



رانندگی به روش تدافعی

با رویکرد فرهنگی

مؤلف:

مهندس مهدی جوینده

با مشارکت پلیس راهنمایی و رانندگی خراسان رضوی

اداره فرهنگ ترافیک

انتشارات ارسطو

فروردین ۱۳۹۳

سرشناسه: جوینده، مهدی، ۱۳۵۷ -
عنوان و نام پدیدآور: رانندگی به روش تدافعی با رویکرد فرهنگی/مؤلف مهدی
جوینده؛ با مشارکت پلیس راهنمایی و رانندگی خراسان رضوی اداره فرهنگ
ترافیک.

مشخصات نشر: مشهد: ارسطو، ۱۳۹۳.

مشخصات ظاهری: ۱۱۲ص.

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۷۵۵۸-۱۰-۲

وضعیت فهرست نویسی: فیپا

موضوع: رانندگی - آموزش

شناسه افزوده: نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران. پلیس راهنمایی و رانندگی
استان خراسان رضوی. اداره فرهنگ ترافیک .

رده بندی کنگره: ۲۱۳۹۳ ر ۹ ج ۱۵۲/۶ t1

رده بندی دیویی: ۶۲۹/۳۸۳

شماره کتابشناسی ملی: ۳۶۶۳۶۴۲

نام کتاب: رانندگی به روش تدافعی [با رویکرد فرهنگی]

مؤلف: مهندس مهدی جوینده

ناشر: ارسطو (با همکاری سامانه اطلاع رسانی چاپ و نشر ایران)

صفحه آرایشی، تنظیم و طرح جلد: پروانه مهاجر

تیراژ: ۳۰۰۰ جلد

نوبت چاپ: اول - ۱۳۹۳

چاپ: مهتاب

قیمت: ۸۵۰۰ تومان

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۷۵۵۸-۱۰-۲

تلفن های مرکز پخش: ۵۰۹۶۱۴۵ - ۵۰۹۶۱۴۶ - ۰۵۱۱

۰۹۱۵۹۲۲۴۳۲۰ - ۰۹۱۵۳۱۷۲۵۷۳

www.defensive-driving.blogfa.com

mjooyandeh@gmail.com

www.chaponashr.ir/arastu

فهرست مطالب

قانون ۱۱: بیهودگی تعجیل را باور کنید ۴۱	مقدمه ۵
قانون ۱۲: ایمن سبقت بگیرید ۴۲	فرهنگ و ارتباط آن با رانندگی ۹
قانون ۱۳: راه خود را واگذار کنید ۴۴	رانندگی صحیح یعنی چه؟ ۱۵
قانون ۱۴: یکنواخت رانندگی کنید ۴۵	روانشناسی ترافیک ۱۶
قانون ۱۵: خون سرد و آرام رانندگی کنید ۴۶	آمار تصادفات در کشور ۱۷
قانون ۱۶: در رانندگی قابل پیش بینی باشید ۴۷	رانندگی به روش تدافعی چیست؟ ۱۹
قانون ۱۷: نقاط کور خودروی خود را بشناسید ۴۸	عوامل منجر به تصادف ۲۱
قانون ۱۸: حواس پرتی و اثر آن بر روی رانندگی ۴۹	قوانین رانندگی به روش تدافعی ۲۳
قانون ۱۹: آثار مخرب استفاده از تلفن همراه ۵۲	قانون ۱: صحیح نشستن ۲۴
قانون ۲۰: از خستگی و خواب آلودگی پرهیز کنید ۵۳	قانون ۲: کنترل و دست گرفتن فرمان ۲۵
قانون ۲۱: دنده عقب نروید ۵۶	قانون ۳: کمربند ایمنی و کیسه هوا ۲۶
قانون ۲۲: مراقب تقاطع ها باشید ۵۷	قانون ۴: حفظ کودکان ۲۸
قانون ۲۳: قانون حداقل ۲ ثانیه ۵۸	قانون ۵: مهار نمودن اشیاء آزاد و رها ۲۹
قانون ۲۴: تردد در بزرگراه ها ۶۰	قانون ۶: آینه ها و نحوه تنظیم آن ها ۳۰
قانون ۲۵: توقف اضطراری ۶۱	قانون ۷: اصول استفاده از پدال ها و تعویض دنده ... ۳۱
قانون ۲۶: از تصادف های رودررو دوری کنید ... ۶۲	قانون ۸: استفاده از چراغ ها ۳۳
قانون ۲۷: محدودیت های فیزیکی ۶۳	قانون ۹: علائم راهنمایی و رانندگی را جدی بگیرید ۳۴
قانون ۲۸: به نحو صحیح بپیچید ۶۴	قانون ۱۰: سرعت و رابطه آن با رانندگی ۳۶

