

The Prevalence of Violence in Driving among Motor Vehicles Drivers in Tehran

Hamid Soori¹ , Taraneh Yousefinezhadi^{1*} , Alireza Razaghi¹ 

1. Safety Promotion and Injury Prevention Research Center, Shahid Beheshti University of Medical Sciences, Tehran, Iran
*Corresponding Author: t.yousefinezhadi@gmail.com

Abstract

Background and Objectives: Traffic accidents outcomes not only involve death and injury in the community, but also lead to a collapse in social relationships, disturbing mental health, and lowering the quality of life of people in these communities. Violent behaviors in driving in addition to physical harm and death also affect the social and mental health of citizens. This research was conducted to identify violent behavior of motor vehicle drivers and to measure and distribute these behaviors in Tehran.

Methods and Materiales: This research was carried out using a researcher-made questionnaire with high validity and reliability in the period of September-December 2018. The questionnaire consisted of two sections of demographic information of drivers and 20 specific questions about violent behaviors. Exclusive questions on the 5-point Likert scale were completely disagreeable = 1 to totally agree = 5. Content validity coefficient was used to calculate content validity, which was 0.7 for any questions and 0.72 for all questions. Using the 10 experts, content validity index was also 0.8. Cronbach's alpha coefficient was used for reliability. Cronbach's coefficient was 0.7. Data were analyzed using SPSS software version 22 and descriptive statistics and non-parametric statistical analysis (Mann-Whitney and Kruskal).

Result: Being nervous from getting stuck in traffic or getting stuck behind a slow-driving driver has the highest distribution among drivers (11.2). The lowest mean was the passing of red lights and tongues or smears for other drivers. Investigating the relationship between demographic variables and the degree of violence in drivers also showed a significant relationship between vehicle type and mean of violence ($p = 0.001$) and between mean of violence in two groups of drivers who had a history of conflict and the group which did not have ($p = 0.018$).

Conclusion: Considering that violent behavior in driving can have many negative consequences in the society, educations should be applied for people who have a history of conflict and engagement with other people and have less patience in traffic; in order to improve driving behavior, aggression control and respecting the law.

Keywords: Violence, Driving, Behavior, Tehran

How to cite this article:

Soori H, Yousefinezhadi T, Razaghi A. The Prevalence of Violence in Driving among Motor Vehicles Drivers in Tehran. *J Saf Promot Inj Prev.* 2018; 6(4):215-22.

بررسی شیوع خشونت در رانندگی بین رانندگان شهر تهران

حمید سوری^۱، ترانه یوسفی نژادی^{۱*}، علیرضا رزاقی^۱

۱. مرکز تحقیقات ارتقای ایمنی و پیشگیری از مصدومیت ها، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی، تهران، ایران.

چکیده

سابقه و هدف: سوانح ترافیکی و پیامد ترافیک ناهنجار نه تنها شامل مرگ و مصدومیت در جامعه می شود بلکه موجب گسیختگی روابط اجتماعی، برهم خوردن سلامت روان و پایین آمدن کیفیت زندگی مردم این جوامع می شود. رفتارهای خشونت آمیز در رانندگی علاوه بر آسیب جسمانی و مرگ، بر سلامت اجتماعی و روانی شهروندان نیز تأثیر می گذارد. این تحقیق باهدف شناسایی رفتارهای خشونت آمیز رانندگان وسایل نقلیه موتوری و اندازه گیری و توزیع این رفتارها در تهران انجام شد.

روش بررسی: این پژوهش با استفاده از یک پرسشنامه پژوهشگر ساخته با روایی و پایایی بالا در بازه زمانی شهریور تا آذر ۱۳۹۷ انجام شد. پرسشنامه دارای دو بخش اطلاعات دموگرافیک رانندگان و ۲۰ سؤال اختصاصی در مورد رفتارهای خشونت آمیز بود. سؤالات اختصاصی در مقیاس ۵ درجه ای لیکرت از کاملاً مخالفم=۱ تا کاملاً موافقم=۵ طراحی شد. برای محاسبه روایی محتوایی از ضریب نسبت اعتبار محتوا استفاده شد که برای هر سؤالات بالای ۰/۷ و برای کلیه سؤالات ۰/۷۲ بود. با استفاده از نظر ۱۰ متخصص شاخص روایی محتوا نیز ۰/۸ محاسبه شد. برای پایایی از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شد. ضریب کرونباخ ۰/۷ بود. تحلیل داده ها با استفاده از نرم افزار SPSS نسخه ۲۲ و آمار توصیفی و تحلیل آماری ناپارمتریک (من ویتنی و کروسکال) انجام شد.

