

پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی  
سال پنجم، شماره پیاپی ۱۵، شماره چهارم، زمستان ۱۳۹۵  
تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۴/۹ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۷/۱۳  
صص ۱-۱۸

## بررسی رابطه هوش اخلاقی و آگاهی ترافیکی با تخلف رانندگی در شهر یاسوج

اصغر میرفردی، دانشیار، بخش جامعه‌شناسی دانشگاه شیراز، ایران\*  
سیروس احمدی، دانشیار، گروه جامعه‌شناسی دانشگاه یاسوج، ایران  
راضیه امیری، کارشناس ارشد جامعه‌شناسی دانشگاه یاسوج، ایران

### چکیده

در تحقیق حاضر، رابطه هوش اخلاقی و آگاهی ترافیکی با تخلف رانندگی در شهر یاسوج بررسی شده است. چارچوب نظری در این پژوهش، نظریه‌های هوش اخلاقی لنینک و کیل و نظریه عقب‌ماندگی فرهنگی آگبرن است. این پژوهش به روش پیمایشی و با استفاده از تکنیک پرسش‌نامه‌ای انجام شد. جامعه آماری کلیه شهروندان ۶۰-۱۸ ساله بودند که گواهی‌نامه رانندگی داشتند و طی بازه زمانی ۲ ماه قبل از انجام پژوهش، در سطح شهر یاسوج رانندگی کرده بودند. حجم نمونه ۳۶۷ نفر بودند و با استفاده از روش نمونه‌گیری تصادفی چندمرحله‌ای انتخاب شدند. اعتبار متغیرهای تخلف رانندگی و آگاهی ترافیکی از روش تحلیل عاملی تأییدی و پایایی آنها با استفاده از همسانی درونی به روش کودرریچاردسون تعیین شد. همچنین برای سنجش اعتبار سازه هوش اخلاقی از تحلیل عاملی اکتشافی و برای سنجش پایایی آن، از آلفای کرونباخ استفاده شد. نتایج توصیفی پژوهش، نشان می‌دهد میزان تخلف ترافیکی در بین رانندگان بسیار زیاد است. نتایج تحلیلی تحقیق، رابطه‌ای معکوس و معنادار را بین هوش اخلاقی و آگاهی از تخلف رانندگی نشان می‌دهد؛ به گونه‌ای که با افزایش هوش اخلاقی و آگاهی ترافیکی تخلفات ترافیکی کاهش می‌یابد. این دو متغیر، با هم حدود ۱۸ درصد از تغییرات متغیر تخلف رانندگی را تبیین می‌کنند. **کلیدواژه‌ها:** تخلف رانندگی، هوش اخلاقی، آگاهی ترافیکی، رانندگان، یاسوج.

## مقدمه و بیان مسأله

سوانح ترافیکی یکی از پیامدهای تخلف رانندگی است و هر روزه در سراسر دنیا به خصوص در جوامع در حال توسعه، تعداد زیادی از انسان‌ها در این سوانح، جان خود را از دست می‌دهند؛ به گونه‌ای که سالانه نزدیک به ۱/۲ میلیون نفر در جهان، در اثر این حوادث کشته و بیش از ۵۰ میلیون نفر دیگر مجروح می‌شوند. ۹۰ درصد از این آمار مربوط به کشورهای با درآمد کم یا متوسط است و پیش‌بینی می‌شود این میزان، بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۲۰ تا ۶۵ درصد در سطح جهان و تا ۸۰ درصد در کشورهای با درآمد کم یا متوسط، افزایش یابد (اختیاری و شمس، ۱۳۸۸). در ایران، میزان مرگ‌ومیر ناشی از حوادث رانندگی ۱۵ برابر کشورهای توسعه یافته است و شایع‌ترین دلیل تصادفات، عوامل انسانی گزارش شده است (سوری و همکاران، ۱۳۸۸)؛ به طوری که عامل انسانی در ۹۰ تا ۹۵ درصد رخدادهای رانندگی به صورت جداگانه یا همراه با عوامل دیگر، مسؤول شناخته شده است (یعقوبی، ۱۳۷۹). آمار تصادفات جاده‌ای در ایران، بیست برابر میانگین جهانی است و در کل ۲/۵ درصد از کل تصادفات جاده‌ای دنیا در ایران اتفاق می‌افتد؛ در حالی که سهم این کشور از کل جمعیت جهان ۱ درصد بیشتر نیست (هاشمی<sup>۱</sup>، ۱۳۸۵). همچنین، آمار سال‌های قبل و بررسی‌هایی که در برخی مناطق صورت گرفته، نشان‌دهنده افزایش میزان مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات رانندگی در سال‌های اخیر است؛ به طوری که روزانه در کشور ۶۲ نفر بر اثر حوادث رانندگی جان خود را از دست می‌دهند، ۶ هزار نفر مجروح می‌شوند (نقوی، ۱۳۸۱) و به طور جداگانه به علت مرگ‌های ناشی از سوانح رانندگی، روزانه ۱۶۰۰ سال عمر از دست می‌رود (آل‌عمران و آل‌عمران، ۱۳۹۱: ۳۷). همچنین گفتنی است که در کشور، روزانه ۵۰ میلیون برگ جریمه برای تخلفات آشکار رانندگان صادر می‌شود و حدود ۷۰ هزار نفر در سال، در سوانح ترافیکی مصدوم و مجروح می‌شوند (احمدی، ۱۳۸۹). همه این آمار موجب شده است که ایران رتبه

نخست دنیا به لحاظ تخلفات ترافیکی، رتبه دوم جهان را در میزان خسارات ناشی از تصادفات داشته باشد (پایگاه خبری تحلیلی فردا نیوز، ۱۳۹۰). این امر، نشان می‌دهد تخلفات رانندگی مسأله مهم اجتماعی در کشور است که در نتیجه عوامل مختلفی روی می‌دهد؛ ولی تاکنون نقش هر یک از عوامل در شکل‌گیری این رفتار کاملاً شناخته نشده است. از جمله عواملی که نقش آن در تخلفات ترافیکی بخوبی بررسی نشده، هوش اخلاقی و آگاهی ترافیکی است. ناشناخته بودن نقش هوش اخلاقی در تخلفات ترافیکی در حالی هنوز مسأله‌ای علمی است، که بنا بر یافته‌های علوم رفتاری، هوش اخلاقی (که یکی از ابعاد هوش است) چارچوبی را برای عملکرد صحیح انسان‌ها فراهم می‌آورد و یک عامل پیش‌بینی‌کننده رفتار محسوب می‌شود (محمدی و همکاران، ۱۳۹۲). با توجه به این استدلال، هوش اخلاقی ممکن است نوع رفتار ترافیکی رانندگان را نیز پیش‌بینی کند، که البته تحلیل واقعی آن به بررسی علمی نیاز دارد. به طور کلی، بوربا<sup>۲</sup> (۲۰۰۵) هم‌دردی؛ هوشیاری؛ توجه و احترام؛ مهربانی؛ صبر و بردباری؛ خودکنترلی؛ و انصاف؛ و لیک و کیل<sup>۳</sup> (۲۰۰۵) درستکاری؛ دلسوزی؛ بخشش و مسئولیت‌پذیری را اصول هوش اخلاقی بر می‌شمارند. تخلف رانندگی در صورت عمدی بودن، یک رفتار غیراخلاقی نیز نامیده می‌شود و به نظر می‌رسد اصول چندگانه هوش اخلاقی، آن را مشخص می‌کنند.

تخلفات رانندگی یک رفتار انحرافی است که طی آن قواعد و قوانین راهنمایی و رانندگی نقض می‌شود (احمدی و امیری، ۱۳۹۱) و در چارچوب نظریه‌های انحرافات اجتماعی، تحلیل و بررسی می‌شود. با توجه به حجم و وسعت تخلفات رانندگی که در دودسته آشکار و ناآشکار طبقه‌بندی می‌شود و نیز برای بسیاری از آنها به ویژه تخلفات ناآشکار، مجازات‌های مشخصی در نظر گرفته نشده است، تبیین این تخلفات در قالب نظریات انحرافات اجتماعی، کافی نیست و ضرورت دارد یک مسأله اجتماعی جامعه شهری، در قالب نظریات و

<sup>۲</sup> Borba

<sup>۳</sup> Lennick & Kiel

<sup>۱</sup> معاون عمرانی وقت وزیر کشور

از طرف پلیس، شناسایی، ثبت و یا جریمه می‌شوند و تخلفات جاری از دایره پلیس برکنار هستند (فکوهی، ۱۳۷۵). تخلفات ناآشکار، تخلفاتی هستند که پلیس قادر به شناسایی آنها نیست.

### ب- آگاهی

آگاهی مفهومی بین‌رشته‌ای است که به روش‌های مختلف تعریف شده است. این مفهوم، در ادبیات جامعه‌شناختی درک، شناخت و معرفت شرایط و وضعیت خاص تعریف می‌شود (احمدی، ۱۳۸۸). آگاهی در حوزه ترافیک شامل شناخت و درک از قواعد؛ اصول؛ علائم و وضعیت کلی ترافیک و مسائل مربوط به آن (مثلاً آگاهی از وضعیت شهر، کشور و جهان به‌لحاظ میزان سوانح ترافیکی و...) است.

