

## بررسی عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر انضباط رانندگی

### شهرستان‌های اردکان و میبد

اعظم مقیمی<sup>۱</sup>، محمد عابدی اردکانی<sup>۲</sup>

از صفحه ۱۱۱ تا ۱۳۸

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۲/۲۵ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۹/۲۶

#### چکیده

**زمینه و هدف:** در دنیای امروز، انضباط رانندگی یک مسئله اجتماعی مهم و جلوه‌ای از انضباط اجتماعی محسوب می‌شود. رعایت قوانین و مقررات رانندگی از طرف رانندگان به تحکیم انضباط رانندگی و به تبع آن انضباط اجتماعی کمک می‌کند. در این مقاله ضمن ارائه تعریفی از مفهوم انضباط رانندگی و ابعاد و مؤلفه‌های آن، مهم‌ترین عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر انضباط رانندگی مورد بررسی قرار گرفته و مدل تحلیلی عوامل تأثیرگذار معرفی می‌گردد.

**روش:** این پژوهش از نوع توصیفی - تحلیلی است و با روش پیمایشی انجام گرفته است. نمونه تحقیق، ۳۸۴ نفر از شهروندان ۱۸ تا ۶۴ ساله شهرهای اردکان و میبد است که دارای خودرو بوده و رانندگی می‌کنند. روش نمونه‌گیری این تحقیق، خوشه‌ای چندمرحله‌ای متناسب و داده‌ها از طریق پرسشنامه محقق ساخته گردآوری شده است. اعتبار پرسشنامه با اعتبار صوری و پایایی پرسشنامه با استفاده از روش محاسبه آلفای کرونباخ ۰/۷۱ محاسبه شد. برای توصیف داده‌ها از آماره‌های (میانگین و میانه) و در بررسی فرضیات از آزمون‌های تی مستقل، تحلیل واریانس، همبستگی و تحلیل رگرسیون استفاده شد و تجزیه و تحلیل‌ها در محیط نرم‌افزار اسپاس اس نسخه ۱۹ انجام شد.

**یافته‌ها:** نتایج تحقیق نشان داد که ۰/۲۳ درصد از واریانس و تغییرات در انضباط رانندگی را می‌توان با متغیرهای موجود در مدل تحقیق شامل جنسیت، سن، وضعیت تأهل، تعداد سال‌های رانندگی و ابعاد سبک زندگی (مصرف فرهنگی، عشق رانندگی، دین‌داری، مصرف سیگار و الکل) تبیین کرد.

**پیشنهادها:** پیشنهاد می‌شود که در سه بُعد شناختی، عاطفی و رفتاری انضباط رانندگی، آموزش‌های بیشتری به شهروندان، به‌ویژه گروه‌های سنی پایین‌تر داده شود تا امکان کسب تجربه برای آنان حاصل شود.

**کلیدواژه‌ها:** انضباط رانندگی، رانندگان، خودرو، سال‌های رانندگی، سبک زندگی و اردکان و میبد.

۱- عضو هیئت علمی جهاد دانشگاهی استان یزد، نویسنده مسئول، moghimi@acecr.ac.ir

۲- دانشیار دانشگاه یزد

## مقدمه

داشتن اتومبیل و رانندگی درست نیازمند فرهنگ و هنجارها و قوانین خاص خود است. رعایت قوانین و مقررات رانندگی از طرف رانندگان می‌تواند به انضباط اجتماعی جامعه کمک کند. با این حساب، انضباط در رانندگی، یکی از ابعاد مهم انضباط اجتماعی محسوب می‌شود. انضباط رانندگی قطعاً مهم‌ترین عامل در کاهش حوادث ناگوار ناشی از تصادفات رانندگی است. اهمیت انضباط رانندگی در کشور ما زمانی آشکارتر می‌شود که بدانیم در اغلب کشورهای جهان سوانح و حوادث به‌عنوان سومین عامل مرگ‌ومیر محسوب می‌شود؛ در حالی که ایران از این حیث در مرتبه دوم قرار دارد. نرخ آمار تصادفات در کشور ما بیش از ده برابر میانگین جهان است. یکی از عوامل اصلی این تصادفات، اشتباه انسانی و تخلف دانسته شده است؛ بخشی از این اشتباهات به شکل تخلفاتی است که راننده‌ها به دلیل رعایت نکردن هنجارها یا قوانین و مقررات رانندگی انجام می‌دهند که نمونه ملموس آن را در ترافیک روزمره شهری می‌بینیم (عبدالرحمانی و دیگران، ۱۳۹۲).

به‌هرحال، عوامل انسانی<sup>۱</sup> در بروز حوادث رانندگی نقش مهمی دارند که عمده‌ترین آن‌ها عبارتند از: الف- نحوه کلی رانندگی شامل اشکال در عملکرد مانند سرعت غیرمجاز و بی‌توجهی به علامت‌های رانندگی و اشکال در رفتار مانند رانندگی در اوج خستگی یا بی‌احتیاطی؛ ب- خطاهای حسی و ادراکی: مانند کم‌توجهی، گیجی و اشتباه در رعایت فاصله مناسب با دیگر وسایل نقلیه؛ ج- رانندگی تحت تأثیر عوامل خارجی: مانند عوارض ناشی از مصرف مواد مخدر، الکل و یا بیماری‌ها؛ و د- عدم مهارت مانند بی‌تجربگی و عدم قضا و تصحیح (توکل، ۱۳۷۷).

با وجود آموزش و اعمال قوانین و ایجاد محدودیت‌هایی در رانندگی، کنترل و حضور نامحسوس پلیس و برخورد و مجازات و یا جریمه افراد خاطی، هنوز هم میزان بروز سوانح رانندگی در ایران (۳۰ نفر در ۱۰ هزار نفر) از میزان منطقه‌ای و جهانی بالاتر بوده و ۷/۵ درصد از کل مرگ‌ها را به خود اختصاص می‌دهد (هلاکتی و مرادی، ۱۳۸۵: ۲۸)؛ بنابراین جای این سؤال وجود دارد که: «چرا اجرای قوانین و تبعیت از آن و در صورت احراز جرم و تخلف، پذیرش و احترام به آن و به‌طور کلی رفتار انضباطی در ایران همواره با ضعف‌هایی همراه بوده است؟» در پاسخ به این سؤال باید گفت که بخش مهمی از تبعیت و احترام به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و به‌طور کلی رعایت انضباط رانندگی به سازوکارهای اجتماعی شدن تک‌تک افراد جامعه مربوط است؛ و بخشی دیگر از آن به نظام نظارت اجتماعی و ساختارهای مربوطه برمی‌گردد. قدر مسلم آن است که همه ما مسئله‌انگیزی انضباط رانندگی و عواقب ناشی از آن را کاملاً درک می‌کنیم. داشتن آگاهی و شناخت نسبت به عوامل مهم و اثرگذار بر انضباط رانندگی می‌تواند راهکار مهمی برای بهتر شدن و ارتقای وضعیت انضباط رانندگی در جامعه باشد.

با توجه با ملاحظات فوق، تلاش شده است که در این مقاله ضمن ارائه تعریفی از مفهوم انضباط رانندگی و ابعاد و مؤلفه‌های آن، مهم‌ترین عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر انضباط رانندگی مورد بررسی قرار گرفته و مدل تحلیلی عوامل تأثیرگذار شناسایی و معرفی گردد. در این پژوهش که در میان شهروندان شهرهای اردکان و میبد در استان یزد صورت گرفته است، مهم‌ترین عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر انضباط رانندگی شامل پایگاه اجتماعی - اقتصادی، داشتن صرف اتومبیل یا اتومبیل شخصی، نوع و تعداد اتومبیل در منزل، مدت‌زمان اخذ گواهینامه و تعداد سال‌های رانندگی ارزیابی شده است. برای درک اهمیت مطالعه موضوع مقاله حاضر، لازم است بدانیم که در استان یزد در پنج ماه نخست سال گذشته (۱۳۹۳) ۱۱۴ نفر بر اثر

تصادف درون‌شهری و برون‌شهری جان‌باخته‌اند و در نتیجه استان یزد از نظر رشد تصادفات در رتبه اول و از جهت تعداد متوفیان ناشی از رانندگی در جایگاه دوم کشور بعد از مشهد قرار گرفته است. همچنین باید توجه داشته باشیم که محور نائین و اردکان یکی از مناطق حادثه‌خیز استان است<sup>۱</sup> (پایگاه خبری شهرستان اشکذر، نسیم صادق، ۱۳۹۳/۸/۷). وضعیت حادثه‌خیزی شهرهای اردکان و میبد نیز نباید از یاد برد. قرارگرفتن این دو شهر در مسیر یزد - نائین که بار ترافیکی این شهرها را چند برابر می‌کند، وضعیت نه‌چندان مطلوب جاده‌های این دو شهر<sup>۲</sup>، همچنین آمارهای بالای مربوط به فوت‌شدگان بر اساس حوادث ترافیکی، همگی بیانگر آن هستند که در شهرهای میبد و اردکان، بعد از یزد در سطح استان، وضعیت حادثه‌خیزی بسیار چشمگیر است<sup>۳</sup> (خبرگزاری مهر، ۲۴ آبان ۱۳۹۳).

