

مطالعه و واکاوی عوامل مؤثر بر نزاع و درگیری پس از تصادفات رانندگی در شهر کرمانشاه

چکیده

زمینه و هدف: تصادفات رانندگی امری اجتناب‌ناپذیر است اما نزاع و درگیری پس از تصادف و مقصر جلوه دادن همدیگر از جمله مسائلی است که علاوه بر اینکه نظم و امنیت جامعه را خدشه‌دار می‌کند، هزینه‌ها و پیامدهای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ناگواری نیز در پی دارد و نیازمند بررسی است. بر همین اساس، پژوهش حاضر با هدف مطالعه و بررسی عوامل تأثیرگذار بر نزاع و درگیری رانندگان مرد پس از تصادفات در شهر کرمانشاه انجام شده است.

روش: پژوهش حاضر از لحاظ هدف، کاربردی و از لحاظ روش، توصیفی و از نوع پیمایشی است. جامعه پژوهش شامل رانندگان مرد شهر کرمانشاه است که از این جامعه بر اساس فرمول کوکران، تعداد ۲۸۰ نفر با روش تصادفی و در دسترس به‌عنوان نمونه انتخاب شدند. برای جمع‌آوری داده‌ها از پرسش‌نامه محقق‌ساخته و برای روایی گویه‌های مربوط به متغیرها از روایی صوری (مراجعه به متخصصان و خبرگان) استفاده شده است و پایایی تحقیق بر اساس تکنیک آلفای کرونباخ برای تمام متغیرها در حد مطلوب (۰/۷۳) بوده است. تجزیه و تحلیل داده‌ها با استفاده از آزمون تی تک نمونه‌ای، رگرسیون خطی و با استفاده از نرم‌افزار SPSS انجام گرفت.

یافته‌ها: تجزیه و تحلیل داده‌های پژوهش حکایت از این دارد که متغیرهای مالی - بیمه‌ای با مقدار (t=27/10)، روانی - شخصیتی (t=25/09)، قانونی - آموزشی (t=23/85) و اجتماعی - فرهنگی (t=27/77) در سطح معناداری ۰/۰۰۰ بر نزاع و درگیری تأثیر دارند. نتایج رگرسیون نیز نشان داد که متغیر مالی - بیمه‌ای با مقدار (β=14%)، روانی - شخصیتی (β=21%)، قانونی - آموزشی (β=25%) و اجتماعی - فرهنگی (β=19%) به‌عنوان متغیر مستقل، نزاع و درگیری را پیش‌بینی می‌کنند.

نتیجه‌گیری: نزاع و درگیری پس از تصادفات رانندگی به‌عنوان یک رفتار نامناسب اجتماعی معلول عوامل مختلفی است؛ بنابراین طراحی و اجرای برنامه‌ریزی آموزشی دقیق در زمینه نزاع و پیامدهای آن و همچنین توجه به بُعد رفتاری در آموزشگاه‌های رانندگی، بازبینی قوانین بیمه در تعیین خسارات مالی، حضور به‌موقع پلیس در صحنه تصادف، بازبینی قوانین مجازات درگیری و اعمال محدودیت‌های رانندگی می‌تواند گامی مهم و مؤثر در زمینه کاهش این بیماری اجتماعی باشد.

کلیدواژه‌ها: نزاع و درگیری، تصادف، رانندگی، رانندگان.

دریافت: ۱۴۰۰/۰۲/۱۰

پذیرش: ۱۴۰۰/۰۳/۳۰

نوع مقاله: مقاله پژوهشی

صص: ۲۱۷-۲۴۴

شناسه دیجیتال (DOI):

[DOI: 20.1001.1.20086024.1400.13.2.8.4](https://doi.org/10.20086/201001.1.20086024.1400.13.2.8.4)

ناصر ویسی

عضو هیئت علمی گروه علوم تربیتی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران (نویسنده مسئول).
رایانامه:

naser207@gmail.com

علی عبدی

استادیار گروه علوم تربیتی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران. رایانامه:

research7531@gmail.com

رانندگی فعالیتی لذت‌بخش همراه با خطرات پنهانی و ناگهانی است. رانندگی یک مهارت است و برای تسلط بر این مهارت، آموزش‌های مناسب و کافی ضروری به نظر می‌رسد (ویسی، ۱۳۹۸، ص ۵). پیشرفته‌تر شدن خودروها، افزایش سرعت استفاده از آن‌ها و وقوع تصادفات موجب شد تا مسئولان به لزوم تدوین قوانینی برای صدور اجازه‌نامه رانندگی پی ببرند. اولین گواهی‌نامه رانندگی را کارل بنز در سال ۱۸۸۸ میلادی دریافت کرد. ورود اتومبیل به ایران و افزایش تعداد آن موجب شد در سال ۱۳۰۳ ش. اولین مقررات عبور و مرور به تصویب برسد. در سال ۱۳۰۱ ش. اولین گواهی‌نامه رانندگی در ایران صادر شد (آرمان و عزیزی، ۱۳۹۴، ص ۵۱). آمار بالا و وحشتناک مرگ‌ومیر و صدمات ناشی از تصادفات رانندگی، نگرانی‌ها و تلاش‌های فراوانی را برای شناسایی علل این موضوع در مراجع مختلف برانگیخته است (مسعود، زرغام حاجبی و خرم‌آبادی، ۱۳۹۱، ص ۵۲). از تأسیس اولین آموزشگاه تعلیم رانندگی در سال ۱۳۰۸، بیش از ۸۴ سال می‌گذرد اما همچنان قصه تلخ تصادفات جاده ای ادامه دارد. تصادفات رانندگی، تصادفی نیستند، بلکه پیامد عدم برنامه‌ریزی، عدم پیش‌بینی درست و عدم کنترل افراد هستند (آرمان و عزیزی، ۱۳۹۴، ص ۵۲).

با گسترش زندگی ماشینی و افزایش روزافزون ترافیک در خیابان‌ها و جاده‌ها در نیم‌قرن اخیر، در مقابل فواید اقتصادی و رفاهی ناشی از گسترش ارتباطات و سرعت جابه‌جایی کالا و مسافر، متأسفانه بر تعداد و شدت تصادفات ترافیکی افزوده شده است و خسارات جانی و مالی ناشی از این تصادفات، بار سنگینی بر جامعه تحمیل می‌کند (حسین پور، میربها و رنجبر ۱۳۹۱، ص ۱۳۴). کسب گواهی‌نامه رانندگی نمی‌تواند پایان آموزش رانندگی باشد بلکه آموزش رانندگی در قالب فعالیت‌های خود اصلاحی مستمر است تا مهارت‌های جدید مورد نیاز کسب شوند. بین هوش هیجانی و امور غیرقابل پیش‌بینی که در رانندگی اتفاق می‌افتد، رابطه وجود دارد و با روان‌شناسی رانندگی می‌توان آن را تبیین کرد (ابراهیمی قوم، ۱۳۸۷، ص ۶۱).

جامعه‌شناسان و آسیب‌شناسان اجتماعی در کنار اعتیاد، روسپیگری، سرقت، قتل، خودکشی، فرار، تکدی و جرائم مالی، نزاع و درگیری را یکی از جرائم عمده جامعه ایران می‌دانند (خراطها و جاوید، ۱۳۸۴، ص ۱۶). نزاع و درگیری یک رفتار آموخته‌شده و مسری است که انگیزه‌های درونی و عوامل بیرونی در آن نقش دارند و دلیل حدود ۹۰٪ از مراجعه‌کنندگان به اورژانس جیرفت نزاع و درگیری است (ظهور، ۱۳۸۰، ص ۱۱۱). آمار سازمان پزشکی کشور نشان می‌دهد که در نه ماه اول سال ۱۳۹۹ تعداد ۴۶۲۶۸۶ مورد نزاع در کشور رخ داده است، که تعداد ۱۳۴۸۶ مورد آن در استان کرمانشاه رخ داده است (سایت سازمان پزشکی، ۱۳۹۹). پدیده نزاع و درگیری در جامعه از آن دسته آسیب‌هایی است که با ایجاد اختلال در روابط اجتماعی، فضایی آکنده از بغض، کینه و دشمنی را در میان افراد به وجود می‌آورد که این با زمینه سازی برای ایجاد نزاع و تنش‌های بعدی، جامعه را از نظر مادی و معنوی متضرر می‌کند. هنوز خشونت و نزاع از جمله موضوعاتی است که در فرهنگ بعضی از هم‌وطنان، شاخص قدرت یا دفاع از منزلت اجتماعی و فرهنگی و حیثیت فردی و خانوادگی محسوب می‌شود این مسئله با وقوع قتل، نقص عضو، زندان، خسارت مالی و بحران‌های روحی غیرقابل جبران برای هر دو طرف نزاع و خانواده‌های آن‌ها و ایجاد پیامدهایی چون افزایش آسیب‌های اجتماعی، ایجاد اختلال در روابط اجتماعی، تأثیر منفی بر وجه امنیتی و فرهنگی اجتماعی را در پی خواهد داشت (پورافکاری، ۱۳۸۳، ص ۳۷۵). امروزه گسترش فقر، بی‌توجهی به مسائل معنوی و انسانی، گرایش به خوش‌گذرانی‌ها، سقوط خانواده و ارزش‌های تربیتی و بالاخره گسترش ماشین‌سرم، سبب بدبینی و ترس از آینده و درنهایت، نزاع و خشونت شده است (حسینی، ۱۳۸۳، ص ۱۱). نتیجه پژوهش‌ها نشان می‌دهد که تنها یک عامل خطر به تنهایی نمی‌تواند باعث رفتارهای ضد اجتماعی و خشونت‌بار افراد شود بلکه ترکیبی از عوامل درزمینه‌های فردی، خانوادگی، اجتماعی و محیط زندگی بر ظرفیت آن‌ها برای رفتن و یا دوری از ریسک تأثیرگذار است (فتحی، ۱۳۶۶، ص ۵۴). برخی از افراد در هنگام نزاع، درگیر مسائل احساسی زیادی از قبیل حس قهرمانی،

