

بررسی تأثیر رنگ خودرو و جاده در اصلاح رفتار رانندگی کاربران ترافیک

داود دعاگوویان^۱، رضا سخایی^۲، محمد باقری^۳

از صفحه ۳۵ تا ۵۴

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۹/۶ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۱۱/۱۱

چکیده

پژوهش بررسی انتخاب رنگ (خودرو و جاده) در اصلاح رفتار رانندگی کاربران ترافیک، با هدف ارائه راهکارهای اجرایی برای تغییر رفتار ترافیکی کاربران صورت گرفته است. نویسندگان بر این اعتقاد هستند که می‌توان با استفاده از رویکردهای فرهنگی و توجه به عامل رنگ در خودرو و جاده یا تغییر رفتار، به اصلاح و تحول رفتار ترافیکی و کاهش حوادث رانندگی دست یافت. بدین منظور، پژوهشگر از روش پیمایشی برای جمع‌آوری داده‌ها استفاده نموده است. در این روش می‌توان با استفاده از نظرات کارشناسان به ارزیابی شاخص‌های تغییر رفتار ترافیکی دست یافت. با این توصیف، روش این پژوهش از نظر هدف، کاربردی و روش پژوهش پیمایشی است. جامعه آماری این پژوهش، کارشناسان و نخبگان حوزه‌های مدیریت ترافیک بوده‌اند. ابزار جمع‌آوری داده‌ها نیز پرسشنامه ساخته شده توسط پژوهشگر که پایایی و روایی آن قبل از اجرا مورد تأیید قرار گرفت، است و داده‌ها نیز با استفاده از آزمون پیرسون مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که در آزمون پیرسون، کلیه فرضیه‌ها معنادار بوده و می‌توان بیان داشت که بین نوع به کارگیری رنگ از نظر طیف نوری، نقش رنگ خودرو در کنترل هیجانات، نقش رنگ جاده و خط‌کشی مناسب، نقش رنگ در کاهش خستگی و رانندگی مناسب، نقش رنگ در تنظیم خفیات پرخاشگری در رانندگی و نقش رنگ تبلیغات و اطلاع‌رسانی و کاهش خطاهای رانندگی در چهار قاعده لغزش‌ها، تخلفات عمدی، تخلفات غیر عمدی و کاهش اشتباهات رانندگی، هم‌بستگی وجود دارد.

کلیدواژه‌ها: اصلاح رفتار، ترافیک، رنگ، خودرو، رفتار.

۱. دانشیار دانشگاه علوم انتظامی امین، Da.doagooyan@yahoo.com

۲. کارشناس ارشد مدیریت ترافیک، دانشگاه علوم انتظامی امین.

۳. دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت ترافیک، دانشگاه علوم انتظامی امین.

مقدمه

در سال‌های اخیر، موضوع اصلاح رفتار ترافیکی بسیار مورد توجه نهادهای دانشگاهی و آموزشی، مدیریت شهری، مدیریت ترافیکی و وسایل ارتباط جمعی قرار گرفته است (نوابخش و کفاشی، ۱۳۸۷؛ عبدالرحمانی و دیگران، ۱۳۸۹). آمار و اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در طول دهه گذشته، هزینه‌های انسانی و مالی مربوط به مدیریت ترافیک در حال افزایش بوده و به نظر می‌رسد که به دلیل تنگناها و موانع قانونی بیش از پیش نمی‌توان پاسخ‌گوی این هزینه بود و باید به سایر راهکارهای علمی در کنترل ترافیک جاده‌ای توجه نمود (راهبران، ۱۳۸۷). ملت ایران هر ساله هزاران نفر را در جاده‌ها به‌عنوان سرمایه‌های انسانی از دست می‌دهد؛ تنها در دوران پس از انقلاب، دست‌کم هفتصد هزار قبر برای کشته‌های رانندگی حفر شده و دست‌کم پانزده میلیون نفر مجروح شده‌اند^۱ که شماری از آنان باید باقی عمر را روی تخت و یا ویلچر بگذرانند. همه قشرها از وزیر، وکیل و استاد دانشگاه گرفته تا ورزشکار، بازیگر، کارمند و کارگر، هرازچندگاهی به سوگ یکی از همکاران خود می‌نشینند. به نظر می‌رسد که جاده‌های غیراستاندارد و فرهنگ رانندگی نادرست به چنین مشکلاتی دامن زده است؛ بنابراین ضرورت دارد که مدیران شهری و کلیه کاربران ترافیکی با رعایت قوانین رانندگی به‌عنوان نماد قانون‌گرایی در کشور، چنین مشکلاتی را به حداقل برسانند. رانندگی در دنیا، یک امر «جمعی» است؛ و جمع‌گرایی به‌عنوان نمادی از قانون‌گرایی و توجه به نیازهای ساختاری و اجتماعی که بر نیازهای فردی اولویت دارد، باید مورد نظر مدیران و رانندگان قرار گیرد (سو، ۲۰۰۸).

مسئله است که ایمنی ترافیکی در عرصه استانداردسازی جاده‌ها، نقش مهمی در

۱. با توجه به اینکه به‌طور متوسط، سالانه ۲۵ هزار نفر در جاده‌ها کشته می‌شوند و اگر این رقم در ۳۰ سال گذشته ضرب گردد، متوسط کشته‌شدگان در ۳۰ سال گذشته یعنی عدد فوق به دست می‌آید.

