

## بررسی عوامل مؤثر بر رابطه‌ی آموزش رانندگان و فرهنگ ترافیک با استفاده از پرسشنامه

(مطالعه موردی: استان تهران)

نیما طاهری (مستول مکاتبات)، دانش‌آموخته کارشناسی ارشد راه و ترابری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم تحقیقات، تهران، ایران

شهریار احمدی، دانش‌آموخته کارشناسی ارشد راه و ترابری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران جنوب، تهران، ایران

**E-mail: nimat\_135@ymail.com**

### چکیده

تصادفات رانندگی و ایمنی ترافیک در کشور ما تبدیل به مسئله‌ای بسیار حساس شده است. به طوری که ذهن اکثر مردم و مسئولین را به خود مشغول کرده است. از سوی دیگر تحقیقات و همچنین آمارگیری انجام شده در مقاله نشان داده که عامل انسانی بیشترین سهم را در بروز تصادفات رانندگی به خود اختصاص داده است. در زنجیره‌ی سه‌گانه‌ی وسیله نقلیه، محیط و انسان، عدم آگاهی از فرهنگ صحیح ترافیک و استفاده از آن پیچیده‌ترین عنصر در رشته علل تخلفات به شمار می‌رود. از منظر جامعه‌شناسی رفتار انسان در متن اجتماع شکل می‌گیرد و جامعه می‌تواند الگوی صحیحی برای رفتار ترافیکی باشد و با آموزش‌های لازم در این راستا به این مهم دست یافت. در این مقاله برای ارتقا سطح ایمنی ترافیک و حمل‌ونقل برای ارزیابی علمی، راهکاری بر مبنای فرهنگ‌سازی و آموزش رفتارهای ترافیکی به رانندگان در غالب آمارگیری و آنالیز موضوع به کمک نرم‌افزار SPSS صورت گرفته است. نتایج حاصل از تحلیل و ارزیابی نشان می‌دهد که در میان تدابیر و سیاست‌های مختلف جهت بهسازی رفتار و فرهنگ ترافیکی در راستای بهبود ایمنی و روان‌سازی حمل‌ونقل، عنصر «آموزش و فرهنگ‌سازی در میان اقشار مختلف جامعه» بیشترین سهم را در میان مؤلفه‌های دیگر دارا است.

واژه‌های کلیدی: ایمنی ترافیک، آموزش، فرهنگ ترافیک، رفتار ترافیکی

## ۱. مقدمه

آموزش مهم‌ترین عامل برای پیشرفت و تعالی انسان‌ها است. یکی از مهم‌ترین مسائلی که در مقایسه وضعیت ترافیک و رفتارهای ترافیکی در کشورهای دیگر با رفتارهای ترافیکی موجود در کشورمان نمود پیدا می‌کند، نظم، انضباط در حرکت، عدم تخطی از قوانین و الزام و احساس مسئولیت افراد به منظور رعایت قوانین و مقررات ترافیکی است. این امر جز با سرمایه‌گذاری و اهمیت‌دهی به امر آموزش حاصل نمی‌شود. ترافیک و مسئله حمل‌ونقل یکی از مهم‌ترین فعالیت‌های مدیریت شهری هر جامعه‌ای به حساب می‌آید. این مسئله در تمام جوامع شهری با زندگی روزمره شهروندان درهم‌آمیخته است. کثرت روزافزون حضور اتومبیل در جهان، با بیش از ۵۰۰ میلیون دستگاه، با کارکردهای پنهان و آشکار آن نظیر گسترش تخلقات ترافیکی، تصادفات منجر به مرگ با تعدادی بالغ بر یک میلیون نفر در جهان و بیش از ۲۵۰۰ نفر در ایران که ۳ درصد تولید ناخالص ملی کشور، یعنی ۴۰۰۰ میلیارد تومان را از بین می‌برد و به یکی از مهم‌ترین عوامل مرگ‌ومیر در جهان و ایران تبدیل شده است. در زنجیره عوامل وسیله نقلیه، محیط و انسان عامل اخیر پیچیده‌ترین عنصر در رشته علل تخلقات به شمار می‌رود. از منظر جامعه‌شناسی، رفتار انسانی فی‌البداهه نبوده و در متن اجتماعی شکل می‌گیرد. رفتار انسانی تا اندازه زیادی اکتسابی بوده و از طریق فرآیند جامعه‌پذیری و در تعامل با نهادهای مختلف اجتماعی قوام می‌یابد. در فرآیند جامعه‌پذیری مفهوم فرهنگ نقشی حیاتی بازی می‌کند. در واقع افراد در اتمسفر فرهنگی جامعه تنفس کرده و رفتارهایشان را در فرآیند جامعه‌پذیری سامان می‌دهند. لذا برای اصلاح رفتارهای اجتماعی باید به آموزش، فراگیری هنجارها، قواعد رفتاری- کرداری و همچنین ارتقای سطح فرهنگ ترافیک از سنین کودکی تا بزرگسالی توجه داشت. مطالعه حاضر به منظور تعیین چگونگی نگرش و عملکرد عابران پیاده و همچنین بررسی عوامل مؤثر بر رفتار ناهنجار ترافیکی رانندگان در شهر

تهران انجام گرفت. روش تحقیق پیمایشی و جامعه هدف، کلیه رانندگان در معابر مناطق مختلف شهر تهران بوده است.