یافته ها: رفتار عصبی شدن از گیر افتادن در ترافیک یا گیر افتادن پشت راننده ای که آهسته رانندگی می کند، بیشترین توزیع را در بین رانندگان داشت (۱/۱۲). کمترین میانگین نیز مربوط به عبور از چراغ قرمز و زبان یا شکلک درآوردن برای سایر رانندگان بود. بررسی ارتباط متغیرهای دموگرافیک با میزان خشونت در رانندگان نیز نشان داد، بین نوع وسیله نقلیه و میانگین خشونت ($p=0.001$) و بین میانگین خشونت در دو گروه از رانندگان که سابقه درگیری و نزاع داشتند و گروهی که نداشتند، ارتباط معنادار دیده شد ($p=0.018$).

نتیجه گیری: با توجه به اینکه رفتار خشونت آمیز در رانندگی می تواند عواقب منفی زیادی در جامعه داشته باشد، بهتر است برای افرادی که سابقه نزاع و درگیر شدن با افراد دیگر را دارند و صبر و تحمل کمتری در ترافیک دارند، آموزش و فرهنگ سازی در جهت اصلاح رفتار رانندگی، کنترل پرخاشگری رانندگی و احترام به قانون به کار گرفته شود.

واژگان کلیدی: خشونت، رانندگی، رفتار، تهران

را به خطر انداخته و آن ها در معرض انواع تصادفات جاده ای قرار می دهد (۳). رانندگی خشونت آمیز شامل هر رفتاری چه جسمی چه احساسی است که باعث آسیب رساندن به رانندگان دیگر یا عابران پیاده می شود (۴). هدف این رفتارهای خشونت آمیز آسیب، ارعاب، تهدید، تسلط، انتقام جویی و ناراحت کردن سایر کاربران جاده است (۵).

خشونت در رانندگی زمانی رخ می دهد که راننده تحت تأثیر عوامل مختلف، وسیله نقلیه خود را به طرزی ناامن و خلاف مقررات هدایت می کند. نمونه هایی از رفتارهای رانندگان خشن و پرخاشگر شامل

سوانح ترافیکی همواره یکی از مهم ترین مشکلات سلامت عمومی جامعه هستند و بر اساس آمار سازمانی جهانی بهداشت در سال ۲۰۱۵ حدود ۱/۲۵ میلیون نفر در جاده ها جان خود را از دست داده اند (۱). رفتار رانندگان به عنوان یکی از عوامل کلیدی در بروز تصادفات ذکر شده است (۲). رفتار رانندگی توأم با خشونت یک پدیده هشداردهنده است که ایمنی رانندگان و عابران پیاده

t.yousefinezhadi@gmail.

* آدرس نویسنده مسئول مکاتبات:

هستند. مردان جوان بیشتر تحت تأثیر فشارهای سایر رانندگان یا عابران پیاده در جهت بروز رفتارهای تهاجمی قرار می‌گیرند (۱۲).

برخی مطالعات در کشورهای مختلف به بررسی رفتارهای خشونت‌آمیز و تهاجمی پرداخته‌اند. مطالعه‌ای با عنوان << خشونت جاده‌ای: یک مطالعه اکتشافی روی تجربیات رانندگی تهاجمی در جاده‌های هند >> در سال ۲۰۱۳ انجام شده است. ۲۰۰ راننده به‌طور تصادفی در شهر دهلی انتخاب شدند و با سؤالات نیمه ساختاریافته از آن‌ها در خصوص رانندگی تهاجمی پرسیده شد. نتایج این پژوهش نشان داد بوق زدن، رانندگی در مسیر اشتباه، پخش موزیک با صدای بلند در سایر خودروها و آب‌وهوای گرم و مرطوب احتمال بروز رفتارهای خشن را در بین رانندگان باخشم بالا افزایش می‌دهد. رانندگان عصبانی بیشتر مستعد درگیر شدن مستقیم و بروز عصبانیت خود از جمله اخطار، بی‌احترامی لفظی، فریاد و بحث، راه ندادن به سایر رانندگان و ضربه زدن به خودروهای دیگر در اعتراض به آن‌ها می‌باشند (۱۳). همچنین پژوهشی که روی ۱۸۵ نفر از ساکنین شهر مشهد انجام شده است نشان داده که میزان پرخاشگری در بین رانندگان ایرانی در مقایسه با کشورهای اروپایی مانند اسپانیا، انگلیس و هلند به‌مراتب بیشتر است (۱۴).

با توجه به بالا بودن رفتارهای خشونت‌آمیز و نگرانی از افزایش آمار تصادفات به دلیل بروز این رفتارها، این تحقیق باهدف شناسایی رفتارهای خشونت‌آمیز رانندگان وسایل نقلیه موتوری و اندازه‌گیری و توزیع این رفتارها در شهر تهران انجام شد. نتایج این پژوهش می‌تواند در کنترل و سیاست‌گذاری‌های آتی مورد استفاده مسئولین مرتبط قرار بگیرد.

