

بررسی رابطه بین جنسیت و تخلف رانندگی^۱

دکتر سیروس احمدی^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۰/۰۱/۲۷

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۰/۰۶/۲۳

چکیده

نرخ تخلف رانندگی در ایران بسیار بالاست و تبعات ناگوار ناشی از آن باعث شده است تخلفات رانندگی یکی از مسائل اجتماعی مهم در کشور باشد. با توجه به افزایش تعداد رانندگان زن در سال‌های اخیر در ایران، پژوهش حاضر تلاش کرده است رابطه بین جنسیت و تخلف رانندگی را بررسی کند. فرض عمومی این است که زنان کمتر از مردان دست به رفتارهای انحرافی و مجرمانه می‌زنند و بر همین اساس تخلف رانندگی زنان کمتر از مردان است. پژوهش حاضر به روش پیمایشی و در شهر یاسوج انجام شده است. جامعه آماری کلیه شهروندان ۶۵-۱۸ ساله هستند که دارای خودروی شخصی و گواهینامه رانندگی بوده و در سطح شهر رانندگی می‌کنند. در مجموع ۳۸۹ نفر به‌عنوان نمونه تعیین و با استفاده از روش نمونه‌گیری تصادفی چندمرحله‌ای انتخاب شدند. ابزار تحقیق، پرسش‌نامه‌ای محقق ساخته است که مشتمل بر سنجش سه بعد عدم کنترل فنی خودرو، عدم هوشیاری در هنگام رانندگی و عدم توجه به مقررات راهنمایی و رانندگی است. نتایج توصیفی پژوهش بیان‌گر آن است که نرخ تخلف رانندگی در بین رانندگان بسیار بالاست. اما نتایج تحلیلی تحقیق نشان می‌دهد بین جنسیت و تخلف رانندگی تفاوت معناداری وجود ندارد. به عبارت دیگر، زنان و مردان در هیچ یک از ابعاد تخلف رانندگی تفاوتی با یکدیگر ندارند. با توجه به این که نرخ تخلف رانندگی در ایران بسیار بالاست. رانندگان زن نیز هم‌چون رانندگان مرد دارای نرخ تخلف رانندگی بالایی هستند.

کلیدواژه‌ها: جنسیت، انحراف اجتماعی، تخلف رانندگی، قوانین راهنمایی و رانندگی،

عدم کنترل فنی، عدم هوشیاری

۱ مقاله حاضر مستخرج از طرح پژوهشی شماره ۱۳۱۹ است که با حمایت معاونت پژوهشی دانشگاه یاسوج صورت گرفته است.

