

بررسی عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر تصادفات رانندگی درون شهری

(مطالعه موردی: استان کهگیلویه و بویراحمد)

ابراهیم انصاری^۱، اصغر محمدی^۲، سمانه سعیدی^۳

چکیده:

یکی از مسائل مهم در جوامع شهری که باعث افزایش سطح رفاه افراد شده، استفاده از وسایط نقلیه (خودرو) است ولی بنا به دلایل متعدد اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی این وسایل سبب معضلاتی از جمله تخلفات و تصادفات درون شهری بویژه در شهرهای استان کهگیلویه و بویراحمد شده است. در این بررسی روش تحقیق پیمایشی و مبتنی بر پرسشنامه است و جامعه آماری آن همه رانندگان اتومبیل ۱۸ سال به بالای است که دارای گواهینامه رانندگی در استان هستند. با استفاده از آمارهای به دست آمده و فرمول کوکران حجم نمونه تحقیق ۳۳۸ نفر به دست آمد. از میان نظریه‌های مطرح شده، نظریه غالب دیدگاه پس افتادگی فرهنگی بوده و در این تحقیق از آزمونهای ضریب همبستگی، رگرسیون، T و تحلیل مسیر استفاده شده است. نتایج تحقیق حاکی از آن است که از بین این متغیرها: سابقه گواهینامه رانندگی ($r = -0/165$)، حالات روحی شخص ($r = 0/134$)، اعتقاد به لزوم رعایت مقررات رانندگی ($r = -0/197$)، پایگاه اجتماعی-اقتصادی ($r = 0/27$)، برخورد قاطع پلیس ($r = 0/141$)، رسیدگی به عیوب وسیله نقلیه ($r = 0/108$)، ایمنی خیابانها و جاده‌ها ($r = 0/219$) با بروز تصادفات رانندگی رابطه معناداری دارد و این عوامل در بروز تصادفات و تخلفات اثرگذار است. طبق نتایج به دست آمده از تحلیل مسیر پژوهش فوق، متغیرهای مستقل توانایی تبیین ۵۱/۳ درصد تغییرات متغیر وابسته (تصادف رانندگی) را دارا می‌باشند.

واژه‌های کلیدی: خودرو، تصادفات، درون شهری، نظارت رسمی، آگاهی از قوانین، پایگاه اجتماعی.

E.ansari29@yahoo.com

as_mo_de@yahoo.com

samanehs1392@gmail.com

تاریخ پذیرش: ۹۱/۱۲/۱۴

۱- استادیار جامعه‌شناسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد دهقان

۲- عضو هیأت علمی واحد دهقان و دانشجوی دکتری جامعه‌شناسی

۳- کارشناس ارشد جامعه‌شناسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد دهقان

تاریخ وصول: ۹۱/۸/۱۰

مقدمه و بیان مسأله تحقیق

سال ۱۲۹۹ را می‌توان زمان شروع احداث راههای شوسه در ایران دانست. با ورود خودرو به ایران، ساخت راههای اتومبیل‌رو در دستور کار قرار گرفت. هرچند توسعه صنعت حمل و نقل یکی از نشانه‌های پیشرفت و رشد یک کشور است و بسیاری از نیازهای رفاهی، اقتصادی، اجتماعی و... را تأمین می‌نماید ولیکن با گسترش زندگی ماشینی و افزایش روزافزون ترافیک در شهرها، میزان تصادفات رانندگی بسیار بالا رفته و این خود یک معضل اجتماعی است. (لایقی، ۱۳۸۴: ۱۲۴)

اولاً مسأله حمل و نقل، بویژه ترافیک در شهرها یکی از معضلات شهری قلمداد می‌گردد. طبق آمار بهداشت جهانی از جمع کل حوادث روزانه در شهرهای صنعتی جهان که منجر به مرگ می‌شود، حدود ۳۵ درصد آن ناشی از تصادفات رانندگی است. لازم به توضیح است که میزان تصادفات در کشورهای جهان سوم چندین برابر کشورهای صنعتی گزارش شده است (مهدوی، ۱۳۹۱: ۲)، دوم اینکه افزایش تخلفات و تصادفات راهنمایی و رانندگی می‌تواند سبب افزایش بی‌نظمی و ناهنجاریهای اجتماعی شود؛ سوم اینکه فقدان توجه به تخلفات رانندگی باعث تضییع حقوق دیگران می‌شود؛ چهارم اینکه این موضوع باعث گسترش پدیده‌هایی چون واپسماندگی فرهنگی (تأخر فرهنگی) در جوامع شهری می‌شود و پنجم اینکه، هرساله تعداد قابل ملاحظه‌ای از شهروندان ایرانی بر اثر تصادف اتومبیل‌جان خود را از دست می‌دهند و تعداد بیشتری مجروح و معلول و یا خسارتهای ناشی از آن می‌شوند. به بیان روشن‌تر طی سالهای گذشته، سالانه در حدود ۲۶ هزار نفر از هموطنان ما جان خود را در تصادفات از دست داده‌اند و حدود ده برابر این تعداد مجروح شده‌اند. (اقتباس از مهدوی، ۱۳۹۱: ۲) متوسط جهانی مرگ و میر در اثر حوادث رانندگی، ۱۴ تا ۱۵ نفر در هر ۱۰۰ هزار نفر است که این میزان در کشور ما ۳۰ نفر در هر ۱۰۰ هزار نفر، یعنی دو برابر میانگین جهانی است. (اقتباس از مهدوی، ۱۳۹۱: ۲)

در ایران تخلفات رانندگی نیز بالاست، چه بسا علت بسیاری از تصادفات، ناشی

از تخلفات رانندگی است. در ایران به ازای هر ۱۰ هزار وسیله نقلیه ۱۲۰ تصادف صورت می‌گیرد؛ در حالی که این رقم در کشورهای توسعه‌یافته مثل فرانسه و ژاپن ۱۲ تصادف است. (بهبهانی، ۱۳۸۴: ۳)

امروزه یکی از معضلات و مشکلات قابل توجه ساختار شهری ناشی از افزایش اتومبیل و وقوع تصادفات رانندگی است. اتومبیل به مانند بسیاری از دستاوردهای صنعتی دارای عوارض و پیامدهایی است که اذهان عمومی را به خود معطوف ساخته است. با گسترش زندگی ماشینی و افزایش روزافزون ترافیک در شهرها و جاده‌ها در نیمه دوم قرن بیستم و بیست و یکم در مقابل فواید و کارکردهای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ناشی از گسترش ارتباطات و سرعت جابه‌جایی کالا و مسافر، متأسفانه بر تعداد و شدت تصادفات ترافیکی به سرعت افزوده شده و ضایعات و خسارتهای جانی و مالی ناشی از این تصادفات بار سنگینی بر کشور و بویژه منطقه مورد مطالعه تحمیل می‌کند (نظارتی زاده، ۱۳۷۷: ۲۷). افزایش تصادفات مسأله‌ای است که از ابعاد گوناگون بویژه اجتماعی و فرهنگی قابل طرح است که شامل موارد زیر می‌باشد: الف) عوامل فنی و اقتصادی: شامل فرسوده بودن اتومبیل، نقص فنی ماشین، تنگ بودن مسیر عبور و مرور، فقدان نصب استاندارد تابلوها ب) عوامل اجتماعی و انسانی: رعایت نکردن قوانین و مقررات رانندگی، تخطی و تجاوز از سرعت مطمئنه و مقرر شده، نداشتن مهارت در کنترل سرعت خودرو ج) عوامل فرهنگی شامل: آگاهی نداشتن رانندگان از قوانین و مقررات رانندگی، فقدان آموزش لازم برای رانندگان د) عوامل فردی و روانی: نداشتن سلامت جسمی، خستگی و بی‌حوصلگی و عصبانیت، استعمال مواد مخدر و مشروبات الکلی رانندگان. ه) عوامل حقوقی و اداری شامل: آگاه نبودن به از حقوق شهروندی، فقدان برخورد بیجا و قاطعانه پلیس (رابرتسون، ۱۳۸۴؛ عبدالرحمانی، ۱۳۸۵).

