً" (مائده ۳۲) "اسلام به ما آموخته که کشتن یک انسان برابر است با کشتن همه انسانها و زنده کردن یک انسان با زنده کردن همه انسانها برابری میکند. و همچنین می فرماید: «کسی که خدا محترمش شمرده جز به حق نگشاید.» (انعام / ۱۵۱).

در این راستا زیان های جانی کمتر از قتل نیز منع شده اند. بنابراین هر گونه ضرب و جرح، سلب امنیت و مانند آن نیز ممنوع است. علاوه بر احترام و حرمت جسم، انسان نمی تواند با اندوهگین ساختن، آزرده و خلاصه هر گونه ضربه به روان افراد موجبات ناراحتی آنان را فراهم نماید. امام صادق (ع) از قول رسول الله (ص) می فرماید: «هر کس به گونه ای به مؤمن نگاه کند که او را بترساند؛ خداوند بزرگ در روزی که سایه ای جز سایه ی او نیست او را بترساند.» (اصول کافی؛ ج ۲: ص ۲۷۳). بنابراین وقتی جان و روح یک نفر آن قدر مهم است که چنین فرمایشاتی درباره ی آن شده است؛ بر شهروندان و رانندگان نیز حفظ امنیت جانی و روانی سایر افراد بسیار مهم و واجب است. رانندگی در شرایط عدم رعایت فاصله مناسب با خودرو جلویی، انجام سبقت غیرمجاز، استفاده از تلفن همراه در زمان رانندگی، رانندگی نکردن بین خطوط، نبستن کمربند ایمنی در طول مسیر رانندگی، رانندگی با سرعت غیرمجاز عدم پایبندی به قوانین و مقررات ترافیکی با به خطر انداختن جان راننده و سایرین، به امنیت روانی جامعه نیز ضربه می زند.

مسلمین به خودداری از سخنان ناروا (سخنانی است که منجر به رنجش برادر مؤمن می شود) نیز سفارش شده اند. آبروی افراد، دارای حرمت و احترام است و از جمله موارد حق الناس به شمار می رود. بنابراین انسان نمی تواند با غیبت، تهمت، افشاگری و هر گونه رفتار ناشایست به آبروی دیگری آسیب برساند، زیرا در این صورت مرتکب ظلم بزرگی شده و باید به جبران آن پردازد. چنان که امام صادق (ع) می فرماید: «مَنْ كَسَرَ مُؤْمِنًا فَعَلَيْهِ جَبْرُهُ» یعنی هر کس حیثیت مؤمنی را بشکند، بر او واجب است که آن را جبران نماید. (بحار الانوار، ج ۲۲، ص ۳۵۱) و خداوند فرموده است: «هر کس به یکی از دوستان من اهانت کند به جنگ با من برخاسته است.» (اصول کافی؛ ج ۲: ص ۲۶۲) در جای دیگر امام صادق (ع) فرمودند: «هر کس خبری بر ضد مؤمنی بازگو کند و بدین وسیله بخواهد از او عیب جوئی کند و شخصیتش را نابود سازد، تا از چشم مردم بیفتد، خداوند او را از ولایت خود خارج و به ولایت شیطان حواله می دهد، ولی شیطان هم او را نمی پذیرد.» (اصول کافی، ص ۲۶۷)

بنابراین در هنگام رانندگی یا در صحنه تصادفات باید توجه نمود که از خشمگین شدن و ناسزاگویی به رانندگان و سایر شهروندان خودداری شود.

اقامه عدل و داد و ادای حقوق انسان ها دارای آنچنان جایگاه رفیعی است که از آن بعنوان عمده ترین اهداف بعثت پیامبران الهی یاد می شود:

"لَقَدْ أَرْسَلْنَا رُسُلَنَا بِالْبَيِّنَاتِ وَأَنْزَلْنَا مَعَهُمُ الْكِتَابَ وَالْمِيزَانَ لِيَقُومَ النَّاسُ بِالْقِسْطِ" (حدید / ۲۵)؛ ما رسولان خود را با دلایل روشن فرستادیم، و با آنها کتاب آسمانی و میزان شناسایی حق از باطل نازل کردیم تا مردم قیام به عدالت کنند (و احقاق حقوق و بسط عدل و داد به طور خود جوش از درون جامعه بشری آشکار شود). یکی از جنبه های حقوق حق الناس است؛ حق الناس از نظر اسلام دارای گستره وسیعی است. حق الناس حقوقی است که افراد در مقابل سایر افراد جامعه بر گردن دارند. مانند بازگرداندن قرض، عذرخواهی و جلب رضایت در قبال اشتباهات و زیانهایی که به آنها رسانده و همچنین حسن ظن به ایشان.

بر مبنای اعتقادات اسلام حق الناس از حق الله مهم تر است و پاسخ دادن به حق الناس در روز قیامت دقیق تر از پاسخ دادن به حق الله است. چرا که خداوند حق خود را آسان تر می بخشد ولی حق مردم را باید صاحبان آن (مردم) ببخشند. از موارد دیگر حق الناس، احترام به جان و مال مردم می باشد. به این معنا که به جان و مال مردم ضرر نرسد و کاری انجام نگیرد که ضرری به جان مردم وارد شود یا دیگران از آن رفتار آسیب ببینند. از مصادیق دیگر حق الناس احترام به حق بهره‌مندی مردم است، یعنی به گونه‌ای رفتار شود که همه انسان‌ها به حقوق مشترکشان برسند و رفتار به گونه‌ای نباشد که بعضی از انسان‌ها از حقوق خودشان باز بمانند. تمامی این سفارش‌ها مصادیق روشنی در شیوه رانندگی افراد دارد. توجه به رعایت حقوق رانندگان و افراد پیاده، خودداری از رساندن آسیب به جسم و روان شهروندان دیگر و حتی خود فرد، توصیه‌هایی است که از صدر اسلام بیان شده و بکار بردن آنها، بسیاری از تخلفات جاری در جامعه کاهش می یابد. تغییر دادن ناگهانی مسیر رانندگی، انحراف به چپ، انجام حرکات مارپیچ و زیگزاگ در رانندگی و پارک در محل‌های غیرمجاز از جمله اقداماتی است که حقوق دیگر رانندگان و افراد جامعه را پایمال می کند.

مراعات حق الناس نشان از احترام به حقوق دیگران دارد و خداوند در آیات بسیاری مؤمنان را به رعایت حقوق اجتماعی و ادای دین یکدیگر دعوت نموده است.

با داشتن چنین ارزشهای والایی در یک جامعه، چگونه می توان خسارتهای جانی و مالی ناشی از تصادفات رانندگی را توجیه کرد. باورها و ساختار اجتماعی، رفتارها را شکل می دهند. فهم درست این ساختارها و شناسایی ساختارهای برخاسته از ارزشهای دینی، آشنا کردن مردم با حقوق هر انسان با تکیه بر معارف اسلامی و قرآنی از طریق صدا و سیما؛ مدارس، دانشگاه‌ها و سایر مراکز فرهنگی و اداری و دستگاه‌های دولتی و برنامه ریزی در جهت تغییر ساختارهای نادرست و ارائه راههای برون رفت از وضعیت نامطلوب نیازمند تلاش جدی و صرف زمان طولانی است^{۴۰}. در این راستا استفاده از مجالس مذهبی و موعظه و رهبران مذهبی به عنوان مراجعی که اثر و تأثیرگذاری بالاتری در فرهنگ جامعه دارند می توانند در شکل دهی فرهنگ عمومی موفق تر عمل نمایند.

۴- شناسایی قوانین تشویقی یا تنبیهی رانندگی

در سال ۱۳۸۴ آئین نامه راهنمایی و رانندگی با ایجاد یک ساختار قانونی شکل گرفت و مورد اصلاح قرار گرفت و نیازها را پوشش داد. در عمل اقتصاد، ایمنی، کیفیت زندگی لحاظ و سپس قانون جدید راهنمایی و رانندگی به اجرا در آمد. قانون ابزار خوبی را در اختیار پلیس قرار داد و بحث نوع مجازاتها (جریمه نقدی) که در قوانین قبلی مورد بحث بود و عنوان می شد برای افراد ثروتمند افزایش جریمه تأثیری نداشته است؛ در قانون فعلی موارد جدیدی به

عنوان محرومیت‌های اجتماعی و رفتارهای بازدارنده اضافه شد. بحث جریمه های مالی یا نقدی از کم ترین مبلغ از ۳ هزار تومان تا ۲۰ هزار تومان (مصرف مواد روان گردان و مستی - امتیاز منفی یا نمره منفی) افزایش یافت. در برخی کشورها راننده ابتدا دارای ۳۰ نمره مثبت است و اگر نمره مثبت صفر شود توقیف خودرو انجام می شود. در قانون ما هم این کار با شکل نمره منفی اعمال شد (نمره منفی برای ۲۰ تخلف حادثه ساز احصا شده و قانون مشخص کرده است که غیر از جریمه، نمره منفی نیز اعمال شود) به نحوی که با هر تخلف نمره ای منفی تعلق میگیرد و اگر فرد ۳۰ نمره منفی بگیرد گواهی نامه برای ۳ ماه توقیف حتی میتواند به ابطال گواهینامه منجر شود. اخذ نمره منفی یکی از مجازاتهای بازدارنده است. توقیف وسیله نقلیه نیز یکی از مجازاتهای جدید است که میتواند مؤثر باشد. توقیف خودرو گاه مؤثرتر از جریمه است. در بحث توقیف خودرو اگر تخلفات حادثه ساز را دو مورد با هم مرتکب شود تا ۷۲ ساعت میتوان خودرو را متوقف کرد. چنانچه کسی جریمه شود و تا ۴ ماه جریمه را پرداخت نکند پلاک شخص توقیف می شود. اگر میزان جریمه از یک میلیون تومان بیش تر شود و پرداخت نکند پلیس میتواند خودرو راننده را متوقف کند.

استفاده از بازرسان نامحسوس مورد وثوق آموزش دیده در قانون جدید در نظر گرفته شده و به درجه داران دیپلم نیز اجازه داده شده تا در ثبت تخلفات مشارکت نمایند.

کسانی که ده سال سابقه دارند و تجربه لازم را کسب کرده اند اجازه استفاده از تجهیزات الکترونیکی را دارند. بستن کمربند ایمنی ردیف جلو از قبل اجباری بود که برای ردیف عقب جدیداً در حوزه جاده ها اجباری شده است. مخصوصاً در مورد حمل و نقل عمومی اجباری بودن آن حتمی است. استفاده از صندلی ایمنی کودک در این قانون پیش بینی شده است.

مجوز بازدارندگی در تعیین مجازات، در قانون جدید راهنمایی و رانندگی تخلفات حادثه ساز را به صراحت و مشخصاً تعیین کرده است که ۲۰ مورد است.^{۶۱}

شرح جزییات قانون جدید راهنمایی و رانندگی:

طبق قانون جدید راهنمایی و رانندگی - اخذ جرایم - که از دهم اردیبهشت ماه ۱۳۹۰ در سراسر کشور به اجرا در آمده است^{۶۲}:

هرگونه حرکت نمایشی مانند دور زدن در جا یا حرکت موتورسیکلت بر روی یک چرخ برای وسیله نقلیه شخصی ۸ امتیاز منفی و برای وسایل نقلیه عمومی ۱۰ امتیاز منفی در پی دارد. تجاوز از سرعت مجاز (بیش از ۵۰ کیلومتر در ساعت) برای وسایل نقلیه شخصی ۱۰ نمره منفی و برای وسایل نقلیه عمومی و سنگین ۱۵ نمره منفی دارد. همچنین سبقت غیر مجاز در راههای دو طرفه برای وسایل نقلیه شخصی ۵ امتیاز منفی و برای وسایل نقلیه عمومی ۱۰ امتیاز منفی در پی دارد. عبور از چراغ قرمز برای وسایل نقلیه شخصی ۵ امتیاز منفی و وسایل نقلیه عمومی و سنگین ۱۰ امتیاز منفی دارد. حرکت به صورت مارپیچ ۳ امتیاز منفی برای وسایل نقلیه شخصی و ۵ امتیاز منفی برای وسایل نقلیه عمومی دارد. حرکت با دنده عقب در آزادراه ها و بزرگراه ها نیز برای وسایل نقلیه شخصی ۵ امتیاز منفی و برای وسایل نقلیه عمومی ۷ امتیاز منفی به دنبال دارد. رانندگی در حالت مستی و مصرف داروهای روانگردان و افیونی برای وسایل نقلیه شخصی ۱۰ امتیاز منفی و برای وسایل نقلیه عمومی ۲۰ امتیاز منفی در پی دارد و در هر ۲۴ ساعت یک بار نمره منفی در نظر گرفته خواهد شد. جریمه استفاده از مواد مخدر و مشروبات

الکلی و روانگردان ۲۰۰ هزار تومان است و گواهی نامه فرد خاطی به مدت ۶ ماه توقیف و فرد به دادگاه معرفی خواهد شد.

اگر نمرات منفی رانندگان به ۳۰ برسد برای بار اول گواهی نامه افراد برای ۳ ماه توقیف شده و پس از آن با پرداخت ۴۰۰ هزار ریال، گواهی نامه به فرد عودت داده می‌شود. اگر در مرحله دوم، امتیاز فرد متخلف به ۲۵ برسد گواهی نامه به مدت ۶ ماه توقیف و پس از پایان این مدت با پرداخت ۶۰۰ هزار ریال، گواهی نامه به فرد برگردانده می‌شود. اگر در مرحله سوم راننده ۲۰ امتیاز منفی بگیرد گواهی نامه باطل شده و یک سال بعد، فرد خاطی پس از طی کردن مراحل قانونی می‌تواند برای دریافت گواهی نامه جدید در آزمون اخذ گواهی نامه رانندگی شرکت کند. وقوع همزمان چند تخلف حادثه ساز غیر از جریمه و نمره منفی، موجب توقیف ۳ روزه خودرو خواهد شد.

اگر راننده متخلفی ۶ ماه از آخرین تخلفش گذشته باشد تمام تخلفات و نمره‌های منفی وی پاک شده و اگر این راننده متخلف در مرحله سوم کسب نمره منفی باشد و از آخرین تخلفش یک سال گذشته باشد تمام تخلفاتش پاک خواهد شد.

میزان جریمه‌ها هر سال بر اساس نرخ تورم افزایش می‌یابد.^{۶۳}

۱-۴ چگونگی استقبال عمومی از قوانین راهنمایی و رانندگی

مسلم است که موفقیت قانون در مشارکت مردم و تعهد مجریان قانون به اجرای صحیح آن است. سوری و همکاران^{۵۰} در ارزیابی قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور، نظر مثبت اکثر رانندگان و کارشناسان و متخصصان عرصه ترافیک از قانون جدید را گزارش کردند که میتواند حامی مناسبی برای اثربخشی بیش تر این قانون در کشور باشد مشارکت کنندگان در این ارزیابی، اعمال جدی، کامل و مستمر اجرای قوانین جدید توسط پلیس نکته ای اساسی در افزایش موفقیت این قانون در پیشگیری از تخلف و جرح و فوت ناشی از سوانح ترافیکی کشور دانستند. اغلب رانندگان قانون جدید را در کاهش تخلفات و سوانح ترافیکی مؤثر دانسته و معتقد بودند پلیس با متخلفان باید با جدیت بیش تری برخورد کند. به نظر افراد مورد مطالعه از جمله کارشناسان و خبرگان مهمترین برتری قانون جدید و بالاترین تأثیر به ترتیب مربوط به افزایش مبلغ جریمه، و توقیف خودرو به علت دو تخلف هم زمان حادثه ساز است. رانندگان، افزایش مبلغ جریمه را مانع تخلف رانندگی عنوان کردند و مقدار جریمه ها را متناسب با درآمد مردم اعلام کرده اند و با توقیف خودرو در دو تخلف حادثه ساز همزمان موافق بودند. به نظر رانندگان، افزایش جرایم باعث کاهش تخلف رانندگی شده است. در این مطالعه بین کاهش تخلف رانندگی و میزان رضایت از قوانین جدید ارتباط معناداری منفی مشاهده شد.^{۵۰} درفشی و همکاران در سال ۱۳۸۷ در یک نظرسنجی تلفنی از مردم تهران درباره ی مقبولیت عمومی مقررات راهنمایی و رانندگی، ۳۲ درصد پاسخ دادند که مقررات راهنمایی و رانندگی را تا حدی میتوان رعایت کرد. ۴۲٪ از پاسخ گویان دلیل عدم رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی در تهران را جمعیت زیاد شهر تهران می دانستند. ۵۲٪ از پاسخ گویان به دلیل جلوگیری از تصادف و حفظ جان خویش به چراغ عابر پیاده توجه میکردند. عادت به تخلف، عجله در رسیدن به مقصد و عدم رعایت مقررات توسط دیگران عمده ترین دلیل عدم رعایت قوانین وانجام تخلف ها عنوان می شد.^{۶۴}

دربعضی از شهرها میزان رضایت مندی مردم از قانون جدید کمتر برآورد شده است (مانند اصفهان و تبریز) در این شهرها تبیین آثار مثبت قانون جدید باید بیش تر مورد توجه دست اندر کاران قرار گیرد؛ تا پایبندی به رعایت قوانین توسط عموم تضمین شود.^{۵۱} شاید همانند برخی کشورها، لازم باشد مقدار جرایم نقدی متناسب با درآمد

متخلفان باشد تا اثربخشی اعمال قانون در پیشگیری از تخلف بیش تر شود. به روز کردن مستمر قانون راهنمایی و رانندگی نیز اجتناب ناپذیر است.

