

بررسی رانندگی مخاطره آمیز در شهر زاهدان و عوامل مؤثر بر آن

علیرضا حیدرثا^۱

از صفحه ۱۸۳ تا ۲۰۸

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۷/۹

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۱۲/۱۰

چکیده

زمینه و هدف: هدف پژوهش، بررسی میزان رفتار رانندگی مخاطره آمیز در شهر زاهدان و عوامل مؤثر بر آن است.

روش: روش پژوهش، پیمایشی بود و تعداد ۳۷۰ پاسخ گو از میان رانندگان مقصر و غیر مقصر درگیر در تصادفات درون شهری زاهدان با روش تصادفی سیستماتیک انتخاب شدند. داده ها از طریق پرسش نامه پژوهشگر ساخته و با الهام از پرسش نامه رانندگی پرخطر منچستر جمع آوری شدند.

یافته ها: یافته ها نشان داد که میانگین رفتار رانندگی مخاطره آمیز در بُعد تخلفات عمدی معادل ۱/۸ در بازه ۱ تا ۵ و در بُعد تخلفات غیر عمدی معادل ۱/۹ در بازه ۱ تا ۵ است که در حد کم (به ندرت) ارزیابی می شود.

بحث و نتیجه گیری: نتایج نشان داد که عوامل زیر به ترتیب اهمیت، بیشترین میزان تأثیر مستقیم یا معکوس را بر شاخص کلی رفتار رانندگی مخاطره آمیز دارند: قانون گریزی (تأثیر مستقیم)، رانندگی خصومت آمیز (مستقیم)، احساس هویت ملی و دینی (معکوس)، و تعداد جریمه در سال گذشته (مستقیم). عوامل زیر به ترتیب اهمیت، بیشترین میزان تأثیر مستقیم یا معکوس را بر نیازهای اجتماعی (تأثیر مستقیم)، سابقه رانندگی (معکوس)، قانون گرای (معکوس) و نگرش به پلیس راهور (معکوس). عوامل زیر به ترتیب اهمیت، بیشترین میزان تأثیر مستقیم یا معکوس را بر نیازهای اجتماعی دارند: نگرش به پلیس راهور (معکوس)، رضایت از زندگی (مستقیم)، تفکر انتقادی (معکوس) و تقدیرگرایی (مستقیم). پژوهشگر نتیجه گرفت که رانندگان متخلف باید در دوره های آموزشی اجباری و جلسات بحث گروهی شرکت کنند تا هنجارهای رانندگی را درونی کنند و با تفکر انتقادی، روش های حل مسئله را بررسی و تحلیل نمایند.

کلیدواژه ها: رانندگی پرخطر، رانندگی خصومت آمیز، تخلفات، قانون گریزی.

۱. استادیار و عضو هیئت علمی پژوهشگاه علوم انتظامی و مطالعات اجتماعی، (نویسنده مسئول).

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. اطلاعات نشان می‌دهد که در هر ۵ ثانیه یک مرگ بر اثر حادثه رانندگی رخ می‌دهد و برآورد شده است که این عامل در سال ۲۰۲۰ میلادی، سومین عامل مرگ و میر در سطح جهان حوادث ترافیکی و جاده‌ای باشد. در ایران، آمار تصادفات رانندگی در دهه اخیر، رشدی ده درصدی داشته و تقریباً ۱۵ برابر کشورهای توسعه یافته است.

عدم پابندی به قوانین اجتماعی یا قانون‌گریزی در هر جامعه‌ای تا اندازه‌ای وجود دارد؛ اما در برخی موارد، این موضوع به مسئله اجتماعی تبدیل می‌شود (رابینگتن^۱، ۱۳۸۲: ۸۳). در کشور ما بیش از یک قرن از تأسیس مجلس قانون‌گذاری می‌گذرد و اصل بر این است که نظم اجتماعی از طریق قوانین مصوب مجلس برقرار شود؛ اما به دلایل متعددی از جمله ویژگی‌های شخصیتی، خاص‌گرایی فرهنگی، نابرابری اقتصادی، نامناسب بودن قوانین، عدم کفایت مجریان قانون، ضعف ضمانت اجرایی و دلایل دیگر، جامعه ایرانی همواره از بی‌توجهی به قانون رنج برده است (علی‌بابایی و فیروزجائیان، ۱۳۸۸: ۵۳). در پژوهش‌های مختلفی که در ایران انجام شده، وجود تمایل به قانون‌گریزی و حتی خودِ قانون‌گریزی مشاهده شده است (رضایی، ۱۳۸۴؛ محسنی، ۱۳۷۵؛ طرح ارزش‌ها و نگرش‌ها، ۱۳۸۱: ۹۷). در این پژوهش‌ها اثبات شده است که در جامعه ایران، افراد تمایل زیادی به تبعیت از قانون ندارند و در واقع، قانون نزد افراد اعتبار بالایی ندارد و افراد جامعه، این امکان بالقوه را دارند که در صورت وجود شرایط، اقدام به قانون‌گریزی نمایند.

1. Rabington

درباره شناسایی علل قانون‌گزیزی در ایران، تلاش‌هایی صورت گرفته است. عده‌ای در سطح تاریخی و کلان، در جست‌وجوی علل قانون‌گزیزی برآمده‌اند. این پژوهش‌ها را می‌توان به دو دسته کلی تقسیم کرد: پژوهش‌های سیاست‌بنیاد و پژوهش‌های اقتصادبنیاد (رضایی، ۱۳۸۴: ۳۴). تحلیل سیاست‌بنیاد بر ماهیت ساختار قدرت در مشرق‌زمین و همچنین غیبت قرارداد اجتماعی تأکید می‌کند؛ اما تحلیل اقتصادبنیاد بر تفاوت بین ماهیت مادی شرق و غرب تأکید دارد. در مقابل و در سطح خرد نیز پژوهش‌های زیادی برای شناسایی این مسئله اجتماعی در ایران انجام پذیرفته است. در این پژوهش‌ها عواملی همچون سن، جنسیت، تحصیلات، وضعیت تأهل، ویژگی‌های شخصیتی، خاص‌گرایی فرهنگی، نامناسب‌بودن قوانین، عدم کفایت مجریان قانون، تماس با رسانه‌ها، کنترل اجتماعی، فشار اجتماعی، میزان آگاهی از قوانین و... به‌عنوان عوامل مؤثر بر قانون‌گزیزی افراد شناسایی شده‌اند (عبداللهی، ۱۳۸۷؛ رضایی، ۱۳۸۱؛ محسنی، ۱۳۷۸؛ رضایی، ۱۳۸۴؛ علیخواه، ۱۳۷۸؛ آیتی، ۱۳۸۱: ۴۹).

این پژوهش‌ها نشان‌دهنده روبه‌روشدن جامعه ایران با مسئله‌ای اجتماعی به نام قانون‌گزیزی است و اهمیت پرداختن به این مسئله را آشکار می‌کند؛ زیرا بقای هر جامعه به نظم آن وابسته است و نظم اجتماعی نیز بر پایه قوانین پذیرفته‌شده جامعه قرار دارد. بر این اساس، قانون‌مداری موجب پایداری جامعه و قانون‌گزیزی موجب به‌خطراتادن و فروپاشی یک جامعه است. در این میان، اهمیت پرداختن به قانون‌گزیزی در حوزه راهنمایی و رانندگی از اهمیت بسزایی برخوردار است. بنا بر اعلام سازمان پزشکی قانونی کشور در ۸ ماه اول سال ۱۳۹۰، ۱۴ هزار و ۹۷۷ نفر بر اثر تصادفات رانندگی در ایران، جان خود را از دست داده‌اند؛ یعنی روزانه ۶۰ نفر؛ همچنین آمار مجروحان در مدت‌زمان مذکور، ۲۱۶ هزار و ۲۷۸ نفر بوده است (سازمان پزشکی قانونی کشور). بی‌شک یکی از علل اصلی بالابودن آمار تصادفات