- قانون ۲۹: دیده های خود را تحلیل کنید ۶۵
- قانون ۳۰: از جراحات سر دوری کنید ۶۶
- قانون ۳۱: هنگام تصادف چه کنیم؟ ۶۷
- قانون ۳۲: هنگام رانندگی ارتباط برقرار کنید ... ۷۰
- قانون ۳۳: جلوگیری از سر خوردن را بیاموزید ... ۷۱
- قانون ۳۴: پیشگیری از سر خوردن بر روی آب ... ۷۲
- قانون ۳۵: رانندگی در باران ۷۳
- قانون ۳۶: رانندگی در برف و یخبندان ۷۴
- قانون ۳۷: رانندگی در مه ۷۶
- قانون ۳۸: رانندگی در شب ۷۷
- قانون ۳۹: از کار افتادن ترمز ۷۹
- قانون ۴۰: گیر کردن پدال گاز ۸۰
- قانون ۴۱: خاموشی ناگهانی چراغ های پرنور .. ۸۱
- قانون ۴۲: ترکیدن ناگهانی لاستیک خودرو ... ۸۲
- قانون ۴۳: باز شدن ناگهانی درب موتور ... ۸۳
- قانون ۴۴: آتش سوزی خودرو ۸۴
- قانون ۴۵: پرتاب شدن در آب ۸۵
- قانون ۴۶: مراقب حرکت قطارها باشید ۸۶
- قانون ۴۷: با خودروهای سنگین هوشمندانه رفتار کنید ... ۸۷
- قانون ۴۸: سوار نکردن مسافر توسط خودروهای باری ... ۸۸
- قانون ۴۹: موتورسواران ۸۹
- قانون ۵۰: دوچرخه سواران ۹۰
- قانون ۵۱: به حقوق عابران پیاده احترام بگذارید ... ۹۲
- قانون ۵۲: برخورد با حیوانات ۹۴
- قانون ۵۳: مهپاشدن برای سفر ۹۵
- قانون ۵۴: کم تجربگی و جوانی در رانندگی ... ۹۶
- قانون ۵۵: از خودروهای ایمن استفاده کنید ... ۹۷
- قانون ۵۶: لوازم ایمنی همراه خودرو ... ۹۸
- قانون ۵۷: بررسی شرایط ایمنی قبل از حرکت ... ۹۹
- قانون ۵۸: شرایط رانندگی در شرکت ... ۱۰۱
- قانون ۵۹: شرایط خودروهای شرکتی ... ۱۰۲
- قانون ۶۰: از قوانین و تکنیک های حرفه ای رانندگی تدافعی استفاده کنید ... ۱۰۳
- روش اسمیت (The Smith system) ۱۰۴
- روش S.I.P.D.E ۱۰۹
- توصیه های ایمنی ۱۱۱
- منابع و مراجع ۱۱۲

مقدمه

انسان زمانی ارزش چیزی را می‌شناسد و می‌داند که آن را از دست بدهد. بسیاری از مردم، قدر و ارزش خورشید را نمی‌شناسند، چرا که همواره در پیش چشمانشان است؛ از این رو از آن غافل می‌شوند و زمانی ملتفت ارزشمندی آن می‌شوند که آن را از دست بدهند و با تاریکی مطلق و سرمای شدید و یخبندان روبه رو شوند.

بسیاری از نعمت‌های الهی در اختیار ماست و ما از آن‌ها غافل هستیم و قدر و منزلت آن را نمی‌شناسیم و سپاس‌گزار آن نیستیم. زمانی که این نعمت‌ها از دست برود، تازه متوجه می‌شویم که چه نعمت‌های بزرگ و گران بهایی را در اختیار داشتیم.

از جمله نعمت‌های بسیار بزرگی که در اختیار بشر است، تندرستی و امنیت است که ارتباط تنگاتنگی با آسایش و آرامش یعنی همان مفهوم سعادت و خوشبختی دارد؛ زیرا دو مؤلفه اصلی در سعادت، همان آسایش و آرامش است که به تن و روان آدمی مرتبط می‌باشد. انسان هنگامی احساس خوشبختی می‌کند که تن در آسایش و روان در آرامش باشد.



از این رو مهم‌ترین دغدغه بشر در زندگی‌اش، دستیابی به آسایش و آرامش پایدار است؛ چرا که دنیا به اقتضای شرایط و حال، این امکان را نمی‌تواند فراهم سازد تا او را به خوشبختی و سعادت کامل و مطلق برساند؛ چرا که هر آسایشی را زوالی است و هر آرامشی را پایانی.

چنان که از آیات و روایات به دست می‌آید، حقیقت خوشبختی را می‌بایست در آسایش و آرامش دید که همان تندرستی و امنیت به معنای دیگر است. لذا از نظر تمامی اندیشمندان و دانشمندان، مهم‌ترین دغدغه بشر در زندگی‌اش را این دو مسئله تشکیل می‌دهد. آیات و حدیث‌های ذیل اثباتی بر این مدعا می‌باشند:

• خداوند در آیاتی از جمله آیات ۶۲ سوره انفال، ۲۱۱ سوره نحل، ۷۵ سوره قصص، آیات ۴۹ و ۸۹ سوره کهف، آیه ۹۹ یوسف و ... امنیت اجتماعی را از نعمت‌های الهی بر می‌شمارد و بیان می‌دارد که امنیت اجتماعی تبلور رحمت الهی است و در ادامه، تحقق شکوفایی اقتصادی را در پناه این امنیت ممکن می‌داند.

• پیامبر (ص) می‌فرماید: دو نعمت تندرستی و امنیت است که قدرشان شناخته نمی‌شود (روضه الواعظین، ج ۲، ص ۴۷۲)

• امام علی (ع): صحت بدنت را غنیمت دان قبل از آنکه دچار بیماری شوی؛ و در جای دیگر نقل شده است: از حقوق واجب بر تو، حفظ جان است (بحارالانوار، ج ۱۸، ص ۳۷۱)

• از حضرت عیسی (ع) نقل شده است: مردم دو گروه‌اند؛ ایمن و گرفتار، بر گرفتاران دلسوز باشید و برای ایمنی (خود و دیگران) خدای را حمد کنید. (بحارالانوار، ج ۱۸، ص ۲۷۱)

آن چه را که ما در اینجا قصد بیان آن را داشتیم اهمیت سلامت و ایمنی از دیدگاه اسلام و عرفان و بیان مقدمه‌ای استوار از آن چه در ادامه به آن خواهیم پرداخت، که آن چیزی نیست جز ایمنی در رانندگی یا همان رانندگی تدافعی.

