

## پیش بینی رفتار رانندگی بر اساس کنترل اجتماعی و هیجان خواهی در رانندگان وسایل نقلیه عمومی برون شهری

راضیه میزری عالی<sup>۱</sup>

پریا جنگی<sup>۲</sup>

علیرضا سنگانی<sup>۳</sup>

### چکیده

انسان همواره در تمامی حالات زندگی رفتارهایی را اتخاذ مینماید، که میتواند نتایج بسیار متفاوتی داشته باشد، بنابراین هدف این پژوهش بررسی پیش بینی رفتار رانندگی بر اساس کنترل اجتماعی و هیجان خواهی در رانندگان وسایل نقلیه عمومی برون شهری ساری بود. روش پژوهش توصیفی از نوع همبستگی میباشد. جامعه پژوهش شامل تمامی رانندگان وسایل نقلیه برون شهری شهر ساری در سال ۱۳۹۷ بود و با روش نمونه گیری هدفمند تعداد نمونه ۲۱۰ انتخاب گردید. روش گردآوری داده ها توسط سه ابزار: هیجان خواهی آرنت (۱۹۹۴)، رفتار رانندگی منچستر (۱۹۹۰) و کنترل اجتماعی احمدی و همکاران (۱۳۹۱) انجام گردید. داده های بدست آمده با استفاده از روش آماری همبستگی پیرسون و رگرسیون گام به گام تحلیل شد و نتایج نشان داد که بین خرده مقیاس های هیجان خواهی با رفتار رانندگی همبستگی مستقیم معنی داری وجود دارند و بین خرده مقیاس های کنترل اجتماعی با رفتار رانندگی همبستگی معکوس معنی داری وجود دارد. همچنین مقادیر رگرسیون نشان میدهد که خرده مقیاس های کنترل رسمی (۰/۲۲)، شدت هیجانی (۰/۲۴)، کنترل غیر رسمی (۰/۲۹) و تازگی هیجانی (۰/۳۱) در سطح ۰/۰۱ توان پیش بینی رفتار رانندگی را دارا میباشند. با توجه به نتایج بدست آمده پیشنهاد می گردد، موازین و قواعد دریافت گواهینامه ی رانندگی منطبق بر مباحث رفتاری هیجانی مورد بازنگری قرار بگیرد و قوانین راهنمایی و رانندگی بر اساس نقش کنترل کننده رفتارهای ناهنجار در نظر گرفته شود.

واژه های کلیدی: هیجان خواهی، کنترل اجتماعی، رفتار رانندگی، رانندگان.

۱. کارشناس ارشد روان شناسی، گروه روانشناسی، واحد اهواز، دانشگاه آزاد اسلامی، اهواز، ایران.
  ۲. دکتری روانشناسی تربیتی، گروه روانشناسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.
  ۳. دانشجوی دکتری روانشناسی و آموزش کودکان استثنایی، گروه روانشناسی، واحد اهواز، دانشگاه آزاد اسلامی، اهواز، ایران.
- (نویسنده مسئول: sangany.psycho@gmail.com)

## مقدمه

یکی از وظایف مهم روان‌شناسان این است که به منظور داشتن درک و طبقه‌بندی صحیح‌تر انواع عوامل انسانی که در تصادفات جاده‌ای نقش دارند، پژوهش‌هایی را انجام دهند (جی، ونزیولین، چن، ویتی و وینمیلک<sup>۱</sup>، ۲۰۱۳). اصطلاح خطای انسانی، به هیچ وجه همه علل انسانی تصادفات و سوانح رانندگی را پوشش نمی‌دهد (آسامر و ونزیولین و هیلمن<sup>۲</sup>، ۲۰۱۳). داشتن چهارچوب نظری صحیح برای تبیین سوانح، نیازمند تمایز قائل شدن بین خطاها و تخلفات است (کویان و یونگ<sup>۳</sup>، ۲۰۱۱). هیرشی مسئله ضعف همبستگی را بین گروه‌های پلیس، شهروندان و سایر نهاد با یکدیگر را عامل گرایش رانندگان به تخلفات و قانون‌گریزی می‌داند (دینگویس<sup>۴</sup>، ۲۰۱۱) و پیدایش کنترل‌ناپذیری از مقررات جامعه را معلول ضعف همبستگی در گروه‌ها بر می‌شمرد (اتراویا، جونر و پیکویرو<sup>۵</sup>، ۲۰۱۲). جامعه یا گروهی که در میان اعضای آن وابستگی‌های متقابل و قوی، وجود داشته باشد، بیش از جامعه یا گروهی قادر به اعمال کنترل بر اعضای خود خواهد بود که اعضای آن بستگی محکمی با هم نداشته باشند (ریسینگ، وولف و پارت<sup>۶</sup>، ۲۰۱۲)، بروس کوئن نیز نتیجه نارسایی و عدم هم‌نواپی با مقررات و قوانین مدنی را به شکاف بین فرهنگ و ساخت اجتماعی جامعه و گسیختگی میان ابزارهای قابل دسترس و اهداف مقبول دو عنصر کنترل اجتماعی و پیوند اجتماعی ارتباط می‌دهد، عناصر کلیدی سرمایه اجتماعی، عناصر ضروری تئوری پیوند اجتماعی می‌باشد (گودفرسون<sup>۷</sup>، ۲۰۱۱).