در ایران از تاریخ ۸۴/۷/۱ قانون اجباری شدن استفاده از کمربند ایمنی به اجرا گذاشته شد. در آیین نامه اجرای قانون مذکور صراحتاً ذکر شده سازمان صدا و سیما، جمهوری اسلامی ایران، وزارت آموزش و پرورش و وزارت فرهنگ ارشاد اسلامی مکلفند با همکاری و هماهنگی وزارتخانه های صنایع و معادن، راه و ترابری کشور نسبت به ترویج و ارتقای فرهنگ استفاده از کمربند و کلاه ایمنی و آموزش های مربوط اقدام نمایند. سوری و همکاران در طی مطالعه ای به بررسی شدت سوانح ترافیکی قبل و بعد از اجرای قانون پرداختند و نشان دادند؛ تصادفات منجر به فوت از ۱۳٪ در یک سال قبل از اجرا به ۹.۷٪ در سال اول و ۱۱.۴٪ در سال دوم پس از اجرای قانون رسیده است.^{۶۵} افزایش درصد ذکر شده در سال دوم، لزوم نهادینه سازی فرهنگ استفاده عمومی را در جامعه یادآور می شود. چراکه انجام برنامه های آموزشی گسترده در کنار اجرای قانون در افزایش اقبال عمومی به پایبندی به قانون موثرتر است.^{۶۶} نیکنامی و همکاران در بررسی استقبال عمومی از قانون استفاده از کمربند ایمنی، نشان دادند؛ ۷۷.۹٪ از رانندگان و ۴۳.۷٪ از سرنشینان جلو در تهران از کمربند ایمنی استفاده می کنند و مهم ترین علت استفاده از آن، احترام به قانون و اجتناب از جریمه شدن میباشد.^{۶۷}

سوری و همکاران به بررسی تغییرات سوانح ترافیکی قبل و بعد از اجرای چهار فعالیت اجرایی پلیس راهنمایی و رانندگی کشور شامل اجرای قوانین استفاده از (۱) کمربند ایمنی، (۲) کلاه ایمنی، (۳) اجرای قوانین ترافیکی خاص، (۴) برنامه های آموزشی تولید شده و پخش شده از وسایل ارتباط جمعی همچون رادیو و تلویزیون نموده است و معیارهای اپیدمیولوژیکی سوانح ترافیکی جاده ای را در سالهای قبل و ۲ سال بعد از مداخلات پیشگیرانه توسط پلیس راهنمایی و رانندگی مقایسه کرده است.^{۶۸} و فعالیتها و اقدامات پلیس ترافیک که به طور همزمان و ملی در جهت جلوگیری از تصادفات ترافیکی جاده ای انجام شده، رادر جهت کاستن از میزان مرگ و سوانح جاده ای، با وجود افزایش تعداد خودروها مؤثر ارزیابی نموده است. با توجه به قوانین جدید راهنمایی و رانندگی مبنی بر دریافت نمره منفی، نتایج بررسی ها نشان می دهد با افزایش نمره منفی فرد متخلف بیش تر اقدام به رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی می نماید.^{۱۲۷}

۵- نمونه هایی از تجارب جهانی در مورد مداخلات کاهنده رفتار پرخطر رانندگی

اصلاح رفتار از طریق آموزش آن اتفاق می افتد، آن هم آموزشی که مستمر است و به نهادینه شدن رفتار منجر می شود و رفتار ترافیکی از جمله حوزه هایی است که نیاز به آموزش در ابعاد چندگانه دارد.

در چین در پروازهای داخلی از طریق مانیتور به عنوان رسانه ارتباط جمعی به شهروندان، چگونگی عبور از خیابان و معابر را آموزش داده می شود. در ایران نیز می توان از زمانی که شهروندان در پرواز در هواپیما، یا سایر وسایل حمل و نقل داخل شهری یا بین شهری صرف می کنند به عنوان فرصتی برای انتقال مفاهیم آموزشی سود جست و با توجه به خلأ هایی که در زمینه فرهنگ سازی در کشور وجود دارد، ضرورت ارائه چنین آموزش هایی بیش از پیش احساس می شود.

در کشور اسپانیا که حوادث ترافیکی یکی از مشکلات سلامت عمومی بوده است^{۶۹}. تیزرهایی ساخته می شود که تاثیرگذاری بالایی دارد؛ این تیزرها رانندگان را مجاب به رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی می کند. به عنوان مثال برای استفاده موتورسواران از کلاه ایمنی، تیزری ساخته شده با این مضمون که در آن سربازان ملل مختلف در سده های گذشته تا جنگ جهانی دوم و حتی فیلم جنگ ستارگان از کلاهخود استفاده می کنند و پیامی که در زیرنویس تیزر به مخاطب اعلام می شود، این است که ۵۰۰۰ سال است انسان ها برای حفاظت از جان خود در جنگ ها از کلاهخود استفاده می کنند و شما موتورسواران زمانی که از موتور برای تردد استفاده می کنید، از کلاه ایمنی خود استفاده کنید.

اسپانیا در سال ۲۰۰۴ اتخاذ تدابیر ایمنی راه را نیز اولویت سیاستی در نظر گرفت و معیارهای اختصاصی ایمنی راه را در ۲۰۰۵-۲۰۰۴ تعیین نمود و برنامه استراتژیک برای سال های ۲۰۰۵-۲۰۰۸ نوشته شد که شامل مداخلات متعدد از جمله تشدید قوانین ترافیکی می شد. این اقدامات باعث کاهش ۹ درصدی آسیب دیدگان مرد و ۱۱ درصدی آسیب دیدگان ترافیکی زن در اسپانیا شد. علاوه بر اقدامات پیشین در جولای ۲۰۰۶ سیستم امتیازدهی جریمه ۱ اتخاذ گردید. یکسال بعد از اجرای این سیستم، مهمترین علل کسب امتیاز منفی شامل؛ سرعت زیاد، عدم استفاده از وسایل ایمنی فردی و نوشیدن الکل بود. در دسامبر ۲۰۰۷ برای کاهش حوادث رانندگی ناشی از رفتارهای مذکور قوانین بصورتی تغییر کرد که بسیاری از تخلفات، جرم شناخته شد و نیاز به دادرسی کیفری (زندان، جریمه، خدمات اجتماعی اجباری و یا لغو مجوز رانندگی) پیدا کرد. از جمله مهمترین تخلفات، داشتن سرعت بیش از حد مجاز، رانندگی تحت تاثیر الکل، رانندگی بی پروا و رانندگی بدون گواهینامه رانندگی بود. بعد از این مداخله خطر نسبی حوادث رانندگی در رانندگان مرد، ۷٪ کاهش نشان داد که بیش ترین آن در گروه سنی زیر ۳۰ سال بود. و در میان رانندگان زن خطر کلی تغییر معناداری نداشته و تنها در زیرگروه های مختلف از جمله سنین ۴۵-۶۵ سال اثر محافظتی دیده می شد. که مجریان این طرح معتقد بودند از آنجا که خانم ها بیشتر احتیاط می کنند و اکثرا جوانان کارهای پرخطر انجام میدهند طبیعتا تشدید مجازات هم روی این گروه تاثیر گذارتر بوده است^{۶۹}.

مقایسه میزان جریمه و مجازات تخلفات رانندگی کشورهای مختلف نشان می دهد که در کشورهای موفق از نظر کنترل حوادث ترافیکی و تخلفات رانندگی، مجازات ها بسیار بالاتر از ایران است. در زیر نمونه هایی آورده شده است:

میزان جریمه سبقت غیرمجاز در کشور انگلستان یک هزار پوند معادل یک میلیون و ۷۰۰ هزار تومان، در نیوزیلند ۶۴۰ هزار تومان و ۲۸ روز توقیف گواهی نامه توسط پلیس، در نیویورک بیش از ۶۰۰ هزار تومان و چنانچه سرعت غیرمجاز در اطراف مدارس باشد؛ جریمه به یک میلیون و ۲۰۰ هزار تومان افزایش می یابد. در کشور آلمان وقتی پلیس، رانندهای را شناسایی میکند که با سرعت غیرمجاز می راند، نه تنها وی را جریمه می کند، بلکه اعتبار گواهینامه اش را نیز به مدت یک سال لغو می کند. در این کشور، فقط کافی است رانندهای طی ۲ سال یک بار مرتکب هر کدام از سه تخلف عبور از چراغ قرمز، سرعت غیرمجاز و رعایت نکردن فاصله مناسب با خودروی جلویی شود تا گواهی نامه وی باطل شود. در کشور سوئیس که یکی از موفق ترین کشورها در زمینه کنترل تخلفات حادثه

¹ penalty points

ساز و کاهش تصادفات است، اگر تعداد تخلف رانندگی فردی از حد مجاز تعیین شده در سال تجاوز نماید؛ به عنوان یک بیمار روانی از رانندگی محروم می شود^{۱۲۷}.

۱-۵- توصیه های بین المللی در رابطه با تصحیح رانندگی ناایمن

گزارش جهانی ایمنی راه ها در سال ۲۰۱۳ نشان می دهد که تنها ۲۸ کشور از ۱۸۲ کشور، (۷٪ جمعیت جهان) قوانین جامعی در خصوص ۵ عامل خطر مهم در مورد ترافیک ایمن را دارا می باشند. این ۵ عامل شامل مصرف الکل و رانندگی، رانندگی با سرعت بالا، عدم استفاده از کلاه ایمنی توسط موتورسواران، عدم استفاده از کمربند ایمنی و صندلی کودک است. در گزارش جهانی ایمنی راه ها در سال ۲۰۱۵ عنوان شد که در سه سال گذشته ۱۷ کشور لاقابل درمورد یکی از عوامل خطرفوق، مداخلات کاهنده خطر را به خوبی اجرا نموده اند^{۱۵۵}. در این گزارش علاوه بر ۵ عامل خطرآفرین ذکر شده در گزارش ۲۰۱۳، دو مورد دیگر (رانندگی تحت تاثیر استفاده از داروهای روان گردان و رانندگی با حواس پرت^۱ از جمله صحبت با تلفن همراه) هم اضافه شده است. یکی از مهم ترین توصیه های گزارش جهانی برای کاهش عوامل خطر، تنظیم قوانین و مقررات ترافیکی و جدیت در اجرای آن می باشد. این توصیه ها که برای ارتقا عملکرد ایمنی راه در کشور ها ضروری می باشد ۶ گروه بزرگ را دربرمی گیرد. عناوین گروه ها:

۱- تعیین آژانس عالی توسعه ملی ایمنی راه در دولت

۲- شناسایی مشکلات و سیاست های جاری و بررسی ظرفیت های سازمانی هر کشور در خصوص پیشگیری از

حوادث ترافیکی

۳- آماده سازی استراتژی ملی ایمنی راه و برنامه عملیاتی

۴- تخصیص منابع مالی و انسانی

۵- اجرای فعالیت های پیشگیرانه در مورد حوادث ترافیکی و کاهش صدمات و عواقب آن و ارزیابی فعالیت ها

۶- حمایت از توسعه ظرفیت های کشوری و همکاری های بین المللی

۶- آموزش رفتار صحیح رانندگی در مدارس

کودکان و نوجوانان امروز آینده سازان فردا و ازجمله کاربران جدی ترافیکی آینده خواهند بود. هر قدر که آموزش های ضروری برپایه اصول صحیح داده شود؛ نتیجه آن در ترسیم آینده ای ایمن برای کشور پررنگ تر خواهد بود. یادگیری کودکان از طریق رشد تدریجی و تکرار (که سبب شکل گیری عادت ها در کودک می شود) به وجود می آید. در این زمینه یکی از مهمترین نقش ها به عهده آموزش و پرورش است. آموزش و پرورش به لحاظ نقش مهم آموزشی و تربیتی خود در قبال آینده سازان این مرز و بوم، دارای سهم عظیمی در تحولات فرهنگی و اجتماعی می باشد و از آنجا که برنامه های گوناگون آموزشی و تربیتی آن سراسر کشور را تحت پوشش قرار داده و کودکان، نوجوانان و جوانان مخاطبین اصلی آن می باشند، طبعاً نفوذ تعالیم و آموزش های آن به درون خانواده ها نیز انکار پذیر است. نقش با توجه به اینکه شخصیت افراد به ویژه ساختار فکری ایشان از نظر احترام به قانون، در سال های اولیه عمر و در دبستان و بعد دبیرستان شکل می گیرد؛ غیرقابل انکار است. با وجود تاکید شواهد، برآموزش قوانین و مقررات ترافیکی در سال های اولیه دبستان و حتی قبل از پیش دبستان، در بررسی و تحلیل محتوایی آموزه

¹ distracted driving

های ترافیکی مندرج در کتابهای درسی مقاطع مختلف از ابتدایی تا دبیرستان از سال ۱۳۲۳ تا ۱۳۸۹، نکات زیر ملاحظه شد:

نقاط قوت کتاب های درسی شامل؛ تکرار هر ساله دروس مربوط به مسائل راهنمایی و رانندگی، از پایه اول ابتدایی تا پایان ابتدایی و حداقل در یکی از دروس فارسی و اجتماعی، استفاده از زبان کودکان و داستانی برای آموزش مفاهیم مرتبط با ترافیک در دروس فارسی و اجتماعی، همراه ساختن آموزشها با مشاهده و یادگیری از راه تمرین و درج تصاویر مرتبط، به ویژه در کتاب تعلیمات اجتماعی سال سوم دبستان، توجه ویژه به فرهنگ ترافیک در فصل پنجم کتاب تعلیمات اجتماعی سال دوم راهنمایی (که کاملترین مبحث مربوط به ترافیک است)؛ بوده که خود نشانه توجه مسئولان وزارت آموزش و پرورش به آموزش مسائل ترافیکی است.^{۷۰} با این وجود نیازاست که مسائل نوشتاری در مقاطع بالاتر و در حجم بیش تر مطالب استمرار یابد و همزمان انجام آموزش توسط مربیان پلیس، لزوم همراهی آموزش های عملی و استمرار آموزش ها در پایه های تحصیلی را در امر آموزش مسائل ترافیکی برای دانش آموزان در نظر داشت.^{۹۰}

محمدجانی و همکاران، داشتن روحیه قانون مداری و احترام به قانون ومقررات جامعه را به عنوان یکی از شاخص های آموزش شهروندی در کتابهای درسی دوره ابتدایی مورد تحلیل قرار دادند و نشان دادند در پایه های اول و ششم هیچ مطلبی دراین خصوص وجود ندارد و بیش ترین مطالب در پایه چهارم ابتدایی بوده است. در این بررسی مولفه آموزش حقوق بشر، صلح و برابری و شاخص های آن از جمله عفو و بخشش، نبود خشونت و اجتناب از دعوا و درگیری و احترام و ارزش به حرمت انسانی، دفاع از حقوق خود و دیگران هم تحلیل شدند. از بین این شاخصها بیشترین ضریب اهمیت در کتاب های درسی کنونی، مربوط به پرورش دانش، مهارت و نگرشهای لازم برای دفاع از حقوق خود و دیگران بوده است اما به شاخصهایی مانند: عفو وبخشش، نبود خشونت و اجتناب از درگیری و دعوا و توجه به برابری انسانها هیچگونه توجه ای نشده است.^{۷۱}

پیشنهادهای برای افزایش نقش آموزش و پرورش در آموزش فرهنگ ترافیک:

- استفاده از کتب و جزوه های آموزشی متناسب با سن دانش آموزان
- بهره گیری از فیلمهای آموزشی در این زمینه
- استفاده از ساعات پرورشی و فراغت دانش آموزان جهت تعلیم مورد نظر
- استفاده از کارشناسان مجرب راهنمایی و رانندگی جهت تدریس و آموزش موضوع مورد نظر
- تشکیل دوره های آموزشی کوتاه مدت با همکاری کارشناسان راهنمایی و رانندگی به منظور آماده سازی مربیان پرورشی و سایر معلمان داوطلب و علاقه مند جهت تدریس آموزش های ترافیکی به دانش آموزان
- انجام برخی آموزش های علمی در حد ممکن مانند آموزش علمی چگونگی عبور از عرض خیابان با دقت به خط کشی عابر پیاده، توجه به توقف عابر پیاده هنگام چراغ قرمز عابر پیاده (چراغ سبز فرماندهی) و عبور به موقع هنگام چراغ سبز عابر پیاده (قرمز فرماندهی) و سایر نکات و موارد ایمنی به دانش آموزان. در این مورد نیز هماهنگی با نیروهای راهنمایی و رانندگی باعث اجرای هر چه بهتر کار خواهد شد.
- در نظر گرفتن حداقل یک پایه از هر مقطع تحصیلی برای این آموزشها.^{۷۰ و ۷۱}
- گنجاندن بخشهای عمده ای از آیین نامه راهنمایی و رانندگی با توجه به سن دانش آموزان در دروس آخرین سال تحصیلی مقطع متوسطه به عنوان مطالعه آزاد

- احداث پارکهای آموزشی ترافیک در برخی پارکهای عمومی شهر

- با توجه به امکانات بالقوه موجود در آموزش و پرورش، برای ارتقا فرهنگ همگانی، صاحب نظران امر ترافیک اعم از معاونت راهنمایی و رانندگی و امور حمل و نقل نیروی انتظامی، معاونت حمل و نقل شهرداری، سازمان ترافیک و برنامه هایی در جهت آموزش دانش آموزان در مدارس تهیه نمایند. و جزوه ها یا احیاناً کتابهایی نیز در رابطه با این موضوع تدوین شود تا بتواند اهداف یادشده را دنبال کند.

- آشنایی دانش آموزان در گروههای مختلف سنی با پیام تابلوها، چراغها و علائم راهنمایی و رانندگی که روزانه در خیابانها و معابر مختلف آنها را مشاهده می نمایند و برای آنها حاوی پیام خاص می باشند(به عنوان هدف کوتاه مدت).

- تربیت نسلی که از کودکی با قوانین تردد شهری آشنایی یافته و تمکین از این قوانین به صورت یک خصیصه ذاتی در رفتار اجتماعی او جلوه گر باشد(به عنوان هدف دراز مدت).

- راهیابی دروس زندگی عملی به موضوعات درسی مدارس و توجه هرچه بیشتر وزارت آموزش و پرورش نسبت به آموزشهای زندگی عملی در کنار تئوریهای عملی(به عنوان هدف آموزشی و تربیتی).

۷- نقش رسانه های جمعی و شهرداری ها و پلیس راهنمایی و رانندگی در رفتار رانندگی

با توجه به پیشرفت فناوریهای جدید از جمله پیدایش ابزارهای ارتباطی صوتی و تصویری و متنی مانند تلفن های ثابت و سیار، رادیو، تلویزیون، ماهواره، اینترنت میتوان از اینگونه فناوری ها در تغییر نگرش افراد نسبت به نحوه رانندگی سود جست و از طریق رسانه های جمعی به فرهنگ سازی رانندگی پرداخت. آموزش از طریق رسانه های جمعی فرایندی است که به توسعه شخصیت شهروندان و پابندی به اصول شهروندی کمک می کند و بر مسایلی مانند توسعه فرهنگ، خلاقیت و توانایی در برقراری ارتباط، تجزیه و تحلیل هنجارهای اجتماعی و طور کلی تکامل جامعه تاثیر قابل ملاحظه ای دارد^{۱۳۶}.

رسانه های جمعی در حل معضلات شهری از طریق جامعه پذیری و اجتماعی کردن مجدد بزرگسالان و اشاعه باورهای صحیح فرهنگی در جهت آموزش رفتارهای مدنی و ایجاد مشارکت آگاهانه شهروندان بسیار موثر هستند. یک متاآنالیز روی ۴۸ بسیج سلامت از طریق رسانه ها مشخص نمود که بسیج هایی که مدت زمان طولانی تری برگزار شدند موفق تر بودند زیرا این بسیج ها می توانند زمان کافی برای افراد خصوصاً آن هایی که در تغییر رفتار کُند هستند فراهم آوردند تا رفتارشان را تغییر دهند^{۱۳۷}. طراحی برنامه های سرگرم کننده در رسانه ها یک راه قدرتمند برای انتقال اطلاعات سلامت خصوصاً برای گیرندگان خردسال که مصرف کننده اصلی این نوع رسانه ها هستند می باشد .

