

سرهنگ رابعه جوانبخت\*

## خأ مهارت‌های راندگی پلیس رامستأصل کرده‌است

راندگی تهاجمی، شکل افراطی از راندگی است؛ راندگی بدون احتیاط و بدون در نظر گرفتن شرایط ایمنی از سبوی راننده. در این نوع راندگی، راننده به نتیجه کار خود فکر نمی‌کند و شکل راندگی او با سرعت زیاد، ترمزهای ناگهانی، حرکت سیر به سیر، بوق‌های ممتد و آزاردهنده برای تمسخر یا تهدید توأم است.این سبک راندگی در قشر خاص یا بعضی جوان‌ها دیده می‌شود؛ راندگی بدون فکر و تفکر، بر اساس خودخواهی و نبود ضوابط ایمنی. این نوع راندگی در خیابان و شهرها احساس خطر را برای دیگر رانندگان ایجاد می‌کند و امنیت روانی جامعه را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد. وقتی فردی نمی‌داند که باید به دیگران اهمیت بدهد و حقوق دیگران را رعایت کند، پلیس وارد عمل می‌شود و حقوق دیگران را به او یادآوری می‌کند.

مقابل این نوع راندگی، راندگی تدافعی است؛ راندگی به شیوه‌استاندارد و براساس اصول ایمنی یک شیوه راندگی که برای حفظ سرمایه و جان افراد و بدون آسیب و خسارت است. کسی که راندگی تدافعی انجام می‌دهد، می‌خواهد خودش و دیگری سالم باشد و خودروی آسیب نبیند. اعتقاد این دسته افراد این است که همه دانش راندگی دارند، ولی اینکه بدانند چطور راندگی کنند، کافی نیست، بلکه باید به پیش ایمنی در راندگی رسید و به این باور رسید که نه‌تنها خودشان درست راندگی کنند و دچار آسیب نشوند، بلکه این ایمنی را به دیگران نیز ارائه دهند.

این نگرش بر سه پایه شکل می‌گیرد: اول ایمنی خود راننده که به دنبال تمام راهکارهای افزایش ایمنی است. دوم اینکه، راننده نمی‌خواهد باعث بروز حادثه شود و نمی‌خواهد برآی دیگران حادثه ایجاد کند تا دیگر رانندگان نیز خیالشان راحت باشد و بدانند این فرد محتاط و آرام است. مثل اینکه در یک تقاطع راننده با آرمش و لیخند به دیگران فرصت و اجازه عبور بدهد یا با لیخند اجازه عبور به عابر پیاده داده شود.

در پایه سوم راننده می‌گوید نمی‌خواهم قربانی یک حادثه شوم و اجازه نمی‌دهم قربانی تصمیمات اشتباه شوم؛ مثلاً اگر جاده‌ای ایمن نیست و مشکل دارد یا مهارت‌های کسب شده و بالابردن آن مهارت‌ها و گرفتن تصمیم درست، فرصت‌های قربانی شود را می‌گیرد. این نشان‌دهنده درک بالای است که در راننده‌های حرفه‌ای دیده می‌شود.

یکی از مؤلفه‌های راندگی با اصول ایمنی بالا حفظ هشجاری و توانایی و همچنین عکس‌العمل مناسب در لحظه است. برای اینکه حادثه‌ای اتفاق نیفتد، بین ۰/۲ تا ۰/۵ ثانیه زمان لازم است که ما مانع را رؤیت کنیم و بتوانیم عکس‌العمل مناسب داشته باشیم. این مهم نیازمند آموزش است تا عکس‌العمل بالا برود. مورد دیگر این است که راندگی را در شرایط و آب و هوای مختلف یاد بگیریم. بدلتیم راندگی در تابستان در زمین خشک یا راندگی در زمستان با زمین لغزنده فرق دارد. بنابراین این موارد نیاز به آموزش‌های خاص دارد تا افراد بتوانند این موارد را رعایت کنند.

