



بررسی رابطه نگرش به مشارکت اجتماعی در بُعد رفتاری و رعایت انضباط ترافیکی در بین رانندگان تاکسی شهر تهران در سال ۱۳۸۷^۱

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۰/۵/۱۵ | تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۱/۹/۲۸

سید رضا صالحی امیری

استادیار و عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات
dr.salehiamiri@gmail.com (مسئول مکاتبات)

رضا قهرمانی

کارشناس ارشد رشته مدیریت امور فرهنگی و برنامه‌ریزی فرهنگی

چکیده

مقدمه و هدف پژوهش: هدف کلی این نوشتار بررسی رابطه نگرش به مشارکت اجتماعی و رعایت انضباط ترافیکی است. تعیین رابطه نگرش به مشارکت در بعد عاطفی و احساسی و تمایل به رعایت انضباط ترافیکی، تعیین رابطه نگرش به مشارکت در بعد شناختی و تمایل به رعایت انضباط ترافیکی و تعیین رابطه نگرش به مشارکت در بعد انگیزشی و تمایل به رعایت انضباط ترافیکی و در بین رانندگان، از اهداف جزئی تحقیق هستند.
روش پژوهش: جامعه آماری تحقیق را رانندگان تحت پوشش سازمان تاکسیرانی شهر تهران که برای دریافت دوره‌های عمومی آموزش‌های امداد و نجات در مراکز تحت پوشش اداره کل سلامت شهرداری تهران، مراجعه کرده‌اند. بر اساس فرمول محاسبه حجم نمونه، ۳۴۰ نفر انتخاب شدند.

تکنیک جمع‌آوری اطلاعات بر اساس پرسشنامه محقق ساخته با مراجعه پرسشگران به جامعه آماری تحقیق در سطح شهر تهران انجام شد. علاوه بر استفاده از پرسشنامه، از روش‌های اسنادی و کتابخانه‌ای، مصاحبه با برخی کارشناسان و همچنین جستجوهای اینترنتی به عنوان مکمل روش فوق استفاده شده است. برای سنجش دقت ابزار از آزمون دقیق فیش در سطح احتمال خطای $\alpha=5\%$ استفاده خواهد شد. برای سنجش روایی آماری سؤالات پرسشنامه از آزمون خی‌دوی کارل پیرسون استفاده شد که با قرار گرفتن تابع نمونه‌ای آزمون در ناحیه بحرانی و رد فرضیه H_0 ، فرضیه تحقیق تأیید می‌شود. نتیجه می‌گیریم که مقیاس طراحی شده دارای روایی است.

نتیجه‌گیری: نتایج پژوهش با استفاده از آزمون خی‌دو کارل پیرسون در سطح اطمینان ۹۵ درصد و درجات آزادی مربوط به هر فرضیه، نشان داد: با تغییر میزان نگرش به مشارکت اجتماعی رانندگان در ابعاد رفتاری، انگیزشی، احساسی و شناختی، شاهد تغییر در میزان رعایت انضباط ترافیکی آنان هستیم.

واژگان کلیدی: انضباط ترافیکی، نگرش، مشارکت اجتماعی و ترافیک

مقدمه

در اجرای مقررات ترافیکی نمی‌توان تنها به نیروهای اجرایی و پلیس اتکا کرد؛ به دلایلی از جمله افزایش هزینه‌ها و کمبود نیروی انسانی نیاز است از مشارکت مردمی در این زمینه سود برد. با این هدف طرح‌های مختلفی از جمله طرح ترافیک مردمی به منظور پررنگ کردن نقش شهروندان در حل معضل ترافیک شهری مطرح شد. با انجام چنین طرح‌هایی می‌توان علاوه بر وادار کردن شهروندان به رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی، حمایت دستگاه‌ها و عوامل اجرایی شهرها را نیز به طور دائمی جلب کرد. با کنترل نامحسوس و ارائه گزارش‌ها مردمی نیز از تخلفات و مشکلات ترافیکی توسط شهروندان که صلاحیت آنها مورد تایید پلیس می‌باشد کلیه فضای شهری به طور تقریباً کامل پوشش داده خواهد شد.

برابر اعلام مراجع رسمی کشور، هر ساعت ۳ نفر و هر سال حدوداً ۲۸ هزار نفر به خاطر تصادفات جاده‌ای و درون شهری جان خود را از دست می‌دهند (رضائی، ۱۳۸۵: ۱۸۳) همچنین نزدیک به ۳۰۰ هزار نفر دیگر مصدوم و معلول می‌شوند (امیرکازمی، ۱۳۸۵: ۲۸۰) سالانه بیش از یک میلیون خودرو و موتورسیکلت در داخل کشور تولید می‌شود یعنی رشد خودرو در کشور بیش از ۱۷ درصد است ولی رشد تولید راه کمتر از دو درصد است و با این آمار اگر تعداد نیروهای پلیس شاغل در کنترل ترافیک جاده‌ای نیز اضافه شود ملاحظه می‌شود که ۳۰ هزار کشته آمار بعیدی به نظر نمی‌رسد (همان) و روزانه ۲۰ میلیارد تومان هزینه تصادفات رانندگی در کل کشور است (همان: ۲۸۱).

با وجود مرگ و میرهای فراوان ناشی از وسایل حمل و نقل، به نظر می‌رسد که جدا کردن آنها از زندگی غیرممکن باشد و افزایش جمعیت و گسترش شهرهای بزرگ، توسعه تکنولوژی، علم و صنعت و ارتباطات موجود بین تمدن‌ها باعث از بین رفتن مرزها شده و لزوم حرکت و عبور و مرور از کشوری به کشور دیگر و از قاره‌ای به قاره دیگر شده است. با عنایت به اینکه وسایل نقلیه یکی از مهم‌ترین وسایل زندگی بوده و مورد نیاز شدید جامعه می‌باشد و همه به نوعی با آن سروکار دارند، لذا می‌طلبند جامعه را به سوئی سوق دهیم که بتوان به طور مطلوب از جهات کمی و کیفی بر مشکلات ترافیک غلبه کرده و جهت دستیابی به این اهداف بایستی نه تنها رانندگان، بلکه تمام مردم را نسبت به قوانین و مقررات ترافیکی آگاهی و شناخت کافی داد.

