

## بررسی پیش‌بینی‌پذیری رفتار رانندگی از طریق کنترل اجتماعی و

### هیجان‌طلبی در خودروهای برون‌شهری ساری

علیرضا سنگانی<sup>۱</sup>، محسن طالب‌زاده<sup>۲</sup>، ناهید رامک<sup>۳</sup>

از صفحه ۱۶۳ تا ۱۹۰

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۶/۱۰ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۱۰/۱۰

#### چکیده

#### زمینه و هدف

انسان همواره در تمامی حالات زندگی، رفتارهایی را اتخاذ می‌نماید که می‌تواند نتایج بسیار متفاوتی داشته باشد؛ بنابراین موضوع اساسی و هدف این پژوهش، بررسی پیش‌بینی‌پذیری رفتار رانندگی از طریق کنترل اجتماعی و هیجان‌طلبی در رانندگان وسایل نقلیه عمومی برون‌شهری ساری بود.

#### روش

روش پژوهش، توصیفی از نوع هم‌بستگی می‌باشد. جامعه پژوهش شامل تمامی رانندگان وسایل نقلیه برون‌شهری ساری بود و تعداد نمونه با روش نمونه‌گیری هدفمند، ۲۱۰ نفر انتخاب گردید. گردآوری داده‌ها توسط سه ابزار هیجان‌طلبی آرنت، رفتار رانندگی منجستر و کنترل اجتماعی احمدی و همکارانش (۱۳۹۱) انجام گردید.

#### یافته‌ها

نتایج نشان داد که بین خرده‌مقیاس‌های هیجان‌طلبی با رفتار رانندگی، هم‌بستگی مستقیم معنی‌داری، و بین خرده‌مقیاس‌های کنترل اجتماعی با رفتار رانندگی، هم‌بستگی معکوس معنی‌داری وجود دارد.

#### نتیجه‌گیری

با توجه به نتایج به‌دست آمده پیشنهاد می‌گردد که موازین و قواعد دریافت گواهینامه رانندگی منطبق بر مباحث رفتاری هیجانی موردبازنگری قرار بگیرد و قوانین راهنمایی و رانندگی بر اساس نقش کنترل‌کنندگی رفتارهای ناهنجار در نظر گرفته شود.

**واژگان کلیدی:** هیجان‌خواهی، کنترل اجتماعی، پیش‌بینی رفتار رانندگی، ساری.

۱. گروه روان‌شناسی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد اهواز، ایران، (نویسنده مسئول)، Sangany.psycho@gmail.com

۲. گروه روان‌شناسی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران، M.talebzadeh@gmail.com

۳. گروه روان‌شناسی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد بندرگز، ایران، Nahidramak@gmail.com

## مقدمه

یکی از وظایف مهم روان‌شناسان کاربردی این است که به‌منظور داشتن درک و طبقه‌بندی صحیح‌تر انواع عوامل انسانی که در تصادفات جاده‌ای نقش دارند، پژوهش‌هایی را انجام دهند (جی، ونزیویلن، چن، ویتی و وینمیلک<sup>۱</sup>، ۲۰۱۳). نکته مهمی که باید در نظر داشت، این است که اصطلاح خطای انسانی، به‌هیچ‌وجه همه علل انسانی تصادفات و سوانح رانندگی را پوشش نمی‌دهد (آسامر و ونزیولن و هیلمن<sup>۲</sup>، ۲۰۱۳). در بررسی‌هایی که از عوامل انسانی این تصادفات صورت گرفته، این نتیجه حاصل شده که داشتن چهارچوب نظری صحیح برای تبیین سوانح، نیازمند تمایز قائل شدن بین خطاها و تخلفات است (کویان و پونگ<sup>۳</sup>، ۲۰۱۱). هیرشی، مسئله ضعف هم‌بستگی را بین گروه‌های پلیس، شهروندان و سایر نهادها با یکدیگر را عامل گرایش رانندگان به تخلفات و قانون‌گریزی می‌داند (سیمون مورتون و همکاران<sup>۴</sup>، ۲۰۱۱) و پیدایش کنترل‌ناپذیری از مقررات جامعه را معلول ضعف هم‌بستگی در گروه‌ها و نهادهای اجتماعی و نیز تضعیف اعتقادات و باورهای موجود در جامعه برمی‌شمرد (اتراویا، جونر و پیکویرو<sup>۵</sup>، ۲۰۱۲)؛ و جامعه یا گروهی که وابستگی‌های قوی و متقابلی در میان اعضای آن وجود داشته باشد، بیش از جامعه یا گروهی قادر به اعمال کنترل بر اعضای خود خواهد بود که اعضای آن بستگی محکمی باهم نداشته باشند (ریسینگ، وولف و پارت<sup>۶</sup>، ۲۰۱۲). بروس کونن نیز نتیجه نارسایی و عدم هم‌نوایی با مقررات و قوانین مدنی را به شکاف بین فرهنگ و ساخت اجتماعی جامعه و گسیختگی میان ابزارهای قابل‌دسترس و اهداف مقبول دو عنصر کنترل اجتماعی و پیوند اجتماعی ارتباط می‌دهد؛ عناصر کلیدی سرمایه

1. Jie, Van Zuylen, Chen, Viti & Wilmlink

2. Asamer, van Zuylen & Heilmann

3. Qian & Chung

4. Simons-Morton, et al

5. Intravia, Jones & Piquero

6. Reisig,, Wolfe & Pratt

اجتماعی، عناصر ضروری تئوری پیوند اجتماعی می‌باشد (گودفرسون<sup>۱</sup>، ۲۰۱۱).

پژوهش‌های تابم، بین‌اری، اهرنفرودهاگر و پراتو<sup>۲</sup> (۲۰۱۶)، ساگبرگ، سلپی، پچینینی و انگستروم<sup>۳</sup> (۲۰۱۵)، و ریمون بینگام، زاکراجسک، آلماری و شاپ<sup>۴</sup> (۲۰۱۵) در خصوص رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و تصادفات رانندگی از جمله برون‌گرایی و درون‌گرایی، هیجان‌طلبی، روان‌رنجوری، خصمانه‌بودن، مسئولیت‌ناپذیری و بازداری رفتاری، کنترل شخصی و اجتماعی را با تصادفات رانندگی نشان داده‌اند (تایو و ژانگ و کیو<sup>۵</sup>، ۲۰۱۷). در برخی از پژوهش‌ها نشان داده شده است که افرادی با روان‌رنجوری بالا و برون‌گرایی بیشتر درگیر تصادفات می‌شوند (سورای و باغبانی، ۱۳۸۸). همچنین افرادی که نمرات بالایی در روان‌رنجوری کسب می‌کنند، به علت اینکه زودتر تحریک می‌شوند، احتمال دارد بیشتر درگیر رفتار پرخطر رانندگی شوند (بهروان و بهروان، ۱۳۹۰).

هرگاه افراد جامعه، رفتار خود را با موازین و الگوهای جامعه تطبیق ندهند، افرادی منحرف محسوب می‌شوند و جامعه از طریق به‌کارگیری مکانیسم‌های متعدد، سعی در کنترل این گونه افراد دارد؛ این فرایند در جامعه‌شناسی، «کنترل اجتماعی» نامیده می‌شود. کنترل اجتماعی، مکمل «فرایند اجتماعی شدن» بوده و هدف هر دو فرایند، عمل بر طبق الگوهای رفتاری جاری و مطلوب و استمرار نظم اجتماعی است (یلدریم ینیر و همکاران<sup>۶</sup>، ۲۰۱۶). انسان‌ها به دلیل خصلت زندگی جمعی خویش از همان ابتدا شیوه‌هایی از زندگی را بنیان نهادند تا بدین وسیله حیات اجتماعی را ممکن سازند و به مرور زمان و با گسترش جوامع بر حجم قراردادها، شیوه‌ها و

- 
1. Gottfredson
  2. Taubman, Ben-Ari, Eherenfreund Hager & Prato
  3. Sagberg, Selpi, Piccinini & Engström
  4. Raymond Bingham, Zakrajsek, Almani & Shope
  5. Tao, Zhang & Qu
  6. Yıldırım-Yeniera

هنجارها افزوده شد (نظری تلوکی، ۱۳۹۴). زمانی که افراد، کنترل فردی را در سطح اجتماعی و به‌طور خاص در رفتار رانندگی رعایت نمی‌نمایند، عموماً تظاهرات رفتاری، همچون تخطی از قوانین وضعی و گرایش رفتار نمایشی وابسته به هیجانات را ابراز می‌نمایند (قائمی‌زاده و کولیوند، ۱۳۹۴) و اصولاً هیجان‌طلبی تحت عنوان نیاز به تجارب و احساس‌های گوناگون، پیچیده، بدیع و بی‌سابقه و تمایل به خطرجویی تعریف شده است. یکی از عناصر اصلی هیجان‌طلبی، تمایل یا اشتیاق به خطرجویی است؛ درحالی‌که نتیجه رفتار کاوشی، اشاره به این دارد که خطرجویی اغلب برانگیزنده ترس است و ترس با رفتار کاوشی ناهمساز یا غیرقابل تلفیق می‌باشد (گرازی‌نایو، رید، اسلاوک و پانتو<sup>۱</sup>، ۲۰۱۵). هیجان‌هایی از قبیل ترس باعث سطوح انگیزندگی بالا می‌شوند؛ به همین دلیل، ترس مانع کنجکاوی موجودات می‌شود؛ یعنی از هیجان‌طلبی و کسب تجربیات جدید خودداری می‌کنند؛ زیرا آن‌ها در سطح بهینه انگیزندگی هستند و اما براساس نظریه زاکرمن، تمایل افراد با خطرجویی به کاوشگری ارتباط دارد (باکو، بهاگوانجی و گوواندر<sup>۲</sup>، ۲۰۱۳). طبق نظر زاکرمن، ساختار هیجان‌طلبی به مقدار انگیزندگی که دستگاه عصبی مرکزی شخص (مغز و نخاع شوکی) از منابع بیرونی تحریک نیاز دارد، مربوط است (شاکری‌نیا، ۱۳۹۱).