هدف کلی این تحقیق بررسی تأثیر عوامل زمینه‌ای و اجتماعی مانند سن، جنسیت، وضعیت تحصیلی، پایگاه اجتماعی، اقتصادی افراد، خلق و خوی رانندگان و همچنین عوامل فرهنگی مانند ارزشها، باورها، اعتقادات، نوع فرهنگ پذیرفته شده توسط افراد، بر

وقوع تصادفات استان کهگیلویه و بویراحمد می‌باشد.

پیشینه تحقیق:

رحمانی فیروزجاه و فرزانه (۱۳۸۵) در تحقیقشان با عنوان «بررسی جامعه‌شناختی علل تصادفات جاده‌ای» با استفاده از چارچوب نظری سیستمی پارسونز، تصادفات جاده‌های را در شهرستان بابل مورد مطالعه قرار داده‌اند. جامعه آماری آنان رانندگان عمومی جاده‌ای شهرستان بابل و حجم نمونه ۳۸۹ نفر از آنها بوده‌اند. روش تحقیق پیمایشی و ابزار گردآوری اطلاعات پرسشنامه بوده که آلفای کرونباخ آن ۰/۷ محاسبه شده است. متغیرهای مستقل آن عبارت بودند از: سن، تحصیلات، خردورزی، تقدیرگرایی، رضایت شغلی و شیوه گرفتن گواهینامه و تأثیر آن بر تصادفات جاده‌ای. بر اساس بررسی‌های به عمل آمده، عوامل مؤثر بر تصادفات عبارتند از عامل انسانی (۷۵-۷۰ درصد)، عامل اتومبیل حدود (۱۵-۱۰ درصد)، عامل جاده‌ای (۱۵-۱۰ درصد). در این تحقیق رانندگی یک کنش اجتماعی تلقی شده است و یافته‌های آن حاکی از آن است که سن، تحصیلات، خردورزی، تقدیرگرایی، رضایت شغلی و شیوه گرفتن گواهینامه بر میزان تصادفات تأثیرگذار بوده است.

پاکدین امیری در تحقیق خود با عنوان «شناسایی و رتبه‌بندی عوامل رفتار فردی مؤثر بر کاهش تخلفات رانندگی با استفاده از الگوی تاپسیس». به شناسایی و رتبه‌بندی عوامل فردی مؤثر بر کاهش تخلفات رانندگی پرداخته است. روش این تحقیق پیمایشی و در آن از ابزار پرسشنامه و مصاحبه استفاده شده است و متغیرهای مستقل آن عبارت بودند از: توانایی هوشی، انگیزش، تقویت مثبت و تجربیات گذشته. در این تحقیق بیشتر شخصیت و ویژگی‌های انسانی مورد توجه قرار گرفته و از تئوریهای یادگیری استفاده شده است. محقق به این نتیجه رسید که شخصیت فرد دارای ثبات روش و پایدار بوده و در موقعیتهای مختلف تحت تأثیر خواسته‌های گوناگون قرار می‌گیرد که شخص در هر موقعیتی جنبه خاصی از آن را ابراز می‌کند؛ به عبارت دیگر، افراد درون‌گرا بر این عقیده‌اند که بر سرنوشت خود کنترل داشته و در این میان برون‌گرایان حاکمیت سرنوشت خود را تحت

تأثیر نیروهای خارجی می‌دانسته‌اند؛ بنابراین با توجه به آنچه بیان شد می‌توان دریافت که برون‌گرایان در هنگام رانندگی با ریسک بیشتری همراه بوده‌اند. به طور کلی نتایج تحقیق نشان داده است که از بین ده عامل مورد بررسی به ترتیب شخصیت درون‌گرا، یادآوری آموزش‌ها، توانایی هوشی، انگیزش، تجربیات گذشته و تقویت مثبت، دارای اولویت‌های بالاتری نسبت به دیگر اولویت‌ها در کاهش تخلفات رانندگی بوده است.

صلواتی (۱۳۷۸) در تحقیق خود با عنوان «بررسی عوامل اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی مؤثر بر تصادفات با اتومبیل شهر اصفهان» یک نمونه ۲۴۶ نفری از ساکنان شهر اصفهان را مورد مطالعه قرار داده است. ابزار جمع‌آوری اطلاعات از طریق پرسشنامه صورت گرفته و سپس از آزمونهای آماری و در چارچوب نظری آن از نظریه مبادله هومنز بهره گرفته شده است. نتایج تحقیق حاکی از آن است که بین میزان تحصیلات، عامل سن و مدل وسیله نقلیه با میزان تصادف ارتباط مستقیمی وجود داشته است.

در یک نتیجه‌گیری کلی می‌توان گفت که عوامل مؤثر بر تخلفات و تصادفات متفاوت و متنوع هستند و هنوز نمی‌توان به راحتی آنها را به مکانهای مختلف تعمیم داد. عناصر فردی و شخصیتی، اجتماعی، فرهنگی و... در این مسأله دخیل هستند که نیاز به تحقیق بسیاری دارد تا مشخص شود که کدامیک از این متغیرها تأثیرگذاری بیشتری دارند؛ البته در این مقاله و تحقیق انجام شده نگارندگان بر عناصر اجتماعی و فرهنگی تأکید بیشتری دارند.

مبانی و چارچوب نظری تحقیق

- نظریه عمل منطقی:

بسیاری از روانشناسان اجتماعی معتقدند نگرش‌ها بر رفتار تأثیر می‌گذارند. براساس این نظریه که توسط فیش بین و آیزن^۱ ارائه شده است، رابطه‌ای قوی بین نگرش و رفتار وجود دارد؛ اما این رابطه فقط در جایی یافت می‌شود که اندازه‌گیری‌های نگرشی و رفتاری با یکدیگر سازگار باشند. (فیش بین و آیزن، ۱۹۷۵: ۸۳) در این نظریه آنچه بین

نگرش و رفتار قرار می‌گیرد، نیت است یا تمایل فرد به انجام عمل و این نیت نیز به نوبه خود به وسیله نگرش به رفتار (ارزیابی فرد از رفتار) و هنجارهای ذهنی (اعتقاد فرد به اینکه دیگران از او انتظار انجام یا عدم انجام رفتاری معین دارند) تعیین می‌شود. طبق نظریه آنان، نگرش به رفتار نیز از دو عامل ناشی می‌شود: اعتقادات رفتاری (اعتقادات نسبت به پیامدهای انجام رفتار) و ارزیابی نتایج (ارزشی که به پیامدها داده می‌شود). هنجارهای ذهنی نیز ناشی از اعتقادات هنجاری و انگیزه تبعیت می‌باشند.