لذا عدم رعایت قوانین و انضباط ترافیکی در بین رانندگان از جمله ناهنجاری‌هایی است که همگان، همه روزه در سطح خیابان‌ها و آزاد راه‌های داخل شهر و جاده‌های بین شهری مرتکب آن شده یا شاهد ارتکاب آنها توسط رانندگان دیگر هستند. بر اساس آمار منتشره، تلفات جانی و صدمات مالی ناشی از این مسئله، سهم عمده‌ای در آمار کل سالیانه تلفات جانی و خسارات مالی دارد (رضائی، ۱۳۸۵: ۱۸۳) همچنین نتایج تحقیقات نشان داده‌اند که هنجارها (مقررات راهنمایی و رانندگی) به اندازه لازم رعایت نمی‌شود (رفیع پور، ۱۳۷۸: ۹۲) لذا در ارتباط با مسئله ترافیک با نوعی آنومی مواجه هستیم، زیرا نه فقط تعداد قابل توجهی از مردم با وصف چراغ قرمز عابر پیاده عبور می‌کردند بلکه تعداد بسیار زیادی از موتورسوارها در هنگام چراغ قرمز و ترافیک سنگین از پیاده‌روها عبور می‌کردند (همان، ۹۳) اما سؤال اساسی تحقیق این است که آیا اساساً در بین جامعه آماری تحقیق و در شرایط فعلی زمان، آنومی به معنای عدم رعایت هنجارهای مربوط به قوانین راهنمایی و مقررات رانندگان وجود دارد؟ آیا بین نگرش به مشارکت اجتماعی با میزان تمایل به رعایت مقررات و انضباط ترافیکی رابطه وجود دارد؟

اهداف تحقیق

۱-۱- هدف کلی:

بررسی رابطه نگرش به مشارکت اجتماعی در بعد رفتاری و رعایت انضباط ترافیکی

۱-۲- اهداف جزئی:

- ۱) تعیین رابطه نگرش به مشارکت در بعد عاطفی و احساسی و تمایل رعایت انضباط ترافیکی
- ۲) تعیین رابطه نگرش به مشارکت در بعد شناختی و تمایل رعایت انضباط ترافیکی
- ۳) تعیین رابطه نگرش به مشارکت در بعد انگیزشی و تمایل به رعایت انضباط ترافیکی
- ۴) تعیین میزان تمایل به رعایت انضباط ترافیکی در بین رانندگان
- ۵) تعیین رابطه میزان تمایل به رعایت انضباط ترافیکی و وضعیت تأهل رانندگان
- ۶) تعیین رابطه میزان تمایل به رعایت انضباط ترافیکی و سن رانندگان
- ۷) تعیین رابطه میزان تمایل به رعایت انضباط ترافیکی و میزان تحصیلات

شد. به این منظور ابتدا ۶۰ پرسشنامه بین دو گروه ۳۰ تایی از پاسخ‌دهندگان که به طور تصادفی انتخاب شد. برای سنجش روایی آماری سؤالات پرسشنامه از آزمون خی‌دوی کارل پیرسون استفاده گردید. با فرار گرفتن تابع نمونه‌ای آزمون در ناحیه بحرانی و رد فرضیه H_0 . فرضیه تحقیق تایید می‌شود. نتیجه می‌گیریم مقیاس طراحی شده دارای روایی است.

برای آزمون پایایی پرسشنامه از آزمون دقیق فیشر و برای روایی پرسشنامه و همچنین آزمون فرضیه‌ها از آزمون خی‌دو کارل پیرسون استفاده شد.

یافته‌های تحقیق

در این بخش ابتدا نتایج تحقیق، از سنجش پهنه رعایت انضباط ترافیکی و همچنین نگرش به مشارکت اجتماعی را بررسی می‌نمائیم. سپس در مرحله بعد به رابطه متغیر مستقل تحقیق و برخی از متغیرهای زمینه‌ای تحقیق با رعایت انضباط ترافیکی می‌پردازیم. لذا تحلیل داده‌ها در دو بخش کلی شامل توصیف داده‌ها و تحلیل استنباطی ارائه می‌شود.

توزیع فراوانی پاسخگویان

در مجموع ۳۴۰ پرسشنامه در بین جامعه آماری توزیع شد که ۱۰/۲۹ درصد پاسخگویان را رانندگان زن و ۸۹/۷۱ درصد را رانندگان مرد تشکیل دادند. جدول ۱ توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب جنس را نشان می‌دهد.

جدول ۱: توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب جنسیت

متغیر جنس	فراوانی	درصد	درصد تجمعی
زن	۳۵	۱۰/۲۹	۱۰/۲۹
مرد	۳۰۵	۸۹/۷۱	۱۰۰
کل	۳۴۰	۱۰۰	

توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب وضعیت تأهل

از مجموع حجم نمونه، ۱۶/۷۶ درصد پاسخگویان را افراد مجرد و ۸۳/۲۴ درصد را افراد متأهل تشکیل دادند.

جدول ۲: فراوانی پاسخگویان بر حسب وضعیت تأهل

متغیر تأهل	فراوانی	درصد	درصد تجمعی
مجرد	۵۷	۱۶/۷۶	۱۵/۴
متأهل	۲۸۳	۸۳/۲۴	۱۰۰
کل	۳۴۰	۱۰۰	

۸) تعیین میزان رعایت انضباط ترافیکی در بُعد قوانین مربوط به عابر پیاده

۱۰- تعیین میزان رعایت انضباط ترافیکی در بُعد قوانین مربوط به نحوه رانندگی

۱۱- تعیین میزان رعایت انضباط ترافیکی در بُعد قوانین مربوط به اجزای وسیله نقلیه

سؤالات تحقیق

۱-۲- سؤال اصلی: کدامیک از عوامل موثر در نگرش مشارکت اجتماعی در بعد رفتاری و رعایت انضباط ترافیکی بیشترین اولویت را دارد؟

۲-۲- سؤالات فرعی:

- آیا بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بعد عاطفی و رعایت انضباط ترافیکی، بستگی وجود دارد؟

- آیا بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بعد شناختی و رعایت انضباط ترافیکی، بستگی وجود دارد؟

- آیا بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بعد انگیزشی و رعایت انضباط ترافیکی، بستگی وجود دارد؟

روش‌شناسی تحقیق

این تحقیق بر حسب هدف کاربردی و بر حسب نحوه گردآوری داده‌ها توصیفی و پیمایشی است؛ زیرا توصیف شرایط مورد بررسی است (خاکی، ۱۳۸۴).

جامعه آماری تحقیق را رانندگان تحت پوشش سازمان تاکسیرانی شهران که برای دریافت دوره‌های عمومی آموزش‌های امداد و نجات در مراکز تحت پوشش اداره کل سلامت شهرداری تهران، مراجعه نموده بودند که بر اساس فرمول محاسبه حجم نمونه، ۳۴۰ نفر انتخاب شدند.

تکنیک جمع‌آوری اطلاعات بر اساس پرسشنامه محقق ساخته با مراجعه پرسشگران به جامعه آماری تحقیق در سطح شهر تهران انجام شد. علاوه بر استفاده از پرسشنامه، از روش‌های اسنادی و کتابخانه‌ای، مصاحبه با برخی کارشناسان و همچنین جستجوهای اینترنتی به عنوان مکمل روش فوق استفاده شده است.

