

تحلیل جامعه شناختی الگوی بوق زدن رانندگان (مورد مطالعه: مشهد)

سید علیرضا میرانوری بایگی، دانشجوی دکتری جامعه شناسی دانشگاه فردوسی مشهد

miranvari@yahoo.com

تاریخ پذیرش: تیر ۹۳

تاریخ ارسال مقاله: فروردین ۹۳

چکیده

تحقیق حاضر به بررسی رفتار رانندگان در زمینه بوق زدن می‌پردازد. این تحقیق در شهر مشهد انجام می‌شود. رویکرد تحقیق، کیفی و با استفاده از روش اتنومتودولوژی است. به این منظور ابتدا انواع بوق زدن رانندگان در شهر مشهد موردشناسایی قرار گرفته و در مرحله بعد با استفاده از پنج راننده، انواع شناسایی شده بوق زدن رانندگان مورد بررسی قرار می‌گیرد. برای توصیف و تحلیل داده‌های به دست آمده از روش‌های تفسیر داده و آزمایش‌های نقض کننده استفاده می‌شود. نتایج تحقیق نشان می‌دهد بوق زدن به ابزاری برای رانندگان تبدیل شده که استفاده از آن سبب کاهش رعایت قانون و احتیاط در رانندگی می‌شود. می‌توان گفت در رفتار ترافیکی رانندگان، استفاده از انواع بوق زدن سبب افزایش و تقویت تخلفات عمدی و غیر عمدی رانندگی می‌شود. در این تحقیق ارائه آموزش‌های لازم به رانندگان در زمینه استفاده از بوق و نظارت کافی توصیه می‌شود.

کلید واژه: راننده، بوق زدن، اتنومتودولوژی

۱- مقدمه

که در این میان می‌توان به اثرات آن در ابعاد جسمانی و روانی اشاره کرد [۲،۱] صدا یکی از عوامل زیان‌آور مهم در شهرهای بزرگ است که زندگی در شهرها را با مخاطرات زیادی رو به رو کرده است. از مهم‌ترین منابع ایجاد این آلودگی ترافیک و تردد خودروهاست. تحقیقات مختلفی در زمینه آلودگی صوتی انجام شده که نشان دهنده تأثیر عوامل مختلف از جمله بوق خودرو بر آلودگی صوتی است [۳،۴]. البته مشکل بوق زدن فقط به آلودگی صوتی ختم نمی‌شود. در واقع همان گونه که گفته شد با دقت در بوق زدن رانندگان، می‌توان انواع مختلفی از آن را مشخص کرد که هر کدام معنای خاصی برای رانندگان و سایر عابران دارد. ضمن این که می‌توان الگوی مشخصی را نیز در این رفتار مشاهده کرد که بر رفتار رانندگی تأثیرات نامطلوبی نیز می‌گذارد. برخی جامعه‌شناسان بر این باورند برای رسیدن به درکی از رفتارهای ترافیکی مردم باید به زندگی روزمره مردم عادی پرداخته شود. مردم عادی در زندگی روزمره ترافیکی خود فرهنگ و الگوهای رفتار اجتماعی شکل می‌دهند که تا اندازه زیادی می‌تواند تمام عوامل ترافیکی را تحت تأثیر خود قرار دهد [۵]. در این تحقیق

تمام دارندگان وسایل نقلیه خصوصی و عمومی در طول روز، ده‌ها و شاید صدها بار از بوق خودروی خود استفاده می‌کنند که به‌جرات می‌توان گفت درصد بالایی از این بوق زدن‌ها به صورت عادت انجام می‌شود. بوق زدن در جامعه کنونی ما معانی مختلفی پیدا کرده است. این ناهنجاری صوتی در موقعیت‌های مختلف به گونه‌های متفاوت ظاهر می‌شود. امروزه افراد در رانندگی، رفتارهای خود را به وسیله بوق به یکدیگر منتقل می‌کنند. یعنی بوق به عنوان عامل ارتباط تلقی شده و به وسیله این عامل اشخاص از وضعیت یکدیگر باخبر می‌شوند. اگر چه بوق فقط تلنگری برای اطلاع است، به گونه‌ای که شخص موجبات هدر رفتن وقت را فراهم نکند، اما باعث از بین رفتن امنیت روانی شده و اعصاب اشخاص را بر هم می‌زند. در واقع بوق زدن بخشی از پدیده آلودگی صوتی است که در شهرهای بزرگ نمود بیشتری دارد. آلودگی صوتی یکی از مهم‌ترین آلاینده‌های زیست محیطی است که در ابعاد مختلف سلامتی انسان را به مخاطره می‌اندازد

که ظاهراً به نظر می‌رسد: نظم واکنش‌های متناوب نسبت به موضوع‌های خنده‌دار، آزادانه و به دلخواه یک فرد سازمان نیافته است. در واقع قضیه این نیست که چیزی خنده‌دار یا هر چیز دیگری باید رخ دهد، بلکه این خنده باید بر مبنای داوطلبانه یا با ترغیب اتفاق افتد [۷].

