

## شناسایی عوامل موثر بر ابراز خشونت و پرخاشگری در رانندگی

جواد جمعه پور چهار امان<sup>۱</sup>، حبیب الله نصیری<sup>۲</sup>  
۱- کارشناس ارشد راه و ترابری دانشگاه صنعتی شریف  
۲- عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی شریف

### چکیده

در این پژوهش به بررسی سطح خشونت و پرخاشگری و نحوه ابراز آن در رانندگی و همچنین عوامل موثر بر رفتارهای پرخاشگرانه رانندگان پرداخته شده است. بدین منظور از شاخص پرخاشگری رانندگی (DAS) و شاخص ابراز خشونت (Dax) در آن وجود دارد، استفاده شده است. همچنین در ادامه رابطه سطح و نحوه ابراز پرخاشگری و تجربه رانندگی، جنسیت، تعداد تصادفات و تعداد جریمه ها بررسی شده است. برای این منظور، ۱۸۵ نفر از ساکنین شهر مشهد که حداقل سه سال از گواهینامه رانندگی شان می گذرد مورد بررسی قرار گرفتند. از این تعداد ۵۳ درصد آن ها مرد و ۴۷ درصدشان زن بودند. با مقایسه اولیه داده ها، با پژوهش های مشابه در کشورهای اروپایی مانند اسپانیا، انگلیس، هلند و ... مشخص شد، میزان پرخاشگری در بین رانندگان ایرانی به مراتب بیشتر است. پس از تحلیل داده ها، از لحاظ آماری تفاوتی میان میزان پرخاشگری و عصبانیت بین مردان و زنان مشاهده نشد. بررسی همبستگی بین متغیرها نشان می دهد با افزایش تجربه رانندگی احتمال بروز پرخاشگری کاهش می یابد. رابطه خاصی بین تعداد جریمه ها و تعداد تصادفات و میزان پرخاشگری مشاهده نشد. تحلیل داده ها نشان می دهد علاوه بر شرایط و اتفاقات موجود در حین رانندگی، عوامل دیگر مانند شخصیت راننده نیز بر میزان پرخاشگری آنها تاثیر بسزایی دارد.

**کلید واژه:** پرخاشگری، رانندگی، خشونت، ترافیک، تصادف

### ۱- مقدمه

برای آسیب رساندن به شخصی دیگر تعریف می شود. همچنین منظور از رانندگی پرخاشگرانه و خشونت آمیز هرگونه رفتاری است که راننده توسط آن به صورت عمدی افراد دیگر را به خطر بیندازد و باعث آسیب روحی و یا جسمی آن ها شود [۲]. دسته بندی های متفاوتی را برای انواع پرخاشگری در منابع و مراجع موجود است. یکی از آن ها، تقسیم بندی پرخاشگری به دو دسته احساسی<sup>۱</sup> و ابزاری<sup>۲</sup> است. در پرخاشگری احساسی، شخص هدفش تنها آزار و اذیت روحی و یا فیزیکی فرد دیگر است و از این کار هیچ سودی نمی برد، هیچ مشکلی نیز برای او حل نمی شود و فقط صرفاً در آن لحظه احساس بهتری را تجربه می کند. مثالی از این حالت ناسزاگویی، حمله فیزیکی به افراد و یا ضربه زدن عمدی با خودرو به افراد و یا خودروهای دیگر است. اما پرخاشگری ابزاری زمانی صورت می گیرد که فرد هوشیارانه و برای رسیدن به هدف خاصی، دست به اقدام پرخاشگرانه بزند. برای مثال، شخص زمانی که احساس می کند فردی مسیرش را سد کرده، شروع به بوق زدن ممتد و چراغ

میزان عصبانیت، بی صبری، رقابت جویی و انتقام جویی در رفتارهای پرخاشگرانه و تهاجمی رانندگان بسیار بالاست. در تمامی ساعاتی که افراد چه به عنوان راننده، مسافر و یا عابر در خیابان ها در تردد هستند، با بریدن راه و به زور راه گرفتن مواجه اند. رانندگانی که سریع لاین عوض می کنند یا راه دیگران را می گیرند و یا سپر به سپر رانندگی می کنند، سرعت غیرمجاز و اکثر انحراف به چپ، گردش به چپ و تصمیم گیری های آنی دارند. ویراژ دادن، لایی کشیدن، سرعت زیاد، عدم رعایت فاصله مناسب و بوق زدن های مکرر از جمله روش های این قبیل رانندگان است [۱]. رفتارهای پرخاشگرانه در حین رانندگی خصوصاً در شهرها، بسیار افزایش یافته اند. برخی، دلایلی مختلف از جمله تراکم بالای ترافیک شبکه های خیابانی و یا حتی اثرات نامطلوب زندگی پردغدغه امروزی را برای آن نام می برند. پرخاشگری به طور کلی، به عنوان حرکت و رفتاری عمدی

1- Emotional  
2- Instrumental

jomepour@yahoo.com  
Nassir@sharif.edu

شده اند. برخی از پژوهش‌ها میزان پرخاشگری در بین مردان را نسبت به زنان بیشتر گزارش کرده‌اند و در دسته دیگر از لحاظ آماری تفاوتی بین پرخاشگری در رانندگی بین مردان و زنان دیده نشده است [۵].

