

الگوی ساختاری ارتباط بین پایگاه اقتصادی - اجتماعی و رفتار رانندگی (مطالعه موردی شهر تهران)

نادر رحمانی^۱، علی دلاور^۲، علیرضا محسنی تبریزی^۳، علیرضا اسماعیلی^۴

از صفحه ۳۹ تا ۶۰

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۷/۱۸ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۵/۲۲

چکیده

زمینه و هدف

در دهه اخیر، پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد به عنوان یکی از اصلی ترین عوامل تأثیرگذار از بین عوامل اجتماعی بر رفتار رانندگی رانندگان در دنیا مطرح می باشد. در این پژوهش، ارتباط بین مؤلفه های مبین سطح پایگاه اقتصادی - اجتماعی فرد مؤثر بر رفتار ترافیکی راننده بررسی و در انتها، مدل ساختاری پیش بینی ارتباط بین متغیرهای پژوهش ارائه می گردد.

روش: جامعه آماری این پژوهش با حجم نمونه ۲۵۰ نفر از رانندگان سواری شهر تهران در بازه زمانی سال ۹۶ در شهر تهران می باشد. روش پژوهش از نوع هم بستگی به شیوه پیمایشی است. پس از برآورد شاخصه های پایگاه اقتصادی - اجتماعی بر اساس مؤلفه های استاندارد شده، ارتباط جایگاه فرد با رفتار رانندگی وی بر اساس پرسش نامه استاندارد در سه حوزه رفتارهای اضطراب، بنیان رفتارهای احتیاطی مفرط و رفتارهای هیجان خواه برآورد گردیده است.

یافته ها: در ابتدا با استفاده از آزمون آماری پیرسون، هم بستگی بین متغیرهای پژوهش برآورد گردید و مشخص شد که بین رفتارهای هیجان خواه و خصمانه و رفتار محتاطانه افراطی با پایگاه اقتصادی - اجتماعی راننده با ضریب ۰/۲۵۴ و ۰/۱۳۹، رابطه معنی داری وجود دارد و بین رفتار اضطراب بنیان و پایگاه اقتصادی - اجتماعی راننده، هم بستگی وجود ندارد.

پیشنهادها: در ادامه برای ارائه الگوی پیش بینی رفتار راننده، تحلیل رگرسیون بین متغیرهای این پژوهش صورت گرفت و با استفاده از مدل ساختار عاملی، الگوی پیش بینی ارتباط بین رفتار ترافیکی راننده و پایگاه اقتصادی - اجتماعی وی ارائه گردیده است.

واژگان کلیدی: پایگاه اقتصادی - اجتماعی، رفتار ترافیکی، رفتارهای اضطراب بنیان، رفتار هیجان خواه و خصمانه، رفتار محتاطانه افراطی

۱. دکتری مدیریت ایمنی ترافیک (نویسنده مسئول)، naderrahmani291@yahoo.com

۲. استاد تمام دانشگاه علامه طباطبائی

۳. استاد تمام دانشگاه تهران

۴. استادیار دانشگاه علوم انتظامی

۱- بیان مسئله

نحوه رانندگی رانندگان به‌عنوان اصلی‌ترین عامل تصادفات رانندگی و علت بروز سوانح رانندگی در دنیا با سهم تأثیر مطلق ۵۸٪ و سهم تأثیر تجمعی ۸۹٪ مطرح می‌باشد (مجمع جهانی پیارک، ۲۰۱۰). در سال ۱۳۹۲، تعداد کشته‌های تصادفات رانندگی در کشور به حدود رقم ۱۷۹۰۰ نفر و مجروحین این سوانح به حدود ۳۷۰۰۰۰ نفر رسید. هرچند این آمار طی سالیان اخیر از سال ۸۸ با تلاش بی‌وقفه پلیس راهور و سایر مسئولین امر ترافیک در کشور، سیر نزولی داشته و سبب کاهش حدود ۱۰۰۰۰ نفر کشته کمتر در سوانح رانندگی نسبت به دوره مورد اشاره شده است و در سال ۹۶، تعداد کشته‌های تصادفات به رقم ۱۶۲۰۱ نفر رسید (آمار رسمی پزشکی قانونی)؛ اما باید خاطر نشان کرد که هنوز هم عامل انسانی به‌عنوان اولین و اصلی‌ترین عامل تصادفات رانندگی در کشور مطرح است. هرروزه رفتارهای گوناگون و متفاوتی از رانندگان وسایل نقلیه سر می‌زند که باعث بروز برخی سوانح رانندگی می‌شوند. همان‌طور که بسیاری از اندیشمندان حوزه روان‌شناسی رفتار و روان‌شناسی اجتماعی (ماکس وبر، بروس کوئن، رالف لیتتون، آلبرت بندورا، هاردینگ و...)، ریشه بسیاری از نگرش‌ها و باورهای فردی و اجتماعی را در سبک زندگی و پایگاه اقتصادی - اجتماعی دانسته‌اند، باید عنوان کرد که نگاه افراد به حقوق، وظایف و تکالیف اجتماعی‌شان در ترافیک، میزان خطرپذیری در رانندگی و نگرش آنان به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، متأثر از همین پایگاه است. از همین رو، پیش‌بینی نوع رفتار احتمالی افراد در عرصه ترافیک از جانب اقشار مختلف اجتماعی در جامعه و کنترل رفتار رانندگان از طرق گوناگون با ابزارهای کنترلی و نظارتی، در کنار فرهنگ‌سازی و اصلاح رفتار رانندگان لازم است تا سیستم حمل‌ونقل کشور به‌صورت هماهنگ و یکپارچه کنترل و هدایت شود. اصلاح رفتار رانندگان، موضوعی است که در تمام دنیا و مخصوصاً در کشور عزیزمان طی سالیان اخیر، با

انجام اقدامات فرهنگی، آموزشی و اطلاع‌رسانی به‌منظور پیش‌بینی و اصلاح رفتارهای خطرناک رانندگان موردتوجه قرار گرفته است و متخصصین متعددی در مباحث روان‌شناسی رفتار، علوم تربیتی و جامعه‌شناسی، به فرهنگ‌سازی در مجامع علمی و کارشناسی و ارائه نظرات و راهکارهای عملی برای تبیین رفتارهای مطلوب ترافیکی پرداخته‌اند. باید خاطر نشان کرد که برای پیش‌بینی رفتار رانندگان و اصلاح آن باید اطلاع‌درستی از علل بروز رفتارهای خطرناک در ترافیک در دست داشته باشیم. یکی از عوامل تأثیرگذار در شرایط عادی، اثر پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد بر نحوه رفتار و عملکردشان در این حوزه است که نگرش‌ها، باورها و عملکرد افراد در هنگام رانندگی را متأثر می‌سازد.