۲-۳- نظر به ساختار بندی گیدنز

در بحث نظری به صورت خلاصه به نظریه ساختار بندی گیدنز که ارتباط خاصی با دیدگاه اتنومتودولوژی دارد می‌پردازیم چرا که گیدنز در این بحث نگاه ویژه‌ای به شکل‌گیری الگوهای ناشی از تعامل بین کنش‌گران و ساختار می‌پردازد. او معتقد است در تبیین ساختارها باید نقش کنش‌گران و عوامل فاعلی را مد نظر قرار داده و به جایگاه انسان‌ها و کنش آن‌ها شأن و جایگاهی قائل شویم [۱۱] از نظر گیدنز، مهم‌ترین کلید برای فهم دگرگونی‌های علوم اجتماعی، پرداختن به کنش انسانی و ساخت اجتماعی است و در هر تحقیقی در حوزه علوم اجتماعی باید به نوعی به دنبال بیان رابطه بین عاملیت و ساختار بود [۱۲]. در این راستا او می‌گوید مفهوم ساخت به خودی خود کاربردی برای جامعه‌شناسی ندارد. شناخت ما از تأثیرات جهان اجتماعی در تکامل و کنش‌های روزمره انسان‌ها نهفته است [۱۳]. به نظر گیدنز ساختارها و عوامل انسانی پدیده‌های جدا از هم نیستند. از یک طرف ساختارها، زمینه عملکرد اجتماعی کنش‌گران را تعیین می‌کنند و از طرف دیگر عوامل انسانی با کنش‌های خود شرایط باز تولید ساختارها را فراهم می‌کنند. در این جا هم به جنبه الزام آور ساختارها و هم به جنبه خلاقیت کنش‌گران توجه دارد [۷]. همان گونه که در ابتدای تحقیق گفته شد با استفاده از رویکرد اتنومتودولوژی که در این چند سطر توضیحاتی درباره آن داده شد، محقق سعی می‌کند در مورد رفتار رانندگان در استفاده از بوق ماشین به تحقیق بپردازد.

۳- ادبیات تجربی تحقیق

در بررسی پیشینه تحقیق به طور خلاصه این نتایج مشخص می‌شود:

تحقیقات کیفی با رویکرد جامعه‌شناختی نتایج مطلوب‌تری را نسبت به تحقیقات کمی در حوزه ترافیک و حمل نقل به همراه دارد [۱۴] می‌توان با رویکرد جامعه‌شناسی و نقش الگوهای رفتار اجتماعی به اثرات متقابل فرهنگ و ساختارهای اجتماعی و ترافیک و مهندسی ترافیک پرداخت [۵] یکی از دلایل سرعت

زیاد خودرو در نتیجه رفتار، تحریک‌جویی در رفتار رانندگی است [۱۵، ۱۶، ۱۷] بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار پر خطر رانندگان رابطه مثبتی برقرار است [۱۸، ۱۹، ۲۰، ۲۱] بین تیپ‌های پرخاشگری و رفتارهای منفی رانندگی رابطه مستقیم و مثبت وجود دارد [۲۲، ۲۳، ۲۴]. سه نوع رانندگی آرام، عادی و هجومی بر اساس روحیه رانندگان تشخیص داده می‌شود [۲۵] علل رفتارهای پرخطر رانندگی قانون‌گریزی، رانندگی خصومت‌آمیز، سابقه رانندگی و متوسط رانندگی در روز هستند [۲۶، ۲۷] رفتار ناهنجار رانندگان ناشی از عدم کنترل درونی و عوامل مؤثر بر این کنترل درونی است [۲۸، ۲۹] و عامل پرخاشگری در کنار تحریک‌جویی و خشم از مهم‌ترین عوامل رفتارهای پرخطر رانندگی هستند [۳۰، ۳۱، ۳۲] در این تحقیقات رفتارهای رانندگی مورد بررسی قرار گرفته و با دسته‌بندی مختلف عوامل تأثیرگذار بر رفتار رانندگی پرخطر مانند خشم، پرخاشگری، تحریک‌جویی و در کنار آن دسته‌بندی انواع رانندگی و تأثیر تیپ‌های شخصیتی بر رانندگی مشخص می‌شود.

۴- روش تحقیق

استراتژی کلی این تحقیق بر اساس رویکرد تحقیقات کیفی و با استفاده از اتنومتودولوژی است. در واقع رویکردهای کیفی در تحقیقات اجتماعی در حوزه ترافیک تأثیرات بهتری دارند [۳۳]. برنامه پژوهشی روش‌شناسی مردمی بر این امر توجه می‌کند که مکانیسم‌های ایجاد و زندگی در جهان اجتماعی چیست؟ در پاسخ به این پرسش، روش‌شناسی مردمی معتقد است که فهم‌های مشترک از تمام ابعاد جهان بر اساس مجموعه‌ای از مفروضات، روش‌ها و رویه‌ها (قواعد) استوار است. روش‌شناسان مردمی درصدد کشف این مفروضات هستند. روش‌شناسی مردمی درصدد این است که روش‌های ایجاد نظم اجتماعی را کشف کند. این روش‌ها توسط افراد معمولی به کار گرفته می‌شود. کشف این مفروضات به روش‌های گوناگونی انجام می‌شود. در این تحقیق از آزمایش‌های نقض‌کننده برای نشان دادن ساخت هنجاری و شیوه تفسیر اسنادی برای شناسایی الگوی مورد نظر استفاده می‌کنیم.

