

هوش هیجانی و روانشناسی رانندگی

صغری ابراهیمی قوام^۱

تاریخ دریافت: ۱۳۸۷/۱۲/۱۷

تاریخ پذیرش: ۱۳۸۸/۰۲/۱۹

چکیده

امور مربوط به رانندگی از آن جهت که اموری غیرقابل پیش‌بینی بوده که دائماً اتفاق می‌افتند و امور خطرناکی را شامل می‌شوند، مسایل هیجانی چالش برانگیزی هستند. رانندگان در این امر بسیار متفاوتند. بسیاری از رانندگان این شرایط را تنش هیجانی تلقی کرده و در نتیجه مقابله و برخورد با آن را دشوار می‌دانند. از سوی دیگر رانندگان اغلب دارای انگیزه رقابت‌جویی بوده و از آزردهی هیجانی خود، آگاه نیستند. این امر انگیزه‌ها و اهداف آنان را متأثر ساخته و موجب تحریف تفکر راننده و افزایش هیجانات خارج از کنترل فرد می‌شود. رانندگانی که درگیر این گونه هیجانات می‌شوند دست به رفتارهای تکانشگرانه و پرخطر می‌زنند که این هیجانات رانندگان را ترغیب به تکروی و خودپسندی می‌کند.

توجه به مفهوم هوش هیجانی^۲ به عنوان سازه روانشناختی که با داشتن مولفه‌های درون فردی و بین فردی تمامی مناسبات فرد را با خود و دنیای پیرامونش دستخوش تغییر می‌سازد از اهمیت ویژه‌ای در رانندگی برخوردار است.

مقاله حاضر به بررسی اهمیت آثار هوش هیجانی در رانندگی اشاره دارد و درصدد است شیوه‌های جدیدی را که می‌توان از آن در اصلاح الگوهای رانندگی استفاده کرد، مطرح سازد.

کلیدواژه‌ها: هوش هیجانی، روانشناسی رانندگی، افکار، هیجانات و رفتار رانندگان، روانشناسی اجتماعی، اسناد، خشم و پرخاشگری در حین رانندگی، رفتار حمایتی در مقابل رفتار رقابتی

^۱ استادیار گروه روانشناسی تربیتی و سنجش و اندازه‌گیری دانشگاه علامه طباطبائی

^۲ Emotional Intelligence

مقدمه

هوش هیجانی به لحاظ تاریخی به کارهای اولیه داروین^۱ درباره اهمیت ابراز هیجانات در حیات و سازگاری ارگانیسم برمی گردد. در سال ۱۹۹۰ تعریف سنتی هوش بر جنبه‌های شناختی همچون یادسپاری، حل مساله تاکید داشت.

روانشناسی همچون ثندایک^۲ جنبه‌های غیرشناختی هوش را مورد تاکید قرار داد. او اصطلاح «هوش اجتماعی» را در توصیف مهارت درک و معنی دادن به دیگران توصیف کرد. در سال ۱۹۴۰ شخص دیگری به نام دیوید وکسلر^۳ تاثیر عوامل غیرشناختی را بر رفتار توصیف کرد. در سال ۱۹۷۵ هوارد گاردنر^۴ در کتاب چارچوب‌های ذهنی هوش‌های چندگانه، ایده هوش‌های چندگانه و هوش بین فردی (ظرفیت درک نیت، انگیزه‌ها و خواسته‌های سایر افراد) و هوش درون فردی (ظرفیت درک خود و ارزشمند دانستن احساسات، ترسها و انگیزه‌های خود) را مطرح کرد.

از دیدگاه گاردنر، انواع سنتی تعریف هوش در تبیین توانایی شناختی شکست خورده است و قادر به تبیین کامل نتایج عملکرد فرد نیستند.

اولین بار اصطلاح هوش هیجانی را وین پاینل^۵ (۱۹۹۰) در رساله دکترایش مطرح کرد. قبل از پاینل نیز لئونر^۶ (۱۹۶۶) این اصطلاح را به کار برده بود. گرینسپان^۷ (۱۹۸۹) مدل هوش را مطرح کرد و بعد از وی، مایرو سالوی^۸ (۱۹۹۰) و گلمن^۹ (۱۹۹۵) بودند.

