



The Effect of Driving Culture Training on the Drivers' Aggression

Sajjad Amiri

* PhD Candidate in Traffic Safety Management, Amin University of Police Sciences, Tehran, Iran.
sa.amiri1362@yahoo.com

Majid Haghshenas

PhD Candidate in Traffic Safety Management, Amin University of Police Sciences, Tehran, Iran.
haghshenas.6967@gmail.com

Mohammad-Bagher Salimi

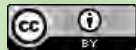
Assistant Professor, Amin University of Police Sciences, Tehran, Iran.
m.b.salimi77@gmail.com

Received: 2024/01/20

Accepted: 2024/07/16

DOI:

10.22034/jpcs.2024.1277817.1300



ABSTRACT

The driver's behavior has been the main cause of accidents in most accidents in Iran and the world, and 90 to 95% of accidents in Iran are somehow related to the human factor, especially the driver's behavior. The purpose of the present study is to investigate the effect of traffic culture training on the control of aggression of public transport drivers in the city. This research is a type of semi-experimental research and pre-test and post-test with control group. Statistical community, the drivers of public transportation of B-ART lines of Tehran Municipality on the route from East Terminal to Azadi Square, who have at least 2 cases of violations causing accidents in the year 2023 with the age limit of 30 to 45 years and education above a diploma, numbering 85 people of these, 60 people were selected by purposeful sampling and randomly divided into two experimental groups of 15 people and two groups of 15 control people. The research tool was the Manchester Driving Behavior Questionnaire (1990). The findings indicate that driving culture training has been effective on the aggression of public transport drivers of B-ART lines of Tehran municipality and has caused it to be controlled. Also, there was a significant difference between the test and control groups in the indicators of drivers' aggression, including intentional violations, unintentional violations, slips, and mistakes. In general, this training can be used exclusively for drivers of other public vehicles.

Keywords: Aggression, Training, Driving Culture, B-ART Drivers.

► **Citation (Vancouver):** Amiri S, Haghshenas M, Salimi M.B. The Effect of Driving Culture Training on the Drivers' Aggression. *Police Cultural Studies*, 2024; 11(2): 1-15.

► **Citation (APA):** Amiri, S., Haghshenas, M., Salimi, M.B. (2024) The Effect of Driving Culture Training on the Drivers' Aggression. *Police Cultural Studies*, 11(2), 1-15.

تأثیر آموزش فرهنگ رانندگی بر پرخاشگری رانندگان

چکیده

رفتار راننده در اکثر سوانح و تصادفات در ایران و جهان عامل اصلی بروز حادثه بوده است و ۹۰ تا ۹۵ درصد تصادفات در ایران به نوعی با عامل انسانی و به ویژه رفتار راننده مرتبط بوده‌اند. هدف پژوهش حاضر بررسی تأثیر آموزش فرهنگ ترافیک بر کنترل پرخاشگری رانندگان وسایل نقلیه عمومی درون شهری است. این پژوهش از نوع پژوهش‌های نیمه‌آزمایشی و به صورت پیش‌آزمون و پس‌آزمون با گروه گواه است. جامعه آماری، رانندگان حمل و نقل عمومی خطوط بی‌آرتی شهرداری تهران در مسیر ترمینال شرق تا میدان آزادی که دارای حداقل ۲ فقره تخلف حادثه‌ساز تسلیمی در سال ۱۴۰۲ با محدودیت سنی ۳۰ تا ۴۵ سال و تحصیلات بالای دیپلم به تعداد ۸۵ نفر بود که از این تعداد، ۶۰ نفر به روش نمونه‌گیری هدفمند انتخاب و به صورت تصادفی در دو گروه ۱۵ نفره آزمایش و دو گروه ۱۵ نفره گواه تقسیم شدند. ابزار پژوهش پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر (۱۹۹۰) بود. یافته‌های حاکی از آن است که آموزش فرهنگ رانندگی بر پرخاشگری رانندگان حمل و نقل عمومی خطوط بی‌آرتی شهرداری تهران مؤثر بوده و باعث کنترل آن شده است. همچنین، بین گروه‌های آزمایش و گواه در شاخص‌های خشم رانندگان، شامل تخلفات عمدی، تخلفات غیر عمدی، لغزش‌ها و اشتباهات تفاوت معناداری وجود داشت. به طور کلی، می‌توان از این آموزش به شکل اختصاصی برای رانندگان سایر وسایل نقلیه عمومی استفاده کرد.

سجاد امیری

*دانشجوی دکتری مدیریت ایمنی ترافیک، دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران. ایران.

sa.amiri1362@yahoo.com
(نویسنده مسئول)

مجید حق شناس

دانشجوی دکتری مدیریت ایمنی ترافیک، دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران. ایران.

haghshenas.6967@gmail.com

محمدباقر سلیمی

استادیار دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران، ایران.

m.b.salimi77@gmail.com

نوع مقاله: پژوهشی

صص: ۱-۱۵

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۰/۳۰

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۴/۲۹

شناسه دیجیتال (DOI):

10.22034/jpcs.2024.1277817.1300

کلیدواژه‌ها: پرخاشگری، آموزش، فرهنگ رانندگی، رانندگان بی‌آرتی.

◀ **استناد (ونکوور):** امیری، س.، حق شناس، م.، سلیمی، م. ب. تأثیر آموزش فرهنگ رانندگی بر پرخاشگری رانندگان. *مطالعات فرهنگی پلیس*، ۱۴۰۳؛ ۱۱(۲): ۱-۱۵.

◀ **استناد (APA):** امیری، س.، حق شناس، م.، سلیمی، م. ب. (۱۴۰۳). تأثیر آموزش فرهنگ رانندگی بر پرخاشگری رانندگان. *مطالعات فرهنگی پلیس*، ۱۱(۲)، ۱-۱۵.

تصادفات حاصل اندرکنش پیچیده عوامل مربوط به وسیله نقلیه، عوامل انسانی، راه و محیط است. البته، عامل انسانی تأثیرگذارترین عامل در تعیین سطح ایمنی ترافیک جاده‌ای از میان عوامل سه‌گانه محیط، وسیله نقلیه و انسان است و رفتار راننده، یکی از عوامل قابل ملاحظه عامل انسانی است. قابل ذکر است که یکی از موارد مهم در راه‌کارهای پیشگیری از سوانح ترافیکی، اصلاح و ارتقاء رفتار کاربران به‌ویژه اصلاح رفتار رانندگان است. صرف نظر از تجهیزات ایمنی موجود در وسایل نقلیه و یا در جاده‌ها، این رانندگان هستند که عناصر راه و وسیله نقلیه را در اختیار دارند و رفتارشان به وسیله چندین عامل روانی تحت تأثیر قرار می‌گیرد. بنابراین، یکی از مؤلفه‌های مهم مسأله ایمنی ترافیک، درک، پیش‌بینی و اصلاح رفتار رانندگان است (کی‌منش، و همکاران، ۱۳۹۷:۳۳۲).

مطالعات نشان داده‌اند که اضطراب با رفتار رانندگی در ارتباط بوده و در راستای خشمگین‌بودن راننده با سرعت در رانندگی و هیجانات منفی هنگام رانندگی با ادراک خطر، مرتبط است؛ درحالی‌که هیجانات با ادراک خطر پایین مرتبط هستند (تروگولو^۱، ۲۰۱۴: ۱۰۷). محققین حوزه ترافیک معتقدند که بیش از ۹۰ درصد تصادفات تا حدی به دلیل شخصیت راننده و وابسته به رفتارهای راننده است و رانندگی مخاطره‌آمیز سبب نتایج منفی می‌شود. با توجه به صدمات و خسارات جبران‌ناپذیری که رفتارهای پرخطر را به دنبال دارند، انجام مداخلات روان‌شناختی و آموزشی در جهت کاهش این عوامل، اهمیت به‌سزایی دارد (هاک، و همکاران^۲، ۲۰۱۰: ۱۶۷). براساس گزارش سازمان بهداشت جهانی^۳، تلفات جاده‌ای نسبت به جمعیت جهان، تقریباً ثابت مانده، با این وجود تعداد افراد کشته‌شده در سوانح ترافیکی در سال به ۱ میلیون و ۳۵۰ هزار نفر رسیده است که معادل مرگ یک انسان در هر ۲۴ ثانیه ناشی از تصادفات بوده است. کاهش اندکی در تلفات ترافیکی در

برخی کشورهای با درآمد متوسط و بالا ایجاد شده است، اما کشورهای با درآمد پایین، پیشرفتی در این حوزه نداشته‌اند، ضمن این‌که خطر مرگ در اثر تصادفات در کشورهای با درآمد پایین سه برابر بیشتر از کشورهایی با درآمد بالا است. در همین راستا، این سازمان وضعیت تصادفات در کشور جمهوری اسلامی ایران را در سال ۱۳۹۸ چنین اعلام نمود که ایران در میان کشورهای دنیا از لحاظ نرخ کشته‌های حوادث جاده‌ای، وضعیتی شبیه به لیبی، بولیوی، چاد، السالوادور، مغولستان، پاراگوئه، آفریقای جنوبی و مالزی دارد و در میان ۱۹۱ کشور در رتبه ۱۳۰ام و تقریباً در ۳۲ درصد پایانی جای گرفته است. به‌طور متوسط، از هر صد هزار نفر جمعیت ایران، ۲۵ نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست داده‌اند (گزارش وضعیت جهانی ایمنی، ۲۰۲۳).

