

واکاوی روان‌شناسانه تفاوت، تعارض و اتفاق نظر نگرش‌های رانندگان در کشورهای توسعه یافته با ایران در مقوله مدیریت ترافیک

مهتاب راهروان فرد

کارشناسی ارشد مدیریت امور شهری دانشگاه تهران

mahtab.rahravan.fard@gmail.com

1

چکیده :

یکی از مهمترین شاخصهای میزان توسعه یافتگی اجتماعی و فرهنگی در جوامع مختلف به میزان توسعه فرهنگی و روانشناسی ترافیک بستگی دارد. حیات فردی و زندگی اجتماعی همگانی متاثر از رانندگی تهاجمی و پیامدهای ناشی از آن بویژه در مناطق شهری می باشد. کشور آلمان بعنوان کشوری پیشرو و همچنین جمهوری اسلواکی فعالیتهای چشمگیری بویژه در حوزه دانشگاهی و تربیت متخصصان از سالهای گذشته در این مقوله به انجام رسانده اند. الگوی کاربردی سازمان ایمنی جاده های آلمان در یک مثلث تعریف شده است که زوایای آن شامل: رفتار راننده (عامل انسانی) موقعیت محیطی و وسیله نقلیه است. از آنجا که براساس آمار، عامل انسانی ۹۰ درصد در بروز رخدادهای رانندگی نقش دارد بنابراین بررسی روانشناسانه این مهم ضروری است. روش انجام شده در این مقاله روش اکتشافی و پیمایشی می باشد. در روش اکتشافی به بررسی تجربیات موفق کشورها و شاخص الگوی رفتاری آن پرداخته و سپس بر پایه روش پیمایشی و نتایج حاصله از پرسشنامه ها و فرهنگ ترافیکی حاکم بر کشور و اصلاح آن در رانندگان در باب مدیریت ترافیک به این تعارضات و اتفاق نظرهای موجود پرداخته می شود. در موقعیت محیطی رانندگی هم اشاره ای به تاثیر رنگها از باب روانشناسی علائم ترافیک خواهیم داشت. در انتها ارائه راهکار به منظور بهسازی و تقویت الگوهای رفتاری با توجه به تجربیات موفق جهانی خواهیم داشت.

واژگان کلیدی: ایمنی ترافیک، تغییر رفتار ترافیکی، روانشناسی ترافیک، عامل انسانی، فرهنگ ترافیک

5th National Conference on Management & Humanistic Science Research in Iran

5 July 2018 - Tehran University



پنجمین همایش ملی پژوهش‌های مدیریت و علوم انسانی در ایران ۱۴ تیر ۱۳۹۷ دانشگاه تهران

مقدمه

براساس مطالعات صورت گرفته درصد بالایی از تصادفات جاده ای، وابسته به خطاهای انسانی می‌باشد که در این میان مشکلات جسمانی و بخصوص فشارهای روحی قابل توجه است. یعنی از ۴ عامل انسان، جاده، وسیله نقلیه و محیط، عامل انسانی بیشترین میزان را به خود اختصاص داده است. (یعقوبی، ۱۳۷۹) بنابراین به نظر می‌رسد اعمال برخی محدودیت‌ها و غربالگری به منظور کنترل چنین موقعیت‌هایی و افزایش ضریب ایمنی ضروری است، که در این میان می‌توان به تست سلامت رانندگان شهری چه از جنبه روحی و چه جسمی اشاره نمود. مدت زمانی است که این طرح برای رانندگان جاده ای اجرا شده است حال با توجه به ازدیاد موارد تصادف که به ایجاد ترافیک در شهر منجر می‌شود همچون تست بینایی سنجی که برای اخذ یا تمدید گواهی نامه الزامی است، تست سلامت هم با تاکید بر سلامت روانی رانندگان اضافه و در صورت لزوم کلاسهای آموزشی برگزار گردد.

پیشینه تحقیق:

روان شناسی ترافیک بین الملل در سال ۲۰۱۰ در اتحادیه اروپا تاسیس شد که هدف اولیه آن افزایش تاثیرات روان شناسی ترافیک در حوزه ایمنی ترافیک بوده است. هر کشور عضو این شانس را دارد که برای بهره مندی از مزایای ایمنی ترافیک از اقدامات روانشناسی پیشرفته تا به امروز استفاده کند. به غیر از کشورهایی که در ادامه مقاله الگوهای رفتاری ترافیکیشان مورد بررسی قرار می‌گیرد، در کشورهایی نظیر استرالیا و مجارستان هم ما شاهد هستیم که با برنامه های روانشناسی ترافیک منسجم و اجباری بویژه برای قشر خاص کودکان، رانندگان مسن و گروه های پر خطر برگزار می‌گردد. (sucha, sramkova, Devol)