افراد هیجان‌طلب در هر سنی که باشند، نسبت به آن‌هایی که هیجان‌طلبی کمتری دارند، دوست دارند هنگام رانندگی با فاصله اندکی از ماشین جلویی خود رانندگی کنند و رانندگی از روی بی‌پروایی و جسارت و با هیجان‌طلبی در نوجوانان وجود دارد. بررسی‌های دیگر نشان می‌دهد که این خصوصیت در رده‌های سنی ۲۳-۲۵ سال بیشتر دیده می‌شود (سورای و باغبانی، ۱۳۸۸). بر اساس پژوهش‌های شاکری‌نیا (۱۳۹۱)، افراد هیجان‌طلب دارای خصوصیتی همچون برون‌گرایی، خودمختاری،

1. Graziano, Reid, Slavec &amp; Paneto

2. Bachoo, Bhagwanjee &amp; Govender

جسارت و ناهماهنگی بوده و در نگرش‌های مذهبی و سیاسی بیشتر به آزاداندیشی تمایل دارند؛ همچنین مردان نسبت به زنان معمولاً یک دلیل هیجان‌طلبی قوی‌تری علی‌الخصوص در رانندگی از خود نشان می‌دهند (چارلتون و استارکی<sup>۱</sup>، ۲۰۱۱). همچنین از نظر تفاوت‌های نژادی و قبیله‌ای هم آسیایی‌ها، نمره کمتری نسبت به افراد کشورهای غربی گرفتند (هاکویی و همکاران<sup>۲</sup>، ۲۰۱۰).

ویژگی‌هایی از قبیل خشم و پرخاشگری (ماژارول، کورچن و چلیم، ۲۰۱۰)، مخاطره‌جویی و برانگیختگی، حالت‌های عاطفی منفی، بی‌هنجاری و خشم و آشفتگی هیجانی، تکانشگری و بی‌حوصلگی، اضطراب، نگرانی، افکار شیداگونه، احساسات شدید و استرس بالا با بروز رفتار پرخطر رانندگی مرتبط شناخته شده‌اند (رودین برون و همکاران، ۲۰۱۴). مایلز و جانسون، تفاوت‌های معنی‌داری در دل‌پذیر بودن و باوجدان بودن در میان افراد درگیر در تصادف‌ها یافتند (گنزالس ایگلاسیاس و همکاران<sup>۳</sup>، ۲۰۱۴). عواملی مانند کنترل اجتماعی و هیجان‌طلبی که از ویژگی‌های روانی محسوب می‌شوند، می‌توانند در بروز تصادف‌ها مؤثر باشند. با توجه به اهمیت این متغیرها در بروز تصادف‌ها و اندک بودن پژوهش در مورد ابعاد فردی تصادف رانندگی در ایران و آمار بسیار بالای تصادفات منجر به فوت و پیامدهای جبران‌ناپذیر آن، نیاز به پژوهش‌های بیشتر در این زمینه احساس می‌شود.

با توجه به مطالب فوق، مسئله اصلی این پژوهش، تعیین و مشخص کردن بررسی پیش‌بینی‌پذیری رفتار رانندگی از طریق کنترل اجتماعی و هیجان‌طلبی در رانندگان وسایل نقلیه عمومی برون‌شهری ساری می‌باشد.

- 
1. Charlton & Starkey
  2. Haque, Chin & Lim
  3. González-Iglesias, et al

## پیشینه پژوهش

سئوف حدادی ثانی، طبییی و صالحی قدردی (۱۳۹۴) دریافته‌اند که بین خشم رانندگی و خودنظم‌جویی هیجانی با رفتارهای پرخطر رانندگی، رابطه مثبت وجود دارد. همچنین توانایی بازداری تنها با لغزش‌های رانندگی رابطه معنی‌دار داشت. به‌طور کلی، نتایج مطالعه حاضر بر اهمیت نقش ویژگی‌های شخصیتی از جمله خشم رانندگی، توانایی خودنظم‌جویی هیجانی و همچنین توانایی بازداری بر بروز رفتارهای پرخطر رانندگی صحه می‌گذارد.

کرمی، نیکدل، حیدری، نیکدل و احمدی (۱۳۹۳) دریافته‌اند که رابطه منفی و معنی‌داری بین کنترل اجتماعی و بی‌نظمی وجود دارد و طی آن، کنترل اجتماعی می‌تواند ۳۲ درصد از واریانس بی‌نظمی را تبیین کند. با این تفصیل، با گسترش مکانیسم‌های کنترل رسمی و غیررسمی در جامعه می‌توان بی‌نظمی را به میزان درخور توجهی کاهش داد.

فردوسی و احمدی (۱۳۹۱) به این نتایج دست یافته‌اند که مقایسه وضعیت عاطفی رانندگان تصادفی و غیرتصادفی در آزمون شخصیت نشان می‌دهد که رانندگان تصادفی از احساس مسئولیت اجتماعی کمتر، لکن از ماجراجویی و هیجان‌طلبی بیشتری نسبت به رانندگان غیرتصادفی برخوردار هستند؛ و در زمان واکنش، رانندگان تصادفی سرعت عمل بیشتری دارند. همچنین در خصوص نگرش سنجی، رانندگان تصادفی، مهم‌ترین عوامل تصادف را بی‌دقتی، عجله برای رسیدن به مقصد و بی‌احتیاطی و مشکلات مربوط به جاده و مسیر (خرابی، دست‌انداز و...) ذکر کرده‌اند؛ اما به نظر رانندگان غیرتصادفی، عوامل عدم تصادف شامل دقت به جلو، احتیاط و هوشیاری زیاد در رانندگی، رعایت مقررات، تجربه و مهارت، رانندگی با سرعت مجاز، آرامش هنگام رانندگی، رعایت فاصله ایمنی از ماشین جلویی و یاد خدا می‌باشد.

بهروان و بهروان (۱۳۹۰) نشان می‌دهند که بین قانون‌گریزی، رانندگی خصومت‌آمیز، سواد، مدت رانندگی، تعداد جریمه قبلی و رانندگی پرخطر با تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی، رابطه معنی‌داری وجود دارد.

صادقی فسایی و خیرخواه‌زاده (۱۳۹۰) بیان می‌دارند که عواملی نظیر نقص در فراگردهای اجتماعی شدن، عدم رضایت شغلی، عدم آگاهی نسبت به پیامدهای زیان بار تخلفات و موانع ارزشی ساختاری، از جمله موانع جدی هستند که درونی کردن قوانین و مقررات رانندگی و به تبع آن، برقراری کنترل درونی را با مشکل مواجه می‌سازند و در نتیجه، زمینه را برای رانندگی غیرهنجارمند فراهم می‌کنند.

تایو و ژانگ و کیو (۲۰۱۷) نشان دادند که صفات شخصیتی، اثرات مستقیمی بر رفتارهای خطرناک رانندگی و نیز اثرات غیرمستقیمی در خطر تصادف با واسطه‌گری رفتارهای خطرناک رانندگی داشتند.

یلدریم ینیر و همکارانش (۲۰۱۶) نشان دادند که هیجان مستقیم برای تماشاگران و رانندگان، پیش‌بینی‌کننده تخلفات رانندگی است. گرازینیو و همکارانش (۲۰۱۵) دریافتند که شدت علائم دانشجویان بیش فعال و کم توجه، به طور قابل توجهی واسطه ارتباط بین خطر سلامتی و رفتارهای پرخطر رانندگی و عوامل مالی است.

نتایج به دست آمده از پژوهش گنزالس ایگلاسیاس (۲۰۱۴) به اهمیت هیجان‌طلبی در ارتباط رانندگی در حال مستی توسط جوانان و نقش واسطه ادراکات خودکارآمدی اشاره دارد.