آموزش یکی از اساسی‌ترین و ماندگارترین زیرساخت‌های فرهنگی برای ارتقای دانش ترافیکی بوده و در درازمدت نیز موجب نهادینه‌شدن فرهنگ ترافیک در جامعه می‌شود و درنهایت می‌تواند به بهبود وضعیت ایمنی عبور و مرور و پیش‌گیری از وقوع خطرات ترافیکی، صدمات و تلفات ناشی از تصادفات شود. با آموزش درست، فرد از یک محیط ناآگاه و جهل‌گونه به درک صحیحی از ارزش‌ها، باورها و هنجارهای موجود در پیرامون جامعه خود می‌رسد. (کیایی و میرحسینی، ۱۳۹۱: ۳۱). متغیرهای رانندگی پرخطر، شامل تخلفات، لغزش‌ها و خطاهاست که تخلفات، انحراف عمدی از رفتار رانندگی ایمن، محسوب می‌شود و لغزش‌ها به دنبال اختلال در پردازش و توجه اطلاعات ایجاد شده و سبب انحراف در رانندگی می‌شود. خطاها نتیجه عدم موفقیت در اقدامات برنامه‌ریزی‌شده جهت رسیدن به نتیجه مورد نظر در رانندگی است (فتحی، ۱۳۹۵: ۴۵).

1- torugolo

2- Haque and et al.

3- World Health Organization

یکی از عوامل تأثیر گذار بر سلامت روان و رفتار رانندگان وسایل نقلیه عمومی خطوط بی‌آرتی شهر تهران بزرگ، توانایی کنترل هیجانات است. مدیریت هیجان از عوامل تأثیرگذار بر حوادث ترافیکی است که عمل‌کرد راننده را می‌تواند ارتقاء بخشد. رانندگان وسایل نقلیه عمومی به‌واسطه شغل خود با افراد زیادی ارتباط دارند و ساعت‌های زیادی را در تعامل با مسافران، همکاران و سایرین هستند، به‌منظور برقراری ارتباط مناسب‌تر و رضایت‌بخش‌تر، مدیریت و کنترل صحیح هیجاناتی همچون پرخاشگری و استرس می‌تواند به کاهش فرسودگی شغلی، افزایش بهره‌وری و سازگاری مطلوب با چالش‌های موجود در محیط شغلی و اصلاح رفتار رانندگی آن‌ها منجر شود. بدیهی است با توجه به حجم عظیم جابه‌جایی مسافر از طریق وسایل حمل‌ونقل عمومی به‌خصوص رانندگان خطوط بی‌آرتی در تهران بزرگ، ضرورت توجه به امر آموزش رانندگان در زمینه‌های مختلف، اعم از قوانین و مقررات، رانندگی تدافعی، اخلاق حرفه‌ای، مدیریت استرس، مدیریت خشم و مهارت‌های ارتباطی بیش از پیش مشخص می‌گردد. یکی از روش‌های اصلاح رفتارهای نابهنجارترافیکی مباحث آموزش فرهنگ ترافیک برای اصلاح رفتار ترافیکی و کاربران ترافیک، به‌ویژه رانندگان ناوگان عمومی است که قاعدتاً وقت و سهم بیشتری را در معابر گذرانده و مستعد انجام خشم و رفتارهای نادرست ترافیکی و خشونت فیزیکی و کلامی هستند. آموزش فرهنگ ترافیک با ایجاد و افزایش احساس بخشش خود و دیگران به کاهش رفتارهای خشونت‌آمیز و تاب‌آوری هیجانی کمک می‌کند (افشانی و ایوبی، ۱۳۹۸: ۱۰۴).

به نظر می‌رسد که در اکثر پژوهش‌ها، آموزش‌ها به تنظیم هیجان‌ها کمک کرده و با تغییر و کاهش خشم و پرخاشگری و رفتارهای تکانشی درحین رانندگی و با افزایش تمرکز و بهبود روابط بین‌افردی

در کاهش خشم رانندگان مؤثر بوده است. برای نمونه، شکوهی‌یکتا و همکاران (۱۴۰۱)، در زمینه تنظیم هیجان اظهار می‌دارند که مهارت‌های روانی هیجانی بر کاهش خشم و افزایش میزان شایستگی هیجانی رانندگان مؤثر است. همچنین، شریفی و همکاران (۱۴۰۰)، می‌نویسند که مهارت مدیریت خشم موجب افزایش میزان تاب‌آوری و در نتیجه سبب کاهش گرایش به رفتار پرخطر و افزایش نظم و احساس امنیت اجتماعی در بین جوانان می‌شود. در همین حوزه، سندرال و همکاران^۱ (۲۰۲۱) معتقدند که بین رفتار پرخاش‌گرانه با شاخص رانندگی خطرناک و احتمال بروز حوادث ترافیکی رابطه وجود دارد. بنابراین، طرفین باید انرژی خود را برای کاهش شاخص رانندگی خطرناک و ایجاد خطر ناشی از عوامل رفتار تهاجمی در جاده به‌کار گیرند. ال‌کینانی و همکاران^۲ (۲۰۲۰) نیز به این نتایج دست یافتند که تشخیص پرخاشگری راننده، انسان را به دو نوع طبقه‌بندی می‌کند: ۱- اقدامات مربوط به مانورهای راننده و ۲- اقدامات مربوط به وضعیت خودرو. به‌علاوه، نتایج پژوهش هاستاین و همکاران^۳ (۲۰۱۸) نشان داد که مقایسه نتایج نظرسنجی قبل و بعد از مداخله آموزش‌های ترافیکی در قالب شناختی رفتاری به‌طور قابل توجهی برای اشکال مختلف خشم درحین رانندگی تأثیرگذار بود و به‌طور قابل توجهی، میزان رانندگی پرخاش‌گرانه، اظهار نظر و اشاره را کاهش دادند (برای مطالعه بیشتر در این موارد رک. مایریان و هاورنثانو،^۴ ۲۰۱۸؛ یوانویچ، لیپویچ و استانوویچ،^۵ ۲۰۱۱) نتایج این پژوهش می‌تواند اثر آموزش فرهنگ رانندگی را با توجه به مشکلات موجود در پرخاشگری رانندگان، علی‌الخصوص رانندگان مسافر بر وسایل نقلیه حمل و نقل عمومی خطوط بی‌آرتی مشخص کند که به‌صورت مستمر و در طول شبانه‌روز با هزاران کاربر ترافیکی دیگر سروکار دارند و مستعد افعال ناهنجار و خشونت فیزیکی و کلامی ترافیکی هستند. برنامه آموزش رانندگان مسافربری حمل‌ونقل عمومی با افزودن متغیر فرهنگ

4- Măirean & Havârneanu

5- Jovanović and et al.

1- Senderal and et al.

2- Alkinani and et al.

3- Haustein and et al.

به اصلاح فرهنگ رانندگی در جوامع کنونی به وسیله تمامی افراد و سازمان‌های مسئول در امر ترافیک و حمل‌ونقل از طریق اعمال سیاست‌های میان‌بر احساس می‌شود.

• رفتار

ساده‌ترین تعریف از رفتار این است که رفتار، یعنی عملی که از فرد سر می‌زند یا سخنی که بر زبان می‌آورد؛ اما، در روان‌شناسی رفتاری، این اصطلاح دقیق‌تر تعریف شده که عبارت است از هر فعالیتی که ارگانیسم (جاندار) انجام می‌دهد و به وسیله ارگانیسمی دیگر یا هر ابزار اندازه‌گیری قابل مشاهده یا اندازه‌گیری است؛ بنابراین، رفتار هم شامل حرکات بیرونی، مانند حرکات سر و دست، سخن گفتن، نوشتن و ... می‌شود، هم شامل حرکات درونی، مانند ضربان قلب، اتساع شرایین، انبساط مثانه و ... و هم شامل فعالیت غددی، مانند ترشح بزاق دهان یا ترشح هورمون (اسماعیلی، ۱۳۹۳: ۱۲).

