

رفتار و آموزش راننده

نویسنده: لیزا دُرن

مترجم: محمد باقری

سرشناسه	کنفرانس بین‌المللی درباره رفتار و آموزش راننده <i>International Conference on Driver Behaviour and Training</i>
عنوان و نام پدیدآور	رفتار و آموزش راننده/نویسنده [صحیح: ویراستار] لیزا درن؛ مترجم: محمد باقری.
مشخصات نشر	تهران: نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، پلیس راهنمایی و رانندگی، مرکز تحقیقات کاربردی، ۱۳۹۴.
مشخصات ظاهری	۳۸۰ص: مصور، جدول، نمودار.
شابک	۲۵۰۰۰۰ ریال: ۷-۹-۹۴۸۳۲-۶۰۰-۹۷۸
وضعیت فهرست‌نویسی	فیا
یادداشت	Driver behaviour and training، ۲۰۰۳، کتاب حاضر ترجمه جلد ششم از کتاب "۲۰۰۳، است.
یادداشت	کتابنامه: ص. ۱۷۱.
موضوع	ترافیک -- پیش‌بینی‌های ایمنی -- کنگره‌ها
موضوع	رانندگان -- کنگره‌ها
موضوع	رانندگی -- آموزش -- کنگره‌ها
شماره افزوده	درن، لیزا
شماره افزوده	Dom. Lisa
شماره افزوده	باقری، محمد، ۱۳۵۸ - مترجم
شماره افزوده	نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، پلیس راهنمایی و رانندگی، معاونت فنی مهندسی و خدمات ترافیک
رده بندی کنگره	۱۳۹۴ ۷/۹۴۴/۵۶۱۴ HE
رده بندی یوئی	۳۶۳/۱۲۵
شماره کتاب سندیس ملی	۲۹۴۷۹۱



عنوان کتاب: رفتار و آموزش راننده

نویسنده: لیزا درن

مترجم: محمد باقری

ناشر: مرکز تحقیقات کاربردی پلیس راهمایی و رانندگی ناجا

ناظرین فنی: دکتر غلامرضا شیران، سرهنگ محمدعلی خوشبخت

ویراستار ادبی: فاطمه رضایی

جلد و صفحه آرایی: سایه سیاق فارابی

چاپ و صحافی: سایه سیاق فارابی

شمارگان: ۱۰۰ نسخه

چاپ اول: ۱۳۹۴

قیمت: ۲۵۰۰۰ تومان

شابک: ۷-۹-۹۴۸۳۲-۶۰۰-۹۷۸

کلیه حقوق این اثر به پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا تعلق دارد.

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۷	پیشگفتار
۹	مقدمه ناشر
۱۱	مقدمه مترجم
بخش اول: تفکری نو درباره رفتار و آموزش راننده	
۱۵	فصل ۱: تناقض های در پژوهش های مربوط به راننده
۲۳	فصل ۲: راه های اخیر راجع به کارهای پرخطر دوره جوانی: مفاهیمی جهت درک رانندگان اروپایی
۴۳	فصل ۳: مقایسه سختی رانندگان باتجربه و بی تجربه و واکنش فیزیولوژیکی آنها در برابر خطرات
۶۱	فصل ۴: توسعه ارزیابی نا ایمنی رانندگان: آگاهی رانندگان تحت تعلیم از روند پیشرفت رانندگی خود
۷۹	فصل ۵: چگونه تیم های انعکاس دهنده می توانند آموزه های مربی را ارتقا دهند؟
بخش دوم: شخصیت و تعلیمات راننده	
۹۱	فصل ۶: درک منحصر به فرد بیزاری از خطرپذیری در بینینی سرعتی که خود رانندگان اعلام می کنند
۱۰۷	فصل ۷: رانندگان جوان: رسیدگی به ارتباط بین تکانش و وضعیت رانندگان حادثه ساز
۱۲۵	فصل ۸: روابط گزارش شده رانندگان درباره سبک، رفتار و شخصیت رانندگی
۱۴۳	فصل ۹: درک عموم از میزان خطر ارتکاب جرایم جاده ای
۱۶۱	فصل ۱۰: بستن کمربند ایمنی صندلی عقب خودرو: آگاهی و تمرین آن به عموم
۱۷۹	فصل ۱۱: ارزیابی مداوم برنامه های توان بخشی راننده در اتریش
۱۸۹	فصل ۱۲: ادراک ما از اجرای قانون جریمه رانندگان در کشور اسپانیا
بخش سوم: پیشرفت رفتارهای موتورسواران	
۲۰۱	فصل ۱۳: نقش روان شناس در یک برنامه آموزشی به موتورسواران