### پیشینه تحقیق

در حوزه فرهنگ و رفتار رانندگی تاکنون پژوهش‌های متنوعی انجام گرفته که در اکثر آن‌ها رفتار رانندگی و مهم‌ترین عوامل مؤثر بر آن بررسی شده است. از آنجاکه پژوهش‌های از این نوع، دامنه گسترده‌ای دارند، پرداختن به همه آن‌ها خارج از حوصله این تحقیق است؛ بنابراین در ادامه فقط بعضی از مهم‌ترین آن‌ها به‌اجمال مرور خواهند شد. البته تحقیقات موردنظر، خود در اشکال و انواع مختلفی نمایان شده‌اند. دسته نخست، پژوهش‌هایی هستند که بر وضعیت رعایت قوانین و مقررات

1- <http://nasimesadegh.ir/F>

2- <http://tnews.ir/news/9EF426478532.html>

3- <http://khabarfarsi.com/ext/11091501>

راهنمایی و رانندگی تأکید دارند. مقالات احمدی مقدم (۱۳۹۰) با عنوان «انضباط ترافیکی، ضرورت‌ها و پیامدهای آن»، یونسیان و مردای (۱۳۸۳) با عنوان «آگاهی، نگرش و عملکرد رانندگان وسایل نقلیه در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی در تهران»، صفر مردی (۱۳۸۵) با عنوان «بررسی رابطه بین تحصیلات و آشنایی با قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی»، تقوی و الیاسی (۱۳۸۸) با عنوان «نقش تعاملات پلیس راهنمایی و رانندگی در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان»، عباس‌زاده و دیگران (۱۳۹۱) با عنوان «بررسی ارتباط بین عوامل بازدارنده و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی» و عباس‌زاده و دیگران (۱۳۹۱) با عنوان «آشفتگی اجتماعی و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی (مورد مطالعه: رانندگان شهر تبریز)» در این دسته جای می‌گیرند.

پژوهش‌های دسته دوم، عوامل مؤثر بر حوادث رانندگی و رفتار رانندگی را تجزیه و تحلیل کرده‌اند و تأکید اصلی آن‌ها بر رانندگی پرخطر ناشی از ضعف انضباط در رانندگی است. از این دسته نیز می‌توان به مقالات زیادی اشاره کرد که بعضی از مهم‌ترین آن‌ها عبارتند از: مقاله زلّقی و ملکی (۱۳۸۵) با عنوان «بازنگری پژوهش‌های مربوط به نقش عوامل انسانی در حوادث رانندگی، به‌سوی مدلی برای تبیین»، مقاله شمس و دیگران (۱۳۸۹) با عنوان «دیدگاه رانندگان تاکسی شهر تهران درباره رفتارهای خطرناک رانندگی: یک پژوهش کیفی»، مقاله توکلی (۱۳۸۵) با عنوان «شیوع و عوامل مؤثر بر حوادث رانندگی در نیروی زمینی سپاه پاسداران در تهران»، مقاله حق‌شناس و دیگران (۱۳۸۷) با عنوان «بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز»، مقاله شاکری‌نیا و محمدپور (۱۳۸۹) با عنوان «رابطه ویژگی‌های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پرخطر»، مقاله صلاحیان و دیگران (۱۳۹۲) با عنوان «بررسی رابطه بین سلامت روان و رغبت‌ها با سبک رانندگی»، مقاله امین بیدختی و دیگران (۱۳۹۱) با عنوان «تدوین

و اولویت‌بندی راهبردهای کاهش ناهنجاری‌های رفتار رانندگی با استفاده از مدل SWOT، مقاله شجاعی و آتش‌پور (۱۳۹۱) با عنوان «مطالعه مقایسه‌ای ویژگی‌های شخصیتی و جمعیت‌شناختی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر اصفهان، پس از اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی ۱۳۹۰، مقاله مروتی و دیگران (۱۳۹۰) با عنوان «پیش‌بینی‌کننده‌های رانندگی غیرایمن در شهر یزد بر اساس تئوری انگیزش محافظت در سال ۱۳۸۹»، مقاله احمدی (۱۳۹۰) با عنوان «بررسی رابطه بین جنسیت و تخلف رانندگی»، صادقی و خیرخواه‌زاده (۱۳۹۰) با عنوان «مطالعه کیفی رانندگی غیرهنجارمند»، مقاله پاک‌دین و دیگران (۱۳۹۰) با عنوان «شناسایی و رتبه‌بندی عوامل رفتار فردی مؤثر بر کاهش تخلفات رانندگی با استفاده از الگوریتم تاپسیس»، مقاله احمدی (۱۳۸۹) با عنوان «بررسی تأثیر عامل خودرو بر تخلف رانندگی» و مقاله میکائیلی و اسماعیلی (۱۳۸۹) تحت عنوان «بررسی رابطه بین سطح رفاه اقتصادی و تخلفات رانندگی (مورد مطالعه: شهرستان ارومیه)».

مهم‌ترین نتایج به‌دست‌آمده از مقالات ذکر شده در فوق نشان می‌دهند که عوامل مختلفی در رفتار رانندگی دخیل هستند. در جدول زیر عمده‌ترین این عوامل مشخص شده است.

دسته سوم پژوهش‌ها، آن‌هایی هستند که با نوعی نگاه تبیینی و جامعه‌شناختی به موضوع پرداخته‌اند؛ برای مثال، عبدالرحمانی و دیگران (۱۳۹۲) در مقاله‌ای با عنوان «تحلیلی بر فرهنگ ترافیک» با استفاده از روش مطالعه اسنادی به بررسی یافته‌ها، یادداشت‌ها، تحقیقات و گزارش‌های مرتبط با خلیقات، شخصیت، روحیات و اخلاق ایرانی در ارتباط با ترافیک و الگوهای رفتار ترافیکی پرداخته‌اند. به‌عبارت‌دیگر تلاش کرده‌اند تا با بهره‌گیری از روحیات و اخلاق ایرانی در گذشته و حال، رفتار ترافیکی را تحلیل کنند. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهند که وضعیت ما در خصوص ترافیک با تأکید بر روحیات و خلیقات ایرانی‌ها تا اندازه‌ی زیادی نابسامان است. به این

معنا که نه تنها احترام به قوانین و مقررات ترافیکی و اطاعت از آن‌ها در سطح فردی و اجتماعی در حد پایینی است، بلکه قواعد و چارچوب‌های هنجاری مطلوبی از الگوهای رفتار ترافیکی در کشورمان وجود ندارد. وجود برخی خصلت‌های فرهنگی در ایرانی‌ها به همراه شرایط اجتماعی باقی‌مانده از گذشته، حل مشکل ترافیک را در جامعه سخت‌تر کرده است؛ برخی از آن خصلت‌ها عبارتند از: خودمدار و خودمحور بودن ایرانی‌ها، باور شدید در به‌کارگیری کنترل و نظارت بیرونی که البته اکثراً غیرعلمی و غیرکارشناسانه بوده است، اعتماد اجتماعی پایین در بسیاری از حوزه‌های زندگی اجتماعی، گرایش بی‌حدواندازه ایرانی‌ها به مالکیت خودرو شخصی و رانندگی.

علیزاده اقدام و ذاکر صالحی (۱۳۹۰) در مقاله‌ای با عنوان «سبک زندگی فرهنگی رانندگان، ابزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آن‌ها» تصریح کرده‌اند که شهرها با پدیده‌هایی مدرن نظیر آلودگی هوا، ترافیک، رانندگی پرخطر و تصادف مواجه هستند که ناشی از ورود به دنیای مدرن است. رانندگی کردن و خطر تصادف احتمالی آن را باید در بافت زندگی افراد جستجو کرد. رفتارهایی که فرد در زمینه رانندگی نظیر ویراژدادن، سبقت‌گرفتن، عبور از چراغ قرمز، نبستن کمربند ایمنی و ... انجام می‌دهد، برخاسته از موقعیت‌های ساختاری و انتخاب‌های فردی او می‌باشد.