در خصوص آموزش هم باید بدانیم پلیس متولی آموزش نیست. همانطور که می‌دانیم سنن قانونی برای گرفتن گواهینامه ۱۸ سال است؛ این فرد شخصیتش کاملاً شکل گرفته‌است. او اگر بر خاشاک باشد و انواع اختلالات را داشته باشد، این شخصیت با او شکل گرفته‌است، اما پلیس متولی تغییر این رفتار نیست. او فقط آموزش‌های اولیه را می‌دهد و این آموزش‌ها را تقدر کامل نیست که بتواند این موانع را پوشش بدهد. تنها نظارت و کنترل است که بر عهده پلیس است و با این ابزارها پلیس افراد خطای را مجبور به یادگیری می‌کند. سازمان‌های دیگری هستند که باید آموزش‌ها را نهادینه کنند تا حین گرفتن گواهینامه مردم صوأل آن را بدانند. وقتی آموزش و پرورش از ارائه یک صفحه آموزش راندگی در دست در بین کتاب‌های خود غفلت می‌کند، چه پایه کرد؟! اگر جایی دیده می‌شود پلیس وارد آموزش شده‌است، در اصل به خاطر کم‌کاری سازمان و ارگان‌های دیگر است. راننده امروز همان کودکی است که از هفت سالگی در اختیار آموزش و پرورش بوده‌است. پلیس در مناطق مختلف افسران خود را برای آموزش به مدارس مختلف اعزام می‌کند، هر چه این مهم از وظایف پلیس نیست، اما هنوز مهارت‌های یادگیری از جمله عبور و مرور در خیابان جایش خالی است و این خیلی پیامد رامستأصل کرده‌است. مجازات‌های بازدارنده هم گذاشته شده‌است، اما چقدر اثربخش باشد، معلوم نیست. چون شخصیت افراد خیلی به سختی تغییر می‌کند و این تغییر به مراتب سخت‌تر است.

برای رسیدن به شهری ایده‌آل فاصله زیادی داریم. در این مهم پلیس در یک طرف است و مردم در طرف دیگر. وقتی خانواده‌ای برای فرزند ۱۶ ساله‌اش که گواهینامه ندارد، به عنوان کاندوی تولد موتور خریداری می‌کند، دیگر توعی نیست که پلیس بتواند برای سلامت او کاری انجام دهد.

بچه‌ها یاورشان این است که پدر و مادر قهرمان زندگی‌شان هستند. بچه‌ها حتی زست نشستن پشت فرمان را یاد می‌گیرند. همه رفتارها از طرف پلیس ضبط می‌شود و در بزرگسالی این رانندگی‌های دیده می‌شود. این توقع زیادی است که بچه را با هر شرایطی بزرگ و بعد او را در جامعه رها کنیم و بعد از پلیس و دیگران توقع داشته باشیم. با توجه به اینکه ۷۰ درصد تصادفات در نتیجه خطای انسانی است، بنابراین این شخصیت فرد و تصمیمات او که به عنوان راننده گرفته می‌شود، تاثیراتش در تصادفات پلیس راهور تهران

## نگارخانه

علی رضا اسماعیلی\*

## رانندگان متخلف را نکوهش کنید نه ستایش!

در کل دنیا حدود ۸ درصد مردم رفتارهای ضد اجتماعی دارند. این آمار می‌تواند مربوط به راندگی باشد یا سایر مشاغل را هم در بر خیزد. در برخی کشورها این آمار بیشتر است. دلیل عمده آن است که بسیاری از رانندگان جوان که دارای خودرو هستند، جایی برای تخلیه هیجانات خود ندارند تا انرژی ذخیره شده را آزاد کنند.