تعیین ارتباط بین این عوامل به‌عنوان پایگاه اقتصادی - اجتماعی و توجه بر تأثیرات این متغیر بر نحوه رانندگی افراد، موضوعی قابل‌بررسی است که برای تصمیم‌سازی‌های بعدی در بهینه‌سازی سیستم حمل‌ونقل، جای سؤال است. پایگاه اجتماعی - اقتصادی، پایگاهی است که فرد در میان یک گروه دارد؛ یا به مرتبه اجتماعی - اقتصادی یک گروه در مقایسه با گروه‌های دیگر گفته می‌شود. به بیان دیگر، موقعیتی که یک فرد یا خانواده با ارجاع به استانداردهای میانگین رایج درباره ویژگی‌های فرهنگی، درآمد مؤثر، دارایی‌های مادی و مشارکت در فعالیت‌های گروهی - اجتماعی به دست می‌آورد (کوئن، ۱۳۷۳: ۲۴۰).

واضح است که متغیرهای تأثیرگذار دیگری نیز از جمله عامل راه یا وسیله نقلیه بر رفتار ترافیکی افراد وجود دارد که ما به‌عنوان متغیرهای مداخله‌گر تا حد امکان به آن توجه خواهیم نمود. لذا در این پژوهش به دنبال پاسخ به این سؤال هستیم که آیا پایگاه اقتصادی و اجتماعی با رفتار رانندگی افراد ارتباط دارد یا خیر؟ و چگونه می‌توان رفتارهای رانندگی افراد را بر اساس پایگاه اقتصادی و اجتماعی آنان پیش‌بینی نمود؟

۲- ضرورت و اهمیت پژوهش

با نگاهی به آمار سوانح رانندگی در جهان می‌توان به علت نام‌گذاری دههٔ اخیر به‌عنوان دههٔ اقدام برای ایمنی جاده‌ای پی برد؛ این آمار بر اساس گزارش سازمان جهانی بهداشت، سالانه حدود ۱/۲ میلیون نفر ذکر شده است. هرچند عوامل متعددی در بروز سوانح رانندگی اعم از عامل انسانی، راه، وسیلهٔ نقلیه و شرایط محیطی در تصادفات دخیل هستند؛ اما در این میان، عامل انسانی، بیشترین سهم را به خود اختصاص داده و رفتارهای پرخطر و یا بی‌توجهی رانندگان به قوانین، هنوز هم از مهم‌ترین عوامل بروز سوانح رانندگی در جهان می‌باشند. هزینه‌های تصادفات رانندگی در کشورهای توسعه‌یافته بین ۱ تا ۲ درصد تولید ناخالص ملی است^۱ و این رقم در کشورمان حدود ۵/۲ تا ۳ درصد تولید ناخالص ملی را به خود اختصاص داده است؛ این در حالی است که تنها در سال ۹۲ در کل کشور، بیشتر از ۵۸ میلیون تخلف رانندگی در سامانه پلیس راهور ناجا به ثبت رسیده است (آمار مرفوک پلیس راهور ناجا). این تعداد تخلف، نشان از تعدد رفتارهای ناصحیح و خارج از ضوابط و قوانین ترافیکی از جانب رانندگان به‌عنوان اصلی‌ترین عناصر و کاربران ترافیکی در کشور دارد. در این میان، نتایج پژوهش‌های مرتبط با میزان رفتار رانندگی پرخطر رانندگان ایرانی متفاوت است که این به‌علت تفاوت در نحوهٔ ارزیابی و سنجش رفتار رانندگی پرخطر و نیز تنوع و تفاوت‌های فردی رانندگان بوده است.

پژوهش حاضر در جهت توسعهٔ مبانی نظری پژوهش‌های صورت‌گرفته به جنبه‌ای از رفتار رانندگان می‌پردازد که بر علل و انگیزه‌های بیرونی بروز رفتارهای خاص در طیف موردپژوهش مبتنی است. باید خاطر نشان کرد که اغلب پژوهش‌های صورت‌گرفته در رفتار رانندگان، در عوامل فردی و روانی ریشه دارد و تاکنون فردی از ابعاد اقتصادی و اجتماعی، به این مطلب توجه کافی ننموده است. حال آنکه

رانندگی، یک امر اجتماعی است که دائماً افراد در محیط ترافیک با یکدیگر در تعامل هستند. موضوع هزینه، منفعت عملکرد راننده و تأثیر آن در تصمیم‌سازی‌های راننده بر اساس نظریهٔ پیامدهای رفتاری، بسیار قابل توجه است. هرچند نظریاتی در خصوص بروز رفتارهای خاص در رانندگی توسط اندیشمندانی مانند بکر (۱۹۶۸)، پلتزمن (۱۹۷۵)، ترینور (۱۹۹۳) و سایر پژوهشگران، مبتنی بر برآوردهای اقتصادی و یا پژوهشگرانی همچون برگ و گرگرسن (۱۹۹۴)، کلارک و ترومن (۲۰۰۵) مبتنی بر سبک زندگی صورت گرفته است؛ اما در این پژوهش، سعی بر این است تا با بررسی ابعاد اقتصادی و اجتماعی موقعیت افراد، به ریشه‌یابی علل بروز رفتارهای خاص مبتنی بر نگرش و بینش هزینهٔ منفعتی که فرد در عملکرد خود هنگام رانندگی در نظر می‌گیرد و آن را بروز می‌دهد، توجه بیشتری شود.