ضرورت و اهمیت پژوهش :

امروزه در غالب کشورهای پیشرفته به لحاظ اهمیت و نقش فرهنگ پذیری و ویژگیهای شخصیتی افراد در رانندگی، قانون مداری، اجتناب و پیشگیری از حوادث و سوانح خیابانی و جاده ای، در بررسی معضل ترافیک و حوادث ناشی از رانندگی های تهاجمی که طبق گزارشات آماری در غالب کشورهای جهان بیشترین علت تصادفات است بیشترین توجه به روانشناسی رانندگی معطوف می‌گردد. رفتار تهاجمی در رانندگی به آن نوع از رانندگی اطلاق می‌شود که راننده متاثر از سلطه احساسات و هیجانات نامتعادل و نامعقول، وسیله نقلیه خود را به طرزی نا امن و خلاف مقررات هدایت می‌کند. در واقع محورها و مباحث اصلی روان شناسی رانندگی یا روان شناسی ترافیک آمیزه ای است از یافته های دیگر حوزه های مرتبط روانشناسی همچون روانشناسی اجتماعی، روانشناسی شخصیت، روانشناسی رشد، روانشناسی سلامت، روانشناسی بالینی و روانشناسی کاربردی. همه سخن این است که چگونگی نظام ارزشها، باورها و نگرشها، احساسات و انگیزه ها و مجموعه رفتارهای فردی و اجتماعی انسان می‌تواند به عنوان اصلی ترین عامل در تبیین معضل یا پدیده ترافیک مورد توجه قرار گیرد. از همین منظر، منش اجتماعی و ویژگیهای شخصیتی راننده، شرایط حاکم بر حوزه شناختی، احساسی و عاطفی و رفتاری و حسی و حرکتی او می‌تواند بیشترین نقش را در ارتباط با ترافیک و تصادفات رانندگی داشته باشد. ترافیک در همه شهرهای بزرگ دنیا وجود دارد. وقتی بناست افراد زیادی در ساعت معینی به سر کار بروند، خود به خود ازدحام پدید می‌آید؛ اما تفاوت ترافیک شهرهای بزرگ دنیا با ترافیک تهران این است که در

5th National Conference on Management & Humanistic Science Research in Iran

5 July 2018 - Tehran University



پنجمین همایش ملی پژوهش‌های مدیریت و علوم انسانی در ایران
۱۴ تیر ۱۳۹۷ دانشگاه تهران

کلان شهرها ترافیک باعث «دیرکرد» است اما در شهری مثل تهران ترافیک فقط موجب تأخیر نیست، موجب «کلافگی» و «خرد شدن اعصاب» هم هست. (واعظی، رادیو سلامت)

هدف از پژوهش:

یک فعالیت معمول در روانشناسی ترافیک تلاش برای اصلاح ایده‌های قدیمی رانندگان به سمت ایده‌های تکنیکی جدید و مناسب است. هر چه افراد در این موارد دانش بیشتری کسب کنند، بهتر می‌توانند شخصیت ترافیکی خود را تغییر دهند. همچنین روانشناسان به بررسی تفاوت نگرش‌های رانندگان کشورهای مختلف پرداخته‌اند تا دریابند پیش‌زمینه‌های اجتماعی روانی آنها چیست و در چه زمینه‌هایی بین رانندگان اتفاق نظر و در چه زمینه‌هایی تعارضاتی وجود دارد و چه عواملی میزان پذیرندگی راه‌حلهای رانندگی را در این افراد افزایش می‌دهد. در نهایت به این نتیجه رسیده‌اند که رفتارهایی مانند سرعت، عدم رعایت حق تقدم، عدم رعایت حد فاصل با ماشین جلو، سبقت گرفتن در میان افراد مختلف در یک جامعه و همچنین در جوامع مختلف متفاوت است، بنابراین شروع به تدوین برنامه‌ها و الگوهای در این زمینه کرده‌اند. (سوری، ۱۳۹۰)

3

به طور کلی هیجان زدگی یا هیجان خواهی یا آزدگی هیجانی در رانندگی متاثر از ۳ مولفه اصلی است: (۱) وجود خصیصه‌های شخصیتی ناشکیبا، بی‌قراری و بی‌دقتی در امور (۲) قدرت طلبی و زورمداری (۳) بی‌پروایی خیابانی (جاده‌ای) خشونت و پرخاشگری برخی رانندگان حین رانندگی به یکی از معضلات و عوامل استرس‌زای زندگی روزمره تبدیل شده است. و چنانچه با این معضل برخورد معقول و نطقی نشود می‌تواند به نزاع‌های خیابانی، تصادفات و حتی مرگ نیز منجر شود. برخی عوامل هستند که بروز این پدیده را افزایش می‌دهند:

۱- عوامل محیطی: ترافیک سنگین، آب و هوا (گرم، سرما، رطوبت زیاد)، آلودگی صوتی، آلودگی هوا، زمان محدود

۲- عوامل روانی: رانندگی کردن تحت تاثیر خشم، ترس، اضطراب، ناکامی‌ها، خواب‌آلودگی، درد شدید و داروها

(سوری، ۱۳۸۴)

خشونت در هنگام رانندگی دو صورت دارد: یا عمدی است و از روی غرض، یا سهوا انجام می‌شود که هر کدام راهکار خویش‌رامی‌طلبند.

5th National Conference on Management & Humanistic Science Research in Iran

5 July 2018 - Tehran University



پنجمین همایش ملی پژوهش‌های مدیریت و علوم انسانی در ایران ۱۴ تیر ۱۳۹۷ دانشگاه تهران

شیوه :

در این مقاله ما از روش اکتشافی بهره جسته ایم که به بررسی تجربیات موفق کشورهای پیشرفته و شاخص الگوی رفتاری آنها در امر روان شناسی و مدیریت ترافیک پرداخته ایم. آنچه که در همه این کشورها بچشم می‌خورد وجود برنامه های فرهنگی به منظور اصلاح رفتار کاربران ترافیک می‌باشد. یعنی اقدامات پیشگیرانه به مراتب جایگاه بهتری نسبت به برنامه های سختگیرانه و تنبیهی در رانندگی دارد. قبل از بررسی عملکرد کشورهای دیگر در این مقوله لازم به یادآوری است که متأسفانه کشور ما لقب بی فرهنگ در رانندگی رو به خود اختصاص داده و در دفترچه های راهنمای گردشگری در کنار معرفی جاذبه‌های گردشگری در ایران، «هشدار جدی نسبت به رانندگی خطرناک ایرانیان» یکی از بخش‌های جدایی ناپذیر می‌باشد. مشکل ما به دلیل عدم تعریف صحیح رانندگی در فرهنگمان می‌باشد. رانندگی در دنیا، یک امر «جمعی» است، ولی در ایران یک امر «فردی» تلقی می‌شود. انگیزه درونی افراد متخلف، همان انگیزه نفع فردی در تعاملات اجتماعی است. به عبارتی، فرد متخلف همیشه در جستجوی منافع فردی بوده و در این راه با عدم توجه به منافع جمعی اقدام به تجاوز به حقوق دیگران می‌کند. پارک در محل ممنوع و سد راه دیگران از انواع این تخلفات است. متأسفانه همان طور که کارشناسان اذعان می‌کنند، جامعه ایرانی یک جامعه فردگراست که فرد در آن، منافع شخصی را بر منافع جامعه مقدم دانسته و تعهد کمی نسبت به منافع جمعی دارد. (شهبازی فر، ۱۳۹۵) مفهوم رانندگی در ایران یعنی هدفم به مقصد رساندن خودم با خودرو می‌باشد پس رانندگان دیگر، «رقیب» من محسوب شده و تحت هر شرایطی از این رقیب نباید عقب تر باشم. بنابراین تصویری که از رانندگی از ایران می‌توانیم داشته باشیم قرار گرفتن خودرو در هر جای خالی، رانندگی از هر راه ممکن و نه مشخص شده. حال ترکیب این دیدگاه با مشکلات روان شناسی موجود در افراد یک بحران یا فاجعه را بوجود خواهد آورد. بنابراین رفتار صحیح ترافیکی بر مبنای آموزش، سلامت و روانشناسی بالینی صورت می‌گیرد. ظوابط و شاخص های فعال همراه با استانداردهای ورهنمودهای نوین در آلمان و همچنین در چشم انداز اروپا در ذیل مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱) کشور آلمان: زادگاه اصلی روانشناسی ترافیک در آلمان است که از سالهای پیش در این حوزه به تربیت متخصص و ایجاد رشته های مرتبط به روانشناسی ترافیک در دانشگاهها پرداخته شده است. با فعالیتهای ویلهلم وونت و هوگو مونستربرگ، از سال ۱۹۱۰ میلادی پایه های رشته روانشناسی ترافیک در دانشگاه لایپزیک گذاشته شد. (شهبازی فر، ۱۳۹۵) این کشور در حوزه ترافیک بسیار قدرتمند است و پیشرفته ترین تاکتیکهای آموزشی را به دنیا معرفی کرده است. با شروع برنامه های سیستمی ترافیکی در آلمان در سال ۱۹۷۰ میزان تلفات از ۱۹ هزار به ۹ هزار در سال ۱۹۹۵ تقلیل پیدا کرد. (دعاگویان و همکاران، ۱۳۹۵) ماهیت آموزش ترافیکی کشور آلمان بر آموزش کودکان و پیش دبستانی متمرکز می‌باشد عمده این آموزشها بعهدده مراکز ایمنی ترافیک است که منجر به نهادینه شدن این رفتارها در جامعه شده است، پلیس راهنمایی و رانندگی نیز در این خصوص فعال بوده و با تشکیل

