

## بررسی عوامل مرتبط با ادراک از رانندگی در بین رانندگان شهر یزد

کبری کریمیان<sup>۱</sup>، مهربان پارسامهر<sup>۲</sup>، زینب احمدی میرقاند<sup>۳</sup>

از صفحه ۲۱۷ تا ۲۴۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۹/۱۵ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۵/۷

### چکیده

**مقدمه:** رانندگی، رفتاری اجتماعی است که انسان را در شرایط خاص و ویژه‌ای قرار می‌دهد که این شرایط موجب می‌شود برخی رفتارهای مبتنی بر شخصیت راننده با وضوح و عینیت بیشتری آشکار شود. **هدف:** هدف این پژوهش، بررسی عوامل مرتبط با ادراک از رانندگی در بین رانندگان شهر یزد بوده است.

**روش:** روش مورد استفاده در این پژوهش، پیمایش بوده است. جامعه آماری این پژوهش را کلیه رانندگان شهر یزد تشکیل می‌دهد که بر اساس فرمول کوکران، حجم نمونه ۳۷۰ نفر برآورد شده است. برای گردآوری داده‌ها از پرسش‌نامه پژوهشگر ساخته ادراک رانندگان استفاده گردید. داده‌ها با استفاده از ابزار پرسش‌نامه و با استفاده از شیوه نمونه‌گیری تصادفی ساده جمع‌آوری گردید. اعتبار ابزار به وسیله روش اعتبار محتوایی مورد تأیید قرار گرفت و برای سنجش پایایی از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شد. به منظور تجزیه و تحلیل داده‌ها از آزمون‌های آماری پیرسون، آزمون T-Test، آزمون تحلیل واریانس یک‌طرفه، رگرسیون چندگانه و تحلیل مسیر استفاده گردید.

**یافته‌ها:** نتایج نشان داد بین فرهنگ‌سازی، عوامل روانی و شرایط نامساعد جوی با ادراک رانندگی ارتباط معناداری وجود دارد؛ اما بین سن، تفاوت سابقه رانندگی و جنسیت با ادراک رانندگی ارتباط معناداری وجود ندارد.

**نتیجه‌گیری:** بر اساس نتایج رگرسیون چندگانه، قوی‌ترین پیش‌بینی‌کننده متغیر ادراک رانندگان در بین پاسخ‌گویان، متغیر فرهنگ‌سازی می‌باشد. این متغیر به تنهایی ۱۹ درصد از واریانس ادراک رانندگان را تبیین می‌کند؛ و در مرحله دوم با ورود متغیر مستقل عوامل روانی، ۱/۱ درصد به قدرت پیش‌بینی مدل افزوده شد؛ بنابراین این دو متغیر وارد شده به مدل به تنهایی قادرند ۲۰/۱ درصد از تغییرات متغیر وابسته میزان ادراک رانندگان را تبیین نمایند.

**کلیدواژه‌ها:** ادراک، رفتار رانندگان، فرهنگ‌سازی، عوامل روانی، شهر یزد.

۱. کارشناس ارشد جامعه‌شناسی دانشگاه یزد، (نویسنده مسئول)، Kobra.karimian@gmail.com

۲. دکتری جامعه‌شناسی و دانشیار دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه یزد، Parsamehr@yazd.ac.ir

۳. کارشناس ارشد آمار زیستی دانشگاه علوم پزشکی شهر کرد، Z.babady@gmail.com

## مقدمه

وسیله نقلیه از مشخصه‌های تمدن است و رانندگی برای فعالیت‌های مختلف زندگی معاصر مانند کار، زندگی اجتماعی، تفریح، فعالیت‌های آموزشی - اجتماعی و مانند این‌ها امری کاملاً ضروری به حساب می‌آید. ضرورت استفاده گسترده از وسایل نقلیه در زندگی روزمره موجب افزایش تعداد تصادفات جاده‌ای و شهری به صورت مکرر و با میزان مرگ و میر بالا شده است؛ به گونه‌ای که به مشکل بزرگی در عرصه‌های مختلف اجتماعی تبدیل شده است (بنر، ۲۰۰۴: ۵-۹). اطلاعات نشان می‌دهد که در هر ۵ ثانیه، یک مرگ بر اثر حادثه رانندگی رخ می‌دهد و برآورد شده است که در سال ۲۰۲۰ میلادی، سومین عامل مرگ و میر در سطح جهان، حوادث ترافیکی و جاده‌ای باشد (پاکزاد مقدم، ۱۳۸۱: ۵۴). آمار تصادفات رانندگی در ایران در دهه اخیر، رشدی ۱۰ درصدی داشته و تقریباً ۱۵ برابر کشورهای توسعه یافته است (ماری و لویز، ۱۹۹۷: ۳۴۹).

پژوهش شفیع‌ی مقدم (۱۳۸۵: ۷۶) نشان می‌دهد که در ایران، حوادث جاده‌ای اولین علت مرگ و میر در گروه سنی زیر ۴۰ سال می‌باشد و بیش از ۷۱ درصد از کل مرگ و میرها در این رده سنی با حوادث ترافیکی مرتبط است؛ این موضوع سبب شده است تا از چهار عامل انسان، جاده، وسیله نقلیه و محیط، انسان، مهم‌ترین عامل بروز تصادفات در ایران محسوب شود (یاهویی، ۲۰۰۱: ۶۰-۶۷). به عبارت دیگر کسانی که پشت فرمان ماشین‌های خود استقرار می‌یابند، افرادی هستند که از فرهنگ رانندگی فاصله داشته و فاقد رفتارهای مطلوب رانندگی هستند. ازکان و لاجونن<sup>۱</sup> (۲۰۰۵: ۳۵۵-۳۶۸) رانندگی را رفتاری می‌دانند که راننده به صورت الگویی برای رانندگی خود انتخاب می‌کند، مانند سرعت، میزان تمرکز و حفظ میزان فاصله استاندارد (ریسون و همکاران، ۱۹۹۱: ۳۳). رفتار رانندگی هر شخص به‌طور کلی درون

1.Ozkan & Lajunen

مجموعه‌ای از رفتارها قرار می‌گیرد که بدان شخصیت اطلاق می‌شود (سیف، ۱۳۷۸: ۱۱۵)؛ و نیز باید این نکته را مطرح کرد که ویژگی‌های فردی و ادراک انسان از یک پدیده و نوع ادراکی که نسبت به پدیده‌ها و روابط آن‌ها با هم ایجاد می‌شود و همچنین شرایط زمینه‌ای بروز پدیده‌ها و سیر تحول و تطور آن‌ها از جمله عواملی هستند که می‌توان آن‌ها را در نقشه ادراکی انسان به‌عنوان یک کارگزار دارای اراده صاحب نقش دانست.

ادراک عبارت است از فرایندهای میانجی که احساس مستقیماً آن‌ها را به راه می‌اندازد؛ ادراک از پدیده‌های محیط همیشه عین واقعیت نیست (میراحمدی سرپیری، ۱۳۹۱: ۵). ادراک بر رفتار رانندگان بسیار تأثیرگذار است و به منظور حفظ امنیت رانندگان، تشخیص تفاوت‌ها بین توانایی‌های واقعی و کسب شده، مهم می‌باشد. رانندگانی که هوشیاری کمتری دارند و یا از برخی رفتارها خودداری می‌کنند، در شرایط چالش برانگیز بیشتری یعنی فراتر از توانایی‌شان قرار می‌گیرند و خود و دیگران را در یک خطر قرار می‌دهند (همان، ۶). هرچه سن رانندگان افزایش یابد، آن‌ها رفتارهای رانندگی خود را با کاهش میزان ساعات رانندگی، تنظیم می‌نمایند و از شرایط رانندگی چالش برانگیز، یعنی آب‌وهوای نامناسب، گردش به چپ و رانندگی در شب اجتناب می‌ورزند؛ اما افزایش خطر تصادفات آنان نشان می‌دهد که همه این افراد به طور مناسب و مؤثر به دلیل عدم آگاهی یا ناسازگاری، رانندگی خود را محدود نکردند. یک مطالعه‌ای که در این زمینه صورت گرفته است، اشاره می‌کند که ۷۰ درصد رانندگان، سبک زندگی خود را به‌عنوان یک مرز اصلی برای محدود کردن رانندگی خود حفظ کرده‌اند. رانندگانی که به دلیل عدم آگاهی از ناتوانی‌های خود در شرایطی فراتر از توانایی آن‌ها به رانندگی می‌پردازند، در وضعیت نامطمئن و ناایمن قرار می‌گیرند (هاکامیس<sup>۱</sup>، ۱۹۹۵: ۳۰۵).