در این پژوهش در نظر است که برای سنجش پایگاه اقتصادی - اجتماعی با بهره‌گیری از پرسش‌نامهٔ استاندارد ایسک، پرسش‌نامه‌ای پژوهشگر ساخته و بومی شده تنظیم و استفاده گردد و برای برآورد رفتار رانندگی پرخطر از پرسش‌نامهٔ مقیاس زمینه‌یابی رفتار رانندگی بهره‌گیری شود که در برخی از پژوهش‌های درون کشورمان هم از آن استفاده شده است. این کار برای تطبیق مناسب مؤلفه‌های اشاره‌شده در پژوهش با شرایط فرهنگی و اجتماعی کشورمان صورت می‌گیرد. همچنین اجرای این پژوهش می‌تواند در بُعد توسعهٔ مبانی کاربردی به ارائهٔ راهکارهای دقیق‌تر در تصمیم‌سازی مناسب برای تغییر یا به‌روزرسانی قوانین ترافیکی و نحوهٔ اعمال آن، توسط پلیس راهنمایی و رانندگی کمک نماید. توجه به جنبه‌های بیرونی رفتار رانندگی از بُعد ارزیابی پیامد نحوهٔ عملکرد راننده در هزینهٔ منفعتی که متقبل شده و یا آثار و پیامدهایی که در جامعه برای خود متصور است، می‌تواند تصمیم‌گیرندگان در عرصهٔ مدیریت ترافیک را برای تصمیم‌سازی‌های درست یاری نماید. اشراف دقیق‌تر پلیس راهور به نحوهٔ رفتار رانندگان در طبقات و پایگاه‌های مختلف می‌تواند در

تعاملات فی مابین پلیس و مردم، تأثیر مثبت و کارآمدی داشته باشد؛ همچنین شناخت دقیق تر رفتار رانندگان، پلیس را در راستای مأموریت‌های محوله و اعمال صحیح قوانین و برقراری نظم ترافیکی با کمترین اصطکاک و تنش‌های ارتباطی یاری می‌نماید. همچنین این پژوهش با ارائه الگویی برای برآورد، ارزشیابی و پیش‌بینی رفتارهای رانندگی مبتنی بر پایگاه اقتصادی - اجتماعی، در تدوین برنامه‌های آموزش همگانی با مخاطب‌شناسی و نیازسنجی مناسب، دقیق و در حد نیازهای واقعی برای اقشار مختلف اجتماعی مورد استفاده قرار خواهد گرفت. الگوی ارزشیابی متصور از این پژوهش می‌تواند به عنوان یک نظریه علمی در برآورد رفتار رانندگان در مجامع علمی مطرح گردد.

۳- ادبیات پژوهش

۳-۱- پایگاه اجتماعی - اقتصادی

سه واژه قشر اجتماعی، پایگاه اجتماعی و طبقه اجتماعی، واژه‌هایی هستند که معمولاً به صورت مترادف هم در ادبیات جامعه‌شناسی به کار می‌روند و مرزهای مفهومی آن‌ها کاملاً مشخص نشده است. هرچند در آثار مربوط به قشربندی اجتماعی، اصطلاحات «طبقه» و «پایگاه اجتماعی» دو واژه کلیدی هستند؛ اما توافق روشنی در مورد معنای دقیق آن‌ها وجود ندارد؛ به این دلیل، گاهی تمایز بین آن دو مفهوم دشوار می‌شود. در پاره‌ای موارد، طبقه، معادل مقام، منزلت، قدرت، ثروت، مایملک و درآمد تعریف شده است و در موارد دیگر، طبقه، آن چیزی است که فرد می‌پذیرد که او را با عده‌ای از مردم در موقعیتی مشابه قرار دهد و از عده‌ای دیگر متمایز سازد (ملک، ۱۳۷۷: ۱۱).

همچنین گفته شده است که طبقه اجتماعی به گروهی از افراد اطلاق می‌شود که در سازمان، تولید عملکرد خاصی را به عهده دارند و با توجه به موقعیتی که در نظام

اجتماعی دارند، از یکدیگر متمایز می‌شوند (اباذری و چاوشیان، ۱۳۸۱: ۷).

نظریه پردازان کلاسیک مانند مارکس در تعیین قشربندی جامعه، بیشتر به عامل اقتصادی یعنی وضعیت فرد در ساختار تولید توجه داشته‌اند. اندیشمندان معاصر به تدریج متوجه نقش عوامل دیگر شده‌اند؛ برای مثال، دارندروف در تمایز سطوح مختلف قشربندی جامعه به برخورداری‌های متفاوت از قدرت و اقتدار سیاسی، و بر به بهره‌مندی‌های متفاوتی از منزلت اجتماعی، بوردیو به نوع مصرف و سبک زندگی، و گیدنز به آموزش و مهارت‌های آموزشی تأکید نموده‌اند (باتامور، ۱۳۶۹؛ لیپست و دیگران، ۱۳۸۱؛ گرب، ۱۳۸۱).

۳-۲- نگاهی به مقیاس‌ها و شاخص‌های سنجش پایگاه اجتماعی

پایگاه اجتماعی، یکی از مهم‌ترین متغیرها در پژوهش‌های اجتماعی است؛ چراکه جایگاه اجتماعی - اقتصادی فرد بر شانس وی در تحصیل، درآمد، شغل، ازدواج، سلامتی، دوستان و حتی انتظارات زندگی مؤثر است. ثابت شده که سنجش این متغیر در جامعه‌ای متکثر، مساوات‌طلب و انعطاف‌پذیر مانند آمریکا دشوار است. باوجود این، پژوهشگران بسیاری در پی مشخص کردن اқشار اجتماعی و سنجش متغیرهای پیوسته با آن برآمده‌اند. نزدیک به ۳۰ درصد تمام مقالات پژوهشی در نشریات عمده جامعه‌شناسی به قشربندی اجتماعی اختصاص دارد. معلوم شده است که شغل، بهترین پیش‌بین منفرد پایگاه اجتماعی می‌باشد و در کل، مراتب و جهت شغلی از ثبات بالایی برخوردار است. شماری از عوامل در رابطه تنگاتنگی بین شغل و پایگاه اجتماعی عمل می‌کنند. مشخص شده است که سطح درآمد و نیز سطح تحصیلات با رتبه‌های شغل هم‌بستگی دارد. تحصیلات، پایه کسب بسیاری از مشاغل و برای اکثر افراد، درآمد حاصل شغل است. نوع خانه و منطقه مسکونی عوامل دیگری هستند که هم‌بستگی بالایی با شغل دارند. دلبرت میلر در راهنمای سنجش و پژوهش‌های اجتماعی، ۷ مقیاس برای سنجش پایگاه اجتماعی معرفی کرده است:

۱. شاخص اجتماعی اقتصادی او دی دانکن؛
 ۲. نمره وجهه سیگل (NORC)؛
 ۳. مقیاس وجهه شغلی استاندارد بین‌المللی تریمن؛
 ۴. نمره پایگاه اجتماعی اقتصادی نام - پاورز؛
 ۵. شاخص دو عاملی جایگاه اجتماعی آگوست بی هولینگ شید؛
 ۶. مقیاس مراتب شغلی تجدیدنظرشده شاخص خصوصیات پایگاه وارنر، میکر و ایلز؛
 ۷. گروه‌بندی اجتماعی - اقتصادی مشاغل آلبا ای ادواردز (میلر، ۱۳۸۰: ۳۸۴).
- نظریات اصلی اشاره شده در تبیین رفتارهای اجتماعی و فردی، چهارچوب نظری این پژوهش را حمایت می‌نمایند.