رانندگی در کشور ما، عدم رعایت صحیح قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان است و آمار تکان‌دهنده تصادفات و خسارات ناشی از آن، لزوم بررسی دقیق ابعاد این مسئله اجتماعی را مشخص می‌کند. طبق قانون، هیچ فرق و مزیتی بین افراد جامعه وجود ندارد و نقض قانون از ناحیه هرکس که باشد، جرم به حساب می‌آید؛ اما برخی از قانون‌شکنی‌ها، صرف‌نظر از آسیبی که به روند عادی زندگی اجتماعی می‌زنند، ممکن است مخاطراتی نیز برای افراد یا فرد خاصی داشته باشند یا مشکلاتی برای آن‌ها ایجاد کنند. در مواردی هم ممکن است تخلف از مقررات، خطرات جانی یا مالی را متوجه متخلف سازد (دانایی‌فرد و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۴۰)؛ اما هنوز در شهر زاهدان، مطالعه‌ای در رابطه با عوامل مؤثر بر رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی صورت نگرفته است. از این رو مطالعه حاضر ضمن شناخت عوامل مذکور می‌تواند به افزایش آگاهی مسئولان و سیاست‌گذاری مناسب در این عرصه منجر شود تا بتوانند با اتخاذ اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه، علاوه بر کاهش هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم تصادفات، موجبات حفظ سلامتی و افزایش رضایت شهروندان را فراهم کنند.

تصادفات رانندگی، مصداق بارز این گونه قانون‌گریزی‌ها هستند؛ بنابراین بررسی علل قانون‌گریزی در حوزه راهنمایی و رانندگی، از اهمیت بسزایی برخوردار است. لذا این پژوهش در پی پاسخ به این سؤال است که رانندگی مخاطره‌آمیز در شهر زاهدان چگونه است و عوامل مؤثر بر آن کدام است.

پیشینه پژوهش

علی بابایی و فیروزجائیان (۱۳۸۸) در مقاله‌ای با عنوان «تحلیل جامعه‌شناختی عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی»، به روش فراتحلیل به بررسی عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی در ایران پرداخته‌اند. برای این بررسی، از دو دسته مطالعات اسنادی و تجربی در زمینه

قانون‌گریزی استفاده شده است. این پژوهش با تأکید بر رویکردی تلفیقی و چندعاملی، عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی را به عوامل زمینه‌ای، اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی تقسیم کرده است.

رضایی (۱۳۸۴) در پژوهشی با عنوان «میزان، نوع و عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی»، با نقد رویکردهای موجود در تحلیل نحوه رعایت قانون در ایران، به بررسی میزان، نوع و عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی می‌پردازد. در این پژوهش بر اهمیت نقش عنصر نظارت و رشد نهادهای نظارتی یا به عبارت بهتر، نهاد مراقبت و تنبیه در جامعه و زندگی روزمره، به‌منزله عامل تأثیرگذار بر رعایت قانون در جامعه تأکید شده است.

دانایی فرد و همکارانش (۱۳۸۹) در مطالعه‌ای به بررسی «قانون‌گریزی در ایران: تبیین عوامل سیاسی، اقتصادی، قانونی، مدیریتی و اجتماعی - فرهنگی» پرداختند. هدف اصلی این پژوهش، ارائه مدلی برای شناسایی عوامل تأثیرگذار در قانون‌گریزی در ایران بوده است. بر اساس یافته‌های پژوهش، به‌طور کلی عوامل سیاسی، اقتصادی، قانونی، مدیریتی و اجتماعی - فرهنگی در قانون‌گریزی افراد جامعه تأثیرگذار هستند؛ لذا بی‌توجهی به هر کدام می‌تواند منجر به قانون‌گریزی افراد جامعه گردد.

عبدی (۱۳۸۱) در «نارسایی قانون و حقوق در فرهنگ عمومی» به عواملی همچون تقدم حق تجربی بر حق انتزاعی، رواج ترجیحات قانون‌گریزی در فرهنگ عمومی، اصرار بر اختلافات به جای حل اختلافات، پس‌افتادگی حقوق، تقدم فرد بر حق، تراکم و بی‌ثباتی قانون و فقدان آگاهی از قانون اشاره می‌کند.

قادری (۱۳۸۱) در اثر خود با عنوان «تبارشناسی یک مشکل» به معمای حاکمیت قانون در ایران می‌پردازد و عواملی همچون وضعیت ژئوپولیتیک ایران، تهاجم‌پذیری و مهاجرپذیری، نبود زمینه لازم برای شهرنشینی و امنیت‌سازی، برپایی نظام تقلب در ایران، فرهنگ ستایش قدرت، و تقدیرگرایی را به‌عنوان عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی نام می‌برد؛ نکته جالب توجه این است که قادری این عوامل را مربوط به گذشته ایران

نمی‌داند و آن‌ها را متعلق به زمان کنونی ایران می‌داند که در قانون‌گریزی افراد تأثیرگذار هستند.

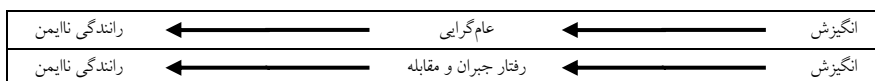
در پژوهشی که اسکات پارکر و همکارانش (۲۰۰۹) انجام دادند، ۱۶۵ شرکت‌کننده از نظر رفتار رانندگی بررسی شدند؛ متغیرهای دموگرافیک، ۱۹ درصد واریانس رفتار رانندگی را تبیین می‌کرد؛ اما یادگیری اجتماعی ۴۲ درصد و احساس هویت و هیجان‌خواهی هیچ تأثیری نداشتند. متغیرهای پیش‌بین معنی‌دار، تقلید از رفتارهای رانندگی دیگران و پاداش و تنبیه‌های پیش‌بینی‌شده از طرف والدین و هم‌سالان بودند.

مبانی نظری پژوهش

رفتار مخاطره‌آمیز رانندگی را که در حوادث رانندگی مشاهده می‌شود، می‌توان از نوع پرخاشگری ابزاری برکوویتز دانست. پرخاشگری عملی است که هدف آن، ایجاد آسیب روانی یا فیزیکی نسبت به یک موجود زنده است. به عقیده گری و همکارانش (۱۹۸۹) منظور از پرخاشگری ابزاری، رسیدن به هدفی فراتر از صدمه‌زدن به قربانی است مثل تندرستن، زودرسیدن، هیجان، رهایی از تنش و بدخلقی؛ برخلاف پرخاشگری خصمانه که قصد اولیه‌اش، صدمه‌زدن به هدف حمله است.

روانشناسان علل مختلفی را برای پرخاشگری مطرح می‌کنند؛ برخی مانند فروید، منشأ پرخاشگری را درونی و ژنتیکی می‌دانند. این گروه، خشم را نشانه ذاتی بودن چنین خصیصه‌ای می‌دانند و برایشان از بین رفتن پرخاشگری، منتفی است (افروز، ۱۳۸۸: ۲۱۷). به نظر صباغ‌پور (۱۳۸۷) در جامعه ایران، افراد آن‌قدر از طردشدن در اضطراب هستند که دائماً تلاش می‌کنند خود را با نمودهای مادی اثبات کنند؛ یعنی فردگرایی رسمیت‌نیافته به فرصت‌طلبی و خودمحوری منجر شده است؛ بنابراین انگیزش می‌تواند به خودمحوری یا عام‌گرایی منجر شود؛ به این معنی که اگر فرد از

نظر انگیزشی در شرایط تعادل باشد یعنی نیازهای سطح پایین فرد ارضا شده باشد، او از مرحله خودمحوری خارج خواهد شد و گرنه خودمحوری می‌تواند آن‌چنان شدید باشد که به صورت خودشیفتگی درآید که حیثیت‌طلبی، برتری‌طلبی و قدرت‌طلبی، ویژگی‌های بارز آن هستند (راسکین و تری، ۱۹۸۸؛ شریر، ۲۰۰۲)؛ بنابراین رابطه انگیزش با رانندگی نایمن به شکل زیر است.