### ج- هوش اخلاقی

بوربا (2005) هوش اخلاقی را ظرفیت و توانایی درک درست از خلاف، باورداشتن به اعتقادات اخلاقی قوی و عمل به آنها و رفتار صحیح و درست تعریف می‌کند. در تعریف دیگر که لنینک و کیل ارائه داده‌اند، هوش اخلاقی توانایی ایجاد تمایز بین درست و غلط، براساس اصول جهان‌شمول تعریف شده است. این نوع هوش، در محیط جهانی مدرن کنونی نوعی جهت‌یاب برای اقدامات است. هوش اخلاقی جز آنکه چهارچوبی مناسب برای فعالیت انسان‌ها فراهم می‌کند، کاربردهای فراوانی نیز در دنیای حقیقی دارد. در واقع، این هوش تمام انواع هوش انسان را برای انجام کارهای ارزشمند، هدایت می‌کند.

پژوهشگران به رفتارهای ترافیکی از منظرهای مختلف توجه کرده‌اند. یونسیان و مرادی (۱۳۸۳) در پژوهش خود نشان دادند که در مجموع، عملکرد رانندگان در شهر تهران، درزمینه مقررات راهنمایی و رانندگی ضعیف است. هلاکویی و مرادی (۱۳۸۴) نیز، در پژوهشی آگاهی نگرش و عملکرد عابران پیاده را درزمینه رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی در

رویکردهای جامع‌تری تبیین و بررسی شود. براین‌اساس، پژوهش حاضر سعی دارد از منظری دیگر رابطه هوش اخلاقی و آگاهی ترافیکی را با تخلف رانندگی بررسی کند. با این تفصیل، سؤال اساسی این است که نخست شیوع تخلف در بین رانندگان یاسوجی به چه میزان است و دوم بین آگاهی ترافیکی و هوش اخلاقی با میزان تخلف رانندگی چه ارتباطی وجود دارد؟

وضعیت نابسامان تخلف رانندگی در استان کهگیلویه و بویر احمد و مرکز آن، یعنی یاسوج هم، نگران‌کننده است؛ به‌گونه‌ای که پژوهش احمدی (۱۳۹۰) نشان داد بیش از ۹۵ درصد رانندگان بررسی‌شده در شهر یاسوج، در طی ۳ ماه قبل از انجام تحقیق، به‌نوعی مرتکب تخلفات رانندگی شده بودند. براساس گزارش دایره آمار استان، در دهه ۸۰ در استان، ۱۷۷۳ نفر در حوادث رانندگی کشته شده‌اند و طی سال ۹۱ و نیمسال اول سال ۹۲ در مجموع ۳۲۵۹۹۲ فقره تخلف رانندگی در استان رخ داده است. همچنین براساس آمار، طی سال‌های ۹۰ و ۹۱ در شهر یاسوج به ترتیب تعداد ۱۱۹۳۵۲ و ۹۱۴۴۷ فقره تخلف رانندگی و همچنین تعداد ۸۷۸ و ۸۶۱ فقره تصادف ترافیکی روی داده است (مرفوک، ۱۳۹۲). ازسوی دیگر، پژوهش احمدی و همکاران (۱۳۹۱) نشان داد بی‌نظمی اجتماعی به‌ویژه در حوزه ترافیک، در شهر یاسوج شیوع زیادی دارد.

### پیشینه تجربی و نظری

#### تعریف مفاهیم

#### الف- تخلف رانندگی

تخلف رانندگی عبارت است از رفتاری که آگاهانه یا ناآگاهانه، به اختیار یا اجبار، از سوی رانندگان شرکت‌کننده سر زند و خلاف قوانین و مقررات مصوب باشد (احمدی، ۱۳۸۸). تخلفات رانندگی را به دودسته آشکار یا ناآشکار طبقه‌بندی می‌کنند. تخلفات آشکار نیز به دودسته ساکن و تخلفات ترافیکی جاری تقسیم‌بندی می‌شوند که دسته ساکن

دریافتند که هنجارهای شخصی، ذهنی و توصیفی تأثیر معناداری بر نگرش نسبت به سرعت غیرمجاز دارند (Pelsmacker & Janssens, 2007). وایت و همکاران (2010) نیز، در استرالیا تأثیر عقاید رانندگان بر استفاده از تلفن همراه (با هدفن و یا دستی) را در حال رانندگی بررسی کردند. در نتایج این مطالعه، بین عقاید رفتاری، هنجاری و کنترلی هر دو گروهی که به میزان زیاد یا کم از گوشی استفاده می‌کنند، تفاوت معناداری وجود داشت (White et al. 2010). دو ان و همکاران (2015) در پژوهشی که در نبراسکا انجام داده‌اند، موضوع دیگری را بررسی کرده‌اند. موضوع بررسی آنها این است که آیا نوجوانانی که به صورت رسمی و در آموزشگاه‌ها تعلیم رانندگی دیده‌اند، با نوجوانانی که در دوره‌های رسمی شرکت نکرده و به صورت غیررسمی تحت نظارت افرادی از قبیل والدین، رانندگی یادگرفته‌اند، به لحاظ تصادفات و تخلفات ترافیکی، با یکدیگر تفاوت دارند؟ بدین منظور با یک مطالعه توصیفی اپیدمیولوژیک، آمار و رفتار نوجوانان راننده، طی یک دوره ۸ ساله یعنی از سال 2003 تا 2010 بررسی شد. نتایج رگرسیون گام‌به‌گام که طی آن متغیرهای زمینه‌ای به صورت متغیرهای کنترل به کار گرفته شدند، نشان داد که نوجوانانی که به شیوه رسمی آموزش دیده بودند، در ۲ سال اول رانندگی، به طور معناداری کمتر مرتکب تصادف؛ صدمه؛ تصادفات مرگ‌بار؛ تخلفات؛ و تخلفات مرتبط با الکل شده بودند (Duane et al., 2015).

مرور مطالعات پیشین نشان می‌دهد که عوامل فرهنگی و شناختی در میزان بروز تخلفات ترافیکی نقش مهمی دارند؛ با وجود این، در این تحقیقات موضوع هوش اخلاقی مطرح نشده بود. بنابراین، در این پژوهش تخلفات ترافیکی در پیوند با هوش اخلاقی و آگاهی ترافیکی ارزیابی شده است. تخلف رانندگی رفتاری انحرافی است که در قالب نظریات جامعه‌شناختی، روان‌شناختی و روان‌شناختی اجتماعی متعددی بررسی می‌شود. در تحقیق حاضر، پژوهشگر سعی دارد این پدیده را در قالب دو نظریه پس‌افتادگی فرهنگی و هوش

عبور از محدوده چهارراه‌های اصلی شهر تهران، بررسی کرده‌اند. پس از حذف متغیرهای مخدوش‌کننده، با استفاده از رگرسیون لجستیک، آگاهی و نگرش در زمینه رعایت مقررات راهنمایی‌وراندگی از نظر آماری ارتباط معنادار داشتند. یافته‌های تحقیق نشان داد عملکرد عابران شهر تهران، در زمینه مقررات راهنمایی‌وراندگی ضعیف است. آواز و میقات (۱۳۸۹) در پژوهشی در شهر تهران، به این نتیجه رسیدند که بین آگاهی زنان و میزان تخلفات رانندگی آنان رابطه معناداری وجود دارد. پژوهش احمدی (۱۳۹۰) در شهر یاسوج، نشان داد تخلف رانندگان یاسوجی بسیار زیاد است. همچنین، میزان آگاهی رانندگان از قوانین راهنمایی و رانندگی نیز، در سطح متوسط رو به پایین است. همچنین نتایج تحلیلی پژوهش نشان داده‌اند که میزان آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی بر میزان تخلف رانندگی تأثیر معنادار و منفی دارد. مطالعات جدیدی نشان داد که آگاهی ترافیکی (میرفردی و همکاران، ۱۳۹۲) عابران و سرمایه اجتماعی رانندگان (میرفردی و همکاران، ۱۳۹۳) نیز ارتباط معناداری با میزان تخلفات ترافیکی در یاسوج دارد. نتایج پژوهش فراست و صادقی (۱۳۹۰) نیز، نشان می‌دهد آشنایی ناکافی با این مقررات، از عوامل مؤثر بر تخلف رانندگی است. امین‌بیدختی و همکاران (۱۳۹۱) طی پژوهشی که با روش پیمایشی و با استفاده از پرسش‌نامه رفتار رانندگی منچستر انجام دادند، دریافتند که به ترتیب تخلفات عمدی؛ خطاهای سهوی؛ تخلفات غیرعمدی و لغزش‌های رانندگی عوامل ایجاد تصادفات هستند. خاکی و همکاران (۱۳۹۳) در پژوهشی نقش کلیدی فرهنگ و آموزش مجازی ترافیک را در درک علائم ترافیکی برای کاهش تصادفات، ارزیابی کرده‌اند و به این نتیجه رسیده‌اند که تقویت و ارتقاء فرهنگ ترافیک، درک و شناخت افراد از علائم ترافیکی را گسترش می‌دهد و براین اساس، نیاز به توسعه و آموزش فرهنگ ترافیکی، جدا از پارامترهای جنسیت؛ سن؛ سوابق رانندگی و...، به وضوح محسوس است.

پلسماکر و جانسنز (2007) در پژوهشی در بلژیک،

اخلاقی تبیین کند.