دو نظریه انتظار ارزش و رفتار برنامه‌ریزی شده که نظریه اول، پایه نظریه دوم هم می‌باشد، مبانی تئوریکی هستند که می‌توانند بر اساس یافته‌های پژوهش در بخش اول یعنی مصاحبه با نخبگان که هرکدام بر پیش‌بینی رفتار رانندگان بر اساس موضوعاتی چون برآورد هزینه - فایده تخلف برای راننده بر اساس عامل اصلی پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد، بی‌کیفرمانی و عدم اجرای صحیح و به موقع قوانین، نگرش افراد به نحوه اجرای قوانین جمعی و تبعیت از هنجارهای انتزاعی اذعان نمودند، موردبررسی قرار گیرند.

۴- روش پژوهش

این پژوهش در تعریف کلان از نوع پژوهش‌های کاربردی و از نظر شیوه، جزو پژوهش‌های استنباطی از نوع هم‌بستگی، علی - مقایسه‌ای است و به روش پیمایشی صورت می‌گیرد.

۵- روش ابزار گردآوری اطلاعات

ابزارهای گردآوری اطلاعات شامل پرسش‌نامه تلفیقی از سؤالات خودآزمودنی و پرسش‌نامه استاندارد زمینه‌یابی رفتار ترافیکی راننده می‌باشد.

۶- جامعه آماری و حجم نمونه

جامعه آماری این پژوهش شامل کلیه رانندگان سواری شخصی شهر تهران می‌باشد. این جامعه آماری بر اساس فرمول کوکران، تعداد ۲۵۰ نفر تعیین و سپس به دسته‌های مختلف و طیف‌های متفاوت از لحاظ پایگاه اقتصادی - اجتماعی تقسیم‌بندی می‌شود. مؤلفه‌های اصلی در برآوردهای پایگاه اقتصادی - اجتماعی تأثیرگذار بر نحوه رانندگی افراد، موضوعاتی چون ویژگی‌های جمعیت‌شناختی مانند جنس، میزان تحصیلات و سن افراد است؛ و یا مؤلفه‌های دیگری چون سطح درآمد، نوع خودرو، محل سکونت، نحوه گذران اوقات فراغت، سوابق رانندگی و... نیز در این پژوهش مدنظر هستند که مؤلفه‌های اخیر به‌عنوان پایه تقسیم‌بندی‌های جامعه موردپژوهش در نظر گرفته شده است.

۷- روش نمونه‌گیری

نمونه در این روش به‌صورت تصادفی - سهمیه‌ای از بین کلیه رانندگان مناطق بیست‌ودوگانه تهران بزرگ که در چهار منطقه غرب، شرق، شمال و جنوب در مراکز تعویض پلاک مراجعه نموده‌اند، انتخاب می‌شود.

۸- روش‌های تجزیه و تحلیل اطلاعات

پس از جمع‌آوری اطلاعات و کدگذاری، آن‌ها وارد رایانه می‌شوند؛ آنگاه به کمک نرم‌افزارهای رایانه‌ای از قبیل SPSS و Lisler و غیره، با استفاده از آمارهای توصیفی

و آزمون‌های آماری هم‌بستگی پیرسون و رگرسیون مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرند.

۹- یافته‌های پژوهش

۹-۱- تحلیل توصیفی یافته‌ها

در تحلیل توصیفی آمار کمی به دست آمده از این پژوهش که از رانندگان مناطق مختلف شهری در حوزه غربی، شرقی، جنوبی و شمالی با نسبت مساوی صورت گرفت، غالب پرسش‌شوندگان مرد و با مدرک لیسانس و متأهل با حضور هردو والد و بومی با نسبت ۵۷ درصد صاحب‌خانه و ۴۱ درصد مستأجر با متوسط متراژ ۸۰ تا ۱۲۰ متر و اکثریت شاغل، اغلب دارای یک دستگاه خودرو، مجهز به دو کیسه هوا و دارای ترمزهای الکترونیکی خودرو و غالباً بدون نمره منفی در رانندگی بودند. ۳۲ درصد از پاسخ‌دهندگان، سفر خارجی داشته‌اند و یا یکی از بستگان آن‌ها در خارج از کشور زندگی می‌کند. تنها ۱۷ درصد از پاسخ‌دهندگان در یکی از سازمان‌های مردم‌نهاد فعالیت دارند و میزان درآمد اکثریت آن‌ها بین یک تا دو میلیون تومان است و تنها ۱۱ درصد دارای درآمد بالای ۶ میلیون تومان دارند؛ و ۱۸ درصد از آنان دارای امکانات رفاهی مانند آپارتمان دوم و ملک مازاد بودند. ۳۹ درصد از پرسش‌شوندگان اهل مطالعه و استفاده از کتاب در حد متوسط هستند و ۴۲ درصد در حد کم از کتاب استفاده می‌نمایند. ۴۶ درصد در حد متوسط از مطبوعات استفاده می‌نمایند و ۳۶ درصد در حد کم از این رسانه استفاده می‌نمایند. حدود ۳۷ درصد در حد زیاد از فیلم و سی‌دی استفاده می‌نمایند و ۳۰ درصد در حد کم از این رسانه استفاده می‌کنند. حدود ۴۵ درصد از پرسش‌شوندگان در حد متوسط از تلویزیون استفاده می‌کنند و ۳۷ درصد در حد متوسط به تئاتر می‌روند و ۵۰ درصد در حد زیاد از موسیقی استفاده می‌کنند. در این جامعه آماری، حدود ۹۰ درصد دارای تصادف فوتی یا جرحی و یا واژگونی بوده‌اند که تنها در ۲۰ درصد این سوانح مقصر بوده‌اند. نوع

گواهینامه ۹۰ درصد از آنان، پایه ۲ و ۱۰ درصد نیز گواهینامه پایه یک داشتند. حدود ۵۶ درصد از آنان از ۵ تا ۱۴ سال سابقه رانندگی دارند و حدود ۷۷ درصد کمتر از ۵ ساعت و حدود ۱۸ درصد از پنج تا ده ساعت در روز رانندگی می کنند. این وضعیت غالب سطح پایگاه اقتصادی - اجتماعی و همین طور سوابق رانندگی آنان است که اکثریت غالب وضعیت های مورد مطالعه را در این پژوهش شامل می شود که در ادامه در بخش های مرتبط به آن خواهیم پرداخت.