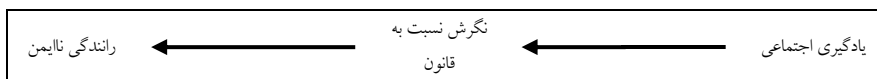


یعنی هرچه سطح انگیزش فرد بالاتر باشد، رفتار رانندگی نایمن بیشتری خواهد داشت.

نظریات انگیزشی که به نظریه نیازها نیز معروف هستند، دو عامل مؤثر بر انگیزش را ذکر می‌کنند؛ نخست، عوامل درونی که اثرات بلندمدت و عمیقی بر فرد دارند و دوم، عوامل بیرونی مثل پاداش، ارتقا، تنبیه و مجازات که تأثیر فوری و آنی دارند؛ اما لزوماً با دوام نیستند. فرض اصلی این نظریه آن است که نیاز ارضانشده به تنش منجر می‌شود و شرایط نامتعادلی برای انسان ایجاد می‌کند؛ بنابراین انسان‌ها برای برگرداندن تعادل، مجموعه رفتارهایی به منظور برآوردن نیاز انجام می‌دهند (هیت، ۲۰۰۷: ۱۲۳).
بنابر این نظریه، کمبودهای عاطفی افراد می‌توانند به صورت تلاش برای جلب توجه و تأثیرگذاری بر دیگران و مستقیماً بر رفتار رانندگی اثرگذار باشند. از طرف دیگر، گاهی نیز حالت‌های نامناسب احساسی تفکر راننده را مختل می‌کند و احساسات او را به مرز غیرقابل کنترل می‌رساند و او را درگیر رفتار مخاطره‌آمیز می‌کند و به سمت خودخواهی و فرصت‌طلبی می‌کشاند. سه گروه احساس نامناسب وجود دارد که هر یک به تخلفات مختص خود منجر می‌شود: ۱- بی‌صبری و بی‌توجهی، ۲- قدرت‌طلبی، و ۳- بی‌پروایی و خشونت خیابانی؛ مثلاً بی‌صبری به صورت عبور از چراغ قرمز و سرعت غیرمجاز، قدرت‌طلبی به صورت مسدود کردن راه دیگران و

تهدید آن‌ها، و خشونت به صورت دنبال کردن دیگران و حمله به افراد با استفاده از ماشین یا رانندگی کردن در حال مستی بروز می‌کند (جیمز و نهل، ۲۰۰۰: ۴۳).

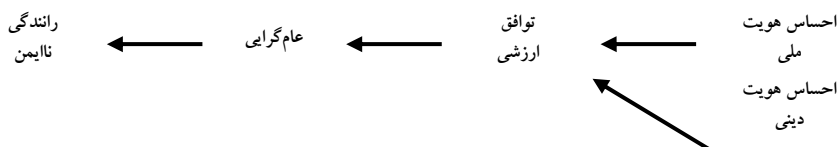
در نظریه یادگیری اجتماعی، اعتقاد بر این است که رفتار تحت تأثیر عوامل محیطی است و پرخاشگری نتیجهٔ هنجارها، پاداش‌ها و مجازات‌هایی است که افراد تجربه می‌کنند؛ یعنی ارزش‌های تقویت‌کننده‌ای که همراه نتایج هستند، قابلیت پرخاشگری را شکل می‌دهد. پس پرخاشگری یک پاسخ آموخته‌شده از طریق مشاهده یا تقلید از دیگر افراد اجتماع است (آلوارز و باخمن، ۲۰۰۸: ۱۷). رفتار رانندگی نیز نمی‌تواند جدا از مقررات، عادات، ارزش‌ها و انتظارات جامعه باشد. وقتی کودکان سرنشین اتومبیل هستند، شاهد رفتارهای راننده و دیگر سرنشینان بوده و بی‌توجهی به دیگران، بی‌ارزش تلقی کردن جان و مال دیگران، برتری طلبی، تفسیر منفعت طلبانه از قانون، دروغ‌گویی به مرجع اعمال قانون، ناسزاگویی و اداهایی که مشاهده می‌کنند، قانون‌گریزی را به آنان آموزش می‌دهد و اگر در گذر زمان در قبال این رفتارها مجازاتی مشاهده نکنند، به تدریج نگرش آن‌ها نسبت به قانون و اهمیت و ضرورت آن تغییر می‌کند و بی‌اعتنایی به مقررات راهنمایی و رانندگی در ذهنشان ثبت می‌شود.



هرچه نگرش فرد نسبت به پلیس و قانون منفی‌تر باشد، رفتار رانندگی نایمن افزایش می‌یابد.

ساختارگرایان معتقدند که جوامع بر مبنای توافق جمعی بنا شده و تداوم می‌یابند؛ بنابراین انحراف از هنجارهای اجتماعی به سبب فشارهای مختلف اجتماعی است که انتخاب‌های بالقوهٔ افراد را برای کنش محدود می‌کند. در این دیدگاه، هر جامعه اخلاقیاتی (هنجارها، ارزش‌ها و قوانین) دارد که الگوهای رفتاری افراد را شکل می‌دهند. اشتراک در این اخلاقیات به انسجام جامعه و هم‌نوایی مردم منجر خواهد

شد؛ اما اگر افراد نسبت به نظام ارزشی جامعه توافق نداشته باشند یا هنجارها و انتظارات آن جامعه دقیقاً تعریف نشده باشند یا هنجارهای متضاد در جامعه وجود داشته باشد، افراد حس تعلق به جامعه را از دست می‌دهند و شرایط بی‌هنجاری (آنومی) ایجاد می‌شود. آنومی شرایط خطرناکی است؛ چراکه مردم نسبت به دیگران تعهدی احساس نمی‌کنند و منافع فردی بر منافع جمعی ترجیح می‌یابند؛ لذا مدل رفتار به صورت زیر است.



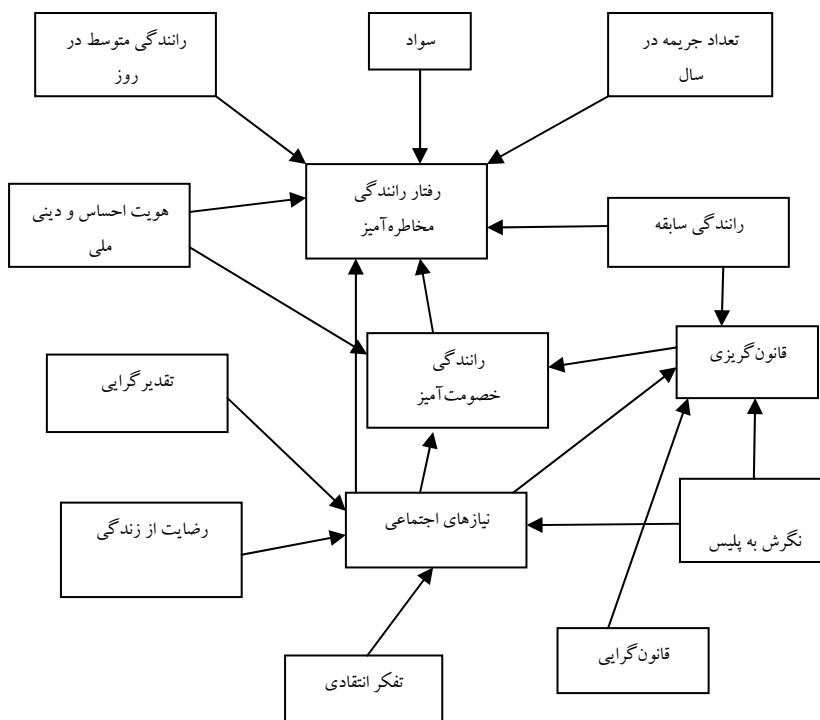
پس هرچه افراد احساس هویت ملی قوی‌تری داشته باشند، رفتار رانندگی نایمن کمتر خواهد شد؛ و هرچه افراد احساس هویت دینی قوی‌تری داشته باشند، رفتار رانندگی نایمن کمتر خواهد شد.