### شاخص پرخاشگری در رانندگی (DAS<sup>1</sup>):

برای سنجش میزان پرخاشگری در بین رانندگان نمونه از این شاخص، که در سال ۱۹۹۴ توسط دفن‌باچر و همکاران ارائه شد استفاده شده است. شاخص‌های بسیاری برای تعیین میزان پرخاشگری رانندگی در سال‌های اخیر ارائه شده، اما شاخص DAS یکی از قدیمی‌ترین و پرکاربردترین آنها است. در بسیاری از مقالات و منابع از آن برای سنجش پرخاشگری رانندگی استفاده شده است. دو نوع کوتاه (۳۳ سوال) و بلند (۱۴ سوال) از این شاخص موجود است. در نوع بلند آن که در این تحقیق نیز از آن استفاده شده است سوال‌ها با ۶ زیر مجموعه متفاوت، ۳۳ موقعیت رانندگی را ارائه می‌کنند و از پاسخگو می‌خواهد تا میزان خشم و عصبانیت خود را در شرایط بیان شده اعلام کند (جدول ۲). دفن‌باخر و همکاران (۱۹۹۴) آلفای کرونباخ پرسشنامه را ۰/۹ و ۰/۸ برای نوع کوتاه و بلند آن اعلام کرده‌اند. همچنین این میزان برای هر کدام از ۶ زیرمجموعه نیز بین ۰/۷۸ تا ۰/۸۷ بیان شده است [۹].

### شاخص ابراز پرخاشگری (Dax<sup>2</sup>):

این شاخص توسط دفن‌باخر و همکاران (۲۰۰۲) برای ارزیابی نحوه ابراز و بیان عصبانیت در حین رانندگی طراحی شده است. در ابتدا ۶۲ آیتم از طریق مصاحبه با دانشجویان و کارمندان دانشگاه انتخاب شده و سپس این تعداد به ۱۸ آیتم کاهش یافتند. از افراد سوال پرسیده می‌شود که آیا این واکنش را در هنگام عصبانیت در هنگام رانندگی انجام می‌دهید؟ (برای مثال، "تعمدا مسیر راننده دیگر را میندم"، "با صدای بلند به راننده دیگر ناسزا می‌گویم" و یا به خود می‌قبولانم که راننده‌های بد هم وجود دارند" سوالات دارای پاسخ‌های چهار گزینه‌ای هستند (۱: تقریباً هیچ وقت و ۴: تقریباً همیشه). این سوالات در چهار بخش (۱) واکنش کلامی، (۲) واکنش فیزیکی، (۳) واکنش با استفاده از خودرو و (۴) تطابق پذیری با شرایط. هر کدام از زیربخش‌ها دارای آلفای کرونباخ ۰/۸۸، ۰/۱۸، ۰/۸۶ و ۰/۹۰ هستند و این ضریب

دادن می‌کند و یا به فاصله‌ای خیلی کم از سپر عقب خودروی جلویی می‌راند. هرگاه احساس کند بایستی زودتر به مقصد مورد نظرش برسد، چراغ قرمز یا تابلوی ایست را با سرعت رد می‌کند و یا در خیابان به صورت ماریپیچ رانندگی می‌کند [۳]. در بسیاری از منابع و مقالات انگلیسی زبان، عبارات رانندگی پرخاشگرانه (Aggressive Driving) و خشم خیابانی (Road Rage) به جای یکدیگر به کار برده می‌شوند در حالی که بین آنها تفاوتی بنیادین موجود است. خشم خیابانی شکلی شدیدتر نسبت به رانندگی پرخاشگرانه داراست و به عنوان یک قانون شکنی مجرمانه شناخته می‌شود، مانند رفتارهای توهین آمیز و یا زد و خوردهایی که حتی منجر به قتل نیز می‌شوند، در حالی که رانندگی پرخاشگرانه به عنوان قانون شکنی در حوزه رانندگی شناخته شده است.

محققین، پرخاشگری در رانندگی را با عوامل زیادی مرتبط دانسته‌اند که می‌توان آن‌ها را به سه دسته کلی شرایط محیطی، عوامل شخصیتی و متغیرهای آماری تقسیم‌بندی کرد.

### عوامل محیطی:

بسیاری از پژوهش‌ها نشان داده‌اند که تراکم ترافیک و انسداد مسیر سفر، تاثیر منفی بر روی رفتار و سلامتی راننده و مسافرین خودرو می‌گذارد. همچنین، می‌توان به طور کلی اظهار کرد که حضور در شرایط با تراکم بالای ترافیک موجب ایجاد استرس و اذیت استفاده‌کنندگان راه می‌شود. ولی در پاسخ به این سوال که آیا استرس و ناراحتی از شرایط ترافیکی باعث ایجاد رفتارهای پرخاشگرانه می‌شود یا خیر، تحقیقات بسیاری صورت گرفته است که نتایج متفاوتی را در پیش داشته‌اند. برای مثال برخی پژوهش‌ها (شینار<sup>۱</sup>، ۱۹۹۹) به این نتیجه رسیده‌اند که رفتار خشونت‌آمیز در شرایط با ترافیک بالا بیشتر گزارش شده است و در برخی دیگر از پژوهش‌ها (لایون<sup>۲</sup> و همکاران، ۱۹۹۹) رابطه‌ای بین میزان ترافیک و پرخاشگری گزارش نشده است [۴،۵،۶].