پهلوانی، زورمندی، قدرت‌طلبی می‌شوند که ریشه همه این احساسات به گذشته، نوع زندگی، محیط پرورش فکری و شکل‌گیری شخصیت اجتماعی و... هر فرد برمی‌گردد. عوامل متعددی می‌توانند در شکل‌گیری رفتارهای مختلف انسان، که صورت خشونت به خود می‌گیرند، مؤثر و نقش‌آفرین باشند (رحمتی، ۱۳۸۱، ص ۶۳). خشونت در جامعه ایرانی گسترش یافته و به امری پذیرفته‌شده، بهنجار و مشروع تبدیل شده است. نزاع و درگیری‌هایی که از یک برخورد و گلاویز شدن ساده شروع و گاهی به مجروح و کشته شدن طرفین ختم می‌شود. ناظری (۱۳۸۸، ص ۳۱) عواملی چون افول اخلاق در فرهنگ عامه، رشد خرده‌فرهنگ‌های انحرافی، گسترش آنومی، نبود الگوهای اخلاقی و ضعف مدیریت فرهنگی را در شکل‌گیری نزاع‌ها مورد بررسی قرار داده است. در جامعه‌ای که به‌سرعت در حال مدرن شدن است، نظام ارزش‌های سنتی به همان سرعت دچار ضعف و یا مرگ می‌شوند و چون هنوز نهادهای مدرن و اخلاق مدنی در آنجا رشد چشم‌گیری نداشته، فضای بی‌هنجاری و بی‌قاعدگی غلبه می‌یابد.

نزاع فردی، دعوا و کشمکش است که بین دو نفر رخ می‌دهد و معلول عوامل مختلفی است. موضوع نزاع و درگیری بین افراد خیلی متفاوت است، اما با گسترش شهرنشینی و استفاده از ماشین، موضوع جدیدی برای نزاع و درگیری در بین افراد جامعه به وجود آمده است و آن هم نزاع و درگیری پس از تصادفات رانندگی است. یکی از مشکلات در حوزه آموزش‌های راهنمایی و رانندگی، اکتفا کردن به آموزش‌های فنی در زمینه خودرو است و کمتر به موضوع رفتار و نگرش رانندگی توجه شده است. رانندگان پی‌نبرده‌اند که تصادف یکی از اجزای انکارناپذیر رانندگی است. شاید به سختی بتوان افرادی را پیدا کرد که در طول عمر رانندگی خود حداقل تصادف کوچکی نداشته باشد؛ اما روش برخورد پس از تصادف از موضوعات مهم و جدی است که باید مورد توجه و بررسی قرار گیرد. از موضوعات مهم و اساسی در حوزه ترافیک که کمتر و شاید اصلاً به آن پرداخته نشده است، رفتارها، برخوردهای لفظی و فیزیکی، نزاع و درگیری در بین رانندگان پس از تصادف است. متأسفانه امروزه به‌دلیل

گسترش شهرنشینی و پیچیده‌تر شدن ارتباطات اجتماعی که منجر به کاهش آستانه تحمل شهروندان شده است، بیش از پیش در سطح شهرها شاهد نزاع و درگیری‌های شدید و گاهی جبران‌ناپذیر هستیم. گاهی پس از یک تصادف ساده به غیر از خودروها هیچ کدام از طرفین آسیبی نمی‌بینند، اما نزاع و درگیری آن‌ها در مورد موضوع پیش آمده منجر به زخمی شدن و شاید قتل یکی از طرفین می‌گردد. نزاع و درگیری به صورت لفظی و فیزیکی پس از تصادفات رانندگی به امری فراگیر تبدیل شده است و به ندرت می‌توان شاهد این اتفاق و بیماری اجتماعی برخاسته از گسترش بدون مرز شهرنشینی نبود. در کلان شهر کرمانشاه با تنوع قومی و فرهنگی بالایی که دارد به سختی می‌توان ویژگی‌ها و زیرساخت‌های کلان‌شهر بودن را در آن پیدا کرد.

در یک جامعه انسانی و اسلامی با افراد سالم از نظر روانی و عاطفی، اساساً پس از تصادف، طرفین در اولین اقدام باید به کمک همدیگر بشتابند نه اینکه به دنبال نزاع و درگیری و مقصر جلوه دادن یکدیگر باشند. با توجه به اهمیت و حساسیت موضوع نزاع و درگیری در جامعه و پیامدهای منفی اجتماعی و فرهنگی آن، پژوهشگران به دنبال پاسخگویی به این سؤال هستند که عوامل مؤثر بر نزاع و درگیری رانندگان پس از تصادفات رانندگی چیست؟

پیشینه و مبانی نظری

رحمتی، یزدانی و پاشازاده (۱۴۰۰) در پژوهشی با عنوان «شناسایی عوامل مؤثر بروز جرم درگیری (مطالعه موردی: شهر اردبیل)» به این نتیجه رسیدند که عواملی چون پایگاه اقتصادی - اجتماعی، کنترل اجتماعی، تعاملات منفی بر نزاع و درگیری تأثیر دارد. جوانمرد، عشایری و هاشمی (۱۳۹۸) در پژوهشی با عنوان «تبیین شکل‌گیری نزاع و درگیری دسته‌جمعی در استان اردبیل» به این نتیجه رسیدند که بین سرمایه اجتماعی و کنترل اجتماعی با نزاع و درگیری رابطه وجود دارد. رضایی کلواری و بحرینی (۱۳۹۸) در پژوهشی با عنوان «مطالعه رابطه عوامل فرهنگی - اجتماعی با نزاع‌های دسته‌جمعی، قومی و قبیله‌ای در شهرستان لردگان» به این نتیجه دست یافتند که پرخاشگری،

بی‌هنجاری، کنترل و انسجام اجتماعی، پایگاه اقتصادی و اجتماعی آر عوامل تأثیرگذار بر گرایش به نزاع و درگیری است. عباس‌زاده، سعادت‌ی، کبیری و عشایری (۱۳۹۶) در پژوهشی با عنوان «بررسی جامعه‌شناختی عوامل مؤثر بر پرخاشگری در بین تماشاگران فوتبال» به این یافته دست پیدا کردند که بین کنترل پلیس، یادگیری (اجتماعی) پرخاشگری و ناکامی با پرخاشگری رابطه وجود دارد. کرمی (۱۳۹۶) در پژوهشی با عنوان «بررسی تأثیر عوامل فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی بر وقوع نزاع دسته جمعی (مطالعه موردی: شهر دهدشت)» به این یافته رسید که بین متغیرهای کنترل اجتماعی، پایگاه اجتماعی - اقتصادی، آشنایی با قوانین و محرومیت نسبی با نزاع جمعی رابطه معنادار وجود دارد. امیرپور و مکرمی (۱۳۹۶) در پژوهشی با عنوان «بررسی میزان گرایش به خشونت و پرخاشگری در مردان شهرستان شیروان و عوامل مؤثر بر آن» مشخص کردند که بین میزان خشونت و پرخاشگری و وضعیت اقتصادی - اجتماعی مردان رابطه معناداری وجود دارد. طالب، نجفی اصل و احمدی اوندی (۱۳۹۶) در پژوهشی با عنوان «مطالعه کیفی عوامل اجتماعی - فرهنگی مؤثر بر نزاع‌های دسته‌جمعی: مورد مطالعه شهرستان ایذه» نشان دادند که عمومی شدن خشونت و نزاع، بیکاری، مشاهده نزاع و بی‌اعتمادی به مراجع قضایی از جمله عوامل مؤثر در نزاع است. بخارایی، بیات و پرکیانی (۱۳۹۵) در پژوهشی با عنوان «مطالعه عوامل اجتماعی مؤثر بر گرایش به نزاع‌های خیابانی در بندرعباس» نتیجه گرفتند که مهم‌ترین این عوامل مؤثر بر نزاع و درگیری عبارت‌اند از: نبود انسجام اجتماعی تعاملات مثبت اجتماعی، وضعیت اقتصادی، سن و کنترل خانواده. انصاری، محمدی و سعیدی (۱۳۹۲) نیز در پژوهشی با عنوان «بررسی عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر تصادفات رانندگی درون‌شهری (مطالعه موردی: استان کهگیلویه و بویراحمد)» به این یافته رسیدند که بین عواملی چون حالات روحی و شخصی، پایگاه اقتصادی و اجتماعی و برخورد پلیس با بروز تصادفات رابطه معناداری وجود دارد. میرفردی و صادق‌نیا (۱۳۹۱) در پژوهشی با عنوان «گونه‌شناسی نزاع‌های دسته‌جمعی در شهرستان بویراحمد» پایگاه اقتصادی پایین را بر نزاع تأثیرگذار می‌دانند.