باکو و همکارانش (۲۰۱۳) در پژوهش خود نشان دادند که رانندگانی با خشم بالاتر، به دنبال احساس، ضرورت و با عدم قصد قبلی در فعالیت‌های روزانه، احتمال بیشتری برای اعمال رانندگی خطرناک‌تر دارند. پالتی و همکارانش (۲۰۱۰) دریافتند رانندگانی که قوانین و هنجارهای اجتماعی در رانندگی مثل بستن کمربند را رعایت می‌کنند، کمتر مرتکب تخلفات رانندگی می‌شوند.

## بررسی پیش‌بینی‌پذیری رفتار رانندگی از طریق کنترل اجتماعی و هیجان‌طلبی در خودروهای برون‌شهری ساری

با توجه به بررسی پیشینه پژوهش در مطالعات داخلی و خارجی، یافته‌های این پژوهش‌ها نشان می‌دهد که بین هیجان‌طلبی و قوانین اجتماعی در کنترل رفتاری با رفتار رانندگی رابطه وجود دارد؛ اما حوزه دقیق پیش‌بینی‌پذیری رفتار رانندگی بر اساس کنترل اجتماعی و هیجان‌طلبی مشخص نشده است که در این پژوهش به بررسی توان پیش‌بینی رفتار رانندگی بر اساس کنترل اجتماعی و هیجان‌طلبی پرداخته می‌شود.

### جدول ۱. جمع‌بندی و گزارش نهایی پیشینه

ردیف	نام نویسنده	عنوان	سال	نتایج
۱	سنوف حدادی ثانی، طیبی و صالحی قدردی	بررسی رابطه خشم رانندگی، خودنظم‌جویی هیجانی و توانایی بازداری با رفتارهای پرخطر رانندگی	۱۳۹۴	بین خشم رانندگی و خودنظم‌جویی هیجانی با رفتارهای پرخطر رانندگی رابطه مثبت وجود دارد.
۲	کریمی، نیکدل، حیدری، نیکدل و احمدی	بررسی رابطه میزان کنترل اجتماعی و بی‌نظمی در بین شهروندان شهر دهدشت	۱۳۹۳	بین کنترل اجتماعی و بی‌نظمی، رابطه منفی و معنی‌داری وجود دارد.
۳	فردوسی و احمدی	بررسی مقایسه شخصیت رانندگان تصادفی و غیرتصادفی	۱۳۹۱	رانندگان تصادفی، احساس مسئولیت اجتماعی کمتری دارند؛ بنابراین از ماجراجویی و هیجان‌طلبی بیشتری نسبت به رانندگان غیرتصادفی برخوردار هستند.
۴	بهروان و بهروان	علل جامعه‌شناختی رانندگی پرخطر در مشهد	۱۳۹۰	قانون‌گریزی، رانندگی خصومت‌آمیز، سواد، مدت رانندگی، تعداد جریمه قبلی و رانندگی پرخطر با تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی، رابطه معنی‌داری وجود دارد.
۵	صادقی فسایی و خیرخواه‌زاده	مطالعه کیفی رانندگی غیر هنجارمند	۱۳۹۰	عواملی نظیر نقص در کنترل اجتماعی شدن نسبت به پیامدهای زیان‌بار تخلفات، زمینه را برای رانندگی غیرهنجارمند مهیا می‌سازد.
۶	تایو و ژانگ و کیو	نقش ویژگی‌های شخصیت و تجربه رانندگی در رفتارهای رانندگی خطرناک خود و خطر تصادف در میان رانندگان چینی	۲۰۱۷	صفات شخصیتی، اثرات مستقیمی بر رفتارهای خطرناک رانندگی و نیز اثرات غیرمستقیمی در خطر تصادف با واسطه‌گری رفتارهای خطرناک رانندگی داشت.
۷	یلدریم نینر و همکاران	روابط بین هیجان‌طلبی، نگرش‌های سرعت‌بخشیدن و نقض رفتار رانندگی در بین نمونه‌ای از رانندگان موتور	۲۰۱۶	هیجان مستقیم برای تماشاگران و رانندگان، پیش‌بینی‌کننده تخلفات رانندگی است.



شدت علایم دانشجویان پیش فعال و کم توجه، به طور قابل توجهی واسطه ارتباط بین خطر سلامتی و رفتارهای پرخطر رانندگی است.	۲۰۱۵	نشانه شناسی پیش فعالی و سلامت، رفتارهای رانندگی: نقش میانجی کنترل	گرازی نایو و همکاران	۸
به اهمیت هیجان طلبی در ارتباط رانندگی در حال مستی توسط جوانان و نقش واسطه از ادراکات خودکارآمدی اشاره دارد.	۲۰۱۴	احساس رضایت و رانندگی: نقش میانجی از کنترل اجتماعی و خودکارآمدی	گنزالس ایگلاسیاس	۹
رانندگان با خشم بالاتر به دنبال احساس، ضرورت و با عدم قصد قبلی در فعالیتهای روزانه، احتمال بیشتری برای اعمال رانندگی خطرناک تر دارند.	۲۰۱۳	تأثیر عصبانیت، تکانشگری، نگرش هیجانی در رفتار رانندگی	باکو و همکاران	۱۰
رانندگانی که قوانین و هنجارهای اجتماعی در رانندگی مثل بستن کمربند را رعایت می کنند، به تبع کمتر مرتکب تخلفات رانندگی می شوند.	۲۰۱۰	بررسی تأثیر رفتار رانندگی تهاجمی بر شدت آسیب دیدگی راننده	پالتی و همکاران	۱۱

## مبانی نظری پژوهش

### تعاریف

رفتار رانندگی: در حوزه سلامت، به عادات یا اعمالی که فرد هنگام رانندگی با وسیله نقلیه ایفا می نماید، اشاره دارد که می تواند فرد را در معرض خطر بیماری یا مشکلات مرتبط با سلامت قرار دهد؛ طبق این تعریف، رفتارهایی که سلامت استفاده کنندگان از جاده ها و خیابان ها را به خطر می اندازند، رفتار خطرناک رانندگی خواهند بود (مجدزاده و همکاران، ۱۳۹۰).

هیجان طلبی: هیجان طلبی، حالتی (خواه خفیف و خواه شدید) در جاندار است که در جریان تجاربی با مایه های عاطفی نمایان می شود. میل به هیجان ها و تجربیات متنوع، تازه، پیچیده و شدید و نیز تمایل به مخاطره جویی بدنی، اجتماعی، قانونی و حتی تجربیات مالی، به چهار عنصر اصلی از هیجان طلبی وابسته می باشد که عبارتند از هیجان زدگی و ماجراجویی، تجربه جویی، بازدارایی زدایی و حساسیت نسبت به یکنواختی (گرازی نایو، رید، اسلاوک و پانتو، ۲۰۱۵). هیجان طلبی به صورت خصیصه ای است که به تنوع، پیچیدگی، هیجان و کسب تجربه و خطر کردن تمایل

دارد (باچو، بهاگونجی و گوواندر، ۲۰۱۳).

کنترل اجتماعی: به‌طور کلی به ابزارها و روش‌هایی اطلاق می‌شود که برای وادار کردن فرد به انطباق او با انتظارات گروه معین یا کل جامعه به کار می‌رود. کنترل اجتماعی، مشروط و محدود شدن رفتار و اعمال فرد یا افراد مورد کنترل، به اهداف و هنجارهای جامعه می‌باشد. فرایندی که از طریق آن، رفتار شخصی (اشخاصی) که از مرتبه رعایت هنجار عدول کرده، دوباره به همان مرتبه اعاده داده می‌شود و هرگاه به کلی از هنجار عدول کند، مجدداً به رعایت کامل هنجار سوق داده شود (نظری تلوکی، ۱۳۹۴).

## نظریه‌ها

### نظریه زاکرمن در هیجان‌طلبی

طبق نظر زاکرمن، ساختار هیجان‌طلبی به مقدار انگیزندگی که دستگاه عصبی مرکزی شخص (مغز و نخاع شوکی) از منابع بیرونی تحریک نیاز دارد، مربوط است (شاکری‌نیا، ۱۳۹۱). افراد هیجان‌طلب همواره دارای چهار مؤلفه هیجان‌طلبی هستند: هیجان‌زدگی و ماجراجویی: میل به انجام فعالیت‌های بدنی که سرعت، خطر، تازگی و سرپیچی از نیروی جاذبه را در برداشته باشند؛ مانند چتربازی، غواصی و سقوط آزاد. تجربه‌جویی: جست‌وجو کردن تجربیات تازه از طریق مسافرت، موسیقی، نقاشی یا سبک زندگی ناهم‌رنگ با جماعت، با افرادی که تمایل مشترکی داشته باشند. بازداری‌زدایی: نیاز به رها بودن در فعالیت‌های اجتماعی بازداری‌نشده.