رانندگی داشته و امروزه رنگ، عامل مهمی در این زمینه محسوب می‌شود. امروزه ثابت شده است که رنگ خودرو و جاده از نظر روان‌شناسی در اصلاح رفتار ترافیکی و گرایش انسان به رفتارهای استاندارد رانندگی نقش دارد. نقش رنگ‌ها در نظم‌دهی خلیات انسانی و شناخت روان‌شناسی رفتارها که حاوی پیام‌های بسیاری است، بسیار مؤثر است (مادن، هوت و روث، ۲۰۰۰). به‌طور کلی این مقاله تلاش می‌کند که با اضافه‌نمودن عنصر رنگ به قواعد رانندگی، راهکارهایی اجرایی در عرصه اصلاح رفتارهای رانندگی کاربران ارائه دهد.

پیشینه پژوهش

پژوهش صورت‌گرفته توسط دبی فانک و نلسون دایسی (۲۰۰۶) نشان می‌دهد که رنگ محصول بر جذب مصرف‌کننده در صنعت اتومبیل‌سازی بررسی شده است؛ البته این مطالعه به بررسی اثر رنگ در خود محصول می‌پردازد. در این پژوهش، اثر رنگ بر محصول با توجه به اهمیت رنگ، طرز برخورد مصرف‌کننده نسبت به رنگ، جذابیت رنگ، هنجارهای رنگ و ترجیحات رنگ با در نظر گرفتن عنصر جنسیت به‌عنوان عامل مداخله‌گر در این انتخاب بررسی شده است. نتایج نشان می‌دهند که مصرف‌کنندگان بیشتر به خرید ماشین‌هایی علاقه دارند که رنگ مورد علاقه آن‌ها را داشته باشد، رنگی که احساس خوبی به آن‌ها دهد و یا رنگ‌هایی که به نظر آن‌ها و یا برای افرادی که برایشان مهم هستند، جذاب و قابل قبول باشد. این رنگ‌ها به ترتیب آبی، مشکی، صورتی، سفید، قرمز و سبز بوده است.

همچنین در بسیاری از پژوهش‌ها، حدود ۹۰ درصد سوانح رانندگی به خصوصیات رفتاری ربط داده شده‌اند (بنر، ۲۰۰۳: ۹). این پژوهش‌ها نشان داده‌اند که گروه خاصی از افراد دارای آمار تصادفات رانندگی بیشتری هستند و این گروه با دیگران در برخی از ویژگی‌های شخصیتی، متفاوت می‌باشند (پارکر، ۱۹۹۴). در یک بررسی که به رابطه

بین شخصیت و تفاوت‌های فردی پرداخته است، نشان داده شده که نمره صفت شخصیتی هیجان‌طلبی از همه بیشتر، احتمال انجام خشونت در رانندگی را نشان می‌دهد (لاجونن، ۲۰۰۴: ۳۱). توجه به رفتار رانندگی، از اهمیت خاصی برخوردار است؛ زیرا رفتار رانندگی تهاجمی، آسیب‌های فیزیکی فراوانی را بر پیکره کشورهای وارد ساخته است (بزر و ازکان، ۲۰۰۶). مطالعات انجام‌گرفته در آمریکا و کانادا نشان داده است که میزان شیوع رفتار تهاجمی در رانندگی منجر به تصادف، بیش از ۳۰ درصد بوده است (میدو و لاسون، ۱۹۹۸). این پدیده نه تنها در دو کشور فوق، بلکه در کشورهای انگلیس و استرالیا نیز مشاهده شده است (هاردینگ، مورگان، فرانته و بلاگ، ۱۹۹۸).

مبانی نظری پژوهش

رنگ و اصلاح رفتار رانندگی

بسیاری از نظریه‌پردازان، رابطه رنگ با رفتارهای هیجانی را مورد بررسی قرار داده‌اند (گوته، ۱۹۸۲). رنگ نه تنها بر ذهن انسان بلکه آثار خاصی بر رفتار و اعضای بدن دارد (تگفا، ۲۰۰۸). از این رو، کنش‌های رفتاری و اجتماعی متأثر از رنگ موجب گشته است که افراد تحت‌تأثیر رنگ‌ها، واکنش‌های متفاوتی حتی در یک فرهنگ خاص از خود بروز دهند (موروتو، ۲۰۰۱).

بیشتر مدیران شهری، حل معضل ترافیک را نیازمند مدیریت واحد بخش ترافیک (رفیعی، ۱۳۹۰) و به‌کارگیری شیوه‌های فرهنگی اصلاح و تحول رفتار رانندگی کاربران و تغییر نگاه به رنگ‌ها در عنصر جاده و خودرو و نیز ارتقای آموزش صحیح عبور و مرور در سه بخش آموزش، مهندسی و اعمال قانون در بخش ترافیک می‌دانند (همان). اگرچه در این راستا، اقداماتی در تمام شهرهای ایران صورت گرفته است؛ اما از آنجاکه نهادهای مسئول فرهنگ، فرایندی زمان‌بر است، جز در چند مورد شاهد تغییرات

جدی در ترافیک نبوده‌ایم. تجربه بسیاری از کشورها نشان می‌دهد که سیاست‌های اصلاح رفتار در دو عرصه روان‌شناسی و جامعه‌شناسی نیز صورت گرفته است. در این کشورها، تلاش‌های زیادی در استفاده از رنگ‌ها در عرصه‌های جاده، تبلیغات و خودرو برای اصلاح رفتار صورت گرفته است (گاربر و هیات، ۲۰۰۰: ۱۴). رنگ به‌طور مستقیم بر رفتار مصرف‌کننده تأثیر دارد و اثرات رنگ‌ها تعیین‌کننده رفتار بسیاری از مصرف‌کنندگان است؛ به‌ویژه با توجه به خاصیت فعال‌کننده بعضی از رنگ‌ها، رنگ می‌تواند با برانگیختن علاقه، میل به رفتار درست را افزایش دهد (اندرو و اسمیت، ۱۹۹۶). طراحان تبلیغاتی در کشور باید از طریق ارائه رنگ‌ها و الگوهای مناسب، اثر بلندمدت تبلیغات خود در جامعه را به وجود آورند.