• پرخاشگری

پرخاشگری نوعی هیجان منفی^۲ است که به منزله عامل پیش‌آیند، رفتار پرخاش‌گرانه^۳ عمل می‌کند (هارویتز، ۲۰۰۵: ۱۴۵). همچنین، پرخاشگری به هر نوع رفتاری اطلاق می‌شود که به صورت عامدانه معطوف اذیت و آزار رساندن جسمی یا کلامی به دیگران است (بارون و همکاران، ۱۳۸۸: ۱۲۱). برای کنترل پرخاشگری و مدیریت خشم از ساز و کارهای مختلفی استفاده شده است. رفتارگرها^۴ بر روش‌هایی نظیر تقویت رفتار مغایر، تقویت منفی، جبران، تنبیه و امثال آن تأکید کرده‌اند (سیف، ۱۳۹۲: ۴۲). اما، در تلاش‌های متأخرتر بر شیوه‌های رفتاری شناختی^۵ پرخاش‌گری و مدیریت خشم تأکید می‌شود. در این رویکرد، بر اصلاح و تغییر هم‌زمان رفتار و شناخت تأکید می‌شود (استرن، ۱۹۹۹: ۱۸۵). رویکرد رفتاری شناختی مدیریت خشم ریشه در نظریه خشم دارد (نواکو، ۲۰۰۵: ۲۲۵). این نظریه تأکید می‌کند که آنچه ما را

رانندگی با روش‌های آموزش قوانین و مقررات و کنترل هیجانات، اولین بار در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفته است؛ در واقع، پژوهشگران به دنبال پاسخ به این سؤال هستند که «تأثیر آموزش فرهنگ رانندگی بر پرخاشگری رانندگان خطوط بی‌آرتی^۱ به چه میزان است؟»

روش

در این بخش، ابتدا لازم است تا به چند اصطلاح پرداخت که در زیر آمده‌اند:

• فرهنگ رانندگی

اگر فرهنگ را مجموعه‌ای از آداب و رسوم و ارزش‌ها و اعتقادات و باورهای حاکم بر اندیشه و در نتیجه، رفتار آدمیان تعریف کنیم، می‌توان ویژگی‌ها و جنبه‌های مختلف فرهنگ کاربران ترافیک را در رفتار آنان مطالعه و شناسایی نمود. فرهنگ ترافیکی یک جامعه گویای زیبایی‌های (روانی) شایع، میزان کارآمدی قانون، توان کنترلی حکومت و اقتدار پلیس و اراده و خواست آن بر ساماندهی معضل رانندگی است. به عبارت دیگر، فرهنگ رانندگی یک جامعه (به ویژه از منظر یک ناظر خارجی) ویتترین فرهنگی آن ملت تلقی می‌شود (پورمعلم و جعفری‌نسب، ۱۳۹۲: ۱۱۱). انسان یک محصول اجتماعی است که دربرگیرنده مجموعه‌های عظیم باورها، نگرش‌ها و ... است. همین مجموعه‌ها، افعال و رفتارهای گوناگون وی، از جمله رانندگی با وسیله نقلیه را تشکیل می‌دهند. آموزش فرهنگ رانندگی، از جمله نیازهایی است که برگرفته از جامعه است و افراد آموزش‌دیده را در زندگی اجتماعی یاری می‌کند. در این زمینه باید مؤلفه‌ها و شاخص‌های ارتقای نظم و ایمنی ترافیکی مشخص شود تا برای آن برنامه‌ریزی شود. آموزش مقررات راهور ترکیبی از دانش و مهارت است؛ دانش آگاهی از این مقررات از طریق فراگیری آن‌هاست و مهارت کاربرد بهینه این مقررات در عمل است (رفیعی، ۱۳۹۳: ۱۶۲). بنابراین، نیاز

6- behaviorism
7- cognitive behavioral
8- Stern
9- Novaco

1- Bus Rapid Transit
2- negative emotion
3- aggressiveness behavior
4- Horwitz
5- Baron

عصبانی می‌کند و برای انجام کنش‌های غضب‌آلود و پرخاش‌گرانه تهییج و تحریک می‌کند، فی‌نفسه محرک بیرونی نیست؛ بلکه، شیوه تفسیر و ارزیابی ما از عامل تحریک است که ما را به‌سوی رفتار خشن و تند سوق می‌دهد. براین اساس، اگر ما محرک را تهدیدآمیز تلقی نکنیم و بر اثر آن عزت نفس خود را در معرض خطر احساس ننماییم، احتمالاً مبادرت به بروز پرخاش‌گری نخواهیم کرد. در سالیان اخیر، رویکرد مدیریت خشم بسط معنایی و روشی یافته است. در رویکرد جدید، بر نقش مهارت‌های حل مسأله، خودآرام‌سازی، ارتباط اثربخش، خودنظم‌بخشی، حل تعارضات بین‌فردی و از میان‌راندن تعارضات درون‌روانی نیز تأکید می‌شود (فولکر و همکاران، ۱۴۹:۲۰۰۵؛ گرین^۲ و همکاران، ۲۰۱۴:۲۰۵).

یکی از رویکردهای درمانی موفق در کنترل و کاهش خشم و پرخاش‌گری بر بازسازی شناختی و کنترل خشم استوار است (تائو و همکاران^۳، ۲۰۱۶:۲۰۱۶). یکی از انواع پرخاش‌گری موقعیتی که به‌تازگی مورد توجه قرار گرفته است، تجربه پرخاش‌گری در هنگام رانندگی است. پرخاش‌گری رانندگی یک حالت هیجانی درونی منفی است که در هنگام رانندگی تجربه می‌شود و با تغییرات خاص شناختی، ادراکی و فیزیولوژیکی همراه است. افرادی که در هنگام رانندگی پرخاش‌گری بیشتری تجربه می‌کنند، تصادفات بیشتری دارند (حاجیلو و همکاران، ۱۳۹۱:۱۵۲). اما، بررسی‌ها نشان می‌دهند که در تحقیقات به نقش شناخت در موقعیت‌های مشکل‌آفرین رانندگی توجه کمی شده است و تنها اخیراً در برخی از پژوهش‌های رانندگی به آن پرداخته شده است (نسبیت و کانگر، ۲۰۱۱:۵۷).

• آموزش

آموزش، فرآیندی است که براساس آن، تغییری نسبتاً دائمی در جهت بهبود نحوه انجام یک کار مورد نظر صورت می‌دهد. بنابراین، آموزش شامل تغییر دانش، مهارت‌ها، نگرش‌ها و یا رفتارها می‌شود (مک لوهین و همکاران^۴، ۲۰۱۹:۱۵). آموزش مفهومی است که از گذشته تاکنون با

بشر همراه بوده است. هرچه زمان بیشتر می‌گذرد و هر اندازه بیشتر انسان با مفاهیم جدید آشنا می‌شود، جایگاه آموزش بیشتر نمایان می‌شود (مهدوی‌نژاد و همکاران، ۱۳۹۲:۸۵).

با عنایت به اینکه یکی از علت‌های اصلی ارتکاب تخلفات رانندگی عدم رعایت قوانین و مقررات از سوی کاربران ترافیکی است، آموزش صحیح و فرهنگ‌سازی رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی می‌تواند نقش مهمی در پیش‌گیری از وقوع تخلفات رانندگی و رفتارهای پرخطر داشته باشد. آموزش مهم‌ترین طریقه جلوگیری از به‌وجود آمدن علل انسانی مؤثر در تصادفات و تخلفات رانندگی است که در کنار سایر روش‌ها می‌تواند نقش خود را به‌خوبی آشکار سازد. نهادینه‌سازی آموزش مقوله‌ها و شاخص‌های فرهنگ رانندگی یکی از وظایف اساسی برنامه‌ریزان آموزشی است که می‌تواند با پیش‌بینی و تدارک برنامه‌های آموزشی مناسب، آگاهی و دانش و کنش مناسب را در فراگیران و کاربران ترافیک امروز و شهروندان آینده ایجاد کند. برنامه‌ریزی آموزشی، به‌عنوان کلید طلایی رفع مشکلات و مؤثرترین دارو برای جلوگیری از ناهنجاری‌های اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و آموزشی بر این دوران حکومت می‌کند (موسوی و همکاران، ۱۳۹۳:۳).