رادمن<sup>۱</sup> و همکارانش (۲۰۰۶: ۶۵)، یک مدل خودسامانی را طراحی نموده‌اند که به طور کلی این مدل بر اهمیت سطح آرامش فردی مثل اعتماد به نفس، رفتارهایی بین شخصیت و محیطی که بر سطح آرامش تأثیر می‌گذارد، تأکید می‌نماید. اهمیت ادراک رانندگان توسط تعدادی از پژوهشگران دیگر نیز مورد پژوهش قرار گرفته است. ذکر این نکته حائز اهمیت است که گاه رانندگان به دلیل ناآگاهی و عدم شناخت قوانین راهنمایی و رانندگی مرتکب تخلف می‌شوند؛ ولی در برخی موارد، رانندگان با آگاهی و تأمل مرتکب تخلف می‌شوند. در بین گروه‌های سنی مختلف، جوانان نسبت به میان‌سالان، درک متفاوتی از رانندگی دارند (پارسا، ۱۳۹۰: ۴۲).

بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی (۲۰۰۹) سالانه ۱/۲ میلیون نفر در سراسر جهان جان خود را در حوادث جاده‌ای از دست می‌دهند، بین ۲۰ تا ۵۰ میلیون نفر مصدوم می‌شوند و بالغ بر ۵۱۸ میلیارد دلار خسارت مالی به بار می‌آید و پیش‌بینی می‌شود که رقم مرگ و میر حوادث جاده‌ای در سال ۲۰۳۰ میلادی، به بیش از ۲/۴ میلیون نفر در سال برسد. به علاوه بر اساس روند موجود، تلفات جاده‌ای که در سال ۲۰۰۴ با ۲/۲ درصد کل مرگ و میرها، نهمین عامل عمده مرگ و میر بود، در سال ۲۰۳۰ با ۳/۶ درصد مرگ و میرها، به پنجمین عامل اصلی مرگ و میر تبدیل می‌شود (آمار جهانی سلامت، ۲۰۰۹). بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی (۲۰۰۹) ایران با ۱۷ میلیون وسیله نقلیه مختلف، آمار سالانه ۲۲۹۱۸ نفر تلفات جاده‌ای و بیش از ۶۸۵ هزار نفر مجروح و مصدوم، در ردیف ۱۰ کشور اول دنیا قرار دارد. همچنین رانندگان ایرانی، یکی از بالاترین نرخ‌های تخلف رانندگی را دارا هستند؛ به گونه‌ای که سالانه بیش از ۵۱ میلیون قبض جریمه توسط پلیس برای رانندگان متخلف صادر می‌شود و به گفته مسئولان، تعداد جریمه‌های رانندگی در یک روز در شهر تهران، برابر با تعداد

جریمه‌های رانندگی یک سال اروپا است (سازمان بهداشت جهانی<sup>۱</sup>، ۲۰۰۹). از سویی دیگر، ویژگی‌های شخصیتی می‌تواند با ادراک و نحوه رانندگی فرد ارتباط داشته باشند؛ به طوری که در بسیاری از مواقع، دلایل تخلفات رانندگی می‌تواند مسائل و اختلالات شخصیتی باشد؛ به طوری که پژوهش‌های متعدد حاکی از ارتباط بین ویژگی‌های شخصیتی با تخلفات رانندگی است. مک‌گوایر دریافت که برخی تصادف‌های بزرگراه‌ها با عواملی چون بی‌ثباتی عاطفی، غم، رفتار ضداجتماعی، رفتار تکانشی یا فشار روانی راننده مرتبط بوده است. این رفتارها باعث می‌شود احتیاط، توجه، مسئولیت‌پذیری، مراقبت و هوشیاری راننده کم شده و خطر تصادف بیشتر شود (رستم‌زاده، ۱۳۷۸: ۸۷).

آیزنک مسئله هیجان‌خواهی را از مؤلفه‌های برون‌گرایی می‌داند و افراد هیجان‌خواه، افرادی هستند که فعالانه به دنبال موقعیت‌های خطرناک می‌روند. نیومن<sup>۲</sup> و همکارانش (۲۰۰۳: ۴-۵) نیز معتقدند که بیش از ۹۰ درصد تصادفات تا اندازه‌ای به دلیل شخصیت راننده و وابسته به رفتارهای راننده است و رانندگی همراه با خطر باعث نتایج منفی می‌شود. رانندگی خطرناک شامل رانندگی رقابت‌جویانه (لذت‌بردن از مانور دادن در میان دیگر رانندگان)، رانندگی خطرپذیری بالا (سرعت و سبقت ناگهانی)، رانندگی پرخاش‌جویانه با ویژگی‌های شخصیتی که چنین رفتارهایی را تشدید می‌کند، است. همچنین در بسیاری از پژوهش‌ها مشخص شده است که عامل اصلی و تعیین‌کننده بیش از ۹۵ درصد تصادفات، رفتار انسان در رانندگی است؛ یعنی بین استعداد بروز رفتارهای ضداجتماعی جزئی با خشونت در رانندگی و نحوه رانندگی خشن نیز با تصادفات رابطه وجود دارد (بندر<sup>۳</sup>، ۲۰۰۳: ۳۱).

1. World Health organization  
 2. Newman  
 3. Bener

لازم به توضیح است که بدانیم در استان یزد<sup>۱</sup> در پنج ماه نخست سال ۱۳۹۳، ۱۱۴ نفر بر اثر تصادف درون شهری و برون شهری جان باخته‌اند و در نتیجه، استان یزد از نظر رشد تصادفات در رتبه اول و از جهت تعداد متوفیان ناشی از رانندگی در جایگاه دوم کشور بعد از مشهد قرار گرفته است (پایگاه خبری شهرستان اشکذر، نسیم صادق، ۱۳۹۳/۸/۷)؛ بنابراین با توجه به آمار ذکر شده لازم بود پژوهشی در ارتباط با عوامل مرتبط با ادراک از رانندگی در بین رانندگان شهر یزد صورت گیرد. در این پژوهش، یکی از مهم‌ترین متغیرهایی که بر متغیر ادراک رانندگی بیشترین تأثیر را داشته، متغیر فرهنگ سازی است؛ این متغیر، رابطه مثبت و معناداری با متغیر وابسته ادراک رانندگی داشته است؛ به طوری که با افزایش فرهنگ سازی در بین رانندگان، سطح ادراک آن‌ها نیز بالاتر می‌رود و بالعکس؛ بنابراین ادراک از رانندگی، رابطه عمیقی با فرهنگ جامعه و رفتار و منش افراد در جامعه دارد. در همین رابطه، بوردیو<sup>۲</sup> معتقد است که هر انسانی دارای یک عادت واره<sup>۳</sup> است. طبق نظریه بوردیو، عادت واره، ساختار ساختارمندی است که ساختارهایی را ساختار می‌بخشد (بوردیو، ۱۹۸۹: ۹۱). بوردیو در مورد انسان‌هایی که در مقابل عادت واره‌ها و فضای فرهنگی عادت واره‌ها موضع‌گیری می‌کنند، بیان می‌کند که این افراد دارای عادت واره‌های متفاوت هستند و از شناخت‌های مختلفی در قبال فضاها و نهادها برخوردار می‌باشند و در نتیجه در مقابل آن‌ها موضع‌گیری خواهند داشت. در این حالت به تعبیر بوردیو، بازتولید فضا در عادت واره صورت گرفته است (بوردیو، ۱۹۷۹). این افراد که غالباً فکور نیستند، فضای موجود را نمی‌پسندند و بدون داشتن مشترکات با فضای فرهنگی جامعه، منفعلانه با فضا برخورد کرده و به مبارزه با فرهنگ فضا برخاسته و فضای خصوصی برای خود مهیا می‌کنند؛ بنابراین، این گونه افراد دارای عادت واره‌ای