آمارها نشان می‌دهد در کشور هر ساله نزدیک به بیست هزار نفر جان خود را در حوادث رانندگی از دست می‌دهند. تنها از دوران پس از انقلاب، دست کم هشت صد هزار قبر برای کشته‌های رانندگی حفر شده و دست کم شانزده میلیون نفر مجروح شده‌اند که شماری از آنان باید باقی عمر را بر روی تخت و یا ویلچر بگذرانند.

همه قشرها از وزیر، وکیل و استاد دانشگاه گرفته تا ورزشکار، بازیگر، کارمند و کارگر هر از چند گاهی به سوگ یکی از همکاران خود می‌نشینند. مثل بسیاری از ما، شاید این از دست رفتگان مانند مرحوم حجت‌الاسلام والمسلمین ابوترابی، مرحوم کریمی راد وزیر اسبق دادگستری، مرحوم آیدین نیکخواه بهرامی و مرحومه خانم گلدره گمان نمی‌کردند

جان خود را در یک تصادف ناگهانی از دست بدهند.



به راستی ما را چه شده است که یکی از بی‌فرهنگ‌ترین مردم دنیا در رانندگی از آب درآمده‌ایم، به گونه‌ای که در کنار معرفی جاذبه‌های گردشگری در ایران، «هشدار جدی نسبت به رانندگی خطرناک ایرانیان» یکی از بخش‌های جدایی‌ناپذیر کتابچه‌های راهنمای جهانگردان است؟ مگر ما چگونه رانندگی می‌کنیم که فیلم رانندگی و نیز نحوه عبور عابران در ایران، تبدیل به یکی از انواع کلیپ‌های پربیننده و خنده‌دار در اینترنت با صدها هزار بیننده شده و آبروی «ایرانی» را یکجا به حراج گذاشته‌ایم؟ هر چه هست ما اصلاح ناشدنی نیستیم، وگرنه ایستادن خودروها در پشت خط‌عابر پیاده و نیز بستن کمربند ایمنی، امروز در میان ما فراگیر نشده بود.

آنچه که در ذیل مشاهده می‌کنید توصیه‌های ایمنی یکی از کشورهای اروپایی به شهروندان نشان که قصد سفر به ایران را دارند، در مورد مخاطرات رانندگی در کشورمان می‌باشد.

UK government advice

Road travel

Iran has one of the highest rates of road accidents and fatalities in the world. Most accidents are due to poor driving standards, unsafe vehicles and poor road maintenance. Take great care when travelling by road, including by public transport and when crossing streets. If you are involved in an accident, no matter how minor, don't leave the scene. Wait until the police arrive to make their report.

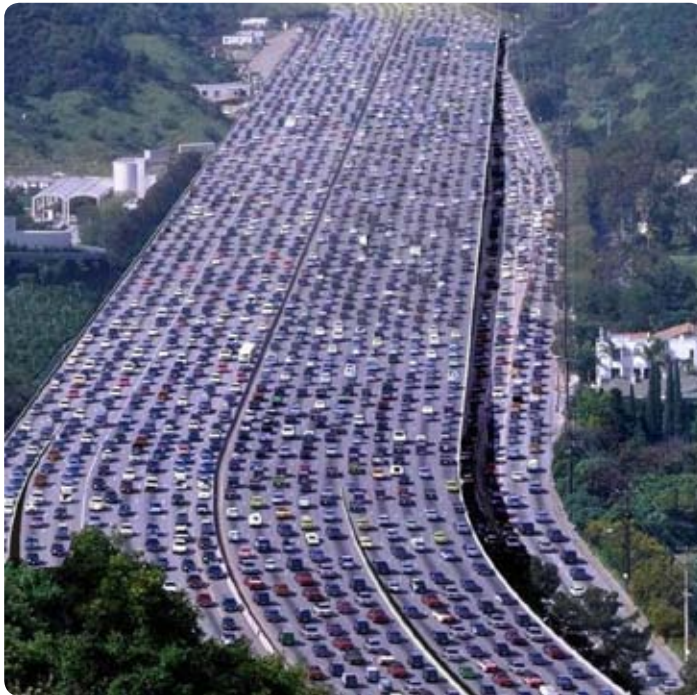
If you wish to drive your own vehicle into Iran, you may be subject to Iranian customs and other regulations. There are special requirements for travellers wishing to bring motorcycles into the country. Contact the Iranian authorities for details well before you travel.¹⁾

¹⁾ www.gov.uk/foreign-travel-advice/iran/safety-and-security

به نظر می‌رسد، یک عامل اساسی که چنین ما را گرفتار کرده، این است که در ایران اساساً از آغاز کلمه «رانندگی»، نادرست معنا شده است.

رانندگی در دنیا، یک امر «جمعی» است، ولی در ایران یک امر «فردی» تلقی می‌شود. رانندگی در ایران یعنی «می‌خواهم خودم را با خودرو به مقصدم برسانم». پس رانندگان دیگر، «رقیب» من هستند و من نباید از رقبا عقب بمانم.

ترافیک در همه شهرهای بزرگ دنیا وجود دارد. وقتی بناست چند صد هزار یا چند میلیون نفر در ساعت معینی به سر کار بروند، خودبه‌خود ازدحام پدید می‌آید؛ اما تفاوت ترافیک شهرهای بزرگ دنیا با ترافیک شهرهای ایران این است که در کلان‌شهرها ترافیک باعث «دیرکرد» است اما در شهری مثل تهران چون رانندگی یک امر فردی است نه جمعی، ترافیک فقط موجب تأخیر نیست، موجب «کلافگی» و «خرد شدن اعصاب» هم هست.