شریعتی، مهاجری و ملکی (۱۳۹۱) در پژوهشی با عنوان «بررسی عوامل مؤثر بر تمایلات بالقوه به نزاع‌های دسته‌جمعی در شهرستان خدابنده» به این یافته رسیدند که میزان اعتماد و اطمینان به دستگاه قضایی و انتظامی و عوامل فرهنگی - تاریخی بر نزاع و درگیری جمعی تأثیرگذار است. میرفردی، احمدی و صادق‌نیا (۱۳۹۰) در پژوهشی با عنوان «میزان گرایش به نزاع جمعی در میان مردان ۱۵ تا ۶۵ سال شهرستان بویراحمد و عوامل مؤثر بر آن» قوم‌گرایی، پایگاه اجتماعی - اقتصادی و سن را با نزاع معنادار بافتند. شاکری‌نیا و محمدپور (۱۳۸۹) در پژوهشی با عنوان «رابطه ویژگی‌های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پرخطر» به این نتیجه رسیدند که بین سلامت روان، پرخاشگری، تیپ شخصیتی و عادات رانندگی رابطه معنی‌داری وجود دارد. کلانتری، ربانی و صداقت (۱۳۸۴) در پژوهشی با عنوان «ارتباط فقر با قانون‌گریزی و شکل‌گیری آسیب اجتماعی» نشان می‌دهد که محیط و ویژگی‌های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی حاکم بر آن فرصت‌هایی را برای نزاع و درگیری فراهم می‌کند. خراط‌ها و جاوید (۱۳۸۴) در پژوهشی با عنوان «بررسی علل و عوامل جامعه‌شناختی بروز نزاع و درگیری و پیامدهای آن در شهر تهران» به این نتیجه رسیدند که وجود آسیب‌ها و مسائل اجتماعی، ضعف در کنترل و نظارت اجتماعی، کژکارکردی برخی نهادها و سازمان‌ها، عدم حاکمیت قانون، پراکندگی و فراوانی کانون‌های نزاع و درگیری از عوامل مهم بروز نزاع و درگیری در شهر تهران هستند.

لئو و لئو^۱ (۲۰۲۱) در پژوهشی با عنوان «چگونه مطلوبیت اجتماعی بر ارتباط بین برون‌گرایی و پرخاشگری واکنشی تأثیر می‌گذارد: مطالعه اثر سرکوبی» به این نتیجه رسیدند که بین شخصیت برون‌گرایی با پرخاشگری و درگیری رابطه وجود دارد. فرناندزا، پارینجینا، سالوادورا، لوکروا و گالیوپنوا^۲ (۲۰۲۰) در پژوهشی با عنوان «اولویت بندی عوامل تصادفات جاده‌ای رانندگان» به این نتیجه رسیدند که عواملی چون رفتار بد رانندگی، حواس‌پرتی، عدم

1- Liu & Liu

2- Fernandez, Paringita, Salvador, Lucero & Galupio

آموزش صحیح، وضعیت جسمی و روحی راننده و نداشتن آگاهی از علائم راهنمایی و رانندگی بر تصادفات جاده‌ای مؤثر هستند. بوسچوزیا، ماتیوچوا، زووالا، موراکوا، کاستیکوا و میکولیکا^۱ (۲۰۲۰) در پژوهشی با عنوان «عوامل انسانی مؤثر در تصادفات جاده‌ای» به این نتیجه رسیدند که سن، جنسیت، آشنایی با جاده، تمایل به رفتارهای پرخطر رانندگی در تصادفات تأثیر دارند. دیسسا و کبو^۲ (۲۰۱۹) در پژوهشی با عنوان «عوامل روانی اجتماعی به‌عنوان پیش‌بینی کننده رفتار پرخطر رانندگی» به این نتیجه رسیدند که عوامل روانی - اجتماعی به‌ویژه عصبانیت رانندگی، بی‌هنجاری به‌طور قابل‌توجهی تغییرپذیری را در رفتار پرخطر رانندگی پیش‌بینی می‌کنند. رنگام و ویلسون^۳ (۲۰۰۴) در پژوهشی با عنوان «خشونت جمعی» به این نتیجه رسیدند که عواملی چون فشارهای اقتصادی و شخصی، جایگاه و اعتبار اجتماعی و ساختار خانوادگی بر نزاع و درگیری‌های جمعی تأثیرگذار است. دفنباخر، لینچ، اوتینگ و یانگلینگ^۴ (۲۰۰۱) در پژوهشی با عنوان «خشم رانندگی: ارتباط آزمون نظریه ویژگی‌های حالت» رعایت نکردن فاصله، الفاظ خشناک، رفتارهای خصمانه و فشار خون بالا را از نشانه‌های خشونت در رانندگی قلمداد می‌کنند. پری و بالدوین^۵ (۲۰۰۰) در پژوهشی با عنوان «شواهد بیشتری از ارتباط نمرات شخصیتی نوع و نگرش‌ها و رفتارهای مربوط به رانندگی» نتیجه گرفتند که بین ویژگی‌ها و تیپ شخصیتی افراد با رانندگی پرخاشگرانه رابطه وجود دارد. بومیستر، اسمارت و بودین^۶ (۱۹۹۶) در پژوهشی با عنوان «رابطه خودخواهی تهدیدآمیز با خشونت و پرخاشگری: جنبه‌تاریک عزت نفس بالا» به این نتیجه رسیدند که به خطر افتادن شخصیت، آبرو و جایگاه افراد می‌تواند عامل تشدید درگیری شود. بیرنس^۷ (۱۹۹۳) در پژوهشی با عنوان «آیا واقعاً همان‌طور که زندگی می‌کنیم رانندگی می‌کنیم؟ نقش شاخص شخصیت در

1- Bucshazya, Matuchovaa, Zuvalaa, Moracovaa, Kostikovaa & Mikuleca

2- Disassa & Kebu

3- Wilson & Wrangham

4- Deffenbacher, Lynch, Oetting & Yingling

5- Perry & Baldwin

6- Baumeister, Smart & Boden

7- Beirness

تصادفات جاده‌ای» نیز نتیجه گرفت که خشم یکی از عوامل دخیل در تصادفات رانندگی است.

پژوهش‌های زیادی در زمینه عوامل مؤثر بر نزاع و درگیری و تصادفات رانندگی صورت گرفته است، اما موضوع نزاع و درگیری پس از تصادفات رانندگی که پیامدهای ناگواری از نظر اجتماعی به دنبال دارد، مورد بررسی و توجه پژوهشگران قرار نگرفته است و این نگاه جدید پژوهشگران و تفاوت پژوهش حاضر با دیگر پژوهش‌های صورت گرفته در زمینه نزاع و درگیری است.

نزاع

نزاع یعنی «رویارویی پر خاشگرانه و ستیزه جویانه‌ای که توأم با خشم، کینه و انتقام صورت می‌گیرد؛ و سبب قتل، ضرب و شتم و مجروح و معلول شدن طرف‌های درگیر می‌شود و خسارات مالی فراوانی نیز به بار می‌آورد» (پورافکاری، ۱۳۸۳، ص ۳۷۹). انسان‌ها در طول تاریخ حیات اجتماعی خویش بر اساس زمینه‌های اجتماعی و فرهنگی و تحت تأثیر شرایط اقتصادی، سیاسی و ارزش‌های حاکم بر جامعه در شرایطی از رویارویی‌ها و تقابل‌ها قرار گرفته‌اند که گاه در تضاد، ستیز و نزاع با یکدیگر به سر برده‌اند؛ بنابراین آنچه مسئله-آفرین است، وجود تضادهای خشونت‌آمیز در بین افراد و گروه‌ها است و موضوع کجروی و نزاع در همه جوامع سنتی یا مدرن، در همه سنین جوانی تا پیری و در حالات و درجات متفاوتی مطرح بوده است (پورافکاری، ۱۳۸۳، ص ۳۷۹). به‌طور کلی، آسیب‌های اجتماعی ناشی از روابط ناسالم انسانی است که بنیان‌های جامعه را به‌طور جدی تهدید می‌کند و مانع تحقق نیازمندی‌ها و تقاضاهای افراد کثیری می‌شود. به نظر می‌رسد آسیب اجتماعی وقتی به‌وجود می‌آید که نهادهای تنظیم‌کننده روابط بین افراد با شکست روبرو شده و دچار تزلزل شوند که نتیجه آن شکل‌گیری شکاف‌های عمقی بین افراد است. در چنین وضعیتی، قوانین تنظیم‌کننده روابط انسان‌ها مورد بی‌احترامی قرار می‌گیرند و متزلزل می‌شوند، زیرا قانونمندی و پذیرش قانون ریشه در ساختارهای جامعه دارد و در رابطه با فرهنگ عمومی جامعه قابل بررسی است (کلانتری و همکاران، ۱۳۸۴، ص ۱۰۳).

نظریه بی‌سازمانی اجتماعی

بی‌سازمانی اجتماعی به شکست یا نارسایی در یک نظام اجتماعی با پایگاه‌ها و نقش‌های مرتبط به هم اشاره دارد که اهداف جمعی و فردی اعضایش کمتر تحقق می‌یابد تا آن‌هایی که در یک نظام کارآمد دیگر برآورده می‌شوند. بر اساس این نظریه تغییرات سریع اجتماعی موجب گسیختگی هنجارها در یک جامعه می‌شود. زمانی که هنجارها ضعیف می‌شوند یا با دیگر هنجارها در تضاد قرار می‌گیرند، جامعه در وضعیت آنومی قرار می‌گیرد و بر شرایطی که موجب ازهم‌گسیختگی و شکسته شدن ارزش‌ها و نظام هنجاری می‌شود، تأکید دارند. این رویکرد حل مسائل اجتماعی را منوط به کند کردن تغییرات اجتماعی و تقویت هنجارهای اجتماعی می‌داند (آزاد ارمکی، ۱۳۸۳، ص ۳۷).

