

علل جامعه شناختی رانندگی پرخطر در مشهد

دکتر حسین بهروان^۱
ندا بهروان^۲

تاریخ دریافت: ۹۰/۷/۴
تاریخ پذیرش: ۹۰/۹/۱

چکیده

هدف مقاله بررسی میزان و علل جامعه‌شناسی رفتار رانندگی پرخطر در شهر مشهد است. روش تحقیق پیمایشی بود و حجم نمونه ۳۷۶ پاسخگو و جامعه آماری شامل رانندگان مقصر و غیر مقصر درگیر در تصادفات درون شهری مشهد بود که باروش تصادفی سیستماتیک در محل‌های استقرار پلیس و نیز ادارات بیمه اتومبیل انتخاب شدند. داده‌ها از طریق پرسشنامه محقق ساخته و با الهام از پرسشنامه رانندگی پرخطر منچستر جمع‌آوری شد. یافته‌ها نشان داد که میانگین رفتار رانندگی پرخطر رانندگان در بعد تخلفات عمدی و تخلفات غیرعمدی در مقیاس صفر تا صد به ترتیب در حد ۱۸/۳ درصد و ۲۰ درصد است و در بعد میزان تصادف مقصر ۰/۲۳ تصادف در سال است. درصد برخی رفتارهای پرخطر متفاوت است و رفتارهایی که به میزان متوسط تا بسیار زیاد توسط رانندگان انجام شده حائز اهمیت بیشتری است که مهم‌ترین آنها در بعد تخلفات عمدی عبارت است از: عدم رعایت عمدی حداکثر سرعت قانونی درون شهری توسط ۷۳ درصد رانندگان و در بعد تخلفات غیرعمدی عبارت است از: فراموشی در بستن کمربند ایمنی توسط ۴۰/۷ درصد رانندگان. همچنین، عوامل زیر به ترتیب اهمیت بیشترین میزان تاثیر را بر شاخص کلی رفتار رانندگی پرخطر دارند: قانون‌گریزی (تاثیر مثبت)، رانندگی خصومت‌آمیز (مثبت)، احساس هویت ملی و دینی (منفی)، نیازهای اجتماعی (مثبت)، سابقه رانندگی (منفی)، سواد (منفی)، متوسط رانندگی در روز (منفی)، تعداد جریمه در سال گذشته (مثبت). محقق نتیجه گرفت که رانندگان متخلف باید در دوره‌های آموزشی اجباری و جلسات بحث گروهی شرکت کنند تا هنجارهای رانندگی را درونی کنند و با تفکر انتقادی روش‌های حل مساله را بررسی و تحلیل نمایند. همچنین باید نیازهای اجتماعی با شیوه‌های مختلف و مناسب برآورده شود و نگرش مردم به قانون و پلیس

اصلاح شود.

واژه های کلیدی:

رانندگی پرخطر، تخلفات عمدی و غیر عمدی، رانندگی خصومت آمیز، قانون گریزی، نیازهای اجتماعی

Archive of SID

مقدمه

اگرچه تصادفات رانندگی از شایعترین حوادثی است که سالانه میلیونها نفر بر اثر تصادف جان خود را از دست می دهند، ولی وجه تمایز کشور ایران این است که روند شاخص تصادفات در مقایسه با سایر کشورها روبه افزایش است. چنان که رشد شاخص تصادفات از سال ۱۹۹۰ تا ۱۹۹۳ در اغلب کشورها بطور آرام مثبت بوده است، برای مثال در فرانسه ۱۸ درصد و انگلیس ۱۶ درصد، بوده در حالی که همان شاخص در سال ۱۳۷۳ تا ۱۳۷۵ در ایران ۵۵ درصد بوده است (عریضی، ۱۳۸۸). شاخص تعداد کشته شده به ازای هر ده هزار وسیله نقلیه در کشور ایران ۲۹ نفر بوده در حالی که در کشورهای توسعه یافته بین ۱ تا ۲/۵ نفر و برای کشورهای در حال توسعه ۳ تا ۱۵ بوده است (عریضی، ۱۳۸۸).

بیان مساله

در ایران سالانه ۲۷۰۰۰ نفر بر اثر تصادفات رانندگی جان خود را از دست می دهند و ۲۵۰ هزار نفر مجروح می شوند (حقیقت‌سناس، ۱۳۸۷) که طبق آمارها در ۷۱٪ تصادفات عامل انسانی، و تنها در ۱۸٪ نقص فنی و در ۱۱٪ مهندسی ترافیک موثر بوده است (سوری، ۱۳۸۷). آمار فوق نشان دهنده الگوی رفتار پرخطر رانندگی در کشور ما می باشد که بررسی عوامل موثر بر آن را ضروری می سازد. شهر مشهد با جمعیتی بیش از ۲/۴ میلیون نفر و رشد سالانه ۲/۵ درصد دومین کلان شهر ایران است و سالانه تعداد ۴۲۵۵۸ تصادف در شهر مشهد رخ می دهد که ۱۸/۲ درصد آنها منجر به فوت یا جرح می شود (شهرداری مشهد، ۱۳۸۷).

بدیهی است انواع رفتار رانندگی از نظر میزان خطر و نیز میزان عمد و آگاهی راننده در انجام این گونه رفتارها متفاوت است. رفتار رانندگی جزئی از رفتار فرهنگی افراد در جوامع است زیرا به ارزش ها، عادت، نگرش ها و سایر عوامل مربوط است. لذا زمانی می توان میزان تصادفات را کاهش داد که رفتار رانندگی پرخطر و عوامل موثر بر آن در یک فرهنگ خاص بررسی شود. با وجود این که تاکنون تحقیقات متعددی درباره رفتار رانندگی پرخطر در داخل و خارج کشور انجام شده ولی به دلایل زیر این موضوع هنوز جای بررسی بیشتر دارد.

نتایج تحقیقات درباره میزان رفتار رانندگی پرخطر رانندگان ایرانی متفاوت است و مقایسه درون فرهنگی و برون فرهنگی را دشوار می سازد. یک دلیل تفاوت نتایج، تفاوت در سنجش

رفتارراندگی پرخطر و نیز انواع رانندگان بوده است. تحقیق عریضی و حقایق (۱۳۸۸) با استفاده از پرسشنامه رفتارراندگی پرخطر منچستر، میانگین تخلفات عمدی رانندگان درون شهری را در بازه ۰-۵ درصد گویه های مختلف رفتار پرخطر بین حداقل ۰/۲۷ تا حداکثر ۱/۸۷ گزارش کرده اند. محمد فام و گل محمدی (۱۳۸۲) با استفاده از روش مشاهده مستقیم رفتار پرخطر رانندگان اتوبوس بین شهری میزان رفتارهای نایمن مشاهده شده در رانندگان را ۴۲/۴ درصد کل رفتارها گزارش کرده اند. در این تحقیق، برخی اعمال نایمن مانند صحبت کردن ۲۲/۷ درصد، سرعت بیش از حد ۹/۵ درصد و عدم رعایت فاصله کافی با اتومبیل جلویی ۹/۱ درصد بیشترین موارد بوده اند.

میزان رفتارراندگی پرخطر در کشورهای مختلف متفاوت است. با استفاده از پرسشنامه منچستر، میانگین (بازه ۰-۵) تخلف عبور از چراغ قرمز راهنمایی در بریتانیا ۰/۷۸، در فنلاند ۰/۸۶، در هلند ۰/۴۷، در استرالیا ۰/۳۳، در امارات متحده عربی ۲/۶۹ (بنر، ۲۰۰۷) و در ایران (اصفهان) ۱/۰۳ (عریضی، ۱۳۸۸) بوده است. عدم رعایت حداکثر سرعت قانونی در بزرگراه در بریتانیا ۱/۸۷، در فنلاند ۱/۵۵، در هلند ۱/۷۳، در امارات متحده عربی ۱/۷۳ (بنر، ۲۰۰۷) و در ایران (اصفهان) ۱/۸۷ (عریضی، ۱۳۸۸) بوده است. مسابقه (یا کورس) باراننده دیگری در خیابان در بریتانیا ۰/۹۹، در فنلاند ۱/۰۷، در هلند ۱/۳۶، در استرالیا ۰/۵۰، در امارات متحده عربی ۲/۲۵ (بنر، ۲۰۰۷) و در ایران (اصفهان) ۰/۶۲ (عریضی، ۱۳۸۸) بوده است. آمار فوق نشان می دهد که رفتار راندگی پرخطر در ایران در برخی موارد بالاتر از کشورهای پیشرفته یا در حال توسعه و در برخی موارد تقریباً برابر یا حتی پایین تر است. لذا شیوه سنجش می تواند باعث تفاوت در نتایج رفتار راندگی پرخطر گردد. لیکن استفاده از پرسشنامه یکسان در فرهنگ های متفاوت به دلیل تفاوت های فرهنگی و زیرساخت های راندگی دشوار است. لذا در این تحقیق سعی شد که برای سنجش رفتار راندگی پرخطر از پرسشنامه منچستر بومی شده استفاده شود که در برخی شهرهای ایران مانند اصفهان (عریضی، ۱۳۸۸)، شیراز (حق شناس، ۱۳۸۴) و سایر کشورها (بنر، ۲۰۰۷) استفاده شده است تا هم با نتایج برخی کشورها قابل مقایسه باشد و هم با شرایط فرهنگی ایران و مشهد تطابق یابد. الگوهای خاص رفتاری رانندگان و نیز درجه اهمیت و شیوع برخی رفتارهای پرخطر در مشهد باعث شد که برخی گویه ها اصلاح شود. نکته دیگر این است که نتایج تحقیقات درباره عوامل موثر بر

رفتار رانندگی پرخطر یکنواخت و سازگار نبوده است. تحقیقات انجام شده بیشتر با مدل‌های روانشناسی بررسی شده و از مدل‌های جامعه‌شناسی کمتر استفاده شده است. هدف این مقاله پاسخ به این پرسش است که میزان رفتار رانندگی پرخطر در شهر مشهد چقدر است؟ و عوامل جامعه‌شناختی موثر بر آن کدام است؟ لذا محقق از این دیدگاه بر ترکیب عوامل اجتماعی رانندگی پرخطر با استفاده از مدل‌های نظری جامعه‌شناختی تاکید و سعی دارد نتایج را با سایر تحقیقات مقایسه نماید.

پیشینه موضوع

عوامل موثر بر رفتار رانندگی نیز در تحقیقات مختلف متفاوت در نظر گرفته شده و نتایج متفاوت یا متضادی داشته است. برخی محققان به رابطه مستقیم تحریک‌پذیری^۱ درک ضعیف از خطر^۲ هیجان‌طلبی^۳ و خطر‌پذیری^۴ مصرف‌الکل و مواد مخدر، و رابطه معکوس سن و جنسیت مرد با رفتار رانندگی پرخطر اشاره کرده‌اند (بگ^۵ و لانگلی^۶، ۱۹۹۹). درباره ماهیت رفتار رانندگی نیز دیدگاه‌های گوناگونی مطرح است که بیشتر از سوی روانشناسان و کمتر از سوی جامعه‌شناسان مطرح شده است. لئون جیمز^۷ (۲۰۰۰) معتقد است رانندگی رفتار پیچیده‌ای است که از سه مولفه شناختی، عاطفی و حسی - حرکتی تشکیل می‌شود که شامل ارزیابی نادرست خطر، رشد نیافتگی اخلاقی و خودمحوری، با ارزش دانستن رقابت، برتری طلبی و قلمرو طلبی در رانندگی، پذیرش اجتماعی خطر کردن و پرخاشگری، بی‌احترامی و بی‌طاقتی، خطای ادراکی (در تخمین سرعت و فاصله) و لغزش یا کاستی در عملکرد می‌شود.