به نظر مایرو سالوی (۲۰۰۷) هوش هیجانی، ظرفیت ذاتی احساس، کاربرد، انتقال، سازماندهی، یادآوری، توصیف، شناسایی، آموختن از مدیریت، درک و تبیین هیجانات است.

در این تعریف هوش هیجانی به عنوان قابلیت ذاتی و وابسته به توانایی احساس هیجانات دانسته شده که توانایی یادآوری احساسات را نیز شامل می‌شود. این ظرفیت از بدو تولد در کودکان وجود داشته و اساس هوش هیجانی را تشکیل می‌دهد.

از دیدگاه مایر (۲۰۰۷) این ظرفیت منحصر به فرد دارای چهار مولفه هوش هیجانی است که عبارتند از:

^۱ Darwin

^۲ Therondick

^۳ David Weckler

^۴ Haward Gardner

^۵ Wien Pienl

^۶ Leonner

^۷ Grinespan

^۸ Mayer - Salovey

^۹ Golman

- ۱- حساسیت هیجانی^۱ - حافظه هیجانی^۲ - پردازش هیجانی و توانایی^۳ حل مساله
- ۴- توانایی یادگیری هیجانی^۴.

مایر براین باور است که باید بین هوش هیجانی ذاتی و مهارت‌های هیجانی واقعی تفاوت قرار داد. اصطلاح هوش هیجانی تنها یک ظرفیت هیجانی ذاتی است اما باید بدانیم که مهارت‌های هیجانی و مدیریت هیجانات اموری آموختنی است و براساس رفتاری که از فرد سر می‌زند، قابل مشاهده و سنجش است. کودک از بدو تولد دارای ظرفیت معینی برای حساسیت هیجانی، حافظه هیجانی، پردازش هیجانی و توانایی یادگیری هیجانات است که هسته اصلی هوش هیجانی را شامل می‌شود بنابراین آنچه سنجش می‌شود، سنجش نسبی تحول سالم یا ناسالم هوش هیجانی ذاتی فرد است.

هوش هیجانی، چارچوبی است که در آن مجموعه‌ای از مهارت‌ها فرض می‌شود که در ارزیابی و ابراز واقعی هیجانات خود و دیگران دخیل بوده و می‌تواند تنظیم اثربخش هیجانات خود و دیگران و کاربرد احساسات جهت با انگیزه ساختن، برنامه‌ریزی و تداوم پیشرفت خود را به دنبال داشته باشد [۱].

رابطه هوش هیجانی با رانندگی

هوش هیجانی می‌تواند بر نحوه رانندگی تاثیرگذار باشد. مثلاً هنگامی که فرد با مساله‌ای مواجه می‌شود، اولین گام شناسایی حوزه مشکل و سپس برداشتن گام‌هایی برای تغییر تفکراتش است تا اینکه بتواند بهتر رانندگی کند، پرخاشگر نباشد و در نتیجه در حالی که فرد در حال رانندگی است، رفتار خشونت باری نداشته باشد. هوش هیجانی موجب می‌شود فرد:

- ۱- به جای سرزنش دیگران یا موقعیت، تمرکز بر خود داشته باشد.
- ۲- نحوه رابطه بین عمل، احساسات و افکار را با همدیگر درک کند.
- ۳- به جای واکنش هیجانی خشمگین شدن، ابتدا به ماهیت آنچه باعث ناراحتی شده، بپردازد.
- ۴- بیشتر به کسب نتایج پیامدها علاقه‌مند باشد تا اینکه بخواهد تکانشی عمل کند.
- ۵- به جای تنها به فکر خود بودن به دیگران و حقوق‌شان احترام گذاشته شود.

¹ Emotional sensitivity

² Emotional memory

³ Emotional processing ability

⁴ Emotional learning ability

۶- ترافیک را به عنوان کار دسته جمعی به جای در نظر گرفتن آن به عنوان رقابت فردی بپذیرد.

۷- تنوع بین نیازها و سبک‌های رانندگان را بپذیرد و از سرزنش کردن آنها به خاطر اقدامات و نحوه رانندگی‌شان دوری کند.