هدف اصلی این پژوهش، بررسی و شناخت سبک زندگی فرهنگی رانندگان در رفتار ترافیکی درون‌شهری تبریز است. روش تحقیق در این مطالعه، توصیفی از نوع پیمایشی است و جامعه آماری آن شامل کلیه رانندگان درون‌شهری تبریز است و حجم نمونه به روش نمونه‌گیری طبقه‌ای تصادفی مورد مطالعه قرار گرفته است. ابزار گردآوری داده‌ها نیز پرسشنامه می‌باشد. نتایج تحقیق بیانگر آن است که بین سرمایه فرهنگی و بی‌توجهی، اشتباه‌ها و تخلفات خطرناک و سبک زندگی و رفتارهای ترافیکی، رابطه معناداری وجود دارد و از بین ویژگی‌های فردی، جنسیت، سطح

تحصیلات و نوع خودروی رانندگان بر رفتارهای ترافیکی تأثیر قابل توجه دارد. شارع‌پور و دیگران (۱۳۸۸) در مقاله‌ای با عنوان «تأثیر سبک زندگی بر خطر تصادف در میان جوانان شهر تهران» اظهار داشته‌اند که سبک زندگی، انتخاب مجموعه‌ای از فعالیت‌ها در درون محدوده‌های ساختاری است. رفتار سالم مانند دیگر اشکال رفتار اجتماعی، تحت تأثیر ارتباط دیالکتیکی عاملیت و ساختار قرار می‌گیرد. عاملیت توانایی عاملان در انتخاب رفتارهایشان است؛ درحالی‌که ساختار، قاعده‌مندی‌هایی را در کنش اجتماعی، ارتباطات اجتماعی نمادین و میزان دسترسی به منابعی نشان می‌دهد که انتخاب‌ها را تقویت یا تضعیف می‌کند. آن‌ها با نقل از کاکرهام تصریح کرده‌اند که محدوده‌های ساختاری نظیر سن، جنس، شغل، وضع تأهل، پایگاه اقتصادی - اجتماعی می‌توانند انتخاب‌های عاملان را محدود سازند. این مقاله بر اساس یک نمونه ۴۵۰ نفری از جوانان ساکن در منطقه دو شهر تهران، ۸ بُعد یا سازه زیربنایی را برای مفهوم سبک زندگی رانندگی ارائه می‌کند. این ابعاد عبارتند از: رانندگی پرخطر، عشق راندن، زیبایی - لذت، مصرف فرهنگی، علاقه به شرکت در فعالیت‌های اجتماعی، دین‌داری، الکل و علاقه به شرکت در فعالیت‌های ورزشی. در میان ابعاد به‌دست‌آمده، رانندگی پرخطر و مصرف الکل دارای بیشترین تأثیر بر خطر تصادف هستند.

همچنین شارع‌پور و دیگران (۱۳۸۸) در مقاله‌ای با عنوان «تحلیل جنسیتی تصادف با تأکید بر مفهوم سبک زندگی سالم: مطالعه موردی: جوانان شهر تهران» جنسیت را مهم‌ترین عامل در تحلیل تصادفات در نظر گرفته‌اند؛ زیرا جنسیت می‌تواند انتخاب‌های عاملان را محدود کند. افزایش حضور زنان در زندگی روزمره و تفاوت‌های جنسیتی در انتخاب رفتار رانندگی، منعکس‌کننده ذائقه زنان در حوزه رانندگی است. این مقاله بر پژوهشی مبتنی است که روی نمونه‌ای ۴۵۰ نفری از جوانان ساکن در منطقه دو شهر تهران انجام شده است. یافته‌های آن نشان می‌دهند



که میانگین میزان تصادف در میان زنان به مراتب کمتر از مردان است. هم‌چنین، زنان در مقایسه با مردان تمایل کمتری به رانندگی پرخطر دارند. در مجموع، زنان در مقایسه با مردان از سبک زندگی سالم‌تر یا مثبت‌تری برخوردارند.

### مبانی نظری تحقیق

درک بهتر پژوهش صورت‌گرفته درباره موضوع مقاله حاضر اقتضا می‌کند که بعضی از مفاهیم مهم و کلیدی آن از جمله «انضباط اجتماعی» و «انضباط رانندگی» تعریف شده و امکان نوعی همسویی بین نگارندگان و مخاطبان فراهم شود.

#### - انضباط اجتماعی

انضباط اجتماعی را می‌توان «میزان پایبندی افراد به هنجارهای اجتماعی» تلقی کرد. هنجارها، الگوهایی رفتاری هستند که افراد اجتماعی ملزم به پیروی از آن هستند. کارکرد عمده هنجارها، تنظیم روابط اجتماعی و برقراری نظم اجتماعی است (گیدنز، ۱۳۷۹). سازوکار انضباط اجتماعی بدین صورت شکل می‌گیرد که افراد جامعه بعد از مشخص شدن هنجارها و ضابطه‌ها که توسط فرایند نهادمندی صورت می‌گیرد، به رعایت انضباط اجتماعی می‌پردازند. اگر فرایند اجتماعی شدن به صورت موفقیت‌آمیز انجام پذیرد، افراد بر اساس همنوایی عمقی، هنجارها و ضابطه‌ها را مورد قبول باطنی قرار می‌دهد و در نتیجه هنجارها در افراد درونی شده و افراد با درونی کردن هنجارها و ضابطه‌های یک موقعیت، آن‌ها را به‌طور خودانگیخته رعایت می‌کنند و نسبت به آن‌ها پایبند می‌شوند؛ دیگر نه به سبب ترس از تنبیه و مجازات، بلکه به دلیل نظارت درونی آن‌ها را رعایت می‌کنند. اساس انضباط اجتماعی بر محور رضایت درونی استوار است (اقلیما، ۱۳۸۳). انضباط اجتماعی ابعاد متنوعی را در سطح جامعه شامل می‌گردد. یکی از صورت‌های مهم انضباط اجتماعی، مقوله انضباط در رانندگی است؛ بنابراین لازم است که در این مورد نیز توضیحاتی ارائه شود.

## ۱- انضباط رانندگی

انضباط رانندگی، ارتباط نزدیکی با مقررات رانندگی دارد؛ از این رو، در تعریف آن نباید این شاخص را فراموش کرد. با این ملاحظه است که برای مثال پژوهشگری در تعریف انضباط رانندگی که آن را به «انضباط ترافیکی» تعبیر می‌کند، بیان می‌دارد که «انضباط ترافیکی هر جامعه به میزان پایبندی شهروندان نسبت به قوانین راهنمایی و رانندگی گفته می‌شود که هرکسی موظف است برای بقا و حفظ امنیت جامعه به آن‌ها پایبند باشد. نتیجه عدم پایبندی به قوانین و مقررات اجتماعی، فقدان انضباط ترافیکی خواهد بود که باعث می‌شود ما در جامعه شاهد افزایش آمار تصادفات و کشته‌ها و تلف شدن منابع پرمایه انسانی و عدم احساس امنیت در جامعه باشیم» (احمدی مقدم، ۱۳۹۰: ۷۰). بدین ترتیب، انضباط رانندگی یک مسئله مهم و اجتماعی در دنیای مدرن امروزی محسوب می‌شود و اگر بخواهیم به سنجش وضعیت انضباط رانندگی بپردازیم، بسیار مؤثر خواهد بود که به نوعی دیدگاه و نگرش شهروندان نیز به این موضوع مورد توجه قرار گیرد.

روان‌شناسان اجتماعی معمولاً نگرش را در ارتباط با سه عنصر تشکیل دهنده آن به این شرح بررسی می‌کنند: ۱. عنصر عاطفی، ۲. عنصر شناختی و ۳. عنصر رفتاری (محسنی، ۱۳۷۹: ۱۹). در پژوهش حاضر، انضباط رانندگی در سه بُعد شناختی (بررسی آگاهی و میزان شناخت پاسخگویان در خصوص قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی)، بُعد عاطفی (بررسی احساس پاسخگویان نسبت به رعایت یا نقض قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی) و بُعد عملی (میزان رعایت کردن یا رعایت نکردن قوانین و مقررات راهنمایی) مورد بررسی قرار گرفته است.

به منظور سنجش عوامل مؤثر بر انضباط رانندگی، از نتایج مقالات و پژوهش‌های صورت گرفته در این زمینه استفاده شده است. همچنین تلاش شده تا با جمع عوامل مذکور، به نوعی مدل تحلیلی در ارتباط با عوامل تأثیرگذار بر انضباط رانندگی دست یابیم.