پژوهش حاضر، از نوع نیمه‌آزمایشی با طرح پیش-آزمون-پس‌آزمون با گروه گواه است. جامعه آماری این پژوهش، شامل کلیه رانندگان خطوط بی‌آرتی حمل‌ونقل عمومی شهرداری تهران بزرگ در مسیر ترمینال شرق تا میدان آزادی، دارای حداقل ۲ فقره تخلف حادثه‌ساز تسلیمی در سال ۱۴۰۲ با محدودیت سنی ۳۰ تا ۴۵ سال و تحصیلات بالای دیپلم به‌تعداد ۸۵ نفر در شهر تهران بزرگ بود که از این تعداد، ۶۰ نفر به‌روش نمونه‌گیری هدفمند به‌عنوان نمونه انتخاب و به‌صورت تصادفی در دو گروه آزمایش و گواه (۳۰ نفر) تقسیم شدند. ملاک ورود افراد به پژوهش عبارت بودند از: حداقل ۲ فقره تخلف حادثه‌ساز تسلیمی در سال ۱۴۰۲، دامنه سنی ۳۰ تا ۴۵ سال، دارای

در بررسی پایایی این مقیاس به روش بازآزمایی، ضرایب همبستگی ۰/۸۱ برای خطاها و ۰/۷۵ برای تخلفات را به دست آورده‌اند. وسترنمن و هایگنی^۳ (۲۰۰۰) ضرایب همسانی درونی ۰/۷۴ را برای تخلفات و ۰/۷۶ را برای خطاها به دست آورده‌اند. ضریب آلفای کرونباخ این پرسشنامه در پژوهش حاضر، ۰/۷۸ به دست آمد.

به گروه آزمایش، آموزش‌هایی در ارتباط با فرهنگ رانندگی با رویکرد قوانین و مقررات کاربردی و آموزش‌هایی در ارتباط با مدیریت خشم، شناخت و کارکرد هیجان در زندگی و تنظیم آن جهت مقابله با رفتارهای مخرب و تکانشی به‌خصوص رانندگی پرخطر (لغزش‌ها، تخلفات عمدی، اشتباهات و تخلفات غیرعمدی) داده شد. این آموزش، طی ۹ جلسه ۵۰ دقیقه‌ای و به شکل هفتگی به وسیله کارشناسان مجرب راهنمایی و رانندگی و کارشناسان دارای تحصیلات و سابقه کار روان‌شناسی و مشاوره ارائه گردید. اما، به گروه گواه هیچ آموزشی داده نشد.

حداقل مدرک دیپلم، عدم دریافت خدمات روان‌شناسی یا روان‌پزشکی خارج از جلسات آموزشی و تکمیل فرم رضایت. همچنین، ملاک‌های خروج از آزمون، شامل اعتیاد یا مصرف الکل، اختلال بارز روان‌پزشکی، مصرف داروهای روان‌پزشکی، غیبت بیش از دو جلسه بود. در روش اجرا، قبل و پس از جلسات آموزش، پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر (۱۹۹۰)، در دو گروه آزمایش و گواه انجام شد. این پرسشنامه در سال ۱۹۹۰ در دانشکده روان‌شناسی دانشگاه منچستر انگلستان، توسط ریسن^۱ و همکارانش تدوین و دارای ۵۰ سؤال است که با طیف لیکرت پنج‌مرحله‌ای، از هرگز تا همیشه (همیشه نمره ۵، بیشتر اوقات ۴، گاهی ۳، به ندرت و هرگز) درجه‌بندی شده است. خرده مقیاس‌های این پرسشنامه شامل چهار بخش تخلفات عمدی، لغزش‌ها، تخلفات غیرعمدی و اشتباهات را دربر می‌گیرد (پارکر و همکاران^۲، ۱۹۹۵).

جدول ۱- خلاصه جلسات آموزش فرهنگ رانندگی

جلسه	شرح آموزش
یکم	عوامل مؤثر بر تغییر رفتار و نحوه مدیریت آن، ایجاد حواس‌پرتی و اختلال تمرکز در تشدید سوانح ترافیکی، معرفی کلی عوامل انسانی مؤثر در تصادفات رانندگی، از جمله ضرورت حفظ هوشیاری، ذهن‌آگاهی، واکنش آگاهانه و به‌موقع در رانندگی ایمن و پیش‌گیری از رفتارهای پرخطر حین رانندگی صورت گرفت.
دوم	معرفی جلسات بیان هیجان، تنظیم هیجان و هیجان مشکل‌آفرین و آشنایی با عوامل و فرآیندهای شکل‌دهنده رفتار ترافیکی صورت گرفت. از اعضای گروه خواسته شد تا به شناسایی بیشترین احساسات و هیجان‌هایی بپردازند که در روابط روزمره تجربه می‌کنند. همچنین، نگرش خود را نسبت به قانون و هنجارپذیری و قوانین ترافیکی بیان نمایند.
سوم	معرفی راه‌کارهایی جهت رویارویی با افکار و احساسات منفی حین رانندگی، مانند کنترل توجه به علائم راهنمایی، عدم استفاده از تلفن همراه، مقابله با خستگی و خشم و پرخاش‌گری به بحث گذاشته شد. به‌علاوه، بررسی و شناخت هیجان‌ات در تصادفات رانندگی مانند تجربه سرعت بالا، رقابت‌جویی حین رانندگی، رابطه میان رفتار رانندگی و سوانح ترافیکی تشریح گردید.
چهارم	روش‌های کنترل هیجان‌ات و تشخیص باورهای صحیح و غلط در رانندگی تشریح شد. حرکات ماریپیچ، لایی‌کشیدن، کشیدن ترمزدستی و ... علاوه بر این، شیوه‌های مؤثر بر ساخت نگرش‌های مثبت پیرامون رفتار و فرهنگ رانندگی تشریح گردید و بررسی و شناخت تأثیر متوالی ادراک در پیش‌گیری از تصادفات رانندگی، مانند آگاهی از تمایل به سبقت رانندگی تشریح شد.
پنجم	تشریح قوانین و مقررات ترافیکی تخلفات حادثه‌ساز و رفتارهای پرخطر در رانندگی، مانند سبقت‌های غیر مجاز، کورس‌گذاشتن، عدم تعادل ذهنی در اثر عوامل جسمی و مواد مصرفی و نقش آن در تصادفات رانندگی به بحث گذاشته شد و راه‌بردهایی مانند عدم مقایسه خود با دیگران برای جلوگیری از افکار منفی و سرزنش خود و دیگران معرفی شد.

ادامه جدول ۱- خلاصه جلسات آموزش فرهنگ رانندگی

جلسه	شرح آموزش
ششم	راه کارهایی برای کنترل هیجانات و عوامل تنش‌زا در حین رانندگی، از جمله حفظ آرامش، روش‌های کنترل هیجانات، تشخیص احساسات و باورهای مؤثر در رانندگی و آموزش رفتار و فرهنگ رانندگی بر اساس مدل مهارت زندگی 4H مطرح گردید.
هفتم	چگونگی توجه‌کردن هدفمند، آموزش توجه در هر لحظه و بدون داوری، آموزش داده شد. به لزوم مشاهده دقیق وضعیت راه، عمل همراه با آگاهی و واکنش به‌موقع اشاره شد؛ ضمناً، تأثیر این عوامل بر تصادفات و تبیین علل قانون‌گریزی ترافیکی نیز شرح داده شد. همچنین، موارد قانونی و مرتبط با رانندگان در آیین‌نامه راهور و قانون رسیدگی به تخلفات تشریح گردید.
هشتم	معرفی راه کارهای افزایش تمرکز و کاربرد هوش‌های چندگانه در آموزش رفتار ترافیکی در هنگام رانندگی، به بحث گذاشته شد و راه کارهای کنترل خود و بازداري از انجام رفتارهای پرخطر حین رانندگی و روش‌های صحیح رانندگی با تأکید بر فرهنگ رانندگی و تمکین به قوانین و مقررات ترافیکی معرفی شد.
نهم	روش‌های کاهش پرخاش‌گری در حین رانندگی و عوامل مؤثر در پرخاش‌گری رانندگان، آگاهی و نظارت بر هیجانات درونی حین رانندگی و اثرات آن‌ها در آسیب‌پذیری و افزایش احتمال بروز تصادفات رانندگی بیان شد. مرور کلی مباحث مطرح شده و دریافت بازخورد از شرکت‌کنندگان پیرامون کیفیت جلسات آموزشی صورت گرفت.

