

## شناسایی و رتبه‌بندی عوامل رفتار فردی مؤثر بر کاهش تخلفات رانندگی با استفاده از الگوریتم تاپسیس

علیرضا پاکدین امیری، کارشناس ارشد مدیریت [PakdinAmiri@gmail.com](mailto:PakdinAmiri@gmail.com)  
مرتضی پاکدین امیری، کارشناس حسابداری [Morteza.Pakdin@gmail.com](mailto:Morteza.Pakdin@gmail.com)

از صفحه ۷۹ تا ۹۰

تاریخ دریافت: ۹۰/۳/۱۲ تاریخ پذیرش: ۹۰/۴/۲۷

### چکیده

هدف از اجرای تحقیق حاضر، شناسایی و رتبه‌بندی عوامل رفتار فردی مؤثر بر کاهش تخلفات رانندگی با استفاده از الگوریتم تاپسیس است. بر این اساس ضمن مروری جامع بر ادبیات موضوعی مربوط به عوامل رفتاری می‌باشد. لذا با جمع‌آوری داده‌های مورد نیاز با استفاده از ابزارهای مراجعه به اسناد و مدارک، مصاحبه و بویژه پرسشنامه، در قالب روش تحقیق غیر آزمایشی پیمایشی، به بررسی تحقیق با استفاده از بکارگیری الگوریتم تاپسیس برای تعیین اولویت‌ها پرداخته شده است. نتایج تحقیق نشان داده است که از بین ده عامل مورد بررسی به ترتیب شخصیت درون‌گرا، یادآوری آموزش‌ها، توانایی هوشی، انگیزش، تجربیات گذشته و تقویت مثبت دارای اولویت‌های بالاتر نسبت به دیگر اولویت‌ها در کاهش تخلفات رانندگی دارند.

واژه‌های کلیدی: شخصیت / رفتار فردی / تخلفات / الگوریتم تاپسیس / انگیزشی

## مقدمه و بیان مسئله

فرهنگ قوی رانندگی افراد را توجیه می‌کند و به گونه‌ای بسیار ظریف به اعضا این پیام را می‌دهد که چه کارهایی قابل قبول است. نکته قوت این فرهنگ، تأثیرگذاری بر رفتار اخلاقی اعضا است. بنابراین، فرهنگ قوی در رانندگی اعمال نفوذ به افراد را تجلی می‌دهد. ولی در فرهنگ ضعیف به احتمال بسیار زیاد فرهنگ‌ها برای تعیین نوع رفتار، به زیر مجموعه‌های فرهنگی و هنجارهای آن فرهنگ‌ها تکیه می‌کنند. بنابراین، اگر در سازمانی فرهنگی ضعیف حاکم باشد، معیارها و استانداردهای گروه دایره می‌توانند بر رفتار اخلاقی اعضا اثراتی شدید بگذارند. از آنجا که مرکز ثقل فرهنگ‌ها انسان است و با عنایت به اینکه انسان موجودی پیچیده محسوب می‌شود و حتی پژوهش‌ها اقرار می‌دارند که یک انسان در موقعیت‌هایی مشابه رفتاری متفاوت بروز می‌دهد، این مقاله به ارائه پژوهشی نوع شناسانه در عوامل رفتاری خواهد پرداخت که متغیرهای آن در زیر بیان می‌شود:

**توانایی:** به اعتباری توانایی را می‌توان فرد را در انجام فعالیت به طور عام و رانندگی در این مقاله به صورت خاص بیان کرد. به عبارت دیگر، توانایی، ارزیابی فعالیت است که فرد انجام می‌دهد و می‌توان آن را به دو مهارت هوشی و جسمی بیان داشت. توانایی هوشی به آنچه فرد برای رانندگی نیاز به فکر و اندیشه دارد اطلاق می‌شود که این مؤلفه دارای ابعاد استعداد عددی، درک کلامی، سرعت اطلاقی، استدلال قیاسی، استدلال استقرایی، تصور فضایی و حافظه است که در این بین نقش سرعت ادراکی در رانندگی پر رنگ‌تر می‌باشد. بدیهی است که توانایی هوشی در صحنه عملکرد فرد و به هنگام رانندگی در مراحل خاص نقش حیاتی ایفا می‌کند. درست به همین صورت در صحنه‌هایی که به تخصص و مهارت چندان زیادی نیاز ندارد، یعنی امور در سطوح عادی رانندگی و استاندارد، توانایی جسمی و بدنی می‌تواند نقش حیاتی را بازی کند. تحقیقات نشان می‌دهد که در امور استاندارد و عادی به توانایی‌های جسمانی و توانایی‌های انعطاف‌پذیر نیز از ویژگی‌های اساسی است (فلیشمن<sup>۱</sup>، ۱۹۷۹). در پژوهش دیگر نتایج نشان می‌دهد

### 1. Fleishman

افراد از لحاظ توانایی دارای ارزش‌های متفاوت می‌باشند (بولتون<sup>۱</sup>، ۱۹۷۹).

**شخصیت:** شخصیت مفهومی پویاست که بیانگر رشد و تکامل کل سیستم روانی شخص می‌باشد. گوردن آل پرت<sup>۲</sup> (۱۹۳۷) معتقد است که شخصیت، همان شخصیت پویا در درون فرد است که از سیستم‌های روانی و فیزیکی تشکیل شده است و تنها عاملی است که تعیین‌کننده سازش فرد با محیط می‌باشد. با توجه به هدف مقاله می‌توان دریافت که شخصیت جمع‌کل راه‌هایی است که فرد بدان وسیله در برابر دیگران به هنگام رانندگی از خود واکنش نشان می‌دهد. همچنین شخصیت در یک انسان بالغ به وسیله دو عامل ارث و محیط تشکیل و با موقعیت‌های متفاوت تعدیل می‌گردد. به عبارت دیگر، شخصیت فرد دارای ثبات رویه و پایدار است و در موقعیت‌های مختلف تحت تأثیر تمنیات، خواست‌ها و میل‌های گوناگون می‌گردد که شخص در هر موقعیتی جنبه خاصی از آن را ابراز می‌کند. لذا افرادی که واکنش‌های شدیدی به موقعیت در زمان رانندگی می‌دهند می‌تواند خطر ساز باشد. نکته قابل توجه در شخصیت در رانندگی بر این است که افراد دارای کانون‌های کنترلی متفاوتی هستند که افراد بر اساس آن حاکمیت سرنوشت خود را تعیین می‌کنند. به عبارت دیگر، در افراد درون‌گرا، افراد بر این عقیده‌اند که بر سرنوشت خود کنترل دارند و در این میان برون‌گرایان حاکمیت سرنوشت خود را تحت نیروهای خارجی می‌دانند (روت<sup>۳</sup>، ۱۹۶۶). بنابراین، با توجه به آنچه بیان شد می‌توان دریافت برون‌گرایان در هنگام رانندگی با ریسک بیش‌تری همراه هستند.

**یادگیری:** با عنایت به اینکه یادگیری را می‌توان هر نوع تغییر در رفتار (به صورت نسبتاً دائمی) در نتیجه تجربه می‌باشد نقش آموزشگاه‌های رانندگی در این امر مهم تلقی می‌شود. در این میان از بین نظریه‌های یادگیری تئوری یادگیری اجتماعی بیش‌ترین قرابت و سنخیت را نسبت به دیگر نظریات یادگیری در ارتباط با موضوع رانندگی دارد. این تئوری بیان می‌دارد یادگیری از طریق شنیدن، مشاهده و تجربه حاصل می‌شود.