فصل ۱۴: ارزیابی کوتاه از دیدگاه رانندگی شهروندان انگلیسی	۲۱۵
فصل ۱۵: تشویق در تغییر رفتار راننده	۱۳۵
فصل ۱۶: پرسش نامه رفتاری رانندگان موتورسوار (MRBQ) و تجارت آنها در کشور نیجریه	۲۵۱

بخش چهارم: وظیفه ایمنی جاده‌ها

فصل ۱۷: اثرات هم‌زمان رفتاری در تنظیمات سازمانی و دلایلی در جهت پیشرفت اقدامات	۲۶۷
فصل ۱۸: بررسی اثربخشی اعمال ایمنی در جاده‌های مربوط به شغل‌های افراد	۲۸۳
فصل ۱۹: توسعه ایمنی ارزیابی خطر در زمینه ناوگان حمل و نقل	۲۹۳
فصل ۲۰: تحقیق رایج به آموزش سوخت تجاری برای کامیون‌سواران با استفاده از تراک سیم	۳۰۷
فصل ۲۱: مطلوبیت آزمون روان‌سنجی برای پیش‌بینی رفتار راننده اتوبوس	۳۲۱
فصل ۲۲: شناسایی موانع و امکاناتی در جهت اجرای عملیات ایمنی جاده‌های شغلی	۳۲۹

بخش پنجم: فاکتورهای انسانی و توجه راننده

فصل ۲۳: بررسی مشاهده‌ای از چگونگی میزان حساسیت رانندگان در انگلیس	۳۳۹
فصل ۲۴: تنظیم سیستم ردیابی چشم در جهت معیار ارزیابی	۳۴۹
فصل ۲۵: رفتار بصری رانندگان خودرو در ترافیک جاده‌ای	۳۶۳
فصل ۲۶: نشانه‌هایی در جهت عملکرد شبیه‌ساز رانندگی	۳۷۵
فصل ۲۷: فاکتورهای کمک‌ساز در جهت وقوع تصادفات برای کاربران جاده‌های محلی و غیر محلی	۳۸۳
فصل ۲۸: نتایج شدت جراحات برای رانندگان مسن در سر چهارراه‌ها مرتکب تصادف می‌شوند	۳۸۹

پیشگفتار

سازمان بهداشت جهانی گزارشی که در سال ۲۰۰۹ منتشر کرده بود؛ اعلام نمود که سالانه در حدود یک و نیم میلیون نفر در سدهای جهان جان خود را از دست می دهند و بین ۵ تا ۲۰ میلیون نفر دچار آسیب و جراحت می شوند. بیش از ۱ درصد از تلفات در کشورهای کم درآمد صورت می پذیرد؛ البته این در حالی است که در پنج سدهای حیرت انگیز تصادفات در کشورهای پُر درآمد روند نزولی داشته است. هرچند که هنوز کشورهای پُر درآمد به رعایت ندی نرسیده اند. یک سوم مرگ و میر در جاده های انگلیس به افراد زیر ۲۵ سال مربوط می شود که این رقم برای سن افراد جوانی است که هر روزه در جاده ها کشته می شوند (سازمان حمل و نقل، ۲۰۰۸).

از سال ۱۹۵۰ تاکنون، آموزش به راننده به عنوان روشی در کاهش خطرات حاصل از تصادفات به اجرا درآمده است. طبق چندین بررسی و تحقیق از ارزیابی آموزش راننده، می توان مستقیماً آن را از فواید ایمنی جاده ای به شمار آورد. در حقیقت آنها به این نتیجه رسیدند که شواهد بسیار کمی وجود دارند و هیچ شکلی از آموزش راننده مفید واقع نشده است؛ این در حالی است که مطالعه آنها نیز بررسی های بسیاری را می طلبد. محتوای آموزش به راننده (اغلب براساس موضوعات رفتاری فروگذار کرده است و به طور جامع، تصمیمات یک راننده را لحظه به لحظه در یک سفر خاص نشان می دهد. پروفیسور ایان رابرت از گروه شرکت خسارت های کلران^۱ این گونه می گوید: حتی لندن نیز تا جایی که می تواند در مورد استدلال های آموزش به راننده بحث می کند؛ سایر رفتارهای مرتبط به سلامت، رفتاری از قبیل ایدز، اعتیاد و چاقی هستند که در آنها آموزش را به عنوان کاری با ارزش تلقی