توصیف آماری عوامل اقتصادی - اجتماعی

داده های آماری جدول ۱ نشان می دهد که متغیر عوامل اقتصادی - اجتماعی با میانگین ۶۴/۴۹۱۴ و انحراف معیار ۱۰/۵۶۸ و واریانس ۱۱۱/۶۷۸ محاسبه شده است.

جدول ۱. آمار توصیفی متغیر عوامل اجتماعی

بعد	میانگین	انحراف معیار	واریانس
عوامل اجتماعی	۶۴/۴۹۱۴	۱۰/۵۶۸	۱۱۱/۶۷۸

جدول ۲. نتیجه تست استاندارد رفتار رانندگی

		درصد معتبر		
		کمبود عملکرد بر اساس اضطراب ^۱		
		فراوانی	درصد	درصد معتبر
داده های معتبر	کم	۷۳	۳۴/۶	۴۱/۵
	متوسط	۸۲	۳۸/۹	۴۶/۶
	بالا	۲۱	۱۰	۱۱/۹
	جمع	۱۷۶	۸۳/۴	۱۰۰/۰
داده های مفقوده		۳۵	۱۶/۶	
جمع		۲۱۱	۱۰۰/۰	

۹-۲- آمار استنباطی پژوهش

D.B.S-TEST، همان آزمون زمینه‌یابی رفتار ترافیکی است که سه عامل رفتار هیجان‌خواه، رفتار ترافیکی اضطراب‌بنیان و رفتارهای محتاطانه افراطی را مورد بررسی قرار می‌دهد که نتایج آن در جدول شماره ۵ ارائه شده است.

رفتار احتیاطی ایمنی اغراق‌آمیز ۱					
		فراوانی	درصد	درصد معتبر	درصد تجمعی
داده‌های معتبر	کم	۳۵	۱۶/۶	۱۹/۴	۱۹/۴
	متوسط	۱۰۶	۵۰/۲	۵۸/۹	۷۸/۳
	بالا	۳۹	۱۸/۵	۲۱/۷	۱۰۰/۰
	جمع	۱۸۰	۸۵/۳	۱۰۰/۰	
داده‌های مفقوده		۳۱	۱۴/۷		
جمع		۲۱۱	۱۰۰/۰		

رفتارهای تهاجمی خصمانه ۲					
		فراوانی	درصد	درصد معتبر	درصد تجمعی
داده‌های معتبر	کم	۸۸	۴۱/۷	۴۹/۷	۴۹/۷
	متوسط	۶۸	۳۲/۲	۳۸/۴	۸۸/۱
	بالا	۲۱	۱۰/۰	۱۱/۹	۱۰۰/۰
	جمع	۱۷۷	۸۳/۹	۱۰۰/۰	
داده‌های مفقوده		۳۴	۱۶/۱		
جمع		۲۱۱	۱۰۰/۰		

۹-۲-۱- آزمون پیرسون

به منظور بررسی و آزمون رابطه بین تست نظارت بر رفتار رانندگی «D.B.S»^۳ و پایگاه اجتماعی رانندگان مورد بررسی و نیز میزان تخلفات رانندگی تلاش گردید که با استفاده از آزمون هم‌بستگی پیرسون، رابطه هم‌بستگی بین این مؤلفه‌ها مورد بررسی و

1. Exaggerated Safety Caution Behavior
2. Hostile Aggressive Behaviors
3. Driving Behavior Survey

آزمون قرار گیرد که در نهایت، جدول ذیل قابل ارائه است.

جدول ۳. آزمون همبستگی پیرسون

		عملکرد بر اساس اضطراب	رفتار احتیاطی ایمنی اغراق آمیز	رفتارهای تهاجمی خصمانه	پایگاه اجتماعی رانندگان
عملکرد بر اساس اضطراب	Pearson Correlation	۱	۰/۳۷۰ ^{oo}	۰/۶۹۳ ^{oo}	۰/۱۲۰
	Sig. (۲-tailed)		۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۱۳۷
	N		۱۶۷	۱۶۳	۱۵۵
رفتار احتیاطی ایمنی اغراق آمیز	Pearson Correlation		۱	۰/۱۶۰ ^o	-۰/۱۳۹ ^o
	Sig. (۲-tailed)			۰/۰۴۰	۰/۰۴۳
	N			۱۶۵	۱۵۷
رفتارهای تهاجمی خصمانه	Pearson Correlation			۱	۰/۲۵۲ ^{oo}
	Sig. (۲-tailed)				۰/۰۰۱
	N				۱۵۴
پایگاه اجتماعی رانندگان	Pearson Correlation				۱
	Sig. (۲-tailed)				
	N				
**. Correlation is significant at the 0.01 level (۲-tailed).					
*. Correlation is significant at the 0.05 level (۲-tailed).					

بر پایه نتایج همبستگی پیرسون می توان بیان داشت که:

۱. بین رفتار رانندگی از نوع عملکرد اضطراب و پایگاه اجتماعی رانندگان همبستگی وجود ندارد.

۲. بین رفتار رانندگی از نوع رفتار احتیاطی ایمنی اغراق آمیز و پایگاه اجتماعی رانندگان همبستگی وجود دارد ($r=0/139$) و این همبستگی با اطمینان بیش از ۹۵ درصد معنادار است؛ بنابراین می توان گفت که هرچه پایگاه اجتماعی رانندگان رو به بالا باشد، رفتار احتیاطی ایمنی اغراق آمیز در رانندگی نیز افزایش می یابد؛ لیکن نتایج پیرسون، سطح متوسط را نشان می دهد و به معنی آن است که چنین رفتاری در حد

پایگاه اجتماعی متوسط است.

۳. بین رفتارهای تهاجمی خصمانه و پایگاه اجتماعی رانندگان همبستگی وجود دارد ($F=0/254$) و این همبستگی با اطمینان بیش از ۹۹ درصد معنادار است؛ بنابراین می توان گفت که هرچه پایگاه اجتماعی رانندگان رو به بالا باشد، رفتارهای تهاجمی خصمانه در رانندگی نیز افزایش می یابد.