۲ استادیار گروه جامعه‌شناسی دانشگاه یاسوج، Sahmadi@mail.yu.ac.ir

تخلف رانندگی به‌عنوان رفتاری که طی آن قوانین و مقررات مصوب راهنمایی و رانندگی نقض می‌شود (فکوهی، ۱۳۷۵: ۵۴)، به سرعت در حال افزایش است. تخلف رانندگی به دو دسته آشکار و ناآشکار تقسیم‌بندی می‌شود و معمولاً به‌دلیل قابل ثبت نبودن تخلف ناآشکار و نیز بخش اعظمی از تخلف آشکار توسط پلیس، ارائه آمار دقیقی از آن بسیار سخت است. با این حال آمارهای موجود نیز بیانگر این هستند که تخلف رانندگی یک مسئله اجتماعی مهم به‌ویژه در مراکز شهری است. نتایج یک پیمایش ملی در آمریکا نشان داد در طی دوره زمانی یک ماه قبل از انجام پژوهش، بیش از ۸۰ درصد رانندگان مورد بررسی، مرتکب سرعت غیرمجاز، ۴۰ درصد عبور بدون احتیاط از چهارراه، ۲۵ درصد نداشتن کمربند ایمنی، ۱۲ درصد رانندگی خشونت‌آمیز و ۱۰ درصد مرتکب عدم رعایت حق تقدم شده‌اند (ان اچ تی اس ای، ۲۰۰۲). تخلف رانندگی در ایران نیز وضعیت نابسامانی دارد. برای مثال، در سال ۱۳۸۵ پلیس بیش از ۵۱ میلیون قبض جریمه برای تخلف آشکار رانندگی ثبت و صادر کرده است (رویانیان، ۱۳۸۶). در تبیین تخلف رانندگی به‌عنوان رفتاری انحرافی، دیدگاه‌های متعددی ارائه و تحقیقات زیادی نیز انجام شده‌اند، اما با توجه به گسترش تعداد رانندگان زن، برخی پژوهشگران تلاش کرده‌اند به بررسی رابطه جنسیت و تخلف رانندگی بپردازند. حسب گزارش بخش حمل و نقل آمریکا، تعداد رانندگان زن در این کشور در سال ۲۰۰۸ بیش از رانندگان مرد بوده و از مجموع ۲۰۸ میلیون نفر راننده، سهم زنان ۵۰/۳ درصد و سهم مردان ۴۹/۷ درصد بوده است (دپارتمان حمل و نقل آمریکا، ۲۰۱۰). در ایران نیز سهم رانندگان زن در حال افزایش است و ۳۰ درصد گواهی‌نامه‌های رانندگی صادرشده توسط پلیس به زنان اختصاص دارد (سیاست روز، ۱۳۸۷). با این تفاسیل، با توجه به گسترش فوق‌العاده تخلف رانندگی در ایران از یک سو و افزایش تعداد رانندگان زن از سوی دیگر، هدف پژوهش حاضر این است که تخلف رانندگی را در بین رانندگان شهری بررسی و رابطه آن را با جنسیت، آشکار کند.

مبانی نظری

فرض عمومی در مورد رابطه جنسیت و انحراف، این است که مردان بیش‌تر از زنان مرتکب انحراف می‌شوند (خسروی، ۱۳۸۲: ۲۷۳). پیمایش‌های بین‌المللی در کشورهای مختلف نشان می‌دهند به ازای هر زن مجرم تقریباً ۱۵ مرد مجرم وجود دارد (رید، ۲۰۰۰). زیست‌شناسان اجتماعی معتقدند به جز در زمینه پیشرفت‌های جسمی کوتاه‌مدت، زنان به علت نداشتن کروموزوم دوم X از جهات بسیاری ضعیف‌تر از مردان می‌باشند (رابرتسون، ۱۳۷۴: ۲۷۶). همین امر باعث می‌شود تمایل آن‌ها به انحراف کمتر باشد. روان‌شناسان بر این عقیده‌اند که مردان تمایل دارند بیش‌تر پرخاشگر باشند و استعداد ریاضی بیش‌تری دارند ولی زنان تمایل دارند بیش‌تر مربی باشند و عاطفی‌تر هستند. این امر باعث می‌شود مردان بیش‌تر از زنان مرتکب جرم شوند (گیدنز، ۱۳۸۶: ۱۵۶) و جامعه‌شناسان اعتقاد دارند در فرآیند اجتماعی‌شدن جنسیتی که به وسیله کارگزاران اجتماعی مانند خانواده، مدرسه و وسایل ارتباط جمعی، محقق می‌شود از زنان انتظار می‌رود مطیع، منظم و عاطفی باشند (مونی و همکاران، ۲۰۰۷) و از مردان انتظار می‌رود فعال و رقابت‌جو باشند (احمدی، ۱۳۷۹). این انتظارات به‌طور طبیعی، مردان را بیش‌تر از زنان مستعد رفتارهای انحرافی می‌کند. با استناد به دیدگاه‌های نظری موجود باید انتظار داشت مردان بیش‌تر از زنان مرتکب تخلف رانندگی شوند. اما تحقیقاتی که در این حوزه انجام شده‌اند به نتایج متفاوتی رسیده‌اند. برخی تحقیقات نشان داده‌اند مردان بیش‌تر از زنان مرتکب تخلف رانندگی می‌شوند. چیپمن و همکاران (۱۹۹۲: ۶۷۹) نشان دادند مردان دقیقاً دو برابر زنان مرتکب تصادف می‌شوند. مای‌کوک و همکاران (۱۹۹۱) و والر و همکاران (۲۰۰۱: ۱۱۷) نیز نشان دادند مردان بیش‌تر از زنان قوانین راهنمایی و رانندگی را نقض می‌کنند و از پلیس اخطاریه می‌گیرند. اداره مرکزی بریتانیا (۲۰۰۴) نیز در بررسی تخلفات رانندگی در بریتانیا، نشان داد ۸۸ درصد کل تخلفات رانندگی و ۸۳ درصد کل سرعت‌های غیرمجاز مربوط به مردان است. اما برخی تحقیقات نیز نشان داده‌اند که زنان بیش‌تر از مردان مرتکب تخلف رانندگی می‌گردند. هایمن