نظریه آنومی دورکیم و مرتن

ایده اصلی دورکیم در این خصوص آن بود که زندگی بدون وجود الزام‌های اخلاقی یا ضرورت‌های اجتماعی، تحمل‌ناپذیر می‌شود، و در نهایت نیز به شکل‌گیری پدیده آنومی، یعنی نوعی احساس بی‌هنجاری می‌انجامد که اغلب مقدمه‌ای برای بروز کجروی و نزاع است. او اشاره می‌کند که در جوامع امروزی خواه در سطح جامعه و خواه در سطح برخی گروه‌های تشکیل‌دهنده آن، معیارها و هنجارهای سنتی، وضعیتی در حال تضعیف دارد، بی‌آنکه هنجارهای جدیدی جایگزین آن شود. بر همین اساس، بی‌هنجاری در شرایطی پدید می‌آید که در حوزه‌های معینی از زندگی اجتماعی، معیارهایی روشن برای راهنمایی رفتار وجود نداشته باشد و پیامدهای آنومی نیز در شکل نوعی نابسامانی روانی و فردی، و در قالب تعارض شخصیت فردی و خودخواه انسان با شخصیت اجتماعی و دیگرخواه او متجلی می‌شود. علت آشکار تحقق آنومی به نظر دورکیم، تحولات شتابان اقتصادی است، زیرا این تحولات، نوعی بحران را در نظام ارزشی و هنجاری جامعه به دنبال می‌آورد (کوهن^۱، ۱۳۸۷).

نظریه کنترل اجتماعی هیرشی

از دیدگاه هیرشی، نابهنجاری ناشی از ضعف یا گسستگی تعلق فرد به جامعه است که در اثر کنترل و نظارت اجتماعی به وجود می‌آید. این نحوه تبیین، وقوع کجروی را برحسب وجود ضعف در فرایند کنترل اجتماعی در جامعه و ناکارآمدی آن در هر دو بُعد درونی و بیرونی تبیین می‌کند و مدعی است هنگامی که کنترل اجتماعی به اندازه کافی قوت داشته باشد، از وقوع کجروی جلوگیری می‌شود؛ اما وقتی کنترل های داخلی یا خارجی ضعیف بوده یا از هم پاشیده باشد، رفتار کجروانه ظاهر می‌شود (سلیمی و داوری، ۱۳۸۰، ص ۳۹۰).

نظریه محرومیت نسبی

بر اساس این نظریه، افراد متعلق به طبقات پایین زمانی که شرایط زندگی‌شان را با افراد مرفه تر مقایسه می‌کنند، احساس محرومیت و ناخرسندی می‌کنند. از آنجاکه طبقه اقتصادی و نژادی در این افراد سبب ایجاد بی عدالتی و ناخرسندی می‌شود؛ بنابراین احساس محرومیت می‌کنند. در جامعه‌ای که نابرابری وجود دارد و به وسیله ابزارهای قانونی موقعیت‌های پیشرفت افراد گرفته می‌شود، افراد احساس بی اعتمادی به جامعه می‌کنند. ناکامی مستمر که از این دسته از احساسات مربوط به عدم کفایت ناشی می‌گردد سبب ایجاد پرخاشگری و خصومت سرکوب‌شده می‌گردد و در نهایت سبب جرم و خشونت می‌شود (صالحی، ۱۳۸۶، ص ۱۹).

نظریه یادگیری اجتماعی

باندورا^۱ تأکید ویژه‌ای بر نقش یادگیری مشاهده‌ای در آشنایی با رفتار می‌کند. وی مدعی است که غالب رفتارهای انسان از طریق مشاهده و در خلال فرایند الگوسازی فرا گرفته می‌شود. بر این اصل استوار است که پرخاشگری و خشونت، رفتار و کنش اجتماعی است که از طریق فرایندهای اجتماعی، تولید، باز تولید و فرا گرفته می‌شود؛ به بیان دیگر، بر تأثیرات متقابل بین رفتار و محیط

1- Bandura

تأکید دارد و بر الگوهایی از رفتار متمرکز می‌شود که فرد آن‌ها را برای کنار آمدن با محیط در خود پرورش می‌دهد. الگوهایی که از راه تجربه مستقیم پاسخ‌های محیط به فرد، یا مشاهده پاسخ‌های دیگران کسب می‌شود (گودرزی و عباسی، ۱۳۹۶، ص ۴۲). تجربه عینی نزاع براساس نظریه یادگیری اجتماعی قابل تفسیر است. براساس تئوری یادگیری اجتماعی باندورا، رفتارهای ناهنجار، مثلاً گرایش به نزاع‌های فردی و دسته‌جمعی، زائیده یادگیری اجتماعی هستند.

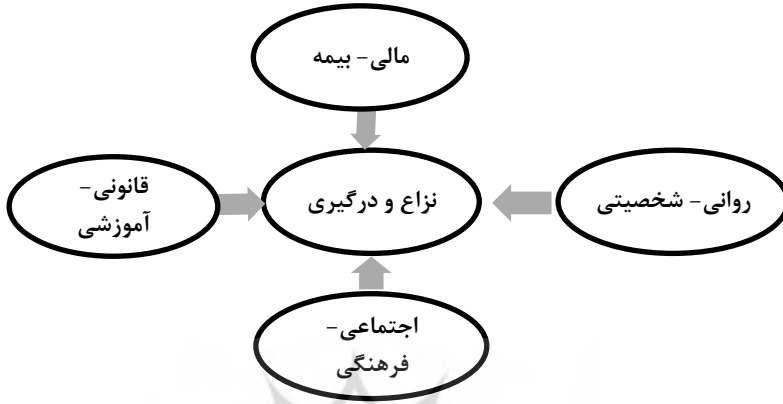
تبیین روان‌شناختی نزاع و درگیری

روان‌شناسان که فرد را واحد مطالعات خود می‌پندارند، پدیده انحراف را ناشی از عدم رشد کامل شخصیت فرد می‌دانند و بر آن شدند تا میان کج‌روی و ویژگی‌های شخصیتی انسان رابطه برقرار کنند. به باور آنان، برخی از تیپ‌های شخصیتی تمایل بیشتری به انجام کنش کج‌روانه از خود نشان می‌دهند. در این مشرب فکری، انحراف به عنوان یک نوع اختلال رفتاری تلقی شده که ناشی از خصوصیات و ویژگی‌های فردی است (گودرزی و عباسی، ۱۳۹۶، ص ۴۰).

بررسی نظریه‌های مختلف در این زمینه، نشان داد عوامل مختلفی بر نزاع و درگیری مؤثر است: بر اساس نظریه بی‌سازمانی اجتماعی، نارسایی نظام اجتماعی جامعه را در حالت آنومی قرار می‌دهد و این خود عامل گسیختگی و بی‌توجهی افراد جامعه به ارزش‌ها و هنجارهای جامعه است. دورکیم این بحران در نظام ارزشی و هنجاری جامعه را به تحولات اقتصادی نسبت می‌دهد. در نظریه محرومیت نسبی هم بر پایگاه اقتصادی افراد به‌عنوان عامل ایجاد بی‌عدالتی تأکید شده است که این خود سبب احساس بی‌اعتمادی به جامعه و درنهایت موجب جرم و خشونت می‌شود. هیرشی نیز بر اهمیت کنترل و نظارت اجتماعی تأکید می‌کند که بی‌توجهی به آن موجب گسستگی تعلق فرد به جامعه می‌شود که پیامد آن ظهور رفتارهای ناهنجار اجتماعی است. تبیین‌های روان‌شناختی رفتارهای ناهنجار را به ویژگی‌های شخصیتی افراد نسبت می‌دهند و درنهایت باندورا و روان‌شناسان حوزه یادگیری اجتماعی، رفتارهای ناهنجار مانند نزاع و درگیری را زائیده یادگیری اجتماعی می‌دانند. با توجه به نتایج حاصل از مطالعات و نظریه‌های مطرح شده عمده‌ترین متغیرهای مؤثر بر

نزاع و درگیری را می‌توان در پایگاه اجتماعی و اقتصادی، قوانین و هنجارهای اجتماعی و ویژگی‌های شخصیتی افراد جست.

مدل مفهومی تحقیق



روش

پژوهش حاضر از لحاظ هدف، کاربردی و از لحاظ روش، توصیفی و از نوع پیمایشی است. جامعه پژوهش شامل تمام رانندگان مرد در شهر کرمانشاه است که بر اساس فرمول کوکران، تعداد ۲۸۰ نفر با روش تصادفی و در دسترس به‌عنوان نمونه انتخاب شدند. برای جمع‌آوری داده‌ها از پرسش‌نامه محقق‌ساخته استفاده شد که برای روایی گویه‌های مربوط به متغیرها از روایی صوری (مراجعه به متخصصان و خبرگان) استفاده شده است و پایایی آن بر اساس تکنیک آلفای کرونباخ برای تمام متغیرها در حد مطلوب (۰.۷۳) بوده است. ابتدا از طریق مصاحبه با افراد شاغل در راهنمایی و رانندگی و ۷۰ نفر از راننده‌ها، متغیرهای مهم در زمینه درگیری و نزاع شناسایی و در چهار عامل اصلی طبقه‌بندی شد. تجزیه و تحلیل داده‌ها با استفاده از آزمون تی تک نمونه‌ای، رگرسیون خطی، فراوانی و درصد و با استفاده از نرم‌افزار SPSS انجام گرفت.