با توجه به فرمول نمونه‌گیری از جوامع نامحدود، حجم نمونه ۳۴۰ نفر می‌باشد. برای انجام نمونه‌گیری هم ابتدا از نمونه‌گیری خوشه‌ای چند مرحله‌ای و سپس برای انتخاب فرد پاسخگو از نمونه‌گیری تصادفی منظم استفاده خواهد شد. در نمونه‌گیری خوشه‌ای واحد اندازه‌گیری فرد نیست. برای سنجش دقت ابزار از آزمون دقیق فیشر در سطح احتمال خطای $\alpha=5\%$ استفاده

جدول شماره ۳: توزیع فراوانی «میزان رعایت سبقت نگرفتن از روی خط ممتد»

میزان رعایت	فراوانی	درصد	درصد تجمعی
کاملاً مخالفم (رعایت نمی‌کنم)	۱	۰/۲۹	۰/۲۹
مخالفم (رعایت می‌کنم)	۲	۰/۵۹	۰/۸۸
نظری ندارم (رعایت می‌کنم)	۳۴	۱۰	۱۰/۸۸
موافقم (رعایت می‌کنم)	۶۰	۱۷/۶۵	۲۸/۵۳
کاملاً موافقم (رعایت می‌کنم)	۲۴۳	۷۱/۴۷	۱۰۰
کل	۳۴۰	۱۰۰	

جدول شماره ۴: توزیع فراوانی «میزان موافقت با رعایت فاصله مناسب با اتومبیل جلویی»

میزان رعایت	فراوانی	درصد	درصد تجمعی
کاملاً مخالفم (رعایت نمی‌کنم)	۱۳۵	۳۹/۷۱	۳۹/۷۱
مخالفم (رعایت می‌کنم)	۸۰	۲۳/۵۳	۶۳/۲۴
نظری ندارم (رعایت می‌کنم)	۴۶	۱۳/۵۳	۷۶/۷۷
موافقم (رعایت می‌کنم)	۳۷	۱۰/۸۸	۸۷/۶۵
کاملاً موافقم (رعایت می‌کنم)	۴۲	۱۲/۳۵	۱۰۰
کل	۳۴۰	۱۰۰	

و ۱۲/۳۵ درصد نیز «همیشه» این قانون را رعایت می‌کنند. (جدول شماره ۴)

- نتایج تحقیق نشان داد که در پاسخ به سؤال «میزان رعایت تغییر مسیر دادن با علامت»، ۲/۶۴ درصد از پاسخگویان «اصلاً» این قانون را رعایت نمی‌کنند، ۴/۴۱ درصد «به‌ندرت» ۱۶/۷۶ درصد «تاحدودی»، ۳۲/۳۶ درصد «بیشتر وقت‌ها» و ۴۳/۸۳ درصد نیز «همیشه» این قانون را رعایت می‌کنند. (جدول ۵)
- بر اساس نتایج تحقیق، در پاسخ به سؤال «میزان رعایت حق تقدم» از سوی پاسخگویان ۰/۲۹ درصد «اصلاً» این قانون را رعایت نمی‌کنند، ۰/۸۸ درصد «به‌ندرت» ۷/۳۵ درصد «تاحدودی»، ۲۴/۴۱ درصد «بیشتر وقت‌ها» و ۶۷/۰۷ درصد نیز «همیشه» این قانون را رعایت می‌کنند. (جدول شماره ۶)

در ادامه توصیف داده‌ها و قبل از پرداختن به نتایج تبیینی، در این قسمت به توصیف برخی از شاخص‌های رعایت انضباط ترافیکی به تفکیک پرداخته می‌شود.

- در پاسخ به سؤال «میزان رعایت سبقت نگرفتن از روی خط ممتد»، نتایج تحقیق نشان داد که ۰/۲۹ درصد از پاسخگویان «اصلاً» این قانون را رعایت نمی‌کنند، ۰/۵۹ درصد «به‌ندرت» ۱۰ درصد «تاحدودی»، ۱۷/۶۵ درصد «بیشتر وقت‌ها» و ۷۱/۴۷ درصد نیز «همیشه» این قانون را رعایت می‌کنند. (جدول شماره ۳)
- در پاسخ به سؤال «میزان رعایت فاصله مناسب با اتومبیل جلویی» یافته‌های تحقیق نشان داد که ۳۹/۷۱ درصد از پاسخگویان «اصلاً» این قانون را رعایت نمی‌کنند، ۲۳/۵۳ درصد «به‌ندرت» ۱۳/۵۳ درصد «تاحدودی»، ۱۰/۸۸ درصد «بیشتر وقت‌ها»

جدول شماره ۵: توزیع فراوانی «میزان موافقت با لزوم علامت دادن در هنگام تغییر مسیر»

میزان رعایت	فراوانی	درصد	درصد تجمعی
کاملاً مخالفم (رعایت نمی‌کنم)	۹	۲/۶۴	۲/۶۴
مخالفم (رعایت می‌کنم)	۱۵	۴/۴۱	۷/۰۵
نظری ندارم (رعایت می‌کنم)	۵۷	۱۶/۷۶	۲۳/۸۱
موافقم (رعایت می‌کنم)	۱۱۰	۳۲/۳۶	۵۶/۱۷
کاملاً موافقم (رعایت می‌کنم)	۱۴۹	۴۳/۸۳	۱۰۰
کل	۳۴۰	۱۰۰	

جدول شماره ۶: توزیع فراوانی «میزان موافقت با رعایت حق تقدم»

میزان رعایت	فراوانی	درصد	درصد تجمعی
کاملاً مخالفم (رعایت نمی‌کنم)	۱	۰/۲۹	۰/۲۹
مخالفم (رعایت می‌کنم)	۳	۰/۸۸	۱/۱۷
نظری ندارم (رعایت می‌کنم)	۲۵	۷/۳۵	۸/۵۲
موافقم (رعایت می‌کنم)	۸۳	۲۴/۴۱	۳۲/۹۳
کاملاً موافقم (رعایت می‌کنم)	۲۲۸	۶۷/۰۷	۱۰۰
کل	۳۴۰	۱۰۰	

آزمون فرضیات

همان طور که در مقدمه این فصل اشاره شد، در این بخش به تجزیه و تحلیل استنباطی یا تحلیل دو متغیره می‌پردازیم که پایه و اساس، بررسی رابطه (Relation) یا پیوستگی (Association) دو متغیر است. در این بخش با توجه به فرضیات تحقیق، به آزمون فرضیات از جمله فرضیه اصلی تحقیق یعنی تأثیر متغیر نگرش به مشارکت اجتماعی بر رعایت انضباط ترافیکی می‌پردازیم.

فرضیه اصلی اول: بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بُعد رفتاری و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد.

برای بررسی این فرضیه از آزمون خی دو در سطح احتمال خطای $\alpha = 0.05$ استفاده گردید.

بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بُعد رفتاری و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود ندارد: H_0
 بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بُعد رفتاری و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد: H_1

$$K = \sum \sum \frac{(m_{ij} - \bar{m}_{ij})^2}{\bar{m}_{ij}} = \sum \sum \frac{m^2_{ij}}{\bar{m}_{ij}} - n = \chi^2_{1-\alpha_1(s-1)(t-1)}$$

نتیجه آزمون فرضیه اصلی اول

نتیجه آزمون	χ^2 محاسبه شده	χ^2 جدول
فرضیه H_0 رد می‌شود	۳۹۴۲/۰۵	۳۰۴ و ۹۵/۲ (χ^2)
فرضیه H_0 رد می‌شود	۲۳۳/۹۹۴	

با قرار گرفتن تابع نمونه‌ای آزمون در ناحیه بحرانی و رد فرضیه H_0 ، فرضیه تحقیق تأیید می‌شود. یعنی بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بُعد رفتاری و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد.