(۱۹۶۸: ۳۹۵) در بررسی جنسیت و رعایت قوانین رانندگی نشان داد زنان بیش از مردان، قواعد و قوانین رانندگی را نقض می‌کنند و بالاخره برخی تحقیقات نشان داده‌اند زنان و مردان در میزان ارتکاب تخلف رانندگی تفاوتی با یکدیگر ندارند و به‌طور یکسان مرتکب تخلف رانندگی می‌شوند. وایلن و مک‌کنا (۲۰۰۲) در بررسی تصادف، نشان دادند نرخ تصادف در هر دو جنس زیاد است، اما الگوی تصادفات رانندگان زن و مرد با یکدیگر متفاوت است. گلندن (۲۰۰۷: ۱۱۵۹) نیز در بررسی برخی اشکال خاص تخلف رانندگی نشان داد مردان و زنان در عدم رعایت فاصله مناسب با خودروی جلویی و نیز عدم رعایت سرعت مجاز مشابه هم هستند و تفاوت مهمی با یکدیگر ندارند. با این تفصیل هدف پژوهش حاضر این است که با بررسی تخلف رانندگی، به سئوالات زیر پاسخ دهد:

سئوالات تحقیق

- آیا زنان و مردان در تخلف رانندگی تفاوت معناداری با یکدیگر دارند؟
- آیا زنان و مردان در عدم کنترل فنی خودرو تفاوت معناداری با یکدیگر دارند؟
- آیا زنان و مردان در عدم هوشیاری در هنگام رانندگی تفاوت معناداری با یکدیگر دارند؟
- آیا زنان و مردان در عدم رعایت قوانین رانندگی تفاوت معناداری با یکدیگر دارند؟

روش‌شناسی

روش به کاررفته در این پژوهش، روش پیمایشی است. جامعه آماری کلیه شهروندان زن و مرد ۱۸-۶۵ سال شهر یاسوج هستند که دارای گواهی‌نامه رانندگی و خودرو شخصی بوده و در سطح شهر رانندگی می‌کنند. با استفاده از فرمول نمونه‌گیری کوکران تعداد ۳۸۴ نفر به عنوان نمونه انتخاب شدند. با توجه به این‌که اندازه به دست آمده حداقل نمونه قابل تعمیم در یک جامعه همگن است، اندازه نمونه به ۴۰۰ نفر ارتقا یافت. برای انجام نمونه‌گیری از روش نمونه‌گیری تصادفی چند مرحله‌ای استفاده شد و در مجموع

در ۳۴ محله در مناطق دوگانه شهرداری یاسوج تعداد ۳۸۹ نفر مورد مراجعه قرار گرفته و اطلاعات مورد نیاز از آنان جمع‌آوری گردید. ابزار سنجش تخلف رانندگی، پرسش‌نامه پژوهشگر ساخته و مشتمل بر سه بعد عدم کنترل فنی خودرو توسط راننده، عدم هوشیاری در حین رانندگی، و عدم توجه به مقررات راهنمایی و رانندگی است که هم تخلف آشکار و هم تخلف ناآشکار را در بر می‌گیرد. برای سنجش ابعاد سه‌گانه تخلف رانندگی از ۳۰ گویه با سطح سنجش اسمی (بلی - خیر) استفاده و از پاسخگویان خواسته شد هر یک از موارد را که در شش ماه گذشته مرتکب شده‌اند علامت بزنند. با توجه به این‌که پرسش‌نامه مذکور براساس قوانین و مقررات مصوب راهنمایی و رانندگی در ایران تنظیم گردیده از اعتبار محتوا^۱ برخوردار است و برای تعیین پایایی^۲ آن نیز از روش بازآزمون^۳ استفاده شد و طی آن دو هفته بعد از جمع‌آوری داده‌ها، ۴۱ نفر از نمونه‌ها (۱۱ درصد) به صورت تصادفی انتخاب و از آنان خواسته شد مجدداً به سئوالات پاسخ دهند. ضریب همبستگی پیرسون پاسخ‌ها در دو مقطع ۰/۶۱۸ بود که در سطح ۹۵ درصد اطمینان معنادار است.

