

بررسی خصوصیات روانشناختی موتورسواران بدون گواهینامه

حسن ذوقی^۱، اسماعیل رجایی نجف‌آبادی^۲، جواد جمعه‌پور چهارامان^۳، بهروز تولی کله‌بستی^۴

۱- مدیر تحصیلات تکمیلی، گروه مهندسی عمران، واحد کرج، دانشگاه آزاد اسلامی، البرز، ایران

۲- کارشناس ارشد راه و ترابری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران

۳- کارشناس ارشد راه و ترابری، دانشگاه صنعتی شریف

۴- کارشناس ارشد راه و ترابری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران

چکیده

از آنجایی که تصادف موتورسیکلت‌ها بخش قابل توجهی از تلفات ناشی از تصادفات را در شهرها شامل می‌شود، لازم است تحقیقاتی در زمینه علل و عوامل این موضوع صورت گیرد. طبق نتایج این پژوهش ۷۸ درصد از موتورسواران در شهرها فاقد گواهینامه مربوطه هستند، از این جهت شناخت بیشتر این گروه از موتورسواران به کاهش تصادفات مذکور خواهد انجامید. در این پژوهش به بررسی عوامل روانشناختی موتورسواران بی‌گواهینامه پرداخته شده است. برای نیل به این هدف از پرسشنامه NEO-FFI که به بررسی چهار عامل شخصیتی روان‌نژندی (تمایل به هیجان)، برونگرایی-درونگرایی، توافق‌پذیری، مسئولیت‌پذیری می‌پردازد استفاده شده و نتایج با استفاده از نرم افزار آماري SPSS تحلیل شده اند. با بررسی نتایج همبستگی بین متغیرها، همبستگی مثبت بین شاخص تمایل به هیجان و استفاده از کلاه ایمنی مشاهده می‌شود و همچنین، همبستگی منفی بین استفاده از کلاه ایمنی و شاخص مسئولیت‌پذیری مشاهده می‌شود. همبستگی منفی بین شاخص شخصیتی برونگرایی و سن شروع به موتورسواری بدون گواهینامه مشاهده می‌شود. همچنین، ۳۹ درصد موتورسواران بدون گواهینامه عدم برخورد پلیس با افراد بدون گواهینامه و ۳۲ درصد از آن‌ها مراحل اداری طولانی و خسته کننده را دلیل عدم اخذ گواهینامه برشمردند.

واژگان کلیدی: موتورسیکلت، گواهینامه، NEO-FFI، کلاه ایمنی

۱- مقدمه

این روزها موتورسیکلت‌ها در بسیاری از مراکز جمعیتی به یکی از مهمترین وسیله‌های حمل و نقل تبدیل شده اند، اما از سوی دیگر امنیت کم آن‌ها، موتورسیکلت‌ها را در صدر وسایل خطرناک قرار داده است. به دلیل افزایش جمعیت و روند رو به رشد زندگی شهری تعداد وسایل نقلیه موتوری از جمله موتورسیکلت به دلیل ارزان و کم هزینه بودن، افزایش یافته و امروزه در شهرهای بزرگ و کوچک موتورسیکلت وسیله‌ای پرطرفدار برای حمل و نقل درونشهری شده است.

احتمال تصادف راکبان موتورسیکلت در مقایسه با دیگر وسایل نقلیه موتوری بسیار بیشتر است [۱]. در این بین احتمال تصادف جوانان و نوجوانان بیشتر از سایر گروه‌های سنی است و این گروه سنی به دلیل استفاده بیشتر از موتورسیکلت، سهم بیشتری در تصادفات دارند [۲]. تحقیقات نشان داده که بسیاری از این موتورسواران نوجوان بدون گواهینامه هستند. در تحقیقی در نروژ نشان داده شده است که جوانان به خصوص سنین بین ۱۷ تا ۱۹ سال بیشتر در معرض خطر تصادف قرار دارند، به طوری که عامل بسیاری از این تصادفات سن کم، تجربه کم و رفتار مخاطره‌آمیز شناخته شده است [۳].

دید. استفاده از موتورسیکلت در بین جوانان به خصوص افراد زیر ۱۸ سال که نمونه آن در مدارس قابل مشاهده است یکی از خطرناکترین تهدیدهای ترافیکی به شمار می‌آید.