فرضیه فرعی ۱-۱

بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بُعد عاطفی - احساسی و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد. برای آزمون این فرضیه، از آزمون خی دو کارل پیرسون در سطح احتمال خطای $\alpha = 0.05$ استفاده شد. بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بُعد عاطفی - احساسی و رعایت انضباط ترافیکی، بستگی وجود ندارد: H_0

بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بُعد عاطفی - احساسی و رعایت انضباط ترافیکی، بستگی وجود دارد: H_1

$$K = \sum \sum \frac{(m_{ij} - \bar{m}_{ij})^2}{\bar{m}_{ij}} = \sum \sum \frac{m^2_{ij}}{\bar{m}_{ij}} - n = \chi^2_{1-\alpha_1(s-1)(t-1)}$$

نتیجه آزمون فرضیه فرعی ۱-۱

نتیجه آزمون	χ^2 محاسبه شده	χ^2 جدول (۴۰) و χ^2 (۹۵/۲)
فرضیه H_0 رد می‌شود	۴۸۵/۳۹۶	۵۵/۸

با توجه محاسبات فوق، مقدار خی دو کارل پیرسون محاسبه شده معادل ۴۸۵/۳۹۶ است چون خی دو کارل پیرسون محاسبه شده بزرگ‌تر از خی دو جدول (۵۵/۸) و در سطح $\alpha = 0.05$ است بنابراین فرضیه H_0 رد می‌شود، فرضیه تحقیق تأیید می‌شود. یعنی بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بُعد عاطفی - احساسی و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد.

فرضیه فرعی ۱-۲

بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بعد شناختی و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد.

نتیجه آزمون فرضیه فرعی ۱-۲

نتیجه آزمون	χ^2 جدول (۱۳۶) و $(\chi^2 0/95)$	χ^2 محاسبه شده
فرضیه H_0 رد می‌شود	۱۶۴/۲۱۶	۳۰۵۶/۳۹

فرضیه اصلی دوم

بین ویژگی فردی رانندگان (جنسیت، وضعیت تحصیلی، وضعیت تأهل) و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد.

فرضیه‌های فرعی ۲-۱

بین متغیر جنسیت و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد.

برای آزمون این فرضیه، از آزمون χ^2 دو پیرسون در سطح احتمال خطای $\alpha=0/50$ استفاده شد.

بین متغیر ویژگی‌های فردی پاسخگویان و رعایت انضباط ترافیکی، بستگی وجود ندارد: H_0

بین متغیر ویژگی‌های فردی پاسخگویان و رعایت انضباط ترافیکی، بستگی وجود دارد: H_1

$$K = \sum \sum \frac{(m_{ij} - \bar{m}_{ij})^2}{m_{ij}} = \sum \sum \frac{m_{ij}^2}{m_{ij}} - n = \chi^2_{1-\alpha, (s-1)(t-1)}$$

نتیجه آزمون فرضیه فرعی ۲-۱ (متغیر جنس)

نتیجه آزمون	χ^2 جدول (۴) و $(\chi^2 0/95)$	χ^2 محاسبه شده
فرضیه H_0 رد می‌شود	۹/۴۹	۳۵۷/۱۹

با توجه به محاسبات فوق، مقدار χ^2 دو کارل پیرسون محاسبه شده معادل ۳۵۷/۱۹ است. چون χ^2 دو کارل پیرسون محاسبه شده بزرگ‌تر از χ^2 دو جدول (۹/۴۹) در سطح $\alpha=0/5$ است بنابراین فرضیه H_0 رد و تایید فرضیه تحقیق تابید می‌شود. یعنی بین متغیر جنسیت و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد.

فرضیه فرعی ۱-۳

بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بعد انگیزش و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد.

نتیجه آزمون فرضیه فرعی ۱-۳

نتیجه آزمون	χ^2 جدول (۲۰) و $(\chi^2 0/95)$	χ^2 محاسبه شده
فرضیه H_0 رد می‌شود	۳۱/۴	۳۰۳/۱۱۱

با توجه به محاسبات فوق، مقدار χ^2 دو کارل پیرسون محاسبه شده معادل ۱۱۷/۱۹ است. چون χ^2 دو کارل پیرسون محاسبه شده بزرگ‌تر از χ^2 دو جدول (۳۱/۴) در سطح $\alpha=0/5$ است بنابراین فرضیه H_0 رد و فرضیه تحقیق تابید می‌شود. یعنی بین نگرش به مشارکت در بعد انگیزشی و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد.

جدول ۷: جدول فراوانی‌های مشاهده شده فرضیه فرعی ۲-۱ (متغیر جنس)

جنس	کاملاً موافقم	موافقم	نظری ندارم	مخالقم	کاملاً مخالفم	جمع
مرد	۷۰۳۴	۳۸۴۲	۲۵۶۵	۱۰۴۲	۱۳۷۷	۱۵۸۶۰
زن	۶۱۴	۷۴۲	۳۵۷	۹۱	۱۷	۱۸۲۰
جمع	۷۶۴۸	۴۵۸۴	۲۹۲۲	۱۱۳۳	۱۳۹۴	۱۷۶۸۰

فرضیه فرعی ۲-۲ (متغیر تأهل)

بین وضعیت تأهل و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد.

برای آزمون این فرضیه، از آزمون خی دو پیرسون در سطح احتمال خطای $\alpha=0/50$ استفاده شد.

بین متغیر تأهل و رعایت انضباط ترافیکی، بستگی وجود ندارد: H_0

بین متغیر تأهل و رعایت انضباط ترافیکی، بستگی وجود دارد: H_1

$$K = \sum \sum \frac{(m_{ij} - \bar{m}_{ij})^2}{m_{ij}} = \sum \sum \frac{m_{ij}^2}{m_{ij}} - n = \chi^2_{1-\alpha, (s-1)(t-1)}$$

نتیجه آزمون فرضیه فرعی دوم (۲-۲): متغیر تأهل

نتیجه آزمون	χ^2 جدول (۴) و $\chi^2 / 95.0$	χ^2 محاسبه شده
فرضیه H_0 رد می شود	۹/۴۹	۶۹/۱۵

با توجه به محاسبات فوق، مقدار خی دو کارل پیرسون محاسبه شده معادل ۶۹/۱۵ است. چون خی دو کارل پیرسون محاسبه شده بزرگ تر از خی دو جدول (۹/۴۹) در سطح $\alpha=0/5$ است بنابراین فرضیه H_0 رد و فرضیه تحقیق تأیید می شود. یعنی بین متغیر وضعیت تأهل و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد.

فرضیه فرعی ۲-۳ (متغیر تحصیلات)

بین میزان تحصیلات و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد.

برای آزمون این فرضیه، از آزمون خی دو پیرسون در سطح احتمال خطای $\alpha=0/50$ استفاده شد.

بین متغیر میزان تحصیلات و رعایت انضباط ترافیکی، بستگی وجود ندارد: H_0

بین متغیر میزان تحصیلات و رعایت انضباط ترافیکی، بستگی وجود دارد: H_1

$$K = \sum \sum \frac{(m_{ij} - \bar{m}_{ij})^2}{m_{ij}} = \sum \sum \frac{m_{ij}^2}{m_{ij}} - n = \chi^2_{1-\alpha, (s-1)(t-1)}$$

نتیجه آزمون فرضیه فرعی دوم (۲-۳): میزان تحصیلات

نتیجه آزمون	χ^2 جدول (۱۶) و $\chi^2 / 95.0$	χ^2 محاسبه شده
فرضیه H_0 رد می شود	۲۶/۳	۱۶۴۷/۳۹

با توجه به محاسبات فوق، مقدار خی دو کارل پیرسون محاسبه شده معادل ۱۶۴۷/۳۹ است. چون خی دو کارل پیرسون محاسبه شده بزرگ تر از خی دو جدول (۲۶/۳) در سطح $\alpha=0/5$ است بنابراین فرضیه H_0 رد و فرضیه تحقیق تأیید می شود. یعنی بین متغیر میزان تحصیلات و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد.