1. [http:// nasimesadegh.ir/F](http://nasimesadegh.ir/F)

2. Bourdieu Pierre

3. Habitus

متفاوت از عادت واره فضا هستند؛ مثلاً جوانانی که با فرهنگ فضای رانندگی مخالف باشند و فضای رانندگی خصوصی شده و متفاوت از شکل فضای رانندگی جامعه را برای خود طراحی می کنند. طبق نظر بوردیو، برای تغییر و اصلاح عادت واره های غیرهنجاری در رانندگی باید فضاهای فرهنگی و عادت واره ها در جامعه تغییر کند که این مهم، تنها با نظر و رفتار نخبگان و آموزش فرهنگ و فرهنگ سازی میسر خواهد بود. گرچه تاکنون پژوهش های متعددی در خصوص رانندگی انجام شده است، ولی بر اساس منابع در دسترس، پژوهش های انجام شده در خصوص بررسی عوامل مرتبط با ادراک از رانندگی در بین رانندگان شهر یزد، تاکنون پژوهشی صورت نگرفته است؛ بنابراین بر آن شدیم تا این سؤال را که آیا ادراک رانندگان با رفتارهای رانندگی منطقی در ارتباط است یا نه، مورد مطالعه قرار دهیم.

### پیشینه پژوهش

مقیم و عابدی (۱۳۹۵) در مقاله ای با عنوان «بررسی عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر انضباط رانندگی شهرستان های اردکان و میبد» که با روش پیمایشی و با نمونه پژوهش ۳۸۴ نفر از شهروندان ۱۸ تا ۶۴ ساله در شهرهای اردکان و میبد انجام گرفته است، به این نتیجه دست یافتند که ۲۳/۰ درصد از واریانس و تغییرات در انضباط رانندگی را می توان با متغیرهایی چون جنسیت، سن، وضعیت تأهل، تعداد سال های رانندگی و ابعاد سبک زندگی (مصرف فرهنگی، عشق راندن، دین داری، مصرف سیگار و الکل) تبیین کرد.

تیموری (۱۳۹۳) در پژوهشی با هدف بررسی فراوانی تصادفات در هریک از مقاطع جاده به این نتیجه دست یافته است که در شرایط هوای آفتابی، بیشترین تصادفات اتفاق افتاده است و دیگر شرایط جوئی تقریباً تأثیر یکسانی در ایجاد تصادفات داشتند. عوامل نامساعد جوئی تأثیر فزاینده ای روی تصادفات جاده ای داشته اند.

برجعی (۱۳۹۲) وضعیت آب و هوا و استرس‌های محیطی را از عوامل مؤثر در درک و رفتار رانندگان و توانایی آن‌ها دانسته و معتقد است استرس، فشارهای روانی در اعمال و رفتارهای پرخاشگرانه که نتیجه آن در شیوه رانندگی افراد یک جامعه به‌خوبی مشهود است، نقش دارد؛ برای نمونه در فصل تابستان و افزایش دمای هوا، احتمال انجام رفتارهای پرخاشگرانه، سرپیچی از قوانین و رعایت نکردن حقوق دیگر افراد، افزایش پیدا می‌کند.

هاشمی برزآبادی (۱۳۸۹) طی مقاله‌ای در مورد «نقش کنش‌های اجتماعی و نگرش در بروز رفتارهای پرخطر ترافیکی» عقیده دارد که کنترل رفتاری، ادراک و قصد برای رعایت قوانین رانندگی قادر به پیش‌بینی تخلفات معمولی در رانندگان بودند. همچنین لغزش‌ها، خطاها و تخلفات پرخاشگرانه در گروه میان‌سال، بالاتر از گروه جوان بود. مردان در همه گروه‌های سنی تخلفات پرخاشگرانه و معمولی بیشتری را نشان دادند. قصد رعایت قوانین در گروه جوان کمتر از میان‌سال بود.

سوری و باغانی (۱۳۸۷) در مقاله‌ای به بررسی و مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف و رانندگان عادی پرداخته‌اند و نتایج پژوهش آن‌ها نشان داد که رانندگان متخلف از نظر علایم شخصیتی با رانندگان عادی متفاوت هستند؛ به طوری که در مقیاس‌های خودبیمارانگاری، افسردگی، انحراف روانی - اجتماعی، پارانوایا، ضعف روانی، اسکیزوفرنی و مانیا، میانگین علایم رانندگان متخلف از گروه عادی بالاتر و این تفاوت از نظر آماری معنی دار بوده است و تنها در مقیاس هیستری بین این دو گروه تفاوت معناداری یافت نشد.

بلک<sup>۱</sup> و همکارانش (۲۰۱۵) در پژوهشی با هدف مقایسه بارش‌های زمستانی و تابستانی در بروز تصادفات جاده‌ای به این نتیجه رسیدند که بارش‌های زمستانی در مقایسه با شرایط خشک، با ۱۹ درصد افزایش در تصادفات ترافیکی و ۱۳ درصد

1.Black



افزایش در صدمات همراه است.

جانگ<sup>۱</sup> و همکارانش (۲۰۱۰) در پژوهشی با هدف تعیین اثر بارش باران بر شدت تصادف وسیله نقلیه به این نتیجه رسید که آب و هوای مساعد باعث کاهش تصادفات و آب و هوای نامساعد باعث افزایش شدت تصادفات می شود.

مکدونالد<sup>۲</sup> و همکارانش (۲۰۰۸) دریافته اند که ادراک در مقایسه با توانایی های واقعی بر رفتارهای خود گزارشی تأثیرگذار است. رانندگان با اعتماد به نفس بالا نسبت به توانایی های خود کمتر رانندگی شان را سامان دهی می کنند. برخی از پژوهشگران، معیارهای ادراکی راننده و تأثیرگذاری مداخلات هدفمند را اندازه گیری می کنند. رابطه بین ادراک راننده و رفتارهای رانندگی منطقی به بررسی های بیشتری نیاز دارد.

هال<sup>۳</sup> (۱۹۸۰) در رابطه با واژگونی وسایل نقلیه نشان می دهد که شرایط نامساعد جوی، رابطه مستقیمی با واژگونی وسایل نقلیه دارد. وی همچنین نشان داد که واژگونی وسیله نقلیه باعث افزایش شدت تصادفات می شود و علاوه بر شرایط نامساعد جوی، زاویه قوس ها، نوع وسیله نقلیه و رانندگی در مسیرهای بین شهری با احتمال واژگونی وسیله نقلیه در ارتباط مستقیم است.

## مبانی نظری پژوهش

**نظریه یادگیری اجتماعی:** بخش عمده نظریه پردازی در این دیدگاه، از مسئله متعادل سازی اثرات محیط با ویژگی های طبیعی برمی خیزد؛ اما با مفهوم شخصیت، در اینجا با عنوان جنبه هایی از رفتار که در زمینه های اجتماعی کسب می شود، برخوردار می شود. نظریه پرداز اصلی این دیدگاه، آلبرت بندورا (۱۹۷۷) است که موضع او مبتنی بر این فرض است که هر چند یادگیری حیاتی است؛ اما عواملی غیر از محرک ساده،

1. Jung

2. Macdonald

3. Hall

تداعی های پاسخ و وابستگی های تقویت لازم است تا ایجاد رفتارهای اجتماعی پیچیده (نظیر نقش) را که سازنده شخصیت فرد هستند، تبیین کند (کریمی، ۱۳۸۲). از آنجایی که نظریه مشخصی در مورد ادراک رانندگان وجود ندارد؛ لذا ما در این پژوهش سعی نموده ایم که رانندگی را یک فعل اجتماعی در نظر گرفته و برای تبیین این فعل از چهارچوب تئوریک پارسونز به عنوان یک «نقشه شناختی» استفاده نماییم که در این نقشه شناختی، رانندگی یک سیستم فرض می شود که دارای چهار خرده سیستم شخصیتی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی است که فعل رانندگی، حاصل رابطه و تأثیر این چهار بُعد می باشد که هر کدام از ابعاد فوق دارای متغیرهایی هستند که ابتدا به توضیح نظری متغیرهای مهم پرداخته و سپس کل متغیرها را در قالب یک مدل نظری مطرح خواهیم کرد.