- الگوی خودآینه‌ای^۱:

چارلز هورتون کولی^۲ دیدگاه خودآینه‌ای را درباره خود مطرح کرده است. وقتی از نام خود آینه‌ای سخن می‌گوید منظور آینه‌ای است که هر فرد، چگونگی واکنش دیگران را نسبت به خود در آن مشاهده می‌کند. به نظر کولی شکل‌گیری خود از دوران کودکی آغاز و در طول دوران زندگی، هر زمان که شخص وارد موقعیت اجتماعی جدید می‌شود، دوباره ارزیابی می‌گردد؛ این ارزیابی در سه مرحله ظاهر می‌شود. (کولی، ۱۹۹۲؛ توسلی، ۱۳۸۹: ۲۹۴)

- ۱- تصور سیمای ظاهری: در این مرحله، فرد نخست نمود ظاهری و شخصیتی را به تصور در می‌آورد که از خود به دیگران ارائه می‌کند.
- ۲- تفسیر واکنش دیگران: فرد ارزیابی دیگران درباره خود را مورد توجه قرار می‌دهد و به این نکته می‌پردازد که دیگران چگونه درباره ظاهر و شخصیتی که او به آنان ارائه کرده، قضاوت می‌کنند.
- ۳- توسعه مفهوم خود: در این مرحله فرد، تفسیر خود از قضاوت‌های دیگران را به کار می‌گیرد تا احساسات و تصویری را که درباره خویش دارد، از نو سامان دهد. در اینجا اگر تصویری را که از خود در آینه اجتماعی می‌یابد، مطلوب باشد، خود تقویت می‌شود و در صورت نامطلوب بودن، به تضعیف خود می‌انجامد. (کوزر، ۱۳۸۵: ۴۱۰)

1- Lookhng glass-self
2- Cooley,Ch

با توجه به مطالب ارائه شده در اینجا و بحث تخلف رانندگی، افراد هنگام رانندگی تخلفاتی مرتکب می‌شوند و ارزیابی دیگران را مورد توجه قرار می‌دهند؛ اگر دیگران او را تشویق کنند، این کار برای وی مطلوب است، به عنوان مثال اگر راننده صدای پخش اتومبیل را بلند کند و برای دیگران خوشایند باشد، برای فرد متخلف نیز مطلوب است.

- نظریه کنترل اجتماعی هیرشی^۱:

هیرشی معتقد است که عوامل خاص اجتماعی برای حفظ امنیت در جامعه اهمیت دارند. در این راستا فرایند اجتماعی کردن بیش از مجازات در برقراری امنیت در جامعه مورد تأکید است. نظریه کنترل اجتماعی بر این باور است که بی نظمی در جامعه ناشی از ضعف و گسستگی تعلق فرد به جامعه است که در اثر کنترل و نظارت اجتماعی به وجود می‌آید. هیرشی معتقد است که حس تعلق و مسؤولیت در قبال جامعه شامل مواردی چون ارتباط فرد با دیگر عوامل، پذیرش و مشارکت در فعالیتهای اجتماعی به ارزشهای اخلاقی و هنجارهای فرهنگی است.

از نظر وی افرادی که تعهد بیشتری نسبت به جامعه دارند از ترس اینکه مبادا دستاوردهایشان از دست برود، مرتکب انحراف نمی‌شوند و همچنین افرادی که به ارزشها و اصول اخلاقی ایمان دارند، خود را بیشتر ملزم به رعایت آنها می‌دانند؛ در نتیجه کمتر احتمال دارد مرتکب رفتار انحرافی گردند. (احمدی، ۱۳۸۸: ۲۸)

- جرج زیمل^۲

جرج زیمل جامعه‌شناس آلمانی، شهرها را مراکز پیچیده‌ترین مسائل زندگی مدرن می‌داند که شخصیت فردی را شدیداً تحت فشار قرار می‌دهد و او را از این سو به آن سو می‌کشاند. به عقیده وی یکی از خصلتهای کلان‌شهرها تأخر فرهنگی و عدم هماهنگی انسان و ماشین است. هرچند در شهرهای کشورهای توسعه نیافته، تنهایی و عدم صمیمیتها به شدت کشورهای صنعتی بروز نکرده، ولی شهر در این کشورها ویژگی‌های خاص خود

1- Hircshi, T

2- Zimel, G

را دارد که مهمترین آن تأخر فرهنگی، حرکات نامناسب و کج و معوج و سائل نقلیه و عدم رعایت مقررات رانندگی در کنار عبور غیر محتاطانه و بی رویه پیاده‌ها از وسط خیابان، حرکت زیگزاگ موتور سیکلت‌ها از وسط اتومبیل‌ها نشان می‌دهد که هرچند ظاهر زندگی شهری در این کشورها تغییر کرده، اما هنوز فرهنگ شهرنشینی در رفتار شهرنشینان جایگزین نشده است. (توسلی، ۱۳۸۴: ۱۹۰)

- نظریهٔ پس‌افتادگی فرهنگی^۱:

به دلیل اختراعات و نوآوری‌های فنی، بخش‌هایی از فرهنگ در معرض دگرگونی و تحول سریع‌تری هستند. برای حفظ تعادل فرهنگی، لازم است بخش‌های وابسته و مرتبط نیز به طور متناسب متحول شود. اگر بخش‌های به هم وابسته فرهنگی، نتوانند همزمان با هم حرکت کنند، دچار پس‌افتادگی فرهنگی می‌شوند. (آگبورن، ۱۹۶۶: ۵۲)

آگبورن در این زمینه به ذکر مثالی از اتومبیل و جاده پرداخت و عنوان کرد در سال ۱۹۱۰ اتومبیل و جاده به عنوان دو واحد فرهنگی مرتبط به هم، تقریباً با یکدیگر سازگار بودند. در آن دوره اتومبیلها سرعت چندانی نداشتند و می‌توانستند به راحتی از جاده‌های پر پیچ و خم بگذرند؛ اما خیلی زود با تغییراتی که در موتور و ترمز اتومبیل‌ها به وجود آمد، سرعت آنها و امکان متوقف ساختن آنها افزایش یافت و گسترش و توسعه جاده‌ها به همان سرعت امکان‌پذیر نبود، در نتیجه تا مدت‌ها بین اتومبیل و جاده ناسازگاری وجود داشت. (آگبورن، ۱۹۶۶: ۵۴)

فرهنگ دارای دو بخش مادی و معنوی است (محسنی، ۱۳۸۶: ۱۹۶)؛ بخش مادی به دلیل نوآوری فنی زودتر متحول می‌شود و مردم نیز زودتر آن را می‌پذیرند؛ اما بخش معنوی یا غیرمادی مرتبط به آن شامل ارزش‌ها و هنجارها دیرتر مورد پذیرش آنها قرار می‌گیرد به همین دلیل تا وقتی این دو بخش ناهماهنگ باشد عدم تعادل و نابهنجاری به وجود می‌آید.

بر اساس این نظریه و موضوع تحقیق می‌توان چنین گفت که روز به روز بر تعداد

اتومبیل در سطح شهرها افزوده می‌شود ولی فراهم نمودن سریع شرایطی مانند ساخت بزرگراه و پل، امکاناتی مثل پارکینگ و... برای آنها امکان‌پذیر نیست و سبب افزایش تصادفات می‌گردد و نوعی پس‌افتادگی فرهنگی به وجود می‌آید.

براساس دیدگاه روانشناسی، افراد سایکوتیک به خاطر نقص در قسمت دقت و قضاوت و همچنین تصمیم‌گیری هر لحظه امکان تصادف دارند. افراد نوروتیک اکثراً به خاطر بی‌دقتی و اشتغال فکری به مسأله‌ای رنج‌آور دچار تصادف می‌شوند، افرادی که دچار اختلال شخصیتند و ظاهر معمولی دارند اما اقدام به تخلفاتی از جمله انجام کارهای آکروباتیک با اتومبیل، حرکات ماریپیچ در خیابان، بوق زدن بیجا و... می‌نمایند. لازم به ذکر است که افراد عقب‌مانده ذهنی و صرعی به خاطر مشکلاتی که دارند قادر به دریافت گواهینامه نیستند و در نتیجه به هیچ وجه نباید رانندگی کنند.