بیونش^۸ (۲۰۰۲) رفتار پرخطر را به سه گروه لغزشها، خطاها و تخلفات تقسیم کرد. لغزشها به علت مشکلاتی در توجه، حافظه و پردازش اطلاعات، خطاها به دلیل ناتوانی یا نارسایی در قضاوت و یا اشتباهات فرد در انتخاب اعمال و مسیر نادرست برای رسیدن به مقصد، بدون

- 1- impulsivity
- 2- poor risk/hazard perception
- 3- sensation seeking
- 4- risk taking behaviour
- 5- Begg
- 6- Langley
- 7- James, L
- 8- Bionch

آگاهی به اشتباه بودن آن به وجود می آید. تخلفات نیز به دو دسته تقسیم می شود:

• تخلفات عمدی

رفتارهایی هستند که به قصد آسیب رساندن و نقض قانون انجام می شوند و نوعی رفتار خرابکارانه توصیف می شود.

• تخلفات غیر عمدی

رفتارهایی هستند که به نقض قوانین منجر می شوند بدون این که در آن قصدی باشد (ریسن، ۱۹۹۰). لذا در خطاها عوامل شناختی و پردازش اطلاعات و در تخلفات عوامل انگیزشی، اجتماعی، فرهنگی و زمینه ای نقش مهمی دارند.

درباره تاثیر عوامل مختلف بر رفتار رانندگی پرخطر نتایج متفاوتی به دست آمده است. برخی نشان داده اند که متغیر خردورزی به تنهایی قادر به پیش بینی ۹۶/۶ درصد موارد تصادف بوده است (رحمانی فیروزجاه و همکاران، ۱۳۸۵). برخی پژوهش ها نگرش افراد به تخلف، قانون و پلیس را بر رفتارهای پرخطر رانندگی موثر دانسته اند (الدبرگ و راندمو، ۲۰۰۳؛ مردی، ۱۳۸۵؛ اسکاگلیون و کاندون، ۱۹۸۰؛ مومنی، ۱۳۸۰؛ رضایی، ۱۳۸۴؛ کلانتری و همکاران، ۱۳۸۴؛ علمی، ۱۳۸۴). برخی محققان بین سالهای تحصیلات رسمی با میزان تخلفات رانندگی رابطه معکوس مشاهده کرده اند (یونسیان و مرادی، ۱۳۸۴؛ مردی، ۱۳۸۵؛ رحمانی فیروزجاه و همکاران، ۱۳۸۵؛ بگ ولانگلی، ۱۹۹۹). در حالی که برخی دیگر به نتایج خلاف آن رسیده اند و رابطه مستقیم معناداری بین سالهای تحصیلات رسمی با میزان تخلفات رانندگی را گزارش کرده اند (حق شناس و همکاران، ۱۳۸۴). میزان انواع تخلفات رانندگی بین زنان و مردان متفاوت بوده است بطوری که در تخلف از مقررات پارک ممنوع و چراغ قرمز تفاوت نبوده ولی استفاده از موبایل، مردان بیشتر نوشیدن، زنان بیشتر بوده است (بندر، ۲۰۰۷).

برخی تحقیقات نشان داده که بین سن با انجام اعمال غیرقانونی غیرخوشونت آمیز رابطه منفی معنادار وجود داشته و بین سالهای تحصیلات رسمی با میزان انواع خطاها و انجام اعمال غیرقانونی رابطه مستقیم معناداری دیده شده است (حق شناس و دیگران، ۱۳۸۴). در بررسی علل تصادفات جاده ای در بابل بین خرد ورزی و احتمال تصادف رابطه معنا

- 1- Reason
- 2- Ulleberg & Rundmo
- 3- Scaglioni & Condon
- 4- Bener, A.

داری معکوس دیده شد. همچنین بین تحصیلات و احتمال تصادف و نیز بین قانون‌گرایی و احتمال تصادف رابطه معکوس معنا‌داری دیده شد. بین دفعات شرکت در امتحان رانندگی با تصادفات رابطه مستقیم و معنا‌دار، بین رضایت شغلی و میزان تصادف رابطه معکوس، بین خود‌تنظیمی و میزان تصادف رابطه مستقیم و بین تقدیر‌گرایی و میزان تصادف رابطه مستقیمی دیده شد. میزان تصادف متأهل‌ها بیشتر از افراد مجرد بود. رانندگان اتوبوس کمتر از دیگران و روستائیان بیشتر از شهرنشینان تصادف می‌کنند و در خودروهای قدیمی احتمال تصادف بیشتر است (رحمانی فیروز‌جاه و دیگران، ۱۳۸۵).

یونسیان و مرادی (۱۳۸۴) نشان دادند که رابطه عملکرد رانندگان با تحصیلات، وضعیت تأهل، شغل و نوع اتومبیل آنها و ارتباط آگاهی رانندگان با سن آنها معنا‌دار بود. مردی (۱۳۸۵) در پژوهشی در کرج نشان داد بین احترام به قانون و رعایت حال دیگران با رعایت قوانین رابطه مثبت معنادار وجود دارد. بین آگاهی و رعایت قانون رابطه مثبت معنادار و بین تحصیلات و قانون‌گرایی رابطه مثبت معنادار وجود دارد. بین رعایت قانون و همکاری با پلیس رابطه معناداری وجود ندارد. شاکری نیا و محمدپور (۱۳۸۹) در شهر رشت با پرسشنامه‌های رفتار رانندگی منچستر و پرسشنامه پرخاشگری اهواز و آزمون سلامت عمومی نشان دادند که متغیر پرخاشگری و سلامت روان توانستند ۹۳٪ واریانس مربوط به عادات رانندگی افراد را تبیین کنند.

تحقیقات در سایر کشورها نشان می‌دهد در زمینه رعایت سرعت مجاز تفاوتی بین زنان و مردان و گروه‌های سنی مختلف وجود ندارد اما رانندگانی که بیش از ۲ سال تجربه رانندگی دارند بیشتر تخلف می‌کنند (ایلماز و دیگران، ۲۰۰۶). برخی تحقیقات نشان داده که تخلفات خصوصاً آمیز، مستقل از متغیرهای جمعیت‌شناختی، سهم قابل ملاحظه‌ای در تصادفات رانندگی دارد (چنگک شیائوچی و پارکر^۱، ۲۰۰۲). الدبرگ و راندمو^۲ (۲۰۰۳) نشان دادند که نوع دوستی و نگرش نسبت به خطرپذیری، بر رفتار مخاطره‌آمیز مستقیماً اثر داشتند. برخی پژوهش‌ها نشان می‌دهد که بین رفتار رانندگی گزارش شده و تصادفات فعال (یعنی وقتی پاسخگو مقصر بوده) هم بستگی وجود دارد (هاروود و فرگوسن، ۲۰۰۰). تحقیقی نشان داد که افراد ماجراجو ارزش‌های متفاوت از دیگران دارند. تفریح و خوشی معادل با شادی و هیجان و ماجراجویی است (شوهم و دیگران، ۱۹۹۸). در پژوهشی همبستگی بالایی بین شیوه

1- Qiu-xie, C. , & Parker, D

2- Ulleberg & Rundmo

رانندگی و نیاز به کنترل و هیجان خواهی دیده شد (تابمن و دیگران، ۲۰۰۴).

سبک زندگی و رفتار رانندگی

برخی نشان داده اند که سبک زندگی با رفتار رانندگی رابطه دارد. سبک زندگی^۱ برای توصیف فرد یا گروه به کار می رود (اندرسون^۲، ۱۹۶۸). سبک زندگی وقتی برای فرد بکار می رود که بر نیازهای فرد مبتنی است و بر وابستگی، تعلق و پایگاه اجتماعی فرد دلالت می کند و در تحقیقات با شاخص هایی مانند نگرش ها، قضاوت ها، ارزش ها، باورها و فعالیت های فرد توصیف می شود (برگ^۳، الیاسون^۴، پالمکویست^۵ و گرگرسن^۶، ۱۹۹۹). تحقیقات نشان داده رابطه همبستگی معناداری بین سبک زندگی و رفتار رانندگی موجود است (برگ، گرگرسن، ۱۹۹۴؛ شیلیاوتاکیس^۷، دارویری^۸، دماکاکوس^۹، ۱۹۹۴). مثلاً برگ و گرگرسن (۱۹۹۴) نشان دادند که رانندگان جوان خطرات رانندگی متفاوت ایجاد می کنند که بستگی به سبک زندگی آنان دارد. کسانی که خطرات بالا ایجاد می کنند مشخصاتی مانند عدم فعالیت ورزشی، و زندگی اجتماعی گیج کننده دارند و علاقه وافر به ماشین و رانندگی دارند. تحقیقات دیگر نشان داد رانندگان پرخطر مردانی اند که از سرعت زیاد لذت می برند (کوربت^{۱۰}، ۲۰۰۳). برخی نشان دادند که رانندگی برای برخی رانندگان جنبه نمایشی دارد و نوعی سرگرمی است (کلارک^{۱۱}، وارد^{۱۲}، ترومن^{۱۳}، ۲۰۰۵). محققان نشان دادند که رابطه سبک زندگی با رفتار رانندگی تحت تاثیر معانی ذهنی رانندگی و نیز تحت تاثیر انگیزه های روانشناختی و عاطفی قرار دارد (مولر^{۱۴}، ۲۰۰۲).

-
- 1- lifestyle
 - 2- Andraesen
 - 3- Berg
 - 4- Eliasson
 - 5- Palmkvist
 - 6- Gregersen
 - 7- Chliaoutakis
 - 8- Darviri
 - 9- Demakakos
 - 10- Corbett
 - 11- Clarke
 - 12- Ward
 - 13- Truman
 - 14- Møller

جمع بندی پیشینه ها

برخی تحقیقات بارویکرد روانشناختی نشان داد که رفتارراندگی از سه بعد شناختی (ارزیابی نادرست خطر مانند تخمین نادرست)، عاطفی (شامل کمبودها و نیازهای عاطفی مانند عدم رشد شخصیت، برتری طلبی، رقابت طلبی، خطر پذیری) و حسی-حرکتی یا رفتاری (لغزش و خطا در عملکرد) تشکیل شده است. برخی نیز به رابطه سبک زندگی رفتارراندگی اشاره کرده اند که این نتایج از دیدگاه جامعه شناسی به نظریات انگیزشی و نیاز و نیز تفاوت های پایگاهی اجتماعی مربوط می شود. لذا در این تحقیق متغیر نیاز اجتماعی ارضا نشده و نیز تخلفات غیر عمدی و نیز پایگاه های اجتماعی بر مبنای این نظریه ها مطرح شده است تا پلی بین دودسته نظریات جامعه شناسی و روانشناسی باشد (لئون جیمز، ۲۰۰۰؛ بیونش، ۲۰۰۲؛ ریسن، ۱۹۹۰).

برخی دیگر از تحقیقات بر نگرش های اجتماعی و متغیرهایی تاکید نمودند که از دیدگاه جامعه شناسی مطرح می شوند و بیان کننده تمایلات، ادراکات و احساسات فرد هنگام راندگی در تعامل با دیگران است از قبیل نگرش به قانون، پلیس و تخلف و نیز پرخاشگری، رضایت اجتماعی و درک هویت ملی و مذهبی (الدبرگ و راندمو، ۲۰۰۳؛ مردی، ۱۳۸۵؛ اسکاگلیون و کاندون^۲، ۱۹۸۰؛ مومنی، ۱۳۸۰؛ رضایی، ۱۳۸۴؛ کلانتری و همکاران، ۱۳۸۴؛ علمی، ۱۳۸۴، رحمانی فیروزجاه و دیگران، ۱۳۸۵؛ شاکری نیا و محمد پور، ۱۳۸۹).