۴-۱- روش‌های مورد استفاده

آزمایش‌های نقض‌کننده: در مطالعات اولیه هدف آزمون فرضیه و یا اثبات فرضیه نیست، بلکه هدف آن است که بدین وسیله داعیه‌های روش‌شناسی مردمی مدلل و روشن شود. اول

۲- بوق پرخاشگر: این نوع بوق زدن معمولاً نشان دهنده پرخاشگری رانندگان نسبت به هم یا عابران پیاده است که اغلب به دلیل عدم رعایت قانون از یک یا هر دو طرف می‌تواند ایجاد شود. گاهی نیز سایر بوق‌ها در صورت عدم توجه طرف مقابل می‌تواند تبدیل به بوق پرخاشگر شود. این نوع بوق نیز دارای شدت و ضعف است و شدیدترین نوع آن می‌تواند منجر به درگیری فیزیکی بین طرفین شود.

۳- بوق خبری: کاربرد این بوق به طور کلی کمتر از سایر بوق‌هاست. برای شناسایی آن باید به جنبه عدم هشداردهی آن توجه کرد. یعنی عدم استفاده از آن خطری برای رانندگان ایجاد نمی‌کند. بیشتر در چراغ قرمز یا هنگام پارک و امثال آن استفاده می‌شود. اگرچه قابلیت زیادی برای تبدیل به بوق پرخاشگر را دارد مثل پشت چراغ قرمز.

۴- بوق بی جا: این بوق در ذات خود کاربرد خاصی ندارد و راننده بیشتر بر اساس عادت به بوق زدن یا در جایی که هیچ نیازی به بوق زدن از دید سایر رانندگان نیست از آن استفاده می‌کند.

۵- بوق مزاحم: این بوق انواع فراوانی دارد و یکی از انواع بوق‌زدن‌های مسأله‌ساز در خیابان است. که بیشتر در محله‌های مسکونی اتفاق می‌افتد و مزاحمت برای نوامیس یکی از انواع آن است.

۶- بوق آشنایی: گاهی فرد با آشنایی در خیابان رو به رو می‌شود و برای وی بوق می‌زند. این یکی از اشکال پرکاربرد بوق آشنایی است که البته آن را می‌توان در زمره بوق‌های مزاحم دانست.

۷- بوق شادی: بوق در هنگام عروسی یکی از پرکاربردترین اشکال آن است. این بوق زدن هم در زمره بوق‌زدن‌های مزاحم قرار می‌گیرد. در این تحقیق بیشتر چهار نوع اول برای ما کاربرد دارد و بوق مزاحم و انواع آن برای بررسی نیاز به تحقیق جداگانه و مفصلی دارد.

آن که وابستگی افراد به دانش مبتنی بر بدیهیات مسلم نشان داده شود و دوم این که کاری که کنش‌گران می‌کنند، یعنی سعی در ایجاد نظم و جهت دادن به آن، به هم می‌خورد [۶] روش گردآوری و تفسیر داده: از آن جایی که درک آشنایی عمل دیگران بخشی از فرایند کنش متقابل روزانه است، لازم است آن چه این کنش‌ها را می‌سازند از طریق مشارکت و مشاهده مستقیم مورد مطالعه قرار گیرد تا ماهیت عمل برای ما روشن شود. از این جهت یکی از روش‌های معمول روش‌شناسی مردمی، روش مشاهده و مشاهده همرا با مشارکت حین بررسی فعالیت‌های روزانه است تا به وسیله آن بتوان به برداشت‌های مختلف انسان در شرایط متفاوت پی برد [۶]. موارد غیر قابل مشاهده از طریق اختلال نظم قبلی کشف می‌گردد که از طریق توضیح خواستن بیشتر، سوال پیچ کردن و قطع مکالمه و ... انجام می‌پذیرد. در این تحقیق برای جمع‌آوری اطلاعات از روش مشاهده، مشاهده مشارکتی و مصاحبه استفاده شده است.

۲-۴- بررسی اعتبار تحقیق

برای بررسی اعتبار تحقیق حاضر چند روش وجود دارد که عبارت است از: اعتباریابی از طریق انجام تحقیق توسط محقق دوم - اعتباریابی به وسیله افراد معمولی - اعتباریابی از طریق اجماع و فعالیت گروهی. روش‌شناسان مردمی از طریق فعالیت گروهی، اعتبار تحقیق خود را نشان می‌دهند. [۹] در این تحقیق با توجه به این که گروه مورد بررسی رانندگان هستند، استفاده از نظرات و دیدگاه‌های رانندگان و کسانی که با رانندگی در ارتباط هستند در تحلیل و توصیف نتایج استفاده می‌شود.

