

بررسی پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی توسط رانندگان درون شهری تبریز و عوامل موثر بر آن

محمدباقر علیزاده اقدام^۱

صمد صباغ^۲

ذاکر صالحی^۲

چکیده

رفتارهای مخاطره‌آمیز در رانندگی، یکی از عوامل موثر در بروز تصادفات رانندگی است که دومین علت منجر به مرگ و اولین علت سال‌های از دست رفته عمر در اثر مرگ زودرس در ایران است. در پژوهش حاضر به عوامل موثر بر پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگان درون شهری پرداخت شده است. روش تحقیق در این مطالعه پیمایشی و نمونه آماری ۴۰۰ نفر از رانندگان درون شهری تبریز بوده که به شیوه طبقه‌ای تصادفی مطالعه شده‌اند. داده‌های متغیرهای مستقل، از طریق پرسشنامه محقق ساخته و داده‌های متغیر وابسته (پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی) از طریق پرسشنامه استاندارد عادات رانندگی که توسط ابریت گلادل و گابود در مؤسسه ملی ترانزیت فرانسه تدوین شده، مورد استفاده قرار گرفت. نتایج به دست آمده نشان می‌دهد که سرمایه اجتماعی و نوع خودرو با پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی رابطه معنی‌دار دارد و از بین ویژگی‌های فردی، جنسیت و سن بر پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی تأثیرگذار است.

واژگان کلیدی: رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی، پرهیز، سرمایه اجتماعی و سرمایه اقتصادی.

۱- استادیار جامعه‌شناسی و عضو هیئت علمی موسسه تحقیقات اجتماعی دانشگاه تبریز. Email:aghdam1351@yahoo.com

۲- استادیار جامعه‌شناسی دانشگاه آزاد اسلامی تبریز.

۳- دانشجوی کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی دانشگاه آزاد اسلامی تبریز.

مقدمه

روند رو به رشد شهرنشینی باعث شده که شهرنشینی به عنوان شیوه غالب زندگی انسان قرن بیست و یکم درآید. به موازات گسترش بی‌رویه شهرنشینی، بر مشکلات شهرنشینان و همچنین بر مشکلات کره زمین افزوده می‌شود و زیست‌کره را با مشکلات عدیده‌ای از جمله تراکم بیش از حد جمعیتی و مشکل ترافیکی مواجه می‌سازد. از جمله این پدیده‌های ترافیکی که برای اکثر کشورها معضل شده مسأله رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی در خیابان‌های شهری است. تحقیقاتی که در این زمینه انجام شده نشان‌دهنده آن است که دامنه گسترده‌ای از عوامل بر رفتار رانندگی تاثیر می‌گذارند. به طوری که برگ و گرگوسون^۱ به چهار عامل در این زمینه اشاره دارد:

۱- سطح شناخت و مهارت عملی فرد؛

۲- مقدار تجربه فردی؛

۳- سطح رشد فردی و بلوغ؛

۴- موقعیت اجتماعی و سبک زندگی (تامولوکا، ۲۰۰۲: ۳).

آمارها نشان‌دهنده افزایش روزافزون سوانح رانندگی و مرگ و میر ناشی از آن در تمامی دنیاست، به طوری که سازمان بهداشت جهانی، تصادفات را یکی از چهار عامل اصلی تهدیدکننده سلامت دانسته و رسیدگی عاجل مطابق با روند پیشرفت کشورهای موفق را خواستار شده است. این سازمان‌ها ۱۰ سال آینده را «دهه ایمنی رانندگی در جهان» نامیده‌اند، تا با سرمایه‌گذاری‌های مناسب و برنامه‌ریزی‌های دقیق، شمار تلفات تا ۵۰ درصد کاهش یابد (ویژه‌نامه نوروزی امین جامعه، ۲۹: ۱۳۸۹). بهداشت جهانی از تصادفات رانندگی به عنوان نهمین عامل مرگ و میر نام می‌برد، این در حالی است که تصادفات در ایران دومین علت مرگ و میر محسوب می‌شود و میزان تصادفات ۲۰ برابر میانگین کشورهای دیگر است و در ایران به طور متوسط در هر ساعت، ۴۰ نفر جان خود را از دست می‌دهند. تصادف‌ها و رفتارهای خلاف مقررات در دنیا نرخ معادل ۷ در هزار دارد اما این رقم در

کشور ما در سال ۸۴ معادل ۴۸/۸ در هزار بوده است. سالانه نزدیک به ۵۰ میلیون برگ جریمه در کشور برای تخلفات رانندگی صادر می‌شود که از این تعداد فقط ۲۲ درصد از افراد متخلف، تخلف ارتكابی خود را می‌پذیرند و ۷۸ درصد از متخلفان رانندگی از طریق توهین به مأمور، جر و بحث با مأمور و پیشنهاد پرداخت رشوه به مأمور سعی در پاک کردن صورت مسأله و تخلف ارتكابی خود را دارند. رفتار رانندگی یک رفتار ایزوله شده نیست، بلکه با سایر جنبه‌های زندگی در ارتباط است. (فتیحی، ۱۳۸۸).

با توجه به نتایج تحقیقات ملاحظه می‌شود که اکثریت تصادفات رانندگان متأثر از عامل انسانی است و عامل انسانی از منش و عادات آنها نشأت می‌گیرد و این عادات و منشی‌ها در طی جریان جامعه‌پذیری فرد با زندگی در اجتماع حاصل می‌شود. به همین جهت باید تدابیری اندیشیده شود تا در جامعه مردم از طریق رسانه‌های مختلف جمعی و مراکز آموزشی پای‌بندی به قانون و مقررات را به نحو مطلوب یاد گیرند و هنجارهای رفتاری آن جامعه را قبول و به صورت یک ارزش اجتماعی در خودشان درونی نمایند و خود را موظف به انجام آن کنند.

بیان مسأله

تخلف رانندگی به عنوان رفتاری که طی آن قوانین و مقررات مصوب راهنمایی و رانندگی نقض می‌شود، بسرعت در حال افزایش است. حوادث رانندگی و پیامدهای آن، بویژه در کشورهای در حال توسعه، به عنوان یکی از مهم‌ترین علل مرگ و میر و جراحات محسوب می‌شوند. در کشور ما نیز حوادث رانندگی علاوه بر وارد کردن صدمات اقتصادی، باعث تلفات شدید انسانی می‌شود. بررسی آمار تصادفات در ایران، کشور ما را از سایر کشورها متمایز می‌کند، چرا که روند رشد شاخص تصادفات از سال ۱۹۹۰ تا ۱۹۹۳ در اغلب کشورهای جهان یا منفی و یا رشدی آرام داشته است (برای مثال در فرانسه ۱۸ درصد، انگلیس ۱۶ درصد، دانمارک ۷ درصد، پاکستان ۲ درصد، هند ۱/۲ درصد، هنگ و کنگ ۱/۴ درصد، و در کره جنوبی ۲/۲ درصد). این در حالی است که همان شاخص در سال‌های ۱۳۷۳ تا ۱۳۷۵ در ایران، ۵۵ درصد بوده است. تجزیه و تحلیل داده‌های موجود حاکی از

آن است که در دوره زمانی یاد شده، شاخص «تعداد کشته شده، به ازای هر ده هزار وسیله نقلیه» در کشور برابر ۲۹ نفر بوده، در حالی که این شاخص در همان دوره برای کشورهای توسعه یافته بین ۱ تا ۲/۵ و برای کشورهای در حال توسعه ۳ تا ۱۵ نفر اعلام شده است (عریضی، حقایق، ۱۳۸۸: ۲۲). همچنین مرگ‌های ناشی از حوادث ترافیکی در ایران بالاترین آمار را در بین کشورهای جهان به خود اختصاص داده‌اند، در مطالعه انجام شده ۵۵٪ مرگ‌های ناشی از آسیب به دلیل حوادث ترافیکی بوده است (زارعی و همکاران، ۱۳۸۷: ۴۲).