حساسیت نسبت به یکنواختی: بیزاری از تجربیات تکراری، کارهای عادی و افراد قابل پیش‌بینی و واکنش ناخشنودی بی‌قرار هنگام روبه‌رو شدن با این‌گونه موقعیت‌ها. نوع به‌اصطلاح خوب یا هیجان‌طلبی غیر تکانشی، مؤلفه هیجان‌زدگی و ماجراجویی را شامل می‌شود. نوع بد یا هیجان‌طلبی غیر اجتماعی تکانشی، از نمرات بالا در

بازداری زدایی، تجربه جویی و حساسیت نسبت به یکنواختی و نمرات بالا در مقیاس روان پریش خوئی آیزنک تشکیل می شود (هاک، چین و لیم، ۲۰۱۰).

### نظریه خودکنترلی فردسن و هیرشی

معروف ترین و جدیدترین نسخه کنترل اجتماعی مربوط به فردسن و هیرشی است که با عنوان «نظریه عمومی جرم» معروف به «نظریه خودکنترلی» (نسخه پیشین با عنوان «نظریه تمایل - حادثه») مورد توجه قرار می گیرد. گات فردسن و هیرشی در سه مقاله و یک کتاب، نظریه ای از جرم بر پایه آزمون جرم و بزهکاری را ارائه می کنند. اجزای کلیدی آن، تأکید بر تمایلاتی است که ترجمان خود را در جرم می یابد. نخست، فردسن و هیرشی، مفهوم جرم را دوباره تعریف می کنند تا دست بازتری در گردآوری اشکال مختلف بزهکاری داشته باشند (اتراویا و همکاران، ۲۰۱۲). آن ها این کار را ابتدا، برای آن انجام دادند که جرم های یقه سفیدها به صورت عادی از سوی اغلب نظریه های موجود، شناسایی نشده بود. تعریف آنان از جرم عبارت است از «کنش های اجباری یا فریب که در پی جلب منافع شخصی روی می دهد»؛ این تعریف درحالی که در ظاهر، وسیع تر از برخی تعاریف قانونی جرم است؛ اما برخی از اشکال جرم مانند جرایم تصادفی یا جرایمی از روی جهل را در بر می گیرد. با این همه، این تعریف در خدمت منافع نظری گسترده تری است و بر آنچه گات فردسن و هیرشی در پی تعریف آن هستند، تأکید می کند (گنزالس ایگلاسیاس، ۲۰۱۴).

### نظریه رفتار رانندگی ریسون

در نظریه ریسون (۱۹۹۷)، کنش های نایمن رانندگان، کاستی های آشکار (فعال) نامیده می شد. این کنش ها عمدتاً رفتارهای نایمن رانندگان نظیر لغزش ها، اشتباهات رانندگی و یا تخلف ها را منعکس می کند؛ اما این رفتارها مربوط به زمان و مکان تصادف هستند؛ پس دارای سابقه زمانی و مکانی نیستند (تایو و ژانگ و کیو، ۲۰۱۷).

آنچه این مدل را از مدل‌های پیش از آن متمایز می‌کند، در نظر گرفتن عوامل دارای سابقه زمانی و مکانی است. او این عوامل را کاستی‌های پوشیده (غیرفعال) نامید که معمولاً از تصمیمات غلط مدیریتی و کاستی‌های مربوط به آن در سیستم مدیریتی راه (مانند نقص‌های طراحی راه) ناشی می‌شود. کاستی‌های غیرفعال، تنها زمانی منجر به کاستی‌های آشکار می‌شوند که پیش‌زمینه‌های مشخص روان‌شناسی مربوط به رفتارهای رانندگان وجود داشته باشد؛ این پیش‌زمینه‌ها، زمینه‌های روان‌شناسی نامیده می‌شوند (گرازی‌نایو و همکاران، ۲۰۱۵). این پیش‌زمینه‌ها می‌تواند کم‌توجهی، استرس و... باشد. زمینه‌های روان‌شناسی، خود می‌تواند از کاستی‌های پوشیده ناشی شده یا با آن‌ها مرتبط باشد؛ همچون آموزش ناکافی رانندگان، خستگی زیاد ناشی از کمبود خواب یا افسردگی زودگذر ناشی از مشکلات شخصی (هو، ونگ و چان، ۲۰۱۵).

### چهار چوب نظری پژوهش

بر اساس نظریات مرجع در خصوص رفتار رانندگی می‌توان به نظریه توسعه‌یافته ریسون بر اساس یافته‌های پژوهش ورشور و هارت<sup>۱</sup> (۲۰۰۸) اشاره کرد که با انجام پژوهش‌های وسیع برای برآورد رفتارهای مربوط به رانندگی رانندگان، مدل ریسون (۱۹۹۷) را بهبود بخشیدند. آن‌ها معتقد بودند که مدل ریسون در برآورد چندین عمل مهم در پیش‌بینی و شناخت جنبه‌های رفتاری تصادفات، کوتاهی کرده است؛ مانند نوع کنش‌های هیجانی و نوع بازداری و کنترل قوانین بازدارنده در وقوع تصادفات؛ بنابراین، ساختارهای زیر را به مدل ریسون افزودند:

۱. نقص‌های هیجانی که باعث تصادف می‌شود؛
۲. گرایش‌ها، هنجارها و کنترل اجتماعی حاکم بر راننده؛
۳. کنترل رفتاری شخصی؛

۴. حالت فیزیکی که راننده معمولاً هنگام رانندگی دارد.

### فرضیه‌ها

بر اساس هدف اصلی پژوهش حاضر که بررسی پیش‌بینی‌پذیری رفتار رانندگی از طریق کنترل اجتماعی و هیجان‌طلبی در خودروهای برون‌شهری ساری است، فرضیه‌ها شامل موارد زیر می‌شود:

۱. کنترل اجتماعی، توان پیش‌بینی‌گری رفتار رانندگی را در خودروهای برون‌شهری ساری دارد.

۲. هیجان‌طلبی، توان پیش‌بینی‌گری رفتار رانندگی را در خودروهای برون‌شهری ساری دارد.

### روش پژوهش

روش انجام این پژوهش، توصیفی از نوع هم‌بستگی و رگرسیون است. جامعه آماری پژوهش حاضر را تمامی رانندگان وسایل نقلیه برون‌شهری ساری (سواری کرایه) که شامل ۴۶۰ نفر بود، تشکیل می‌داد. با توجه به طرح پژوهش و با استفاده از روش نمونه‌گیری تصادفی ساده و استفاده از فرمول کوکران، ۲۱۰ نمونه با بیش‌برآورد صورت‌گرفته انتخاب شدند. جمع‌آوری اطلاعات به‌صورت گروهی و در دفاتر تاکسی‌رانی شهر ساری انجام گردید. در فرایند میدانی، پس از کسب مجوزهای سازمانی در جهت انجام پژوهش با مراجعه به دفاتر تاکسی‌رانی، در ابتدا توضیحاتی مقدماتی در خصوص هدف و نوع پژوهش به افراد داده شد و پس از کسب رضایت آگاهانه جهت همکاری در پژوهش، پرسش‌نامه‌ها در اختیار افراد قرار گرفت و پس از اتمام فرایند میدانی، داده‌ها با استفاده از روش آماری هم‌بستگی پیرسون و رگرسیون گام‌به‌گام با نرم‌افزار spss نسخه ۱۸ تحلیل شدند.

## ۱. مقیاس هیجان‌طلبی آرت

این آزمون در سال ۱۹۹۲ میلادی توسط جفری آرت ساخته شد. این مقیاس دارای ۲۰ ماده و شامل ۲ خرده‌مقیاس تازگی هیجانی در رانندگی (ماده‌های ۱، ۱۱، ۹، ۷، ۵، ۳، ۱۳، ۱۵، ۱۷ و ۱۹) و مقیاس شدت هیجانی در رانندگی (ماده‌های ۴، ۲، ۶، ۸، ۱۰، ۱۲، ۱۴، ۱۶، ۱۸ و ۲۰) است. هیجان‌طلبی آرت، با اجتناب از محدودیت‌های نسخه پنجم زاگرن در پی کشف رابطه هیجان‌طلبی با انواع گوناگون رفتار ساخته شده است. مقیاس آرت با مفهومی از هیجان‌طلبی با نیاز به تازگی و شدت محرک به‌عنوان دو محور فرعی مشخص شده است. همچنین به‌جای تأکید بر هرگونه پایه ژنتیک و زیست‌شناختی که در نسخه پنجم زاگرن مدنظر بود، این مقیاس به نقش جامعه‌پذیری و تعامل اجتماعی در هدایت رفتار توجه دارد (کارترو - دیوس و سالیانس، ۲۰۰۸). ویژگی‌های روان‌سنجی مقیاس هیجان‌طلبی آرت در ایران توسط پوروفایی (۱۳۷۶)، به نقل از ابوالقاسمی و نریمانی، (۱۳۸۵) قابل قبول شناخته و به‌عنوان ابزاری جانشین برای پژوهشگران علاقه‌مند به صفات شخصیت در هیجان‌طلبی گزارش شده و ضریب آلفای کرونباخ  $0/65$  برای آن به دست آمده است. همچنین هم‌بستگی کل مقیاس آرت با مقیاس هیجان‌طلبی زاگرن  $0/41$  به دست آمد. در پژوهش حاضر، پایایی به روش آلفای کرونباخ برای تازگی و شدت هیجانی به ترتیب  $0/76$  و  $0/79$  به دست آمده است.