۹-۲-۲- آزمون رگرسیون

در این پژوهش از این آزمون برای تجزیه و تحلیل و اندازه گیری شدت رابطه متغیرهای مستقل با متغیر وابسته استفاده شده است تا مشخص شود کدام یک از متغیرهای مستقل، بیشترین تأثیر را بر متغیر وابسته دارند و ضریب تأثیر هر یک از متغیرهای مستقل بر متغیر رفتار ترافیکی رانندگان مشخص شود.

جدول ۴. خلاصه مدل

مدل	ضریب همبستگی (R)	ضریب همبستگی چندگانه	ضریب تعدیل شده (R^2_{adj})	برآورد خطای معیار
۱	۰/۶۹۰	۰/۴۷۷	۰/۴۲۸	۱۱/۰۶۰۷۱

در جدول ۴، خلاصه مدل مشخص شده است. بر اساس این جدول، مقدار ضریب همبستگی (R) بین متغیرها ۰/۶۹۰ می باشد که نشان می دهد بین مجموعه عوامل اقتصادی - اجتماعی و متغیر وابسته رفتار ترافیکی رانندگان، همبستگی متوسطی وجود دارد. همچنین مقدار ضریب تعیین تعدیل شده (R^2_{adj}) که برابر با ۰/۴۲۸ می باشد، نشان می دهد ۴۲/۸ درصد از عوامل مؤثر بر رفتار ترافیکی رانندگان، تحت تأثیر متغیرهای مستقل پژوهش حاضر می باشد.

جدول ۵. خروجی آزمون آنوا

معناداری	F	میانگین مربعات	Df	جمع مربعات	مدل
۰/۰۰۰	۹/۷۵۳	۱۱۹۳/۱۴۰	۷	۸۳۵۱/۹۷۷	Regression
		۱۲۲/۳۳۹	۷۵	۹۱۷۵/۴۴۵	Residual
			۸۲	۱۷۵۲۷/۴۲۲	Total

بر اساس نتایج جدول ۵ و با توجه به معنی آزمون F (۹/۷۵۳) در سطح خطای کمتر از ۰/۰۵ (۰/۰۰۰) می‌توان نتیجه گرفت که مدل رگرسیونی پژوهش عوامل اقتصادی - اجتماعی قادرند تغییرات رفتار ترافیکی رانندگان را تبیین کنند.

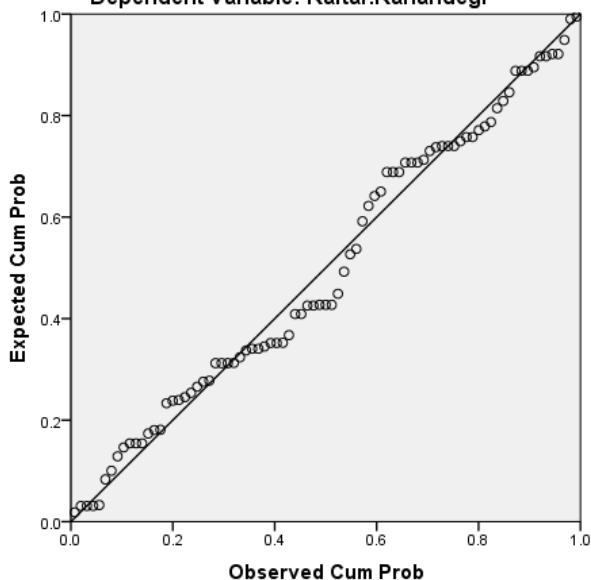
جدول ۶. آزمون رگرسیون

متغیرها	ضرایب استاندارد شده		ضرایب استاندارد شده (Beta)	T	Sig
	ضریب (B) رگرسیونی	خطای معیار (Std.Error)			
مقدار ثابت	۵۴/۹۸۱	۲۰/۲۶۰		۲/۷۱۴	۰/۰۰۸
عوامل اقتصادی - اجتماعی	۰/۶۹۴	۰/۱۲۶	۰/۴۸۰	۵/۵۲۹	۰/۰۰۰

طبق یافته‌های جدول شماره ۶، نتایج رگرسیونی به روش جبری بین متغیرهای مستقل با متغیر رفتار ترافیکی رانندگان در مدل نهایی ارائه شده شامل ۷ متغیر عوامل فردی (جنسیت، سن، تحصیلات، تأهل و منطقه محل سکونت)، عوامل غیرانسانی و عوامل اجتماعی می‌باشد. در این بخش، تفسیر ضرایب رگرسیونی بر اساس ضریب بتا انجام می‌گیرد؛ زیرا این آماره نشان‌دهنده ضریب رگرسیونی استاندارد شده هر یک از متغیرهای مستقل روی متغیر وابسته پژوهش می‌باشد. بنابراین می‌توانیم با استفاده از آن، سهم نسبی هر متغیر مستقل در مدل را مشخص کنیم. مقایسه متغیرها نشان می‌دهد که تأثیر عوامل اقتصادی - اجتماعی با ضریب رگرسیونی ۰/۴۸۰، بر رفتار ترافیکی رانندگان معنی‌دار است.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

Dependent Variable: Raftar.Ranandegi

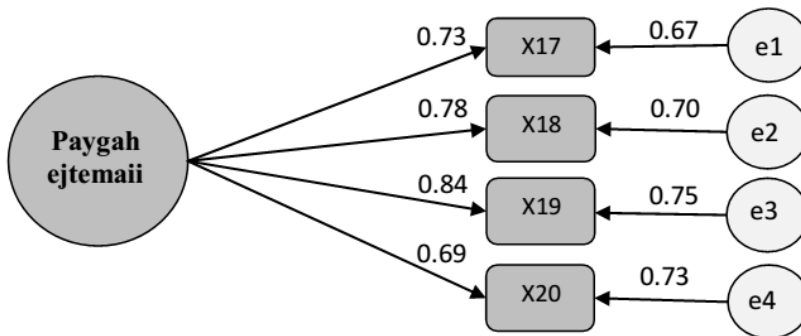


نمودار ۱

در نمودار بالا، چون نقاط روی قطر به صورت تجمعی قرار گرفته‌اند، نشان می‌دهند که احتمال تجمعی مشاهده شده با احتمال تجمعی موردانتظار یکسان است و به عبارتی، انحراف نقاط از خط زیاد نیست؛ زیرا هر قدر تجمع نقاط حول قطر بیشتر باشد، دقیق تر می‌توان متغیر وابسته را پیش بینی کرد؛ بنابراین بین مجموعه متغیرهای مستقل و متغیر وابسته رفتارهای رانندگی، ارتباط معناداری وجود دارد. بر اساس این نمودار، تقریباً هر مورد از احتمال تجمعی مشاهده شده با احتمال تجمعی موردانتظار هم‌اندازه است و نقاط روی خط ۴۵ درجه می‌افتند؛ به عبارتی، انحراف نقاط از خط کمتر است.