**نظریه های اصلاح رفتار ترافیکی:** بررسی تجربه کشورهای پیشرفته در به کارگیری فرهنگ ترافیک و اصلاح رفتار ترافیکی کاربران نشان می دهد که هرگونه اقدامی باید در چهارچوب یک مدل نظری و ارائه الگوی ارتباط به متغیرهایی باشد که در این زمینه دخیل بوده و نقش ایمنی راه را بازی می کنند. در این زمینه، سه نظریه به عنوان چهارچوبی برای اصلاح رفتارهای پرخطر ترافیکی کاربران ایرانی معرفی می شود. این سه نظریه عبارتند از نظریه شناختی - اجتماعی، نظریه رفتار برنامه ریزی شده و نظریه هنجار اجتماعی. از بین این سه نظریه، نظریه شناختی (روانی) - اجتماعی را می توان برای تبیین عوامل روانی مورد استفاده قرار داد. این نظریه، (نظریه شناختی (روانی) - اجتماعی)، رفتار انسان را متأثر از نتیجه تقابل داخلی (روانی) و مشاهده خارجی از وضعیت می داند. در واقع این نظریه بیان می کند که عوامل روانی فرد، انگیزه بروز رفتارهای رانندگی خاصی را برای رسیدن به اهداف در بین رانندگان مهیا می سازد. این نظریه فرض می کند که ارتباط و تعامل عوامل روانی، رفتارها و وضعیت تعیین کننده ویژگی رانندگی افراد است. با این وجود، دو عامل روانی خودکارآمدی

(اعتقادات مردم به اینکه آن‌ها می‌توانند کنترل بر انگیزش و رفتار خود را بر محیط اجتماعی اعمال کنند) و انتظارات، نیروی محرکه رفتار ترفیکی افراد هستند (دعاگویان، ۱۳۹۴: ۱۱).

**فرهنگ‌سازی:** در کلیه مقالات و کتاب‌های نوشته‌شده بعد از دهه ۸۰ در خصوص فرهنگ رانندگی، واژه فرهنگ ترفیکی به واژه‌های فرهنگ رانندگی و رفتار رانندگی تغییر ماهیت داده است (فدرستون، ۲۰۰۴؛ میلر، ۲۰۰۱؛ دیکسون و بانول، ۲۰۰۹). در بررسی واژه فرهنگ رانندگی، باید دو موضوع را از هم تمییز داد؛ اول اینکه خودرو به عنوان شکلی از فرهنگ مادی به عنوان نقطه شروع بحث فرهنگ رانندگی (میلر، ۲۰۰۱) محسوب شده و درک ما را از آن به عنوان یک ارزش فرهنگی و احساس هر فرد نسبت به آن عمیق تر می‌کند (یانگ، ۲۰۰۱)؛ در این تعریف جدید، خودرو نه به عنوان یک ابزار مصرفی بلکه به عنوان یک ارزش و هویت فرهنگی افراد محسوب می‌شود. به نظر می‌رسد که در فرهنگ رانندگی هر یک از جوامع، فرهنگ جوانان از طریق خودرو تعریف شده و این وسیله، نقش مهمی در تعاملات اجتماعی و ارتباطات انسانی جوانان و رانندگان دارد (کارانتون، ۲۰۰۸: ۲۸).

موضوع دوم این است که در بحث فرهنگ رانندگی باید به درون مایه رانندگان و شخصیت و طبقه اجتماعی آنان توجه کرد. استفاده انسان از خودرو و رعایت اصول رانندگی و قوانین راهنمایی و رانندگی به شخصیت انسان و نحوه درونی سازی هنجارهای رانندگی و قوانین ارتباط دارد (دیکسون و بانول، ۲۰۰۹؛ بارکلی، مورفی و دابول، ۲۰۰۲؛ فدرستون، ۲۰۰۴؛ لارسون، ۱۹۹۱؛ ازکان و همکاران، ۲۰۰۶). در واقع رابطه تنگاتنگی بین فرهنگ رانندگی و فرهنگ ایمنی ترفیکی وجود دارد. فرهنگ ایمنی ترفیکی به جنبه‌هایی از فرهنگ ترفیکی مربوط است که به حوادث رانندگی و درک درست هنجارها و رفتارهای ایمنی رانندگان در حمل و نقل می‌پردازد.

به‌طورکلی چهار رویکرد در فرهنگ رانندگی وجود دارد. رویکرد اول فرهنگ

رانندگی این است که فرهنگ رانندگی، یک جریان (کوتاه مدت و بلندمدت) است و هرگونه تغییر رفتار در رانندگی نیازمند و متضمن زمان طولانی است. رویکرد دوم فرهنگ رانندگی این است که درک عمیق از فرهنگ و نظام فرهنگی موجب درک درست از فرهنگ رانندگی می شود؛ در واقع فرهنگ رانندگی، رابطه عمیقی با فرهنگ جامعه و رفتار و منش افراد و نگرش آنان به خودرو و سفر دارد؛ برای مثال، جوانان و مردان در رانندگی نسبت به زنان و افراد مسن حساسیت کمتری نسبت به خطرات رانندگی از خود نشان می دهند (کالیر و همکاران، ۲۰۱۰؛ لان کاستر و وارد، ۲۰۰۲). همچنین مطالعات نشان می دهد که زنان نسبت به مردان، خطرات جاده ای و زیست محیطی را بیشتر احساس می کنند. رویکرد سوم فرهنگ رانندگی با تجسم راننده از خود و خودرو و تعاملات و رابطه او با نهادها و سازمان ها ارتباط دارد و در نهایت، رویکرد چهارم فرهنگ رانندگی این است که ما می توانیم ضمن ایجاد ایمنی ترافیکی و رانندگی در جاده ها، فرهنگ رانندگی را اصلاح و تغییر دهیم؛ اگرچه هرگونه برنامه و سیاست تغییر و اصلاح فرهنگ رانندگی به بازده زمانی و فناوری و اقدامات سازمان های مختلف نیاز دارد (پارکر و راییت، ۲۰۰۰).

**رفتار رانندگی<sup>۱</sup>:** یکی از جنبه های رفتاری در شهرها به رفتارهای رانندگی شهروندان در سطح شهر برمی گردد. رفتار رانندگی، رفتاری است که راننده به صورت الگویی برای رانندگی خود در سطح جاده انتخاب می کند (حقوق شناس و همکاران، ۱۳۸۷: ۴۹). این رفتارها در سطح راه ها و معابر به دو صورت رفتار رانندگی عادی یا ایمن و رفتار رانندگی پرخطر هستند. رفتار رانندگی ایمن یعنی فعالیت های کنترل شده ای که رانندگان با توجه به اطلاعات مرتبط با رانندگی، از طرق مختلف به دست آورده و بر اساس آن ها اقدام به تصمیم گیری کرده و به بهترین شکل ممکن به اجرا درمی آورند (هاشمیان و همکاران، ۱۳۸۹: ۷۳)؛ اما رفتار رانندگی پرخطر به معنای انجام دو یا

1. Driving behavior

چند عمل خلاف به صورت عمدی از سوی رانندگان است که سایر استفاده‌کنندگان از جاده (همچون افراد و وسایل نقلیه دیگر) را به خطر اندازد (باتیست<sup>۱</sup>، ۲۰۰۵: ۳۷). نگرش رفتاری در مطالعه رفتارهای رانندگی، بر ضرورت توجه به عوامل تأثیرگذار بر رفتارهای رانندگان در شرایط مختلف در شهر تأکید دارد. براین اساس، به دنبال کشف رابطه میان متغیرهایی است که بر وقوع رفتارهای رانندگی در شهر تأثیرگذار هستند.