## ۲. ادبیات پژوهش

رفتارهای نابهنجار می‌توانند یک تأثیر منفی روی صنعت حمل‌ونقل که برای جامعه ضروری است و لذت بهره‌بری مردم از سیستم حمل‌ونقل عمومی داشته باشد. هنگامی که انسان نتواند با استفاده از ابزارها و روش‌های موجود در اجتماع، به خواسته‌های خویش دست یابد، پیوند قبلی خود را با جامعه از دست داده و تلاش می‌کند تا از راه‌های نابهنجار دیگری به آنها دست یابد. با ادامه یافتن این روند و با گسترش آن در جامعه، نابسامانی یا آنومی پدید می‌آید و هنجارها و ارزش‌های اجتماعی از بین می‌روند. مسائل اجتماعی به وجود آمده، همبستگی اجتماعی را مخدوش کرده و از برآورده شدن آرزوهای مردم جلوگیری می‌کند. رانندگان با شدت خشونت بالاتر زودتر از سایرین عصبانی می‌شوند و بیشتر پرخاشگرانه رفتار می‌کنند. احتمال بیشتری وجود دارد که آنها بیشتر محتمل‌اند که به سایر راننده‌ها ناسزا بگویند یا بر روی آنها داد بزنند یا اینکه از روی خشم بوق بزنند. علاوه بر این، آنها نه تنها در حین رانندگی عصبانی هستند بلکه این امر بر رفتار آنها در طول روز تأثیرگذار است و باعث می‌شود که آنها در کل روز عصبی باشند. ورمزیار و دیگران (۱۳۹۲) در پژوهشی به بررسی وضعیت استرس شدید شغلی و عوامل مرتبط با آن در رانندگان اتوبوس در شهر تهران پرداختند. این مطالعه به روش توصیفی - تحلیلی بر روی ۳۸۸ نفر از رانندگان اتوبوس شهری تهران در سال ۱۳۹۱ انجام شد. از کل افراد شرکت‌کننده در این مطالعه، ۳۱٫۷ درصد اظهار داشتند در یک سال گذشته (در زمان انجام مطالعه) در حین کار استرس شدید داشته‌اند. همچنین متغیرهای شیفت کاری و مسیر اتوبوس‌رانی به ترتیب باعث استرس ۱٫۷ برابری در بین رانندگان عصر کار و چرخشی ماهانه نسبت به رانندگان صبح کار ۱٫۸ برابری رانندگان خطوط عادی نسبت به خطوط BRT شده بود. همچنین مصرف دارو فصلنامه مهندسی ترافیک/ سال بیست و یکم/ شماره ۸۷ / زمستان ۱۴۰۰

## بررسی عوامل مؤثر بر رابطه‌ی آموزش رانندگان و فرهنگ ترافیک با استفاده از پرسشنامه (مطالعه موردی: استان تهران)

ناراحتی برای سایرین، دیر رسیدن به مقصد، آلودگی صوتی است که با ایجاد یک فرهنگ و آموزش ترافیکی صحیح می‌توان مانع بروز این مشکلات شد.

### ۳-۲ میزان آگاهی رانندگان از فرهنگ ترافیک

با تحقیق از افراد جامعه با میزان تحصیلات متفاوت و گروه‌های سنتی متفاوت و مشاغل گوناگون مشاهده می‌شود که فقط درصد خیلی کمی از آن‌ها مخالف آشنایی با روحیات خود و نحوه‌ی کنترل آن‌ها هستند این خود نشان‌دهنده‌ی آن است که جامعه در وضعیت بسیار خوب و مستعد آموزش قرار دارد که درصد خیلی زیادی از افراد خواستار آشنایی و نحوه‌ی مهار و کنترل احساسات خود هستند که درعین‌حال راه‌های مقابله با آن را نمی‌دانند. با توجه به میزان آلودگی هوای به وجود آمده توسط وسایل نقلیه و نقش آن در میزان حجم ترافیک و تأثیر آن بر روی خلق و خوی و رفتار رانندگان و شهروندان، می‌توان با بالا بردن سطح آگاهی رانندگان و آموزش آن‌ها در کنترل ترافیک نقش بسزایی داشت.

### ۴-۲ مطالعات آماری داده‌های پژوهش از طریق

#### پرسشنامه

مطالعه حاضر بخشی از یک مطالعات کلان در سطح کلان‌شهر تهران است که در این راستا پرسشنامه‌های رانندگان به شیوه مصاحبه شفاهی تکمیل شده است؛ به این معنی که پرسشگر از راننده سؤال‌ها را پرسیده و یا در صورت لزوم، برای وی توضیحات تکمیلی را ارائه داده است و درنهایت پاسخ راننده را در پرسشنامه علامت‌گذاری کرده است. این روند با توجه به فشردگی کار راننده‌های بعضاً برای یک پرسشنامه تا یک ساعت نیز به طول انجامیده است که بعضاً با عدم تمایل تعداد کمی از رانندگان برای پاسخگویی مواجه می‌شده است. به‌طورکلی رانندگان به این پیمایش واکنش مثبت نشان داده و از آن استقبال نموده‌اند. در ادامه شکل سؤالات و پرسشنامه در ذیل آورده شده است:

و وجود بیماری، از عوامل مؤثر در ایجاد استرس ۳,۷ برابری در بین رانندگان بود. نتایج پژوهش نشان داد شیفت کاری و مسیر اتوبوس‌رانی، از جمله عوامل کاری مؤثر در بروز استرس شدید در بین رانندگان شرکت اتوبوس‌رانی است. از طرفی، مصرف دارو و بیماری جسمی و روحی نیز می‌تواند در افزایش استرس شدید در بین رانندگان مؤثر باشد. زایزاده با تشریح عوامل مؤثر در بروز و ایجاد خستگی در رانندگان به بررسی اثرات هر یک از این عوامل بر بروز خستگی پرداخته و به‌طور موردی به بررسی آمار و علل تصادفات در استان خراسان رضوی پرداخته است.

### ۱-۲ ضرورت آموزش مستمر

امروزه آموزش به‌عنوان یکی از موارد مهم و ضروری در کلیه امور شناخته می‌شود. به دلیل سرعت بالای تولید اطلاعات و جریان سریع تولید دانش، به‌طورمعمول تمامی اقشار و اصناف در جریان آموزش مستمر قرار می‌گیرند تا با اطلاعات به‌روز حوزه خود آشنا شوند. مبحث ترافیک نیز از این قاعده مستثنا نیست و عملاً افرادی که با مقوله‌ی حمل و نقل سرکار دارند باید تحت آموزش مستمر قرار گیرند. به‌طور مثال رانندگان مواد خطرناک چندین سال است که ملزم به گذراندن کلاس‌های آموزشی جهت بالا بردن دانسته‌ها و مهارت‌های خود هستند. همچنین سایر رانندگان شامل رانندگان اتوبوس‌های بین‌شهری و حمل بار نیز باید آموزش‌های مرتبط را بگذرانند.

### ۲-۲ عکس‌العمل رانندگان خودروها در هنگام

#### ترافیک

اغلب افراد شاهد عدم رعایت قوانین و رانندگی مانند عبور از چراغ قرمز، عبور نکردن بین دو خط مسیر، سرعت بالا و از این قبیل تخلفات بوده‌اند. نکته‌ی جالب پاسخ صادقانه رانندگان است که اکثریت آن‌ها در هنگام مواجهه با چنین مواردی عکس‌العمل‌هایی نظیر بوق زدن‌های مکرر، بدویبراه گفتن و بعضاً پیاده شدن و مشاجره و دعوا را دارند که نتیجه‌ی چنین اتفاقی ایجاد ترافیک‌های سنگین، تصادفات، ایجاد تنش و

۱. سن:	۲. تحصیلات:	۳. جنسیت: زن <input type="checkbox"/> مرد <input type="checkbox"/>
۴. شما بیشتر از چه وسیله حمل و نقلی استفاده می کنید؟ (الف) مترو (ب) تاکسی (ج) اتوبوس / BRT (د) خودروی شخصی		
۵. به نظر شما با توجه به شرایط فعلی ترافیک شهرهای بزرگ مثل تهران بهترین وسیله برای تردد در سطح شهر چیست؟ (الف) مترو (ب) تاکسی (ج) اتوبوس / BRT (د) خودروی شخصی		
۶. علت پاسختان به سؤال قبل چیست: (الف) سرعت (ب) ارزان بودن (ج) قابلیت دسترسی بیشتر (د) راحتی		
۷. آیا هنگام عبور و مرور در سطح شهر، گرفتار ترافیک های سنگین شده اید؟ (الف) همیشه (ب) به ندرت (ج) اغلب (د) هرگز		
۸. آیا تا به حال شاهد درگیری های ناشی از تصادفات و یا ترافیک بوده اید؟ بلی <input type="checkbox"/> خیر <input type="checkbox"/>		
۹. آیا تا به حال شده در ترافیک به راننده جلویی یا کناری بدوبیراه بگویید؟ بلی <input type="checkbox"/> خیر <input type="checkbox"/>		
۱۰. آیا تا به حال از اینکه راننده ای حق شما را رعایت نکرده است عصبانی شده اید؟ بلی <input type="checkbox"/> خیر <input type="checkbox"/>		
۱۱. اگر در هنگام رانندگی، راننده ای موجب رنجش شما شود، چه عکس العملی نشان می دهید؟ (الف) ساکت و صبور عبور می کنم (ب) به طور ممتد بوق می زنم (ج) بدوبیراه می گویم (د) پیاده می شوم و دعوا می کنم		
۱۲. اگر در هنگام رانندگی شاهد درگیری دو راننده باشید چه عکس العملی نشان می دهید؟ (الف) با پلیس تماس می گیرم (ب) سعی می کنم جدایشان کنم (ج) بی تفاوت عبور می کنم (د) اصولاً اعتقاد دارم به من ربطی ندارد		
۱۳. آیا تا به حال شاهد درگیری ناشی از تصادفات یا ترافیک بوده اید که منجر به ضرب و جرح یا مرگ شده باشد؟ (الف) هرگز (ب) اغلب (ج) به ندرت (د) خیلی زیاد		
۱۴. به نظر شما رفتار رانندگان در مواجهه با ترافیک و تصادفات چگونه است؟ (الف) کنترل شده (ب) خوب و قابل قبول (ج) نرمال و قابل تحمل (د) بد و ناشایست		
۱۵. آیا خواستار خیابان های کم ترافیک و کم هیاهو هستید؟ بلی <input type="checkbox"/> خیر <input type="checkbox"/>		
۱۶. آیا مایل هستید با روحیات خود و نحوه کنترل آنها بیشتر آشنا شوید؟ بلی <input type="checkbox"/> خیر <input type="checkbox"/>		