رفتار رانندگی

رفتار به هر فعالیت و عملی اطلاق می‌شود که موجود زنده انجام می‌دهد و متضمن حرکات بدنی آشکار و پنهان (ازرا پارک، ۱۹۴۴: ۱۸۴۶)، اعمال فیزیولوژیک، عاطفی و فعالیت عقلی باشد (شعاری‌نژاد، ۱۳۶۴: ۵۴؛ شایان‌مهر، ۱۳۷۷: ۲۶۲)؛ یا هر فعالیتی است که فرد انجام می‌دهد و به‌وسیله فرد دیگری قابل مشاهده است (سیف، ۱۳۸۱: ۴۱). با این وجود، مطالعات زیادی در خصوص انواع رفتار صورت گرفته است (سیف، ۱۳۸۱؛ کریمی، ۱۳۹۰؛ توسلی، ۱۳۹۰؛ امرسون و همکاران، ۲۰۰۷) که عبارتند از رفتار ارادی، رفتار انعکاسی و غیرارادی، رفتار غریزی و رفتار اجتماعی و سازمانی (شعاری‌نژاد، ۱۳۶۴: ۲۰۰). کورت لوین^۱ به‌وسیله نظریه‌ای، «میدان اجتماعی» رفتار را تابع شخصیت و محیط می‌داند (روشه، ۱۳۷۹: ۳۴). قصد لوین، آن بود که قوانینی (روابطی) به دست دهد که طبق آن بتوان رفتار فرد را در فضاهای زندگی خاص او پیش‌بینی کرد (دفتر همکاری حوزه و دانشگاه، ۱۳۷۳: ۳۲۱). آبراهام مازلو^۲، رفتار

1. Lewin Kurt (1890-1947)

2. Maslow

انسان را در تعامل با نیازها در نظر می‌گیرد. از نظر او، رفتارهای انسان زمانی قاعده‌مند می‌شود که نیازهای اساسی او برآورده شوند (مازلو، ۱۳۶۷: ۷۴ و ۱۳۶۹: ۱۸۳). به نظر پیتر بلاو^۱، رفتارهای اجتماعی در جریان تعامل اجتماعی و روابطی که انسان در انتظار پاداش است، رخ می‌دهد. پاداش یک مفهوم کلیدی، در کانون اندیشه بلاو قرار دارد. بلاو به چهار دسته پاداش همچون پول، تأیید اجتماعی، اعتبار یا احترام و اجابت اشاره می‌کند (کوزر و روزنبرگ، ۱۳۷۸: ۱۰۳-۱۰۴؛ ترنر، ۱۳۸۲: ۳۶۰). تأیید اجتماعی در نظریه بلاو از اهمیت زیادی برخوردار است؛ برای تحصیل تأیید اجتماعی، انسان‌ها اغلب نقطه نظرانشان را اصلاح می‌کنند، رفتارشان را تغییر می‌دهند، برای بهبود قضاوت‌هایشان تلاش می‌کنند، و کوشش‌هایی را برای شرکت در رفاه و سعادت دیگران وقف می‌کنند (والاس، ۱۹۸۶: ۱۷۵). مسلّم است که شناخت رفتار و تبیین این عنصر مهم در زندگی انسانی می‌تواند ادراک و شناخت ما را از رفتار ترافیکی تعمیق دهد.

در متون تخصصی، رفتار ترافیکی^۲ به مهارت‌های فردی، توانایی‌های ادراکی و شناختی راننده اطلاق می‌شود و نشان می‌دهد که واکنش راننده در مقابل قوانین و هشدارهای راهنمایی و رانندگی چگونه است (ناتانن^۳، ۲۰۰۶: ۷۵). رفتار رانندگی به رفتاری گفته می‌شود که راننده به صورت الگویی برای رانندگی خود انتخاب می‌کند؛ مانند سرعت رانندگی، میزان تمرکز در رانندگی و حفظ میزان فاصله استاندارد (ازکان، ۲۰۰۵: ۳۵۵).

فرهنگ ترافیک

در بررسی فرهنگ ترافیک ضرورت دارد که ابتدا تعریفی از فرهنگ ارائه شود. واژه «Culture»، مشتق از فعل لاتین «Colerel» است که به معنای پرورش گیاه و یا