هرگاه افراد جامعه رفتار خود را با موازین و الگوهای جامعه تطبیق ندهند، افرادی منحرف محسوب می‌شوند و جامعه از طریق به کارگیری مکانیزم‌های متعددی سعی در کنترل این گونه افراد دارد، این فرآیند در جامعه شناسی «کنترل اجتماعی» نامیده می‌شود (یلدریم نینر و همکاران<sup>۸</sup>، ۲۰۱۶). انسان‌ها به دلیل خصلت زندگی جمعی خویش از همان ابتدا شیوه‌هایی از زندگی را بنیان نهادند تا بدین وسیله حیات اجتماعی را ممکن سازند و به مرور زمان و با گسترش جوامع بر حجم قراردادهای، شیوه‌ها و هنجارها افزوده شد (نظری تلوکی، ۱۳۹۴). زمانی که افراد کنترل فردی را در سطح اجتماعی و به طور خاص در رفتار رانندگی رعایت نمی‌نمایند، عموماً تظاهرات رفتاری، همچون تخطی از قوانین وضعی و گرایش رفتار نمایشی وابسته به هیجانات را ابراز می‌نمایند (قائمی زاده و کولیوند، ۱۳۹۴) و اصولاً هیجان خواهی تحت عنوان نیاز به تجارب و احساس‌های گوناگون، پیچیده، بدیع و بی‌سابقه و تمایل به خطرجویی تعریف شده است (گرازینایو، رید، اسلاوک و پانتو<sup>۹</sup>، ۲۰۱۵). هیجان‌هایی از قبیل ترس باعث سطوح انگیزشی بالا می‌شوند، به همین دلیل، ترس مانع کنجکاوی موجودات می‌شود، یعنی از هیجان خواهی و کسب تجربیات جدید، خودداری می‌کنند (باچو، بهاگوانجی و گوواندر<sup>۱۰</sup>، ۲۰۱۳). طبق نظر زاکرمن ساختار هیجان خواهی به مقدار انگیزشی که دستگاه عصبی مرکزی شخص (مغز و نخاع شوکی) از منابع بیرونی تحریک نیاز دارد، مربوط است (شاکری نیا، ۱۳۹۱).

1. Jie, Van Zuylen, Chen, Viti, & Wilmink
2. Asamer, van Zuylen, & Heilmann
3. Qian, & Chung
4. Dingus
5. Intravia, Jones, & Piquero
6. Reisig, Wolfe, & Pratt
7. Gottfredson
8. Yildirim-Yeniera
9. Graziano, Reid, Slavec, Paneto
10. Bachoo, Bhagwanjee, Govender

رانندگی از روی بی‌پروایی و جسارت و با هیجان‌خواهی در جوانان وجود دارد و بررسی‌های دیگر نشان می‌دهد که این خصوصیت در رده‌های سنی ۲۵-۲۳ سال بیشتر دیده می‌شود (سورای و باغبانی، ۱۳۸۸). بر اساس تحقیقات شاکری نیا، (۱۳۹۱) افراد هیجان‌خواه افرادی هستند که دارای خصوصیتی همچون برون‌گرایی، خودمختاری و جسور هستند. همچنین مردان نسبت به زنان معمولاً یک دلیل هیجان‌خواهی قوی‌تر علی‌الخصوص در رانندگی از خود نشان می‌دهند (چارلتون، استارکی<sup>۱</sup>، ۲۰۱۱). همچنین از نظر تفاوت‌های نژادی و قبیله‌ای هم آسیایی‌ها از افراد کشورهای غربی نمره کمتری گرفتند (هاکویی و همکاران<sup>۲</sup>، ۲۰۱۰). ویژگی‌هایی از قبیل خشم و پرخاشگری (ماژارول، کورچن و چیلیم، ۲۰۱۰)، مخاطره‌جویی و برانگیختگی، احساسات شدید و استرس بالا با بروز رفتار پرخطر رانندگی مرتبط شناخته شده‌اند (رودین برون و همکاران، ۲۰۱۴).

پژوهش‌های تابم، بین‌اری، اهرنفرودهاگر و پراتو<sup>۳</sup>، (۲۰۱۶)؛ ساگبرگ، سلپی، پچینینی و انگستروم<sup>۴</sup>، (۲۰۱۵)؛ ریمون بینگام، زاکراجسک، آلماری و شاپ<sup>۵</sup>، (۲۰۱۵)؛ در خصوص رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و تصادفات رانندگی از جمله برون‌گرایی و درون‌گرایی، هیجان‌خواهی، روان‌رنجوری، خصمانه بودن، مسئولیت‌ناپذیری و بازداری رفتاری، کنترل شخصی، اجتماعی را با تصادفات رانندگی نشان داده‌اند. باچو، بهاگانجی و گوواندر (۲۰۱۳) و یلدریم بنیر و همکاران (۲۰۱۶) نشان دادند که بین ابعاد هیجانی منفی مانند خشم، تکانشگری و هیجان‌خواهی با نوع و رفتار رانندگی رابطه وجود دارد و گنزالس ایگلاسیاس (۲۰۱۴) دریافت که هیجان‌خواهی علاوه بر تاثیر بر روی کیفیت رانندگی، می‌تواند بر رفتارهای پرخطر رانندگی موثر باشد. گرازینایو، رید، اسلاوک و پانتو (۲۰۱۵) نشان دادند که کنترل‌های اجتماعی علاوه بر تاثیر بر میزان هیجان‌خواهی می‌تواند با رفتارهای قانون‌مدار مانند رفتار رانندگی رابطه دارا باشد، اتراویا، جونر و پیکویرو (۲۰۱۲) دریافتند که بر اساس قواعد جامعه‌شناسی بین میزان کنترل اجتماعی با کیفیت رفتارهای هنجارمند مانند رانندگی رابطه وجود دارد. همچنین افرادی که نمرات بالایی در روان‌رنجوری کسب می‌کنند به علت این که زودتر تحریک می‌شوند، احتمال دارد بیشتر درگیر رفتار پرخطر رانندگی شوند (بهروان و بهروان، ۱۳۹۰). سئوف حدادی ثانی، طبیبی و صالحی قدردی (۱۳۹۴) در پژوهش خود نشان داد که بررسی ابعاد هیجان‌خواهی و عدم تنظیم مناسب هیجان‌ها با رفتارهای رانندگی رابطه معنی‌داری وجود دارد.

