

تأثیر دشواری‌های تنظیم هیجان و تکانشگری ناکارآمد بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری

تاریخ پذیرش: 1398/02/18

تاریخ دریافت: 1397/11/13

رضا جوادیان¹، صادق کثیر²، هادی فراست³، داوود چگینی⁴

از صفحه 17 تا 36

چکیده

زمینه و هدف: عوامل متعددی از جمله عوامل انسانی، راه، وسیله نقلیه و محیط در ترافیک تأثیر دارند که در این بین، عامل انسانی بیشترین نقش را دارد و یکی از مهم‌ترین عوامل انسانی اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان است پژوهش حاضر با هدف تعیین تأثیر دشواری‌های تنظیم هیجان و تکانشگری ناکارآمد بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری، مطالعه گردید.

روش‌شناسی: این پژوهش از نظر هدف، کاربردی و از لحاظ ماهیت، توصیفی از نوع همبستگی است. جامعه پژوهش رانندگان تاکسی‌های درون شهری خرم‌آباد در سال 1397 بودند، که از میان آنها 129 نفر با روش نمونه‌گیری تصادفی ساده انتخاب شدند. داده‌ها با کمک پرسشنامه‌های اخلاق ترافیک شهروندی، دشواری‌های تنظیم هیجان و تکانشگری ناکارآمد جمع‌آوری گردید. داده‌ها با روش‌های همبستگی پیرسون و رگرسیون چندگانه با مدل همزمان تحلیل شدند.

یافته‌ها: یافته‌ها نشان می‌دهد که دشواری‌های تنظیم هیجان ($r=-0,55$) و تکانشگری ناکارآمد ($r=-0,42$) با اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی همبستگی منفی، معکوس و معنادار داشتند. همچنین متغیرهای دشواری‌های تنظیم هیجان 0/30 و تکانشگری ناکارآمد 0/18 درصد از تغییرات اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان را پیش‌بینی کردند ($p<0/01$).

نتیجه‌گیری: دشواری‌های تنظیم هیجان و تکانشگری ناکارآمد با اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری همبستگی مثبت و معنادار داشتند و متغیرهای پیش‌بین به‌طور معناداری توانستند اخلاق ترافیک شهروندی را پیش‌بینی کنند. بنابراین نتایج حاکی از اهمیت متغیرهای دشواری‌های تنظیم هیجان و تکانشگری ناکارآمد در پیش‌بینی اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری می‌باشند.

واژه‌های کلیدی: دشواری‌های تنظیم هیجان، تکانشگری ناکارآمد، اخلاق ترافیک شهروندی.

1- استادیار مدیریت دانشگاه علوم انتظامی امین (نویسنده مسئول)، رایانامه: Rezaj83@yahoo.com

2- کارشناسی ارشد مشاوره تحصیلی دانشگاه گروه مشاوره، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران. رایانامه: Sadegh.kasir68@gmail.com

3- کارشناس ارشد مشاوره شغلی، گروه مشاوره، دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران. رایانامه: a.ferasat18@yahoo.com

4- دانشجوی دکتری مدیریت ترافیک دانشگاه علوم انتظامی امین. رایانامه: d.chegini1357@gmail.com

رفتار رانندگی نشان از فرهنگ عمومی جامعه دارد و رانندگی یکی از مواردی است که شخصیت انسان را در اجتماع آشکار می‌سازد، ترافیک شهری و رفتارهای نادرست ترافیکی امروزه مسئله‌ای است که موجب بروز مشکلات زیادی شده است؛ آلودگی هوا و همچنین آلودگی‌های صوتی، تصادفات و بی‌نظمی‌های موجود در خیابان‌ها از جمله مواردی هستند که در اثر بی‌توجهی به هنجارهای ترافیکی به وجود آمده است. ناهماهنگی و بی‌نظمی ترافیکی، فرهنگ عمومی اجتماع و رفتار رانندگی را نیز به طور اساسی دست‌خوش تزلزل و تنزل می‌کند که خود بر ایمنی ترافیک و مشکلات ترافیکی اثرات منفی و غیرقابل انکار می‌گذارد. میزان عصبانیت، بی‌صبری، حس انتقام‌جویی با رفتار ناپسند و پرخاشگرانه در برخی مواقع منجر به گرفتن تصمیمی می‌شود که تمام زندگی فرد را دگرگون می‌سازد و با یک اشتباه کوچک مابقی عمر خود را در زندان و با سرنوشت نامعلوم سپری خواهد کرد. طبق مطالعات انجام شده از سوی روانشناسان، آنها بر این معتقدند که عامل انسانی یکی از مواردی است که در تصادفات و مشکلات ترافیکی نقش دارد و البته مهم‌ترین عامل نیز محسوب می‌شود زیرا حالت‌های روحی و روانی شخص، آموزه‌های ترافیکی و همچنین ویژگی‌های هیجانی و هوشمندی باعث ایجاد تصادفات ناگوار انسانی و ناهنجاری‌های رانندگی می‌شود (پیرهادی، 1385)

آمار حوادث ترافیکی در ایران مؤید میزان بالا و غیر متعارف تخلفات رانندگی است (سرور و همکاران، 1395). نیاز به توجه و اعمال سیاست‌های خاص برای دستیابی به ارتقای سیستم ترافیکی و بهبود آن بیش از پیش احساس می‌شود (رحیمی و رنجبر، 1396). رعایت هنجارهای ترافیکی، بسته به حالات روحی و روانی فرد و همچنین ریشه در حالات هیجانی وی مثل خشم، خلق و خوی روحی و اندوه دارد و این حالات نیز متقابلاً تأثیر سوء بر فرآیند رانندگی شخص به جای می‌گذارد و این عصبانیت‌ها می‌تواند حتی به سکتة قلبی، افزایش خطر تصادف، رانندگی ناسالم و درگیری با مأموران پلیس بینجامد. این پیامدهای ناشی از درگیری در ترافیک سنگین می‌تواند به صورت غیرمستقیم بر اعضای خانواده، همسایگان و همکاران نیز تأثیرگذار باشد. ترافیک بزرگ‌ترین معضل زندگی شهری است که کسی از مشکلات و اثرات منفی آن در امان نیست. در این میان مسئولین و رسانه‌ها با راهکارهای مختلف، همواره درصدد کنترل و