یافته‌ها

در این پژوهش، ۶۰ راننده مرد در ۲ گروه ۱۵ نفره آزمایش و گواه گنجانده شدند. دامنه سنی شرکت‌کنندگان بین ۳۰ تا ۴۵ سال بود که ۱۴ درصد در رده سنی ۳۰ تا ۳۵ سال، ۳۷ درصد در رده سنی ۳۵ تا ۴۰ سال و ۴۹ درصد در رده سنی ۴۰ تا ۴۵ سال قرار داشتند و تحصیلات آن‌ها ۶۸ درصد دیپلم، ۲۶ درصد کاردانی و کارشناسی و ۶ درصد کارشناسی ارشد بود.

جدول ۲- نتایج شاخص توصیفی مقیاس‌های پرخاش‌گری رانندگان در گروه‌های آزمایش و گواه

شاخص	آماري	پیش‌آزمون	پس‌آزمون	پیگیری	
متغیر	گروه	میانگین	انحراف معیار	میانگین	انحراف معیار
تخلفات	آزمایش	۷۲/۶۸	۱۴/۵۶	۳۵/۳۹	۱۵/۹۵
عمدی	گواه	۷۵/۶۳	۱۰/۰۹	۷۷/۵۹	۷/۶۷
تخلفات غیر عمدی	آزمایش	۳۲/۵۶	۸/۰۹	۱۸/۶۳	۱۰/۷۴
	گواه	۳۱/۱۶	۹/۵۹	۲۹/۲۸	۱۰/۰۸
لغزش‌ها	آزمایش	۶۲/۲۳	۱۴/۴۶	۳۵/۱۶	۲۳/۳۲
	گواه	۶۴/۸۰	۱۴/۴۷	۶۵/۵۲	۱۴/۳۷
اشتباهات	آزمایش	۱۱/۴۳	۴/۱۶	۸/۲۷	۴/۸۵
	گواه	۱۱/۶۶	۳/۲۱	۱۲/۵۶	۲/۵۷

در مرحله پیگیری برای رانندگان مسافربری حمل‌ونقل عمومی خطوط بی‌آرتی شهرداری تهران است.

بر اساس جدول شماره (۲)، نمره متغیر تخلفات عمدی، لغزش‌ها و اشتباهات در گروه آزمایش نسبت به گروه گواه کاهش داشته است که نشان از تأثیر آموزش فرهنگ رانندگی در مرحله پس‌آزمون و پایداری

جدول ۳- نتایج آزمون همگنی واریانس‌ها و آزمون توزیع طبیعی نمره‌ها

متغیر	گروه	آزمون لوین		آزمون موخلی		آزمون کولموگروف - اسمیرف	
		آماره	سطح معنی داری	X2	W موخلی	سطح معنی داری	سطح معنی داری
تخلقات	آزمایش	۱/۲۸	۰/۱۲	۱/۶۵	۰/۹۳	۰/۴۲	۰/۲۳
عمدی	گواه						۰/۲۲
تخلقات	آزمایش	۰/۲۰	۰/۸۵	۶/۶۳	۰/۷۶	۰/۵۹	۰/۳۴
غیر عمدی	گواه						۰/۲۵
لغزش‌ها	آزمایش	۰/۲۹	۰/۸۶	۵/۳۲	۰/۵۳	۰/۶۵	۰/۲۳
	گواه						۰/۲۲
اشتباهات	آزمایش	۱/۳۴	۰/۵۴	۲/۲۴	۰/۷۹	۰/۷۷	۰/۲۵
	گواه						۰/۲۶

موخلی در ارتباط با بررسی همگنی واریانس متغیرها در گروه‌های پژوهش برای خرده‌مقیاس‌های خشم رانندگان معنی دار نبوده و این نتایج نشان می‌دهد که واریانس این متغیرها در تمامی گروه‌ها همگن است.

معنی داری ($P < 0/001$, $\text{Partial } \eta^2 = 0/548$). ضریب اتا نشان می‌دهد که ۰/۵۴۸ درصد واریانس متغیرهای وابسته کنترل پرخاشگری رانندگی در رانندگان حمل و نقل عمومی خطوط بی‌آرتی مسیر ترمینال شرق تا میدان آزادی شهر تهران بزرگ قابل تبیین هستند. مقایسه‌های جداگانه تأثیر آموزش‌های ارائه شده بین گروه‌ها در جدول زیر آمده است:

با توجه به جدول (۳)، آماره Z آزمون کولموگروف - اسمیرف، برای تمامی متغیرهای پژوهش در هر دو گروه معنی دار نبوده و نشان‌دهنده توزیع نرمال متغیرهاست. همچنین، به منظور بررسی خرده‌مقیاس‌های پرخاشگری رانندگان در دو گروه آزمایش و گواه استفاده از تحلیل واریانس اندازه‌های مکرر، پیش فرض‌های آن مورد آزمون قرار گرفت.

تحلیل کوواریانس چندمتغیره بین گروهی یک‌راهه در مورد آموزش فرهنگ رانندگی بر کنترل پرخاشگری رانندگان حمل و نقل عمومی خطوط بی‌آرتی مسیر ترمینال شرق تا میدان آزادی شهر تهران بزرگ اجرا گردید. نتایج چهار آزمون اثربلایی، لامبدای ویلکیز، اثرهتیلینگ و بزرگترین ریشه روی نشان داد که متغیرهای وابسته به‌طور

جدول ۴- آزمون‌های چندمتغیر تأثیر آموزش فرهنگ رانندگی بر کنترل پرخاشگری رانندگان

آزمون	متغیر	مقدار	F	DF	سطح معنی داری	Partial η^2
اثر پیلایی	۰/۵۴۸	۱۰/۷۸۶	۲	۰/۰۰۱	۰/۵۴۸	۰/۵۴۸
لامبدای ویلکیز	۰/۴۴۷	۱۱/۸۱۵	۲	۰/۰۰۱	۰/۴۴۷	۰/۴۴۷
اثر هتیلینگ	۰/۵۵۷	۱۰/۴۱۹	۲	۰/۰۰۲	۰/۵۵۷	۰/۵۵۷
بزرگترین ریشه روی	۰/۶۱۲	۱۱/۵۷۹	۲	۰/۰۰۰	۰/۶۱۲	۰/۵۱۲

جدول ۵- نتایج تحلیل واریانس مختلط برای اثرات تعاملی و بین گروهی متغیرهای پژوهش

منابع تغییر	درجه آزادی	مجموع مجذورات	میانگین مجموع مجذورات	F	P	اندازه اثر
تخلفات	۱	۱۸۳۲/۵۲	۱۸۳۲/۵۲	۱۶/۴۹	۰/۰۰۰	۰/۷۶
عمدی	۱	۱۴۲۷/۱۱۹	۱۴۲۷/۱۱۹	۱۷/۷۷	۰/۰۰۰	۰/۷۴
تخلفات غیر	۱	۱۳۱۹/۶۷۵	۱۳۱۹/۶۷۵	۱۳/۳۳	۰/۰۰۲	۰/۶۹
عمدی	۱	۱۷۸۳/۵۳۴	۱۷۸۳/۵۳۴	۱۸/۷۳	۰/۰۰۰	۰/۷۲
درون گروهی	۱	۱۶۴۹/۵۲۳۲	۱۶۴۹/۵۲۳۲	۱۷/۹۵	۰/۰۰۰	۰/۸۱
لغزش‌ها	۱	۱۵۸۳/۹۶۱	۱۵۸۳/۹۶۱	۱۶/۴۹	۰/۰۰۱	۰/۷۸
درون گروهی	۱	۱۴۲۳/۱۳۶۸	۱۴۲۳/۱۳۶۸	۱۲/۴۵	۰/۰۰۰	۰/۶۹
اشتباهات	۱	۱۵۹۳/۸۲۱	۱۵۹۳/۸۲۱	۱۵/۷۹	۰/۰۰۰	۰/۷۰

بی‌آرتی معنی‌دار است. این یافته‌ها نشان می‌دهد که بین گروه‌های پژوهش رانندگان حمل‌ونقل عمومی خطوط بی‌آرتی مسیر ترمینال شرق تا میدان آزادی شهر تهران بزرگ تفاوت معنی‌داری وجود دارد.