دلیل بعدی به آزادی بیش از حد باز می‌گردد چراکه وقتی سیستم‌های نظارتی و کنترل قوی نباشد، فرد خطای می‌تواند به راحتی تخلف و از دست قانون فرار کند. در بسیاری از کشورها برای رفتارهای تهاجمی در راندگی مجازات‌های سختی اعمال می‌شود که فرد دیگر فکر تخلف نکند. مورد دیگر آن است که برای متقاضیان راندگی علاوه بر آزمون‌های عمومی و تخصصی، تست شخصیت هم گرفته می‌شود و سلامت روان نیز چک می‌شود و اگر شرایط لازم موجود نباشد، به این افراد گواهینامه داده نمی‌شود.اما در کشور ما به همه افراد متقاضی گواهینامه می‌دهند. این گونه می‌شود که برخی افراد هر کاری می‌خواهند در پشت فرمان انجام می‌دهند. سیستم اجرای مقررات ما به گونه‌ای نیست که همین رفتارهای تهاجمی رانندگان متخلف را تحت کنترل و نظارت بیورد. این عوامل سبب شده‌است رانندگان تهاجمی دست به تخلفات بزنند. موضوع دیگر و مهمی که در جامعه ما وجود دارد، آن است که اگر راننده با سرعت بالا حرکت کند یا تخلفات عمده‌ای را با مهارت انجام دهد، در عرف عمومی از آن فرد و راندگی‌اش تعریف می‌شود و او را راننده چابک و تیز عنوان می‌کنند و به جای اینکه این رفتارها عملی با تلقی شود، رفتار اینگونه افراد را خوب و مثبت در نظر می‌گیریم و حتی ستایش هم می‌کنیم!

«**عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی**

دوشنبه ۲۳ اسفند ۱۴۰۰ | ۱۱ شعبان ۱۴۴۳

## جامعه

سرویس اجتماعی ۸۸۹۹۸۴۰

# رانندگی ما واقعاتهاجمی شده‌است!

«**جوان**» سبک راندگی ایرانیان را از جنبه‌های گوناگون و در گفت‌وگو با کارشناسان مورد بررسی قرار داده است



پرونده

مهسا گربندی

رانندگی ایرانی‌ها تهاجمی شده‌است. این را به وضوح می‌شود در خیابان‌های درون شهری و بیرون شهری دید. علت کادی این موضوع فرصت‌های متعددی می‌طلبد، اما آنچه مهمتر به نظر می‌رسد، حساس اس کردن جامعه نسبت به این پدیده پرمفسده است. پایش را روی پدال گاز فشار و در خیابان‌ها و بزرگ می‌دهد. از هر راهی که به چشمش بیخورد فضا را کشیدن دارد و نه برای جان خودش ارزش قائل می‌شود و نه به فکر جان عابرن پیاده و سایر رانندگان است. وقتی نمی‌تواند مسیر جدیدی برای عبور پیدا کند به زور خودش را در خطوط ویژه مخصوص تردد اضطرار جا می‌دهد و با فاصله میلیمتری از

کنار خودروهایی که در ترافیک توقف کرده‌اند، عبور می‌کند! آن طرف خودروی دیگری در حال لای کشیدن از میان خودروهای در حال حرکت است و احتمال تصادف را برای سایر خودروها بالا برده‌است. در همین حین چند موتورسیکلت از روی جدول کنار اتوبان عبور می‌کنند و وارد پیاده‌روها می‌شوند تاآز آن مسیر به حرکت خود ادامه دهند. «عبور از چراغ قرمز»، «حرکات ماریج» و «سرعت بیش از حد مجاز» از دیگر تخلفاتی است که در اتوبان و خیابان‌های شهر به چشم می‌خورد و همه اینها نشان می‌دهد که راندگی‌ها تهاجمی شده‌است. به تازگی رئیس پلیس اصفهان از راندگی تهاجمی ایرانی‌ها صحبت