۳-۴- معرفی انواع بوق زدن رانندگان

انواع بوق زدن رانندگان که به طور کلی در مرحله اکتشافی به دست آمده و عبارت است:

۱- بوق هشدار: بوقی است که معمولاً رانندگان به منظور هشدار به سایر رانندگان یا عابر پیاده از آن استفاده می‌کنند. هدف این بوق هشدار نسبت به ماشین دیگر و یا عابر است که البته بسته به وضعیت به وجود آمده دارای شدت و ضعف است. این هشدار می‌تواند در نتیجه عمل خلاف قانون راننده یا طرف مقابل باشد. موارد تجربی این نوع بوق زدن مانند سرعت بالا و بوق زدن برای خبر کردن عابر پیاده یا ماشین جلو برای این که از مسیر راننده خارج شود. هشدار به راننده‌ای که از فرعی به اصلی می‌آید. هشدار به راننده‌ای که در تقاطع ممکن است به وی برخورد کند. این بوق دارای کاربرد زیادی است و در صورت استفاده نکردن از آن خطرات زیادی برای رانندگان ایجاد می‌شود.

۵- اجرای تحقیق

۵-۱ - مرحله اکتشافی

نمایش بگذارند. رانندگی رانندگان در این مرحله کلیت مراحل اکتشافی را تأیید و البته بخش‌هایی از مباحث آن را تقویت یا محدود کرد. جدول شماره ۱ توصیف کلی از وضعیت بوق زدن رانندگان در خیابان است.

راننده	سابقه رانندگی	تعداد استفاده از بوق در دو ساعت
اول	۱	۲۶
دوم	۵	۱۹
سوم	۷	۲۱
چهارم	۱۰	۲۵
پنجم	۲۲	۲۵
میانگین	۱۱	۱۱,۶

جدول ۱: تعداد استفاده رانندگان از بوق ماشین

در این مرحله تعداد بوق زدن‌های راننده توسط فرمی که در اختیار محقق است شمارش و در یکی از انواع شناسایی شده قرار می‌گیرد. البته شمارش تعداد بوق‌ها صرفاً بر اساس تعداد آن‌ها نیست. به عنوان مثال راننده‌ای برای موضوعی مثل هشدار به ماشین جلو چندین بار بوق می‌زند که این چند بار یک دفعه حساب می‌شود. همان گونه که در جدول اول مشاهده می‌شود تعداد کل بوق‌هایی که رانندگان در مجموع ۱۰ ساعت رانندگی در سطح شهر مشهد زده‌اند ۱۱۶ مرتبه محاسبه می‌شود. به طور متوسط هر راننده در هر ساعت ۱۱,۶ بار از بوق ماشین استفاده کرده است. این جدول نشان می‌دهد که رانندگان تازه کار و قدیمی تمایل بیشتری برای استفاده از بوق دارند. در جدول شماره ۲ تعداد هر نوع از انواع بوق زدن رانندگان مشخص شده است. لازم است یادآوری شود که جداول آماری فوق فقط برای بررسی‌های کیفی استفاده می‌شوند و نمی‌توان از آن‌ها نتیجه‌گیری آماری داشت.

راننده	هشدار	پرخاشگر	خبری	بیجا
اول	۱۵	۶	۴	۱
دوم	۱۳	۳	۳	-
سوم	۱۱	۶	۲	۲
چهارم	۱۲	۸	۳	۲
پنجم	۱۴	۸	۳	-
جمع کل	۶۵	۳۱	۱۵	۵
درصد از کل	۵۶%	۲۷%	۱۳%	۴%

قبل از انجام تحقیق با استفاده از نظریات و تجربیات رانندگان با تجربه و همچنین افراد درگیر در امر رانندگی (مانند مأمور راهنمایی و رانندگی) در شهر مشهد اقدام به جمع‌آوری اطلاعات اولیه در زمینه استفاده رانندگان از بوق ماشین می‌کنیم. در این مرحله با توجه به زمینه‌های بررسی، هشت نوع بوق زدن در رفتار رانندگان تشخیص داده شده و در تکمیل فرم رانندگی و استفاده از بوق توسط رانندگان مورد استفاده قرار می‌گیرد. البته در مراحل بعدی این هشت نوع به پنج نوع تقلیل پیدا می‌کند.