**عوامل روانی:** عواملی مانند آرامش، نداشتن استرس، مهربانی، علاقه به دیگران، میزان سازگاری و همانندسازی از نشانه‌های مهم امنیت روانی محسوب می‌شوند. متأسفانه رانندگان زیادی به دلایلی مثل دغدغه‌های معیشتی، خانوادگی، شغلی و حتی خستگی و خواب‌آلودگی، همواره دچار تنش یا عصبانیت هستند. از سوی دیگر، گیرافتادن در راه‌بندان و خستگی از این وضعیت، استرس و خشم، قانون‌شکنی، رفتارهای خشونت‌آمیز و درگیری‌های لفظی و فیزیکی رانندگان را زیادتر می‌کند که همین موارد باعث ایجاد یک چرخه معیوب و افزایش مشکلات ترافیکی می‌شوند (ویکی‌پدیا، ۲۰۰۸).

### فرضیات پژوهش

- ۱- بین جنسیت و ادراک رانندگان رابطه معنی‌داری وجود دارد.
  - ۲- بین سن و ادراک رانندگان رابطه معنی‌داری وجود دارد.
  - ۳- بین فرهنگ‌سازی و ادراک رانندگان رابطه معنی‌داری وجود دارد.
  - ۴- بین عوامل روانی و ادراک رانندگان رابطه معنی‌داری وجود دارد.
  - ۵- بین رانندگی در شرایط نامساعد و ادراک رانندگان رابطه معنی‌داری وجود دارد.
- بین تفاوت سابقه رانندگی و ادراک رانندگان رابطه معنی‌داری وجود دارد.

## روش‌شناسی پژوهش

این پژوهش، توصیفی از نوع همبستگی است. روش گردآوری اطلاعات هم پیمایشی است؛ به طوری که اطلاعات لازم برای متغیرهای پژوهش به کمک ابزار پرسش‌نامه به دست آمد. اعتبار ابزار از نوع محتوایی بود و پایایی آن با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ محاسبه شد. در روش پیمایشی برای پاسخ‌گویی به سؤالات پژوهش، از پرسش‌نامه پژوهشگر ساخته که به صورت دو سری سؤال باز و بسته است، استفاده شده است. برای سنجش ادراک رانندگان از مقیاس اصلاح‌شده ادراک رانندگان استفاده شد که این مقیاس با توجه به شرایط اجتماعی - فرهنگی جامعه مورد مطالعه، همراه با اصلاحاتی که در آن به عمل آمده مورد استفاده قرار گرفته است. این پرسش‌نامه شامل ۲۱ گویه بوده است که متغیرهای پژوهش در قالب طیف لیکرت مورد سنجش قرار گرفت. پرسش‌نامه پژوهش نیز همراه با مقیاس ادراک رانندگان، شامل یک بخش سنجش ویژگی‌های عمومی با متغیرهای جنسیت، سن، مدت‌زمان کسب گواهینامه رانندگی، مدت‌زمان رانندگی در طول شبانه‌روز، میزان سواد، میزان درآمد و وضعیت شغلی مطرح شدند تا شناخت کلی از افراد شرکت‌کننده در پژوهش حاضر به دست آید و یک بخش سنجش نحوه رفتار رانندگی است که شامل متغیرهای فرهنگ‌سازی، عوامل روانی و رانندگی در شرایط نامساعد است. در این پژوهش، با مطالعه مقدماتی ۳۰ نمونه پرسش‌نامه، ضریب آلفای کرونباخ برای پرسش‌نامه برابر با ۰/۷۷ به دست آمد و با توجه به اینکه آلفای کرونباخ بالاتر از ۷۰ درصد بوده، پرسش‌نامه مورد استفاده در این پژوهش از پایایی بالایی برخوردار است. جامعه آماری پژوهش شامل کلیه رانندگان زن و مرد ۱۸ سال به بالای ساکن شهر یزد است که دارای گواهینامه رانندگی بوده و در سطح شهر رانندگی می‌کنند. حجم نمونه نیز با استفاده از فرمول کوکران تعداد ۳۷۰ نفر راننده برآورد شده است. روش نمونه‌گیری، نمونه‌گیری تصادفی ساده است و افراد نمونه از بین رانندگان درون‌شهری

که در نزدیکی گره‌های ارتباطی مهم در سطح شهر، همچون فلک‌ها، میدان‌ها، تقاطع‌ها در حال توقف بودند، به صورت تصادفی انتخاب شده‌اند. این پژوهش در بهار سال ۱۳۹۲ در شهر یزد انجام گرفته است. داده‌ها به کمک نرم‌افزار SPSS در دو سطح توصیفی و استنباطی تحلیل شدند. در راستای ارزیابی فرضیات پژوهش از آزمون‌های آماری همبستگی پیرسون، آزمون T-Test، آنالیز تحلیل واریانس یک‌طرفه، رگرسیون چندگانه و تحلیل مسیر استفاده گردید.

**جدول ۱. ضریب آلفای متغیرهای مقیاس پژوهش**

متغیر	تعداد گویه	ضریب آلفای کرونباخ
فرهنگ‌سازی	۵	۰/۷۷
شرایط نامساعد	۷	۰/۷۷
عوامل روانی	۵	۰/۷۸

### یافته‌ها

میانگین سن پاسخ‌گویان ۲۵/۵ سال، ۸۵/۱ درصد از پاسخ‌گویان مرد و ۱۴/۷ درصد دیگر زن، ۷۳/۹ درصد از پاسخ‌گویان مجرد و ۲۶/۱ درصد نیز متأهل، میزان تحصیلات ۱۴/۴ درصد از پاسخ‌گویان پایین‌تر از دیپلم و ۸۵/۶ درصد دارای تحصیلات دانشگاهی، سابقه رانندگی ۷۰/۷ درصد از پاسخ‌گویان کمتر از ۶ سال و ۲۹/۳ درصد بیشتر از ۶ سال، ۶۵/۵ درصد از پاسخ‌گویان مدعی بوده‌اند که تاکنون دچار تصادفی که با حضور پلیس حل گردیده باشد، نشده‌اند و ۳۴/۵ درصد دیگر حداقل یک بار و بیشتر تصادفی نموده‌اند که با حضور پلیس حل شده است.

همان‌طور که نتایج جدول ۲ نشان می‌دهد، بین فرهنگ‌سازی ( $P=0.000, r=0.435$ )، عوامل روانی ( $P=0.000, r=0.245$ ) و رانندگی در شرایط نامساعد با ادراک رانندگان ارتباط معناداری وجود دارد؛ ولی بین سن ( $P=0.889, r=0.007$ )، تفاوت سابقه رانندگی با آماره ( $F=1/1, P=0.356$ ) و جنسیت با ( $P=0.794$ ) با ادراک رانندگان ارتباط معناداری وجود ندارد.

**جدول ۲. آزمون T-Test برای مقایسه میانگین ادراک رانندگی در بین مردان و زنان در نمونه**

**مورد بررسی**

متغیر وابسته	متغیر مستقل	تعداد	میانگین	انحراف معیار	T	F	سطح معنی داری دو سویه
ادراک رانندگی	مرد	۳۱۳	۱۸۷۹	۳/۴۷۱	۱/۱۴۹	۰/۰۶۸	/۷۹۴
	زن	۵۴	۱۸۲۰	۳/۳۷۸	۱/۱۷۱		

برای مقایسه ادراک رانندگی بین دو جنس مرد و زن از آزمون T-Test استفاده گردید. خروجی این آزمون نشان می دهد که میانگین عوامل مرتبط با ادراک از رانندگی در نمونه مورد بررسی در مردان برابر ۱۸۷۹ و در بین زنان برابر ۱۸۲۰ شده است. تی محاسبه شده برای جدول مزبور برابر ۱/۱۴۹ شده است و سطح معناداری برآورد شده ۰/۷۹۴ که بزرگ تر از آلفای ۰/۰۵  $P > 0/05$  می باشد؛ بنابراین نمی توان فرض برابری واریانس ها را رد کرد. پس می توان نتیجه گرفت که بین ادراک رانندگی زنان و مردان تفاوت معناداری وجود ندارد.