5th National Conference on Management & Humanistic Science Research in Iran

5 July 2018 - Tehran University



پنجمین همایش ملی پژوهش‌های مدیریت و علوم انسانی در ایران ۱۴ تیر ۱۳۹۷ دانشگاه تهران

پلیس راهنمایی در مدارس، از دانش آموزان در کنترل خیابان‌های اطراف مدارس و کنترل خیابان‌ها در هنگام ورود و خروج دانش آموزان بهره می‌جوید. این نوع از همکاری تا سطح دانشگاه نیز ادامه داشته و موجب روحیه اطاعت پذیری افراد از پلیس در طرح‌های ترافیکی می‌شود. (شریفی، ۱۳۹۳)

۲) کشور ژاپن: از جمله کشورهای صاحب سبک در اصلاح رفتار و مدیریت ترافیک می‌باشد. (۱) توجه به آموزش پایه ای ترافیک از سطح مدارس ابتدایی به منظور آموزش و القای خطر تصادفات در بین دانش آموزانی که در آینده به رانندگی می‌پردازند. (۲) اولویت برخورد‌های فرهنگی و پیشگیرانه با رفتارهای پرخطر (مانند استفاده از مواد مخدر یا الکل) (۳) سنجش مداوم توانایی رانندگان در دو حوزه سنجش صلاحیت شناختی و حرکتی رانندگان کهنسال (۴) فرهنگ سازی از طریق تبلیغات رسانه ای، اینترنت، پوستر و... (۵) فعالیت گسترده شرکت خودروسازان ژاپن برای اشاعه فرهنگ ترافیک. (داوددعاگویان و همکاران، ۱۳۹۵)

۳) کشور امریکا: برنامه های آموزشی و فرهنگی آمریکا متاثر از فرهنگ خشن مردم امریکاست بنابراین برخورد قاطع تری با متخلفان صورت می‌گیرد. اقداماتی همچون: جمعیت والدین حافظ جوانان، توزیع صندلی ایمنی کودکان به خانواده های کم درآمد و موظف کردن دریافت کنندگان به گذراندن دوره آموزشی استفاده از آن، تهیه جزوات دوزبانه ایمنی ترافیکی، هدایت دوچرخه سواران به سمت استفاده از کلاه ایمنی، برگزاری کنفرانس بازماندگان تصادفات.

۴) کشور انگلستان: پایه اصلی آموزش ترافیک در این کشور، کنترل خشونت های ترافیکی به عنوان یکی از مهم ترین مسایل رانندگی است. بدین منظور با استخدام افسران ایمنی و تامین هزینه های آموزشی و تبلیغات، برنامه ایمنی در اولویت گذاشته می‌شود. برخی از برنامه های فرهنگی اصلاح رفتار ترافیکی این کشور عبارتند از: آموزش های رسمی و حضوری رفتارهای ترافیکی، انتخاب افسران نوجوان ایمنی راه در بر پایه مصاحبه، پس از انتخاب این افسران، در مدارس به این دانش آموزان وظایف و مأموریت ها اعلام می‌گردد. اعم وظایف این افسران در انگلستان عبارتند از: (۱) اعطای گواهینامه لیاقت به افرادی که مقررات ایمنی راه را به خوبی رعایت می‌کنند (۲) آموزش ایمنی راه در بین دانش آموزان و پیگیری مستمر (۳) بهره گیری از سایت مخصوص اعضای افسران نوجوان ایمنی راه و استفاده از مزایای آن که اعم از اولویت استخدام در سازمانهای پلیس می‌باشد. (داوددعاگویان و همکاران، ۱۳۹۵)

۵) کشور اسلواکی: روانشناسی ترافیک هم در این کشور قدمت قدیمی دارد از سال ۱۹۲۵ و در زمینه های زیر برنامه های مدونی به مرحله اجرا در آمده است: تجزیه و تحلیل عملکرد کار، مسائل شخصیتی، شناسایی نمادها در ترافیک، روانشناسی پیاده رو برای کاربران جاده، روانشناسی محیط، مجموعه این برنامه ها تا سال ۲۰۰۰ انجام پذیرفت و اما برنامه های اجرایی تا ۲۰۱۰: ایجاد شورای امنیت جاده ای، طرح ملی ایمنی جاده، این سری قوانین برای اجرا به تصویب رسید. روانشناسی به عنوان یک حوزه علمی باید در حمل و نقل گنجانده شود، معاینه روانی رانندگان برای اخذ گواهینامه، تستهای روانشناسی ویژه برای موقعیت های ذیل:

5th National Conference on Management & Humanistic Science Research in Iran

5 July 2018 - Tehran University



پنجمین همایش ملی پژوهش‌های مدیریت و علوم انسانی در ایران ۱۴ تیر ۱۳۹۷ دانشگاه تهران

رانندگان تاکسی، خدمات پستی و تحویل، رانندگان با ۳ جریمه بیش از ۶۰ یورودر مدت ۱۲ ماه، کنوانسیون حمل و نقل جاده‌ای کالا و محصولات خطرناک، هنگام تجدید مجوز رانندگی، تعداد ۱۰۰ روانشناس جدید در زمینه روانشناسی ترافیک از دانشگاه بهداشت این کشور فارغ التحصیل شدند. با اجرای این برنامه ها موفق شدند میزان تلفات رانندگی را در یک بازه ۲۰ ساله به نصف کاهش دهند. (کلینمن، ۲۰۱۰) آنها همچنین برنامه های درازمدتی برای بهبود شرایط مدنظر دارند. تعداد زیادی از روانشناسان ترافیکی دارای تخصص بالینی هستند. در مجموع هزینه زیادی برای ایجاد این رشته و در نهایت جذب روان شناسان متخصص در حیطه ترافیک بعمل آمده است و نحوه عملکردشان پیوسته مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

ویژگیهای روانشناختی زیر برای تست رانندگان در این کشور مد نظر می‌باشد:

توجه

هوش

مقاومت در برابر استرس

زمان پاسخ

ادراک بصری

خصوصیات شخصیتی

6

این کشور قوانین سختی را برای استفاده کنندگان از الکل و مواد مخدر حتی تا ابطال دائم گواهینامه در نظر گرفته است. توانبخشی رانندگان نیز یک آموزش حرفه ایست که برای اینگونه جرائم رانندگی اجرا می‌گردد که شامل ۴ جلسه سه ساعته به انضمام ۶۰ دقیقه مصاحبه فردی است. از جمله کارهای مثبت تشکیل انجمن روانشناسان حمل و نقل می‌باشد که هدف اصلی این انجمن تشویق همکاری بین روانشناسان حمل و نقل در اسلواکی است، همکاری با شرکای خارجی، به اشتراک گذاری اطلاعات، دانش، تجربه و تخصص برای سازماندهی سخنرانی ها، سمینارها و کنفرانس ها، همکاری با کارشناسان گروه کار و موسسه تحقیقات حمل و نقل. درانتها اهدافی که در درازمدت مد نظر متخصصان و کارشناسان ترافیک این کشور است:

۱) محدود کردن سرعت به منظور کاهش سوانح ترافیکی (۲) عدم استفاده از الکل و مواد مخدر (۳) افزایش سطح ایمنی از طریق سیستم های حمل و نقل هوشمند و افزایش ایمنی خودرو (۴) افزایش سطح ایمنی زیرساختهای جاده ای (۵) بهبود ایمنی از طریق آموزش موثر (۶) بهبود ایمنی در حوزه حمل و نقل (۷) تقویت مراقبت پس از حادثه (۸) مدیریت ایمنی راه. (کلینمن، ۲۰۱۰)

روش تحقیق:

در این تحقیق تلاش شده که بر مبنای تجربیات موفق سایر کشورها در خصوص اصلاح و تحول روانشناسی رفتار ترافیکی به عنوان مبانی نظری، رویکرد نوینی را برای نهادینه سازی فرهنگ ترافیکی در کشور و کاهش مسائل ترافیکی ارائه نماید. بنابراین روش تحقیق اکتشافی، پیمایشی است و کاربردی می‌باشد. روش تحقیق اکتشافی، پژوهشی است که به طور

معکوس محقق را در تدوین نظریه و تبیین مسئله و ساخت فرضیه‌ها کمک می‌کند. (دعاگویان وهمکاران، ۱۳۹۵) جامعه آماری این تحقیق، کلیه رانندگان منطقه شمال شهر تهران می‌باشند که طبق جدول مورگان تعداد نمونه‌ها، ۴۰۰ نفر تعیین شد.