1.P.BLam
 2.Trafficing Behavior
 3.Näätänen

حیوانات و کشت و کار مورداستفاده بوده و حتی گاهی نیز به مفهوم پرورش خانوادگی به کار رفته است (فرهنگ دهخدا، ۱۳۹۰). در میان متکلمان یونان باستان، این اصطلاح کاربرد رایج امروزی را نداشته و بیشتر از دوران رنسانس به بعد در زبان انگلیسی «Culture» و پیش از آن در زبان آلمانی «Kultuer» به معنای پیشرفت و تعالی یک جامعه و نشانه دستیابی آن به تمدن به کار می رفته است (روح الامینی، ۱۳۷۰: ۱۴۱). ژاک ید، جامعه شناس فرانسوی معتقد است که واژه فرهنگ اکنون معنایی پهناتر و وسیع تر از هر زمانی دارد (آشوری، ۱۳۵۷: ۱۱۲). با این وجود در کلیه مقالات و کتاب هایی که بعد از دهه ۸۰ میلادی در خصوص رانندگی و فرهنگ رانندگی به نگارش درآمده، واژه فرهنگ ترافیک به واژه های فرهنگ رانندگی و رفتار رانندگی تغییر ماهیت داده است (فدرستون، ۲۰۰۴؛ میلر، ۲۰۰۱؛ دیکسون و بانول، ۲۰۰۹). در بررسی واژه فرهنگ رانندگی باید دو چیز را از هم تمییز داد. اول اینکه خودرو به عنوان شکلی از فرهنگ مادی به عنوان نقطه شروع بحث فرهنگ رانندگی محسوب شده (میلر، ۲۰۰۱) و درک ما را از آن به عنوان یک ارزش فرهنگی و احساس هر فرد نسبت به آن عمیق تر می کند (یانگ، ۲۰۰۱)؛ در این تعریف جدید، خودرو نه به عنوان یک ابزار مصرف بلکه به عنوان یک ارزش و هویت فرهنگی افراد محسوب می شود. به نظر می رسد 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). دوم اینکه در بحث فرهنگ رانندگی باید به درون مایه رانندگان و شخصیت و طبقه اجتماعی آنان توجه کرد. در واقع نحوه 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).

به طور کلی برای نهادینه سازی فرهنگ رانندگی در بین جوانان و کلیه افراد از هر دو جنس زن و مرد و برای ایمن سازی رانندگی، باید به این دو بُعد فرهنگی مادی و معنوی رانندگی توجه کرد. در واقع دو بُعد فرهنگی رانندگی، مشخص کننده ساختار فرهنگ رانندگی است که عرصه را برای تغییرات و اصلاح رفتار رانندگی مهیا می سازد.

در ادبیات رانندگی، رابطه تنگاتنگی بین فرهنگ رانندگی و فرهنگ ایمنی ترافیک وجود دارد. فرهنگ ایمنی ترافیک به جنبه هایی از فرهنگ ترافیک مربوط است که به حوادث رانندگی و درک درست هنجارها و رفتارهای ایمنی رانندگان در حمل و نقل می پردازد؛ همچنین فرهنگ ایمنی ترافیک یعنی الگوهای رفتاری و اجتماعی کسب شده از جامعه مانند هنر، اعتقادات، نهادها و ارزش ها که روی تفکر و تصورات انسان از خودرو و نظام حمل و نقل و قوانین و فرایند تغییر و اصلاح رفتار وی تأثیر گذاشته است. در تعریف دیگر، فرهنگ ایمنی ترافیک به رفتارهای بهداشتی و ایمنی در رانندگی اطلاق می شود (همان، ۲۳۱).

الگوی اصلاح رفتار رانندگی

تغییر رفتار به مجموعه فنون و روش هایی گفته می شود که به رفع مشکلات سازگاری افراد در موقعیت های مختلف زندگی فردی و اجتماعی کمک می کند. نخستین بار، اسکینر و سولومون، اصطلاح رفتاردرمانی را برای تغییر و اصلاح رفتار جهت بهبود رفتارهای نابهنجار به کار بردند. در این روش، تغییر رفتار بر پایه بررسی تحلیلی اصول رفتارشناسی نابهنجار صورت می گیرد که مبتنی بر شش اصل زیر است:

۱. تأکید بر رفتار؛
۲. تغییر بر اساس اصول رفتاری؛
۳. تأکید بر رویدادهای جاری محیطی؛
۴. انتخاب دقیق شیوه تغییر رفتار؛

۵. عدم تأکید بر رویدادهای گذشته به منزله علل رفتار؛

۶. رد علل فرضی زیربنایی رفتار (مارتین، ۱۹۹۲، ۱۳۹۵: ۲۳۰-۲۳۳).

بورديو با طرح نظریه عادت‌واره^۱ درصدد تبیین تغییر رفتار است (بورديو، ۱۹۷۲: ۸۸ و ۱۹۸۹: ۹۳). عادت‌واره، مجموعه الگوهای است که انسان از طریق خانواده، رسانه‌ها، نهاد آموزش و پرورش و گروه همسالان کسب و آن‌ها را درونی کرده است؛ مانند چگونگی غذا خوردن، لباس پوشیدن، برقراری ارتباطات اجتماعی و رانندگی (بورديو، ۱۳۷۹: ۱۵۱). در واقع رانندگان متخلف دارای عادت‌واره‌ای متفاوت با عادت‌واره فضای متعارف هستند و جوانانی که با فرهنگ فضای رانندگی مخالف باشند، فضای رانندگی خصوصی شده و متفاوتی با شکل فضای رانندگی جامعه برای خود طراحی می‌کنند. بر مبنای نظریه بورديو، این رانندگان جوان ناهنجار، مجریان بی‌قانونی هستند که رانندگی را طبق قوانین خود انجام می‌دهند. در واقع این‌گونه افراد در تجمع‌های خصوصی خود آن‌گونه رفتار می‌کنند که بیشتر حالت بازیگر به خود می‌گیرند.

جدول ۱. الگوی تغییر رفتار در نظریه بورديو

فرهنگ	جامعه	هنجار	طبقات هنجاری	رفتار
فضای عادت‌واره	جغرافیایی	الگوهای رفتاری عادت‌واره‌ها	رفتارهای مبتنی عادت‌واره‌ها (هنجار نخبگان)	مجری خوب
	اجتماعی			بازیگر خوب
	فرهنگی			خلاق منشانه
	حقوقی و سیاسی		رفتارهای ضد عادت‌واره‌ها (بهنجار متخلفین)	مجری ناهنجار
				بازیگر ضد هنجار و قانون
				خلاقیت در جهت ضد قانون

منبع: استنباط نویسنده از نظریه بورديو

بنابراین طبق نظر بورديو، برای تغییر و اصلاح رفتار افراد در جامعه باید فضاهای فرهنگی و عادت‌واره‌ها در جامعه تغییر کند که این مهم، تنها با نظر و رفتار نخبگانی

1. Habitus

که می‌توانند عادت‌واره‌ها را تغییر دهند، میسر خواهد بود. بدین ترتیب، شاهد رفتارهای خوب و مناسب مدنظر، در اکثریت افراد جامعه خواهیم بود.