مواد و روش‌ها

این پژوهش توصیفی و مقطعی با استفاده از یک پرسشنامه پژوهش ساخته با روایی و پایایی بالا در بازه زمانی شهریور تا دی‌ماه ۱۳۹۷ انجام شد. این پرسشنامه با استفاده از مرور متون و بررسی مقالات مرتبط طراحی شد. پرسشنامه دارای دو بخش اطلاعات دموگرافیک رانندگان و ۲۰ سؤال اختصاصی در مورد رفتارهای خشونت‌آمیز بود. اطلاعات دموگرافیک رانندگان شامل سن، جنس، میانگین تعداد ساعات رانندگی در طول هفته، میانگین مسافت طی شده در طول هفته، زمان تقریبی که صرف پیام دادن با تلفن همراه در طول رانندگی می‌شود، تعداد جریمه‌های رانندگی و نوع جریمه‌ها (سرعت غیر مجاز، سبقت و مانند این‌ها)، تعداد تصادفات رانندگان تاکسون، دفعات مقصر شناخته شدن در تصادفات، دفعات بازداشت شدن به دلیل بروز رفتار خشونت‌آمیز و دعوا و قیمت تقریبی خودرو بود. سؤالات اختصاصی در مقیاس ۵ درجه‌ای لیکرت از کاملاً مخالفم=۱

ویراژ دادن پی‌درپی، سبقت غیرقانونی و یا خطرناک، بوق زدن بی‌مورد و ممتد، فریاد کشیدن، فحاشی و توهین از طریق اشارات و حرکات دست و یا چهره، کورس گذاشتن با خودروهای دیگر، با سرعت آهسته مقابل خودروهای دیگر رانندگی کردن به‌منظور اذیت و آزار رانندگان، خارج گشتن از خودرو و گلاویز شدن با سایر رانندگان، چراغ زدن‌های بی‌مورد به‌عنوان علامت برای کنار کشیدن راننده روبرویی، بافاصله خیلی اندک به تعقیب خودروها پرداختن به‌منظور به وحشت انداختن، دست‌پاچه کردن و از مسیر کنار زدن رانندگان، با سپر به خودروهای روبرویی کوبیدن، ترمز کردن‌های بی‌مورد و ناگهانی، ایجاد راه‌بندان و سد معبر، پارک کردن مقابل درب پارکینگ‌ها و یا پارک کردن خودرو به‌طور نامناسب، نزدیک کردن بیش‌ازاندازه اتومبیل خود به اتومبیل دیگر، رانندگی با سرعت بسیار بالا، لایبی کشیدن در ترافیک و عبور از چراغ‌قرمز و علائم هشدار هست (۶).

در هنگام پرخاشگری و عصبانیت، غالب شدن عوامل عاطفی بر فرد و احتمالاً عدم کنترل بر رفتار، منجر به رفتار مخاطره‌آمیز می‌شود. رانندگان پرخاشگر سرعت بیشتری دارند و بیشتر خطر می‌کنند. رانندگان پرخاشگر رفتارهای پرخاشگر مانند عبور از چراغ‌قرمز، تغییر مکرر مسیر حرکت و عدم رعایت فاصله قانونی را بیشتر نشان می‌دهند (۷). رانندگان می‌توانند سطوح مختلفی از خشونت را از خفیف مانند حرکات غیرکلامی یا مسدود کردن راه سایر رانندگان تا میزان خشونت شدید مانند حملات فیزیکی به سایر کاربران راه باشد (۸). حالت‌های احساسی مانند خشونت و اضطراب می‌تواند منجر به تصادفات جاده‌ای شود. خشم منجر به رانندگی به طرز خطرناک و رفتارهای تهاجمی به سمت سایر رانندگان می‌شود. سبک رانندگی ناشی از خشم به‌عنوان یکی از سه تهدید مهم در بزرگراه‌ها عنوان شده است (۹).

بروز رفتارهای خشونت‌آمیز در بین رانندگان علل مختلفی دارد. تحقیقات انجام‌شده در دهه‌های اخیر نشان داده عوامل اصلی بروز این رفتارها را می‌توان در ۴ گروه دسته‌بندی کرد (۱۰). علل روانشناسی (شخصیت تهاجمی، جستجو برای آدرنالین، خصومت، رقابت، جنسیت)، علل اجتماعی (وجود مسافران در ماشین؛ سن و جنس فرد)، زمان (فشار و کمبود زمان و چه وقتی از روز) و علل محیط‌زیست عوامل مرتبط (وضعیت جاده، تراکم ترافیک و شرایط آب و هوایی). در مورد عوامل روان‌شناختی، تحقیقات نشان داده است که هم مردان و هم زنان مستعد بروز انواع رفتار تهاجمی خفیف در ترافیک هستند اما در مردان احتمال درگیری فیزیکی و رفتارهای خشونت‌آمیز شدید بیشتر وجود دارد (۱۱). همچنین جوانان بیشتر مستعد دچار تصادف شدن به دلیل بروز رفتارهای خشونت‌آمیز

تا کاملاً موافقم = ۵ طراحی شد؛ بنابراین، امتیاز محور خشونت در رانندگان بین ۱ و ۵ متغیر بود.