* برای اولویت بندی فرضیه های فرعی از روش ملاک آنتروپی استفاده می کنیم.

بنابراین در بین فرضیه های فرعی اصلی اول، فرضیه فرعی سوم یعنی نگرش به مشارکت اجتماعی در بعد انگیزشی بیشترین وزن را در رعایت انضباط ترافیکی دارد

جدول ۸: جدول فراوانی های تجربی فرضیه های فرعی فرضیه اصلی اول تحقیق

شماره فرضیه فرعی	کاملاً موافقم	موافقم	بی نظرم	مخالقم	کاملاً مخالفم	جمع
۱-۱	۱۵۲۰	۹۸۵	۶۷۷	۲۶۰	۲۹۸	۳۷۴۰
۱-۲	۵۲۳۱	۲۹۹۸	۱۹۰۳	۷۶۸	۱۰۰۰	۱۱۹۰۰
۱-۳	۸۹۶	۶۰۱	۳۴۲	۱۰۵	۹۶	۲۰۴۰
جمع	۷۶۷۴	۴۵۸۴	۲۹۲۲	۱۱۳۳	۱۳۹۴	۱۷۶۸۰

جدول ۹: جدول فراوانی های تجربی فرضیه های فرعی تحقیق

شماره فرضیه فرعی	کاملاً موافقم	موافقم	بی نظرم	مخالقم	کاملاً مخالفم	جمع
۱-۱	۱۳۸/۱۸	۸۹/۵۴	۶۱/۵۴	۲۳/۶۳	۲۷/۰۹	۳۳۹/۹۸
۱-۲	۱۴۹/۴۶	۸۵/۶۶	۵۴/۳۷	۲۱/۹۴	۲۸/۵۷	۳۴۰
۱-۳	۱۴۹/۳۳	۱۰۰/۱۶	۵۷	۱۷/۵	۱۶	۳۳۹/۹۹
جمع	۴۳۶/۹۷	۲۷۵/۳۶	۱۷۲/۹۱	۶۳/۰۷	۷۱/۶۶	۱۰۱۹/۹۷

جدول ۱۰: جدول وزن هر یک از فرضیه‌های فرعی فرضیه اصلی اول

شماره فرضیه فرعی	عنوان	وزن (W)	اولویت
۱-۱	نگرش به مشارکت اجتماعی در بعد عاطفی	۰/۳۲۴۶	۳
۱-۲	نگرش به مشارکت اجتماعی در بعد شناختی	۰/۳۳۷۳	۲
۱-۳	نگرش به مشارکت اجتماعی در بعد انگیزشی	۰/۳۳۸۱	۱

نتیجه‌گیری

مطالعات جامع‌اندکی در زمینه عوامل موثر در رعایت مقررات ترافیکی، ایجاد حوادث ترافیکی و عوامل مرتبط با شدت این حوادث در کشور انجام شده است. این تحقیق در نظر داشت تا ارتباط میزان مشارکت اجتماعی رانندگان تاکسی را با رعایت انضباط ترافیکی از سوی آنان را تعیین نماید. لذا تحقیق حاضر با عنوان «بررسی رابطه نگرش به مشارکت اجتماعی و رعایت انضباط ترافیکی در بین رانندگان تاکسی در سال ۱۳۸۷» انجام شده است.

در اجرای مقررات ترافیکی نمی‌توان تنها به نیروهای اجرایی و پلیس اتکا نمود؛ به دلایلی از جمله افزایش هزینه‌ها و کمبود نیروی انسانی لذا نیاز است که از مشارکت مردمی در این زمینه سود برد. با این هدف بود که طرح‌های مختلفی از جمله طرح ترافیک مردمی به منظور پررنگ کردن نقش شهروندان در حل معضل ترافیک شهری مطرح می‌شود. با انجام چنین طرح‌هایی می‌توان علاوه بر وادار کردن شهروندان به رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی، حمایت دستگاه‌ها و عوامل اجرایی شهرها را نیز به طور دائمی جلب نمود. با کنترل نامحسوس و ارائه گزارش‌ها مردمی نیز از تخلفات و مشکلات ترافیکی توسط شهروندان که صلاحیت آنها مورد تأیید پلیس می‌باشد کلیه فضای شهری به طور تقریباً کامل پوشش داده خواهد شد.

برابر اعلام مراجع رسمی کشور، هر ساعت ۳ نفر و هر سال حدوداً ۲۸ هزار نفر به خاطر تصادفات جاده‌ای و درون شهری می‌میرند. (رضائی، ۱۳۸۵؛ ۱۸۳) همچنین نزدیک به ۳۰۰ هزار نفر دیگر مصدوم و معلول می‌شوند (امیرکاظمی، ۱۳۸۵؛ ۲۸۰)

لذا هدف کلی تحقیق، بررسی رابطه نگرش به مشارکت اجتماعی و رعایت انضباط ترافیکی بود. تعیین رابطه نگرش به مشارکت در بعد عاطفی و احساسی و تمایل به رعایت انضباط ترافیکی، تعیین رابطه نگرش به مشارکت در بعد شناختی و تمایل به رعایت انضباط ترافیکی و تعیین رابطه نگرش به مشارکت در بعد

انگیزشی و تمایل به رعایت انضباط ترافیکی و در بین رانندگان، از اهداف جزئی تحقیق بودند.

با توجه به اهداف، فرضیات تحقیق عبارت بودند از: - بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بُعد رفتاری و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد.

- بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بعد عاطفی و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد.

- بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بعد شناختی و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد.

- بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بعد انگیزشی و رعایت انضباط ترافیکی بستگی وجود دارد.

تحقیق بر حسب هدف کاربردی و بر حسب نحوه گردآوری داده‌ها توصیفی و پیمایشی است زیرا توصیف شرایط مورد بررسی است. (خاکی، ۱۳۸۴) همچنین تحقیق از نظر نوع همبستگی است زیرا با توجه به عنوان تحقیق می‌خواهیم رابطه بین دو متغیر مشارکت مردمی و تمایل به رعایت انضباط ترافیکی را بسنجیم.

جامعه آماری تحقیق را رانندگان تحت پوشش سازمان تاکسیرانی شهران که برای دریافت دوره‌های عمومی آموزش‌های امداد و نجات در مراکز تحت پوشش اداره کل سلامت شهرداری تهران، مراجعه نموده بودند که بر اساس فرمول محاسبه حجم نمونه، ۳۴۰ نفر انتخاب شدند.

تکنیک جمع‌آوری اطلاعات بر اساس پرسشنامه محقق ساخته با مراجعه پرسشگران به جامعه آماری تحقیق در سطح شهر تهران انجام شد. علاوه بر استفاده از پرسشنامه، از روش‌های اسنادی و کتابخانه‌ای، مصاحبه با برخی کارشناسان و همچنین جستجوهای اینترنتی به عنوان مکمل روش فوق استفاده شده است.