در بحث مربوط به تصادفات جاده‌ای طراحی و ویژگی‌های جاده، اتومبیل و کیفیت آن به همراه رفتار ترافیکی رانندگان سه ضلع اصلی و تعیین‌کننده ایمنی مسافرت‌هاست. در این زمینه رفتار ترافیکی مهم‌ترین ضلع مثلث است. رفتار راننده در اکثر سوانح و تصادفات رانندگی در ایران و جهان به عنوان عامل اصلی بروز حادثه شناخته شده است. ۹۰ تا ۹۵ درصد تصادفات جاده‌ای در ایران به نوعی با عامل انسانی و بویژه رفتار راننده مرتبط بوده است. تیل من و هابز بیان می‌کنند که انسان آن گونه رانندگی می‌کند که زندگی می‌کند (گودرزی و شیرازی، ۱۳۸۴: ۳۵).

از میان حوادث مختلف، تصادفات رانندگی به دلیل خصوصیات خاص خود از جمله فراوانی بالا، شدت زیاد و شانس درگیر شدن مستقیم تمامی افراد جامعه در آن، از اهمیت خاصی برخوردار است که این نقش در کشورهای در حال توسعه نمود بیشتری دارد (محمدفام، گل محمدی، ۱۳۸۲: ۲۵۱).

بنابراین پیامدهای روانی-اجتماعی حوادث ترافیکی همیشه متناسب با شدت رخداد و آسیب فیزیکی نیست. حتی آسیب‌های کوچک نیز می‌تواند آثار روانی عمیقی ایجاد کند. با توجه به نتایج تحقیقات حدود یک پنجم افراد آسیب‌دیده در تصادف، واکنش استرسی حاد را تجربه کرده‌اند و همچنین یک چهارم آنها طی یک سال پس از حادثه، مشکلات روانی پیدا می‌کنند. مشکلات روانی در این گروه به‌طور عمده شامل اختلالات خلقی (۱۰ درصد)

اضطراب ترس از سفر (۲۰ درصد) و تنش‌های محیطی (۱۱ درصد) بوده است (امین جامعه، ۱۳۸۹: ۲۹).

هنگامی که شنیده می‌شود، آمار متوسط سالیانه تلفات جاده‌ای در ایران ۲۰ برابر میانگین کشته‌شدگان تصادفات رانندگی در کشورهای توسعه‌یافته و ۸ برابر سایر کشورها است، به این معنی است که ما با وضعیتی فاجعه‌آمیز مواجهیم، بر این اساس و به دلایل گوناگون باید گفت که شیوه رانندگی در ایران به یک رفتار نابهنجار تبدیل شده است چرا که شیوه رانندگی به معنای مجموعه رفتارهایی است که تخلفات جریمه‌ای تنها سهمی از آنها را در بر می‌گیرد.

شهر تبریز جزو کلانشهرهای کشور و با مشکلات ترافیکی مواجه است؛ به طوری که بنا بر آمارنامه معاونت برنامه‌ریزی اداره کل آمار و اطلاعات استانداری آذربایجان شرقی، در سال ۱۳۸۷ جمعاً ۲۴۷۸۱ فقره تصادف درون‌شهری در شهر تبریز اتفاق افتاده که از این تعداد ۲۸ فقره به فوت و ۴۳۹۸ فقره به جرح منجر شده و ۵۰۲۷ نفر مجروح شده‌اند و ۲۰۳۵۵ فقره هم خسارت دیده‌اند که در مقایسه با سایر شهرهای استان رقم قابل توجهی است. هر چند که شهر تبریز به دلیل دارا بودن ماشین‌های زیاد این امر قابل پیش‌بینی است ولی باز این تعداد رقم قابل توجهی برای تصادفات درون‌شهری است (آمارنامه منتخب استان آذربایجان شرقی، ۱۳۸۷: ۱۲۰). لذا، این امر نیاز به تحقیق را در این زمینه ضروری نموده است تا نقش عوامل اجتماعی تأثیر گذار بر این پدیده شناسایی و راهکارهای لازم ارائه گردد.

بحث نظری

انجام دادن و ندادن هر رفتاری توسط انسان‌ها در قالب مفهومی به نام سبک زندگی انجام می‌گیرد. سبک زندگی در مورد رفتار ترافیکی و رانندگی عبارت است از: شناخت مجموعه منسجمی از رفتارهایی که فرد در هنگام رانندگی، مصرف انواع اتومبیل، نوع رفتار با اتومبیل و غیره بروز می‌دهد (فاضلی ۱۳۸۲: ۱۵۲).

سبک زندگی را می‌توان مجموعه‌ای از انتخاب‌های مثبت و منفی فرد در محدوده‌های ساختاری تعریف کرد. باید در نظر گرفت که رفتارهایی که فرد در زمینه رانندگی نظیر: ویراژ دادن، سبقت گرفتن، عبور از چراغ قرمز، نبستن کمربند ایمنی و... انجام می‌دهد، تا چه اندازه برآمده از موقعیت‌های ساختاری و انتخاب‌های فردی است (شارع‌پور، ودادهیر و قربان‌زاده، ۱۳۸۹: ۷۰).

به عبارتی، سبک زندگی روشی است که فرد در طول زندگی انتخاب می‌کند و زیربنای آن در خانواده پی‌ریزی می‌شود که در واقع متأثر از فرهنگ، نژاد، مذهب، وضعیت اقتصادی و اجتماعی، اعتقادات و باورهاست. همچنین ترکیبی از الگوهای رفتاری و عادات فردی در سراسر زندگی (فعالیت بدنی، رفتار ترافیکی، تغذیه، اعتیاد به الکل و دخانیات و...) است که در پی فرایند اجتماعی شدن به وجود آمده است (استاجی و همکاران، ۱۳۸۵: ۱۳۴).

از دیدگاه کاکرهام سبک زندگی دارای دو بعد مثبت یا منفی یا به عبارت دیگر سالم یا خطرناک است. سبک زندگی سالم، شامل اشکال خود انتخابی مصرف‌گرایی نظیر انتخاب‌های ویژه در غذا، لباس پوشیدن، ظاهر، اتومبیل، مراعات بهداشتی فردی، بستن کمربند ایمنی، مسواک زدن و ... است. وی معتقد است که سبک زندگی سالم، مجموعه انتخاب‌هایی است که فرد بنا بر به موقعیت اجتماعی خود برمی‌گزیند و این انتخاب‌ها برآمده از موقعیت ساختاری و موقعیت فردی وی هستند. در حقیقت فرصت‌های زندگی یک شخص به وسیله موقعیت اجتماعی و ویژگی گروه‌های منزلتی ویژه تعیین می‌شود (Cockerham, Rutten and Abel, 1997: 1408-1409).

رفتار رانندگی یک رفتار صرفاً ساده نیست. در این زمینه بوردیو، به دنبال ساختن مدل نظری از عمل اجتماعی است. یعنی کاری بیش از بدیهی پنداشتن آنچه مردم در زندگی روزانه خود انجام می‌دهند. اصل کار بوردیو به این برمی‌گردد که عملکردهای متداول افراد چگونه به واسطه ساختار بیرونی دنیای اجتماعی آنها تحت تأثیر قرار می‌گیرد. او تأکید دارد، که زندگی اجتماعی را نمی‌توان حاصل جمع ساده رفتارهای فردی تلقی کرد. این را هم نمی‌پذیرد که فقط بر اساس تصمیم‌گیری فردی یا چیزی که ساختارهای فرافردی تعیین

می‌کنند می‌توان عمل را درک کرد. وی در اینجا عادت‌واره^۱ را برای پل زدن میان این دو افراط استفاده می‌کند. عادت‌واره در زبان بوردیو، به مجموعه‌ای از قابلیت‌ها اطلاق می‌شود که فرد در طول حیات خود آنها را درونی و به عبارت بهتر به طبیعت ثانویه‌ای برای خود تبدیل کرده است، به گونه‌ای که فرد بدون آنکه لزوماً آگاه باشد بر اساس آنها عمل می‌کند و به این ترتیب خود به عاملی بدل می‌شود که نظام اجتماعی را در بخشی از آن بازتولید می‌کند. به عبارتی، عادت‌واره به ساختارهای ذهنی یا شناختی اطلاق می‌شود، که انسان‌ها از طریق آنها با جهان اجتماعی برخورد می‌کنند. انسان‌ها دارای یک رشته از طرح‌های ملکه ذهن شده‌اند که با آنها جهان اجتماعی شان را درک و فهم و ارزشیابی می‌کنند و از طریق همین طرح‌های ذهنی، عملکردهایشان را تولید و آنها را درک و ارزش‌گذاری می‌کنند. عادت‌واره محصول ملکه ذهن شدن ساختارهای جهان اجتماعی و همان ساختارهای اجتماعی تجسم یافته و ملکه ذهن شده است. عادت‌واره در نتیجه اشغال بلندمدت یک جایگاه در داخل جهان اجتماعی شکل می‌گیرد و متناسب با ماهیت جایگاه اجتماعی افراد در جهان اجتماعی تغییر می‌پذیرد. به همین علت است که بوردیو عادت را به صورت نظام پایدار، وضعیت‌های تغییرپذیر و ساختارهای هدفمند تعریف می‌کند (Cockerham, 2000: 163).