یافته‌ها

ویژگی‌های پاسخگویان

براساس نتایج توصیفی تحقیق، از مجموع ۳۸۹ نفر پاسخگو، ۳۲۴ نفر (۸۳/۳ درصد) مرد و ۶۵ نفر (۱۶/۷ درصد) زن بوده‌اند. میانگین سنی پاسخگویان، ۳۱/۷ سال بوده است که این میانگین برای مردان ۳۲/۶ و برای زنان ۲۷/۲ می‌باشد. به لحاظ وضعیت سواد که بر حسب تعداد سال‌های تحصیل سنجش شده بود، میانگین سواد ۱۳/۳ بوده است که این میانگین برای مردان ۱۳/۲ و برای زنان ۱۳/۴ می‌باشد. به لحاظ وضعیت تأهل، ۲۵۶ نفر (۶۵/۸ درصد) متأهل، ۱۳۳ نفر (۳۴/۲ درصد) مجرد بوده‌اند. وضعیت تأهل در گروه مردان به صورت ۲۱۰ نفر (۶۴/۸ درصد) متأهل و ۱۱۴ نفر (۳۵/۲) مجرد و در گروه زنان ۴۶ نفر

1 Content Validity

2 Reliability

3 Retest

۷۰/۸ درصد) متأهل و ۱۹ نفر (۲۹/۲ درصد) مجرد می‌باشند. به لحاظ قومیت، ۳۴۵ نفر (۸۸/۷ درصد) لر، ۱۲ نفر (۳/۱ درصد) ترک و ۳۲ نفر (۸/۲ درصد) فارس بوده‌اند. در گروه مردان، ۲۹۹ نفر (۹۲/۳ درصد) لر، ۸ نفر (۲/۵ درصد) ترک و ۱۷ نفر (۵/۲ درصد) فارس بوده‌اند و در گروه زنان، ۴۶ نفر (۷۰/۸ درصد) لر، ۴ نفر (۶/۲ درصد) ترک و ۱۵ نفر (۲۳/۱ درصد) فارس بوده‌اند. میانگین سال‌های دارا بودن گواهی‌نامه (تجربه رانندگی) ۸/۶ سال است که در گروه مردان ۹/۴ سال و در گروه زنان ۴/۷ سال است. میانگین مدل خودرو (عمر خودرو) ۱۳۸۳/۳ است که در گروه مردان ۱۳۸۳/۵ و در گروه زنان ۱۳۸۲/۶ است. میزان استفاده از خودرو در روز ۳/۸ ساعت که در گروه مردان ۴ ساعت و در گروه زنان ۲/۹ ساعت است.

سنجش تخلف رانندگی

توزیع نمرات زنان و مردان بر حسب ابعاد سه‌گانه تخلف رانندگی به شرح جدول شماره دو است.