۸- نقش‌های مثبت را به جای اعمال منفی تمرین کند.

۹- درصدد یادگیری مهار و کنترل تکانه‌های مربوط به انتقاد کردن از دیگران با گسترش حس مزاح در حین رانندگی باشد.

۱۰- رانندگی را جدی بگیرد و با آگاهی از اشتباهات خود در حین رانندگی درصدد اصلاح آنها برآید.

مطالعات مختلف دو استاد دانشگاه هاوایی به نام جیمز و ناهل (۲۰۰۷) حاکی از اهمیت عوامل شناختی و عاطفی بر رفتار رانندگان است. بر اساس این مطالعات، صفات شخصیتی راننده عبارتند از:

۱- سوءگیری اسنادی در تبادلات رانندگی.

۲- خویشتنداری هیجانی در موقع رانندگی.

۳- تکانشی عمل کردن به عنوان راننده.

۴- منبع کنترل رویدادهای رانندگی.

۵- تحلیل سناریو در انتخاب‌های سبک رانندگی.

۶- احساس خودکارآمدی به عنوان راننده.

۷- مسئولیت‌پذیری اجتماعی به عنوان راننده.

۸- نمره کلی در هوش هیجانی هنگام رانندگی.

رانندگی باهوش هیجانی بالا به معنای داشتن نیمرخ مثبت در این مؤلفه‌های شخصیتی است بنابراین می‌توان رانندگی افراد را بنا به نیمرخ روانی‌شان در این مؤلفه‌ها مورد ارزیابی قرار داد.

نیمرخ روانی راننده مطلوب^۱ به لحاظ نظری مشخص بوده اما به اندازه کافی روشن نیست بنابراین تفاوت‌های قومیتی و زمینه‌های فرهنگی ممکن است مستلزم در نظر گرفتن پیش‌بینی‌های نظری متفاوت باشد از این رو لازم است نیمرخ روانی مطلوب راننده برای هر جمعیت و بافت فرهنگی - اجتماعی جداگانه تعیین شود.

^۱ Desirable Driver Profile, or DDP

ارتباط بین صفات شخصیتی و احتمال بروز حوادث جاده ای

تلاش‌های اولیه جیمز و ناهل در یافتن ارتباط بین صفات شخصیتی و احتمال بروز حوادث منجر به نتیجه‌گیری دلسردکننده‌ای شده است. این امر می‌تواند ناشی از ضرورت توجه به تغییر شاخص‌های مهم در تدوین سوالات مربوط به بررسی رفتار راننده باشد. اولین تغییر مهم، تدوین سوالات رانندگی معتبر به جای صفات شخصیتی بالینی کلی است که براساس آن مجموعه‌ای از پیمایش‌ها صورت می‌گیرد. دوم آنکه عقیده داریم سوالات رانندگی باید سه بعد عاطفی، شناختی و روانی - حرکتی راننده را پوشش دهد.

سوم آنکه سوالات معتبر را جملاتی می‌دانیم که به وضوح الگوهای عادات فکری راننده را درگیر مشکل واقعی یا سناریو برای فکر کردن درباره آن و حل آن می‌سازد. چهارم آنکه در تعریف اثربخشی قدرت پیش‌بینی‌کنندگی سوالات، می‌توان آنها را به صورت معماها و موضوعات روان‌شناختی و اجتماعی شناخته شده، تدوین ساخت. موضوعات اجتماعی و روانی مهم شامل سن، جنس، تجربه، نوع کار و نوع ماشین است [۳]. جیمز و ناهل در توصیف نیمرخ روانی راننده مطلوب به موارد زیر توجه کردند.

سوءگیری اسنادی در رانندگی

طبیعی است که سعی کنیم آنچه را اتفاق افتاده است، درک کنیم؛ چه کسی آن کار را انجام داده و از این قبیل. معمولاً ما به ارزیابی اطلاعات به دست آمده و نتیجه‌گیری منطقی از آنها می‌پردازیم. تحقیقات نشان می‌دهد اغلب اوقات رانندگان یا اطلاعات را نادیده می‌گیرند و به نتیجه‌گیری غیرمنطقی می‌رسند.