در این تحقیق، با توجه به زمان انجام جمع‌آوری داده‌های تحقیق، از خوشه‌ای چند مرحله‌ای استفاده شد. پایایی ناظر بر دقت ابزار تحقیق است. برای سنجش دقت ابزار از آزمون دقیق فیشر در سطح احتمال خطای ۵٪ استفاده خواهد شد. به این منظور ابتدا ۶۰ پرسشنامه بین دو گروه ۳۰ تایی از پاسخ‌دهندگان که به طور تصادفی انتخاب شده‌اند، توزیع و پاسخ‌ها جمع‌آوری

درصد پاسخگویان را رانندگان زن و ۸۹/۷۱ درصد را رانندگان مرد تشکیل دادند.

از مجموع حجم نمونه، ۱۶/۷۶ درصد پاسخگویان را افراد مجرد و ۸۳/۲۴ درصد را افراد متأهل تشکیل دادند. تحصیلات پاسخگویان در پنج مقطع تحصیلی یعنی زیر دیپلم، دیپلم، فوق دیپلم، لیسانس و بالاتر از لیسانس سنجیده شد. مقطع زیر دیپلم با کد ۱، دیپلم با کد ۲، فوق دیپلم با کد ۳، لیسانس با کد ۴ و بالاتر از لیسانس با کد ۵ کد گذاری شدند. حداقل میزان تحصیلات پاسخگویان با مقطع زیر دیپلم با ۴۳/۵۳ درصد و حداکثر میزان تحصیلات مقطع بالاتر از لیسانس با ۲/۹۴ درصد می‌باشد. ۳۶/۷۶ درصد پاسخگویان در مقطع دیپلم و ۱۰ درصد در مقطع فوق دیپلم بودند.

نتایج تحقیق نشان داد که مثلاً در رعایت انضباط ترافیکی در مؤلفه موافقت با رعایت حق تقدم، ۶۷/۰۷ درصد کاملاً موافق، ۲۴/۴۱ درصد موافق، ۷/۳۵ درصد بی‌نظر، ۰/۸۸ درصد مخالف و ۰/۲۹ درصد کاملاً مخالف بودند. همچنین در میزان توجه به چراغ مربوط به عابر پیاده، ۲۹ درصد همیشه، ۲۰/۲ درصد بیشتر وقت‌ها، ۲۱/۴ درصد تا حدودی، ۱۰ درصد به ندرت و ۱۹/۴ درصد اصلاً به چراغ راهنما توجه داشته‌اند.

در بخش نتایج تبیینی و آزمون فرضیات، با استفاده از آزمون خی‌دو کارل پیروسون، همه فرضیات مورد آزمون قرار گرفتند. نتایج پژوهش با استفاده از آزمون یادشده در سطح اطمینان ۹۵ درصد و درجات آزادی مربوط به هر فرضیه، نشان داد که با تغییر میزان نگرش به مشارکت اجتماعی رانندگان در ابعاد رفتاری، انگیزشی، احساسی و شناختی، شاهد تغییر در میزان رعایت انضباط ترافیکی آنان هستیم.

پیشنهادها و راهکارها بر اساس یافته‌های تحقیق

- یافته‌های تحقیق حاکی از آن است که در بین فرضیه‌های فرعی فرضیه اصلی اول، فرضیه فرعی سوم یعنی نگرش به مشارکت اجتماعی در بعد انگیزشی بیشترین وزن را (بر اساس نتایج آزمون آنتروپی) در رعایت انضباط ترافیکی دارد. در نتیجه با تقویت زمینه‌های انگیزشی رانندگان از طریق شناخت عوامل انگیزشی آنان، می‌توان زمینه‌های مشارکت هر چه بیشتر رانندگان را در زمینه‌های انضباط ترافیکی تقویت نمود. در این بُعد مؤلفه‌هایی که بیشترین تأثیر را بر رعایت انضباط ترافیکی داشتند شامل احساس رضایت شغلی، تأمین نیازهای زندگی همچنین مورد احترام واقع شدن

شدند. نتایج آزمون پایایی نشان داد که با عدم رد فرضیه H0، پایایی پرسشنامه دوم (سؤال‌های ۱ تا ۲۶) ثابت می‌شود، با عدم رد فرضیه H0، پایایی پرسشنامه دوم (سؤال‌های ۲۷ تا ۴۳) ثابت می‌شود و با عدم رد فرضیه H0 پایایی پرسشنامه سوم (سؤال‌های ۴۴ تا ۵۲) ثابت می‌شود.

برای سنجش روایی آماری سؤالات پرسشنامه از آزمون خی‌دوی کارل پیروسون استفاده گردید که با قرار گرفتن تابع نمونه‌ای آزمون در ناحیه بحرانی و رد فرضیه H0، فرضیه تحقیق تأیید می‌شود. نتیجه می‌گیریم که مقیاس طراحی شده دارای روایی است.

به اعتقاد توماس، مفهوم چند بعدی نگرش، شامل عناصر شناختی و عاطفی است. بدین ترتیب، نگرش نشان‌دهنده اثر شناختی و عاطفی بجای گذاشته شده تجربه شخصی از شی یا موضوع اجتماعی مورد نگرش و یک تمایل به پاسخ در برابر آن شی است.

نگرش در این معنی یک مکانیسم پنهان است که رفتار را هدایت می‌کند (قاسمی، ۱۳۸۲، ۷۳) همچنین اسکینر که از دانشمندان مکتب رفتارگرایی است. علت رفتار را به محیط نسبت می‌دهد و بیان می‌کند رفتاری که مواجه با پاداش گردد تکرار شده و اگر تنبیه به دنبال داشته باشد از میان می‌رود. این دو رویکرد را اسکینر تقویت مثبت و تقویت منفی نامیده است. اسکینر رفتارهای انگیزش را به محیط بیرونی نسبت می‌دهد. (قاسمی، ۱۳۸۲، ۱۵۶)

طبق تئوری محتوایی ۲ انگیزش، مواردی ذکر می‌شود که در محیط بیرونی حاکم است و بر رفتار تأثیر می‌گذارد. این تئوری به دنبال عواملی است که موجب انگیزش برای رفتار می‌گردد. تئوری‌های محتوایی (شامل سلسله مراتب مازلو و تئوری دو عاملی هرزبرگ) در جستجوی چیزهایی است که رفتار فرد را برای انجام کار فعال می‌سازد (همان، ۱۵۷)

در بخش تحلیل داده‌ها، ابتدا نتایج تحقیق، از سنجش پهنه رعایت انضباط ترافیکی و همچنین نگرش به مشارکت اجتماعی بررسی شد. سپس در مرحله بعد به آزمون فرضیات پرداخته شد. لذا تحلیل داده‌ها در دو بخش کلی شامل توصیف داده‌ها و تحلیل استنباطی ارائه شد.

