



## تعیین‌کننده‌های نگرشی رانندگی با سرعت غیرمجاز در افراد نوجوان

دکتر زهرا طبیبی

عضو هیئت علمی گروه روان‌شناسی، دانشکده علوم تربیتی و روانشناسی، دانشگاه فردوسی مشهد

نویسنده مسئول: [ztabibi@hotmail.com](mailto:ztabibi@hotmail.com)، تلفن: ۰۵۱۱ و ۸۸۰۳۶۷۶

سید سپهر هاشمیان

کارشناس روانشناسی بالینی

**بیان مسأله:** یکی از سبک‌های رانندگی که در حوادث ترافیکی نقش مهمی دارد، رانندگی با سرعت غیرمجاز است. سبک رانندگی متأثر از انگیزشها و نگرشهاست، یعنی فرد نسبت به باورهایی که از رانندگی با سرعت غیرمجاز دارد انتخاب می‌نماید که با سرعت مجاز/غیرمجاز رانندگی نماید. **هدف مطالعه:** هدف تحقیق حاضر بررسی باورهای شناختی رانندگی با سرعت غیرمجاز با استفاده از تئوری رفتار برنامه‌دار در گروه رانندگان نوجوان است. سوال تحقیق این است که کدامیک از عامل‌های نگرشی یعنی، ارزیابی پیامد رفتاری، هنجار ذهنی، تصور کنترل رفتاری، هنجار توصیفی و اخلاقی می‌تواند قصد نوجوانان به رانندگی با سرعت غیرمجاز را پیش‌بینی نماید. **روش تحقیق:** ۵۵ نوجوان راننده در سنین بین ۱۸ تا ۲۰ سال به پرسشنامه محقق ساخته مبتنی بر تئوری رفتار برنامه‌دار برای ارزیابی باورهای آنها نسبت به رانندگی با سرعت غیرمجاز پاسخ دادند. از رگرسیون چندگانه برای پیش‌بینی متغیر قصد بوسیله عامل‌های نگرشی استفاده شد. **یافته‌ها:** برای پیش‌بینی قصد افراد برای رانندگی با سرعت غیر مجاز، از بین باورهایی که تئوری رفتار برنامه‌دار می‌سنجید، متغیر ارزیابی نوجوانان نسبت به "پیامدهای رفتاری" رانندگی با سرعت غیر مجاز تنها متغیری بود که پس از کنترل واریانس سایر متغیرها همچنان معنادار باقی ماند. متغیر ارزیابی پیامد رفتار توانست ۶۶٪ از واریانس قصد افراد برای رانندگی با سرعت غیر مجاز را توضیح دهد. **نتیجه‌گیری:** یعنی نوجوانانی که از رانندگی با سرعت غیر مجاز بیشتر لذت می‌بردند و فکر می‌کردند که برایشان منفعت دارد کمتر انگیزه رعایت سرعت مجاز را داشتند. از کاربردهای ضمنی نتایج تحقیق که می‌توان پیشنهاد داد طراحی برنامه‌های آموزشی با هدف اصلاح باورهای رانندگان نوجوان نسبت به پیامدهای رفتاری رانندگی با سرعت غیرمجاز است.

**واژگان کلیدی:** رانندگی با سرعت غیر مجاز، تئوری رفتار برنامه‌دار، نوجوانان



## مقدمه

در سال ۲۰۰۲، بطور متوسط ۱۹ نفر در هر صد هزار جمعیت در جهان، در تصادفات ترافیکی جان باختند. در ایران این میزان ۴۴ نفر در هر صد هزار جمعیت بوده است (نقوی و همکاران، ۲۰۰۹). بار مالی تصادفات ترافیکی بر کشور ایران بیش از ۳/۵٪ تولید ناخالص ملی در سال ۱۳۸۰ برآورد شد (آیتی، ۱۳۸۱). تصادفات ترافیکی عامل اصلی از دست دادن زندگی در کشورهای توسعه یافته و عاملی مهم برای مرگ‌ها و معلولیت‌ها بخصوص در بین افراد نوجوان در کشورهای در حال توسعه شناخته شده است. آمار نشان می‌دهند که نرخ تصادفات رانندگی در بین رانندگان مبتدی نوجوان بیش از هر گروه سنی دیگر است (سومالا، ۱۹۸۷).