رفع مسائل آن بوده و این معضل را از جنبه‌های گوناگونی مانند عوامل فنی، اجتماعی و فرهنگی مورد بررسی قرار داده‌اند اما به نقش عوامل فردی و روانی در حل این مشکل کم‌تر توجه شده و برخلاف کشورهای توسعه یافته، جای خالی پژوهش در «روانشناسی ترافیک» به شدت در کشور احساس می‌شود (ندریان و همکاران¹، 2017).

بیان مسأله

دشواری‌های تنظیم هیجان² یک مفهوم پیچیده است که طیف گسترده‌ای از فرآیندهای زیستی، اجتماعی، رفتاری و همچنین فرآیندهای شناختی هشیار و ناهشیار را در بر می‌گیرد (گرانفسکی و کراچی³، 2017). از آنجایی که نظم‌جویی هیجان نقشی محوری در تحول بهنجار داشته و ضعف در آن، عاملی مهم در ایجاد اختلال‌های روانی به شمار می‌رود، نظریه پردازان بر این باورند، افرادی که قادر به مدیریت صحیح هیجانات‌شان در برابر رویدادهای روزمره نیستند، بیشتر نشانه‌های تشخیصی، اختلال‌های درونی‌سازی از قبیل افسردگی⁴، خشم و اضطراب⁵ را نشان می‌دهند (کیم و پاگ⁶، 2015؛ و یوسفی، 1394). تکانشگری⁷ از موضوعات مهم در روان‌شناسی بالینی است که قدمت نظریه‌پردازی در آن را می‌توان به دو هزار سال قبل در نظریات افلاطون، نسبت داد (برک⁸، 2013). این مفهوم معمولاً با رفتارهای نسنجیده، یا بدون فکر تداعی شده و به عنوان یکی از حالات بالینی در اختلالات مختلف روان‌شناختی و یا حتی به عنوان اختلالی مستقل، در نظر گرفته شده است که که نیازمند مداخله ای بالینی است (کلس، ورتومن و بریسنپینگ⁹، 2000). تکانشگری ناکارآمد به تمایل فرد برای عمل بدون تفکر قبلی اشاره دارد به طوری که منجر به اختلال در عملکرد فرد در جنبه‌های مختلف می‌شود. در واقع افراد تکانشگر براساس احساسات لحظه‌ای خود عمل می‌کنند بدون اینکه قوانین یا ملاحظات خاص هر موقعیت را در نظر بگیرند (دادستان¹⁰، 2010).

1- Nadrian, Taghdisi, Aghmiri & Khazae-poor

2- difficulty adjusting the excitement

3- Garnefski & Kraaij

4- depression

5- anger

6- anxiety

7- Kim & Page

8- Berk

9- Class, Vertommen & Braspenning

10- Dadsetan

روان‌شناسی ترافیک¹ به عنوان زیر شاخه مهمی از روان‌شناسی شهری با کارکرد و هدف تغییر و اصلاح رفتار ترافیکی شهروندان، و رفتارهایی مثل رانندگی سپر به سپر، سرعت غیرمجاز، انحراف به چپ، حرکات مارپیچ در بزرگراه‌ها، استفاده از نور بالا برای تنبیه راننده جلویی که بارها شاهد آن بوده‌ایم. بنابراین بررسی عوامل فردی و روانی در پدیده ترافیک، موضوعی پر اهمیت است و باید از ابعاد مختلف و به شکلی گسترده مورد توجه قرار گیرد. اغلب شهروندان از جمله رانندگان تاکسی‌های درون شهری از نظر اخلاق ترافیک شهروندی در وضعیت بسیار پایینی قرار دارند. برای بهبود اخلاق ترافیک شهروندی ابتدا باید عوامل مرتبط با آن را شناسایی و سپس اقدام به طراحی و اجرای برنامه‌های مناسب کرد. بنابراین با توجه به پایین بودن سطح اخلاق ترافیک شهروندی، انجام پژوهش‌های اندک درباره اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری، متناقض بودن نتایج پژوهش‌ها و نقش اخلاق ترافیک شهروندی در برقراری نظم و انضباط رانندگی در جامعه، پژوهش حاضر به دنبال پاسخ به این سؤال است که دشواری‌های تنظیم هیجان و تکانشگری ناکارآمد بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری تأثیر دارد؟

پیشینه پژوهش

تاکنون در داخل و خارج از کشور تحقیقات اندکی در زمینه اخلاق ترافیکی شهروندی صورت گرفته است و خلأ پژوهشی در این زمینه به شدت احساس می‌شود.

امیری، احسانی سهی و سخایی (1396) در مطالعه‌ای نشان دادند که بین اخلاق و فرهنگ ترافیک شهروندی با سوانح رانندگی رابطه مثبت معناداری وجود دارد.

ندریان، تقدیسی، شجاعی‌زاده و نجات (1397) در یک مطالعه کیفی به این نتیجه دست یافتند که مؤلفه‌های اجتماعی سلامت که از دید شرکت‌کنندگان تحت تأثیر ازدحام ترافیک شهری در سنج قرار داشتند عبارتند از: عوامل اجتماعی - فرهنگی و عوامل محیطی. بنابراین دست‌اندرکاران و سیاست‌گذاران سیستم ترافیک شهری و نیز متخصصان حوزه سلامت در ایران باید توجه بسیاری به اثرات طرح‌ها و برنامه‌های ترافیکی بر سلامت (جسمی و روانی) و تعیین‌کننده‌های اجتماعی آن داشته باشند.