فرهنگ و ارتباط آن با رانندگی

بی‌گمان در هر کشوری و در هر جامعه‌ای، فرهنگی نانوشته وجود دارد که از اجزای ضروری آن جامعه به شمار می‌رود. این فرهنگ غیر مکتوب که به صورت شفاهی و سینه به سینه از نسلی به نسل دیگر منتقل می‌شود، فولکلور یا فرهنگ عامه نامیده می‌شود. فولکلور مرکب از دو کلمه است: Folk به معنی مردم، قوم و خویش، گروه و ملت و Lore به معنی معرفت و اندیشه؛ بنابراین واژه فولکلور را می‌توان به فرهنگ و دانش عامه یا باورها، آداب و رسوم و افسانه‌های مردم بومی یک منطقه تعبیر نمود.



فرهنگ عامه، ماترک معنوی گذشتگان و بیانگر فراز و فرود زندگانی، عشق‌ها و ناکامی‌ها، نفرت‌ها و علاقه‌ها، شادی‌ها و اندوه‌ها و دغدغه‌هایی است که به دلیل گریزان بودن مردم از قیود و قواعد نوشتاری و واهمه از ثبت نگرش‌ها در اقالیم ناامن سیاسی و اجتماعی همیشه از ثبت و ضبط و بایگانی رها بوده و به طور سینه به سینه در نسل‌های بعد استمرار یافته‌اند. بدون شک در هر ملتی به ویژه در میان ملت ایران، فرهنگ و ادب هر ملت بیش از آن چه در منابع مکتوب و رساله‌ها ثبت شده باشد در سینه و ذهن مردم عامی جریان داشته و دارد. مصداق این سخن آن جاست که وقتی پای صحبت پیری دنیادیده می‌نشینیم، گوهرهایی از حکایت‌ها، مثل‌ها و ترانه‌ها میهمانمان می‌کند، گوهرهایی بی‌پدیل که مبین دیدگاه‌های اجتماعی، اخلاقی، روانی و سیاسی زندگی نیاکان ماست. مثلاً وقتی از زبان بزرگی می‌شنویم که در گذشته مردم باور داشته‌اند «وقتی چراغی را می‌بینیم که روشن می‌شود، باید صلوات فرستاد» یا «در شب نباید ناخن دست و پا را گرفت» یا «میهمان که

در خانه باشد، نباید جاروب کرد» یا این که می‌گویند «آدم پیر چراغ و برکت خانه است» بی‌تردید در می‌یابیم ایرانیان مردمانی هستند که روشنایی را مقدس می‌شمارند و از ظلمت گریزانند، بهداشت و تمیزی را ارج می‌نهند و بسیار میهمان‌نوازند یا این که به پدران و پیران خود احترام می‌گذارند، چنانکه حتی سفرنامه‌های سیاحان ایرانی و اروپایی از «ابن بطوطه» گرفته تا «مارکوپولو» وجود این خصلت‌ها را در بین ایرانیان تصدیق کرده‌اند.

اما فولکلور یا فرهنگ عامه به دستورات و عبارات‌های بالا ختم نمی‌شود بلکه شیوه‌هایی همچون معاشرت، گفتار و کلام، غذا خوردن، رسم کفن و دفن، لباس دوختن و پوشیدن، مراسم عروسی و همچنین فرهنگ رانندگی را نیز در برمی‌گیرد.

وان ژنپ (Van Geneep) مردم‌شناس فرانسوی ۵ ویژگی عمده را برای فرهنگ عوام خاطر نشان می‌سازد:

- ۱- خالق فرهنگ عامه و نقطه شروع آن مشخص نیست.
 - ۲- بی‌گمان فرهنگ عامه نقش ارزنده‌ای در روند تکاملی زندگی اجتماعی به عهده دارد.
 - ۳- این عمل‌ها و نگرش‌ها، بر طبق عادت و رسم و نه از روی مطالعه و آگاهانه در بستر جوامع تکرار می‌شوند.
 - ۴- فرهنگ عوام به مجموعه باورها، آداب و رسوم و رفتارهای گروهی گفته می‌شود که در بین توده مردم به طور مشترک رایج است.
 - ۵- برخی از رفتارها و عمل‌های فولکلوریک دور از ادب و نزاکت است که معمولاً در محافل روشنفکرانه بیان نمی‌شوند یا به تکرار در نمی‌آیند.
- برخلاف تصور برخی از افراد، نحوه رانندگی با اتومبیل، بیش از ظاهر آن می‌تواند فرهنگ و سطح اجتماعی فرد را نمایان سازد؛ زیرا چگونگی رانندگی با اتومبیل، به خوبی نشان‌دهنده وجوه مختلف شخصیتی و رفتاری و درک اجتماعی یک انسان می‌باشد.

در واقع نحوه رانندگی نمونه‌ای بارز از اخلاق اجتماعی اشخاص است، چرا که رعایت قانون و مقررات، احترام به حقوق دیگران، افزایش آستانه تحمل فردی در مقابل محرک‌های ترافیکی و میزان پاکیزگی و سلامت اتومبیل و ایجاد فضای آرام برای سرنشینان و رانندگان دیگر، همگی نمونه‌هایی از رفتار اجتماعی راننده است که هنگام رانندگی، ناخودآگاه از شخصیت واقعی او منعکس می‌شود.



در این راستا بررسی‌های متعددی در خصوص رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی صورت گرفته است. به نظر می‌رسد، عناصر خاصی از شخصیت باعث رفتارهای قانون شکنانه در رانندگی می‌شود، از این رو این رفتارها منجر به برآورده شدن برخی از نیازهای شخصی فرد شده، هرچند که با سیستم قانونمند محیط اطراف مغایرت دارد.