نظریه هوش اخلاقی نخستین بار توسط بوربا (2005) در روان‌شناسی مطرح شد. وی هوش اخلاقی را «ظرفیت و توانایی درک درست از نادرست، باورداشتن به اعتقادات اخلاقی قوی و عمل به آنها و رفتار صحیح و درست» تعریف می‌کند. بوربا ۷ اصل اساسی شامل همدلی؛ وجدان؛ خویش‌داری؛ احترام؛ مهربانی؛ بردباری و انصاف را برای هوش اخلاقی بر می‌شمارد که به فرد کمک می‌کند تا از بحران‌های اخلاقی و فشارهای اجتناب‌ناپذیر زندگی خود، عبور کند (رشیدآبادی و پارسا، ۱۳۹۳؛ به نقل از بوربا، ۱۳۸۸). همدلی یعنی توانایی هم‌ذات‌پنداری که به وسیله آن، فرد رنج‌ها و دردهای دیگران را تشخیص می‌دهد و درک می‌کند و همین مسأله، او را از رفتار ظالمانه باز می‌دارد. وجدان، یک ندای درونی قوی است که به فرد در تصمیم‌گیری درباره امر درست یا نادرست کمک می‌کند و باعث می‌شود او در مسیر درست بماند و در صورت انحراف، احساس گناه بر او چیره شود. خویش‌داری فرد را در مهارکردن امیال نفسانی‌اش یاری می‌کند و نیز، باعث می‌شود که قبل از مبادرت به هر عملی، فکر کند و در نتیجه، او به گونه‌ای صحیح رفتار می‌کند و کمتر احتمال دارد انتخاب‌های عجولانه‌ای بکند که پیامدهای خطرناکی به دنبال دارد. ارزشمند بودن احترام به دیگران، باعث می‌شود انسان با دیگران با ملاحظه رفتار کند؛ همان‌طور که دوست دارد با خودش رفتار شود و به همین دلیل، از خشونت، نفرت و بی‌عدالتی دوری می‌جوید و حقوق دیگران را محترم می‌شمرد و رعایت می‌کند. مهربانی توجه فرد را به رفاه و احساسات دیگران جلب می‌کند. با تقویت این ویژگی در شخص، او خودخواهی کمتری خواهد داشت و به نیازهای دیگران بیشتر فکر می‌کند؛ به آنها توجه نشان می‌دهد و در کمک‌کردن پیش‌قدم می‌شود. بردباری به فرد کمک می‌کند تا ویژگی‌های مختلف و متفاوت دیگران را درک کند، آماده پذیرش چشم‌اندازها و باورهای جدید باشد و به دیگران بدون توجه به تفاوت جنسی؛ نژاد؛ ظاهر؛ فرهنگ؛ باورها و

توانایی‌ها احترام بگذارد. در پایان، انصاف باعث می‌شود تا فرد با دیگران عادلانه، بی‌طرفانه و منصفانه رفتار کند و بنابراین، به رعایت قانون و نوبت مبادرت ورزد.

لنیک و کیل (2005) هوش اخلاقی را «توانایی کاربرد اصول اخلاقی جهانی در اخلاقیات، اهداف و مراودات یک فرد از روی قاعده» تعریف می‌کنند. درحقیقت، هوش اخلاقی ظرفیت ذهن افراد برای تعیین این نکته مهم است که چگونه باید از اصول جهان‌شمول بشری در ارزش‌ها؛ اهداف؛ و فعالیت‌های خود در زندگی استفاده کرد. ابعاد هوش اخلاقی از نظر لنیک و کیل شامل درستکاری؛ مسؤولیت؛ دلسوزی و بخشش است. درستکاری به مفهوم هماهنگی بین باورها و ارزش‌های مطلوب و اعمال فرد است. مسؤولیت‌پذیری به معنای پذیرش مسؤولیت اعمال خود و پیامدهای آنها است، دلسوزی به معنای توجه و احترام به دیگران بدون چشم‌داشت و انتظار جبران و بخشش به معنای تحمل اشتباهات دیگران و آگاهی از عیوب و بی‌تقص نبودن خود (Lennick & Kiel, 2011). براساس این نظریه، رفتار انسان در موقعیت‌های گوناگون، تابعی از هوش اخلاقی وی است، به گونه‌ای که بسته به میزان و سطح هوش اخلاقی افراد، رفتارهای آنها اخلاقی و در جهت اصول جهان‌شمول و یا غیراخلاقی و خودمحورانه خواهد بود. ترافیک نیز، یک پدیده جهانی و شامل بعضی اصول جهان‌شمول است. از این نظریه، چنین دریافت می‌شود که فرد راننده در ترافیک، در صورتی که شخص درستکاری باشد، بین باورش به رعایت اصول و قواعد رانندگی و رفتار و نحوه رانندگی‌اش، هماهنگی بیشتری دیده می‌شود. راننده‌ای که مسؤولیت‌پذیری زیادی داشته باشد، در صورت بروز اشتباه و تخلف، مسؤولیت کار خود و پیامدهای آن را می‌پذیرد و سعی نمی‌کند با مقصر جلوه‌دادن دیگران و شرایط، اشتباه خویش را انکار و ایجاد تنش کند. از آنجایی که چنین اشخاصی اشتباه خود را صادقانه می‌پذیرند، عمدتاً سعی خواهند کرد که از تکرار آن بپرهیزند. از طرفی افراد دلسوز و مهربان، در هنگام رانندگی به حقوق دیگران توجه دارند و آن را محترم

می‌شمارند؛ بنابراین، سعی می‌کنند کاری انجام ندهند که ناقض حقوق هم‌نوعانشان باشد. مثلاً حاضر نیستند برای راحتی حال خود، خودروی خود را دوبله پارک کنند و با توقف نابجا و خلاف قانون، سد راه دیگران شوند. همچنین افرادی که توانایی بخشش زیادی دارند، هنگام شرکت در ترافیک نیز، مانند دیگر عرصه‌های زندگی خود، راحت‌تر از خطا و اشتباه دیگران چشم‌پوشی می‌کنند و کمتر درصدد مقابله به مثل؛ تلافی کردن؛ ایجاد و دامن زدن به تنش حاصل از اشتباهات و خطاهای دیگر افراد حاضر در ترافیک، بر می‌آیند. براین اساس، در تحقیق حاضر پژوهشگر سعی دارد با استناد بر نظریه هوش اخلاقی لیک و کیل، رابطه هوش اخلاقی با تخلف رانندگی را بررسی کند؛ بنابراین، یکی از فرض‌های اساسی دیگر ما این است که هوش اخلاقی می‌تواند بر تخلف رانندگی تأثیر بگذارد و آن را کاهش دهد.

آگبرن<sup>۱</sup> (1975) با طرح یک مثال درباره تحول در صنعت اتومبیل و عقب‌ماندگی زیرساخت‌های جاده‌ای برای تطابق با این تحول، نظریه «پس‌افتادگی فرهنگی» را مطرح ساخت و سعی داشت با این مثال ساده، درک مخاطب را از نظریه‌اش آسان کند. به گمان او پس‌افتادگی فرهنگی زمانی رخ می‌دهد که یکی از دو جنبه فرهنگ که به یکدیگر وابسته‌اند، یا قبل از جنبه دیگر و یا به میزان بیشتر تغییر می‌کند، و بدین ترتیب میان آن دو واحدی که قبلاً با یکدیگر سازگار بودند، ناسازگاری ایجاد می‌شود. آگبرن، در مثال خود اقرار می‌کند که در سال 1910 جاده‌ها و اتومبیل‌ها که دو جنبه مختلف فرهنگی به شمار می‌روند، با یکدیگر بخوبی سازگار بودند؛ زیرا سرعت اتومبیل‌ها زیاد نبود؛ بنابراین، از پیچ‌وخم‌ها بدون مشکل یا مواجه شدن با خطر زیاد عبور می‌کردند. با گذشت زمان، صنعت اتومبیل تحول زیادی یافت و خودروهای پیشرفته‌تر و پرسرعت‌تری وارد همان خیابان‌های خاکی و پرپیچ‌وخمی شدند که متناسب با تحول اتومبیل‌ها تغییر نکرده بودند. آگبرن، معتقد بود که ناهماهنگی

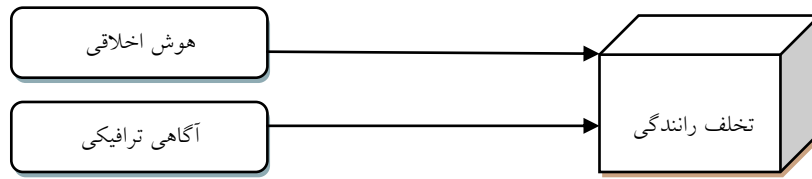
بین این دو جنبه فرهنگی به سازش‌ناپذیری آنها منجر می‌شود که این پدیده، پس‌افتادگی فرهنگی نام دارد. وی همچنین معتقد بود با احداث شاه‌راه‌های سریع و جدید، سازگاری با آنها بهبود خواهد یافت؛ یعنی این جنبه از فرهنگ باید تغییر کند و خود را هماهنگ سازد که در آن صورت بدان «فرهنگ سازش‌پذیر» گفته می‌شود. از طرف دیگر، به باور او، به دلیل اختراعات و نوآوری‌های فنی، بخش‌هایی از فرهنگ در برابر دگرگونی و تحول سریع‌تری هستند. برای حفظ تعادل فرهنگی، لازم است بخش‌های وابسته و مرتبط نیز، به‌طور متناسب متحول شود؛ چنان‌که اگر بخش‌های به‌هم‌وابسته فرهنگی نتوانند همزمان با هم حرکت کنند، جامعه دچار پس‌افتادگی فرهنگی می‌شود (آگبرن، ۱۳۶۷). طبق این نظریه، فرض می‌شود که مسأله تخلف رانندگی متأثر از ناهماهنگی بخش‌های مادی و غیرمادی ترافیک است. به این ترتیب، برخلاف تحول و پیشرفت سریع و چشم‌گیر صنعت خودروسازی در جهان، و ورود سالانه میلیون‌ها خودرو به چرخه ترافیک جهانی در بعضی کشورها به‌ویژه ایران، فرهنگ ترافیک رشد بسیار کندتری نسبت به رشد کمی و کیفی خودروها داشته؛ که به تبع این امر، میزان تخلفات رانندگی نیز، در آنها بسیار است. از آنجایی‌که به‌طور کلی افزایش سطح آگاهی یکی از ملزومات اساسی ارتقای سطح فرهنگ است، همپاشدن فرهنگ ترافیک با رشد مادی آن نیز، مستلزم آگاهی ترافیکی بسیار است. براین اساس، یکی از فرض‌های اساسی پژوهش حاضر، این است که آگاهی ترافیکی قادر است بر تخلف رانندگی تأثیر بگذارد و آن را کاهش دهد.