## روش تحقیق

در این پژوهش از رویکرد کمی (تحقیق پیمایشی و از نوع مقطعی) استفاده شده است. جامعه آماری این پژوهش شامل شهروندان ۱۸ تا ۶۴ ساله شهرهای اردکان و میبد است که دارای خودرو شخصی هستند و به عنوان شغل رانندگی و یا شهروند عادی به فعالیت رانندگی مشغول هستند. حجم نمونه این تحقیق شامل ۳۸۴ نفر از شهروندان شهرهای اردکان و میبد است که با استفاده از روش محاسبه فرمول کوکران به دست آمده است. روش جمع آوری نمونه به صورت نمونه گیری خوشه‌ای چندمرحله‌ای متناسب با حجم جمعیت است؛ از این رو، ۴۹ درصد از حجم نمونه به شهر اردکان (معادل ۱۸۸ نفر) و ۵۱ درصد حجم نمونه به شهر میبد (معادل ۱۹۶ نفر) تعلق دارد. اطلاعات مربوط به این پژوهش از طریق پرسشنامه گردآوری شده است. اعتبار پرسشنامه از طریق اعتبار محتوایی تأمین شده و روایی آن با استفاده از روش محاسبه آلفای کرونباخ ۰/۷۱ برآورد گردید. عملیات تحلیل داده‌ها با نرم افزار اسپاس اس نسخه ۱۹ انجام شده و برای توصیف داده‌ها از آماره‌های توصیفی (میانگین، میانه) و برای استنباط آن‌ها از آزمون‌های تی مستقل، تحلیل واریانس، همبستگی و تحلیل رگرسیون بهره گرفته شده است.

## یافته‌های تحقیق

در این پژوهش، تعداد افراد پاسخگو شامل ۳۰/۲ درصد زن (۱۱۶ نفر) و ۶۹/۸ درصد (۲۶۸ نفر) مرد می‌باشد که ۹/۴ درصد از پاسخگویان در گروه سنی ۱۸-۲۰ سال، ۴۳/۲ درصد در گروه سنی ۲۱-۳۰ سال، ۲۴/۵ درصد در گروه سنی ۳۱-۴۰ سال، ۱۱/۵ درصد در گروه سنی ۴۱-۵۰ سال، ۴/۹ درصد در گروه سنی ۵۱-۶۰ درصد، ۶/۵ درصد در گروه سنی ۶۱-۶۴ سال قرار دارند. به لحاظ وضعیت تأهل، ۲۴/۷ درصد از پاسخگویان مجرد هستند، ۷۲/۹ درصد متأهل و ۱/۳ درصد از پاسخگویان

مطلقه می‌باشند. به لحاظ وضعیت فعالیت، ۴/۲ درصد از پاسخگویان راننده هستند، ۲/۳ درصد سرباز، ۱۳/۳ درصد کارگر، ۳/۱ درصد بیکار، ۱۶/۱ درصد کارمند، ۳۰/۲ درصد شغل آزاد، ۱۴/۳ درصد خانه‌دار، ۲/۱ درصد محصل، ۱۳ درصد دانشجو و ۱/۳ درصد هم به این سؤال پاسخی نداده‌اند (لازم به ذکر است که همه این افراد گواهینامه رانندگی داشته و رانندگی هم می‌کنند). همچنین این پاسخگویان به لحاظ وضعیت تحصیلات، ۱/۶ درصد بی‌سواد، ۶ درصد دارای سطح خواندن و نوشتن، ۱۳/۳ درصد از پاسخگویان دارای تحصیلات سیکل، ۳۱/۵ درصد دیپلم، ۱۶/۴ درصد فوق‌دیپلم، ۲۶ درصد مدرک لیسانس و ۳/۹ درصد دارای مدرک فوق‌لیسانس و بالاتر می‌باشند؛ همچنین ۱/۳ درصد به این سؤال پاسخی نداده‌اند.

در این پژوهش، انضباط رانندگی در سه بُعد شناختی، عاطفی و رفتاری موردسنجش قرار گرفته است که در جدول ذیل گزارش شده است. هدف در بُعد عاطفی، سنجش احساس پاسخگویان در خصوص رعایت و یا نقض قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در شهرهای اردکان و میبد است. بر اساس یافته‌های جدول، در بُعد عاطفی، ۶/۲ درصد از پاسخگویان به میزان کم به انضباط رانندگی اهمیت می‌دهند، ۲۶/۳ درصد متوسط، ۶۵/۶ درصد به میزان زیادی به رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و یا نقض آن اهمیت می‌دهند؛ هدف در بُعد شناختی، بررسی میزان آگاهی و شناخت پاسخگویان از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در این دو شهر است. بر اساس یافته‌های این قسمت، ۱۱/۲ درصد شهروندان اردکان و میبد به میزان کمی آگاهی و شناخت از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی دارند، ۳۹/۱ درصد متوسط و ۴۷/۴ درصد نیز به میزان زیادی نسبت به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی آگاهی دارند. هدف در بُعد رفتاری، سنجش میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در شهرهای اردکان و میبد است. یافته‌ها نشان می‌دهد که ۸/۴ درصد پاسخگویان به میزان کمی به رعایت قوانین و

مقررات راهنمایی و رانندگی می‌پردازند، ۲۴/۷ درصد در حد متوسط و ۵۷/۸ درصد به میزان خیلی زیاد قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت می‌کنند.

**جدول شماره ۱. توزیع فراوانی پاسخگویان در خصوص ابعاد انضباط رانندگی در شهرهای اردکان و میبد**

گزینه‌ها	ابعاد انضباط رانندگی		
	بعد عاطفی	بعد شناختی	بعد رفتاری
کم	۲/۶	۲/۱۱	۴/۸
متوسط	۳/۲۶	۱/۳۹	۷/۲۴
زیاد	۶/۶۵	۴/۴۷	۸/۵۷
بی‌پاسخ	۸/۱	۳/۲	۱/۹
جمع کل	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

## فرضیات تحقیق

فرضیه اول: «بین متغیرهای جمعیت‌شناختی (جنسیت، سن، محل سکونت و وضعیت تأهل) پاسخگویان و انضباط رانندگی رابطه معناداری وجود دارد».

برای سنجش رابطه بین دو متغیر «محل سکونت» و «انضباط رانندگی» از آزمون تی مستقل استفاده شده است. همان‌گونه که در جدول شماره ۲ مشاهده می‌شود، سطح معنی‌داری (sig) برابر با ۰/۸۶ است که از ۰/۰۵ بیشتر است و در نتیجه فرض وجود تفاوت انضباط رانندگی در شهرهای اردکان و میبد، رد و در واقع فرض صفر تأیید می‌شود؛ به این ترتیب فرضیه مذکور قابل قبول نیست. به منظور بررسی رابطه بین دو متغیر «جنسیت» و «انضباط رانندگی» نیز از آزمون تی مستقل استفاده شده است. بر اساس نتایج جدول ۲، مقدار آزمون t برابر با ۲/۹۶ و سطح معنی‌داری (sig) برابر با ۰/۰۳ است که از ۰/۰۵ کمتر است و در نتیجه فرض وجود تفاوت در انضباط رانندگی در بین زنان و مردان تأیید می‌شود. به عبارت دیگر زنان و مردان به لحاظ شناخت، احساس و رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در شهرهای

اردکان و میبد با همدیگر تفاوت معنی‌داری دارند و در نتیجه فرضیه مذکور تأیید می‌شود؛ اما برای بررسی رابطه بین دو متغیر «سن» و «انضباط رانندگی» از آزمون همبستگی اسپیرمن استفاده شده است. بررسی نتایج به‌دست‌آمده در جدول شماره ۲ نشان می‌دهد که مقدار ضریب همبستگی اسپیرمن برابر با ۰/۱۳۲ و سطح معنی‌داری برابر با ۰/۰۱۶ است که از ۰/۰۵ کمتر است و در نتیجه رابطه بین این دو متغیر تأیید و فرضیه مذکور قابل قبول می‌باشد. به‌منظور بررسی رابطه بین متغیر وضعیت «تأهل» و «انضباط رانندگی» از آزمون آنالیز واریانس (f) استفاده شده است. بر اساس نتایج به‌دست‌آمده نسبت F برابر با ۶/۵۳ و سطح معنی‌داری برابر با ۰/۰۰۲ است که از ۰/۰۵ کمتر است و در نتیجه می‌توان ادعا نمود که بین متأهلین و مجردان و مطلقه‌ها برحسب انضباط رانندگی تفاوت معنی‌داری وجود دارد و این گروه‌ها به لحاظ انضباط در قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی باهم متفاوت هستند و فرضیه مذکور تأیید می‌شود.

جدول شماره ۲. آزمون سنجش روابط بین متغیرهای جمعیت‌شناختی تحقیق و انضباط رانندگی

متغیرهای مستقل	جنسیت	سن	محل سکونت	وضعیت تأهل
انضباط رانندگی (متغیر وابسته)	نوع آزمون مستقل	ضریب همبستگی اسپیرمن	تی مستقل	آنالیز واریانس (F)
مقدار آزمون	۰/۰۰۳	۰/۱۳۲	۰/۸۶۰	۶/۵۳۰
سطح معنی‌داری	۲/۹۶۵	۰/۰۱۶	۰/۱۷۷	۰/۰۰۲

فرضیه دوم: «بین متغیرهای پایگاه اجتماعی اقتصادی، داشتن اتومبیل شخصی، نوع اتومبیل، تعداد اتومبیل در خانواده، تعداد سال‌های رانندگی و مدت‌زمان اخذ گواهینامه پاسخگویان و انضباط رانندگی رابطه معناداری وجود دارد.»