جدول ۱. آزمون آلفای کرونباخ برای بررسی پایایی ابزار تحقیق

مقدار آلفا	متغیر مورد بررسی
۰/۷۱۳	عامل روانی - شخصیتی و شخصیتی
۰/۷۲۱	عامل اجتماعی - فرهنگی
۰/۷۱۲	عامل قانونی - آموزشی
۰/۷۳۶	عامل مالی - بیمه ای
٪۷۳	کل پرسش نامه

یافته‌ها

یافته‌های توصیفی

جدول ۲. ویژگی‌های جمعیت‌شناختی جامعه پژوهش بر اساس سن، سابقه رانندگی، تحصیلات و شغل

کل	درصد	فراوانی	سن
۲۸۰	٪۳۰	۸۴	۲۰-۲۵
	٪۲۰	۵۶	۲۵-۳۰
	٪۲۷	۷۵/۶	۳۵-۳۰
	٪۲۳	۶۴/۴	۴۰-۵۰
کل	درصد	فراوانی	سابقه رانندگی
۲۸۰	٪۳۲	۸۹/۶	۲-۵
	٪۲۱	۵۸/۸	۵-۱۰
	٪۲۵	۷۰	۱۰-۱۵
	٪۲۲	۶۱/۶	۱۵-۲۰
کل	درصد	فراوانی	تحصیلات
۲۸۰	٪۱۶/۰۷	۴۵	زیر دیپلم
	٪۳۲/۸۶	۹۰	دیپلم
	٪۴۱/۴۳	۱۱۶	کارشناسی
	٪۱۰/۳۶	۲۹	ارشد و بالاتر
کل	درصد	فراوانی	شغل
۲۸۰	٪۳۳/۵۷	۹۴	بازاری
	٪۲۳/۵۷	۶۶	اداری
	٪۸/۹۳	۲۵	صنعتی
	٪۳۳/۹۳	۹۵	رانندگی

جدول ۳. فراوانی تصادف، درگیری و مشاهده درگیری

درصد	فراوانی	پاسخ	سؤال
۶۱/۸	۱۷۳	بله	میزان تصادف
۳۸/۲	۱۰۷	خیر	
۱۰۰	۲۸۰	کل	
۲۳/۶	۶۶	بله	درگیری پس از تصادف
۷۶/۴	۲۱۴	خیر	
۱۰۰	۲۸۰	کل	
۸۱/۸	۲۲۹	بله	مشاهده درگیری پس از تصادف
۱۸/۲	۵۱	خیر	
۱۰۰	۲۸۰	کل	

جدول ۴. آماره‌های توصیفی متغیرهای مستقل پژوهش

متغیر	نمونه	حداقل	حداکثر	میانگین	انحراف استاندارد	کجی
روانی-شخصیتی	۲۸۰	۱۴,۰۰	۳۰,۰۰	۲۳,۸۱۱	۲,۹۶۰	۰.۴۶۹- .۱۶۹
اجتماعی-فرهنگی	۲۸۰	۱۱,۰۰	۳۰,۰۰	۲۲,۵۱۲	۳,۴۰۴	۰.۴۰۹- .۱۶۹
قانونی-آموزشی	۲۸۰	۱۱,۰۰	۲۵,۰۰	۱۹,۸۰۱	۳,۰۹۹	۰.۵۹۰- .۱۶۹
مالی-بیمه	۲۸۰	۱۱,۰۰	۲۵,۰۰	۲۰,۲۸۰	۲,۶۰۸	۰.۶۵۵- .۱۶۹

یافته‌های استنباطی

جدول ۵. اثرات رگرسیون متغیرها

متغیر	بتا	خطای معیار بر آورد	درجه آزادی	معناداری
روانی-شخصیتی	.۲۱	.۰۶۰	۲۷۹	.۰۲۰
اجتماعی-فرهنگی	.۱۹	.۰۵۰	۲۷۹	.۰۴۱
قانونی-آموزشی	.۲۵	.۰۵۴	۲۷۹	.۰۴۳
مالی-بیمه	.۱۴	.۰۶۳	۲۷۹	.۰۴۷
مقدار ثابت	.۸۲۸	۱,۴۸۸	۲۸۰	.۳۷۸

براساس داده‌های جدول (۵) و با توجه به بتا و سطح معناداری، چهار عامل «روانی - شخصیتی، اجتماعی - فرهنگی، قانونی - آموزشی و مالی - بیمه» به‌عنوان متغیرهای مستقل پیش‌بینی‌کننده، بر نزاع و درگیری پس از تصادف تأثیر دارند؛ بنابراین فرضیه‌های پژوهش دالّ بر ارتباط این عوامل با نزاع و درگیری پس از تصادف تأیید می‌شود.

سؤال اول: عامل روانی - شخصیتی به چه میزان بر نزاع و درگیری رانندگان پس از تصادف مؤثر است؟

جدول شماره ۶. آزمون t مربوط به تأثیر عامل روانی - شخصیتی

متغیر	تی	درجه آزادی	سطح معناداری	تفاوت میانگین
عامل روانی و شخصیتی	۲۵/۰۹۹	۲۷۹	۰/۰۰۰	۱/۰۷

با توجه به مقدار آزمون تی در جدول شماره (۶) که ۲۵/۰۹۹ بوده و سطح معناداری ۰/۰۰۰ و درجه آزادی ۲۷۹ است، می‌توان با اطمینان ۹۵ درصد بیان کرد که عامل روانی - شخصیتی بر نزاع و درگیری پس از تصادف تأثیر دارد. متغیرهای مورد بررسی زیر عنوان عامل روانی - شخصیتی شامل «عصبی بودن، شخصیت فرد، استرس پس از تصادف، جوانی و غرور، افسردگی و آستانه تحمل پایین» است.

سؤال دوم: عامل اجتماعی - فرهنگی به چه میزان بر نزاع و درگیری رانندگان پس از تصادف مؤثر است؟

جدول شماره ۷. آزمون t مربوط به تأثیر عامل اجتماعی - فرهنگی

متغیر	تی	درجه آزادی	سطح معناداری	تفاوت میانگین
عامل اجتماعی و فرهنگی	۲۲/۷۷	۲۷۹	۰/۰۰۰	۱/۸۲

با توجه به مقدار آزمون تی در جدول شماره (۷) که ۲۲/۷۷ بوده و سطح معناداری ۰/۰۰۰ و درجه آزادی ۲۷۹ است، می‌توان با اطمینان ۹۵ درصد بیان کرد که عامل اجتماعی - فرهنگی بر نزاع و درگیری پس از تصادفات رانندگی تأثیر دارد. متغیرهای مورد بررسی زیر عنوان عامل اجتماعی - فرهنگی عبارت‌اند از: تجاوز به حقوق، نهادینه شدن درگیری، محیط فرهنگی و اجتماعی، تجربه عینی نزاع، اظهار نظر مردم و مقصر دانستن یکدیگر.

سؤال سوم: عامل قانونی - آموزشی به چه میزان بر نزاع و درگیری رانندگان پس از تصادف مؤثر است؟

جدول شماره ۸. آزمون t مربوط به تأثیر عامل قانونی - آموزشی

متغیر	تی	درجه آزادی	سطح معناداری	تفاوت میانگین
عامل قانونی و آموزشی	۲۳/۸۵۳	۲۷۹	۰/۰۰۰	۱/۰۸

با توجه به مقدار آزمون تی در جدول شماره (۸) که $23/853$ بوده و سطح معناداری $0/000$ و درجه آزادی 279 است، می‌توان با اطمینان 95 درصد بیان کرد که عامل قانونی - آموزشی بر نزاع و درگیری پس از تصادفات رانندگی تأثیر دارد. متغیرهای مورد بررسی زیر عنوان عامل قانونی - آموزشی شامل «تأخیر پلیس، عدم آموزش مناسب، خلأ قانونی و عدم مجازات، عدم محرومیت از رانندگی و اصلاح فرایند آموزش در آموزشگاه‌های رانندگی» است.

سؤال چهارم: عامل مالی - بیمه‌ای به چه میزان بر نزاع و درگیری رانندگان پس از تصادف مؤثر است؟

جدول شماره ۹. آزمون t مربوط به تأثیر عامل مالی - بیمه‌ای

متغیر	تی	درجه آزادی	سطح معناداری	تفاوت میانگین
عامل مالی و بیمه	$27/104$	279	$0/000$	$1/143$

با توجه به مقدار آزمون تی در جدول شماره (۹) که $27/104$ بوده و سطح معناداری $0/000$ و درجه آزادی 279 است، می‌توان با اطمینان 95 درصد بیان کرد که عامل مالی - بیمه‌ای بر نزاع و درگیری پس از تصادفات رانندگی تأثیر دارد. متغیرهای مورد بررسی زیر عنوان عامل مالی - بیمه‌ای شامل «زیان و ضرر مالی، پوشش بیمه‌ای ناکافی، تغییر قوانین بیمه، افت قیمت ماشین و زمان بر بودن تعمیر ماشین» است.

