

تبیین اجتماعی رانندگی مخاطره‌آمیز بر اساس سازه سرمایه اجتماعی

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۹/۰۱/۱۹ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۹/۰۴/۳۰

موسی سعادت^۱

چکیده

مقدمه: امروزه سبک رانندگی مخاطره‌آمیز در بین شهروندان به‌ویژه قشر جوان یکی از مهمترین دغدغه‌های اجتماعی می‌باشد که پیامد آن می‌تواند، علاوه بر خود فرد، صدمات جبران‌ناپذیری را بر سایر کنشگران اجتماعی وارد سازد و موجب اختلال در نظم و انضباط اجتماعی شود. پژوهش حاضر نیز با هدف تبیین اجتماعی رانندگی مخاطره‌آمیز بر اساس سازه سرمایه اجتماعی به انجام رسیده است.

روش: روش تحقیق پژوهش حاضر پیمایش می‌باشد و جامعه آماری نیز، شامل جوانان شهر تبریز به تعداد ۵۷۹۶۹۴ نفر می‌باشد که از این تعداد، ۶۳۰ نفر با استفاده از فرمول آماری کوکران و شیوه خوشه‌ای چندمرحله‌ای به عنوان حجم نمونه انتخاب شدند، ابزار گردآوری اطلاعات نیز پرسشنامه محقق ساخته می‌باشد، همچنین جهت تجزیه و تحلیل اطلاعات از نرم افزارهای SPSS 22 استفاده شده است.

یافته‌ها: نتایج تحقیق حاکی از آن است که همبستگی بین تمامی مولفه‌های سرمایه اجتماعی با رانندگی پرخطر در سطح معناداری کمتر از ۰/۰۱ به تأیید رسید، نوع رابطه نیز منفی و معکوس می‌باشد. نتایج تحلیل رگرسیونی نیز نشان داد که متغیرهای حاضر در مدل رگرسیونی توانسته‌اند ۱۱/۵ درصد از تغییرات متغیر رانندگی مخاطره‌آمیز را پیش‌بینی نمایند.

نتیجه‌گیری: با توجه به رابطه معنادار و نقش مؤثر سرمایه اجتماعی در پیش‌بینی رانندگی مخاطره‌آمیز در پژوهش حاضر، می‌توان اذعان نمود که برخورداری از سرمایه اجتماعی می‌تواند در برابر مسایل و آسیب‌های اجتماعی به‌مراتب رانندگی پرخطر جوانان همچون سپری عمل نماید. از این‌رو، بسترسازی جهت بهبود و افزایش سرمایه اجتماعی جوانان هم در سطح خانواده و هم در سطح جامعه بیش از پیش ضروری به نظر می‌رسد.

کلمات کلیدی: سرمایه اجتماعی، رانندگی مخاطره‌آمیز، جوان

۱. استادیار گروه جامعه‌شناسی دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، قزوین، ایران
* نویسنده مسئول: m.saadati@soc.ikiu.ac.ir

Social Explanation of Risky Driving based on Social Capital Structure

Musa Saadati¹

Abstract

Introduction: Today, the risky driving style among the citizens, especially the young people, is one of the most important social concerns, the consequence of which, in addition to the individual itself, can cause irreparable damage to other social activists and disturb social discipline. Therefore, the present study was conducted to socially explain risky driving based on the structure of social capital.

Method: The research method is a survey and the statistical population includes all people aged 15-34 years old in Tabriz city with 579694 people. of these, 630 people using the Cochran statistical formula and multi-stage clustering method sample size were selected; the data gathering tool was a researcher-made questionnaire. SPSS-22 software was used to analyze the data.

Results: The results of the research indicate that the correlation between all social capital components including social support, social participation, social awareness, social cohesion, and social trust with risky behaviors at a meaningful level of less than 0. 01 was confirmed, the type of relationship negative and inverse. The results of the regression analysis also showed that the variables present in the regression model were able to predict 11. 5% of the changes in risky driving.

Conclusion: Considering the significant relationship and the effective role of social capital in predicting risky driving in the present research, it can be admitted that having social capital can act as social protection against social problems such as risky driving of youth. Hence, it is more than necessary to establish a framework for improving the social capital of young people both at the family level and at the community level.

Keywords: Social Capital, Risky Driving, Youth

1. Assistant Professor of Sociology, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran

* Corresponding Author: m.saadati@soc.ikiu.ac.ir

مقدمه

رانندگی پرخطر^۱ به عنوان الگوهایی از رفتار رانندگی است که رانندگان را در معرض خطر مرگ قرار می‌دهد و مربوط به تخلفات قانونی نیز می‌باشد. رفتارهای پرخطر رانندگی، دومین علت منجر به مرگ و اولین علت سال‌های از دست رفته عمر در اثر مرگ زودرس و ناتوانی قلمداد می‌شود. مهارت رانندگی و سبک رانندگی یا به عبارت دیگر عملکرد و رفتار راننده به عنوان دو مولفه اصلی از عوامل انسانی در رانندگی به شمار می‌رود (یوسفی، قاسمی ادکان و تقوی گرجی، ۱۳۹۱). رفتارهای پرخطر رانندگی یکی از اصلی‌ترین عوامل منجر به تصادفات رانندگی است و مطابق آمار ۴۳/۵ درصد تصادفات رانندگی در بین رانندگان کم تجربه و جوان رخ می‌دهد (یانگ، زانو، لوو و لوو، ۲۰۱۹). آسیب‌های تصادفات جاده‌ای از جمله چالش‌های پایدار بهداشت عمومی در بیشتر مناطق جهان است که شامل خسارات قابل ملاحظه انسانی و اقتصادی است. هر ساله حدود ۲۵.۱ میلیون نفر جان خود را از دست می‌دهند و تقریباً ۵۰ میلیون نفر دیگر مجروح یا معلول می‌شوند (مکونن، تسفایه، موگس و گبرمدین، ۲۰۱۹). به اعتقاد تیلور^۲، رفتار رانندگی به عنوان محوری‌ترین اعمال انسانی مؤثر در تصادفات می‌باشد. الندر و همکاران^۳، رانندگی را شامل رفتارهایی می‌دانند که راننده به صورت الگویی برای رانندگی خود انتخاب می‌کند مانند سرعت، میزان تمرکز و حفظ فاصله استاندارد. این رفتارها شامل دو دسته رفتارهای مثبت و رفتارهای منفی می‌شوند. به مجموعه رفتارهای منفی در رانندگی، رانندگی تهاجمی، یا رانندگی پرخطر گفته می‌شود (یوسفی و همکاران، ۱۳۹۱). رانندگی را می‌توان به عنوان یک رفتار پرخطر^۴ به شمار آورد چرا که به طور بالقوه برای سلامت و ایمنی جوانان خطرناک بوده و نسبت به سایر انواع رفتارها، از همان سطح تحمل و پذیرش اجتماعی برخوردار نیست. در مقایسه با بسیاری از انواع دیگر رفتارهای مخاطره آمیز، رانندگی خطرناک به منزله یکی از شایع‌ترین و قابل قبول‌ترین راه‌های اقدام به رفتارهای پرخطر است. با این حال، آن یکی از خطرناک‌ترین رفتارها در زمان حاضر می‌باشد که منجر به نتایج بسیار جدی و یا حتی مرگبار می‌شود (بونینو^۵، کاتلینو و کیارانو، ۲۰۰۵). لئون جیمز^۶ (۲۰۰۰)، معتقد است رانندگی، رفتار پیچیده‌ای است که از سه مولفه شناختی، عاطفی و حسی - حرکتی تشکیل می‌شود که شامل ارزیابی نادرست خطر، رشد نیاختگی اخلاقی و خودمحوری، با ارزش دانستن رقابت، برتری طلبی و قلمرو طلبی در رانندگی، پذیرش اجتماعی

1. Risky Driving
2. Yang, Zhang, Zhu, Luo & Luo
3. Mekonnen, Tesfaye, Moges & Gebremedin
4. Taylor
5. Lander
6. Risky behavior
7. Bonino
8. Leon James

خطر کردن و پرخاشگری، بی‌احترامی و بی‌طاقتی، خطای ادراکی و لغزش یا کاستی در عملکرد می‌باشد (بهروان و بهروان، ۱۳۹۰). بر طبق نظر دیری^۱، رانندگی مخاطره‌آمیز نتیجه تعامل بین چندین عامل گوناگون می‌باشد. یکی از آنها سطح خطری است که فرد آماده می‌شود آن را بپذیرد. سطح خطر بر اساس عوامل زیر تعیین می‌شود: شخصیت فرد (که همان گرایش به هیجان طلبی و سطح پرخاشگری است)، تجربه‌های رانندگی (تحصیلات راننده و تجربه تصادفاتی که برای او یا افرادی که می‌شناسد، رخ داده است)، عوامل محیطی (مانند وجود دوستانی در خودرو که راننده سعی می‌کند آنان را تحت تاثیر رفتار خود قرار دهد). عامل دیگر، سطح خطری است که فرد درک کرده است و به میزان شناسایی و ارزیابی راننده از خطرات موجود و صحت ارزیابی راننده از توانایی خود برای کنار آمدن با این خطرات بستگی دارد (هول، ۱۳۹۸). در راستای تئوری مذکور، تاومن بن آری و همکاران^۲ معتقدند که رانندگی بی‌پروا و خطرناک به مجموعه‌ای عظیم از متغیرهای شخصیتی و محیطی بستگی دارد. آنان معتقدند که رانندگان جوان، رانندگی مخاطره‌آمیز را به مثابه مشکل می‌بینند ولی توانایی خود را در کنار آمدن با آن بسیار بالا برآورد می‌کنند و نهایتاً، به شکل ناصحیح و غیرمطمئنی عمل می‌نمایند (تاومن بن آری، میکولیونسر و ایرم^۳، ۲۰۱۹). جونا^۴ نیز بیان می‌دارد که کنترل رانندگی جوانان، نظارت والدینی، عدم پذیرش کجروی و نابهنجاری آنان، نظیر مصرف مشروبات الکلی و دروغگویی جزء فاکتورهای مهم در پیش‌بینی رانندگی بی‌ملاحظه و خطرناک است (جونا، ۲۰۱۷).