به منظور بررسی رابطه بین دو متغیر «پایگاه اجتماعی-اقتصادی» و «انضباط رانندگی» از ضریب همبستگی اسپیرمن استفاده شده است. بر اساس نتایج جدول شماره ۳، مقدار  $r$  برابر با  $0/041$  و سطح معنی داری برابر با  $0/651$  است که از  $0/05$  بیشتر است و در نتیجه فرضیه مذکور تأیید نمی شود. در واقع انضباط رانندگی در میان پاسخگویان با پایگاه اجتماعی - اقتصادی متفاوت، تفاوتی ندارد و فرض صفر تأیید و فرضیه تحقیق رد می شود. در سنجش رابطه بین دو متغیر «نوع اتومبیل» و «انضباط رانندگی» از آزمون آنالیز واریانس ( $f$ ) استفاده شده است. بر اساس نتایج به دست آمده نسبت  $F$  برابر با  $1/221$  و سطح معنی داری برابر با  $0/304$  است که از  $0/05$  بیشتر است و در نتیجه می توان بیان کرد که نوع اتومبیل افراد تأثیری در وضعیت انضباط رانندگی در شهرهای میبد و اردکان ندارد. با توجه به اینکه در دسته بندی نوع اتومبیل به عامل قیمت توجه شده است، بر اساس نتایج می توان بیان کرد که افراد با خودرو ارزان تر و گران تر در رعایت انضباط رانندگی باهم تفاوت معناداری ندارند و در نتیجه فرضیه مذکور تأیید نمی شود. در بررسی رابطه بین دو متغیر «داشتن و یا نداشتن اتومبیل شخصی» و «انضباط رانندگی» از آزمون تی مستقل استفاده شده است. بر اساس نتایج جدول شماره (۳)، مقدار آزمون  $t$  برابر با  $1/8$  و سطح معنی داری برابر با  $0/066$  است که از  $0/05$  بیشتر است و در نتیجه فرضیه مذکور تأیید نمی شود. در واقع انضباط رانندگی ربطی به این ندارد که افراد با خودروی شخصی رانندگی کنند و یا از خودرو دیگران استفاده کنند.

برای بررسی رابطه بین دو متغیر «تعداد اتومبیل در خانواده» و «انضباط رانندگی» از آزمون همبستگی پیرسون استفاده شده است. بررسی نتایج به دست آمده در جدول ذیل نشان می دهد که مقدار ضریب همبستگی پیرسون برابر با  $0/033$  - و سطح معنی داری برابر با  $0/578$  است که از  $0/05$  بیشتر است و در نتیجه رابطه بین این دو متغیر نیز تأیید نمی شود و فرضیه مذکور رد می گردد. معنای این یافته آن است که

انضباط رانندگی با تعداد اتومبیل افراد رابطه ندارد و داشتن خودرو زیاده‌تر در بین اعضای خانواده در رعایت و یا عدم رعایت انضباط رانندگی بی‌تأثیر است. همچنین، برای بررسی رابطه بین دو متغیر «مدت‌زمان اخذ گواهینامه» و «انضباط رانندگی» از آزمون همبستگی پیرسون استفاده شده است. بررسی نتایج به‌دست‌آمده در جدول شماره ۳ نشان می‌دهد که مقدار ضریب همبستگی پیرسون برابر با  $0/131$  و سطح معنی‌داری برابر با  $0/018$  است که از  $0/05$  کمتر است و در نتیجه رابطه بین این دو متغیر و فرضیه مذکور تأیید می‌شود. به‌عبارت‌دیگر مدت‌زمانی که پاسخگویان گواهینامه گرفته‌اند، با رعایت انضباط رانندگی آن‌ها دارای رابطه معناداری است.

در بررسی رابطه بین دو متغیر «تعداد سال‌های رانندگی» و «انضباط رانندگی» از آزمون همبستگی پیرسون استفاده شده است. بررسی نتایج به‌دست‌آمده در جدول ذیل نشان می‌دهد که مقدار ضریب همبستگی پیرسون برابر با  $0/124$  و سطح معنی‌داری برابر با  $0/027$  است که از  $0/05$  کمتر است و در نتیجه رابطه بین این دو متغیر نیز تأیید می‌شود. به‌عبارت‌دیگر بین تعداد سال‌هایی که پاسخگویان به رانندگی پرداخته‌اند و انضباط رانندگی آن‌ها رابطه معناداری وجود دارد.

جدول شماره ۳. آزمون سنجش روابط بین متغیرهای جمعیت‌شناختی تحقیق و انضباط رانندگی

متغیرهای مستقل	پایگاه	نوع اتومبیل	داشتن اتومبیل شخصی	تعداد اتومبیل در خانواده	تعداد سال‌های رانندگی	مدت‌زمان اخذ گواهینامه
انضباط رانندگی (متغیر وابسته)	ضریب همبستگی اسپیرمن	آنالیز واریانس (F)	تی مستقل	ضریب همبستگی پیرسون	ضریب همبستگی اسپیرمن	ضریب همبستگی اسپیرمن
مقدار آزمون	$0/41/0$	$1/221$	$1/848$	$-0/033$	$124/0$	$131/0$
سطح معنی‌داری	$651/0$	$0/304$	$0/066$	$578/0$	$027/0$	$018/0$



فرضیه سوم: «بین سبک زندگی و انضباط رانندگی در شهرهای اردکان و میبد رابطه معناداری وجود دارد.»

از دیگر متغیرهای این تحقیق در بررسی عوامل مؤثر بر انضباط رانندگی، متغیر «سبک زندگی» است که از چهار بُعد تشکیل شده است. با توجه به اینکه ابعاد این مقیاس همه در سطح فاصله‌ای می‌باشند، از ضریب همبستگی پیرسون در سنجش روابط بین ابعاد و خود متغیر سبک زندگی با متغیر انضباط رانندگی استفاده شد. بررسی نتایج در خصوص رابطه بین «سبک زندگی» و «انضباط رانندگی» نشان می‌دهد که مقدار ضریب همبستگی پیرسون برابر با  $0/135$  - و سطح معنی‌داری برابر با  $0/017$  است که از  $0/05$  کمتر است و در نتیجه رابطه بین این دو متغیر و در نتیجه فرضیه مذکور نیز تأیید می‌شود. معنای این یافته آن است که سبک زندگی پاسخگویان با وضعیت انضباط رانندگی آنان رابطه معنادار در جهت معکوس دارد. در واقع برخورداری از سبک زندگی پرخطر و ناسالم می‌تواند در انضباط رانندگی اثر معکوس داشته باشد و انضباط رانندگی را تحت الشعاع خود قرار دهد.

بررسی ابعاد سبک زندگی شامل مصرف فرهنگی، عشق به رانند، دین‌داری، مصرف سیگار و الکل با متغیر انضباط رانندگی دارای رابطه معنی‌داری است که نتیجه مذکور ناشی از آن است که سطح معنی‌دار در مورد کلیه ابعاد سبک زندگی برابر با  $0/00$  است که از  $0/05$  کمتر است و در نتیجه بیانگر آن است که بین این ابعاد و انضباط رانندگی رابطه معنادار وجود دارد.

**جدول شماره ۴. همبستگی بین ابعاد سبک زندگی و انضباط رانندگی**

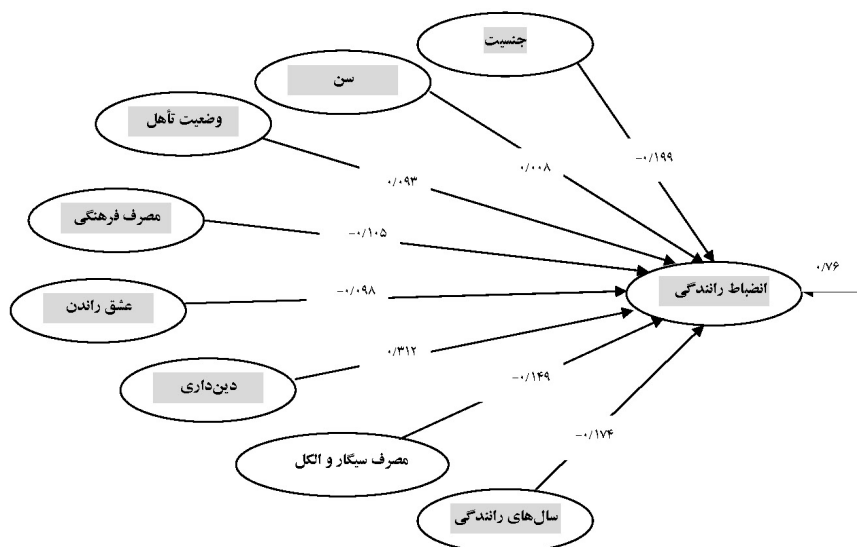
متغیر سبک زندگی	ابعاد سبک زندگی			
	مصرف فرهنگی	عشق رانند	دین‌داری	مصرف سیگار و الکل
ضریب همبستگی پیرسون	$-0/211$	$-0/212$	$0/325$	$-0/246$
سطح معنی‌داری	$0/017$	$0/000$	$0/000$	$0/000$