در اینجا باید، بر جنبه اکتسابی عادت‌واره تأکید نمود؛ زیرا عادت‌واره صرفاً مجموعه‌ای از انگیزه‌های روانی نیست، بلکه محصول جامعه‌پذیری بلندمدت در شرایط اجتماعی خاص یا موقعیت معین است (ریترز، ۱۳۷۷: ۷۲۱). بوردیو، فضای اجتماعی را به چند محور ترسیم می‌کند: سرمایه اقتصادی، سرمایه اجتماعی و سرمایه فرهنگی. هر یک از سرمایه‌ها به نوعی در ایجاد، تقویت یا تغییر دادن سبک زندگی موثرند (فاضلی، ۱۳۸۲: ۱۰۰).

نظریه رفتار مشکل‌آفرین^۲ جیزر

این نظریه رانندگی جوانان را یک مرحله از رشد جوانی در نظر می‌گیرد و به دنبال ارزیابی تأثیر عوامل سبک زندگی بر رانندگی پرخطر است. این نظریه، رانندگی پرخطر را جزئی از

1- Habitus

2- Problem behavior theory

سیستم پیچیده‌ای می‌داند که این سیستم شامل متغیرهایی مرتبط با رفتارهای عادی یا مرسوم و مشکل‌دار در متن گروه‌های همسالان، مدرسه، خانواده (سیستم محیط ادراک شده)، ارزش‌ها، احساسات و عقاید فردی (سیستم شخصیتی) است و در درون هر سیستم متغیرها نشان‌دهنده تحریکات (عوامل خطر) یا کنترل‌ها (عوامل ادراکی) هستند که به یک مرحله دینامیکی به نام استعداد‌های روانی-اجتماعی منجر می‌شود که رفتار مشکل‌دار را تولید می‌کند. به عبارت بسیار ساده، این نظریه از سه سندرم تشکیل شده است:

۱- سندرم شخصیت؛

۲- سندرم محیط ادراک شده؛

۳- سندرم رفتاری و ترکیب این سه در رفتارهای پرخطر ظاهر می‌شود.

از مطالعاتی که در کشورهای مختلف بر اساس این نظریه انجام شده است، این نتیجه حاصل شده که رفتارهای متفاوت خطرپذیر، معمولاً با همدیگر اتفاق می‌افتند و می‌توان به عنوان سبک‌های زندگی پرخطر در نظر گرفته شوند. به بیان دیگر، مردمی که در یک سبک زندگی خطرپذیر درگیرند علاقه بیشتری به رفتارهای خطرپذیر در دیگر زمینه‌ها و در نتیجه تصادفات دارند.

یافته‌های تحقیق نشان‌دهنده آن است که رانندگی پرخطر جزئی از سندرم گرفتن رفتارهای پرخطر است که توسط جوانانی که اغلب رفتارهای پرخطری نظیر سیگار کشیدن، مصرف الکل زیادی دارند و... انتخاب می‌شود (شارع‌پور، ودادهیر و قربانزاده، ۱۳۸۹).

نظریه کنترل اجتماعی

کنترل اجتماعی دو نوع مستقیم و غیرمستقیم یا درونی است. افراد به‌طور طبیعی به کج‌رفتاری تمایل دارند و اگر تحت کنترل قرار نگیرند چنین می‌کنند. کنترل مستقیم زمانی است که نهادهای رسمی مانند پلیس، متخلف را از طریق تنبیه یا جریمه به هم‌نوائی وادار می‌کنند. نظریه کنترل بیرونی یا مستقیم با نظریه انتخاب عقلانی ارتباط دارد. هومنز کنش متقابل اجتماعی را به مثابه مبادله اقتصادی در نظر گرفت؛ زیرا معتقد است که افراد هنگام

انجام کنش به سود و زیان و عواقب آن می‌اندیشند و انتخاب عمل زمانی صورت می‌گیرد که فرد نتیجه محاسبه را مثبت ارزیابی نماید (بهبروان، ۱۳۹۰: ۱۱۹). براساس این نظریه قانون‌شکنی هنگامی رخ می‌دهد که افرادی با دو گزینه درست و نادرست مواجه می‌شوند و گزینه نادرست را برمی‌گزینند. این افراد باور دارند که منافع حاصل از بزه بر لطمات ناشی از آن می‌چربد و لذا تصمیم بر بزه می‌گیرند. بر اساس این نظریه می‌توان نتیجه گرفت که هر قدر احتمال کشف و مجازات تخلف بیشتر باشد، تخلف کمتر است. کنترل اجتماعی غیرمستقیم زمانی است که جامعه دارای همبستگی اجتماعی قوی است و فرد احساس تعلق قوی به جامعه دارد و نسبت به جامعه احساس دین می‌کند (کوزر و روزنبرگ، ۱۳۷۸: ۱۰۸). تعهد نسبت به اهداف جامعه و ارزش‌ها براساس کنترل درونی از طریق احساس تقصیر، گناه و شرم، افراد را از درگیر شدن در رفتار بزهکارانه بازمی‌دارد (احمدی، ۱۳۸۴: ۸۶). افرادی که خودکنترلی پایین دارند، خودمدارند و نسبت به رنج‌ها و نیازهای دیگران بی‌تفاوت و غیرحساسند و در مقابل ناکامی‌ها کم‌تحمل هستند. هیرشی معتقد است که «اعتقاد افراد به اعتبار اخلاقی، نظام هنجارهای اجتماعی و رعایت قوانین و مقررات نیز موجب احساس وظیفه اخلاقی نسبت به دیگران می‌شود و ضعف چنین اعتقادی راه را برای کج رفتاری هموار می‌کند (بهبروان، ۱۳۹۰: ۱۲۰).

براین اساس می‌توان چنین گفت که انواع سرمایه‌ها بویژه سرمایه اجتماعی می‌توانند به عنوان عاملی برای کنترل درونی فرد عمل کنند و کسانی که دارای سرمایه اجتماعی قوی هستند، احساس کنترل درونی قوی‌تری نیز دارند و متعاقباً وجود این سرمایه‌ها باعث می‌شود، فرد از انجام رفتارهای مخاطره‌آمیز اجتناب نماید.

پیشینه تحقیقات

عوامل مؤثر بر رفتارهای مخاطره‌آمیز در تحقیقات مختلف، متفاوت در نظر گرفته شده است. برخی محققان از جنبه روان‌شناسی و برخی دیگر از جنبه جامعه‌شناسی به موضوع پرداخته‌اند.

برگ^۱ (۱۹۹۴) در یک نمونه ۱۲۰۰ نفری از افراد ۲۰ ساله به بررسی سبک زندگی و تصادفات در بین رانندگان جوان پرداخته است. وی که با روش مصاحبه‌ای این تحقیق را انجام داده، سبک زندگی را جزئی از مشکلات مرتبط با خطر تصادف رانندگان جوان مطرح می‌کند. وی در تحقیق خود به این نتیجه رسید که جوانان مخاطره‌جو به سبک زندگی هنری و فرهنگی و ورزش علاقه کمتری دارند (Barg, 1994).