به درصد پاسخ‌دهندگان به سوالات زیر توجه کنید.

پرسشنامه مزبور به این نحو طراحی شده بود که از راننده می‌خواهد تصور کند در سمت چپ جاده ترافیک سنگینی وجود دارد و حتماً می‌خواهد راهی را از سمت راست پیدا کند و خود را از آن موقعیت خلاص کند اما راننده‌ای که در جلو حرکت می‌کند، مانع از این کار می‌شود. احتمال بروز چه اتفاقی را وجود دارد؟

۱- راننده احمق است و می‌خواهد راه من را ببندد.

* بله موافقم با این جمله: ۴۶ درصد * نه موافق نیستم: ۵۴ درصد

۲- راننده به اندازه کافی هوشیار نیست و از روی عادت راه مرا بسته است.

* بله موافقم با این جمله: ۵۰ درصد * نه مخالفم با این جمله: ۵۰ درصد

۳- راننده تشنه قدرت است و لذت می‌برد که من نتوانم آن کار را انجام دهم.

* بله موافقم با این جمله: ۵۷ درصد * نه موافق نیستم: ۴۳ درصد

۴- راننده نیاز به آموزش بیشتر برای اجتناب از چنین خطاهایی دارد.

* بله موافقم با این جمله: ۴۸ درصد * نه موافق نیستم: ۱۶ درصد

به ترتیب تعداد پاسخ‌دهندگان ملاحظه می‌کنید ابتدا سؤال چهار سپس سؤال سه بیشترین فراوانی را دارد.

اگر نیمی از رانندگان در جاده فکر می‌کنند سایرین تشنه قدرت هستند و از اینکه راه طرف دیگر را ببندند، لذت می‌برند بنابراین مشکلات جدی در بزرگراه‌ها داریم. توجه داشته باشید (نیمی از رانندگان با این تبیین که راننده‌ای که راه را می‌بندد از روی عادت این کار را کرده و قصدی نداشته است (جمله ۲) موافق نبوده‌اند.

پرخاشگر بودن و داشتن واکنش‌های خشن و عصبی در جاده‌ها امری رایج است چراکه آنها به عنوان عادت‌ی از دوران کودکی آموخته شده‌اند. کودکان رفتار رانندگان را مشاهده می‌کنند و به طور درونی با گفتن بد و بیراه نسبت به راننده خاطی واکنش نشان می‌دهند. الگوهای نقش راننده خشن در رسانه‌ها نیز رایج می‌شود. از سوی دیگر الگوی نقش راننده خطرآفرین برای کودکان جالب است.

افزایش رانندگی خشونت‌آمیز به عنوان عادت‌ی آموخته شده که از نسلی به نسل دیگر منتقل می‌شود و رسانه‌ها نیز آن را تقویت می‌کنند، تبیین می‌شود. اعمال جریمه‌های سنگین، بازآموزی و آموزش مداوم رانندگان باید به عنوان یک اولویت در نظر گرفته شود اما باید به تدوین ابزارها و مشوق‌های لازم برای این کار فکر کرد. اکثر رانندگان می‌توانند رفتارهای خود را جهت کاهش سطح رقابت‌آمیز بودن و پیرو قوانین ترافیکی بودن تعدیل کنند.

بدون آموزش، رانندگان دائماً خودشان را در حالات روان‌شناختی می‌یابند که باید به عنوان حالات هیجانی مخرب در رانندگی از آن یاد کرد. آنان نمی‌توانند خود را با مقررات حاکم بر خیابان‌ها و جاده‌های شلوغ تطبیق دهند. آشفته‌گی هیجانی در حین رانندگی می‌تواند مانند اختلالات ناشی از مصرف دارو و الکل خطرناک باشد [۴].