۵-۲ - مراحل انتخاب رانندگان

در این مرحله ۵ راننده طی مراحل مختلف انتخاب شدند تا برای استفاده از بوق زدن در رانندگی مورد بررسی قرار گیرند. فرایند انتخاب رانندگان به گونه‌ای بود که در آن رانندگانی از کمترین میزان تجربه رانندگی تا بیشترین تجربه وجود داشته باشند. به منظور این که رانندگی افراد، تحت تأثیر اهداف تحقیق قرار نگیرد، در مرحله اول تحقیق به رانندگان گفته شد که تحقیق در مورد آشنا شدن با فضای کلی خیابان‌های مشهد است و فقط از آن‌ها خواسته شد به مدت حدود ۲ ساعت در خیابان‌های مشخص شده به رانندگی بپردازند. نحوه انتخاب خیابان‌ها بر اساس بررسی وضعیت وضعیت ترافیکی آن‌ها در ساعات مختلف بود که بعد از مشخص شدن خیابان‌های مناسب در نقشه و مشورت گرفتن از افراد صاحب نظر در این زمینه نقشه رانندگی برای رانندگان مشخص شد. ساعات انتخاب شده به گونه‌ای بود که شلوغی و خلوتی محض وجود نداشته باشد تا راننده بهتر بتواند اقدام مرتبط با اهداف تحقیق داشته باشد.

۵-۳ - مرحله تفسیر داده

همان گونه که گفته شد مراحل تفسیر داده مستلزم کوششی است در جهت تشخیص یک الگوی مسلط. این مرحله تشخیص الگوی شناخته شده در استفاده رانندگان از بوق ماشین در هنگام رانندگی است. در این مرحله از ۵ راننده‌ای که انتخاب شده بودند با شرح مورد اشاره در روش تحقیق خواسته شد که هر کدام به مدت دو ساعت، در ساعات مختلف روز و در نقاط مختلف شهر اقدام به رانندگی کنند. برای رانندگان هیچ گونه محدودیتی وجود نداشت تا هر گونه می‌خواهند رانندگی کنند و حتی محقق به نوعی آن‌ها را ترغیب کرد تا رفتار خاص خود را نیز در معرض

که سبب تشدید و تقویت تخلفات ترافیکی می‌شود و در نتیجه باید از ابزارهای نظارتی شدید استفاده کرد. در نهایت در مرحله بعد از آزمایش‌های نقض کننده استفاده می‌شود تا ثابت شود که ساختار و الگوی به وجود آمده بوق زدن به عنوان بخشی از زندگی روزمره رانندگان در آمده و آن‌ها را بازتولید می‌کنند.

۵-۴- استفاده از آزمایش‌های نقض کننده

همان گونه که در تحلیل نظری ذکر شد هدف آزمایش‌های نقض کننده به هم زدن الگوی رفتاری مورد نظر است تا ساخت واقعیت اجتماعی نمایان شود. در این مرحله رانندگان مرحله قبل باید بدون بوق تقریباً در همان مسیرهای قبلی رانندگی می‌کردند. البته به آن‌ها در مورد تحقیق انجام شده در زمینه بوق زدن در رانندگی و نوع بوق زدن آن‌ها که در مرحله قبل انجام داده بودند توضیحاتی داده شد و سپس بوق رانندگان خودرو به طور کامل قطع گردید. این مرحله مشخص می‌کند که آیا ساختار رانندگی و رفتارهای موجود که بخشی از آن رفتارهای استفاده از بوق است در شهر این اجازه را به راننده خودرو می‌دهد که بدون بوق رانندگی کند و عکس‌العمل این رانندگان مهم است. در واقع می‌خواهیم نشان دهیم در صورتی که رفتار خاصی وجود دارد و ما این رفتار را که در این جا بوق زدن است نادیده می‌گیریم چه وضعیتی به وجود می‌آید. بعد از شروع تحقیق سه راننده بین نیم تا یک ساعت و با وجود رعایت قانون و احتیاط فراوان نتوانستند بدون بوق به رانندگی بپردازند و ترجیح دادند ادامه ندهند. دو راننده دیگر نیز که یکی از آن‌ها با تجربه‌ترین راننده بود با سختی زیاد توانستند این مرحله را تمام کنند. ضمن این که چند بار با وجود رعایت زیاد قوانین که ناشی از نداشتن بوق است تا مرحله تصادف نیز پیش رفتند. در واقع این آزمایش به خوبی نشان می‌دهد که رفتار رانندگان در شهر متکی به بوق زدن است و بدون بوق نمی‌توان رانندگی کرد. حتی اگر راننده با نداشتن بوق سعی کند احتیاط بیشتری در رانندگی داشته باشد، اما عکس‌العمل رانندگان دیگر نیز می‌تواند منجر به ایجاد مشکل و حتی تصادف برای راننده گردد. این قسمت تحقیق نشان می‌دهد بوق زدن رانندگان که اکثراً خلاف قوانین و مقررات می‌باشد ابزاری برای انواع رانندگی ناهنجار نزد رانندگان است. چون رانندگان در این مرحله نداشتن بوق را با رعایت احتیاط زیاد قوانین رانندگی جبران می‌کردند.