در سراسر جهان سالانه حوادث رانندگی موجب مرگ ۱,۲۰۰,۰۰۰ نفر و آسیب‌دیدگی بیش از ۵۰ میلیون نفر می‌شود. مطالعه دقیق‌تر نشان داده است که بیشترین راننده‌های حادثه دیده در ایران و سایر کشورها مرد هستند (فردوسی، صرامی و رستمی، ۱۳۸۹). عواملی مانند کنترل اجتماعی و هیجان‌خواهی که از ویژگی‌های روانی محسوب می‌شوند، می‌توانند در بروز تصادف‌ها و نوع و کیفیت رانندگی مؤثر باشند. با توجه به اهمیت این متغیرها در بروز تصادف‌ها و اندک بودن پژوهش در مورد ابعاد فردی تصادف رانندگی در ایران و آمار بسیار بالای تصادفات منجر شده به فوت و پیامدهای جبران‌ناپذیر آن، نیاز به پژوهش‌های بیشتر در این زمینه احساس می‌شود، با توجه به مطالب فوق، مسئله اصلی این پژوهش تعیین و مشخص کردن بررسی پیش‌بینی رفتار رانندگی از طریق کنترل اجتماعی و هیجان‌خواهی در رانندگان وسایل نقلیه عمومی برون‌شهری ساری می‌باشد.

1. Charlton, & Starkey
2. Haque, Chin, & Lim
3. Taubman, Ben-Ari, Eherenfreund Hager, & Prato
4. Sagberg, Selpi, Piccinini, Engström
5. Raymond Bingham, Zakrajsek, Almani, Shope

### روش پژوهش

روش این پژوهش توصیفی از نوع همبستگی بود. جامعه آماری پژوهش حاضر را تمامی رانندگان وسایل نقلیه برون شهری ساری (سواری کرایه) که شامل ۴۶۰ نفر در سال ۱۳۹۷ بودند و با توجه به طرح پژوهش با استفاده از روش نمونه‌گیری تصادفی هدفمند با استفاده از فرمول کوکران در سطح ۰/۰۵ تعداد ۲۱۰ نمونه با بیش برآورد انتخاب شدند، جمع‌آوری اطلاعات به صورت گروهی و در دفاتر تاکسی‌رانی شهر ساری انجام گردید، در ابتدا توضیحات مقدماتی در خصوص روش و هدف پژوهش داده شده و فرم رضایت‌نامه از تمامی نمونه‌ها دریافت شد و سپس ابزارها تحویل گروه نمونه گردیده شد، معیارهای ورود به پژوهش شامل؛ جنسیت، ساکن شهر ساری، شاغل به عنوان راننده در تاکسی‌رانی، عدم وجود مشکل جسمی و روانی بر اساس گفته‌ی افراد که خللی در همکاری ایجاد نماید، دریافت رضایت‌نامه جهت شرکت در پژوهش و معیارهای خروج شامل؛ تکمیل ناقص ابزارها و هر هنگام که افراد بخواهند از پژوهش خارج شوند، همچنین داده‌های بدست آمده با توجه به روش آماری همبستگی پیرسون و رگرسیون گام به گام با توجه به نرم افزار SPSS۲۴ مورد تحلیل قرار گرفت.

### ابزار پژوهش

الف) مقیاس هیجان‌خواهی آرنت: این آزمون توسط آرنت در سال ۱۹۹۴ ساخته شد. این مقیاس دارای ۲۰ ماده است که شامل ۲ خرده‌مقیاس تازگی (ماده‌های ۱، ۱۱، ۹، ۷، ۵، ۳، ۱۳، ۱۷، ۱۵ و ۱۹) مقیاس شدت (ماده‌های ۴، ۲، ۶، ۸، ۱۰، ۱۲، ۱۴، ۱۶، ۱۸، ۲۰) است. در مطالعه آرنت همبستگی زیرمقیاس‌های این آزمون با زیرمقیاس‌های بود و ضریب آلفای کرونباخ برای مقیاس‌های ۰/۲۰ تا ۰/۵۴ آزمون هیجان‌خواهی زاگرن بین ۲۰ به دست آمد. ویژگی‌های روان‌سنجی مقیاس هیجان‌خواهی آرنت در ایران توسط پوروفایی (۱۳۷۶، نقل از ابوالقاسمی و نریمانی، ۱۳۸۵) قابل قبول و ابزاری جانشین برای پژوهش‌گران علاقه‌مند به صفات شخصیت در هیجان‌خواهی گزارش شده است و ضریب آلفای کرونباخ ۰/۶۵ به دست آمده است. در پژوهش حاضر پایایی به روش آلفای کرونباخ برای تازگی و شدت هیجانی به ترتیب ۰/۷۶ و ۰/۷۹ بدست آمده است.