از سوی دیگر آمارها نشان می‌دهد که میزان تحصیلات موتورسواران در میزان حوادثی که برای آنها اتفاق می‌افتد نقش بسزایی دارد، به طوریکه در شهر تهران ۱۷ درصد موتورسوارانی که در سوانح ترافیکی کشته می‌شوند بی‌سواد، ۷۶ درصد زیر دیپلم و تنها ۷ درصد دارای مدرک دیپلم و بالاتر هستند. بنابراین این آمار اهمیت آگاهی و آموزش را در این حوزه نشان می‌دهد. کما اینکه پابندی به قانون در هر شکل آن موضوعی است که تجلی‌گر فرهنگ شهروندان است [۱۱].

عوامل مختلفی در این تصادفات تاثیرگذار است. سه عامل هیجان، بی‌حوصلگی، نداشتن اعتماد به نفس و آگاهی کم نسبت به ترافیک، عوامل تاثیرگذار در تصادفات راکبان موتورسوار و به خصوص جوانان و نوجوانان است [۱۲]. تشخیص خطر و ارزیابی موقعیت نقش اساسی در تصادفات موتورسواران دارند، که هر دو عامل به میزان تجربه موتورسواران وابسته است، که این موضوع در جوانان و نوجوانان بسیار پایین است، به صورتی که موتورسواران حرفه‌ای با تجربه زیاد درک بهتری نسبت به خطر و ارزیابی آن نسبت به موتورسواران مبتدی دارند [۱۳].

۲- تعریف مسأله و اهداف تحقیق

از آنجایی که موتورسواران نقش بسیار بالایی در تصادفات در شهرها را دارند، انجام پژوهش در این رابطه می‌تواند به پایین آمدن تصادفات و تلفات ناشی از آن کمک شایانی بکند. در این پژوهش به بررسی تاثیر عوامل روانشناختی مانند؛ روان نزدی (تمایل به هیجان)، (۲) برونگرایی-درونگرایی، (۳) ماجراجویی (اشتیاق به تجربیات تازه)، (۴) توافق پذیری (۵) مسئولیت پذیری در بین افراد موتورسوار می‌پردازیم. هدف از انجام این پژوهش نیز بررسی تاثیر خصوصیات روانشناختی در استفاده در کلاه ایمنی، اخذ گواهینامه و تعداد تصادفات افراد موتورسوار است.

۳- پیشینه تحقیق

تحقیق دیگری توسط مهری و همکاران در سال ۲۰۱۱ با استفاده از پرسشگری از ۱۳۰ نفر از رانندگان موتورسیکلت در شهر یزد و بکارگیری تئوری رفتار برنامه ریزی شده انجام شده است. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد ۴۳٫۱٪ افراد سابقه تصادف با موتورسیکلت را داشته‌اند و از این تعداد ۱۰٫۷٪ افراد هنگام تصادف از کلاه ایمنی استفاده کرده بودند که نشان

به طور مثال در تایوان حدود ۳۸/۸ درصد از دانش‌آموزان راهنمایی و ۶۸/۹ درصد دانش آموزان دبیرستان بدون گواهینامه موتورسواری می‌کنند [۲]. در تحقیق دیگری در این کشور نشان داده شده است که حدود ۶۳/۴ درصد نوجوانان قبل از سن قانونی (۱۸ سال) تجربه موتورسواری داشته‌اند [۴]. در نیوزلند حدود ۸۶ درصد مردم در سن کمتر از ۱۵ سال تجربه موتورسواری بدون گواهینامه داشته‌اند [۵].

البته در اکثر کشورهای غربی برای کنترل تصادفات نوجوانان و جوانان بدون گواهینامه، به افراد زیر ۱۶ سال تنها اجازه موتورسواری با سرعت محدود می‌دهند [۶]، و یا در بعضی از این کشورها، آن‌ها را محدود به موتورسواری با شرایط خاص اعم از موتورسواری بدون حمل مسافر، استفاده نکردن از مشروبات الکلی و منع موتورسواری در بسیاری از مکان‌ها را می‌کنند [۷].

تعداد تصادفات موتورسواران در خیابان‌های شهری بسیار بیشتر از سایر مناطق (خارج از شهر) است، عامل اصلی بروز این‌گونه حوادث سرعت زیاد شناخته شده که می‌توان با ایجاد محدودیت سرعت و مدیریت آن از طریق طراحی هندسی و طراحی ایمنی مناسب راه اثر این عامل را به حداقل رساند [۸].