### متغیرهای آماری (سن و جنسیت):

تحقیقات زیادی برای بررسی رابطه سن و جنسیت با رانندگی پرخاشگرانه انجام شده است. در غالب پژوهش‌ها با افزایش تجربه رانندگی و سن، رفتارهای خشونت‌آمیز کاهش یافته است و در نقطه مقابل رانندگان جوان تمایل بیشتری به رانندگی با ریسک بالا دارند. در رابطه با اثر جنسیت نتایج تحقیقات به دو دسته تقسیم

1- Driving Anger Scale

2- Driving Anger Expression Inventory

## ۲- اهداف تحقیق

با توجه به سطح نسبتا بالای پرخاشگری در جامعه و از آنجایی که طبق آمار در کشور ایران از هر ۱۰۰ هزار نفر ۴۰ نفر در تصادفات ترافیکی از بین می‌روند، لازم است تحقیقات بیشتری بر روی رفتار رانندگان خودروها انجام شود. این پژوهش سطح خشونت و پرخاشگری رانندگی در بین مردان و زنان بررسی می‌کند و سپس این میزان، با برخی از کشورهای اروپایی که تحقیقات مشابه انجام داده اند مقایسه می‌شود. در ادامه به بررسی رابطه رفتار بین زنان و مردان در زمینه خشم و عصبانیت در رانندگی پرداخته می‌شود. از دیگر اهداف این پژوهش بررسی رابطه بین میزان پرخاشگری، تجربه رانندگی، تعداد تصادف‌ها و تعداد جریمه‌ها است.

## ۳- روش کار

تعداد ۱۸۵ پرسشنامه از تاریخ ۱۵ مهر الی ۱۵ آبان سال ۱۳۹۲ به صورت رندوم و اتفاقی بین مردم شهر مشهد تقسیم شد. به افراد پاسخگو گفته شد که هیچ نیازی به درج نام‌شان در پرسشنامه نیست. همچنین از آن‌ها خواسته شد با دقت کافی به سوالات پاسخ دهند.

| جنسیت | سابقه رانندگی (سال) | میزان رانندگی (ساعت) | تعداد جریمه | تعداد تصادف |
|-------|---------------------|----------------------|-------------|-------------|
| زن    | ۶/۶                 | ۱/۵                  | ۱/۰۷        | ۰/۴         |
| مرد   | ۱۰/۱۹               | ۲/۳                  | ۱/۷۶        | ۰/۹۲        |
| کل    | ۸/۶                 | ۱/۹                  | ۱/۴         | ۰/۷۱        |

جدول ۱- اطلاعات افراد شرکت کننده به تفکیک زن و مرد

(۲) کمی عصبانی می‌شوم (۳) تقریبا عصبانی می‌شوم (۴) خیلی عصبانی می‌شوم (۵) خیلی زیاد عصبانی می‌شوم اعلام نمایند. این ۳۳ موقعیت در شش گروه با عنوان زیر تعریف شده اند [۹]:

(۱) عدم نزاکت<sup>۱</sup> (رانندگان دیگر رفتار و حرکات مخالف نزاکت مرسوم در رانندگی را انجام می دهند)، (۲) مشکلات ترافیکی (مسائل ترافیکی و عملیاتی که باعث مشکل و ناراحتی فرد می‌شود، مانند تراکم ترافیک یا عملیات ساخت و تعمیرات مسیر) (۳) رانندگی آهسته<sup>۲</sup> (عابر پیاده و یا خودرو های دیگر باعث کند شدن جریان ترافیک می‌شوند)، (۴) واکنش خصمانه<sup>۳</sup> (راننده خودروی دیگر حرکتی را انجام میدهد که باعث رنجش فرد می‌شود)، (۵) رانندگی غیرقانونی (راننده های دیگر قوانین مرسوم رانندگی را رعایت نمی‌کنند)

از دیگر نکات جالب توجه اینکه ۵۳ درصد از افراد، در سه سال گذشته حداقل یک بار تصادف کرده اند. این در حالی است که در تحقیقی که پارکر و همکاران (۲۰۰۲) انجام داده اند این میزان، در کشورهای انگلیس ۱۳/۲ درصد، هلند ۲۸/۲ درصد و فنلاند ۲۲/۵ درصد است، که نشان از نرخ بالای تصادفات رانندگی در کشور ایران نسبت به کشورهای ذکر شده است [۱۰].