چلیوتاکیس^۲ و همکارانش (۲۰۰۵) تحقیقی تحت بررسی رفتارهای رانندگان قابل پیش‌بینی در مناطق شهری یونان، انجام دادند. نتایج آنها نشان داد، رانندگانی که در سبک زندگی رانندگانی که الگ مصرف می‌شده و یا بدون هدف رانندگی می‌کرده‌اند تصادفات زیادی داشته‌اند، اما در سبک زندگی آنهايي که عنصر مسلط، فرهنگ بوده با تصادفات کم‌تری مواجه بوده‌اند، همچنین در رانندگی رانندگان که مذهبی، مخاطره‌آمیزی کمتر بوده است (Chliautukis and Tzamaloukas, 2005: 413-428).

مولر^۳ (۲۰۰۴) در مطالعه‌ای با عنوان ارتباط بین سبک زندگی و رفتار رانندگی در بین رانندگان جوان پرداخت. وی نشان داد که برای فهم ارتباط بین سبک زندگی و رفتار رانندگی باید سه رده اصلی: اوقات فراغت، دوستان و الگوهای رانندگی که هر کدام به قلمروهایی تقسیم می‌شود در نظر گرفت و سپس ارتباط هر یک از آنان را با سبک زندگی سنجید. وی اوقات فراغت را به دو رده تقسیم کرد: اوقات فراغتی که دارای ساخت و سازمان است و اوقات فراغتی که از روی علاقه و بدون هدف خاص صورت می‌گیرد. مولر نتیجه می‌گیرد احتمال تصادف فردی که در حین اوقات فراغت بی‌هدف و به همراه دوستان، بیشتر است (Moller, 2004: 1081-1088).

بینا^۴ به بررسی رانندگی پرخطر و سبک زندگی در بین نوجوانان پرداخت. او معتقد است که رانندگی نوجوانان را باید در یک زمینه کلی از رشد نوجوانی در نظر گرفت. او سعی کرد که در یک نمونه ۶۴۵ نفری از نوجوانان ایتالیایی (دختران و پسران ۱۷-۱۴ سال) به تحلیل

1- Barg

2- Chliautukis

3- Moller

4- Bina

میزان رانندگی پرخطر آنها و سپس به ارزیابی ارتباط بین رانندگی پرخطر و سبک زندگی پردازد. وی سبک زندگی را درگیری در رفتارهای سالم و خطرناک (مثل ورزش کردن، مصرف الکل، مصرف ماری‌جوانا و...) و فعالیت‌های اوقات فراغت در نظر می‌گیرد. به نظر وی رانندگی پرخطر، یک رفتار مجزا نیست و باید با سبک زندگی نوجوانان در نظر گرفته شود. نتایج این تحقیق نشان داد، پسرانی که بیشتر به رانندگی پرخطر گرایش دارند بیشتر به رفتارهای ضداجتماعی مثل سیگار کشیدن می‌پردازند و یا زمان زیادی را در فعالیت‌های غیرسازمان‌دهی شده با دوستان خود صرف می‌کنند و دخترانی که دارای رانندگی پرخطر بودند نیز در رفتارهای ضداجتماعی و مصرف داروهای روان‌گردان بیشتر دیده شده بودند (قربان‌زاده، ۱۳۸۸).

قربان‌زاده در تحقیقی تحت عنوان «بررسی رابطه بین سبک زندگی و رفتار رانندگی در بین جوانان استان تهران» در سال ۱۳۸۸ که در یک نمونه ۴۵۰ نفری از بین جوانان ۳۰-۱۸ و با استفاده از روش پیمایشی انجام داد، به این نتایج رسید که بین سن، نوع شغل، تحصیلات و جنسیت رانندگان با رانندگی پرخطر رابطه معنی‌داری وجود دارد (قربان‌زاده، ۱۳۸۸).

تحقیقی توسط علیزاده اقدم تحت عنوان «مطالعه سبک زندگی سلامت محور شهروندان، امیدها و بیم‌ها در شهر تبریز» در سال ۱۳۸۸ در نمونه ۷۵۲ نفری و با استفاده از روش پیمایشی انجام گرفت و این نتیجه حاصل شد که سن، وضعیت تأهل، سرمایه اجتماعی و سرمایه فرهنگی، بر بعد رفتار ترافیکی سبک زندگی سالم تأثیر معنی‌داری دارند (علیزاده اقدم، ۱۳۸۸).

در تحقیقی با هدف علل جامعه‌شناختی رانندگی پرخطر در مشهد که توسط حسین و ندا بهروان در سال ۱۳۹۰ بر روی ۳۷۶ نفر و به صورت پیمایشی انجام گرفت به این نتایج رسیدند که قانون‌گریزی، رانندگی خصومت‌آمیز، نیازهای اجتماعی در بروز رانندگی پرخطر نقش اساسی دارند.

تحقیقی توسط دی بچر و همکاران نشان داد که میزان تصادفات و رفتارهای مخاطره آمیز رانندگی در بین جوانان و جنس مذکر بیشتر از سایر رانندگان است (حاتمی و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۰۳).

تحقیقی توسط آقایان ایرج محمدفام و رستم گل‌محمدی (۱۳۸۲) با هدف بررسی رفتارهای نالیمن در بین رانندگان اتوبوس‌های بین شهری همدان بر روی تعداد ۱۰۶۹ راننده اجرا شد و نتایج نشان داد که رانندگان دارای شغل دوم و خستگی رانندگان با بروز تصادفات، رابطه معنی‌داری دارد (محمدفام و گل‌محمدی، ۱۳۸۲).

پژوهشی توسط حق‌شناس و همکاران در سال ۱۳۸۴ با هدف بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصی و رفتار رانندگی در شهر شیراز بر روی ۵۳۷ نمونه (۴۳۷ راننده مرد و ۱۰۰ راننده زن) اجرا شد. ابزار اندازه‌گیری در این پژوهش، پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر بود. نتایج نشان داد که سال‌های تحصیلات رسمی با میزان خطاها و انجام اعمال غیرقانونی رابطه مستقیم و معناداری داشته است (هاشمیان، صابری، بهادری، ۱۳۸۹: ۷۲).

چپمن و همکاران (۱۹۹۳) و لیوتی و همکاران (۱۹۹۶) نشان دادند که الف) - به‌طور متوسط رانندگان جوان نسبت به رانندگان بزرگسال احتمال بیشتری دارد که تصادف کنند ب) - میزان تصادفات به نسبت راه طی شده (کیلومتر در سال) افزایش می‌یابد. ج) - خطر تصادف به‌طور همزمان با افزایش تعداد کیلومترهای رانندگی (از زمان اخذ گواهینامه به بعد) کاهش می‌یابد (گودرزی و شیرازی، ۱۳۸۴: ۳۷).

در سال‌های اخیر برخی از محققان بر آن شدند تا تأثیر عوامل انسانی را در بروز سوانح رانندگی در تحقیقات خود بگنجانند. دیوید شاینر عضو یک تیم تحقیقاتی با اهداف چندمنظوره به مطالعه گزارش‌های پس از تصادف پرداخت تا عوامل موثر در تصادفات و مکانیزم جراحات وارده شده را معلوم سازد. او در کتابش تحت عنوان روان‌شناسی جاده چنین می‌نویسد: «تمام تحقیقات به این نکته اشاره دارند که حدود ۹۰ درصد تصادفات یا به دلیل ناتوانی در فرایند پردازش اطلاعات توسط راننده رخ داده است، یا رفتاری که معمولاً از جانب یک راننده نسبتاً ماهر و هوشیار سر نمی‌زند» (هاشمیان، صابری، بهادری، ۱۳۸۹: ۷۲).

در پژوهشی با هدف بررسی تأثیر جنسیت بر بروز تخلفات رانندگی پرخطر همراه با عصبانیت توسط لانزاک^۱ و همکاران در سال ۲۰۰۷ با تعداد نمونه ۷۸۵ نفر (۶۵۱ مرد و ۱۳۴ زن) اجرا شد. نتایج نشان داد که مردان بیشتر از زنان به تخلفات و خشونت‌های رانندگی اقدام می‌کنند (هاشمیان، صابری، بهادری، ۱۳۸۹: ۷۲).