کشور ایران یکی از کشورهایی است که بالاترین آمار تخلفات ترافیکی و بالاترین تصادفات و حتی کشته‌ها را به خود اختصاص داده است. آمار و اطلاعات مربوط به میزان تصادفات و تلفات ناشی از آن، میزان خلاف‌های مرتکب شده توسط موتورسواران، تعداد موتورسیکلت‌های توقیف شده و همچنین خسارات مادی و غیرمادی ناشی از این موارد همگی بیانگر وضعیت نابسامان تردد این وسیله نقلیه در کشور است. براساس اعلام منابع رسمی حدود ۲۵ درصد از کل تلفات رانندگی متعلق به این وسیله نقلیه بوده که از این بین جوانان در گروه سنی ۱۸ تا ۲۹ سال، ۵۰ درصد فوت شدگان حوادث موتورسیکلت را به خود اختصاص داده‌اند [۹].

در کشور ایران حداقل سن برای گرفتن گواهینامه موتورسیکلت، ۱۷ سال برای موتورسیکلت‌های با حجم موتور تا ۲۵۰ سی‌سی و ۱۸ سال برای موتورسیکلت‌های با حجم موتور بیشتر از ۲۵۰ سی‌سی است [۱۰].

در عین حال باز هم افراد بسیار زیادی اقدام به موتورسواری بدون گواهینامه می‌کنند. در واقع تقریباً هیچ محدودیت سنی برای استفاده از این وسیله نیز وجود ندارد و در حقیقت قانون در این خصوص توسط جامعه رعایت نمی‌شود. نماد این مسئله را به خوبی می‌توان در مدارس و زمان رفت و آمد دانش‌آموزان

دهنده نرخ پایین استفاده از کلاه ایمنی است. همچنین بررسی پارامترهای رفتاری رانندگان موتورسیکلت در این تحقیق نشان می‌دهد که قصد (Intention) و کنترل رفتار درک شده (perceived behavioral control) ارتباط بسیار معنی داری با استفاده از کلاه ایمنی توسط رانندگان دارد [۱۴].

لی و همکاران در سال ۲۰۰۸ در تحقیقی با بررسی دانش، اشتیاق و رفتار رانندگان موتورسیکلت در استفاده از کلاه ایمنی در دو شهر از کشور چین با استفاده از روش مشاهده کنار جاده‌ای و مصاحبه به این نتیجه رسیدند که ۳۴٪ از رانندگان و ۷۱٪ از سرنشینان از کلاه ایمنی استفاده نمی‌کنند و عدم استفاده از کلاه ایمنی در رانندگان مرد بیشتر به چشم می‌خورد. همچنین ۹۰٪ از رانندگان از مزایای استفاده از کلاه ایمنی اطلاع داشتند و ۷۰٪ اظهار داشتند که استفاده از کلاه ایمنی باعث احساس ناراحتی می‌شود و ۲۰٪ از پرسش شونده‌گان گفتند که به دلیل حفظ ایمنی خود از کلاه ایمنی استفاده می‌کنند. همچنین ۶۲٪ پرسش شونده‌گان معتقد بودند که سخت‌گیری‌های پلیس برای استفاده از کلاه ایمنی کافی نیست [۱۵].

در تحقیق دیگری توسط مگازو و همکاران در سال ۲۰۰۶ با استفاده از آمار تصادفات در کشورهای ایتالیا، اسپانیا، هلند و فرانسه بین سال‌های ۱۹۹۹ تا ۲۰۰۱ و با بکارگیری دو روش آمار غیر پارامتری و مدل‌سازی لوجستیک، آمار تصادفات رانندگان خودروهای سواری با موتورسیکلت مورد تحلیل قرار گرفت. نتایج بررسی نشان می‌دهد رانندگان خودروهایی که گواهینامه موتورسیکلت دارند در تصادفات کمتر مقصر بودند و در اکثر موارد مقصر اصلی راکبان موتورسیکلت‌ها هستند. این امر بیانگر این موضوع است که رانندگان خودروهایی که گواهینامه موتورسیکلت نیز دارند در هنگام مواجهه با موتورسیکلت پیش بینی درست تری از مانور این وسیله نقلیه دارند [۱۶].

توسلی و همکاران در سال ۱۳۹۳ در تحقیقی با بررسی عوامل موثر بر تصادفات موتورسیکلت به روش تصمیم‌گیری گروهی و نظر سنجی از کارشناسان و مامورین راهنمایی و رانندگی به این نتیجه رسیدند که علل اصلی تصادفات موتورسیکلت نداشتن تجربه کافی رانندگی با موتورسیکلت و سن کم راکبین موتورسیکلت است. همچنین نتایج این تحقیق نشان می‌دهد عدم داشتن گواهینامه موتورسیکلت تاثیر چندانی در بروز تصادفات نداشته و علل بروز بیشتر تصادفات تجربه کم رانندگی با موتورسیکلت است این امر بیانگر این موضوع است که آموزش‌های مربوط به دریافت گواهینامه موتورسیکلت تاثیر

چندانی در یادگیری مهارت کنترل این وسیله نقلیه در شرایط مختلف ندارد [۱۷].