پرسشنامه مقیاس خشم در رانندگی (دین باچر و همکاران، ۱۹۹۴) شامل ۳۳ موقعیت در حین رانندگی است که احتمال برانگیخته شدن خشم در آن موجود وجود دارد (جدول ۲). از شرکت کنندگان خواسته شد میزان خشم و عصبانیت خود را در هر یک از موقعیت های نوشته شده در پرسشنامه، با انتخاب یکی از گزینه های (۱) اصلا عصبانی نمی‌شوم

- 1- Discourtesy
- 2- Slow driving
- 3- Hostile gesture

و (۶) حضور پلیس (پلیس در محلی که فرد رانندگی می‌کند، حضور دارد) میزان آلفای کرومباخ برای نمونه ۳۳ سوالی در این پژوهش ۰/۹۱ و برای هرکدام از زیر مجموعه‌های آن بین ۰/۷۰ تا ۰/۸۱ بود.

| شماره سوال در پرسشنامه                 | میانگین | انحراف از معیار |
|--|---------|-----------------|
|  | ۲.۳     | ۰.۸             |
| <b>ابراز خشونت کلامی</b>               |         |                 |
| ۳                                      | ۲.۴     | ۱.۰۸            |
| ۷                                      | ۱.۷     | ۱.۴             |
| ۱۱                                     | ۲.۷     | ۱.۳             |
| ۱۶                                     | ۲.۶     | ۱.۳             |
| <b>ابراز خشونت فیزیکی</b>              |         |                 |
| ۶                                      | ۱.۸     | ۱.۱             |
| ۱۰                                     | ۱.۵     | ۱               |
| ۱۵                                     | ۱.۹     | ۱.۲             |
| <b>ابراز خشونت با استفاده از خودرو</b> |         |                 |
| ۲                                      | ۲.۵     | ۱.۳             |
| ۵                                      | ۲       | ۱.۱             |
| ۹                                      | ۱.۵     | ۰.۹             |
| ۱۳                                     | ۱.۸     | ۱.۳             |
| <b>رفتار تطابق پذیرانه</b>             |         |                 |
| ۴                                      | ۲.۷     | ۱.۳             |
| ۸                                      | ۲.۷     | ۱.۳             |
| ۱۲                                     | ۲.۷     | ۱.۸             |
| ۱۴                                     | ۲.۷     | ۱.۲             |
| ۱۷                                     | ۱.۹     | ۱.۱             |
| ۱                                      | ۳.۱     | ۱.۱             |