جدول دو: مقایسه نمرات تخلف رانندگی زنان و مردان بر حسب ابعاد و شاخص‌ها

		مردان				زنان			
		بلی	درصد	خیر	درصد	بلی	درصد	خیر	
عدم کنترل فنی	خراب بودن چراغ جلو	۶	۱/۹	۳۱۸	۹۸/۱	۰	۰/۰	۶۵	۱۰۰
	خراب بودن چراغ عقب	۵	۱/۵	۳۱۹	۹۸/۵	۱	۱/۵	۶۴	۹۸/۵
	خراب بودن چراغ ترمز	۴	۱/۲	۳۲۰	۹۸/۸	۲	۳/۱	۶۳	۹۶/۹
	خراب بودن چراغ راهنما	۵	۱/۵	۳۱۹	۹۸/۵	۱	۱/۵	۶۴	۹۸/۵
	خراب بودن لاستیک‌ها	۱۴	۳/۴	۳۱۰	۹۵/۷	۴	۶/۲	۶۱	۹۳/۸
	خراب بودن باطری	۴	۱/۲	۳۲۰	۹۸/۸	۲	۳/۱	۶۳	۹۶/۹
	خراب بودن برف پاک کن	۹	۲/۸	۳۱۵	۹۷/۲	۲	۳/۱	۶۳	۹۶/۹

۹۸/۵	۶۴	۱/۵	۱	۹۷/۸	۳۱۷	۲/۲	۷	خراب بودن بوق	عدم هوشیاری
۷۲/۳	۴۷	۲۷/۷	۱۸	۵۳/۴	۱۷۳	۴۶/۶	۱۵۱	خوردن غذا یا تنقلات	
۶۰	۳۹	۴۰	۲۶	۳۹/۸	۱۲۹	۶۰/۲	۱۹۵	آشامیدن مایعات	
۵۰/۸	۳۳	۴۹/۲	۳۲	۳۸/۹	۱۲۶	۶۱/۱	۱۹۸	استفاده از موبایل	
۶۹/۲	۴۵	۳۰/۸	۲۰	۸۱/۲	۲۶۳	۱۸/۸	۶۱	رانندگی در موقع خستگی	
۸۷/۷	۵۷	۱۲/۳	۸	۸۹/۵	۲۹۰	۱۰/۵	۳۴	رانندگی در حالت خواب آلودگی	
۸۳/۱	۵۴	۱۶/۹	۱۱	۸۴/۳	۲۷۳	۱۵/۷	۵۱	رانندگی در حالت کسالت و بیماری	
۸۷/۷	۵۷	۱۲/۳	۸	۸۶/۴	۲۸۰	۱۳/۶	۴۴	خواندن (نامه، روزنامه، یا قبض تلفن و ...)	
۵۶/۹	۳۷	۴۳/۱	۲۸	۶۳	۲۰۴	۳۷	۱۲۰	بلند کردن صدای ضبط ماشین	
۷۶/۹	۵۰	۲۳/۱	۱۵	۷۵/۳	۲۴۴	۲۴/۷	۸۰	سبقت از سمت راست	عدم رعایت قواعد
۸۰	۵۲	۲۰	۱۳	۸۲/۱	۲۶۶	۱۷/۹	۵۸	اجازه سبقت به دیگران ندادن	
۳۶/۹	۲۴	۶۳/۱	۴۱	۳۸	۱۲۳	۶۲	۲۰۱	استفاده از بوق برای نشان دادن خواسته خود به دیگران	
۲۹/۲	۱۹	۷۰/۸	۴۶	۱۷/۶	۵۷	۸۲/۴	۲۶۷	استفاده از چراغ برای نشان دادن خواسته خود به دیگران	
۳۰/۸	۲۰	۶۹/۲	۴۵	۲۳/۱	۷۵	۷۶/۹	۲۴۹	استفاده از بوق یا چراغ برای سلام، خداحافظی یا تشکر از دیگران	
۸۰	۵۲	۲۰	۱۳	۷۳/۸	۲۳۹	۲۶/۲	۸۵	اجازه عبور ندادن به عابران برای عبور از خط عابر پیاده	