## اولویت با آموزش و فرهنگ‌سازی است



■ **امان‌الله قربایی مقدم\***

مردم جامعه ما از لحاظ رعایت قانون و مقررات راهنمایی و راندگی یکسان نیستند. هر چه سطح تأخر فرهنگی آنها بیشتر باشد، رعایت قانون و مقررات در آنها کمتر است و آنها تهاجمی‌تر رفتار می‌کنند. به یک فرد جوان که تحصیلات ندارد، تازه به شهر آمده و خودرو خریده‌است بیشتر به قوانین راهنمایی و راندگی احترام می‌گذارد، زیرا این جوان که اولین بار پشت فرمان نشسته، آموزش کافی ندیده‌و همین دلیل کمتر به قوانین اهمیت می‌دهد. همانطور که در فرهنگ آپارتمان نشینی، آن دسته از افرادی که در آپارتمان زندگی نکرده‌اند با فرهنگ آن آشنا نیستند، رفتارهای نامتعارفی از خود نشان می‌دهند.

برای پرورش و تربیت افراد در استفاده از فناوری باید دو مسئله مدنظر قرار بگیرد: اول مسئله آموزش است، مانند همان چیزی که در آموزش و پرورش به فرزندنمان یاد داده می‌شود یا استفاده از تابلوهای راهنمایی و راندگی و آموزش‌های قبل از آن برای راندگی افراد. دوم نیز بر خورد با تخلف‌های صورت گرفته تا از ادامه این تخلف‌ها جلوگیری شود. البته هر دوی این موارد باید به درستی و کارشناسانه انجام شود. هر چند برخی افراد از ترس خسارت جانی و مالی یا جریمه

### خشم در جامعه دست به دست می‌شود

■ **مهدی اسماعیل تبار\***

وقتی افراد در محل کار یا خانواده مشکلاتی دارند که روان آنها درگیر است یا برای راهنمایی و راندگی مسئله‌ای دارند، درگیر پروسه‌های آزاردهنده و کاغذبازی می‌شوند، خشمگین



خشمگین وارد خیابان می‌شوند و پشت فرمان می‌نشینند و معمولاً هنگام «راندگی» یا فعالیت در «فضای مجازی» خود واقعیشان را نشان می‌دهند و خشمشان را تخلیه می‌کنند. ما باید در مرحله اول مسئله

رفتارهای روانی متعدد مردم را بپذیریم و در راستای آن برای درمان روان آنهاپی که آسیب دیده‌اند، قدم برداریم. این مسئله بسیار حائز اهمیت است که از آن غفلت کرده‌ایم.

بررسی‌ای انجام‌شده نشان می‌دهد ۸۰ درصد از راندگی‌های بد و تهاجمی علت روانی دارد که نتیجه آن تحمیل خسارت جانی و مالی به خود فرد و اطرافیان است. خوشبختانه سیستم کشوری سالم است، اما متأسفانه برخی از مدیران در کشور ناسالم کار می‌کنند. بنابراین اگر می‌خواهیم جامعه را درست کنیم باید از مسئولان شروع کنیم. در این صورت است که مردم و کشور در نجات می‌دهیم و خشم مردم را نیز کمتر خواهیم کرد.

از طرفی‌ای خودمان نیز به فکر خودمان باشیم و با خودسازی فردی نگذاریم، مسائل بیرونی ما با خودمان بی‌بازگردد. ۳۰۰ هزار جوان کشورمان شهید شدند، ما نیز باید نقش خودمان را پیدا کنیم و خودمان را به ایران پیوند بزنیم. ما باید به علقت ناشی از عصبانیت و لجبازی فکر کنیم و به دنبال راهکار دیگری برای تخلیه خشم و ناراحتی درونی‌مان باشیم.

یکی از این مسائل بالا بردن قدرت تطابق در خودمان است، در این صورت می‌توانیم خشم خودمان را کنترل کنیم و اقدام به راندگی تهاجمی ناشی از خشم و ناراحتی نکنیم تا مبادا به خودمان یا اطرافیانمان آسیب بزنیم. «**روانشناس**

## قوانین راهنمایی و راندگی ضعف دارد

کمبود زمان است که مردم برای زودتر رسیدن به محل کار، خانه یا حتی قرارهایی که از پیش گذاشته‌اند با سرعت راندگی می‌کنند و از مسیرهای ممنوع رد می‌شوند.