به منظور بررسی تأثیر هریک از متغیرهای مستقل که با متغیر وابسته تحقیق ارتباط داشته است، از روش تحلیل رگرسیون هم‌زمان استفاده شده است که نتایج آن در جدول شماره ۵ ذکر شده است. همان‌طور که در جدول شماره ۵ ملاحظه می‌گردد، ضریب همبستگی چندگانه برابر ۰/۴۸۳، ضریب تعیین برابر ۰/۲۳۴ و ضریب تعیین تعدیل شده برابر ۰/۲۰۸ است. عدد مربوط به ضریب تعیین بیانگر این واقعیت است که تقریباً ۰/۲۳ درصد از واریانس و تغییرات در انضباط رانندگی توسط متغیرهای موجود در مدل تبیین می‌شود و حدود ۷۶ درصد از واریانس متغیر انضباط رانندگی با عوامل دیگری تبیین می‌گردد که در مدل آورده نشده است.

جدول شماره ۵. ضریب همبستگی و تعیین انضباط رانندگی در مدل تحلیل

Sig.	F	Std. Error of the Estimate	Adjusted R Square	R Square	R	Model
a. ۰/۰۰۰	۹/۱۷۹	۹/۶۶۴۰۰	۰/۲۰۸	۰/۲۳۴	۰/۴۸۳ a	۱

### مدل تحلیلی رابطه میان انضباط رانندگی و عوامل مؤثر بر آن



همان گونه که در مدل مشاهده می شود، متغیر «مصرف الکل و سیگار» با توجه به ضریب بتای استاندارد شده که معادل ۰/۱۴۹- است، می تواند به تنهایی ۰/۱۴ از تغییرات متغیر وابسته را تبیین کند که با توجه به داشتن علامت منفی، بیانگر این است که با مصرف سیگار و الکل امکان رعایت انضباط رانندگی کاهش می یابد. متغیر «وضعیت دین داری» ۰/۳۱، متغیر «عشق و علاقه به رانند» ۰/۰۹۸-، و متغیر «مصرف فرهنگی» ۰/۱۰۵- از تغییرات انضباط رانندگی را تبیین می کنند. با توجه به علامت منفی دو متغیر اخیر در بتای گزارش شده متوجه می شویم که هرچه مؤلفه های مربوط به عشق رانند و همچنین مصرف کالاهای فرهنگی نظیر ماهواره و اینترنت و گوش کردن به موسیقی و ... در بین افرادی که به رانندگی می پردازند، بیشتر باشد، بر انضباط رانندگی آن ها اثر معکوس دارد. تأثیر متغیر «جنسیت» با بتای ۰/۱۹۹- است که با داشتن علامت منفی جهت معکوس رابطه را نشان می دهد؛ این موضوع به گونه ای است که انضباط رانندگی در بین زنان بیشتر از مردان است. بتای تعداد «سال های اخذ گواهینامه» نیز برابر با ۰/۲۱۱ است که گویای آن است که هرچه تعداد سال هایی که گواهینامه اخذ شده است، کمتر باشد، انضباط رانندگی کمتر می شود و بالعکس. همچنین جنسیت نیز جهت معکوسی با انضباط رانندگی دارد؛ متغیرهای سن با بتای ۰/۰۰۸، وضعیت تأهل با بتای ۰/۰۹۳ و تعداد سال های رانندگی با بتای ۰/۱۷۴ قدرت تبیین تغییرات متغیر وابسته را دارند. مابقی تغییرات متغیر وابسته مربوط به متغیرهایی است که در مدل آورده نشده اند. در جدول شماره ۸ با توجه به اینکه مقدار سطح معنی داری ۰/۰۰ است و کمتر از ۰/۰۵ می باشد، در نتیجه می توان گفت که کل مدل از ویژگی «معناداری» برخوردار می باشد.

## بحث و نتیجه‌گیری

در این پژوهش، انضباط رانندگی به‌عنوان متغیر وابسته تحقیق در سه بُعد شناختی، عاطفی و رفتاری مورد بررسی قرار گرفت. در بُعد شناختی انضباط رانندگی، بررسی میانگین رتبه‌ای در شهر اردکان برابر با  $3/51$  و در شهر میبد برابر با  $3/69$  می‌باشد؛ این وضعیت نشان از عدم تفاوت بُعد شناختی انضباط رانندگی در این دو شهر دارد. در بُعد عاطفی انضباط رانندگی، میانگین رتبه‌ای این شاخص در شهر اردکان برابر با  $3/78$  و در شهر میبد برابر با  $3/81$  می‌باشد. در بُعد رفتاری انضباط رانندگی در شهر اردکان، میانگین رتبه‌ای نشان می‌دهد که این مقدار در شهر اردکان برابر با  $3/72$  و در شهر میبد  $3/73$  است که نشان‌دهنده نبود تفاوت معنی‌دار در این دو شهر است. با توجه به میانگین به‌دست‌آمده در خصوص انضباط رانندگی در شهرهای اردکان و میبد آشکار می‌شود که انضباط رانندگی در حد متوسط رو به بالا است.

بررسی متغیرهای مستقل تحقیق نشان می‌دهد که بین متغیرهای جنسیت، سن، وضعیت تأهل، تعداد سال‌های رانندگی، تعداد سال‌های اخذ گواهینامه و همچنین ابعاد متغیر سبک زندگی (مصرف فرهنگی، دین‌داری، مؤلفه‌های مربوط به عشق رانندگی و تجربه مصرف الکل و سیگار) با متغیر انضباط رانندگی رابطه معنی‌داری وجود دارد. بررسی رگرسیون چندگانه نیز بیانگر آن است که می‌توان دست‌کم  $0/23$  درصد از واریانس و تغییرات در انضباط رانندگی را توسط متغیرهای مطرح‌شده در مدل تبیین کرد؛ در نتیجه حدود ۷۶ درصد از واریانس متغیر انضباط رانندگی با عوامل دیگری تبیین می‌شود که در این پژوهش ذکر نشده‌اند. بررسی نوع رابطه بین دو متغیر جنسیت و انضباط رانندگی نشان می‌دهد که زنان با میانگین  $70/23$  در مقایسه با مردان، با میانگین  $66/33$ ، بیشتر به رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی اهتمام می‌ورزند و وضعیت بهتری دارند.

همچنین وجود رابطه مثبت و معنی‌دار بین سن پاسخگویان و انضباط رانندگی در شهروندان اردکانی و میبدی گویای آن است که با افزایش سن پاسخگویان، اهتمام آنان به رعایت قوانین و مقررات راهنمایی افزایش می‌یابد و انضباط رانندگی در آنها قوی‌تر می‌شود. وجود اختلاف معنی‌داری بین افراد با وضعیت تأهل مختلف و انضباط رانندگی بیانگر آن است که مجردها نسبت به متأهلان از انضباط رانندگی کمتری برخوردارند و متأهلان نسبت به مجردان بیشتر نسبت به انضباط رانندگی توجه دارند. نتایج مربوط به میانگین این یافته در مورد مجردان برابر ۶۴/۱۰، متأهلین برابر ۶۸/۸۹ و مطلقه‌ها برابر با ۶۴/۶۶ است که نشان‌دهنده وجود تفاوت معنی‌داری بین این گروه‌ها به لحاظ انضباط رانندگی می‌باشد.

لازم به ذکر است که دو متغیر تعداد سال‌های رانندگی و تعداد سال‌های اخذ گواهینامه، رابطه معناداری با متغیر انضباط رانندگی داشته‌اند؛ در واقع هرچه تعداد سال‌هایی که افراد دارای تجربه رانندگی بوده‌اند و یا گواهینامه اخذ کرده‌اند، بیشتر باشد، به همان نسبت انضباط رانندگی نیز در میان آنها قوی‌تر بوده است؛ به عبارت دیگر، تجربه افراد در رانندگی و به تبع آن شناخت و آگاهی و رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در بین آنان بیشتر شده است.