طبق نظریه شخصیت که توسط برنز و ویلید مطرح شد، عامل تعیین‌کننده رفتار فرد، ویژگی‌های شخصیتی هستند؛ افرادی که شخصیت برون‌گرا داشته و در صدد انجام رفتارهای پر خطر و هیجانی هستند، اقدام به رانندگی‌های پر خطر می‌کنند.

براساس نظریه عمل منطقی، رابطه قوی‌ای بین نگرش و رفتار وجود دارد. آنچه بین نگرش و رفتار قرار می‌گیرد، نیت یا تمایل فرد به انجام عمل است. خود نیت به وسیله نگرش به رفتار و هنجارهای ذهنی تعیین می‌شود. نگرش به رفتار از دو عامل اعتقادات رفتاری و ارزیابی نتایج ناشی می‌شود و هنجارهای ذهنی ناشی از اعتقادات هنجاری است. طبق فرضیه شش پژوهش بین اعتقاد به لزوم رعایت مقررات و بروز تخلفات و تصادفات رانندگی رابطه وجود دارد. که فرد باید اعتقاد به لزوم رعایت داشته باشد یعنی از ابتدا نیت این کار را داشته باشد تا بتواند طبق آن عمل کند.

در نظریه کنترل اجتماعی هیرشی و بویژه رکلس ۱ می‌توان از طریق اعمال زور با کاربرد وسایل گوناگونی مانند مجازاتهای حقوقی و یا از طریق امتناع با توسل به راههایی نظیر تبلیغ بروز انحراف را کنترل نمود و دیگر اینکه انحراف اجتماعی اساساً ناشی از تضعیف نظام‌های کنترل شخصی (توانایی‌های درونی فرد برای نظارت بر خود) و اجتماعی

(خانواده، مدرسه و پلیس) است. طبق فرضیه هشت تحقیق، بین برخورد قاطعانه پلیس و بروز تخلفات و تصادفات رانندگی رابطه وجود دارد. برخورد قاطعانه پلیس الزامی است تا کنترل جامعه را به دست گیرد و این راهی برای جلوگیری از بروز تصادفات و تخلفات است.

برطبق نظریه خود آینه‌ای کولی، فرد هر کنشی و رفتاری که انجام می‌دهد، نتیجه کنش و رفتار خود را در دیگران می‌بیند، ارزیابی می‌کند و تفسیر خود از قضاوت‌های دیگران را به کار می‌گیرد؛ اگر نتیجه مطلوب باشد، خود تقویت می‌شود و در صورت نامطلوب بودن، به تضعیف خود می‌انجامد.

طبق نظریه تأخر فرهنگی زیمل هر چند ظواهر زندگی شهری در این کشورها تغییر کرده، اما هنوز فرهنگ شهرنشینی در رفتار شهرنشینان جایگزین نشده است. از عوامل تأخر فرهنگی می‌توان حرکت غیر محتاطانه پیاده‌ها از وسط خیابان، حرکت زیگزاگ اتومبیل‌ها و دیگر تخلفات را نام برد.

بر اساس نظریه پس‌افتادگی فرهنگی آگبورن، بخش مادی به دلیل نوآوری فنی زودتر متحول می‌شود و مردم نیز زودتر آن را می‌پذیرند؛ اما بخش معنوی یا غیرمادی مرتبط به آن شامل ارزش‌ها و هنجارها دیرتر مورد پذیرش آنها قرار می‌گیرد؛ به همین دلیل تا وقتی این دو بخش هماهنگ نباشد، بی‌تعدالی و نابهنجاری به وجود می‌آید.

به طور کلی از میان نظریه‌های مطرح شده در چارچوب نظری تحقیق، عوامل اجتماعی و فرهنگی جامعه آماری مورد بررسی با نظریه‌هایی چون نظریه‌های کنترل اجتماعی بویژه رکلس، نظریه شخصیت برنز و بویژه نظریه پس‌افتادگی فرهنگی ارتباط بیشتری دارد. زیرا با توجه به پیشرفت علوم و نوآوری‌ها و اختراعات که روز به روز بر تعداد آنها افزوده می‌شود، بخشهای فرهنگی نیز باید سریعاً متحول گردد. اگر بخشهای فرهنگی نتوانند همزمان با این تحولات تغییر کنند، دچار پس‌افتادگی فرهنگی می‌شویم و شاهد معضلاتی از جمله افزایش ترافیک و تصادفات و تخلفات رانندگی هستیم.

روش تحقیق

در این پژوهش روش پیمایشی به کار گرفته شده است. تکنیک جمع‌آوری اطلاعات پرسشنامه است که حاوی ۵۵ سؤال باز و بسته است و جامعه آماری پژوهش عبارتست از: همه رانندگان (زن و مرد) اتومبیل ۱۸ سال به بالای استان که دارای گواهینامه رانندگی می‌باشند و در سطح شهر رانندگی می‌کنند. براساس آمارهای نیروی انتظامی و معاونت اداره راهنمایی و رانندگی استان (تا سال ۹۰) حدوداً ۹۵۰۰۰ نفر در استان دارای گواهینامه رانندگی پایه یک و پایه دو می‌باشند که از بین آنها براساس فرمول کوکران ($p=0/6$) میزان تخلفات رانندگی) و سطح اطمینان $T=0/95$ و مقدار خطا $d=0/05$ اندازه نمونه، ۳۶۸ نفر محاسبه شده است. براساس آمارهای جمعیتی سالنامه آماری سال ۱۳۸۹، شهرهای پرجمعیت استان به ترتیب عبارتند از: یاسوج: ۱۰۰۵۴۴ نفر، دوگنبدان: ۸۳۸۵۶ نفر، دهدشت: ۵۱۲۵۳ نفر، لیکک: ۱۲۵۹۴ نفر و چرام: ۱۲۰۷۶ و... که در شهرهای یاسوج، دوگنبدان و دهدشت به صورت سهمیه‌ای و در دیگر شهرها به علت میزان جمعیت نزدیک به هم، پرسشنامه‌ها به صورت تصادفی توزیع و تکمیل گردید. (دفتر آمار و اطلاعات استان، ۱۳۹۱)

در این تحقیق رابطه بین متغیرهای مستقل: جنس، سابقه گواهینامه رانندگی، زمان رانندگی (روز یا شب)، حالات روحی و شخصی نامناسب، میزان آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی، اعتقاد به لزوم رعایت مقررات، پایگاه اجتماعی و اقتصادی، برخورد پلیس (نظارت رسمی)، مراقبت و رسیدگی به عیوب وسیله نقلیه، شرایط جاده‌ها و ایمنی خیابانها، عامل بیمه و متغیر وابسته تصادفات رانندگی مورد سنجش قرار گرفت. مقدار آلفای کرونباخ که برای همه متغیرها (آلفای کل) $0/7$ است، گویای این واقعیت می‌باشد که سؤالات پرسشنامه از انسجام درونی قابل قبولی برخوردار هستند.