جیمز و ناهل (۲۰۰۷) بر این باورند که رانندگی خشونت‌آمیز به طور جدی حاصل حالات آزرده‌گی هیجانی است که از عدم آموزش کافی نشات می‌گیرد. البته دامنه‌ای از سطوح متوسط تا خطرناک نیز وجود دارد که به از دست دادن خویشتنداری و قضاوت‌های نارسا و هیجاناتی منجر می‌شود که در نحوه استنباط و ادراکات فرد تأثیرگذار است و منجر به

سوءگیری و تحریف تفکر می‌شود. دامنه‌ای از این مسایل که با رانندگی پرخاشگرانه ارتباط دارد، عبارتند از:

تحت تأثیر الکل، داروها، خواب آلودگی، افسردگی یا درد شدید بودن
رانندگی تحت این شرایط روانی، پرخاشگرانه است چراکه آنها ادراک را تحریف می‌کنند خویشتنداری را کاهش می‌دهند و خطرات زیادی را در رانندگی به وجود می‌آورند.

تحت تأثیر خشم و عصبانیت بودن
رانندگی تحت چنین شرایطی موجب از بین رفتن بازدارندها، سختگیری‌های شدید و تشویق به بددهنی و انجام اعمال قانون‌شکنی می‌شود.

تحت تأثیر ترس و حالات هراس بودن
رانندگی تحت تأثیر ترس، پرخاشگرانه است چراکه موجب افزایش افکار غیرمنطقی و در نتیجه سوء تعبیر از رفتار رانندگان دیگر می‌شود و در جایی که هیچ تهدیدی وجود ندارد، رفتار آنان تهدیدآمیز تلقی می‌شود.

تحت تأثیر فشار روانی و استرس بودن
رانندگی تحت تأثیر فشار روانی، پرخاشگرانه است چراکه موجب افزایش تحریک‌پذیری و واکنش‌های انفجاری و کاهش خویشتنداری می‌شود.

حواس پرتی در رانندگی
رانندگی تحت تأثیر حواس پرتی، پرخاشگرانه است چراکه به دلیل عدم توجه و حواس‌پرتی برای دیگران خطرناک بوده و مورد حواس‌پرتی آنان نیز می‌شود.

داشتن اعتیاد به سرعت بالا
رانندگی تحت این شرایط پرخاشگرانه است چراکه خطر زیادی را برای دیگران به وجود می‌آورد.

خود را پلیس دانستن
تحت تأثیر این حالت رانندگی خطرناک است چون موجب بروز اعمال غیرقانونی می‌شود.

تحت تأثیر عادات نشأت گرفته از حالت مانیا (شیدایی) بودن شامل واکنش تکانشگرانه نیز می‌شود.

رانندگی تحت تأثیر حالت مانیک

رانندگی تحت تأثیر این حالت (شیدایی) پرخاشگرانه است چراکه خویشتنداری را کاهش داده و خطر درگیری با دیگران را افزایش می‌دهد و موجب بی‌توجهی یا مانورهای فرصت طلبانه می‌شود.

عادت بی‌احترامی نسبت به قانون

عادت بی‌احترامی نسبت به قانون، نادیده گرفتن جرایم و خشونت نسبت به افسران و ریشخند کردن قانون موجب تشویق به قانون شکنی و افزایش درگیری‌ها می‌شود. به عبارت دیگر، رانندگی تحت تأثیر این شرایط موجب بی‌احترامی، پرخاشگری نسبت به دیگران می‌شود زیرا افراد را تشویق به تلافی کردن می‌سازد که این امر برای دیگران خطرناک است.

عادت بی‌احترامی کردن نسبت به دیگران

عادت بی‌احترامی کردن نسبت به دیگران، داشتن تصورات سوءگیرانه‌ای که نتیجه‌گیری‌هایشان را اشتباه می‌سازد. رانندگی تحت شرایط سوء تعبیر از رفتار رانندگان دیگر، موجب می‌شود تا موقعیتی که تهدیدآمیز نیست، تهدیدآمیز تلقی شود.

آگاهی نداشتن از خطاهای رانندگی و عادت به انکار اشتباهات

رانندگی تحت تأثیر این افکار، پرخاشگرانه است چراکه موجب کاهش خویشتنداری و محدود ساختن اصلاح رفتار رانندگی شده و دیگران را با خطرات زیاد مواجه می‌سازد.