۷۶/۹	۵۰	۲۳/۱	۱۵	۷۴/۱	۲۴۰	۲۵/۹	۸۴	توقف بر روی خط عبور عابران پیاده
۷۰/۸	۴۶	۲۹/۲	۱۹	۵۴/۹	۱۷۸	۴۵/۱	۱۴۶	نبستن کمر بند ایمنی
۶۹/۲	۴۵	۳۰/۸	۲۰	۷۳/۵	۲۳۸	۲۶/۵	۸۶	سرعت بیش از ۱۳۰ کیلومتر در جاده های بیرون شهر
۴۹/۲	۳۲	۵۰/۸	۳۳	۵۱/۲	۱۶۶	۴۸/۸	۱۵۸	سوار کردن کودکان (زیر ۱۲ سال) در صندلی جلو
۶۹/۲	۴۵	۳۰/۸	۲۰	۶۷/۶	۲۱۹	۳۲/۴	۱۰۵	توقف دوبله
۸۷/۷	۵۷	۱۲/۳	۸	۷۵/۹	۲۴۶	۲۴/۱	۷۸	توقف در محل ممنوع
۹۰/۸	۵۹	۹/۲	۶	۹۴/۱	۳۰۵	۵/۹	۱۹	عبور از چراغ قرمز
۶۷/۷	۴۴	۳۲/۳	۲۱	۷۶/۲	۲۴۷	۲۳/۸	۷۷	همراه نداشتن مدارک ماشین

سنجش ارتباط جنسیت و تخلف رانندگی

برای بررسی سئوالات تحقیق به دلیل این که نمرات دو گروه مردان و زنان با هم مقایسه می شوند، از آزمون تی مستقل استفاده شده است که نتایج آن به شرح جداول زیر است. براساس نتایج جداول بین زنان و مردان در تخلف رانندگی (کل)، عدم کنترل فنی خودرو، عدم هوشیاری در هنگام رانندگی و عدم رعایت قواعد راهنمایی و رانندگی تفاوتی وجود ندارد.

جدول سه: بررسی ارتباط بین جنسیت و تخلف رانندگی (کل)

sig	درجه آزادی	t مقدار	انحراف معیار	میانگین	تعداد	
۰/۲۵۷	۳۸۷	۱/۱۳	۴/۲	۸/۰۳	۳۲۴	مرد
			۴/۷	۷/۳	۶۵	زن

جدول چهارم: بررسی ارتباط بین جنسیت و عدم کنترل فنی خودرو

sig	درجه آزادی	t مقدار	انحراف معیار	میانگین	تعداد	
۰/۶۹۱	۳۸۷	-۰/۳۹۷	۰/۵۹۱	۰/۱۷	۳۲۴	مرد
			۰/۷۳۳	۰/۲۰	۶۵	زن

جدول پنجم: بررسی ارتباط بین جنسیت و عدم هوشیاری در هنگام رانندگی

sig	درجه آزادی	t مقدار	انحراف معیار	میانگین	تعداد	
۰/۲۳۰	۳۸۷	۱/۲	۱/۸	۲/۶۴	۳۲۴	مرد
			۲/۱	۲/۳۲	۶۵	زن

جدول ششم: بررسی ارتباط بین جنسیت و عدم رعایت قواعد راهنمایی و رانندگی

sig	درجه آزادی	t مقدار	انحراف معیار	میانگین	تعداد	
۰/۳۰۷	۳۸۷	-۱/۰۲	۲/۷	۵/۲	۳۲۴	مرد
			۲/۸	۴/۹	۶۵	زن

نتیجه گیری

گسترش فوق العاده تخلف رانندگی و تبعات زیان بار ناشی از آن باعث شده است این موضوع به عنوان یکی از مهم ترین مسائل اجتماعی کشور مورد توجه قرار گیرد. با افزایش قابل ملاحظه تعداد زنان راننده در کشور، پژوهش حاضر، تلاش کرده است به بررسی این سؤال کلی بپردازد که آیا جنسیت بر تخلف رانندگی تأثیر دارد؟ نتایج به دست آمده که در جدول شماره سه انعکاس یافته است، نشان می دهد جنسیت تأثیری بر تخلف رانندگی ندارد و زنان و مردان به لحاظ تخلف رانندگی وضعیت مشابهی دارند. این یافته تحقیق با نتایج پژوهش هایمن (۱۹۶۸)، و وایلن و مکنا (۲۰۰۲) که معتقدند زنان بیش از مردان تخلف رانندگی انجام می دهند و نیز نتایج پژوهش مای کوک و همکاران (۱۹۹۱) و والر و همکاران (۲۰۰۱) که نشان می دهند مردان بیش