بحث و نتیجه‌گیری

نزاع و درگیری از جمله مسائل اجتماعی است که علاوه بر ایجاد فضایی آکنده از خشم و نفرت و مکدر کردن روابط انسانی، امنیت اجتماعی را از جنبه‌های مختلف تهدید می‌کند و به‌نوعی انسجام جامعه را با مشکل مواجه می‌سازد. (عبداللهی و چلبی، 1381). تا جایی که قشلاقی و همکاران (1384) نشان می‌دهند که مرگ ناگهانی پس از نزاع و درگیری در بین مردان 90% و در بین زنان 10% رخ داده است، همچنین حدود 40% مرگ ناگهانی در دامنه سنی 36 تا 45 سال اتفاق افتاده است. بنا به اهمیت موضوع، پژوهش حاضر با هدف شناخت و واکاوی عوامل مؤثر بر نزاع و درگیری پس از تصادفات رانندگی در

بین رانندگان شهر کرمانشاه صورت گرفته است. نزاع و درگیری فردی و گروهی در جامعه نشأت گرفته از مدرن شدن جامعه و پیچیدگی روابط اجتماعی بین افراد است. تصادفات رانندگی جزء جدایی ناپذیر امر رانندگی است و شاید به سختی بتوان افرادی را پیدا کرد که در دوران رانندگی خود حداقل تصادف کوچکی نداشته باشند یکی از عوارض و پیامدهای تصادف در جامعه رو به رشد ایران مسئله و موضوع نزاع و درگیری رانندگان پس از تصادفات است.

کاهش باور عمومی نسبت به مجریان برقراری و حفظ امنیت کاهش باور عمومی با ایجاد تصور ذهنی منفی در افراد جامعه به عنوان عامل احساس ناامنی، مطرح می‌گردد، به گونه‌ای که مردم اقدامات مثبت در جهت برقراری و حفظ نظم را باور نمی‌کنند، و این باعث پیدایش مشکلات فرهنگی در جامعه می‌شود (عربی، ۱۳۸۴). به دلیل کاهش انسجام اجتماعی، عدم کنترل و نظارت کافی، آموزش‌های ناکافی، خلأ قانونی، فشارهای اقتصادی و شغلی و بسیاری دیگر از عوامل، متأسفانه آستانه صبر و تحمل افراد جامعه سیر نزولی داشته و آن‌ها را تبدیل به انباری از مواد منفجره کرده که با کوچک‌ترین جرقه فاجعه‌ای به بار می‌آورد. در یک جامعه انسانی و اسلامی باید پس از تصادف افراد به کمک هم بشتابند نه اینکه مسئله را پیچیده تر کنند. در یک تصادف ساده که شاید یک چراغ یا آئینه شکسته شده و هزینه کمی هم داشته باشد رانندگان با هم درگیر می‌شوند که پیامد آن مجروح شدن و کشته شدن یکی از طرفین درگیر است. نزاع و درگیری پس از تصادف به مسئله‌ای رایج تبدیل شده و این قابل تأمل است چراکه حدود ۸۱/۸ افراد شاهد این موضوع بوده‌اند. نتایج تجزیه و تحلیل داده‌های پژوهش حکایت از تأثیر عوامل مختلف بر نزاع و درگیری پس از تصادفات دارند. یافته‌های مربوط به سؤال اول نشان داد که عامل روانی - شخصیتی رانندگان بر نزاع و درگیری تأثیر دارد. به عبارتی دیگر ویژگی‌های عصبی بودن، شخصیت فرد، استرس پس از تصادف، جوانی و غرور، افسردگی و آستانه تحمل پایین رانندگان بر نزاع و درگیری تأثیر دارد که این یافته با نتایج پژوهش لئو و لئو (۲۰۲۱)، انصاری و همکاران (۱۳۹۲)، دفنباخر و همکاران (۲۰۰۱)، شاکری نیا و محمد پور (۱۳۸۹)، بیرنس (۱۹۹۳)، امیرپور و مکرمی (۱۳۹۶)، دیساسا و کبو (۲۰۱۹)، رضایی کلواری و بحرینی (۱۳۹۸) و پری و بالدوین (۲۰۰۰)، همخوانی دارد. به‌طور کلی، ویژگی‌های شخصیتی افراد

بر تصادفات و واکنش‌های آن‌ها تأثیر دارد. نتایج بررسی داده‌های سؤال دوم حکایت از تأثیر عامل اجتماعی- فرهنگی بر نزاع و درگیری پس از تصادفات دارد. زیر متغیرهایی چون تجاوز به حقوق، نهادینه شدن درگیری، محیط فرهنگی و اجتماعی، تجربه عینی نزاع، اظهارنظر مردم و مقصر دانستن یکدیگر از جمله عوامل مؤثر در این زمینه هستند که با یافته‌های بخارایی و همکاران (۱۳۹۵)، طالب و همکاران (۱۳۹۶)، و پورافکاری (۱۳۸۳) و دیگران همسو است. بومیستر و همکاران (۱۹۹۶) به این نتیجه رسیدند که به خطر افتادن شخصیت، آبرو و جایگاه افراد می‌تواند عامل تشدید درگیری شود. بر اساس نظریه یادگیری مشاهده‌ای فرد با دیدن صحنه‌های درگیری و طرز برخورد افراد جامعه با یکدیگر آن را یاد می‌گیرد و چه بسا در مواجهه با اتفاق مشابه همان عکس‌العمل را نشان دهد. بررسی داده‌های سؤال سوم نیز حکایت از این دارد که عامل قانونی - آموزشی یکی از متغیرهای تأثیرگذار بر نزاع و درگیری پس از تصادفات است. زیرمجموعه این عامل متغیرهای تأخیر پلیس، عدم آموزش مناسب، خلأ قانونی و عدم مجازات، عدم محرومیت از رانندگی و اصلاح فرایند آموزش در آموزشگاه‌های رانندگی مورد بررسی قرار گرفت. نتایج این فرضیه با یافته‌های طالب و همکاران (۱۳۹۶)، انصاری و همکاران (۱۳۹۲)، جوانمرد و همکاران (۱۳۹۸)، عباس زاده و همکاران (۱۳۹۶)، شریعتی و همکاران (۱۳۹۱)، خراط‌ها و جاوید (۱۳۸۴) و کرمی (۱۳۹۶) همخوانی دارد. به عبارتی دیگر کژکارکردی برخی نهادها و سازمان‌ها، عدم حاکمیت قانون، عدم باور به مراجع رسیدگی باعث شده است که افراد در زمان وقوع حوادث خود به بررسی و رفع آن بپردازند که معمولاً نتایج زیان باری را در پی دارد. یافته‌های مربوط به سؤال چهارم نشان داد که عامل مالی - بیمه‌ای و زیر متغیرهای زیان و ضرر مالی، پوشش بیمه‌ای ناکافی، تغییر قوانین بیمه، افت قیمت ماشین و زمان بر بودن تعمیر ماشین از جمله عوامل دخیل در نزاع و درگیری است. این یافته با نتایج پژوهش‌های امیرپور و مکرمی (۱۳۹۶)، میرفردی و همکاران (۱۳۹۰)، رنگام و ویلسون (۲۰۰۴)، رحمتی و همکاران (۱۴۰۰)، میرفردی و صادق نیا (۱۳۹۱)، پورافکاری (۱۳۸۳)، رضایی کلواری و بحرینی (۱۳۹۸)، کرمی (۱۳۹۶) و کلانتری و همکاران (۱۳۸۸) همخوانی دارد؛ به عبارتی دیگر، اقتصاد عاملی مهم در زندگی به شمار می‌آید و دیگر جنبه‌های زندگی را تحت

تأثیر قرار می‌دهد. شواهد نشان می‌دهد که برآورد بیمه‌ها معمولاً کمتر از خسارت به وجود آمده است و این خود بر نزاع و درگیری دامن می‌زند. با توجه به نتایج آزمون فریدمن رتبه‌بندی متغیرهای مؤثر بر نزاع و درگیری رانندگان پس از تصادفات به ترتیب عبارت‌اند از: عامل مالی و بیمه، عامل شخصیتی، عامل قانونی و آموزشی، و عامل اجتماعی و فرهنگی. به‌طور خلاصه در این پژوهش چهار عامل روانی-شخصیتی، اجتماعی- فرهنگی، قانونی و آموزشی، و مالی- بیمه ای مورد بررسی قرار گرفت.