### ۳. تحلیل داده ها

۴۲ نفر فوق لیسانس و ۱۳ نفر دکتری هستند. در ادامه به

تجزیه و تحلیل پرسشنامه ها و ارتباط بین سطح تحصیلات افراد و نوع جنسیت افراد در مواجهه با سؤالات می پردازیم.

#### ۳-۱ تحلیل نرم افزاری با نرم افزار spss

در جدول ۱ طبقه بندی ارتباط بین سطح تحصیلات و نوع جنسیت افراد را داریم:

بر اساس نتایج حاصل از پرسشگری که از ۳۹۲ نفر از رانندگان اخذ شد، ویژگی های اجتماعی رانندگان به شرح زیر می باشد: تعداد ۱۳۶ (۳۴٫۷ درصد) نفر از این افراد زن و ۲۵۶ نفر (۶۵٫۳ درصد) مرد هستند. بین زنان ۴ نفر زیر دیپلم ۴۶ نفر دیپلم ۵۹ نفر لیسانس ۲۲ نفر فوق لیسانس و ۵ نفر دکتری هستند و نیز بین مردان ۲۲ نفر زیر دیپلم و ۹۲ نفر دیپلم و ۸۷ نفر لیسانس و

بررسی عوامل مؤثر بر رابطه‌ی آموزش رانندگان و فرهنگ ترافیک با استفاده از پرسشنامه (مطالعه موردی: استان تهران)

جدول ۱. طبقه‌بندی ارتباط بین سطح تحصیلات و نوع جنسیت

جنسیت / سطح تحصیلات	زیر دیپلم	دیپلم	لیسانس	فوق لیسانس	دکتر	مجموع
زن	۴	۴۶	۵۹	۲۲	۵	۱۳۶
مرد	۲۲	۹۲	۸۷	۴۲	۱۳	۲۵۶

در ادامه برای هر یک از سؤالات موجود در پرسشنامه با استفاده از آزمون کای اسکوار به بررسی سطوح معناداری و نوع ارتباط بین پاسخ پرسشنامه‌ها می‌پردازیم.

### ۳-۱-۱ ارتباط بین سن زنان و مردان

جدول ۲. نتایج تحلیل واریانس

معنی‌داری	F	میانگین مربعات	درجه آزادی	مجموع مربعات	بین گروه سن و جنسیت
۰,۰۷۵	۳,۶۵۱	۵۵۷,۷۵۸	۱	۵۵۷,۷۵۸	بین گروه سن و جنسیت
		۱۵۲,۷۷۷	۳۹۰	۵۹۵۸۳,۱۱۷	درون گروه‌ها
			۳۹۱	۶۰۱۴۰,۸۷۵	جمع کل

### ۳-۱-۲ ارتباط بین سطح تحصیلات و جنسیت

جدول ۳. آزمون کای اسکوار

مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	مربع کای پیرسون
۰,۱۴۲	۴	<sup>a</sup> ۶,۸۸۰	نسبت راست نمایی
۰,۱۱۳	۴	۷,۴۶۱	تعداد آزمون شده
		۳۹۲	

### ۳-۱-۳ نتایج نرم‌افزار سؤال چهارم پرسشنامه

در ارتباط با سؤال چهارم پرسشنامه که مربوط به نوع استفاده از وسایل حمل‌ونقل است نتایج نرم‌افزار به شرح ذیل است:

جدول ۴. آزمون کای اسکوار برای سؤال ۴ پرسشنامه

نوع جنسیت		سطح تحصیلات			
مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو
۰,۰۰۰	۳	<sup>a</sup> ۲۰,۳۲۹	۰,۲۶۳	۱۲	<sup>a</sup> ۱۴,۶۱۱
۰,۰۰۰	۳	۲۰,۰۶۸	۰,۱۱۵	۱۲	۱۸,۰۲۰
		۳۹۲		۳۹۲	تعداد آزمون

۳-۱-۴ نتایج نرم افزار سؤال پنجم پرسشنامه

در ارتباط با سؤال ۵ پرسشنامه که مربوط به بهترین وسیله حمل و نقل در شرایط فعلی تهران است نتایج نرم افزار به شرح ذیل است:

جدول ۵. آزمون کای اسکوار برای سؤال ۵ پرسشنامه

نوع جنسیت		سطح تحصیلات			
مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو
۰,۰۶۴	۳	<sup>a</sup> ۷,۲۷۵	۰,۱۲۵	۱۲	<sup>a</sup> ۱۷,۶۹۲
۰,۰۷۲	۳	۶,۹۹۴	۰,۱۳۵	۱۲	۱۷,۴۱۵
		۳۹۲			۳۹۲