1 - traffic psychology

صلاحیان، حسنی و ربیعی (1392) در پژوهش خود دریافتند که بین علائم اضطرابی، نشانه‌های روان تنی و افسردگی با سبک رانندگی پرسرعت رابطه مثبت و معنادار وجود دارد.

اکبری، محمدخانی و زرغامی (1395) در تبیین نقش واسطه‌ای آمیختگی‌شناختی در تبیین ارتباط بین بی‌نظمی هیجانی با اضطراب و افسردگی به این نتایج دست یافتند که آمیختگی‌شناختی نقش واسطه‌ای کامل در ارتباط بین متغیر بی‌نظمی هیجانی با شدت اضطراب و شدت افسردگی ایفا می‌کند و نتایج آزمون سوبل هم این نقش واسطه‌ای آمیختگی‌شناختی را برای اضطراب و افسردگی تأیید کرد.

نتایج تحقیق کرمی و همکاران (1394) در تعیین رابطه راهبردهای تنظیم هیجان و هوش هیجانی با اختلال هراس اجتماعی در دانش‌آموزان نشان داد که بین ویژگی‌های هوش هیجانی دانش‌آموزان ناپینا، ناشنوا و راهبردهای تنظیم‌شناختی با میزان هراس اجتماعی آنها رابطه منفی وجود دارد.

نتایج تحقیق خمیسی و احتشام‌زاده (1396) در بررسی رابطه بین تکانشگری ناکارآمد با اضطراب اجتماعی در دانش‌آموزان نشان داد که تکانشگری ناکارآمد پیش‌بینی‌کننده مناسبی برای اضطراب اجتماعی دانش‌آموزان است.

محبوبی قرخلو، داوری و باقری (1395) در بررسی رابطه بین مهارت‌های اجتماعی با تکانشگری و هیجان‌خواهی دانش‌آموزان متوسطه شهر تهران به این نتیجه رسیدند که تکانشگری رابطه مثبت معناداری با هیجان‌خواهی دارد و دانش‌آموزان دارای تکانشگری ناکارآمد مهارت‌های اجتماعی را به خوبی فرا نمی‌گیرند و قوانین را زیر پا می‌گذارند.

لوپز¹ و همکاران (2013) در بررسی خود به این نتیجه رسیدند که تکانشگری برای سازگاری عاطفی و اجتماعی افراد حائز اهمیت است.

سامر فیلت² و همکاران (2010) نیز نقص در هوش هیجانی را در افرادی که اختلال اضطراب اجتماعی و اختلالات اضطرابی دیگر دارند را نشان دادند.

1- Lopez

2- Summerfeldt

مبانی نظری

اخلاق ترافیک شهروندی، ابزار و وسیله‌ای است که به نظم اجتماعی مطلوب در جامعه منجر می‌شود. کم توجهی به رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان از جمله ناهنجاری‌هایی است که به صورت روزمره در سطح خیابان‌ها و بزرگراه‌های داخل شهر، جاده‌ها و آزادراه‌های شهروندی به اعضای جامعه تحمیل می‌شود (پریور¹، 2007). یکی دیگر از متغیرهایی که با دشواری‌های تنظیم هیجان در ارتباط است تکانشگری ناکارآمد است. تکانشگری از موضوعات مهم در روان‌شناسی بالینی است که قدمت نظریه‌پردازی در آن را می‌توان به دو هزار سال قبل در نظریات افلاطون، نسبت داد (برک²، 2013). نظم‌دهی هیجان عاملی کلیدی و تعیین‌کننده در بهزیستی روانی و کارکرد اثربخش است، که در سازگاری با رویدادهای تنش‌زای زندگی نقش اساسی ایفا می‌کند (گرانفسکی و کراچی³، 2017). روان‌شناسی ترافیک به عنوان زیر شاخه مهمی از روان‌شناسی شهری با کارکرد و هدف تغییر و اصلاح رفتار ترافیکی شهروندان، بطور خاص به مواردی چون پرخاشگری رانندگان، هیجانات، احساس و ادراک در رانندگی و پرداخته و علل رفتارهایی مانند عصبانیت، بی‌صبری، رقابت و انتقام‌جویی، برخوردهای پرخاشگرانه را بررسی می‌کند (نواکو⁴، 2013). تکانشگری ناکارآمد به تمایل فرد برای عمل بدون تفکر قبلی اشاره دارد به طوری که منجر به اختلال در عملکرد فرد در جنبه‌های مختلف می‌شود. در واقع افراد تکانشگر بر اساس احساسات لحظه‌ای خود عمل می‌کنند بدون اینکه قوانین یا ملاحظات خاص هر موقعیت را در نظر بگیرند (دادستان، 2010). بنابر دیدگاه اجتماعی (نظریه یادگیری اجتماعی) تکانشگری یک رفتار آموخته شده است که فرد از خانواده و محیط اطراف آموخته و بر اساس آن برای بدست آوردن خواسته‌های خود به سرعت واکنش نشان می‌دهد و این ویژگی نه فقط بر خود او بلکه بر دیگران نیز تأثیر می‌گذارد (پورافکاری، 1395). رفتارهای تکانشی ناکارآمد گاه به عنوان رفتارهای مخاطره‌آمیز نامیده می‌شوند که طیف وسیعی از اعمالی را شامل می‌شوند که روی آن تفکر کمی صورت گرفته و به

1- Parior

2- Berk

3- Garnefski & Kraaij

4- Novaco

صورت نابالغ با وقوع آنی، بدون توانایی در انجام تمرکز بر یک تکلیف خاص، در غیاب یک برنامه‌ریزی مناسب، رخ می‌دهند و از ریسک و خطرپذیری بالایی برخوردار هستند (واکسمن¹، 2014). مرور مطالعات انجام شده در زمینه تکانشگری نشان می‌دهد که رفتارهای تکانشی هسته اصلی بسیاری از اختلال‌های روانی از قبیل بیش‌فعالی همراه با نقص توجه، اختلال سلوک، اختلال کنترل تکانه، سوء مصرف مواد، رفتار خودکشی، اختلالات شخصیت و اختلالات یادگیری را تشکیل می‌دهند (دوران، مک چارج و کوهن²، 2014). امروزه تکانشگری به عنوان یک بُعد شناختی، مفهوم‌پردازی می‌شود به این معنا که تکانشگری، با عدم بازداری شناختی، روند کند و ناقص تصمیم‌گیری و بی‌ثباتی هیجانی در افراد همراه می‌باشد، با توجه به این موارد، می‌توان گفت که انجام رفتارهای تکانشی ناشی از نقص در مهارت‌های اجتماعی می‌باشد (دیو، گلو و لوگستون³، 2012).