نظریات تضاد، بقای نظم در جامعه را حاصل کشمکش بین منافع گروه‌های مختلف می‌بیند (مارتیندال، ۱۳۸۷: ۵۳). در این دیدگاه همواره ناسازگاری منافع گروه‌های متعدد در جامعه وجود دارد و جرم به معنای تضاد منافع با طبقه مسلط جامعه است؛ یعنی این طبقات مسلط هستند که الگوهای رفتاری خود را به جامعه تحمیل می‌کنند و با اطلاق نام قانون، هر آنچه را که تهدیدکننده منافع آنها باشد، جرم تلقی می‌کنند و این اعمال قدرت خود را از طریق پلیس، نظام قانونی و دستگاه قضایی انجام می‌دهند؛ بنابراین آنچه خصلت مجرمانه به رفتاری می‌دهد، کیفیت خود رفتار نیست، بلکه تعریفی است که صاحبان قدرت در جامعه از یک رفتار مطرح می‌کنند؛ یعنی در این دیدگاه، قدرت حق را می‌سازد و نظم اجتماعی فقط نوعی پایداری نسبی نیروهای متضاد جامعه است؛ بنابراین احساس تبعیض و محرومیت اجتماعی که افراد دارای پایگاه اجتماعی - اقتصادی پایین‌تر دارند، میل به رفتار

پرخاشگرانه را در آن‌ها تقویت می‌کند.

پایگاه اجتماعی - اقتصادی ← رانندگی ناپایمن

براین اساس، مدل نظری زیر برای رفتار رانندگی حاصل می‌شود.



فرضیه‌های پژوهش

- ۱ - سابقه رانندگی، میزان رانندگی، سواد و احساس هویت ملی و دینی، تأثیر معکوسی بر رفتار رانندگی مخاطره آمیز دارد.
- ۲ - میزان دریافت جریمه، قانون گریزی، رانندگی خصومت آمیز و نیازهای اجتماعی، تأثیر مستقیمی بر رفتار رانندگی مخاطره آمیز دارد.
- ۳ - سابقه رانندگی، قانون گریزی و نگرش مثبت به پلیس راهور، تأثیر معکوس و

نیازهای اجتماعی تأثیر مستقیمی بر قانون‌گریزی دارند.

۴ - قانون‌گریزی و نیازهای اجتماعی، تأثیر مستقیم و احساس هویت ملی و دینی تأثیر معکوسی بر رانندگی خصومت‌آمیز دارند.

۵ - تقدیرگرایی و عدم رضایت از زندگی، تأثیر مستقیم و نگرش مثبت به پلیس راهور و تفکر انتقادی، تأثیر معکوسی بر نیازهای اجتماعی دارد.

روش پژوهش

روش مطالعه در پژوهش حاضر، پیمایش می‌باشد. جامعه آماری پژوهش شامل کلیه رانندگان انواع وسایل نقلیه عمومی و خصوصی اعم از سواری، اتوبوس، مینی‌بوس، کامیون، تاکسی و موتورسیکلت است که به علت درگیر شدن در تصادف برای دریافت یا پرداخت خسارت به مراکز بیمه و یا برای تهیه کروکی به ایستگاه‌های پلیس راهنمایی در سطح شهر زاهدان مراجعه کرده‌اند. به دلیل پراکندگی جامعه آماری و عدم اطلاع از حجم دقیق آن، امکان استفاده از فرمول نمونه‌گیری وجود نداشته است. به منظور جمع‌آوری داده‌ها از روش نمونه‌گیری در دسترس استفاده شده است. در این راستا، پرسش‌نامه‌ها در نقاط مختلف شهر و در ساعات متنوع، بین رانندگان توزیع گردید که در نهایت ۳۷۰ پرسش‌نامه برای تحلیل جمع‌آوری شد. ابزار مورد استفاده در این پژوهش، پرسش‌نامه پژوهشگر ساخته می‌باشد. بررسی روایی پرسش‌نامه از طریق روایی صورتی^۱ انجام گرفته است؛ بدین صورت که پرسش‌نامه در اختیار چند تن از اعضای هیئت علمی گروه علوم اجتماعی دانشگاه فردوسی مشهد قرار گرفته است و آن‌ها در چند نوبت، آن را اصلاح نموده‌اند. سنجش پایایی^۲ پرسش‌نامه نیز از طریق ضریب آلفای کرونباخ انجام پذیرفته است؛ مقدار این ضریب در جدول شماره ۱ مشاهده می‌شود.

1.Face Validity

2.Reliability

جدول ۱. آزمون پایایی

ضریب آلفا	تعداد گویه	شاخص
۰/۸۹۸	۱۹	تخلقات عمدی
۰/۸۴۹	۱۲	تخلقات غیر عمدی
۰/۷۵۱	۳	رانندگی خصوصاً آمیز
۰/۷۲۱	۲	قانون‌گرایی
۰/۷۲۵	۴	قانون‌گریزی
۰/۴۱۹	۳	نگرش به پلیس راهور
۰/۷۵۲	۲	احتمال کشف و مجازات
۰/۵۰۸	۳	احساس هویت ملی و دینی در شیوه رانندگی
۰/۸۰۱	۲	تأثیر رضایت از زندگی بر شیوه رانندگی
۰/۵۰۰	۳	تفکر انتقادی در شیوه زندگی

یافته‌های پژوهش

اکثر رانندگان، مرد (۸۵/۸ درصد) و ۱۴/۲ درصد، زن هستند. اکثر رانندگان (۷۷/۲ درصد) متأهل و ۲۲/۹ درصد مجرد هستند. اکثر رانندگان (۸۸/۱ درصد) مجاور و ۱۱/۹ درصد غیربومی هستند. تقریباً نیمی از رانندگان (۴۹/۳ درصد) تحصیلات متوسط یا کمتر دارند که ۲۱/۲ درصد از آن‌ها راهنمایی و کمتر هستند و نیمی (۵۰/۲ درصد) دارای تحصیلات عالی و ۰/۳ درصد تحصیلات حوزوی دارند. ۴۳/۷ درصد رانندگان جوان هستند؛ یعنی بین ۱۸ تا ۲۹ سال دارند و ۳۹/۷ درصد بین ۳۰ تا ۴۴ سال و ۱۶/۷ درصد بالاتر از ۴۵ سال سن دارند. مهم‌ترین شغل رانندگان به ترتیب اهمیت، اصناف، کارکنان اداری و رانندگان هستند که جمعاً حدود ۴۷/۶ درصد را تشکیل می‌دهند. مشاغل آموزشی جمعاً ۱۷/۳ درصد، مشاغل پزشکی، مهندسی و شرکت خصوصی جمعاً ۱۷/۲ درصد، مشاغل کارگر و کشاورز ۴/۸ درصد و بازنشسته، بیکار و خانه‌دار جمعاً ۵/۹ درصد و شغل نظامی ۶/۹ درصد را تشکیل می‌دهند. مدل رگرسیون (جداول ۱ و ۲) قادر است تأثیر علی و خالص متغیرها را در کنار یکدیگر بر رفتار رانندگی مخاطره‌آمیز نشان دهد. این مدل‌ها به تفکیک برای

ابعاد تخلف عمدی و غیر عمدی و نیز شاخص کلی رفتار رانندگی مخاطره آمیز بیان شده و مدل تحلیلی یا تئوری پژوهش که مجموعه فرضیات به هم پیوسته بود، آزمون شده است.