ابزار تحقیق:

برای جمع‌آوری اطلاعات مخاطبان از پرسشنامه استفاده گردید، پرسشنامه‌ها براساس مقیاس ۵ گزینه‌ای لیکرت طراحی شد. براساس اطلاعات پرسشنامه‌ها و اظهار نظر مخاطبان موارد زیر نیازمند توجه و پیگیری بیشتری می‌باشد. در مقوله آموزش: رانندگان وسایل نقلیه عمومی و راکبان موتور سیکلت نیازمند آموزش بیشتری می‌باشند. ترجیح نفع شخصی بر گروهی، نیاز به اصلاح رفتاری رانندگان و مشکلات شخصیتی و خستگی روحی و جسمی از علل تخلفات زیاد ذکر گردیده است. رعایت قوانین تا حدود زیادی در بین رانندگان نهادینه شده است نظیر رعایت حق تقدم و قانون چراغ قرمز ولی لزوم برگزاری کلاسهای آموزشی و اعمال موارد تنبیهی نظیر نمره نفی یا ابطال گواهینامه احساس می‌گردد. بیشترین موارد تخلف رانندگی توسط آقاپان و این میزان در فصل تابستان و از نظر تایم زمانی اوایل صبح و نیمه‌های شب به مراتب محسوس تر می‌باشد.

یافته‌ها:

روانشناسی به نام دیوید الکاوند برای پاسخ به اینکه چرا نوجوانان رفتارهای پر خطر یا خلاف قانون دارند، اصطلاح "افسانه شخصی" را ابداع کرد. افسانه شخصی، باور افراد به این است که تجربه آنها منحصر به فرد است و مشمول قواعد حاکم بر دنیا نیستند. بسیاری از رفتارهای مخاطره‌آمیز و خلاف قانون که نمود زیادی در رانندگی هم دارد از این قانون پیروی می‌کند. (شهابی فر، ۱۳۹۵) تاثیر رفتار گروهی هم در بسیاری از جنبه‌های ترافیکی صدق می‌کند عدم رعایت مقررات بدلیل ارتکاب خطا از جانب دیگران. بسیاری از تخلفات رانندگی ناشی از توهم توانایی بیش از اندازه می‌باشد یعنی فرد در ضمیر ناخودآگاه خود تجسم می‌کند که قادر به کنترل یا رانندگی در شرایط خاص به بهترین شکل ممکن می‌باشد. علاوه بر این بعضی تیپ‌های شخصیتی آمادگی بیشتری برای ریسک و ایجاد مشکلات روانی در زمینه رانندگی دارند که تشخیص آن بعهده تیم روانشناسی و تستهای مربوطه می‌باشد بعنوان مثال درونگراها که معتقد هستند کنترل سرنوشت خود را در دست دارند برخلاف برونگراها ریسک خطر کمتری در رانندگی دارند لذا تمایل به تخلف در آنها کمتر است یا اختلالات شخصیتی نظیر دو قطبی یا شخصیت ضد اجتماعی تعمد به انجام تخلفات رانندگی دارند.

موقعیت محیطی و تاثیر رنگها در روانشناسی و ایمنی ترافیک:

رنگ‌ها از طریق اعصاب چشم بر سیستم اعصاب مرکزی انسان و سپس بر اندام‌های مختلف بدن به طور فیزیولوژیکی تأثیر می‌گذارند و در نتیجه انسان عکس‌العمل‌های متفاوتی از خود در محیط‌های مختلف و برخورد با رنگ‌ها نشان می‌دهد. بیشترین

5th National Conference on Management & Humanistic Science Research in Iran

5 July 2018 - Tehran University



پنجمین همایش ملی پژوهش‌های مدیریت و علوم انسانی در ایران ۱۴ تیر ۱۳۹۷ دانشگاه تهران

حساسیت چشم انسان به رنگ‌های سبز و زرد در روز و آبی در شب است. در ایمنی به این سه رنگ، رنگ قرمز نیز اضافه می‌شود. (سایت ایمن ساین) باتوجه به اینکه رنگها تاثیر بسزایی در بعد روانشناسی دارند نقش آنها در زمینه ترافیک و رانندگی هم قابل توجه است. رنگ قرمز برای خطر، نارنجی و زرد اختار، سبز ایمنی و آبی دستور را نشان می‌دهد و رنگ سفید و سیاه برای خطوط ترافیکی کاربرد دارد. ایده استفاده از خطوط رنگی در جاده‌ها اولین بار توسط شهردار شهر وین مطرح شد. استفاده از خط زرد برای خط کشی اولین بار در یک شب بارانی و تاریک به ذهن رکسفورد خطور کرد که در بزرگراه کلمبیاریور اجرا گردید ولی پس از آن دکتر مکارول که بدلیل عدم وجود خط کشی و بی احتیاطی راننده از جاده منحرف شده بود استفاده از خط سفید برای بزرگراه‌ها را پیشنهاد داد که بعدها بعنوان رنگ استاندارد پذیرفته شد. (سایت ریف) وجود رنگهای مناسب بدلیل آرامش، ایجاد سلامت روانی و بصری، کاهش ترافیک و ایجاد نظم در شهر و برای رانندگان از حیث روانشناسی ضروری می‌باشد.