تدوین بسیج های آموزشی عمومی از طریق رسانه های جمعی نیازمند تعیین رفتار هدف می باشد، تا تعیین عوامل خطر و ویژگی های مرتبط با رفتار و گروه هدف را آسان سازد . پیام بسیج باید بطور خاص با گروه هدف مربوط بوده و اگر تعدادی از پیام های مرتبط وجود دارد باید شامل یک شعار پایدار و منطقی باشد. همچنین موضوع پیام باید معتبر و توصیف کننده اعضای گروه هدف باشد^{۱۳۸}. با توجه به نتایج بررسی ها مشخص شد که تحت برخی شرایط، بسیج های رسانه جمعی که به خوبی اجرا شده باشند می توانند در کاهش رانندگی تحت تأثیر

الکل و تصادفات ناشی از آن مؤثر باشند. مشخص شده است که اجرای این نوع برنامه ها توانسته است هزینه ها را کاهش دهد. باید توجه داشت که تمامی پیام ها تأثیرات یکسانی برای تغییر رفتار رانندگان در زمینه رانندگی تحت تأثیر مصرف الکل نداشته اند و برخی پیام ها برای ایجاد انواع متفاوتی از تغییرات مناسب تر بودند^{۱۲۵}. مثلاً به نظر برخی پژوهشگران، بسیج های با مضامین بازدارندگی قانونی ممکن است مؤثرترین راهکار برای تأثیر روی تغییر رفتار افراد در دوره زمانی کوتاه باشند. از طرفی برای ایجاد تغییرات مطلوب در هنجارهای اجتماعی و رفتار ممکن است نیاز به پیام هایی از منابع مختلف داشته باشیم که از جمله آن ها می توان استفاده از ارتباط بین فردی و پیام های بازاریابی در رسانه های مختلف اشاره کرد^{۱۲۶}.

الف- صدا و سیما:

صدا و سیما از محبوبترین رسانه های جمعی در بین مردم می باشد که می تواند نقش بسیار مهمی در ارتقا فرهنگ ترافیک شهروندان، ایفا نماید. در این میان، تلویزیون به دلیل استفاده از تصویر، صدا و حرکت به عنوان قویترین رسانه و مهمترین ابزار برای آموزش ترافیک به شهروندان در گروه های سنی و جنسی و شغلی مختلف، شناخته شده است^{۹۰}. تلویزیون و شبکه های سراسری با پخش آگهی ها، تعداد بیشتری از شهروندان را در جریان اطلاعات قرار داده و آموزش می دهند. رادیو نیز به علت اینکه مناطقی که توزیع جمعیتی وسیع دارد؛ را با هزینه پایین تری می تواند تحت پوشش قرار دهد مورد توجه قرار می گیرد. از طریق قدرت این رسانه همی توان هنجارها و ارزشهای مطلوب را در جامعه تقویت کرد.

در ایران پس از پیروزی انقلاب اسلامی به دلیل شرایط خاص و بروز جنگ بین ایران و عراق و تأثیر فراگیر آن بر کلیه ابعاد اقتصادی، فرهنگی کشور، موضوع تبلیغات و تبلیغات آموزشی اهمیت خود را از دست داد. تقریباً تا سال های ۱۳۷۱-۱۳۷۰ هیچ نوع تبلیغاتی تجاری - فرهنگی و آموزشی در مسایل ارتباط جمعی مشاهده نشد. پس از جنگ وزارت نیرو اولین بار به صورت برنامه کودک در مباحث مصرف آب و برق، تبلیغات آموزشی را از طریق تلویزیون آغاز کرد. پس از وزارت نیرو، کارشناسان نیروی انتظامی با توجه به معضل ترافیک تهران و سایر شهرهای بزرگ و مشکلات بوجود آمده در جرایم رانندگی، برای فرهنگ سازی و آموزش مخاطبان اقدام به ساخت انیمیشن های کوتاه مدت در بحث جرایم مختلف راهنمایی و رانندگی نمودند^{۱۳۷}.

همانطور که پیش تر هم اشاره شد زمانی که استفاده از صدا و سیما در کنار سایر فعالیت های اجرایی پلیس راهنمایی و رانندگی همزمان مورد توجه قرار گیرد؛ آمار سوانح و مرگ و میر ترافیکی کاهش چشم گیری پیدا می کند. این برنامه ها در صدا و سیما شامل، پخش برنامه های آموزشی از جمله، فیلم های پویانمایی (animation)، بحث های کارشناسی، برخی برنامه های آموزشی خاص مثل نحوه عبور از خیابان های شلوغ، محدودیت سرعت، آشنایی با علایم ترافیکی و مانند اینها برای آموزش عمومی به ویژه کودکان بود^{۶۸}.

مسئولین مختلف نیز در سخنرانی های خود این مهم را یادآور شده اند:

رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی کل کشور با حضور در جلسه شورای مدیران سیما مورخ ۱۳۹۳/۱۰/۲۲ بر همکاری صداوسیما، در فرهنگ سازی ترافیک و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در سریال ها تأکید نمودند^{۷۲}.

شاكرمی معاون اجتماعی و پیشگیری از وقوع جرم دادگستری لرستان نقش فرهنگ سازی صدا و سیما و دانشگاه ها را در کاهش تصادفات رانندگی در استان مثبت و مؤثر ارزیابی کرد^{۷۳}.

سرهنگ مهماندار رئیس پلیس راه کشور عنوان می کند؛ اگرچه آموزش های تئوری از دوران کودکی توسط نظام آموزشی کشور آغاز شده و نیروی انتظامی پس از رسیدن متقاضی به سن قانونی رنگ و بوی عملی به آنها می دهد. اما نقش رسانه ها و در راس آنها صدا و سیما به دلیل پوشش گسترده و تنوع مخاطبانش را برای نهادینه کردن این آموزش ها نمی توان منکر شد ولی معتقد است که صدا و سیما می تواند جهت فرهنگ سازی به عنوان بهترین آموزشگاه رانندگی ایفای نقش کند. وی تاثیر برنامه های آموزشی صدا و سیما را اینگونه بیان می نماید که وقتی چند برنامه تلویزیونی درباره نحوه صحیح رانندگی کردن و رعایت قوانین از این رسانه بخش می شود من و همکارانم شاهد تغییر مثبت رفتارهای رانندگان در جاده ها و خیابان های شهر هستیم پس به واقع می توان گفت صدا و سیما بهترین و باصرفه ترین آموزشگاه رانندگی در ایران است. چراکه هزینه آموزش، یک بیستم درمان مصدومان حوادث رانندگی است.^{۷۴}

از برنامه های تلویزیونی که برای فرهنگ سازی در حوزه ترافیک ساخته می شود، برنامه تازه های ترافیکی در شبکه ۳ سیما است که به بررسی مسایل و مشکلات ترافیک می پردازد.

قنبری عضو کمیسیون اجتماعی مجلس پیشنهاد می کند: در برنامه های تلویزیونی درباره قوانین جدید راهنمایی رانندگی و افزایش جریمه های رانندگی اطلاع رسانی شود. همچنین عنوان می کند برنامه های تلویزیونی که برای فرهنگ سازی در حوزه ترافیک ساخته می شود؛ در ساعت هایی پخش شود که تلویزیون پر بیننده است وی معتقد است حضور پلیس در رسانه ها و به ویژه صدا و سیما، نه تنها بر بزرگسالان بلکه بر کودکان و نوجوانان نیز تاثیرگذار است.^{۷۵}

برنامه مناظره کاری از گروه اقتصاد شبکه یک است که در تاریخ ۱۳۹۳/۰۶/۳۱ به موضوع تصادفات رانندگی و فرهنگ رانندگی پرداخته و در این برنامه علت اصلی تلفات رانندگی، عدم توسعه فکری و نهادینه شدن فرهنگی رانندگی عنوان شد.^{۷۶}

با توجه به اینکه اقدامات مقطعی، نقش و تاثیر آموزش عمومی ترافیک را بسیار کم رنگ می کند؛ لذا ساخت برنامه های مناسب و مستمر آموزشی می تواند گام موثری در آموزش و ارتقا فرهنگ ترافیک مردم باشد. برنامه هایی که در این زمینه می توان تهیه نمود، عبارتند از:

- از طریق صدا و سیما: طراحی سوژه برای برنامه های تلویزیونی، فیلم آموزشی، پیامهای تبلیغاتی، پیامهای هشداردهنده، دوربین مخفی، میان پرده ها، میز گردها، ساخت آگهی های آموزشی به صورت سریال با هدف ترغیب شهروندان به دنبال کردن آگهی ها از طریق تلویزیون
- از طریق صدا: طراحی سوژه برای برنامه های رادیویی، گزارش، مصاحبه، پخش پیامهای آموزشی، مسابقات رادیویی با مضامین آموزش ترافیک و

ب: جرایم

یکی دیگر از راههای گسترش آموزش فرهنگ ترافیک، استفاده از روزنامه ها، مجلات و بولتنهای تبلیغاتی، نشریات، کتابهای آموزشی، چاپ بروشورها و پوسترها می باشد. که با توجه به وسعت سیطره شان می توانند طیف مخاطبان گسترده ای را دربرگیرند. مطبوعات به عنوان ابزاری از وسایل ارتباط جمعی می تواند نقش مفید و سودمندی در هدایت و تغییر نگرش شهروندان نسبت به آموزش ترافیک داشته باشند. و از طریق بالا بردن سطح آگاهی و

مشارکت اجتماعی آموزش فرهنگ ترافیک در قالب طنز ادبی، تصاویر، کاریکاتور، نقاشی، خبر نامه و... در سطوح مختلف سنی منشاء موثری در آموزش پذیری فرهنگ ترافیک و یکی از راه های مدیریت فرهنگی کنترل ترافیک می باشد؛ مطبوعات بطور مستقیم بر مخاطبان خود بر اساس چنین فرایندهای تاثیر گذار هستند مطبوعات با ارائه مطالب سودمند و مفید و جذاب چون مقالات، تصاویر و کاریکاتورها و... می توانند وضعیت ترافیک را به نمایش گذارند و تشریح نمایند؛ تا از این طریق سهم عمده ای در تغییر نگرش رفتارهای ترافیکی شهروندان داشته باشند. بروشورها هم از آن جهت مفیدند که می توانند شامل تصاویر گرافیکی و متن بوده و دارای این مزیت هستند که میتوانند پیام های پیچیده را منتقل کنند.

ج : شهرداری

یکی از ارگانهایی که می تواند نقش اساسی در آموزش فرهنگ ترافیک داشته باشد، شهرداری می باشد. شهرداری می تواند از طریق بیلبردهای تبلیغاتی، احداث پارکهای جهت آموزش قوانین ترافیکی، خط کشی معابر شهر، نصب تابلوهای اطلاع رسانی و در ارتقای فرهنگ ترافیک موثر باشد.

با توجه به اهمیت رعایت و اصلاح رفتار ترافیکی، شهرداری های مختلف اقدامات گوناگونی را اجرا نموده اند برای مثال، چاپ مجموعه کتب آموزش شهروندی^{۷۷} و لحاظ نمودن حوزه حمل و نقل و ترافیک در آن، برنامه های تبلیغی در سطح شهرو درماترو، اجرای تئاترهای زنده در ایستگاه های منتخب مترو با هدف آشنایی بیش تر عامه مردم با فرهنگ صحیح رانندگی^{۷۸}. تفکر فرهنگ سازی و آموزش از طریق انیمیشن، شهرداری ها را نیز به این تکاپو انداخت تا آن ها هم بتوانند از همین طریق به فرهنگ سازی رفتار درست در جامعه بپردازند، در حال حاضر نیز شاهد پخش انیمیشن ها و آگهی های آموزشی در رسانه های جمعی هستیم. بحث آموزش فرهنگ شهروندی در سازمان فرهنگی، هنری شهرداری تهران نیز مطرح شد و شهرداری تهران با توجه به اهمیت و ضرورت آموزش مباحث ترافیکی به دانش آموزان از جمله چگونگی عبور از خیابان، به اعزام گروه های نمایشی به مدارس ابتدایی به منظور اجرای نمایش های آموزشی و انجام فعالیت های آموزشی در پارک های آموزش ترافیک اقدام نموده است. بعلاوه شهرداری کتب کمک آموزشی حاوی نکات ساده ترافیکی را نیز در اختیار مربیان مهد کودک ها قرار داده است. در بیلبردهای سطح شهر نیز شاهد پیام های ترافیکی و تصاویر آموزشی هستیم.

د : پلیس راهنمایی و رانندگی

همانطور که در قسمتهای قبل اشاره شد، نیروهای متخصص راهنمایی و رانندگی می توانند نقش مثبتی در ارتقا فرهنگ ترافیک داشته باشند. این نیروها می توانند از طریق برگزاری کلاسهای آموزشی، تهیه برنامه های تلویزیونی، برگزاری سمینارها و چاپ نشریات به آموزش قوانین ترافیک بپردازند.

نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۸۱ با تشکیل معاونت فرهنگی-آموزشی در واقع اولین قدم جدی را برای آموزش فرهنگ ترافیک، برداشت. به سفارش این ستاد انیمیشن هایی به طور سه بعدی (برای اولین بار) همراه با نشان دادن رفتارهای خوب و بد ترافیکی و نحوه درست اجرای قوانین و مقررات طراحی شدند. لازم است تاثیر و کارایی برنامه های آموزشی، با نظر خواهی از اقشار مختلف، بررسی شود تا بتوان از این طریق نقاط ضعف طرح را جبران نمود و در جهت بهینه کردن آن اقدام کرد^{۷۹-۸۱}. در خصوص واکنش تماشاگران تلویزیونی در مقابل آگهی های تلویزیونی معاونت راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی، از مجموع نظرات جمع

آوری شده بیش از ۹۳ درصد از مخاطبین به تاثیر مثبت و مستقیم تیزرها در تغيير اصلاح رفتار آن ها در زمینه رعايت قوانين راهنمايي و رانندگي معتقد بوده اند. و تأثير گذاري پيام هاي ترافيكی را تايد مي کردند و شواهد نشان دادند که بیش از ۶۵ درصد مخاطبين پس از ديدن تيزرهای آموزشی و تبليغاتي مرتكب جرم رانندگي نشده اند.^{۱۳۸}

در نظرخواهي درمورد آگهي هاي آموزشي تلويزيون، اکثر افراد آگهي هاي آموزشي تلويزيوني نيروي انتظامي را به عنوان بهترين آگهي آموزشي پسنديده و دلایلي را که برای اين انتخاب ذکر نموده اند: کيفيت بالای انيميشن ها، استفاده از طنز، تداوم پخش و استفاده از ايده هاي نو در تهيه آن ها دانستند.^{۱۳۹}

نيروي انتظامي در کنار آگهي هاي آموزشي تلويزيوني به آموزش در مدارس نيز از طريق ارايه سي دي هاي آموزشي محتوي شعر و انيميشن هاي آموزشي پرداخته است.

طرح هميار پليس نيز به عنوان يکي از راهکارهاي عملي آموزش مقرارت راهنمايي و رانندگي به کودکان در سال ۱۳۸۶ با همکاري پليس راهور و مديران مدارس و دانش آموزان به اجرا درآمد. در اين طرح نه تخلف حادثه ساز (سرعت غير مجاز، سبقت غيرمجاز، حرکت مارپيچ، صحبت با تلفن همراه، صحبت با ديگران، رانندگي در خستگي و خواب آلودگي، نبستن کمر بند ايمني، خوردن موادخوراکی و بي توجهي به تابلوها و چراغ هاي ايمني) به دانش آموزان آموزش داده مي شد و آنها را موظف مي ساخت؛ در صورت مشاهده تخلف در خودروپي که سرنشين آن هستند، مورد تخلف را به راننده تذکر دهند و در صورت لزوم گزارش نمايند. پس از اجراي طرح هميار پليس تا ۱۷.۹٪ کاهش درميزان تخلفات مشاهده شد. بيش ترين موارد کاهش تخلف مربوط به خوردن و آشاميدن هنگام رانندگي بود. در تمامي موارد آموزش داده شده کاهش مشاهده شد به استثنای صحبت با تلفن همراه هنگام رانندگي بعد از طرح افزايش داشت.^{۸۳}

بطورکلي تعامل پليس راهنمائي و رانندگي و مردم، و همچنين توسعه همکاري هاي متقابل با جامعه در عرصه برقراري نظم ترافیک شهري منجر به ارتقا اعتماد مردم نسبت به پليس و ايجاد زمينه هاي احساس مسئوليت و مشارکت اجتماعي مي شود. درنتيجه پليس راهور از سرمايه هاي اجتماعي در تنظيم عبور و مرور بهره مندي مي شود و رعايت قوانين راهنمايي و رانندگي افزايش مي يابد.^{۸۲}

۸- گروه هاي مرجع و محيط زندگي چگونه و چه اثراتي بر رفتار رانندگي دارند؟

گروه هاي مرجع در جريان تصميم گيري ها، کنش ها و حتي شکل گيري نگرش انسان ها در جامعه نقش بسزايي دارد. گروه مرجع شامل افراد يا گروه هايي هستند که مبنا و معيار قضاوت و ارزشيابي کنش گران اجتماعي قرار مي گيرند. گروه هاي مرجع دو کارکرد عمده دارند؛ اولاً هنجارها، دستورالعمل ها، روبه ها، ارزش ها و باورهايي را به ديگران القا مي کنند. ثانياً استانداردها و معيارهايي در اختيارکنش گران قرار مي دهند تا کنش و نگرش خود را با آن محک بزنند. اين مقايسه حتي اگر ناخودآگاه هم باشد؛ نقش بسزايي در تصميم گيري ها و اعمال افراد جامعه دارد.^{۱۴۰}

قرآن کریم نیز در کنار توجه دادن به مسئولیت‌های فردی و اجتماعی، از اهمیت گروه‌های اجتماعی سخن گفته و بر تأثیرگذاری و تأثیرپذیری گروه‌ها و افراد تأکید کرده و پیوسته در خصوص انتخاب گروه مرجع به عنوان مبنایی برای مقایسه و ارزیابی فرد تأکید کرده است. قرآن کریم، گروه‌های مرجع را به دو دسته کلی تقسیم می‌کند: گروه‌های مرجع حق و گروه‌های مرجع باطل و برای هر دسته‌ای، شاخص‌ها و مصادیقی را معرفی می‌کند و انسان‌ها را در فضایی واقع‌بینانه قرار می‌دهد تا بر محور عقلانیت و معنویت، نسبت به تبعیت از هر گروهی از گروه‌های مرجع، تصمیم درستی بگیرند. مهم‌ترین شاخص‌های گروه‌های مرجع حق و باطل عبارتند از:

هدایت/ گمراهی، دانایی/ نادانی، بندگی خدا/ بندگی خود، عدالت/ ظلم.^{۱۴۱}

نظریه یادگیری اجتماعی یا مشاهده ای که برای اولین بار از سوی البرت باندورا ارائه شد نیز اجتماعی شدن افراد را فرایندی می‌داند که از تولد تا هنگام مرگ آنان استمرار دارد؛ و براساس آن انسانها همواره در حال یادگیری و خود تصحیحی (خوداصلاحی) در بستر محیط‌های اجتماعی هستند و برای این منظور از الگوهای رفتاری موجود و واقعیات اطراف خود بهره می‌گیرند؛ یعنی با محیط فرهنگی - اجتماعی و اطرافیان خویش پیوسته در تعامل و ارتباط هستند و از آن‌ها متأثر می‌شوند. الگوپذیری در جریان جامعه‌پذیری فرد اتفاق می‌افتد. بنا بر نظریه کولی^۱ این امر در دو گروه اولیه و ثانویه صورت می‌گیرد. گروه‌های اولیه که روابط در آنها به صورت غیررسمی، چهره به چهره و تقریباً پایدار می‌باشد و گروه‌های ثانویه، که دارای روابط رسمی، براساس قواعد و مقررات خاص و بیشتر بنابر منفعت فردی و عمدتاً کوتاه مدت می‌باشند.^{۱۴۲}

معمولاً خانواده شامل پدر و مادر، دوستان و همکاران به عنوان گروه‌های اولیه و پلیس راهنمایی و رانندگی، رانندگان وسایل نقلیه همگانی و اساتید و فرهیختگان دانشگاهی به عنوان گروه‌های ثانویه در نظر گرفته می‌شوند.