در این مطالعه مقطعی از نمونه‌گیری در دسترس استفاده شد. پرسشنامه توسط رانندگان وسایل نقلیه موتوری مختلف در پایانه های مسافری و سایر مناطق مختلف شهر تهران تکمیل شدند. ابتدا توضیحاتی در مورد هدف پژوهش و رعایت محرمانگی به آنها داده شد و سپس پرسشنامه با ارائه توضیحاتی در مورد سوالات توسط آنها تکمیل شد. اندازه نمونه بر اساس فرمول حجم نمونه برابر ۳۸۴ نفر محاسبه شد.

برای محاسبه روایی محتوایی از ضریب نسبت اعتبار محتوا^۱ استفاده شد. CVI برای هر سوالات بالای ۰/۷ و برای کلیه سوالات ۰/۷۲ بود. با استفاده از نظر ۱۰ متخصص شاخص روایی محتوا^۲ نیز ۰/۸ محاسبه شد. برای پایایی از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شد. ضریب کرونباخ ۸۵ درصد بود. تحلیل داده‌ها با استفاده از نرم‌افزار SPSS نسخه ۲۲ و آمار توصیفی و تحلیل آماری ناپارامتریک انجام شد. برای محاسبه پایایی پرسشنامه از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شد که این میزان ۰/۷ بود. از آمار توصیفی برای خلاصه کردن داده‌ها استفاده شد. به دلیل نرمال نبودن داده‌ها از آزمون‌های ناپارامتری مانند من ویتنی و کروسکال برای تحلیل استنباطی داده‌ها استفاده شد.

یافته‌ها

در این مطالعه ۳۱۲ نفر شرکت کردند؛ بنابراین نرخ پاسخگویی حدود ۸۱ درصد بود. سایر رانندگان به دلیل تکمیل نکردن تمام بخش‌های پرسشنامه از مطالعه حذف شدند. نوع وسیله نقلیه مورد استفاده رانندگان به ترتیب، ۶۸/۲ درصد سواری، ۵/۲ درصد وانت، ۱۷/۹ درصد اتوبوس، ۲/۳ درصد مینی‌بوس، ۶/۴ درصد موتورسیکلت بود. ۸۷/۳ درصد شرکت‌کنندگان مرد و ۱۲/۷ درصد زن بودند. بیشترین گروه سنی رانندگان بالای ۴۶ سال بودند. میانگین سنی افراد شرکت‌کننده ۴۲ سال بود. میانگین میزان تقریبی کیلومتری که رانندگان در طول یک هفته رانندگی می‌کردند ۴۱ ساعت بود. میانگین سنی رانندگان در طول یک هفته رانندگی می‌کردند نیز ۱۳۱۴ کیلومتر بود. حدود ۵ دقیقه میانگین زمانی بود که رانندگان در طول روز صرف ارسال پیامک در حین رانندگی می‌کردند. میانگین قیمت تقریبی خودروهای رانندگان ۱۶۲۶۲۸۱۹۷ میلیون تومان بود.

۹۵/۷ درصد شرکت‌کنندگان سابقه مصرف مواد مخدر نداشتند و

۳/۴ درصد از رانندگان در ارتباط با مصرف مواد مخدر پاسخ مثبت دادند. در ارتباط با سؤال اینکه آیا رانندگان تابه‌حال به جرم نزع باکسی یا خشونت علیه کسی دستگیر شده‌اند نیز ۹۴/۳ درصد از شرکت‌کنندگان پاسخ منفی و ۵/۷ درصد از شرکت‌کنندگان پاسخ مثبت دادند. در مورد تعداد نمره منفی گواهینامه نیز ۹۲/۵ درصد از شرکت‌کنندگان نمره منفی خود را ۰ عنوان کردند. ۲/۸ درصد نمره منفی خود را ۱ اعلام و ۴/۷ درصد ۲ نمره منفی داشتند.

همان‌گونه که در جدول ۲ نشان داده شده است، گویه عصبی شدن از گیر افتادن در ترافیک یا گیر افتادن پشت راننده‌ای که آهسته رانندگی می‌کند، بیشترین توزیع را داشت (۱۱/۲). پس از آن بوق زدن برای راننده‌ای که عامل عصبانیت بوده بیشترین میانگین را داشت (۸/۴). کمترین میانگین نیز مربوط به عبور از چراغ قرمز و زبان یا شکلک درآوردن برای سایر رانندگان بود.

بررسی ارتباط متغیرهای دموگرافیک با میزان خشونت در رانندگان نیز نشان داد، بین نوع وسیله نقلیه و میزان خشونت ($p=0.001$) ارتباط معنادار دیده شد. تحلیل زوجی بین وسایل نقلیه نشان داد که اختلاف معنادار در دو گروه اتوبوس- ون و اتوبوس- موتورسیکلت دیده شده که به ترتیب برابر با ۰/۰۳ و ۰/۰۳ بودند، که نشان‌دهنده این موضوع است که اختلاف بین میانگین خشونت تنها به رانندگان اتوبوس مربوط است.