طبق نگاه آسیب‌شناسانه، جراحات‌ها، تصادف و مرگ از پیامدهای رانندگی مخاطره‌آمیز بوده و به عنوان مسئله‌ای اجتناب‌ناپذیر ناشی از ظهور خودرو پذیرفته شده است. نوجوانان و جوانان به طور خاص، مهمترین قشری می‌باشند که در معرض رانندگی خطرناک قرار دارند و این موضوع را می‌توان با در نظر گرفتن عواملی چون فقدان تجربه، کاهش ظرفیت به رسمیت شناختن و پاسخ مناسب به امور غیرمنتظره توضیح داد. علاوه بر این، این گروه دارای یک سبک رانندگی است که با سرعت بالا، دست کم گرفتن فاصله ترمز مطمئن، عبور خطرناک و عدم رعایت حق تقدم، (بونینو و همکاران، ۲۰۰۵) و حرکات مارپیچ، حرکات نمایشی مانند دور زدن درجا و یا حرکات موتورسیکلت به صورت تک چرخ، مشخص می‌گردد (حسینی فر، بخشی مشهدلو، دل‌آرا مغانلو و خبیری، ۱۳۹۲). با وجود روند کاهش در میزان مرگ و میر و معلولیت ناشی از تصادفات رانندگی در سال ۲۰۰۶، ایران بالاترین نرخ مرگ و میر این نوع تصادفات را دارا می‌باشد (طیبی، ۱۳۹۶). در این راستا، طبق گزارشات پزشکی قانونی استان آذربایجان شرقی در نیمه نخست سال ۱۳۹۶،

1. Deery

2. Taubman- Ben-Ari & et al

3. Taubman. Ben. Ari, Mikulincer & Iram

4. Jonah

۴۳۸ نفر در حوادث رانندگی در استان کشته شده و تعداد مصدومان حوادث رانندگی مراجعه کننده به ادارات پزشکی قانونی ۹ هزار و ۲۱ نفر بوده است (روزنامه جوان، ۱۳۹۶).

سرمایه اجتماعی^۱ از جمله متغیرهایی که می‌تواند رابطه نزدیک و مؤثری با رفتارهای پرخطر و به مراتب رانندگی پرخطر داشته باشد. لیدا جی هانیفن^۲ (۱۹۱۹)، برای اولین بار سرمایه اجتماعی را مورد بحث قرار داده است، از نظر او، سرمایه اجتماعی منابع غیر ملموس (شامل حسن نیت، دوستی، همدردی، مشارکت، تعامل اجتماعی بین افراد) است که در زندگی روزمره برای افراد جامعه بسیار حیاتی است (کمسیون بهره‌وری استرالیا^۳، ۱۳۸۷). سرمایه اجتماعی مفهومی است که وجود روابط اجتماعی مناسب در بین کنشگران اجتماعی را توصیف می‌نماید که می‌تواند منجر به منافع متقابل شود (هونگیون، آدوماکو، تووم و آکولجو^۴، ۲۰۱۹). سرمایه اجتماعی، شبکه‌ای از روابط و پیوندهای مبتنی بر اعتماد اجتماعی بین فردی و بین‌گروهی و تعاملات افراد بین نهادها، سازمان‌ها و گروه‌های اجتماعی است که منجر به همبستگی و انسجام اجتماعی و انرژی لازم برای تسهیل کنش‌ها در جهت تحقق اهداف فردی و جمعی می‌شود. سرمایه اجتماعی می‌تواند تأثیر حوادث منفی زندگی را کاهش دهد و از بروز آسیب‌های اجتماعی جلوگیری نماید (عرب‌یارمحمدی و همکاران، ۱۳۹۶).

به عقیده پیر بوردیو^۵ این نوع سرمایه در صورت ضرورت، منبع حمایتی مهمی است که در موقعیت‌های مهم اجتماعی، به کار گرفته می‌شود (بوردیو، ۱۹۷۷). جیمز کلمن^۶ معتقد بود سرمایه اجتماعی شکلی از سرمایه است که سیر صعودی داشته و دستیابی به آرمان‌های مشخصی که وصول به آنها دشوار می‌باشد را فراهم می‌سازد. از نظر کلمن، سرمایه اجتماعی موجب می‌گردد تا مسیر دستیابی به اهداف معینی سهل‌تر شود (کلدی، ۱۳۸۴). رابرت پاتنام^۷ معتقد است، در تئوری سرمایه اجتماعی، خانواده، دوستان، همکاران، همسایگان، منابع بسیار ارزنده‌ای هستند که یک فرد می‌تواند در بدترین شرایط به آنها متوسل شود (توسلی و موسوی، ۱۳۸۴). امروزه ارتباط بین سرمایه اجتماعی^۸ و میزان آن در یک جامعه با بسیاری از آسیب‌های اجتماعی و رفتارهای مخاطره‌آمیز همچون خشونت، خودکشی، اعتیاد به مواد مخدر، رفتارهای پرخطر و... تأیید شده و بر شبکه‌های اجتماعی^۹، مشارکت اجتماعی^{۱۰}، اعتماد اجتماعی^{۱۱}، انسجام اجتماعی^{۱۲}، آگاهی

1. *Social Capital*
7. *Lyda J. Hanifan*
8. *Australian Productivity Commission*
4. *Hongyun, Adomako, Twum & Akolgo*
5. *Pierre Bourdieu*
10. *James Coleman*
2. *Robert Putnam*
3. *Social Capital*
9. *Social Networks*
10. *Social Participation*
11. *Social Trust*
12. *Social Cohesion*

اجتماعی^۱ به عنوان منابع و مولفه‌های حائز اهمیت سرمایه اجتماعی تاکید شده است. نقش مهم سرمایه اجتماعی در زندگی افراد جامعه، به عنوان شیوه حل مسائل اجتماعی قلمداد شده و این سرمایه می‌تواند از سوی قشرهای مختلف اجتماعی برای دستیابی به منابع مطلوب به کار گرفته شود و نقش اساسی در افت هزینه فعالیت‌ها و موفقیت افراد در دستیابی به مقاصدشان داشته باشد، به طوری که برخورداری از آن در شکل حمایت‌های مادی و معنوی می‌تواند در زندگی اجتماعی همچون سپری در کاهش رفتارهای پرخطر و بالتبع آن رانندگی خطرناک عمل نماید (سعادت، ۱۳۸۹). در واقع، جامعه‌ای که دچار فقدان سرمایه اجتماعی است با مسائلی چون وجود انواع انحرافات و آسیب‌های اجتماعی از جمله جرم و جنایت، خودکشی، طلاق، فروپاشی خانواده، عدم توسعه اقتصادی و سیاسی، افت سرمایه انسانی و کاهش فرهنگ انسجام عمومی مواجه است. مطالعات زیادی در حوزه‌های مختلف نشان می‌دهد که گروه‌ها و جوامعی که از سطوح بالاتر سرمایه اجتماعی برخوردارند، میزان آسیب‌های اجتماعی آنان در سطح پایین‌تری قرار دارد (اکبری و همکاران، ۱۳۹۸).

جسور^۲ (۲۰۱۷)، در قالب سه نظام تبیینی شخصیت، محیط و رفتار، نظریه خود را طرح‌ریزی کرده است. در تئوری جسور، نظام شخصیت مشتمل بر شناخت اجتماعی، ارزش‌های فردی، انتظارات، عقاید و نگرش‌ها می‌باشد. نظام محیطی ادراک شده شامل عوامل اجتماعی با واسطه و بی واسطه مانند تاثیر دوستان، خانواده و انتظارات در رابطه با رفتارهای پرخطر از قبیل رانندگی خطرناک است. نظام رفتار نیز شامل ساختارهای رفتار متعارف و رفتار پرخطر که در مخالفت با یکدیگر می‌باشند. جسور معتقد است که رفتارهای پرخطر رانندگی از اعتقاد افراد به استقلال از والدین و نفوذ عوامل محیطی ناشی می‌شود. در مقابل، ساختار رفتارهای معمولی و متعارف شامل رفتارهایی است که به سمت استانداردهای سنتی جامعه از رفتار مناسب گرایش دارند (زامبंगा، کارلو و رافائلی^۳، ۲۰۱۶). طبق چهارچوب مفهومی جسور، فاکتورهای مربوط به علت و معلول رفتارهای پرخطر در واقع متعدد و مرتبط به هم می‌باشند. در این میان، فاکتورهای حمایتی از جمله سرمایه اجتماعی در واقع علت این امرند که برخی از جوانان و نوجوانان با وجود قرار گرفتن در معرض خطر بالا، مرتکب چنین رفتارهایی نمی‌شوند یا در دام عواقب منفی رفتارهای پرخطر گرفتار نمی‌شوند را توضیح می‌دهد (جسور، ۲۰۱۸).