وبالاخره، برخی دیگر تحقیقات به عوامل ساختاری و زمینه ای اشاره نموده اند که در دیدگاه جامعه شناسی به متغیرهای اجتماعی-اقتصادی و نیز متغیرهای مربوط به محیط و نقش راندگی ارتباط می یابد از قبیل سن، جنس، تحصیلات، تاهل و غیره (یونسین و مرادی، ۱۳۸۴؛ مردی، ۱۳۸۵؛ اسکاگلیون و کاندون^۳، ۱۹۸۰؛ رحمانی فیروزجاه و همکاران، ۱۳۸۵؛ بگک و لانگلی، ۱۹۹۹؛ حقشناس و همکاران، ۱۳۸۴؛ یونسین و مرادی، ۱۳۸۴).

چارچوب نظری

نظریه نیازها

رفتار راندگی پرخطر با نظریه نیازها قابل تحلیل است. نیازها رانمی توان سرکوب کرد

- 1- Ulleberg & Rundmo
- 2- Scaglione & Condon
- 3- Scaglione & Condon

بلکه باید شیوه مناسب برای ارضای آنها فراهم نمود (مازلو، ۱۳۷۲). لینگرن معتقد است عدم ارضای نیازهای سطح پائین تر موجب ترس و خشم می شود و هرچه بالاتر رویم عدم ارضای نیاز باعث اضطراب و نگرانی می شود (رحیمی نیک، ۱۳۷۴: ۳۷). در جامعه ایران افراد آن قدر از طرد شدن در اضطرابند که دائماً تلاش می کنند با نمودهای مادی خود را اثبات کنند یعنی فردگرایی رسمیت نیافته به فرصت طلبی و خودمحوری منجر شده است (صباغ پور، ۱۳۸۷). بنابراین انگیزش می تواند به خود محوری یا عام گرایی منجر شود به این معنی که اگر فرد از نظر انگیزشی در شرایط تعادل باشد یعنی نیازهای سطح پایین فرد ارضاء شده باشد او از مرحله خود محوری خارج خواهد شد و گرنه خود محوری می تواند آنچنان شدید باشد که بصورت خود شیفتگی درآید که حیثیت طلبی، برتری طلبی و قدرت طلبی ویژگی های بارز آن است (راسکین و تری، ۱۹۸۸؛ شریر، ۲۰۰۲). فردی که نیازهایش ارضاء شده باشد به سطح بالاتر نیازها می رسد که حاصلش کمک به دیگران، ملاحظه دیگران، نوع دوستی و نادیده گرفتن خطاهای دیگران می باشد. بنابراین برای کاهش رفتار رانندگی پرخطر تغییر در شیوه ارضای نیازهای اجتماعی می تواند مفید باشد.

دیدگاه کنش اجتماعی

رفتار رانندگی به تعبیر ماکس وبر نوعی کنش متقابل اجتماعی است و کنش اجتماعی شامل چگونگی عمل، تفکر و احساس است که خارج از فرد می باشند و دارای قوه اجبار و الزام هستند که به برکت آن خود را بر فرد تحمیل می کنند (روشه، ۱۳۷۹). تحلیل رفتار رانندگی پرخطر را می توان در فرایند کنش متقابل اجتماعی رانندگان با یکدیگر در نظر گرفت زیرا رانندگان برای رفتار خود در ارتباط با دیگران معنای خاصی در نظر دارند و به کنش دیگران واکنش نشان می دهند و این واکنش بستگی به تفسیری دارد که یک راننده از کنش دیگران به عمل می آورد. رانندگان باشیوه رانندگی خود با دیگران بطور درونی گفتگو می کنند مثلاً می خواهند برتری خود را نشان دهند یا دیگران را به خاطر رفتارشان مجازات کنند و یا به پلیس نشان دهند که نمی تواند جلو آنها را بگیرد و امثال اینها. رفتار رانندگی پرخطر بیان کننده معنای ذهنی رانندگان می باشد که در ارتباط با رانندگان دیگر تفسیر شده و به موجب آن تفسیر واکنش نشان می دهند. بنابراین، رانندگان دائماً با رانندگان

1- Raskin & Terry

2- Schreer

دیگر یا سرنشینان در تعامل اند و نظر آنان را پیش بینی و تفسیر می کنند و رفتار مناسب از خود نشان می دهند. این معانی ممکن است به نیاز های اجتماعی وی مربوط باشد مانند نیاز به احترام و تایید، رقابت و مقابله یا جبران، احساس برتری یا برابری، احساس موفقیت و غیره. از سوی دیگر رفتار رانندگی یک کنش اجتماعی در معنای اثباتی است که تحت فشارهای اجتماعی از بیرون بر فرد اعمال می شود. بنابراین شرایط زندگی اجتماعی و فشارهای ناشی از آن بر کنش فرد تاثیر دارند. بنابراین رضایت از زندگی شغلی و تجربه های تلخ و شیرین می تواند بر رفتار رانندگی تاثیر گذارد.

دیدگاه کنترل اجتماعی

کنترل اجتماعی دو نوع مستقیم یا بیرونی و غیر مستقیم یا درونی است. افراد به طور طبیعی تمایل به کجرفتاری دارند و اگر تحت کنترل قرار نگیرند چنین می کنند (ریکلز، ۱۹۷۳). کنترل مستقیم زمانی است که نهادهای رسمی مانند پلیس متخلف را از طریق تنبیه یا جریمه وادار به هموائی می کنند. نظریه کنترل بیرونی یا مستقیم با نظریه انتخاب عقلانی ارتباط دارد. هومنز کنش متقابل اجتماعی را به مثابه مبادله اقتصادی در نظر گرفت زیرا معتقد است افراد هنگام انجام کنش به سود و زیان و عواقب آن می اندیشند و انتخاب عمل زمانی صورت می گیرد که فرد نتیجه محاسبه را مثبت ارزیابی نماید (هومنز، ۱۹۵۸). براساس این نظریه قانون شکنی هنگامی رخ می دهد که افرادی با دو گزینه درست و نادرست مواجه می شوند و گزینه نادرست را بر می گزینند. این افراد باور دارند که منافع حاصل از بزه بر لطمات ناشی از آن می چربد و لذا تصمیم بر بزه می گیرند. بر اساس این نظریه می توان نتیجه گرفت که هرچقدر احتمال کشف و مجازات تخلف بیشتر باشد تخلف کمتر است. کنترل اجتماعی غیر مستقیم زمانی است که جامعه دارای همبستگی اجتماعی قوی است و فرد احساس تعلق قوی به جامعه دارد و نسبت به جامعه احساس دین می کند (کوزر و روزنبرگ، ۱۳۷۸: ۱۰۸). تعهد نسبت به اهداف جامعه و ارزش ها بر اساس کنترل درونی از طریق احساس تقصیر، گناه و شرم افراد را از درگیر شدن در رفتار بزهکارانه باز می دارد (احمدی، ۱۳۸۴: ۸۶). افرادی که خود کنترلی پایین دارند خود مدارند و نسبت به رنج ها و نیازهای دیگران بی تفاوت و غیر حساس بوده و در مقابل ناکامی ها تحمل کمی دارند. هیرشی معتقد است

1- Reekless

2- Humans,G.C.

که «اعتقاد افراد به اعتبار اخلاقی نظام هنجارهای اجتماعی و رعایت قوانین و مقررات نیز موجب احساس وظیفه اخلاقی نسبت به دیگران می شود و ضعف چنین اعتقادی راه را برای کج رفتاری هموار می کند» (هیرشی، ۱۹۶۹: ۱۶-۲۶).

اختلال هنجاری

منظور از اختلال هنجاری همان چیزی است که دورکیم آن را «آنومی اجتماعی»^۱ نامیده است (چلبی، ۱۳۷۵: ۱۰۸). یکی از اشکال مهم اختلال هنجاری ضعف هنجاری است. منظور از آن ضعف علقه اجتماعی و تعهد نسبت به هنجار در میان اکثریت افراد جامعه است. به عبارت دیگر، هنجار مورد نظر به دلایلی برای اکثریت جمعیت دارای فشار کم است و رعایت آن را لازم نمی دانند. شیوع رفتارراندگی پرخطر باعث می شود که اکثر رانندگان احساس ضعف هنجاری کنند و آگاهانه اقدام به رفتار نابهنجار کنند چون مطمئن نیستند که دیگران حقوق آنان را رعایت کنند. در چنین شرایطی نگرش منفی به قانون و نهادهای کنترل کننده ضعیف می شود. زیرا رعایت قانون در شرایطی که اکثریت رعایت نمی کنند با احساس تبعیض همراه خواهد بود.

نظریه خنثی سازی

نظریه خنثی سازی ماتزا توجه کننده قانون گریزی و تقدیرگرایی است. اهمیت فنون خنثی سازی و بی اثر ساختن ساز و کارهای نظارت و بازبینی اجتماعی افراد بزهکار را قادر می سازد بدون احساس تقصیر خارج از چارچوب اخلاق و قانون عمل نمایند. آنان احساس می کنند برای پاینده بودن به قانون و مقررات ناتوان هستند زیرا تعهدشان به قانون به عنوان یک عامل بازدارنده در مقابل رفتارشان تلقی می شود. یکی از فنون خنثی سازی فهم فرد از خودش به عنوان این که او دارد به وسیله تقدیر، سرنوشت، جبر و به طور کلی به وسیله عواملی که تحت کنترلش نیست اداره می شود. حالتی از جبر گرایی و اعتقاد به تقدیر و سرنوشت موجب می شود تا احساس ناامیدی در فرد بالا رود و آرامش خاطر او خدشه دار شود و این سبب رفتارهای انحرافی می شود (احمدی، ۱۳۸۴: ۸۰).

1- Hirschi
2- Social anomie

نظریه پرخاشگری و ناکامی

این نظریه می‌تواند رانندگی خصومت آمیز را توجیه کند. پرخاشگری یا رفتار خصومت آمیز در رانندگی رفتاری است به قصد آسیب رساندن به دیگران (برون، ۱۹۹۴: ۱۲). پرخاشگری فرایندی است که افراد از دستیابی به هدف خویش باز می‌مانند و در نهایت سبب بروز حرکات پرخاشجویانه نسبت به سایر افراد می‌شوند. مهمترین هدف آسیب و خصومت، کسانی است که منبع ناکامی تصور می‌شوند. در یک جامعه که احساس محرومیت نسبی وجود دارد، فرد خود را نسبت به دیگران عقب مانده تصور می‌کند به همین دلیل پرخاشگری رواج دارد (گر، ۱۳۷۷). در چنین شرایطی فرد پرخاشگر جامعه را در برابر خود مقصر می‌داند.

جمع بندی نظریات

بر اساس نظریات اشاره شده، عوامل موثر بر رفتار رانندگی پرخطر را به سه دسته می‌توان تقسیم کرد:

- اول عوامل افزایش دهنده شامل: نیازهای اجتماعی (نظریه نیازها و کنش متقابل نمادی)، رفتار رانندگی خصومت آمیز (نظریه پرخاشگری و ناکامی)، تقدیرگرایی (نظریه خنثی سازی)، قانون گریزی (نظریه کنترل اجتماعی بیرونی) می‌باشد.
- دوم عوامل کاهش دهنده شامل: قانون گرائی (نظریه کنترل اجتماعی درونی)، احساس هویت ملی و دینی (کنش متقابل نمادی)، رضایت از زندگی (نظریه کنش اجتماعی اثباتی)، نگرش به پلیس (کنش متقابل نمادی)، احتمال کشف و مجازات (کنش عقلانی) می‌باشد.
- سوم عوامل پایگاهی کنترل کننده (نظریه ضعف هنجاری).