بین گروهی از رانندگان که قبلاً سابقه درگیری و نزاع داشتند و بین گروه دیگر که سابقه هیچ نوع درگیری نداشتند رابطه معنادار دیده شد ($p=0.018$). بین میزان قیمت خودرو و میزان خشونت نیز ارتباط معنادار دیده شد ($p=0.003$) اما ارتباط قوی نبود.

بین جنسیت و میزان خشونت ($p=0.062$)، گروه‌های سنی ($p=0.051$) و مصرف مواد مخدر ($p=0.039$)، بین متوسط زمان رانندگی در هفته ($p=0.023$) متوسط کیلومتر رانندگی در هفته ($p=0.099$)، زمان صرف شده جهت ارسال پیامک ($p=0.018$)، نمره منفی گواهینامه ($p=0.089$) و تعداد تصادف‌های قبلی و میزان خشونت ($p=0.004$)، ارتباط معنادار یافت نشد.

جدول ۱. توزیع امتیازات محورهای خشونت در رانندگی

مخالفم کاملاً (۱)	مخالفم (۲)	نه موافقم نه مخالفم (۳)	موافقم (۴)	کاملاً موافقم (۵)	محورهای خشونت
۲۸	۲۷/۴	۲۵	۱۴/۳	۵/۴	وقتی راننده‌های دیگر به علائمی که شما می‌دهید (مثل گردش به راست و ...) توجه نمی‌کنند یا بد رانندگی می‌کنند، شما عصبانی می‌شوید؟
۵۹/۳	۲۷/۵	۱۰/۲	۲/۴	۰/۶	اگر رانندگان دیگر شمارا عصبانی کنند، به قصد نشان دادن عصبانیت خود، آن‌ها را تعقیب می‌کنید؟
۶۷/۱	۱۶/۲	۱۳/۲	۰/۶	۳	وقتی رانندگان دیگر شمارا عصبانی می‌کنند، بافاصله کم پشت سرشان رانندگی می‌کنید و سعی می‌کنید آن‌ها را بترسانید؟
۲۷/۵	۳۴/۷	۱۹/۲	۱۲	۶/۶	به رانندگانی که موقع رانندگی شمارا عصبانی می‌کنند، با حرکات دست اعتراض می‌کنید؟
۴۵/۸	۲۹/۸	۱۶/۷	۳/۶	۴/۲	اگر رانندگان دیگر، موقع رانندگی شمارا عصبانی کنند، چه صدای شمارا بشنوند و چه نشنوند، به آن‌ها با صدای بلند بدویبراه می‌گویید؟
۷۱/۶	۱۷/۲	۸/۹	۱/۸	۰/۶	موقع رانندگی، اگر راننده‌ای شمارا اذیت یا عصبانی کند، برایش زبان یا شکلک درمی‌آورید؟
۴۷	۲۹/۸	۱۶/۷	۳/۶	۳	اگر شب موقع رانندگی، راننده‌ای شمارا عصبانی کند، برای اذیت کردن او از نوربالا استفاده می‌کنید؟
۱۶/۶	۳۰/۲	۲۶	۱۶	۱۱/۲	از گیر افتادن در ترافیک یا گیر افتادن پشت راننده‌ای که آهسته رانندگی می‌کند، عصبی می‌شوید؟
۶۴/۷	۲۵/۱	۴/۲	۴/۲	۱/۸	وقتی رانندگان دیگر شمارا عصبانی می‌کنند، سعی می‌کنید از آن‌ها انتقام بگیرید؟
۶۸/۳	۲۰/۱	۱۰/۴	۰/۶	۰/۶	موقع رانندگی، از چراغ قرمز عبور می‌کنید؟
۵۲/۴	۲۸/۷	۱۱/۶	۶/۱	۱/۲	اگر رانندگان دیگر، به فاصله بسیار نزدیکی پشت سر شما رانندگی کنند، سرعتتان را کم می‌کنید یا ترمز می‌گیرید تا مجبور شوند فاصله‌شان را با شما بیشتر کنند؟
۴۹/۱	۲۵/۷	۲۱	۳/۶	۰/۶	بدون استفاده از راهنما، تغییر مسیر ناگهانی می‌دهید؟
۴۲/۵	۳۰/۵	۲۱/۶	۲/۴	۳	به ماشینی که در جلوی شما رانندگی می‌کند بسیار نزدیک می‌شوید تا به راننده او بفهمانید که سریع‌تر براند یا از جلوی شما کنار رود؟
۲۲/۸	۲۵/۷	۳۱/۷	۱۱/۴	۸/۴	برای راننده‌ای که شمارا عصبانی کرده بوق می‌زنید؟
۷۳/۷	۱۸	۵/۴	۱/۸	۱/۲	وقتی راننده دیگر شما رو عصبانی می‌کند، سعی می‌کنید از ماشین پیاده شوید و با او گلاویز شوید؟
۶۸/۷	۱۵/۷	۱۲	۲/۴	۱/۲	با رانندگان دیگر مسابقه می‌دهید (کورس می‌گذارید)؟
۷۱/۱	۱۵/۷	۶	۵/۴	۱/۸	در زمان ترافیک، از شانه جاده عبور می‌کنید؟
۵۶/۵	۲۶/۸	۱۰/۷	۴/۸	۱/۲	بر سر جای پارک با رانندگان دیگر بحث و مجادله می‌کنید؟
۵۷/۱	۲۴/۴	۱۳/۷	۳	۱/۸	حتی اگر برای رسیدن به مقصد، به اندازه کافی زمان داشته باشید، با سرعت بیشتر از حد مجاز رانندگی می‌کنید؟
۵۳/۹	۲۷/۵	۹/۶	۵/۴	۳/۶	اگر موقعیتی پیش بیاید که فکر کنید جریمه یا تنبیه نخواهید شد، مقررات راهنمایی رانندگی را زیر پا می‌گذارید؟