در پژوهشی با هدف رفتارهای خطرناک رانندگی در رانندگان تاکسی شهر تهران، که در سال ۱۳۸۷ انجام گرفت، به این نتایج رسیدند که سه رفتار خطرناک استفاده از تلفن همراه در زمان رانندگی، رعایت نکردن فاصله مناسب با خودرو جلوی و رانندگی نکردن بین خطوط شایع‌ترین رفتارهای رانندگی مخاطره‌آمیز است (شمس، ۱۳۸۹: ۴۰۳).

در تحقیقی که توسط یونسین و مرادی با هدف آگاهی، نگرش و عملکرد رانندگان وسایل نقلیه، در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی در تهران، بر روی ۲۲۰ راننده انجام گردیده به این نتایج دست یافته‌اند که، افزایش سطح تحصیلات، افزایش سن، متأهل بودن و همچنین نوع اتومبیل با عملکرد رانندگان رابطه معنی‌داری دارد.

لئون جیمز (۲۰۰۰) معتقد است: «رانندگی رفتار پیچیده‌ای است که از سه مؤلفه شناختی، عاطفی و حرکتی تشکیل می‌شود که شامل ارزیابی نادرست خطر، رشدنیافتگی اخلاقی و خودمحوری، با ارزش دانستن رقابت، برتری و قلمروطلبی در رانندگی، پذیرش اجتماعی خطر کردن و پرخاشگری، بی‌احترامی و بی‌طاقتی، خطای ادراکی (در تخمین سرعت و فاصله) و لغزش یا کاستی در عملکرد است (بهروان، ۱۳۹۰: ۱۱۳).

بیونش (۲۰۰۲) معتقد است رفتار پرخطر را می‌توان به سه گروه لغزش‌ها، خطاها و تخلفات تقسیم کرد. لغزش‌ها به علت مشکلاتی در توجه، حافظه و پردازش اطلاعات به وجود می‌آیند و خطاها به دلیل ناتوانی یا نارسائی در قضاوت و یا اشتباهات فرد در انتخاب اعمال و مسیر نادرست برای رسیدن به مقصد، بدون آگاهی به اشتباه بودن (همان منبع).

با توجه به پژوهش‌هایی که درباره رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگان انجام شده است، که در پیشینه تحقیق آورده شد، بیشتر از جنبه روان‌شناختی و جامعه‌شناختی به این مسأله

پرداخته‌اند. به طوری که محققانی مانند برگ، مولر، تامولوکا بیونش، چپمن، لئون جیمز، لانزاک، گودرزی و حق‌شناس، یونسیان و مرادی، بهروان، شمس، هاشمیان، گودرزی و شیرازی، که ذهنیت و رفتار را در نظر می‌گیرند، بیشتر بر تأثیر مسائل روانی (نحوه گذران اوقات فراغت، تفریح، سرگرمی و لذت بردن از رانندگی و جذابیت خود ماشین و خود محوری، برتری طلبی، رقابت، ویژگی‌های شخصیتی و...) بر رفتارهای رانندگی تأکید دارند. ولی نتایج تحقیقات بینا، چپمن، چلیوتاکیس، صداقت، بهروان، علیزاده اقدم، دی بچر، ایرج محمدفام و رستم گل محمدی به دلیل تأکید بر نقش فرهنگ، اقتصاد و ابعاد سبک زندگی مثبت و خطرناک از منظر جامعه‌شناسی به مسأله پرداخته‌اند. در این تحقیق نیز هم از جنبه جامعه‌شناسی (بحث سرمایه‌ها) و هم از جنبه روان‌شناسی (رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی) مسأله مورد پردازش قرار گرفته تا سهم هر یک از عوامل در بروز رفتارهای خطرناک رانندگی بهتر شناخته شود.

فرضیه‌های پژوهش

- بین سرمایه اقتصادی و پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی رابطه وجود دارد.
- بین سن و پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی رابطه وجود دارد.
- پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی برحسب جنسیت متفاوت است.
- بین سرمایه اجتماعی و پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی رابطه وجود دارد.
- پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی برحسب نوع خودرو متفاوت است.

روش تحقیق

نوع تحقیق در این پژوهش کاربردی و روش اجرای تحقیق نیز به روش پیمایشی است که پس از جمع‌آوری پاسخ‌های پاسخگویان، داده‌ها با استفاده از نرم‌افزار کامپیوتری SPSS تجزیه و تحلیل شده است، از نظر زمانی نیز این تحقیق در سال ۱۳۸۹ اجرا شده است.

جامعه آماری تحقیق، رانندگان درون شهری تبریز به تعداد ۸۷۰۳۷ نفر بودند. در این پژوهش از روش نمونه‌گیری طبقه‌ای تصادفی استفاده شد و براساس منطقه جغرافیایی که شهر

را به ۸ قسمت مختلف تقسیم نموده‌اند و در جمع‌آوری اطلاعات سعی شد که به مراکز تجمع رانندگان در مؤسسات تاکسیرانی، آژانس‌های اتومبیل‌رانی، مرکز ثبت پلاک خودرو و پمپ‌های گاز از هر قسمت شهر مراجعه گردد و نمونه‌ها از رانندگان درون شهری انتخاب شد و اطلاعات و داده‌های لازم که بر اساس فرمول کوکران یک نمونه ۴۰۰ نفری بود، جمع‌آوری گردید.

$$n = \frac{Nt^2 \cdot p(1-p)}{Nd^2 + P(1-p)}$$

$$n = \frac{87037 \times 1/96^2 \times 0/5 \times 0/5}{87037 \times 0/05^2 + 0/5 \times 0/5} = 400$$

برای اندازه‌گیری سرمایه اقتصادی، از میزان درآمد، ارزش ماشین شخصی، ارزش خانه مسکونی و ارزش املاک غیر از خانه مسکونی استفاده شده است. به طوری که هر کدام از شاخص‌های مربوطه در یک طیف ۶ قسمتی به شکل رتبه‌ای آورده شده و سپس از تجمیع آنها سرمایه اقتصادی ایجاد شده است.

برای اندازه‌گیری سرمایه اجتماعی هم از ۱۶ گویه در زمینه اعتماد اجتماعی، انسجام اجتماعی و مشارکت در کارهای گروهی به صورت شش گزینه‌ای (کاملاً موافق، موافق، تاحدی موافق، تاحدی مخالف، مخالف و کاملاً مخالف) استفاده شده است (جدول ۱).

جدول (۱) تحلیل روایی گویه‌های متغیر «سرمایه اجتماعی»

روایی	گویه‌ها
۰/۷۲	<p>- اگر فردی مشکلی داشته باشد و از من کمک بخواهد کمکش می‌کنم. - با دوستانم رفت و آمد خانوادگی هم دارم. - با فامیل‌های نزدیکم رفت و آمد خانوادگی دارم. - از مشارکت در فعالیت‌های جمعی احساس لذت می‌برم. - معمولاً دوستانم مرا قبول دارند. - دوستانی از سایر اقوام و زبان‌ها دارم. - برای فامیل شدن، قوم و زبان افراد برایم مهم نیست. - برای دوست شدن مذهب فرد برایم مهم است. - به گفته‌های مسئولان جامعه اعتماد کامل دارم. - اگر مشکلی برایم پیش آید، فامیل و بستگانم از من حمایت می‌کنند. - در انجمن‌های محلی (انجمن اسلامی، انجمن‌های خیریه و ...) عضو هستم. - در انتخابات شوراها مشارکت فعالانه‌ای دارم. - اخبار جامعه را از طریق شبکه‌های خبری پیگیری می‌کنم. - در هیئت‌های مذهبی مشارکت می‌کنم. - اگر هیئت‌های مذهبی نیاز مالی داشتند کمک‌شان می‌کنم. - در باره با زندگی شخصی‌ام با نزدیکان خود به راحتی صحبت می‌کنم.</p>

اندازه‌گیری متغیر وابسته تحقیق

در پژوهش حاضر برای اندازه‌گیری پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی از ۲۷ گویه و برای مشخص شدن ابعاد مختلف، رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی و متغیرهای اصلی آن از تحلیل عاملی اکتشافی استفاده شده است.