نتایج پژوهش نشان می‌دهد که این چهار عامل با نزاع و درگیری رانندگان پس از تصادف رابطه دارند؛ یعنی ویژگی‌های شخصیتی رانندگان، محیط اجتماعی و فرهنگی افراد، آموزش‌های ناکافی در بعد رفتار ترافیکی و همچنین تأخیر پلیس و خلأ قانونی در زمینه برخورد با افراد درگیر و نیز عامل اقتصادی برآورد کم بیمه‌ها از خسارات به‌وجودآمده از عوامل دخیل در این مسئله هستند. براساس یافته‌های پژوهش پیشنهاد می‌شود که در کنار آموزش امور رانندگی به بعد رفتار ترافیکی و شخصیتی راننده‌ها هم پرداخته شود و روش آموزش در آموزشگاه‌های رانندگی مورد بازبینی قرار گیرد. آموزش از اصول اولیه و مهم در برنامه‌ریزی ترافیک است که بدون توجه به آن، کسب نتیجه مطلوب از اقدامات مهندسی ترافیک و اعمال مقررات مقدور نمی‌شود. آموزش، اهدافی چون آشنایی با مقررات، نهادینه کردن رفتارهای مناسب ترافیکی و رعایت اصول ایمنی را به دنبال دارد. به همان اندازه که سهم آموزش و سرمایه‌گذاری در این خصوص بیشتر باشد، ما شاهد کاهش رفتارهای ناهنجار ترافیکی خواهیم بود (قدم پور و عاقلی، ۱۳۸۵). نتایج پژوهش‌های زیادی از جمله بوسچوزیا و همکاران (۲۰۲۰)، فرناندز و همکاران (۲۰۲۰) نشان می‌دهد که عامل انسانی جزو مهم‌ترین عوامل تصادفات رانندگی است. پس روشن است که آموزش عامل انسانی و پیگیری رفتار ترافیکی آن‌ها می‌تواند سبب کاهش تصادفات رانندگی و همچنین پیامدهای منفی پس از تصادف شود، که نزاع و درگیری یکی از این پیامدها است. به‌طور کلی ویژگی‌های شخصیتی افراد که بر اساس تجربیات خانوادگی، موقعیت اقتصادی، نقش همسالان، محیط فرهنگی و اجتماعی شکل می‌گیرد؛ می‌تواند به عنوان عاملی در افزایش نزاع و درگیری دخیل باشد. بر این اساس و با توجه به یافته‌های

پژوهش عواملی چون وضعیت اقتصادی افراد، قوانین بیمه، جو فرهنگی - اجتماعی حاکم بر جامعه، سطح آموزش، قانون‌مداری، نقش پلیس و حضور به‌موقع در تصادفات بر پدیده نزاع و درگیری پس از تصادفات تأثیر می‌گذارد.

پیشنهادها

- توسط پلیس راهنمایی و رانندگی برای رانندگان درگیر، دوره‌های کنترل خشم برگزار شود و ادامه رانندگی آن‌ها منوط به طی دوره و ارائه گواهی باشد.
- برنامه‌های آموزشی در آموزشگاه‌های رانندگی بهبود یابد و علاوه بر آموزش فنی، به رفتار ترافیکی نوآموزان نیز توجه شود.
- شرکت‌های بیمه اصول و قوانین تعیین خسارات مالی را اصلاح و مورد بازبینی قرار دهند.
- در زمان گزارش وقوع تصادف، پلیس راهنمایی و رانندگی سعی نماید در کمترین زمان در صحنه حضور پیدا کند.
- نزاع و درگیری توسط پلیس راهنمایی و رانندگی در سابقه رانندگی افراد درج شود.
- با نظر مراجع قضایی برای افراد درگیر مجازات و محدودیت‌های رانندگی در نظر گرفته شود.
- آموزش عمومی در سطح جامعه در خصوص پیامدهای منفی نزاع و درگیری صورت گیرد.

سپاسگزاری

در پایان از همه کارکنان راهنمایی و رانندگی استان کرمانشاه و رانندگانی که در این پژوهش ما را یاری کردند سپاسگزاریم.

منابع

- آرمان، محمدعلی و عزیزی، حمیدرضا. (۱۳۹۴). ارزیابی ارتباط میان متغیرهای مرتبط با روند صدور گواهینامه رانندگی و ایمنی ترافیک بر مبنای مقایسه ایران با سایر کشورها. *فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور*، ۴(۱۵)، صص ۴۳-۶۳. قابل بازیابی از: <http://iwo.ir/1o8ax>
- آزاد ارمکی، تقی. (۱۳۸۳). *نظریه‌های جامعه‌شناسی*. تهران: انتشارات سروش.
- ابراهیمی قوام، صغری. (۱۳۸۸). هوش هیجانی و روانشناسی رانندگی. *فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک*، ۳(۱۱)، صص ۴۹-۶۲. قابل بازیابی از: <https://www.magiran.com/paper/763130>
- امیرپور، مهناز و مکرمی، علیرضا. (۱۳۹۶). بررسی میزان گرایش به خشونت و پرخاشگری در مردان شهرستان شیروان و عوامل مؤثر بر آن. *فصلنامه دانش انتظامی خراسان شمالی*، ۴(۱۵)، صص ۱۰۳-۱۲۸. قابل بازیابی از: <http://iwo.ir/jrhqk>
- انصاری، ابراهیم؛ محمدی، اصغر و سعیدی، سمانه. (۱۳۹۲). بررسی عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر تصادفات رانندگی درون‌شهری (مطالعه موردی: استان کهگیلویه و بویراحمد). *فصلنامه مطالعات جامعه‌شناختی شهری*، ۳(۶)، صص ۸۱-۱۰۲. قابل بازیابی از: <https://elmnet.ir/article/840130-21691>
- بخارایی، احمد؛ بیات، بهرام و پرسیانی، طاهره. (۱۳۹۵). مطالعه عوامل اجتماعی مؤثر بر گرایش به نزاع‌های خیابانی در بندرعباس. *پژوهشنامه نظم و امنیت انتظامی*، ۹(۳۴)، صص ۹۷-۱۱۸. قابل بازیابی از: <http://iwo.ir/dvs7y>
- پورافکاری، نصراله. (۱۳۸۳). *نزاع‌های جمعی محلی*. مجموعه مقاله‌های اولین همایش ملی طرح مسائل جامعه‌شناسی ایران، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، صص ۳۷۳-۳۸۶. قابل بازیابی از:

https://book.atu.ac.ir/book_550.html

- جوانمرد، محمد؛ عشایری، طاهّا و هاشمی، حمید. (۱۳۹۸). تبیین شکل‌گیری نزاع و درگیری دسته‌جمعی در استان اردبیل. *فصلنامه انتظام اجتماعی*، ۱۱(۴)، صص ۴۷-۶۸. قابل‌بازیابی از:

<http://iwo.ir/h3h6y>

- حسین‌پور، شهاب؛ میربها، بابک و زنگنه رنجبر، پوریا. (۱۳۹۱). ارزیابی نواقص گذرگاه‌های تردد عرضی عابران پیاده. *فصلنامه علمی - ترویجی راهور*، ۹(۱۷)، صص ۱۶۰-۱۳۳. قابل‌بازیابی از:

<https://www.noormags.ir/view/fa/>

- حسینی، سید رضا. (۱۳۸۳). *بررسی آمار جرائم در ایران ۱۳۷۶-۱۳۸۳*، آسیب‌های اجتماعی و روند تحول آن در ایران. مجموعه مقالات اولین همایش ملی آسیب‌های اجتماعی در ایران، چاپ دوم، تهران: آگه.

- خراطها، سعید و جاوید، نورمحمد. (۱۳۸۴). بررسی علل و عوامل جامعه‌شناختی بروز نزاع و درگیری و پیامدهای آن در شهر تهران. *فصلنامه مطالعات و امنیت اجتماعی، معاونت اجتماعی ناجا*، ۲(۶ و ۷)، صص ۳۷-۵۵. قابل‌بازیابی از:

<https://www.sid.ir/fa/Journal/ViewPaper.aspx?ID=14427>

- رحمتی، منصور؛ یزدانی، محمدحسین و پاشازاده، اصغر. (۱۴۰۰). شناسایی عوامل مؤثر بروز جرم درگیری (مطالعه موردی: شهر اردبیل). *فصلنامه علمی مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی*، ۱۶(۵۴)، صص ۱۷۵-۱۹۰. قابل‌بازیابی از:

http://jshsp.iaurasht.ac.ir/article_681344.html

- رحمتی، محمد مهدی. (۱۳۸۱). *بررسی عوامل جامعه‌شناختی خشونت و پرخاشگری در ورزش فوتبالی*. پایان‌نامه دکتری جامعه‌شناسی. دانشگاه تهران، دانشکده علوم اجتماعی.

- رضایی کلواری، نورالله و بحرینی، مجید. (۱۳۸۹). مطالعه رابطه عوامل فرهنگی - اجتماعی با نزاع‌های دسته‌جمعی، قومی و قبیله‌ای در شهرستان

لردگان. فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی، ۱(۲۲)، صص ۱۳۷-۱۶۲. قابل
بازیابی از:

<http://iwo.ir/fe8gk>

- سلیمی، علی و داوری، محمد. (۱۳۸۶). جامعه‌شناسی کجروی. تهران:
پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.

- شاکری‌نیا، ایرج و محمدپور، مه‌ری. (۱۳۸۹). رابطه ویژگی‌های شخصیتی،
سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پرخطر. مجله
علمی پژوهشی دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد، ۱۸(۳)، صص
۲۲۵-۲۳۳. قابل بازیابی از:

<https://jssu.ssu.ac.ir/article-1-1096-fa.pdf>

- شریعتی، مسعود؛ مهاجری، محمدکاظم و ملکی، ابوالفضل. (۱۳۹۱). بررسی
عوامل مؤثر بر تمایلات بالقوه به نزاع‌های دسته‌جمعی در شهرستان
خدابنده. فصلنامه پژوهش‌های انتظام اجتماعی، ۴(۲)، صص ۹۵-۱۱۸. قابل
بازیابی از:

<https://www.magiran.com/paper/1108217>

- صالحی، رضا. (۱۳۸۶). شناخت چالش‌ها و بحران‌های قومی. تهران،
پژوهشکده تحقیقات استراتژیک، گروه پژوهش‌های فرهنگی و اجتماعی،
پژوهشنامه ۸.