محققین ترافیک معتقدند بیش از ۹۰ درصد تصادفات تا اندازه‌ای به دلیل شخصیت راننده و وابسته به رفتارهای راننده است و رانندگی مخاطره‌آمیز سبب نتایج منفی می‌شود. رانندگی خطرناک شامل رانندگی رقابت جویانه (لذت بردن از مانور دادن در میان دیگر رانندگان)، رانندگی خطرپذیر (پذیرش خطرات رانندگی برای هیجان و لذت)، رانندگی همراه با خطرپذیری بالا (سرعت و سبقت ناگهانی)، رانندگی پرخاش جویانه مانند (رانندگی بافاصله کم با خودروهایی دیگر که اغلب به منظور تنبیه رانندگان صورت می‌گیرد، گاز دادن از روی خشم، ژست‌های خشمناک) نگرش‌های مزبور و ویژگی‌های شخصی که گسترش این رفتارها، ایمنی را به طور جدی تهدید می‌کند.

به هر حال اکثر جوانان با رفتار رانندگی پر مخاطره درگیر هستند که آمار تصادفات جوانان بیانگر این موضوع می‌باشد. ویژگی‌های شخصیتی این افراد به احتمال قوی در بروز رفتارهای پرخطر دخیل می‌باشد که برای بسط و توسعه سیاست‌های ایمنی ترافیک نیاز به توضیح و بررسی بیشتر دارد تا راه‌حلهایی برای کاهش درصد تصادف و مرگومیر پیدا شود.

اخیراً با افزایش توجه افراد به اتومبیل، رفتارهای جالبی از بعضی رانندگانی که سعی دارند با اتومبیل یا شیوه رانندگی خود نظر دیگران را جلب کنند، سر می‌زند. آن‌ها معمولاً با سرعت و سبقت غیرمجاز و هراس‌انگیز و انجام حرکات نمایشی در محلهایی که رانندگان معمولی و خانواده دیگران در آن رهگذرند، لجاجتی با دیگر



رانندگان، سعی بر جذب افراد خاص و جلب توجه اطرافیان دارند، اما این کار نه تنها جذاب و شاهکار نیست بلکه نشانه ضعف فرهنگی و عدم کنترل فردی نیز به شمار می‌رود. در هیچ کجای قوانین رانندگی یا اجتماعی درج نشده است که استفاده از سیستم صوتی پر قدرت همچنین استفاده از شیشه‌های تیره یا لامپ‌های غیرمجاز، سرعت و سبقت‌های

حادثه‌آفرین و خطرناک، نصب بوق‌های گوش‌خراش و استفاده عمدی و بی‌مورد از آن‌ها، اتومبیل و رانندگی افراد را به نوعی هنر و افتخار تبدیل می‌کند.

برخلاف تصور این افراد، احترام به قانون و مقررات رانندگی و رعایت آن‌ها، نوعی هنر و خودنمایی است که شخصیت این رانندگان را نزد دیگران زیبا و کامل جلوه می‌دهد و معتبر می‌سازد.

عدم توجه به فرهنگ رانندگی موجب بروز اشتباهات متعددی از ما می‌شود که جوانب مختلف رفتاری را خدشه‌دار می‌کند. مثلاً فردی که به قانون و مقررات رانندگی توجه نمی‌کند، از ضعف فرهنگی و تربیت غلط اجتماعی خود نشان به میان آورده است.

عدم رعایت حقوق دیگر رانندگان و تجاوز به حریم آن‌ها یا ایجاد وحشت و اضطراب در بین دیگران نشانه خشونت و بدرفتاری فرد می‌باشد و او را شخصی گستاخ و متجاوز معرفی می‌کند. رانندگی، در ۲ جمله یعنی رعایت قانون و مقررات و رعایت حقوق و حریم دیگران. ما باید این باور را در ذهن خود بپرورانیم که از عدم رعایت قانون و مقررات راهنمایی و رانندگی نمی‌توان برای نمایش توانمندی‌ها و استعدادهای نهفته خود استفاده کرد. چراکه با این کار تنها شخصیت ما نزد دیگران تضعیف می‌شود و موجب ترویج و توسعه فرهنگ غلط رانندگی در بین اطرافیان و اعضای خانواده خود می‌شویم.

تحقیقات متعدد نشان می‌دهد که ویژگی‌های شخصیتی در رانندگی پرمخاطره نقش دارد. با توجه به شیوع رفتارهای حادثه‌ساز رانندگی و رانندگی‌های پرمخاطره و همچنین ازدیاد تصادفات در بین رانندگان جوان پیشنهاد می‌گردد: شناسایی رانندگان پرخاطر و ارائه مشاوره و راهنمایی و آموزش اختصاصی به آنان از طریق مشاورین روان‌شناسی و پلیس از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و همچنین تشویق رانندگان هیجان‌جو برای حضور در فضاهای کنترل شده همچون مسابقات اتومبیل رانی، موتورسواری و... می‌تواند سبب ارضا نیازهای هیجان‌جوی و تجربه‌جوی آنان گردد که با افزایش این فضاها می‌توان رفتارهای رانندگی پرمخاطره را کم و نهایتاً التهاب و هیجانات رانندگی پرخاطر آنان را در بزرگراه‌های شهری و آزادراه‌های خارج از شهر شدیداً کاهش داد.

امان‌الله قزایی مقدم، جامعه‌شناس، درباره ریشه‌های پایین بودن فرهنگ رانندگی در ایران می‌گوید: به دلیل سرعت بالای تغییرات تکنولوژی، همواره یک «تاخر فرهنگی» یا «واپس ماندگی فرهنگی» پس از ورود وسایل تکنولوژیک به هر جامعه‌ای وجود دارد و امکان ندارد تغییری سریع در طرز تفکر مردم و همگام شدن آن با تکنولوژی صورت گیرد. به طوری که همواره یک خط فاصله بین ورود تکنولوژی و فرهنگ استفاده از آن در همه جای دنیا وجود

دارد. البته این تأخر فرهنگی شدت و ضعف دارد و با توجه به دستیابی مناطق مختلف کشور به ماشین (شهرهای بزرگ نسبت به شهرهای کوچک و بالا شهر در مقایسه با پایین شهر) متفاوت است. به این معنا که افرادی که زودتر این تکنولوژی را دیده‌اند، فرهنگ استفاده از آن را سریع‌تر به کار برده‌اند. به اعتقاد این جامعه‌شناس، مؤلفه‌هایی نظیر سن، جنس، تحصیلات و طبقه اجتماعی نیز در این قضیه موثر است.