بنابراین، ضمن بهره‌گیری از نتایج مطالعات پیشین که بر اهمیت آگاهی در میزان تخلفات ترافیکی تأکید کرده بودند، دو نظریه پس‌افتادگی فرهنگی آگبرن و هوش اخلاقی لیک و کیل، چارچوب نظری تحقیق است که از نظریه لیک و کیل، متغیر هوش اخلاقی و از نظریه آگبرن، متغیر آگاهی استخراج شد. از این نظریات در پایان، دو فرضیه به دست آمد:

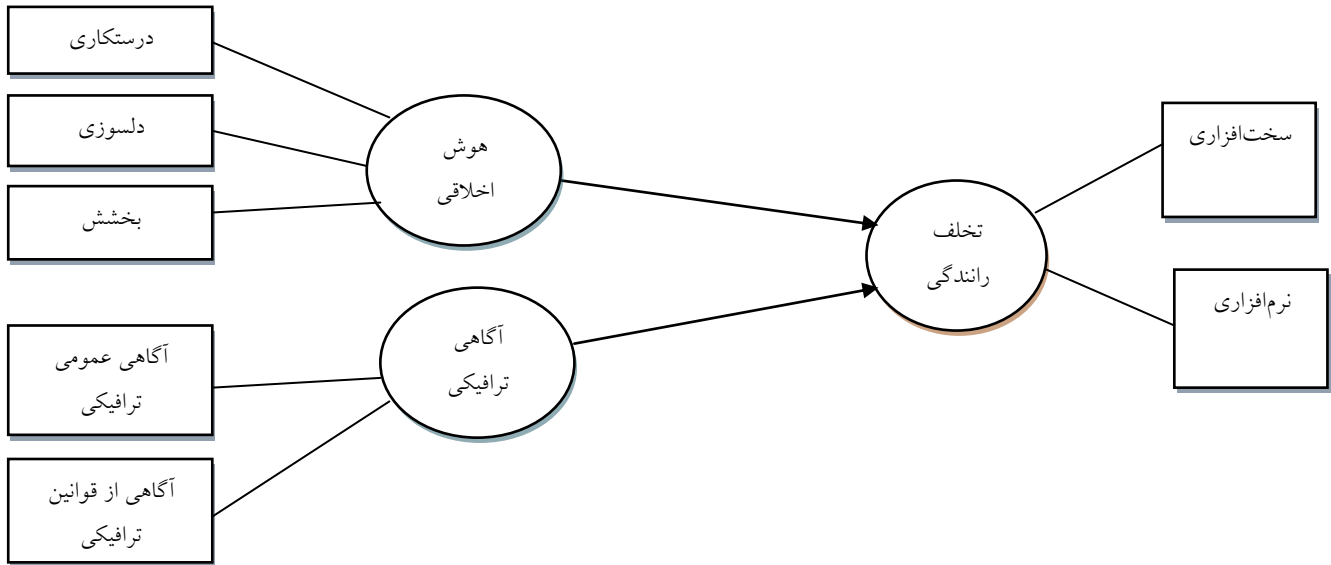
۱- بین هوش اخلاقی و تخلف رانندگی رابطه معنادار و

<sup>1</sup> Ogburn

معکوسی وجود دارد و ۲- بین آگاهی ترافیکی و تخلف رانندگی رابطه معنادار و معکوسی وجود دارد.



نمودار ۱- مدل مفهومی تحقیق



نمودار ۲- مدل تحلیلی تحقیق

### روش‌شناسی پژوهش

روش انجام پژوهش، پیمایشی بوده که به‌لحاظ نوع، توصیفی تبیینی و به‌لحاظ شیوه اجرا، مقطعی بوده است. جامعه آماری، کلیه شهروندان ۶۰-۱۸ سال شهر یاسوج است که در بازه زمانی ۲ ماه قبل از انجام پژوهش، راننده خودروی سواری در سطح شهر بوده‌اند. باتوجه‌به اینکه دسترسی به تعداد دقیق این افراد، امکان‌پذیر نبود، با نظرخواهی از کارشناسان حوزه راهنمایی‌وراندگی از طریق برآوردی از درصد افراد ۱۸ تا ۶۰ سال، که گواهینامه رانندگی داشتند و در ۲ ماه گذشته تجربه رانندگی داشته‌اند، حجم نمونه محاسبه شد. به‌این‌منظور، ۲۰ درصد از کلیه افراد ۶۰-۱۸ سال ساکن شهر یاسوج برای جامعه آماری تحقیق در نظر گرفته شد. باتوجه‌به اینکه براساس سرشماری ۱۳۹۰ (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۱)

تعداد کلیه افراد ۶۰-۱۸ سال ساکن شهر یاسوج، حدود ۴۰ هزار نفر بوده است، تعداد ۸ هزار نفر از آنها برای حجم جامعه آماری در نظر گرفته شد و با استفاده از جدول نمونه‌گیری کرجسی و مورگان (۱۹۷۰) اندازه نمونه ۳۶۷ نفر تعیین شد. برای انجام نمونه‌گیری نیز، از روش نمونه‌گیری تصادفی چندمرحله‌ای استفاده شد و درانتها در شانزده محله (شامل: سالم‌آباد؛ راهنمایی؛ ترمینال؛ محمودآباد؛ ارم، رجاء؛ شاهد؛ گلستان؛ کشاورزی؛ معلم؛ شهدا؛ زیرتل؛ بنسجان؛ دولت‌آباد؛ شرف‌آباد و امامت) داده‌های مورد نیاز از افراد واجد شرایط و داوطلب، جمع‌آوری شد.

ابزار تحقیق، برای سنجش تخلف رانندگی مقیاسی محقق ساخته و دربردارنده دو بعد نرم‌افزاری (۸گویه) و سخت‌افزاری (۷گویه) و به‌صورت بلی/خیر است که اعتبار

آن با روش تحلیل عامل تأییدی و پایایی آن با استفاده از همسانی درونی به روش کودر ریچاردسون، تعیین شده است. مطابق با محاسبات انجام شده، ضریب پایایی برای مقیاس تخلفات رانندگی (کل) برابر با (۸۲ درصد) برای بعد تخلف نرم‌افزاری برابر با (۸۲ درصد) و برای بعد تخلف سخت‌افزاری برابر با (۶۵ درصد) است.

جدول ۱- تحلیل عامل مقیاس تخلف رانندگی

مقدار	مقدار ویژه	عامل		سازه
		عامل ۲	عامل ۱	
واریانس		تخلف	تخلف	
تبيين شده		سخت‌افزاری	نرم‌افزاری	
		وزن عاملی	وزن عاملی	
			۰/۶۲۵	استفاده از بوق برای نشان دادن عصبانیت خود به دیگر رانندگان
			۰/۶۰۳	نیستن کمربند ایمنی
			۰/۵۵۷	پیامک فرستادن یا پیامک خواندن
			۰/۴۳۴	سبقت از سمت راست
۹/۳۶۳	۱/۴۰۴		۰/۳۹۷	توقف در محل پارک ممنوع
			۰/۵۷۵	توقف دوبله
			۰/۳۳۳	همراه‌نداشتن مدارک ماشین
			۰/۴۳۹	استفاده از بوق برای سلام و یا خداحافظی با دیگران
		۰/۴۳۶		خراب بودن چراغ جلو و یا عقب
۲۳/۵۰۴	۳/۵۲۶	۰/۵۵۳		خراب بودن بوق
		۰/۳۵۱		شیشه دودی بیشتر از ۱۵ درصد
		۰/۶۲۵		کم‌باد بودن لاستیک
		۰/۶۱۰		سفت یا خراب بودن دنده
		۰/۶۰۹		خراب بودن برف‌پاک‌کن
		۰/۵۹۵		خراب بودن چراغ ترمز
			۰/۸۳۳	آزمون KMO برای متناسب بودن اندازه نمونه
Chi-square=۷۲۶/۲۹۰	Df= ۱۰۵	Sig=۰/۰۰۰		آزمون Bartlett برای درست بودن تفکیک عامل‌ها
			۳۲/۸۶۶	مجموع واریانس (کل) تبیین شده
			۰/۸۲	ضریب کودر ریچاردسون آگاهی ترافیکی

شده است و مقدار آن برابر با ۶۷ درصد است. برای تعیین اعتبار این مقیاس هم، از اعتبار سازه به روش تحلیل عامل تأییدی استفاده شد.