جدول ۲- نتایج شاخص ابراز خشونت Dax

| انگلیس                    |         | ایران      |         |    |  |
|---------------------------|---------|------------|---------|----|--|
| ۱۹۹۸ لایونن               |         | پژوهش حاضر |         |    |  |
| S.D                       | میانگین | S.D        | میانگین |    |  |
| دسته ۱: عدم نزاکت         |         |            |         |    |  |
| ۰.۷۱                      | ۲.۹۱    | ۱.۰۹       | ۳.۶۲    | ۷  | خودرویی بدون توجه به شما، مسیرتان را قطع میکند و وارد لاین شما می‌شود.   |
| ۰.۶۳                      | ۳.۱     | ۱.۳۲       | ۳.۴۹    | ۸  | خودرویی، به سرعت محل پارکینگی که شما از قبل قصد پارک کردن داشتید را میگیرد.                                    |
| ۰.۴۱                      | ۲.۵     | ۱.۰۸       | ۳.۴۱    | ۲۰ | در جاده ای خلوت خودرویی بدون توجه به شما، روبه‌روی شما میپیچد.   |
| ۱.۰۲                      | ۲.۶۷    | ۱.۱۲       | ۳.۳۹    | ۱۵ | در شب، خودرویی دقیقاً پشت سر شما از نور چراغ با نور بالا استفاده میکند.  |
| ۰.۸۸                      | ۲.۷۲    | ۱.۲۴       | ۳.۳۵    | ۱۲ | خودرویی، درست در جلوی خودروی شما بدون توجه و نگاه کردن تغییر مسیر ناگهانی میدهد                                |
| ۱.۱۴                      | ۲.۴۶    | ۱.۱۱       | ۳.۳۲    | ۱۴ | خودرویی درست روبه‌روی شما با نور بالا به سمتتان می‌آید و نور چراغش را کم نمی‌کند (نور چراغش شما را اذیت میکند) |
| ۰.۹۸                      | ۲.۶     | ۱.۲۱       | ۲.۵۱    | ۱۷ | به محضی که تصمیم میگیرید از خودرویی سبقت بگیرید آن خودرو سرعت را زیاد میکند و مانع سبقت شما می‌شود.            |
| ۰.۹۳                      | ۳.۰۹    | ۱.۱۴       | ۲.۳۹    | ۱  | خودرویی بسیار نزدیک به سپر عقب خودرو شما حرکت میکند.   |
| دسته ۲: مشکلات ترافیکی:   |         |            |         |    |  |
| ۱                         | ۲.۱     | ۱.۱۶       | ۳.۶۷    | ۳۱ | در حال که شما پشت سر کامیونی میرانید، از قسمت بار کامیون خورده سنگ و ماسه روی خودروی شما می‌پاشد.              |
| ۰.۶۹                      | ۲.۲۶    | ۱.۱۸       | ۳.۳۱    | ۳۰ | شما پشت سر خودرویی میرانید که از آگوزش دود بسیار زیادی بیرون می‌آید.   |
| ۰.۹۵                      | ۲.۶۴    | ۱.۲۳       | ۳.۰۷    | ۲۲ | در حین رانندگی به چاله ی عمیق یا دست اندازی برمی‌خورید که نشانه گذاری نشده بوده است.                           |
| ۰.۷۷                      | ۱.۴۶    | ۱.۳۱       | ۲.۹۹    | ۳۲ | پشت سر کامیون بزرگی حرکت میکنید و نمیتواند اطراف را ببینید.  |
| ۰.۹۳                      | ۱.۷۷    | ۱.۳۴       | ۲.۶۶    | ۲۶ | شما پشت کامیونی در حال حرکت هستید که در قسمت بار کامیون، جسمی آویزان و یا در حال تکان خوردن به اطراف است.      |
| ۱.۱۸                      | ۱.۹۸    | ۱.۲۶       | ۲.۴۵    | ۱۹ | شما در داخل ترافیک گیر افتاده اید.   |
| ۱.۰۳                      | ۱.۰۸۱   | ۱.۱۴       | ۱.۹۷    | ۳۳ | در حین مسیر به قسمتی برمی‌خورید که ادامه آن مسیر در دست ساخت است و مجبورید از مسیر انحرافی استفاده کنید.       |
| دسته ۳: رانندگی آهسته     |         |            |         |    |  |
| ۰.۹                       | ۲.۵۱    | ۱.۰۴       | ۳.۴۱    | ۴  | خودرویی در لاین سرعت (سبقت) آرام می‌راند و باعث ترافیک شده است.  |
| ۰.۷۷                      | ۱.۷۴    | ۱.۲۶       | ۲.۴۸    | ۳  | عابر پیاده ای بسیار آرام از وسط خیابان میگذرد و باعث کاهش سرعت شما میشود.                                      |
| ۱.۱۴                      | ۲.۳۳    | ۱.۱۴       | ۳.۳۹    | ۱۰ | خودرو ها را نمیدهد.  |
| ۱.۰۸                      | ۱.۴۹    | ۱.۱۱       | ۲.۳۵    | ۱۸ | شخصی خودرویش را بسیار آرام پارک میکند و باعث ایجاد ترافیک می‌شود.  |
| ۱.۱۳                      | ۲.۱۷    | ۱.۱۶       | ۲.۳۱    | ۹  | خودرویی در خیابان خیلی آرام تر از سرعت عادی بقیه خودرو ها میراند.  |
| ۰.۹۱                      | ۱.۷     | ۱.۲۲       | ۲.۹۲    | ۵  | چراغ راهنما سبز میشود، اما خودروی مقابل شما همچنان حرکت نمی‌کند.   |
| دسته ۴: واکنش خصمانه:     |         |            |         |    |  |
| ۰.۹                       | ۲.۵۱    | ۱.۳۸       | ۳.۱۱    | ۲۱ | شخصی رفتاری بی ادبانه به خاطر نوع رانندگی تان انجام می‌دهد.  |
| ۰.۶۶                      | ۲.۲۲    | ۱.۳۲       | ۳.۰۵    | ۲۷ | شخصی به خاطر نوع رانندگی تان بر سر شما داد میزند.  |
| ۱.۰۳                      | ۲.۰۷    | ۱.۱۹       | ۲.۴۱    | ۲۴ | شخصی به خاطر نوع رانندگی تان بوق را می‌زند.  |
| دسته ۵: رانندگی غیرقانونی |         |            |         |    |  |
| ۱.۰۱                      | ۲.۳۳    | ۱.۲۹       | ۲.۴۵    | ۶  | شخصی در خیابانی لایی میکشد (حرکات مورب در طول خیابان).   |
| ۱.۰۷                      | ۲.۴۱    | ۱.۲۶       | ۲.۲۲    | ۱۳ | شما میبینید که فردی دیگر چراغ قرمز و یا تابلوی ایست را رد میکند.   |
| ۰.۷۶                      | ۲.۲۶    | ۱.۱۴       | ۲.۰۶    | ۲  | شخصی بسیار تند تر از سرعتی که خصوصیات خیابان اجازه میدهد می‌راند.  |
| ۰.۸۷                      | ۲.۰۶    | ۱.۱۹       | ۱.۹۱    | ۲۵ | شخصی با سرعت غیر مجاز میراند   |
| دسته ۶: حضور پلیس         |         |            |         |    |  |
| ۰.۷۷                      | ۱.۲۴    | ۱.۵۱       | ۲.۲۳    | ۱۱ | پلیسی را میبینید که مخفیانه به جریان ترافیک نگاه میکند.  |
| ۰.۹۵                      | ۱.۴۸    | ۱.۳۹       | ۲.۱۱    | ۲۹ | مامور پلیس به شما می‌گوید کنار بزنید.  |
| ۱.۰۶                      | ۱.۴     | ۱.۰۷       | ۱.۶۷    | ۱۶ | از کنار دوربین های کنترل نامحسوس سرعت خودرو رد میشوید.   |
| ۰.۹۱                      | ۱.۳۳    | ۱.۰۲       | ۱.۵۶    | ۲۳ | در خیابانی خودروی پلیس کنار شما میراند.  |
| ۰.۹۵                      | ۱.۴۸    | ۱.۳۹       | ۲.۱۱    | ۲۹ | مامور پلیس به شما می‌گوید کنار بزنید.  |