عباس‌زاده و همکاران (۱۳۹۶)، در مطالعه خود به این نتیجه رسیدند که متغیرهای خودآگاهی، خودانگیزی، مهارت همدلی و خودکنترلی تاثیر معناداری بر رفتارهای پرخطر عمدی رانندگان داشته و متغیرهای مذکور ۳۱/۸ درصد از تغییرات متغیر وابسته را تبیین نموده است. نتایج پژوهش معینی (۱۳۹۳)، نشان داد که بین متغیرهای دلبستگی به خانواده و دوستان، تعهد به هنجارها،

1. Social Consciousness

2. Jessor

3. Zamboanga, Carlo & Raffaelli

مشارکت، باور به اصول اخلاقی، خود-کنترلی، مهارت‌های اجتماعی و ارتباطی و رانندگی خطرناک رابطه معناداری وجود دارد. نتایج تحقیق دارایی‌زاده (۱۳۹۳)، حاکی از آن است که همبستگی بین متغیرهای سرمایه اجتماعی (مشارکت غیررسمی، مشارکت اجتماعی رسمی، اعتماد بین شخصی، اعتماد تعمیم‌یافته، اعتماد نهادی)، با رانندگی پرخطر معنادار و منفی بوده است. نتایج تحقیق جمالی‌نسب (۱۳۹۳) نیز نشان داد که رابطه معناداری بین رفتارهای پرخطر از جمله رانندگی پرخطر و حمایت‌های اجتماعی ادراک شده وجود داشته است. طبق یافته‌های پژوهش امیرکافی و احمد یوسفی (۱۳۹۲) میزان تخلفات رانندگی جوانان بیش از بزرگسالان بوده و تعداد تخلفات مردان بیش از زنان می‌باشد. همچنین انگیزه‌های ابزاری و هنجاری افراد بزرگسال در پیروی از قوانین ترافیکی قوی‌تر از جوانان و در زنان بیشتر از مردان است و این که آثار بازدارندگی انگیزه‌های هنجاری بر روی تخلفات رانندگی بیش از انگیزه‌های ابزاری می‌باشد. نتایج تحقیق یوسفی و همکاران (۱۳۹۲)، حاکی از آن است که متغیرهای خشم و پرخاشگری، تحرک‌جویی، سلامت روان تاثیر معناداری بر رفتارهای پرخطر رانندگی داشته است. نتایج تحقیق بهروان و بهروان (۱۳۹۰)، نشان داد که متغیرهای قانون‌گریزی، سطح سواد، احساس هویت ملی و دینی، نیازهای اجتماعی، سابقه رانندگی، تعداد جریمه تاثیر معناداری را بر رانندگی پرخطر داشته است. نتایج پژوهش صالحی (۱۳۸۹)، حاکی از آن است که همبستگی معناداری بین سرمایه اجتماعی و سبک رانندگی زندگی رفتارهای ترافیکی رانندگان وجود دارد. قسمتی از نتایج پژوهش باقری یزدی (۱۳۸۹)، نشان از همبستگی منفی و معنادار بین ابعاد شناختی و ارتباطی سرمایه اجتماعی با رانندگی پرخطر است.

نتایج مطالعه مکنون و همکاران (۲۰۱۹)، حاکی از آن است که میزان رفتارهای پرخطر رانندگی در بین جوانان شهر باهیردار اتیوپی با میانگین سنی ۳۴، برابر با ۷۹/۴ و میزان تصادفات جاده‌ای ۱۶/۳ درصد بوده است که نشان از متداول بودن این نوع رفتارها در بین جوانان می‌باشد. نتایج پژوهش هیلد^۱ (۲۰۱۹)، نشان داد که میانگین سرمایه اجتماعی و رفتارهای پرخطر به‌طور کلی بالاتر از حد متوسط برآورد شده است. همچنین همبستگی منفی و معناداری بین سرمایه اجتماعی و بروز برخی از رفتارهای پرخطر از جمله رانندگی مخاطره‌آمیز در بین نمونه مورد بررسی وجود داشته است. بخشی از یافته‌های تحقیق وزینا و همکاران^۲ (۲۰۱۷)، نشان داد که سرمایه اجتماعی تاثیر معناداری بر بروز رفتارهای مخاطره‌آمیز جوانان از جمله رانندگی در حال مستی داشته است. نتایج پژوهش پینکستن و لیونز^۳ (۲۰۱۷)، حاکی از آن است که بین سرمایه اجتماعی (انسجام اجتماعی و حمایت اجتماعی)، با برخی از مؤلفه‌های رفتارهای پرخطر از جمله رانندگی پرخطر، مصرف سیگار، مصرف الکل، مصرف مواد مخدر، همبستگی منفی و معنادار وجود دارد. تام و

1. Hilde

2. Vézina & et al

3. Pinxten & Lievens

همکاران^۱ (۲۰۱۶)، در پیمایش خود نشان دادند که ارتباط معکوس و معناداری بین سرمایه اجتماعی با رفتارهای مخاطره‌آمیز سلامتی در بین نوجوانان وجود دارد، در این راستا، نوجوانانی که از سرمایه اجتماعی بالایی برخوردار نبودند، بیشتر در معرض خطرات بهداشتی قرار داشتند. طی تحقیق لسللی و همکاران^۲ (۲۰۱۶) نتایج حاکی از آن بود که تقریباً نیمی از پاسخگویان (۴۶/۳ درصد) حداقل یک بار رانندگی پرخطر را تجربه کرده بودند. در تحلیل رگرسیونی نیز، متغیر سرمایه اجتماعی تاثیر معناداری در تبیین متغیر مذکور داشته است. نتایج تحقیق لوچ^۳، سوزا، مساس، گومز و آرتالگو (۲۰۱۵)، نشان داد که همبستگی معنادار و معکوسی بین شاخص‌های سرمایه اجتماعی (حمایت اجتماعی، مشارکت اجتماعی، اعتماد اجتماعی، ایمنی جامعه)، با رفتارهای مخاطره‌آمیز وجود دارد. یافته‌های رایت و فیتزپاتریک^۴ (۲۰۰۶) با استناد به نظریه جیمز کلمن، نشان داد که سرمایه اجتماعی در طول زمان، میزان و تمایل به بزهکاری را کاهش داده و تأثیرات بدرفتاری را تعدیل می‌کند و در نهایت احتمال ارتکاب این نوع رفتارها در نتیجه برخورداری از این نوع سرمایه، رو به کاهش می‌گذارد (سیممی و همکاران، ۱۳۹۶). در یک جمع‌بندی کلی می‌توان بیان نمود از آنجا که تا به حال پژوهش تجربی چندانی در رابطه با رانندگی پرخطر جوانان کلان شهر تبریز صورت نپذیرفته است، تحقیق حاضر برآن است تا با بررسی این آسیب اجتماعی براساس سازه سرمایه اجتماعی که در دهه‌های اخیر از سوی بسیاری از اندیشمندان، به ویژه جامعه‌شناسان مورد بحث و بررسی قرار گرفته است، تا حدی به این خلاء پژوهشی مهم بپردازد و این فرضیه را مورد آزمون قرار می‌دهد که سرمایه اجتماعی قادر است تغییرات متغیر رانندگی مخاطره‌آمیز را تبیین و پیش‌بینی نماید.

روش

نوع پژوهش حاضر براساس نحوه گردآوری داده‌ها پیمایشی است و بر اساس هدف تحقیق، از نوع کاربردی بوده و از لحاظ میزان ژرفایی جزء تحقیقات پهنانگر بوده و با در نظر گرفتن معیار زمان، مقطعی است، جامعه آماری در این پژوهش، کلیه جوانان ۱۵-۳۴ سال شهر تبریز، به تعداد ۵۷۹۶۹۴ نفر می‌باشد که از این تعداد، ۶۳۰ نفر از طریق فرمول کوکران به عنوان حجم نمونه انتخاب شدند. شیوه نمونه‌گیری نیز، از نوع نمونه‌گیری خوشه‌ای چند مرحله‌ای می‌باشد. به این ترتیب، افراد نمونه به صورت تصادفی از هر منطقه (خوشه) شهرداری و به تفکیک جنسیت و به تناسب جمعیت در کل جامعه آماری هر منطقه، به صورت تصادفی جهت گردآوری اطلاعات انتخاب شدند (جدول شماره ۱).