تجزیه و تحلیل داده‌ها:

الف- داده‌های توصیفی:

آمار به دست آمده در مورد سؤال «چند بار در آزمون رانندگی شرکت کرده‌اید»، نشان

می‌دهد ۴۰ درصد پاسخگویان دو بار، ۳۸ درصد یک بار، ۱۷ درصد سه بار، ۵ درصد چهار بار در آزمون شرکت کرده‌اند. این آمار مبین آنست که در سالهای اخیر بنا به دلایل متعدد از قبیل تشدید تصادفات و تخلفات رانندگی، افزایش وسایل نقلیه در سطح شهرها و جاده‌ها و... آزمون‌های رانندگی به نظر دشوارتر شده است.

طبق آمار به دست آمده در مورد تعداد تصادفات اتفاق افتاده برای پاسخگویان، ۷۷ درصد تا ۳ بار، ۵۰ درصد ۴ تا ۶ بار، ۱ درصد ۷ بار و بیشتر و ۱۷ درصد اذعان نموده‌اند که تصادفی نداشته‌اند. آمارهای ارائه شده از سازمان‌های مرتبط بویژه نیروی انتظامی مبین آنست که تعداد سوانح و تصادفات رانندگی در کشور و استان‌های آن چشمگیر است.

بر اساس آمار به دست آمده در مورد علت اصلی تصادفات اتفاق افتاده برای پاسخگویان، ۴۳ درصد به دلیل عجله کردن، ۱۸ درصد خستگی، ۸ درصد صحبت با تلفن همراه و بقیه دلایل خاص خود را داشته‌اند.

با توجه به آمار به دست آمده در مورد اینکه وقوع تصادف در چه زمانی از شبانه روز اتفاق افتاده است، ۳۳ درصد زمان کم ترافیک در روز، ۲۸ درصد زمان پر ترافیک در روز، ۱۶ درصد سر شب، ۵ درصد نیمه شب را عنوان کرده‌اند و ۱۸ درصد به این سؤال پاسخ نداده‌اند. بررسی‌ها نشان می‌دهد که حوادث رانندگی در شبانه‌روز یکسان نیست بلکه مانند بسیاری از پدیده‌ها متأثر از زمان است.

از میان افراد پاسخ داده به سؤال روحیات و حالات هنگام تصادف، ۸۳ درصد سه عامل بی‌حوصلگی، عصبانیت و خستگی را در بروز تصادفشان مؤثر دانسته‌اند؛ البته ۱۷ درصد به این سؤال پاسخ نداده‌اند که همه کسانی بوده‌اند که تصادفی نداشته‌اند و یا تصادفشان خیلی جزئی بوده است.

بر اساس داده‌های مربوط به سؤال «آخرین باری که تخلف رانندگی از قبیل سرعت غیر مجاز، ن بستن کمربند و... داشته‌اید، کی بوده است؟» بیشترین فراوانی مربوط به ۳ ماه تا یکسال، با فراوانی ۳۵ درصد می‌باشد و یکماه ۲۴ درصد، دو ماه ۱۹ درصد، دو هفته قبل ۱۴ درصد، هفته قبل ۶ درصد و تخلف نداشته‌ام ۲ درصد، در رده‌های بعدی قرار دارند.

بر اساس داده‌های به دست آمده مربوط به سؤال «در صورت داشتن تصادف، کدام عامل علت اصلی تصادف بوده است»، بیشترین فراوانی مربوط به دیگر دلایل با فراوانی ۲۹ درصد بوده و علل دیگر به ترتیب ترمز ۲۲ درصد، مقصر نبوده‌ام ۱۷ درصد، صاف بودن لاستیک ۱۲ درصد، خراب بودن چراغ قرمز ۲ درصد می‌باشند. ۱۸ درصد پاسخگویان نیز به این سؤال پاسخ نداده‌اند.

آمار به دست آمده در مورد سؤال «کدامیک از عوامل روحی بیشترین تأثیر را در وقوع تصادف دارد»، نشان می‌دهد تعداد فراوانی مربوط به عجله ۵۳ درصد بوده و بقیه گزینه‌ها به ترتیب دقت نکردن به علائم رانندگی ۲۳ درصد، نداشتن گذشت در رانندگی ۱۵ درصد و دیگر علل ۹ درصد می‌باشند.

ب- آمار استنباطی-داده‌های استنباطی

متغیر مستقل جنس (مرد یا زن بودن) در سطح اسمی طرح شده، از طرف دیگر متغیر وابسته فاصله‌ای سنجیده شده است؛ بنابراین از تکنیک آماری تی دو نمونه مستقل (independent sample T-Test) برای آزمودن این فرضیه استفاده شده است.

جدول شماره (۱): بررسی رابطه جنس و بروز تصادفات

متغیرها	تعداد	میانگین تصادفات رانندگی	انحراف معیار	مقدار t	df	sig
مرد	۳۰۷	۵/۰۱	۰/۰۷	۱/۳۴	۳۶۵	۱/۳
زن	۶۰	۵	۰/۰۷			

میزان میانگین‌ها حاکی از آن است که میانگین تصادفات رانندگی بین مردان (۵/۰۱) و برای زنان (۵) می‌باشد. تفاوت مشاهده شده بین دو میانگین بر اساس آزمون T دو نمونه مستقل با مقدار $T=1/34$ مشخص شده، مقدار سطح معناداری $Sig=1/3$ می‌باشد، با توجه به اینکه بیشتر از ۰/۰۵ می‌باشد، این رابطه معنادار نیست.

جدول شماره (۲): آزمون متغیرهای مستقل با متغیر وابسته

متغیرها	میانگین	انحراف معیار	ضریب همبستگی	ضریب تعیین	F	sig	t	sig
سابقه گواهینامه رانندگی	۵/۰۱	۰/۷	-۰/۱۶۵	-۰/۰۲۵	۱۰/۲	۰/۰۰۲	۲۴	۰/۰۰۰
	۵/۱	۰/۵						
زمان رانندگی (روز یا شب)	۶/۱	۱/۷	۰/۰۱۲	۰/۰۴۹	۳/۸	۰/۰۵۱	۰/۲۳	۰/۰۷۶
	۵/۱	۰/۵						
حالات روحی شخص	۲۱/۳	۳	۰/۱۳۴	۰/۰۱۵	۱۵/۵	۰/۰۲۰	۳۷/۸	۰/۰۰۰
	۵/۱	۰/۵						
میزان آگاهی از قوانین	۳۲/۷	۴/۵	۰/۰۱۱	۰/۰۰۳	۰/۰۴۸	۰/۸۲	۱/۷	۱/۷
	۵/۱	۰/۵						
میزان اعتقاد به لزوم رعایت مقررات	۱۰/۲	۱/۷	-۰/۱۹۷	-۰/۰۲۱	۴۲/۵	۰/۰۴۵	۱۷/۵	۰/۰۰۰
	۵/۱	۰/۵						
پایگاه اجتماعی و اقتصادی	۱۵/۳	۱/۵	-۰/۲۷	۰/۱۴	۱۱/۶	۰/۰۲	۲۷/۹	۰/۰۰۰
	۵/۱	۰/۵						
برخورد قاطع پلیس	۷/۱	۱/۴	۰/۱۴۱	۰/۱۳	۳۵/۵	۰/۰۴۲	۳۶/۲	۰/۰۰۰
	۵/۱	۰/۵						
مراقبت و رسیدگی وسیله نقلیه	۱۸/۶	۲/۷	۰/۱۰۸	۰/۱۳	۳۱/۵	۰/۰۳	۳۷/۹	۰/۰۰۰
	۵/۱	۰/۵						
شرایط جاده‌ها و ایمنی راهها و خیابانها	۱۵/۳	۱/۵	۰/۲۱۹	۰/۱۱	۵/۲۱	۰/۰۲۲	۲۶/۷	۰/۰۰۰
	۵/۱	۰/۵						
عامل بیمه	۴/۹	۱/۵	-۰/۰۱۳	-۰/۰۰۳	۰/۰۵۸	۰/۸	۰/۰۷۰	۱/۸۰
	۵/۱	۰/۵						

نتایج جدول بالا نشان می‌دهد ضریب همبستگی پیرسون برابر با ۰/۱۶۵ با سطح معناداری کمتر از ۰/۰۵ یعنی ۰/۰۰۲ می‌باشد که نشان دهنده آنست که بین متغیر سابقه

گواهینامه با بروز تصادفات رابطه معناداری وجود دارد؛ به عبارت دیگر هرچه میزان سابقه رانندگی بیشتر باشد میزان تصادفات کاهش می‌یابد.