جدول ۲. رگرسیون عوامل مؤثر بر رانندگی مخاطره آمیز

متغیر وابسته: تخلفات عمدی						
ضریب همبستگی چندگانه: ۰/۰۷						
ضریب تعیین: ۰/۸۴						
Sig.	t	Beta	Std.Error	B	متغیرهای مستقل به ترتیب اهمیت تأثیر	مدل شماره ۱
۰/۰۰۱	۵/۲۵۴		۰/۸۱۲	۱/۳۷۲	Constant	
۰/۰۰۲	۵/۱۸۸	۰/۱۷۱	۰/۸۳	۰/۴۲۲	رانندگی خصومت آمیز	
۰/۰۰۰	۴/۸۰۷	۰/۱۷۱	۰/۸۳۰	۰/۴۲۲	قانون‌گریزی	
۰/۰۰۰	۵/۶۷۴	۰/۶۴۱	۰/۴۳۰	۰/۸۸۱	نیازهای اجتماعی	
۰/۰۰۰	۳/۱۰۸	۰/۷۶۲	-۰/۳۰	-۰/۹۱۱	احساس هویت ملی و دینی در شیوه رانندگی	
۰/۰۳۱	۲/۲۸۲	۰/۷۸۰	۰/۸۰۰	۰/۷۱۰	تعداد جریمه در سال گذشته	
۰/۸۳۰	-۱/۷۸۸	-۰/۷۸۰	-۰/۵۳۰	-۰/۰۷۰	نگرش به پلیس راهور	
متغیرهای خارج از مدل						
دفعات تصادف عدم مقصر، قانون‌گرایی، احتمال کشف خلاف، رضایت از زندگی، تفکر انتقادی، سابقه رانندگی (سال)، دفعات جریمه در سال گذشته، متوسط روزهای رانندگی در ماه، متوسط رانندگی در روز، کیلومتر						

جدول شماره ۲ نشان می‌دهد که عوامل زیر به ترتیب اهمیت، بیشترین میزان تأثیر مستقیم یا معکوس را بر تخلفات عمدی دارند: رانندگی خصومت آمیز (تأثیر مستقیم)، نیازهای اجتماعی (تأثیر مستقیم)، قانون‌گریزی (تأثیر مستقیم)، احساس هویت ملی و دینی در شیوه رانندگی (تأثیر معکوس)، نگرش به پلیس راهور (تأثیر معکوس) و تعداد جریمه در سال گذشته (تأثیر مستقیم).

جدول ۳. رگرسیون عوامل مؤثر بر رانندگی مخاطره آمیز

متغیر وابسته: تخلفات غیر عمدی					
ضریب همبستگی چندگانه: ۰/۱۴			ضریب تعیین: ۰/۵۶		
Sig.	t	Beta	Std.Error	B	متغیرهای مستقل به ترتیب اهمیت تأثیر
۰/۰۰۰	۶/۴۵۳		۰/۹۷۲	۱/۳۵۰	Constant
۰/۰۰۰	۷/۲۳۱	۰/۷۴۲	۰/۰۴۰	۰/۷۸۱	رانندگی خصومت آمیز
۰/۰۰۰	۴/۲۴۳	۰/۵۰۱	۰/۵۳۰	۰/۷۵۲	قانون گریزی
۰/۲۰۰	-۳/۹۶۳	-۰/۰۵۱	-۰/۱۳۰	-۰/۷۰۱	احساس هویت ملی و دینی در شیوه رانندگی
۰/۲۰۰	۳/۸۱۳	۰/۶۵۱	۰/۶۳۰	۰/۰۲۱	نیازهای اجتماعی
۰/۵۰۰	-۲/۸۶۷	-۰/۰۶۱۲	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	متوسط رانندگی در روز - کیلومتر
۰/۱۲۰	۴/۳۷۱	۰/۳۹۰	۰/۹۱۰	۰/۸۲۰	تعداد جریمه در سال گذشته
۰/۲۳۰	-۲/۶۴۱	-۰/۰۶۸۰	۰/۴۲۱	۰/۹۴۰	تقدیرگرایی
متغیرهای خارج از مدل					
دفعات تصادف، دفعات تصادف عدم مقصر، قانون گریزی، نگرش به پلیس راهور، احتمال کشف، تأثیر رضایت از زندگی، تفکر انتقادی، سابقه رانندگی، سال، دفعات جریمه در سال گذشته، متوسط روزهای رانندگی در ماه					

مدل شماره
۲

جدول شماره ۳ نشان می دهد که عوامل زیر به ترتیب اهمیت، بیشترین میزان تأثیر مستقیم یا معکوس را بر تخلفات عمدی دارند: رانندگی خصومت آمیز (تأثیر مستقیم)، قانون گریزی (تأثیر مستقیم)، نیازهای اجتماعی (تأثیر مستقیم)، احساس هویت ملی و دینی در شیوه رانندگی (تأثیر معکوس)، متوسط رانندگی در روز - کیلومتر (تأثیر معکوس)، تعداد جریمه در سال گذشته (تأثیر مستقیم) و تقدیرگرایی (تأثیر معکوس).

جدول ۴. رگرسیون عوامل مؤثر بر رفتار رانندگی مخاطره‌آمیز

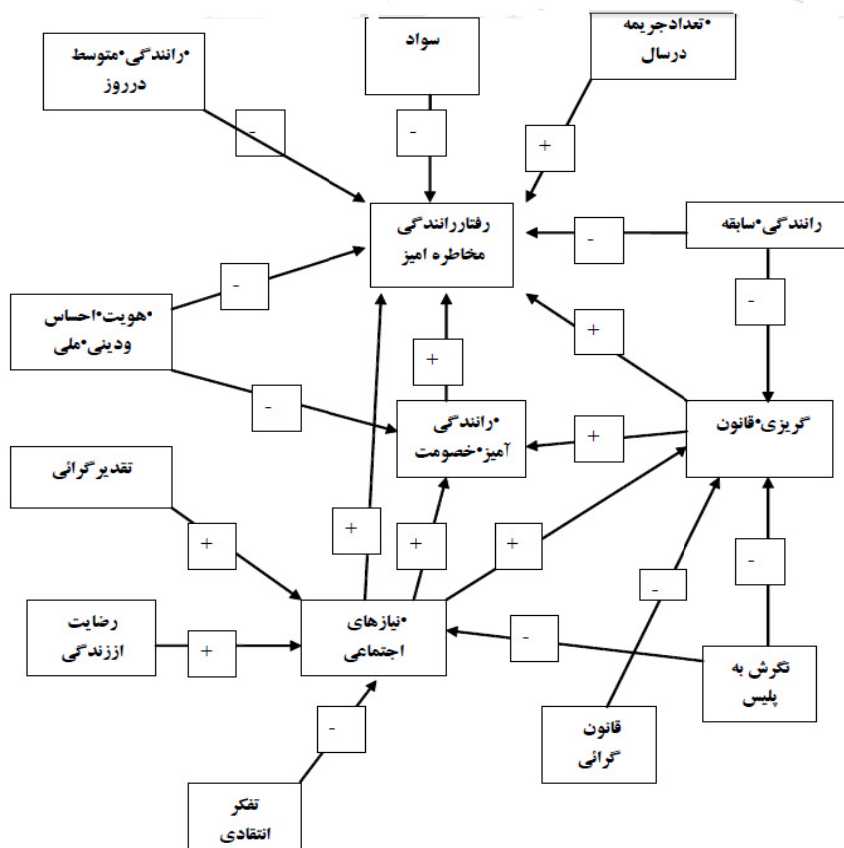
متغیر وابسته: شاخص کلی رفتار رانندگی مخاطره‌آمیز					
ضریب همبستگی چندگانه: ۰/۱۴ ضریب تعیین: ۰/۵۶					
Sig.	t	Beta	Std.Error	B	متغیرهای مستقل به ترتیب اهمیت تأثیر
۰/۰۰۱	۷/۸۰۳		۰/۲۴۶	۱/۹۲۶	Constant
۰/۰۰۰	۴/۷۷۸	۰/۲۳۰	۰/۰۵۱	۰/۲۴۱	رانندگی خصومت‌آمیز
۰/۰۰۲	۲/۴۲۳	۰/۲۵۴	۰/۰۴۴	۰/۲۴۶	قانون‌گریزی
۰/۰۰۰	-۴/۴۱۳	-۰/۱۹۷	-۰/۰۴۰	-۰/۱۷۸	احساس هویت ملی و دینی
۰/۰۰۳	۲/۹۸۷	۰/۱۴۱	۰/۰۴۵	۰/۱۳۷	نیازهای اجتماعی
۰/۰۰۲	-۳/۰۸۷	-۰/۱۳۰	۰/۰۰۳	-۰/۰۱۰	سابقه رانندگی - سال
۰/۰۰۶	-۲/۷۳۹	-۰/۱۱۷	۰/۰۴۱	-۰/۱۱۲	سواد
۰/۰۰۵	-۲/۷۵۴	-۰/۱۱۶	۰/۰۰۰	-۰/۰۰۱	متوسط رانندگی در روز - کیلومتر
۰/۰۲۶	۲/۲۲۲	۰/۰۹۵	۰/۰۱۱	۰/۰۲۳	تعداد جریمه در سال گذشته