تعریف رانندگی پرخاشگرانه

از دیدگاه جیمز و ناهل رانندگی پرخاشگرانه، رانندگی تحت تأثیر آزرده‌گی هیجانی است و منجر به رفتارهایی می‌شود که دیگران را با خطر بالایی مواجه می‌سازد. چنین راننده‌ای به دلیل آنکه فرض می‌کند دیگران قادر به کنترل چنین سطح خطری هستند، آنان را با خطرات بیشتری مواجه می‌سازد.

مقوله‌های آزدگی هیجانی

- ناشکیبایی و بی‌توجهی.
 - ستیزه‌جویی.
 - بی‌پروایی و غضبناکی.
- اکثر رانندگان در مواقع خاصی دچار آزدگی هیجانی می‌شوند و خودشان و دیگران را در معرض خطرات جدی قرار می‌دهند. هریک از مقولات آزدگی هیجانی منجر به انواع متفاوتی از نقض قوانین رانندگی می‌شود.

ناشکیبایی و بی‌توجهی

- رانندگی هنگامی که چراغ قرمز است؛
- افزایش سرعت وقتی چراغ زرد است؛
- ترمزهای مکرر،
- دور زدن روی خط ممتد؛
- بستن تقاطع؛
- تغییر ناگهانی مسیر و لایی‌کشی؛
- رانندگی با سرعت غیرمجاز؛
- چسبیدن به ماشین‌های دیگران؛
- به طور نادرستی آهسته یا تند حرکت کردن.

ستیزه‌جویی

- بستن مسیر عبور و امتناع از حرکت کردن؛
- بستن راه برای جلوگیری از ورود خودروی دیگر؛
- تهدید یا تهاجم یا توهین کردن، ژست گرفتن و بوق زدن مکرر؛
- برای تنبیه یا اذیت کردن رانندگان دیگر با فاصله کم از ماشین‌های دیگر حرکت کردن.
- بستن راه برای تلافی کردن؛
- ترمز ناگهانی برای تلافی کردن؛

بی پروایی و غضبانگی

- نوشیدن الکل؛

- تعقیب برای تلافی کردن؛

- نشان دادن اسلحه یا شلیک کردن؛

- زدن به ماشین دیگر؛

- رانندگی با سرعت زیاد.

شیوه‌های برخورد صحیح با معضلات رانندگی

رفع رانندگی پر خاشگرانه، مستلزم گسترش سبک رانندگی پشتیبان یا حمایتگر است که منجر به کاهش خطر و رقابت فردی شده و رانندگی را تبدیل به یک کار گروهی و همکاری مطلوب می‌سازد (جیمز و ناهل^۱، ۲۰۰۰a). رانندگی در شرایط پر ترافیک به شدت وابسته به هماهنگی اقدامات افراد با یکدیگر است.

باید تصدیق کرد که رانندگی امری حمایتی است که رانندگان مسؤول یک فعالیت گروهی هستند و موجب گسترش برخی از نیازهای همدیگر می‌شوند. برای مثال بستن راه در پاسخ به ماشینی که می‌خواهد بدون در نظر گرفتن شرایط وارد خط سیر شما شود، تسهیل کننده جریان ترافیک است، این کار گروهی بوده و مستلزم هماهنگی است. واضح است رانندگان نیاز به آگاه تر شدن از رفتارهایشان دارند. اکثر تحقیقات نشان می‌دهد رانندگان از رفتار پر خاشگرانه خود آگاه نیستند.

برنامه‌ها و تکنیک‌های کاربردی روان‌شناسی رانندگی

روان‌شناسی رانندگی، حوزه کاربردی است که درباره جوانب رفتاری و شناختی رانندگی به عنوان موضوع اجتماعی بحث می‌کند. این موضوعات پیچیده و همپوشی با محیط‌های فنی، غیر فنی و ذهنی دارد. نظریه و مفاهیم روان‌شناسی رانندگی از چند رشته گرفته شده:

- روان‌شناسی اجتماعی^۲ (مانند طحاره‌ها، نوشته‌ها و خطاهای اسنادی)؛

- روان‌شناسی رشد و تحول^۳ (مانند مراحل رشد و تحول اخلاقی و هوشبهر)؛

^۱ James & Nahl

^۲ Social psychology

^۳ Developmental psychology

- روان‌شناسی سلامت^۱ (مانند مقاومت در مقابل هم‌رنگی و متابعت‌جویی، وجود رفتارهای اعتیادآمیز، مدیریت سبک زندگی و مدیریت خشم)؛
 - روان‌شناسی کاربردی^۲ (مانند رفتارهای رانندگی و خطرات تعادل‌جویی)؛
 - روان‌شناسی ترافیک^۳ (مانند مدیریت رانندگان، آموزش ایمنی ترافیک و رفتار عابران)؛
 - روان‌شناسی بالینی^۴ (مانند رفتار خود اصلاحی عادات ناسازگارانه و غیره)؛
 - طب خودرو^۵ (مانند استفاده از کمربند صندلی و قفل کودک و تأثیر خودروها بر سلامت)؛
 - جامعه‌شناسی ترافیک^۶ (مانند قراردادهای اجتماعی در بزرگراه‌ها و نگرش نسبت به قوانین)؛
 - مدیریت حمل و نقل^۷ (توصیه‌های تسهیل‌کننده ترافیک، کاربرد نوآوری‌های جایگزین در حمل و نقل).
- اصول روان‌شناسی رانندگی و برنامه‌های آن مشهورند اما ترجمه آنها از زبان علمی که مناسب برای مردمی با سطوح مختلف سنی و تحصیلی و تجربه‌های متفاوت دشوار است. برنامه‌های مدیریت رانندگان برای آنکه اثربخش باشد باید رانندگان را برای مشارکت در آنها با انگیزه سازد. تمایل به مشارکت باید به طور عمیق درک و پذیرفته شود، درک این موضوعات باید آموخته و پذیرش آن باید درونی شود.
- روان‌شناسی رانندگی در جهت ارتقای سطح توانمندی مردم در غلبه بر مقاومت‌های درونی ناخودآگاه نسبت به اصول رانندگی حمایت‌آمیز است. تجربه احساس مقاومت نسبت به اصول روان‌شناسی رانندگی، بخشی از فرآیند درگیر شدن در خود ارزیابی و خود اصلاح‌گری است. این مقاومت نسبت به تغییر یافتن عادات حسی- حرکتی، اتوماتیک‌وار طبیعی و قابل پیش‌بینی است.
- مقاومت نسبت به تغییر یافتن هنجارهای شناختی در انتقاد و سرزنش رانندگان دیگر است. مقاومت نسبت به ترک هنجارهای عاطفی خصومت‌آمیز و ابراز وجود به عنوان یک راننده است.

¹ Health psychology

² Applied psychology

³ Traffic psychology

⁴ Clinical psychology

⁵ Traffic sociology

⁶ Automotive medicine

⁷ Transportation engineering

- روان‌شناسی رانندگی متمرکز بر انواع اشکال مقاومت درونی است و روش‌های اجتماعی و فرهنگی برای غلبه بر مقاومت درونی نسبت به تغییر ارایه می‌دهد.
- روان‌شناسی رانندگی چند روش مدیریت رفتار را به کار می‌گیرد:
- الف) مدیریت رفتار و تعاملات
- اصول فنی رفتار خود اصلاحی (کوتاه و بلندمدت)؛
 - گسترش مباحث مربوط به عادات (عاطفی، شناختی و روان حرکتی بنا به زمان و منطقه).
- ب) روش‌های پویایی گروهی برای مدیریت هنجارهای جدیدالتأسیس
- کورت لوین^۱: تاثیر نیروهای میدانی و پویایی گروهی بر تغییر شخصیت (گولد^۲، ۱۹۹۹)؛
 - آلبرت الیس^۳: تلفیق ابعاد منطقی-هیجانی (الیس و پاورز^۴، ۱۹۹۸) شامل هوش هیجانی؛
 - ال کولبرگ^۵: سطح رشد و تحول اخلاقی؛
 - آلبرت بندورا^۶: آثار مکانیزم‌های تأثیرگذار اجتماعی بر خویشتن.
- ج) ارزیابی رفتاری مهارت‌ها
- ارزشیابی تکوینی یادگیری یا آموزش؛
 - ارزشیابی تراکمی از آموزش؛
 - آزمون شایستگی‌ها و ارایه گواهینامه؛
 - رویه‌های خودسنجی درازمدت.
- د) برنامه‌ها و ارتباطات رسانه‌ها
- تحلیل محتوای برنامه‌ها و رسانه‌های مربوط به رانندگی جهت افزایش آگاهی مردم از آثار بالقوه زیانبخش رانندگی مخاطره‌آمیز؛
 - استفاده از موسیقی و تولیدات آموزشی مناسب برای تشویق به نشان دادن الگوها و نقش‌های مثبت برای رانندگان جوان و توجه به نقش عوامل اجتماعی-فرهنگی در رفتار رانندگی؛
 - استفاده از رادیو برای ارایه توصیه به رانندگان در خلال ساعات پرتراфик؛
 - در اختیار قرار دادن اطلاعات مربوط به رانندگی ایمن در کتابخانه‌های عمومی و محل کار افراد.