دلایل متعددی برای نرخ بالای تصادفات رانندگان مبتدی نوجوان ارائه شده است. مطالعات نشان می‌دهند که نوجوانان بیش از هر گروه دیگر گرایش به رانندگی به سبک پرخطر دارند. در مقایسه با سایر رانندگان، نوجوانان بیشتر با سرعت غیرمجاز رانندگی می‌کنند، فاصله طولی را کمتر رعایت می‌کنند و سبقت‌های غیرمجاز بیشتری می‌گیرند (جوناه، ۱۹۸۶). برای پاسخ به این سوال که چرا نوجوانان اقدام به رانندگی به سبک پرخطر می‌کنند نیز دلایلی مطرح شده است. عدم تجربه و نقص در مهارت‌های رانندگی به عنوان یکی از اصلی‌ترین عامل‌ها ذکر شده است. دلیل دیگری که مطرح شده است ضعف توانایی رانندگان نوجوان در درک خطر و سوگیری در ارزیابی مهارت‌های رانندگی خود است. نوجوانان معمولاً خطر موجود در برخی از موقعیت‌های ترافیکی را کمتر از حد تخمین می‌زنند، توانایی خود را در مهارت‌های رانندگی بیش از حد برآورد می‌نمایند، و خود را نسبت به پیامدهای ناگوار مصون می‌پندارند (دیری، ۱۹۹۹؛ میلشتین، ۱۹۹۳). علاوه بر این، جوناه (۱۹۸۶) اذعان می‌نماید که نوجوانان برای ابراز استقلال خود، سرپیچی از مرجع قدرت، کسب تایید همسالان و ارضاء نیاز به تحریک‌جویی دست به رانندگی پرخطر می‌زنند.

علاوه بر این‌ها، نگرش نوجوانان نسبت به رانندگی به عنوان عاملی که سبک رانندگی آنها را تعیین می‌کند مطرح شده است. سبک رانندگی یعنی شیوه‌ای که فرد انتخاب می‌کند که رانندگی کند یا بطور عادی رانندگی می‌کند. در این راستا، تئوری رفتار برنامه‌دار "قصد" را عامل تعیین‌کننده اصلی برای رانندگی پرخطر فرض می‌نماید. از منظر این تئوری قصد همان انگیزه انجام رفتار است. انگیزه انجام رفتار نیز با مجموعه‌ای از عوامل چون نگرش نسبت به پیامد رفتار (ارزیابی مثبت یا منفی از انجام رفتار)، هنجار ذهنی (تصور فرد از فشار اجتماعی در رابطه با انجام رفتار)، تصور کنترل بر رفتار (تصور فرد از آسانی یا دشواری انجام رفتار)، هنجار توصیفی (تصور فرد نسبت به اینکه چقدر افراد مهم در زندگی آن رفتار را انجام می‌دهند)، هنجار اخلاقی (تصور فرد از درست یا نادرست بودن انجام رفتار) ارتباط دارد. هرچه نگرش فرد نسبت به پیامد رفتار و هنجار ذهنی او



بیشتر مثبت باشد و فرد احساس کند که بر انجام رفتار کنترل دارد به احتمال خیلی زیادتر تصمیم بر انجام رفتار را خواهد داشت. و وقتی فرد کنترل واقعی بر رفتار داشته باشد انتظار بیشتری می‌رود که به محض فراهم شدن شرایط فرد تصمیم خود را به اجرا درآورد.

بنابراین این تئوری بر رفتار متمرکز است و به این سوال که چرا رانندگان تصمیم می‌گیرند با سبک خاصی رانندگی کنند می‌تواند پاسخ دهد. تاکنون مطالعات زیادی با استفاده از تئوری رفتار برنامه‌دار برای پیش‌بینی رفتارها در حیطه ترافیک انجام شده است و بر اساس این تئوری مداخلات رفتاری طراحی و اجرا شده است (گلندان و سرنیکا، ۲۰۰۳). به عنوان مثال از تئوری برای پیش‌بینی رفتارهای ترافیکی چون رانندگی در حالت مستی، سبقت‌های غیرمجاز، عدم رعایت فاصله طولی و عدم حرکت بین خطوط بکار رفته است (فوروارد، ۱۹۹۷؛ پارکر، منستید، استرادلینگ، ریزن و باکستر، ۱۹۹۲). علاوه بر این‌ها، تئوری بطور موفقیت‌آمیزی قادر به پیش‌بینی رانندگی با سرعت غیرمجاز بوده است (وارنر و ابرگ، ۲۰۰۸؛ فوروارد، ۲۰۱۰). از آنجاییکه رانندگی با سرعت غیر مجاز از رایج‌ترین تخلفات رانندگی در ایران است و میزان شدت معلولیت و مرگ ناشی از تصادف به دلیل سرعت زیاد بیش از هر نوع تصادف دیگر است (زاده، وهابی، نازپرور و عمویی، ۲۰۰۲)، لذا این مطالعه در چارچوب مفهومی تئوری رفتار برنامه‌دار به بررسی تعیین‌کننده‌های نگرشی رانندگی با سرعت غیرمجاز در بین نوجوانان می‌پردازد.