فرضیات

- لذا سه فرضیه اساسی تبیین کننده رفتار رانندگی پرخطر را به شرح زیر می‌توان بیان نمود:
- ۱- هرچقدر نیازهای اجتماعی رانندگان بیشتر، رفتار رانندگی خصومت آمیز (پرخاشگرانه) بیشتر، تقدیرگرایی بیشتر و قانون گریزی بیشتر باشد، رفتار رانندگی پرخطر بیشتر است.
 - ۲- هرچقدر قانون گرائی بیشتر، احساس هویت ملی و دینی در شیوه رانندگی قوی تر، رضایت از زندگی بیشتر، نگرش به پلیس مثبت تر و احتمال کشف و مجازات بیشتر باشد،

رانندگی پرخطر کمتر است.

۳- با توجه به ضعف هنجاری در رانندگی، به نظر می رسد تفاوت معناداری از لحاظ میزان رانندگی پرخطر برحسب زمینه های اجتماعی اقتصادی مانند جنسیت، سواد، تأهل، محل سکونت، نوع شغل یا منزلت شغلی وجود ندارد.

روش تحقیق

نوع تحقیق پیمایشی و از نظر هدف توصیفی، تبیینی و کاربردی است. متغیرهای تحقیق غالباً در سطح رتبه ای است ولی باروش شاخص سازی به سطح نسبی ارتقا یافته اند. به همین علت روابط همبستگی و نیز مدل رگرسیون مورد استفاده قرار گرفته است.

جامعه آماری

جامعه آماری این تحقیق شامل کلیه رانندگان انواع وسایل نقلیه عمومی و خصوصی اعم از سواری، اتوبوس، مینی بوس، کامیون، تاکسی و موتور سیکلت است که به علت درگیر شدن در تصادف برای دریافت یا پرداخت خسارت به مراکز بیمه و یا برای تهیه کروکی به ایستگاه های پلیس راهنمایی در سطح شهر مشهد مراجعه کرده اند. براساس آمار یک هفته پلیس راهنمایی در شهریورماه ۱۳۸۹ تعداد وقایع تصادف در شهر مشهد حدود ۳۵۰ تصادف گزارش شده که برای کروکی به پلیس مراجعه نموده اند. البته تصادفاتی که خسارت کمتر از ۱,۵۰۰,۰۰۰ باشد نیاز به مراجعه به پلیس ندارند و مستقیماً به بیمه مراجعه می کنند. تعدادی تصادفات که منجر به خسارت نشده یا باگذشت رانندگان طرفین تصادف حل و فصل می شود به پلیس یا بیمه مراجعه نمی کنند. این تعداد تصادفات که به بیمه یا پلیس مراجعه نشده در جامعه آماری منظور نشده اند.

حجم نمونه

حجم نمونه براساس واریانس متغیر وابسته یعنی میانگین تخلفات عمدی که در بازه ۱ تا ۵ می باشد، محاسبه شده است. با احتمال صحت گفتار ۹۹ درصد و واریانس متغیر وابسته معادل ۰/۳۲۰ و در نظر گرفتن خطای نمونه گیری (دقت) معادل ۰/۰۰۲۱۹ نمره تخلف عمدی از حد اکثر نمره ۵ میانگین تخلفات عمدی، حجم نمونه برابر ۳۷۶ نفر راننده محاسبه شده

است. لازم به ذکر است که این واریانس براساس کل نمونه ۳۷۶ نفری پس از جمع آوری اطلاعات محاسبه شده است که خطای نهایی نمونه گیری محاسبه شده بسیار اندک و نزدیک صفر می باشد.

روش نمونه گیری

تعداد ۲۰۰ نمونه (۵۳/۲٪) در مراکز بیمه و تعداد ۱۷۶ نمونه (۴۶/۸٪) در مراکز پلیس تکمیل شد و نیز ۱۶۳ راننده (۴۳/۴٪) مقصر و ۲۱۳ راننده (۵۶/۶٪) غیر مقصر مایل به پاسخگویی شدند. تعداد نمونه مراکز پلیس به نسبت حجم مراجعات در ایستگاه ها تعیین شد. روش انتخاب نمونه بدین شرح است که تعداد مراجعات هر مرکز به طور روزانه برآورد و بر تعداد نمونه مرکز تقسیم و با فاصله معین به دست آمده نمونه ها توسط کارشناس مرکز به پرسشگر معرفی شدند. در صورت عدم تمایل راننده به پاسخگویی نمونه بعدی جایگزین شد.

روش جمع آوری اطلاعات

اطلاعات از طریق پرسشنامه محقق ساخته دارای پرسشهای بسته به صورت مصاحبه حضوری پرسشگر با رانندگان به دست آمد. پرسشگران قبلاً طی جلساتی برای نحوه اجرا آموزش دیدند. برای تهیه پرسش های مربوط به رانندگی پرخطر ابتدا از پرسشنامه منچستر استفاده شد ولی طی چندین جلسه با فرمانده پلیس راهنمایی و رانندگی استان و همکاران ارشد ایشان مواردی که با آخرین قوانین و مقررات کشور مطابقت داشت از جمله بیست تخلف عمده ای که به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده تا بطور جدی پیگیری شود، در پرسشنامه گنجانده شد. سپس از کارشناسان ارشد مزبور خواسته شده درجه خطر آفرینی هر مورد را ارزیابی نمایند و گویه هایی که خطر متوسط و بالاتر داشت در پرسشنامه حفظ و بقیه حذف شد.

شاخص ها

سنجش کلیه معرف ها با طیف پنج درجه ای لیکرت ونمره گذاری از ۱ تا ۵ صورت گرفت. نمره معرف ها برحسب معنای گویه همسان شده ونمره کمتر نشان مقدار کمتر ونمره بیشتر نشان مقدار بیشتر شاخص است.

۱- رانندگی پرخطر (متغیر وابسته)

رانندگی پرخطر به سه دسته تقسیم شده است: اول تخلفات عمدی یعنی رفتارهایی که به قصد عدم اعتنا به قانون یا عدم رعایت حقوق قانونی دیگران و نقض قانون در شش ماهه اخیر انجام می شوند و نوعی رفتار خرابکارانه توصیف می شود (ریسن^۱، ۱۹۹۰). دسته دوم تخلفات غیر عمدی که رفتارهایی هستند که به نقض قوانین منجر می شوند بدون این که در آن قصدی باشد و شامل خطاها یا اشتباهاتی هستند که فرد اعمال و مسیر نادرستی را برای رسیدن به مقصدش انتخاب می کند، بدون این که به اشتباه بودن آن آگاهی داشته باشد و نیز شامل لغزش ها یا خطاهای سهوی و انحرافات هستند که به علت مشکلاتی در توجه، حافظه و پردازش اطلاعات به وجود می آیند. دسته سوم تعداد کل تصادفات مقصر از ابتدای تاریخ اخذ گواهینامه تا کنون برحسب میانگین تعداد تصادف در هر سال است. تخلفات عمدی از طریق پرسش زیر سنجیده شد: «در شش ماه اخیر هنگام رانندگی درون شهر مشهود چقدر اتفاق افتاده که به دلیل داشتن عجله، بی اعتنائی یا اهمیت ندادن به مقررات، بطور عمدی و آگاهانه مقررات ترافیکی ذکر شده را رعایت نکرده و به شیوه های زیر رفتار کرده باشید؟»

تخلفات غیر عمدی از طریق پرسش زیر سنجیده شد: «در شش ماه اخیر هنگام رانندگی درون شهر مشهود چقدر اتفاق افتاده که به دلیل اشتباه، فراموشی، حواس پرتی یا خطای حواس مقررات ترافیکی ذکر شده را رعایت نکرده و به شیوه های زیر رفتار کرده باشید؟ لطفا میزان انجام تخلف یا اشتباه در رفتار را با ضربدر روی یکی از درجات مشخص فرمائید.»

میزان تصادفات با این پرسش سنجیده شد که «از زمانی که گواهینامه رانندگی دریافت کرده اید تا کنون چندبار به عنوان راننده یک وسیله نقلیه (باهرکسی یا چیزی) تصادف کرده اید؟» دفعات مقصر و غیر مقصر تفکیک شده است. سپس با تقسیم تعداد تصادفات مقصر بر سالهای اخذ گواهینامه نسبت یا میزان تصادف در هر سال محاسبه شد. لازم به ذکر است که برای همسان کردن متغیر میزان تصادف با دو متغیر تخلف از روش زیر استفاده شد: متغیر تعداد تصادف از روی درصد تراکمی (تا ۲۰ درصد = ۱، تا ۴۰ درصد = ۲، تا ۶۰ درصد = ۳، تا ۸۰ درصد = ۴ و ۸۰ درصد به بالا = ۵) به پنج درجه (از بسیار کم = ۱ تا بسیار زیاد = ۵) طبقه بندی شد. سپس میانگین این سه متغیر به عنوان شاخص رفتار رانندگی پر خطر محاسبه شد.

۲- رواندگی خصومت آمیز

راندگی خصومت آمیز یعنی راندگی با وسیله نقلیه توام با خشونت بدون توجه به ایمنی دیگران (گوئرینگ^۱، ۲۰۰۰) و نیز راندگی توام با عصبانیت (مانند پیچیدن یا ترمز کردن جلود دیگری، نزدیک شدن به او با قصد تهدید، راه ندادن، گرفتن حق تقدم دیگران)، اعتراض (مانند بابوق زدن یا داد زدن) و عدم تحمل (مانند خسته شدن از حرکت پشت سردیگران و با چراغ یا بوق واکنش نشان دادن). از طریق این پرسش سنجیده شده: «موارد زیر چقدر بیان کننده حالات شما در هنگام راندگی درون شهر مشهد است؟»

۳- نیازهای اجتماعی

منظور احساس غرور، نیاز به رقابت، نیاز به موفقیت، احساس برتری و قدرت، نیاز به برابری و تعادل است که راننده در رفتار خود مد نظر قرار می دهد تا به تنشهای درونی خود پاسخ دهد. نیازهای اجتماعی از طریق این پرسش سنجیده شده: «هنگام راندگی چه احساسی دارید و رفتار راندگی خود مایلید چه معنایی را به دیگران نشان دهید؟»

۴- تقدیرگرایی

منظور این است که راننده تصادف کردن را به سرنوشت مربوط می داند تا به نحوه راندگی افراد. از طریق این پرسش سنجیده شده: «با نظر زیر در زمینه راندگی چقدر موافق یا مخالفید؟ تصادف کردن بیشتر به سرنوشت بستگی دارد تا به نحوه راندگی افراد»

۵- قانون گرایی

منظور نگرش هایی در زمینه فایده قانون و مقررات راهنمایی و راندگی است مانند این که رعایت قانون و مقررات راهنمایی تضمین کننده سلامت و رفاه خود و دیگران و عدم رعایت آن پایمال کردن حقوق دیگران است. قانون گرایی از طریق این پرسش سنجیده شد: «با نظرات زیر در زمینه راندگی چقدر موافق یا مخالفید؟ رعایت مقررات راهنمایی و راندگی تضمین کننده سلامت و رفاه خود و دیگران است. عدم رعایت مقررات راهنمایی و راندگی به معنی پایمال کردن حقوق دیگران است.»