گروه‌های مرجع به ویژه برای جوانان از جایگاه خاصی برخوردارند. خانواده ابتدایی ترین و کوچکترین واحد اجتماعی است که در تعیین گروه‌های مرجع برای جوانان نقش محوری دارد. در بررسی گروه‌های مرجع جوانان شهر تهران، مشخص شد نهاد خانواده مانند گذشته دیگر تنها گروه مرجع نیست و نقش منحصر به فردی را در امر جامعه‌پذیری جوانان ندارد و اگرچه در مورد پذیرش الگوهای رفتاری دیگران در زمینه دنبال کردن آرزوها و اهداف شخصی اعضای خانواده در مقایسه با دوستان، همکلاسی‌ها و همکاران، معلمان و استادان، هنرمندان، ورزشکاران و روحانیون تأثیرگذارترین گروه بودند ولی گرایش به گروه‌های غیرخودی در میان جوانان تا حدودی وجود داشته است. این گرایش از بررسی نگرش جوانان نسبت به الگوهای ایده آل زندگی و نیز پذیرش الگوی فرهنگی کشورهای پیشرفته حاصل آمده است. که موید لزوم ارائه تصویری درست از گروه‌های مرجع و تقویت گروه‌های مرجع خودی است.^{۱۴۳}

نتایج یک تحقیق روی زنان راننده حاکی از آن بود که آن‌ها در ارتکاب یا عدم ارتکاب تخلفات رانندگی از الگوهای اولیه خود پیروی می‌کنند.^{۱۴۴} آنچنان که از این تحقیق برمی‌آید الگوهای اولیه که مهمترین آن خانواده افراد می‌باشد می‌توانند در ارائه رفتار صحیح و شکل‌گیری آن رفتار در جامعه موثر باشند و از آنجایی که خانواده، نخستین گروهی است که هر فرد پس از تولد در آن عضویت می‌یابد و بیش‌ترین و عمیق‌ترین یادگیری‌ها در آن

¹ Chales Cool

صورت می گیرد؛ بنابراین درونی شدن ارزشها و قوانین اجتماعی از جمله قوانین راهنمایی و رانندگی در این گروه، بیش از گروه های دیگر بر عملکرد زنان اثر دارد. در همین راستا ارائه آموزش های هدفمند به خانواده ها و برگزاری کلاس های آموزشی در مقاطع مختلف تحصیلی به ویژه برای دختران، می تواند راهکار موثری جهت کاهش تخلفات رانندگی می باشد.

همانند سایر رفتار ها (مانند گرایش به سبک خاصی از زندگی، مد و...)، در مورد رفتار رانندگی نیز الگوپذیری نقش آفرین است؛ متأسفانه با یک جستجوی ساده در اخبار حوادث ایران در می یابیم افراد و شخصیت هایی که هریک الگویی برای افراد جامعه بودند و با احترام به قانون و رعایت هنجارهای ترافیکی، جان و سلامتی شان در تصادفات رانندگی به خطر نمی افتاد. در این میان شاهد فوت چهره های سرشناس از همه ی قشرها و سنین از وزیر، وکیل و استاد دانشگاه گرفته تا ورزشکار وبازیگر هستیم: چهره هایی مانند حجت الاسلام والمسلمین ابوترابی، کریمی راد وزیر اسبق دادگستری، سیروس قایقران، آیدین نیکخواه بهرامی و پوپک گلدره و... علاوه گاه در سفرهای استانی شخصیت های بنام کشوری شاهد قانون شکنی ها و نقض آشکار قوانین راهنمایی و رانندگی هستیم و گاه آن قدر این امر تکرار شده که به صورت رویه ای اشتباه جا افتاده است. و متأسفانه حوادث دردناکی نیز از جمله فوت یکی از شهروندان به علت تصادف اتومبیل کاروان همراه وزیر محترم بهداشت بدلیل سرعت غیر مجاز رخ می نماید. چگونه می توان از ظرفیت موجود در الگوهای جامعه در جهت فرهنگ سازی استفاده کرد؟

در دنیای امروز، به دلیل شرایط اجتماعی، ارتباط متقابل افراد با یکدیگر کم شده است. بنابراین رسانه های همگانی در بسیاری از جنبه های فعالیتهای اجتماعی دخالت داشته و بسیاری از اطلاعاتی را که افراد در زندگی روزانه خود مورد استفاده قرار می دهند، را فراهم می سازند^{۱۴۵}. وسایل ارتباط جمعی به عنوان عنصری از محیط فرهنگی و اجتماعی افراد در این فرایند می توانند با معرفی الگوهای مناسب در ترویج رفتارهای ایمن ترافیکی نقش بسزا و در خور توجهی داشته باشد و بطور قطع، در کنار نهادهای مختلف فرهنگی دیگر نظیر خانواده، مدرسه، باشگاه ها و وسایل ارتباط جمعی هم در این فرایند نقش آفرین هستند^{۱۴۶}. از طرف دیگر با گسترش فن آوری های نوین و نفوذ آن در خانواده ها و بخصوص قشر جوان، می توان انتظار داشت در عصر کنونی ارائه الگوهای مناسب رفتاری از طریق رسانه های جمعی و تکنولوژی های جدید راهکار مناسب دیگری برای فراگیر نمودن رفتارهای ایمن رانندگی باشد.

۹- تبیین نقش آموزش های عمومی در اصلاح رفتار رانندگی در جامعه و میزان استقبال عمومی از آموزش رفتار ایمن:

متأسفانه اتومبیل و فرهنگ استفاده از خودرو هنوز دچار مشکل است؛ در جامعه ما اتومبیل ها مدرن شده اند؛ ولی برای ارتقا فرهنگ استفاده از آن ها باید عزم جدی تری داشت. مواردی چون عبور از خیابان بدون اعتنا به رفت و آمد وسایل نقلیه، راندن اتومبیل در مسیرهای غیرمجاز و عدم رعایت محدوده مجاز سرعت، گوشه ای از بی حرمتی به قوانین راهنمایی و رانندگی است. تخلف رانندگی یکی از مسائل اجتماعی مهم در کشورهای در حال توسعه است. چنانچه سازمان بهداشت جهانی پیش بینی می کند تلفات و مصدومین ناشی از حوادث رانندگی در ۲۰ سال آینده دو برابر شود^۳. برای کاهش آسیب ها و صدمات ترافیکی علاوه بر طراحی و اجرای برنامه های مؤثر در حوزه های

اصلی ایمن سازی جاده ها و خیابان ها، افزایش ضریب ایمنی در فرآیند ساخت خودرو و وضع قوانین و نظارت بر اجرای آن، باید به طراحی و اجرای برنامه های اصلاحی در رفتار رانندگان، سرنشینان خودروها، موتورسیکلت سواران، دوچرخه سواران و عابران پیاده نیز توجه کرد^{۳۱}. قدم نخست در تدوین برنامه های اصلاح رفتار، شناخت رفتارهای ناهنجار، تعیین کننده های انگیزشی و نگرشی رفتار، ساختار علیتی و سایر دلایل انجام رفتار می باشد. این شناخت پایه تئوری های رفتاری می باشد. برای مثال در تئوری رفتار برنامه ریزی شده^۱، نگرش (درجاتی از ارزش که فرد برای انجام رفتار مثبت یا منفی قایل می شود)، نرم های ذهنی^۲ (درک فرد از فشار اجتماعی برای انجام یا عدم انجام یک رفتار)، و میزان کنترل رفتار ادراک شده^۳ (ادراک فردی از قابلیتش برای انجام یک رفتار) پیش گویی کننده های مهم رفتار از طریق قصد انجام آن رفتار می باشند^۴. این تئوری برای توجیه بسیاری از رفتارهای پرخطر رانندگی از جمله سرعت بالا^۵، رانندگی تحت تاثیر الکل^۶ و صحبت کردن با تلفن حین رانندگی^۷ بکار گرفته شده است.

همانطور که قبلا ذکر شد عوامل مختلفی بر رفتار پرخطر رانندگی تاثیر گذارند که از آن جمله؛ مشخصه های دموگرافیک، عوامل محیطی، قوانین راهنمایی و رانندگی و شخصیت فردی هستند. برخی از مطالعات تاثیر مستقیم عوامل بالا را بر رفتار پرخطر نشان دادند و برخی دیگر به نقش عوامل واسطه ای تاکید دارند. این عوامل واسطه ای همان نگرش فرد و میزان درک خطر وی می باشد. برای مثال در یک تحقیق مشخص گردید عوامل شخصیتی بواسطه درک از خطر راننده، با رانندگی پرسرعت مرتبط می باشد^۸. همچنین بین میزان درک از خطر و درک اهمیت و استفاده از تلفن همراه ارتباط وجود دارد^۹. یکی از ابزارهای اصلاح کننده رفتار و توسعه رفتار ایمن رانندگی، آموزش و فرهنگ سازی است (نمودار ۱)^۷. در بررسی نظرات شهروندان تهرانی در مورد علل استفاده یا عدم از کمربند ایمنی توسط رانندگان و سرنشینان جلو انجام پذیرفت؛ مهم ترین دلایل استفاده از کمربند ایمنی اجتناب از جریمه شدن و برخورد پلیس و احترام به قانون و مهم ترین دلیل عدم استفاده، نداشتن آگاهی از شدت صدمه، نداشتن آگاهی از مقررات و عادت نکردن بیان شده بود^۷. که حاکی از لزوم اجرای برنامه های آموزشی در جهت افزایش آگاهی افراد می باشد.

مداخلاتی که برای تصحیح رفتارهای رانندگی در شواهد بسیار به آن تاکید شده است؛ عبارتند از:

- شرکت در دوره های آموزشی اجباری و جلسات بحث گروهی با هدف درونی سازی هنجارهای رانندگی^{۳۰}
- و بررسی و تحلیل روشهای حل مساله با تفکر انتقادی^{۳۰}
- برآورده سازی نیازهای اجتماعی با شیوه های مختلف و مناسب^{۳۰}
- تدوین برنامه هایی با هدف اصلاح نگرش مردم به قانون و پلیس^{۳۰}

¹ theory of planned behavior

² subjective norms

³ perceived behavioral control

- بازآموزی و کمک‌های حافظه به منظور کاهش خطاها و تلاش برای تغییر نگرشها، باورها و هنجارهای اجتماعی برای به حداقل رسان تخلفات رانندگی^{۲۴}.
- استفاده از پیام‌های ترغیب‌کننده برای افزایش توجه به رانندگی و یادآوری پیام‌ها در بازه‌های زمانی متناوب^{۳۲}
- استفاده از مداخلات رفتاری مبتنی بر نظرات مخاطبان^{۳۲}
- آموزش در زمینه تصحیح دایریهای ادراکی رانندگان از سرعت خودرو^{۲۹}
- تدوین برنامه‌های آموزشی با هدف اصلاح باورهای رانندگان نوجوان نسبت به پیامدهای رفتاری رانندگی با سرعت غیرمجاز^{۳۳}.
- استراتژی که در رانندگان کم سن و سال با ویژگی‌های شخصیتی نرم‌گیز با موفقیت همراه بوده است؛ ایجاد موقعیتی است که خود فرد به این نتیجه برسد که نگرش و رفتار خود را باید تغییر دهد در همین راستا به آن‌ها اجازه داده شود تا خودشان بگویند چگونه امکان ایجاد تغییرات وجود دارد^{۶۵}.
- انجام مداخلات شناختی ریلکسیشن^۱ برای کاهش خشم رانندگان با درجات بالای خشم بطور چشم‌گیری موثر بوده است^{۶۶}.



شکل ۲- اصول و مبانی حاکم بر توسعه رفتار امن ترافیکی^{۶۳}

¹ cognitive relaxation interventions

فرهنگ ایمنی متشکل از نگرش ها، ارزش ها، اعتقادات و اعمال مرتبط با ایمنی و سلامت بوده و جهت کنترل موثر رفتارها ضروری می باشد؛ این فرهنگ زمانی شکل می گیرد که تمامی مدیران ارشد متفق القول اراده کنند تا فرهنگ سلامت و ایمنی را احیا نمایند و در این راه از سطوح مختلف ذینفعان و تصمیم گیرندگان امور یاری بخواهند.

آموزش افراد در جهت غنی سازی دو حوزه می تواند عمل کند: توسعه مهارت افراد و آگاه سازی از خطرات (افزایش درک خطر)^{۵۸}.

هرچند برخی مطالعات حاکی از آنند که داشتن آگاهی از مقررات و عواقب رانندگی ناایمن نقش پیش گیرنده بر رفتار پرخطر دارد^{۵۹}؛ ولی سایر مطالعات آن را تایید نمی کنند و بین داشتن آگاهی از خطرات رانندگی پرخطر و عدم انجام رفتار پرخطر حین رانندگی همبستگی را نشان نمی دهند^{۶۰}.

مطالعات مروری نیز بیان می کنند؛ آموزش هایی که صرفا با هدف افزایش آگاهی ارائه می شوند، در اصلاح رفتار پرخطر کمک کننده نبوده اند^{۶۱ و ۶۲}.

با وجود عدم توافق مطالعات مختلف بر ارتباط آگاهی و عملکرد، اغلب آنها بین داشتن نگرش مثبت، وجود درک خطر و رفتار ایمن رانندگی ارتباط قوی را نشان می دهند. بطوریکه رانندگان دارای درک بالا از خطرات حوادث ترافیکی^{۴۳}؛ کم تر دست به رانندگی پرخطر می زنند و این امر هم در رانندگان جوان و هم در رانندگان مسن دیده شده است^{۴۲ و ۶۴}.

در میان اعمال ناایمن رانندگی، تخلفات عمدی بیش ترین خطر را دارند^{۳۰} و نگرش فرد مهمترین عامل ارتکاب اینگونه تخلفات می باشد؛ بطور کلی نگرش و میزان درک از خطر افراد نقش مهمی بر رفتار رانندگی شان دارد^{۳۷ و ۴۳}. البته نگرش و میزان درک از خطر افراد خود با ویژگی های شخصیتی و روانشناختی نیز مرتبط است.

با اینکه در کمپین های ترویج رفتار صحیح رانندگی (بخاطر محدودیت های زمانی و هزینه) به ندرت اقداماتی با هدف تغییر شخصیت افراد طراحی می شود، ولی مداخلات در جهت اصلاح نگرش افراد می تواند با توجه به تفاوت های شخصیتی آن ها طراحی شود^{۴۳}.

اکثر شواهد، براساس امتیازات کسب شده برای رانندگی پرخطر، مداخلاتی را پیشنهاد می نمایند. ولی اخیرا برای تاثیرگذاری بیش تر مداخلات، توصیه می شود ساختارعلیتی انجام رفتار پرخطر طراحی شود و برای سازه مهم تر درساختار مزبور، سرمایه گذاری انجام گیرد. برای مثال وقتی نگرش راننده نقش واسطه ای و حیاتی را در ارتباط میان ویژگی شخصیتی و رفتار ناایمن رانندگی، ایفا می کند؛ اگرچه تغییر در نگرش بسیار دشوار است ولی یک واحد تغییر نگرش، تاثیر بزرگ تری بر رفتار ناایمن می گذارد^{۹۲}.

در مقایسه خطر درک شده ترافیکی و رفتار ایمن ترافیکی رانندگان ایرانی و ترکیه ای، برخلاف رانندگان ترکیه ای، بین خطر درک شده و انجام رفتارهای ایمن رانندگی مانند استفاده از کمربند ایمنی و کاهش سرعت رانندگی در رانندگان ایرانی ارتباطی دیده نشد^{۹۳}. که می تواند بیانگر این مسئله باشد که عوامل دیگری بغیر از درک خطر

نقش واسطه ای و حیاتی در انجام رفتار ایمن رانندگی دارند که با شناسایی آن عوامل و طراحی مداخلات براساس تغییر عوامل شناخته شده می توان انتظار داشت رفتار ایمن رانندگی بیش تر رایج شود.

همانطور که پیش تر اشاره شد؛ مداخلات روانشناختی که تنها روی آگاهی عمومی تکیه می کند کمتر بر تغییر رفتار و پیشگیری از رفتارهای خطرناک رانندگی می انجامد^{۹۴و۹۵}. تغییر نگرش امری زمان بر بوده و برای تاثیر روی نگاه مردم باید اقدامات در سطوح مختلف انجام پذیرد. علاوه براین مداخلاتی که با هدف تاثیر بر آگاهی عمومی از خطرات رانندگی طراحی می شوند؛ شمشیر دولبه ای می باشند که از یک سو ممکنست درعه ای آنقدر هراس ایجاد کنند که دیگر رانندگی نکنند و از سوی دیگر در تعدادی ایجادکننده حس امنیت و آسودگی خاطر باشند که تصورنمایند خطرات رانندگی متوجه ایشان نیست^{۹۶}. همچنین مداخلاتی که از تهدید برای تغییر رفتارهای سلامتی استفاده می کنند موفقیت های محدودی داشته اند و در مورد نتایج شان اختلاف نظر وجود دارد^{۹۷}.

از طرفی داشتن نگرش مطلوب نسبت به رفتار ایمن و قضاوت فردی مثبت از رفتار خود، همیشه با انجام رفتار مناسب همراه نبوده و گاه نیاز است که از مداخلات اختصاصی و برپایه تحلیل موثر رفتار(تحلیل مخاطب) استفاده شود^{۱۲۱}. بطورکلی آموزش روش های کنترل رفتارهای خطرناک با هدف پیشگیری از حوادث ترافیکی، موفق تر از اقدام برای تغییر نگرش زمینه ای است^{۱۰۰-۱۰۲}. برای مثال محققان طی یک مداخله کوتاه مدت روانشناختی^۱، ابتدا به افراد کمک کردند تا شناخت مناسبی از شخصیت شان پیداکنند و سپس به معرفی عوامل خطر هر فرد و بطور اخص تصمیمات تکانشی آنها پرداختند؛ این اقدامات در نهایت نتایج مثبتی در کاهش خطرات رانندگی در پی داشت بطورمثال در گروه مداخله درصد رانندگی با سرعت بالا نسبت به گروه کنترل، در طی یکسال نظارت، به نصف کاهش یافت^{۹۸}.