آقای محمد سعید شهید و همکاران در سال ۲۰۱۳ در تحقیقاتی با جمع‌آوری اطلاعات تصادفات بین سال‌های ۲۰۰۱ تا ۲۰۰۸ در ایالت آیوا و با استفاده از مدل لوجیت آمیخته به بررسی فاکتورهای موثر بر شدت تصادفات از قبیل رفتار راننده موتورسیکلت و خودرو، شرایط محیطی، مکان و زمان تصادف و نحوه برخورد پرداخته‌اند. مطابق نتایج این تحقیق عواملی همچون استفاده از کلاه ایمنی، سرعت، دید مناسب، شرایط سطح راه و نور مناسب عوامل تاثیرگذار بر شدت تصادفات هستند. همچنین عواملی مانند نوع منطقه (شهری یا غیر شهری)، اعمال محدودیت سرعت کمتر از ۵۵ مایل بر ساعت، جنسیت راننده موتورسیکلت تاثیر بسیار کمی بر شدت تصادفات دارد [۱۸].

۴- روش تحقیق

هدف از این پژوهش بررسی تاثیر عوامل روانشناختی بر از استفاده از کلاه ایمنی و تعداد تصادفات در بین موتورسواران است. همچنین خصوصیات روانشناختی افراد بی‌گواهینامه نیز مورد بررسی قرار گرفته می‌شود. این روی، در این پژوهش با استفاده از پرسشنامه سعی در شناخت بیشتر موتورسواران داریم. در بخش اول پرسشنامه سوالاتی را در ارتباط با مشخصات فردی و سوابق تصادفات فرد و ... پرسیده می‌شود. در قسمت دوم نیز پرسشنامه NEO-FFI نیز موجود است که در قسمت بعد بدان بیشتر پرداخته می‌شود.

۴-۱- معرفی پرسشنامه

پرسشنامه NEO-FFI یکی از جدیدترین پرسشنامه‌های مربوط به ارزیابی ساخت شخصیت بر اساس دیدگاه تحلیل عاملی است. این آزمون به لحاظ انعکاس ۵ عامل اصلی امروزه به عنوان یک مدل فراگیر بر اساس تحلیل عوامل محسوب می‌شود. این آزمون به دلیل بررسی‌های گوناگون در گروه‌های سنی و در فرهنگ‌های مختلف که روی آن صورت گرفته است می‌تواند یکی از جامع‌ترین آزمون‌ها در زمینه ارزیابی شخصیت افراد سالم باشد

این پرسشنامه یک پرسشنامه ۶۰ سؤالی است و برای ارزیابی ۵ عامل اصلی شخصیت به کار می‌رود آزمون NEO-FFI پنج عامل شخصیتی (۱) روان نژندی (تمایل به هیجان)، (۲) برونگرایی-درون‌گرایی، (۳) ماجراجویی (اشتیاق به تجربیات

۴-۲- معرفی شهر منتخب

اصفهان، سومین شهر پرجمعیت ایران پس از تهران و مشهد است. استان اصفهان بالاترین آمار کشته‌های موتورسیکلت‌سواران را در کشور داراست. درخصوص تصادفات جرحی، در سال ۹۱، ۷۱ درصد و در سال ۹۲، ۶۷ درصد تصادفات؛ مربوط به تصادفات جرحی موتورسیکلت‌سواران بوده است. در حال حاضر یک میلیون و ۲۰۰ هزار خودرو و یک میلیون و ۱۰۰ هزار موتورسیکلت در سطح استان اصفهان تردد می‌کنند [۲۰].

اما نکته حائز اهمیت این است که تردد با موتورسیکلت بدون گواهینامه یکی از معضلات استان است، مطابق آمار ۵۰ درصد راکبین موتورسیکلت، فاقد گواهینامه رانندگی هستند [۲۱].