سعید معیدفر، جامعه‌شناس رفتارهای ترافیکی معتقد است: واکنش افراد در جامعه در ارتباط با موقعیت است. آدم‌ها یک نوع عقلانیت را در تصمیمات روزمره به کار می‌برند و این رفتار عقلانی تا حدی باعث می‌شود آن‌ها واکنشی متناسب با موقعیت از خود نشان دهند. در موضوع رانندگی نیز، بخش زیادی از افراد جامعه تمایل دارند قوانین و مقررات را رعایت کنند و بخشی هم که به آن توجه نمی‌کنند، ناشی از «رفتار افراد در واکنش با موقعیت» یا «احساس بی‌هنجاری» است که موجب می‌شود این افراد هنگام رانندگی تنها درصدد رفع مشکل خود برآیند. وی می‌افزاید: در این میان، افرادی هستند که قانون را نماد زور تلقی می‌کنند که باید از سیطره آن خلاص شد و همواره درصدد دور زدن آن برمی‌آیند. چنین رفتارهای تخلف‌آمیز از سوی این افراد و احساس زرنگی در مقابل دیگران، موجب می‌شود تا افراد قانونمند نیز ناچار به تخلف شوند.

شیوا دولت‌آبادی، روان‌شناس با بیان این که موضوع رانندگی با خودرو به عنوان ابزار افزایش‌دهنده «سرعت»، «شتاب» و «قدرت» در یک فرآیند روان‌شناختی قابل‌بحث است و ارتباط بسیاری با فرد و جامعه پیدا می‌کند، می‌گوید: زمانی که انسان پشت فرمان خودرو، موتورسیکلت و حتی دوچرخه می‌نشیند، این اقدام، سبب گسترش ناگهانی توانایی وی می‌شود و این حس، به نوعی با شخصیت استفاده‌کننده از این قدرت تکنولوژیک ترکیب می‌شود. وی، درباره علت ضعف فرهنگ رانندگی در ایران معتقد است: ما در فرهنگ خانوادگی و عمومی بسیار خودمدار بوده و اصولاً هر یک از ما احساس می‌کنیم یگانه و بی‌نظیر هستیم. گرچه این حس در ما اعتمادبه‌نفس ایجاد می‌کند؛ اما زیادی آن، رفتار اجتماعی ما را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد. با تبدیل شدن این امر به یک ویژگی جمعی، آن بخش از شخصیت ما که با اجتماع مواجه می‌شود به دلیل نداشتن نگاه «اجتماع‌گرا» و «مسئولیت‌مدار»، سبب می‌شود تا اعتقاد به این باور که «نفع جمع، نفع همه است»، در ما تقویت نشود. وقتی به اصطلاح «خرمان از پل گذشت»، خوشحال می‌شویم؛ اما این که آن پل با نوع رفتار ما چقدر ازدحام ایجاد کرده یا سبب خرابی شده، نگرانمان نمی‌کند. قرائی مقدم برای نهادینه‌سازی فرهنگ رانندگی، معتقد به دو نوع آموزش است؛ نخست،

آموزش خود به خودی که با مشاهده تصادفات مکرر حاصل می‌شود و دوم، آموزش و پرورش رسمی و غیررسمی که شامل اقدامات پلیس (نظیر تشدید قوانین، اعمال جریمه و نمره منفی، جدی گرفتن و مامشات نکردن در برابر متخلفان)، مقالات و گزارش‌های روزنامه‌ها و نیز برنامه‌های رادیو و تلویزیون است.

دولت آبادی از دیدگاه روان‌شناسی با بیان این که ما ایرانی‌ها در فرهنگ خانوادگی بسیار متنوع و متفاوت هستیم، برای ایجاد جامعه‌ای اجتماع‌گرا و مسئولیت‌پذیر، پیشنهاد می‌کند: وظیفه نهادهایی نظیر مدرسه این است که رفتارهای اجتماعی همچون «احترام به دیگران» را به عنوان درس و تکلیف درونی آموزش دهند و این موضوع را با دانش‌آموزان تمرین کنند تا به عنوان بخشی از رفتار و شخصیت آن‌ها درآید. وی با اشاره به ضرورت ایجاد حس همدلی و درک دیگران برای کاهش آسیب‌های رانندگی، می‌افزاید: اگر هنگام رانندگی، خود را جای دیگران بگذاریم - به عنوان یک خصیصه بزرگ انسانی - و باور داشته باشیم که نباید با نوع رفتار خود (از جمله سرعت بالا در اتوبان‌ها) جان خود و دیگران را به خطر اندازیم یا موجب استرس یا کندی ترافیک شویم، بسیاری از مشکلات و آسیب‌های رانندگی کاهش پیدا می‌کند. این نکته یادآور می‌شود تا همه اعضای جامعه تصمیم‌گیرند نسبت به حقوق شهروندی احترام بگذارند، روند ارتقای فرهنگ رانندگی با کندی پیش خواهد رفت و هر سال باید شاهد آسیب‌های فاجعه‌آمیز رانندگی برای هم‌وطنان، اطرافیان و حتی افراد خانواده باشیم.