- طالب، مهدی؛ نجفی اصل، زهره و احمدی اوندی، ذوالفقار. (۱۳۹۶). مطالعه
کیفی عوامل اجتماعی - فرهنگی مؤثر بر نزاع‌های دسته‌جمعی: مورد
مطالعه شهرستان ایذه. فصلنامه توسعه اجتماعی (توسعه انسانی
سابق)، ۱(۴)، صص ۷۱-۱۰۲. قابل بازیابی از:

https://qjssd.scu.ac.ir/article_13007.html

- ظهور، علیرضا. (۱۳۸۰). اپیدمیولوژی نزاع در مراجعه‌کنندگان به اورژانس
جیرفت. فصلنامه اصول بهداشت روانی، ۴(۱۵ و ۱۶)، صص ۱۱۰-۱۱۶. قابل
بازیابی از:

<https://www.magiran.com/paper/119027>

- عباس زاده، محمد؛ سعادت، موسی؛ کبیری، افشار و عشایری، طاها. (۱۳۹۶). بررسی جامعه‌شناختی عوامل مؤثر بر پرخاشگری در بین تماشاگران فوتبال. *فصلنامه پژوهش‌های انتظام اجتماعی*، ۹(۴)، صص ۷۰-۳۵. قابل بازیابی از:

http://sopra.jrl.police.ir/article_83299.html

- عبداللهی، محمد و چلبی، مسعود. (۱۳۸۱). طرح توصیف و تبیین جامعه‌شناختی نزاع‌های دسته‌جمعی در استان لرستان. وزارت کشور: استانداری استان لرستان.

- عربی، فرانک. (۱۳۸۴). بررسی امنیت اجتماعی از دیدگاه شهروندان ۸ شهر. مجموعه مقالات همایش امنیت اجتماعی، صص ۲۴-۲۳.

- فتحی، هوشنگ. (۱۳۶۶). *فوتبال، خشونت، سیاست*. چاپ اول، تهران: انتشارات مجرد.

- قدم‌پور، عزت‌اله و عاقلی، علی. (۱۳۸۸). بررسی اثربخشی برنامه آموزش آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی کسب مهارت‌های نظری رانندگی در آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی تهران بزرگ در سال ۱۳۸۵. *فصلنامه علمی - ترویجی راهور*، ۶(۸)، صص ۵۱-۹۱. قابل بازیابی از:

<https://www.noormags.ir/view/fa/search>

- قشلاقی، فرزاد؛ قدوسی، آرش و ایزدی مود، نسترن. (۱۳۸۴). مرگ ناگهانی غیرمنتظره حین یا بلافاصله بعد از هیجان شدید ناشی از نزاع. *مجله علمی پزشکی قانونی*، ۱۱(۳۷)، صص ۱۷-۲۱. قابل بازیابی از:

<https://www.noormags.ir/view/fa/articlepage/85786>

- کرمی، محمد. (۱۳۹۶). بررسی تأثیر عوامل فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی بر وقوع نزاع دسته‌جمعی (مطالعه موردی شهر دهدشت). *فصلنامه مطالعات اجتماعی*، ۳(۳)، صص ۱۷۷-۱۸۸. قابل بازیابی از:

<http://iwo.ir/1cq3l>

– کلانتری، صمد؛ ربانی، رسول و صداقت، کامران. (۱۳۸۴). ارتباط فقر با قانون‌گریزی و شکل‌گیری آسیب اجتماعی. *فصلنامه علمی پژوهشی رفاه اجتماعی*، ۵(۱۸)، صص ۶۵-۹۰. قابل‌بازیابی از:

<https://refahj.uswr.ac.ir/article-1-1932-fa>

– کلانتری، محسن؛ قزلباش، سمیه و جباری، کاظم. (۱۳۸۸). تحلیل فضای بزهکاری شهری با استفاده از مدل تخمین تراکم کرنل مورد مطالعه: جرائم شرارت نزاع و درگیری در شهر زنجان. *فصلنامه نظم و امنیت انتظامی*، ۲(۳)، صص ۷۳-۱۰۰. قابل‌بازیابی از:

<https://www.noormags.ir/view/fa/articlepage/1017580>

– کوهن، بروس. (۱۳۸۷). *مبانی جامعه‌شناختی*. ترجمه غلام‌عباس توسلی و رضا فاضل، تهران: انتشارات سمت.

– گودرزی، محمود و عباسی، مراد. (۱۳۹۶). تبیین مفاهیم و نظریه‌های جرم نزاع و درگیری. *فصلنامه علمی - تخصصی دانش انتظامی غرب استان تهران*، ۴(۱۴)، صص ۲۵-۵۰. قابل‌بازیابی از:

http://wtpkn.jrl.police.ir/article_17922.html

– مسعود، حمیدرضا؛ ضرغام حاجبی، مجید و خرم‌آبادی، یدالله. (۱۳۹۱). بررسی اثر زایگاریک بر زمان واکنش و میزان توجه در متقاضیان گواهینامه رانندگی. *فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور*، ۱(۳)، صص ۵۱-۷۴. قابل‌بازیابی از:

<http://iwo.ir/nbg7g>

– میرفردی، اصغر؛ احمدی، سیروس و صادق‌نیا، آسیه. (۱۳۹۰). میزان گرایش به نزاع جمعی در میان مردان ۱۵ تا ۶۵ سال شهرستان بویراحمد و عوامل مؤثر بر آن. *فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی*، ۲(۲۵)، صص ۱۴۷-۱۷۷.

قائل‌بازیابی از:

<http://iwo.ir/6muy9>

- میرفردی، اصغر و صادق‌نیا، آسیه. (۱۳۹۱). گونه‌شناسی نزاع‌های دسته‌جمعی در شهرستان بویراحمد. فصلنامه پژوهش‌های انتظام اجتماعی، ۴(۲)، صص ۴۱-۷۳. قابل‌بازیابی از:

http://sopra.jrl.police.ir/article_25703.html

- ناظری، مهرداد. (۱۳۸۸). افت سرمایه اجتماعی، گسترش نزاع‌های خیابانی. مجله گزارش، ۱۹(۲۱۶)، صص ۳۰-۳۲. قابل‌بازیابی از:

<https://www.noormags.ir/view/fa/articlepage/562484>

- ویسی، ناصر. (۱۳۹۸). لزوم آموزش مهارت‌های مقابله با حوادث پیش‌بینی‌نشده در آموزشگاه‌های رانندگی. سومین همایش ملی روان‌شناسی، تعلیم و تربیت و سبک زندگی، دانشگاه پیام نور استان قزوین. قابل‌بازیابی از:

<https://civilica.com/doc/1020789>

- سازمان پزشکی قانونی کشور. (۱۳۹۹). قابل‌بازیابی از:

https://www.lmo.ir/web_directory/54011

- Disassa, A & kebu, H. (2019). Psychosocial factors as predictors of risky driving behavior and accident involvement among drivers in Oromia Region, Ethiopia. *Heliyon*, 5(6)e01876. Retrieved from:

<https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2019.e01876>

- Baumeister, R.F., Smart, L. & Boden, J.M. (1996). Relation of threatened egotism to violence and aggression: the dark side of high self-esteem. *Psychological review*, 103(1), 5. Retrieved from:

<https://psycnet.apa.org/record/1996-01716-001>.

- Beirness, D. J. (1993). Do we really drive as we live? The role of personality indicator in road crashes. *Alcohol, Drugs and Driving*, 9, pp 129-1. Retrieved from:

<https://trid.trb.org/view/389826>

- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R., & Yingling, D. A. (2001). Driving anger: correlates of a test of

state trait theory. *Personality and Individual Differences*, 31(8), pp 1321–1331. Retrieved from:

[https://doi.org/10.1016/S0191-8869\(00\)00226-9](https://doi.org/10.1016/S0191-8869(00)00226-9).

- Fernandez, J.J., Paringita, M.C., Salvadora, J.R., Luceroa, P.I., & Galupinoa, J.G. (2020). Driver's Road Accident Factor Prioritization using AHP in Relation to Mastery of Traffic Signs in the City of Manila. *Transportation Research Procedia*, 48, 1316–1324. Retrieved from:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146520305755>

- Perry, A. R., & Baldwin, D. A. (2000). Further evidence of associations of type a personality scores and driving-related attitudes and behaviors. *Perceptual and Motor Skills*, 91(1), 147–1541 Retrieved from:

<https://doi.org/10.2466/pms.2000.91.1.147>.

- Bucsuházya, K., Matuchová, E., Zůvalaa, R., Moravcová, P., Kostíková, M., Mikuleca, R. (2020). Human factors contributing to the road traffic accident occurrence. *Transportation Research Procedia*, 45, 555-561. Retrieved from:

<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.03.057>

- Liu, X., & Liu, X. (2021). How social desirability influences the association between extraversion and reactive aggression: A suppression effect study. *Personality and individual differences*, 172, 110585. Retrieved from:

<https://doi.org/10.1016/j.paid.2020.110585>

- Wrangham, R.W., & Wilson, M. L. (2004). *Collective Violence: comparisons between youths and chimpanzees. Annals New York Academy of Sciences*, 1036(1), 233–256. Retrieved from:

<http://iwo.ir/et5ps>