برای سنجش آگاهی ترافیکی نیز، از مقیاسی پژوهشگر ساخته و متشکل از دو بعد آگاهی عمومی ترافیکی (۴ گویه) و آگاهی از قوانین ترافیکی (۵ گویه) و به صورت صحیح / غلط استفاده شد که به روش کودر و ریچاردسون، پایایی آن تعیین



جدول ۲- تحلیل عامل مقیاس سنجش آگاهی ترافیکی رانندگان

		عامل ۱	عامل ۲	سازه
مقدار	مقدار ویژه	آگاهی از	آگاهی از	
واریانس		قوانین	قوانین	
تبیین شده		ترافیکی	ترافیکی	
		وزن عاملی	وزن عاملی	
		۰/۶۴۸	۰/۶۴۸	سوارکردن کودک در صندلی جلو و در آغوش سرنشین، مانعی ندارد
		۰/۶۴۲	۰/۶۴۲	در مواقع ضروری در حین رانندگی از تلفن همراه، به صورت خیلی کوتاه استفاده شود
۲۸/۱۸۹	۲/۵۳۷	۰/۴۸۶	۰/۴۸۶	در گذرگاه عابر پیاده که چراغ راهنمایی رانندگی نداشته باشد، حق تقدم با وسایل نقلیه است
		۰/۶۸۹	۰/۶۸۹	هنگامی که پیاده‌رو شلوغ باشد، از حاشیه خیابان برای راه رفتن استفاده شود
		۰/۷۸۳	۰/۷۸۳	در مواقع ضروری هنگام عبور از عرض خیابان، با تلفن همراه خود پیامک بفرستید
		۰/۵۳۵	۰/۵۳۵	عابرین پیاده عامل مهم ایجاد ترافیک در شهر یاسوج هستند
۱۴/۷۷۷	۱/۳۳۰	۰/۲۶۸	۰/۲۶۸	قوانین ترافیکی در دنیا قوانین اصلی هستند
		۰/۷۷۴	۰/۷۷۴	تصادفات جاده‌ای، سومین علت مرگ و میر در ایران هستند
		۰/۷۷۰	۰/۷۷۰	ایران از لحاظ تصادفات جاده‌ای رتبه پنجم جهان را دارد
		۰/۷۴۴	۰/۷۴۴	آزمون KMO برای متناسب بودن اندازه نمونه
Chi-square=۴۱۴/۱۵۲	Df= ۳۶	Sig=۰/۰۰۰		آزمون Bartlett برای درست بودن تفکیک عامل‌ها
		۴۲/۹۶۷	۴۲/۹۶۷	مجموع واریانس (کل) تبیین شده
		۰/۶۷	۰/۶۷	ضریب کودر ریچاردسون آگاهی ترافیکی

به منظور سنجش هوش اخلاقی از پرسش‌نامه لنینک و کیل (2005) استفاده شد که ابتدا به روش پیش‌آزمون، در جامعه مدنظر هنجاریابی شد. در نهایت ۲۴ گویه از آن، برای سنجش متغیر هوش اخلاقی در تحقیق حاضر به کار رفت که اعتبار آن، با استفاده از تحلیل عامل اکتشافی و با روش چرخش واریماکس<sup>۱</sup> مشخص شد. در پایان، تحلیل عاملی با حذف ۱۱ آیت (به دلیل فقدان بار عاملی یا همبستگی با سایر عوامل) به استخراج ۳ عامل درستکاری (۴ گویه) دلسوزی (۶ گویه) و بخشش (۳ گویه) منجر شد که در مجموع، قادرند ۵۱/۲ درصد از سازه هوش اخلاقی را تبیین کنند.

<sup>1</sup> Varimax Rotation

جدول ۳- تحلیل عامل مقیاس سنجش هوش اخلاقی رانندگان

مقدار	مقدار		مقدار	سازه
	ویژه	بخش		
مقدار	ویژه	بخش	وزن	وزن
وارianس	تیبین شده	عاملی	عاملی	عاملی
			۰/۶۰۵	وقتی تصمیمی می‌گیرم و نتیجه آن اشتباه می‌شود، به اشتباهاتم اعتراف می‌کنم
			۰/۶۲۴	سعی می‌کنم تصمیماتم، با اعتقاداتم هماهنگ باشد
۲۷/۵۰۸	۴/۱۲۶		۰/۷۴۱	اطرفایانم معتقدند که رفتارم با باورها و اعتقاداتم، مطابقت دارد
			۰/۶۶۷	اطرفایانم معتقدند رفتارم با باورها و اعتقاداتم، سازگار نیست
			۰/۷۵۳	بیشتر تلاش‌های من برای خدمت به دیگران است
			۰/۵۹۶	من حقیقتاً به افرادی که با آنها معاشرت می‌کنم، به‌دوراز هیچ‌گونه چشم‌داشتی علاقه‌مندم
۸/۶۵۳	۱/۲۹۸		۰/۶۹۴	نیازهای مربوط به رشد و پیشرفت اطفایانم، برایم مهم است
			۰/۵۰۴	اطرفایانم معتقدند که من فردی دلسوز و مهربان هستم
			۰/۵۶۹	میزان چشمگیری از وقتم را برای کمک به دیگران صرف می‌کنم
			۰/۵۶۰	چون اطفایانم را دوست دارم، آنها را برای دستیابی به اهدافشان کمک می‌کنم
۸/۰۳۲	۱/۲۰۵	۰/۶۴۷		من قادر به بخشیدن و فراموش کردن هستم، حتی زمانی که فرد خطایی جدی انجام داده باشد
			۰/۳۰۶	من می‌پذیرم که افراد اشتباه خواهند کرد
			۰/۳۲۸	حتی زمانی که مردم اشتباه می‌کنند، باز هم به آنها اعتماد می‌کنم
			۰/۸۴۴	آزمون KMO برای متناسب بودن اندازه نمونه
Chi-square=۱۰۵۳/۴۸۹	Df= ۱۰۵	Sig=۰/۰۰۰		آزمون Bartlett برای درست بودن تفکیک عامل‌ها
			۵۱/۱۶۷	مجموع واریانس (کل) تبیین شده
			۰/۷۵۷	ضریب آلفای کرونباخ کل مقیاس هوش اخلاقی

### یافته‌های پژوهش

براساس یافته‌های توصیفی تحقیق، از مجموع ۳۶۷ نفر پاسخگو، ۲۸۱ نفر (۷۶/۶ درصد) مرد و ۸۶ نفر (۲۳/۴ درصد) زن بوده‌اند. میانگین سنی پاسخگویان ۳۲/۵۳ و میانگین سواد آنها برحسب سال، ۱۴/۷۵ بوده است. به‌لحاظ وضعیت تأهل، ۲۲۸ نفر (۶۲/۱ درصد) متأهل و ۱۳۹ نفر (۳۷/۹ درصد) مجرد بوده‌اند. به‌لحاظ قومیت، ۳۰۵ نفر (۸۳/۱ درصد) لر، ۴۴ نفر (۱۲ درصد) فارس و ۱۸ نفر (۴/۹ درصد) ترک بودند.

جدول ۴ توزیع فراوانی پاسخگویان برحسب ابعاد دوگانه تخلف رانندگی را نشان می‌دهد. براساس یافته‌های جدول،

میانگین تخلفات در بُعد نرم‌افزاری (تخلف از قوانین صریح رانندگی) در هنگام رانندگی بر روی مقیاسی با دامنه ۸-۰ و میانگین واقعی ۴، برابر با ۳/۱۱ بوده است. میانگین تخلفات در بُعد سخت‌افزاری (تخلفات فنی مربوط به خودرو) بر روی مقیاسی با دامنه ۷-۰ و میانگین واقعی ۳/۵، برابر با ۱/۱۱ بوده، و میانگین کل تخلف رانندگی بر روی مقیاسی با دامنه ۱۵-۰ و میانگین واقعی ۷/۵، برابر با ۴/۲۲ بوده است. در مجموع، ۹۴/۸ درصد از رانندگان، در بازه زمانی مدنظر تحقیق، به‌نوعی مرتکب تخلف شده بودند.

جدول ۴- توزیع فراوانی پاسخگویان، برحسب ابعاد دوگانه تخلف رانندگی

طی دو ماه گذشته کدام یک از موارد زیر را در هنگام رانندگی انجام داده‌اید؟				
خیر		بلی		
فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	
۱۹۷	۵۳/۷	۱۷۰	۴۶/۳	استفاده از بوق، برای نشان دادن عصبانیت خود به دیگر رانندگان
۲۱۶	۵۸/۹	۱۵۱	۴۱/۱	نیستن کمربند ایمنی
۲۲۹	۶۲/۴	۱۳۸	۳۷/۶	پیامک فرستادن یا پیامک خواندن
۲۶۹	۹۸/۳	۹۸	۲۶/۷	سبقت از سمت راست
۲۷۰	۷۳/۶	۹۷	۲۶/۴	توقف در محل پارک ممنوع
۲۳۰	۶۲/۷	۱۳۷	۳۷/۳	توقف دوبله
۲۷۸	۷۵/۷	۸۹	۲۴/۳	همراه‌داشتن مدارک ماشین
۱۰۶	۲۸/۹	۲۶۱	۷۱/۱	استفاده از بوق، برای سلام و یا خداحافظی با دیگران
				در طی دو ماه گذشته، در کدام یک از حالت‌های زیر رانندگی کرده‌اید؟
خیر		بلی		
فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	
۳۲۵	۸۸/۶	۴۲	۱۱/۴	خراب بودن چراغ جلو و یا عقب
۳۱۴	۸۵/۶	۵۳	۱۴/۴	خراب بودن بوق
۲۸۶	۷۷/۹	۸۱	۲۲/۱	شیشه دودی بالاتر از ۱۵ درصد
۲۹۹	۸۱/۵	۶۸	۱۸/۵	کم‌باد بودن لاستیک
۳۱۷	۸۶/۴	۵۰	۱۳/۶	سفت یا خراب بودن دنده
۳۰۹	۸۴/۲	۵۸	۱۵/۸	خراب بودن برف پاک‌کن
۳۱۱	۸۴/۷	۵۶	۱۵/۳	خراب بودن چراغ ترمز

به دست آمده برابر با ۶/۷۷ است.