آنچه که در ادامه به آن خواهیم پرداخت آموزش نکاتی کلیدی و حرفه‌ای خواهد بود که آمیختگی آن با بخش فرهنگ اجتماع جزئی غیرقابل‌تفکیکی از آن می‌باشد، امیدواریم با پرداختن به این موضوع پرچم عزم ملی را برای مقابله با این اهریمن خون‌خوار برافراشته نماییم که البته این مهم

سرانجام نخواهد یافت مگر با تعهد، یاری و مشارکت تمامی هم‌وطنان عزیزمان.

رانندگی صحیح یعنی چه؟

«رانندگی صحیح»، نوعی مشارکت در یک امر جمعی است. این «جریان عبور و مرور» است که راننده را به مقصد می‌رساند نه به اصطلاح «زرنگی» او.

«رانندگی صحیح» به معنای «هدایت خودرو خود در جای صحیح در بین خودروهای دیگر» است؛ این نظم در عمل چنین خود را نشان می‌دهد:

۱. سرعت حرکت خودروها چند برابر می‌شود.
۲. احتمال برخورد اتومبیل‌ها به شدت کاهش می‌یابد.
۳. در صورت تصادف، با توجه به مسیر خالی در دو طرف، خودروهای پلیس و آمبولانس به سرعت به محل رسیده راه را باز می‌کنند.
۴. در صورت پنجر شدن یا خرابی یک ماشین، به دلیل وجود فضای کافی راه‌بندان پدید نمی‌آید.
۵. از همه مهم‌تر، رانندگان با اعصاب راحت رانندگی می‌کنند. دیگر لازم نیست که آنان در هر لحظه چهار طرف را مراقبت کنند تا مبادا سپر یا آینه اتومبیل کناری به اتومبیلشان برخورد کند یا از عقب کسی به آن‌ها بزنند....

آری



روانشناسی ترافیک



رانندگی ما را تعصبات روان‌شناختی مان هدایت می‌کند. این امر باعث به وجود آمدن شاخه علمی به نام روانشناسی ترافیک شده است که در آن بر روی عوامل محیطی و انسانی که بر رفتارهای رانندگی ما اثر می‌گذارد تحقیق می‌شود. دهه‌ها تحقیق در روانشناسی ترافیک نشان داده است که رانندگی بد به چیزی فراتر از بی‌دقتی وابسته است. حتی ماهرترین راننده‌ها در معرض فقدان هوشیاری اجتماعی، تعصبات بصری، اعتقادات متناقض و محدودیت شناخت قرار دارند.

در ادامه به تعدادی از این دسته از موارد که از جالبترین تعصبات و اشتباهات رانندگی که وقتی پشت فرمان هستیم با آن‌ها مواجه می‌شویم، اشاره می‌کنیم:

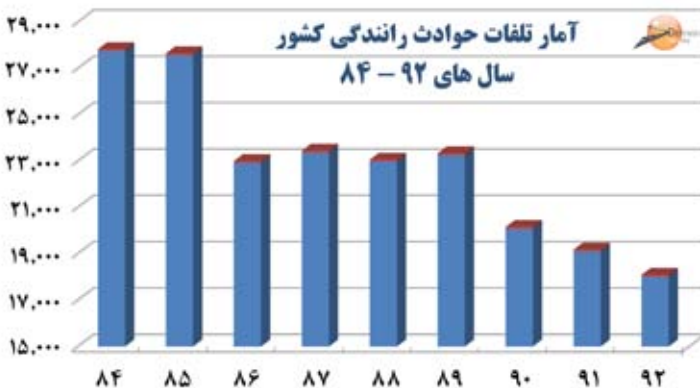
- نمی‌فهمیم چه زمان خشن شده ایم و اهمیت نمی‌دهیم.
- بیشتر از آن چه که واقعاً هستیم فکر می‌کنیم در امنیتیم.
- فراموش می‌کنیم که بقیه راننده‌ها هم آدم‌اند.
- با افراد از شئون اجتماعی پایین‌تر، خشن‌تر برخورد می‌کنیم.
- تصور می‌کنیم همه اتفاقات دور و برمان را می‌بینیم. با این حال فکر می‌کنیم بقیه راننده‌ها نمی‌توانند ما را ببینند.
- خطرهایی که از سر رد می‌کنیم را ضعف بقیه راننده‌ها می‌دانیم.
- توانایی و مهارت‌های خودمان را بیشتر از آن چه واقعاً هست می‌پنداریم.
- وقتی تنها هستیم، بی‌دقت‌تر رانندگی می‌کنیم.

آمار تصادفات در کشور

بر اساس اعلام مرکز پژوهش‌های مجلس هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی ناشی از تصادفات ۸,۵ درصد تولید ناخالص داخلی کشور است. بر اثر تصادفات، روزانه ۳۲ میلیارد تومان ضرر به اقتصاد کشور وارد می‌شود.

بر اساس گزارش پژوهش‌شکده حمل‌ونقل روزانه حدود دو هزار تصادف در کشور داریم که ۶۸۰ نفر دچار جراحت و ۷۰۰ خانواده به دلیل این سوانح فقیر شده‌اند. در زمان وقوع تصادف ۴۰ درصد از افراد، راننده وسیله نقلیه؛ ۲۲ درصد عابر پیاده و ۳۸ درصد سرنشین یا ترک وسیله نقلیه بوده‌اند. از لحاظ سنی ۱۰ درصد افراد ۱۰ سال و کمتر، ۶ درصد ۱۱-۱۷ سال، ۲۸ درصد ۱۸-۲۹ سال، ۲۸ درصد ۳۰-۴۹ سال و ۲۸ درصد کشته‌های تصادفات ۵۰ سال به بالا داشته‌اند.