با توجه به جدول شماره (۵)، آماره F برای نمره تخلفات عمدی (F=۱۶/۴۹) با اندازه اثر ۰/۷۶، تخلفات غیرعمدی (F=۱۳/۳۳) با اندازه اثر ۰/۶۹، لغزش‌ها (F=۱۷/۹۵) با اندازه اثر ۰/۸۱ و اشتباهات (F=۱۲/۴۵) با اندازه اثر ۰/۶۹ برای رانندگان حمل‌ونقل عمومی خطوط

جدول ۶- خروجی آزمون تعقیبی بونفرونی در سه مرحله پیش‌آزمون، پس‌آزمون و پیگیری

شاخص	پیش‌آزمون-پس‌آزمون		پیش‌آزمون-پیگیری		پس‌آزمون-پیگیری	
متغیر	میانگین	انحراف معیار	میانگین	انحراف معیار	میانگین	انحراف معیار
تخلفات عمدی	۱۲/۲۸	۵/۲۲	۱۲/۶۸	۵/۲۲	۰/۳۳	۵/۲۲
تخلفات غیر عمدی	۴۷/۷۱	۴/۶۵	۴۷/۵۹	۴/۶۵	۰/۲۸	۴/۶۵
لغزش‌ها	۴۰/۱۵	۴/۷۲	۴۱/۰۹	۴/۷۲	۰/۷۷	۴/۷۲
اشتباهات	۱۹/۴۵	۳/۶۵	۲۰/۲۱	۳/۶۵	۰/۴۱	۳/۶۵

بحث و نتیجه‌گیری

این پژوهش با هدف بررسی اثربخشی آموزش فرهنگ رانندگی بر کنترل پرخاشگری رانندگان حمل و نقل عمومی خطوط بی‌آرتی شهرداری تهران در مسیر ترمینال شرق تا میدان آزادی صورت گرفت. نتایج پژوهش حاضر نشان داد که آموزش فرهنگ رانندگی بر کنترل پرخاشگری رانندگان حمل‌ونقل عمومی خطوط بی‌آرتی شهرداری تهران در مسیر ترمینال شرق تا میدان آزادی مؤثر است. یافته این تحقیق با

طبق جدول شماره (۶)، خروجی آزمون بونفرونی نشان می‌دهد که تفاوت میانگین متغیرهای تخلفات عمدی، تخلفات غیر عمدی، لغزش‌ها و اشتباهات بین مراحل پیش‌آزمون با پس‌آزمون و پیگیری معنی‌دار است (p=۰/۰۵)، اما تفاوت میانگین بین خروجی‌های پس‌آزمون و پیگیری معنی‌دار نیست که بیانگر آن است که نتایج در مرحله پیگیری بازگشت نداشته و اثر آموزش فرهنگ رانندگی پایدار بوده است. بنابراین، با توجه به خروجی‌های

آزادی بود و برای تعمیم نتایج به سایر رانندگان دیگر باید جانب احتیاط را رعایت کرد.

در جمع‌بندی نهایی می‌توان اظهار داشت که این نوع از مداخله با افزایش مهارت‌های کاربردی و روان‌شناختی سبب آگاهی و برخورد غیر قضاوتی فرد از هیجان‌های منفی خود شده و به رانندگان در کنترل پرخاش‌گری کمک می‌کند. در ارتباط با رفتار رانندگی پرخطر، افزایش ذهن‌آگاهی به آگاهی از موقعیت کمک کرده و آموزش فرهنگ رانندگی با مؤلفه‌های اصول رانندگی ایمن، اصول رانندگی تدافعی، اقدامات قبل از سفر، رانندگی تحت شرایط خاص و رعایت اصول اولیه رانندگی تدافعی سبب می‌شود تا رانندگان به‌جای استفاده از نظام پاسخ‌دهی رانندگی همراه با خشم و انجام رانندگی پرخاش‌گرایانه یا مبتنی بر تهدید با پذیرش و درک صحیح موقعیت براساس اصل اشتراکات انسانی، تعامل مثبت و سازنده‌ای با سایر رانندگان داشته باشند.

همواره در انجام پژوهش‌ها، محدودیت‌هایی رخ می‌دهد که فرآیند پژوهش را با چالش‌ها و سختی‌هایی مواجه می‌گرداند، به‌همین خاطر این پژوهش نیز به‌نوبه خود از این امر مستثنا نبوده و درحین انجام پژوهش با محدودیت‌هایی مواجه گردید که در ادامه به‌صورت مختصر به آن‌ها اشاره می‌شود:

۱) هم‌زمانی فعالیت علمی و پژوهشی محققین با اشتغال آن‌ها.

۲) دوری افراد نمونه آماری و نبود دسترسی راحت به آنان.

در این راستا، پیشنهادهای زیر قابل تصورند:

۱- ارائه آموزش‌های تخصصی فرهنگ صحیح رانندگی، شامل قوانین و مقررات و مباحث روان‌شناختی به رانندگان و اجرای این آموزش‌ها به‌عنوان پیش‌نیاز تمدید مدارک رانندگی، علی‌الخصوص رانندگان وسایل نقلیه عمومی می‌تواند علاوه بر کاهش هزینه‌های ناشی از

نتایج پژوهش شکوهی‌یکتا و همکاران (۱۴۰۱)، شریفی و همکاران (۱۴۰۰)، دیره (۱۳۹۹)، رستگار و فرهادی‌نژاد (۱۳۹۷)، طهماسبی و همکاران (۱۳۹۳)، سندرال و همکاران^۱ (۲۰۲۱) و هاستاین و همکاران (۲۰۱۸) هم‌سو است. در تبیین نتایج این پژوهش می‌توان اظهار داشت که بین میانگین گروه‌های آزمایش و کنترل حداقل یکی از متغیرهای وابسته، شامل تخلفات عمدی، تخلفات غیر عمدی، لغزش‌ها و اشتباهات تفاوت معنی‌داری مشاهده می‌شود. بنابراین، آموزش فرهنگ رانندگی برکنترل پرخاش‌گری رانندگان حمل‌ونقل عمومی خطوط بی‌آرتی شهرداری تهران مؤثر است.

با توجه به این‌که امروز شاهد انواع مختلفی از پرخاش‌گری با مصادیق مختلفی، همچون رفتارهای فیزیکی، کلامی و استفاده از وسایل نقلیه هستیم، برنامه آموزش فرهنگ رانندگی با کمک به آشنایی بیشتر رانندگان با قوانین و مقررات مختلف، رانندگی ایمن، احساسات روان‌شناختی و زیستی، معرفی مصداق‌های کنترل هیجان‌ها، می‌تواند به کاهش پرخاش‌گری رانندگان منجر شود. همچنین، آموزش فرهنگ رانندگی می‌تواند با بالابردن حساسیت رانندگان، به‌ویژه رانندگان وسایل نقلیه عمومی که معمولاً به‌صورت مستمر در معابر حضور داشته و مستعد انجام افعال ناهنجار و بروز پرخاش‌گری هستند، نسبت به رفتارهای سایر رانندگان با ایجاد توانایی درک دیگران، به بهبود کنترل پرخاش‌گری آن‌ها منجر شود. قابل ذکر است که برنامه‌های آموزشی درخصوص اصلاح فرهنگ رانندگی می‌تواند به منظور کاهش پرخاش‌گری و کیفیت رفتارهای رانندگان، در برنامه آموزشی آن‌ها در سطوح مختلف در زمان تعویض و تمدید گواهینامه، در صورت ضبط گواهینامه به‌علت کسب نمرات منفی ناشی از ارتکاب تخلفات حادثه‌ساز و یا به صورت مستمر در طول زمان‌های مختلف قرار گیرد. جامعه آماری این پژوهش رانندگان حمل‌ونقل عمومی خطوط بی‌آرتی شهرداری تهران در مسیر ترمینال شرق تا میدان

تخلفات و تصادفات رانندگی، بر افزایش فرهنگ رانندگی مؤثر باشد.

۲- آموزش مهارتی و کاربردی راهکارهای مقابله با خشونت اجتماعی و رفتارهای ضد اجتماعی حین رانندگی توسط متولیان امر و یادآوری شرایط رانندگی ایمن به رانندگانی که مرتکب خطاهای زیانبار و تخلفات حادثه‌ساز در رانندگی شده‌اند. زیرا، آموزش فرهنگ صحیح رانندگی و کنترل خشونت و هیجانات منفی در مواجهه با موقعیت‌های پر استرس رانندگی در شرایط ترافیک و در صورت داشتن اضطراب یا ناراحتی روان، از رانندگی توأم با پرخاش‌گری می‌کاهد.