۳-۱-۵ نتایج نرم افزار سؤال ششم پرسشنامه

در ارتباط با سؤال ۶ پرسشنامه که مربوط به علت استفاده بهترین وسیله حمل و نقل در شرایط فعلی تهران است نتایج نرم افزار به شرح ذیل است:

جدول ۶. آزمون کای اسکوار برای سؤال ۶ پرسشنامه

نوع جنسیت		سطح تحصیلات			
مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو
۰,۴۳۸	۳	<sup>a</sup> ۲,۷۱۳	۰,۳۳۸	۱۲	<sup>a</sup> ۱۳,۴۳۳
۰,۴۴۰	۳	۲,۶۹۸	۰,۳۱۲	۱۲	۱۳,۸۳۱
					۳۹۲

۳-۱-۶ نتایج نرم افزار سؤال هفتم پرسشنامه

در ارتباط با سؤال ۷ پرسشنامه که مربوط به گرفتاری در ترافیک های سنگین تهران است نتایج نرم افزار به شرح ذیل است:

جدول ۷. آزمون کای اسکوار برای سؤال ۷ پرسشنامه

نوع جنسیت		سطح تحصیلات			
مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو
۰,۳۰۷	۳	<sup>a</sup> ۳,۶۰۹	۰,۰۰۱	۱۲	<sup>a</sup> ۳۳,۲۹۶
۰,۲۰۵	۳	۴,۵۸۳	۰,۰۱۲	۱۲	۲۵,۵۵۳
		۳۹۲			۳۹۲

بررسی عوامل مؤثر بر رابطه‌ی آموزش رانندگان و فرهنگ ترافیک با استفاده از پرسشنامه (مطالعه موردی: استان تهران)

### ۳-۱-۷ نتایج نرم‌افزار سؤال هشتم پرسشنامه

در ارتباط با سؤال ۸ پرسشنامه که مربوط به شاهد بودن درگیری تصادف یا ترافیک است نتایج نرم‌افزار به شرح ذیل است:

جدول ۸. آزمون کای اسکوار برای سطح تحصیلات سؤال ۸ پرسشنامه

مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	
۰,۰۰۲	۴	<sup>a</sup> ۱۶,۶۵۵	مربع کای پیرسون
۰,۰۴۳	۴	۹,۸۳۶	نسبت راست نمایی
		۳۹۲	تعداد آزمون

جدول ۹. آزمون کای اسکوار برای نوع جنسیت سؤال ۸ پرسشنامه

Exact Sig. (1-sided)	Exact Sig. (2-sided)	مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	
		۰,۴۰۶	۱	۰,۶۹۲ <sup>a</sup>	مربع کای پیرسون
		۰,۵۷۳	۱	۰,۳۱۸	تصحیح پیوستگی
		۰,۳۹۳	۱	۰,۷۲۸	نسبت راست نمایی
۰,۲۹۳	۰,۵۹۳				آزمون فشر
				۳۹۲	تعداد آزمون

### ۳-۱-۸ نتایج نرم‌افزار سؤال نهم پرسشنامه

در ارتباط با سؤال ۹ پرسشنامه که مربوط به بدویراه گفتن به راننده جلویی است نتایج نرم‌افزار به شرح ذیل است:

جدول ۱۰. آزمون کای اسکوار برای سطح تحصیلات سؤال ۹ پرسشنامه

مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	
۰,۴۷۶	۴	<sup>a</sup> ۳,۵۱۴	مربع کای پیرسون
۰,۴۷۳	۴	۳,۵۲۹	نسبت راست نمایی
		۳۹۲	تعداد آزمون شده

جدول ۱۱. آزمون کای اسکوار برای نوع جنسیت سؤال ۹ پرسشنامه

Exact Sig. (1-sided)	Exact Sig. (2-sided)	مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	
		۰,۱۷۹	۱	<sup>a</sup> ۱,۸۰۸	مربع کای پیرسون
		۰,۲۱۷	۱	۱,۵۲۳	تصحیح پیوستگی
		۰,۱۸۰	۱	۱,۷۹۵	نسبت راست نمایی
۰,۱۰۹	۰,۱۸۶				آزمون دقیق فیشر
				۳۹۲	تعداد آزمون شده

۳-۱-۹ نتایج نرم افزار سؤال دهم پرسشنامه

در ارتباط با سؤال ۱۰ پرسشنامه که مربوط به عصبانیت عدم

رعایت حق تقدم است نتایج نرم افزار به شرح ذیل است:

جدول ۱۲. آزمون کای اسکوار برای سطح تحصیلات سؤال ۱۰ پرسشنامه

مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	
۰,۲۱۰	۴	<sup>a</sup> ۵,۸۵۵	مربع کای پیرسون
۰,۳۵۶	۴	۴,۳۸۵	نسبت راست نمایی
		۳۹۲	تعداد آزمون شده