مطابق با جدول ۵، نمره آگاهی ترافیکی بر روی مقیاسی

با دامنه صفر تا ۹ است که میانگین واقعی ۴/۵ و میانگین

جدول ۵- توزیع فراوانی رانندگان پاسخگو در مقیاس آگاهی ترافیکی

گویه‌ها				
صحیح		غلط		
تعداد	درصد	تعداد	درصد	
۱۱۸	۳۲/۲	۲۴۹	۶۷/۸	عابران پیاده، عامل مهم ایجاد ترافیک هستند
۵۱	۱۳/۹	۳۱۶	۸۶/۱	سوار کردن کودک، در آغوش سرنشین جلو مانعی ندارد
۷۷	۲۱/۰	۲۹۰	۷۹/۰	قوانین ترافیکی در دنیا قوانین اصلی هستند
۹۹	۲۷/۰	۲۶۸	۷۳/۰	تصادفات جاده‌ای سومین علت مرگ و میر در ایران هستند
۷۹	۲۱/۵	۲۸۸	۷۸/۵	در مواقع ضروری در حین رانندگی از تلفن همراه استفاده شود
۱۰۷	۲۹/۲	۲۶۰	۷۰/۸	ایران، از لحاظ تصادفات جاده‌ای رتبه پنجم جهان را دارد
۸۴	۲۲/۹	۲۸۳	۷۷/۱	در گذرگاه عابر پیاده که چراغ راهنمایی رانندگی نداشته باشد، حق تقدم با وسیله نقلیه است
۶۵	۱۷/۷	۳۰۲	۸۲/۳	هنگامی که پیاده‌رو شلوغ باشد، از حاشیه خیابان برای راه رفتن استفاده شود
۴۰	۱۰/۹	۴۰	۱۰/۹	در مواقع ضروری در حین عبور از خیابان، با تلفن همراه خود پیامک بفرستید
تعداد پاسخگو: ۳۶۷		میانگین به دست آمده: ۶/۷۷		

بر اساس نتایج جدول، نمره هوش اخلاقی در بُعد درستکاری بر روی مقیاسی با دامنه ۲۰-۴ و میانگین واقعی ۸، برابر با ۱۵/۵۲ بوده است. در بُعد دلسوزی بر روی مقیاسی با دامنه ۳۰-۶ و میانگین واقعی ۱۲، برابر با ۲۲/۹۱ و در بُعد بخشش بر روی مقیاسی با دامنه ۱۵-۳ و میانگین واقعی ۶، برابر با ۱۰/۴۵ بوده است. همچنین، نمره هوش اخلاقی (کل) بر روی مقیاسی با دامنه ۶۵-۱۳ و میانگین واقعی ۲۶، برابر با ۴۸/۸۹ بوده است که بر این اساس، به منظور فهم دقیق‌تر، میزان هوش اخلاقی به سه دسته ضعیف (۳۳/۳۰-۱۳)، متوسط (۴۷/۶۶ - ۳۰/۳۴) و قوی (۶۵-۴۷/۶۷) تقسیم شد. نتایج نشان داد ۰/۸ درصد رانندگان، هوش اخلاقی ضعیف، ۳۷/۶ درصد هوش اخلاقی متوسط و ۶۱/۶ درصد، هوش اخلاقی قوی دارند.

جدول ۶- توزیع فراوانی رانندگان پاسخگو در مقیاس هوش اخلاقی

ابعاد	پایین	متوسط	زیاد	کل	میانگین
درستکاری	تعداد	۱۰	۲۵۷	۳۶۷	۱۵/۵۲
	درصد	۲/۷	۷۰/۰	۱۰۰	
دلسوزی	تعداد	۵	۲۰۱	۳۶۷	۲۲/۹۱
	درصد	۱/۴	۵۴/۸	۱۰۰	
بخشش	تعداد	۳۴	۱۲۲	۳۶۷	۱۰/۴۵
	درصد	۹/۳	۳۳/۲	۱۰۰	
هوش اخلاقی (کل)	تعداد	۳	۱۳۸	۳۶۷	۸۹/۴۸
	درصد	۰/۸	۳۷/۶	۱۰۰	

که در فاصله اطمینان ۹۹/۰ معنادار است ( $\text{Sig} = ۰/۰۰۰$ ) و طی آن، با افزایش هوش اخلاقی تخلف رانندگی کاهش می‌یابد.

باتوجه به داده‌های جدول ۵ ضریب همبستگی دو متغیر هوش اخلاقی و تخلف رانندگی برابر با ( $R = -۰/۲۰۲$ ) است

جدول ۷- ماتریس همبستگی هوش اخلاقی و ابعاد آن با تخلف رانندگی

متغیر مستقل	ضریب پیرسون	تعداد پاسخگویان	سطح معناداری
درستکاری	**-۰/۲۴۷	۳۶۷	۰/۰۰۰
دلسوزی	**-۰/۱۵۳	۳۶۷	۰/۰۰۰
بخشش	**-۰/۰۶۴	۳۶۷	۰/۰۰۰
هوش اخلاقی	**-۰/۲۰۲	۳۶۷	۰/۰۰۰

\*\* رابطه در سطح ۹۹ درصد معنادار است.

از طرفی، میزان این رابطه که برابر با ۳۸۷- است، به صورت معکوس (منفی) است و طی آن، با افزایش آگاهی ترافیکی میزان تخلف رانندگی کاهش می‌یابد.

باتوجه به نتایج به دست آمده در جدول ۸ باید گفت که با اطمینان ۹۹/۰ و سطح معناداری کوچک‌تر از ۰/۰۰۱ بین آگاهی ترافیکی و تخلف رانندگی رابطه معناداری وجود دارد.

جدول ۸- ماتریس همبستگی آگاهی ترافیکی و تخلف رانندگی و ابعاد آن

متغیر مستقل	ضریب پیرسون	تعداد پاسخگویان	سطح معناداری
تخلف نرم افزاری	/.۴۰۹***	۳۶۷	۰/۰۰۰
تخلف سخت افزاری	/.۸۰۲***	۳۶۷	۰/۰۰۰
آگاهی ترافیکی	-/.۳۸۷***	۳۶۷	۰/۰۰۰

\*\*\* رابطه در سطح ۹۹ درصد معنادار است.

### تحلیل رگرسیون

برای بررسی تأثیر هم‌زمان دو متغیر آگاهی ترافیکی و هوش اخلاقی از رگرسیون خطی ساده استفاده شد که نتایج آن، در این جدول انعکاس یافته است. مطابق نتایج، هم آگاهی ترافیکی و هم هوش اخلاقی رابطه معکوس و معناداری با

تخلف رانندگی دارند و روی هم رفته، به مقدار ۰/۴۲ با تخلف رانندگی همبستگی نشان می‌دهند. این مدل، در مجموع، قادر است حدود ۱۸ درصد از تغییرات تخلف رانندگی را تبیین کند.

جدول ۹- بررسی ارتباط بین سرمایه اجتماعی و تخلف ترافیکی

متغیر	Beta	مقدار t	Sig	ضریب همبستگی	ضریب تعیین	مقدار F	Sig
Constant	-	۱۰/۲۶	۰/۰۰۰				
آگاهی ترافیکی	-.۳۵۵	-۷/۳۴۴	۰/۰۰۰	۰/۴۲	۰/۱۷۸	۳۹/۳۷	۰/۰۰۰
هوش اخلاقی	-.۱۷۰	-۳/۵۰۷	۰/۰۰۱				

### خلاصه و نتیجه

در این پژوهش، رابطه بین متغیرهای مستقل هوش اخلاقی و آگاهی ترافیکی و تخلفات ترافیکی رانندگان، در شهر یاسوج بررسی شده است. براساس نتایج پژوهش، مشخص شد که بیشتر رانندگان (۹۴/۸ درصد) در شهر یاسوج، در بازه زمانی ۲ ماه قبل از انجام پژوهش، به نوعی مرتکب تخلف رانندگی شده‌اند. این یافته، با پژوهش احمدی (۱۳۹۰) که نشان داد در یاسوج ۸۴/۳ درصد از رانندگان، مرتکب انواعی از تخلف رانندگی شده بودند و همچنین، پژوهش یونسیان و مرادی (۱۳۸۴) و هلاکویی و مرادی (۱۳۸۵) انطباق دارد. آنها به ترتیب نشان دادند عملکرد رانندگان و عابران در تهران، مناسب نبوده است. باتوجه به اینکه شهر یاسوج طی ۳ دهه گذشته، رشد چشمگیری از نظر جمعیت و تأسیسات شهری داشته است، این نتیجه درباره زیادبودن میزان تخلفات ترافیکی

رانندگان در شهر یاسوج، با نظریه آگ برن، درباره همگامی و یا ناهمگامی تغییرات در فرهنگ مادی و فرهنگ غیرمادی منطبق است. آگ برن، به طور مشخص، با طرح مثالی از پدیده ترافیک به شرح نظریه خود پرداخت. شهر یاسوج در طی چند دهه گذشته، به لحاظ مکانی و جمعیت، رشد فزاینده‌ای داشته است و متناسب با این افزایش جمعیت شهری و همگام با روند کشوری تعداد خودروها در یاسوج نیز، روبه افزایش است. با وجود این، شیوه رانندگی تعداد هنگفتی از رانندگان، متناسب با آئین نامه‌ها و قواعد راهنمایی و رانندگی نیست. این وضعیت، نوعی ناهمگامی را در کمیت و کیفیت تحولات مادی و فرهنگی ایجاد کرده و زمینه افزایش تخلفات ترافیکی را پدید آورده است.