برای برآورد حجم نمونه از فرمول نمونه‌گیری از جوامع نامحدود استفاده شده که بر اساس آن ۳۴۰ نفر انتخاب شد. در نتیجه از مجموع حجم نمونه، ۱۰/۲۹



شغل رانندگی در سطح جامعه بودند. لذا پیشنهاد می‌شود:

۱- سازمان‌های متولی نسبت به شناسایی و فراهم کردن زمینه‌های رضایت‌شغلی رانندگان اقدام نمایند.

۲- سازمان‌های متولی نسبت به مساعدت و کمک در جهت برآوردن و تأمین مایحتاج زندگی رانندگان (از جمله رفع مشکل مسکن، کاهش مخارج ماهیانه، بهبود وضعیت بیمه‌های رانندگان و خانواده‌های آنها) اقدام نمایند.

۳- سازمان‌های متولی حمل و نقل نسبت به انجام فعالیت‌های فرهنگی در زمینه معرفی شغل رانندگی به شغلی موثر و مفید در جامعه از طریق رسانه‌های جمعی مثلاً صدا و سیما و مطبوعات اقدام نمایند.

- دومین اولویت وزنی آزمون فرضیات بر اساس نتایج آنتروپی، نشان داد که بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بُعد شناختی و رعایت انضباط ترافیکی رابطه وجود دارد. با توجه به معنی‌دار شدن فرضیه یادشده و از آنجا که عوامل تأثیرگذار بر مشارکت، شناخت افراد از کارکردهای مثبت و منفی مشارکتشان است لذا پیشنهاد می‌شود:

۱- با افزایش اطلاع‌رسانی به رانندگان، فواید و پیامدهای حضور مشارکت اجتماعی آنان بیان شده تا بدانند و توجیه شوند که در صورت مشارکت و عدم مشارکت، چه نتایجی مورد انتظار آنهاست.

۲- احترام به دستورات پلیس و رعایت حق تقدم به عنوان یکی از اصول رفتاری به رانندگان ارائه شود. به عبارتی دیگر با پذیرش و اولویت دادن به دستورات پلیس حتی اگر علائم راهنمایی و رانندگی هم وجود داشته باشد می‌توان ضمن امیدواری به رعایت بیشتر مقررات انضباط ترافیکی شاهد کاهش حوادث ترافیکی بود.

- سومین اولویت وزنی آزمون فرضیات بر اساس نتایج آنتروپی، نشان داد که بین نگرش به مشارکت اجتماعی در بُعد عاطفی-احساسی و رعایت انضباط ترافیکی رابطه وجود دارد. از آنجا که با تغییر نگرش به مشارکت اجتماعی در بُعد عاطفی-احساسی شاهد رعایت بیشتر رانندگان در زمینه انضباط ترافیکی هستیم.

در این بُعد مؤلفه‌هایی که بیشترین تأثیر را بر رعایت انضباط ترافیکی داشتند شامل همکاری با پلیس در مواقعی همچون راه‌بندان و گره‌های کور ترافیکی همچنین کنترل احساسات و هیجانات در هنگام رانندگی (رانندگی نکردن در مواقع عصبانیت، حفظ آرامش در

مواجهه با محرک‌های رانندگی) و نیز پذیرش اشتباهات رانندگی خود بودند لذا پیشنهاد می‌شود:

۱- اداره راهنمایی و رانندگی با برنامه‌ریزی مناسب از این احساس همکاری رانندگان استفاده بهینه نموده و حوادث رانندگی را کاهش دهد.

۲- سازمان‌های متولی با ارائه آموزش‌هایی، احساس تعلق خاطر بیشتر رانندگان را نسبت به مشارکت در حوزه کاری خودشان و همچنین حس همکاری آنها را در این زمینه را تقویت نمایند.

- نتایج پژوهش حاکی از آن بود که با افزایش میزان تحصیلات رانندگان، شاهد افزایش رعایت انضباط ترافیکی از سوی آنان هستیم. این نشان‌دهنده تأثیر دانش و آگاهی بر رفتار رانندگان است. با توجه به نتایج، پیشنهاد می‌شود که زمینه‌های رفع بی‌سوادی و ارتقای تحصیلات رانندگان فراهم شود.

- از آنجا که نتایج پژوهش نشان داد که بین سن رانندگان و رعایت انضباط ترافیکی بستگی جود دارد. لذا به مسئولین ذی‌ربط پیشنهاد می‌شود:

که در ارائه آموزش‌های لازم، توجه بیشتری به رانندگان با سابقه کمتر شود و آنها در اولویت دریافت آموزش‌ها قرار گیرند.

- از آنجا که نتایج پژوهش نشان داد که بین تحصیلات و رعایت انضباطی ترافیکی بستگی وجود دارد بنابراین پیشنهاد می‌شود:

اداره راهنمایی و رانندگی برای سطوح مختلف تحصیلات، اطلاع‌رسانی‌های مختلف به منظور آگاهی و تشویق آنها در رعایت انضباط ترافیکی داشته باشد.

پیشنهادها برای تحقیقات آینده

تحقیق حاضر به بررسی تأثیر نگرش به مشارکت اجتماعی و رعایت انضباط ترافیکی پرداخت. از آنجا که به دلیل نسبی بودن متغیر انضباط ترافیکی می‌تواند ناشی از متغیرهای دیگری باشد لذا پیشنهاد می‌شود که

- محققان آینده، متغیرهای دیگر تأثیرگذار بر انضباط ترافیکی از جمله احساس تعلق اجتماعی، اخلاق اجتماعی، شرایط خانوادگی رانندگی و قانون‌پذیری و قانون‌گریزی را مورد بررسی قرار دهند.

- انجام مطالعات تطبیقی در زمینه انضباط ترافیکی در سایر کشورها ترجیحاً کشورهای که از نظر فرهنگی و اجتماعی با کشور ایران مشابهت بیشتری دارند می‌تواند راهکارهای لازم برای بهبود مقررات و قوانین راهنمایی و رانندگی کشورمان را ارائه نماید.

- فراتحلیل مطالعات انجام شده در حوزه رعایت انضباط ترافیکی می‌تواند تحقیقات انجام شده در این زمینه را مورد نقد بررسی قرار داده و از تکرار تحقیقات موازی در این زمینه جلوگیری نماید.
- انجام چنین تحقیقی در سطح کشور با توجه تفاوت‌های اقلیمی و فرهنگی زیاد در کشورمان می‌تواند به تعمیم نتایج تحقیق در سطح کشور کمک نماید.
- تکرار تحقیق حاضر با جامعه آماری متفاوت مثلاً رانندگان خودروهای شخصی و خودروهای سنگین عمومی (اتوبوس، مینی‌بوس، سرویس مدارس) می‌تواند زمینه‌های مقایسه داده‌ها را در بین رانندگان مختلف فراهم نماید.