نظریه نورکراس و پروچاسکا (۱۹۹۹: ۴۲۷) در زمینه الگوی تغییر و اصلاح رفتار، در واقع یک الگوی بین‌نظریه‌ای است. این نظریه بر تصمیم‌گیری افراد تمرکز دارد و ساختار مرکزی آن، مراحل تغییر رفتار است. در این الگو، فرض بر آن است که افراد می‌توانند در مراحل مختلف آمادگی برای تغییر قرار گیرند. معیار زمانی شش ماه و یک ماه بر اساس مؤلفه‌های الگوی مراحل تغییر تعریف شده‌اند و جزو ساختار و چهارچوب این الگو هستند. ابزارهای ارزیابی مراحل تغییر نیز بر اساس همین معیارها تدوین شده‌اند. در این الگو، افراد جنبه‌های موافق و مخالف تغییر رفتار را قبل از پیشرفت از یک مرحله به مرحله بعد موردسنجش قرار می‌دهند. پروچاسکا و دیکلمنته ادعا می‌کنند که افراد در مراحل مختلف تغییر، نگرش‌ها، اعتقادات و انگیزه‌های مختلفی در مورد رفتار جدید دارند؛ بنابراین ممکن است رویکردهای درمانی و راهبردهای ارتباطی مختلفی برای افراد در مراحل مختلف تغییر، لازم باشد.

امرسون نیز مبتنی بر رویکرد پاداش و تنبیه در تغییر و اصلاح رفتار بیان می‌دارد که برای اصلاح هر رفتاری باید ابتدا به نظام تعاملی آن رفتار و شکل ارتباط آن با عامل مقابل توجه کرد و این مهم می‌تواند پیش‌بینی رابطه مبادله را در آینده مشخص سازد (ریتزر، ۱۳۷۴: ۶۱۶)؛ بنابراین اگر یک رابطه مبادله بین عامل الف (پلیس) و عامل ب (راننده) وجود دارد، بدین معنی است که عامل‌ها به مبادله منابع ارزشمند راغب هستند و هدف نظریه این نیست که بفهمد این ارتباط در اصل چگونه اتفاق می‌افتد، بلکه به جای آن به این می‌پردازد که در طول زمان چه اتفاقی در آن روی خواهد داد (استونز، ۱۳۷۹: ۲۰۸).

روش پژوهش

روش پژوهش، تلاشی برای حل مسائل در جهت بهره‌وری بیشتر از موضوعات و مبانی نظری و داده‌های به‌دست آمده از جامعه آماری است. پیپر (۱۳۸۳: ۱۰) اعتقاد دارد که روش علمی، طرح مراحل مسئله و راه‌حل به‌کارگرفته‌شده برای پاسخ به سؤالات است. در این پژوهش، پژوهشگران سعی می‌کنند که بر پایه روش پژوهش پیمایشی به جمع‌آوری داده‌ها برای آزمون فرضیه‌ها بپردازند. جامعه آماری این پژوهش، کلیه کارشناسان هستند که در موضوع ترافیک شهری صاحب‌نظر بوده و در سازمان‌های مربوطه مشغول کار و پژوهش و یا به‌عنوان استاد در دانشگاه مشغول تدریس هستند. در این بخش، تعداد نمونه‌ها طبق جدول مورگان مشخص می‌شود. محاسبات، عدد ۱۶۰ نفر را نشان می‌دهد که در این پژوهش شرکت کرده‌اند. روش جمع‌آوری داده‌ها در این پژوهش، پرسشنامه است. پرسشنامه‌ی این پژوهش حاوی سؤالاتی است که به‌صورت مقیاس پنج‌گزینه‌ای لیکرت طراحی شده و در اختیار پاسخ‌گو قرار می‌گیرد. برای سنجش اعتبار پرسشنامه، از اعتبار سازه استفاده شد؛ همچنین سنجش پایایی پرسشنامه از طریق محاسبه آلفای کرونباخ صورت گرفته است (دعاگویان، ۱۳۹۴) که ضریب آلفا عدد قابل قبول ۰/۹۳۴ را نشان می‌دهد.

یافته‌های تحلیلی

کاهش اشتباهات در رانندگی	کاهش تخلفات غیرعمدی در رانندگی	کاهش تخلفات عمدی در رانندگی	کاهش لغزش‌ها در رانندگی	هم‌بستگی بین به‌کارگیری رنگ در اصلاح رفتار ترافیکی کاربران
**/۱۳۹	**/۱۱۱	**/۳۲۷	**/۳۳۱	نوع به‌کارگیری رنگ از نظر طیف نوری (سبز، قرمز، آبی و...)
**/۲۷۱	**/۵۴۲	**/۲۳۱	**/۴۲۲	نقش رنگ خودرو در کنترل هیجانان
**/۲۲۷	**/۶۱۳	**/۳۹۴	**/۷۶۱	نقش رنگ جاده و خط‌کشی مناسب
**/۱۸۲	**/۲۰۹	**/۳۶۵	**/۱۲۳	نقش رنگ در کاهش خستگی و رانندگی مناسب
**/۲۰۱	**/۱۹۳	**/۴۰۰	**/۲۵۴	نقش رنگ در تنظیم خلیقات پرخاشگری در رانندگی
**/۶۱۹	**/۲۰۵	**/۴۴۱	**/۲۳۴	نقش رنگ تبلیغات و اطلاع‌رسانی

- کلیه ضرایب همبستگی پیرسون که با دو ستاره مشخص شده‌اند، در سطح معنی داری ۹۹ درصد ($p < 0/01$) اطمینان قرار دارند.