بنابراین هدف مطالعه حاضر پاسخ به سوال زیر است که در چارچوب مفهومی تئوری رفتار برنامه‌دار کدام یک از سازه‌های مربوط به قصد قادر به پیش‌بینی تصمیم نوجوانان بر رانندگی با سرعت غیر مجاز است.

## روش تحقیق

**آزمودنی‌ها:** ۵۵ نوجوان دارای گواهینامه رانندگی در سنین بین ۱۸ تا ۲۰ سال (میانگین برابر با ۱۹٫۵ سال و انحراف استاندارد ۱٫۲) که ۴۰ نفر از آنها مرد و ۱۵ نفر زن بودند در این تحقیق شرکت کردند. متوسط سال‌های تحصیل ۱۳٫۷ با انحراف استاندارد ۱٫۶ سال، حداقل ۹ سال و حداکثر ۱۴ سال بود. متوسط تجربه رانندگی ۱٫۷ سال و انحراف استاندارد ۱٫۰۳ و متوسط ساعات رانندگی در شبانه روز ۲٫۶ ساعت و انحراف استاندارد ۲٫۹ بود. ۴۵٫۶٪ از آنها دچار هیچ تصادفی در یک سال گذشته نشده بودند، ۲۷٫۶٪ یک‌بار، ۱۶٫۱٪ دو بار و بقیه بیش از ۳ بار دچار شده بودند. ۲۷٫۳٪ بیش از یک بار و ۴۳٫۶٪ فقط یک بار به دلیل رانندگی با سرعت غیر مجاز جریمه شده بودند ۱۴٫۵٪ هرگز جریمه نشده بودند و سایرین گزارشی ندادند.



ابزار: یک پرسشنامه محقق ساخته حاوی دو قسمت که قسمت اول مربوط به اطلاعات شخصی مانند تاریخ تولد، جنسیت، تحصیلات، تعداد سال‌های رانندگی، متوسط ساعات رانندگی در طول یک شبانه‌روز (میزان رانندگی) و اینکه در یک سال گذشته چندین بار تصادف کرده‌اند و این که آیا تاکنون به علت سرعت غیرمجاز جریمه شده‌اند بود. قسمت دوم پرسشنامه حاوی ۱۱ سوال بود که بر اساس تئوری رفتار برنامه‌دار برای ارزیابی باورهای آنها نسبت به رانندگی با سرعت غیرمجاز تهیه شده بود (فرانسیس<sup>۱</sup> و همکاران، ۲۰۰۴). هر سوال بر اساس یک مقیاس ۷ نمره ای از ۱ تا ۷ نمره‌گذاری شد.

### یافته‌ها

میانگین و انحراف استاندارد نمرات در هر یک از متغیرهای مربوط به تئوری رفتار برنامه‌دار در جدول شماره ۱ آورده شده است.

جدول ۱: میانگین و انحراف استاندارد نمرات در هر یک از متغیرهای مربوط به تئوری رفتار برنامه‌دار

هنجار توصیفی	هنجار اخلاقی	کنترل رفتاری	هنجار ذهنی	نگرش رفتاری	قصد	
۷,۶	۹,۲	۹,۹	۱۰,۹	۹,۰۳	۸,۹	میانگین
۳,۵	۳,۵	۲,۸	۲,۷	۳,۰۱	۳,۱	انحراف استاندارد

برای پیش‌بینی متغیر قصد از متغیرهای نگرش، هنجار ذهنی، احساس کنترل، هنجار اخلاقی و هنجار توصیفی از رگرسیون خطی چندگانه سلسله مراتبی، مدل Enter استفاده شد. لازم به ذکر است که قبل از انجام رگرسیون، نرمال بودن توزیع گویه های پرسشنامه مورد بررسی قرار گرفت. میزان کجی<sup>۲</sup> گویه‌ها بین ۰,۰۰۸ تا ۰,۰۶ و کشیدگی<sup>۳</sup> آنها بین ۰,۰۸ تا ۱,۰۲ متغیر بود. بنابراین پیش فرض نرمال بودن توزیع داده‌ها رعایت شده بود (مایلز<sup>۴</sup> و شیولین<sup>۵</sup>، ۲۰۰۱).