۶- قانون گریزی

منظور عدم رعایت قانون و مقررات راهنمایی به دلایلی مانند ترس از تمسخر، احساس زیان، یا داشتن نگرشی منفی نسبت به آن است. از طریق این پرسش سنجیده شد: «با نظرات زیر در زمینه رانندگی چقدر موافق یا مخالفید؟»

۷- نگرش به پلیس راهور

منظور آمادگی همکاری، تبعیت از دستورات و تعامل اجتماعی احترام آمیز یا رفتار جبران و مقابله با پلیس راهور است. از طریق این پرسش سنجیده شد: «با نظرات زیر در زمینه رانندگی چقدر موافق یا مخالفید؟ تبعیت از دستورات پرسنل پلیس راهنمایی برای بهبود ترافیک شهر مشهود موثر و ضروری است.» و «سعی می‌کنم جریمه‌های خود را با تخلف بیشتر و فریب دادن یا فرار از پلیس جبران کنم.» و «برخورد شما با پرسنل پلیس راهنمایی چقدر دوستانه و احترام آمیز است؟» و «اگر پلیس راهنمایی و رانندگی بخواهد با مشارکت عده‌ای از مردم به عنوان گروه پیشگامان فرهنگ ترافیک اجرای مقررات را طبق آئین نامه در سطح شهر مشهود بطور دقیق اجرا کند، شما چقدر آمادگی دارید داوطلبانه همکاری کنید؟»

۸- احتمال کشف تخلف

منظور احتمال کشف تخلف و نیز احتمال جریمه شدن است. از طریق این پرسش سنجیده شد: «هنگام رانندگی در شهر مشهود چقدر احتمال می‌دهید که هرگونه تخلف شما از مقررات راهنمایی و رانندگی توسط پلیس کشف خواهد شد؟» و «چقدر احتمال می‌دهید که در صورت کشف تخلف شما، توسط پلیس جریمه خواهید شد؟»

۹- احساس هویت

منظور این است که راننده معتقد است شیوه رانندگی نادرست می‌تواند به حیثیت ملی ما لطمه زند و نیز با اعتقادات دینی مغایرت دارد. از طریق این پرسش سنجیده شد: «به نظر شما شیوه رانندگی نادرست چقدر می‌تواند به حیثیت ملی ما ایرانی‌ها در نظر خارجیان لطمه بزند؟» و «به عنوان یک ایرانی چقدر به فرهنگ رانندگی خودتان می‌توانید افتخار کنید؟» و «به نظر شما شیوه رانندگی نادرست چقدر نشانه عدم اعتقاد دینی در رعایت حقوق دیگران است؟»

۱۰- رضایت از زندگی

منظور این است که راننده معتقد است ناراحتی‌ها و مشکلات خانوادگی و نارضایتی از وضع شغلی و درآمد روی رفتار رانندگی نادرست تاثیر دارد. از طریق دو پرسش سنجیده شد: «چقدر احساس می‌کنید ناراحتی‌ها و مشکلات خانوادگی روی رفتار رانندگی نادرست تاثیر دارد؟» و «چقدر احساس می‌کنید نارضایتی از وضع شغلی و درآمد روی رفتار رانندگی نادرست تاثیر دارد؟»

۱۱- تفکر انتقادی

منظور انتقاد از رفتار رانندگی خود، انتقاد از رفتار رانندگی دیگران و آمادگی برای عمل درست است. از طریق چهار پرسش باطیف لیکرت پنج درجه‌ای سنجیده شد: «رفتار رانندگی را در شهر مشهد بطور کلی چقدر مطلوب و مناسب ارزیابی می‌کنید؟» و «رفتار رانندگی خودتان را چقدر مناسب و مطلوب ارزیابی می‌کنید؟» و «به نظر شما تصادفات در شهر مشهد تا چه حد به رفتار نادرست رانندگی مردم مربوط است؟» و «چقدر آمادگی دارید برای بهبود فرهنگ رانندگی مردم مشهد از خودتان شروع کنید؟»

آزمون پایایی^۱

برای سنجش پایایی شاخص‌ها از آزمون آلفای کرونباخ استفاده شده که در جدول ۱ مشاهده می‌شود همه شاخص‌ها دارای پایایی متوسط یا بالاتر می‌باشند لیکن شاخص نگرش به پلیس و تفکر انتقادی اندکی کمتر از حد متوسط ارزیابی می‌شود که تا حدودی ناشی از کم بودن تعداد گویه‌ها می‌باشد.^۲

آزمون روایی^۳

برای تعیین روایی پرسشنامه از دو روش اعتبار محتوای درونی و بیرونی استفاده شد. در روش درونی از روش ماتریس همبستگی به تفکیک شاخص‌ها و با استفاده از معرف‌های هر شاخص استفاده شد و معرف‌های درون هر شاخص دو به دو با یکدیگر همبستگی

1- Reliability

۲- باتوجه با قابل قبول بودن آزمون روایی می‌توان شاخص‌ها را معتبر دانست.

3- Validity

معنادار نشان دادند بنابراین می توان گفت شاخص ها دارای اعتبار درونی کافی می باشند. برای سنجش اعتبار محتوای بیرونی متغیر وابسته (رفتار رانندگی پرخطر) از روش قضاوت داوران استفاده شد بدین ترتیب که گویه های پرسشنامه رفتار رانندگی پرخطر عمدی و غیر عمدی به کارشناسان ارشد پلیس راهور ارائه شد و از آنها خواسته شد درجه خطرزا بودن هر گویه را با درجات کم، متوسط و زیاد مشخص نمایند. سپس گویه هایی که درجه خطر کم داشتند از فهرست گویه ها حذف شد.

جدول ۱- آزمون پایایی Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	تعداد گویه	شاخص
۰/۸۹۹	۱۹	تخلفات عمدی
۰/۸۴۵	۱۲	تخلفات غیر عمدی
۰/۷۳۸	۳	رانندگی خصومت آمیز
۰/۷۳۷	۶	نیازهای اجتماعی
۰/۶۸	۲	قانونگرایی
۰/۷۱۹	۴	قانونگریزی
۰/۴۷۲	۲	نگرش به پلیس راهور
۰/۶۲۲	۲	احتمال کشف و مجازات
۰/۵۲۸	۳	احساس هویت ملی و دینی در شیوه رانندگی
۰/۷۱۱	۲	تاثیر رضایت از زندگی پر شیوه رانندگی
۰/۴۱۱	۳	تفکر انتقادی در شیوه رانندگی

آزمون روایی رفتار رانندگی پرخطر

برای سنجش میزان روایی رفتار رانندگی پرخطر از آزمون تحلیل عوامل استفاده شد که جدول ۲ نشان داده هر سه دسته متغیرهای این شاخص در یک عامل طبقه بندی شده اند یعنی به یک مفهوم اشاره دارند و این شاخص تک بعدی محسوب می شود. البته تخلفات عمدی و غیر عمدی بیشتر به معنای مشترک این شاخص نزدیکند زیرا همبستگی بیشتر با شاخص

Component	جدول ۲: آزمون روائی رفتار رانندگی پرخطر
۱	
۰/۸۹۰	تخلفات عمدی
۰/۸۸۶	تخلفات غیر عمدی
۰/۶۱۷	نسبت تصادف

1- Extraction Method: Principal Component Analysis component extracted.

یافته‌ها

توصیف رانندگان

اکثر رانندگان مورد تحقیق مرد (۸۵/۹ درصد) و ۱۴/۱ درصد زن هستند^۱. اکثر رانندگان (۷۶/۶ درصد) متاهل و ۲۳/۴ درصد مجرد هستند. اکثر رانندگان (۸۷/۵ درصد) مجاور و ۱۲/۵ درصد زائر یا غیر بومی هستند. تقریباً نیمی از رانندگان (۴۹/۴ درصد) تحصیلات متوسطه یا کمتر دارند که ۲۱،۲ درصد از آنها راهنمایی و کم‌ترند و نیمی (۵۰/۳ درصد) دارای تحصیلات عالی و ۰/۳ درصد حوزوی هستند. ۴۳/۸ درصد رانندگان جوان هستند یعنی بین ۱۸ تا ۲۹ سال دارند^۲. تجربه رانندگی اکثر رانندگان (۵۸/۵۶ درصد) یعنی تعداد سالهایی که گواهینامه داشته‌اند کمتر از ده سال است و فقط ۱۷/۹ درصد بیست سال و بیشتر سابقه دارند. میانگین تعداد سالهای رانندگی ۱۱/۳ سال است. تعداد روزهای رانندگی در ماه نشان می‌دهد که ۸۴/۸ درصد رانندگان بیست تا سی روز در ماه رانندگی می‌کنند.

توصیف تخلفات رانندگان

میانگین کل رفتار تخلفات عمدی معادل ۱/۷۳ در بازه ۱ تا ۵ است که در مقیاس صفر تا صد در حد ۱۸/۳ درصد شاخص ارزیابی می‌شود. میانگین کل رفتار تخلفات غیر عمدی معادل ۱/۸ در بازه ۱ تا ۵ است که در حد ۲۰ درصد شاخص ارزیابی می‌شود. میانگین شاخص کل رفتار رانندگی پرخطر معادل ۲/۱۴ در بازه ۱-۵ است که در حد ۲۸/۵ درصد شاخص کل

۱- در حالی که نسبت مردان در کل جمعیت مشهد ۵۰/۴ درصد است. با توجه به تصادفی بودن جنسیت در تحقیق این تفاوت ویژگی جامعه آماری رانندگان را نشان می‌دهد که با جامعه بزرگتر متفاوت است.
۲- در حالی که نسبت این گروه سنی در کل جمعیت مشهد ۱۶/۹ درصد است.

ارزیابی می شود. بالاترین میانگین تخلفات عمدی معادل $2/45$ ($3/36$ درصد شاخص) در بازه ۱-۵ مربوط به استفاده از تلفن همراه و کمترین آن معادل $1/20$ (5 درصد شاخص) مربوط به رانندگی در حالت بیماری خاص مانند صرع است.

درصد رانندگانی که شیوه های تخلف عمدی را که از اهمیت میانگین تخلف زیاد برخوردار است (زیرا بطور معنادار بالاتر از حد میانگین کل تخلفات عمدی است)، به طور گهگاه (متوسط) تا همیشه انجام می دهند به شرح زیر است:

- ۱- استفاده از تلفن همراه $46/9$ درصد
 - ۲- عدم رعایت فاصله طولی از جلو $39/3$ درصد
 - ۳- عدم رعایت حداکثر سرعت قانونی درون شهری 73 درصد
 - ۴- اقدام به خوردن، نوشیدن، سیگار کشیدن، یا خواندن مطلب هنگام رانندگی $64/3$ درصد
 - ۵- عبور عمدی از چراغ خطری که قبل از رسیدن به خط ایست زرد شده 31 درصد
 - ۶- بستن عمدی کمر بند ایمنی $24/4$ درصد
- درصد رانندگانی که شیوه های تخلف غیر عمدی یا رانندگی پرخطر زیرا که از اهمیت میانگین تخلف زیاد برخوردار است، بطور گهگاه (متوسط) تا همیشه انجام می دهند به شرح زیر است:

- ۱- بستن کمر بند ایمنی را فراموش کرده است $40/7$ درصد
- ۲- سرعت غیرمجاز داشته ولی متوجه آن نبوده است $39/6$ درصد
- ۳- در این که حق تقدم عبور با سایر وسایط نقلیه یا عابرین است اشتباه کرده و حق تقدم عبور را به خود داده است $27/1$ درصد
- ۴- موقع رانندگی طوری حواسش پرت بوده که نمی داند یک مسیر طولانی را چگونه رانندگی کرده است $30/1$ درصد
- ۵- تابلو علائم راهنمایی را نتوانسته بخواند و آنها را رعایت نکرده است $25/8$ درصد

توصیف تصادفات رانندگان

فقط حدود ۳ درصد رانندگان تاکنون تصادف نکرده اند و ۹۷ درصد تاکنون حداقل

یک بار تصادف کرده اند. فقط حدود ۳۰ درصد کسانی که تصادف کرده اند مقصر نبوده اند و ۷۰ درصد بقیه مقصر بوده اند. نسبت تصادف هر راننده در هر سال به طور میانگین ۰/۲۳ تصادف است. فقط ۲۵ درصد رانندگان به طور متوسط در سال هیچ تصادف نکرده اند (یعنی این نسبت صفر بوده) در حالی که ۲۵ درصد رانندگان ۰/۲۵ تصادف و بیشتر در سال (حدوداً هر چهار سال یک تصادف) دارند. نکته دیگر این که تعداد کل تصادفات رانندگانی که دفعات بیشتری مقصر بوده اند بسیار بیشتر از افراد غیر مقصر بوده است. زیرا میانگین تعداد کل تصادفات در رانندگانی که تصادف کرده ولی هیچ گاه مقصر نبوده اند ۱/۵ تصادف است ولی این میانگین برای رانندگانی که در تصادفات قبلی ۵ بار و بیشتر مقصر بوده اند معادل ۲۱/۷ تصادف است. بیشتر تصادفات مربوط به افراد مقصر است و این پیامد فرهنگ نادرست رانندگی و خطرزا بودن شیوه رفتار آنان است. ضمناً میانگین تعداد دفعات تصادف غیر مقصر هر راننده در طول مدت رانندگی معادل ۲/۳ تصادف یعنی تقریباً دو برابر تعداد دفعات تصادف مقصر (۱/۶) است که می تواند نشانه میزان صدماتی باشد که رانندگان مقصر بر رانندگان غیر مقصر وارد می سازند.