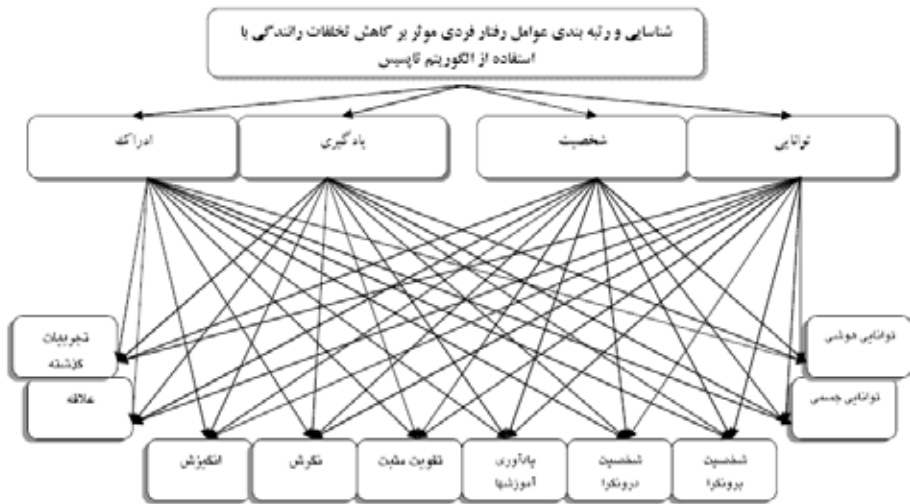
1. Bolton
2. Allport
3. Roteer

یادگیری اجتماعی بخشی از گستره شرطی شدن عامل است و بر محور اعمال نفوذ الگو می‌چرخد. لذا برای تعیین اثراتی که یک الگو بر فرد می‌گذارد چهار فرایند شناخته شده که با آن می‌توان درجه احتمال موفقیت برنامه را بالا برد عبارت‌اند از: ۱- فرایند مبتنی بر توجه: افراد تحت تأثیر الگوهای قرار می‌گیرند که جذاب‌تر بوده و بیش‌تر شاهد تکرار آن باشند همچنان فکر کنند آن رفتارها مهم و مشابه رفتارهای خودشان است. این بحث در ارتباط با شیوع ارتکاب تخلفات رانندگی می‌تواند قابل تأمل شود؛ زیرا که افراد سنین جوان با دیدن تخلفاتی مثل سرعت زیاد، ویراژ، حرکات نمایشی و ... توسط دیگران مورد تحریک قرار گیرند که نیروی انتظامی با فرهنگ‌سازی و برخورد مناسب این اقدام را حرکتی قبیح در جامعه معنا دهد. ۲- فرایند نگه دارنده: اثر یک الگو تنها به این بستگی دارد که فرد تا چه اندازه بتواند اعمال یک الگو را به یاد آورد. در این امر نیز نظام رانندگی با معرفی الگوهای صحیح رانندگی به جامعه موجب یادآوری مهارت‌های مورد نیاز شوند. ۳- فرایند حرکتی بازآفرینی: بعد از اینکه افراد الگوهای مناسب را دید باید آن‌ها را به عمل تبدیل کند کسی که در این فرایند قرار گیرد کارهای الگوی مورد نظر خود را انجام می‌دهد. ۴- فرایند تقویتی: افراد تحریک می‌شوند تا اگر انگیزه‌های مثبت یا پاداشی به آن‌ها داده شوند همانند الگو رفتار کنند (رابینز، ۱۳۸۵). این موضوع با ارائه پاداش‌های مادی و معنوی که معاونت اجتماعی راهنمایی و رانندگی ارائه می‌دهد هماهنگی دارد. مستند به موضوع جهت‌گسترش فرهنگ مناسب رانندگی نیاز به اقدامات مشابه قابل درک است.