نتایج و پیشنهادهای پژوهش

نتایج پژوهش

۱- آزمون پیرسون در خصوص همبسته بودن نوع به کارگیری رنگ از نظر طیف نوری و کاهش خطاهای رانندگی در چهار قاعده لغزش‌ها، تخلفات عمدی، تخلفات غیرعمدی و کاهش اشتباهات رانندگی نشان می‌دهد که این متغیر با کاهش خطاهای رانندگی رابطه داشته و میزان همبستگی آن در کاهش تخلفات رانندگی عمدی، بیشتر از سایر تخلفات و اشتباهات است.

۲- آزمون پیرسون نشان می‌دهد که بین نقش رنگ خودرو در کنترل هیجانان و کاهش خطاهای رانندگی در سه قاعده تخلفات عمدی، تخلفات غیرعمدی و کاهش اشتباهات رانندگی، همبستگی وجود دارد.

۳- آزمون پیرسون نشان می‌دهد که بین نقش رنگ جاده و خط‌کشی مناسب و کاهش خطاهای رانندگی در چهار قاعده لغزش‌ها، تخلفات عمدی، تخلفات غیرعمدی و کاهش اشتباهات رانندگی رابطه وجود دارد.

۴- آزمون پیرسون نشان می‌دهد که بین نقش رنگ در کاهش خستگی و رانندگی مناسب و کاهش خطاهای رانندگی در سه قاعده لغزش‌ها، تخلفات عمدی و کاهش اشتباهات رانندگی، همبستگی وجود دارد.

۵- آزمون پیرسون نشان می‌دهد که بین نقش رنگ در تنظیم خلیات پرخاشگری در رانندگی با کاهش خطاهای رانندگی در چهار قاعده لغزش‌ها، تخلفات عمدی، تخلفات غیرعمدی و کاهش اشتباهات رانندگی، همبستگی وجود دارد.

۶- آزمون پیرسون نشان می‌دهد که بین نقش رنگ تبلیغات و اطلاع‌رسانی و کاهش

خطاهای رانندگی در چهار قاعده لغزش‌ها، تخلفات عمدی، تخلفات غیر عمدی و کاهش اشتباهات رانندگی، هم‌بستگی وجود دارد.

پیشنادهای پژوهش

با توجه به هم‌بستگی بین کاربردهای مختلف رنگ با اصلاح رفتار رانندگی کاربران ترافیک پیشنهاد می‌گردد که با توسعه آموزش‌های رسمی به مدیران ترافیک شهری، اجرای عملی برنامه‌های اجتماعی مربوط به روش‌های درست استفاده از رنگ‌های جاده، خودرو، خط‌کشی و تبلیغات در جهت اصلاح رفتارهای ترافیکی و کاهش تخلفات عمدی و غیر عمدی گام برداشته شود.

اگرچه آمارهای دقیقی از تأثیر رنگ بر رفتارهای هیجانی کاربران ترافیکی و نوع رانندگی و نیز رابطه رفتار رانندگی و رنگ تبلیغات جاده‌ای وجود ندارد؛ لیکن از نقطه نظر روان‌شناسی رنگ‌ها، رابطه تنگاتنگی بین رنگ و رفتارهای هیجانی در رانندگی به چشم می‌خورد. در پژوهش‌ها مشخص شده است که رنگ جاده و خط‌کشی جاده، چه در شب و چه در روز، در اصلاح رفتارهای پرخطر رانندگی تأثیر دارد و باید در این حوزه، اقداماتی جدی از سوی مدیران ترافیک شهری و بین‌شهری صورت پذیرد؛ بنابراین چند پیشنهاد کاربردی مورد نظر نویسندگان این مقاله است که عبارتند از:

- استفاده از رنگ از نظر طیف نوری (سبز، قرمز، آبی و...) در خودرو، جاده و تبلیغات جاده‌ای می‌تواند بر متغیر وابسته تخلفات عمدی به عنوان رفتارهای ترافیکی عمده کاربران مؤثر باشد.

- نقش رنگ خودرو در کنترل هیجانات و ترویج فرهنگ ترافیک و اصلاح رفتارهای ترافیکی بسیار مؤثر است.

- با توجه به تأثیر نوع رنگ بر کاهش خستگی و رانندگی مناسب و تنظیم خلقیات

پرخاشگری در رانندگی باید آموزش‌هایی با تعامل سازمان‌ها انجام پذیرد که در این زمینه شهرداری‌ها، راهداری‌ها و شرکت‌های خودروسازی، نقش عمده‌ای بر عهده‌دارند.