ب). پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر<sup>۱</sup>: پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر در سال ۱۹۹۰ و در ساختمان روانشناسی دانشگاه منچستر، به‌وسیله ریسون و همکارانش تنظیم و تدوین شد. پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر شامل ۵۰ سوال است که در یک طیف لیکرت ۰ تا ۵ درجه بندی می‌شود. در این پرسشنامه در کل رفتارهای ناهنجار شامل ۴ دسته بودند: خطاهای سهوی، اشتباهات، تخلفات عمدی و تخلفات غیرعمدی است. سازندگان در بررسی پایایی بازآزمایی ۸۰ نفر راننده و در یک فاصله هفت هفته‌ای ضرایب همبستگی ۰/۸۱ برای خطاها و ۰/۷۵ برای تخلفات را به دست آوردند، برای بررسی ساختار عاملی (پرسش‌نامه رفتار رانندگی منچستر) از شیوه‌ی تحلیل عامل اکتشافی به روش تحلیل مولفه‌های اصلی با چرخش واریماکس استفاده شد. عریضی و حقایق (۱۳۸۸) نتایج تحلیل عامل اکتشافی، چهار عامل لغزش‌ها، اشتباهات، تخلفات عمدی و تخلفات سهوی رانندگی را به وضوح از هم متمایز کردند و نتایج تحلیل پایایی نشان دادند که هر ۴ عامل این مقیاس از ضرایب همسانی درونی زیادی برخوردارند (لغزش: ۰/۷۷، اشتباهات: ۰/۸۱، تخلفات عمدی: ۰/۸۶، تخلفات غیرعمدی: ۰/۶۵). در پژوهش حاضر پایایی به روش آلفای کرونباخ برای چهار عامل لغزش‌ها، اشتباهات، تخلفات

1. sensation seeking as measured by zuckerman's SSS-V and arnett's (AISS)

2. Manchester Driving Behavior Questionnaire (MDBQ)

عمدی و تخلفات سهوی رانندگی به ترتیب ۰/۶۶، ۰/۶۸، ۰/۷۴ و ۰/۸۰ بدست آمده است. (ج). پرسشنامه کنترل اجتماعی: این پرسشنامه کنترل اجتماعی احمدی و همکاران در سال (۱۳۹۲) ساخته شده است و مقیاس ۱۷ آیتمی می‌باشد، که دارای دو بعد کنترل رسمی و غیر رسمی می‌باشد، غیر رسمی مشتمل بر ۸ گویه و رسمی مشتمل بر ۹ گویه می‌باشد، و بر اساس طیف لیکرت ۵ گزینه‌ای می‌باشد (از خیلی زیاد ۵ تا خیلی کم ۱) دریافت می‌کنند، حداکثر نمره ی کسب شده ۸۵ و حداقل آن ۱۷ می‌باشد، تحلیل عاملی سوالات بدون حذف هیچ گویه‌ای به استخراج دو عامل رسمی و غیر رسمی منجر شد و قادرند، ۵۰/۱ درصد واریانس کنترل اجتماعی را تبیین نمایند، برای تعیین پایایی از همسانی درونی و روش آلفای کرونباخ ۰/۸۱ بدست آمده است، که نشان دهنده‌ی سازگاری قابل قبولی می‌باشد. در پژوهش حاضر پایایی به روش آلفای کرونباخ برای کنترل رسمی و غیر رسمی به ترتیب ۰/۷۰ و ۰/۷۳ بدست آمده است.

### یافته‌های پژوهش

در آمار استنباطی در ابتدا با بررسی پیش فرض‌های آماری با استفاده از آزمون‌های، کشیدگی و چولگی و کولموگروف-اسمیرنوف نرمالی داده‌ها مورد تایید قرار گرفت و با توجه به آن که مقیاس ابزارها فاصله‌ای است، از روش آماری پارامتریک همبستگی پیرسون و رگرسیون گام به گام استفاده گردید.

جدول ۱: اطلاعات جمعیت شناختی گروه مورد مطالعه

متغیر	گروه	تعداد
سن	۲۰-۳۰	۱۴۳
	۳۱-۴۰	۶۷
تاهل	متاهل	۱۹۶
	مجرد	۱۴

نتایج مندرج در جدول (۱) اطلاعات جمعیت شناختی گروه مورد مطالعه در شاخص‌های سنی و وضعیت تاهل قابل مشاهده می‌باشد.

جدول ۲: ماتریس ضرایب همبستگی پیرسون بین رفتار رانندگی، کنترل اجتماعی و هیجان خواهی

متغیر	M	SD	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸
تازگی	۱۸/۲۵	۴/۰۷	۱							
شدت	۱۸/۷۹	۳/۵۰	**۰/۲۴	۱						
لغزش	۱۸/۲۵	۳/۹۶	**۰/۲۸	**۰/۲۴	۱					
تخلف عمدی	۱۹/۹۸	۴/۷۵	**۰/۲۲	**۰/۲۷	**۰/۳۰	۱				
اشتباهات	۱۹/۰۵	۳/۹۶	**۰/۲۳	**۰/۲۹	**۰/۴۵	**۰/۲۹	۱			
تخلف سهوی	۸/۴۵	۵/۰۵	**۰/۲۹	**۰/۳۲	**۰/۴۰	**۰/۴۱	**۰/۲۹	۱		
کنترل غیر رسمی	۳۰/۷۵	۴/۶۹	**۰/۲۹	**۰/۲۴	**۰/۲۸	**۰/۲۹	**۰/۳۱	**۰/۲۹	۱	
کنترل رسمی	۲۹/۳۲	۳/۳۵	**۰/۲۸	**۰/۲۵	**۰/۳۰	**۰/۲۸	**۰/۲۴	**۰/۲۹	**۰/۵۱	۱

نتایج جدول (۲) آماره‌های توصیفی شامل میانگین و انحراف استاندارد متغیرهای پژوهش مشاهده می‌گردد، همچنین در همبستگی معنی داری بین کنترل اجتماعی و هیجان خواهی با رفتار رانندگی را در سطح ۰/۰۱ نشان می‌دهد.