فرضیه‌های پژوهش

فرضیه‌های پژوهش حاضر در دو دسته فرضیه‌های اصلی و فرضیه‌های فرعی به صورت زیر طرح شده است:

فرضیه‌های اصلی

- 1- دشواری‌های تنظیم هیجان بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد تأثیر دارد.
- 2- تکانشگری ناکارآمد بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد تأثیر دارد.

فرضیه‌های فرعی

- 1- عدم پذیرش پاسخ‌های هیجانی از ابعاد دشواری‌های تنظیم هیجان بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد تأثیر دارد.

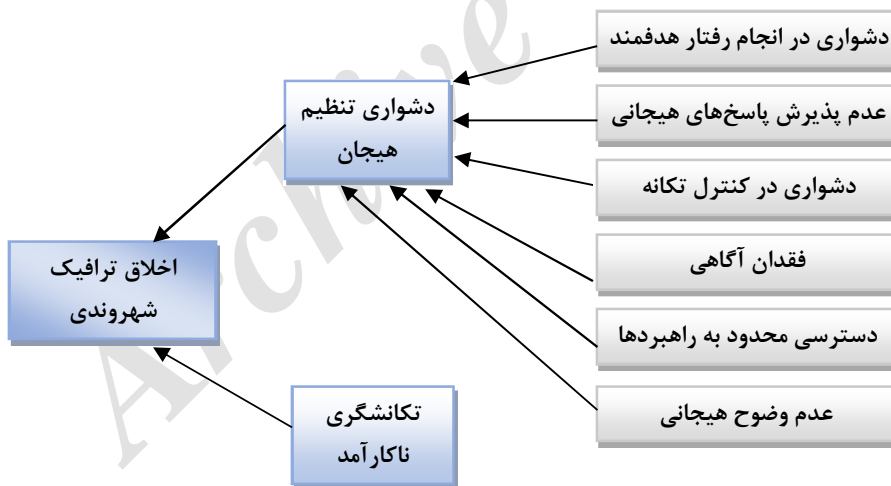
1- Waxman

2- Doran, McChargue & Cohen

3- Dave, Gullo & Loxton

- 2- دشواری در انجام رفتار هدفمند از ابعاد دشواری‌های تنظیم هیجان بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد تأثیر دارد.
- 3- دشواری در کنترل تکانه از ابعاد دشواری‌های تنظیم هیجان بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد تأثیر دارد.
- 4- فقدان آگاهی از ابعاد دشواری‌های تنظیم هیجان بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد تأثیر دارد.
- 5- دسترسی محدود به راهبردهای تنظیم هیجانی از ابعاد دشواری‌های تنظیم هیجان بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد تأثیر دارد.
- 6- عدم وضوح هیجانی از ابعاد دشواری‌های تنظیم هیجان بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد تأثیر دارد.

مدل مفهومی پژوهش



در مدل مفهومی پژوهش مشخص شده است که تحقیق حاضر در جستجوی بررسی تأثیر دشواری‌های تنظیم هیجان با ابعاد آن (دشواری در انجام کار، عدم پذیرش پاسخ‌های هیجانی، دشواری در کنترل تکانه، فقدان آگاهی، دسترسی محدود به

راهبردها و عدم وضوح هیجانی) و بررسی تأثیر تکنشگری ناکارآمد بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی درون شهری خرم‌آباد می‌باشد.

روش پژوهش

این پژوهش از نظر هدف، کاربردی و از لحاظ ماهیت، توصیفی از نوع همبستگی است جامعه پژوهش رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد بودند که تعداد آنها 330 بود. تعداد 129 از رانندگان تاکسی‌های درون شهری به روش نمونه‌گیری تصادفی تازه انتخاب شدند. ابزار گردآوری اطلاعات عبارتند از:

الف. پرسشنامه اخلاق ترافیک شهروندی: این پرسشنامه توسط نیکبخت (1394) طراحی و اعتباریابی شده است. روایی پرسشنامه توسط اساتید صاحب‌نظر مورد تأیید قرار گرفت. نتایج تحلیل عاملی نیز نشان داد که تمامی سوالات پرسشنامه توان سنجش اخلاق ترافیک شهروندی را دارا می‌باشند. پایایی پرسشنامه بر اساس ضریب آلفای کرونباخ 0/88 به دست آمد.