۶- نتیجه گیری

در این تحقیق از رویکرد اتنومتودولوژی برای بررسی رفتار رانندگان استفاده شد. با وجود این که این روش برای تحقیقات اجتماعی به خصوص در زمینه رفتارهای مختلف اجتماعی مناسب

در این جدول مشخص می‌شود که بیشترین استفاده رانندگان از بوق در مرحله اول از بوق‌های هشدار است که بیش از نیمی از بوق زدن رانندگان را در بر می‌گیرد. نکته قابل تأمل استفاده ۷۲ درصدی رانندگان از بوق زدن‌های پرخاشگرانه می‌باشد که با احتساب ۶۵ درصد بوق زدن‌های هشدار حدود ۳۸ درصد بوق زدن‌های رانندگان در خیابان به هشدار و پرخاش رانندگان به یکدیگر می‌گذرد که نشان دهنده فضای تعاملی نامناسب رانندگی در خیابان‌ها بوده و با ادبیات تجربی مطالعه شده همخوانی دارد. در بررسی کیفی وضعیت استفاده رانندگان از بوق زدن‌ها مشخص شد اکثر بوق‌های از نوع پرخاشگری یا هشدار، ناشی از بی قانونی راننده یا طرف مقابل آن است. یعنی به عنوان ابزاری برای بی قانونی راننده یا رانندگان مقابل یا عابران که در واقع در بوق هشدار، هشدارهای قانونی که راننده باید به طور قانونی از آن‌ها استفاده کند خیلی کم است. مثلاً عبور عابران از نقاط مختلف خیابان، عدم رعایت اصلی به فرعی توسط رانندگان و عدم رعایت حق تقدم سبب استفاده رانندگان از بوق هشدار می‌شود که به نوعی ناشی از عدم رعایت قوانین است و در واقع رانندگان این بی قانونی را با بوق زدن جبران می‌کنند. همچنین معمولاً بوق زدن‌های هشدار یا حتی خبری می‌تواند تبدیل به بوق پرخاشگری نیز شود که البته گاهی رفتارهای خشن نیز به آن اضافه می‌شود. در جدول زیر عمده‌ترین دلایل بوق زدن رانندگان که اکثراً مربوط به بوق زدن هشدار و همچنین از نوع عدم رعایت قانون است را مشاهده می‌کنید. مسأله اصلی این است که می‌توان گفت در صورتی که راننده از بوق زدن در این رفتارها استفاده نکند نمی‌تواند بخش عمده‌ای از این تخلفات را انجام دهد. می‌توان مهم‌ترین استفاده رانندگان از بوق هشدار در شرایط تخلفات رانندگی را به ترتیب اهمیت به این ترتیب خلاصه کرد:

- ۱- سرعت زیاد و عدم رعایت سرعت قانونی ۲- عدم رعایت فاصله از خودرو جلو ۳- سبقت غیر مجاز ۴- عبور از چراغ زرد و قرمز ۵- عدم استفاده از چراغ راهنما ۶- عدم رعایت حق تقدم عابر پیاده. همان گونه که مشاهده می‌شود تمام مواردی که اولویت استفاده رانندگان در بوق زدن است از موارد خلاف قانون و جزء رفتارهای پرخطر رانندگی محسوب می‌شود. در واقع به جرأت می‌توان گفت در صورتی که راننده از بوق در این موارد استفاده نکند بسیاری از موارد فوق را انجام نمی‌دهد. اما مسأله مهم‌تر این است که همان گونه که از ابتدای تحقیق عنوان شد این مسأله یعنی استفاده از بوق زدن در تمام موارد گفته شده از جمله موارد بالا به عنوان الگویی برای رانندگی در شهر تبدیل شده است. این الگوی به وجود آمده سبب می‌شود رانندگان جدیدی که تازه شروع به رانندگی می‌کنند و با قوانین رانندگی آشنا شده‌اند نیز با پیروی از این الگو آن را در شهر و در رفتارهای رانندگی خود باز تولید می‌کنند که نتیجه آن رفتارهای رانندگی است

مکمل تحقیقات ذکر شده باشد تا بتوان پیش‌بینی بهتری برای رفتارهای ترافیکی داشت.

۸- این تحقیق در زمینه استفاده رانندگان خودرو از بوق است و با وجود اشتراکات زیاد در زمینه موتورسوارها عوامل متمایزی نیز وجود دارد که بهتر است به آن‌ها توجه شود.

در پایان مهم‌ترین پیشنهادهای کاربردی تحقیق به شرح زیر ارائه می‌شود:

الف - همان گونه که ذکر شد تحقیق مفصلی در زمینه رفتار ترافیکی رانندگان با کنترل عامل بوق زدن انجام گیرد تا بتوان دید روشنی نسبت به سایر عوامل رانندگی به دست آورد.

ب- بدون شک آموزش صحیح و مؤثر رانندگان در استفاده از بوق به همراه نظارت بیشتر در این زمینه و سایر برنامه‌های مرتبط در این زمینه می‌تواند در زمینه رانندگی مناسب رانندگان از یک سو و همچنین کاهش آلودگی صوتی در سطح شهر بسیار مناسب باشد.

۷- مراجع

۱- ویسی الهام، اسماعیلی ساری عباس، قاسم پوری سید محمود، آزادفلاح پرویز، محیط‌شناسی پاییز (۱۳۸۶)، بررسی تأثیر آلودگی صوتی ناشی از ترافیک بر سلامت عمومی و روانی شهروندان یزد، ۳۳(۴۳): ۴۱-۵۰.