¹ Kurt Lewin

² Gold

³ Albert Ellis

⁴ Ellis & Powers

⁵ L. Kohlberg

⁶ Albert Bandura

ه) پاسخگو بودن بنا به داده‌های به دست آمده

- تحلیل تصادفات و بازسازی آنها؛

- تعیین احکام استاندارد پلیس بنا به منطقه و ملیت؛

- راه‌اندازی بانک‌های اطلاعاتی ملی تصادفات برای دانشمندان؛

- تأسیس صندوق گردآوری داده‌های ملی، منطقه و محلی.

نتیجه‌گیری

کسب گواهینامه رانندگی نمی‌تواند پایان آموزش رانندگی باشد بلکه آموزش رانندگی در قالب فعالیت‌های خود اصلاحی مستمر است تا مهارت‌های جدید مورد نیاز کسب شوند. مهارت‌های جدید مورد نیاز رانندگی را پیچیده‌تر می‌سازند به این معنی که رانندگی مستلزم انجام تکالیفی چندگانه، نقشه‌خوانی از روی صفحه، استفاده از کامپیوتر، یادداشت‌برداری، صحبت با تلفن، اختصاص زمان کافی برای رانندگی و مقابله با احساس خصومت است.

هنجارهای جدید رانندگی روش‌های اجتماعی- فرهنگی هستند که با پذیرش نسل کنونی و انتقال آنها به کودکان امکان‌پذیر است. انتظارات رقابت‌آمیز و فردگرایانه منجر به پرخاشگری و خصومت نسبت به رانندگان دیگر می‌شود.

این چارچوب ذهنی پرخاشگرانه می‌تواند به سایر موقعیت‌ها از جمله محیط‌های کاری و خانواده تعمیم یابد و فشار روانی و تعارضات بیشتری به وجود آورد. مشابه با این، انتظارات حمایت‌گرایانه می‌تواند موجب تعمیم این انتظارات به سایر موقعیت‌های اجتماعی شده و از فشار روانی و تعارض بکاهد و موجب رضایت و آرامش بیشتری شود بنابراین روان‌شناسی اجتماعی وابسته به اعمالی است که منجر به افزایش سلامتی می‌شود.

سبک رانندگی حمایت‌گرایانه به ما کمک می‌کند در بزرگراه‌ها و خیابان‌ها با آرامش و صلح حرکت کنیم. روان‌شناسی رانندگی، افراد را با انواع رفتارهای خطرناکی که وابسته به محدودیت‌های اجتماعی و آزرده‌گی‌های هیجانی است، آشنا می‌سازد [۵].

منابع

[1] Hein S. Emotional Intelligence; 2007 Dec 17: Available From: <http://eqi.org/eidefs.htm>.

[2] Becountry L. Driving with Emotional Intelligence; Available From: www.angermanagementgroup.com.

- [3] James L. World Road Rage Survey. University of Hawaii; 2002-2008: Available From:
<http://www.aloha.net/~dyc/surveys/survey2/interpretations.html>
- [4] James L, Nahl, DRIVING WITH EMOTIONAL INTELLIGENCE: Univesity of Hawaii; 1999-2001: Available From:
<http://DrDriving.org>
- [5] James l and Nahl D. Aggressive Driving is Emotionally Impaired Driving: Univesity of Hawaii; 2002: Available From:
<http://DrDriving.org>