یافته‌های به‌دست‌آمده در پژوهش حاضر با نتایج به‌دست‌آمده از تعدادی پژوهش‌های پیشین مطابقت دارد؛ به عبارت دیگر، یونسیان و مرادی، صفر مردی، حق‌شناس و دیگران و شجاعی و آتش‌پور به ترتیب در پژوهش‌های خویش با عناوین «آگاهی، نگرش و عملکرد رانندگان وسایل نقلیه در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی در تهران» (۱۳۸۳)، «بررسی رابطه بین تحصیلات و آشنایی با قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی» (۱۳۸۵)، «بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز» (۱۳۸۷) و «مطالعه مقایسه‌ای ویژگی‌های شخصیتی و جمعیت شناختی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر اصفهان» (۱۳۹۱) کم‌وبیش به

همان نتایجی دست یافته‌اند که در تحقیق حاضر نیز عاید شده است. به‌علاوه، نتایج دیگری نیز از پژوهش حاضر به‌دست آمده است که اشاره به آن‌ها امکان درک بیشتر این تحقیق را فراهم می‌نماید. یافته‌های تحقیق موجود، بیانگر آن است که بین متغیر پایگاه اجتماعی - اقتصادی شهروندان با متغیر انضباط رانندگی آن‌ها رابطه معنی‌داری وجود ندارد. همچنین بین متغیر نوع خودرو و داشتن خودروی شخصی با متغیر انضباط رانندگی رابطه معنی‌داری موجود نیست؛ در نتیجه فرضیاتی که به بررسی رابطه بین این متغیرها می‌پردازند، تأیید نشد. به‌عبارت‌دیگر، در تحقیق حاضر به این یافته مهم نائل شدیم که «داشتن خودرو ارزان‌قیمت و یا خودروهای گران‌قیمت و یا داشتن اتومبیل شخصی تأثیری بر انضباط رانندگی افراد ندارد»؛ بنابراین این ادعای متداول و تصور عمومی که «افرادی که ماشین‌های ارزان‌قیمت دارند، تخلف می‌کنند و افرادی که خودروهای گران‌قیمت دارند، خلاف نمی‌کنند»، قابل قبول نیست. در واقع اقتدار قوانین، متوجه گروه‌های مختلف اجتماعی است و همان‌طور که افراد متخلف و غیرمنضبط در رانندگی در هر گروه اجتماعی یافت می‌شود، به همان ترتیب تعداد قابل توجهی از افراد قانون‌گرا و وظیفه‌شناس نیز با هر پایگاه اقتصادی - اجتماعی وجود دارند که خود را ملزم به رعایت قوانین و انضباط رانندگی می‌دانند.

همچنین یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهند که متغیر «سبک زندگی» در تبیین انضباط رانندگی، از اهمیت و جایگاه مهمی برخوردار است. بررسی فرض تحقیق در خصوص رابطه بین این دو متغیر نشان می‌دهد که بین این دو متغیر رابطه معنی‌داری وجود دارد. در عین حال، باید توجه داشت که رابطه بین ابعاد سبک زندگی شامل مصرف فرهنگی، عشق به رانندگی، دین‌داری، مصرف سیگار و الکل، گرچه با متغیر انضباط رانندگی رابطه دارد؛ ولی این رابطه معکوس است. به‌عبارت‌دیگر، هرچه گرایش اقشار مختلف به سمت مصرف ماهواره، اینترنت، موسیقی و ... بیشتر باشد،

انضباط رانندگی در آن‌ها کاهش می‌یابد. این امر خود بیانگر آن است که رفتار رانندگی و رفتارهایی که فرد در زمینه ترافیک، حمل‌ونقل در زندگی روزمره انجام می‌دهد، بازنمایی از سبک زندگی اوست.

یافته دیگری که از این پژوهش به دست می‌آید، این است که هرچه گرایش به راننده در جهت کسب قدرت، افزایش جذابیت و احساس قدرتمندی در بین افراد جامعه گسترش یابد، به همان میزان انضباط رانندگی کاهش می‌یابد. شاید به همین سبب است که یکی از محققان اعتقاد دارد که رفتار رانندگی حاصل تأثیرات شخصی و اجتماعی است؛ و رانندگی در شب، در آخر هفته، همراه با دوستان و بدون هدف، احتمال تصادف و گرایش به تخطی از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را افزایش می‌دهد. همچنین در مورد مصرف سیگار و الکل، پژوهش حاضر آشکار می‌کند که هرچه مصرف آن‌ها در بین شهروندان افزایش یابد بر انضباط رانندگی آن‌ها دارای تأثیر معکوسی است. این واقعیتی است که در تحقیقات تعدادی از پژوهشگران به دست آمده است؛ برای مثال، شولز به این نتیجه رسیده است که کسانی که گرایش بیشتری به فعالیت‌هایی نظیر نوشیدن مشروبات الکلی، گذراندن ساعات بیشتری در بیرون از منزل و ... دارند، احتمال رانندگی پرخطر در آن‌ها، در مقایسه با کسانی که از چنین رفتارهایی اجتناب می‌کنند، افزایش می‌یابد.

شهرهای اردکان و میبد به لحاظ وضعیت ساختاری جزو شهرهای درجه دوم در استان یزد محسوب می‌شوند؛ و از نظر دین‌داری در شرایط خوبی قرار دارند. شاخص‌های وضعیت دین‌داری در دیگر شهرهای استان یزد نیز تقریباً به همین منوال است. نتایج تحقیق نیز نشان می‌دهند که میانگین رتبه‌ای شاخص دین‌داری در شهر میبد برابر با ۳/۶۷ و در شهر اردکان برابر با ۴/۱ است؛ در نتیجه تفاوت چندانی باهم از این لحاظ ندارند. از سوی دیگر، در نتایج حاصل از رگرسیون معلوم شد که مقیاس دین‌داری با انضباط رانندگی رابطه مثبتی دارد و با داشتن بتای استاندارد شده ۰/۳۱، از

قدرت تبیین‌کنندگی بالایی در انضباط رانندگی در این دو شهر برخوردار است. با توجه به اینکه از نظر فرهنگی، هر دو شهر اردکان و میبد، جزو شهرهای مذهبی محسوب می‌شوند، می‌توان ادعا کرد که شهروندان از سبک زندگی اسلامی برخوردارند که قطعاً بر بروز و انتخاب رفتارهای مثبت و زندگی سالم آنان تأثیرگذار است و می‌تواند رفتارهای ناسالم آن‌ها را محدود کند. داشتن وجهه دینی و مذهبی و جامعه‌پذیری به شیوه اسلامی، دست‌کم می‌تواند زمینه‌ها و ظرفیت‌های لازم برای سبک زندگی سالم و مثبت در بین شهروندان این دو شهر، به‌عنوان عاملانی که حق انتخاب انواع سبک زندگی را دارند، فراهم نماید؛ و قطعاً همین عامل تعیین‌کننده، اگر از ذهن و گفتار برون آید و به درون عمل و کردار راه یابد، در جلوگیری از تخلفات و رعایت انضباط رانندگی در این دو شهر نقش مهمی ایفا خواهد کرد و در نتیجه شهرهای کوچک و مذهبی مانند اردکان و میبد را از کلان‌شهرهای بزرگ مستثنا و متمایز خواهد کرد.

با چنین ملاحظاتی است که پیشنهاد می‌شود متصدیان موضوع موردبحث، بستر و زمینه‌های لازم برای پژوهش‌هایی را فراهم کنند که به امر شناسایی عوامل و شرایطی که بر انضباط رانندگی تأثیرگذار است، اختصاص دارند؛ زیرا شناسایی این عوامل قطعاً در آگاهی‌دادن و تربیت شهروندان برای توجه به انضباط رانندگی مؤثر خواهد بود. از سوی دیگر، با توجه به اینکه انضباط رانندگی در شهرهای اردکان و میبد در حد متوسط می‌باشد، به نظر می‌رسد که در سه بُعد شناختی، عاطفی و رفتاری لازم است که آموزش‌های بیشتری به شهروندان به‌ویژه به گروه‌های سنی پایین‌تر داده شود و کنترل زیادتری در این خصوص اعمال شود تا امکان کسب تجربه برای آنان حاصل شود. همچنین، درباره عوامل منجر به تصادف، مخصوصاً شاخص‌های دخیل در سبک زندگی از جمله مصرف سیگار، قرص‌های روان‌گردان، الکل و استفاده از کالاهای فرهنگی که همگی دقت رانندگی را کاهش می‌دهند، اطلاع‌رسانی افزایش



یابد؛ و سرانجام این که چون مؤلفه‌های عشق به راندن در بین شهروندان تأثیر معکوسی بر انضباط رانندگی آنان دارد، لازم است فرصت‌هایی کافی فراهم شود تا آن‌ها، به‌خصوص جوانان بتوانند به بروز احساسات و تخلیه شور و هیجانات ناشی از رانندگی از جمله برگزاری مسابقات رانندگی بپردازند.