مدل شماره ۳

متغیرهای خارج از مدل

قانون‌گرایی، نگرش به پلیس و اهور، احتمال کشف، تأثیر رضایت از زندگی بر شیوه رانندگی، تقدیرگرایی، تفکر انتقادی، جنس (۱- زن ، ۲- مرد)، وضع تأهل (۱- مجرد، ۲- متأهل)، سن، سال، محل سکونت (۱- شهر، ۲- روستا)، بومی بودن (۱- مجاور، ۲- زائر)، قیمت اتومبیل

جدول شماره ۴ نشان می‌دهد که عوامل زیر به ترتیب اهمیت، بیشترین میزان تأثیر مستقیم یا معکوس را بر شاخص کلی رفتار رانندگی مخاطره‌آمیز دارند: قانون‌گریزی (تأثیر مستقیم)، رانندگی خصومت‌آمیز (تأثیر مستقیم)، احساس هویت ملی و دینی (تأثیر معکوس)، نیازهای اجتماعی (تأثیر مستقیم)، سابقه رانندگی - سال (تأثیر معکوس)، سواد (تأثیر معکوس)، متوسط رانندگی در روز - کیلومتر (تأثیر معکوس) و تعداد جریمه در سال گذشته (تأثیر مستقیم). مدل نهایی تحلیل مسیر به شرح ذیل می‌باشد.



نتایج و پیشنهادهای پژوهش

نتایج نشان داد که شیوع گسترده رفتار رانندگی مخاطره آمیز باعث نوعی بی هنجاری در جامعه شده است؛ لذا شاهد تفاوت کم یا حتی در برخی موارد، عدم تفاوت در این رفتار برحسب پایگاه های اجتماعی مانند سواد، تأهل، جنسیت، محل سکونت و نوع شغل هستیم. اگرچه در مجموع، میزان شاخص کلی این رفتار در حد کم ارزیابی شده است؛ ولی اولاً حدود ۶۵ درصد حداقل یک یا چند تخلف عمدی را داشته اند و درصدها در برخی رفتارها قابل توجه است؛ مانند استفاده از تلفن همراه، عدم رعایت

فاصله طولی از جلو، عدم رعایت حداکثر سرعت قانونی، اقدام به خوردن، نوشیدن، سیگار کشیدن، عبور عمدی از چراغ خطر، نیستن کمربند ایمنی که بر حسب مورد بین ۲۵ تا ۷۴ درصد رانندگان را شامل می‌شود.

نتایج پژوهش در زمینه عوامل مؤثر بر رفتار رانندگی مخاطره‌آمیز با پژوهش پیشین سازگاری بیشتری دارد. رابطه معکوس سن و سال‌های تجربه رانندگی با تخلفات عمدی با پژوهش حق‌شناس و دیگران (۱۳۸۴) سازگاری دارد؛ لیکن رابطه مستقیم سواد با تخلفات عمدی در پژوهش حاضر تأیید نشد. رابطه تأهل با تخلفات عمدی که نشان می‌دهد مجرد بودن با تخلفات عمدی بیشتری همراه است، با پژوهش رحمانی فیروزجاه و دیگران (۱۳۸۵) سازگاری دارد؛ ولی محل سکونت (روستایی بودن) در پژوهش حاضر تأیید نشد. تأثیر مستقیم رانندگی خصومت‌آمیز با رفتار رانندگی مخاطره‌آمیز را می‌توان با نظر دالارد همسو دانست که معتقد است منشأ پرخاشگری، عوامی بیرونی است و معتقد است پرخاشگری همیشه پیامد ناامیدی است و عملی است که هدف آن، صدمه زدن به یک موجود زنده می‌باشد (گری و دیگران، ۱۹۸۹: ۱۴)؛ این صدمه می‌تواند فیزیکی یا عاطفی (مثل ناسزاگفتن) باشد. بنابراین پرخاشگری یک پاسخ آموخته‌شده از طریق مشاهده یا تقلید از دیگر افراد اجتماع است (آلوارز و باخمن، ۲۰۰۸: ۶۳). رفتار رانندگی نیز نمی‌تواند جدا از مقررات، عادات، ارزش‌ها و انتظارات جامعه باشد.

نتایج مربوط به رابطه معکوس بین قانون‌گرایی با تخلف، با پژوهش مردی (۱۳۸۵) سازگاری دارد؛ ولی با رابطه معکوس نگرش به پلیس با تخلف سازگاری ندارد. نتایج درباره رابطه مستقیم رفتار خصومت‌آمیز با تخلف، با پژوهش شاکری‌نیا و محمدپور (۱۳۸۹) و نیز با پژوهش چنگ شیائوچی و پارکر (۲۰۰۲) سازگاری دارد. رابطه مستقیم تعداد تصادفات با رفتار رانندگی مخاطره‌آمیز، با پژوهش هاروود و فرگوسن (۲۰۰۰) سازگاری دارد. نتایج رابطه مستقیم نیازهای اجتماعی با رفتار رانندگی

مخاطره، با پژوهش شوهام و دیگران (۱۹۹۸)، تابمن و همکاران (۲۰۰۴) و نیز با پژوهش مؤمنی (۱۳۸۰) سازگاری دارد. نتایج دربارهٔ رابطهٔ معکوس نگرش به پلیس راهور با رفتار رانندگی مخاطره‌آمیز، با پژوهش اسکاگلیون و کاندون (۱۹۸۰) سازگاری دارد. نتایج مربوط به رابطهٔ مستقیم قانون‌گریزی با رفتار رانندگی مخاطره‌آمیز با پژوهش رضایی (۱۳۸۴) و نیز با پژوهش کلانتری و همکارانش (۱۳۸۴) سازگاری دارد.

تأثیر مستقیم نیازهای اجتماعی بر رفتار رانندگی مخاطره‌آمیز با نظریهٔ نیاز منطبق است؛ بنابراین نظریهٔ کمبودهای عاطفی افراد می‌تواند به صورت تلاش برای جلب توجه و تأثیرگذاری بر دیگران مستقیماً بر رفتار رانندگی اثرگذار باشند. از طرف دیگر گاهی نیز حالت‌های نامناسب احساسی، تفکر راننده را مختل می‌کند و احساسات او را به مرز غیرقابل کنترل می‌رساند و او را درگیر رفتار مخاطره‌آمیز می‌کند و به سمت خودخواهی و فرصت‌طلبی می‌کشاند. بی‌صبری و بی‌توجهی، قدرت‌طلبی، بی‌پروایی و خشونت خیابانی بر رفتار رانندگی مخاطره‌آمیز تأثیر دارند (جیمز ونهل، ۲۰۰۰: ۹۳).