جدول ۳: خلاصه یافته‌های تحلیل آنوا برای پیش بینی رفتار رانندگی (متغیر ملاک) براساس کم کنترل اجتماعی و هیجان خواهی (متغیرهای پیش بین)

شاخص	منبع	مجموع مجزورات	درجه آزادی	میانگین مجزورات	F	معنی داری
کنترل رسمی	رگرسیون	۴۸۸۶/۵۸۷	۱	۴۸۸۶/۵۸۷	۱۵۸/۰۲۵	۰/۰۰۰
	باقیمانده	۶۳۷۰/۱۰۵	۲۰۹	۳۰/۴۷۸		
	کل	۱۱۲۵۶/۶۹۲	۲۱۰			
شدت هیجانی	رگرسیون	۵۸۰۱/۷۸۷	۲	۲۹۰۰/۸۹۱	۱۰۹/۰۱۵	۰/۰۰۰
	باقیمانده	۵۴۵۴/۹۰۵	۲۰۸	۲۶/۲۲۵		
	کل	۱۱۲۵۶/۶۹۲	۲۱۰			
کنترل غیر رسمی	رگرسیون	۶۱۶۸/۲۴۲	۳	۲۰۵۶/۰۸۱	۸۲/۴۳۰	۰/۰۰۰
	باقیمانده	۵۰۸۸/۴۵۱	۲۰۷	۲۴/۵۸۱		
	کل	۱۱۲۵۶/۶۹۲	۲۱۰			
تازگی هیجانی	رگرسیون	۶۲۸۱/۸۶۱	۴	۱۵۷۰/۴۶۵	۶۴/۰۸۳	۰/۰۰۰
	باقیمانده	۴۹۷۴/۸۳۱	۲۰۶	۲۴/۱۴۹		
	کل	۱۱۲۵۶/۶۹۲	۲۱۰			

نتایج جدول (۳) نشان می‌دهد که مقادیر تحلیل واریانس بدست آمده مسیرهای پیش بینی رفتار رانندگی توسط خرده مقیاس‌های کنترل رسمی، شدت هیجانی، کنترل غیر رسمی و تازگی هیجانی در سطح ۰/۰۱ معنی دار می‌باشد.

جدول ۴: ضریب همبستگی چندگانه، ضرایب رگرسیون، ضریب تعیین و خطای استاندارد برآورد

گام ها	متغیرهای پیش بین	ضریب همبستگی چندگانه R	ضریب بنا استاندارد شده (Beta)	مجدور ضریب همبستگی چندگانه $R^2$	مجدور ضریب همبستگی چندگانه تعدیل شده	خطای استاندارد برآورد	ضریب t	معنی داری	دوربین واتسون	تاورانس	VIF
۱	کنترل رسمی	۰/۳۱	۰/۲۲	۰/۱۵	۳/۴۴	۵/۷۸	۰/۰۱	۰/۰۰۰	۱/۹۸۶	۰/۸۰۱	۱/۴۹۴
۲	شدت هیجانی	۰/۳۷	۰/۲۴	۰/۱۹	۳/۴۴	۹/۴۵	۰/۰۱	۰/۰۰۰	۰/۹۲۸	۰/۹۲۸	۱/۰۷۸
۳	کنترل غیر رسمی	۰/۴۰	۰/۲۹	۰/۱۴	۳/۴۴	۷/۴۴	۰/۰۱	۰/۰۰۰	۰/۹۱۳	۰/۹۱۳	۱/۰۹۶
۴	تازگی هیجانی	۰/۴۴	۰/۳۱	۰/۱۱	۳/۴۴	۵/۰۶	۰/۰۱	۰/۰۰۶	۰/۸۴۲	۰/۸۴۲	۱/۴۸۸

نتایج جدول (۴) نشان می‌دهد که پیش بینی رفتار رانندگی طی چهار گام، بوده است. برپایه آن چه که در جدول بعد ارائه شده، خرده مقیاس‌های کنترل رسمی (۰/۲۲)، شدت هیجانی (۰/۲۴)، کنترل غیر رسمی (۰/۲۹) و در گام نهایی تازگی هیجانی این توان پیش بینی را به طور کلی به (۰/۳۱) افزایش داد.