مورد بعدی مربوط به فرهنگ‌سازی است که ما در این حوزه بسیار ضعیف هستیم. در حالی که امروز بسیاری از افراد از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند، سال‌های گذشته کمتر کسی به آن توجه می‌کرد؛ این یک فرهنگ‌سازی خوب بوده، اما در حوزه بر خاشگرگی و راندگی تهاجمی کمتر توجهی به فرهنگ‌سازی شده‌است.

مورد پنجم ضعف قوانین جرائم راهنمایی و راندگی است که به وضوح دیده می‌شود: رانند گانی که بی‌توجه به قوانین راهنمایی و راندگی، از خط ویژه یا چراغ قرمز یا حتی خیابان ورود ممنوع عبور می‌کنند و هیچ برخوردی با آنها نمی‌شود. باید با افرادی که در ساعات شلوغ و پرترافیک شهر، از خط ویژه عبور می‌کنند، برخورد شود و جریمه‌های سنگین برای آنها در نظر گرفت. تا کمتر رانند گانی تصمیم به ارتکاب جرم بگیرند. گاهی اوقات رانندگان جرم را از زبانی می‌کنند و می‌بینند که رفتن از خط ویژه یا عبور از چراغ قرمز برایشان سنگین تمام نمی‌شود، به همین دلیل برای اقدام به این جرم ترغیب می‌شوند.واظب نیز حادثه تلخی را رقم می‌زنند. متأسفانه شاهدان هستیم که نسبت خودروهای تولید شده با نسبت ظرفیت‌های شهر و حتی جاده‌های کشور تناسبی ندارد و همین موضوع نیازمند ایجاد محدودیت‌های



مختص به شرایط شده‌است تا حجم زیادی از خودروها در سطح شهر تردد نکنند و ترافیک‌های شدیدتری را به وجود نیاورند. از طرفی باید توجه ویژه‌ای به حمل و نقل عمومی شود تا مردم رغبت استفاده از آن را داشته باشند و کمتر در ترافیک و گرما راندگی کنند. علت عمده تمایل نداشتن به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی است که در شرایط کرونایی و رعایت نکردن بهداشت در وسایل حمل و نقل عمومی منجر به تردد زیاد خودروهای شخصی در سطح شهر شده‌است. از طرفی باید به آموزش قوانین راهنمایی و راندگی توجه شود. بیشترین آموزش‌های مؤثر از طریق رسانه‌ها صورت می‌گیرد که باید برای آن تلاش شود و مسئولان مربوطه با آموزش‌های لازم و مداوم، بخشی از معضلات موجود در حوزه ترافیک و تصادفات ناشی از راندگی تهاجمی را حل کنند. همچنین باید فرهنگ ترافیک شهری و ترافیک جاده‌ای در دوران مدرسه به دانش آموزان یاد دهنده‌شود و حوادثی که در این حوزه اتفاق می‌افتد و مشکلاتی که به دنبال آن ایجاد می‌شود نیز برای مردم نمایش داده شود.

«**پژیر بس دادرسی عمومی و انقلاب تهران**

## امنیت اجتماعی

حسین سروقامت

## ۵۴۳

رفته بود جگر کی، چند سیخ جگر بخورد. توی یخچال جگر کی همه جور متاعی بوده؛ از دل، جگر و قلوه تا خوک و ساردل و دنبان!

غذایش را که خورد، رفت کنار دخل تا پولش را حساب کند. جوانکی را که صاحب جگر کی بود، مخاطب قرار داد و گفت اگر دنبان را که خوردنش جایز نیست، از لیست غذاهای خود برداری، ضرر هنگفتی می‌کنی؟ گفت نه!

ساده و صمیمی گفت خوب: بردار... روزی حالات را با خرید و فروش کالای حرام آلوده نکن!