ب. پرسشنامه دشواری تنظیم هیجان: این پرسشنامه شامل 36 سؤال و 6 خرده مقیاس می‌باشد. خرده مقیاس‌های این پرسشنامه شامل: عدم پذیرش پاسخ‌های هیجانی، دشواری دست زدن به رفتار هدفمند، دشواری کنترل تکانه، فقدان آگاهی هیجان، دسترسی محدود به راهبردهای تنظیم هیجان و فقدان شفافیت می‌باشد. نحوه نمره‌گذاری پرسشنامه 5 درجه‌ای لیکرتی است (خیلی به ندرت (1)، گاه‌گاهی (2)، تقریباً در نیمی از موارد (3) و بیشتر اوقات (4) و تقریباً همیشه (5) به سوالات اختصاص می‌یابد. این مقیاس جنبه‌های مختلف اختلاف در تنظیم هیجانی را می‌سنجد. پایایی درونی کلی مقیاس برابر با 0/93 می‌باشد و برای هر خرده مقیاس به ترتیب بیان شده: 0/85، 0/89، 0/86، 0/80، 0/88 و 0/84 است. بر اساس بررسی پایایی درونی که توسط علوی (1390) انجام شده، همسانی درونی کل 0/86 گزارش شده است. هر چه نمره فرد بالاتر باشد نشان‌دهنده تنظیم هیجان پایین خواهد بود. مقیاس تکنشگری دیکمن (1985): این مقیاس دارای 25 سؤال است که سوالات آن در مقیاس 5 درجه‌ای لیکرت که میزان تکنشگری افراد از درجه‌ای (0-4) می‌سنجد. پایایی مقیاس کارآمد 0/74 و تکنشگری ناکارآمد 0/85 گزارش شده است (دیکمن، 1990). در ایران

اختیاری و همکاران (1387) نیز پایایی بازمایه ابزار را در کل مقیاس‌ها 0/82 گزارش داده‌اند.

یافته‌های پژوهش

در آزمون فرضیه‌های تحقیق، برای بررسی رابطه متغیرها و تعیین اثر متغیر پیش بین بر متغیر ملاک، رگرسیون گام به گام محاسبه گردید، که نتایج به ترتیب بیان فرضیه‌ها در قالب جدول شرح داده شده است.

یافته‌های استنباطی

فرضیه اصلی اول: دشواری تنظیم هیجان بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد تأثیر دارد.

جدول شماره 1- برآورد ضریب رگرسیون دشواری تنظیم هیجان بر اخلاق ترافیک شهروندی

متغیر	منبع تغییرات	مجموع مجذورات	df	میانگین مجذورات	F	P	R	R ²	برآورد خطای استاندارد
	رگرسیون	2288/37	1	2288/37					
دشواری تنظیم هیجان	باقیمانده	5263/50	128	41/12	55/65	0/000	-0/55	0/30	6/41
	مجموع	7551/87	129						

براساس جدول شماره 1 با توجه به ضریب همبستگی ($r = -0/55$) در تحلیل رگرسیون، 0/30 درصد از واریانس اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد، توسط متغیر دشواری تنظیم هیجان، پیش‌بینی می‌شود که با توجه به ($sig = 0/000$) این میزان از پیش‌بینی، معنادار است.

فرضیه اصلی دوم: تکانشگری ناکارآمد بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد تأثیر دارد.

جدول شماره 2- برآورد ضریب رگرسیون تکانشگری ناکارآمد بر اخلاق ترافیک شهروندی

متغیر	منبع تغییرات	مجموع مجذورات	df	میانگین مجذورات	F	P	R	R ²	برآورد خطای استاندارد
	رگرسیون	1387/12	1	1387/12					
تکانشگری ناکارآمد	باقیمانده	6164/75	128	48/16	28/80	0/000	-0/42	0/18	6/93
	مجموع	7551/87	129						

براساس جدول شماره 2 با توجه به ضریب همبستگی ($r = -0/42$)، در تحلیل رگرسیون، 0/18 درصد از واریانس اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد، توسط متغیر تکانشگری ناکارآمد، پیش‌بینی می‌شود که با توجه به ($\text{sig} = 0/000$) این میزان از پیش‌بینی، معنادار است.

فرضیه فرعی اول: عدم پذیرش پاسخ‌های هیجانی بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد تأثیر دارد.

جدول شماره 3- برآورد ضریب رگرسیون عدم پذیرش پاسخ‌های هیجانی بر اخلاق ترافیک شهروندی

متغیر	منبع تغییرات	مجموع مجزورات	df	میانگین مجزورات	F	P	R	R ²	برآورد خطای استاندارد
عدم پذیرش رگرسیون	2132/19	1	2132/19						
پاسخ‌های باقیمانده	5119/67	128	42/34	5/35	0/000	0/53	0/28	6/50	
هیجانی	مجموع	7551/87	129						

براساس جدول شماره 3 با توجه به ضریب همبستگی ($r = -0/53$)، در تحلیل رگرسیون، 0/28 درصد از واریانس اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد، توسط متغیر عدم پذیرش پاسخ‌های هیجانی، پیش‌بینی می‌شود که با توجه به ($\text{sig} = 0/000$) این میزان از پیش‌بینی، معنادار است.

فرضیه فرعی دوم: دشواری در انجام رفتار هدفمند بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد تأثیر دارد.

جدول شماره 4- برآورد ضریب رگرسیون دشواری در انجام رفتار هدفمند بر اخلاق ترافیک شهروندی

متغیر	منبع تغییرات	مجموع مجزورات	df	میانگین مجزورات	F	P	R	R ²	برآورد خطای استاندارد
دشواری در رگرسیون	750/92	1	750/92						
انجام رفتار باقیمانده	6800/85	128	53/13	14/13	0/000	0/31	0/09	7/28	
هدفمند	مجموع	7551/87	129						

براساس جدول شماره 4 با توجه به ضریب همبستگی ($r = -0/31$)، در تحلیل رگرسیون، 0/09 درصد از واریانس اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد، توسط متغیر دشواری در انجام رفتار هدفمند، پیش‌بینی می‌شود که با توجه به ($\text{sig} = 0/000$) این میزان از پیش‌بینی، معنادار است.

فرضیه فرعی سوم: دشواری در کنترل تکانه بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد تأثیر دارد.