**جدول ۳. نتایج ضریب همبستگی پیرسون بین متغیرهای مستقل و ادراک رانندگان**

متغیر مستقل	ضریب همبستگی	تعداد	سطح معناداری
سن	۰/۰۰۷	۳۶۸	۰/۸۸۹
فرهنگ سازی	۰/۴۳۵	۳۶۸	۰/۰۰۰
عوامل روانی	۰/۲۴۵	۳۶۸	۰/۰۰۰
شرایط نامساعد	۰/۱۳۷	۳۶۸	۰/۰۰۸

همچنین با توجه به نتایج جدول ۳، نتایج به دست آمده از آنالیز واریانس یک طرفه بین سابقه رانندگی و ادراک رانندگان جوان نشان می دهد که مقدار آماره  $F=1/1$  و سطح معناداری برآورد شده (۰/۳۵۶) که بزرگ تر از آلفای ۰/۰۵  $P > 0/05$  می باشد، هیچ گونه تفاوتی در بین ادراک افراد با سابقه رانندگی بالا یا پایین وجود ندارد.



#### جدول ۴. نتایج آنالیز واریانس یکطرفه بین سابقه رانندگی و ادراک رانندگان

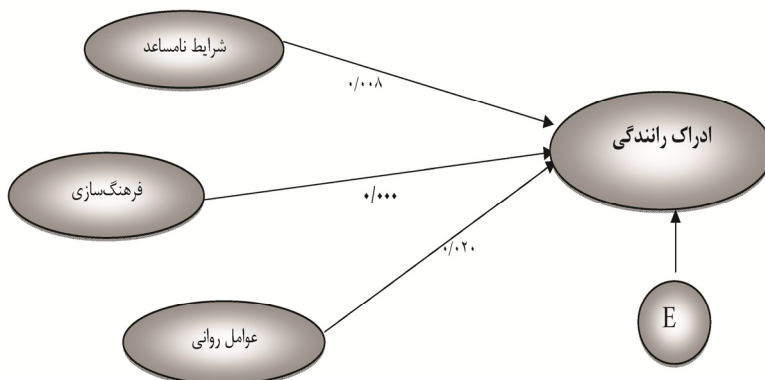
سابقه رانندگی	تعداد	میانگین	انحراف معیار	مقدار F	سطح معناداری
۱ تا ۳ سال	۱۷۴	۱۸/۷۷	۳/۱	۱/۱	۰/۳۵۶
۳ تا ۶ سال	۸۶	۱۸/۱۲	۴		
۶ تا ۹ سال	۵۳	۱۸/۸۵	۳/۲۴		
۹ تا ۱۲ سال	۲۳	۱۸/۸۷	۲/۶		
۱۲ سال به بالا	۳۲	۱۹/۵	۴/۴		
جمع کل	۳۶۸	۱۸/۷	۳/۴۵		

بر اساس نتایج جدول ۴، قوی ترین پیش بینی کننده متغیر ادراک رانندگان در بین پاسخ‌گویان، متغیر فرهنگ‌سازی می‌باشد. این متغیر به تنهایی ۱۹ درصد از واریانس ادراک رانندگان را تبیین می‌کند. در مرحله دوم با ورود متغیر عوامل روانی به مدل، ضریب تعیین به ۲۰/۱ درصد می‌رسد که نشان می‌دهد این متغیر، ۱/۱ درصد به قدرت پیش‌بینی مدل افزوده است. با این تفاسیل، دو متغیر وارد شده به مدل قادر هستند ۲۰/۱ درصد از تغییرات میزان ادراک رانندگان را تبیین نمایند.

#### جدول ۵. نتایج رگرسیون چندگانه متغیر وابسته ادراک رانندگان جوان

متغیر پیش‌بینی کننده	B	B	T	Sig	R	R2	F	Sig
فرهنگ‌سازی	۰/۳۷۹	۰/۳۹۸	۸/۰۴	۰/۰۰۰	۰/۴۴۹	۰/۲۰۱	۴۶/۰۴	۰/۰۰۰
عوامل روانی	۰/۲۳۶	۰/۱۱۶	۲/۳۳	۰/۰۲۰				

به منظور شناسایی تأثیرات مستقیم و غیرمستقیم متغیرهای مستقل بر متغیرهای وابسته از روش تحلیل مسیر استفاده شده است. بر اساس تحلیل مسیر انجام یافته، مدل اصلی تبیین کننده ادراک رانندگان بدین صورت رسم می‌شود.



نمودار ۱. تحلیل مسیر عوامل مرتبط با ادراک از رانندگی

## بحث و نتیجه‌گیری

رانندگی، پدیده‌ای است که انسان را در شرایط خاص و ویژه‌ای قرار می‌دهد. این شرایط موجب می‌شود برخی رفتارهای مبتنی بر شخصیت راننده با وضوح و عینیت بیشتری آشکار می‌شود. از سوی دیگر رانندگی، رفتاری اجتماعی است که گستره وسیعی از کنش‌های شناختی، عاطفی و شخصیتی افراد را تحت تأثیر قرار می‌دهد؛ بنابراین افرادی که به رانندگی اقدام می‌کنند، همواره نیازمند آگاهی از وضعیت روان‌شناختی خویش هستند. از سویی دیگر هرچقدر شناخت و آگاهی آحاد مردم نسبت به مجموعه قوانین و مقررات موجود در کشور بیشتر باشد، به همان نسبت میزان التزام به قانون‌گرایی هم بیشتر شده و از سطح جرایم و تخلفات کاسته خواهد شد (واعظی‌نژاد، ۱۳۷۸: ۱۱)؛ و یقیناً پی‌بردن به عواملی که موجبات قانون‌گرایی را در جامعه فراهم می‌آورند، می‌تواند به مسئولان کمک شایانی بکند تا با مطالعه و سرمایه‌گذاری در آن زمینه‌ها، جامعه را به سوی قانون‌گرایی سوق دهند و در پی آن، رشد و توسعه را به ارمغان بیاورند (مردی، ۱۳۹۱: ۵۴).

پژوهش حاضر با عنوان عوامل مرتبط بر ادراک رانندگان در شهر یزد انجام شده است. طبق نتایج یافته‌های پژوهش حاضر، ضریب همبستگی بین فرهنگ‌سازی و

ادراک رانندگان معنی دار بوده است که نشان می‌دهد رابطه مستقیمی بین این دو متغیر وجود دارد؛ بدین صورت که با افزایش فرهنگ‌سازی در بین رانندگان، سطح ادراک آن‌ها نیز بالاتر می‌رود و با کاهش آموزش و فرهنگ‌سازی، سطح ادراک رانندگان پایین می‌آید؛ بنابراین فرضیه شماره یک (بین فرهنگ‌سازی و ادراک رانندگان رابطه معنی داری وجود دارد)، تأیید می‌شود. این نتیجه با یافته مقیمی و عابدی (۱۳۹۵) هم‌خوانی داشت و طبق نتایج به‌دست آمده از این پژوهش می‌توان به یقین استنباط کرد که متغیر فرهنگ‌سازی و اشاعه صحیح فرهنگ رانندگی در جامعه می‌تواند مؤثرترین نتیجه را دربرداشته باشد و بر اساس نظریه بوردیو، این مهم تنها با نظر و رفتار نخبگان و آموزش فرهنگ و فرهنگ‌سازی میسر خواهد بود؛ و با توجه به یافته‌های این پژوهش، پیشنهادهایی مطرح می‌شود که عبارتند از:

- فرهنگ‌سازی با هدف تغییر نگرش افکار عمومی از رانندگی پرخطر به سوی رانندگی ایمن با استفاده از وسایل ارتباط جمعی و با تأکید بر صفات شخصیتی.  
 - آموزش و فرهنگ‌سازی قبل از ورود به عرصه حمل و نقل و بعد از آن به صورت دوره‌ای.

- ارتقای سطوح تعلیم رانندگی و تقویت و اصلاح مقررات صدور گواهینامه.  
 - بهبود و استانداردسازی آموزش و فرهنگ‌سازی رانندگی صحیح در مراکز آموزشی به‌ویژه مراکز دبیرستانی.