از زنان به نقض قوانین راهنمایی و رانندگی می‌پردازند هم‌خوانی ندارد، اما نتایج تحقیقات گلندن (۲۰۰۷)، واسیلوفسکی (۱۹۸۴)، یونسیان و همکاران (۱۳۸۳) و حق‌شناس و همکاران (۱۳۸۷) که نشان می‌دهند بین زنان و مردان تفاوتی در زمینه نقض قوانین راهنمایی و رانندگی وجود ندارد را تأیید می‌کند.

اما در چارچوب سؤال کلی پژوهش، ارتباط بین جنسیت و ابعاد سه‌گانه تخلف رانندگی، بیانگر این است که زنان و مردان به لحاظ عدم کنترل فنی خودرو تفاوت معناداری با یکدیگر ندارند. به علاوه، زنان و مردان به لحاظ عدم هوشیاری در هنگام رانندگی نیز با یکدیگر تفاوتی ندارند و بالاخره این که زنان و مردان به لحاظ عدم رعایت قواعد راهنمایی و رانندگی نیز شبیه هم می‌باشند و تفاوت معناداری با یکدیگر ندارند.

عدم وجود تفاوت معنادار در بین رانندگان زن و مرد در ایران، که از نرخ بالایی از تخلفات رانندگی برخوردار است، به این معناست که زنان نیز تمایل زیادی به تخلف رانندگی دارند. در تبیین این که چرا نرخ تخلف زنان، همانند مردان بالاست، می‌توان به سن رانندگان اشاره کرد. براساس نتایج تحقیق، میانگین سنی رانندگان زن حدود ۵ سال کمتر از رانندگان مرد است. جوانی رانندگان زن می‌تواند به معنای خطرپذیری بیشتر در رانندگی باشد (ازکان، ۲۰۰۶: ۲۶۹). به علاوه تجربه رانندگی (سال‌های اخذ گواهی‌نامه رانندگی) زنان بسیار کمتر از مردان بوده است. در حالی که تجربه رانندگی مردان ۹/۴ سال است تجربه رانندگی زنان ۴/۷ سال است. تجربه کمتر در رانندگی نیز می‌تواند توجیه‌گر افزایش تخلفات رانندگی باشد (ترانسموئن، ۲۰۱۰: ۳۵).

پیشنهادها

* براساس یافته‌های توصیفی تحقیق، نرخ تخلف رانندگی در بین رانندگان بسیار بالاست. برای مثال، ۵۷ درصد رانندگان در هنگام رانندگی، آب، غذا یا تنقلات مصرف می‌کنند، ۶۰ درصد در هنگام رانندگی از موبایل استفاده می‌کنند. ۴۳ درصد کمربند ایمنی نمی‌بندند، و نزدیک به ۵۰ درصد رانندگان، کودکان زیر ۱۲ سال را در صندلی جلو

سوار می‌کنند. براین اساس پیشنهاد می‌شود تخلف رانندگی به عنوان یک مسئله اجتماعی بیش‌تر مورد توجه محافل علمی کشور قرار گیرد.

* اگر چه در تحلیل نهایی، بین جنسیت و تخلف رانندگی تفاوتی مشاهده نشد، اما با توجه به نرخ بالای تخلف رانندگی در ایران، به این معناست که رانندگان زن نیز تمایل زیادی به نقض مقررات رانندگی دارند. به علاوه، براساس یافته‌های توصیفی تحقیق، برخی تخلفات، مانند نبستن کمربند ایمنی، و خوردن در حین رانندگی، بیش‌تر مردانه هستند و تخلفاتی مانند استفاده از بوق، و همراه نداشتن مدارک، زنانه. براین اساس پیشنهاد می‌شود تفاوت‌های جنسیتی در تخلف رانندگی هم بیش‌تر مورد توجه پلیس راهنمایی و رانندگی قرار گیرد و هم در قالب تحقیقات تبیینی مورد توجه پژوهشگران علوم رفتاری.