بحث

خشونت و سابقه نزاع و درگیری قبلی رانندگان ارتباط معنادار مشاهده شد.

نتایج مطالعه‌ای که به بررسی ۲۰۰۰ رفتار تهاجمی رانندگی رانندگان پرداخته، نشان داده است که بیشترین رفتار تهاجمی مربوط به تغییر مسیر در یک خط و بوق زدن و کمترین فراوانی مربوط به تغییر مسیر چند خط و عبور از شانه جدول بوده است (۱۵). نتایج مطالعه مرگ و سوانح ناشی از خشونت جاده‌ای در کانادا، نشان داده بیشتر

یافته‌های مطالعه نشان داد که میانگین خشونت در زمان گیر افتادن در ترافیک یا گیر افتادن پشت راننده‌ای که آهسته رانندگی می‌کند، بیشتر است. پس از آن بوق زدن برای راننده‌ای که عامل عصبانیت بوده بیشترین میانگین را داشت و کمترین میانگین نیز مربوط به عبور از چراغ قرمز و زبان یا شکلک درآوردن برای سایر رانندگان بود. همچنین در پژوهش حاضر بین نوع وسیله نقلیه و میزان

بوده است (۱۸). در این مطالعه نیز افرادی که سابقه نزاع و درگیری قبلی داشتند، میزان خشونت بیشتری از خود بروز دارند.

همچنین نتایج مطالعه ای دیگر نیز نشان داده است، که از بین سه عامل مؤثر در وقوع تصادفات رانندگی، عامل ویژگی‌های شخصیتی بیشترین تأثیر را دارد. در زمینه عاطفی و هیجانی به ترتیب کلاً داغون بودن اعصاب و عصبانیت از ماشین کناری و در زمینه شناختی، به ترتیب مواردی مثل حواس پرتی، بی‌توجهی به جلو، مشغول بودن فکر به مشکلات اقتصادی و مشکلات شغلی، از جمله عواملی است که بیشتر موجب تصادفات رانندگی آن‌ها شده است. همچنین در زمینه عوامل رفتاری، مواردی مثل بی‌احتیاطی، کم بودن فاصله از ماشین جلویی، عدم کنترل ماشین، عجله برای رسیدن به مقصد، مشکلات ناشی از بیماری یا مریضی جسمانی و سرعت زیاد از میان سایر عوامل رفتاری، تأثیر بیشتری در تصادفات آنان داشته است (۱۹). بنابراین این نتایج نیز تأیید کننده نتایج پژوهش حاضر است.

نتایج مطالعه‌ای دیگر نیز نشان داده بین سن هم در مردان و هم زنان با بروز رفتارهای تهاجمی در رانندگی رابطه منفی داشت. بین میزان مسافت طی شده سالانه نیز با بروز رفتارهای تهاجمی در زنان رابطه منفی وجود داشت (۲۰)؛ اما در این مطالعه تفاوت معناداری در گروه‌های سنی مختلف و میزان کیلومتر طی شده توسط رانندگان دیده نشد. علت آن می‌تواند در این نکته باشد که مطالعه میانگین سنی افراد شرکت کننده و میزان تقریبی کیلومتری که رانندگان در طول یک هفته رانندگی می‌کردند نسبتاً بالا بود.