نتایج تحقیق، نشان داد که بین آگاهی ترافیکی و تخلف رانندگی رابطه معکوس و معناداری وجود دارد؛ بدین معنا که

رانندگان کاهش می‌دهد و تعهد، همراه با خلاقیت فردی در سالم و ایمن‌سازی رانندگی کارساز می‌شود.

بنا به اعتقاد صاحب‌نظران عرصه روان‌شناسی و روان‌شناسی اجتماعی هوش، یعنی توانایی سازگاری با محیط، انواع مختلفی دارد و برخلاف تصور عامه، در دوران بزرگسالی نیز، تغییر می‌کند. هوش اخلاقی نیز، یکی از انواع هوش است که بوربا، آن را ظرفیت و توانایی درک درست از خلاف، باورداشتن به اعتقادات اخلاقی قوی و عمل به آنها و رفتار صحیح و درست تعریف می‌کند. بدون شک، ارتقاء سطح هوش اخلاقی افراد جامعه، راه خوبی برای کاستن از میزان تخلف ترافیکی و به تبع آن، تخلف رانندگی است. هرچند قانون‌گریزی در ایران، یک مسأله ریشه‌دار و اپیدمیولوژیک است، اما ساختار اجتماعی شهر یاسوج که یک ساختار قبیله‌ای و عشیره‌ای است، بیشتر بر قانون‌گریزی شهروندان یاسوجی دامن می‌زند. این شهر، با قدمتی کمتر از ۵۰ سال، همواره پذیرای مهاجرانی از روستاهای اطراف خود است. بافت اجتماعی شهر یاسوج، که متشکل از جمعیت مهاجران روستایی با فرهنگ عشیره‌ای هستند، به‌گونه‌ای موجب ضعف در نهادینه‌شدن ارزش‌ها و الگوهای فرهنگ شهروندی شده است. این وضعیت، نوعی عقب‌ماندگی فرهنگی را پدید آورده، به‌گونه‌ای که الزامات رفتاری همراه با ورود عناصر و فناوری نوین، بخوبی شکل نگرفته است. وضعیت رانندگی و میزان تخلفات ترافیکی ذکرشده، گویای بی‌توجهی به الزامات رفتاری در حوزه رانندگی است.

در پژوهش حاضر، تأثیر متغیرهای جمعیتی به‌صورت متغیرهای کنترل بر تخلف رانندگی سنجیده شد، که برای رعایت اختصار از آوردن جداول مربوطه به آن، خودداری شد. نتایج نشان داد که بین هیچ‌کدام از متغیرهای سن؛ جنسیت؛ وضعیت تأهل؛ قومیت و تحصیلات، با تخلف رانندگی ارتباط معناداری وجود ندارد. این یافته، نشان می‌دهد رابطه بین متغیرهای اصلی تحقیق (آگاهی ترافیکی و هوش اخلاقی) با تخلف رانندگی رابطه‌ای واقعی و محکم است و متأثر از

با افزایش آگاهی ترافیکی رانندگان، از میزان تخلف رانندگی آنها کاسته می‌شود. این یافته، با نتایج پژوهش احمدی (۱۳۸۸) آواز و میقات (۱۳۸۹) و فراست و صادقی (۱۳۹۰) مطابقت دارد که آنها همگی نشان دادند آگاهی ترافیکی با عملکرد و تخلف رانندگی ارتباط معناداری دارد.

از سوی دیگر، آگاهی ترافیکی رانندگان یاسوجی همپا و متناسب با گسترش وسایل نقلیه در این شهر، تحول نیافته و به میزان مطلوب نرسیده است. زیادبودن میزان تخلفات ترافیکی در شهر یاسوج، از یک سو، و رابطه معکوس آگاهی ترافیکی با تخلفات ترافیکی، از سوی دیگر، گویای کم‌بودن میزان آگاهی ترافیکی مؤثر در بین رانندگان شهر یاسوج است؛ هرچند میانگین آگاهی ترافیکی رانندگان مدنظر نیز، کمتر از حد متوسط واقعی و حتی در سطح پایین بوده است. در اینجا یک مسئله اجتماعی وجود دارد و آن، توانایی رانندگی کردن برخی از رانندگان، بدون توجه به آئین‌نامه است که جایگزین رانندگی منطبق با آئین‌نامه شده است. افزایش چنین مواردی، تخلفات ترافیکی را به یک موضوع پُرشمار و درخور تحمل تبدیل می‌کند.

براساس نتایج تحقیق، بین هوش اخلاقی و تخلف رانندگی رابطه معکوس و معناداری وجود دارد. به عبارت دیگر، با افزایش هوش اخلاقی رانندگان، از میزان تخلف رانندگی آنان کاسته می‌شود. دانستنی‌های افراد از جهان پیرامون و الزامات رفتاری آن، زمانی در بهینه‌سازی رفتارهای فردی و اجتماعی اثرگذار است که همراه با نوعی از تعهد اخلاقی باشد. دانش و استعداد فردی، جدا از اخلاقی‌بودن، ممکن است به‌جای مواهب، به مصایب رفتاری برای خود فرد و دیگران در جامعه منجر شود. با وجود تعهد اخلاقی و هوش اخلاقی است که افراد از بسیاری خطاها و کج‌روی‌ها دوری می‌کنند. رانندگی مستعد رفتارهای پرخطر است و به بهره‌گیری جدی از هوش اخلاقی نیاز دارد تا در پرتو آن، رانندگان، سرنشینان خودرو و عابران پیاده احساس آرامش و ایمنی کنند. هوش اخلاقی نیاز به پلیس را برای تنظیم رفتار

مفید است که برای هم‌نوایی با قواعد ترافیکی و رعایت آنها در همه مواقع، و ایجاد انگیزه در مردم، برای کاهش میزان تخلفات ترافیکی آنها تأثیرگذار است.

پیشنهاد می‌شود مرکز آمار راهنمایی و رانندگی و پلیس راه، از طریق رسانه‌های گروهی آمار تخلفات و تصادفات ترافیکی و هزینه‌ها و خسارات ناشی از این سوانح را منعکس، مردم را از وضعیت ترافیکی شهر، استان و کشور آگاه سازند. همچنین، به آنها هشدار دهند که در صورت بی‌توجهی به تجدیدنظر در رفتارهای نامناسب ترافیکی خود، همچنان با افزایش این آمار و پیامدهای مخرب و زیان‌بار آن برای خود و هم‌نوعانشان مواجه خواهند بود.

باتوجه به معنادار بودن رابطه متغیر هوش اخلاقی با تخلف رانندگی در این تحقیق، مشخص می‌شود که ارتقاء سطح هوش اخلاقی در میان افراد و به‌ویژه کودکان، اهمیت بسیار زیادی در کاهش میزان تخلفات رانندگی دارد. براین اساس، به پژوهشگران بعدی پیشنهاد می‌شود راهکارهای عملی افزایش هوش اخلاقی را در افراد جامعه مطالعه کنند.

#### منابع

- احمدی، س. (۱۳۸۸). *بررسی تخلفات ترافیکی رانندگان و عوامل اجتماعی مؤثر بر آن در شهر یاسوج*، طرح پژوهشی، یاسوج، معاونت پژوهشی و فناوری دانشگاه یاسوج.
- احمدی، س. (۱۳۸۹). «بررسی تأثیر عامل خودرو بر تخلف رانندگی» *فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک*، سال ۵، ش ۱۷، ص ۸۲-۷۳.
- احمدی، س. (۱۳۹۰). «بررسی رابطه آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی و تخلف رانندگی در بین رانندگان» *فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک*، سال ششم، ش ۲۱، ص ۱۸-۱.
- احمدی، س.؛ عادل، ع. و امیری، ر. (۱۳۹۱). «بررسی رابطه احساس بی‌نظمی و احساس ناامنی در بین

متغیرهای مزاحم نیست. همچنین، بافت اجتماعی و نسبتاً عشیره‌ای جامعه مدنظر، نوعی همگونی نسبی را در بعضی رفتارهای اجتماعی همچون رانندگی پدید آورده است؛ به‌گونه‌ای که متغیرهای زمینه‌ای که نسبتی با شرایط سواد و آگاهی ندارند، تفاوتی در میزان تخلفات رانندگی عابرین پدید نیاورده است.

#### پیشنهادها

باتوجه به اینکه طی دوره زمانی ۲ ماه قبل از انجام پژوهش، ۹۴/۸ درصد از رانندگان در مواردی مرتکب تخلف ترافیکی شده‌اند، پیشنهاد می‌شود برای کاهش میزان تخلفات در کوتاه‌مدت، پلیس راهنمایی و رانندگی بر ترافیک شهری با سیستم نظارتی قوی تری نظارت کند و با تخلفات ترافیکی برخورد جدی‌تر و قاطعانه‌تری داشته باشد.