۹-۳- مدل تحلیل عاملی متغیر پایگاه اجتماعی

سؤال اساسی مطرح شده این است که آیا این مدل اندازه‌گیری، مناسب است؟ برای پاسخ به این پرسش بایستی آماره χ^2 و سایر معیارهای مناسب بودن برازش مدل مورد بررسی قرار گیرد. لذا متغیر پایگاه اجتماعی به تفکیک ابعاد آن در استفاده از مدل تحلیل عاملی مورد سنجش قرار گرفته که مدل اصلاح شده آن در نمودار ۲ ارائه شده است.



Chi-Square=6.69, df=4.1 p-value=0.00116 RMSEA=0.040

نمودار ۲. مدل تحلیل عاملی متغیر پایگاه اجتماعی

نتایج مدل ۲ نشان می‌دهد که نشانگرها در کنار یکدیگر، سازه‌های مربوط به خود را با توجه به ساختار مورد نظر پژوهشگر به درستی تأیید نمودند؛ زیرا مدل حاضر با استفاده از روش تحلیل عاملی تأییدی به درستی اجرا شده است و تداخلی مشاهده نمی‌شود. با توجه به اینکه مقدار ریشه دوم برآورد واریانس خطای تقریب RMSEA برای مدل اولیه کمتر از ۰/۰۸ گزارش شده است؛ لذا برای استفاده از این سازه در طراحی مدل ساختاری پژوهش و آزمون فرضیات، به لحاظ آماری نیازی به انجام اصلاحات نیست و مدل از برازش خوبی برخوردار است.

جدول ۷. شاخص‌های برازش متغیر پایگاه اجتماعی

مقدار مشاهده شده	حد نرمال	شاخص
۰/۰۶	نزدیک به صفر	میانگین مجذور پس ماندها RMR
۰/۰۷	نزدیک به صفر	میانگین مجذور پس ماندهای استاندارد شده SRMR
۰/۰۶	بزرگ‌تر از صفر	Df
۴/۱	کمتر از ۳	نسبت χ^2 به df
۰/۰۲	۰/۹ و بالاتر	شاخص برازندگی GFI
۰/۹۰		شاخص نرم‌شده برازندگی (NFI)
۰/۹۶	۰/۹ و بالاتر	شاخص نرم‌نشده برازندگی (NNFI)
۰/۹۳		شاخص برازندگی فزاینده (IFI)
۰/۹۱	۰/۹۰ و بالاتر	شاخص برازندگی تطبیقی (CFI)
۰/۹۶	۰/۹ و بالاتر	ریشه دوم برآورد واریانس خطای تقریب، RMSEA

همان‌طور که مشخصه‌های برازندگی جدول نشان می‌دهد، داده‌های این پژوهش با ساختار عاملی و زیربنای نظری پژوهش، برازش مناسبی دارد و این بیانگر هم‌سوی بودن سؤالات با سازه‌های نظری است.

۱۰- نتیجه‌گیری و پیشنهاد

عوامل اجتماعی و کنترل‌های بیرونی، تأثیر بسزایی بر رفتار ترافیکی راننده دارد و می‌توان گفت که این عامل، مؤلفه‌ای است که شاخصه‌های متعددی از رفتار ترافیکی راننده را هنگام رانندگی متأثر می‌سازد. در این راستا، توجه به منافع فردی، موضوع هزینه منفعت، توجه به پیامد عملکرد فرد در هنگام رانندگی و میزان تمایل فرد به تخلفات رانندگی را تنظیم و یا تعیین می‌نماید. این‌ها مسائلی هستند که می‌توانند رفتار راننده را به شدت متأثر نمایند.

پایگاه اقتصادی - اجتماعی و سبک زندگی، موضوعاتی هستند که در سال‌های اخیر مورد توجه اندیشمندان حوزه رفتارهای اجتماعی قرار گرفته است. در حوزه ترافیک نیز طی پژوهش‌های مختلف، تأثیر این مؤلفه‌ها در رفتار ترافیکی راننده را مشخص نموده است.

همان‌طور که عنوان شد، در این پژوهش، علاوه بر تبیین ارتباط بین پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد، به رفتار رانندگی آنان در ارائه الگوی پیش‌بینی رفتار ترافیکی راننده بر اساس این متغیر مستقل پرداخته شده است.

برای این کار، ابتدا شاخصه‌های تبیین و تعیین پایگاه اقتصادی - اجتماعی فرد بر اساس پرسش‌نامه استاندارد آیسک (بر اساس مواردی چون نوع شغل فرد، تحصیلات، درآمد، سن، نحوه گذراندن اوقات فراغت، میزان بهره‌گیری از امکانات اجتماعی، مشارکت‌های اجتماعی و غیره) و میزان پایگاه اقتصادی اجتماعی فرد در سه سطح بالا، متوسط و پایین تقسیم‌بندی شده است.

در این بررسی بر اساس پرسش‌نامه استاندارد زمینه‌یابی رفتار رانندگی که بر سه مبنای رفتارهای اضطراب بنیان، رفتارهای هیجان‌خواه و رفتارهای محتاطانه افراطی پایه‌ریزی شده است، می‌توان دریافت که بین پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد و نحوه رفتار رانندگی ارتباط وجود دارد و تغییر در متغیر مستقل پژوهش، سبب تغییر در رفتار ترافیکی راننده می‌گردد.

در بررسی هم‌بستگی بین متغیرهای وابسته و مستقل که با آزمون آماری پیرسون صورت گرفت، مشخص شد که بین رفتارهای اضطراب بنیان راننده و پایگاه اقتصادی - اجتماعی او ارتباط معنی‌داری وجود ندارد؛ و افراد سوای پایگاه اجتماعی خویش می‌توانند به میزان متفاوتی دارای رفتارهای اضطراب بنیان در رانندگی باشند. همچنین بین رفتار رانندگی محتاطانه افراطی و اغراق‌آمیز با پایگاه اقتصادی - اجتماعی فرد با ضریب اطمینان ۹۵ درصد معنی‌داری وجود دارد؛ بدین معنی که هرچه راننده در پایگاه اجتماعی - اقتصادی بالاتری باشد، تمایل به رفتار محتاطانه از او در رانندگی بیشتر است.