۳- ثبت رفتارهای ناهنجار و ناپسند، مانند توهین، فحاشی و هتاکی به دیگران در سوابق گواهینامه رانندگان به‌عنوان تخلف به‌وسیله پلیس راهور فراجا، عینیت بیشتری به ثبت رفتارهای پرخطر و مصادیق پرخاش‌گری در رانندگی داده و می‌تواند در پیش‌گیری از آن‌ها مؤثر واقع شود. این راه‌کار می‌تواند رفتارهای ناهنجار در رانندگی، باورهای معطوف به عرف جامعه و باورهای معطوف به توانایی خود را تحت تأثیر قرار دهد.

تقدیر و تشکر

به‌این وسیله مراتب سپاس خود را به تمامی عزیزانی که ما را در انجام این پژوهش یاری دادند، تقدیم می‌داریم.

منابع

۱. افشانی، علیرضا؛ ابویی، آزاده. (۱۳۹۸). اثربخشی آموزش شفقت به خود بر کنترل خشم دانش‌آموزان. فصلنامه خانواده و پژوهش، ۳(۱۶)، ۱۲۳-۱۰۳. قابل‌بازبایی از:

<http://qjfr.ir/article11230fa.html>

۲. اسماعیلی، خیرالله. (۱۳۹۳). تحلیلی فرهنگ و تمدن

اسلامی. تهران: انتشارات راه.

<https://www.adinehbook.com>

۳. تاجری، بیوک. (۱۳۹۵). اثربخشی آموزش مهارت حل مسئله بر حساسیت بین فردی و پرخاشگری دانش‌آموزان، مجله‌ی روانشناسی مدرسه (۳)، ۵، ۶۷-۳۹.

۴. بشیر، حسن. (۱۳۹۵). دعوت اسلامی: مفاهیم بنیادین فرهنگ اسلامی، ناشر: دفتر نشر فرهنگ اسلامی. <https://civilica.com/doc/1440375>

۵. پورمعلم، ناصر؛ جعفری نسب، احسان (۱۳۹۲). ارزیابی نقش فرهنگ سازی ترافیکی در راستای کاهش آثار تصادفات و ارتقای نظم و امنیت اجتماعی فصلنامه پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی، ۲(۱)، ۱۰۹-۱۲۴.

https://ssoss.ui.ac.ir/article_17088.html

۶. سایت سازمان پزشکی قانونی (۱۴۰۲). آمار متوفیان و مجروحان تصادفات سال ۱۴۰۱.

https://www.lmo.ir/web_directory/53999

۷. سثوف حدادی ثانی، سوسن؛ طیبی، سوسن (۱۳۹۴). بررسی رابطه خشم رانندگی، خودنظم‌جویی هیجانی و توانایی بازدارنده رفتارهای پرخطر رانندگی. چهارمین کنفرانس بین‌المللی حمل و نقل ترافیک تهران، معاونت و سازمان حمل و نقل ترافیک.

<https://civilica.com/doc/419515>

۸. سعیدی، مژده؛ خلعتبری، جواد؛ قربان شیرودی، شهره؛ ابوالقاسمی، شهنام (۱۳۹۹). مقایسه اثربخشی درمان شناختی رفتاری و درمان متمرکز بر شفقت بر تکانشگری زنان در شرف طلاق. سلامت جامعه، ۱(۴)، ۷۳-۸۳.

<https://www.sid.ir/paper/392047/fa>

۹. سوری، حمید؛ یوسفی نژاد، ترانه؛ رزاقی، علیرضا (۱۳۹۷). بررسی شیوع خشونت در رانندگی بین رانندگان شهر تهران. ارتقای ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌ها، ۴(۶)، فصلنامه علمی راهور، ۱۱، (۴۱)-۲۲۲.

<https://www.sid.ir/paper/248169/fa>. ۲۱۵

http://talar.jrl.police.ir/article_97863.html

۱۸. حسینی، زینب السادات؛ احمدی، وحید؛ مامی، شهرام (۱۴۰۰). اثربخشی شناخت درمانی مبتنی بر ذهن آگاهی بر راهبردهای تنظیم شناختی هیجان و شادکامی مردان مصرف کننده متامفتامین. فصلنامه خانواده درمانی کاربردی، ۲(۲)، ۱۷۷-۱۹۹.

<https://doi.org/10.22034/aftj.2021.284467.1081>

۱۹. جوادیان، رضا؛ کثیرصادق؛ فراست، هادی و چگینی، داوود (۱۳۹۸). تأثیر دشواریهای تنظیم هیجان و تکانشگری ناکارآمد بر اخلاق ترافیک شهروندی رانندگان تاکسی های درون شهری. پژوهش های انتظام اجتماعی، ۱۱(۱)، ۱۷-۳۶.

<http://sopra.jrl.police.ir/?action=article>

۲۰. حجتی، عاطفه، صبحی، افسانه، و ابراهیمی، لقمان (۱۳۹۷). بررسی رابطه هیجان خواهی، سبک های هویت و فرهنگ رانندگی در رانندگان پرخطر و عادی. فصلنامه علمی راهور، ۷(۲۶)، ۹۵۰.

http://talar.jrl.police.ir/article_91348.html

۲۱. حاجلو، نادر؛ علیزاده گورادل، جابر؛ هاشمی، جواد؛ شیر، اسماعیل و احمدیان، علی (۱۳۹۱). پیش بینی رفتار رانندگی براساس ویژگی های شخصیتی و هیجان خواهی. فصلنامه علمی مطالعات امنیت اجتماعی، ۳(۳۰)، ۱۴۳-۱۷۸.

<http://sss.jrl.police.ir/article>

۲۲. خوشنویس، الهه؛ اسماعیلی، علیرضا (۱۳۹۵). تعیین سهم ادراک خطر بر اساس مؤلفه های رفتار رانندگی در رانندگان پرخطر در شهر تهران. طب انتظامی، ۵(۵)، ۷۵-۸۳.

<https://www.sid.ir/paper/228027/fav5>

۲۳. عظیم زاده، آرزو؛ حیاتی، مژگان (۱۴۰۱). اثربخشی آموزش خودشفقتی ذهن آگاهانه بر رفتار رانندگی پرخطر. فصلنامه علمی راهور، ۱۴۰۱، ۴۱(۱)، ۱۶۷-۲۰۶.

http://talar.jrl.police.ir/article_99838.html

۱۰. سیف، علی اکبر (۱۳۹۲). رفتار درمانی و تغییر رفتار. تهران: نشر آگاه.

۱۱. شکوهی یکتا، محسن؛ اکبری زردخانه، سعید؛ قاسم زاده، سوگند؛ سجادی اناری، سعید (۱۴۰۱). تأثیر آموزش مهارت های اجتماعی هیجانی بر توانایی های هیجانی رانندگان اتوبوس های درون شهری راهور، ۱۱(۲۰)، ۱۱۶۲-۱۳۷.

http://talar.jrl.police.ir/article_98976.htm

۱۲. شریفی رهنمو، سعید؛ فتحی، آیت اله؛ صادقی، سولماز؛ کریمی، روح الله و حسین پور، سهیلا (۱۴۰۰). تدوین مدل ساختاری رفتارهای پرخطر جوانان براساس مهارت مدیریت خشم با نقش واسطه ای تاب آوری: تأکید بر ابعاد انتظامی امنیتی فصلنامه انتظام اجتماعی، ۱۳(۱)، ۱۶۶-۱۴۱.

http://sopra.jrl.police.ir/article_96906.htm

۱۳. دیره، عزت. (۱۳۹۹). اثربخشی آموزش کنترل هیجان خواهی و ذهن آگاهی بر کاهش رفتارهای پرخطر رانندگی در شهرو شهر راهور، ۹(۲۳)، ۲۰۳-۲۳۰.

http://talar.jrl.police.ir/article_94711.html

۱۴. رجبی، زهرا؛ نجفی، محمود و رضایی، علی محمد (۱۳۹۲). اثربخشی درمان شناختی رفتاری گروهی بر کاهش پرخطرگری کودکان. مطالعات روانشناسی بالینی، ۳(۱۰)، ۵۵-۷۱.

۱۵. رجبی، سوران؛ نریمانی، محمد و حسینی، سیدسامان (۱۳۹۱). مقایسه ویژگی های شخصیتی و هیجان خواهی رانندگان تصادف کرده با رانندگان عادی، فصلنامه روان شناسی کاربردی، سال ۷، شماره ۱(۲۵)، ۳-۲۸.

https://apsy.sbu.ac.ir/article_95852.html

۱۶. رفیعی، حسن رضا (۱۳۹۳). نقش تعامل بهینه نیروی انتظامی با آموزش و پرورش، تهران: دانشگاه علوم انتظامی امین.