1- Department for Transport

2- Ian Roberts

3- Cochrane Injuries Group

می‌کنند. هر چند اثرات حاصل از استدلال آموزش راننده نتواند اعتبار آن را بر مبنای شواهد موجود تعیین کند؛ اما امکان دارد به خاطر اکثر مطالعات به کار رفته در برآورد، آنها را در استفاده کنترلی گروه تا حد زیادی ناچیز یا شکست خورده فرض کنیم. در حقیقت باید با یک سری مسائل حرفه‌ای مربوط به ایمنی جاده‌ای بیشتر سروکار داشته باشند و از ارزیابی مطالعاتی که به سختی طراحی شده‌اند؛ اطمینان حاصل کنند. بحث مورد نظر ما چیزی است که از این بررسی‌ها به دست آمده و در محتوا و اراده آن هم وجود دارد که می‌تواند فواید ایمنی جاده‌ای را به خوبی نشان می‌دهد.

کنفرانس بین‌المللی درباره رفتار راننده و واحدهای آموزشی محققان و شرکت‌کنندگان در ایمنی جاده‌ای است که تعداد زیادی از آخرین تحقیقات اعمال شده روی چگونگی کاهش میزان خطر در تصادفات جاده‌ای را از لحاظ آموزشی مورد بحث قرار می‌دهد؛ این کنفرانس در کشور آمستردام^۱ و در نوامبر سال ۲۰۰۹ میلادی، گروهبندی شده و مناظره افراد حرفه‌ای ایمنی جاده‌ای را از سراسر جهان گرد هم آورده است.

می‌خواهم تشکر ویژه‌ای از خانم پروفیسور هلن مویر^۲ داشته باشم؛ او همان کسی است که با شرکت گروه دانشگاه کرنفیلد^۳ برای اولین بار در کنفرانس سال ۲۰۰۳ و برای دومین بار در سال ۲۰۰۵ و سومین بار در سال ۲۰۰۷، مهمان ویژه کرد. دوباره از جناب تن بریتون^۴ نام می‌برم؛ کسی که دنیای ما را شکل داد؛ به کمک او، هلن مویر و تیم تحقیقاتی او برای اولین بار توانستند درباره رفتار افراد در موقعیت‌های تصادف مجدد تحقیق به عمل آورند. در سال ۲۰۰۶ میلادی این کار توسط دانشگاه‌های انگلیس به عنوان یکی از صد کشفیات و پیشرفت‌های بهتر در دانشگاه انگلیس به رسمیت شناخته شد که در ۵۰ سال اخیر دنیا را تغییر داد. هلن در بیست و یک سال ۲۰۱۰ میلادی درگذشت و خانواده و دوستانش به شدت فقدان او را احساس می‌کردند. بدون تنوع و حمایت‌های هلن، این کنفرانس نمی‌توانست در کل جهان مشهور شود.

خوشحالم که رئیس این سازمان، پروفیسور فیلیپ جان^۵، در جهت تهدید حوادث بابت دانشگاه کرنفیلد موافقت کردند. بیشتر از همه، مدیران شرکت‌کنندگانی هستیم که با هم تحقیقات خود را در این کنفرانس به اشتراک گذاشتند.

لیزادرن

1- Amsterdam

2- Helen Muir

3- Cranfield

4- 10 Britons

5- Philip John

مقدمه مترجم

با عنایت به آنکه علم انسانی یکی از دلایل اصلی تصادفات می باشد و توجه به این بخش، چه از نظر آموزش و چه از نظر استاندارد سازی رفتار رانندگان قطعاً نقش بسزایی در کاهش تلفات ناشی از تصادفات خواهد داشت؛ بنابراین دسترسی به اطلاعاتی در خصوص نحوه آموزش و رفتار رانندگان در سایر کشورها به عنوان یک منبع مهم می تواند نقش اثر گذار کارشناسان و همکاران حوزه مدیریت ترافیک کشورمان را بیش از پیش تبیین نماید. در پایان لازم می دانم از سردار جانشین محترم پلیس راهور، اجا، سردار دکتر موسی امیری و همچنین رئیس مرکز تحقیقات کاربردی پلیس راهور، جناب سرهنگ شهیار، سراد بصیرت و کلیه کارکنان مرکز که در کار ترجمه، همیشه همگام و یاور اینجانب بوده اند، کمال تشکر را دارم. ردانی را داشته باشم.

مترجم