هناك عدد من الطرق المختلفة للحصول على بيانات القياس عن بُعد لسلوك السائق؛ وذلك لتوضيح الكيفية التي تتم قيادة سيارة وفقًا لها، بما في ذلك:

* الأجهزة السلكية (’الصندوق الأسود‘) - ويمكن تركيبها من جانب جهة التصنيع الأصلية للجهاز، أو تركيبها لاحقًا.
  + ويمكن أيضًا ربطها بأجهزة كاميرا قد تقدم مشهدًا مدته ثوانٍ قليلة لكل حدث يؤدي إلى بدء التشغيل، ويمكن أن تكون الكاميرات أمامية و/أو داخل السيارة باتجاه السائق.
* أجهزة OBDII (منفذ تشخيص أعطال السيارة) ‘للتشغيل الفوري’
* تطبيقات الهاتف الذكي

في جميع الحالات، من المهم أن تتمكن من ربط البيانات السلوكية بسائق منفرد وليس بسيارة، وذلك لضمان أنها يمكن استخدامها في إدارة الخطر. قد لا تحتوي بعض أجهزة ’الصندوق الأسود‘ الأقدم على إمكانية تحديد من يقود السيارة (وهو الأمر الذي يمكن أن يمثل مشكلة إذا كان عدد من السائقين المختلفين يستطيع أن يستخدم السيارة نفسها). في هذه الحالات، ستكون هناك حاجة إلى سجل يدوي لتمكينك من الربط بين البيانات وموظف منفرد يقود في وقت أي حدث أطلقه نظام القياس عن بُعد.

على حسب إمكانيات الجهاز/ الطريقة التي يجري استخدامها، قد تكون البيانات المتاحة هي:

* زيادة السرعة
  + حالات زيادة السرعة فوق الحد المتفق عليه.
    - يقدم هذا رؤية محدودة لسلوكيات زيادة السرعة، ومع ذلك يمكن استخدامها لتوضيح حالات السرعة العالية.
  + حالات زيادة السرعة بالنسبة إلى حد السرعة المعلن للطريق.
    - هذه البيانات مفيدة أكثر؛ لأنها يمكن أن تتيح لك إمكانية التركيز على حالات زيادة السرعة عالية المخاطر؛ مثل الحالات التي تقع في المناطق الحضرية.
* حالات الفرملة الشديدة
* حالات الانعطاف الشديد
* حالات الإسراع الشديد
  + هذا ليس بالضرورة دليلاً على سلوكيات خطرة، إلا أن أنماط الفرملة الشديدة التي يليها إسراع شديدة باستمرار يمكن أن تكون دليلاً. حالات الإسراع الشديد دليل على قيادة غير موفرة.
* الإجهاد
  + الوقت المنقضي في القيادة من دون الحصول على راحة.
  + الرحلات الطويلة باستمرار.
  + الرحلات في أوقات الخطر العالي من اليوم (خاصةً منتصف الليل - 06.00).
* المسارات عالية الخطر
  + الرحلات في المناطق عالية الخطر في الأوقات عالية الخطر (مثل الرحلات القريبة من المدارس بالقرب من وقتي البدء والانتهاء).
  + المسارات الأخرى عالية الخطر كما ورد تعريفها في السياسات والإجراءات لديك.

ينبغي تحليل بيانات سلوك السائق بانتظام لمعرفة الاستثناءات بناءً على الحدود (مثل زيادة السرعة بمعدل أكبر من 10 كلم/س فوق حد السرعة المعلن) والتوجهات المتفق عليها، لمعرفة ما إذا كان أداء السائق فيما يخص السلامة يتحسن أم يتدهور. ينبغي على المديرين المباشرين بمجرد انتهاء تدريبهم أن يستجوبوا سائقيهم بانتظام، ويحققوا في السبب (الأسباب) الجذرية الأساسية لأي سلوكيات تم قياسها. بمجرد فهم الأسباب الجذرية، يمكن تنفيذ التدخلات الملائمة التي تركز على الإدارة و/أو السائق لتحسين السلوكيات التي تمت ملاحظتها.

مهم - يجب أن تنظر دائمًا في الأسباب الإدارية و/أو التشغيلية المحتملة للسلوكيات التي تمت ملاحظتها، وعدم افتراض أنها تعود فقط إلى القيادة السيئة.

للمزيد من النصائح عن الحدود في نظام القياس عن بُعد، تواصل عبر البريد الإلكتروني: [mail@roadrisktoolkit.com](mailto:mail@roadrisktoolkit.com)