- آموزش به‌وسیله رسانه‌های تصویری به صورت کشوری و متمرکز برای جوانانی که به‌تازگی گواهینامه خود را دریافت کرده‌اند.

بررسی میزان ادراک رانندگان برحسب عوامل روانی استان یزد نشان می‌دهد که بین این دو متغیر رابطه مستقیم و معنی داری وجود دارد؛ بدین صورت که با بهبود عوامل روانی در رانندگی، سطح ادراک آن‌ها نیز بالاتر می‌رود و با کاهش شرایط و عوامل روانی مساعد، سطح ادراک رانندگان پایین می‌آید؛ بنابراین فرضیه شماره دو (بین

عوامل روانی و ادراک رانندگان رابطه معنی داری وجود دارد، تأیید می شود. این نتیجه با یافته های سوری و باغانی (۱۳۸۷)، مک دونالد و همکارانش (۲۰۰۸)، هاشمی برزآبادی (۱۳۸۹) و برجعلی (۱۳۹۲) هم خوانی داشت. می توان نظریه شناختی (روانی) - اجتماعی را برای تبیین متغیر عوامل روانی مورد استفاده قرار داد؛ این نظریه، رفتار انسان را متأثر از نتیجه تقابل داخلی (روانی) و مشاهده خارجی از وضعیت می داند. در واقع این نظریه بیان می کند که عوامل روانی فرد، انگیزه بروز رفتارهای رانندگی خاصی را برای رسیدن به اهداف در بین رانندگان مهیا می سازد. این نظریه فرض می کند که ارتباط و تعامل عوامل روانی، رفتارها و وضعیت تعیین کننده ویژگی رانندگی افراد است. با این وجود دو عامل روانی خودکارآمدی (اعتقادات مردم به اینکه آن ها می توانند کنترل بر انگیزش و رفتار خود را بر محیط اجتماعی اعمال کنند) و انتظارات، نیروی محرکه رفتار ترافیکی افراد هستند (دعاگویان، ۱۳۹۴: ۱۱). بر اساس نتایج این پژوهش و نتایج به دست آمده از پژوهش های انجام شده می توان:

۱- به دست اندرکاران امور پیشنهاد کرد که به شناسایی رانندگان پرخطر و ارائه مشاوره و راهنمایی و آموزش اختصاصی به آنان از طریق مشاوران روان شناسی پردازند.

۲- ارزیابی شخصیتی متقاضیان دریافت گواهینامه رانندگی در اولویت برنامه های نیروی انتظامی برای کاهش تخلفات رانندگی قرار گیرد.

سومین فرضیه پژوهش عبارت از این بود که بین رانندگی در شرایط نامساعد و ادراک رانندگان، رابطه معنی داری وجود دارد. یافته ها بیانگر آن بود که شدت رابطه این دو متغیر ۰/۱۳۷ و سطح معناداری ۰/۰۰۸ است؛ بنابراین این فرضیه تأیید می شود. این یافته در راستای یافته های پژوهش تیموری (۱۳۹۳)، بلک و همکاران (۲۰۱۵)، جانگ و همکاران (۲۰۱۰) و هال (۱۹۸۰) می باشد؛ و نیز می توان بر اساس

نتیجه این پژوهش، پیشنهادهایی را مطرح کرد که عبارتند از:

- اطلاع‌رسانی به موقع وضعیت جوئی به مردم تا در شرایط جوئی نامساعد از تردد در نقاط حادثه‌خیز خودداری کنند.

- اولویت بندی نقاط حادثه‌خیز و تأمین اعتبار مربوط برای ایمن سازی این نقاط با اولویت به تعدیل مشکلات ناشی از اقلیم در تصادفات.

- اجرای برنامه‌های مربوط به نقاط تصادف‌خیز (نقاط منفرد)؛ مثلاً انجام اقدامات اصلاحی برای انواع خاصی از تصادفات در محل‌هایی که تعداد تصادفات زیادی در آن‌ها رخ می‌دهد.

و در آخر می‌توان به تفسیر رابطه متغیرهای جمعیت‌شناختی این پژوهش که عبارتند از سن، سابقه رانندگی و جنسیت با متغیر ادراک رانندگی پرداخت. متغیر جمعیت‌شناختی سن با ضریب همبستگی  $0/007$  و سطح معناداری  $0/889$  هیچ‌گونه رابطه معناداری با متغیر ادراک رانندگی نداشت؛ بنابراین فرضیه شماره چهارم تأیید نشد. پنجمین فرضیه پژوهش عبارت از این بود که بین تفاوت سابقه رانندگی و ادراک رانندگان رابطه معنی‌داری وجود دارد. نتایج به دست آمده از آنالیز واریانس یک‌طرفه بین سابقه رانندگی و ادراک رانندگان جوان نشان داد که بنا بر مقدار آماره  $F=1/1$  و سطح معناداری برآوردشده ( $0/356$ ) که بزرگ‌تر از آلفای  $0/05 > P$  بوده است، هیچ‌گونه رابطه معناداری بین ادراک رانندگان با سابقه رانندگی بالا یا پایین وجود ندارد؛ در نتیجه، این فرضیه تأیید نشد؛ و در آخر برای مقایسه ادراک رانندگی بین دو جنس مرد و زن از آزمون T-Test استفاده گردید. خروجی این آزمون نشان داد که میانگین عوامل مرتبط با ادراک از رانندگی در نمونه موردبررسی در مردان برابر  $18/79$  و در بین زنان برابر  $18/20$  بود. تی محاسبه شده برابر  $1/149$  و سطح معناداری،  $0/794$  برآورد گردید و چون بزرگ‌تر از آلفای  $0/05 > P$  است؛ بنابراین نمی‌توان فرض برابری واریانس‌ها را رد کرد. پس می‌توان این‌طور نتیجه گرفت که

بین ادراک رانندگی زنان و مردان تفاوت معناداری وجود ندارد. آنچه مسلم است، این است که همه پژوهش‌ها به‌خصوص در حوزه علوم اجتماعی با موانع و محدودیت‌هایی مواجه هستند؛ از این رو اشاره به این محدودیت‌ها می‌تواند راهنمای پژوهش‌های بعدی باشد.

اساساً مطالعات اجتماعی در حوزه کشورهای در حال توسعه به دلیل فقدان اطلاعات و آمارهای دقیق با موانع و مشکلاتی مواجه است. مشکلات این پژوهش نیز شامل مشکلاتی می‌شود که در هر کار پژوهشی گریبان‌گیر پژوهشگر می‌شود؛ و در بسیاری مواقع بسیار طبیعی جلوه می‌کند؛ اما باید گفت مهم‌ترین مشکلات مرتبط با این پژوهش عبارتند از:

- ۱- محدودیت‌هایی در زمینه پرسش‌نامه؛
- ۲- عدم همکاری درست رانندگان؛
- ۳- عدم وقوف به اهمیت و ارزش پژوهش‌ها از سوی پاسخ‌گویان؛ زیرا هنوز امر پژوهش در جامعه جایگاه خود را نیافته است. این مسئله می‌تواند ناشی از بی‌توجهی به پژوهش‌های علمی و فاصله بین میدان‌ها و فعالیت‌های علمی و عملی در جامعه و صوری‌بودن بسیاری از پژوهش‌ها باشد.
- ۴- و در آخر مهم‌ترین مشکل، کمبود منابع و کتب علمی و دانشگاهی در ارتباط با موضوع پژوهش حاضر و بحث رانندگی بود که لازم است این موضوع مورد توجه ناشران و نویسندگان محترم قرار بگیرد.

### منابع

- پارسا منوچهر، حسین. (۱۳۹۰). تکنیک‌های رانندگی در شرایط سخت. تهران: انتشارات امیرعلی.
- پاکزاد مقدم، حسین. (۱۳۸۱). تعیین نقش کارکنان راهنمایی و رانندگی در میزان

ترافیک شهر یزد. پایان نامه دانشکده پزشکی علی ابن ابی طالب.

- تیموری، سمیه. (۱۳۹۳). تأثیر سرما و یخبندان بر روی تصادفات جاده‌ای مسیر

تهران تا قشم. پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی.