گفتنی است که انجام تحلیل عاملی با استفاده از «روش مؤلفه‌های اصلی^۱» صورت گرفته است و از میان روش‌های مختلف، چرخش واریماکس^۲، به کار رفته است. طبق نتایج این آزمون مقدار $KMO=0/87$ به دست آمده و چون این مقدار از $0/50$ بزرگ‌تر است، بنابراین نتیجه گرفته می‌شود که تعداد نمونه‌ها برای اجرای تحلیل عاملی بسیار مناسب است. همچنین براساس نتایج، مقدار کرویت بارتلت برابر $2589/707$ با سطح معنی‌داری $0/000$ به دست آمده است و چون این مقدار معنی‌دار است، نتیجه گرفته می‌شود که تفکیک عامل‌ها به درستی انجام شده است و سوالات مندرج در هر عامل، همبستگی ریشه‌ای بالایی با همدیگر دارند.

بر اساس اطلاعات مندرج در جدول (۳) ملاحظه می‌شود بیشترین مقدار با $14/058$ به عامل اول مربوط است. با عامل اول حدود $25/058$ درصد از واریانس کل عامل‌بندی‌ها قابل تبیین است و در مجموع $37/75$ درصد از واریانس کل عامل‌بندی‌ها و تقلیل سوالات ۲۷-گانه با ۳ عامل اصلی انجام شده است که قابل قبول است. جدول (۲) گویه‌های مربوط به هر عامل را همراه با بار عاملی و مقادیر ویژه و واریانس تبیینی آنها بر اساس نتایج پیش‌آزمون نشان می‌دهد.

برای آزمون پایایی گویه‌ها، از آزمون ضریب روایی استفاده شده است که نتیجه به دست آمده از این آزمون، برای اشتباهات بی‌توجهی $0/855$ ، برای اشتباهات خطرناک $0/817$ ، برای تخلفات خطرناک $0/725$ و برای کل داده‌های رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی برابر

1- Principle component analysis

2- Varimax rotation

۰/۸۶ است و نشان‌دهنده روایی قابل قبول و بسیار بالاست. نتیجه این آزمون همراه تحلیل عاملی در جدول ۲ آورده شده است.

جدول (۲) نتایج تحلیل عاملی اکتشافی گویه‌های مربوط به متغیر رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی

الفای کرونباخ کل	الفای کرونباخ	درصد کل واریانس تبیین شده	مقادیر ویژه	درصد واریانس تبیین شده	بار عاملی	گویه‌ها و سوالات	عامل‌ها	عامل‌ها
۰/۸۶	۰/۵۵	۳۷/۷۵	۶/۷۷۰	۱۴/۰۶	۰/۷۲۳	ندیدن عبور عابر پیاده	اشتباهات خطرناک	رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی
					۰/۵۷۰	در محل توقف ممنوع خودرو را پارک کردن		
					۰/۵۶۷	حرکت در خلاف جهت		
					۰/۵۶۶	توجه نکردن به علائم خیابان		
					۰/۵۴۴	حرکات نمایشی		
					۰/۴۹۸	عبور از چراغ قرمز		
					۰/۴۹۱	ورود به راه اشتباه در میدان		
					۰/۴۷۳	روی خط عابر پیاد ایستادن		
					۰/۴۴۹	تلاش برای عبور از وسیله در حال گردش به چپ		
	۰/۴۲۱	-تصادف در حین دور زدن						
	۰/۶۱۶	انحراف در گردش به چپ	تخلفات خطرناک					
	۰/۵۸۵	تغییر مسیر ناگهانی						
	۰/۵۶۷	سبقت خطرناک						
	۰/۵۵۹	بدون توجه به آینه رانندگی کردن						
	۰/۵۵۶	تلاش برای سبقت بدون استفاده از آینه						
	۰/۵۵۳	سبقت از میان خودروها						
	۰/۵۳۲	سبقت از سمت راست						
	۰/۴۹۹	عدم راهنمایی دقیقی در حین گردش به سمت چپ						
۰/۸۱۷		۲/۰۷۰		۱۳/۵۵				

/۷۲۵	۱۰/۱۴	۰/۱۴۱	نسبتن کمربند ایمنی	تفاوت در رفتارهای رانندگی
		۰/۷۵۱	رانندگی کردن در حالت خستگی	
		۰/۷۵۱	رانندگی در حالت عصبانی	
		۰/۵۹۴	رانندگی با سرعت	
		۰/۵۸۰	در شب با سرعت رانندگی کردن	
		۰/۴۳۱	در نور چراغ ضعیف در شب با سرعت رانندگی کردن	
		۰/۴۰۴	با آشفتنگی مجبور به ترمز کردن	
		۰/۳۷۲	استفاده از موبایل در حین رانندگی	
KMO=0/87		BTS=2589/71	sig=0/000	Df=351

یافته‌های تحقیق

میانگین سن رانندگان درون شهری در این تحقیق ۳۸ و سابقه رانندگی آنها ۱۲ سال است. ۸۱/۸ درصد از پاسخگویان را رانندگان مرد و ۱۸/۸ درصد را زنان تشکیل داده است.

در پژوهش حاضر برای اندازه‌گیری پرهیز از رفتارهای خطرناک رانندگی از ۲۷ گویه به صورت طیف شش گزینه‌ای (خیلی زیاد، زیاد، تاحدی زیاد، تاحدی کم، کم و خیلی کم) استفاده شده است. در این پژوهش برای نشان دادن پرهیز از رفتارهای خطرناک رانندگی نمره‌گذاری معکوس انجام شده است. یعنی به کسانی که خیلی کم را علامت زدند، بیشترین نمره (۶) داده شده و کمترین نمره (۱) به خیلی زیاد داده شده است. نتایج توصیفی نشان می‌دهد که میانگین پرهیز از رفتارهای خطرناک برای رانندگان مورد مطالعه ۱۴۵/۸۴ از ۱۶۲ بوده که در سطح متوسط به بالا ارزیابی می‌شود.

رابطه سن و پرهیز از رفتارهای مخاطره آمیز رانندگی

بر اساس آزمون ضریب همبستگی I پیرسون، با توجه به این که سطح معنی‌داری ۰/۱۰/ کمتر از آلفای تحقیق ۰/۰۵ است، پس رابطه بین این دو متغیر معنی‌دار و مستقیم است، به این مفهوم که رانندگانی که سن و سالی از آنها گذشته، نسبت به رانندگان جوان رفتارهای ترافیکی را به خوبی رعایت و رانندگی سالم و مثبتی را دنبال می‌کنند و رفتارهای

مخاطره‌آمیز کمتری از خود نشان می‌دهند. به عبارتی رفتارهای مخاطره‌آمیز در بین جوانان بیشتر مشاهده می‌شود.

جدول (۳) رابطه بین پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی و سن

۱۳۵	ضریب همبستگی	پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی و سن
۰/۱۰	سطح معنی‌داری	
۳۹۹	تعداد مشاهدات	

پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی بر حسب جنسیت

برای آزمون تفاوت میانگین پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی بر حسب جنسیت از آزمون تفاوت میانگین‌ها یا t-Test استفاده شده است. نتایج این آزمون نشان می‌دهد که سطح معنی‌داری از ۰/۰۵ کمتر است و این دلیل بر این است که میانگین پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی در بین مردان و زنان تفاوت معناداری دارد. زنان با میانگین ۱۴۹/۸۳ در مقایسه با ۱۴۴/۵۲ مردان، بیشتر از مردان از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی پرهیز می‌کنند.

جدول (۴) نتایج آزمون تفاوت میانگین پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی به تفکیک جنسیت

جنسیت	تعداد	میانگین	مقدار T	درجه آزادی	تفاوت میانگین‌ها	سطح معنی‌داری
مرد	۲۹۶	۱۴۴/۵۲	-۳/۳۹۵	۳۵۹	۵/۳۱	۰/۰۰۱
زن	۶۵	۱۴۹/۸۳				

تفاوت پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی بر حسب نوع خودرو

برای آزمون تفاوت میانگین پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی بر حسب نوع خودرو از آزمون تحلیل واریانس یک‌طرفه استفاده گردید. نتایج نشان داد که میانگین پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی بر حسب نوع خودرو رانندگان تفاوت معنی‌داری با هم دارند ($\alpha=1/000$). به طوری که رانندگان خودروهای باری با ۱۳۱/۹۳ پایین‌ترین میانگین و رانندگان پژو با ۱۵۰/۹۳ بالاترین میانگین پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی را دارند.