1. Tome

1. Leslie et al

3. Lochl

4. Wirrht & Fitzpatrick

جدول ۱. تعداد نمونه‌های تخصیص یافته به نسبت مناطق شهرداری و به تفکیک جنسیت

| جمع کل | تعداد نمونه اختصاصی | کل جمعیت جوانان به تفکیک منطقه و جنسیت | مناطق شهرداری (خوشه) | جنسیت |
|--------|---------------------|--|----------------------|-------|
| ۹۰ | ۴۷ | ۴۲۸۵۵ | منطقه ۱ | مرد |
| | ۴۳ | ۳۹۶۸۱ | منطقه ۱ | زن |
| ۷۰ | ۳۴ | ۳۱۱۴۳ | منطقه ۲ | مرد |
| | ۳۶ | ۳۳۸۹۲ | منطقه ۲ | زن |
| ۱۰۰ | ۵۱ | ۴۷۱۰۹ | منطقه ۳ | مرد |
| | ۴۹ | ۴۵۹۴۸ | منطقه ۳ | زن |
| ۱۲۰ | ۶۰ | ۶۰۳۳۹ | منطقه ۴ | مرد |
| | ۶۰ | ۵۹۶۷۸ | منطقه ۴ | زن |
| ۴۰ | ۱۹ | ۱۷۱۸۶ | منطقه ۵ | مرد |
| | ۲۱ | ۱۹۱۳۸ | منطقه ۵ | زن |
| ۴۰ | ۲۱ | ۱۹۳۳۵ | منطقه ۶ | مرد |
| | ۱۹ | ۱۷۷۶۷ | منطقه ۶ | زن |
| ۶۰ | ۲۹ | ۲۷۴۵۳ | منطقه ۷ | مرد |
| | ۳۱ | ۲۹۲۴۶ | منطقه ۷ | زن |
| ۱۵ | ۷ | ۴۵۵۸ | منطقه ۸ | مرد |
| | ۸ | ۴۶۵۴ | منطقه ۸ | زن |
| ۱۰ | ۵ | ۷۰ | منطقه ۹ | مرد |
| | ۵ | ۵۶ | منطقه ۹ | زن |
| ۸۵ | ۴۴ | ۴۱۰۳۸ | منطقه ۱۰ | مرد |
| | ۴۱ | ۳۸۵۶۸ | منطقه ۱۰ | زن |
| ۶۳۰ | ۳۱۷ | ۲۹۱۰۷۶ | جمع کل | مرد |
| | ۳۱۳ | ۲۸۸۶۱۸ | جمع کل | زن |

ابزارهای پژوهش

الف) پرسشنامه سرمایه اجتماعی: جهت سنجش متغیر سرمایه اجتماعی از پرسشنامه محقق ساخته سعادتی (۱۳۹۶) که مشتمل بر ۳۲ سوال می‌باشد، استفاده شده است. سطح سنجش گویه‌ها، رتبه‌ای بوده و در قالب طیف لیکرت چهارگزینه‌ای (خیلی کم = ۱، کم = ۲، زیاد = ۳، خیلی زیاد = ۴)، طراحی و تنظیم شده است. اعتبار این ابزار شامل اعتبار محتوایی^۱ از نوع اعتبار صوری^۲ (نکته نظرات متخصصین و اهل فن) و سازه‌ای^۳ می‌باشد. در این میان جهت برآورد اعتبار سازه‌ای پرسشنامه از تکنیک تحلیل عاملی^۴ استفاده شده است. یافته‌ها حاکی از آن است که با توجه به معنی‌داری آزمون بارتلت و مقدار آزمون *KMO*، کفایت نمونه‌ای جهت انجام تحلیل عاملی در حد مناسبی می‌باشد. همچنین براساس مقادیر ویژه به دست‌آمده، نهایتاً، پنج عامل

1. Face Validity
2. Content Validity
3. Construct Validity
4. Factor Analysis

شامل حمایت اجتماعی (۵ سوال)، اعتماد اجتماعی (۹ گویه)، مشارکت اجتماعی (۹ گویه)، آگاهی اجتماعی (۵ گویه) و انسجام اجتماعی (۴ گویه) برای تقلیل گویه‌هایی که برای سنجش شاخص سرمایه اجتماعی تدوین شده بودند، مشخص شد و در مجموع پنج عامل یاد شده، ۶۵/۹۹ درصد از واریانس ۳۲ گویه‌ای را که جهت سنجش سرمایه اجتماعی طراحی شده بود، تبیین نموده‌اند. ضرایب پایایی به دست آمده برای مولفه‌ها و سازه سرمایه اجتماعی نشان از پایایی درونی گویه‌ها و در حد مناسب و قابل قبولی می‌باشد (جدول شماره ۲).

جدول ۲. نتایج و اجزاء تحلیل عاملی اکتشافی و ضرایب پایایی

| مؤلفه‌های سرمایه اجتماعی | گویه‌ها | بار عاملی | مقادیر ویژه هر عامل | واریانس تبیین شده هر عامل | کل واریانس تبیین شده | بارتلت آزمون | | آزمون KMO | ضریب پایایی هر عامل | ضریب پایایی کل |
|--------------------------|--|-----------|---------------------|---------------------------|----------------------|--------------|-------|-----------|---------------------|----------------|
| | | | | | | λ^2 | P | | | |
| حمایت اجتماعی | میزان حمایت دریافتی از خانواده | ۰/۵۶۰ | | | | | | | | |
| | میزان حمایت دریافتی از بستگان | ۰/۵۴۹ | | | | | | | | |
| | میزان حمایت دریافتی از دوستان | ۰/۵۰۶ | ۲/۱۳ | ۱۱/۸۵ | | | | | ۰/۶۰۹ | |
| | میزان حمایت دریافتی از همسایه‌ها | ۰/۱۶۵ | | | | | | | | |
| | میزان حمایت دریافتی از هم محله‌ای‌ها | ۰/۹۳۲ | | | | | | | | |
| | میزان اعتماد به کارمندان دولتی | ۰/۸۵۴ | | | | | | | | |
| | میزان اعتماد به نیروی انتظامی | ۰/۵۵۳ | | | | | | | | |
| اعتماد اجتماعی | میزان اعتماد به پزشکان | ۰/۸۱۲ | | | | | | | | |
| | میزان اعتماد به وعده و وعیدهای دولتی | ۰/۶۰۷ | | | | | | | ۰/۷۴۶ | ۰/۸۴۷ |
| | میزان اعتماد به دوستان | ۰/۶۸۱ | ۲/۶۶ | ۱۴/۸۲ | ۶۴۲/۴۱ | ۶۵/۹۹% | ۰/۰۰۰ | ۰/۶۰۰ | | |
| | میزان اعتماد به همسایگان | ۰/۷۱۹ | | | | | | | | |
| | میزان اعتماد به فامیل و آشنایان | ۰/۸۰۵ | | | | | | | | |
| | میزان رک بودن افراد جامعه | ۰/۶۹۲ | | | | | | | | |
| | میزان پابندی افراد به قول و قرارهایشان | ۰/۶۳۴ | | | | | | | | |
| مشارکت اجتماعی | میزان مشارکت در انتخابات و رای گیری | ۰/۸۴۴ | | | | | | | ۰/۷۳۶ | |
| | میزان مشارکت در مراسم مذهبی و عزا دار | ۰/۵۸۲ | ۱/۶۲ | ۹/۰۳ | | | | | | |
| | میزان مشارکت در تصمیم گیری‌های محله | ۰/۶۵۰ | | | | | | | | |

| مؤلفه‌های سرمایه اجتماعی | گویه‌ها | بار عاملی | مقادیر ویژه هر عامل | واریانس تبیین شده هر عامل | کل واریانس تبیین شده | آزمون پارتلت | | ضریب پایایی کل |
|--------------------------|--|-----------|---------------------|---------------------------|----------------------|--------------|-------------|----------------|
| | | | | | | P | λ^2 | |
| آگاهی اجتماعی | میزان مشارکت در امور خیریه | ۰/۵۱۱ | | | | | | ۰/۸۷۳ |
| | میزان زود بازده بودن کار اشتراکی | ۰/۵۶۴ | | | | | | |
| | میزان اعتقاد به انجام امور به صورت انفرادی | ۰/۷۲۱ | | | | | | |
| | میزان آزادی عمل در کارهای شراکتی | ۰/۶۳۴ | | | | | | |
| | میزان علاقمندی به کارهای شراکتی | ۰/۶۱۲ | | | | | | |
| | میزان ارجحیت کارهای مشارکتی | ۰/۵۵۶ | | | | | | |
| | میزان آگاهی از رویدادهای شهر | ۰/۷۶۷ | | | | | | |
| | میزان پیگیری اخبار کشور و استان | ۰/۷۹۵ | | | | | | |
| | میزان آگاهی از آسیب‌های اجتماعی | ۰/۸۴۲ | ۳/۲۴ | ۱۷/۱۵ | | | | |
| | میزان اطلاع از پیامد آسیب‌های اجتماعی | ۰/۸۱۴ | | | | | | |
| انسجام اجتماعی | میزان آگاهی از تهدیدکننده‌های سلامت | ۰/۷۲۹ | | | | | | ۰/۷۶۳ |
| | میزان کنارآین مردم یا یکدیگر | ۰/۸۸۱ | | | | | | |
| | میزان صمیمت افراد جامعه | ۰/۷۴۲ | | | | | | |
| | میزان تفاهم افراد جامعه در امور مختلف | ۰/۶۵۲ | ۲/۲۱ | ۱۳/۸۴ | | | | |
| | میزان احساسات مشترک افراد جامعه | ۰/۷۶۲ | | | | | | |
| | | | | | | | | |

ب) پرسشنامه راندگی مخاطره‌آمیز: برای سنجش متغیر راندگی مخاطره‌آمیز از پرسشنامه محقق ساخته سعادتی (۱۳۹۶) استفاده شده است. این متغیر با ۵ گویه شامل میزان نبستن کمر بند ایمنی هنگام راندگی، میزان راندگی با سرعت غیر مجاز، میزان سبقت‌های غیر مجاز و خطرناک، میزان استفاده از موبایل هنگام راندگی، میزان کم توجهی به علائم راندگی مورد سنجش قرار گرفته است. سطح سنجش سوالات، رتبه‌ای بوده و در قالب طیف لیکرت چهارگزینه‌ای (خیلی کم = ۱، کم = ۲، زیاد = ۳، خیلی زیاد = ۴)، طراحی شده است. اعتبار پرسشنامه از نوع اعتبار صوری بوده و ضریب پایایی این متغیر برابر با ۰/۸۲۲ می‌باشد که به لحاظ آماری مورد تأیید است.