با توجه به نتایج، مبنی بر کم بودن میزان آگاهی ترافیکی رانندگان، پیشنهاد می‌شود رسانه‌ها برای آگاه‌سازی مردم درباره این امر مهم، بیشتر تلاش کنند. در این زمینه، ساخت و پخش انیمیشن‌ها و ساخت برنامه‌های مستندی که درباره پیامدهای سهل‌انگاری‌ها و تخلفات ریزودرشت ترافیکی هستند، از طریق شبکه استانی مفید واقع می‌شود.

برگزاری همایش‌های عمومی و علمی با موضوع ترافیک و فرهنگ ترافیک در شهر، برای آشناسازی مردم با زوایای مختلف ترافیک و ارتقاء فرهنگ ترافیک در میان آنان.

شهرداری با استانداردسازی ترافیکی خیابان‌ها و ایجاد پارکینگ‌های شهری موجب کاهش درصدی از میزان تخلفات ترافیکی می‌شود.

برگزاری نمایشگاه‌های عمومی عکس و فیلم درباره تخلفات و سوانح ترافیکی، تلنگر و هشدار برای مردم درباره پیامدهای رعایت نکردن قواعد و هنجارهای ترافیکی است.

نصب بیلبردهایی از عکس‌ها و جملات تأثیرگذار به صورت کارشناسی شده و براساس اصول روان‌شناختی کاری

تصادفات براساس سناریوهای مختلف»، سومین کنفرانس ملی تصادفات جاده‌ای، سوانح ریلی و هوایی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد زنجان.

پایگاه خبری تحلیلی فردا نیوز. (۱۳۹۰). ۲۰ میلیارد دلار خسارت سالانه تصادفات، پایگاه خبری تحلیلی فردا نیوز، تاریخ انتشار ۱۳۹۰/۱۱/۶

<http://www.fardanews.com/fa/news/184773/20-%D9%85%DB%8C>

رشیدآبادی، ز. و پارسا، ز. (۱۳۹۳). «بررسی تطبیقی اصول هوش اخلاقی از دیدگاه میکله بوربا و خواجه نصیرالدین طوسی»، نخستین همایش ملی علوم تربیتی و روان‌شناسی، مرودشت.

سازمان مشاوره فنی و مهندسی شهر تهران، مهندسین مشاور سبزینه. (۱۳۷۹). «رویکرد جامعه‌شناختی به تخلف‌زایی ترافیکی در تهران»، مجله شهرداری‌ها، ش ۱۴، ص ۱۹-۱۵.

سلیمان اختیاری، ی. و شمس، م. (۱۳۸۸). «بسیج‌های رسانه‌ای اطلاع‌رسانی آموزشی و پیشگیری از حوادث ترافیکی»، پژوهش‌های مدیریت انتظامی، ش ۲، ص ۲۶۷-۲۵۲.

سوری، ح؛ رویانیا، م؛ زالی، ع. و موحدی‌نژاد، ع. (۱۳۸۸). «بررسی سوانح ترافیکی قبل و بعد از اجرای چهار فعالیت اجرایی پلیس راهنمایی و رانندگی کشور»، مجله پژوهنده، سال ۱۴، ش ۶۷، ص ۲۰-۱۵.

فراست، م. و صادقی، ز. (۱۳۹۰). «بررسی انگیزه تخلفات از دیدگاه رانندگان وسایل نقلیه شخصی شهر اصفهان»، اولین همایش ملی ترافیک، ایمنی و راهکارهای اجرایی ارتقای آن، کرمان.

فکوهی، ن. (۱۳۷۵). «تخلف رانندگی، فرهنگ، قانون و مشارکت» مجله صنعت حمل‌ونقل، ش ۱۵۰، ص ۵۵-۵۴.

محمدی، س؛ نخعی، ن؛ برهانی، ف. و روشن‌زاده، م. (۱۳۹۲). «ابعاد هوش اخلاقی در حرفه پرستاری یک مطالعه توصیفی مقطعی در شرق ایران»، مجله

شهروندان یاسوجی»، فصلنامه پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی، سال ۱، ش ۳، ص ۸۰-۶۳.

احمدی، س. و امیری، ر. (۱۳۹۱). «بررسی رابطه عملکرد پلیس راهنمایی رانندگی و تخلف رانندگی»، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک (در دست چاپ).

آگبرن، و. (۱۳۶۷). «پس‌افتادگی فرهنگین»، ترجمه: بیوک محمدی، مجله کیهان فرهنگی، ش ۵۷، ص ۳۷-۳۵.

آل عمران، ر. و آل عمران، ع. (۱۳۹۱). «بررسی تأثیر ارتقای سطح سواد بر میزان تخلفات راهنمایی و رانندگی در ایران»، فصلنامه علمی پژوهشی مطالعات راهور، سال ۱، ش ۳، ص ۵۰-۳۷.

امین‌بیدختی، ع؛ شریفی، ن. و زرگر، م. (۱۳۹۱). «تدوین و اولویت‌بندی راهبردهای کاهش ناهنجاری‌های رفتار رانندگی با استفاده از مدل SWOT»، پژوهش‌نامه نظم و امنیت انتظامی، ش ۱۷، ص ۲۶-۱.

آواز، ز. و حبیبیان، م. (۱۳۸۹). «بررسی جامعه‌شناختی تأثیر اخلاق ترافیک شهروندی بر تخلفات رانندگی، به تفکیک جنسیت؛ مطالعه موردی: کلانشهر تهران»، یازدهمین کنفرانس بین‌المللی حمل و نقل و ترافیک ایران.

پایگاه خبری تحلیلی فردا نیوز. (۱۳۹۰). ۲۰ میلیارد دلار خسارت سالانه تصادفات، پایگاه خبری تحلیلی فردا نیوز، تاریخ انتشار ۱۳۹۰/۱۱/۶

<http://www.fardanews.com/fa/news/184773/20-%D9%85%DB%8C>

خاکی، ع؛ جعفری حقیقت‌پور، پ. و خسروپور، م. (۱۳۹۳). «ارزیابی نقش کلیدی فرهنگ و آموزش مجازی ترافیک در درک علائم ترافیکی برای کاهش



- سال ۶، ش ۱، ص ۶۷-۶۰.
- یونسیان، م. و مرادی، ع. (۱۳۸۳). «آگاهی، نگرش و عملکرد رانندگان، در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی در تهران»، مجله بهداشت و انستیتو تحقیقات بهداشتی، دوره ۳، ش ۳، ص ۶۶-۵۷.
- Borba, M. (2005) *Building Moral Intelligence: The Seven Essential Virtues That Teach Kids To Do The Right Thing*. San Francisco Jossey-Bass.
- Duane, F. Shell, A. Ian M. Newman, Ana Lucía Córdova-Cazar Jill, B. Heese, M. (2015) "Driver Education and Teen Crashes and Traffic Violations in the First two Years of Driving in A Graduated Licensing System" *Accident Analysis and Prevention*, 82: 45-52.
- Krejcie, R. V. & Morgan, D. W. (1970) "Determining Sample Size for Research Activities". *Educational and Psychological Measurement*, 30: 607-610.
- Lennick, D. E. Kiel, F. (2011) *Moral Intelligence, Enhancing Business Performance Success in Turbulent Times*. New Jersey: Pearson Education.
- Pelsmacker, P. D. Janssens, W. (2007) "The Effect of Norms, Attitudes and Habits on Speeding Behavior: Scale Development and Model Building and Estimation". *Accident Analysis and Prevention*, 39:6-15.
- White, K. M. Hyde, M. A. Walsh, SH. P. Watson, B. (2010) "An Investigation of the Beliefs Influencing Drivers' Hands-Free and Hand-Held Mobile Phone Use", *Transportation Research Part F*, 13:9-20.
- World Health Organization. (2009) *Global status report on road safety: time for action*, Geneva, WHO Publishing.
- ایرانی اخلاق و تاریخ پزشکی، دوره ۶، ش ۵، ص ۶۶-۵۷.
- مرفوک، راهنمایی و رانندگی استان کهگیلویه و بویر احمد. (۱۳۹۲). گزارش‌های داخلی از تخلفات ترافیکی در استان کهگیلویه و بویر احمد، یاسوج.
- مرکز آمار ایران. (۱۳۹۱). نتایج سرشماری سال ۱۳۹۰، تهران: مرکز آمار ایران.
- میرفردی، ا.؛ احمدی، س. و امیری، ر. (۱۳۹۲). «بررسی رابطه سرمایه اجتماعی و آگاهی ترافیکی با نظم‌گریزی عابران پیاده (مورد مطالعه شهر یاسوج)»، فصلنامه پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی، سال دوم، ش ۲ (۶)، صص ۲۵-۴۰.
- میرفردی، ا.؛ احمدی، س. و امیری، ر. (۱۳۹۳). «رابطه سرمایه اجتماعی و تخلفات رانندگی (مورد مطالعه شهر یاسوج)»، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور (علمی-پژوهشی)، ش ۹، ص ۱۱-۳۷.
- نقوی، م. (۱۳۸۱). سیمای مرگ‌ومیر در ۱۸ استان کشور در سال ۱۳۸۰، معاونت سلامت وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی.
- هلاکویی نایینی، ک. و مرادی، ع. (۱۳۸۵). «آگاهی، نگرش و عملکرد عابرین پیاده، در زمینه رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی در عبور از محدوده‌های چهارراه‌های اصلی شهر تهران»، فصلنامه پایش، سال ۶، ش ۱، ص ۳۵-۲۷.
- یعقوبی، ح. (۱۳۷۹). «بررسی نقش عوامل انسانی در بروز تصادفات رانندگی در ایران»، مجله اندیشه و رفتار،