در فرضیه زمان رانندگی (روز یا شب) و تصادفات، ضریب همبستگی پیرسون برابر با $0/012$ بوده که بیانگر یک رابطه نزدیک به صفر است و سطح معناداری بیشتر از $0/05$ یعنی $0/051$ می‌باشد که نشان دهنده آنست که متغیر زمان رانندگی با بروز تصادفات رابطه معناداری ندارد؛ یعنی این فرضیه با $0/95$ اطمینان مورد تأیید قرار نمی‌گیرد.

در رابطه بین متغیر حالات روحی و شخصی با تصادفات، ضریب همبستگی پیرسون برابر با $0/134$ و ضریب تعیین برابر با $0/015$ است و سطح معناداری کمتر از $0/05$ یعنی $0/02$ می‌باشد که نشان دهنده آنست که بین متغیر حالات روحی شخص با بروز تصادفات رابطه معناداری وجود دارد؛ یعنی این فرضیه با سطح اطمینان $0/95$ مورد تأیید قرار می‌گیرد که نشان می‌دهد حالت روحی شخص می‌تواند بروز تصادفات در رانندگی را پیش‌بینی نماید.

در فرضیه رابطه میزان آگاهی از قوانین رانندگی و تصادفات، ضریب همبستگی پیرسون برابر با $0/011$ که بیانگر یک رابطه نزدیک به صفر است. سطح معناداری بیشتر از $0/05$ یعنی $0/082$ می‌باشد که نشان دهنده آنست که متغیر آگاهی از قوانین رانندگی با بروز تصادفات رابطه معناداری ندارد یعنی این فرضیه با $0/95$ اطمینان مورد تأیید قرار نمی‌گیرد.

در ارتباط با متغیر میزان اعتقاد به لزوم رعایت مقررات و تصادفات ضریب همبستگی پیرسون برابر با $0/197$ و با سطح معناداری کمتر از $0/05$ یعنی $0/04$ می‌باشد که نشان دهنده آنست که بین متغیر اعتقاد به لزوم رعایت مقررات با بروز تصادفات رابطه معناداری وجود دارد؛ یعنی این فرضیه با سطح اطمینان $0/95$ مورد تأیید قرار می‌گیرد. ضریب تعیین برابر با $0/21$ است که نشان می‌دهد میزان اعتقاد به لزوم رعایت مقررات می‌تواند بروز تصادفات در رانندگی را پیش‌بینی نماید.

در مورد رابطه متغیر پایگاه اجتماعی و اقتصادی با بروز تصادفات، ضریب همبستگی

پیرسون برابر با $0/27$ و با سطح معناداری کمتر از $0/05$ یعنی $0/02$ می‌باشد که نشان‌دهنده آنست که بین متغیر پایگاه اجتماعی - اقتصادی با بروز تصادفات رابطه معناداری وجود دارد یعنی این فرضیه با سطح اطمینان $0/95$ مورد تأیید قرار می‌گیرد. ضریب تعیین برابر با $0/14$ است که نشان می‌دهد پایگاه اجتماعی - اقتصادی افراد بر بروز تصادفات در رانندگی اثرگذار است.

بر اساس فرضیه رابطه برخورد قاطع پلیس و تصادفات، ضریب همبستگی پیرسون برابر با $0/141$ و با سطح معناداری کمتر از $0/05$ یعنی $0/042$ است که نشان‌دهنده آنست که بین برخورد قاطع پلیس با بروز تصادفات رابطه معناداری وجود دارد یعنی این فرضیه با سطح اطمینان $0/95$ مورد تأیید قرار می‌گیرد. ضریب تعیین برابر با $0/13$ است که نشان می‌دهد برخورد قاطع پلیس می‌تواند بروز تصادفات در رانندگی را پیش‌بینی نماید.

در رابطه با متغیر رابطه مراقبت و رسیدگی به عیوب وسیله و تصادفات، ضریب همبستگی پیرسون برابر با $0/141$ و با سطح معناداری کمتر از $0/05$ یعنی $0/03$ می‌باشد که نشان‌دهنده آنست که بین متغیر مراقبت و رسیدگی به عیوب وسیله نقلیه با بروز تصادفات رابطه معناداری وجود دارد؛ یعنی این فرضیه با سطح اطمینان $0/95$ مورد تأیید قرار می‌گیرد. ضریب تعیین برابر با $0/13$ است که نشان می‌دهد برخورد قاطع پلیس می‌تواند بروز تصادفات در رانندگی را پیشگیری نماید.

بر طبق داده‌های به دست آمده از جدول بالا در رابطه بین شرایط جاده و بروز تصادفات، ضریب همبستگی پیرسون برابر با $0/219$ و با سطح معناداری کمتر از $0/05$ یعنی $0/022$ می‌باشد که نشان‌دهنده آنست که بین متغیر شرایط جاده‌ها و ایمنی راه‌ها با بروز تصادفات رابطه معناداری وجود دارد؛ یعنی این فرضیه با سطح اطمینان $0/95$ مورد تأیید قرار می‌گیرد. ضریب تعیین برابر با $0/11$ است که نشان می‌دهد شرایط جاده‌ها و ایمنی راه‌ها بر بروز تصادفات در رانندگی اثرگذار است. آماره F محاسبه شده نشان می‌دهد رگرسیون معنادار است و مقدار t نیز بیانگر آن است که ضریب رگرسیون معنادار

می‌باشد؛ به عبارت دیگر به ازای یک واحد تغییر در انحراف معیار شرایط جاده‌ها و ایمنی راهها، به اندازه ۰/۲۱۹ در انحراف معیار بروز تصادفات تغییر ایجاد می‌گردد. در رابطه بین بیمه و بروز تصادفات، ضریب همبستگی پیرسون برابر با ۰/۱۳ است که بیانگر یک رابطه نزدیک به صفر است و سطح معناداری بیشتر از ۰/۰۵ یعنی ۰/۸ می‌باشد که نشان‌دهنده آنست که متغیر عامل بیمه با بروز تصادفات رابطه معناداری ندارد.

تحلیل مسیر

در تحلیل مسیر، متغیر تصادف در رانندگی به عنوان متغیر وابسته است. سپس مدل نهایی پژوهش به دست آمد.

به منظور پیش‌بینی سازه‌های مؤثر بر تصادف در رانندگی، از رگرسیون خطی استفاده شد. در این روش، متغیرهای اعتقاد به لزوم رعایت قوانین، آگاهی از علائم رانندگی، آگاهی از قوانین رانندگی، وضعیت امکانات خودرو، ایمنی خیابان‌ها، حالات روحی و شخصی نامناسب، سابقه گواهینامه رانندگی، بیمه خودرو، سن راننده، برخورد قاطعانه پلیس و اجرای قانون از طرف پلیس به عنوان متغیرهای مستقل (پیش‌بین) و متغیر تصادف به عنوان متغیر وابسته وارد تحلیل رگرسیونی شدند. نتایج این تحلیل در جدول زیر ارائه شده است.