یافته‌ها

مطابق نتایج پژوهش، ۵۰/۳ درصد، پاسخگویان، شامل مردان و ۴۹/۷ درصد، آنان را زنان تشکیل می‌دهند؛ ۶۰/۵ درصد از افراد مورد مطالعه، مجرد، ۳۷/۱ درصد متاهل و ۱/۷ درصد مطلقه و ۰/۶ درصد همسر فوت شده، می‌باشد؛ براساس یافته‌ها، ۹/۸ درصد پاسخگویان شامل دانش‌آموزان، ۵۲/۵ درصد دانشجویان، ۵/۷ درصد دارندگان مشاغل آزاد، ۷/۳ درصد شاغلین بخش دولتی، ۴/۶ درصد شاغلین بخش خصوصی، ۴/۱ درصد کارگران، ۱۴/۳ درصد افراد خانه دار و ۱/۶ درصد نیز دارندگان سایر مشاغل است؛ در این میان، بیشتر پاسخگویان (۳۴/۶ درصد)، دارای مدرک لیسانس بوده‌اند، دارندگان مدرک دیپلم نیز با ۲۵/۶ درصد در رتبه بعدی قرار دارند. تحصیلات پدر اکثر پاسخگویان دیپلم (۳۰/۸ درصد) و ابتدایی (۲۱/۹ درصد) بوده و تحصیلات مادر بیشتر آنان بی‌سواد (۲۶/۷ درصد)، دیپلم (۲۶/۲ درصد) و ابتدایی (۲۴/۸ درصد) می‌باشد. میانگین سن پاسخگویان مورد بررسی نیز، ۲۴/۵۶ سال بوده است، همچنین اکثریت پاسخگویان (۳۹/۸ درصد)، در گروه سنی ۲۰-۲۴ سال قرار داشته است. نتایج آماره‌های توصیفی مولفه‌های سازه سرمایه اجتماعی نشان داد:

- میانگین متغیر حمایت اجتماعی با انحراف معیار ۴/۰۲، ۱۲/۵۶ برآورد شده است. در این میان حد پایین نمرات ۵، حد بالای آن ۲۰ و دامنه تغییرات ۱۵ می‌باشد. میزان حمایت اجتماعی ۲۳ درصد پاسخگویان در حد بالا، ۳۸/۱ درصد در حد متوسط و ۳۸/۹ درصد در حد پایینی بوده است.
- میانگین نمرات اعتماد اجتماعی با انحراف معیار ۴/۲۶، ۲۲/۸۵ بوده است، به طوری که حد پایین نمرات ۱۱، حد بالای آن ۳۳ و دامنه تغییرات ۲۲ می‌باشد. همچنین، میزان اعتماد اجتماعی ۲۱/۳ درصد نمونه مورد مطالعه در حد بالا، ۶۱/۳ درصد در حد متوسط و ۱۷/۵ درصد در حد پایینی برآورد شده است.
- میانگین متغیر مشارکت اجتماعی ۲۲/۵۴ با انحراف معیار ۴/۵۱ می‌باشد، در این میان، کرانه پایین نمرات ۱۰، کرانه بالای آن ۳۵ و دامنه تغییرات نیز ۲۵ بوده است، براساس نتایج، میزان مشارکت اجتماعی ۱۲/۵ درصد پاسخگویان در حد بالا، ۶۸/۹ درصد در حد متوسط و ۱۸/۶ درصد نیز در حد پایینی می‌باشد.
- میانگین متغیر آگاهی اجتماعی با انحراف معیار ۳/۲۰، ۱۲/۷۴ بوده است به طوری که حد پایین نمرات این متغیر ۵، حد بالای آن ۲۰ و دامنه تغییرات ۱۵ بوده است. همچنین، میزان آگاهی اجتماعی ۱۲/۱ درصد از پاسخگویان در حد بالا، ۶۳ درصد در حد متوسط و ۲۴/۹ درصد در حد پایینی قرار دارد.
- میانگین متغیر انسجام اجتماعی با انحراف معیار ۲/۳۵، ۱۰/۲۷ گزارش شده است و کرانه پایین نمرات این متغیر ۴، کرانه بالا ۲۰ و دامنه تغییرات آن ۱۶ بوده است. همچنین، میزان انسجام

اجتماعی ۷/۸ درصد افراد مورد بررسی در حد بالا، ۷۱ درصد در حد متوسط و ۲۱/۱ درصد در حد پایینی برآورد شده است.

- میانگین برآورد شده سازه سرمایه اجتماعی با انحراف معیار ۹/۹۱ برابر با ۸۰/۹۹ بوده است، در این میان، کرانه پایین نمرات متغیر مذکور، ۴۴، کرانه بالای آن ۱۰۹ و دامنه تغییر نمرات ۶۵ بوده است. نتایج توزیع درصدی نیز نشان داد که میزان سرمایه اجتماعی ۲۵/۴ درصد پاسخگویان در حد بالا، ۶۹/۵ درصد در حد متوسط و ۵/۱ درصد در حد پایینی می‌باشد. میانگین درصدی نیز برای تمامی ابعاد و سرمایه اجتماعی با ماکزیمم ۱۰۰ و مینیمم ۰، بالاتر از حد متوسط برآورد شده است.

- میانگین نمرات راندگی خطرناک با انحراف معیار ۴/۵۴، برابر با ۹/۱۶ بوده است، به طوری که حد پایین نمرات ۵، حد بالای آن ۲۰ و دامنه تغییرات ۱۵ می‌باشد. همچنین، میزان راندگی خطرناک ۱۰/۶ درصد از نمونه مورد مطالعه در حد زیاد، ۲۳ درصد در حد متوسط و ۶۶/۳ درصد در حد کمی برآورد شده است. میانگین درصدی متغیر راندگی پرخطر با ماکزیمم ۱۰۰ و مینیمم ۰، در حد متوسطی برآورد شده است (جدول شماره ۳).

جدول ۳. آماره های توصیفی متغیرهای تحقیق

| متغیر | میانگین | م. استاندارد | م. معیار | م. مینیمم | م. ماکزیمم | طبقات | | د. تغییرات | م. مینیمم | م. ماکزیمم |
|---------------------|---------|--------------|----------|-----------|------------|-------|-------|------------|-----------|------------|
| | | | | | | بالا | متوسط | | | |
| | | | | | | بالا | متوسط | پایین | | |
| حمایت اجتماعی | ۱۲/۵۶ | ۶۲/۸ | ۴/۰۲ | ۵ | ۲۰ | ۱۲/۵ | ۲۳ | ۲۴۰ | ۲۳۸/۱ | ۲۴۵ |
| اعتماد اجتماعی | ۲۲/۸۵ | ۶۹/۲۴ | ۴/۲۶ | ۱۱ | ۲۳ | ۱۱۲/۴ | ۲۱/۳ | ۳۸۶ | ۶۱/۳ | ۱۱۰ |
| مشارکت اجتماعی | ۲۲/۵۴ | ۶۴/۴ | ۴/۵۱ | ۱۰ | ۲۵ | ۷۹ | ۱۲/۵ | ۴۴۴ | ۶۸/۹ | ۱۱۷ |
| آگاهی اجتماعی | ۱۲/۷۴ | ۶۳/۷ | ۳/۲۰ | ۵ | ۲۰ | ۷۶ | ۱۲/۱ | ۳۹۷ | ۶۳ | ۱۵۷ |
| انسجام اجتماعی | ۱۰/۳۷ | ۶۴/۱۸ | ۲/۲۵ | ۴ | ۱۶ | ۴۹ | ۷/۸ | ۴۴۷ | ۷۱ | ۱۳۳ |
| سازه سرمایه اجتماعی | ۸۰/۹۹ | ۷۴/۳۰ | ۹/۹۱ | ۱۰۹ | ۴۴ | ۱۶۰ | ۲۵/۴ | ۴۲۸ | ۶۹/۵ | ۳۳ |
| راندگی مخاطره-آمیز | ۹/۱۶ | ۴۵/۸ | ۴/۵۴ | ۵ | ۲۰ | ۶۷ | ۱۰/۶ | ۱۴۵ | ۲۳ | ۴۱۸ |

جهت سنجش همبستگی بین متغیرهای سرمایه اجتماعی و راندگی مخاطره‌آمیز از ضریب همبستگی r پیرسون استفاده شده است. نتایج حاکی از آن است که رابطه خطی بین ابعاد پنج‌گانه آن سرمایه اجتماعی (حمایت اجتماعی، مشارکت اجتماعی، آگاهی اجتماعی، انسجام اجتماعی و اعتماد اجتماعی) با متغیر وابسته راندگی مخاطره‌آمیز با اطمینان ۹۹ درصد و در سطح معناداری

کوچکتر از ۰/۰۱ به تایید رسید، رابطه خطی سازه سرمایه اجتماعی نیز با متغیر وابسته با اطمینان ۹۵ درصد و خطای کمتر از ۰/۰۵ به لحاظ آماری معنادار می‌باشد. نوع تمامی روابط مذکور نیز منفی و معکوس می‌باشد، به این معنی که با افزایش سرمایه اجتماعی، میزان سبک رانندگی مخاطره‌آمیز در بین جوانان مورد مطالعه رو به کاهش می‌یابد، همچنین، با کاهش این سرمایه، میزان رانندگی پرخطر در بین جوانان افزایش می‌یابد (جدول شماره ۴).