<sup>۱</sup> Francis  
<sup>۲</sup> skewness  
<sup>۳</sup> kurtosis  
<sup>۴</sup> Miles  
<sup>۵</sup> Shevlin



رگرسیون خطی که متغیرهای نگرش رفتاری، هنجار ذهنی، تصور کنترل بر رفتار، هنجار اخلاقی و توصیفی به عنوان متغیرهای پیش‌بین کننده و متغیر قصد به عنوان متغیر ملاک بود اجرا شد.

نتایج رگرسیون نشان می‌دهد که مدل معنادار است و همه متغیرها روی هم قادر به توضیح ۰,۲۵٪ از واریانس قصد افراد برای راندگی با سرعت غیرمجاز بود ( $Adj R^2 = 0,25$ ). وقتی واریانس سایر متغیرها کنترل شد، تنها متغیر نگرش رفتاری بطور معناداری با قصد افراد ارتباط داشت. این متغیر پس از ثابت نگهداشتن واریانس سایر متغیرها قادر به توضیح ۰,۶۶٪ از واریانس قصد بود (جدول ۲ را مشاهده نمایید).

جدول ۲: رگرسیون خطی چندگانه با متغیر قصد به عنوان متغیر ملاک و متغیرهای نگرش رفتاری، هنجار ذهنی، احساس کنترل رفتاری، هنجار توصیفی و اخلاق به عنوان متغیرهای پیش‌بین کننده

<i>P</i>	<i>t</i>	<i>B</i>	
$< 0,001$	۳,۸۰۶	.۶۶۴	نگرش رفتاری
.۳۳۲	-.۹۸۱	-.۱۳۸	هنجار ذهنی
.۶۸۴	-.۴۰۹	-.۰۵۱	کنترل رفتاری
.۷۰۳	-.۳۸۴	-.۰۶۳	هنجار اخلاقی
.۴۱۳	.۸۲۶	.۰۹۹	هنجار توصیفی

برای بررسی رابطه بین متغیرهای مربوط به تئوری رفتار برنامه‌دار و میزان اخذ جریمه، میزان تصادفات از همبستگی اسپیرمن استفاده شد.



جدول ۳: ضرایب همبستگی بین متغیرهای تئوری رفتار برنامه‌دار و میزان اخذ جریمه و تصادف

تعداد جریمه‌ها	قصد	نگرش رفتاری	هنجار ذهنی	کنترل رفتاری	هنجار اخلاقی	هنجار توصیفی
تعداد جریمه‌ها	۰,۴۰**	۰,۳۴*	۰,۰۶	۰,۱۴	۰,۳۵*	۰,۱۵
تعداد تصادفات	۰,۱۰	۰,۰۶	۰,۱۶	۰,۰۳	۰,۱۲	۰,۱۴

\* در سطح  $p < 0,05$  معنادار است.

\*\* در سطح  $p < 0,01$  معنادار است.

چنانچه در جدول شماره ۳ دیده می‌شود متغیر تعداد جریمه‌های اخذ شده بطور معکوسی با قصد ارتباط داشت. یعنی هرچه افراد بیشتر قصد رعایت سرعت مجاز داشتند، کمتر جریمه شدند. تعداد جریمه‌ها، همچنین با متغیرهای نگرش رفتاری و هنجار اخلاقی در ارتباط بود. یعنی هر چه تعداد جریمه‌ها بیشتر نگرش رفتاری و هنجار اخلاقی منفی‌تر بود. تعداد تصادفات با هیچ‌یک از متغیرهای تئوری رفتار برنامه‌دار ارتباط معنادار نداشت.

### بحث و نتیجه‌گیری

هدف از مطالعه حاضر پاسخ به سوال اصلی تحقیق این که چرا رانندگان نوجوان ۱۸ تا ۲۰ سال تصمیم می‌گیرند با سرعت غیرمجاز رانندگی کنند بود. علاوه بر این، رابطه بین میزان تصادفات گزارش شده و جریمه‌های اخذ شده از سوی پلیس به دلیل سرعت بالا، با تصمیم افراد بر رانندگی با سرعت غیرمجاز نیز بررسی شد. نتایج نشان داد که در کل همه سازه‌های مربوط به تئوری رفتار برنامه‌دار باهم قادر به توضیح قصد نوجوانان برای رانندگی با سرعت غیر مجاز به میزان ۲۵٪ بود. این نتیجه با نتایج مطالعه وارنر و آبرگ (۲۰۰۸) همسان است. در مطالعه وارنر و آبرگ نیز سازه‌های نگرش رفتاری، هنجار ذهنی و احساس کنترل توانستند ۳۹٪ از سرعت گزارش شده رانندگان (رفتار گذشته) و ۲۸٪ از سرعت ثبت شده آنها (رفتار آینده) را توضیح دهد.