میانگین‌ها برای پراید ۱۴۹/۶۴، خارجی ۱۴۵/۸۳، پیکان ۱۴۲/۷۹، تاکسی ۱۴۵/۴۳ و خط واحد ۱۴۹ و سایر خودروها میانگین ۱۴۷/۷۵ بوده است.

جدول (۵) نتایج آزمون آنالیز واریانس متغیر پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی برحسب نوع خودرو

منبع تغییرات	مجموع مجزورات	درجه آزادی	میانگین مجزورات	F	سطح معنی‌داری
بین گروهی	۱۱۱۵۸/۳۲۵	۷	۱۵۹۴/۰۴۶	۱۵/۱۴۳	۰/۰۰۰
درون گروهی	۳۷۱۵۹/۷۲۵	۳۵۳	۱۰۵/۲۶۸		
کل	۴۸۳۱۸/۰۵۰	۳۶۰			

رابطه سرمایه اقتصادی و پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی

نتیجه آزمون رابطه بین سرمایه اقتصادی و پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی با سطح معنی‌داری $\text{sig}=/۲۱۶$ نشان می‌دهد که بین سرمایه اقتصادی و پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی رابطه معنی‌داری وجود ندارد. نتایج مربوط به آزمون رابطه بین سرمایه اقتصادی با ابعاد پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی، نشان می‌دهد که تنها رابطه بین سرمایه اقتصادی و اشتباهات ناشی از بی‌توجهی، معنی‌دار بوده است. یعنی با افزایش سرمایه اقتصادی اشتباهات ناشی از بی‌توجهی کمتر می‌شود.

جدول (۶) نتایج ضریب همبستگی پیرسون رابطه سرمایه اقتصادی و پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی

سرمایه اقتصادی	ضریب همبستگی	اشتباهات خطرناک	تخلفات خطرناک	اشتباهات بی‌توجهی	پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی
سرمایه اقتصادی	ضریب همبستگی	۰/۰۱۹	-/۰۰۴	۰/۱۲۶	۰/۰۶۸
	سطح معنی‌داری	۰/۷۱۹	۰/۹۴۲	۰/۰۱۵	۰/۲۱۶
	تعداد مشاهدات	۳۶۸	۳۶۸	۳۶۸	۳۶۸

رابطه سرمایه اجتماعی و پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی

رابطه سرمایه اجتماعی و پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی با سطح معنی‌داری $\text{sig}=/۰۱۵$ نشان می‌دهد که بین سرمایه اجتماعی و پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی

رابطه معنی‌داری وجود دارد. به عبارتی با بالارفتن سرمایه اجتماعی، سبک رفتار ترافیکی رانندگان سالم‌تر می‌گردد، یعنی رانندگانی که سرمایه اجتماعی بیشتری دارند، به دنبال پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی هستند؛ چرا که بالا بودن این نوع سرمایه مشهوریت و اعتبار خاص اجتماعی به افراد می‌دهد و چنین رانندگانی به دلیل خدشه‌دار نشدن اعتبارشان، قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت و سبک رفتار ترافیکی سالم‌تری را انتخاب می‌کنند. نتایج رابطه بین سرمایه اجتماعی با ابعاد پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی نیز، نشان می‌دهد که سرمایه اجتماعی با بعد اشتباهات و تخلفات خطرناک رابطه معنی‌دار داشته ولی با اشتباهات بی‌توجهی رابطه‌ای نداشته است.

جدول (۷) نتایج آزمون همبستگی مربوط به پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی و ابعاد سرمایه اجتماعی

پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی	اشتباهات بی‌توجهی	تخلفات خطرناک	اشتباهات خطرناک		
۰/۱۴۳	۰/۰۹۸	۰/۱۶۲	۰/۱۲۴	ضریب همبستگی	سرمایه اجتماعی
۰/۰۱۵	۰/۰۸۶	۰/۰۰۴	۰/۰۲۸	سطح معنی‌داری	
۳۲۱	۳۲۱	۳۲۱	۳۲۱	تعداد مشاهدات	

مدل رگرسیونی پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی

با بر آورده شدن پیشفرض‌های رگرسیون، برای سنجش میزان اثر هر یک از متغیرهای مستقل بر پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی، از تحلیل رگرسیونی چندمتغیره با استفاده از روش گام به گام^۱ استفاده شده است. نتایج به دست آمده از انجام تحلیل رگرسیونی نشانگر این است که از میان متغیرهای مستقل و شناسا، که وارد معادله شده‌اند سه متغیر جنسیت، سن و سرمایه اجتماعی در مدل نهایی باقی مانده‌اند که این چهار متغیر در کل ۱۰ درصد واریانس متغیر وابسته (پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی) را تبیین می‌کنند. آماره آزمون دوربین واتسون^۲ به دست آمده برای این مدل، ۱/۷۴ است که بیانگر استقلال

1- Stepwise Regression

2- Durbin-Watson

خطاها یا باقیمانده‌ها^۱ برای این مدل رگرسیونی است.

براساس نتایج جدول (۹) ملاحظه می‌شود که متغیر پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی، بیش از هر متغیری از جنسیت فرد تأثیر می‌پذیرد و سپس عامل سن در پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی تأثیر بیشترین تأثیر را دارد. بعد از آن متغیر سرمایه اجتماعی رانندگان در پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز موثر بوده است. جداول (۸، ۹ و ۱۰) آماره‌های مربوط به تحلیل رگرسیونی، تحلیل واریانس مربوط به مدل رگرسیونی و آماره‌های مربوط به متغیرهای مستقل مدل رگرسیونی پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی را نشان می‌دهد.

جدول (۸) ضریب تبیین رگرسیونی متغیر پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی

ضریب همبستگی چندگانه	ضریب تبیین	ضریب تبیین تصحیح شده	دوربین واتسون
.۳۳	.۱۱	.۱۰	۱/۷۴

جدول (۹) تحلیل واریانس رگرسیون چندمتغیره پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی

منبع تغییرات	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجذورات	مقدار F	سطح معنی‌داری
رگرسیون	۴۶۲۰/۷۰۰	۳	۱۵۴۰/۲۳۳	۱۱/۲۷	۰/۰۰۰
باقی مانده	۳۶۹۰۲/۳۲۵	۲۷۰	۱۳۶/۶۷۵		
کل	۴۱۵۲۳/۰۲۶	۲۷۳			

همان طوری که نتایج نشان می‌دهد تنها سرمایه اقتصادی از مدل خارج شده است.

جدول (۱۰) آماره‌های مربوط به متغیرهای مستقل رگرسیونی

متغیر	B	STD .EB	BETA	T	SIG
عرض از مبدأ	۱۴۷/۵۶۷	۶/۲۳		۲۳/۶۹۴	۰/۰۰۰
جنس	۷/۳۱۷	۱/۸۰۷	۰/۲۳۳	۴/۰۵۱	۰/۰۰۰
سن	۰/۲۶۸	۰/۰۷۴	۰/۲۰۹	۳/۶۴۱	۰/۰۰۰
سرمایه اجتماعی	۰/۱۶۶	۰/۰۷۲	۰/۱۳۳	۲/۳۱۵	۰/۰۲۱
سرمایه اقتصادی	-	-	۰/۰۴۷	۰/۷۹۷	۰/۴۲۶

بحث و نتیجه‌گیری

نتایج چندمتغیره تحقیق نشان می‌دهد که بین جنسیت، سن و سرمایه اجتماعی و پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی درون‌شهری بیشترین رابطه معنی‌دار برقرار است دارند. در این زمینه تأثیرگذاری جنسیت به طور ملموس، بیشتر از سایر متغیرها بوده است و نشان می‌دهد که پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی بیشتر تحت تأثیر جنسیت رانندگان است. به عبارتی رفتارهای مخاطره‌آمیز به نوعی مردانه است. سه متغیر وارد شده به مدل نهایی در کل ۱۰ درصد از واریانس متغیر پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگی را تبیین می‌کند.