جدول شماره 5- برآورد ضریب رگرسیون دشواری در کنترل تکانه بر اخلاق ترافیک شهروندی

متغیر	منبع تغییرات	مجموع مجذورات	df	میانگین مجذورات	F	P	R	R ²	برآورد خطای استاندارد
رگرسیون	981/75	981/75	1	981/75	19/12	0/000	-0/36	0/13	7/16
باقیمانده	6550/12	6550/12	128	51/32					
مجموع	7551/87	7551/87	129						

براساس جدول شماره 5 با توجه به ضریب همبستگی ($r = -0/36$)، در تحلیل رگرسیون، 0/13 درصد از واریانس اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد، توسط متغیر دشواری در کنترل تکانه، پیش‌بینی می‌شود که با توجه به ($\text{sig} = 0/000$) این میزان از پیش‌بینی، معنادار است.

فرضیه فرعی چهارم: فقدان آگاهی بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد تأثیر دارد.

جدول شماره 6- برآورد ضریب رگرسیون فقدان آگاهی بر اخلاق ترافیک شهروندی

متغیر	منبع تغییرات	مجموع مجذورات	df	میانگین مجذورات	F	P	R	R ²	برآورد خطای استاندارد
رگرسیون	981/75	981/75	1	981/75	19/12	0/000	-0/47	0/22	7/16
باقیمانده	6570/12	6570/12	128	51/32					
مجموع	7551/87	7551/87	129						

بر اساس جدول شماره 6 با توجه به ضریب همبستگی ($r = -0/47$)، در تحلیل رگرسیون، 0/22 درصد از واریانس اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد، توسط متغیر فقدان آگاهی، پیش‌بینی می‌شود که با توجه به ($\text{sig} = 0/000$) این میزان از پیش‌بینی، معنادار است.

فرضیه فرعی پنجم: دسترسی محدود به راهبردهای تنظیم هیجانی بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد تأثیر دارد.

جدول شماره 7- برآورد ضریب رگرسیون دسترسی محدود به راهبردهای تنظیم هیجانی بر اخلاق

ترافیک شهروندی

متغیر	منبع تغییرات	مجموع مجذورات	df	میانگین مجذورات	F	P	R	R ²	برآورد خطای استاندارد
دسترسی محدود	رگرسیون	1727/19	1	1727/19	37/95	0/000	-0/40	0/16	6/74
به راهبردهای تنظیم هیجانی	باقیمانده	5824/68	128	45/50					
	مجموع	7551/87	129						

براساس جدول شماره 7 با توجه به ضریب همبستگی ($r = -0/40$)، در تحلیل رگرسیون، 0/16 درصد از واریانس اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد توسط متغیر دسترسی محدود به راهبردهای تنظیم هیجان، پیش‌بینی می‌شود که با توجه به ($\text{sig} = 0/000$) این میزان از پیش‌بینی، معنادار است.

فرضیه فرعی ششم: عدم وضوح هیجانی بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد تأثیر دارد.

جدول شماره 8- برآورد ضریب رگرسیون عدم وضوح هیجانی بر اخلاق ترافیک شهروندی

متغیر	منبع تغییرات	مجموع مجذورات	df	میانگین مجذورات	F	sig	R	R ²	برآورد خطای استاندارد
عدم وضوح هیجانی	رگرسیون	1250/99	1	981/75	25/41	0/000	-0/31	0/09	7/01
	باقیمانده	6300/88	128	49/22					
	مجموع	7551/87	129						

براساس جدول شماره 8 با توجه به ضریب همبستگی ($r = -0/31$)، در تحلیل رگرسیون 0/09 درصد از واریانس اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد توسط متغیر عدم وضوح هیجانی پیش‌بینی می‌شود که با توجه به ($\text{sig} = 0/000$) این میزان از پیش‌بینی، معنادار است.

رگرسیون گام به گام

جدول 9- خلاصه نتایج مدل رگرسیون گام به گام متغیرهای تأثیر بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد

گام	منبع تغییرات	مجموع مجذورات	df	میانگین مجذورات	F	Sig	R	R ²
گام 1 دشواری تنظیم هیجان	رگرسیون	2288/37	1	2288/37	55/65	0/000	0/55	0/30
	باقیمانده	41/12	128	5263/50				
	مجموع	129	7551/87					
گام 2 دشواری تنظیم هیجان و عدم پذیرش پاسخ‌های هیجانی	رگرسیون	1429/29	2	2858/58	38/67	0/000	0/61	0/37
	باقیمانده	36/95	127	4693/29				
	مجموع	129	7551/87					
گام 3 دشواری تنظیم هیجان - عدم پذیرش پاسخ‌های هیجانی و دسترسی محدود به راهبردهای تنظیم هیجان	رگرسیون	1000/32	3	3000/95	27/69	0/000	0/63	0/39
	باقیمانده	36/11	126	4550/91				
	مجموع	129	7551/87					
گام 4 دشواری تنظیم هیجان - عدم پذیرش پاسخ‌های هیجانی - دسترسی محدود به راهبردهای تنظیم هیجان و دشواری در انجام رفتار هدفمند	رگرسیون	802/47	4	3209/91	23/10	0/000	0/65	0/42
	باقیمانده	34/73	125	4341/96				
	مجموع	129	7551/87					

براساس جدول شماره 9 تحلیل رگرسیون گام به گام در 4 گام انجام شد که در گام پنجم دشواری تنظیم هیجان - عدم پذیرش پاسخ‌های هیجانی - دسترسی محدود به راهبردهای تنظیم هیجان و دشواری در انجام رفتار هدفمند در تحلیل باقی ماندند و 0/42 درصد از واریانس اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری شهر خرم‌آباد را پیش‌بینی نمودند.