جدول ۴. آزمون همبستگی بین متغیر سرمایه اجتماعی و رانندگی مخاطره‌آمیز

| رانندگی مخاطره‌آمیز | سرمایه اجتماعی |
|---------------------|----------------|
| sig | ضریب |
| ۰/۰۰۰ | **-/۱۴۸ |
| ۰/۰۰۰ | **-/۱۹۵ |
| ۰/۰۰۱ | **-/۱۲۹ |
| ۰/۰۰۲ | **-/۱۲۲ |
| ۰/۰۰۱ | **-/۱۲۶ |
| ۰/۰۲۶ | **-/۰۸۹ |

***: معنی داری در سطح ۰/۰۱؛ **: معنی داری در سطح ۰/۰۵؛ **: معنی داری

در پژوهش حاضر جهت سنجش تاثیر متغیرهای مستقل بر متغیر رانندگی مخاطره‌آمیز از تحلیل رگرسیونی چند متغیره استفاده شده است. نتایج تحلیل نشان داد که: - از جمله مفاهیم اساسی در تجزیه رگرسیونی، خطی بودن رابطه بین متغیرهای مستقل و وابسته بوده که در تحقیق حاضر بر اساس جدول آنالیز واریانس ($P\text{-Value} = 000/0$ و $19/31$)، این موضوع محقق شده است و نشان می‌دهد که مدل رگرسیونی از برازش مناسبی برخوردار است و مجموعه متغیرهای مستقل قادرند به خوبی تغییرات متغیر رانندگی پرخطر را تبیین نمایند. همچنین برقرار بودن استقلال خطاها (تفاوت بین مقادیر واقعی و مقادیر پیش بینی شده توسط معادله رگرسیون) پیش فرض دیگر برای دستور تحلیل رگرسیونی خطی می‌باشد که این امر هم با توجه به مقدار آماره دوربین واتسون بدست آمده (بین $1/5$ و $2/5$) محقق شده است؛ منظور این که میزان دوربین واتسون به دست‌آمده در مدل حاضر، نشان دهنده این است که باقی مانده‌ها، مستقل از هم می‌باشند و فرض عدم وجود همبستگی بین خطاها رد نمی‌شود. پیش فرض عدم هم خطی متغیرهای مستقل نیز، (به این معنی که هیچ یک از متغیرهای مستقل نباید رابطه خطی با همدیگر داشته باشند یعنی بین متغیرهای مستقل نباید همبستگی بالایی وجود داشته باشد تا سهم هر یک از آنان در پیش بینی و تبیین متغیر وابسته مخدوش نشود)، با توجه به مقادیر شاخص تولرانس^۱ (نزدیک به عدد یک) و شاخص تورم واریانس^۲ (کوچک تر از عدد دو)، به تأیید رسیده است.

1. Tolerance

2. Variance Inflation Factor

- متغیرهای پیش‌بین حاضر در مدل رگرسیونی، شامل متغیرهای انسجام اجتماعی، جنسیت، حمایت اجتماعی، اعتماد اجتماعی، مشارکت اجتماعی و آگاهی اجتماعی به ترتیب بیشترین تاثیر را بر متغیر رانندگی مخاطره‌آمیز داشته است، همچنین، تاثیر متغیرهای مذکور، بر متغیر رانندگی پرخطر به لحاظ آماری معنادار بوده و نوع تاثیر نیز منفی و معکوس می‌باشد. متغیر سن نیز تاثیر معناداری بر متغیر وابسته نداشته است. مطابق ضریب تبیین اصلاح شده، متغیرهای باقی مانده در مدل رگرسیونی ۱۱/۵ درصد از تغییرات متغیر وابسته رانندگی پرخطر را پیش‌بینی نموده‌اند (جدول شماره ۵).

جدول ۵. آماره‌های تحلیل رگرسیونی چند متغیره رانندگی مخاطره‌آمیز

| متغیر | ضریب (Beta) | آماره t | P-Value | تولرانس | بررسی هم خطی شاخص تورم واریانس |
|-----------------|-------------|---------------------|--|---------|--------------------------------|
| انسجام اجتماعی | -۰/۲۶۵ | -۵/۷۶ | ۰/۰۰۰ | ۰/۸۷۵ | ۱/۱۹ |
| جنسیت | -۰/۲۴۵ | -۵/۲۲ | ۰/۰۰۰ | ۰/۹۱۷ | ۱/۰۹ |
| حمایت اجتماعی | -۰/۱۱۸ | -۲/۲۷ | ۰/۰۲۳ | ۰/۸۴۶ | ۱/۵۴ |
| اعتماد اجتماعی | -۰/۱۰۸ | -۲/۱۴ | ۰/۰۲۳ | ۰/۸۸۷ | ۱/۲۹ |
| مشارکت اجتماعی | -۰/۱۰۳ | -۲/۰۸ | ۰/۰۴۲ | ۰/۸۷۴ | ۱/۲۱ |
| آگاهی اجتماعی | -۰/۱۰۰ | -۱/۹۹ | ۰/۰۴۸ | ۰/۸۶۸ | ۱/۱۵ |
| سن | -۰/۱۰ | -۲/۴۴ | ۰/۰۸۰۷ | ۰/۸۵۸ | ۱/۱۶ |
| کل مدل رگرسیونی | آماره F | آماره دوربین-واتسون | ضریب تعیین و ضریب تعیین تعدیل شده | | |
| | ۱۹/۳۱ | ۱/۷۹ | ۰/۵۰۸R= ۰/۱۲۴R Square= ۰/۱۱۵Adjusted R Square= | | |

بحث و نتیجه‌گیری

رانندگی مخاطره‌آمیز از سوی قشر جوان که به عنوان نیروی اساسی برای توسعه و جامعه سالم محسوب می‌شوند، نه تنها صدمات و خسارات جبران‌ناپذیری را می‌تواند بر فرد وارد سازد، بلکه به مراتب خانواده و جامعه نیز از پیامدهای این رفتار پرخطر مصون نخواهد ماند. در این راستا، تحقیق حاضر نیز با هدف تبیین اجتماعی رابطه بین سرمایه اجتماعی و رانندگی مخاطره‌آمیز در بین جوانان شهر تبریز به انجام رسیده است.

براساس نتایج آزمون همبستگی رابطه خطی بین متغیر سرمایه اجتماعی و مؤلفه‌های مربوطه با رانندگی پرخطر به لحاظ آماری معنی‌دار بوده و نوع رابطه نیز منفی و معکوس می‌باشد. همچنین نتایج تحلیل رگرسیونی چندمتغیره، متغیرهای پیش‌بین مدل رگرسیونی ۱۱/۵ درصد از

تغییرات متغیر رانندگی مخاطره‌آمیز را تبیین نموده‌اند. نتیجه مذکور، همسو با بخشی از نتایج تحقیقات معینی (۱۳۹۳)، دارایی‌زاده (۱۳۹۳)، جمالی‌نسب (۱۳۹۳)، امیرکافی و احمد یوسفی (۱۳۹۲)، یوسفی و همکاران (۱۳۹۲)، بهروان و بهروان (۱۳۹۰)، صالحی (۱۳۸۹)، باقری یزدی (۱۳۸۹)، مکونن و همکاران (۲۰۱۹)، هیلد (۲۰۱۹)، وزنیا و همکاران (۲۰۱۷)، پینکستن و لیونز (۲۰۱۷)، لسلی و همکاران (۲۰۱۶)، تام و همکاران (۲۰۱۶)، لوچ و همکاران (۲۰۱۵)، رایت و فیتزپاتریک (۲۰۰۶)، می‌باشد.