تازه)، ۴) توافق پذیری ۵) مسئولیت پذیری را مورد بررسی قرار می‌دهد. از آن جایی که پاسخ گویی به ۶۰ سوال توسط جامعه مورد نظر این پژوهش امری سخت و زمانبر است، در این پژوهش تنها چهار عامل روان نژندی (تمایل به هیجان)، برونگرایی-درونگرایی، توافق پذیری، مسئولیت پذیری مورد بررسی قرار گرفته‌اند. همچنین از بین ۴۸ سوال باقیمانده نیز ۲۸ سوال از طریق تحلیل عاملی توسط نرم افزار آماري SPSS برای پاسخ‌گویی افراد انتخاب شده‌اند.

پرسشنامه شخصیتی NEO-FFI توسط مک کری و کاستا روی ۲۰۸ نفر از دانشجویان آمریکایی به فاصله سه ماه اجرا گردید که ضرایب اعتبار آن بین ۰/۸۳ تا ۰/۷۵ به دست آمده است [۱۹].

جدول ۱- نتایج پرسشنامه NEO-FFI برای موتور سواران بی گواهینامه

ردیف	سوال	میانگین	انحراف از معیار
۱	من اصولاً آدم نگرانی هستم	۳.۰۲۴۴	۱.۴۷۴۵۸
۲	من دوست دارم همیشه آدم‌های زیادی دور و برم باشند	۳.۶۳۴۱	۱.۴۶۲۱۲
۳	من دوست ندارم وقتم را با خیالبافی هدر بدهم	۲.۲۹۲۷	۱.۲۸۹۲۶
۴	من همواره وسایلم را مرتب و پاکیزه نگه می‌دارم	۳.۳۶۵۹	۱.۲۷۹۷۷
۵	من اغلب خودم را کمتر از دیگران حس می‌کنم	۲.۱۷۰۷	۱.۱۳۸۰۳
۶	من به خوبی می‌توانم طوری برنامه ریزی کنم که کارهایم به موقع انجام شوند	۳.۳۱۷۱	۱.۲۱۳۲۴
۷	وقتی من زیر بار یک استرس بزرگ هستم بعضی مواقع احساس می‌کنم دارم از هم می‌پاشم	۳.۰۲۴۴	۱.۲۷۴۵۲
۸	من خودم را لزوماً آدم امیدواری نمی‌دانم	۳.۶۸۲۹	۱.۱۲۷۸۱
۹	من در کارهایم خیلی با برنامه نیستم	۳.۰۷۳۲	۱.۳۸۵۴۶
۱۰	من به ندرت احساس تنهایی و دل‌افسردگی می‌کنم	۲.۸۷۵۰	۱.۲۶۴۶۶
۱۱	خواندن یک شعر تاثیر ناچیزی بر من دارد یا این که اصلاً تاثیری ندارد	۲.۶۸۲۹	۱.۳۸۶۳۴
۱۲	من معمولاً ترجیح می‌دهم کارها را به تنهایی انجام دهم	۲.۵۶۱۰	۱.۵۰۰۸۱
۱۳	من معمولاً غذاهای جدید و نا آشنا را امتحان می‌کنم	۲.۵۸۵۴	۱.۳۴۱۱۹
۱۴	من قبل از شروع هر کاری وقت زیادی را تلف می‌کنم	۳.۲۲۵۰	۱.۴۴۰۹۳
۱۵	من آدم ترسو و مضطربی نیستم	۲.۴۱۴۶	۱.۱۳۹۶۴
۱۶	من به ندرت متوجه می‌شوم که احساساتم در محیط‌های مختلف فرق می‌کند	۲.۴۸۷۸	۱.۲۶۳۳۲
۱۷	من آدم بشاش و دارای روحیه بالایی هستم	۳.۷۳۱۷	۱.۲۰۴۶۷
۱۸	من معتقدم که برای اخذ تصمیم درباره موضوعات اخلاقی باید به مقامات دینی خودمان اقتدا کنیم	۳.۳۱۷۱	۱.۵۵۶۲۶
۱۹	وقتی به انجام کاری متعهد می‌شوم مردم می‌توانند همیشه مطمئن باشند که کار را پیگیری می‌کنم	۴.۰۴۸۸	۱.۱۱۶۹۴
۲۰	من آدم خوش بینی نیستم	۳.۲۹۲۷	۱.۲۸۹۲۶
۲۱	گاهی وقتی که شعری می‌خوانم یا به یک اثر هنری نگاه می‌کنم یک حالت یاس یا موجی از برفروختگی را در خودم تجربه می‌کنم	۳.۲۹۲۷	۱.۳۰۸۵۱
۲۲	گاهی آن قدری که خودم می‌خواهم، قابل اعتماد نیستم	۳.۰۴۸۸	۱.۳۰۲۹۰
۲۳	من اغلب احساس درماندگی می‌کنم و میل دارم شخص دیگری را مسائلم را حل کند	۲.۵۱۲۲	۱.۴۱۶۳۷
۲۴	من شخص بسیار فعالی هستم	۳.۹۰۲۴	۱.۱۱۳۶۶
۲۵	من خیلی کنجکاوم	۴.۱۴۶۳	۰.۹۳۷۰۴
۲۶	به نظر نمی‌رسد هرگز بتوانم کارهای خود را نظم و ترتیب بدهم	۳.۵۱۲۲	۱.۲۴۷۴۴
۲۷	بعضی وقت‌ها من طوری احساس خجالت می‌کنم که دلم می‌خواهد خودم را از دیگران پنهان کنم	۲.۴۱۴۶	۱.۵۱۶۱۷
۲۸	من ترجیح می‌دهم راه خودم را بروم تا اینکه رهبر دیگران باشم	۳.۲۹۲۷	۱.۲۲۹۷۱