من بعدها به این موضوع فکر کردم: دیدم این حرف را به خیلی‌های دیگر هم می‌شود گفت.

به کار مندی که رشوه می‌گیرد. به کاسبی که جنس تاریخ گذشته می‌فروشد. به بازاربایی که از پول هر کالا سهمی برای خود برمی‌دارد. به تعمیر کاری که مشتری را فریب می‌دهد... دوستان! راه دور نرید؛ بهشت و جهنم همین جاست!

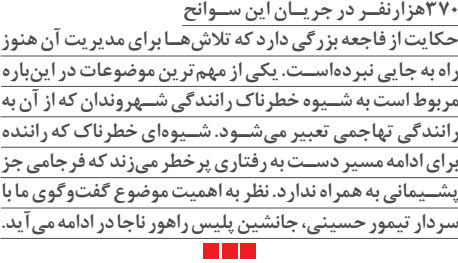
## نگاه‌مه‌ها

حسین فصیحی

سردار تیمور حسینی، جانشین رئیس پلیس راهور انتظامی کشور در گفت و گو با «جوان»:

## رانندگان پر خطر را باید نذرروانشناسی فرستاد

یکی از مهم‌ترین معضلات جامعه ما مربوط است به سوانح راندگی و آسیب‌های ناشی از آن که هرینه‌های بسیاری را برای کشور به همراه داشته‌است. مرگ سالانه حدود ۱۷هزار نفر از شهروندان در جریان سوانح راندگی و مصدومیت و معلولیت ۳۷۰هزار نفر در جریان این سوانح حکایت از فاجعه بزرگی دارد که تلاش‌ها برای مدیریت آن هنوز راه به جایی نبرده‌است. یکی از مهم‌ترین موضوعات در این باره مربوط است به شیوه خطرناک راندگی شهروندان که از آن به راندگی تهاجمی تعبیر می‌شود. شیوه‌های خطرناک که راننده برای ادامه مسیر دست به رفتاری پرخطر می‌زند که فرجامی جز پشیمانی به همراه ندارد. نظر به اهمیت موضوع گفت‌وگو می‌اید. سردار تیمور حسینی، جانشین پلیس راهور تاچادر ادامه می‌اید.



یکی از موضوعات مهم در کشور سوانح راندگی و کشته‌های ناشی از آن است. اگر در نظر بگیریم همه رانندگان دارای گواهینامه هستند و با طی کردن آموزش‌های راهنمایی و راندگی از قوانین اطلاع دارند، این پرسش مطرح است که چرا در خیابان‌ها و جاده‌ها شاهد راندگی به شیوه تهاجمی هستیم؟ برای ورود به بحث به عنوان کارشناس این حوزه بفرمایید راندگی تهاجمی چیست و چه دلایلی برای بروز این امر وجود دارد؟

موضوع بسیار مهمی را مطرح کردید. بنده، راندگی تهاجمی را تعبیر می‌کنم به رفتارهای پرخطر افراد. در راندگی ارتکاب برخی از تخلف‌ها ناشی از رفتارهای پرخطری است که برخی افراد با آن درگیر هستند. بخش قابل توجهی از سوانحی که شاهد هستیم، به ویژه در جاده‌ها و محورهای برون‌شهری ناشی از رفتارهای پرخطر است. ارتکاب تخلف‌هایی مثل سرعت غیرمجاز، سبقت غیرمجاز، تجاوز به چپ، رعایت نکردن حق تقدم و مواردی از این دست ناشی از رفتارهای پرخطری است که غالباً به دلیل عجله و شتاب به وجود می‌آید. حتماً تحقیقات روان‌شناسی این را تأیید می‌کند که اساساً نوع راندگی افراد رابطه کامل و مستقیمی با خلق و خوی فرد دارد. فردی که به لحاظ اخلاقی و شخصیتی انسان آرامی است، امکان ندارد از او راندگی پرخطر ببینید یا رفتار هیجانی داشته باشد. راندگی را همه کارشناسان و متخصصان رفتارشناسی، روان‌شناسی و جامعه‌شناسی به گونه‌ای تعریف می‌کنند که یک نماد و نشانه‌ای از خلق و خو و شخصیت آن فرد است. هر چند ما در راندگی فقط رفتارهای پرخطر را نداریم. اینکه فکر کنید صد درصد انسان‌هایی که مرتکب تخلف می‌شوند، شخصیت ناآرام دارند، منظور نیست. بخش قابل توجهی از تخلفات و بی‌نظمی‌هایی که شاهدش هستیم ناشی از عوامل دیگر است که برای ریشه‌یابی آن باید به موضوعات دیگر رجوع کرد.