### بحث و نتیجه‌گیری

این پژوهش با هدف بررسی پیش بینی رفتار رانندگی از طریق کنترل اجتماعی و هیجان خواهی در رانندگان وسایل نقلیه عمومی برون انجام شده است. به طور کلی یافته‌ها نشان می‌دهد که بین کنترل اجتماعی و هیجان خواهی با رفتار رانندگی رابطه معنی‌داری وجود دارد و کنترل اجتماعی و هیجان خواهی توان پیش بینی معنی‌دار رفتار رانندگی را دارا می‌باشد. نتایج مطالعه دهلن و همکارانش (۲۰۰۵) و گودرزی و شیرازی (۱۳۸۴) نشان دادند هیجان خواهی بالا نسبت به هیجان خواهی پایین با رفتارهای غیرعادی رانندگی ارتباط بیشتری دارد. سالمانا، توماس و استفن (۲۰۱۲) در پژوهشی نشان دادند که افرادی که بیشتر درگیر تصادفات هستند، رفتارهای هیجان خواهی بیشتر و بازداری رفتاری پایین‌تری نشان می‌دهند. به طور کلی می‌توان این گونه عنوان نمود که بر اساس مدل هیجان خواهی زاگرمین هنگامی که افراد در چرخه‌ی افزایش افراطی توجه به هیجان قرار می‌گیرند، همچنین دان‌الپ و رومر (۲۰۱۰) در مطالعه‌ی نشان داده‌اند که هیجانی خواهی، نقش برجسته‌ای در تصادف‌های جوانان دارد؛ آن‌ها همچنین خاطرنشان کردند که بیشتر مطالعات دریافته‌اند که رابطه مثبتی بین هیجان خواهی و بروز تصادف وجود دارد. آیورسن (۲۰۰۵) بین حالت‌های منفی هیجانی با رفتارهای پرخطر رانندگی رابطه معنی‌داری به دست آوردند. در تبیین این یافته می‌توان گفت که در مورد برخی افراد بر اساس دیدگاه رفتارگرایی، پاداش نهفته در فعالیت‌های پرخطر بر هر تنبیه احتمالی غلبه می‌کند و این افراد برای کسب هیجان‌های بیشتر که با توجه به تقویت‌های اجتماعی از گروه همسالان بر اساس اثر متقابل و مبادله‌ی اجتماعی در رویکرد فرهنگی اجتماعی یا مباحث درونی و شناختی بر اساس دیدگاه شناختی مثل حس خوشایندی کسب نموده‌اند، در نهایت گرایشی اعتیادگونه به خطرجویی و خطرپذیری دارند؛ اما، این قاعده در مورد افراد دارای هیجان خواهی زیاد، الزاماً و همواره صادق نیست؛ زیرا هیجان خواهی، منبع انگیزشی اصلی این افراد نبوده و آن‌ها تلاش دارند تا جای ممکن، احتمال بروز خطر را با اقدامات احتیاطی به حداقل برسانند. نتایج حاصله از این تحقیق با تحقیق و کیبامب ایساک (۲۰۰۴) مطابقت دارد و نیز طبق رویکرد رفتاری، زمینه قانون‌گرایی از طریق قوانین یادگیری و فرایندهای جرمه و تقویت مثبت و منفی ایجاد می‌شود. اگر جامعه تمامی رفتارهای افراد را در چارچوب منسجمی تعیین کند، زمینه کسب قانون‌گرایی بر اساس نظام کنترل رفتار به خصوص فرایند تقویت رفتارهای مطلوب را افزایش خواهد داد. علاوه‌براین، شواهدی در حمایت از واردکردن هنجار اجتماعی در نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده وجود دارد.

مطالعات مختلف از جمله در حوزه تخلفات ترافیکی گادین و همکاران<sup>۱</sup>، (۲۰۰۵)؛ الیوت و تامسون<sup>۲</sup>، (۲۰۱۰) نشان داده است که واردکردن هنجار اجتماعی، میزان واریانس بیشتری از رفتار را تبیین می‌کند. طبق نظریه نظم اجتماعی اگر هنجارهای اجتماعی برپایه تکالیف اجتماعی و اخلاقی بنا نشوند، از کارایی لازم برخوردار نخواهند بود و رعایت آن‌ها بیشتر مبتنی بر مصلحت و نظارت بیرونی است که این خود سبب می‌گردد هنگام عدم حضور ناظر عدول از قوانین انجام گردد و به طبع هزینه‌های

1. Elliott & Thomson

2. Godin

اقتصادی و روانی بیشتری دربردارد (چلبی، ۱۳۹۳). دیدگاه هنجاری در جهت پایدار کردن رعایت قوانین، علاوه بر جامعه‌پذیری ارزش‌های اجتماعی، توجه خود را به مسئله حفظ و تداوم فرهنگ قانونی در میان بزرگسالان معطوف می‌سازد. همچنین در مورد برخی افراد، پاداش نهفته در فعالیت‌های پرخطر (کسب هیجان) بر هر تنبیه احتمالی، که به صورت کنترل یا غیر رسمی، غلبه می‌کند و این افراد برای کسب هیجان‌های شدید، گرایش ذاتی به خطر جویی و خطرپذیری دارند؛ اما به نظر کومه (۲۰۰۱)، این قاعده در مورد افراد دارای هیجان خواهی زیاد الزاماً صادق نیست؛ زیرا خطرپذیری، منبع انگیزشی اصلی این افراد نبوده و آن‌ها تلاش دارند تا جای ممکن، احتمال بروز خطر را با اقدامات احتیاطی به حداقل برسانند. با توجه به یافته‌های این پژوهش پیرو تاثیرگذاری کنترل اجتماعی و هیجان خواهی بر رفتارهای اجتماعی از جمله رفتار رانندگی بنا بر نظریه پیوند اجتماعی زمانی فرد دست به کج رفتاری می‌زند که پیوند عاطفی و تعاملی فرد و جامعه ضعیف شده باشد. این امر ناشی از عدم احساس تعهد و تعلق خاطر، عدم احساس مسئولیت اجتماعی و عدم احساس مشارکت اجتماعی در بین افراد و نهادهای جامعه است. برهم خوردن نظم شهری، هرج و مرج و مشکلات تردد، بروز تصادفات و اختلال در رفت و آمد و تردد وسایل نقلیه و شهروندان، می‌توانند از پیامدهای ناشی از عدم پیوند اجتماعی محسوب شوند. از محدودیت‌های این پژوهش می‌توان به محدود بودن به بازه‌ی زمانی در سال ۱۳۹۷ و مکان شهر ساری در خصوص جامعه‌ی هدف رانندگان برون شهری اشاره نمود و همچنین دیگر محدودیت روش‌شناسی این پژوهش مرتبط با عدم علت یابی است. بنابراین پیشنهاد می‌گردد دیگر محققین پژوهش‌های مشابه را در دیگر مناطق و گروه‌های رانندگان مورد مطالعه قرار دهند و تعیین تفاوت بین دو جنس به صورت مقایسه‌ای نیز توصیه می‌گردد.