مطابق نظر بورديو سرمایه اجتماعی، دسترسی افراد به فرصت‌ها، اطلاعات، منابع مادی و موقعیت اجتماعی ناشی از روابط و کنش‌های موجود در گروه‌ها و شبکه‌های اجتماعی است. ایجاد موقعیت‌ها و برقراری روابط صحیح و طرق خاصی که افراد در کنش‌های متقابل به کار می‌گیرند، همگی تجلی سرمایه اجتماعی است و دسترسی به سرمایه اجتماعی برای بیشتر مردم به میزان‌های بیشتر سایر سرمایه‌ها ارتباط دارد که آن‌ها را در کسب آگاهی و روابط مشترک بیشتر کمک می‌کند؛ براساس نظریه بورديو می‌توان اذعان نمود که منابع، حمایت‌ها و آگاهی‌های که کنشگران به واسطه عضویت و مشارکت در شبکه‌های اجتماعی به دست می‌آورند، می‌تواند در داشتن عادت‌واره‌های^۱ (شیوه‌های رفتاری درونی‌شده) نابهنجار و سوق دادن آنان به سمت و سوی رانندگی مخاطره‌آمیز نقش اساسی داشته باشد. با توجه به دیدگاه کلمن می‌توان نتیجه گرفت که هر چه افراد، خانواده و به مراتب جامعه، از سرمایه اجتماعی بیشتری برخوردار باشد، نتیجه آن سیر صعودی سبک زندگی سالم‌خواهد بود و جوامعی که سرمایه اجتماعی پایین دارند، برعکس جامعه اول، درگیر با مسائل اجتماعی زیادی بوده و بروز رانندگی پرخطر در چنین ساختاری اجتناب‌ناپذیر خواهد بود؛ همچنین، پاتنام بر این عقیده می‌باشد که سرمایه اجتماعی به‌عنوان مکانیسمی جهت کنترل و کاهش رفتارهای انحرافی و پرخطر عمل می‌نماید که افراد می‌توانند در مواقع ضروری و نیاز از آن به نحو احسن استفاده نمایند. بدین سان، سرمایه مذکور می‌تواند، نقش چشمگیری در میزان رانندگی مخاطره‌آمیز داشته باشد و با توجه به دیدگاه نظری پاتنام، می‌توان گفت، در صورت برخوردارگی از این نوع رانندگی پرمخاطره در بین جوانان روند کاهشی خواهد داشت.

به نظر گیدنز، اعتماد اجتماعی عاملی اساسی در احساس آرامش جسمانی و روانی و در نهایت امنیت اجتماعی و داشتن سبک زندگی سالم و کم‌خطر محسوب می‌شود؛ به عقیده فوکویاما نیز اعتماد به عنوان مانع و حفاظی در برابر آسیب‌های اجتماعی عمل می‌نماید؛ همچنین، کاکس شرط اساسی برای یک جامعه سالم را اعتماد اجتماعی متقابل بین اعضاء و بین مردم و مسئولان می‌داند و بر آن است که در نتیجه تبلور اعتماد در سطوح مختلف، سرمایه اجتماعی افزایش یافته و مشکلات و انحرافات اجتماعی کاهش می‌یابد. براساس نظریه وی می‌توان بیان نمود که سطح پایین اعتماد موجب رفتارهای ضد اجتماعی و پرمخاطره همچون رانندگی خطرناک می‌شود. تئوری پردازان حوزه

حمایت اجتماعی معتقدند که افراد با عضویت در شبکه‌های اجتماعی، حمایت‌های متنوعی را می‌توانند دریافت نمایند که خدمات و اطلاعاتی را برای فراهم می‌سازند و فرد در صورت بروز مشکلات و مسایل ناگوار به نحو مطلوبی می‌تواند از این نوع حمایت‌ها برخوردار شود؛ همچنین مشارکت اجتماعی از دیگر مولفه‌های اساسی سرمایه اجتماعی به عنوان یک نظام کارکردی در سطوح کلان، میانی و خرد با کارکردهای افزایش ثبات اجتماعی، تقویت روحیه همبستگی و کاهش تعارضات گروهی، از بین بردن فرهنگ حاشیه نشینی و شکوفایی استعدادها و بروز خلاقیت، بسط ارزش‌های دموکراتیک، سهیم شدن در منابع قدرت و تقویت روحیه مسئولیت‌پذیری همراه بوده و نهایتاً مانعی بر سر راه بروز آسیب‌ها و رفتارهای مخاطره‌آمیز از جمله رانندگی پرخطر می‌باشد. از طرفی، در صورت نهادینه شدن انسجام اجتماعی ارزش‌های مشترک در جامعه بسط می‌یابد، چرا که باورها و ارزش‌های مشترک، بسیاری از الگوهای کنش ناسازگار را در بر می‌گیرند و هر مسیر کنش منتخب را می‌توان با توسل به باورداشت‌های مشترک معتبر دانست و یک چنین توسلی، احساسی از حقانیت را در اجتماع نسبت به کنش‌های مختلف به وجود می‌آورد. تصور احساس حقانیت از کنش دیگران به جهت اتکا به باورهای مشترک منبع وحدت و انسجام اجتماعی در عین تنوع اجتماعی می‌باشد. این امر کنش اجتماعی را تسهیل نموده و از بروز تضاد و آسیب‌های اجتماعی به‌ویژه رانندگی پرخطر ممانعت می‌نماید و این از جمله مهمترین ایده‌های سرمایه اجتماعی است؛ آگاهی اجتماعی به عنوان یکی دیگر از مولفه‌های مورد بحث سرمایه اجتماعی، مؤثرترین ثروت و سرمایه هر ملتی است که برخلاف ثروت‌های دیگر از بین نمی‌رود و هر چه مصرف شود، قوی‌تر و کامل‌تر می‌شود. جایی که افراد از ماهیت مسائل اجتماعی آگاه نمی‌شوند، یا از راه حل‌های آن بی‌خبرند، فرصت‌های مشارکت اجتماعی و حس قوی اجتماعی یا ذخیره سرمایه اجتماعی هم پایین خواهد بود که پیامد آن می‌تواند به شکل آسیب‌های اجتماعی نظیر رانندگی پرخطر ظهور یابد. باتوجه به موارد مذکور، می‌توان اذعان نمود محتوای نظریات مورد بحث نیز در راستای تأیید نتایج پژوهش حاضر می‌باشد.

تحقیق حاضر علاوه بر محدودیت‌های نهادی و سازمانی جهت اخذ مجوز اجرای پرسشنامه در سطح شهر تبریز، با عدم تمایل شهروندان برای همکاری نیز مواجه بود که این امر با صرف هزینه زمانی تا حدی رفع گردید. کلام آخر این که، با توجه به رابطه معنادار و نقش مؤثر سرمایه اجتماعی در تبیین رانندگی پرخطر در بین جوانان در این پژوهش، موارد ذیل جهت ایجاد بسترهای اجتماعی لازم و برداشتن گام‌های مؤثر در راستای کاهش این رفتار پرخطر پیشنهاد می‌شود: تقویت پشتوانه نظام خانوادگی و سنت‌های حمایت‌گر از جوانان؛ پیوند بین جوانان با سمن‌ها با هدف ارتقاء بنیه اجتماعی و فرهنگی جوانان؛ افزایش پذیرش اجتماعی در بین نهادهای دولتی مبتنی بر جوان محوری؛ برقراری بسترهای مشارکت‌زای نیروهای جوان در امور اجتماعی؛ ایجاد تشکل‌های اجتماعی با هدف جامعه‌پذیری جوانان و سوق دادن آنها به سوی نظام‌های جمع‌گرایانه؛ بازآفرینی اعتماد در بین جوانان از سوی نهادها و ارگان‌های مدنی؛ پرهیز مسئولین نهادهای مختلف از دادن وعده و وعیدهای دروغین و بی‌اساس که باعث ایجاد و تقویت حس بی‌اعتمادی در بین اقشار مختلف

جامعه به ویژه قشر جوان می‌شود، چرا که این خود می‌تواند ریشه بروز بسیاری از آسیب‌های اجتماعی از جمله رانندگی پرخطر می‌باشد.