کتب روانشناسی بر موفقیت مداخلات سطوح اولیه پیشگیری تاکید دارند و معتقدند؛ خودداری از شکل گیری یک عادت، راحت تر از تغییر عادت موجود است^{۹۹}. برای پیشگیری از رفتار رانندگی پرخطر می توان از روش ها و مداخلات غیرمستقیم مانند آموزش مهارت های اجتماعی و مهارت های تمدد اعصاب، استفاده کرد^{۹۸}.

برای آگاهی یافتن از مکانیسم عملکرد یک مداخله و یا برای طراحی مداخله، باید با عوامل تعدیل گر و تاثیرگذار بر نتایج مداخله آشنا بود. در مورد برنامه های کاهش رفتارپرخطر رانندگی این عوامل تعدیل گر همان عواملی هستند که درمباحث قبلی به عنوان عوامل تاثیر گذار بر خطاها و اشتباهات رانندگی از آن ها یاد شد. برای مثال شخصیت و توانایی های شناختی.

مطالعه روی افراد پرخاشگرنشان داده ؛ گروهی که از مشکل شان آگاهی داشتند در مقایسه با آندسته که از پرخاشگری خود بی اطلاع بوده اند به مداخلات متفاوت تری نیازمند بوده اند^{۱۰۳}. افراد با سطوح پرخاشگری و هیجان طلبی پایین تر از کمپین های ترافیک نتایج بهتری را کسب نموده اند^{۱۰۴}. کمپین های ارتباطی^۲ :

کمپین های ارتباطی به عنوان راهبردی کارآمد در مواجهه با طیف وسیع مخاطبین درخصوص ارتقا ایمنی راه، ترویج رفتار ایمن رانندگی و کاهش تصادفات و تلفات حوادث رانندگی بکار می روند^{۱۰۵}. واژه ی کمپین

¹ brief psychological intervention

²Communication campaigns

ایمینی راه که ابتدا در " راهنمای طراحی، پیاده سازیو ارزیابی ایمینی کمپین ارتباطی راه " استفاده شد^{۱۰۶}. دراین متن، کمپین ایمینی راه اینگونه تعریف شده است:

تلاش هدفمند برای آگاه سازی، تشویق و بسیج یک گروه یا زیر گروهی از مردم در راستای تغییر نگرش یا بدون تغییر رفتار و با هدف افزایش ایمینی راه. برای اینکار از وسایل ارتباطی ساماندهی شده مانند کانال های رسانه ای خاص در یک دوره زمانی و غالباً سایر فعالیت های ارتقا دهنده ایمینی مانند (قانونگذاری، آموزش، اجرای قانون، افزایش تعهدات شخصی و اهدا جوایز و...) استفاده می شود^{۱۰۶}.

همزمان با معرفی کمپین های مذکور، مطالعاتی در مورد اثربخشی آن اقدامات و مقایسه شان با سایر فعالیت های موجود انجام گرفت. در بررسی های بعدی مشخص شد که تئوری های انگیزش محافظت روگرس^۱، مدل فرایند موازی توسعه یافته^۲ و تئوری رفتار برنامه ریزی شده^۳ زمانی که در کمپین های رسانه های جمعی استفاده می شود؛ بیش ترین مقبولیت را دارند^{۱۰۷}. در این بررسی به اهمیت توجه به مخاطبین و محتوای پیام هایی که تبلیغ می شوند، استفاده از یک مدل فرضی و لزوم حمایت قانونی و اجرایی و در نظر گرفتن فضای حاکم بر کمپین بسیار تاکید شده بود.

سه متآنالیز که به بررسی نقش کمپین های ایمینی راه در کاهش حوادث ترافیکی پرداخته بودند؛ نتایج مشابهی داشتند و اعلام کردند؛ اینگونه کمپین ها بطور متوسط ۹٪ از تصادفات ترافیکی را کاهش داده اند^{۱۰۸}. در متآنالیز دیگر که با استفاده از اطلاعات ۱۵ کشور اروپایی انجام گرفت؛ کاهش ۹٪ از تصادفات، کاهش ۱۶٪ از سرعت وسایل نقلیه و افزایش ۲۵٪ استفاده از کمربند ایمینی را بدنبال کمپین های ایمینی راه نشان داده شد^{۱۰۹}. دراین مطالعه مشخص شد شناخت گروه هدف اختصاصی، استفاده از ارتباطات فردی، استفاده از پیام های احساسی به همراه پیام های منطقی، پرداختن به هنجارهای اجتماعی ذهنی و بالاخره سودجستن از اجرای قانون بصورت جانبی بسیار بجا می باشد.

مثالی از کمپین ارتباطی ایمینی راه:

یک مطالعه محلی در یونان، دو کمپین با موضوع رانندگی تحت تاثیرالکل و استفاده از کمربندایمینی طراحی شد^{۱۱۰}.

تئوری رفتاربرنامه ریزی شده به عنوان مدل فرضی برای تحلیل نتایج دو کمپین یادشده بکاررفت.

الگوهای بسیاری در زمینه توجیه مکانیسم انجام رفتار و همچنین تغییر رفتار وجود دارند که از جمله آن ها، تئوری رفتار برنامه ریزی شده و الگوی اعتقاد بهداشتی می باشند. در نظریه رفتار برنامه ریزی شده، چنانچه رانندگانی نگرش و دید مثبتی نسبت به رانندگی ایمن داشته و افرادی که از نظر آنها مهم هستند، این رفتار رانندگی شان را تایید نمایند و نیز تمایل و باور داشته باشند که انجام رفتارایمن تحت کنترل شان است، به احتمال زیاد اقدام به رانندگی ایمن خواهند نمود. بر مبنای الگوی اعتقاد بهداشتی زمانی فرد اقدام به رانندگی ایمن خواهد کرد که احساس کند در هنگام رانندگی احتمال حوادث رانندگی برایش وجود دارد و این حادثه منجر به صدمات شدید بر زندگی وی خواهد شد. در این زمان فرد احساس خطر نموده و سعی می کند رفتاری (رانندگی ایمن) را انجام دهد که از

¹ Rogers Protection Motivation Theory (Rogers, 1975, 1983; Rogers & Mewborn, 1976),

² the Extended Parallel Process Model (Witte, 1992, 1998),

³ the Theory of Planned Behavior

حادثه رانندگی جلوگیری نماید. در مرحله بعد فرد فواید و موانع انجام رفتار را ارزیابی نموده و با استفاده از این ارزیابی ها و راهنمایی هایی که از طرف محیط دریافت می نماید در نهایت رفتار (رانندگی ایمن) را انجام خواهد داد. این دو کمپین به اهداف خود از جمله موارد زیر دست یافتند:

- افزایش آگاهی افراد از سطح مجاز الکل حین رانندگی، التزام به استفاده از کمربند ایمنی (راننده یا سرنشین)
- افزایش درخواست تجدید نظر در مورد سطح مجاز الکل و استفاده از کمربند ایمنی
- افزایش آگاهی از خطرات رانندگی تحت تاثیر الکل و نبستن کمربند ایمنی
- یافتن اقداماتی که کاربران جاده را به اتخاذ رویکردهای ایمن هدایت کند
- کاهش تعداد رانندگی های تحت تاثیر الکل یا نبستن کمربند ایمنی
- افزایش تعداد سرنشین هایی که رانندگان را از رانندگی تحت تاثیر الکل منع می کنند و رانندگانی که از سرنشین ها می خواهند تا کمربند ایمنی ببندند.
- افزایش سرنشین هایی که کمربند ایمنی می بندند.

در مطالعه ای که روی رانندگان کامیون انجام گرفت، رانندگانی که نگرش مثبت و کنترل رفتاری درک شده بالاتری داشتند؛ احتمال قصد انجام رفتارهای ایمن رانندگانی توسط ایشان بیش تربود^{۱۱۱}. در مورد رفتار رانندگی با سرعت مجاز نیز این تئوری قادر به تبیین تصمیم رانندگان بوده بطوری که نگرش مثبت و هنجار اخلاقی قوی ترین پیش بینی کننده های قصد می باشد^{۱۱۲}. براساس الگوی اعتقاد بهداشتی نیز آندسته از راکبین موتورسیکلت که نمرات حساسیت درک شده، موانع و منافع درک شده و راهنمای به عمل بالاتری داشتند، بیش تر از کلاه ایمنی استفاده می کردند؛ همچنین حساسیت درک شده و موانع درک شده، بیشترین عامل تعیین کننده در استفاده از کلاه ایمنی بودند.^{۱۲۰}

مطالعات در مورد مداخلات آموزشی برمبنای سازه های تئوری رفتار برنامه ریزی شده نشان داد اینگونه آموزش ها قادرند آگاهی، نگرش، هنجار انتزاعی و کنترل رفتاری درک شده آموزش گیرندگان را درباره رفتارهای نا ایمن تغییر دهد و موجب بهبود عملکرد ایمنی آنها شود^{۱۱۳-۱۱۵}. در برنامه های آموزشی ارتقادهنده در مورد استفاده از کمربند ایمنی، تئوری رفتار برنامه ریزی شده بهتر از الگوی اعتقاد بهداشتی توانست به عنوان الگوی نظری برای پیش بینی قصد استفاده از کمربند ایمنی به کار رود^{۱۲۲}.

اگرچه تئوری های "رفتار برنامه ریزی شده" و "هموستاز خطر"، چارچوب عمومی برای توجیه رفتار پرخطر رانندگی و در نتیجه پیشنهاد راهکارهای اصلاحی را فراهم می کند؛ ولی بین رانندگان گوناگون مکانیسم های تصمیم گیری متفاوت بوده و برای یافتن اثربخش ترین مداخله باید فهم صحیحی از این اختلافات ساختاری داشت^{۱۱۶}.

از جمله تئوری هایی که به شناسایی عوامل مؤثر بر یادگیری کمک می کند؛ تئوری "انگیزش محافظت" می باشد. براساس این تئوری عوامل محیطی و عوامل فردی به منظور مطرح کردن یک تهدید سلامتی با یکدیگر ترکیب می شوند. سپس دو مسیر ارزیابی فعال می شود: ارزیابی تهدید و ارزیابی کنار آمدن. در ارزیابی کنار آمدن، توانایی مقابله و دفع خطر تهدید شده بررسی می شود و افزایش ارزیابی کنار آمدن باعث افزایش قصد و در نتیجه افزایش احتمال انجام رفتار سازگارانه می شود. ارزیابی تهدید، بر عواملی که احتمال انجام پاسخهای ناسازگار (مانند اجتناب از رفتار محافظت کننده و یا انکار کردن تهدید بهداشتی و ...) را افزایش یا کاهش می دهد تأکید می کند.

ارزیابی تهدید از تفاضل پاداش ها از مجموع حساسیت و شدت درک شده (تهدید) به دست می آید. پاداش ها باعث افزایش و حساسیت و شدت درک شده باعث کاهش ارزیابی تهدید می شود. بنابراین پاداش ها امکان انتخاب واکنش های ناسازگارانه را افزایش می دهند، در حالی که تهدید (حساسیت و شدت درک شده) امکان انتخاب واکنش های ناسازگارانه را کاهش می دهد.

در مطالعات متا آنالیز بر پایه تئوری "انگیزش محافظت" درزمینه های بهداشتی مشخص شد که به طور کلی متغیرهای ارزیابی کنار آمدن پیش بینی کننده های قویتری برای قصد و رفتاری باشند^{۱۱۷-۱۱۸}. در مطالعه ای در مورد پیش بینی کننده های رانندگی غیر ایمن بر اساس تئوری "انگیزش محافظت" نتیجه نشان می دهد که: بین کارآمدی پاسخ درک شده با رانندگی غیر ایمن همبستگی منفی وجود داشت؛ بطوریکه هر چه اعتقاد فرد به اینکه می تواند رانندگی ایمن را در برابر سوانح و حوادث جاده ای انجام دهد و اینکه این رفتار ایمن او می تواند خطر سانحه را کم کند، بیشتر باشد، انجام رفتار ناسازگار یا رانندگی غیر ایمن کمتر خواهد بود. همچنین بین شدت درک شده با رانندگی غیر ایمن همبستگی منفی و معنادار مشاهده شد بطوریکه هر چه اعتقاد فرد از اینکه تهدید بهداشتی، جدی است، بیشتر باشد، رانندگی غیر ایمن کاهش می یابد. در این مطالعه بین پاداش های درک شده و هزینه های درک شده با رانندگی غیر ایمن همبستگی آماری مثبت وجود داشت بطوریکه هر چه پاداش های درک شده و هزینه های درک شده از رفتارهای ناسازگار بیشتر باشد، قصد فرد برای انجام رفتار سازگار کمتر می شود. نتایج این مطالعه از اثربخشی "تئوری انگیزش محافظت" در پیش بینی رفتار رانندگی غیر ایمن حمایت می کند^{۱۱۹}.

الگوی رفتار سالم دو بخش عمده دارد، بخش اول عوامل منجر به ایجاد قصد رفتاری و بخش دوم عوامل تسهیل کننده یا ممانعت کننده تبدیل قصد به رفتار است. به عبارت دیگر بخش اول این الگو (سیستم اعتقادی، نگرشی و هنجاری) به قصد افراد برای رفتار می پردازد و بخش دوم با بررسی موانع، از اجرای قصد حمایت می کند. عمیدی مظاهری و همکاران در تحقیق خود نشان دادند^{۱۵۲}؛ سازه های الگوی رفتار سالم به طور معنی داری قادر به پیش بینی ۲۵ درصد از تغییرات قصد رفتار ایمن هستند و در میان سه سازه ی مورد نظر، سیستم اعتقادی بیشترین توان پیش بینی را به خود اختصاص داده است. بنابراین تغییر اعتقادات افراد در زمینه ایمنی و ایجاد هنجارهای مثبت، برای تشویق و آموزش رفتارهای ایمن لازم می باشد.

در یک نظرسنجی از کاربران ترافیکی که با هدف شناخت موانع و تسهیل گرهای رفتار ایمن ترافیکی، انجام پذیرفت^{۱۵۳}. مشخص شد؛ از جمله عواملی که کمک به انجام رفتار ایمن می نماید مهارتی است که بتدریج آموخته و موجب انجام رفتار ایمن بصورت اتوماتیک وار می شود. نظر شرکت کنندگان: "ما باید قواعد ذهنی خودمون جوری طراحی بشه که اتوماتیک وار به سمت رفتار ایمن سوق داده بشه". نظر دیگر: "ما باید رفتار را بصورت مهارت و بتدریج یاد بگیریم. تسلط بر رفتار ایمن باعث میشه ما در هر شرایطی ریسک نکنیم".

اما در مورد موانع انجام رفتار ایمن، حالات روحی، خستگی، شلوغی خیابان یا بالعکس خلوتی خیابان، ترغیب دوستان، نبودن چراغ قرمز، شرایط بد آب و هوایی و دیرشدن عنوان شده بود که البته برخی از شرکت کنندگان راه حل هایی از جمله الگو گزینی را برای غلبه بر این موانع بیان داشتند: "من برای اینکه از رفتارهای ترافیکی ایمن دور نشم سعی میکنم افرادی که قوانین را رعایت می کنند را به عنوان الگوی برای خودم بدانم و از رفتار آنها پیروی

کنم. با این کار میتونم بر عبورو مرور نا ایمن و پر خطر غلبه کنم" یا "الگوی مناسب در افزایش سهولت انجام کار بسیار کمک کننده است باعث میشه من هم ترغیب بشم و رفتارشون رو تقلید کنم."

بعضی رفتار ایمن را به دلیل حفظ جان و برخی به دلیل لذت بخش بودن انجام می دادند: "انجام تمام رفتارهای ایمن در خیابان بسیار سخت است اما چون جونمون به خطر میفته باید در هر شرایطی ان را انجام بدیم"، رفتار ایمن و راحتی انجام ان به تمایل و خوشایندی آن رفتار برای فرد و همچنین تسلط بر رفتار بستگی دارد. اگر رفتار خوشایند و در تسلط فرد باشد در هر شرایطی ان را انجام خواهد داد."

۱۰- شناسایی نقش سازمان های مختلف در رفتار رانندگی

بر اساس نظر کارشناسان بخش دانشگاهی و پلیس^{۱۴۷}، ذی نفعان ترافیکی شامل وزارت راه و ترابری، وزارت صنایع، معاونت سلامت وزارت بهداشت، پلیس راهنمایی و رانندگی، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، وزارت آموزش و پرورش، پزشکی قانونی، سازمان بیمه مرکزی، وزارت دادگستری، وزارت کشور، هلال احمر، اورژانس کشور، نیروی انتظامی، سازمان صدا و سیما، مجلس، پلیس راه، سازمان بهزیستی، کمیته امداد، آتش نشانی، شهرداری، معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور، سازمان های غیردولتی، نهاد ریاست جمهوری و مرکز آمار و قوه قضائیه بودند. کارشناسان معتقدند در میان ذی نفعان مذکور، مسؤولین وزارت راه و ترابری، پلیس راهنمایی و رانندگی و وزارت کشور به میزان ۱۰۰٪ بالاترین نقش را در ترافیک کشور داشتند و وزارت دادگستری و قوه قضائیه به میزان ۷۵٪، مجلس ۳۱٪ و پلیس راه، بهزیستی، کمیته امداد، آتش نشانی، شهرداری، سازمان مدیریت و برنامه ریزی، سازمان های غیردولتی هر کدام به میزان ۱۲٪ و نهاد ریاست جمهوری و مرکز آمار هر کدام به میزان ۶٪ به عنوان کمرنگ ترین ذی نفعان معرفی شده اند.

زمانی که از خبرگان سازمان های یاد شده در مورد مشکل ترافیکی کشور سوال شد؛ ایشان عمده مشکل را در عدم تفکیک وظایف، وجود مراکز تصمیم گیری متعدد، نبود ساختار سازمانی و بانک اطلاعاتی مناسب بازدارنده نبودن قوانین حاکم و نیاز حکومت به اتخاذ "دید اصلاحی" نسبت به ایمنی می دانستند.

برای مثال کمیسیون ایمنی راه با عضویت ۱۳ دستگاه فعالیت می کند، اقداماتی را که انجام داده است مجرای قانونی ندارد و خروجی مناسبی هم نداشته و زود بازده هم نبوده اند. وزارت راه نتوانسته نقش سازمان راهبر^۱ را داشته باشد. پلیس غیر از جایگاه خودش در جایگاه های دیگران ایفای نقش می نماید. در حال حاضر در مقوله ایمنی ترافیک، دانشگاه علم و صنعت فعالیت دارد.

خبرگان و ذی نفعان ترافیکی پیشنهاداتی را نیز برای بهبود وضعیت ترافیکی ارائه دادند:

- نیاز به یک سیستم ثبت ملی اطلاعات^۲ سوانح ترافیکی احساس می شود. سازمان پزشکی قانونی به عنوان متولی در جمع آوری اطلاعات سوانح، در مسأله سوانح ترافیکی ظاهرا ذی نفع نمی باشد و برحسب نظر خبرگان پزشکی قانونی بهترین سازمان برای اطلاعات سوانح ترافیکی است و پیشنهاد شد شبکه آمار پلیس

^۱Leading agency

^۲National Data Capture System

با پزشکی قانونی مرتبط شده و متولی واحدی برای اجرا تعیین شود. بیمه مرکزی در مقوله سوانح ترافیکی با ضرر و زیان مواجه است و پیشنهاد برای افزایش حق بیمه شد.