منابع

- ترنر، جاناتان اچ. (۱۳۸۲). *ساخت نظریه‌های جامعه‌شناسی* (ترجمه عبدالعلی لهسایی‌زاده). جلد دوم، شیراز: نشر نوید شیراز.
- توسلی، غلامعباس. (۱۳۸۲). *نظریه‌های جامعه‌شناسی*. تهران: انتشارات سمت.
- کوزر، لوئیس؛ روزنبرگ، برنارد. (۱۳۷۸). *نظریه‌های بنیادی جامعه‌شناختی* (ترجمه فرهنگ ارشاد). تهران: نشر نی.
- مزلو، ابراهام هارولد. (۱۳۶۹). *انگیزش و شخصیت* (ترجمه احمد رضوانی). مشهد: مؤسسه چاپ و انتشارات آستان قدس رضوی.
- آشوری، داریوش. (۱۳۵۷). *تعریف‌ها و مفهوم فرهنگ*. مرکز اسناد فرهنگی آسیا، تهران.
- بوردیو، پی‌یر. (۱۳۸۰). *نظریه کنش، دلایل عملی و انتخاب عقلانی* (ترجمه مرتضی مردیها). انتشارات نقش و نگار.
- بوردیو، پی‌یر. (زمستان ۱۳۷۹). *تکوین تاریخی زیباشناسی ناب* (ترجمه مراد فرهادپور). *فصلنامه فلسفی، ادبی، فرهنگی ارغنون*. (۱۷).
- پروچاسکا، جیمز او؛ نورکراس، جان سی. (۱۹۹۹). *نظریه‌های روان‌درمانی* (ترجمه یحیی سیدمحمدی). چاپ اول، ویرایش چهارم، ۱۵۹، تهران: انتشارات رشد.
- پزشکی، نجم‌السادات. (۱۳۸۷). *ضرورت آموزش و تدوین فرهنگ ترافیک*. *تازه‌های ترافیک*، سال دوم، (۶).
- ترنر، جاناتان. اچ؛ بیگلی، ال. (۱۳۷۱). *پیدا/بیش نظریه جامعه‌شناختی* (ترجمه

- عبدالعلی لهسایی زاده). چاپ اول، شیراز: نشر دانشگاهی.
- توسلی، عباس. (۱۳۹۰). *نظریه‌های جامعه‌شناسی*. انتشارات سمت.
- حبیب، فرح. (پاییز ۱۳۸۵). هماوایی نور و رنگ در فضای شهری ایرانی. *نشریه هنرهای زیبا*.
- دعاگویان، داود. (۱۳۹۲). *روش‌های تحقیق پیشرفته با رویکرد انتظامی*. دانشگاه علوم انتظامی امین.
- دفتر همکاری حوزه و دانشگاه. (۱۳۷۳). *درآمدی بر جامعه‌شناسی اسلامی*. تهران: دفتر همکاری حوزه دانشگاه.
- راب، استونز. (۱۳۷۹). *متفکران بزرگ جامعه‌شناسی (ترجمه مهرداد میردامادی)*. تهران: نشر مرکز.
- رفیعی، حسین‌رضا. (۱۳۹۰). آموزش فرهنگ ترافیک نظم و امنیت ترافیک کشور. *فصلنامه مدیریت ترافیک*، (۲۰).
- روح‌الامینی، محمود. (۱۳۷۰). *مبانی انسان‌شناسی*. تهران: انتشارات عطار.
- روشه، گی. (۱۳۷۹). *کنش اجتماعی (ترجمه هما زنجانی زاده)*. ۳۴، انتشارات دانشگاه فردوسی مشهد.
- ریتزر، جورج. (۱۳۷۴). *نظریه‌های جامعه‌شناسی (ترجمه احمد غروی مرنند)*. چاپ اول، تهران: مؤسسه انتشارات جهاد دانشگاهی.
- ریتزر، جورج. (۱۳۷۴). *نظریه جامعه‌شناسی در دوران معاصر (ترجمه محسن ثلاثی)*. چاپ دوم، تهران: انتشارات علمی.
- ریتزر، جورج. (۱۳۷۴). *نظریه جامعه‌شناسی در دوران معاصر (ترجمه محسن ثلاثی)*. چاپ دوم، تهران: انتشارات علمی.
- سرمد سعیدی، سهیل؛ صفار، راحله. (پاییز ۱۳۸۹). تأثیر رنگ‌ها بر کارایی تبلیغات. *فصلنامه مدیریت کسب‌وکار*، سال دوم، (۷).

- سیف، علی اکبر. (۱۳۸۱). *تغییر رفتار و رفتاردرمانی*. تهران: آگاه.
- شایان مهر، علیرضا. (۱۳۷۷). *دائرةالمعارف تطبیقی علوم اجتماعی*. چاپ اول، ۲۸۲، تهران: کیهان.
- شعاری نژاد، علی اکبر. (۱۳۶۴). *فرهنگ علوم رفتاری*. تهران، سپهر، ۵۴.
- عبدالرحمانی، رضا و همکاران. (۱۳۸۹). *رویکرد جامعه‌شناسی به مهندسی ترافیک*. *فصلنامه مدیریت ترافیک*، سال پنجم، (۱۸).
- عدالت خواه، فردین؛ پاک سرشت، سلیمان. (بی تا). *سازوکارهای اشاعه فرهنگ صحیح ترافیک: تجربه دو کشور توسعه یافته*. *یازدهمین کنفرانس ایمنی حمل و نقل و ترافیک*.
- عسگری زاده، فرشاد؛ استادی مقدم، هادی. (پاییز ۱۳۹۴). *مروری بر مکانیسم عصبی دید رنگ*. *مجله علوم پیراپزشکی و توان بخشی مشهد*، ۴ (۳).
- فرجی، مهران. (۱۱ آبان ۱۳۹۰). *شیوهای منسوخ در اروپا، معمول در ایران*. *روزنامه شرق*، سال نهم، (۱۳۸۴).
- فرضی پور، حسین. (تابستان ۱۳۷۸). *بررسی وضعیت ایمنی عبور و مرور در کشور*. *تازه‌های ترافیک*، سال اول، (۲).
- کالینیکوس، آکس. (۱۳۸۳). *درآمدی تاریخی بر نظریه اجتماعی* (ترجمه اکبر معصوم بیگی). تهران: آگاه.
- کریمی، یوسف. (۱۳۷۵). *روان‌شناسی اجتماعی*. انتشارات ارسباران.
- گروه حدیث پژوهشکده باقرالعلوم (ع). (۱۴۲۵ ق). *موسوعه کلمات الإمام الحسین (ع)*، چاپ اول، انتشارات اسوه.
- محسنیان، حسن. (۱۳۹۱). *روش‌های ارتقای فرهنگ ترافیک*. سایت فرهنگ ترافیک.
- مرتضوی، محمودرضا. (۱۳۸۳). *کارکرد رسانه‌های جمعی در تغییر نگرش و*

فرهنگ ترافیک، اولین همایش حمل و نقل و ترافیک، تهران.