- حق شناس، حسن؛ حسینی، ماریه؛ جمشیدی، معصومه؛ عزیزی، حمیدرضا.

(۱۳۸۷). رابطه بین ویژگی شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز (۱۳۸۴). مجله

پژوهشی حکیم، ۱۱ (۳)، ۴۷-۵۴.

- دعاگویان، داود. (۱۳۹۴). بررسی تطبیقی شیوه های فرهنگی اصلاح رفتار ترافیکی

کاربران در کشورهای توسعه یافته و ارائه راهکارهای اجرایی برای ایران. فصلنامه

مطالعات پژوهشی راهور، سال پنجم، (۱۶)، بهار ۹۵.

- رستم زاده، مهران. (۱۳۷۸). روانشناسی ترافیک و رفتار انسانی. پنجمین کنفرانس

مهندسی ترافیک و حمل و نقل ایران، تهران، شرکت کنترل ترافیک ایران.

- سوری، احمد؛ باغانی، رمضان علی. (۱۳۸۷). بررسی و مقایسه ویژگی های

شخصیتی رانندگان متخلف با رانندگان عادی منطقه ۲ راهنمایی و رانندگی شهر

تهران. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال سوم، (۱۱)، زمستان ۸۷

- سیف، علی اکبر. (۱۳۷۸). روش های اندازه گیری و ارزش یابی آموزشی. چاپ

هشتم، تهران: انتشارات دوران.

- شفیعی مقدم، پروین. (۱۳۸۵). دستورالعمل اجرایی ضوابط احراز سلامت جسمانی

و روانی (صلاحیت پزشکی) متقاضیان انواع گواهینامه رانندگی. سومین کنفرانس

منطقه ای مدیریت ترافیک، تهران.

- کریمی، یوسف. (۱۳۸۲). روان شناسی اجتماعی: نظریه ها، مفاهیم و کاربردها. چاپ

یازدهم، تهران: نشر ارسباران.

- مردی، صفر. (۱۳۹۱). بررسی رابطه بین تحصیلات و آشنایی با قوانین و مقررات

راهنمایی و رانندگی (بررسی موردی قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی کرج.

فصلنامه دانش انتظامی، سال هشتم، (۴).

- مقیمی، اعظم؛ عابدی اردکانی، محمد. (زمستان ۱۳۹۵). بررسی عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر انضباط رانندگی شهرستان های اردکان و میبد. فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، سال پنجم، (۱۹).

- میراحمدی سرپیری، کاظم. (۱۳۹۱). رابطه های بین ویژگی های شخصیتی و رفتار رانندگی در استان یزد و چهارمحال بختیاری.

- واعظی نژاد، حجت الله. (۱۳۷۹). نقش انسان در بهبود ترافیک. ماهنامه علوم انتظامی، (۱)، تهران: معاونت پژوهش دانشگاه علوم انتظامی.

- هاشمی برزآبادی، حمیرا. (۱۳۸۹). نقش کنش های اجرایی و نگرش در بروز رفتارهای پرخطر ترافیکی. پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده علوم تربیتی و روان شناسی دانشگاه فردوسی مشهد.

- هاشمیان، کیانوش. (۱۳۸۹). مقایسه ویژگی های شخصیتی رانندگان پرخطر و عادی (مورد مطالعه: شهر تهران). فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال پنجم، (۱۸).

-Barkley, R.A., Murphy, K.R., Du Paul, G.J., and Bush, T. (2002). Driving in young adults with attention deficit hyperactivity disorder: Knowledge, performance, adverse outcomes and the role of executive functioning. *Journal of the International Neuropsychological Society*, 8, pp. 655- 672.

-Batist, J. (2005). Washington State Patrol Available: <http://www.wsp.wa.gov>.

-Bener, A., Abu-Zidan, FM., Bensiali. AK., Al-Mulla, AAK, Jadaan, KS.(2003). Strategy to improve road safety in developing countries. *Saudi Med J*, 24: 603-608.

-Bener, A., Haigney, D., Crundal, D. (2004). Driving Behavior stress error and violations on the road: A cross cultural comparison study. "3" *International conference on traffic of Transport Psychology*, 5-9 September, Nottingham UK.

-Black, Alan W.; Mote Thomas L. (2015). Effects of winter precipitation on automobile collisions, injuries, and fatalities in the United States. *Journal of Transport Geography*. Pp 165-175.



- Bourdieu, Pierre. (1979). *Esquisse d'une theorie de la pratique. Precede de trois etudes d'ethnologie kabyle*, Ed Droz. Geneve.
- Collier. A., Cotterill, A., Everett, T., Muckle, R., Pike, M. (2010). Understanding and influencing behaviours: a review of social research, economics and policy making in Defra. *A discussion paper bringing together the expertise of Defra economists and Social researchers*.
- Cranton, P. (2008). *Understanding and promoting transformative learning: A guide for educators of adults*. San Francisco: Jossey -Bass.
- Dixon, J. & Banwell, C. (2009). Theory driven research designs for explaining behavioral health risk transitions: The case of smoking. *Social Science & Medicine*, 68, 2206- 2214.
- Featherstone, M. (2004). *Aesthetic of Everyday Life*, Translated by Mahsa Karampour, Arghavan Journal, No. 19. Caution, Drivers! Children Present: Caution, Drivers! *Children Present: Traffic, Pollution, And Infant Health Christopher R.*
- Hakamies-Blomqvist, L. & Wahlström, B. (1995). Why do older drivers give up driving? *Accident Analysis & Prevention*, 30(3), 305-312.
- Hall, J.W. (1980). Characteristics of crashes in which a vehicle overturns. *Transportation Research Recird*, 757, pp. 41-55.
- [http:// nasimesadegh.ir/F](http://nasimesadegh.ir/F)
- Junk, Soyoungh., Qin, Xiao., Noyce, David A. (2010). Rainfall effect on single-vehicle crash severities using polychotomous respons models. *Accidents Analysis and Prevention*, 42(1): -24-213.
- LARSON, G.E., and Merritt. (1991). Can accidents be predicted? An empirical test of the Cognitive Failures Questionnaire. *Applied Psychology: An International Review*, 40, pp. 37-45. Tu rker O zkan a, Timo Lajunen b, *Joannes El. Chliaoutakis c.*
- MacDonald, L. (2007). Relationship of driving comfort to perceived and objective driving abilities and future driving behaviour. Unpublished master's thesis, niversity of relationship to driving ability among older adults. *Accident Analysis & Prevention*, 38(5), 1038-1045.
- Murray, C., Lopez, A. (1997). Alternative projections of mortality and disability by cause 1990-2020. *Global burden of disease study*. London; 349: 1498-504.
- Neuman, TR. et al. (2003). A guide for addressing aggressive driving collisions, The transportation research board national cooperative highway research program. *Washington, DC*.
- Ozkan, T., Lajunen, T. (2005). A new addition to DBQ: Positive Driver

- Behaviors scale. *Transportation Research part F8*: 355-368.
- Ozkan, T., Lajunen, T. (2006). Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC): factor structure and relationship to risky driving. *Personality and Individual Differences*, 38, 533-545.
  - Parker, D., McDonald, L., Rabbitt, P., et al. (2000), Elderly drivers and their accidents: the ageing Driver Questionnaire. *Accident, Anal. Prev*; 32: 751-759.
  - Reason, L., Nanstead, A., Strading, S., Bayter, J., Campbell, K. (1990). Errors and violations: a real distinction. *Ergonomics*, 33: 1315-32.
  - Rebecca Lancaster and Rachel Ward. (2002). The contribution of individual factors to driving behaviour: Implications for managing work-related road safety. *Prepared by Entec UK Limited for the the Health and Safety Executive and Scottish Executive 2002*.
  - World Health organization. (2009). Global health risks: Mortality and burden of diseases attributable to selected major risks. World Health organization: Geneva.
  - www.en. Wikipedia. Org. 2008.
  - Yaghoobi, H. (2001). The role of human factors in car accidents in Iran. *Andishe va Raftar Quarterly [Persian]*, [6]: 60-67.