منابع و مأخذ

- ۱) استیفن رایبیز، مبانی رفتار سازمانی، مترجمان: علی پارسائیان و سید محمد اعرابی، چاپ پنجم، دفتر پژوهش‌های فرهنگی تهران، ۱۳۷۸.
- ۲) امیرکامظمی، محمد. قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و مشارکت مردم، مجموعه مقالات همایش ملی ترافیک شهری، دانشگاه آزاد اسلامی خوارسگان، ۱۳۸۵.
- ۳) حاجی شیرازی، عبدالحمید. راهنمایی و رانندگی، تهران: موسسه انتشاراتی جهان جام جم، ۱۳۸۴.
- ۴) خاکی، غلامرضا، روش تحقیق در مدیریت، چاپ اول، تهران، انتشارات علمی، دانشگاه آزاد اسلامی، ۱۳۷۹.
- ۵) خاکی، غلامرضا، روش تحقیق با رویکردی به پایان‌نامه نویسی، بازتاب، ۱۳۸۴.
- ۶) دلاور، علی. روش تحقیق در روان‌شناسی و علوم تربیتی، تهران: نشر ویرایش، چاپ هفدهم، ۱۳۸۴.
- ۷) دواس، دی. ای. پیمایش در تحقیقات اجتماعی، ترجمه هوشنگ نایی، تهران: نشر نی، ۱۳۷۶.
- ۸) رضائی، علی. بررسی عوامل موثر بر عدم رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان شهر تهران، مجموعه مقالات همایش ملی ترافیک شهری، دانشگاه آزاد اسلامی خوارسگان، ۱۳۸۵.
- ۹) رفیع پور، فرامرز. آنومی یا آشفتگی‌های اجتماعی: پژوهشی درباره پناسیل آنومی در تهران. شرکت سروش، ۱۳۸۷.
- ۱۰) رفیع پور، فرامرز. سنجش گرایش روستائیان نسبت به جهاد سازندگی و عوامل موثر بر آن:
- ۱۱) سرمد، زهره و بازرگان، عباس و حجازی، الهه، روش‌های تحقیق در علوم رفتاری، تهران، چاپ دهم، انتشارات آگاه، ۱۳۸۳.
- ۱۲) سرمد، زهره و بازرگان، عباس و حجازی، الهه، روش‌های تحقیق در علوم رفتاری، تهران، چاپ دهم، انتشارات آگاه، ۱۳۸۳.
- ۱۳) شعاری نژاد، علی‌اکبر. نقش آموزش و پرورش در فرهنگ عمومی، تهران: موسسه فرهنگ دانش، ۱۳۷۸.
- ۱۴) صاحب زاده، بهزاد. بررسی و سنجش میزان انضباط اجتماعی مردم مشهد با تاکید بر هنجارهای عام مربوط به ترافیک، مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک، تهران: دبیرخانه دائمی کنفرانس مدیریت ترافیک، ۱۳۸۰.
- ۱۵) صفاری، مهدی، حق شناس، فریده، آمار و احتمال در مدیریت و اقتصاد، جلد اول و دوم، چاپ اول، تهران، انتشارات آوای نور، ۱۳۸۴.
- ۱۶) فروغی، احمدعلی، نقش شهروندان در ترافیک شهری، مجموعه مقالات همایش ملی ترافیک شهری، دانشگاه آزاد اسلامی خوارسگان، ۱۳۸۵.
- ۱۷) کرلینجر، فرد، آلمانی پژوهش در علوم رفتاری، مترجمان: حسن پاشا شرفی و جعفر نجفی زند، تهران: موسسه انتشارات آوای نور، چاپ اول، ۱۳۷۶.
- ۱۸) گیدنز، آنتونی، جامعه‌شناسی، ترجمه منوچهر صیوری، تهران: نشر نی، ۱۳۸۶.
- ۱۹) مشتاقی لارگانی، سعید و علی‌آبادی خدیجه. اعتباریابی و تعیین ساختار عاملی فرم فارسی مقیاس نگرش سنج کامپیوتر "CAS" و رابطه نگرش کامپیوتری با ویژگیهای فردی دانشجویان دانشگاههای تهران، پژوهش و برنامه‌ریزی در آموزش عالی تابستان ۱۳۸۵؛ ۱۲(۲-۱۱۱): (40) 126. ۱۳۸۵.
- ۲۰) موسوی، میرطاهر. تحلیل مشارکت اجتماعی در تهران، فصلنامه علمی پژوهشی رفاه اجتماعی، سال پنجم، شماره ۱۹، (۱۳۸۵)
- ۲۱) موسوی، میرطاهر. مشارکت اجتماعی یکی از مؤلفه‌های سرمایه اجتماعی، فصلنامه علمی

- involving young in Ontario. Injury Prevention 1997 3 (3)
- 32) Peden M, scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder AA, Jarawan E, et al. World Report on Road Traffic Injury Prevention. Geneva: World Health Organization 2004
- 33) Peden MM, Krug E, Mohan D, Hyder A, Norton R, Mackay M, et al. A 5-year WHO Strategy on Road Traffic Injury Prevention. Geneva: World Organization '2002' Ref: WHO/NMH/VIP/01.03
- ۲۳) پژوهشی رفاه اجتماعی، سال ششم، شماره ۲۳، ۱۳۸۵.
- ۲۲) میلر، دلبرت. راهنمای سنجش و تحقیقات اجتماعی، ترجمه هوشنگ ناییبی، تهران: نشر نی، ۱۳۸۰.
- ۲۳) نجات‌بخش، علی نجات. روش‌های آموزش و ارتقاء فرهنگ عمومی، مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک، تهران: دبیرخانه دائمی کنفرانس مدیریت ترافیک، ۱۳۸۰.
- ۲۴) نقوی، محسن، اکبری محمد اسماعیل، همه‌گیری شناسی آسیب‌های ناشی از علل خارجی (حوادث) در جمهوری اسلامی ایران. تهران: موسسه‌ی فرهنگی انتشاراتی فکرت، ۱۳۸۱.
- ۲۵) نقوی محسن، مرگ‌ومیر در هجده استان کشور در سال ۱۳۸۰. تهران: معاونت سلامت وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی، انتشارات تندیس ۱۳۸۲.
- ۲۶) هلاکوئی، کوروش و مرادی، علی. آگاهی، نگرش و عملکرد عابرین پیاده در زمینه رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی در عبور از محدوده چهار راه‌های اصلی شهر تهران، فصلنامه پایش، سال ششم، شماره اول، زمستان ۱۳۸۵.
- ۲۷) یونسین، مسعود و مرادی، علی. آگاهی، نگرش و عملکرد رانندگان وسایل نقلیه در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی در تهران، مجله دانشکده بهداشت و انستیتو تحقیقات بهداشتی ((پاییز 1383; 33: (۱۱): ۱۳۸۳.
- 28) Zhang J, Lindsay J, Clarke K, Robbins G, Mao Y. Factors affecting the severity of motor vehicle traffic crashes involving elderly drivers Ontario. Accident Analysis and Prevention 1999; 32 (2000)
- 29) George M, Bonnett JD. Understanding Delta V from Damage. REC-Tec's Home Page 1996 Available. At: URL: WWW.rec.tec.com/Deltav. html (Accessed December 15, 2004)
- 30) Lardelli P, Luna JD Jimenez JJ. Rueda T, Garcia M, Femia P, Bueno A. Association of Main Driver dependent Risk factors with the risk of causing a vehicle collision in Spain 1990 – 1999 ann epidmiol 2003; 13;509 17
- 31) Mao Y, Zhang J, Robbins G, Clarke K, Lam M, Pickett W. factors affecting the severity of motor vehicle traffic crashes

یادداشت‌ها

^۱ این مقاله براساس یافته‌های پژوهشی با همین عنوان تهیه شده است.

^۲ Content theories