جدول شماره (۳) نتایج تحلیل رگرسیون خطی مربوط به متغیرهای پیش‌بینی‌کننده تصادف

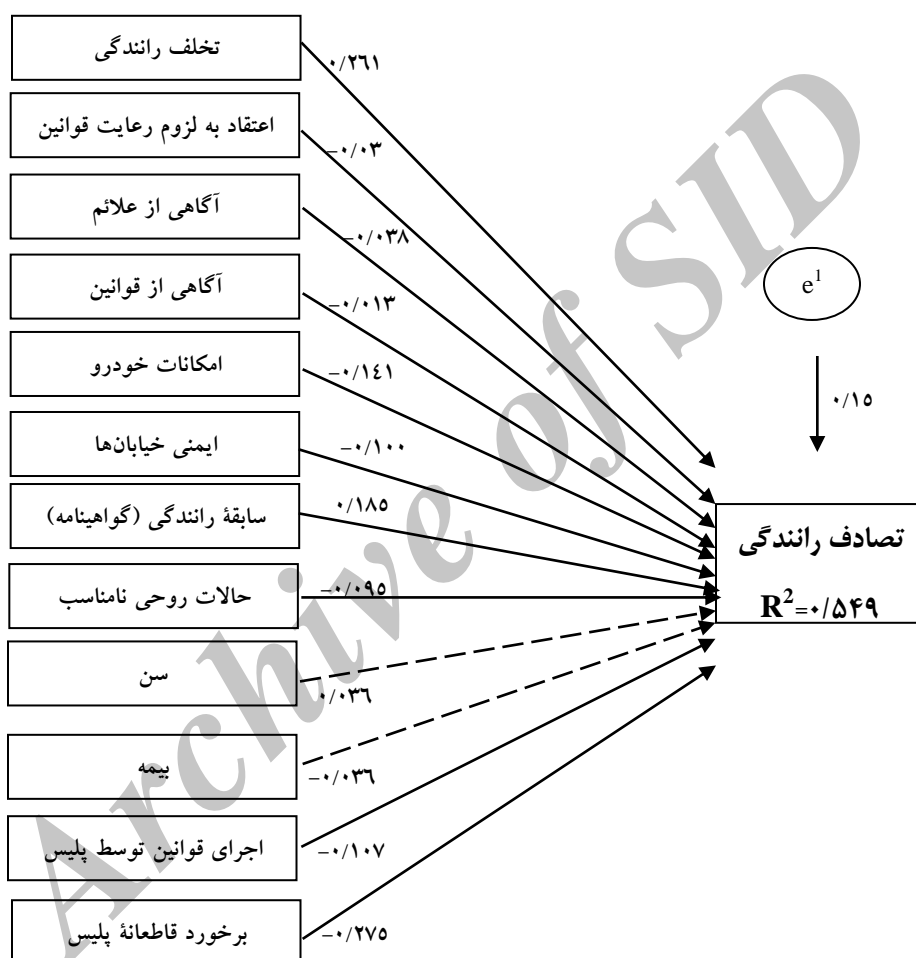
متغیر	B	β	t	p
عدد ثابت	۲/۶۸	-	۶/۵۳۰	۰/۰۰۰
تخلف در رانندگی	۰/۳۱	۰/۲۶۱	۴/۱۳۹	۰/۰۰۷
اعتقاد به لزوم رعایت قوانین	-۰/۰۳۷	-۰/۰۳۰	-۳/۵۷۲	۰/۰۰۳
آگاهی از علائم رانندگی	-۰/۰۵۱	-۰/۰۳۸	-۲/۰۴۵	۰/۰۴۵
آگاهی از قوانین رانندگی	-۰/۰۰۱	-۰/۰۱۳	-۲/۲۷۰	۰/۰۳۴
وضعیت امکانات خودرو	-۰/۱۵۴	-۰/۱۴۱	-۲/۶۶۳	۰/۰۰۸
ایمنی خیابان‌ها	-۰/۰۶۸	-۰/۱۰۰	-۲/۲۸۲	۰/۰۲۳

۰/۰۰۰	۴/۱۱۹	۰/۱۸۵	۰/۳۲۴	حالات روحی و شخصی نامناسب
۰/۵۷۶	۰/۵۶۰	۰/۰۳۶	۰/۰۰۳	سابقه رانندگی
۰/۴۲۹	-۰/۷۹۲	-۰/۰۳۶	-۰/۰۷۳	بیمه
۰/۰۲۲	-۲/۲۱۰	-۰/۰۹۵	-۰/۰۴۷	سن
۰/۰۳۴	-۲/۰۱	-۰/۲۷۵	-۰/۲۳۶	برخورد رفتاری قاطع پلیس
۰/۰۲۹	-۲/۱۲	-۰/۱۰۷	-۰/۱۴۲	اجرای قانون از طرف پلیس

ضریب تعیین تعدیل شده (R^2_{Ad}) حکایت از آن دارد که این متغیرهای مستقل، توانایی تبیین ۵۱/۳ درصد از واریانس (تغییرات) متغیر وابسته را دارند. با توجه به این مقدار، ۴۸/۷ درصد باقیمانده به عوامل دیگری بستگی دارد که خارج از این متغیرها می‌باشد. افزون بر این، مقدار F محاسبه شده، در سطح ۹۹ درصد ($F=۶/۴۳۰$ و $p=۰/۰۰۰$) معنادار شده است که حاکی از معنادار بودن رگرسیون می‌باشد. همچنین، مقادیر t محاسبه شده و سطح معناداری حاکی از آن است که اثر مستقیم متغیرهای مستقل تخلف در رانندگی و حالات روحی و شخصی نامناسب بر متغیر وابسته تصادف مثبت و معنادار بوده است؛ به عبارت دیگر با افزایش تخلف در رانندگی و نیز بروز حالات روحی نامناسب برای راننده (از قبیل عصبانیت، ناراحتی و خواب‌آلودگی در زمان رانندگی)، میزان تصادف نیز افزایش یافته است. این در حالی است که اثر متغیرهای مستقل اعتقاد به لزوم رعایت قوانین و مقررات، آگاهی از علائم رانندگی، آگاهی از قوانین، وضعیت امکانات خودرو، ایمنی خیابان‌ها، برخورد قاطع پلیس، اجرای قانون از طرف پلیس و سن پاسخگویان بر متغیر وابسته تصادف، منفی و معنادار می‌باشد. ضمن اینکه اثر دو متغیر مستقل بیمه و سابقه گواهینامه رانندگی بر متغیر وابسته (تصادف) معنادار نبوده است.

نمودار تحلیل مسیر سازه‌های تأثیرگذار بر تصادف رانندگی و نیز نتایج برآزش داده مدل در شکل زیر نشان داده شده است. همانگونه که ملاحظه می‌گردد، مقادیر کای دو ($\chi^2=۸/۶۸۵$)، درجه آزادی ($df=۳$) و سطح معناداری ($P=۰/۰۸۷$) نشانگر سازگاری مناسب داده-مدل می‌باشد و نسبت کای دو به درجه آزادی (χ^2/df) پایین‌تر از ۳ می‌باشد.