## ۲. پرسش‌نامه رفتار رانندگی منچستر (MDBQ)

پرسش‌نامه رفتار رانندگی منچستر (MDBQ) در سال ۱۹۹۰ میلادی و در ساختمان روان‌شناسی دانشگاه منچستر، به‌وسیله ریسون و همکارانش تنظیم و تدوین شد. این مقیاس در کشورهای مختلف مانند انگلستان، استرالیا، چین و فنلاند اجرا و اعتباریابی شده است. پرسش‌نامه رفتار رانندگی منچستر شامل ۵۰ سؤال است که در یک طیف لیکرت ۰ تا ۵ درجه‌بندی می‌شود. پرسش‌نامه رفتار رانندگی منچستر (MDBQ)

دارای دو عامل کلی خطاها و تخلفات است. رفتارهای ناهنجار در این پرسش‌نامه شامل ۴ دسته بودند: خطاهای سهوی، اشتباهات، تخلفات عمدی و تخلفات غیرعمدی در رانندگی. امروزه این پرسش‌نامه به ابزاری رایج در اندازه‌گیری رفتار رانندگی تبدیل شده است. سؤالات در دو جنبه با یکدیگر فرق دارند؛ یکی در نوع رفتار و دیگری در میزان خطری که آن رفتار برای دیگر رانندگان دارد. رفتار ناهنجار شامل ۴ دسته بود: خطاهای سهوی، اشتباهات، تخلفات عمدی و تخلفات غیرعمدی. پارکر و ریسن در بررسی پایایی بازمایی ۸۰ نفر راننده در یک فاصله هفت‌هفته‌ای، ضریب هم‌بستگی ۰/۸۱ برای خطاها و ۰/۷۵ برای تخلفات را به دست آوردند. برای بررسی ساختار عاملی «پرسش‌نامه رفتار رانندگی منچستر»، از شیوه تحلیل عامل اکتشافی به روش تحلیل مؤلفه‌های اصلی با چرخش واریماکس استفاده شد. عریضی و حقایق (۱۳۸۸) طبق نتایج تحلیل عامل اکتشافی، چهار عامل لغزش‌ها، اشتباهات، تخلفات عمدی و تخلفات سهوی رانندگی را به‌وضوح از هم متمایز کردند؛ نتایج تحلیل پایایی نیز نشان دادند که هر ۴ عامل این مقیاس از ضرایب همسانی درونی زیادی برخوردار هستند (لغزش: ۰/۷۷، اشتباهات ۰/۸۱، تخلفات عمدی: ۰/۸۶، و تخلفات غیرعمدی: ۰/۶۵). پرسش‌نامه رفتار رانندگی می‌تواند به‌مثابه یک ابزار پایا و روا در پژوهش‌های رفتار رانندگی مورداستفاده قرار گیرد. در پژوهش حاضر، پایایی به روش آلفای کرونباخ برای چهار عامل لغزش‌ها، اشتباهات، تخلفات عمدی و تخلفات سهوی رانندگی به‌ترتیب ۰/۶۶، ۰/۶۸، ۰/۷۴ و ۰/۸۰ به دست آمده است.

### ۳. پرسش‌نامه کنترل اجتماعی احمدی و همکاران (۱۳۹۲)

این پرسش‌نامه کنترل اجتماعی احمدی و همکاران در سال ۱۳۹۲ ساخته شده و مقیاسی ۱۷ آیتمی می‌باشد که دارای دو بُعد کنترل رسمی و غیررسمی است؛ بُعد غیررسمی مشتمل بر ۸ گویه و بُعد رسمی مشتمل بر ۹ گویه بوده و بر اساس طیف لیکرت ۵ گزینده‌ای می‌باشد (از خیلی زیاد ۵ تا خیلی کم ۱). حداکثر نمره کسب‌شده

۸۵ و حداقل آن ۱۷ می‌باشد. تحلیل عاملی سؤالات بدون حذف گویه‌ای به استخراج دو عامل رسمی و غیررسمی منجر شد که قادرند ۵۰/۱ درصد واریانس کنترل اجتماعی را تبیین نمایند. برای تعیین پایایی از همسانی درونی و روش آلفای کرونباخ استفاده شده و عدد ۰/۸۱ به دست آمده که نشان‌دهنده سازگاری قابل‌قبولی می‌باشد. در پژوهش حاضر، پایایی به روش آلفای کرونباخ برای کنترل رسمی و غیررسمی به ترتیب ۰/۷۰ و ۰/۷۳ به دست آمده است.

### یافته‌های پژوهش

در ابتدا با بررسی پیش‌فرض‌های نرمال داده‌ها و با توجه به روش تصحیحی داده‌های پرت با استفاده از آزمون ماهالونیس، ۱۰ نمونه با عنایت به سطوح بالاتر از خی دو معیار حذف شدند؛ و در انتها با توجه به نتیجه عدم معنی‌داری آزمون کولموگروف - اسمیرنوف، با احتمال قوی می‌توان گفت که داده‌ها نرمال هستند و شرایط تحلیل هم‌بستگی پیرسون رعایت شده است.

جدول ۲. ماتریس ضرایب هم‌بستگی پیرسون بین رفتار رانندگی، کنترل اجتماعی و هیجان‌طلبی

متغیر	M	SD	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸
تازگی هیجان در رانندگی	۱۹/۴۰	۴/۴۳	۱							
شدت هیجان در رانندگی	۱۹/۱۲	۴/۳۳	**۰/۲۶	۱						
لغزش در رانندگی	۱۹/۲۱	۴/۴۲	**۰/۳۱	**۰/۲۲	۱					
تخلف عمدی در رانندگی	۱۸/۶۹	۴/۱۵	**۰/۲۴	**۰/۳۱	**۰/۳۳	۱				
اشتباه در رانندگی	۲۰/۱۶	۴/۰۳	**۰/۲۴	**۰/۳۰	**۰/۴۱	**۰/۲۶	۱			
تخلف سهوی در رانندگی	۹/۶۶	۶/۸۷	**۰/۲۸	**۰/۳۱	**۰/۴۱	**۰/۴۶	**۰/۳۳	۱		
کنترل غیررسمی در رانندگی	۳۱/۲۴	۵/۴۶	**۰/۱۹	**۰/۲۲	**۰/۲۶	**۰/۲۷	**۰/۲۸	**۰/۲۳	۱	
کنترل رسمی در رانندگی	۳۳/۲۶	۵/۸۷	**۰/۲۴	**۰/۲۶	**۰/۳۱	**۰/۳۳	**۰/۲۹	**۰/۲۷	**۰/۴۳	۱



در نتایج مندرج در جدول ۲، آماره‌های توصیفی شاخص گرایش به مرکز و شاخص پراکندگی شامل میانگین و انحراف استاندارد متغیرهای پژوهش مشاهده می‌گردد. همچنین آمار استنباطی، هم‌بستگی معنی‌داری بین خرده‌مقیاس‌های متغیر رفتار رانندگی، کنترل اجتماعی و هیجان‌طلبی را نشان می‌دهد و به‌طور مشخص بین تمامی خرده‌مقیاس‌های رفتار رانندگی با خرده‌مقیاس‌های هیجان‌طلبی، هم‌بستگی مستقیم معنی‌داری در سطح  $0/01$  وجود دارد؛ اما خرده‌مقیاس‌های رفتار رانندگی با خرده‌مقیاس‌های کنترل اجتماعی، هم‌بستگی معکوس معنی‌داری در سطح  $0/01$  دارند.