منابع

- احمدی، حبیب، (۱۳۷۹)؛ رهیافت‌های روان‌شناسی اجتماعی در مورد تفاوت‌های جنسی در رفتار انحرافی، مجله پژوهشی دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه اصفهان، شماره ۲۲ و ۲۳.
- حق‌شناس، حسن و همکاران، (۱۳۸۷)؛ رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز، مجله پژوهشی حکیم، دوره یازدهم، شماره سوم.
- خسروی، زهره، (۱۳۸۲)؛ مبانی روان‌شناسی جنسیت، تهران: انتشارات دفتر برنامه‌ریزی اجتماعی و مطالعات فرهنگی وزارت علوم، تحقیقات و فناوری.
- رابرتسون، یان، (۱۳۷۴)؛ درآمدی بر جامعه‌شناسی، ترجمه حسین بهروان، مشهد: انتشارات آستان قدس رضوی.
- روزنامه سیاست روز، (۱۳۸۷)؛ شماره ۲۶۹۱.
- رویانیان، محمد، (۱۳۸۶)؛ گزارش سخنرانی، تهران: روزنامه مردم‌سالاری، شماره ۱۶۴۹.
- فکوهی، ناصر، (۱۳۷۵)؛ تخلف رانندگی، فرهنگ، قانون و مشارکت، مجله صنعت حمل و نقل، شماره ۱۵۰.
- گیدنز، آنتونی، (۱۳۸۶)؛ جامعه‌شناسی، ترجمه حسن چاوشیان، تهران: نشر نی.
- یونسیان، مسعود، مرادی، علی، (۱۳۸۳). آگاهی، نگرش و عملکرد رانندگان در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی در تهران، مجله بهداشت و انستیتو تحقیقات بهداشتی، شماره ۱۱.

- Chipman, M, L. MacGregor, C, G. Smiley, A, M. Lee-Gosselin, M (1992); Time vs. distance as measures of exposure in driving surveys. *Accident Analysis and Prevention*, 24:6, 679 – 684.
- Glendon, A, I, (2007); Driving violations observed: An Australian study, *Ergonomics*, Vol 50, NO. 8 , PP 1159-1182.
- Home Office, (2004); Crime in England and Wales, 2001-2002.
- Hyman, M, M, (1968); The social characteristics of person arrested for driving while intoxicated. In D. M. Donovan, G.A. Marlatt and P.M. Salzberg (1983); Drinking behavior, personality factors and high risk driving. *Journal of Studies in Alcohol*, 44, PP 395–428.
- Maycock, J. Lockwood, C. R. Lester, J, F, (1991); The accident liability of car drivers. Report No. 315, Crowthorne, England: Transport Research Laboratory.
- Mooney, L, A. Knox, D. Schacht, C (2007); Understanding Social Problems, United States ,Thomson Wadsworth.
- Ozkan, T. Lajunen, T, (2006); What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behavior and self-assessment of skills, *Transportation Research Part F* 9, PP 269–277.
- Reid, S, T. (2000); Crime and criminology, New York, Mc- Graw Hill. 18-The National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), 2002.
- Tronsmoen, T. (2010); Associations between driver training, determinants of risky driving behavior and crash involvement, *Safety Science*, No. 48, PP 35-45.
- U. S. Department of Transportation, Federal Highway Administration. (2010); Highway statistics, Washington Dc.
- Waller, P. Elliot, M, Shope, J. Little, R. J. (2001); Changes in young adults offense and crash patterns over time. *Accident Analysis and Prevention*. 33, PP. 117 - 128.
- Wasielewski, P. (1984); Speed as a measure of driver risk: Observed speeds versus driver and vehicle characteristics. *Accident Analysis and Prevention*, 16, PP. 89-103.
- Waylen, A. McKenna, F. (2002); Cradle Attitudes – Grave Consequences. The development of gender differences in risky attitudes and behavior in road use. UK, Basingstoke: AA Foundation for Road Safety.
- World Health Organization, (2004); World report on road traffic injury prevention, edited by Margie Peden, Geneva.