**ادراک:** با تأکید بر اینکه افراد پنداشت‌ها و برداش‌هایی را که از محیط خود دارند تنظیم و تفسیر می‌کنند و بدین وسیله به آن معنا می‌دهد را ادراک تلقی می‌شود. عوامل متفاوتی وجود دارد که بر ادراک اثر می‌گذارد که می‌توان به نگرش اشاره داشت یعنی نظریه دیدگاهی که فرد نسبت به پدیده‌ای دارد در اینجا معاونت راهنمایی و رانندگی باید این نکته را در جامعه تسری دهد که قوانین راهنمایی و رانندگی برای میچ گرفتن نیست، زیرا بعضی افراد در زمان جریمه بیان می‌دارند «زودتر جریمه را بنویس که بریم» این باز خورد

نشان از اثر بخشی کم ابزار قهری دارد. لذا نیاز به ارائه الگوهای مناسب برای تغییر نگرش غلط هستیم. از عوامل دیگر می‌توان به انگیزش اشاره داشت، زیرا نیازهای ارضا نشده افراد را تحریک می‌کند، و این نیازها در رانندگی نیز وجود دارد. بنابراین، می‌توان برای کاهش تخلفات به با تحریک نیازها، به ارائه مکان‌های پیست رانندگی با ارائه امکانات ایمنی اقدام کرد تا راننده قادر به تخلیه این نیاز در مکانی امن و قانون‌مدار باشد. عامل دیگر تأثیرگذار، علاقه و رغبت مؤثر است که در افراد به اندازه متفاوت در موقعیت‌های گوناگون بروز می‌کند. همچنین تجربیات گذشته هر شخصی می‌تواند همانند علاقه‌ها و رغبت‌های او، کانون توجه فرد را محدود کند؛ زیرا انسان چیزهایی را درک می‌کند که می‌تواند با آن ارتباط برقرار کند. همچنین رویدادهایی که فرد تجربه نکرده است بیش‌تر جلب توجه می‌کند. لذا راهنمایی و رانندگی می‌تواند با بیان هشدارهایی در سطح میانه به افراد در ارتباط با تجربیات دیگر رانندگان آموزه‌ای جدید را به اجتماع معرفی کند.

بنابراین، این بیانگر نقش و اهمیت توجه به عوامل فردی در کاهش تخلفات رانندگی است در این تحقیق عوامل فردی مؤثر بر کاهش تخلفات مورد بررسی و تبیین قرار خواهند گرفت. بر این اساس، هدف از اجرای تحقیق حاضر، شناسایی و رتبه‌بندی عوامل رفتار فردی مؤثر بر کاهش تخلفات رانندگی با استفاده از الگوریتم تاپسیس در قالب مدل مفهومی زیر است:



نمودار شماره یک - مدل مفهومی پژوهش

## ۲- مواد و روش‌ها

در مورد روش تحقیق تاکنون نظرات و دیدگاه‌های متفاوتی عنوان شده است (ظهوری، ۱۳۷۸، ۲۷). علی‌رغم این، با توجه به روش‌های چهارگانه دیدگاه تئوری پرداز، یعنی، بسط یا بهبود تئوری‌های موجود، مقایسه دیدگاه‌های تئوریک مختلف، بررسی پدیده‌ای خاص با استفاده از دیدگاه‌های تئوریک مختلف و بالاخره بررسی پدیده‌ای مستند و تکراری (تحقیقی که قبلاً انجام شده است) در محیط و شرایطی جدید (فیلدمن، ۲۰۰۴: ۶-۱)، پژوهش حاضر از نظر نوع تحقیق، کاربردی و از نظر روش توصیفی از نوع پیمایشی است.

قلمرو موضوعی تحقیق حاضر را مباحث مرتبط با علوم رفتاری و خاصه در ارتباط با عوامل فردی تشکیل داده‌اند. متغیرهای تحقیق از نظر نقشی که در پاسخ دادن به سؤالات یا آزمون فرضیات ایفا می‌کنند به چهار معیار شامل عوامل توانایی، شخصیت، یادگیری و ادراک تقسیم شده‌اند.

به منظور ارزیابی نقادانه و معتبرسازی سازه‌های مورد استفاده در سؤالات پرسشنامه،

طی دو مرحله، با حضور و همکاری کارشناسان، بر روی سازه‌های مورد استفاده بررسی و آزمون‌های مقدماتی انجام شد آنگاه پس از انجام تعدیلات لازم، نسخه نهایی پرسشنامه مورد استفاده قرار گرفت.