جدول ۳- مقایسه شاخص پرخاشگری DAS در دو تحقیق حاضر و لایونن و همکاران، ۱۹۹۸ [۱۲]

از لحاظ آماری تفاوتی نداشت و بدین معنی که علیرغم تفاوت بین میانگین‌های بدست آمده، نمی‌توان اعلام داشت تعداد تصادف و جریمه‌های مردان از زنان بیشتر است. همچنین آزمون انجام گرفته بین هر کدام از زیر مجموعه‌ها نشان داد تفاوت میان میانگین‌های هر ۶ گروه از لحاظ آماری کافی است ( $p < 0/001$ ). این بدان معنا است که هر کدام از ۶ زیر مجموعه ارائه شده به میزان متفاوتی باعث برانگیختن خشم رانندگان می‌شود.

در جدول ۳ میزان میانگین و انحراف از معیار پاسخ‌ها برای هر کدام از ۶ زیرگروه اشاره شده، به تفکیک برای زنان و مردان نمونه نشان داده شده است. همچنین آزمون  $t$  نیز برای بررسی اثر متغیر جنسیت انجام گرفت و همانطور که در جدول ۳ دیده می‌شود، علیرغم اختلاف ظاهری بین میانگین‌ها از لحاظ آماری هیچ تفاوتی میان میان مردان و زنان از نظر میزان پرخاشگری دیده نشده است. همچنین تعداد تصادفات و تعداد جریمه‌های رانندگی در بین مردان و زنان

| P     | t-test | زنان            |         | مردان           |         | تعداد سوالات |                   |
|-------|--------|-----------------|---------|-----------------|---------|--------------|-------------------|
|       |        | انحراف از معیار | میانگین | انحراف از معیار | میانگین |              |                   |
| ۰.۱۳۴ | ۲.۱۶   | ۰.۷۱            | ۰.۴۶    | ۱.۲۷            | ۰.۹۲    | -            | تعداد تصادفات     |
| ۰.۱۱۴ | ۱.۵۹   | ۱.۲۷            | ۰.۹۲    | ۲.۳۹            | ۱.۷۶    | -            | تعداد جریمه‌ها    |
| ۰.۱۷۹ | ۱.۳۶   | ۰.۸             | ۳.۰۶    | ۰.۶۶            | ۳.۲۷    | ۸            | عدم نزاکت         |
| ۰.۱۷۹ | ۱.۳۶   | ۰.۷۹            | ۳.۰۷    | ۰.۶۶            | ۳.۲۷    | ۷            | مشکلات ترافیکی    |
| ۰.۴۸  | ۰.۷۱-  | ۰.۹۱            | ۲.۸۸    | ۰.۷۶            | ۲.۷۶    | ۶            | رانندگی آهسته     |
| ۰.۲۵  | ۲.۲۸   | ۱.۰۶            | ۲.۵۸    | ۱.۰۲            | ۳.۰۶    | ۳            | واکنش خصمانه      |
| ۰.۹۴۶ | ۰.۰۷   | ۱.۰۶            | ۲.۱۵    | ۰.۸۶            | ۲.۱۷    | ۴            | رانندگی غیرقانونی |
| ۰.۰۸۴ | ۱.۷۴   | ۰.۸۳            | ۱.۷۴    | ۰.۹۱            | ۲.۰۵    | ۴            | حضور پلیس         |

جدول ۴- مقایسه شاخص پرخاشگری بین مردان و زنان نمونه

میزان ضریب‌های ۰/۶۴، ۰/۵۷ و ۰/۵۵ دیده می‌شود. رابطه مستقیمی بین شاخص حضور پلیس با پنج شاخص دیگر پرخاشگری دیده می‌شود. این موضوع نشان‌گر این است که، فردی که با حضور پلیس دچار حس خشم و عصبانیت بشود، احتمال اینکه سایر شرایط نیز او را برافروخته کند بسیار زیاد است.