رابطه تخلفات و تصادفات

نتایج تحلیل عوامل^۱ (جدول ۲) نشان داد که همه ابعاد مختلف رفتار رانندگی پرخطر در یک بعد قرار گرفتند و نتایج تحلیل همبستگی (جدول ۳) نشان داد بین این ابعاد به طور دو به دو همبستگی مستقیم وجود دارد. به عبارت دیگر، هرچقدر تخلف عمده‌ی بیشتر، تخلف غیر عمده‌ی نیز بیشتر است و هرچقدر این دو تخلف بیشتر میزان تصادف بیشتر است. رفتار رانندگی پرخطر با هر سه شاخص مزبور همبستگی بالا دارد و ترکیب هر سه متغیر می تواند شاخص معتبری برای سنجش رفتار رانندگی پرخطر به حساب آید.

جدول ۳- رابطه تخلفات و تصادفات			
تخلفات عمده	نسبت تصادف	رفتار رانندگی پرخطر	
رفتار رانندگی پرخطر		۱	
نسبت تصادف	۱	۰/۶۵۲ (***)	

جدول ۳- رابطه تخلفات و تصادفات			
تخلفات عمدی	نسبت تصادف	رفتار رانندگی پرخطر	
۱	۰/۳۳۹ (***)	۰/۷۲۸ (***)	تخلفات عمدی
۰/۷۲۸ (***)	۰/۳۲۶ (***)	۰/۷۰۴ (***)	تخلفات غیر عمدی

رابطه پایگاه اجتماعی-اقتصادی با شاخص کلی رفتار رانندگی پرخطر

نتایج تحلیل همبستگی نشان داد که فقط برخی پایگاه های اجتماعی-اقتصادی با شاخص کلی رفتار رانندگی پرخطر رابطه همبستگی معنادار دارند. به طوری که جنسیت، سواد، وضع تأهل، محل سکونت (شهر- روستا) و قیمت خودرو با رفتار رانندگی پرخطر رابطه ندارد لیکن سن رابطه معنادار معکوس با رانندگی پرخطر دارد و بومی بودن در مشهد نسبت به غیر بومی بودن (مسافران و زائران) با رانندگی پرخطر بیشتری همراه است.

تبیین علی رفتار رانندگی پرخطر

برای تبیین علی رفتار رانندگی پرخطر و سنجش اثرات مستقیم و غیر مستقیم از چندین مدل رگرسیون (جدول ۴) استفاده شد که قادر است تاثیر علی و خالص متغیرها را در کنار یکدیگر بر رفتار رانندگی پرخطر نشان دهد. مدل تحلیل مسیر نیز که از چندین مدل رگرسیونی تشکیل شده، اثرات مستقیم و غیر مستقیم هر عامل را بر رفتار رانندگی پرخطر نشان داد. مدل رگرسیون با روش گام به گام اجرا شد. در این روش ابتدا مهمترین عوامل موثر بر رفتار رانندگی (متغیر وابسته) به ترتیب اهمیت میزان تاثیر خود وارد مدل می شوند.

عوامل موثر بر شاخص کلی رفتار رانندگی پرخطر

جدول ۴ نشان می دهد که عوامل زیر به ترتیب اهمیت بیشترین میزان تاثیر مستقیم یا معکوس را بر شاخص کلی رفتار رانندگی پرخطر دارند: قانون گریزی (تأثیر مستقیم)، رانندگی خصومت آمیز (تأثیر مستقیم)، احساس هویت ملی و دینی (تأثیر معکوس)، نیازهای اجتماعی (تأثیر مستقیم)، سابقه رانندگی - سال (تأثیر معکوس)، سواد (تأثیر معکوس)، متوسط رانندگی در روز - کیلومتر (تأثیر معکوس)، تعداد جریمه در سال گذشته (تأثیر مستقیم).

جدول ۴ - رگرسیون عوامل موثر بر رفتار رانندگی پرخطر						
Dependent Variable						
Square R: ۰/۰۶۵ Adjusted R Square: ۰/۴۱						
		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
مدل شماره ۸	متغیرهای مستقل به ترتیب اهمیت تاثیر					
	(Constant)	۱/۹۲۶	۰/۲۴۷		۷/۸۰۲	۰/۰۰۰
	رانندگی خصومت آمیز	۰/۲۴۱	۰/۰۵۰	۰/۲۳۰	۴/۷۷۹	۰/۰۰۰
	قانون گریزی	۰/۲۴۶	۰/۰۴۵	۰/۲۵۴	۵/۴۲۴	۰/۰۰۰
	احساس هویت ملی و دینی	-۰/۱۷۸	۰/۰۴۰	-۰/۱۹۷	-۴/۴۱۴	۰/۰۰۰
	نیازهای اجتماعی	۰/۱۳۷	۰/۰۴۶	۰/۱۴۰	۲/۹۸۸	۰/۰۰۳
	سابقه رانندگی - سال	-۰/۰۱۰	۰/۰۰۳	-۰/۱۳۱	-۳/۰۸۷	۰/۰۰۲
	سواد	-۰/۱۱۳	۰/۰۴۱	-۰/۱۱۷	-۲/۷۳۹	۰/۰۰۶
	متوسط رانندگی در روز - کیلومتر	-۰/۰۰۱	۰/۰۰۰	-۰/۱۱۷	-۲/۷۵۴	۰/۰۰۶
	تعداد جریمه در سال گذشته	۰/۰۲۴	۰/۰۱۱	۰/۰۹۵	۲/۲۲۲	۰/۰۲۷

متغیرهای خارج از مدل
قانون گرائی - نگرش به پلیس راهور - احتمال کشف - تاثیر رضایت از زندگی بر شیوه رانندگی - تقدیر گرائی -
تفکر انتقادی - جنس (۱ - زن - ۲ - مرد) - وضع تاهل (۱ - مجرد - ۲ - متاهل) - سن - سال - محل سکونت (۱ - شهر - ۲ - روستا) -
بومی بودن (۱ - مجاور - ۲ - زائر) - قیمت اتومبیل

عوامل موثر بر رفتار رانندگی خصومت آمیز

عوامل زیر به ترتیب اهمیت بیشترین میزان تاثیر مستقیم یا معکوس را بر رفتار رانندگی خصومت آمیز دارند: نیازهای اجتماعی (تاثیر مستقیم)، احساس هویت ملی و دینی (تاثیر معکوس)، قانون گریزی (تاثیر مستقیم).

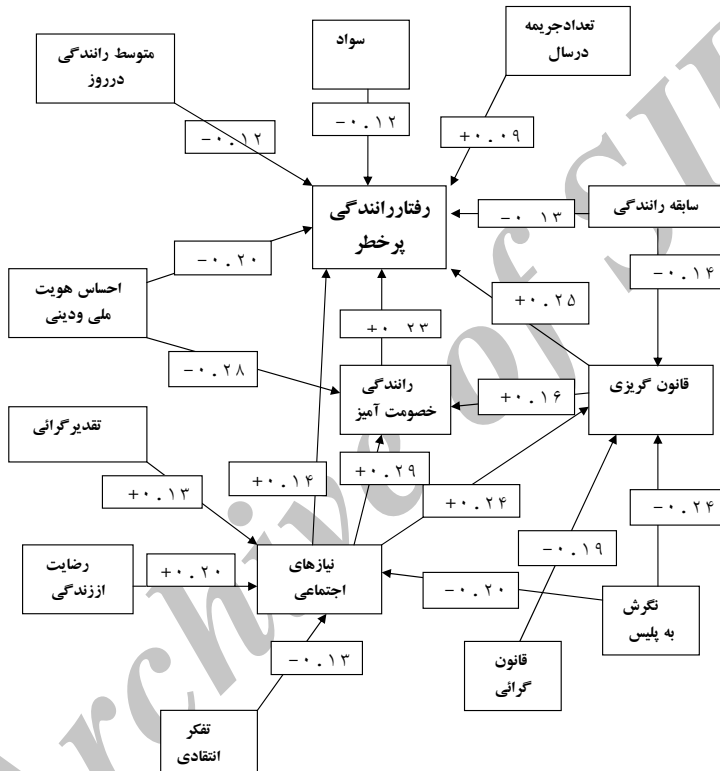
عوامل موثر بر قانون گریزی

عوامل زیر به ترتیب اهمیت بیشترین میزان تاثیر مستقیم یا معکوس را بر قانون گریزی دارند: نیازهای اجتماعی (تاثیر مستقیم)، سابقه رانندگی (تاثیر معکوس)، قانون گرایی (تاثیر معکوس)، نگرش به پلیس راهور (تاثیر معکوس).

عوامل موثر بر نیازهای اجتماعی

عوامل زیر به ترتیب اهمیت بیشترین میزان تأثیر مستقیم یا معکوس را بر نیازهای اجتماعی دارند: نگرش به پلیس راهور (تأثیر معکوس)، رضایت از زندگی (تأثیر مستقیم)، تفکر انتقادی (تأثیر معکوس)، تقدیرگرایی (تأثیر مستقیم).

مدل نهایی تحلیل مسیر



نتیجه گیری

میزان رفتار رانندگی پرخطر بر حسب نوع رفتار در مقایسه با کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه و شهرهای دیگر ایران متفاوت است. البته به دلیل عدم دسترسی به اطلاعات قابل مقایسه برای همه موارد رفتار پرخطر و نیز تفاوت در مقیاس سنجش، فقط به یکی از رفتارهای پرخطر مهم مانند عبور عمدی از چراغ قرمز می توان اکتفا نمود و برای قابل مقایسه بودن نمرات میانگین ها از مقیاس صفر تا صد استفاده می شود. اگرچه میانگین شاخص کل رفتار پرخطر در تحقیق حاضر در حد ۲۸/۵ درصد شاخص است ولی این نسبت برای تخلفات

عمدی معادل ۲۰ درصد شاخص و برای تخلفات غیر عمدی معادل ۱۷/۵ درصد شاخص است لذا رفتار رانندگی پرخطر در شاخص کلی که در برگیرنده میزان تصادفات است، قابل توجه ارزیابی می شود. لیکن در مورد برخی رفتارها این نسبت در مقایسه با کشورهای دیگر قابل توجه نمی باشد. زیرا این نسبت برای تخلف عمدی عبور از چراغ قرمز در کشورهای توسعه یافته حد اقل ۹ درصد (هلند) و حد اکثر ۱۷/۵ درصد (فنلاند) است و در کشور در حال توسعه ای مانند امارات متحده عربی ۵۳/۸ درصد است (بنر، ۲۰۰۷). و البته برای شهر اصفهان ۲۰/۵ درصد است (عریضی، ۱۳۸۸) ولی این نسبت در تحقیق حاضر برای تخلف مزبور ۱۲/۳ درصد است. البته این نسبت برای سایر تخلفات عمدی از حد اقل ۵ درصد برای رانندگی با حالت بیماری تا حد اکثر ۳۶/۳ درصد برای استفاده از تلفن همراه متفاوت است.