روش جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات مورد نیاز تحقیق با استفاده از منابع و اسناد و مدارک موجود بوده است و ابزار پخش متغیرهای این پژوهش را پرسشنامه محقق ساخته تشکیل می‌دهد. اینگونه بوده است که پرسشنامه طراحی شده، در مراجعه حضوری اول، در اختیار اعضاء جامعه آماری قرار گرفته و توضیحات لازم نیز برایشان داده شد سپس در مراجعه حضوری دوم نسبت به جمع‌آوری آن‌ها اقدام شده است.

ابزار اندازه‌گیری تحقیق حاضر دارای اعتبار است، زیرا شاخص‌های مورد اندازه‌گیری متغیرها، از ادبیات موضوعی تحقیق گرفته شده‌اند و به عبارتی توافق خبرگان امر در مورد آن‌ها اکتیاع شده است. به علاوه این که پرسشنامه طراحی شده، به صورت پیش‌آزمون در اختیار تعدادی از کارشناسان قرار گرفت آنگاه پس از اخذ نظرات اصلاحی آن‌ها پرسشنامه نهایی طراحی و برای جمع‌آوری داده‌ها مورد استفاده قرار گرفت.

### الگوریتم تاپسیس<sup>۱</sup>

این روش در سال ۱۹۸۱ توسط هوانگ و یون ارائه شد. در این روش  $m$  گزینه به وسیله  $n$  شاخص ارزیابی می‌شود. و هر مسئله را می‌توان به عنوان یک سیستم هندسی شامل  $m$  نقطه در یک فضای  $n$  بعدی در نظر گرفت. این تکنیک بر این مفهوم بنا شده است، که گزینه انتخابی باید کمترین فاصله را با ایده آل مثبت ( $A^+$ ) و بیشترین فاصله را با ایده آل منفی ( $A^-$ ) داشته باشد (Hobbs & Meier, ۱۹۹۴) (Chen et al, ۲۰۰۳).

ماتریس  $D$  را به کمک نرم اقلیدسی به یک ماتریس بی‌مقیاس شده تبدیل می‌کنیم.

$$r_{ij} = \frac{r_{ij}}{\left(\sum_{i=1}^m r_{ij}^2\right)^{\frac{1}{2}}}, \quad (j = 1, \dots, n)$$

(۱)

ماتریس به دست آمده  $N_D$  نامیده می‌شود. پس از آن ماتریس بی‌مقیاس موزون را به دست می‌آوریم.

$$V = N_D \times W_{n \times n} \quad (۲)$$

که در این رابطه  $V$  ماتریس بی‌مقیاس موزون و  $W$  یک ماتریس قطری از وزن‌های به دست آمده برای شاخص‌ها است و با توجه به فرمول زیر  $A^-, A^+$  را به دست می‌آوریم.

$$A^+ = \left\{ \left( \max_i V_{ij} | j \in J_1 \right), \left( \min_i V_{ij} | j \in J_2 \right) | i = 1, 2, \dots, n \right\} \quad (۴)$$

$$A^- = \left\{ \left( \min_i V_{ij} | j \in J_1 \right), \left( \max_i V_{ij} | j \in J_2 \right) | i = 1, 2, \dots, m \right\} \quad (۵)$$

$$A^+ = \{V_1^+, V_2^+, \dots, V_n^+\} \quad (۶)$$

$$A^- = \{V_1^-, V_2^-, \dots, V_m^-\} \quad (۷)$$

اندازه فاصله بر اساس نرم اقلیدسی به ازای راه‌حل ایده‌آل منفی و گزینه مثبت و همین اندازه را به ازای راه‌حل ایده‌آل مثبت و گزینه منفی به صورت زیر به دست می‌آوریم:

$$d_i^+ = \left\{ \sum_{j=1}^n (V_{ij} - V_j^+)^2 \right\}^{\frac{1}{2}}, \quad (i = 1, 2, \dots, m) \quad (۸)$$

$$d_i^- = \left\{ \sum_{j=1}^n (V_{ij} - V_j^-)^2 \right\}^{\frac{1}{2}}, \quad (i = 1, 2, \dots, m) \quad (۹)$$