۵- ارائه و تحلیل نتایج

تعداد ۱۲۴ پرسشنامه از تاریخ ۱ تا ۳۰ مرداد سال ۱۳۹۳ به صورت تصادفی بین موتورسواران شهر اصفهان توزیع شد. به افراد پاسخگو گفته شد که هیچ نیازی به درج نامشان در پرسشنامه نیست و هم چنین از آن‌ها خواسته شد که با دقت کافی به سوالات پاسخ دهند. افراد پاسخ دهنده همگی مرد و با میانگین سنی ۲۵ سال بودند. میزان تحصیلات اکثر آن‌ها لیسانس بوده و بعد از پاسخ گویی توسط افراد، پرسشنامه‌ها جمع آوری و مورد تحلیل قرار گرفت که نتایج آن به شرح زیر می‌باشد.

در جدول ذیل نتایج پرسشنامه NEO-FFI برای افراد موتورسوار بی گواهینامه مشاهده می‌شود.

در جدول ۲ نیز نتایج همبستگی بین متغیرهای پژوهش دیده می‌شود. از نتایج شاخص مشاهده شده، می‌توان به همبستگی منفی بین مسئولیت پذیری و استفاده از کلاه ایمنی، رابطه مستقیم بین برون‌گرایی و کم بودن سن شروع به موتورسواری (قبل از ۱۸ سال) اشاره کرد. همچنین نتایج نشان دهنده این موضوع است که هرچه تمایل به هیجان بالاتر رود احتمال استفاده به کلاه ایمنی کاهش می‌یابد.

۶- نتیجه‌گیری

۱- با بررسی نتایج همبستگی بین متغیرها، همبستگی مثبت بین شاخص تمایل به هیجان و استفاده از کلاه ایمنی مشاهده می‌شود و همچنین، همبستگی منفی بین استفاده از کلاه ایمنی و شاخص مسئولیت پذیریمشاهده می‌شود.

۲- همبستگی منفی بین شاخص شخصیتی برون‌گرایی و سن شروع به موتورسواری بدون گواهینامه مشاهده می‌شود.

۳- تنها ۲۲ درصد از افراد پاسخگو به پرسشنامه دارای گواهینامه و ۷۸ درصد از آن‌ها بدون گواهینامه اقدام به موتورسواری می‌کنند.

۴- ۳۹ درصد موتورسواران بدون گواهینامه دلیل عدم اخذ گواهینامه را عدم برخورد پلیس با افراد بدون گواهینامه می‌دانستند. حدود ۳۲ درصد از آن‌ها مراحل اداری طولانی و خسته کننده، ۲۳ درصد بی‌استفاده بودن گواهینامه موتورسواری و ۶/۵ درصد هزینه بالای آزمون برای اخذ گواهینامه را دلیل نداشتن گواهینامه خود، اعلام کردند. این نتایج نشان دهنده نقش پررنگ پلیس راهور برای جلوگیری از پدیده موتورسواری بدون گواهینامه را نشان می‌دهد. پلیس می‌تواند اولاً با سختگیری بیشتر و ثانیاً با آسان‌تر کردن مراحل اخذ گواهینامه موتور باعث کاهش

جدول ۲- نتایج همبستگی بین متغیرها

مسئولیت پذیری	توافق پذیری	برونگرایی	تمایل به هیجان	کلاه ایمنی	تصادف (انسان)	تصادف (اشیاء)	سن شروع به موتورسواری	تعداد موتور	تحصیلات	سن
										سن
										تحصیلات
										تعداد موتور
										سن شروع به موتورسواری
										تصادف (اشیاء)
										تصادف (انسان)
										کلاه ایمنی
										تمایل به هیجان
										برونگرایی
										توافق پذیری
										مسئولیت پذیری