در جدول ۴ مقادیر همبستگی میان پارامترهای موجود در پرسشنامه از جمله، ۶ زیر شاخص خشونت و پرخاشگری، تجربه رانندگی، میانگین ساعات رانندگی در شبانه روز، تعداد جریمه‌ها و تعداد تصادفات، بیان شده است. بر طبق مقادیر بدست آمده، با افزایش تجربه رانندگی تعداد تصادفات کاهش یافته و احتمال پرخاشگری و خشونت به دلیل بی‌نزاکتی و رفتار نامحترمانه افراد دیگر در حین رانندگی کاهش می‌یابد. در طرف دیگر همبستگی ساعات رانندگی و شاخص عدم نزاکت، نشانگر این است افرادی که میانگین ساعت رانندگی‌شان در طول روز بیشتر است (مانند رانندگان اتوبوس و تاکسی) احتمال اینکه بی‌نزاکتی و رفتار بی‌ادبانه سایر راننده‌ها موجب عصبانیت و پرخاشگری آنها شود بیشتر است. بیشترین همبستگی‌ها بین شاخص عدم نزاکت و شاخص‌های رانندگی آهسته، واکنش خصمانه و مشکلات ترافیکی با

| تطابق پذیری با شرایط  | نوع نشان دادن عصبانیت |        |       | دلایل عصبانیت |                   |              |               |                |           |             | سن |             |                      |
|-----------------------|-----------------------|--------|-------|---------------|-------------------|--------------|---------------|----------------|-----------|-------------|----|-------------|----------------------|
|                       | با استفاده از خودرو   | فیزیکی | کلامی | حضور پلیس     | رانندگی غیرقانونی | واکنش خصمانه | رانندگی آهسته | مشکلات ترافیکی | عدم نزاکت | تعداد تصادف |    | تعداد جریمه | ساعات رانندگی        |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | ۱                    |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | تجربه رانندگی        |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | ۰.۸۳۹**              |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    | ۱           | ساعات رانندگی        |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | ۰.۱۰۹                |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | تعداد جریمه          |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | ۰.۰۲۳                |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | تعداد تصادف          |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | ۰.۰۱۴                |
| دلایل عصبانیت         |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | عدم نزاکت            |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | مشکلات               |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | رانندگی آهسته        |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | واکنش خصمانه         |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | رانندگی غیر          |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | حضور پلیس            |
| نوع نشان دادن عصبانیت |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | کلامی                |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | فیزیکی               |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | با استفاده از        |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | تطابق پذیری با شرایط |
|                       |                       |        |       |               |                   |              |               |                |           |             |    |             | ۰.۰۶۵                |

\*۰.۰۵

\*\*۰.۰۱

جدول ۵- همبستگی بین متغیرهای پژوهش

## ۸- نتیجه گیری

۲- با انجام آزمون t برای نتایج بدست آمده از شاخص پرخاشگری در رانندگی، مردان و زنان نمونه، از لحاظ آماری هیچ تفاوتی بین دو گروه برای میزان عصبانیت و ناراحتی در حین رانندگی مشاهده نشد. در همین راستا، دفن باخر و همکاران (۲۰۰۰) در مقاله ای اظهار داشتند، علی‌رغم اینکه در برخی از پژوهش‌ها تفاوت‌هایی میان رفتار مردان و زنان مشاهده شده است، اما به نظر می‌رسد آنها در زمینه پرخاشگری و عصبانیت در حین رانندگی، شبیه به هم رفتار می‌کنند [۱۱].

۳- از مقایسه نتایج بدست آمده از شاخص پرخاشگری (DAS) با نتایج سایر مقالات در کشورهای دیگر از جمله اسپانیا (گونزالس و همکاران، ۲۰۱۲)، فنلاند، هلند، انگلیس (لابون و همکاران، ۱۹۹۸؛ پارکر و همکاران، ۲۰۰۲) می‌توان به این نتیجه رسید، پرخاشگری و خشونت به مراتب بیشتر از کشورهای اشاره شده است [۱۰] [۱۲].

۴- با توجه به اطلاعات جدول ۲، می‌توان مشاهده کرد که شاخص عدم نزاکت (با میانگین ۳/۱۹) موجب بیشترین میزان عصبانیت در فرد می‌شود. با توجه به سوالات ارائه شده در این شاخص (از جمله استفاده نادرست و بی‌مورد از نور بالای چراغ، رانگی با فاصله کم از خودروی روبه‌روی، تغییر

با توجه به افزایش نرخ پرخاشگری و خشونت در بین رانندگان ایرانی، نیاز تحقیق برای درک میزان و نوع آن و مقایسه آن با سایر کشورهای جهان احساس می‌شد زیرا با درک درست از سطح پرخاشگری و خشونت رانندگان می‌توان راهکارهای مناسبی برای کاهش آن پیدا کرد.

در این پژوهش ۱۸۵ نفر از رانندگان مرد و زن ساکن در شهر مشهد، به پرسشنامه ۳۳ سوالی DAS برای سنجش میزان احتمال پرخاشگری و خشونت حین رانندگی، پاسخ دادند. در ابتدای پرسشنامه نیز سوالاتی درباره سن، جنسیت، تجربه رانندگی، میانگین ساعات رانندگی، تعداد تصادفات در سه سال اخیر، و تعداد جریمه‌ها در سه سال اخیر پرسیده شد.