## منابع

- احمدی مقدم، اسماعیل. (۱۳۹۰). انضباط ترافیکی، ضرورت‌ها و پیامدهای آن. فصلنامه مدیریت ترافیک، (۱۹)، ۵۹-۷۲.
- احمدی، سیروس. (۱۳۸۹). بررسی تأثیر عامل خودرو بر تخلف رانندگی. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۵ (۱۷)، ۲۳-۸۲.
- احمدی، سیروس. (۱۳۹۰). بررسی رابطه بین جنسیت و تخلف رانندگی. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۶ (۲۰)، ۱۳-۲۴.
- اقلیما، مصطفی. (۱۳۸۳). انضباط اجتماعی و نقش آن در پیشگیری از آسیب‌های اجتماعی. انتشارات اسپند.
- امین بیدختی، علی‌اکبر؛ شریفی، نوید؛ زرگر، سید مجتبی. (۱۳۹۱). تدوین و اولویت‌بندی راهبردهای کاهش ناهنجاری‌های رفتار رانندگی با استفاده از مدل SWOT. نظم و امنیت/انتظامی، ۵ (۱) پیاپی (۱۷)، ۱-۲۵.
- 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، ۸ (۱۴)، ۷۹-۹۰.
- تقوی، منصور؛ الیاسی، محمدحسین. (۱۳۸۸). نقش تعاملات پلیس راهنمایی و رانندگی در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان. فصلنامه پژوهش‌های مدیریت انتظامی، ۴ (۳)، ۳۲۶-۳۴۱.

- توکلی، رضا. (۱۳۸۵). شیوع و عوامل مؤثر بر حوادث رانندگی در نیروی زمینی سپاه پاسداران در تهران. *مجله طب نظامی*، شماره ۸ (۴)، ۲۷۹-۲۸۳.
- توکل، خسرو. (۱۳۷۷). *بررسی عوامل بروز حوادث رانندگی در مصدومین بستری در مراکز درمانی منتخب شهر اصفهان*. پایان‌نامه جهت اخذ درجه کارشناسی ارشد در پرستاری، دانشگاه علوم پزشکی اصفهان.
- حق‌شناس، حسن؛ حسینی، ماریه؛ جمشیدی، معصومه؛ عزیزی، حمیدرضا. (۱۳۸۷). رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز. *مجله پژوهشی حکیم*، ۱۱ (۳)، ۴۷-۵۴.
- دهخدا، علی‌اکبر. (۱۳۷۷). *لغت‌نامه*. ج ۳، ۳۵۶۱.
- زلقی، علی، ملکی، حمید. (۱۳۸۵). حادثه‌پذیری، بازنگری پژوهش‌های مربوط به نقش عوامل انسانی در حوادث رانندگی؛ به‌سوی مدلی برای تبیین، *فصلنامه دانش/انتظامی*، سال هشتم، (۳)، ۱۰۰-۱۲۱.
- شارع‌پور، محمود؛ ودادهیر، ابوعلی؛ قربان‌زاده، سکینه. (۱۳۸۸). تأثیر سبک زندگی بر خطر تصادف در میان جوانان شهر تهران. *مطالعات فرهنگی و ارتباطات*، (۱۶)، ۱۰۳-۱۲۶.
- شارع‌پور، محمود؛ ودادهیر، ابوعلی؛ قربان‌زاده، سکینه. (۱۳۸۹). تحلیل جنسیتی تصادف با تأکید بر مفهوم سبک زندگی سالم: مطالعه موردی: جوانان شهر تهران. *زن در توسعه و سیاست*، (۲۹)، ۶۹-۹۲.
- شاکری‌نیا، ایرج؛ محمدپور، مه‌ری. (۱۳۸۹). رابطه ویژگی‌های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پرخطر. *مجله دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی - درمانی شهید صدوقی یزد، ویژه‌نامه همایش رفتارهای پرخطر*، ۱۸ (۳)، ۶۱-۷۴.
- شجاعی، مریم؛ آتش‌پور، سید حمید. (۱۳۹۱). مطالعه مقایسه‌ای ویژگی‌های

شخصیتی و جمعیت‌شناختی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر اصفهان پس از اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی ۱۳۹۰. پژوهش‌های راهبردی/امنیت و نظم اجتماعی، ۱(۱)، ۷۳-۹۶.

- شمس، محسن؛ شجاعی‌زاده، داود؛ رشیدیان، آرش؛ مجدزاده، سیدرضا؛ منتظری، علی. (۱۳۸۹). دیدگاه رانندگان تاکسی شهر تهران درباره رفتارهای خطرناک رانندگی: یک پژوهش کیفی. فصلنامه پایش، سال نهم، (۴)، ۳۹۱-۴۰۱.

- صادقی فسایی، سهیلا؛ خیرخواه‌زاده، سید احسان. (۱۳۹۰). مطالعه کیفی رانندگی غیرهنجارمند. فصلنامه دانش انتظامی، ۱۳(۲)، ۵۱-۱۱۱-۱۳۶.

- صلاحیان، افشین؛ حسنی، هدی؛ ربیعی، مهدی. (۱۳۹۲). بررسی رابطه بین سلامت روان و رغبت‌ها با سبک رانندگی. فصلنامه علمی تخصصی طب کار، ۵(۱)، ۵۷-۶۵.

- عباس‌زاده، محمد؛ حبیب‌زاده، اصحاب؛ عابدینی، عیسی. (۱۳۹۱). بررسی ارتباط بین عوامل بازدارنده و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی. راهور، ۱(۲)، ۱۱-۳۳.

- عباس‌زاده، محمد؛ عابدینی، عیسی؛ حسنی، محمدرضا؛ مبارک بخشایش، مرتضی. (۱۳۹۱). آشتنگی اجتماعی و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، مورد مطالعه: رانندگان شهر تبریز. پژوهش‌های راهبردی/امنیت و نظم اجتماعی، دوره ۱، شماره ۴، ص ۱۹ الی ۳۸.

- عبدالرحمانی، رضا؛ حسین‌پور، جعفر؛ دوران، بهزاد. (۱۳۹۲). تحلیلی بر فرهنگ ترافیک. فصلنامه راهور، سال دهم، (۲۲)، ۱۱۳-۱۴۴.

- علیزاده اقدام، محمداقرا؛ صالحی، ذاکر. (۱۳۹۰). سبک زندگی فرهنگی رانندگان ابزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آن‌ها، مطالعه موردی: رانندگان درون‌شهری تبریز. فصلنامه راهور، سال هشتم، (۱۵)، ۱۱-۳۰.

- گیدنز، آنتونی. (۱۳۷۹). جامعه‌شناسی (ترجمه منوچهر صبوری). تهران: نی.

- محسنی، منوچهر. (۱۳۷۹). بررسی آگاهی‌ها، نگرش‌ها و رفتارهای اجتماعی - فرهنگی در ایران. تهران: دبیرخانه شورای فرهنگ عمومی. چاپ اول.
- مردی، صفر. (۱۳۸۵). بررسی رابطه بین تحصیلات و آشنایی با قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی. فصلنامه دانش انتظامی، سال هشتم، (۴)، ۴۳-۵۶.
- مروتی شریف‌آباد، محمدعلی؛ مؤمنی سروستانی، مرضیه؛ برخوردار فیروزآبادی، ابوالفضل؛ فلاح‌زاده، حسین (۱۳۹۰). پیش‌بینی‌کننده‌های رانندگی غیرایمن در شهر یزد بر اساس تئوری انگیزش محافظت در سال ۱۳۸۹. افق دانش، ۱۷ (۴)، پیاپی (۵۴)، ۴۹-۵۹.
- میکاییلی، ناصر؛ اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۸۹). بررسی رابطه بین سطح رفاه اقتصادی و تخلفات رانندگی، مورد مطالعه: شهرستان ارومیه. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۵ (۱۸)، ۱-۱۸.
- نعیم‌آبادی، مجید. (۱۳۸۸). مجموعه مقالات همایش نظم و انضباط در ناجا. جلد ۲، ناشر: دانشگاه علوم انتظامی.
- هلاکوئی، کوروش و مرادی، علی. (۱۳۸۵). آگاهی، نگرش و عملکرد عابرین پیاده در زمینه رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی در عبور از محدوده چهارراه‌های اصلی شهر تهران. فصلنامه پایش، سال ششم، (۱).
- یونسیان، مسعود؛ مرادی، علی. (۱۳۸۳). آگاهی، نگرش و عملکرد رانندگان وسایل نقلیه در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی در تهران. مجله دانشکده بهداشت و انستیتو تحقیقات بهداشتی، ۳ (۳)، ۵۷-۶۶.

- <http://nasimesadegh.ir/F>
- <http://tnews.ir/news/9EF426478532.html>
- <http://khabarfarsi.com/ext/11091501>