لازم به ذکر است که این نسبت برای تخلفات عمدی دیگر در کشورهای مختلف متفاوت و ناهماهنگ است. چنان که رعایت حداکثر سرعت قانونی در بزرگراه ها در بریتانیا ۳۷/۴ درصد، در فنلاند ۳۱ درصد، در هلند ۳۴/۵ درصد، در امارات متحده عربی ۳۴/۵ درصد (بنر، ۲۰۰۷) و در ایران (اصفهان) ۳۷/۴ درصد (عریضی، ۱۳۸۸) بوده است. نمی توان تفاوت روشنی برای همه انواع رفتارهای پرخطر در کشورها بدست آورد و این رفتارها همچنان در جوامع مختلف ادامه دارد. می توان این اختلاف ها را تا حدی به جامعه آماری تحقیق مربوط دانست که شامل رانندگان وسایل مختلف، جنسیت مختلف، سنین مختلف، رانندگان درون شهری یا بین شهری است و تا حدی نیز به نوع گویه ها مربوط دانست که در تحقیق حاضر متفاوت است.

نتایج نشان داد که شیوع گسترده رفتار رانندگی پرخطر باعث نوعی بی هنجاری در جامعه شده است. شاهد تفاوت کم رفتار رانندگی یا حتی در برخی موارد، عدم تفاوت این رفتار بر حسب پایگاه های اجتماعی مانند تاهل، جنسیت، محل سکونت و نوع شغل هستیم که با نظریه آنومی دورکیم سازگار است (چلبی، ۱۳۷۵: ۱۰۸). رابطه منفی سواد با رفتار رانندگی در این تحقیق و برخی تحقیقات پیشین سازگار است (یونسیان و مرادی، ۱۳۸۴؛ مردی، ۱۳۸۵؛ رحمانی فیروزجاه و همکاران، ۱۳۸۵؛ بگ و لانگلی، ۱۹۹۹) در حالی که با برخی دیگر ناسازگار است (حق شناس و همکاران، ۱۳۸۴).

نتایج درباره عدم رابطه رفتار رانندگی پرخطر با جنسیت با برخی تحقیقات سازگار است (ابلماز و دیگران، ۲۰۰۶) ولی با برخی دیگر تحقیقات در برخی موارد رفتار رانندگی پرخطر

سازگار و در برخی موارد ناسازگار است (بندر، ۲۰۰۷). رابطه منفی سن با رفتار رانندگی پرخطر با برخی دیگر تحقیقات سازگار است (حق شناس و دیگران، ۱۳۸۴؛ بگ و لانگلی، ۱۹۹۹). نتایج درباره عدم رابطه تاهل و نوع شغل با رفتار رانندگی پرخطر با برخی تحقیقات سازگار است (یونسیان و مرادی، ۱۳۸۴). رابطه معکوس سال‌های تجربه رانندگی با تخلفات عمدی با تحقیق حق شناس و دیگران (۱۳۸۴) سازگاری دارد. عدم تفاوت رفتار رانندگی پرخطر بر حسب برخی پایگاه‌ها را می‌توان به شیوع این رفتار و ضعف هنجاری رانندگی در جامعه مورد بررسی و تاحدی به نوع جامعه آماری و شیوه سنجش مربوط دانست.

نتایج درباره رابطه معکوس بین قانون‌گرایی با رفتار رانندگی پرخطر با نظریه کنترل اجتماعی (هیرشی، ۱۹۶۹: ۱۶-۲۶) و نیز با تحقیق مردی (۱۳۸۵) سازگاری دارد ولی رابطه معکوس نگرش به پلیس با تخلف، با تحقیق مزبور سازگاری ندارد.

نتایج درباره رابطه مستقیم رفتار خصومت آمیز با رفتار رانندگی پرخطر با نظریه نیازها (مازلو، ۱۳۷۲؛ رحیمی نیک، ۱۳۷۴: ۳۷؛ صباغ پور، ۱۳۸۷) و نظریه ناکامی (برون، ۱۹۹۴: ۱۲) و نیز با تحقیق شاکری نیا و محمد پور (۱۳۸۹) و نیز با تحقیق چنگک شیانچی و پارکر (۲۰۰۲) سازگاری دارد. رابطه مستقیم تعداد تصادفات با رفتار رانندگی پرخطر با تحقیق هاروود و فرگوسن (۲۰۰۰) سازگاری دارد.

نتایج درباره رابطه مستقیم نیازهای اجتماعی با رفتار رانندگی پرخطر با نظریه نیازها (مازلو، ۱۳۷۲؛ رحیمی نیک، ۱۳۷۴: ۳۷؛ صباغ پور، ۱۳۸۷) و با تحقیق شوام و دیگران (۱۹۹۸) و نیز تابمن و دیگران (۲۰۰۴) و نیز با تحقیق مومنی (۱۳۸۰) سازگاری دارد.

نتایج درباره رابطه معکوس نگرش به پلیس راهور با نیازهای اجتماعی با نظریه کنترل اجتماعی (هیرشی، ۱۹۶۹: ۱۶-۲۶) و نظریه کنش متقابل اجتماعی (روشه، ۱۳۷۹) و تحقیق اسکاگلیون و کاندون (۱۹۸۰) و سایر تحقیقات (الدبرگ و راندمو، ۲۰۰۳؛ مردی، ۱۳۸۵؛ مومنی، ۱۳۸۰؛ رضایی، ۱۳۸۴؛ کلانتری و همکاران، ۱۳۸۴؛ علمی، ۱۳۸۴) سازگاری دارد. نگرش فرد به پلیس به عنوان مرجع اقتداری که تعیین‌کننده پاداش و مجازات یک عمل است حاصل تجربیات فرد است. اگر افراد در فرایند تعاملات اجتماعی همواره نقش و تصمیم پلیس را منفی ارزیابی کنند کل این نظام پاداش و تنبیه مشروعیت خود را نزد افراد از دست می‌دهد و در عمل به قانون نه تنها احساس سود نمی‌کنند بلکه به جای همکاری با

پلیس به دنبال فریب دادن و انتقام‌گیری پنهانی از این نظام که به تصور آنها ناعادلانه است خواهند بود.

نتایج درباره رابطه مستقیم قانون‌گریزی با رفتارراندگی پرخطر با نظریه خنثی‌سازی ماترا (احمدی، ۱۳۸۴: ۸۰) و نظریه کنترل اجتماعی (هیرشی، ۱۹۶۹: ۱۶-۲۶) و با تحقیق رضایی (۱۳۸۴) و نیز با تحقیق کلانتری و همکاران (۱۳۸۴) و اسکاگلیون (۱۹۸۰) سازگاری دارد. تأثیر معکوس احساس هویت ملی و مذهبی بر رفتار راندگی پرخطر نظریه کنترل اجتماعی غیرمستقیم و درونی کردن هنجارها را (کوزر و روزنبرگ، ۱۳۷۸: ۱۰۸) تأیید می‌کند. حاصل جامعه‌پذیری مناسب، توافق ارزشی و ایجاد احساس هویت ملی (و دینی) و به دنبال آن تعهد نسبت به گروهی است که فرد هویت خود را با آن تعریف می‌کند. عمل جامعه‌پذیری از طریق نهادهای آموزشی، مذهبی و نظارتی مثل خانواده، رسانه‌ها، مدرسه یا پلیس انجام می‌شود (صباغ‌پور، ۱۳۸۷: ۱۹۲).

نتایج درباره رابطه مستقیم تقدیرگرایی با نیازهای اجتماعی که به موجب آن افراد تصادف را تفسیر و آن را به سرنوشت و نه به رفتار خود نسبت می‌دهند، با نظریه خنثی‌سازی (احمدی، ۱۳۸۴: ۸۰) سازگاری دارد زیرا تعهدشان به قانون به عنوان یک عامل بازدارنده در مقابل نیازهایشان تلقی می‌شود و نیز بطور غیرمستقیم با برخی تحقیقات پیشین (رحمانی فیروزجاه و دیگران، ۱۳۸۵) سازگاری دارد که بین تقدیرگرایی و میزان تصادف رابطه مستقیمی دیده شد.

رابطه معکوس تفکر انتقادی با نیازهای اجتماعی با نظریه کنترل اجتماعی سازگار است زیرا تعهد نسبت به اهداف جامعه و ارزش‌ها بر اساس کنترل درونی از طریق احساس تقصیر، گناه و شرم افراد را از درگیر شدن در رفتار بزهکارانه باز می‌دارد (احمدی، ۱۳۸۴: ۸۶). افراد با خودکنترلی ضعیف در جستجوی کامروایی‌آنی بوده و به دنبال راه‌های ساده و آسان برآوردن امیال و آرزوهایشان هستند. افرادی که خودکنترلی پایین دارند خودمدارند و نسبت به رنج‌ها و نیازهای دیگران بی‌تفاوت و غیرحساس بوده و در مقابل ناکامی‌ها تحمل کمی دارند. برای چنین فردی تعهد به قانون در واقع به معنی احساس مسئولیت نسبت به پیامدهای عمل غیرقانونی است یعنی نوعی تعهد اصولی به قانون در او ایجاد خواهد شد. چنین تعهدی پایدارترین و مطمئن‌ترین نظام کنترلی برای افراد جامعه می‌باشد که دیگر هیچ ربطی به حضور یا عدم حضور پلیس یا هر عامل اقتدار دیگری ندارد. فرد با پلیس همکاری

می کند چون به این درک رسیده است که اجرای قانون در بلند مدت به نفع همه می باشد. رابطه مستقیم رضایت از زندگی با نیازهای اجتماعی با نظریه نیازهای اجتماعی سازگاری دارد. زیرا فشارهای زندگی نیازهای اجتماعی را تقویت نموده و بر نحوه ایفای نقش رانندگی که مستلزم صبر و تحمل و رعایت حقوق دیگران است، تأثیر می گذارد و رفتار ناخواسته را به دنبال دارد. این نتیجه بطور غیر مستقیم با برخی تحقیقات سازگار است که بین رضایت عمومی و احتمال تصادف رابطه مستقیم معنادار به دست آورده اند (رحمانی فیروزجاه و دیگران، ۱۳۸۵).

نتیجه تحقیق درباره رابطه معکوس سابقه رانندگی و میزان رانندگی با رفتار پرخطر با برخی تحقیقات سازگاری دارد (تابمن و دیگران، ۲۰۰۴) زیرا تجربه رانندگی بیشتر باعث افزایش مهارت و پرهیز از رفتار هیجانی و تفریح می شود. رابطه مثبت میزان دریافت جریمه با رفتار رانندگی پرخطر با نظریه کنترل اجتماعی سازگار است و نشان می دهد کنترل رسمی ویرونی (ریکلوس، ۱۹۷۳) تأثیر بازدارندگی کمی دارد و کنترل درونی تأثیر بیشتر دارد (کوزر و روزنبرگ، ۳۷۸: ۱۰۸).