**جدول ۳. ضریب هم‌بستگی چندگانه، ضرایب رگرسیون، ضریب تعیین و خطای استاندارد برآورد**

گام ۴	متغیرهای پیش‌بین	ضریب هم‌بستگی چندگانه R	مجاور ضریب هم‌بستگی چندگانه R	مجاور ضریب هم‌بستگی تعدیل‌شده	خطای استاندارد برآورد	ضریب F	معنی‌داری
۱	کنترل رسمی در رانندگی	۰/۳۳	۰/۲۹	۰/۲۴	۴/۳۱	۸/۲۱	۰/۰۰۰
۲	شدت هیجان در رانندگی	۰/۳۹	۰/۳۲	۰/۲۸	۴/۳۱	۷/۳۲	۰/۰۰۰
۳	کنترل غیررسمی در رانندگی	۰/۴۴	۰/۳۸	۰/۳۱	۴/۳۱	۶/۶۵	۰/۰۰۰
۴	تازگی هیجان در رانندگی	۰/۵۱	۰/۴۴	۰/۳۵	۴/۳۱	۹/۷۸	۰/۰۰۰

مطابق جدول ۳، در پیش‌فرض، انجام پیش‌بینی دوربین واتسون برابر  $1/93$  است که حکایت از استقلال خطاها دارد؛ همچنین آزمون اغماض و شدت هم خطی نیز مناسب و بیشتر از  $0/5$  و کمتر از  $10$  می‌باشد. چنان‌که در جدول فوق مشاهده می‌شود، پیش‌بینی رفتار رانندگی طی چهار گام بوده است. بر پایه آنچه در جدول ارائه شده است، مؤلفه کنترل رسمی در رانندگی ( $0/29$ )، خرده‌مقیاس شدت هیجان در رانندگی ( $0/32$ )، کنترل غیررسمی در رانندگی ( $0/38$ ) و در گام نهایی، تازگی هیجان در رانندگی این توان پیش‌بینی را به‌طور کلی ( $0/44$ ) افزایش داده است.

همچنین آماره‌های تحلیل آنوا و سطح معنی‌داری نیز حکایت از صحت پیش‌بینی رفتار رانندگی دارند.

## نتایج و پیشنهادهای پژوهش

این پژوهش با هدف بررسی پیش‌بینی‌پذیری رفتار رانندگی از طریق کنترل اجتماعی و هیجان‌طلبی در رانندگان وسایل نقلیه عمومی برون‌شهری ساری انجام شده است و به‌طور کلی نشان می‌دهد که کنترل اجتماعی و هیجانی، توان پیش‌بینی معنی‌دار رفتار رانندگی را دارند.

همچنین فرضیه اول پژوهش یعنی «کنترل اجتماعی، توان پیش‌بینی‌گری رفتار رانندگی را در خودروهای برون‌شهری ساری دارد»، تأیید شد. نتایج به‌دست‌آمده نیز با یافته‌های کرمی، نیکدل، حیدری، نیکدل و احمدی (۱۳۹۳)، صادقی فسایی و خیرخواه‌زاده (۱۳۹۰) و پالتی و همکارانش (۲۰۱۰) همسو است. در تبیین این یافته‌ها می‌توان بیان نمود که درمورد برخی افراد، پاداش نهفته در فعالیت‌های پرخطر (کسب هیجان) بر هر تنبیه احتمالی به‌صورت کنترل یا غیررسمی غلبه می‌کند و این افراد برای کسب هیجان‌های شدید، گرایش ذاتی به خطرجویی و خطرپذیری دارند؛ اما به نظر کومه (۲۰۰۱)، این قاعده درمورد افراد دارای هیجان‌طلبی زیاد، اما الزاماً صادق نیست؛ زیرا خطرپذیری، منبع انگیزشی اصلی این افراد نبوده و آن‌ها تلاش دارند تا جای ممکن، احتمال بروز خطر را با اقدامات احتیاطی به حداقل برسانند. در مقابل، زاگرم (۲۰۰۷) تأکید کرده است که افراد با هیجان‌طلبی زیاد، موقعیت‌های پرخطر را کمتر تهدیدآمیز تفسیر کرده و همین امر به درگیری بیشتر آن‌ها در رفتارهای پرخطر منجر می‌شود و بالعکس آن نیز صادق است؛ یعنی زمانی که فرد، هیجان‌پذیری را در حد تعادل و هنجارهای اجتماعی را تا حدی رعایت می‌کند، نتیجه آن، بهبود وضعیت سلامت در رانندگی است. از آنجاکه افراد دارای نمرات بالا در هیجان‌طلبی،

محرك‌های بیرونی و محیطی را ترجیح می‌دهند و به یکنواختی حساس هستند، از نبود این‌گونه محرك‌ها خسته شده و تلاش می‌کنند تا با روی آوردن به مواد مخدر و الکل، به‌عنوان تجارب با بار هیجانی زیاد، کمبود تحریک در منابع محیطی را جبران کنند.

پژوهش‌های متعدد کومه (۲۰۰۱) نشان داده است که این قاعده حداقل در مورد نوجوانان و جوانان هیجان طلب صادق است. به‌طور کلی می‌توان این‌گونه عنوان نمود که بر اساس مدل هیجان‌طلبی، هنگامی که افراد در چرخه افزایش افراطی توجه به هیجان قرار می‌گیرند، به تبع در طول یک هم‌بستگی منفی، کاهش شناخت نسبت به موقعیت‌های محیطی و شرایط قراردادی اجتماعی در آن‌ها رخ می‌دهد؛ این امر در خصوص شرایط رانندگی نیز جاری می‌باشد. طبیعتاً با توجه به قدرت اثرگذاری هیجان‌ها و کاهش شناخت‌ها در انتخاب تصمیم صحیح می‌توان رفتارهای رانندگی را تحت تأثیر قرار دهد. این یافته‌ها با نتایج پژوهش دهلن و همکارانش (۲۰۰۵) و دیسریچارد و دیناری (۲۰۰۵) همخوانی دارد که نشان دادند هیجان‌طلبی بالا با رفتارهای غیرعادی رانندگی ارتباط دارد. همچنین دان الپ و رومر (۲۰۱۰) در مطالعه‌ای نشان دادند که هیجان‌خواهی، نقش برجسته‌ای در تصادف‌های جوانان دارد؛ آن‌ها همچنین خاطرنشان کردند که بیشتر مطالعات دریافته‌اند که رابطه مثبتی بین هیجان‌خواهی و بروز تصادف وجود دارد. آیورسن (۲۰۰۵) بین حالت‌های منفی هیجانی با رفتارهای پرخطر رانندگی رابطه معنی‌داری به دست آورد؛ بنابراین نیاز به تازگی و شدت محرک در رانندگان هیجان‌طلب موجب گرایش بیشتر رانندگان به تجربه رفتارهای مختلف در حین رانندگی و راندن غیرعادی و پرسرعت می‌شود که نتیجه این روند، در وهله نخست سبب هنجارشکنی و در سطح دوم موجب ناتوانی راننده در تصمیم‌گیری درست و به‌موقع در هنگام حوادث حین رانندگی می‌شود. بنا بر نظریه کارکردگرایی، همه قوانین وضع شده اجتماعی دارای کارکردهای مثبت

هستند؛ ولی گذشت زمان و شرایط اجتماعی، باعث کم‌رنگ شدن برخی از این کارکردها و در برخی موارد موجب تبدیل آن‌ها به کارکردهای منفی می‌شود. از دست رفتن این کارکردهای مثبت و نداشتن جایگزین مناسب برای آن‌ها بنا بر نظریه دورکیم، باعث ایجاد شرایط آنومی اجتماعی در جامعه می‌شود. هرج و مرج و بی‌نظمی از تبعات ایجاد آنومی اجتماعی است. از دلایل عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی می‌توان به عدم احساس پیوند اجتماعی بین شهروندان و جامعه اشاره کرد. بنا بر نظریه پیوند اجتماعی، زمانی فرد دست به کج رفتاری می‌زند که پیوند فرد و جامعه ضعیف شده باشد. این امر ناشی از عدم احساس تعهد و تعلق خاطر، عدم احساس مسئولیت اجتماعی و عدم احساس مشارکت اجتماعی در بین افراد و نهادهای جامعه است. برهم خوردن نظم شهری، هرج و مرج و مشکلات تردد، بروز تصادفات و اختلال در رفت و آمد و تردد وسایل نقلیه و شهروندان می‌توانند از پیامدهای ناشی از عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی محسوب شوند.