علت اصلی مرگ ۵۲ درصد از افراد ضربه به سر، ۲۴ درصد شکستگی‌های متعدد، ۸ درصد به دلیل خونریزی و ۱۶ درصد به دلیل علل اشتراکی (موارد دارای بیش از یک علت) بوده است.



تصویر زیر میزان پراکندگی مرگومیر ناشی از حوادث خودرویی را در سطح جهان نشان می‌دهد، مناطق حادثه‌خیز با رنگ تیره‌تر نمایش داده شده است. همانگونه که مشاهده می‌کنید کشور ما جزو دسته کشورهای با بالاترین آمار مرگ و میر تصادفات رانندگی در میان سایر کشورها می‌باشد.



اولین قربانی تصادف اتومبیل در ایران چه کسی بود؟

در اولین حادثه اتومبیل رانی مهم در ایران که در سال ۱۳۰۵ (۱۹۲۶) بین یک ماشین و یک کالسکه اتفاق افتاد. آقای غلامحسین درویش معروف به درویش خان یکی از نامدارترین موسیقی‌دانان قرن چهاردهم، کشته شد.



زمانی که درشکه حامل درویش خان از خیابان امیریه به سمت شمال شهر می‌پیچد، اتومبیل فوردی از جهت مخالف با درشکه و اسب‌های آن تصادف می‌کند، اسب‌های درشکه درجا تلف می‌شوند و استاد از درشکه به بیرون پرتاب شده و از ناحیه سر به زمین برخورد می‌کند، استاد موسیقی ایران بعد از ۵ روز به دلیل ضربه مغزی فوت می‌کند.

پس از این واقعه، سرتیپ درگاهی آیین نامه ای به نام نظام نامه درشکه های عمومی تهیه کرد و نخستین نظام نامه عبور و مرور تدفین شد. در این سال گواهی نامه ها نیز درجه بندی شده و سه نوع گواهی نامه صادر گردید.

رانندگی به روش تدافعی چیست؟

رانندگی تدافعی نوعی از رانندگی است که علی‌رغم شرایط اطراف و اعمال راننده‌های دیگر، جان، زمان و پول انسان‌ها را نجات می‌دهد. رانندگی تدافعی یعنی پیوسته خیال کنید خطری در راه شما کمین کرده است لذا با استفاده از آموزش‌های رانندگی تدافعی می‌توان با پیش‌بینی موقعیت‌های خطرناک و اشتباهات دیگران خطرات و خسارات رانندگی را کاهش داد.

افزایش ایمنی راننده و سرنشینان، کاهش مصرف سوخت، کمتر شدن استهلاک وسیله نقلیه و تبدیل خسارات حداکثری به حداقلی از مهم‌ترین مزایای استفاده از تکنیک‌های رانندگی تدافعی می‌باشد.



سال‌هاست که در کشورهای پیشرفته، آموزش‌های تکمیلی و در رأس آن‌ها رانندگی تدافعی، در فرآیندی دائمی و مستمر به رانندگان آموزش داده می‌شود. این مبحث تحت عنوان Defensive Driving به متقاضیان آموزش داده می‌شود. در این کشورها بر خلاف کشورهایی که آمار تصادفات آن‌ها بالاست، رانندگان پس از اخذ گواهینامه به حال خود رها نمی‌شوند بلکه به روش‌های مختلف، آموزش‌های تکمیلی و تکنیک‌های رانندگی تدافعی و حرفه‌ای به آن‌ها آموخته می‌شود.

آموزش رانندگی تدافعی در دیگر کشورها:

آموزش‌های تکمیلی رانندگی در سایر کشورها نیز مورد توجه قرار دارند. به عنوان مثال در کشور آمریکا دوره‌های رانندگی به روش تدافعی برای رانندگان به دو روش حضوری و غیرحضوری آموزش داده می‌شود. این دوره برای رانندگان خاطی الزامی بوده و ادامه رانندگی آنان منوط به گذراندن این دوره با موفقیت می‌باشد. همچنین در تعدادی از کشورها همچون آمریکا، گذراندن این دوره‌ها برای رانندگان موجب کسب تخفیف در هزینه بیمه خودروهای آنان می‌گردد. مشوق‌های در نظر گرفته‌شده برای رانندگان و نیز درجه بالای اهمیت ایمنی در این دسته از کشورها، آموزش‌های رانندگی به روش تدافعی را به عنوان یکی از پرطرفدارترین آموزش‌های عمومی در آن کشورها مطرح نموده است. مطمئناً یکی از مهم‌ترین دلایل کاهش میزان مرگ‌ومیر ناشی از رانندگی در میان این کشورها تعهد و حمایت آن‌ها به آموزش دوره‌های تکمیلی ایمنی در رانندگی می‌باشد.

جهت نمونه در ذیل نحوه برگزاری این دوره در یکی از ایالت‌های آمریکا به طور مختصر درج شده است.

آموزش رانندگی تدافعی در ایالت فلوریدا

- دوره آموزشی مدرسه ترافیک سطح دو - هزینه دوره: ۱۴,۹۵ دلار - مدت دوره: ۴ ساعت. این دوره برای حذف سابقه بلیت ترافیکی، مدارس ترافیکی اجباری و آموزش‌های جلوگیری از برخورد برگزار می‌شود.
- دوره آموزشی مدرسه ترافیک سطح یک - هزینه دوره: ۸۳,۹۵ دلار - مدت دوره: ۱۲ ساعت

در صورتی که گواهینامه رانندگی به صورت تعلیق درآمده باشد، گذراندن این دوره برای بازگرداندن آن می‌تواند کارساز باشد. این دوره برای رانندگانی که دومین بلیت ترافیکی خود را در فلوریدا دریافت کرده‌اند و بر اساس قانون ملزم به گذراندن دوره طولانی تر می‌باشند تعیین شده است.