نزدیکی نسبی  $A_i$  به راه‌حل ایده‌آل به صورت زیر محاسبه می‌گردد.

$$C_i = \frac{d_i^-}{(d_i^- + d_i^+)}, \quad (i = 1, 2, \dots, n) \quad (۱۰)$$



هر گزینه  $A_i$  به راه‌حل ایده‌آل نزدیک‌تر باشد، مقدار  $C_i$  آن به یک نزدیک‌تر خواهد بود. بر اساس ترتیب نزولی  $C_i$  ها می‌توان گزینه‌های موجود را بر اساس بیشترین اهمیت رتبه‌بندی کرد (آذر و رجب‌زاده، ۱۳۸۱).

### یافته‌ها

محاسبه نرخ ناسازگاری ماتریس‌های مقایسه‌ای در صورتی که تعداد پرسش شوندگان بیش از یک نفر باشد بر اساس میانگین هندسی پرسش شوندگان صورت خواهد گرفت. با توجه به آنچه ذکر شد، ابتدا ماتریس تصمیم را تشکیل می‌دهیم. بعد از تشکیل ماتریس تصمیم، ماتریس تصمیم نرمالایز شده را با توجه به فرمول (۱) ایجاد می‌کنیم:

جدول شماره ۱: ماتریس تصمیم نرمالایز شده

ادراک	یادگیری	شخصیت	توانایی	
۰/۷۰۲۲۴۶۸۳	۰/۰۷۰۲۲۴۶۸۱	۰/۸۶۱۶۴۰۴۴	۰/۶۹۲۸۲۰۳	شخصیت درون‌گرا
۰/۴۶۸۱۶۴۵۸۹	۰/۴۶۸۱۶۴۵۹	۰/۶۱۵۴۵۷۴۵	۰/۳۴۶۴۱۰۲	شخصیت برون‌گرا
۰/۵۸۵۲۰۵۷۳۶	۰/۵۸۵۲۰۵۷۴	۰/۴۹۲۳۶۵۹۶	۰/۷۷۳۵۰۳	علاقه
۰/۴۶۸۱۶۴۵۸۹	۰/۴۶۸۱۶۴۵۹	۰/۳۶۹۲۷۴۴۷	۰/۴۶۱۸۱۰۲	نگرش
۰/۳۵۱۱۲۳۴۴۲	۰/۴۶۸۱۶۴۵۹	۰/۴۹۲۳۶۵۹۶	۰/۵۷۷۳۵۰۳	توانایی جسمی
۰/۷۰۲۲۴۶۸۳	۰/۷۰۲۲۴۶۸۱	۰/۶۱۵۴۵۷۴۵	۰/۶۹۲۸۲۰۳	توانایی هوشی
۰/۸۱۹۲۸۰۳	۰/۷۰۲۲۴۶۸۱	۰/۶۱۵۴۵۷۴۵	۰/۵۷۷۳۵۰۳	یادآوری آموزش‌ها
۰/۵۸۵۲۰۵۷۳۶	۰/۵۸۵۲۰۵۷۴	۰/۴۹۲۳۶۵۹۶	۰/۶۹۲۸۲۰۳	تقویت مثبت
۰/۸۱۹۲۸۰۳	۰/۸۱۹۲۸۰۳	۰/۴۹۲۳۶۵۹۶	۰/۵۷۷۳۵۰۳	انگیزش
۰/۵۸۵۲۰۵۷۳۶	۰/۷۰۲۲۴۶۸۱	۰/۷۳۸۵۴۸۹۵	۰/۶۹۲۸۲۰۳	تجربیات گذشته