جدول ۱۳. آزمون کای اسکوار برای نوع جنسیت سؤال ۱۰ پرسشنامه

Exact Sig. (1-sided)	Exact Sig. (2-sided)	مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	
		۰,۱۰۰	۱	<sup>a</sup> ۲,۷۱۱	مربع کای پیرسون
		۰,۱۴۹	۱	۲,۰۸۴	تصحیح پیوستگی
		۰,۰۸۷	۱	۲,۹۳۳	نسبت راست نمایی
۰,۰۷۱	۰,۱۰۹				آزمون دقیق فیشر
				۳۹۲	تعداد آزمون شده

۳-۱-۱۰ نتایج نرم افزار سؤال یازدهم پرسشنامه

در ارتباط با سؤال ۱۱ پرسشنامه که مربوط به عکس العمل

رنجش رانندگان است نتایج نرم افزار به شرح ذیل است:

بررسی عوامل مؤثر بر رابطه‌ی آموزش رانندگان و فرهنگ ترافیک با استفاده از پرسشنامه (مطالعه موردی: استان تهران)

جدول ۱۴. آزمون کای اسکوار برای سؤال ۱۱ پرسشنامه

نوع جنسیت		سطح تحصیلات			
مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو
۰,۰۰۰	۳	<sup>a</sup> ۲۷,۷۰۴	۰,۰۱۱	۱۲	<sup>a</sup> ۲۵,۸۵۰
۰,۰۰۰	۳	۳۵,۲۵۸	۰,۰۰۹	۱۲	۲۶,۶۱۵
		۳۹۲			۳۹۲

۳-۱-۱۱ نتایج نرم‌افزار سؤال دوازدهم پرسشنامه

در ارتباط با سؤال ۱۲ پرسشنامه که مربوط به درگیری دو راننده هنگام رانندگی است نتایج نرم‌افزار به شرح ذیل است:

جدول ۱۵. آزمون کای اسکوار برای سؤال ۱۲ پرسشنامه

نوع جنسیت		سطح تحصیلات			
مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو
۰,۰۰۸	۳	<sup>a</sup> ۱۱,۷۸۱	۰,۰۴۸	۱۲	<sup>a</sup> ۲۱,۱۵۱
۰,۰۰۳	۳	۱۳,۷۱۱	۰,۰۶۷	۱۲	۲۰,۰۱۹
		۳۹۲			۳۹۲

۳-۱-۱۲ نتایج نرم‌افزار سؤال سیزدهم پرسشنامه

در ارتباط با سؤال ۱۳ پرسشنامه که مربوط به مشاهده درگیری ناشی از تصادف که منجر به ضرب و جرح یا مرگ است نتایج نرم‌افزار به شرح ذیل است:

جدول ۱۶. آزمون کای اسکوار برای سؤال ۱۳ پرسشنامه

نوع جنسیت		سطح تحصیلات			
مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو
۰,۰۴۲	۳	<sup>a</sup> ۸,۲۱۸	۰,۵۲۴	۱۲	<sup>a</sup> ۱۱,۰۵۸
۰,۰۲۸	۳	۹,۰۷۳	۰,۵۳۴	۱۲	۱۰,۹۴۰
		۳۹۲			۳۹۲

۳-۱-۱۳ نتایج نرم‌افزار سؤال چهاردهم پرسشنامه

در ارتباط با سؤال ۱۴ پرسشنامه که مربوط به رفتار رانندگان در مواقع ترافیک یا تصادف است نرم‌افزار به شرح ذیل است:

جدول ۱۷. آزمون کای اسکوار برای سؤال ۱۴ پرسشنامه

نوع جنسیت		سطح تحصیلات			
مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو
۰,۳۴۰	۳	<sup>a</sup> ۳,۳۵۵	۰,۲۰۸	۱۲	<sup>a</sup> ۱۵,۶۳۹
۰,۳۰۴	۳	۳,۶۳۵	۰,۱۱۰	۱۲	۱۸,۱۸۰
		۳۹۲			۳۹۲

۳-۱-۱۴ نتایج نرم‌افزار سؤال پانزدهم پرسشنامه

در ارتباط با سؤال ۱۵ پرسشنامه که مربوط به تمایل به داشتن خیابان‌های کم ترافیک است نتایج نرم‌افزار به شرح ذیل است:

جدول ۱۸. آزمون کای اسکوار برای سطح تحصیلات سؤال ۱۵ پرسشنامه

مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	مربع کای پیرسون
۰,۱۲۷	۴	<sup>a</sup> ۷,۱۶۷	مربع کای پیرسون
۰,۲۴۰	۴	۵,۴۹۷	نسبت راست نمایی
		۳۹۲	تعداد آزمون شده

جدول ۱۹. آزمون کای اسکوار برای نوع جنسیت سؤال ۱۵ پرسشنامه

Exact Sig. (1-sided)	Exact Sig. (2-sided)	مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	
		۰,۸۶۶	۱	۰,۰۲۸ <sup>a</sup>	مربع کای پیرسون
		۱,۰۰۰	۱	۰,۰۰۰	تصحیح پیوستگی
		۰,۸۶۷	۱	۰,۰۲۸	نسبت راست نمایی
۰,۵۶۶	۱,۰۰۰				آزمون دقیق فیشر
				۳۹۲	تعداد آزمون شده