رفتار هیجان‌خواه و تهاجمی راننده با ضریب اطمینان ۹۹ درصد دارای هم‌بستگی با پایگاه اقتصادی - اجتماعی می‌باشد؛ بدین معنی که هرچه فرد در پایگاه اقتصادی -

اجتماعی بالاتری باشد، احتمال رفتار هیجان‌خواه و تهاجمی برای راننده در این سطح بیشتر است.

در بررسی میزان قابلیت پیش‌بینی میزان تغییر در متغیر وابسته از متغیر مستقل، از آزمون هم‌بستگی رگرسیون استفاده شد و ضریب $0/624$ به دست آمد. همان‌طور که در جدول شماره ۷ مشخص شده است، تجمع نقاط در اطراف خط برازش با انحراف پایین نقاط از خط مذکور مشاهده می‌شود؛ بدین معنی که تقریباً تمامی نقاط مورداحتمال از نقاط موردانتظار، تجمع و همگنی مناسبی دارند و در برازش خطی، هم‌اندازه بودن نقاط روی خط ۴۵ درجه قرار گرفته است که این نشان‌دهنده ارتباط قابلیت پیش‌بینی رفتار ترافیکی راننده از روی پایگاه اقتصادی - اجتماعی وی است. بر اساس یافته‌های پژوهش، تفاوت رفتار ترافیکی راننده در پایگاه‌های متفاوت اقتصادی - اجتماعی مشخص شده است. بنابراین متولیان امر ترافیک، ضمن توجه به این مطلب می‌بایست برنامه‌های خود را در زمینه اصلاح و تغییر رفتار ترافیکی رانندگان، با توجه به پایگاه اقتصادی - اجتماعی آنان تنظیم نمایند. برای انجام این کار، لازم است مخاطب‌شناسی مناسبی در این زمینه به عمل آید تا بتوانند سیاست‌های اصلاحی خود را به اجرا درآورند. توجه به نیازهای اجتماعی مخاطبین با توجه به سطح‌بندی هریک از آنان در طیف مناسب خود می‌تواند برای تدوین برنامه‌های صحیح در پیام‌های انتقالی از راه‌های ارسال درست و اثرگذار انتقال پیام در نظر گرفته شود.

برای اصلاح رفتار راننده و تنظیم آن نیازمند قوانین ترافیکی متناسب با پایگاه اقتصادی - اجتماعی طبقات مختلف هستیم. اقدامات قانونی باید متناسب با شرایط هر طبقه تنظیم شود. اجرای یک شیوه و روند برای برخورد با تخلفات راننده در تمامی سطوح نمی‌تواند اثربخشی لازم در تغییر رفتار ترافیکی راننده را داشته باشد. اعمال جرایم ریالی برای رانندگان در طبقات مختلف دارای اثرگذاری‌های متفاوت

است. در برخی از طیف‌ها، اعمال محدودیت‌های اجتماعی، بیشتر از جرایم ریالی اثرگذار است. قوانین می‌توانند سیال، متناسب با تخلف و یا جرم و به موقع در نظر گرفته شوند.

منابع

- اشرف، احمد. (آذر ۱۳۸۷). مفهوم طبقه در ایران. *تارنمای عصر نو*.
- باتامور، تام. (۱۳۶۷). *طبقات اجتماعی در جوامع جدید*. (ترجمه اکبر مجدالدین). انتشارات دانشگاه شهید بهشتی.
- بستانی، حسن. (۱۳۸۲). *بررسی تأثیر پایگاه اقتصادی - اجتماعی بر مشارکت سیاسی دانشجویان*. دانشگاه تهران.
- پورافکاری، نصرالله و همکاران. (۱۳۹۰). *تأثیر پایگاه اقتصادی - اجتماعی بر اقتدارگرایی*. انتشارات دانشگاه آزاد اسلامی.
- پیرو، آلن. (۱۳۷۵). *فرهنگ علوم اجتماعی* (ترجمه باقر ساروخانی). انتشارات کیهانی.
- پیروند، عبدالله. (۱۳۶۸). *توسعه اقتصادی*. نشر موسوی.
- جواهری، فاطمه. (۱۳۸۶). *بررسی تأثیر پایگاه اقتصادی - اجتماعی دانشجویان بر گرایش‌ها و رفتار آنان*. انتشارات تربیت معلم.
- فکور، علی. (۱۳۸۷). *قانون، قانون‌گرایی و گروه‌های اجتماعی*. نشریه فرهنگ عمومی.
- کریمی، یوسف. (۱۳۷۰). *روانشناسی شخصیت*. نشر پیام نور.
- ----- (۱۳۶۸). *روانشناسی اجتماعی*. نشر ارسباران.
- کوئن، بروس. (۱۳۸۷). *مبانی جامعه‌شناسی* (ترجمه توسلی). تهران: سمت.
- وبر، مارکس. (۱۳۸۴). *اقتصاد و جامعه* (ترجمه عباس منوچهری و دیگران). تهران:

سمت.

- Alberto Bucchi and Another. (2012). Traffic psychology and driver behavior, *SIIV-5th international congress-sustainability of road infrastructures*, Social and behavior sciences 53, 973-980.
- Bandora.A. (2010). Behavior theory and the modes of man. *American psychologists*, 29 .pp.589-869.
- Chien Ming Teseng. (2005) .Speeding violation related to a drivers social-economic demographics and the most frequent driving purpose in Taiwan mail population-safety science-Www.Elsevier.Com.
- Claudio Djissey Shikida and Another. (2008). *Economic determinants of driver's behavior in Minas Gerais*, [http://economicsbulletin.vanderbilt.edu/volume8.no.10\(2008\)pp.1-7](http://economicsbulletin.vanderbilt.edu/volume8.no.10(2008)pp.1-7).
- David Shinar and another. (2000). self-reports of safe driving behaviors in relationship to sex 'age 'education and income in the US adult driving population, *Accident analysis and prevention*, p.105-120.
- Elisa, R.Braver. (May 2003). Race hispania and socioeconomic status in relation to motor vehicle occupant death rates and risk factor among adults. *Accident analysis and prevention*, p.295-309.
- Naatanen , R., Sumala, H. (2006). *Road user behavior and traffic accidents*. p. 44-75.
- Oppenheim, I. and David Shinar. (2011). *Chapter 15, Human factors and ergonomics handbook of traffic psychology*. ep. Brayan Sandiago.
- Rebeca Levers and another. (2001). Novice driver's risky driving behavior risk perception and crash risk. *Finding from the drive study-Www.Slsevien.Com*.