از نقاط قوت این پژوهش می‌توان به نرخ پاسخگویی بالای رانندگان اشاره کرد. از محدودیت‌های پژوهش نیز می‌توان به دسترسی دشوار به راننده‌ها اشاره کرد. با توجه به اینکه اکثر رانندگان مشغله بالا و حوصله کمی داشتند، بنابراین جلب همکاری آنها کمی دشوار بود. نمونه‌گیری در چند پایانه سطح شهر انجام شد که می‌تواند در پژوهش‌های آتی رانندگان در مناطق گسترده‌تری و حتی در جاده‌های برون‌شهری مورد پژوهش قرار بگیرند. همچنین به دلیل مسائل فرهنگی و اجتماعی، رانندگان زن کمتری در دسترس وجود داشت.

به طور کلی با توجه به اینکه رانندگی پرخطر و خشونت‌آمیز می‌تواند عواقب منفی زیادی در جامعه داشته باشد، بهتر است برای افرادی که سابقه نزاع و درگیری با افراد دیگر رادارند و صبر و تحمل کمتری در ترافیک دارند، آموزش و فرهنگ‌سازی در جهت اصلاح رفتار رانندگی، کنترل پرخاشگری رانندگی و احترام به قانون به کار گرفته شود. همچنین به رانندگان آموزش داده شود در صورت بروز خشونت از سمت رانندگان دیگر بهترین برخورد نادیده‌گیری و

موارد خشونت جاده‌ای به دلیل تغییر مسیر، جدال بر سر پارکینگ و اشارات بی‌ادبانه بوده است (۱۶). همچنین نتایج مطالعه‌ای که به بررسی تجربیات رانندگی تهاجمی در جاده‌های هند پرداخته نیز نشان داد بوق زدن، رانندگی در مسیر اشتباه، پخش موزیک با صدای بلند در سایر خودروها و آب‌وهوای گرم و مرطوب احتمال بروز رفتارهای خشن را در بین رانندگان باخشم بالا افزایش می‌دهد. رانندگان عصبانی بیشتر مستعد درگیری شدن مستقیم و بروز عصبانیت خود از جمله اخطار، بی‌احترامی لفظی، فریاد و بحث، راه ندادن به سایر رانندگان و ضربه زدن به خودروهای دیگر در اعتراض به آن‌ها می‌باشند (۱۳).

نتایج پژوهشی در مورد رابطه بین خشم جاده‌ای و تجربه تصادف در ۱۳۸۲ نمونه از رانندگان ایالات متحده نشان داده که اکثر رانندگان بیان کردند اکثراً اوقات به صورت لفظی با سایر رانندگان درگیر شدند تا به صورت فیزیکی و مستقیم. نتایج نشان داد خشونت جاده‌ای به طور قابل توجهی با رفتارهای رانندگی خطرناک از قبیل مصرف بیش از حد قانونی الکل، تعداد جریمه‌ها و سرعت غیرمجاز مرتبط است. با توجه به اینکه اکثر شرکت کنندگان در پژوهش به صورت خفیف و لفظی با سایر رانندگان برخورد کردند، رابطه معناداری با تعداد تصادفات در این پژوهش دیده نشد (۲). نتایج این مطالعه با مطالعه حاضر همسو بود زیرا در پژوهش حاضر نیز گلاویز شدن با سایر رانندگان توزیع کمی را نشان داده است.

نتایج اکثر مطالعات مشابه نشان داده است که بروز خشونت در رانندگی در بین مردان جوان‌تر بیشتر است (۱۲ و ۱۵ و ۱۶). به عنوان مثال نتایج مطالعه‌ای که پرخاشگری، خشونت و انتقام در رانندگان زن و مرد را بررسی کرده، نشان داد رانندگان مرد و زن میزان مشابهی از رفتار تهاجمی خفیف در رانندگی را گزارش می‌دادند، در مقابل، خشونت در میان رانندگان مرد بیشتر بود (۱۷). علت تفاوت نتایج این مطالعات با مطالعه حاضر می‌تواند در تعداد کم زنان شرکت کننده در مطالعه باشد چراکه تنها ۱۲/۷ درصد از رانندگان زن بودند و به همین خاطر ارتباطی بین جنسیت و میزان خشونت دیده نشد.

تجزیه و تحلیل تصادفات جاده‌ای ایران نیز نشان می‌دهد که ویژگی‌های شخصیتی کاربران جاده‌ای با میزان تخلفات و بروز تصادفات ارتباط دارد. برای مثال، در مطالعه‌ای که به بررسی و مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان عادی شهر تهران پرداخته مشخص شد که رانندگان متخلف از نظر ویژگی‌های شخصیتی با رانندگان عادی تفاوت دارند. به طوری که در مقیاس‌های خودبیمارانگاری، پارانویا، ضعف روانی، اسکیزوفرنی و مانیا میانگین علائم افسردگی، انحراف روانی - اجتماعی رانندگان متخلف از گروه‌های عادی جامعه بالاتر

کد اخلاق IR.SBMU.RETECH.REC.۱۳۹۷.۳۰۵
 است که با حمایت معاونت پژوهشی دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی اجرا شد.