*. significant at the 0.05

** . significant at the 0.01

- Foundation of Tong-Yang Wu-Suon, Taipei, Taiwan.
- 3- T. Bjørnskau, T.O. Nævestad, J. Akhtar, 2012, Traffic safety among motorcyclists in Norway: A study of subgroups and risk factors. *Accident Analysis & Prevention* Volume 49, November 2012, Pages 50–57-DOI:10.1016/j.aap.2011.09.051.
- 4- T.H. Yeh, H.L. Chang, 2009, Age and contributing factors to unlicensed teen motorcycling. *Safety Science* 47 (2009) 125–130- doi:10.1016/j.ssci.2008.02.002.
- 5- A.I. Reeder, D.J. Chalmers, J.D. Langley, 1995, Young on-road motorcyclists in New Zealand: age of licensure, unlicensed riding, and motorcycle borrowing. *Injury Prevention* 1, 103–108.
- 6- C. Schoon, 2004, Traffic legislation and safety in Europe concerning the moped and the A1-category (125 cc) motorcycle. Literature and Questionnaire Study Commissioned by the Swedish National Road Administration. SWOV Institute for Road Safety Research, Leids- chendam, The Netherlands.
- 7- B. Mullin, R. Jackson, J. Langley, R. Norton, 2000, Increasing age and experience: are both protective against motorcycle injury? A case control study. *Injury Prevention* 6, 32–35.
- 8- N. Clabaux, T. Brenac, C. Perrin, J. Magnin, B. Canu, P. Van Elslande, 2012, Motorcyclists' speed and "looked-but-failed-to-see" accidents. *Accident Analysis & Prevention* Volume 49, November 2012, Pages 73–77- DOI: 10.1016/j.aap.2011.07.013.

۹- سایت سازمان پزشک قانونی کشور، (۱۳۹۳)، سازمان پزشک قانونی کشور، (www.lmo.ir).

۱۰- سایت انجمن تخصصی خودرو تیونینگ ایران، (۱۳۹۳)، تاپیک جامع گواهینامه موتورسیکلت، دسترسی (www.iriantuning.com)، ۱۳۹۳/۸/۲۹.

۱۱- سایت خبری تابناک، (۱۳۹۳)، فصل مرگ و میر موتورسواران فرا رسید، دسترسی (www.tabnak.ir)، ۱۳۹۳/۸/۲۹.

چشم‌گیر موتور سواران بی‌گواهینامه شود.

۵- از بین افراد نمونه، تنها ۲۶ درصد از افراد پاسخ‌دهنده به پرسشنامه همیشه از کلاه ایمنی استفاده می‌کنند، ۲۴ درصد گاهی اوقات و ۵۰ درصد از آن‌ها هیچ‌وقت در حین موتورسواری از کلاه ایمنی استفاده نمی‌کنند، و تنها ۴۴ درصد از افراد دارای گواهینامه از کلاه ایمنی استفاده می‌کنند.

۶- از مجموع افراد پاسخ‌دهنده به این پرسش‌نامه، حدود ۳۸ درصد از آن‌ها حداقل تجربه یک بار برخورد با عابرین پیاده را در هنگام موتورسواری داشته‌اند و حدود ۷۶ درصد از آن‌ها حداقل یک تجربه تصادف (عابرین یا اشیاء) داشته‌اند. از این تعداد حدود ۷۱/۸ درصد افرادی بودند که گواهینامه نداشتند و ۸۸/۸ درصد افراد دارای گواهینامه بودند. این موضوع نشان‌دهنده این است که تنها اخذ گواهینامه به تنهایی دلیلی برای کاهش احتمال تصادف افراد موتورسوار نیست و باید روش اخذ گواهینامه در ایران با استفاده از افراد متخصص در این زمینه تغییر و یا بازسازی شود و همین‌طور درکنار آن فرهنگ سازی با استفاده از روش‌های مناسب انجام شود.

۷- با توجه به صدمات و خطرات موتور سواری برای افراد، مخصوصاً در سنین پایین، علاوه بر نقش پلیس، نقش خانواده‌ها بسیار پر رنگ می‌باشد، با توجه به نتایج حاصل از پرسش‌نامه مشخص شد که ۳۸/۸ درصد از خانواده افرادی که گواهینامه ندارند، موافق موتورسواری این افراد بدون گواهینامه هستند که نشان‌دهنده لزوم فرهنگ سازی و آموزش به خانواده‌ها، مخصوصاً پدر و مادرها، در رابطه با میزان خطر آفرینی موتورسواری بدون گواهینامه است.