- وزارت بهداشت بعد از سانحه وارد عمل می شود و نقش رفتار انسانی و تعاملات انسانی با محیط به این حوزه مربوط می شود. نیاز است که روانپزشکی نیز در فرهنگ سازی ترافیک مشارکت نماید. نقش هیچ سازمانی در مرحله پیش رخداد روشن نمی باشد. در نتیجه باید سازمان راهبر با اختیارات تام برای الزامی کردن مصوبات ایمنی راه تعیین شود.

- نگاه حکومت نسبت به ایمنی تغییر یابد. ساختار سازمانی مناسب با شرح وظایف معین تعیین شود. یک سیستم ایمنی ملی برای جمع آوری اطلاعات سوانح و به روز نگه داشتن آمار و سیستم ثبت ملی اطلاعات ایجاد شود.

- دانشگاه های کشور باید با انجام تحقیقات مرتبط بازوی علمی سازمان راهبر باشند.

- سازمان هماهنگ کننده مسؤول ممیزی و ارزشیابی فعالیت های مربوط به ایمنی راه باشد.

بر اساس نظر مسؤولین سازمان های ذی نفع حمایت های لازم برای اجرایی شدن پیشنهادات به ترتیب اهمیت عبارتند از:

تامین بودجه لازم، تدوین قوانین مناسب، حمایت دولت، مجلس (سه قوه از سازمان مسؤول)، دادن اختیار تام به سازمان مسؤول، حمایت قوه قضائیه برای اجرا، تأمین نیروی انسانی متخصص، دادن آموزش همگانی، حمایت رسانه ها، حمایت بیمه و تعریف جایگاه سازمانی.

اسماعیلی و فرهی^{۱۵۴} با جمع بندی نظرات ۳۰ تن از خبرگان و متخصصان ترافیک کشور، به مقایسه برنامه راهبردی موجود و مطلوب سازمانهای مختلف در خصوص فعالیتهای اجرایی فرهنگ ترافیک پرداختند. ایشان برای توسعه فرهنگ ترافیک سازمان ها را در سه گروه بزرگ حوزه راهبردی، حوزه پشتیبانی و حوزه اجرا تقسیم کردند و نتیجه گیری نمودند که در بین سازمانها تنها نقش موجود و مطلوب پلیس راه یکسان است (نقش اجرایی) و بین نقش فعلی و مطلوب بقیه سازمانها شکاف وجود دارد. همچنین در بحث راهبردی، پلیس راهنمایی و رانندگی؛ در بحث سیاستگذاری، مجلس شورای اسلامی؛ در مبحث برنامه ریزی، سازمان حمل و نقل و ترافیک کشور؛ در مبحث پشتیبانی، شرکتهای راهسازی و در مبحث اجرایی، پلیس راهنمایی و رانندگی از اولویت برخوردارند. در این تحقیق برای توسعه رفتار امن ترافیکی توصیه شده است که الگوی نظام آموزشی عمومی ترافیک کشور با در نظر داشتن الزامات فرهنگی طراحی شود.

با در نظر گرفتن توصیه های WHO در قالب "یک دهه تلاش برای ایمنی راه ها" می توان در سطوح مختلف فعالیت های لازم را انجام داد^{۱۴۸}:

سیاست گذاران: باید سیاست ها و برنامه ریزی های ملی و منطقه ای را در جهت برنامه های جهانی تدوین کرد. قوانین موجود تقویت یا در صورت نیاز قوانین جدید ایجاد شود. منابع لازم جهت حمایت از برنامه های ملی پیش بینی شود.

سازمان های مردم نهاد: در جهت بالابردن آگاهی مردم تلاش کنند. در تدوین قوانین ویا تصحیح آن نقش داشته باشند.

شرکت های خصوصی: با کمک های مالی در جهت تامین هزینه های ایمنی راه و حمایت از کمپین های محلی در منطقه ای که شرکت فعالیت دارد می توانند در تسریع انجام سیاست های ایمنی بخش موثر باشند. کودکان: به عنوان همیاران پلیس و بررسی در مورد ایمنی خیابان های اطراف مدارس یا پیوستن به اجتماعات هم سالان می توانند برای ایمن شدن ترافیک کمک کنند. آسیب دیدگان حوادث ترافیکی: با تشریح و به اشتراک گذاشتن خاطرات تصادف رانندگی و کمک و حمایت در سازمان های مردم نهاد درایمن تر شدن ترافیک نقش آفرینی می کنند. رسانه ها: با پوشش دادن حوادث ترافیک با هدف پیشگیری و ارائه گزارش در بخش خبری برای تشریح ایمنی راه هاو راه اندازی کمپین های رسانه ای در جهت آگاه سازی اجتماعی تاثیرگذار خواهند بود.

۱۱- معرفی شاخص هایی جهت رصد وضعیت رانندگی

برای رصد رفتار رانندگی ایمن ، می توان از شاخص های موجود مانند مرگ و میر به ازای ۱۰۰۰۰۰ نفر جمعیت، مرگ و میر به ازای ۱۰۰۰۰ وسیله نقلیه، مرگ و میر به ازای ۱۰۰ تصادف، تعداد تصادفات سالانه یا نسبت تعداد تصادفات به تعداد اتومبیل های موجود در یکسال اشاره کرد ودر صورت کاهش آن نتیجه گیری کرد که رانندگان بیش تری رفتار ایمن رانندگی را رعایت نموده اند. برای مثال جدول زیر باتوجه به شاخص های سنجیده شده می تواند امکان مقایسه در سال های مختلف را فراهم آورد^{۱۴۹}:

سال	مرگ و میر به ازای ۱۰۰۰۰۰ نفر جمعیت	مرگ و میر به ازای ۱۰۰۰۰ وسیله نقلیه	مرگ و میر به ازای ۱۰۰ تصادف
۲۰۰۴	۳۸.۲	۳۸.۴	۵۱.۱
۲۰۰۵	۳۹.۹	۳۲.۲	۴۸.۲
۲۰۰۶	۳۹.۱	۲۶.۳	۳۸.۲
۲۰۰۷	۳۲.۰	۱۸.۳	۳۴.۱
۲۰۰۸	۳۲.۲	۱۶.۳	۳۵.۲
۲۰۰۹	۳۱.۲	۱۴.۰	۴۴.۹
۲۰۱۰ تا مارس ۲۰۱۱	۳۱.۱	۱۲.۴	۵۶.۱

ویا عوامل خطر تصادفات یعنی رفتارهای نایمن را درنظر گرفت مانند: رانندگی با سرعت بالا، نبستن کمربند ایمنی ، عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی و... و ارتکاب به موارد ذکر شده را برحسب جریمه های صادر شده در طی مدت معین سنجید. ولی برای آموزش موثر رفتار های رانندگی ایمن باید توجه داشت که^{۱۵۰} استفاده از شاخص های منفی مانند تصادفات، در خصوص آموزش رانندگی ایمن مخصوصاً در مورد رانندگان جوان تاثیرات چشمگیری ندارد؛ چراکه هنگامی که از ایمنی صحبت می کنیم ولی جنبه منفی آن را به نمایش می گذاریم به علت اینکه فرد

آموزش گیرنده در طول مدت رانندگی ممکن است کم تر با صحنه تصادف و پی آمد های آن روبرو باشد آموزش تاثیر لازم را نداشته و در دانش و نگرش آموزش گیرنده کم تر تغییر ایجاد خواهد کرد.

۱۲- معرفی راهکارها و پیشنهاد ها به ذی نفعان و سیاستگذاران در خصوص اصلاح رفتار رانندگی

رفتار رانندگان یک کشور نشانه فرهنگ عمومی آن جامعه از نگاه یک فرد بیرونی است و رانندگی از مواردی است که هویت انسان در جامعه را آشکار می سازد. متأسفانه هنوز بسیاری از رانندگان در ایران با اصول صحیح رانندگی ایمن در راه ها نا آشنا هستند. خطرپذیری ترافیک شامل دو جزء خطرپذیری سیستمی و فرهنگ خطر پذیر است^{۱۵۱}. خطرپذیری سیستمی ترکیبی از عوامل مانند وسیله نقلیه، شرایط رانندگی و ساختار جاده بوده و مستقل از رانندگان می باشد. فرهنگ خطر پذیر شامل عوامل انسانی و قواعد و ارزش ها، حالات و درک خطرپذیری است که منجر به رانندگی ناایمن می شود. عوامل موثر در رانندگی ناایمن عبارتند از: سن، جنس، وجود مشکلات پزشکی، تحصیلات، استفاده از الکل موادمخدر و داروها،....

در هنگام رانندگی نباید فراموش کرد که راه دادن به افراد و دادن حق تقدم، خود نوعی خدمت به خلق است. امام علی (ع) می فرماید: هر کس به برادر ایمانی خود در راه خدا سود و بهره ای رساند خداوند در بهشت خانه ای برای او مهیا می سازد. و نیز امام صادق (ع) نیز فرموده اند: هر مومنی که توانایی یاری برادر مومن را داشته باشد و کمک و یاریش نماید خداوند در دنیا و آخرت یاریش می فرماید.

برای ایجاد "فرهنگ ایمنی" در هر جامعه ای بایستی فرآیندهایی بر مبنای علم و هنر مستقر کرد و سیستمی با جهت گیری مشخص و هدف دار برای رسیدن به نتایج ایجاد نمود.

با این تفاسیر فقط یک روش تجربی عملاً ثابت کرده که می تواند موثر باشد: "سیستم ایمنی مبتنی بر رفتارها" در این روش با مشاهده و ثبت بازخورهای افراد نسبت به شرایط بحرانی، ایمنی رفتارها بصورت سیستماتیک مشخص می گردد. اما ایجاد فرهنگی که در آن "ایمنی" یکی از "ارزش" هایش باشد آسان نیست و کار پیچیده ای است و استقرار "فرهنگ ایمنی" خلق الساعه نیست و گاهی چندین نسل بدنبال هم آنرا تحقق می بخشند و گاه زمانی بیش از طول عمر یک سازمان برای ایجاد آن لازم است. پس از شناخت رفتار ترافیکی برای تغییر نگرش رفتار ترافیکی رانندگان باید مراحل سه گانه ای چون انجمادزدایی، جایگزینی و انجماد مجدد را مدنظر داشت. رسانه های جمعی، بیلبوردهای تبلیغاتی و کتب درسی دانش آموزان، سهم بزرگی در به ثمر رساندن مراحل مذکور برعهده دارند:

۱- انجمادزدایی: برای این حذف تفکر غلط رفتار ترافیکی در ذهنیت و نگرش افراد انجام می شود. این فرایند از طریق متقاعدسازی و ترغیب سازی به رفتار جدید طراحی می شود. برای این که بتوان رفتار غلط ترافیکی را در اذهان شهروندان تغییر داد، باید به یک سری از نکات توجه کرد.

الف: پیام توسط افرادی که نزد مخاطب از پرستیژ بالایی برخوردارند ارائه داد.

ب: پیام های غیرمستقیم که به نظر نرسد تغییر و نگرش افراد را طراحی کرده است. تاثیرپذیرتر است.

پ: پیام های دو جانبه همراه با بی طرفی و انصاف باشد، اثرگذاری بیشتری نسبت به پیام های یک جانبه دارد.

ت: هر چه قدر، این پیام ها با نیازهای مخاطبان همراهی بیشتری داشته باشند، اثرگذارتر است.

ث: هرچه پیام، هیجان بیشتری داشته باشد، و ترس را در مخاطب بیشتر کند، که معضلات ترافیک اثرات منفی بر زندگی می‌گذارد؛ متقاعدشدن نسبت به رفتار مثبت ترافیکی افزایش می‌یابد.

ج: هر چه پیام‌ها برای منافع شهروندان خوشایندتر باشد، بیشتر از تغییر نگرش و تغییر رفتار در زمینه ترافیک استقبال می‌شود.

۲- جایگزینی: بعد از انجمادزدایی باید رفتار جدید ترافیکی که بُعد مثبت و فرهنگ‌سازی دارد، را جایگزین کرد و گر نه مجدداً احتمال برگشت رفتار غلط ترافیکی بسیار زیاد است. نکات مورد توجه در این زمینه:

الف: می‌بایست دلایل متقنی از جریان طرح‌ها و برنامه‌های تازه ترافیکی ارائه داد.

ب: توجه بر نتایج اثربخش رفتار مثبت ترافیک در سطح زندگی روزمره

ج: باید منابع موثق و تایید کننده رفتار فرهنگی این پدیده را افزایش داد.

۳- عدم بازگشت مجدد: نگرش‌های غلط حالت ارتجاعی و بازگشتی دارند؛ برای جلوگیری از این فرایند و بقای دوام نگرش جدید در اذهان، باید به نکاتی در این زمینه توجه کرد:

الف: تکرار پیام‌های ترافیکی با ساختار متفاوت

ب: توجه و هشدار نسبت به خطرات پنهان ترافیک بر زندگی اجتماعی روزمره.

ج: تاکید بر منافع جمعی در رفتار ترافیک و نتایج مثبت آن برای شهروندان.

جمع بندی نهایی:

"ترافیک" بزرگ‌ترین معضل زندگی صنعتی است و کم‌تر کسی می‌تواند ادعا کند که از مشکلات و اثرات منفی آن در امان است و رفتارهایی مثل رانندگی سپر به سپر، سرعت غیرمجاز، انحراف به چپ، حرکات مارپیچ در بزرگراه‌ها، استفاده از نور بالا و بوق ممتد و ... را شاهد نبوده است. رانندگان با قرارگرفتن در چارچوب امن اتومبیل احساس امنیت کرده و در اختیار داشتن فرمان و پدال‌های گاز و ترمز و فرمانبر بودن اتومبیل حس قدرت را در راننده القا می‌کند و هردوی این احساسات برای انسان لذت بخش است اما انگیزه‌های خودآگاه و ناخودآگاه فرد، شخصیت و سلامت راننده در چگونگی رفتار وی تاثیرگذار است. سلامت روانی که توسط برخی آزمون‌های روان‌شناسی بررسی می‌شود امکان شناسایی اختلالات روانی را فراهم می‌کند. این بررسی می‌تواند روی داوطلبان دریافت گواهینامه رانندگی انجام شود.

دغدغه‌های معیشتی، خانوادگی، شغلی و حتی خستگی و خواب‌آلودگی، رانندگان را دچار تنش یا عصبانیت می‌کند؛ گیرافتادن در راهبندان و خستگی از این وضعیت، استرس و خشم، قانون شکنی رانندگان دیگر، رفتارهای خشونت‌آمیز و درگیری‌های لفظی و فیزیکی باعث ایجاد یک چرخه معیوب و افزایش مشکلات ترافیکی می‌شوند. رانندگانی که مهارت‌هایی از جمله کنترل خشم و تحلیل رفتار متقابل را کسب کرده باشند کم‌تر در این چرخه گرفتار می‌شوند. آموزش مهارت‌های زندگی از دوران کودکی باعث نهادینه شدن رفتارهای کنترلی در ضمیر افراد شده و تضمین کننده امنیت روانی می‌باشد.

مصرف الکل، داروهای محرک، کندساز، مخدر و روان‌گردان با تاثیرروی دستگاه عصبی، موجب اختلال در فرآیند تفکر و عملکرد طبیعی افراد شده و رانندگی تحت تاثیر مواد ذکر شده، علاوه بر مخاطرات برای خود فرد، جان سرنشینان خودرو و اطرافیان را هم تهدید می‌کند. قوانین راهنمایی و رانندگی و انجام تشخیص مقدار مصرف الکل

از جمله تدابیر اتخاذ شده توسط پلیس راهنمایی و رانندگی است ولی در این میان بالابردن آگاهی و شناخت خود افراد و عدم رانندگی تحت تاثیر مواد می تواند تاثیر گذار تر باشد.

در این میان نباید از نقش وجدان اخلاقی و استفاده از توصیه های دینی در کنترل رفتار انسان ها غافل بود. رشد معنویت و ارتقای وجدان اخلاقی در تک تک افراد یک جامعه تضمین کننده امنیت آن جامعه است. گاهی عدم انجام رفتار خطا برای ترس از مجازات است و گاهی شکل گیری وجدان و درونی شدن باورهای مذهبی روی داده است. عده ای به دلیل ترس از جریمه ، ترس از عدم تایید مردمی، قوانین را رعایت می کنند ولی برای برخی از افراد، رعایت قانون و احترام به حقوق دیگران درونی شده است. راهکارهایی متناسب با حقایق فوق نیز وجود دارد :

راهکار اول؛ رانندگانی که به دنبال فرار از جریمه شدن هستند: بیش از یک دهه است در آمریکای شمالی و اروپای غربی ، دوربین های کوچک معمولاً پشت آینه جلوی وسایل نقلیه نصب می شوند و وقایع پیش روی وسایل را ثبت می نمایند. این تجهیزات غالباً بر روی کامیون ها و اتوبوس های شرکت های حمل و نقل نصب شده اند و علاوه بر ثبت وقایع خارج خودرو، حرکات راننده را نیز ضبط نموده و به صورت برخط (on line) به مرکز کنترل شرکت حمل و نقل مربوطه منتقل می نمایند . اگر راننده رفتار پرخطری داشته باشد فوراً توسط مرکز کنترل به وی هشدار داده می شود.

راهکار دوم ؛ ارتقا حس تعهد و تعلق خاطر، حس مسئولیت و مشارکت اجتماعی، احترام به حقوق اجتماعی با رعایت توصیه های مذهبی و اخلاقی: اگر رانندگان با نگاه دینی و اخلاقی، خود را ملزم به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی به خصوص در جاده ها و محورهای مواصلاتی بدانند حضور یا عدم حضور مجری قانون، نقشی در رعایت و یا عدم رعایت قوانین رانندگی نخواهد داشت و در این صورت، فرار از پلیس و مجریان قانون ممکن، ولی فرار از وجدان اخلاقی غیرممکن می شود.

سخن پایانی اینکه یادگیری رفتارهای ایمن رانندگی و تبدیل شدن آن ها به عادت های با ثبات، نیازمند گذشت زمان و برنامه ریزی است. یادگیری اصول صحیح رانندگی، تمرین و تکرار تدریجی و روزمره، بازیابی روزانه ی تلاش ها، اصلاح اشتباهات و باز هم تمرین لازمه هر تغییر پایداری است. این مسیر ممکن است به نظر طولانی و طاقت فرسا بیاید اما اگر افراد به دنبال دستیابی به جامعه ای ایمن از لحاظ ترافیکی باشند؛ باید این راه را پیش بگیرند، که با گذر زمان نتیجه ای به دست می آید که ارزش همه تلاش ها را خواهد داشت.