بعد از ثابت نگه‌داشتن واریانس همه سازه‌ها، تنها سازه نگرش نسبت به پیامد رفتاری توانست به میزان بسیار قابل توجه ۶۶٪ واریانس قصد را توضیح دهد. یعنی آن دسته از نوجوانان که رانندگی با سرعت غیرمجاز را لذت‌بخش و مفید پنداشتند به احتمال بیشتر با سرعت غیر مجاز رانندگی می‌کردند. این یافته شاید با یافته تحقیقاتی که بر تحریک‌جویی نوجوانان تاکید می‌نمایند همسان باشد. گودرزی و شیرازی (۱۳۸۴) یافتند که افراد با سطح تحریک‌جویی بالا رفتارهای رانندگی پرخطر بیشتری را از رانندگی خود گزارش می‌دهند. در این مطالعه، همچنین، افراد با سطح تحریک‌جویی کمتر برآورد بیشتری از



سرعت رانندگی خود داشتند. اما خدایانهی (۱۳۷۸) تفاوت معناداری بین میزان تحریک‌جویی در دانشجویانی که با سرعت زیاد (بیشتر از ۱۰۰ کیلومتر در ساعت) و دانشجویانی که با سرعت کم رانندگی کردند نیافت. شاید ارزیابی نوجوانان از مثبت و مفید بودن سرعت بالا بیش از تحریک‌جویی صرف عاملی موثر بر رانندگی با سرعت زیاد باشد.

بر خلاف انتظار از آنچه که در مورد نوجوانان آمده است، در مطالعه حاضر تصور نوجوانان راننده از تایید/عدم تایید رانندگی با سرعت غیر مجازشان توسط افراد مهم در زندگی در پیش‌بینی تصمیم آنها به رانندگی با سرعت بالا نقشی نداشت. همچنین ذهنیت نوجوانان نسبت به اینکه دیگران با چه سرعتی رانندگی می‌کنند در پیش‌بینی تصمیم آنها نقش معناداری نداشت.

تحلیل‌های بعدی نشان داد که نوجوانانی که بیشتر قصد رعایت سرعت مجاز را داشتند کمتر از سوی پلیس به خاطر سرعت غیر مجاز جریمه شدند. همچنین، کسانی که پیامد رانندگی با سرعت غیر مجاز را مثبت‌تر ارزیابی می‌کردند و رعایت سرعت مجاز را کمتر امری اخلاقی می‌پنداشتند بیشتر از سوی پلیس جریمه شده بودند. بدین ترتیب، مطابق با تئوری رفتار برنامه‌دار تصمیم افراد بر رانندگی با سرعت غیر مجاز می‌تواند بر عملکرد واقعی آنها اثر بگذارد. البته میزان تصادفات گزارش شده از سوی نوجوانان با هیچ یک از سازه‌های تئوری رفتار برنامه‌دار ارتباط نداشت. علاقمند شدیم ببینیم که آیا کسانی که گزارش جریمه شدن بیشتری داشتند تعداد تصادفات بیشتری را نیز گزارش دادند. برای این منظور همبستگی اسپیرمن بین تعداد جریمه‌ها و تصادفات گزارش شده انجام دادیم. نتایج نشان داد که تعداد جریمه‌های اخذ شده از سوی پلیس و تعداد تصادفات گزارش شده با یکدیگر ارتباط معناداری نداشتند ( $r = 0.26, p = 0.07$ ). یعنی، در نمونه حاضر سرعت بیش از حد با تصادف ارتباطی ندارد. البته این عدم ارتباط باید با احتیاط تفسیر شود چون بررسی این رابطه موضوع اصلی تحقیق نبوده است.