پیشنهادات

با توجه به نتایج تحقیق در تحلیل های توصیفی و تبیینی می توان برای کاهش رفتار رانندگی پرخطر به موارد زیر اشاره کرد:

۱- براساس نتایج، برای کاهش تصادفات باید تخلفات عمدی و غیر عمدی را کاهش داد.
۲- برای کاهش تخلفات عمدی و غیر عمدی باید قانون گریزی، رانندگی خصومت آمیز، نیازهای اجتماعی (کمبود محبت، احترام، احساس تبعیض و محرومیت) و تعداد جریمه را کاهش داد و از طرفی دیگر احساس هویت ملی و دینی، تجربه رانندگی و نیز آگاهی مردم را افزایش داد.

۳- برای کاهش رانندگی خصومت آمیز نیز باید نیازهای اجتماعی و قانون گریزی را کاهش و احساس هویت ملی و دینی را افزایش داد. همچنین تفکر انتقادی، نگرش مثبت به پلیس راهور را افزایش داد.

۴- برای کاهش قانون گریزی باید نیازهای اجتماعی را کاهش و قانون گرایی، نگرش به پلیس راهور و تفکر انتقادی را افزایش داد و بر تجربه رانندگی تأکید نمود.

- ۵- باتوجه به نقش موثر افراد مقصر در تصادفات در افزایش تخلفات عمدی و غیر عمدی این افراد باید در جبران خسارات بیشتر مسئولیت بپذیرند و بیشتر آموزش ببینند.
- ۶- باتوجه به رابطه مستقیم تخلفات غیر عمدی با عمدی باید بر افزایش آگاهی و حساسیت رانندگان افزود و جلوگیری از تخلفات غیر عمدی را در اولویت قرارداد. زیرا این کار آسان تر از جلوگیری از تخلفات عمدی است و با مقاومت کمتری همراه است.
- ۷- باتوجه به نقش سابقه رانندگی در کاهش تخلفات، برای افزایش تجربه رانندگی باید بر کیفیت آموزش رانندگی افزوده شود و افراد کم سابقه بیشتر مراقبت شوند.
- ۸- باتوجه به تأثیر معکوس سواد بر رفتار پرخطر، باید بر میزان آگاهی افراد کم سواد افزوده شود و نیز باید توجه نمود که سواد نیز تحت تأثیر متغیرهای اجتماعی دیگر است از قبیل نوع شغل و رتبه شغلی و میزان رانندگی است. و مشاغل کارگر، کشاورز، اصناف، دانشجو تخلفات عمدی و غیر عمدی را بیشتر مرتکب شده اند. نتایج نشان داد کسانی که شغل مهمتر دارند و در محل کارشان رتبه بالاتر دارند تخلف کمتر داشته اند. به همین دلیل برخی مشاغل باید برای آموزش در اولویت قرار گیرند.
- ۹- باتوجه به تأثیر معکوس نگرش مثبت به پلیس راهور در افزایش رفتار پرخطر، باید نگرش مزبور را از طریق افزایش قانون گرایی، تفکر انتقادی، احساس هویت ملی و دینی و رضایت مردم از زندگی و نیز کاهش تقدیرگرایی افزایش داد. جایگاه پلیس در ایفای نقش موثر خود حائز اهمیت فراوان است و بطور غیر مستقیم نیز از طریق کاهش قانون گریزی و رانندگی خصومت آمیز و نیازهای اجتماعی بر کاهش رفتار پرخطر تأثیر دارد.
- ۱۰- کاهش نیازهای اجتماعی نیز از طریق کاهش تقدیرگرایی میسر شده و باعث کاهش رفتار پرخطر خواهد شد.
- ۱۱- نتایج نشان داد که مجموعه عوامل اجتماعی به طور پیوسته و مرتبط در کاهش رفتار رانندگی پرخطر موثر خواهند بود و از اقدامات منفرد و جداگانه بدون توجه به تأثیر و تأثر آنها بر یکدیگر باید پرهیز شود.

منابع

- ۱- شهرداری مشهد، آمارنامه شهر مشهد، معاونت برنامه ریزی و توسعه، ۱۳۸۷
- ۲- احمدی، حبیب (۱۳۸۴) جامعه شناسی انحرافات، تهران، نشر سمت: چاپ اول
- ۳- حقشناس، حسن (۱۳۸۴)، رابطه بین ویژگی های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز، مجله پژوهشی حکیم، ۱۱ (۳)، ۴۷-۵۵.
- ۴- رحمانی فیروزجاه، علی و دیگران (۱۳۸۵)، بررسی جامعه شناختی علل تصادفات جاده ای، مجله مطالعات اجتماعی ایران، ۲۱ (۲)، ۱۸۲-۱۹۸
- ۵- رحیمی نیک، اعظم (۱۳۷۴)، تئوری های نیاز وانگیزش، تهران، ناشر: دانشگاه آزاد اسلامی
- ۶- رضایی (۱۳۸۴)، میزان، نوع و عوامل موثر بر قانون گریزی، مجله جامعه شناسی ایران، ۶ (۳)، ۴۷-۶۹
- ۷- ریشه، گی (۱۳۷۹)، کنش اجتماعی، ترجمه هما زنجانی زاده، مشهد: دانشگاه فردوسی
- ۸- سوری، احمد (۱۳۸۷)، روانشناسی ترافیک، همایش «مشهد، ترافیک، آینده»، مشهد: ناجا
- ۶- شاکری نیا، ایرج؛ محمد پور، مهری (۱۳۸۹)، رابطه ویژگی های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پرخطر، مجله دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی-درمانی شهید صدوقی یزد، ویژه نامه همایش رفتارهای پرخطر، ۱۸، ۲۲۵
- ۷- صباغ پور، علی اصغر (۱۳۸۷)، منافع فردی و منافع جمعی، تهران: معاونت پژوهشی دانشگاه آزاد اسلامی
- ۸- عربی، حمیدرضا؛ حقایق، سید عباس (۱۳۸۸)، ویژگی های روان سنجی پرسشنامه رفتاررانندگی منچستر. فصلنامه پایش، ۸ (۴)، ۲۱-۲۸
- ۹- علمی، محمود (۱۳۸۴)، نقش عوامل اجتماعی مؤثر بر قانون گرای شهروندان تبریز، فصلنامه علوم اجتماعی (دانشگاه آزاد واحد خلیخال)، ۲ (۷)، ۵۱-۷۶
- ۱۰- کلاتری، صمد و همکاران (۱۳۸۴)، ارتباط فقر با قانون گریزی و شکل گیری آسیب اجتماعی، فصلنامه رفاه اجتماعی، ۵ (۱۸)، ۶۲-۸۷
- ۱۱- کوزر، لوئیس؛ روزنبرگ، برنارد (۱۳۷۸)، نظریه های بنیادی جامعه شناسی، ترجمه فرهنگ ارشاد، تهران، نشر نی، چاپ اول
- ۱۲- گر، تد، رابرت (۱۳۷۷)، چرا انسان ها شورش می کنند، ترجمه علی مرشدی زاده، تهران، پژوهشکده مطالعات راهبردی
- ۱۳- مازلو، آبراهام اچ. (۱۳۷۲)، انگیزش و شخصیت، مترجم احمد رضوانی، مشهد، به نشر
- ۱۴- محمدفام، ایرج؛ گل محمدی، رستم (۱۳۸۲)، بررسی رفتارهای نایمن بین رانندگان اتوبوس بین شهری همدان، مجله طبیب شرق، ۵ (۴)، ۲۵۱
- ۱۵- مردی، صفر (۱۳۸۵)، بررسی رابطه تحصیلات و آشنایی با قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، فصلنامه دانش انتظامی، ۸ (۴)، ۴۳-۵۶



- ۱۶- مومنی، پروین (۱۳۸۰)، قانون گریزی، علل و عوامل، مجله وکالت، ۶، ۵۸-۶۲
- ۱۷- یونسینان، مسعود؛ مرادی، علی (۱۳۸۴)، آگاهی، نگرش و عملکرد رانندگان وسایل نقلیه در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی در تهران، مجله دانشکده بهداشت و انستیتو تحقیقات بهداشت، ۱۱، ۵۷-۶۶

18- Andreasen, A.R. (1968). Leisure mobility and lifestyle patterns. Washington: American Marketing Association Conference Proceedings.

19- Begg D.J. and Langley J.D. Road traffic practices among a cohort of young adults in New Zealand. *New Zealand Medical Journal*, 1999. 112: p. 9-12.

20- Begg, D. , & Langley, J.(.). Changes in risky driving behaviour among young adults. Injury prevention Research unit, university of otago. Retrieved [2010] from, http://www.monash.edu.au/cemo/roadsafety/abstracts_and_papers/044/MS44copy2.pdf.

21- Berg, 1994; Chliaoutakis, Darviri & Demakakos, 1999; Gregersen & Berg, 1994.

22- Berg, H.Y. (1994). *Livsstil, trafik och unga bilförare. En intervju studie, Sverige, Linköping, Universitetet i Linköping.*

23- Berg, H., Eliasson, K., Palmkvist, J. & Gregersen, N. P. (1999). Learner drivers and lay instruction – how socio-economic standing and lifestyle are reflected in driving practice from the age of 16. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2(3), 167-179.

24- Bron, Robert and Donn, Byren(1994). *Social Psychology, Understanding Human Interaction*, Allyn Baeon

25- Bener,A.,Crundall,D.,Haigney,D.,Bensiali,A.K.,Al-Falasi,A.S. (2007). Driving behavior,errors and violation on the road: United Arab Emirates study, *Advances in Transportation Studies an international Journal Section A* 12.

26- Bionchi, A., & Summal, H. (2002).Moral judgment and driver behavior among Brazilian students.*Psychological Report*, 91,759-766.

27- Chliaoutakis, J. E., Darviri, C. & Demakakos, P. T. (1999). The impact of young drivers' lifestyle on their road traffic accident risk in greater Athens area. *Accident; Analysis and Prevention*, 31(6), 771-780.

28- Clarke, D. D., Ward, P. & Truman, W. (2005). Voluntary risk taking and skill deficits in young driver accidents in the UK. *Accident; Analysis and Prevention*, 37(3), 523-529.

29- Corbett, C. (2003). *Car crime*. Devon: Willan Publishing.

30- Hirschi, Travis (1969), *Causes of Delinquency*, Berkeley and Los Angeles: University of California Press.

31- James, L. & Nahl, D. (2000). *Aggressive Driving is Emotionally Impaired Driving*. Retrieved [2010] from, http://www.drdriving.org/courses/conference_paper.htm.

32- Møller, M. (2002). *Livsstil og trafikale handlinger*. DTF rapport 2. København: Danmarks Transportforskning.

33- Qiu _xie, C. , & Parker, D. (2002). A social psychological approach to driving violations in two chinese cities. *Traffic psychology and behaviour* , 5(4), 293-308 . doi: 10.1016/S1369-8478(02)00034-7

34- Raskin, R. & Terry, H. (1988). A principal-component analysis of the narcissistic personality inventory and further evidence of its construct validity. *Journal of Personality and Social Psychology*, 54(5).

35- Reekless, Walter (1973). *The Crime Problem* . 4 th ed . New York : Appleton

36- Scaglion, R. , & Condon, R. G. (1980). Determinants of attitudes toward city police. *Criminology* , 17(4).

37- Schreer, G. E. (2002). Narcissism and aggression: Is inflated self-esteem related to aggressive driving? *North American Journal of Psychology*, 4, 333-342.

38- Ulleberg, P. & Torbjorn, R. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behavior among young drivers. *Safety Science*, 41(5). doi: 10.1016/S0925-7535(01)00077-7

39- Yilmaz, V. , & ÇELİK, H. E. (2006). Risky driving attitudes and self-reported traffic violations among Turkish. *dogus universitesi dergisi*, 7 (1). Retrieved [2010] from, http://www1.dogus.edu.tr/dogustru/journal/cilt_7_sayi_1/M00156.pdf

40- [http:// www.sociology.org.uk](http://www.sociology.org.uk)