- نادری خورشیدی، علیرضا. (۱۳۹۰). نقش عوامل ساختاری برخاسته از باورها و ارزش‌ها در رفتار کاربران ترافیکی. *فصلنامه مدیریت اسلامی*، سال ۱۹، (۱).

- *نشریه راهبران*. (۱۳۸۷). (۲۲).

- نوابخش، مهرداد؛ کفاشی، مجید. (۱۳۸۷). برنامه‌ریزی اجتماعی حمل و نقل و نقش آن در توسعه پایدار. *پژوهشنامه پژوهشکده تحقیقات استراتژیک مجمع مصلحت نظام*، (۱۸).

- نوابخش، مهرداد؛ کفاشی، مجید. (تابستان ۱۳۸۷). برنامه‌ریزی اجتماعی حمل و نقل و نقش آن در توسعه پایدار (مطالعه موردی: شهر تهران). *پژوهشکده تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام*، گروه پژوهش‌های فرهنگی و اجتماعی، *پژوهشنامه*، شماره ۱۸.

- نوذری، حسینعلی. (۱۳۸۴). نظریه انتقادی مکتب فرانکفورت در علوم اجتماعی و انسانی. تهران: آگه.

- 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.

- Bianchi, A. & Summala, H. (2002). *Moral judgment and driver behavior among Brazilian*.

- Bourdieu, Pierre. (1972). *Esquisse d'une théorie de la pratique, précédée de trois études d'ethnologie Kabyle*, Ed Droz. Genève.

- Bourdieu, Pierre. (1972b). *Esquisse d'une théorie la pratique, précédé de trois études d'ethnologie kabyle*. Geneva: Droz.

- Bourdieu, Pierre. (1986). The Forms of Capital. In John G. Richardson (ed.) *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*, pp. 241-58. New York: Greenwood.

- Bourdieu, Pierre. (1989). *Le sens pratique*. Paris, Les Editions de Minuit.

- Delhomme, P., Meyer, T. (1998). Control motivation and young drivers' decision making. *Ergonomics* 41 (3), 373-393.

- 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. (2001). 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.

– Harding, R., Morgan, F., Indermaur, D. Ferrante, A. and Blagg, H. (1998). Road Rage and the Epidemiology of Violence: Something Old, Something New. *Studies on Crime and Crime Prevention*, 7, 2, 221- 238.

– Knittel Douglas L. Miller Nicholas J. Sanders. (2001). A Joint Center of the Department of Economics, MIT Energy Initiative and MIT Sloan School of Managementffic, Pollution, and Infant HealthTraffic, Pollution, and Infant Health.

– Lajunen T, Parker D, Summala H. (2004). The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: across-cultural study. *Acc Anal Prev*, 36: 231-238.

– LARSON, G.E., and MERRITT, C.R. (1991). Can accidents be predicted? An empirical test of the Cognitive Failures Questionnaire. *Applied Psychology: An International Review*, 40, pp. 37-45.

– Leason, James. (1997). Principles of Driving Psychology . *ROAD RAGE AND AGGRESSIVE DRIVING* by Leon James and Diane Nahl.

– Martin, J. (1992). *Cultures in Organizations: Three Perspectives*. New York: Oxford University Press.

– Meadow ML, Stradling SG, Lawson S. (1998). The role of social deviance and violations in predicting road traffic accidents in a sample of young offenders. *British Journal of Psychology*, 89: 417-431.

– Näätänen R, Summala H. (1976). *Road-User Behavior and Traffic Accidents*. Amsterdam, Netherlands: North Holland.

– Özkan T, Lajunen T. (2005). 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 aging Driver Questionnaire. *Accid. Anal.Prev* 32: 751- 759.

– Parker D, Reason JT, Manstead ASR, Stradling SG. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38: 1036-1048.

– Rasmussen, J. (1997). *Risk management in a dynamic society: A modelling problem*. *Safety Science*, 27:2/3, pp. 183-213.

– Reason J, Manstead A, Stradling S, Baxter J, Campbell K. (1990). Errors

and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics*. 33(10-11):1315-32.

– Reason, J. (1990). *Human error*. Cambridge: Cambridge University Press.

– Reason, J. (1997). Managing the risks of organisational accidents. Burlington, VT: *Ashgate Publishing Ltd*.

– Reason, J. (2000). Human error: models and management. *BMJ*, 320, pp. 768-770.

– Swov. (2008). Fact Sheets, Driver training in steps, Institute for Road Safety search, *Institute for Road Safety Research*, The Netherlands, Retrieved from: www.swov.nl/Emerson.

– T. Conroy, S. and C. Stanley. (2007). Ethical Attitudes of Accountants: Recent Evidence from a Practitioners' Survey. *Journal of Business Ethics*, 71(1), pp. 73-87.

– Wallace, J.E. (1995). Organizational and Professional Commitment in.... *Administrative Science Quarterly*, Vol.40, No.2, PP:333 – 349.