با توجه به آن‌که سیستم هیجانی شامل مولفه‌های؛ ارزیابی، تنظیم و کاربرد است، در خصوص مباحث هیجانی که رابطه‌ی مستقیمی با رفتار رانندگی دارا بود، برای بهبود وضعیت تخلفات که اغلب به صورت تکانه‌ای در رانندگی می‌باشد، شرایط آگاه‌سازی به جامعه‌ی هدف در همه‌ی ابعاد به طور خاص مخاطرات حاصله، پیشنهاد می‌گردد. رانندگان برون شهری در قبل از دریافت مجوز تردد در خارج از شهر، از لحاظ سلامت روانی، تحمل استرس، مهارت‌های ارتباطی مورد بررسی قرار بگیرند. تشدید کنترل و اعمال قانون همانند: کلاس‌های جبرانی در خصوص کسب مهارت‌های هنجارپذیری و احترام به حقوق دیگران توسط پلیس راه جهت بازدارندگی بروز اثرات هیجان خواهی و قانون‌گریزی در این رانندگان انجام پذیرد. با توجه به آن‌که تنبیه از تکنیک‌های رفتاری سال‌ها است که دیگر جایگاهی ندارد، برای بر خورد و کنترل رانندگی، رانندگان خاصی موظف به انجام فعالیت‌های اجتماعی شوند و از مصداق‌های تکنیک جبران غالباً استفاده گردد.

این پژوهش بدون همکاری مدیریت، مراکز تاکسی‌رانی برون شهری در جهت دستیابی به نمونه‌های افراد مورد مطالعه انجام نمی‌گرفت. در همین‌جا از کلیه این عزیزان تشکر و قدردانی نموده و همچنین از جانب سازمان فوق حمایت مالی از پژوهش و تعارض منافع وجود نداشته است.

### منابع

ابوالقاسمی، عباس و نریمانی، محمد (۱۳۸۵). آزمون‌های روان‌شناختی. انتشارات باغ رضوان.  
 احمدی، سیروس؛ کرمی، عصمت؛ نیکدل، فریبرز؛ حیدری، علی؛ نیکدل، فریبرز (۱۳۹۳). بررسی رابطه میزان کنترل اجتماعی و بی‌نظمی در بین شهروندان شهر دهدشت. پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی، ۳، ۲، ۳۵-۴۶.



- بهروان، حسین؛ بهروان، ندا (۱۳۹۰). علل جامعه‌شناختی رانندگی پر خطر در مشهد، فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی، ۱، ۲۸، ۱۴۲-۱۰۹.
- پاکدینامیری، علیرضا؛ پاکدینامیری، مرتضی (۱۳۹۰). شناسایی و رتبه‌بندی عوامل رفتار فردی مؤثر بر کاهش تخلفات رانندگی با استفاده از الگوریتم تاپسیس. فصلنامه راهور، ۸، ۵۹-۴۸.
- چلبی، مسعود (۱۳۹۳). تحلیل نظری و تطبیقی در جامعه‌شناسی، تهران: نی.
- سئوف حدادی ثانی، سوسن؛ طبیبی، زهرا؛ صالحی قدردی، جواد (۱۳۹۴). بررسی رابطه‌ی خشم رانندگی، خودنظم‌جویی هیجانی و توانایی‌بازداری با رفتارهای پرخطر رانندگی. چهاردهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک، تهران، معاونت و سازمان حمل و نقل ترافیک. شمس، محسن؛ رشیدیان، آرش؛ شجاعی زاده، داود؛ مجدزاده، سید رضا (۱۳۸۷). وضعیت نگرش و رفتارهای خطرناک رانندگی در رانندگان تاکسی شهر تهران، دومین همایش جامعه‌ایمن شهر تهران، تهران، شهرداری تهران.
- شاکری نیا، ایرج (۱۳۹۱). رابطه نگرش درخصوص منزلت پلیس، هیجان خواهی و پرخاشگری با فرهنگ رانندگی مردان راننده شهر رشت. دوازدهمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک ایران، ۱، ۱۲، ۱۰۳-۹۱.
- سورای، احمد؛ باغبانی، رضاعلی (۱۳۸۸). بررسی و مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف با رانندگان عادی، راهنمایی و رانندگی شهر تهران، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۳، ۱۱، ۱۱۸-۱۰۵.
- صادقی فسایی، سهیلا؛ خیرخواه زاده، سید احسان (۱۳۹۰). مطالعه کیفی رانندگی غیرهنجارمند، فصلنامه دانش انتظامی، ۱۳، ۲، ۱۱۱-۱۰۱.
- فردوسی، طیبه؛ احمدی، علی صغر (۱۳۹۱). بررسی مقایسه شخصیت رانندگان تصادفی و غیرتصادفی. مجله مطالعات روان‌شناختی، ۷، ۲، ۸۵-۱۰۴.
- قائمی زاده، محمدسلیمان؛ کولیوند، شکیبا (۱۳۹۴). بررسی جامعه‌شناختی عدم رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی (مورد مطالعه شهر همدان اولین کنگره علمی پژوهشی سراسری توسعه و ترویج علوم تربیتی و روانشناسی، جامعه‌شناسی و علوم فرهنگی اجتماعی ایران ۱، ۲، ۳۲-۲۴).
- مجدزاده، رضا؛ رشیدیان، آرش؛ شمس، محسن؛ شجاعی زاده، داوود؛ منتظری، علی (۱۳۹۰). استفاده از الگوی بازاریابی اجتماعی برای کاهش رفتار خطرناک رانندگی در رانندگان تاکسی شهر تهران. مجله دانشکده بهداشت و انستیتو تحقیقات بهداشتی. ۹ (۲): ۲۱-۴۰.
- نظری تلوکی، فرح (۱۳۹۴). جامعه‌پذیری و کنترل اجتماعی در آموزش و پرورش. دومین کنفرانس بین‌المللی رویکردهای نوین در علوم، مهندسی و تکنولوژی، ۴، ۲، ۶۱-۵۲.
- Arnett, J. (1994). Sensation seeking: A new conceptualization and a new scale. *Personality and individual differences*, 16, 289-289.
- Asamer, J., van Zuylen, H.J. & Heilmann, B. (2013), «Calibrating carfollowing parameters for snowy road conditions in the microscopic traffic simulator VISSIM», *Intelligent Transport Systems, IET*, 7, 1, 121-114
- Bachoo, S., Bhagwanjee, A., Govender, K. (2013). The influence of anger, impulsivity, sensation seeking and driver attitudes on risky driving behaviour among post-graduate university students in Durban, South Africa, *Accident Analysis & Prevention*, 55, 67-76.
- Charlton, S. G., & Starkey, N. J. (2011). Driving without awareness: The effects of practice and automaticity on attention and driving. *Transportation research part F: Journal of Traffic Psychology and Behavior*, In Press, corrected proof.6, 9, 201-222.