بحث و نتیجه‌گیری :

به منظور پیشگیری از تصادف‌های رانندگی لزوم اجرای یک برنامه جامع احساس می‌شود. یکی از عمده‌ترین واکنش‌های عصبی ناشی از ترافیک زمانی اتفاق می‌افتد که افراد رفتارهای هیجان‌مدار و واکنش‌های نابهنجار از خود نشان می‌دهند. روش‌های ساده مثل تنفس عمیق و آرام‌سازی ذهنی می‌تواند در چنین مواقعی کارساز باشد و مدیریت زمان نیز سودمند است. به منظور مقابله با هیجانات و عدم عکس‌العمل‌های آنی و مخاطره‌آمیز، یادگیری مهارت کنترل رفتار درونی نقش بسزایی در این میان دارد. زیرا کار روی تک‌تک افراد و تغییر ذهنیت کاری بس دشوار می‌باشد. (روزنامه جام جم، ۱۳۹۲) بنابراین شناخت باورهای اجتماعی افراد در ارتباط با علت بروز سوانح، عاملی مهم در برنامه‌ریزی جهت جلوگیری و کاهش سوانح می‌باشد چرا که در غیر این صورت تلاش‌های صورت‌گرفته منتج به شکست خواهد گردید. (امین صارمی و همکاران، ۱۳۹۴) لازم به یادآوری است که منظور ایمنی ترافیک همانگونه که رعایت مقررات از جانب رانندگان ضروری می‌باشد (قرار گرفتن پشت خط‌عابر پیاده)، عابران پیاده هم به منظور متشنج نشدن افکار و روان رانندگان ملزم به رعایت قوانین می‌باشند از جمله چراغ‌های راهنمایی مخصوص عبور عابران که به منظور تسهیل در امر عبور و مرور و ایمنی آنها تعبیه گردیده است. از سویی رانندگی ایرانی، اصطلاحات خاصی هم به دنبال آورده که در کتاب‌های آموزش رانندگی هیچ‌کسوری اصلا وجود ندارد اصطلاحاتی مانند «راه گرفتن» و یا «رد کردن». هر دو اصطلاح «راه گرفتن» و «رد کردن» که مختص به رانندگی ماست، به معنای «نزدیک شدن شدید به خودروها یا عابران» نهفته است. آنچه که براساس تجربیات موفق کشورهای که سالهاست در این زمینه فعالیت دارند نمود پیدا می‌کند عبارت است از: (۱) قوانین موجود باید بازبینی شوند. متأسفانه در کشور ما سالها یک قانون که دیگر کارایی لازم را برای این بازه زمانی ندارد همچنان در حال اجراست. (۲) اهتمام ویژه به انجام تست‌های لازم در زمینه الکل و مواد مخدر و توهم‌زا چرا که الکل اعتماد به نفس و زمان واکنش را در هنگام رانندگی افزایش داده و قدرت تشخیص را کاهش و همین موجبات تصادفات فاجعه‌آمیز را افزایش می‌دهد. همچنین مدارک این افراد پرخطر تا ۱۰ سال بعنوان نمره منفی