2. Berglund, B., Lindvall, T. and Schwela, D. 1999. Guidelines for Community Noise, H. World Health Organization

۲- امیدواری منوچهر، قهوه‌ای نصراله، اختیاری مجتبی، مجله دانشگاه علوم پزشکی کرمانشاه (بهبود) (۱۳۸۱)، آلودگی صوتی ناشی از ترافیک در شهر کرمانشاه در سه ماهه اول سال ۱۳۷۹، ۳۶(۳ پیاپی ۱۴): ۴۹-۴۵.

4. Korte, C. & Grant, R. 2001. Traffic noise, environmental awareness, and pedestrian behaviour. Environment & Behavior, 12, 408-420

۵. عبدالرحمانی رضا، حبیب‌زاده ملکی اصحاب، نادرپور محمدرضا، مطالعات مدیریت ترافیک پاییز (۱۳۸۹)، رویکردی جامعه‌شناسانه به مهندسی ترافیک بررسی تأثیرات فرهنگ و ساختارهای اجتماعی بر ترافیک و مهندسی ترافیک، ۵(۸۱): ۱۰۱-۶۲۱.

۶. توسلی غلام عباس، (۱۳۷۰). نظریه‌های جامعه‌شناسی، چاپ دوم، تهران: سمت.

است اما تحقیقات کمی در کشور و حتی دنیا در این زمینه انجام شده است. با استفاده از این رویکرد به این نتیجه رسیدیم که در شهر بوق زدن رانندگان تابع الگوی خاصی است که در رفتار رانندگی آن‌ها مشاهده می‌شود و در واقع رانندگان در زمینه استفاده از بوق هنجارهایی را فراگرفته‌اند که در آن‌ها رانندگی در سطح شهر همراه با استفاده از انواع بوق زدن است. هر نوع بوق زدن معنای خاصی را برای رانندگان دارد. بعد از انجام تحقیقات و مشخص شدن الگوی نحوه استفاده رانندگان از انواع بوق زدن‌های مختلف نتیجه تحقیق به شرح زیر است:

۱- رانندگان به طور کلی از بوق زدن در هنگام رانندگی استفاده زیادی می‌کنند.

۲- بخش اصلی استفاده رانندگان از بوق مربوط به بوق زدن‌های هشدار است. یعنی هشدار به راننده یا عابر مقابل در قبال مسأله‌ای ترافیکی.

۳- بخش زیادی از بوق‌های هشدار مربوط به رفتارهای خلاف قانون رانندگان یا راننده و عابر مقابل مورد استفاده قرار می‌گیرد که در بخش توصیفی مهم‌ترین آن‌ها ذکر شد.

۴- با توجه به این که اکثر بوق‌های مورد استفاده رانندگان از نوع هشدار و پرخاشگری است می‌توان گفت نوع رانندگی در سطح شهر از نظر تعاملی بیشتر در موقعیت هشدار و پرخاش و بسیار نامناسب است یعنی رانندگان در معرض فشارهای عصبی مختلف در هنگام رانندگی ناشی از این نوع بوق زدن‌ها هستند.

۵- با توجه به این که اکثر استفاده رانندگان از بوق زدن‌ها هنگام رانندگی خلاف قانون است و رانندگی خلاف قانون وابستگی زیادی به بوق زدن رانندگان دارد می‌توان گفت در صورتی که رانندگان از بوق استفاده نکرده یا به شکل صحیح از آن استفاده کنند بدون شک بخش زیادی از مشکلات ذکر شده در زمینه رانندگی در شهر برطرف یا تعدیل می‌شود.

۶- نتیجه به دست آمده نمی‌تواند اثبات کند که رانندگی نامناسب و خلاف قانون رانندگان به دلیل استفاده از بوق است اما به طور مسلم بوق به عنوان ابزاری برای این نوع رانندگی باعث باز تولید و توسعه این رفتارهای نامناسب در راننده و در رانندگی کلی در سطح شهر می‌شود.

۷- نتیجه این تحقیق به طور کلی در مورد رفتار رانندگان با نتایج سایر تحقیقات ذکر شده در زمینه رفتار رانندگی همخوانی کلی دارد. اگر چه در سایر تحقیقات به نقش بوق زدن پرداخته نشده و بیشتر به ویژگی‌های شخصیتی و ساختار فرهنگی و اجتماعی رانندگان اشاره شده اما این تحقیق می‌تواند به عنوان