**چه عواملی؟**

اینکه ما برای شهروان نتوانسته‌ایم برنامه‌ریزی مناسب داشته باشیم که در مرحله اول سفر را مدیریت کنیم. در مرحله دوم توانستیم امکان جابه‌جایی افراد را با یک ناگان و با یک سیستم حمل و نقل عمومی کارآمد ساماندهی کنیم و در مرحله سوم هم نتوانستیم به یک سیستم یکپارچه هوشمندمان دست پیدا کنیم که این سیستم بتواند همه رفتارهای راندگی افراد را کنترل کند.

**اگر عوامل جمع شوند، رفتار پرخطر از بین می‌رود؟**

قطعاً سیستم مهمی از این رفتارها کاهش پیدا می‌کند. می‌خواهم بگویم که در همه دنیا این اصل پذیرفته شده‌است. برای اینکه یک ترافیک منظم و مطلوب داشته‌باشیم باید مهندسی ترافیک به خوبی پیاده شود، آموزش را به خوبی برای کاربران ترافیک انجام داده‌باشیم و در مرحله آخر هم اجرای مقررات اثر بخش پیاده‌سازی شود. از نظر من به عنوان کارشناس بالغ بر ۹۵ درصد بی‌نظمی می‌تواند کاهش پیدا کند. آن وقت است که باید به سراغ راندگی تهاجمی و پرخطر و رفتار پرخطر برویم. این نکته مهمی است. اگر مهندسی ترافیک خوب و آموزش هم به خوبی انجام شد و اجرای مقررات به خوبی پیاده شد یک اقلیت خیلی کم از افراد در این شرایط اگر رفتار پرخطر داشته باشند باید آنها را برای درمان نزد روان‌شناس فرستاد. اگر در شرایط فعلی که مهندسی ترافیک ما ایراد دارد، آموزش ما به خوبی انجام نمی‌شود و اجرای مقررات اثر بخشیشی لازم را ندارد نمی‌توانیم بگویم که این رفتارها ناشی از یک شخصیت مشکل‌دار است و این افراد را به لحاظ روحی روانی رفتارشان پرخطر است و باید با آنها برخورد شود. بنابراین این آن سوی ماجرا باید به سامان برسد و کسانی که می‌مانند و اصرار به رفتارهای پرخطر دارند باید به عنوان راننده تهاجمی یا رفتار پرخطر یا پرخاشگرانه در مان شوند.

**اگر در نظر بگیریم که سالانه ۱۷ هزار نفر در سوانح جان می‌دهند و شمار بیشتری هم مصدوم و معلول می‌شوند، هزینه‌های بسیاری متوجه کشور می‌شود. عملی شدن موضوعات مورد اشاره شما هم نیازمند هزینه زیاد است. پرسش اساسی این است چرا هزینه‌هایی که صرف سوانح می‌شود در موضوع مورد نظر شما هزینه نمی‌شود؟**

این موضوع که به آن اشاره کردید، جزو یکی از دغدغه‌های ما است. شما به عنوان رسانه این «چرا» را به گوش کسانی برسانید که باید جواب دهند. این را ما همیشه در جلسات و مکتوبات‌مان مطالبه کرده‌ایم و اتفاقی است که باید روی دهد و به نظر می‌رسد که روند آن بسیار کند است.