مطالعه حاضر به خوبی مدل رفتار برنامه‌دار را در یک نمونه نوجوان ایرانی تایید می‌نماید. تئوری رفتار برنامه‌دار قادر به تبیین چرا نوجوانان تصمیم می‌گیرند با سرعت غیرمجاز رانندگی کنند بود. بنابراین طراحی برنامه‌های و پیام‌های آموزشی با هدف خاص تغییر نگرش نسبت به پیامدهای رفتاری رانندگی با سرعت مجاز/غیرمجاز در بین نوجوانان توصیه می‌شود. با ارائه پیام‌هایی چون "لذت رانندگی را در سرعت کم ببرید"، "رانندگی با سرعت کم همراه با آرامش بیشتر است" یا با تهیه کلیپ‌هایی که نشان‌دهنده سود بیشتر رعایت سرعت مجاز باشند شاید بتوان بر نگرش نوجوانان اثر گذاشت. بر طبق نظر آیزن (۱۹۹۱) تغییر در نگرش منجر به تغییر در قصد می‌شود که این به نوبه خود رفتار را تحت تاثیر قرار می‌دهد. در حیطه رانندگی با سرعت غیر مجاز نوجوانان نیز می‌توان از این الگو بهره برد. از طریق طراحی برنامه‌های مداخله‌ای مبتنی بر این الگو با هدف تاثیر گذاری بر متغیر شناخته شده در این مطالعه می‌توان در کاهش سرعت رانندگی در نوجوانان ایرانی گامی علمی و موثر برداشت.



## منابع

- آیتی، ا. (۱۳۸۱). *هزینه تصادفات ترافیکی ایران*، دانشگاه فردوسی مشهد.
- گودرزی، م. و شیرازی، ملیحه (۱۳۸۴). بررسی رابطه بین تحریک‌جویی و رفتار رانندگی پرخطر، *مجله روانشناسی*، سال نهم، شماره ۱، ص: ۵۰-۳۵.
- خداپناهی، ک. (۱۳۷۸). بررسی رابطه تهییج‌طلبی دانشجویان با فعالیت ورزشی، سرعت رانندگی و شرکت در مراسم مذهبی، *مجله روانشناسی*، سال سوم، شماره ۱، ص: ۳۲-۲۳.
- Ajzen, I. (۱۹۹۱). The theory of planned behavior. *Organization Behavior and Human Decision Processes*, ۵۰, ۱۷۹-۲۱۱.
- Deery, H. A. (۱۹۹۹). Hazard and risk perception among young novice drivers, *Journal of Safety Research*, ۳۰, ۲۲۵-۲۳۶.
- Forward, S. E. (۲۰۱۰). Intention to speed in a rural area: Reasoned but not reasonable, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, ۱۳, ۲۲۳-۲۳۲.
- Francis, J. J., Eccles, M. P., Johnston, M., Walker, A., Grimshaw, J., Foy, R., Kaner, E. F. S., Smith, L., and Bonetti, D. (۲۰۰۴). *Construction questionnaires based on the theory of planned behaviour: A manual for health services researchers*, Centre for Health Services Research, Newcastle.
- Glendon, A. I. & Cernecca, L. (۲۰۰۳). Young drivers' responses to anti-speeding and anti-drinking-driving message, *Transportation Research Part F*, ۶, ۱۹۷-۲۱۶.
- Jonah, B. A. (۱۹۸۶). Accident risk and risk taking behaviour among young drivers, *Accident Analysis and Prevention*, ۱۸, ۲۵۵-۲۷۱.





- Naghavi, M., Shahraz, S., Bhalla, K., Jafari, N., Pourmalek, F., Bartels, D. & Puthenpurakal, J. A, Motlagh, M. E. (۲۰۰۹). Adversed health outcomes of road traffic injuries in Iran after rapid motorization, *Archives of Iranian Medicine*, ۱۲, ۳: ۲۸۴-۲۹۴.
- Parker, D., Manstead, A.S.R., Stradling, S.G., Reason, J.T. & Baxter, J. S. (۱۹۹۲). Intention to commit driving violations – an application of the theory of planned behavior. *Journal of Applied Psychology*, ۷۷, ۹۴-۱۰۱.
- Summala, H. (۱۹۸۷). Young drivers' accidents: Risk taking or failure of skills, *Alcohol, Drugs, and Driving*, ۳, ۷۹-۹۱.
- Warner, H. W., & Aberg, L. (۲۰۰۸). Drivers' beliefs about exceeding the speed limits, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, ۱۱, ۳۷۶-۳۸۹.
- Zadeh, H. S., Vahabi, R., Nazparvar, B., Amoei, M. (۲۰۰۲). An epidemiological study and determination of causes of traffic accident-related deaths in Tehran, Iran (during ۲۰۰۰-۲۰۰۱). *Journal of Clinical Forensic Medicine*, ۹, ۷۴-۷۷.