ذخیره گردد، چنانچه تخطی باعث حادثه مرگبار شود گواهینامه ابطال گردد. (۳) توانبخشی رانندگان پرخطر مورد توجه قرار گیرد و هر زمان نیاز بود مورد آزمایش قرار گیرند. (۴) رانندگان بیش از ۶۵ سال هر دو سال یکبار مورد آزمایش تست سلامت جسمی و روانی به منظور تمدید گواهینامه قرار گیرند. (۵) آموزش کودکان و قبل از دبستان جدی گرفته شود این یعنی فرهنگ سازی، از پایه و براساس اصول لازم آموزش صورت پذیرد. هدف از این موضوع افزایش ارتقاء امنیت کودکان در ترافیک و تشویق آنان به واکنش‌های مناسب ترافیکی است، زیرا فکر آنها محدود است و نمی‌توانند هنگام عبور از جاده‌ها و خیابانها، همزمان به چند چیز فکر کنند و هم چنان آنها توانایی تشخیص جهت صداها، متعدد، تمرکز در زمان اضطرار، تشخیص سرعت و فاصله وسایط نقلیه، قدرت تصمیم‌گیری، حس آسیب‌پذیری و..... را ندارند. (۶) تاثیر آموزش‌های تصویری در ارتقاء فرهنگ ترافیک بعنوان یکی از مهمترین عوامل تاثیر گذار در ارتقای رشد و فرهنگ ترافیکی می‌باشد، آموزش در رسانه‌ها و بصورت انیمیشن و... (۷) اهمیت به ایجاد رشته روانشناسی ترافیک و رشته‌های مرتبط در دانشگاه‌ها (۸) افزایش سطح ایمنی زیر ساخت خیابانها (۹) فراهم آوردن زیر ساخت‌های لازم کاری و بازار کار مناسب برای فارغ‌التحصیلان آینده در این رشته‌ها (۱۰) افرادی که داروهای خاص جهت مشکلات روانی استفاده می‌کنند تحت تست‌های دوره‌ای قرار گیرند و اجازه رانندگی بخصوص وسایل نقلیه عمومی به آنها داده نشود. (۱۱) انجام تستی نظیر تست روانشناختی که در کشور اسلواکی اجرا می‌گردد. (۱۲) انتخاب و تربیت افسران نوجوان یا همیارپلیس در مدارس با اعطای امتیازات خاص جهت تشویق و جذب، که آموزش دانش‌آموزان را سرلوحه برنامه خود قرار دهند. (۱۳) ایجاد شهرک‌های ترافیکی تعامل هرچه بیشتر مراکز دانشگاهی، افراد متخصص و روانشناسان خبره با نیروهای راهنمایی و رانندگی و راهور پلیس، حضور پر رنگ آنها در این مراکز چشم‌انداز روشنی را پیش روی ما قرار می‌دهد. از آنجا که بیشتر حوادث بدلیل عدم انگیزش لازم در انجام رفتارهای ایمن اتفاق می‌افتد (چالوپکا، ۲۰۱۳) دور از انتظار نیست که در ابتدا بایک مقاومت و کندی در روند کار مواجه شویم ولی به مرور زمان این مشکل قابل حل می‌باشد. روحیه تعامل جمعی باید تقویت شود و توجه به منابع کنترل درونی در افراد بیشتر شود. در انتها اجرای این برنامه بصورت طرح ملی درآمده و جلسات کارگروه‌ها بطور مرتب کنترل گردد. همچنین تعامل با کشورهای دیگر که این طرح را سالهاست بصورت ملی و جدی دنبال میکنند صورت پذیرد.

منابع:

- امین صارمی، نوذر، رحمانی، نادر، و غلامی، روح‌الله (۱۳۹۴) بررسی رابطه باورهای اجتماعی با رفتارهای ترافیکی رانندگی (مطالعه موردی: رانندگان درون شهری، شهر بجنورد). فصلنامه دانش انتظامی خراسان شمالی، ۷ (۲): ۳۵-۵۴
- دعاگویان، داود؛ امین سرخی، حوری، و رضایی، منیر (۱۳۹۵) بررسی تطبیقی شیوه‌های فرهنگی اصلاح رفتار ترافیکی کاربران در کشورهای توسعه یافته و ارائه راهکارهای اجرایی برای ایران. فصلنامه مطالعات آموزشی راهور، ۱۶ (۱): ۱۱۷-۱۵۴
- سوری، احمد (۱۳۸۴) روانشناسی ترافیک. عصر و نوشته
- سوری، احمد (۱۳۹۰) اصلاح رفتار رانندگان متخلف، انتشارات دانشگاه علوم انتظامی
- شریفی، پریچهر (۱۳۹۳) نگاهی به روانشناسی ترافیک در آلمان، پرتابل تخصصی مددکاری اجتماعی ایران
- شهبایی، فریاد (۱۳۹۵) جای خالی روانشناسی ترافیک در برنامه ریزی شهری
- یعقوبی، حمید (۱۳۷۹) بررسی نقش عوامل انسانی در بروز تصادفات رانندگی در ایران. اندیشه و افکار، ۱ (۶)
- Chaloupka, Christine . , risser in the frame of TPI
- Kleinmann, phDr karol. Tradition and development of transport psychology in Slovakia

5th National Conference on Management & Humanistic Science Research in Iran

5 July 2018 - Tehran University

پنجمین همایش ملی پژوهش‌های مدیریتی و علوم انسانی در ایران
۱۴ تیر ۱۳۹۷ دانشگاه تهران



- Sucha , m . , sramkava , l . , devol , d . traffic psychology international on a common European curriculum for postgraduate education in traffic psychology. Department of psychology ,palacky university ,Olomouc

- روزنامه جام جم (۱۳۹۲)

- واعظی (رادیو سلامت)

- www.reefiran.com

- سایت ایمن ساین

-