تضاد منافع

نویسندگان اعلام می‌دارند که هیچ تضاد منافی در رابطه با نویسندگی و یا انتشار این مقاله ندارند.

عدم توجه است. به رانندگان آموزش داده شود که با نادیده‌گیری منزلت اجتماعی خود را بالا می‌برند. در صورتی که رانندگان دیگر قصد پیاده شدن یا برخورد فیزیکی را دارند کمک خواستن و گزارش به پلیس بهترین راه حل است. حمایت از رانندگان در مراجع قانونی در صورتی که مورد خشونت یا مورد توهین قرار گرفتند، بهبود سلامت روان آن‌ها، ایجاد همبستگی و رفاه اجتماعی، رفاه و خودباوری در آن‌ها می‌تواند در کاهش خشونت و رفتارهای تهاجمی مؤثر واقع شود.

تقدیر و تشکر

این مقاله حاصل طرح تحقیقاتی مصوب به شماره ۱۲۵۲۷ و

References

1. Global status report on road safety 2018. World Health Organization: 2018.
2. Wells-Parker E, Ceminsky J, Hallberg V, Snow RW, Dunaway G, Guiling S, et al. An exploratory study of the relationship between road rage and crash experience in a representative sample of US drivers. *Accident; analysis and prevention*. 2002;34(3):271-8. [[Pub Med](#)]
3. Popusoi S HA. Driving anger and aggressive tendency: the moderating role of emotion regulation strategy. *Bulletin of the Transilvania University of Brasov*. 2016;9(58):153-64.
4. Rowe R, Roman GD, McKenna FP, Barker E, Poulter D. Measuring errors and violations on the road: A bifactor modeling approach to the Driver Behavior Questionnaire. *Accident Analysis and Prevention*. 2015;74:118-25. [[Scopus](#)]
5. Trógolo MA, Melchior F, Medrano LA. The role of difficulties in emotion regulation on driving behavior. *Journal of Behavior, Health & Social Issues*. 2014;6(1):107-17.
6. Baker EA, Klipfel KM, van Dulmen MHM. Self-Control and Emotional and Verbal Aggression in Dating Relationships: A Dyadic Understanding. *Journal of Interpersonal Violence*. 2016;33(22):3551-71.
7. Manuel Sofia R, Cruz JFA. Self-control as a mechanism for controlling aggression: A study in the context of sport competition. *Personality and Individual Differences*. 2015;87:302-6. [[Scopus](#)]
8. Herrero-Fernández D. Do people change behind the wheel? A comparison of anger and aggression on and off the road. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2013;21:66-74. [[Scopus](#)]
9. Blankenship KL, Nesbit SM. Driving stimuli increases accessibility of aggression-related concepts in “angry” drivers. *Personality and Individual Differences*. 2013;55(2):135-40. [[Scopus](#)]
10. A G. Evaluating the psychometric properties of the aggressive driving behavior questionnaire (ADBQ): University of Central Florida; 2012.
11. Tenibiaje MO TD. Influence of Gender and Personality Characteristics on Violent Behaviour among Adolescents in Nigeria. *Asian Journal of Humanities and Social Studies*. 2014;2(1).
12. Krahé B, Fenske I. Predicting Aggressive Driving Behavior: The Role of Macho Personality, Age, and Power of Car. *Aggressive Behavior*. 2002;28(1):21-9. [[Scopus](#)]
13. Sagar R, Mehta M, Chugh G. Road rage: an exploratory study on aggressive driving experience on Indian roads. *The International journal of social*

- psychiatry. 2013;59(4):407-12. [[Pub Med](#)]
14. Haghayegh A, Oreyzi HR. Relation of Aggression Types according to Karen Horney's Theory with Negative and Positive Driving Behaviors and Accidents. Iranian Journal of Psychiatry and Clinical Psychology. 2009;15(1):81-5.
15. Shinar D, Compton R. Aggressive driving: an observational study of driver, vehicle, and situational variables. Accident; analysis and prevention. 2004;36(3):429-37. [[Pub Med](#)]
16. Smart RG, Mann RE. Deaths and injuries from road rage: cases in Canadian newspapers. CMAJ : Canadian Medical Association journal = journal de l'Association medicale canadienne. 2002;167(7):761-2. [[Pub Med](#)]
17. Hennessy DA, Wiesenthal DL. Aggression, violence, and vengeance among male and female drivers. Transportation Quarterly. 2002;56(4):65-75. [[Scopus](#)]
18. Soori H BR. A Comparative Study of the Personality Characteristics of Offender and Non-offender Drivers in District 2 of Tehran Traffic Police Department in 2008 Traffic management studies. 2010;3(11):105.
19. Rasooli R SD, Garousi SR. Impact of Human Factors on Driving Accidents. Rahvar Journal. 2015;4(12):103-24.
20. Lajunen T, Parker D. Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. Accident; analysis and prevention. 2001;33(2):243-55. [[Pub Med](#)]