پیام های اصلی گزارش:

- بررسی سلامت روانی داوطلبان دریافت یا تمدید گواهینامه رانندگی
- آموزش مهارت هایی از جمله کنترل خشم و تحلیل رفتار متقابل متناسب با تمامی اقشار جامعه بخصوص کودکان
- کمک به شکل گیری وجدان اخلاقی و درونی شدن باورهای مذهبی
- افزایش مکانیسم های تشویقی برای ترویج فرهنگ رانندگی ایمن از طریق نمایش رفتارهای صحیح ملی در رسانه های مجازی
- افزایش کمی و کیفی نیروهای انسانی راهنمایی و رانندگی
- توجه به عوامل ساختاری و عوامل فرهنگی تاثیر گذار بر رفتار رانندگی بصورت توام
- عمده ترین دلیل عدم رعایت قوانین وانجام تخلف ها، عادت به تخلف، عجله در رسیدن به مقصد و عدم رعایت مقررات توسط دیگران است ؛ بنابراین در امر فرهنگ سازی باید به تغییر فرهنگ عجله و ترویج احترام به قوانین توسط تمامی سطوح اجتماعی حتی افراد بلند مرتبه توجه نمود
- توجه به نقش راه ها و ایمنی راه در رفتار رانندگان
- ارتقا سرمایه اجتماعی و نقش آن در رعایت حقوق یکدیگر در جامعه
- توزیع عادلانه منابع و تاثیر آن بر حوادث ترافیکی

سپاس گذاری

با تشکر از معاون محترم علمی فرهنگستان و مدیریت محترم علم سنجی که مجال انجام طرح را فراهم آوردند و تشکر از جناب آقایان دکتر سیدحسن امامی رضوی و دکتر بهزاد دماری رییس محترم و دبیر محترم گروه سلامت اجتماعی که با نظرات ارشادی و همکاری به موقع یاری رسان انجام طرح بودند و سپاس و تشکر از سرکار خانم دکتر فاطمه رخشانی مسئول محترم طرح های سبک زندگی فرهنگستان و اعضای محترم گروه سلامت اجتماعی که با در اختیار قرار دادن تجربیات و وقت ارزشمند خود در روند طرح همکاری نمودند.

- 1.Global status report on road safety 2013. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status./2013/en/
2. Pormoallem N, Qorbani M, Zakeri H. Assessment of Mangement and Safety Engineering in Driving Safety Promotionin Iran. Traffic Mangement Studies. 2011;5(19):13. Persion
3. Bhalla K, Shahraz S, Naghavi M, et al. Road traffic injuries in Iran. Harvard University Initiative for Global Health; 2008.
۴. تحلیل مرکز پژوهش های مجلس از تصادفات کشور طی دو دهه گذشته. فارس نیوز. ۱۲ آبان ۱۳۹۲.
۵. ۴۷۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰ تومان خسارت سالانه سوانح رانندگی. ۲۶ آبان ۱۳۹۳. <http://www.mashreghnews.ir/fa/news>
6. Older SJ, Spicer BR. Traffic conflicts: A development in accident research. Human factors,1986; 18:335-50.
7. Yaghoobi H. The role of human factors in car accidents in Iran. Journal of Clinical psychology Andishe va Raftar.2000;6(1):52
8. Heinrich HW, Petersen D, Roos N. Industrial accident prevention. McGraw-Hill New York; 1950
9. Hulbert S.Effect of driver fatigue:In TW Forbes(Ed),Human Factors in Highway Traffic Safety Research,Wiley-Interscience, New York, NY, USA 1972. Abstr in Psychological Abstracts. Applied Ergonomics. 1974;5(3):171
10. Raouf A, Dhillon BS. Safety assessment: A quantitative approach: Lewis Publishers Boca Raton, Florida; 1994
11. Lawton, R., Parker, D., Manstead, A., and Stradling, S., The role of affect in predicting social behaviours: the case of road traffic violations. Journal of Applied Social Psychology. 1997; 27: 1258-1276.
- 12.Alikhani kushakak, R .Olguye pishnahadi modiriyate haml o naghI dar sharayete bohran.Payame Imeni.Entesharate danesgahe elm o sanat.1385.9:6-17
13. Nikzad F. The rate of road traffic injuries and its damge in Iran. Rahvar research center of NAJA. 2006
- ۱۴.آیتی ، اسماعیل. تصادفات جاده ای ایران.موسسه چاپ و انتشارات دانشگاه فردوسی مشهد.۱۳۷۱ چاپ اول.
- 15.Rumar, K., (1985). The role of perceptual and cognitive filters in observed behavior. In: Evans, L., Schwing, R.C. (Eds.), Human Behaviour and Traffic Safety. Plenum Press, New York. 151–165.
16. Ozkan T, Lajuna T, Chliaoutakis J, Parker D,Summala H. Cross cultural differnces behaviours: a comparison of six countries. Transportation Research2006; 9: 227-42
17. Rimmo PA. Aberrant Driving behavior: Homogeneity of a Four- Factor Dtructure in Samples Differing in Age and Gender, ergonomics. 2002; 45 (8): 569- 582.
18. Ozkan T, Lajunen T. A new addition to DBQ: Positive Driver Behaviors scale. Transportation Research part F 8, 2005: 355- 368.
19. Reason L, Nanstead A, Strading S, Bayter J, Campbell K. Erorrs and violations: a real distinction. Ergonomics 1990; 33: 1315-32
- 20.Bianchi A, Summal, H. Moral judgment and driver behavior among Braziliam students. Psychological Report 2002; 91: 759-66
21. Xie CQ, Parker D. A social psychological approach to driving violations in two Chines cities. Transportation Research 2002; 5: 293-308
22. Gras ME, Sullman MJM, Cumill M, Aym erich M, Font-Mayolas S. Spanish drivers and their aberrant driving behaviors. Transportation Research 2006; 9:129-32
- 23.Reason L, Nanstead A, Strading S, Bayter J,Campbell K. Erorrs and violations: a real distinction. Ergonomics 1990; 33: 1315-32
24. Reason JT. Managing the risks of organizational accidents. 1st Edition, A Shgate Publishing Company: London, 1999
- 25.Lajunen T, Parker D, Summala H. The Manchester Driver Behavior Questionnaire: a cross-cultural study, Accident Analysis and Prevention, 2004(36)231-238.

۲۷. محمدفام ایرج، گل محمدی رستم. بررسی رفتارهای نا ایمن در بین رانندگان اتوبوسهای بین شهری همدان. مجله تحقیقات علوم پزشکی زاهدان (طبیپ شرق). زمستان ۱۳۸۲؛ ۵(۴): ۲۵۱-۲۵۹

28. Bener, A., undall, D., Haigney, D., Bensiali, A. K., Al-Falasi, A. S. Driving Behavior and violation on the road: United Arab Emirates study, *Advances in Transportation Studies an international Journal Section A* 12.2007.

۲۹. حق شناس حسن، حسینی ماریه، جمشیدی معصومه، عزیزی حمیدرضا. رابطه بین ویژگی های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز (۱۳۸۴). حکیم. پاییز ۱۳۸۷؛ ۱۱(۳): ۴۷-۵۴.

۳۰. امین بیدختی علی اکبر، شریفی نوید، زرگر سیدمجتبی. تدوین و اولویت بندی راهبردهای کاهش ناهنجاری های رفتار رانندگی با استفاده از مدل SWOT. نظم و امنیت انتظامی: بهار ۱۳۹۱؛ ۵(۱): ۱۷-۲۵

۳۱. بهروان حسین، بهروان ندا. علل جامعه شناختی رانندگی پرخطر در مشهد. مطالعات امنیت اجتماعی: زمستان ۱۳۹۰؛ ۲۸: ۱۰۹-۱۴۲

۳۲. سوری حمید، عینی الهه، مهماندار محمد رضا، خسروی کریم. ارزیابی قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور از نظر کاربران حوزه ترافیک. فصلنامه راهور. بهار ۱۳۹۱؛ ۹(۱۷): ۷۵-۷۹

۳۳. ممدوحی امیررضا، محمدی هزاهه امین، فلاح زواره محسن. بررسی رفتار نابه جای رانندگان ایرانی با استفاده از پرسش نامه رفتار رانندگی؛ یک مطالعه اینترنتی. فصلنامه مهندسی عمران مدرس. ۱۳۹۳؛ ۱۴(۱): ۱۰۹-۲۰۸

۳۴. شارع پور محمود، ودادهیر ابوعلی، قربان زاده سکینه. تحلیل جنسیتی تصادف با تاکید بر مفهوم سبک زندگی سالم. مطالعه ای موردی: جوانان شهر تهران. زن در توسعه و سیاست (پژوهش زنان). ۱۳۸۹؛ ۸(۲): ۶۹-۹۲

35. Forward, S.E. Intention to speed in a rural area: reasoned but not reasonable. *Transp. Res. Part F-Traffic Psychol. Behav.* 2010; 13 (4): 223-232.

36. Jonah B. Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature. *Accident analysis and prevention*, 1997; 29 (5): 651- 665.

۳۷. عریضی حمیدرضا، براتی هاجر. پیش بینی خطاها، لغزش ها و انحرافات رانندگی با استفاده از ویژگی های شخصیتی و عملکرد در آزمون خطرپذیری رانندگی وین. سلامت کار ایران: زمستان ۱۳۹۰؛ ۸(۴): ۴۸-۶۰

۳۸. یوسفی علی. تحلیل چندگانه رفتارهای پرخطر رانندگی در کلان شهر مشهد. جغرافیا و مخاطرات محیطی. ۱۳۹۱؛ ۴: ۶۵-۷۸

39. Rebecca Lancaster and Rachel Ward. The contribution of individual factors to driving behaviour: Implications for managing work-related road safety. *Research Report 020, Health*, (2002).

۴۰. بهروان حسین، بهروان ندا. علل جامعه شناختی رانندگی پرخطر در مشهد. مطالعات امنیت اجتماعی. زمستان ۱۳۹۰؛ دوره جدید (۲۸): ۱۰۹-۱۴۲

41. Jonah, BA. Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*. 1997; 29: 651-665.

42. Schwebel et al, Schwebel, DC; Severson, J; Ball, KK; Rizzo, M. Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility, conscientiousness, and sensation-seeking and Safety Executive and Scottish Executive. *Accident Analysis and Prevention*. 2006; 38: 801-810

43. Dahlen ER, Ragan KM. Validation of the Propensity for Angry Driving Scale. *Journal of Safety Research*. 2004; 35: 557-563.

44. Ulleberg P, Rundmo T. Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*. June 2003; 41(5): 427-443

45. Mohammed Najeeb. P. M. A Study of the psychological factors that influence the rule violation behaviour of drivers. *Motor Vehicle Department, Ministry of Transport, Kerala, India*.

۴۶. صالحی ذاکر، علیزاده اقدم محمد باقر. سبک زندگی فرهنگی رانندگان؛ ابزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آنها. (مورد مطالعه: رانندگان درون شهری تبریز). فصلنامه راهور. ۱۳۹۱؛ تابستان؛ ۱(۱): ۳۰-۱۱

47. Murat Sari, Özcan Mutlu, Asuman Zeytinoğlu. Effects of Human and External Factors on Traffic Accidents. *BULETINUL*. 2009; LXI(1): 9-17

48. Parker, D., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., Reason, J. T., & Baxter. Intention to commit driving violations. An application of the theory of planned behavior. *Journal of Applied Psychology*. 1992; 77: 94-101.

۴۸. محمدزاده مقدم ابوالفضل، حبیبی راد آرزو. بررسی و شناسایی پتانسیل خطر انواع رانندگان بر اساس رفتارهای ترافیکی، تصادفات و جرائم. پژوهشنامه حمل و نقل. پاییز ۱۳۹۱؛ ۹(۳): ۳۲-۳۲۶

49. Saadat Soheil, Karbakhsh Mojgan. Association of waterpipe smoking and road traffic crashes. *BMC Public Health*. 2010; 10: 639.

۵۰. سوری حمید، عینی الهه، مهماندار محمد رضا، خسروی کریم. ارزیابی قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور از نظر کاربران حوزه ترافیک. فصلنامه راهور. بهار ۱۳۹۱؛ ۹(۱۷): ۷۵-۷۹

51. Masoudnia E. A Study of the Impact of Deficiency of Social Support on Driving Offenses among Motorcycle Users. 3. 2014; 3 (1): 1-18

52. Li G, Brady JE, Chen Q. Drug use and fatal motor vehicle crashes: a case-control study. *Accid Anal Prev*. 2013 Nov;60:205-10. doi: 10.1016/j.aap.2013.09.001. Epub 2013 Sep 8.

53. Soori Hamid, Ainy Elaheh, Mehmandar Mohammad Reza. Epidemiology Of Drug Dependence Among Commercial Drivers IN IRAN. *PAYESH*. DECEMBER 2014-JANUARY 2015; 13(6): 687 – 693

54. Ghodrattollah Rajabizade , Mohammad Arash Ramezani and Mohammad Reza Shakibi , 2004. Prevalence of Opium Addiction in Iranian Drivers 2001-2003. *Journal of Medical Sciences*, 4: 210-213
DOI: 10.3923/jms.2004.210.213. URL: <http://scialert.net/abstract/?doi=jms.2004.210.213>

55. Shervin Assari, Maryam Moghani Lankarani, Masoumeh Dejman, Marzieh Farnia, Ramin Alasvand, Mahmood Sehat, et al. Drug Use among Iranian Drivers Involved in Fatal Car Accidents. *Front Psychiatry*. 2014; 5: 69. Published online Aug 29, 2014. doi: 10.3389/fpsy.2014.00069

۵۶. طبیبی زهرا . تحلیل رفتار رانندگی از دیدگاه پردازش اطلاعات. فصلنامه مطالعات تربیتی و روانشناسی. ۱۳۸۶؛ ۸ (پیاپی ۱۶): ۱۴۷-۱۷۱

57. Wickens CM, Toplak ME, Wiesenthal DL. Cognitive failures as predictors of driving errors, lapses, and violations. *Accident Analysis & Prevention*. 2008;40(3):1223-33

58. Allahyari T, Rangi NH, Khalkhali H, Khosravi Y. Occupational cognitive failures and safety performance in the workplace. *International journal of occupational safety and ergonomics*: JOSE. 2014;20(1):175-80.

59. Hassanzadeh-Rangi N, Farshad AA, Khosravi Y, Zare G, Mirkazemi R. Occupational cognitive failure and its relationship with unsafe behaviors and accidents. 2014;20(2):265-71.

۶۰. نادری خورشیدی علیرضا، فقیه علی آبادی هادی، شמושکی مهدی. نقش عوامل ساختاری بر خاسته از باورها و ارزش ها در رفتار کاربران ترافیکی. مدیریت اسلامی. بهار و تابستان ۱۳۹۰؛ ۱۹(۱): ۱۷۱-۱۹۹

۶۱. مهماندار م. ر. قوانین جدید راهنمایی و رانندگی. مجموعه مقالات همایش ملی حمل و نقل و ترافیک. ۱۳۹۰. تهران: دانشکده علوم و فنون راهنمایی و رانندگی دانشگاه علوم انتظامی.
۶۲. دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهور ناجا. قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی. ابلاغیه سال ۱۳۹۰

۶۳. مومنی اسکندر. جزئیات قانون جدید راهنمایی و رانندگی. <http://www.rajanews.com/detail.asp?id=85251>

۶۴. درفش ف، چهره ش، ادریس آبادی، زاغی م، محمودی پ، دیداری ز و کفایی س. نظرسنجی از مردم تهران درباره مقررات راهنمایی و رانندگی مرکز مطالعات و تحقیقات رسانهای روزنامه همشهری ۱۳۸۷.

۶۵. سوری حمید، ناصر معدلی علی، موحدی محمد، مهماندار محمدرضا، مسعودی نژاد محمدرضا، حاتم آبادی حمیدرضا. محفوظ پور سعادت. تاثیر اجرای قانون اجباری شدن کمربند ایمنی در مرگ ناشی از سوانح ترافیکی کشور. حکیم. ۲۰۱۳؛ ۴ (۴): ۴۸-۵۳

66. Salzberg PM, Moffat JM. Ninety five percent: an evaluation of law, policy, and programs to promote seat belt use in Washington state. *Journal of Safety Research* 2004;35: 215-22

۶۷. صادق نژاد فاطمه ، نیکنامی شمس الدین ، منتظری علی ، حیدر نیا علیرضا. میزان و عوامل مربوط به استفاده از کمربند ایمنی در رانندگان و سرنشینان جلو در تهران: نتایج مشاهده و مصاحبه. پایش. فروردین و اردیبهشت ۱۳۹۳؛ ۱۳(۲): ۱۷۷-۱۸۷

۶۸. سوری حمید. رویانین محمد، زالی علیرضا، موحدی نژاد عباسعلی. بررسی تغییرات سوانح ترافیکی قبل و بعد از اجرای چهار فعالیت اجرایی پلیس راهنمایی و رانندگی کشور. پژوهنده. فروردین و اردیبهشت ۱۳۸۸؛ ۱۴(۱) پی ۶۷: ۱۵-۲۰

69. Ana M Novoa , Katherine Pérez , Elena Santamariña-Rubio , Carme Borrell. Effect on road traffic injuries of criminalizing road traffic offences: a time-series study. *Bulletin of the World Health Organization* 2011;89:422-431. available in <http://www.who.int/bulletin/volumes/89/6/10-082180/en/>

۷۰. رفیعی حسن رضا. مروری بر حضور آموزه های ترافیکی در کتابهای درسی آموزش و پرورش. فصلنامه راهور. ۱۳۹۰؛ ۸ (۱۳): ۷۹-۹۶

۷۱. محمدجانی فرزاد ، سعادت مند زهره، کشتی آرای نرگس. تحلیل محتوای کتابهای درسی دوره ابتدایی بر مبنای مؤلفه های آموزش جهان. فصلنامه علمی پژوهشی آموزش و یادگیری. بهار ۹۲؛ ۱ (۲): ۵۲-۶۶

۷۲. رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در سریال ها. ۲۲ دی ۱۳۹۳ <http://www.isna.ir/fa/news/93102212261>

۷۳. نقش فرهنگ سازی صدا و سیما و دانشگاهها در کاهش تصادفات رانندگی. ۳۱ تیر ۱۳۹۳ <http://www.mehrnews.com/news/2335827>

۷۴. صدا و سیما؛ بهترین آموزشگاه رانندگی. <http://sima.jamejamonline.ir/NewsPreview۹۱۱۰/۲۸>

۷۵. برنامه تلویزیونی در کاهش تصادفات موثر است. ۱۸/۰۳/۱۳۹۰ <http://mardomsalari.com/template1/News.aspx?NID=106822>

۷۶. علت اصلی تصادفات عامل انسانی و فرهنگ رانندگی است. <http://www.monazerehsima.ir/index.php 22.08.2014>

۷۷. مدیریت آموزش، تشکیلات و بهبود روشها. مجموعه مباحث آموزش شهروندی: حوزه حمل و نقل و ترافیک. معاونت برنامه ریزی و توسعه. اسفند ۱۳۹۲

۷۸. صائبی محمد. برگزاری تئاتر برای آشنایی مردم با فرهنگ صحیح رانندگی. خبرگزاری کار ایران. ۲۵ دی ۱۳۹۳

<http://www.ilna.ir/news/news.cfm?id=242699>

۷۹. فرضی پور، حسین، بررسی وضعیت ایمنی عبور و مرور در کشور، تازه های ترافیک. تابستان ۱۳۷۸؛ (۲)

۸۰. پزشکی، نجم السادات، ضرورت آموزش و تدوین فرهنگ ترافیک، تازه های ترافیک. ۱۳۷۹؛ (۶)

۸۱. روش های ارتقاء فرهنگ ترافیک. معاونت امور حمل و نقل و کنترل ترافیک شهرداری کرمانشاه

<http://traffic-ksh.ir/index.aspx?siteid=108&pageid=2030>

۸۲. محمدحسین، تقوی منصور. نقش تعاملات پلیس راهنمایی و رانندگی در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان، فصلنامه مطالعات مدیریت انتظامی. پاییز ۱۳۸۸؛ (۳): ۳۲۶-۳۴۱

۸۳. سوری حمید، عینی الهه، منتظری علی، امیدواری سپیده، جهانگیری علیرضا، شیران غلامرضا. نقش همیاران پلیس در میزان تخلفات و سوانح ترافیکی کشور. پاییز ۱۳۸۹؛ (۴): ۳۳۹-۳۴۸

84. Ajzen, I. The theory of planned behavior. Organ. Behav. Hum. Decis. Process. 1991;50(2):179-211

85. Elliott, M.A., Thomson, J.A. The social cognitive determinants of offending drivers' speeding behaviour. Accid. Anal. Prev. 2010; 42 (6): 1595-1605.