نتایج مربوط به تأثیر معکوس تقدیرگرایی با رفتار رانندگی مخاطره‌آمیز با تفسیر افراد از مقولهٔ تصادف و نسبت دادن آن به سرنوشت و نه رفتار خود با دیدگاه کنش متقابل نمادین همخوانی دارد. برداشت فرد از قانون‌گرایی طی فرایند کنش متقابل اجتماعی و نقش‌گیری ایجاد می‌شود. درک فرد از رفتار دیگران و معنایی که در نظر دارند نیز حائز اهمیت است. اگر فرد کنشی انجام دهد و دیگران (نظام کنترل) کنش او را جرم و تخلف تلقی کنند، کنش متوقف خواهد شد؛ پس رانندگان، تخلف و تخطی از قانون را از یکدیگر می‌آموزند و به دلیل نبود مجازات کافی، این رفتار ادامه می‌یابد. تخلف رانندگی در جامعه به صورت جرم تفسیر نمی‌شود؛ بنابراین متخلفان به جای پذیرش مسئولیت تخلف خود، شرایط را مقصر قلمداد می‌کنند یا خسارت

پدیدآمده را ناچیز می‌شمارند. تأثیر معکوس تفکر انتقادی بر رفتار مخاطره‌آمیز مؤید این نظریه است که تکنیک و تمدن همپای هم پیش می‌روند و آن‌ها که به سراغ تکنیک رفته‌اند، تنظیم نفس بالایی داشته‌اند؛ چون لازمه گسترش تکنیک، نظم و انضباط و تلاش سرسختانه است. تنظیم نفس، اکتسابی است و هم‌زمان با گسترش تمدن پیش می‌رود و جوامع را به سمت کاهش ستیزه‌جویی پیش می‌برد؛ بنابراین توانایی خودتنظیمی که یکی از ابعاد تفکر انتقادی است، عاملی می‌باشد که شرکت در رفتارهای مخاطره‌آمیز را پیش‌بینی می‌کند (ماگار و فیلیپس، ۲۰۰۸). برای چنین فردی، تعهد به قانون در واقع به معنی احساس مسئولیت نسبت به پیامدهای عمل غیرقانونی است؛ یعنی نوعی تعهد اصولی به قانون در او ایجاد خواهد شد. چنین تعهدی، پایدارترین و مطمئن‌ترین نظام کنترلی برای افراد جامعه می‌باشد که دیگر هیچ ربطی به حضور یا عدم حضور پلیس یا هر عامل اقتدار دیگری ندارد. فرد با پلیس همکاری می‌کند؛ چون به این درک رسیده است که اجرای قانون در بلندمدت به نفع همه است.

تأثیر معکوس احساس هویت ملی و مذهبی بر رفتار رانندگی مخاطره‌آمیز، نظریه جامعه‌پذیری را مورد تأکید قرار می‌دهد. حاصل جامعه‌پذیری مناسب، توافق ارزشی و ایجاد احساس هویت ملی و دینی و به دنبال آن، تعهد نسبت به گروهی است که فرد هویت خود را با آن تعریف می‌کند. عمل جامعه‌پذیری از طریق نهادهای آموزشی، مذهبی و نظارتی مثل خانواده، رسانه‌ها، مدرسه یا پلیس انجام می‌شود؛ اما اگر این نهادها کارکرد مناسب خود را از دست بدهند، در چهارچوب جامعه به جای نفع، فرد را با هزینه مواجه می‌کنند. در چنین شرایطی، ساروکارهای جایگزین شکل می‌گیرند (صباغ‌پور، ۱۳۸۷: ۱۹۲) و افراد با دورزدن مسیر مقبول جامعه، در شیوه‌های دستیابی به اهداف، نوآوری ایجاد می‌کنند تا به اهداف خود برسند و اینجاست که کج‌روی رخ می‌دهد. با توجه به نتایج پژوهش در تحلیل‌های توصیفی و تبیینی می‌توان برای

کاهش رفتار رانندگی مخاطره‌آمیز به موارد زیر اشاره کرد:

- ۱- برای کاهش رانندگی خصومت‌آمیز باید نیازهای اجتماعی و قانون‌گریزی را کاهش و احساس هویت ملی و دینی، تفکر انتقادی و نگرش مثبت به پلیس راهور را افزایش داد.
- ۲- برای کاهش قانون‌گریزی باید نیازهای اجتماعی را کاهش و قانون‌گرایی، نگرش به پلیس راهور و تفکر انتقادی را افزایش داد و بر تجربه رانندگی تأکید نمود.
- ۳- بر اساس نتایج، برای کاهش تصادفات باید تخلفات عمدی و غیرعمدی را کاهش داد.
- ۴- برای کاهش تخلفات عمدی و غیرعمدی باید قانون‌گریزی، رانندگی خصومت‌آمیز، نیازهای اجتماعی (کمبود محبت، احترام، احساس تبعیض و محرومیت) و تعداد جریمه را کاهش داد و از طرفی دیگر، احساس هویت ملی و دینی، تجربه رانندگی و نیز آگاهی مردم را افزایش داد.
- ۵- با توجه به نقش سابقه رانندگی در کاهش تخلفات، برای افزایش تجربه رانندگی باید بر کیفیت آموزش رانندگی افزوده شود و افراد کم‌سابقه بیشتر مراقبت شوند.
- ۶- با توجه به رابطه مستقیم تخلفات غیرعمدی با عمدی، باید بر افزایش آگاهی و حساسیت رانندگان افزود و جلوگیری از تخلفات غیرعمدی را در اولویت قرار داد؛ زیرا این کار، آسان‌تر از جلوگیری از تخلفات عمدی است و با مقاومت کمتری همراه است.
- ۷- با توجه به تأثیر معکوس سواد بر رفتار مخاطره‌آمیز، باید بر میزان آگاهی افراد کم‌سواد افزوده شود و نیز باید توجه نمود که سواد نیز تحت تأثیر متغیرهای اجتماعی دیگر است؛ از قبیل نوع شغل و رتبه شغلی و میزان رانندگی؛ و مشاغل کارگر، کشاورز، اصناف، دانشجو، تخلفات عمدی و غیرعمدی بیشتری را مرتکب شده‌اند. نتایج نشان داد کسانی که شغل مهم‌تری دارند و رتبه بالاتری در محل کارشان دارند،

تخلف کمتر باشد؛ لذا برخی مشاغل باید برای آموزش در اولویت قرار گیرند.
 ۸- با توجه به نقش مؤثر افراد مقصر در تصادفات در افزایش تخلفات عمدی و غیرعمدی، این افراد باید در جبران خسارات بیشتر مسئولیت بپذیرند و بیشتر آموزش ببینند.

۹- کاهش تقدیرگرایی نیز از طریق کاهش نیازهای اجتماعی میسر شده و باعث کاهش رفتار مخاطره‌آمیز خواهد شد.

منابع

- آیتی، اسماعیل. (۱۳۸۱). *تصادفات جاده‌ای در ایران*. زاهدان: مؤسسه چاپ و انتشارات دانشگاه فردوسی.
- افروز، جواد. (۱۳۸۰). بررسی ریشه‌های روانی - رفتاری رانندگی پرخاشگرانه. دومین کنفرانس مدیریت ترافیک.
- جلائی پور، حمیدرضا؛ محمدی، جمال. (۱۳۸۷). *نظریه‌های متأخر جامعه‌شناسی*. تهران: نی.
- جوانبخت، رابعه. (۱۳۸۲). *فرهنگ ترافیک: بایدها و نبایدها*. دانشگاه علوم انتظامی امین.
- حق‌شناس، حسن. (۱۳۸۴). رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز. *مجله پژوهشی حکیم*، ۴۷-۵۵.
- دانایی فرد، بهزاد. (۱۳۸۷). *هویت اجتماعی: رویکردها و نظریه‌ها*. تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات اجتماعی.
- رحمانی فیروزجاه، علی؛ جوادی، رضا. (۱۳۸۵). بررسی جامعه‌شناختی علل تصادفات جاده‌ای. *مجله مطالعات اجتماعی ایران*، (۱)، ۹۸-۱۸۲.
- رضایی (۱۳۸۴). میزان نوع و عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی. *مجله جامعه‌شناسی*

ایران، (۶)، ۴۷-۶۹.

- روشه، گی. (۱۳۸۷). *مقدمه‌ای بر جامعه‌شناسی عمومی* (ترجمه هما زنجانی زاده). تهران: سمت.