۸- همچنین، طبق نتایج پژوهش حاضر، میانگین سن شروع به موتورسواری در بین خانواده‌هایی که دارای دو موتور یا بیشتر هستند، ۱۲ سال است.

۷- مراجع

- 1- F.L. Mannering, L.L. Grodsky, 1995, Statistical analysis of motorcyclists' perceived accident risk. *Accident Analysis and Prevention* 27, 21–31.
- 2- H.L. Chang, 1996, A survey on the transportation demand and traffic risk perception by adolescent students in Taiwan. *The Culture and Education*

- 16- D. Magazzu, M. Comelli, and A. Marinoni, 2006, Are car drivers holding a motorcycle license less responsible for motorcycle—Car crash occurrence? A non-parametric approach. *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 38, 365-370.
- 17- توسلی کله‌بستی، ب.، فرنوش، ا. و رحیم‌اف، ک.، بررسی عوامل تاثیرگذار بر تصادفات موتورسیکلت و اولویت بندی آن‌ها به روش تصمیم‌گیری گروهی، ۱۷ و ۱۸ اردیبهشت ماه ۱۳۹۳، هشتمین کنگره ملی مهندسی عمران، دانشگاه صنعتی نوشیروانی بابل.
- 18- M.S.B. shaheed, K. Gkritza, W. Zhang, and Z. Hans, 2013, A mixed logit analysis of two-vehicle crash severities involving motorcycle. *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 61, 119-128.
- 19- رویکردی نوین در ارزیابی شخصیت (کاربرد تحلیل عاملی در مطالعات شخصیت)، ۱۳۸۰، گروسی فرشی، م. ت، نشر دانیال و جامعه پژوه.
- 20- سایت خبری ایمننا، (۱۳۹۳)، استان اصفهان، بالاترین آمار تلفات موتورسواران را در کشور دارد، دسترسی (www.imna.ir)، ۱۳۹۳/۸/۲۹.
- 12- J.T. Wong, Y.S. Chung, S.H. Huang, 2010, Determinants behind young motorcyclists' risky riding behavior. *Accident Analysis & Prevention*-Volume 42, Issue 1, January 2010, Pages 275–281. DOI: 10.1016/j.aap.2009.08.004.
- 13- T. Bellet, A. Banet, 2012, Towards a conceptual model of motorcyclists' Risk Awareness: A comparative study of riding experience effect on hazard detection and situational criticality assessment. *Accident Analysis & Prevention*-Volume 49, November 2012, Pages 154–164- DOI: 10.1016/j.aap.2011.10.007.
- 14- A. Mehri, S.S. Mazloomi Mahmoodabad, M.A. Morowatisharifabad, and H. Nadrian, 2011, Determinants of helmet use behavior among employed motorcycle riders in Yazd, Iran based on theory of planned behavior. *Injury*, Vol. 42, 864-869.
- 15- L. Li, G. Li, A.L. Zhang, and S. Kai Lo, 2008, Improper motorcycle helmet use in provincial areas of a developing country. *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 40, 1937-1942.

Psychological aspects of unlicensed Motor Cycle Riders behavior

Hassan zoghi, Esmail Rajaei Najafabadi, javad jomepour Chehar Aman, Behrouz Tavassoli Kallebašti

- 1- Assistant Professor in Transportation Engineering at Islamic Azad University- Karaj Branch, Karaj, Iran
- 2- MSc, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.
- 3- MSc, Sharif University of Technology, Tehran, Iran.
- 4- MSc, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

Abstract

Based on the official's reports, motor cycles have great roll in accidents in the cities, all around the world. Due to its paramount importance it is crucial to investigate the reasons and factors that affects this issue. According the results of this study, 78 percent of motor cycle riders do not have its specific license. In this paper, psychological aspects of the behavior of this group were studied. For this purpose, NEO-FFI experiment was used. The data was analyzed via SPSS software. There were a positive correlation between using helmet and Openness to experience, and also there was a negative correlation between using helmet and conscientiousness. Moreover, 39 percent of motor riders stated that lack of police enforcement and 32 percent of the lengthy procedure of getting license as a main reason of not to have motor riding license.

Key Words: Motor Cycle, Accident, License, NEO-FFI, Helmet