با توجه به اهمیت نسبی هر شاخص برای تصمیم‌گیری، ماتریس تصمیم به مقیاس موزون را تشکیل می‌دهیم:

$$(W_1, \dots, W_4) = (0.24, 0.22, 0.29, 0.25)$$

جدول شماره ۲: ماتریس تصمیم به مقیاس موزون

ادراک	یادگیری	شخصیت	توانایی	
۰/۲۰۳۶۵۱۵۹۶	۰/۲۰۳۶۵۱۶	۰/۱۸۹۵۶۰۹	۰/۱۶۶۲۷۶۹	شخصیت درون‌گرا
۰/۱۳۵۷۶۷۳۱	۰/۱۳۵۷۶۷۳	۰/۱۳۵۴۰۰۶۴	۰/۰۸۳۱۳۸۴	شخصیت برون‌گرا
۰/۱۶۹۷۰۹۶۶۳	۰/۱۶۹۷۰۹۶۶	۰/۱۰۸۳۲۰۵۱	۰/۱۳۸۵۶۴۱	علاقه
۰/۱۳۵۷۶۷۳۱	۰/۱۳۵۷۶۷۳	۰/۰۸۱۲۴۰۳۸	۰/۱۱۰۸۵۱۳	نگرش
۰/۱۰۱۸۲۵۷۹۸	۰/۱۳۵۷۶۷۳	۰/۱۰۸۳۲۰۵۱	۰/۱۳۸۵۶۴۱	توانایی جسمی
۰/۲۰۳۶۵۱۵۹۶	۰/۲۰۳۶۵۱۶	۰/۱۳۵۴۰۰۶۴	۰/۱۶۶۲۷۶۹	توانایی هوشی
۰/۲۳۷۵۹۳۵۲۹	۰/۲۰۳۶۵۱۶	۰/۱۳۵۴۰۰۶۴	۰/۱۳۸۵۶۴۱	یادآوری آموزش‌ها
۰/۱۶۹۷۰۹۶۶۳	۰/۱۶۹۷۰۹۶۶	۰/۱۰۸۳۲۰۵۱	۰/۱۶۶۲۷۶۹	تقویت مثبت
۰/۲۳۷۵۹۳۵۲۹	۰/۲۳۷۵۹۳۵۳	۰/۱۰۸۳۲۰۵۱	۰/۱۳۸۵۶۴۱	انگیزش
۰/۱۶۹۷۰۹۶۶۳	۰/۲۰۳۶۵۱۶	۰/۱۶۲۴۸۰۷۷	۰/۱۶۶۲۷۶۹	تجربیات گذشته

با عنایت به مراحل فوق، اقدام به محاسبه راه‌حل ایده‌آل مثبت و راه‌حل ایده‌آل منفی

می‌کنیم:

$$A^+ = [0.1662769, 0.1895609, 0.23759353, 0.237593529]$$

$$A^- = [0.0831384, 0.08124038, 0.13576773, 0.101825798]$$

در این مرحله، اندازه فاصله بر حسب نرم اقلیدسی به ازای راه‌حل ایده‌آل مثبت و منفی

را محاسبه می‌کنیم:

جدول شماره ۳: اندازه فاصله بر حسب نرم اقلیدسی به ازای راه حل ایده‌آل مثبت

Ranking	گزینه‌ها	مقدار نزدیکی نسبی به راه‌حل ایده‌آل	اندازه فاصله بر حسب نرم اقلیدسی به ازای راه‌حل ایده‌آل منفی	اندازه فاصله بر حسب نرم اقلیدسی به ازای راه‌حل ایده‌آل مثبت
۱	شخصیت درون‌گرا	۰,۷۹۲۵۳	-d۱	+d۱
۸	شخصیت برون‌گرا	۰,۲۶۷۶۶۴۸	-d۲	+d۲
۷	علاقه	۰,۴۳۱۶۴۴۴	-d۳	+d۳
۱۰	نگرش	۰,۱۸۸۵۹۲	-d۴	+d۴
۹	توانایی جسمی	۰,۲۴۴۹۱۷۷	-d۵	+d۵
۳	توانایی هوشی	۰,۶۸۵۲۳۸	-d۶	+d۶
۲	یادآوری آموزش‌ها	۰,۷۰۹۸۴۰۴	-d۷	+d۷
۶	تقویت مثبت	۰,۴۷۹۳۳۹۷	-d۸	+d۸
۴	انگیزش	۰,۶۷۷۸۰۱۳	-d۹	+d۹
۵	تجربیات گذشته	۰,۶۵۱۶۷۲۶	-d۱۰	+d۱۰