منابع

- اکبری، بهمن؛ فرگت، آزاده؛ علی‌خواه سنانز؛ مجیدی، ملیناز. (۱۳۹۸). نقش سرمایه اجتماعی و روان‌شناختی در پیش‌بینی صمیمیت زناشویی زوجین، *فصلنامه پژوهش‌های روان‌شناسی اجتماعی*، شماره سی‌وسوم، صص: ۹۵-۱۱۴.
- امیرکافی، مهدی؛ احمد یوسفی، کوروش. (۱۳۹۲). بررسی رابطه عوامل جمعیت‌شناختی با تخلفات رانندگی، *فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور*، سال دوم، شماره ۷، صص: ۸۱-۱۱۷.
- باقری زدی، هانیه السادات. (۱۳۸۹). بررسی رابطه سرمایه اجتماعی و ابعاد آن با خطرپذیری در دانشجویان خوابگاهی دانشگاه علامه طباطبایی تهران، *پایان‌نامه کارشناسی ارشد مشاوره مدرسه، دانشگاه علامه طباطبایی، دانشکده روان‌شناسی و علوم تربیتی*.
- بهروان، حسین؛ بهروان، ندا. (۱۳۹۰). با عنوان «علل جامعه‌شناختی رانندگی پرخطر در مشهد»، *فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی*، ۱۴۲-۱۰۹.
- تونکیس، فران. (۱۳۸۹). اعتماد، سرمایه اجتماعی و اقتصاد، *مجموعه مقالات اعتماد و سرمایه اجتماعی*، زیر نظر: تونکیس، فران، همس، لژی، تهران: انتشارات پژوهشکده مطالعات فرهنگی و اجتماعی.
- جمالی‌نسب، امین. (۱۳۹۳). بررسی میزان شیوع رفتارهای پرخطر و ارتباط آن با حمایت‌های اجتماعی ادراک شده در شهر یاسوج در سال ۱۳۹۳، *پایان‌نامه کارشناسی ارشد مشاوره توانبخشی، دانشگاه آزاد اسلامی مرودشت، دانشکده علوم تربیتی و روان‌شناسی، گروه مشاوره*.
- حسینی‌فر، جعفر؛ بخشی مشهدلو، محمد؛ دل آرا مغانلو، صلاح؛ خبیری، حسین. (۱۳۹۲). *هیجان‌خواهی و رفتارهای پرخطر، اردبیل: انتشارات نگین سیلان*.
- دارایی‌زاده، علی. (۱۳۹۳). بررسی جامعه‌شناختی اثرات عوامل ساختاری و سرمایه‌ای بر سبک زندگی ناسالم در بین جوانان شهر دلفان، *پایان‌نامه کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی، دانشگاه مازندران، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، گروه علوم اجتماعی*.
- رحمانی، مریم. (۱۳۹۴). تاثیر روابط اجتماعی بر بروز رفتارهای پرخطر در بین دانش‌آموزان مقطع متوسطه شهر بجنورد، *پایان‌نامه دکتری جامعه‌شناسی گرایش مسایل اجتماعی ایران، دانشگاه اصفهان، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، گروه علوم اجتماعی*.
- روزنامه سیاسی - اجتماعی و فرهنگی صبح ایران، ویژه‌نامه روزنامه جوان آذربایجان شرقی. (۱۳۹۶). شماره ۵۲۱۴، صص: ۴-۱.
- سعادت، موسی. (۱۳۸۹). *بررسی رابطه بین سرمایه اجتماعی، همسرآزاری و سلامت روانی در بین زنان متاهل شهر تبریز، پایان‌نامه کارشناسی ارشد پژوهش علوم اجتماعی، دانشگاه تبریز، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی*.

- سعادت، موسی. (۱۳۹۶). تبیین جامعه‌شناختی عوامل مؤثر بر بروز رفتارهای پرخطر (مورد مطالعه: جوانان ۱۵-۳۴ سال شهر تبریز)، رساله دکتری جامعه‌شناسی بررسی مسائل اجتماعی ایران، دانشگاه کاشان، دانشکده علوم انسانی، گروه جامعه‌شناسی.
- سیمی، زهرا؛ آقاییوسفی، علیرضا؛ مخلوق، محسن؛ محمدی، مهدیه. (۱۳۹۶). نقش سرمایه اجتماعی و شاخص‌های سلامت اجتماعی در پیش‌بینی نگرش به بزهکاری فرزندان، فصلنامه پژوهش‌های روان‌شناسی اجتماعی، دوره ۷، شماره ۲۵، صص: ۳۸-۲۳.
- صالحی، ذاکر. (۱۳۸۹). مطالعه سبک زندگی رفتارهای ترافیکی رانندگان درون شهری تبریز و عوامل اجتماعی مؤثر بر آن، پایان‌نامه کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، گروه علوم اجتماعی.
- طیبی، زهرا. (۱۳۹۶). اثر اعتیاد بر رفتارهای پرخطر رانندگی و ایمنی ترافیک، فصلنامه پژوهش‌های کاربردی روان‌شناختی، سال هشتم، شماره ۳، صص: ۱۰۵-۸۹.
- عباس‌زاده، محمد؛ عزیزاده اقدم، محمدباقر؛ پریراد بنام، شیدا. (۱۳۹۶). مطالعه تأثیر هوش هیجانی بر رفتارهای پرخطر عمدی رانندگان، فصلنامه پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی، سال ششم، شماره پیاپی ۱۷، صص: ۱۶-۱.
- عرب‌یارمحمدی، فاطمه؛ الهی، طاهره. (۱۳۹۶). سرمایه اجتماعی و گرایش به فرار از خانه دختران دبیرستانی نقش واسطه‌ای خوش‌بینی و امیدواری، فصلنامه پژوهش‌های روان‌شناسی اجتماعی، شماره ۲۷، صص: ۱۲۱-۱۰۱.
- کمبسیون بهره‌وری استرالیا. (۱۳۸۷). سرمایه اجتماعی و تاثیر آن بر سیاست‌گذاری عمومی، ترجمه: نصیری، مرتضی، تهران: انتشارات پژوهشکده مطالعات فرهنگی و اجتماعی.
- گیدنز، آنتونی. (۱۳۹۱). تجدد و تشخیص: جامعه و هویت شخصی در عصر جدید، ترجمه: موقیان، ناصر، تهران: نشر نی.
- معینی، مهدی. (۱۳۹۳). بررسی جامعه‌شناختی مهارت‌های اجتماعی و ارتباطی مؤثر بر بازدارندگی رفتارهای پرخطر جوانان (مطالعه موردی شهر شیراز)، پایان‌نامه دکتری جامعه‌شناسی، دانشگاه شیراز، دانشکده اقتصاد، مدیریت و علوم اجتماعی، گروه علوم اجتماعی.
- یوسفی، علی؛ قاسمی ادکان، فاطمه؛ تقوی گرجی، حسین. (۱۳۹۱). تحلیل چندگانه رفتارهای پرخطر رانندگی در کلان شهر مشهد، فصلنامه جغرافیا و مخاطرات محیطی، سال اول، شماره چهارم، صص: ۷۸-۶۵.
- هول، گراهام (۱۳۹۸)، روان‌شناسی رانندگی، ترجمه مهدی ملائی، تهران: انتشارات دانشگاه علوم انتظامی.
- *Bonino, S. , Cattelino, E. , Ciairano, S. (2005). Adolescents and Risk: Behavior, Functions and Protective Factors. New York: Springer Publications.*
- *Bourdieu, P. (1977). Culture Reproduction and Social Reproduction, New York: Oxford University Press.*
- *Hilde, A. (2019). The impact of social and emotional isolation on risk behaviors among women injection drug users in Portland, Dissertation of Master of Public Health, Department of Public Health & Preventive*

Medicine and the Oregon Health & Science University, School of Medicine.

- Hongyun, T. , Adomako, K, W. , Twum, F, A. , Akolgo, I, G. (2019). *Effect of social capital on firm performance: the role of entrepreneurial orientation and dynamic capability, International Review of Management and Marketing, 9(4), 63-73.*
- Jessor, R. (2018). *New perspectives on adolescent risk behavior. Cambridge University Press.*
- Jessor, R. , Jessor, S. L. (2017). *Problem behavior and psychosocial development: a longitudinal study of youth. New York: Academic Press.*
- Jonah, B. A. (2017). *Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature. Accident Analysis and Prevention, 29(5), 651-665.*
- Leslie, L, K. , James, S. , Monn, A. , Kauten, M, C. , Zhang, J. , Aarons G. , (2016). *Health-Risk Behaviors in Young Adolescents in the Child Welfare System. Journal of Adolescent Health, 47(1), 26-34.*
- Loch, M, R. , Souza, R, K, T, D. , Mesas, A, E. , Gomez, S, M. , Artalejo, F, R. (2015). *Relationship between social capital indicators and lifestyle in Brazilian adults, Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro, 31(8), 1636-1647.*
- Mekonnen, T, H. , Tesfaye, Y, A. , Moges, H, G. , Gebremedin, R, B. (2019). *Factors associated with risky driving behaviors for road traffic crashes among professional car drivers in Bahirdar city, northwest Ethiopia, 2016: a cross-sectional study, Environ Health and Preventive Medicine, 24(17).*
- Pinxten, W. , Lievens, J. (2017). *The importance of economic, social and cultural capital in understanding health inequalities: using a Bourdieu based approach in research on physical and mental health perceptions, Journal of Sociology of Health & Illness, 52(9), 1-15.*
- Taubman. Ben. Ari, O. , Mikulincer. M. , Iram, A. (2019). *A multi-factorial farmwork for understanding reckless driving appraisal indicators and perceived environmental determinants. Journal of Transportation Research, 22(7), 333-349.*
- Tome, G. , Matos, M, G, D. , Camacho, I. , Celeste Simoes, C. , Gomes, P. (2016). *Impact of Alienation on Portuguese Adolescents' Well-being, Journal of Psychology & Psychotherapy, 6(5), 1-9.*
- Vezina, J. , Herbert, m. , Poulin, F. (2017). *History of family violence childhood behavior problems and adolescent high risk behavior as predictor of girls repeated victims of dating victimization in two developmental periods. Journal of Violence Against Women, 21(4), 435-459.*
- Yang, L. , Zhang, X. , Zhu, X. , Luo, Y. , Luo, Y. (2019). *Research on risky driving behavior of novice drivers, Journal of Sustainability, (11), 5556.*
- Zamboanga, B. , Carlo, G. , Raffaelli, M. (2016). *Problem Behavior Theory: An Examination of the Behavior Structure System in Latino and non-Latino College Students, Revista Interamericana de Psicología/Interamerican Journal of Psychology, 58(2), 253-262*