بحث و نتیجه‌گیری

برقراری نظم و انضباط دارای ابعاد گوناگونی می‌باشد. رعایت قوانین و مقررات رانندگی یکی از این ابعاد است که رعایت آنها نشان‌دهنده میزان و سطح فرهنگ و اخلاق ترافیک شهروندی شهروندان یک شهر و کشور می‌باشد. در نتیجه این پژوهش با هدف بررسی تأثیر دشواری‌های تنظیم هیجان و تکانشگری ناکارآمد بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری انجام شد. نتایج نشان داد که دشواری‌های

تنظیم هیجان و تکانشگری ناکارآمد با اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری همبستگی مثبت و معنادار داشتند و متغیرهای پیش‌بین به‌طور معناداری توانستند اخلاق ترافیک شهروندی را پیش‌بینی کنند. بنابراین نتایج حاکی از اهمیت متغیرهای دشواری‌های تنظیم هیجان و تکانشگری ناکارآمد در پیش‌بینی اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری می‌باشند. که این نتیجه با نتایج پژوهش‌های امیری و همکاران (1396)، ندریان و همکاران (1397)، صلاحیان و همکاران (1392) و اکبری و همکاران (1395) همسو و هم جهت می‌باشد. در نتیجه با افزایش توانایی تنظیم هیجان‌ات و انعطاف‌پذیری شناختی در رانندگان تاکسی‌های درون شهری می‌توان سطح اخلاق ترافیک شهروندی آنان را افزایش داد. همچنین نتایج دیگر نشان داد که تکانشگری ناکارآمد با اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی‌های درون شهری همبستگی مستقیم و معنادار داشت. نتیجه به دست آمده با نتایج پژوهش‌های خمیسی و احتشام‌زاده (1396)، محبوبی قرخلو و همکاران (1395)، مکرری و همکاران (1387) و لوپز و همکاران (2013) همسو و هم جهت می‌باشد. در نتیجه تکانشگری کارآمد می‌تواند باعث افزایش سطح اخلاق ترافیک شهروندی می‌شود. افزایش توانایی تنظیم هیجان‌ات و تکانشگری کارآمد تأثیر مثبتی در اخلاق ترافیکی شهروندی رانندگان تاکسی شهرستان خرم‌آباد دارد و در نتیجه باعث کاهش تصادفات اعم از خسارتی، جرحی و فوتی خواهد شد هم چنین تأثیر به‌سزایی در ترافیک داشته و باعث کاهش ترافیک درون شهر خرم‌آباد خواهد شد.

پیشنهادها

با توجه به نتایج بدست آمده از پژوهش مبنی بر این‌که دشواری‌های تنظیم هیجان‌ات و تکانشگری ناکارآمد در بهبود اخلاق ترافیک شهروندی تأثیر دارد پیشنهاد می‌شود:

- به‌منظور بهبود اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی می‌توان اقدام به طراحی برنامه‌های آموزشی ارتقاء اخلاق ترافیک شهروندی به‌خصوص از طریق آموزش راهبردهای تنظیم هیجان‌ات و تکانشگری ناکارآمد کرد؛

- با توجه به یافته‌های پژوهش در خصوص تأثیر دشواری تنظیم هیجان‌ات و تکانشگری ناکارآمد در پیش‌بینی اخلاق ترافیک شهروندی، تصویب سازوکارهای

اجرائی لازم جهت افزایش سطح اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان در سطح شهر خرم‌آباد الزامی است؛

- با توجه به یافته‌های پژوهش، افزایش کارایی نهادهای مجری قانون و حفظ نظم مانند پلیس علاوه بر این که امنیت اجتماعی را ارتقاء می‌دهد، با برنامه‌های فرهنگی در زمینه پیشگیری از جرایم رانندگی، هزینه‌های اجتماعی ناشی از درمان و کیفر را کاهش می‌دهد؛

- در دسترس بودن پلیس و حضور به موقع و سریع در مواقع نیاز و اضطرار و همچنین برخورد قاطعانه با متخلفین نظم و امنیت ترافیک شهروندی برای بالا بردن سطح اخلاق ترافیک شهروندی امری ضروری می‌باشد.

تقدیر و تشکر

در پایان لازم می‌دانم از مسئولین اداره تاکسیرانی شهرستان خرم‌آباد و هم چنین رانندگان تاکسی درون شهری خرم‌آباد که در انجام این پژوهش همکاری لازم را داشته‌اند تشکر و قدردانی نمایم.

- اختیاری، حامد؛ صفایی، هومن؛ اسماعیلی جاوید، غلامرضا؛ عاطف، وحید؛ عدللتی، هانیه و مکرری، آذرخش (1387). روایی و پایایی نسخه‌های فارسی پرسشنامه‌های آیزنک، پارت، دیکمن و زاگرمین در تعیین رفتارهای مخاطره‌جویانه و تکانشگری. مجله روانپزشکی و روانشناسی ایران، 14(3)، صص 326-336.
- اکبری، مهدی؛ محمدخانی، شهرام و زرغامی، فیروزه (1395). تبیین نقش واسطه‌ای آمیختگی‌شناختی در تبیین ارتباط بین بی‌نظمی هیجانی با اضطراب و افسردگی. مجله روانپزشکی و روانشناسی بالینی ایران، سال بیست و دوم، شماره 1، بهار، صص 29-1.
- امیری، سروش؛ احسانی سہی، مجید و سخایی، رضا (1396). رابطه اخلاق و فرهنگ ترافیک شهروندی با سوانح رانندگی. فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور. سال 7(24)، صص 145-177.
- پیرهادی، علی اکبر (1385). حقوق شهروندی. تهران: انتشارات سروش ملل.
- پور افکاری، نصرت‌الله (1397). چکیده روانپزشکی بالینی. چاپ دوم، انتشارات آزاد.
- خمیسی، لیلا و احتشام‌زاده، پروین (1396). بررسی رابطه بین تکانشگری با سازگاری اجتماعی در دانش‌آموزان دختر پایه اول متوسطه اول شهرستان شادگان. کنفرانس بین‌المللی علوم انسانی، روانشناسی و علوم اجتماعی.
- رحیمی، محمد و رنجبر، اورینب (1396). تبیین و برنامه‌ریزی عوامل مؤثر بر ارتقاء و بهبود ترافیک شهری (نمونه موردی شهر کرمان). فصلنامه علمی ترویجی جاده، 4(25)، صص 33-44.
- سرور، هوشنگ؛ صلاحی، وحید؛ کاشانی اصل، امیر و افضل‌گروه، زهرا (1395). بررسی عوامل مؤثر بر ارتقاء و بهبود ترافیک شهری. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، 42(22)، صص 75-96.
- صلاحیان، افشین؛ حسنی، هدی و ربیعی، مهدی (1392). بررسی رابطه بین سلامت روان و رغبت‌ها با سبک رانندگی. فصلنامه علمی تخصصی طب‌کار. دوره 1(5)، صص 65-57.
- علوی، خدیجه؛ مدرس غروی، مرتضی؛ امین یزدی، سیدامیر و صالحی فدردی، جواد (1390). اثربخشی رفتاردرمانی دیالکتیکی به شیوه گروهی (با تکیه بر مؤلفه‌های هوشیاری فراگیر بنیادین، تحمل پریشانی و تنظیم هیجان) بر نشانه‌های افسردگی دانشجویان. مجله اصول بهداشت روانی، 13(2)، صص 135-124.
- کرمی، جهانگیر؛ حیدری شرف، پریسا و شفیعی، بهناز (1394). رابطه راهبردهای تنظیم هیجان و هوش هیجانی با هراس اجتماعی در دانش‌آموزان آسیب‌دیده بینایی و آسیب‌دیده شنوایی. مجله تعلیم و تربیت استثنایی، 15(1)، صص 13-5.