- Dingus, T.A. (2011). Crash and risky driving involvement among novice adolescent drivers and their parents. *American Journal of Public Health*, 101, -2362-2367.
- Dunlop, S. M., & Romer, D. (2010). Adolescent and young adult crash Risk: sensation seeking, substance use Propensity and Substance use behaviors. *Journal of Adolescent Health*, 46, 90-92.
- Elliott, M. A. & Thomson, J. A. (2010) «The Social Cognitive Determinants of Offending Drivers' Speeding Behavior», *Accident Analysis and Prevention*, 42: 1595-1605.
- Godin, G., Conner, M. & Sheeran, P. (2005) «Bridging the Intention – Behavior Gap: The Role of Moral Norm», *British Journal of Social Psychology*, 44: 497 – 512.
- Graziano, P. A. Reid, A. Slavec, J., Paneto, A. (2015). ADHD Symptomatology and Risky Health, Driving, and Financial Behaviors in College The Mediating Role of Sensation Seeking and Effortful Control. *Journal of Attention Disorders*, 19, 3, 201-225.
- González-Iglesias, B. (2014). Sensation seeking and drunk driving: The mediational role of social norms and self-efficacy. *Accident Analysis & Prevention*, 71, 22–28.
- Gottfredson, M. R. (2011). The role of choice in crime causation: Self-control theory. Paper presented at the annual meeting of the American Society of Criminology, Washington, DC.
- Haque, M. M., Chin, H. C., & Lim, B. Ch. (2010). Effects of impulsive sensation seeking, aggression and risk-taking behaviors on the vulnerability of motorcyclists. *Journal of Asian Transport Studies*, 1(2):165-180.
- Ho, S., Wong, Y. & Chang, V.W. (2015) «What can eco-driving do for sustainable road transport? Perspectives from a city ecodriving programme», *Sustainable Cities and Society*, vol. 14, pp. 82-88.
- Intravia, J., Jones, S., & Piquero, A. R. (2012). The roles of social bonds, personality, and perceived costs: An empirical investigation into Hirschi's "new" control theory. *International Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology*, 56, 1182-1200.
- Jie, L., Van Zuylen, H., Chen, Y., Viti, F. & Wilmink, I. (2013), "Calibration of a microscopic simulation model for emission calculation", *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 31, 172-184.
- Paleti, R., Eluru, N., & Bhat, C. R. (2010). Examining the influence of aggressive driving behavior on driver injury severity in traffic crashes. *Accident Analysis & Prevention*, 42(6), 1839-1854.
- Qian, G. & Chung, E. (2011), «Evaluating effects of eco-driving at traffic intersections based on traffic micro simulation», *Proceedings of the 34th Australasian Transport Research Forum*, Adelaide, Australia, pp. 1-11.
- Reisig, M. D., Wolfe, S. E., & Pratt, T. C. (2012). Low self-control and the religiosity-crime relationship. *Criminal Justice and Behavior*, 39, 1170-1191.
- Raymond Bingham, C., Zakrajsek, J.S., Almani, F., Shope, J.T., Sayer, T.B. (2015). Do as I say, not as I do: distracted driving behavior of teens and their parents. *Journal of safety research*, 55, 21-29.
- Sagberg, F., Selpi, Piccinini, G.F.B., Engström, J. (2015). A review of research on driving styles and road safety. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 57, 1248-1275.
- Taubman-Ben-Ari, O., Eherenfreund-Hager, A., & Prato, C. G. (2016). The value of self-report measures as indicators of driving behaviors among young drivers. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 39, 33-42.
- Tao, D., Zhang, R., Qu, X. (2017). The role of personality traits and driving experience in self-reported risky driving behaviors and accident risk among Chinese drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 99, 228–235.
- Yıldırım-Yeniera, Z., Vingilisa, E., Wiesenthalb, D. L., Mann, R. E., Seeley, J. (2016). Relationships between thrill seeking, speeding attitudes, and driving violations among a sample of motorsports spectators and drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 86, 16–22.