- سوری، احمد. (۱۳۸۷). روانشناسی ترافیک. همایش ترافیک و آینده، زاهدان: ناجا.

- سیف، علی اکبر (بی تا). برگرفته از همشهری آنلاین، بازیابی شده از ۸ مهر ۱۳۹۵،

<http://www.asriran.com/fa/news/496868>.

- شاکری نیا، ایرج؛ محمدپور، مهری. (۱۳۸۹). رابطه ویژگی‌های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پرخطر. *مجله دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی - درمانی شهید صدوقی یزد*، (۱۸)، ۲۲۵.

- صباغ پور، علی اصغر. (۱۳۸۷). *منافع فردی و منافع جمعی*. تهران: معاونت پژوهشی دانشگاه آزاد اسلامی.

- طیبی، زهرا. (۱۳۸۶). تحلیل رفتار رانندگی از دیدگاه پردازش اطلاعات. *مطالعات تربیتی و روانشناسی دانشگاه فردوسی*، (۸)، ۱۴۷-۱۷۰.

- عبداللهی، محمود. (۱۳۸۷). نقش عوامل اجتماعی مؤثر بر قانون‌گرایی شهروندان تبریز. *فصلنامه علوم اجتماعی (دانشگاه آزاد واحد خنخال)*، (۲)، ۵۱-۷۶.

- عبدی، عباس. (۱۳۸۱). *نارسایی قانون و حقوق در فرهنگ عمومی*، در معماری حاکمیت قانون در ایران. تهران: طرح نو.

- علی بابایی، حمیدرضا؛ فیروزجائیان، سیدعباس. (۱۳۸۸). ویژگی‌های روان‌سنجی پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر. *فصلنامه پایش*، (۸)، ۲۱-۲۸.

- قادری، حاتم. (۱۳۸۱). *تبارشناسی یک مشکل در معماری حاکمیت قانون در ایران*. عباس عیدی (ویراستار)، تهران: طرح نو.

- قرایی، بنفشه؛ محمدی، رضا. (۱۳۸۶). بررسی رابطه سلامت روان و کیفیت خواب رانندگان و میزان تصادفات جاده‌ای. *فصلنامه دانش‌انتظامی*، (۹)، ۵۸-۶۶.

- کالبرگ، اشتفان. (۱۳۸۳). انواع عقلانیت از دیدگاه ماکس وبر؛ بنیادهایی برای تحلیل فرایندهای عقلانی شدن (ترجمه مهدی دستگردی). مجله معرفت، (۸۰)، ۶۵-۴۵

- کلاتری، صمد. (۱۳۸۴). ارتباط فقر با قانون‌گریزی و شکل‌گیری آسیب اجتماعی. فصلنامه رفاه اجتماعی، (۵)، ۸۷-۶۲

- مارتیندال، دان. (۱۳۸۷). ماهیت و انواع نظریه‌های جامعه‌شناسی (ترجمه حمید عبدالهیان). تهران: جامعه‌شناسان.

- محسنی، علیرضا. (۱۳۸۴). رابطه قانون‌گرایی با کاهش جرایم. ماهنامه دادرسی، (۹)، ۶-۳

- محمد فام، ایرج؛ گل محمدی، رستم. (۱۳۸۲). بررسی رفتارهای نالیمن بین رانندگان اتوبوس بین‌شهری همدان. مجله طبیب شرق، (۵)، ۲۵۱.

- مردی، صفر. (۱۳۸۵). بررسی رابطه تحصیلات و آشنایی با قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی. فصلنامه دانش انتظامی، ۵۶-۴۳

- مؤمنی، پروین. (۱۳۸۰). قانون‌گریزی؛ علل و عوامل. مجله وکالت، (۶)، ۶۲-۵۸

- الیاس، نوربرت. (۱۳۷۷). تکنیک و تمدن. فصلنامه ارغنون، (۱۳)، ۲۴۹-۲۴۶

- یونسیان، مسعود؛ مرادی، علی. (۱۳۸۴). نگرش و عملکرد رانندگان وسایل نقلیه در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی در تهران. مجله دانشکده بهداشت و انستیتو تحقیقات بهداشت، (۱۱)، ۶۶-۵۷

- Ajzen, I., & Fishbein, M. (1980). Understanding Attitudes and predicting Human Behavior. *Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.*

- Alvarez, A. & Bachman, R. (2008). Violence, the enduring problem. *Thousand Oaks: Sage Publications, Inc.*

- Atkinson, J. W. (1957). Motivational determinants of risk-taking behavior. *Psychological Review*, 372-359, (64).

- Begg, D. & Langley, J. (2010). Changes in risky driving behaviour among young adults. *Injury prevention Research unit, university of Otago.* Retrieved [2010] from

http://www.monash.edu.au/cemo/roadsafety/abstracts_and_papers/044/MS44copy2.pdf.

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

- Buetell, N. (2006). Life satisfaction, a Sloan Work and Family Encyclopedia entry. Retrieved [2010,October 7], from the Sloan Work and Family Research Network

website:http://wfnetwork.bc.edu/encyclopedia_entry.php?id=3283&area=academics. Context: A Hierarchical Analysis of Satisfaction, With Police. *Justice Quarterly*, 629-607.

- Elliott. (1998). The fate of reason:Max weber and the problem of (Ir)Rationality. Retrieved [2010] from, www.unc.edu/~elliott/docs/.

- Goldenfeld, C., Levet, P. B. M., & Heidstra, J. (2000). Psychological perspectives on changing driver attitude and behaviour . *Recherche - Transports - Sécurité*, 81-65. doi:10.1016/S0-90108)00(8980-0761.

- Grey, E.M., Triggs, T.J. & Haworth, N.L. (1989). Driver Aggression: The Role Of Personality, Social Characteristics, Risk And Motivation. Human Factors Group, *Department of Psychology*, Monash University. Report No. CR 81.

- Hechter, M., Kanazawa, S. (1997). Sociological Rational Choice Theory. *Annu. Rev. Sociol.*, 23,191214.

- Herman nabi, et al. (2005). Type A Behavior pattern, risky driving behaviors and serious road traffic accidents. *American Journal of Epidemiology*, 870-864 ,(9) 161. doi: 10.1093/aje/kwi110.

- Horwood, L.J. & Fergusson, D.M. (2000). Drink Driving and traffic accidents in young people. *Accident analysis and prevention*, 814 -805 ,(6) 32. Retrieved [2010] from,

<http://www.chmeds.ac.nz/research/chds/publications/2000/traffic.pdf>.

- Huit, W. (2007). Maslow's hierarchy of needs. Educational Psychology Interactive. Valdosta, GA: Valdosta State University. Retrieved [2010] from, <http://www.edpsycinteractive.org/topics/regsys/maslow.html>.

- Iversen, Hilde. (2004). Risk taking attitudes and risky driving behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 3(7). doi:10.1016/j.trf.2003.11.003.

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

- James, L. (n.d.). Principles of Driving Psychology. Retrieved [2010] from, http://www.drdriving.org/articles/driving_psy.htm.

- Jensen, G. F. (2003). Social Control Theories. *In Encyclopedia of*

Criminology.

- Jessor, et al. (1997). Predicting developmental change in risky driving transition to young adulthood. *Applied Developmental Science*, 16-4, (1)1.
- Kenneth, A. (2005). Explorations in classical sociological theory. Available from <http://books.google.com>.
- Kloep, M., Guney, N., Cok, F. & Simsek, O.F. (2009). Motives for risk-taking in adolescence: A cross-cultural study. *Journal of Adolescence*, 151-135, 32.
- Lin, Y. (2009). Modeling Aggressive Driving: Assessing Low Self-Control. A Dissertation Submitted In Partial Fulfillment Of The Requirements For The Degree Of Doctor Of Philosophy. *Theory With The General Aggression Model* Washington State University program In *Criminal Justice*.
- Magar, E.C.E. & Phillips, L.H. & Hosie, J. A. (2008). Self Regulation and Risk Taking. *Personality and Individual Differences*, 159-153, (245).