### نتیجه‌گیری

می‌توان دریافت عوامل مختلفی بر کاهش تخلفات رانندگی تأثیرگذار هستند. لذا پژوهش حاضر به عوامل رفتاری آن پرداخته است. با عنایت به نتایج حاضر می‌توان عوامل تأثیرگذار بر متغیر وابسته را شامل شخصیت درون‌گرا با امتیاز ۰/۷۹۲۵۳، یادآوری آموزش‌ها با امتیاز ۰,۷۰۹۸۴۰۴، توانایی هوشی با امتیاز ۰/۶۸۵۲۳۸، انگیزش با امتیاز ۰/۶۷۷۸۰۱۳، تجربیات گذشته با امتیاز ۰/۶۵۱۶۷۲۶، تقویت مثبت با امتیاز ۰/۴۷۹۳۳۹۷، علاقه با امتیاز ۰/۴۳۱۶۴۴۴، شخصیت برون‌گرا با امتیاز ۰/۲۶۷۶۶۴۸، توانایی جسمی با امتیاز ۰/۲۴۴۹۱۷۷ و نگرش با امتیاز ۰/۱۸۸۵۹۲ هست‌ند. بنابراین، به مسئولان مرتبط پیشنهاد می‌کنند. به نتایج این پژوهش در جهت ارائه مدل‌های مناسب برای ارتقای فرهنگ رانندگی توجه می‌شود. با توجه به مستندات ارائه شده، موارد زیر به عنوان پیشنهادهایی به منظور انجام تحقیقات آتی در ارتباط با موضوع پژوهش حاضر می‌تواند ارائه شود:

- تبیین مدل معادله ساختاری عوامل مؤثر بر ایجاد تخلفات رانندگی.
- شناسایی بازده جرایم و عملیات قهری بر تخلفات رانندگی.
- تبیین مدل بومی برای ارائه راهکارهای ارتقای فرهنگ رانندگی.

منابع

آذر، عادل و رجب زاده، علی، (۱۳۸۱). تصمیم‌گیری کاربردی؛ رویکرد M.A.D.M، چاپ اول، تهران: نشر نگاه دانش.

رابینز، استیفن پی. (۱۳۸۵) رفتار سازمانی، ترجمه علی پارسائیان و سید محمد اعرابی، چاپ نهم، تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.

ظهوری، قاسم (۱۳۷۸)، کاربرد روش‌های تحقیق علوم اجتماعی در مدیریت، تهران: انتشارات میر.

Rotter, J. B., (1996) «Generalized Expectancies for internal versus External control of reinforcement», *Psychologist Monographs*, Vol 80, NO, 609.

Allport, G. W., «Personally: A Psychological interpretation», (New York: Holt, Rinehart and Winston, 1937), p. 48.

Bolton, R., «People sliks», (Engelwood Cliffs, NJ: Prentice-hall, 1979). p.250.

Fleishman, E.A., (June 1979) «Evaluating physical abilities required by jobs» *personnel administrator*, pp.89-92.

Feldman, D. C., (2004), The devil is in the detail: converting good research into publishable articles, *Journal of management*, (30)(1), pp. 1-6.

Chen, M. F., Tzeng, G. H., & Ding, C. G., (2003). Fuzzy MCDM approach to select service provider, *IEEE International Conference on Fuzzy Systems*, 572-577.

Archive of SID