86. Chan, D.C.N., Wu, A.M.S., Hung, E.P.W. Invulnerability and the intention to drink and drive: an application of the theory of planned behavior. Accid. Anal. Prev. 2010; 42 (6): 1549-1555

87. Walsh, S.P., White, K.M., Hyde, M.K., Watson, B. Dialling and driving: factors influencing intentions to use a mobile phone while driving. Accid. Anal. Prev. 2008; 40 (6): 1893-1900.

88. Machin, M.A., Sankey, K.S. Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. Accid. Anal. Prev. 2008; 40 (2): 541-547

89. Nelson, E., Atchley, P., Little, T.D. The effects of perception of risk and importance of answering and initiating a cellular phone call while driving. Accid. Anal. Prev. 2009; 41 (3): 438-444

۹۰. پورمعلم ناصر، جعفری نسب سیداحسان. ارزیابی نقش فرهنگ سازی ترافیکی در راستای کاهش آثار تصادفات و ارتقای نظم و امنیت اجتماعی. پژوهش های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی. ۱۳۹۲؛ (۱۱) (پیاپی ۵): ۱۰۹-۱۲۴

۹۱. کرمی دهباغی مهدی. تحلیل روان شناختی و غیر روان شناختی برخی از ویژگی های رانندگان حوادث پرخطر شهر تهران. فصلنامه راهور ۱۳۹۳؛ (۲۵): ۱۱-۳۶

92. Chunga Yi-Shih, Wong Jinn-Tsai. Beyond general behavioral theories: Structural discrepancy in young motorcyclist's risky driving behavior and its policy implications. Accident Analysis and Prevention. 2012;49: 165-176

93. Şimşekoğlu Özlem, Nordfjærnb Trond, Fallah Zavarehc Mohsen, Mohamadi Hezavehc Amin, Mamdoohic Amir Reza, Rundmod Torbjørn. Risk perceptions, fatalism and driver behaviors in Turkey and Iran. Safety Science. November 2013;59: 187-192

94. Frank, R.G., Lee, A.M. Accidents and unintentional injuries. In: Ayers, S., Baum, A., McManus, C., Newman, S., Wallston, K., Weinman, J., West, R. (Eds.), Cambridge Handbook of Psychology, Health and Medicine. Cambridge University Press, New York, NY. 2007. pp. 527-529.

95. Harré, N., Field, J. Safe driving education programs at school: lessons from New Zealand. The Australian and New Zealand Journal of Public Health. 1998; 22 (4): 447-450.

96. Falk, B., Montgomery, H. Developing traffic safety interventions from conceptions of risks and accidents. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 2007; 10 (5): 414-427.

97. Maes, S., Boersma, S.N. Applications in health psychology: how effective are interventions? In: Sutton, S., Baum, A., Johnston, M. (Eds.), *The Sage Handbook of Health Psychology*. Sage, London. 2004: 299–325.
98. Marika Paaver, Diva Eensoo, Katrin Kaasik, Mariliis Vaht, Jarek Mäestu, Jaanus Harro. Preventing risky driving: A novel and efficient brief intervention focusing on acknowledgement of personal risk factors. *Accident Analysis & Prevention*. January 2013; 50: 430-437
99. Westmaas, L., Gil-Rivas, V., Silver, R.C. Designing and implementing interventions to promote health and prevent illness. In: Friedman, H.S., Silver, S.C. (Eds.), *Foundations of Health Psychology*. Oxford University Press, Oxford. 2007: 52-72.
100. Makeham, P. Traffic education strategy. In: Holst, H., Nygren, A., Andersson, A. (Eds.), *Transportation, Traffic safety and Health: Human Behaviour*. Springer Verlag, Berlin Heidelberg. 200: 133–162.
101. Taubman-Ben-Ari, O. The effect of reminders of death on reckless driving: a terror management perspective. *Current Directions in Psychological Science*. 200; 9(6): 196–199.
102. Isler, R.B., Starkey, N.J., Williamson, A.R. Video-based road commentary training improves hazard perception of young drivers in a dual task. *Accident Analysis and Prevention*. 2009; 41 (3): 445–452.
103. Deffenbacher, J.L., Lynch, R.S., Filetti, L.B., Dahlen, E.R., Oetting, E.R. Anger, aggression, risky behaviour, and crash-related outcomes in three groups of drivers. *Behaviour Research and Therapy*. 2003; 41 (6): 333–349.
104. Ulleberg, P. Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2001; 4 (4): 279–297.
105. Conner, M., Norman, P. Predicting health behavior: A social cognition approach. In M. Conner & P. Norman (Eds.), *Predicting health behavior: Research and practice with social cognition models*. 2005; 2: 1–27
106. Delhomme, P., De Dobbeleer, W., Forward, S., Simões, A. (Eds.). *Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns*. CAST project. Belgian Road Safety Institute (IBSR-BIVV), Brussels, Belgium. 2009
107. Delaney, A., Lough, B., Whelan, M., & Cameron, M. Review of mass media campaigns in road safety (No. 220). Clayton, Victoria: Monash University Accident Research Centre. 2004
108. Ross Owen Phillips, Pål Ulleberg, Truls Vaa. Meta-analysis of the effect of road safety campaigns on accidents. *Accident Analysis & Prevention*. May 2011; 43(3): 1204-1218
109. Vaa, T., & Phillips, R. (Eds.). *Deliverable D1.3. Effects of road safety campaigns*. CAST project. 2009
110. Eftihia Nathanail, Giannis Adamos. Road safety communication campaigns: Research designs and behavioral modeling. *Transportation Research Part F*. 2013; 18: 107–122
۱۱۱. آشوغ مسعود، آقاملایی تیمور، قنبرزاد امین، تاجور عبدالحمید. کاربرد نظریه رفتار برنامه ریزی شده برای پیش بینی رفتارهای ایمن رانندگی در رانندگان کامیون. آموزش بهداشت و ارتقای سلامت. ۱۳۹۲؛ ۳(۳): ۵-۱۴
۱۱۲. طبیبی زهرا، هاشمیان سیدسپهر، عامل های شناختی - اجتماعی تاثیرگذار بر رفتار رانندگی با سرعت غیرمجاز: کاربرد تئوری رفتار برنامه ریزی شده. پژوهش های روانشناسی اجتماعی. ۱۳۹۲؛ ۳(۱۰): ۶۱-۷۹
۱۱۳. محمدی زیدی عیسی، پاکپور حاجی آقا امیر، محمدی زیدی بنفشه. ارزشیابی تأثیر برنامه آموزشی براساس تئوری رفتار برنامه ریزی شده بر عملکرد ایمن کارگران. مجله دانشگاه علوم پزشکی مازندران. ۱۳۹۱؛ ۲۲(۹۷): ۱۶۶-۱۷۷
۱۱۴. رمضانخانی علی، خلفه نیل ساز مهنار، دهداری طاهره، سوری حمید، توسلی الهه، خزلی مهدی و دیگران. تأثیر مداخله آموزشی بر مبنای نظریه رفتار برنامه ریزی شده در ارتقاء رفتارهای ایمن عبور از خیابان در دانش آموزان. مجله تحقیقات نظام سلامت. ۱۳۹۲؛ ویژه نامه آموزش بهداشت: ۲۰۱۰-۲۰۰۰.
۱۱۵. زارع حسین، ترخان مرتضی، علی پور احمد، محمدزاده ادملایی رجیعی. اثربخشی آموزش برنامه رانندگی ایمن بر تخلفات سرعت رانندگان موتورسیکلت: بر اساس مدل روان شناختی رفتار برنامه ریزی شده. راهور. ۱۳۹۳؛ ۳(۱۱): ۸۳-۱۰۴
116. Yi-Shih Chunga, Jinn-Tsai Wongb. Beyond general behavioral theories: Structural discrepancy in young motorcyclist's risky driving behavior and its policy implications. *Accident Analysis and Prevention*. 2012; 49: 165-176

117. Milne S, Sheeran P, Orbell S. Prediction and intervention in health-related behavior: A metaanalytic review of protection motivation theory. *J Appl Soc Psychol* 2000;30: 106-43.
118. Floyd D L , prentice-Dunn S, Rogers RW. A Meta Analysis of Research on protection motivation theory. *J Appl Soc Psychol* 2000;30(2) : 407-29.
119. Morowatisharifabad Mohammad Ali, Momeni Sarvestani Marzieh, Barkhordari Firoozabadi Abolfazl, Fallahzadeh Hossein. Predictors of Unsafe Driving in Yazd City, Based on Protection Motivation Theory in 2010. *Ofogh-e-danesh, Journal of Gonabad University of Medical Sciences And Health Services* 2012;17(4): 49-59
120. Oruogi M, Charkazi A , YazdanPour F , Naemi M. The attitude of Motorcycle Drivers about Helmet Use Based on Health Belief, Model(HBM) in khomin city 2010. *Journal of gorgsasn bouyeh faculty of nursing and midwifery* 2012;8(2):14-32
۱۲۱. شمسی محمود ، شمس محسن ، نیلی پور طباطبایی اکبر. نگرش و رفتار استفاده از وسایل ایمنی و حفاظت فردی: تحلیل مخاطب برای طراحی یک مداخله تغییر رفتار برای کارگران ایستگاه های در حال ساخت مترو اصفهان. سلامت کار ایران. ۱۳۹۲؛ ۱۰(۳) (پیاپی ۲۹): ۲۰-۲۷
122. Mehri A, Sedighi Somea Koochak Z. Application and Comparison of the Theories of Health Belief Model and Planned Behavior in Determining the Predictive Factors Associated with Seat Belt Use among Drivers in Sabzevar . *Iranian Journal of Medical Education*. 2012; 11 (7) :806-818
۱۲۳. گروسی بهشید، عضدی وحید. نقش ویژگیهای شخصیتی در رانندگی پر خطر. فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور. ۱۳۹۲؛ ۲(۶): ۱۱-۴۰
124. Awopetu, O., Brimacombe, M., Cohen D. "Fetal Alcohol Syndrome Disorder Pilot Media Intervention in New Jersey", *Can J Clin Pharmacol*. 2008;15(1): e 124-e131.
۱۲۵. سلیمان اختیاری یلدارشمس محسن. بسیج های اطلاع رسانی آموزشی رسان های: مروری بر مطالعات انجام شده برای پیشگیری از حوادث ترافیکی. همایش جامعه ایمن شهر تهران. ۱۳۸۸؛ دوره ۲
126. Elder, Randy W., Shults, Ruth A., Sleet, David A. et. Al. "Effectiveness of Mass Media Campaigns for Reducing Drinking and Driving and Alcohol-Involved Crashes: A Systematic Review", *Am J Prev Med*. 2004;27(1): 57-67.
۱۲۷. عباس زاده محمد ، حبیب زاده اصحاب ، عابدینی عیسی. بررسی ارتباط بین عوامل بازدارنده و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی. ۱۳۹۱؛ ۱(۲): ۱۱-۳۳
128. Lajunen, T., & Summala, H. (1998). Can we trust self-reports of driving Effects of impression engagement on driver behavior questionnaire .responses. *Transportation Research, Part F*, 6, 97-10
129. Arthur, W. Jr., & Graziano, W. (1996). The five-factor model, conscientiousness and driving accident involvement. *Journal of Personality*, 64, 593-618.
۱۳۰. سوری، ا. روانشناسی ترافیک. ۱۳۸۴؛ چاپ اول، تهران، انتشارات نشرعصرونوشه.
131. Godarzi, m. shirazi, m. Investigate the relationship between sensation seeking and risky driving behavior. *Journal of Psychology* .2005;33, 9(1), 34-50.
۱۳۲. دیواندری، حسن. بررسی نقش عامل انسانی در بروز حوادث رانندگی. فصلنامه پلیس راهور ناجا. ۱۳۸۷ : ۴ : ۹۸-۱۱۲
۱۳۳. بریری ، ماهرخ. رانندگی تهاجمی و اختلال در رانندگی. ماهنامه پلیس راهور ۱۳۸۵؛ ۱۲: ۶۴-۷۲
۱۳۴. حاتمی حمیدرضا، فتحی احمدسرانی ترگس، دولتشاهی بهروز. مقایسه ویژگی های شخصیتی رانندگان حادثه ساز و رانندگان عادی(مطالعه موردی شهر کرج). مطالعات امنیت اجتماعی. ۱۳۹۰؛ ۲۶: ۹۹-۱۲۸
۱۳۵. خوش نشان، محمود. تحلیل تفاوت های روانشناختی و اجتماعی مردان و زنان از نقطه نظر منش رانندگی آنان. فصلنامه پلیس راهور ناجا. ۱۳۸۸؛ ۶(۴): ۱۳۵-۱۱۸.
136. Federov, Alexander. A Media Education Curriculum for Teachers in the Mediterranean, UNESCO: MENTOR. The Thesis of Thessaloniki, First Version. *Media Education and Media Literacy: Experts' Opinions*; 2003: 1-17
۱۳۷. محمدی اطهر، علیرضا. بررسی نقش آگهی های تلویزیونی معاونت راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی در کاهش جرایم رانندگی تهران بزرگ. پایان نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه آزاد اسلامی. ۱۳۸۷: ۷
۱۳۸. محمدی اطهر، علیرضا. بررسی نقش آگهی های تلویزیونی معاونت راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی در کاهش جرایم رانندگی تهران بزرگ. پایان نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه آزاد اسلامی. ۱۳۸۷: ۱۰۷

۱۳۹. زنجانى حبيب اله، قره‌ي مریم، نقش آگهی‌های آموزشی تلویزیون جمهوری اسلامی در توسعه و گسترش آموزش شهروندی (مطالعه موردی مناطق ۲ و ۱۸ شهر تهران). فصلنامه مطالعات جامعه‌شناختی ایران. ۱۳۹۰؛ ۱(۳): ۴۱-۵۹

۱۴۰. صدیق سروسنایی رحمت الله، هاشم سیدضیاء. گروه‌های مرجع در جامعه‌شناسی و روانشناسی اجتماعی با تأکید بر نظریه‌های مرتن و فستینگر. نامه علوم اجتماعی. ۱۳۸۱؛ ۸:

۱۴۱. میرسندسی سیدمحسن، احمدزاده سیدمصطفی. درآمدی بر مصادیق و شاخص‌های گروه‌های مرجع در قرآن کریم. مطالعات اسلامی: علوم قرآن و حدیث. ۱۳۹۳؛ ۴۶(۹۲): ۱۲۹-۱۰۱

۱۴۲. گلشن فومنی محمد رسول. پویایی گروهی و اندازه‌گیری پویای‌های اجتماعی. انتشارات پژوهش. ۱۳۸۱. ۲۸

۱۴۳. صبوری خسروشاهی حبيب. بررسی گروه‌های مرجع جوانان در شهر تهران. فصلنامه پژوهش اجتماعی. ۱۳۹۰؛ ۴(۱۱): ۵۱-۳۵

۱۴۴. میقات حبیبیان، زهره آواز. بررسی جامعه‌شناختی تأثیر اخلاق ترافیک شهروندی بر تخلفات رانندگی، به تفکیک جنسیت؛ مطالعه موردی: کلاشهر تهران. <http://www.iranshahrsaz.com>

۱۴۵. آنتونی گیدنز، ترجمه منوچهر صبوری. جامعه‌شناسی، ۱۳۸۴؛ نشر نی، صفحه ۴۸۹ و ۴

۱۴۶. معتمد نژاد، کاظم. مطالعات انتقادی در ارتباط جمعی، فصلنامه رسانه. ۱۳۷۱؛ ۹:

۱۴۷. سوری حمید، عینی الهه، موحدی نژاد عباسعلی، محفوظ پور سعاد، موحدی محمد، رضازاده آذری منصور، وفايي رضا، حاتم آبادی حمیدرضا، مسعودی نژاد محمد رضا. آرایه الگوی عملی نقشه

سیاست‌گذاری در سوانح ترافیکی کشور در سال ۱۳۸۷. مجله تحقیقات نظام سلامت حکیم. ۱۳۸۸؛ ۱۲(۳): ۱-۹

148. Decade of Action for Road Safety 2011–2020. saving millions of lives. World Health Organization. 2011.

http://who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/saving_millions_lives_en.pdf

149. Ayad Bahadorimolfared, Hamid Soori, Yadollah Mehrabi, Ali Delpisheh, Alireza Esmaili, Masoud Salehi, Mahmood Bakhtiyari. Trends of Fatal Road Traffic Injuries in Iran (2004–2011). PLoS One. 2013; 8(5): e65198.

150. Lucienne M.B. Kleisen. A positive view on road safety: Can 'car karma' contribute to safe driving styles? Accident Analysis and Prevention. 2013; 50 : 705–712

۱۵۱. رحیمی امیرمسعود، کاظمی مجتبی. تحلیل فرهنگ خطرپذیری رانندگان در نواحی درون شهری و برون شهری. راهور. ۱۳۹۰؛ ۸(۱۶): ۴۹-۶۶

۱۵۲. عمیدی مظاهری، حیدرنبیا، غفرانی‌پور. بررسی عوامل پیش‌بینی‌کننده قصد رفتار ایمن کارگران با استفاده از الگوی رفتار سالم. تحقیقات نظام سلامت، آمریکای شمالی، ۷. 2012. mar. قابل دسترسی در <<http://hsr.mui.ac.ir/index.php/hsr/article/view/382>>:

153. <http://trafficforum.takbb.com/archive/index.php/thread-10-4.html>

۱۵۴. اسماعیلی علیرضا، فرهی برزو. طراحی و تدوین الگوی راهبردی توسعه فرهنگ ترافیک (ارائه نمودار کلان نظام توسعه فرهنگ ترافیک). فصلنامه دانش انتظامی. ۱۳۸۸؛ ۱۰(۲): ۱۱۰-۱۲۷

155. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/