- محبوبی خرقلو، معصومه؛ داوری، رحیم و باقری، نسرين (1395). رابطه بین مهارت‌های اجتماعی با تکانشگری و هیجان‌خواهی دانش‌آموزان متوسطه شهر تهران. فصلنامه روان‌سنجی، 4(19)، صص 71-87.
- میراحمدی، بهاره و حسنی، جعفر (1397). تأثیر آموزش مهارت نظم‌جویی هیجان مبتنی بر رفتاردرمانی دیالکتیک در تکانشگری افراد مبتلا به سوء مصرف مواد: مطالعه تک آزمودنی. فصلنامه اعتیادپژوهی، 4(4)، صص 99-122.
- نیکبخت، محمد (1394). بررسی تأثیر اخلاق ترافیک شهروندی بر رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی؛ مطالعه موردی شهر اصفهان. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم انتظامی امین.
- ندریان، حیدر؛ تقدیسی، محمدحسین؛ شجاعی‌زاده، داوود و نجات، سحرناز (1397). اثرات ازدحام ترافیک شهری سنندج بر تعیین‌کننده‌های اجتماعی سلامت از دیدگاه ساکنین و مطلعین کلیدی: یک مطالعه کیفی. مجله آموزش و سلامت جامعه، 5(1)، صص 49-60.
- یوسفی، جعفر (1394). رابطه راهبردهای تنظیم هیجانی و هیجان‌های مثبت و منفی با سلامت روانی دانشجویان. مجله دانشکده علوم پزشکی نیشابور، 3(1)، صص 66-74.
- Berk LE. Developmental psychology. Seyed Mohammadi Y.(2013). (translator). Tehran: Arasbaran:: 357(Persian)
- Class L, Vertommen H, Braspenning N.(2000) Psychometric properties of the Dickman Impulsivity scale. Pers Indiv Diff: 29:27-35.
- Dadsetan P. (2010).Developmental Psychopathology. Tehran: Samt:: 231. (Persian).
- Dickman, S. (1985). Impulsivity and perception: Individual differences in the processing of the local and global dimensions of stimuli. Journal of Personality and Social Psychology, 48, 133-149.
- Doran, N., McChargue, D., & Cohen, L. (2014). Impulsivity and the reinforcing value of cigarette smoking Addictive Behaviors, 32(1), 90-108.
- Dave, S., Gullo, M. J., & Loxton, N. J. (2012). Impulsivity and adolescent use: Rashly dismissed as “all-bad”? Neuroscience and Bio behavioral Reviews, 32(15), 1507-1518.
- Garnefski N, Kraaij V.(2017). Cognitive Emotion Regulation Questionnaire – Development of a Short 18-Item Version (CERQ-short). Pers Individ Dif.; 41(6): 1045-53.
- Kim HY, Page T.(2015). Emotional Bonds with Parents, Emotion Regulation, and School-Related Behavior Problems among Elementary School Truants. J Child Fam Stud.; 22(6): 869-78.
- Kuelz AK., Hohagen F, Voderholzer U. (2015). Neuropsychological performance in obsessive-compulsive disorder: A critical review. Biological Psychology;65:185-236.

- Lopez P., Nezlek J., Extremer N., Herten J. (2013). Emotion Regulation and the Quality of Social Interaction : Does the Ability to Evaluate Emotional Situations and Identify Effective Responses Matter. *Journal of Personality*. 79(2): 429-467.
- Nadrian H, Taghdisi MH, Aghmiri M, Khazae-poor M, Shojaeizadeh D. (2017). Impact of urban traffic jams on physical health of residents from the inhabitants perspective in Sanandaj city(a qualitative study). *Iran Journal of Health Education Health promot.*: 5(4): 345-58. {Persian}
- Novaco, R.W.(2013). Objective and subjective dimension of travel impedance as determinations of ccommuting stress. *American Journal of community psychology*, 18:231-257.
- Parior, W.(2007). Civics and citizenship education, www.curriculum.Edu.au/cce/.
- Summerfeldt LJ., Kloosterman PH., Antony MM., McCabe RE., Parker JD. Emotional intelligence in social phobia and other anxiety disorders. *Journal of Psychopathol Behav* 2010: 33(1): 69-78.
- Waxman, S. E. (2014). A Systematic Review of Impulsivity in Eating Disorders. *Impulsivity in Eating Disorders, Review*, 17(3), 408-425.

Archive of SID