21. Ozkan, T. & Lajunen, T., (2005). A new addition to DBQ: Positive Driver Behaviours Scale. *Transportation Research Part F*(8), 355-368.
22. حقایقی سیدعباس. عریضی سامانی سیدحمیدرضا. مجله روان‌پزشکی و روان‌شناسی بالینی ایران (اندیشه و رفتار)(۱۳۸۸)، رابطه تیپ‌های پرخاشگری بر پایه نظریه کارن هورنای با رفتارهای منفی و مثبت رانندگی و رخداد سوانح، ۱۵ (۱) (پیاپی ۵۶): ۸۱-۸۵.
23. Oltedal, S. & Rundmo, T., (2006). The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. *Safety Science*(44), 621-628.
24. Coolidge, F. L. (2002). *Horney-Coolidge Tridimensional Inventory manual*. University of Colorado: Colorado Springs.
25. بشیری محمدرضا. رجایی سلماسی فرزاد. نجاراعرابی بابک. تحقیقات موتور(۱۳۸۸)، تشخیص شیوه رانندگی، نوع مسیر و میزان شدت آمد (ترافیک) بر اساس اطلاعات واحد رایانه موتور (UCE) در شرایط واقعی، ۵ (۱۷): ۵۲-۵۹.
26. بهروان حسین. بهروان ندا. مطالعات امنیت اجتماعی (۱۳۹۰)، علل جامعه‌شناختی رانندگی پرخطر در مشهد، ۲۸ (۲۸): ۱۰۹-۱۴۲.
27. Jessor, R. Turbin, M. & Costa, F., (1997). Predicting developmental change in risky driving: the transition to young adulthood. *Appl. Dev. Sci*(1), 4-16.
28. صادقی فسایی سهیلا. خیرخواه زاده سیداحسان. فصلنامه دانش انتظامی (۱۳۹۰)، مطالعه کیفی رانندگی غیرهنجارمند، ۱۳ (۲) (مسلسل ۵۱): ۱۱۱-۱۳۶.
29. Zuckerman, M. & Neeb, M., (1980). Demographic influences in sensation seeking and expressions of sensation in religion, smoking, and driving habits. *Personality and Individual Differences* (1), 197-206.
30. یوسفی علی. قاسمی ادکان فاطمه. تقوی گرجی حسین. جغرافیا و مخاطرات محیطی (۱۳۹۱)، تحلیل چندگانه رفتارهای پرخطر رانندگی در کلان شهر مشهد، ۱ (۴): ۵۶-۸۷.
31. Iversen, H. & Rundmo, T., (2002). Personality, risky driving and accident involvement among norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*(33), 1251-1263.
32. Stradeling, S. & Meadows, M., (2000). Highway Code and aggressive violations in UK drivers
33. Darlington, Y. and Scott, D. (2002). *Qualitative Research in Practice: Stories from the Field*. Singapore, South Wind Productions.
۷. ریتنرز جورج. (۱۳۷۴). نظریه جامعه‌شناسی در دوران معاصر، ترجمه محسن ثلاثی، چاپ سیزدهم، تهران: انتشارات علمی
۸. ادیبی حسین. انصاری عبدالمعبود. (۱۳۵۸). نظریه‌های جامعه‌شناسی، چاپ اول، تهران: جامعه.
۹. اسکیدمور ویلیام. (۱۳۷۲). تفکر نظری در جامعه‌شناسی، ترجمه علی محمد حاضری و دیگران، چاپ اول، تهران: سفیر.
۱۰. تنهایی ابوالحسن. (۱۳۷۱). در آمدی بر مکاتب و نظریه‌های جامعه‌شناسی، چاپ اول، تهران: نشر مردنیز.
۱۱. پارکر جان (۱۳۸۳) ساختار بندی، ترجمه امیر عباس سعیدی پور، چاپ اول، انتشارات آشیان، تهران.
۱۲. گیدنز آنتونی. (۱۳۸۴)، چشم‌اندازهای جهانی، ترجمه محمدرضا جلابی پور چاپ دوم، انتشارات طرح نو، تهران.
۱۳. پیرسون کریستوفر. (۱۳۸۰) معنای مدرنیت، ترجمه علی اصغر سعیدی، انتشارات کویر، چاپ اول
۱۴. محمودآبادی عباس. علی احمدی علیرضا. مطالعات مدیریت ترافیک زمستان (۱۳۸۸)، کاربرد روش‌های تحقیقات کیفی در مطالعات حمل و نقل و ترافیک، ۴ (۱۵): ۷۵-۸۶.
۱۵. گودرزی محمدعلی. شیرازی ملیحه. مجله روان‌شناسی بهار (۱۳۸۴)، بررسی رابطه بین تحریک جویی و رفتار رانندگی بر خطر، ۹ (۱) (پیاپی ۳۳): ۳۴-۵۰.
16. Sumer, N., (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: Testing a contextual mediated model. *Accident Analysis & Prevention*(35), 949-964.
17. Ulleberg, P. & Rundmo, T., (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*(41), 427-443
۱۸. حق شناس حسن. حسینی ماریه. جمشیدی معصومه. عزیزی حمیدرضا. حکیم پاییز (۱۳۸۷)، رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز (۱۳۸۴)، ۱۱ (۳): ۴۷-۵۴.
19. onah, B.A, Thiessen, R, & Au-Yeung E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 679-684
20. Lajunen, T., (2001). Personality and Accident Liability are Extraversion, neuroticism and Psychotics Related to Traffic and Occupational Fatalities? *Personality and Individual Differences*(31), 1365-1373