همچنین فرضیه دوم یعنی «هیجان‌طلبی، توان پیش‌بینی‌گری رفتار رانندگی را در خودروهای برون‌شهری ساری دارد»، تایید شد و مبین این نتیجه را می‌توان در نتایج مطالعه دهلن و همکارانش (۲۰۰۵) و گودرزی و شیرازی (۱۳۸۴) بیان نمود که نشان دادند هیجان‌طلبی بالا نسبت به هیجان‌طلبی پایین، ارتباط بیشتری با رفتارهای غیرعادی رانندگی دارد. سالمانا، توماس و استفن (۲۰۱۲) در پژوهشی نشان دادند که افرادی که بیشتر درگیر تصادفات هستند، رفتارهای هیجان‌طلبی بیشتر و بازداری رفتاری پایین‌تری دارند. در تبیین این یافته می‌توان گفت که در مورد برخی افراد بر اساس دیدگاه رفتارگرایی، پاداش نهفته در فعالیت‌های پرخطر بر هر تنبیه احتمالی غلبه می‌کند و این افراد برای کسب هیجان‌های بیشتر که با توجه به تقویت‌های اجتماعی از گروه همسالان بر اساس نظریه اثر متقابل و مبادله اجتماعی در رویکرد فرهنگی اجتماعی یا مباحث درونی و شناختی بر اساس دیدگاه شناختی مثل حس

خوشایندی کسب نموده‌اند، در نهایت، گرایشی اعتیادگونه به خطر جویی و خطرپذیری دارند؛ اما این قاعده در مورد افراد دارای هیجان‌طلبی زیاد، الزاماً و همواره صادق نیست؛ زیرا هیجان‌طلبی، منبع انگیزشی اصلی این افراد نبوده و آن‌ها تلاش دارند تا جای ممکن، احتمال بروز خطر را با اقدامات احتیاطی به حداقل برسانند. در مقابل، زاکرمن و هورواس تأکید کرده‌اند که افراد با هیجان‌طلبی زیاد، موقعیت‌های پرخطر را کمتر تهدیدآمیز تفسیر کرده و همین امر به درگیری بیشتر آن‌ها در رفتارهای پرخطر منجر می‌شود. از بُعد شناختی می‌توان گفت که سطوح بالاتر هیجان‌طلبی به تخمین زدن مزایای رفتار پرخطر بیش از معایب آن منجر می‌شود و این به‌نوبه خود، سطوح بالاتر رفتار پرخطر را پیش‌بینی می‌کند. بنابراین نیاز به تازگی و شدت محرک در رانندگان هیجان‌طلب موجب گرایش بیشتر آنان به تجربه رفتارهای مختلف در حین رانندگی و راندن غیرعادی و پرسرعت می‌شود که نتیجه این روند، ناتوانی راننده در تصمیم‌گیری درست و به‌موقع هنگام حوادث حین رانندگی است.

بر اساس دیدگاه رفتاری، هنگامی اورگانیزم در جهت یادگیری رفتاری قرار می‌گیرد که مخاطرات یا تنبهی برای آن به‌همراه ندارد و در صورت کسب تقویت (چه از بُعد درونی و چه بیرونی) سبب افزایش پیوند بین محرک و پاسخ می‌گردد. همچنین از منظر دیگر، افرادی که قواعد اجتماعی را در این خصوص رعایت نمی‌کنند، تابع پیامدهای به‌دست‌آوردن تقویت‌هایی همچون خودجلوه‌دهی میان همسالان، حس غرور و خوشایندی که در نتیجه رفتار غیرمتمدانه به موازین اجتماعی در حیطه رانندگی به وجود آمده است، می‌باشند. به‌طورکلی، شرطی‌سازی کنشگر نیز اتفاق افتاده است که پیامدهای کسب‌شده از عدم یا انجام یک رفتار، تقویت‌های اورگانیزم را نیز به‌همراه دارد. همچنین از جهت دیگری بر اساس دیدگاه فرهنگی - اجتماعی و در حوزه جامعه‌شناسی بر اساس نظریه هیرشی، این پیوند با دایره همسالان است که موجب پیروی افراد از قوانین در جامعه می‌گردد. هرگاه پیوند اجتماعی ضعیف گردد،

انحراف محتمل خواهد بود. پژوهش‌های تجربی انجام‌شده بر اساس نظریه پیوند اجتماعی، تأثیر پیوند اجتماعی ضعیف را بر انحراف تأیید کرده‌اند. نتایج حاصل از این پژوهش با پژوهش وکیامب ایساک (۲۰۰۴) مطابقت دارد. طبق رویکرد رفتاری، زمینه قانون‌گرایی از طریق قوانین یادگیری و فرایندهای جریمه و تقویت مثبت و منفی ایجاد می‌شود. اگر جامعه، تمامی رفتارهای افراد را در چهارچوب منسجمی تعیین کند، زمینه کسب قانون‌گرایی بر اساس نظام کنترل رفتار به‌خصوص فرایند تقویت رفتارهای مطلوب را افزایش خواهد داد. علاوه‌براین، شواهدی در حمایت از واردکردن هنجار اجتماعی در نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده وجود دارد.

مطالعات مختلف از جمله بررسی‌هایی در حوزه تخلفات ترافیکی (گادین و همکاران<sup>۱</sup>، ۲۰۰۵؛ ایوت و تامسون<sup>۲</sup>، ۲۰۱۰) نشان داده است که واردکردن هنجار اجتماعی، میزان واریانس بیشتری از رفتار را تبیین می‌کند. طبق نظریه نظم اجتماعی (چلبی، ۱۳۹۳)، اگر هنجارهای اجتماعی بر پایه تکالیف اجتماعی و اخلاقی بنا نشوند، کارایی لازم را نخواهند داشت و رعایت آن‌ها بیشتر مبتنی بر مصلحت و نظارت بیرونی است که این خود سبب می‌گردد هنگام عدم حضور ناظر، از قوانین عدول گردد و به تبع هزینه‌های اقتصادی و روانی بیشتری در بر خواهد داشت. دیدگاه هنجاری در جهت پایدارکردن رعایت قوانین، علاوه بر جامعه‌پذیری ارزش‌های اجتماعی، توجه خود را به مسئله حفظ و تداوم فرهنگ قانونی در میان بزرگسالان معطوف می‌سازد. اگرچه جامعه‌پذیری در دوران کودکی، نقش مهمی در جهت تثبیت اولیه ارزش‌های اجتماعی ایفا می‌کند، مردم نیز تحت‌تأثیر تجربه‌هایشان در زمینه مجریان قانون در بزرگسالی قرار دارند. شهروندان اغلب این اطلاعات را از طریق اعضای خانواده، دوستان، همکاران یا از طریق رسانه‌های جمعی دریافت می‌کنند.

1. Elliott &amp; Thomson

2. Godin

صرف نظر از اینکه اطلاعات چگونه کسب شود، نکته مهم آن است که دیدگاه شهروندان درباره مجریان قانون در طول دوران کودکی منجمد و دست نخورده باقی نمی ماند، بلکه به اطلاعاتی که شهروندان در زندگی روزمره کسب می کنند، حساس است و از آن‌ها تأثیر می پذیرد. نوع تعامل مجریان قانون با مردم و تجربه‌هایی که مردم در این زمینه کسب می کنند، زیربنای مدل رابطه‌ای عدالت رویه‌ای را تشکیل می دهد که تیلر و دیگران (مورفی و تیلر، ۲۰۰۸) بر اساس آن، به تشریح پیوندهای نظری میان متغیرهای عدالت رویه‌ای، اعتماد به مجریان قانون و احساس الزام در پیروی از قانون می پردازند. هنگامی که افراد با مجریان قانون سروکار پیدا می کنند، در طی تعامل، تجربه‌ها و اطلاعاتی کسب می کنند که از آن‌ها برای پی بردن به انگیزه‌ها و نیات مجریان قانون استفاده می کنند. جنبه کلیدی در باب برخورد با کیفیت بالا این است که بر اساس آن می توان استنباط کرد که انگیزه و نیت مجریان قانون خیرخواهانه است. این استنباط، تمایل افراد را برای پذیرش تصمیم مجریان قانون و اطاعت از مقررات تقویت می کند.

با توجه به آنکه سیستم هیجانی شامل مؤلفه‌های ارزیابی، تنظیم و کاربرد است، در خصوص مباحث هیجانی که رابطه مستقیمی با رفتار رانندگی دارند، برای بهبود وضعیت تخلفات که اغلب به صورت تکانه‌ای در رانندگی می باشد، شرایط آگاه‌سازی به جامعه هدف در همه ابعاد به طور خاص مخاطرات حاصل پیشنهاد می گردد. رانندگان برون شهری باید قبل از دریافت مجوز تردد در خارج از شهر، از لحاظ سلامت روانی، تحمل استرس و مهارت‌های ارتباطی مورد بررسی قرار گیرند. همچنین تشدید کنترل و اعمال قانون همانند کلاس‌های جبرانی در خصوص کسب مهارت‌های هنجارپذیری و احترام به حقوق دیگران توسط پلیس راه به منظور بازدارندگی بروز اثرات هیجان طلبی و قانون‌گریزی در این رانندگان انجام پذیرد. با توجه به آنکه تنبیه از جمله تکنیک‌های رفتاری می باشد که سال‌ها است دیگر

جایگاهی ندارد، برای برخورد و کنترل رانندگی، رانندگان خاصی موظف به انجام فعالیت عادی اجتماعی شوند و غالباً از مصداق‌های تکنیک جبران استفاده گردد.

این پژوهش بدون همکاری مدیریت مراکز تاکسی‌رانی برون‌شهری در جهت دستیابی به نمونه‌های افراد مورد مطالعه انجام نمی‌گرفت. همین‌جا از کلیه این عزیزان تشکر و قدردانی نموده و از خداوند منان برای همه آن‌ها، توفیق، سلامتی و سربلندی طلب می‌کنم. همچنین لازم به ذکر است که از جانب سازمان فوق، حمایت مالی از پژوهش و تعارض منافع وجود نداشته است.