یافته‌های پژوهش به ترتیب زیر ارائه شده‌اند:

۱- ۵۳ درصد افراد پاسخگو، در سه سال گذشته حداقل یک و یا بیشتر از یک تصادف رانندگی داشته‌اند، در حالیکه این میزان، در کشورهای انگلیس ۳۱/۲ درصد، هلند ۲۸/۲ درصد و فنلاند ۲۲/۵ درصد است. که نشان از نرخ بالای تصادف رانندگی در کشور ایران دارد [۱۰].

## ۱۰- منابع

- 1- D. Parker, T. Lajunen, H. Summala, Anger and aggression among drivers in three European countries, 2002, Accident Analysis & Prevention, 34, 229-235.
- 2- P. Ellison-Potter, P. Bell, and J. Deffenbacher, The Effects of Trait Driving Anger, Anonymity, and Aggressive Stimuli on Aggressive Driving Behavior, 2001, Journal of Applied Social Psychology, 31, 431-443.
- 3- G. M. Bjorklund, Driving irritation and aggressive behavior, 2008, Accident Analysis and Prevention, 40, 1069-1077.
- 4- D. Shinar, Aggressive driving: The contribution of drivers and situation. 1998, Transportation part F, 1, 137-160.
- 5- T. Lajunen, D. Parker, and H. Summala, Does traffic congestion increase driver aggression? 1999, Transportation part F, 2, 107-121.
- 6- B.S. Sharkin, Road Rage: Risk Factors, Assessment and Intervention Strategies. 2004, Journal of Counseling & Development. 82, 191-198.
- 7- T. Lajunen, and D. Parker, Are Aggressive people Aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported aggressiveness, driver anger and aggressive driving. 2001, Accident Analysis and Prevention, 33, 243-255.
- 8- D. A. Hennessy, and D.L Wiesenthal, Gender, driver aggression, and driver violence: An applied analysis, 2001, 44, 661-271.
- 9- J. L. Deffenbacher, E.R. Oetting, and R. S. Lynch, Development of a Driving Anger Scale, 1994, psychological Reports, 74, 83-91.
- 10- J. L. Deffenbacher, M.E. Huff, R. S. Dahlen, E. R. Oetting, and N. F. Salvatore, 2000, characteristics and treatment of high-anger drivers. Journal of counseling psychology, 47, 5-17.
- 11- T. Lajunen, D. Parker, and S.G. Streadling, Dimensions of driver anger , aggressive and highway code violation and their mediation by safety orientation in UK drivers, 1998, Transportation Research Part F, 1, 107-121.
- 12- B. Gonzalez-Iglesias, J. A. Gomez-Fraguelta, and M. A. Luengo-Martin, Driving anger and traffic violation:- Gender difference, 2012, Transportation Research Part F, 15, 404-412.

مسیرهای ناگهانی)، به نظر می‌رسد با فرهنگ سازی از طریق آموزش بهتر به نوآموزان رانندگی و یا آموزش از طریق رسانه‌ها و اشاره به اهمیت رعایت به مسائل ذکر شده در این شاخص، کاهش قابل توجهی در سطح پرخاشگری در جامعه مشاهده خواهیم کرد.

۵- دومین شاخص پر اهمیت در ایجاد پرخاشگری و عصبانیت در بین رانندگان ایرانی، شاخص مشکلات ترافیکی (با میانگین ۲/۸۷) است (جدول ۲). همانطور که در زیر مجموعه های این شاخص (از جمله بیش از حد دودزا بودن سایر خودروها، شرایط نامناسب قسمت بار خودروهای سنگین، وجود چاله و ناهمواری در سطح راه) و همچنین تراکم ترافیک و راهبندان) دیده می‌شود، با همکاری سازمان و ارگان‌های مسئول از جمله اداره راهنمایی و رانندگی و همچنین شهرداری ها، می‌توان با ساماندهی خودروهای مشکل‌زا و همچنین با اتخاذ تصمیم‌هایی در جهت روان کردن جریان ترافیک به میزان قابل توجهی میزان پرخاشگری در حین رانندگی را کاهش داد.

۶- با توجه به داده‌های ارائه شده در جدول ۴، همبستگی نسبتاً خوبی بین ۶ شاخص ارائه شده در پرسشنامه دیده می‌شود و این موضوع بدین معنی است که رانندگانی که از یک نوع رفتار و یک شاخص خاص عصبانی و برانگیخته شده‌اند، بقیه شاخص‌ها نیز آنها را عصبانی و خشمگین کرده است. از این موضوع می‌توان این نتیجه را گرفت که علاوه بر شرایط و اتفاقات در حین رانندگی، شخصیت خود راننده‌ها نیز بر میزان پرخاشگری آنها تاثیر بسزایی دارد.

۷- رابطه خاصی بین تعداد جریمه‌ها و تعداد تصادف‌ها و میزان پرخاشگری دیده نشد.

۸- بین تجربه رانندگی و پرخاشگری بدلیل شاخص‌های عدم نزاکت و رانندگی غیر قانونی (برای مثال، رد شدن از چراغ قرمز و تابلوی ایست، سرعت غیر مجاز و ...) همبستگی منفی دیده می‌شود.