همچنین، مقادیر GFI ، $AGFI$ ، CFI و NFI بالاتر از $0/9$ و مقدار $RMSEA$ کمتر از $0/1$ برآورد شده است؛ به عبارت دیگر، همه مقادیر شاخص‌های برازش نشانگر سازگاری و همخوانی بسیار خوب داده-مدل است.



خطوط نقطه‌چین بیانگر مسیرهای غیر معنادار است.

شکل ۱- نمودار تفکیک شده گام دوم تحلیل مسیر سازه‌های مؤثر بر تصادف رانندگی

پس از آنکه ضرایب مسیر برای کلیه مسیرهای تفکیکی به دست آمد، می‌توان از طریق ترکیب شکل‌های فوق اثرات مستقیم و غیر مستقیم متغیرهای مستقل را بر متغیر وابسته اصلی به دست آورد. نمودار نهایی تحلیل مسیر مدل پیشنهادی پژوهش حاضر به همراه نتایج برازش داده-مدل در شکل زیر نشان داده شده است. همانگونه که ملاحظه می‌گردد همه مقادیر شاخص‌های برازش نشانگر سازگاری و همخوانی داده-مدل هستند.

نتیجه‌گیری:

در تحقیقات قبلی چارچوب نظری، نظریه‌های مبادله و یادگیری بوده در حالی که در این مقاله با توجه به شرایط اجتماعی و فرهنگی، جامعه آماری نظریه تأخر یا پس‌افتادگی فرهنگی یعنی خلأ بین فرهنگ مادی (وسایط نقلیه) و فرهنگ غیر مادی (نحوه استفاده صحیح و رعایت قوانین رانندگی...) مطرح شده است و البته از دیدگاه‌های کنترل اجتماعی و شخصیت برنز استفاده شده است.

وجه اشتراک نتایج تحقیقات قبلی با این تحقیق آنست که متغیرهای مستقل سطح سواد و آموزش، تقدیرگرایی، فقدان آموزش لازم در رانندگی، سابقه رانندگی و توانایی هوش در پژوهش‌های پیشین در تصادفات تأثیر داشته است. همچنین در این تحقیق سابقه رانندگی، حالات روحی شخص، آگاهی از قوانین و لزوم رعایت قوانین با بروز تصادفات رابطه معنادار داشته است. بنابراین می‌توان گفت که برخی از عوامل اجتماعی و فرهنگی مطرح شده در تحقیقات قبلی و این مقاله تقریباً مشابه هستند.

بر اساس نتایج پژوهش‌های قبلی، متغیرهای سن، حالات روانی و شخصیتی و... مؤثر بر تصادفات بوده در حالی که در این تحقیق علاوه بر عوامل اجتماعی و فرهنگی که گفته شد، متغیرهای پایگاه اقتصادی و اجتماعی، برخورد قاطع پلیس رسیدگی به عیوب وسیله نقلیه و... نیز بر بروز تصادفات تأثیر داشته در حالی که این موارد کمتر در تحقیقات پیشین مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

- طبق تجزیه و تحلیل داده‌های آماری تحقیق و پرسشنامه‌ها، بیشتر پاسخگویان مرد و از لحاظ تحصیلات بیشتر دارای مدرک کارشناسی بودند. بیشترین دلیل تصادفات درون‌شهری آنها، عجله کردن است که ۴۳ درصد را به خود اختصاص داده است.
- از میان متغیرها بین سابقه گواهینامه، حالات روحی و شخصی، اعتقاد به لزوم رعایت مقررات، پایگاه اقتصادی و اجتماعی، برخورد پلیس، رسیدگی به عیوب و وسیله نقلیه، شرایط جاده‌ها و خیابانها با بروز تصادفات رابطه معناداری وجود دارد و رابطه زمان رانندگی، میزان آگاهی از قوانین رانندگی و عامل بیمه با بروز تصادفات رابطه معناداری نبوده است.
 - در تحلیل مسیر، متغیر تصادف در رانندگی به عنوان متغیر وابسته در نظر گرفته شده که ضریب تعیین تعدیل شده (R^2_{Ad}) حکایت از آن دارد که این متغیرهای مستقل، توانایی تبیین ۵۱/۳ درصد از واریانس (تغییرات) متغیر وابسته (تصادف) را دارا می‌باشند. با توجه به این مقدار، ۴۸/۷ درصد باقیمانده به عوامل دیگری بستگی دارد که خارج از این متغیرها می‌باشد. افزون بر این، مقدار F محاسبه شده، در سطح ۹۹ درصد ($F = ۶/۴۳۰$ و $p = ۰/۰۰۰$) معنادار شده است که حاکی از معنادار بودن رگرسیون است.

فهرست منابع:

- احمدی، سیروس. (۱۳۸۸). بررسی عوامل اجتماعی مؤثر بر تخلفات رانندگی در شهر یاسوج، دانشگاه یاسوج، جامعه‌شناسی.
- بهبهانی، حمید. (۱۳۸۴). حمل و نقل، تهران: انتشارات آوای نور.
- پاکدین امیری، علیرضا. (۱۳۹۰). «شناسایی و رتبه بندی عوامل فردی مؤثر بر کاهش تخلفات»، مجله راهور، شماره ۱۴، صص ۷۹-۹۰.
- توسلی، غلامعباس. (۱۳۸۹). نظریه‌های جامعه‌شناسی، تهران: انتشارات سمت.
- _____ (۱۳۸۴). جامعه‌شناسی شهری، تهران: انتشارات دانشگاه پیام نور.
- رابرتسون، داگلاس. (۱۳۸۴). مطالعات حمل و نقل، ترجمه حمید بهبهانی، تهران: انتشارات ارکان.
- رحمانی، علی و فرزانه، سیف (۱۳۸۵). بررسی جامعه‌شناختی علل تصادفات جاده‌ای، دانشگاه آزاد واحد بابل، کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی.
- دفتر آمار و اطلاعات (۱۳۹۱)، سالنامه آماری استان کهگیلویه و بویر احمد. (۱۳۹۰). یاسوج: استانداری.
- صلواتی، علی. (۱۳۷۸). بررسی عوامل اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی مؤثر بر تصادفات با اتومبیل در شهر اصفهان، دانشگاه آزاد واحد دهقان، کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی.
- عبدالرحمانی، رضا. (۱۳۸۵). جامعه‌شناسی ترافیک، تهران: انتشارات دانشگاه علوم انتظامی ناجا.
- کوزر، لیوئیس. (۱۳۸۵). زندگی و اندیشه بزرگان جامعه‌شناسی، ترجمه محسن ثلاثی، تهران: انتشارات علمی همیلتون.
- لایقی، ایرج. (۱۳۸۴). تصادفات، تهران: انتشارات جهان جام جم.
- محسنی، منوچهر. (۱۳۸۶). جامعه‌شناسی انحرافات اجتماعی، تهران: انتشارات طهوری
- مهدوی. (۱۳۹۱). مصاحبه در سایت مربوط به تصادفات.
- نظارتی زاده، محمدرضا. (۱۳۷۷). بررسی عوامل مؤثر بر بی‌نظمی‌های ترافیک شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد دهقان، کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی.
- Cooley, Charles Horton (1992). Human nature and the social order. New York.
- Fishbein, M. Ajzen (1975) Blif, attitude, intention and behavior. an introduction to theory and research, Addison- wisely reading M.A.
- Ogburn, W, F (1966) socil chane: with respect to cultular and original. Oxford England: dalta book.
- Rotter, J. B (1996). Generalized expectancies for internal versus external contra of
- Reckless , Walterc. (1967). The crim problem. New York : App leton