### منابع

- ابوالقاسمی، عباس؛ نریمانی، محمد. (۱۳۸۵). *آزمون‌های روان‌شناختی*. انتشارات باغ رضوان.
- بهروان، حسین؛ بهروان، ندا (۱۳۹۰). *علل جامعه‌شناختی رانندگی پر خطر در مشهد، فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی*، ۱، ۲۸، ۱۰۹-۱۴۲.
- پاکدین امیری، علیرضا؛ پاکدین امیری، مرتضی. (۱۳۹۰). *شناسایی و رتبه‌بندی عوامل رفتار فردی مؤثر بر کاهش تخلفات رانندگی با استفاده از الگوریتم تاپسیس*. فصلنامه راهور، ۴۸، ۷۹، ۵۹.
- چلبی، مسعود. (۱۳۹۳). *تحلیل نظری و تطبیقی در جامعه‌شناسی*. تهران: نی.
- سورای، احمد؛ باغبانی، رمضانعلی. (۱۳۸۸). *بررسی و مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف با رانندگان عادی، راهنمایی و رانندگی شهر تهران، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک*، ۳، ۱۱، ۱۰۵-۱۱۸.
- سئوف حدادی ثانی، سوسن؛ طیبی، زهرا؛ صالحی قدردی، جواد. (۱۳۹۴). *بررسی رابطه خشم رانندگی، خودنظم‌جویی هیجانی و توانایی بازداری با رفتارهای پرخطر رانندگی*. چهاردهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل‌ونقل و ترافیک، تهران،



معاونت و سازمان حمل و نقل ترافیک.

- شاکری نیا، ایرج. (۱۳۹۱). رابطه نگرش در خصوص منزلت پلیس، هیجان طلبی و پرخاشگری با فرهنگ رانندگی مردان راننده شهر رشت. *دوازدهمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک ایران*، ۱، ۱۲، ۹۱-۱۰۳.
- شمس، محسن؛ رشیدیان، آرش؛ شجاعی زاده، داود؛ مجدزاده، سید رضا. (۱۳۸۷). وضعیت نگرش و رفتارهای خطرناک رانندگی در رانندگان تاکسی شهر تهران، دومین همایش جامعه ایمن شهر تهران، شهرداری تهران.
- صادقی فسایی، سهیلا؛ خیرخواه زاده، سید احسان. (۱۳۹۰). مطالعه کیفی رانندگی غیر هنجارمند، فصلنامه دانش انتظامی، ۱۳، ۲، ۱۰۱-۱۱۱.
- فردوسی، طیبه؛ احمدی، علی اصغر. (۱۳۹۱). بررسی مقایسه شخصیت رانندگان تصادفی و غیر تصادفی. *مجله مطالعات روان شناختی*، ۷، ۲، ۱۰۴-۸۵.
- قائمی زاده، محمدسلیمان؛ کولیوند، شکیبیا. (۱۳۹۴). بررسی جامعه شناختی عدم رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی (مورد مطالعه شهر همدان). *اولین کنگره علمی تحقیقی سراسری توسعه و ترویج علوم تربیتی و روانشناسی*.
- کرمی، عصمت؛ نیکدل، فریبرز؛ حیدری، علی؛ نیکدل، فریبرز؛ احمدی، سیروس. (۱۳۹۳). بررسی رابطه میزان کنترل اجتماعی و بی نظمی در بین شهروندان شهر دهدشت. *تحقیق‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی*، ۳، ۲، ۳۵-۴۶.
- مجدزاده، رضا؛ رشیدیان، آرش؛ شمس، محسن؛ شجاعی زاده، داوود؛ منتظری، علی (۱۳۹۰). استفاده از الگوی بازاریابی اجتماعی برای کاهش رفتار خطرناک رانندگی در رانندگان تاکسی شهر تهران. *مجله دانشکده بهداشت و انستیتو تحقیقات بهداشتی*، ۹ (۲): ۲۱-۴۰.
- نظری تلوکی، فرح. (۱۳۹۴). جامعه‌پذیری و کنترل اجتماعی در آموزش و پرورش. *دومین کنفرانس بین‌المللی رویکردهای نوین در علوم*.

- Asamer, J., van Zuylen, H.J. & Heilmann, B. (2013), Calibrating carfollowing parameters for snowy road conditions in the microscopic traffic simulator VISSIM. *Intelligent Transport Systems, IET*, 7, 1, 121-114.
- Bachoo, S., Bhagwanjee, A., Govender, K. (2013). The influence of anger, impulsivity, sensation seeking and driver attitudes on risky driving behaviour among post-graduate university students in Durban, South Africa, *Accident Analysis & Prevention*, 55, 67-76.
- Charlton, S. G., & Starkey, N. J. (2011). Driving without awareness: The effects of practice and automaticity on attention and driving. Transportation research part F: *Journal of Traffic Psychology and Behavior, In Press, corrected proof*, 6, 9, 201-222.
- Dunlop, S. M., & Romer, D. (2010). Adolescent and young adult crash Risk: sensation seeking, substance use Propensity and Substance use behaviors. *Journal of Adolescent Health*, 46, 90-92.
- Elliott, M. A. & Thomson, J. A. (2010). The Social Cognitive Determinants of Offending Drivers' Speeding Behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 42: 1595-1605.
- Godin, G., Conner, M. & Sheeran, P. (2005). Bridging the Intention – Behavior Gap: The Role of Moral Norm. *British Journal of Social Psychology*, 44: 497 – 512.
- González-Iglesias, B., Gómez-Fraguela, J. A., & Luengo, M. Á. (2014). Sensation seeking and drunk driving: The mediational role of social norms and self-efficacy. *Accident Analysis & Prevention*, 71, 22-28.
- Gottfredson, M. R. (2011). The role of choice in crime causation: Self-control theory. *Paper presented at the annual meeting of the American Society of Criminology*, Washington, DC.
- Graziano, P. A. Reid, A. Slavec, J., Paneto, A. (2015). ADHD Symptomatology and Risky Health, Driving, and Financial Behaviors in College The Mediating Role of Sensation Seeking and Effortful Control. *Journal of Attention Disorders*, 19, 3, 201-225.
- Haque, M. M., Chin, H. C., & Lim, B. Ch. (2010). Effects of impulsive sensation seeking, aggression and risk-taking behaviors on the vulnerability of motorcyclists. *Journal of Asian Transport Studies*, 1(2):165-180.
- Ho, S., Wong, Y. & Chang, V.W. (2015). What can eco-driving do for sustainable road transport? Perspectives from a city ecodriving programme. *Sustainable Cities and Society*. 14. 82-88.
- Intravia, J., Jones, S., & Piquero, A. R. (2012). The roles of social bonds, personality, and perceived costs: An empirical investigation into Hirschi's "new" control theory. *International Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology*, 56, 1182-1200.
- Jie, L., Van Zuylen, H., Chen, Y., Viti, F. & Wilmlink, I. (2013).

Calibration of a microscopic simulation model for emission calculation. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 31, 172-184.

- Paleti, R., Eluru, N., & Bhat, C. R. (2010). Examining the influence of aggressive driving behavior on driver injury severity in traffic crashes. *Accident Analysis & Prevention*, 42(6), 1839-1854.
- Qian, G. & Chung, E. (2011). Evaluating effects of eco-driving at traffic intersections based on traffic micro simulation. *Proceedings of the ۳۴th Australasian Transport Research Forum, Adelaide, Australia*, 1-11.
- Raymond Bingham, C., Zakrajsek, J.S., Almani, F., Shope, J.T., Sayer, T.B. (2015). Do as I say, not as I do: distracted driving behavior of teens and their parents. *J Safety Res.* 5, 55, 21-29.
- Reisig, M. D., Wolfe, S. E., & Pratt, T. C. (2012). Low self-control and the religiosity-crime relationship. *Criminal Justice and Behavior*, 39, 1170-1191.
- Sagberg, F., Selpi, Piccinini, G.F.B., Engström, J. (2015). A review of research on driving styles and road safety. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 57, 1248-1275.
- Simons-Morton, B. G., Ouimet, M. C., Zhang, Z., Klauer, S. E., Lee, S. E., Wang, J., ... & Dingus, T. A. (2011). Crash and risky driving involvement among novice adolescent drivers and their parents. *American journal of public health*, 101(12), 2362-2367.
- Tao, D., Zhang, R., Qu, X. (2017). The role of personality traits and driving experience in self-reported risky driving behaviors and accident risk among Chinese drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 99, 228-235.
- Taubman – Ben-Ari, O., Eherenfreund – Hager, A., & Prato, C.G. (2016). The value of self-report measures as indicators of driving behaviors among young drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 39-43-51.
- Verschuur, W. L., & Hurts, K. (2008). Modeling safe and unsafe driving behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 40(2), 644-656.
- Yildirim-Yeniera, Z., Vingilisa, E., Wiesenthal, D. L., Mann, R. E., Seeley, J. (2016). Relationships between thrill seeking, speeding attitudes, and driving violations among a sample of motorsports spectators and drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 86, 16-22.