نتایج مطالعه نشان می‌دهد که بین سن و سبک رفتار ترافیکی سالم رابطه معنی‌داری وجود دارد. یعنی با بالا رفتن سن افراد سبک، رفتار ترافیکی سالم‌تر می‌شود. به عبارتی دیگر هر چقدر سن افراد پایین می‌آید گرایش به رفتارهای خطرناک در رانندگی بیشتر می‌شود. این امر به خاطر شور و هیجان و احساسات موجود در جوانان است که قسمتی از آن را در این زمینه و از طریق رانندگی خطرناک تخلیه می‌کنند. این یافته با یافته‌های چپمن و همکاران (۱۹۹۳)، دی بچر و همکاران (۱۳۹۰)، لپوتی و همکاران (۱۹۹۶) برگ (۱۹۹۴)، یونسین و مرادی (۱۳۸۴)، علیزاده اقدم (۱۳۸۸) و قربان‌زاده (۱۳۸۸) در تهران مطابقت دارد.

همچنین نتایج تحقیق نشان می‌دهد که سبک رفتار ترافیکی رانندگان درون‌شهری بر حسب جنسیت آنها متفاوت بوده و زنان بیش از مردان سبک رفتار ترافیکی سالمی دارند و از رفتارهای خطرناک در رانندگی اجتناب می‌کنند. این یافته هم مورد تایید نظریه وبر بوده و با یافته‌های لانزاک و همکاران (۲۰۰۷)، دی بچر و همکاران (۱۳۹۰) و قربان‌زاده (۱۳۸۸) در تهران مطابقت دارد. تأثیر جنسیت بر سبک رفتار ترافیکی (پرهیز از رفتارهای مخاطره‌آمیز) بیشتر منشا فرهنگی دارد و به لحاظ شرایط فرهنگی جامعه، زنان از ماشین به عنوان وسیله تفریحی و ویراژ دادن کمتر استفاده می‌کنند. همچنین از نظر روحی و روانی زنان در حوزه رفتار ترافیکی رفتارهای خطرناک کمتری دارند.

نتایج تحقیق نشان می‌دهد که از بین سرمایه اقتصادی و سرمایه اجتماعی، سرمایه اقتصادی با پرهیز از رفتارهای خطرناک رابطه معنی‌داری نداشته است. ولی سرمایه اجتماعی با پرهیز از رفتارهای خطرناک رابطه معنی‌داری داشته است. این یافته تحقیق، مورد تأیید نظریه کنترل اجتماعی و بورديو است و با یافته‌های چلیوتاکیس (۲۰۰۵)، عزیززاده اقدم (۱۳۸۸)، قربان‌زاده (۱۳۸۸)، مولر و برگ همسویی دارد.

منابع

- ۱- استاجی، رویا و همکاران (۱۳۸۵) بررسی سبک زندگی در ساکنان شهر سبزوار، مجله دانشکده علوم پزشکی و خدمات بهداشتی و درمانی سبزوار، دوره ۱۳، شماره ۳، پاییز.
- ۲- احمدی (۱۳۸۴).
- ۳- بهروان حسین و ندا بهروان (۱۳۹۰) علل جامعه‌شناختی رانندگی پر خطر در مشهد، فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی، شماره ۲۸، صص ۱۰۹-۱۴۲.
- ۴- حاتمی حمیدرضا، نرگس فتحی و بهروز دولتشاهی (۱۳۹۰) مقایسه ویژگی های رانندگان حادثه ساز و رانندگان عادی، فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی، شماره ۲۶، صص ۹۹-۱۲۷.
- ۵- ریتزر، جورج (۱۳۷۴)، نظریه جامعه‌شناسی در دوران معاصر، ترجمه محسن ثلاثی، تهران، انتشارات علمی.
- ۶- زارعی، محمدرضا و همکاران (۱۳۸۷) مرگ و میر ناشی از حوادث ترافیکی ایران از سال ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۵، مجله پژوهشی حکیم، دوره یازدهم، شماره سوم، پاییز.
- ۷- شارع‌پور، محمود، ودادهیر، ابوعلی و قربانزاده، سکینه (۱۳۸۹) تحلیل جنسیتی تصادف با تأکید بر مفهوم سبک زندگی سالم (مطالعه موردی: جوانان شهر تهران)، پژوهش زنان، دوره ۸، شماره ۲، تابستان.
- ۸- شمس محسن و همکاران (۱۳۸۹) رفتارهای خطرناک رانندگی در رانندگان تاکسی شهر تهران، فصلنامه پایش، سال نهم شماره چهارم پاییز ۸۹.
- ۹- علیزاده‌اقدم، محمدباقر (۱۳۸۸) مطالعه سبک زندگی سلامت محور شهروندان: امیدها و بیم‌ها در شهر تبریز، پایان نامه دکتری جامعه‌شناسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه اصفهان.
- ۱۰- عریضی، حمیدرضا، حقایق، سیدعباس (۱۳۸۸) ویژگی‌های روانسنجی پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر، فصلنامه پایش، سال نهم، شماره اول، زمستان، صص ۲۱-۲۸.
- ۱۱- فاضلی، محمد (۱۳۸۲) مصرف و سبک زندگی، نشر صبح و صادق.

- ۱۲- قربان‌زاده، سکینه (۱۳۸۶) بررسی رابطه بین سبک زندگی و رفتار رانندگی در بین جوانان استان تهران، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه مازندران.
- ۱۳- کوزر، لوئیس، روزنبرگ، برنارد، (۱۳۷۸) نظریه‌های بنیادی جامعه‌شناسی، ترجمه فرهنگ ارشاد، تهران، نشر نی.
- ۱۴- گودرزی، محمدعلی، شیرازی، ملیحه (۱۳۸۴) بررسی رابطه بین تحریک جویبی و رفتار رانندگی پرخطر، مجله روانشناسی، سال نهم، شماره ۱.
- ۱۵- گیدنز، آنتونی (۱۳۸۲) تجدد و تشخیص (جامعه و هویت شخصی در عصر جدید)، ترجمه ناصر موفقیان، تهران، نشر نی.
- ۱۶- محمدفام ایرج و رستم گل‌محمدی (۱۳۸۲): بررسی رفتارهای نالیمن در بین رانندگان اتوبوس‌های بین شهری همدان، مجله طبیب شرق، سال پنجم، شماره ۴.
- ۱۷- هاشمیان، کیانوش، صابری، هاید و بهادری، افشین (۱۳۸۹) مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان پرخطر و عادی (مورد مطالعه: شهر تهران)، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال پنجم، شماره ۱۸، پاییز، صص ۷۱-۹۰.
- ۱۸- یونسین، مسعود و علی مرادی (۱۳۸۳) آگاهی، نگرش و عملکرد رانندگان وسایل نقلیه در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی در تهران، مجله دانشکده بهداشت و انیستیتو تحقیقات بهداشتی، پاییز، شماره ۳.
- 19- Barg, Hans-yingver & Bergersen, Nils (1994), *Lifestyle and Accident among Young Drivers*.
- 20- Chliautukis Joannesel & Tzamalouka Georgia (2005), *Lifestyle Traits as Predictors of Drviving Behaviaur Inarban, Areas of Greece*, Transportation Research Part F 8 (2005) 413-428.
- 21- Cockerham, William C. (2000), *The Sociology of Health Behavior and Health Lifestyles*, Prentice Hall College.
- 22- Cockerham, William C. & Rutten A & Abel T, (1997), *Conceptualizing Contemporary Health Lifestyles: Moving Beyond*

Weber, *The Sociological Quarterly*, Volume 38, Number 2, pp. 321-342.

- 23- Moller, Mettle (2004), *Anexplorative Study of the Relationship between Lifestyle and Driving Behavior amang Young Drivers*, *Accid Anal Prev*, Nov; 36(6):1081-8.