۳-۱-۱۵ نتایج نرم‌افزار سؤال شانزدهم پرسشنامه

در ارتباط با سؤال ۱۶ پرسشنامه که مربوط به آشنایی با روحیات خود (رانندگان) است نتایج نرم‌افزار به شرح ذیل است:

بررسی عوامل مؤثر بر رابطه‌ی آموزش رانندگان و فرهنگ ترافیک با استفاده از پرسشنامه (مطالعه موردی: استان تهران)

جدول ۲۰. آزمون کای اسکوار برای سطح تحصیلات سؤال ۱۶ پرسشنامه

مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	
۰,۳۴۱	۴	۴,۵۱۰ <sup>a</sup>	مربع کای پیرسون
۰,۳۰۲	۴	۴,۸۵۹	نسبت راست نمایی
		۳۹۲	تعداد آزمون شده

جدول ۲۱. آزمون کای اسکوار برای نوع جنسیت سؤال ۱۶ پرسشنامه

Exact Sig. (1-sided)	Exact Sig. (2-sided)	مقدار احتمال	درجه آزادی	میزان خی دو	
		۰,۵۳۶	۱	۰,۳۸۳ <sup>a</sup>	مربع کای پیرسون
		۰,۶۳۵	۱	۰,۲۲۵	تصحیح پیوستگی
		۰,۵۳۸	۱	۰,۳۷۹	نسبت راست نمایی
۰,۳۱۵	۰,۵۶۵				آزمون دقیق فیشر
				۳۹۲	تعداد آزمون شده

جدول ۲۲. خلاصه سطوح معنی‌داری سؤالات مختلف پرسشنامه

سؤال پرسشنامه	سطح معنی‌داری	سؤال پرسشنامه	سطح معنی‌داری	سطح معنی‌داری	سطح معنی‌داری
سن زن و مرد	۱	سطح تحصیلات و عصبانی شدن‌های ترافیکی	۱۰	عدم وجود	عدم وجود
سطح تحصیلات و جنسیت	۲	جنسیت و عصبانی شدن‌های ترافیکی	۱۰	عدم وجود	عدم وجود
سطح تحصیلات و استفاده از نوع وسیله نقلیه	۴	سطح تحصیلات و عکس‌العمل‌های حین رنجش	۱۱	عدم وجود	وجود
جنسیت و استفاده از نوع وسیله نقلیه	۴	جنسیت و عکس‌العمل‌های حین رنجش	۱۱	وجود	وجود
سطح تحصیلات و انتخاب بهترین نوع وسیله حمل‌ونقل در شرایط فعلی تهران	۵	سطح تحصیلات و عکس‌العمل‌های حین مشاهده درگیری دیگران	۱۲	عدم وجود	وجود
جنسیت و انتخاب بهترین نوع وسیله حمل‌ونقل در شرایط فعلی تهران	۵	جنسیت و عکس‌العمل‌های حین مشاهده درگیری دیگران	۱۲	عدم وجود	وجود
سطح تحصیلات و علت انتخاب نوع وسیله حمل‌ونقل در شرایط فعلی تهران	۶	سطح تحصیلات و شانس مشاهده ضرب‌وجرح‌های	۱۳	عدم وجود	عدم وجود
جنسیت و علت انتخاب نوع وسیله حمل‌ونقل در شرایط فعلی تهران	۶	جنسیت و شانس مشاهده ضرب‌وجرح‌های	۱۳	عدم وجود	وجود
سطح تحصیلات و شانس گرفتاری ترافیکی	۷	سطح تحصیلات و نگرش به رفتار	۱۴	وجود	عدم وجود

رانندگان			
۷	جنسیت و شانس گرفتاری ترافیکی عدم وجود	۱۴	جنسیت و نگرش به رفتار رانندگان عدم وجود
۸	سطح تحصیلات و شانس مشاهده درگیری‌های ناشی از تصادفات	۱۵	سطح تحصیلات و تمایل به داشتن خیابان‌های کم ترافیک
۸	جنسیت و شانس مشاهده درگیری‌های ناشی از تصادفات	۱۵	جنسیت و تمایل به داشتن خیابان‌های کم ترافیک
۹	سطح تحصیلات و گفتن بدویراه‌های ترافیکی	۱۶	سطح تحصیلات و تمایل به داشتن آشنایی با روحیات و کنترل شخصی
۹	جنسیت و گفتن بدویراه‌های ترافیکی	۱۶	جنسیت و تمایل به داشتن آشنایی با روحیات و کنترل شخصی

#### ۴. نتیجه گیری

نتیجه گرفت هرچه سطح تحصیلات بیشتر باشد واکنش‌های شدیدتر و منجر به جرح حین رنجش‌های ترافیکی کمتر می‌شود و به تبع آن وجود ارتباط معنی‌دار آماری بین "جنسیت و عکس‌العمل‌های حین رنجش" را می‌بینیم و می‌توانیم بگوییم عکس‌العمل‌های شدیدتر در بین مردان شایع‌تر است. در مورد سؤال ۱۲ وجود ارتباط معنی‌دار آماری بین "سطح تحصیلات و عکس‌العمل‌های حین مشاهده درگیری دیگران" را می‌بینیم؛ که نشانگر آن است که هرچه سطح تحصیلات بیشتر باشد تمایل به دخالت در درگیری‌های دیگران کمتر است و در مورد جنسیت نیز وجود ارتباط معنی‌دار آماری بین "جنسیت و عکس‌العمل‌های حین مشاهده درگیری دیگران" را می‌بینیم که می‌توان گفت مردان تمایل بیشتری به مداخله در درگیری‌های دیگران دارند. در مورد سؤال ۱۳ عدم وجود اختلاف معنی‌دار آماری بین "سطح تحصیلات و شانس مشاهده ضرب‌وجرح‌های ترافیکی" را داریم و در قسمت جنسیت وجود ارتباط معنی‌دار آماری بین "جنسیت و شانس مشاهده ضرب‌وجرح‌های ترافیکی" را داریم که می‌توان گفت مردان با احتمال بیشتری شاهد درگیری‌های منجر به ضرب‌وجرح خواهند بود. انواع رفتارهای نادرست ترافیکی نظیر سبقت‌ها و سرعت‌های غیرمجاز، عبور از چراغ قرمز و نمادین بستن کمربندها، جملگی نشان‌دهنده‌ی عدم وجود مفهومی چون احترام به حقوق دیگران است. این در حالی است که اکثریت افراد متخلف از پیامدهای

پژوهش حاضر نشان داد که رفتار رانندگی بسیار پیچیده است و هیچ روش پژوهشی نمی‌تواند همه پیچیدگی‌های آن را تحت پوشش قرار دهد. باین‌حال پرسشنامه‌هایی مانند پرسشنامه رفتار رانندگی به خاطر اینکه بر پایه یک اساس نظریه قوی قرار دارند و انواع انحرافات رانندگی را به لحاظ علت و خطرآفرینی آن متمایز می‌کنند می‌توانند بسیار مفید باشند. در اکثر سؤالات پرسشنامه ارتباط معنی‌داری وجود ندارد ولی در برخی سؤالات اختلاف معنی‌داری وجود دارد که به آنها اشاره می‌کنیم. در سؤال ۴ پرسشنامه در قسمت "سطح تحصیلات و استفاده از نوع وسیله نقلیه" ارتباط معناداری وجود ندارد ولی در مورد "جنسیت و استفاده از نوع وسیله نقلیه" این ارتباط وجود دارد و می‌توان گفت تمایل مردان به استفاده از خودرو شخصی بیشتر است. در سؤال ۷ پرسشنامه در قسمت "سطح تحصیلات و شانس گرفتاری ترافیکی بیشتر" ارتباط معناداری وجود دارد که می‌توان نتیجه گرفت هرچه سطح تحصیلات بیشتر شده باشد شانس گرفتاری‌های ترافیکی هم بیشتر شده است و برخلاف تحصیلات در مورد "جنسیت و شانس گرفتاری در ترافیک" عدم وجود اختلاف معنی‌دار آماری را می‌بینیم. در سؤال ۱۱ پرسشنامه وجود ارتباط معنی‌دار آماری بین "سطح تحصیلات و عکس‌العمل‌های حین رنجش" را داریم. می‌توان

ناشی از این تخلفات رفتاری و عدم رعایت قوانین و مقررات بی‌اطلاع هستند.

## ۵. مراجع

- ادیب‌فر، علیرضا، حسن پور، شهاب، ۱۳۹۰؛ «تعیین نیازها و روند اجرایی آموزش فرهنگ ترافیک با توجه به طبقه‌بندی سنی و مقطع آموزشی مخاطبان
- آیتی، اسماعیل، ۱۳۸۱؛ «هزینه تصادفات ترافیکی در ایران» مشهد، دانشگاه فردوسی مشهد
- بریری، ماهرخ؛ «آموزش، مشارکت مردم در ارتقاء فرهنگ ایمنی ترافیک»
- باتامور، ت. ۱۳۵۷. جامعه‌شناسی، ترجمه سیدحسن منصور. تهران: امیرکبیر.
- ورمزیار، س.؛ مرتضوی، ب.؛ حاجی زاده، ا.؛ و ارقامی، ش. ۱۳۹۲، بررسی وضعیت استرس شدید، شغلی و عوامل مرتبط با آن در رانندگان اتوبوس‌های حمل‌ونقل عمومی تهران، سال ۱۳۹۱- مجله دانشگاه علوم پزشکی قم.
- زمانی علویجه فرشته، ۱۳۸۸، طراحی و ارزشیابی مدل آموزشی به‌منظور پیشگیری از رفتارهای مخاطره‌آمیز منجر به آسیب در موتورسواران، رساله دکتری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران.
- طیبی زهرا؛ ۱۳۸۶، "تحلیل رفتار رانندگی از دیدگاه پردازش اطلاعات!" عضو هیئت‌علمی دانشکده علوم تربیتی و روانشناسی دانشگاه فردوسی مشهد دو فصلنامه تربیتی و روانشناسی؛ سال هشتم؛ شماره ۲
- زایرزاده علی؛ ۱۳۸۵، "بررسی راهکارهای ممکن برای کاهش تصادفات ناشی از خستگی رانندگان!" سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری مشهد، هفتمین کنفرانس مهندسی حمل‌ونقل ایران.