۱۷. زاهدی، محسن؛ خانی، سعید؛ حسینی نسب، سید شهاب؛ و عباسی، مهدی. (۱۴۰۰). بررسی نقش فرهنگ و نگرش رانندگی در میزان تخلفات رانندگی، فصلنامه علمی راهور، ۱۴۰۰(۳۸)، ۱۶۵-۱۳۱.

۲۴. علی رستگار، عباس و فرهادی نژاد، محسن (۱۳۹۷). اثربخشی آموزش کنترل رفتارهای هیجانی بر کاهش ارتکاب به رفتارهای پرخطر در رانندگی. فصلنامه علمی راهور، ۱۳۹۷، (۲۵)، ۹۳-۱۱۴.
http://talar.jrl.police.ir/article_18991.html
۲۵. عبدی، مریم؛ ارقامی، شیرازه؛ فلاح، رمضان؛ شهبازی، حمید (۱۴۰۰). رانندگی خطرناک در رانندگان اتوبوس درون و بین شهری: آیا تفاوتی وجود دارد؟ بهداشت حرفه ای (۱) ۸، ۱۹.
<https://www.sid.ir/paper/964803/fa>
۲۶. عریضی سامانی، سید حمیدرضا؛ حقایق، سیدعباس (۱۳۸۸). ویژگیهای روانسنجی پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر. فصلنامه پایش، ۹، (۱) ۲۱-۲۸.
<http://payeshjournal.ir/article1585fa>
۲۷. فتحی، آیت اله (۱۳۹۹). نقش مؤلفه های سلامت روان در رفتارهای پرخطر رانندگی، طب انتظامی ۹(۳)، ۱۴۸-۱۴۳.
<http://dx.doi.org/10.30505/9.3.143>
۲۸. طهماسبی، فریبا؛ زمانی علویجه، فرشته؛ رستم نیاکان، شراره؛ اسداللهی، عبدالرحیم (۱۳۹۳). بررسی عوامل مؤثر بر رفتار پرخطر رانندگان شهر اهواز در سال ۱۳۹۱، مجله علمی پژوهشی دانشگاه علوم پزشکی ایلام، دوره ۲۲، شماره ۶، ۱۵۰-۱۴۳.
<https://sjimu.medilam.ac.ir/articlefa.html>
۲۹. کی منش، محمودرضا؛ نصراله تبارآهنگر، علی و ارتقد، الناز. (۱۳۹۸). تحلیل و ارزیابی تأثیر خشم راننده بر شدت تصادفات. فصلنامه مهندسی حمل و نقل، ۱۱(۲)، ۳۵۴-۳۳۱.
https://jze.sinaweb.net/article_63219.html
۳۰. کشفی، سعید؛ رحمانی، نادر؛ رحمانی، مهدی (۱۳۹۵). بررسی تأثیر آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر کارایی همیاران پلیس (مطالعه موردی شهرتهران قابل بازیابی از: فصلنامه راهور، سال (۱۳) ۳۶-۵۵.
http://tale.jrl.police.ir/article_10890.html
۳۱. منصورکیایی، عادل و میرحسینی، سپیده. (۱۳۹۱). ارزیابی میزان اثربخشی برنامه های آموزشی برای تغییر رفتار کودکان و نوجوانان در رویارویی با تهدید ترافیکی، سومین کنفرانس بین المللی حوادث رانندگی و جاده های، تهران: دانشکده فنی دانشگاه تهران، ۴۶.
<https://civilica.com/doc/169515>
۳۲. موسوی، ستاره، نظری، حسین، و زمانیان، مجتبی. (۱۳۹۳). نقش برنامه ریزی آموزشی در تربیت شهروند متعهد به فرهنگ ترافیک. فصلنامه مطالعات علمی مدیریت ترافیک، ۹ (۱)، ۲۱۴۰.
http://tms.jrl.police.ir/article_18539
۳۳. مهدوی نژاد، محمد؛ بمانیان، محمدرضا و امینی، معصومه (۱۳۹۲). ارائه الگوها و روش های مطلوب تبدیل شهر تهران به شهر آموزش دهنده (با تأکید بر اصول و تجارب جهانی)، دوفصلنامه مدیریت شهری، شماره، (۳۱) ۸۵-۸۴.
<https://sid.ir/fA/Journal/SearchPaper.aspx?journal>
34. Alkinani, M. H., Khan, W. Z., & Arshad, Q. (2020). Detecting human driver inattentive and aggressive driving behavior using deep learning: Recent advances, requirements and open challenges. *Ieee Access*, 8, 105008105030.
35. Bachoo, S., Bhagwanjee, A., Govender, K. (2013). The influence of anger, impulsivity, sensation seeking and driver attitudes on risky driving behaviour among postgraduate university students in Durban, South Africa. *Accident Analysis & Prevention*, 55, 67-76.
[doi.10.1016/j.aap.2013.02.021](https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.02.021)
- Divera, A. M., Twisk, Jacques, J. F. Commandeur, Willem P. Vlakveld, Jean T. Shope, Gerjo Kok. (2015). Relationships amongst psychological determinants, risk behaviour, and road crashes of young adolescent pedestrians and cyclists: Implications for road safety education programmes. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Volume 30.
- Deffenbacher, J.L; Oetting, E.R; & Lynch, R.S (2003). Development of a Driving AngerScale. *Psychol Rep*, 74, 8391.
<https://doi.org/10.2466/pr0.1994.74.1.83>

43. Horwitz, B. (2005). Emotion therapy. Oxford press. 2(4). 136-151.
<https://psycnet.apa.org/fulltext/2005-01268-000-FRM.pdf>
44. Kass, S. J; VanWormer, L. A; Mikulas, W. L; Legan, S. & Bumgarner, D. (2011). Effects of mindfulness training on simulated driving: Preliminary results. *Mindfulness*, 2(4), 236-241.
<https://doi.org/10.1007/s1267101100661>
45. McLaughlin, Cory M., Wesley, E., Barry, Erica N. Barin, Melissa Mert, Helen Arbogast. (2019). Interactive Education is Associated with Lower Incidence of Pedestrian Related Injury in Children. *Journal of Surgical Research*, Volume 244.
<https://doi.org/10.1016%2Fj.jss.2019.06.015>
46. Măirean, C., & Havârneanu, CE (2018). The relationship between drivers' delusions of superiority, aggressive driving, and selfreported risky driving behaviors *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 55, 167-174.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2018.02.037>
47. Novaco, R.W. (2005). Anger as a risk factor for Violence among mentally disorders. Chicago. University press. , 63, 211-231.
<https://psycnet.apa.org/record/1994-97083-002>
48. Nesbit SM, Conger JC. (2011). Evaluation of cognitive responses to angerprovoking driving situations using the Articulated Thoughts during Simulated Situations procedure. *Transport Research Part Journal*. (14): 54-65.
<https://doi.org/10.1016/j.trf.2010.09.006>
49. Senderal, M., Chethiyar, S. D. M., & Azmi, M. B. (2021). Factors of Aggressive Behavior among Motorcycle Drivers and Its Relationship with Dangerous Driving Index in the State of Penang. *Journal of Correctional Issues*, 4(1), 110.
<http://dx.doi.org/10.52472/jci.v4i1.36>
50. Salmana, B., Tommas, H. & Estephan, J.(2012). Trait emotional intelligence, conflict communication patterns and relationship satisfaction. *Personality and Individual Differences*. 44:1314-1325.
<https://doi.org/10.1016/j.paid.2007.11.024>
51. Tao, D., Zhang, R., & Qu, X. D. (2016). The influence of gender, age and personality traits on risky driving behaviors. *Journal of Shenzhen University*, 33, 646–652.
<https://doi.org/10.3724/SP.J.1249.2016.06646>
36. Lajunen, T. & Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between selfreported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 243-255.
[https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(00\)00039-7](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00039-7)
37. Faulker, R.A. et al. (2005). Gender – related predication change in marital satisfaction and marital conflict. *American journal of family therapy*. 17, 143-159.
<http://dx.doi.org/10.1080/01926180590889211>
38. Fields, B. M., Weeks, S. C., Chuenchujit, T., Stiles, K. C. Y., Diaz, A.L., Deshmukh, A., ... & Donovan, M. C. J. (2018). Vehicle operatoremotion management system and method. U.S. Patent No. 10,121,345. Washington, DC: U.S. Patent and Trademark Office.
<https://patents.google.com/patent/US9734685B2/en>
39. Green, I. et al. (2014) . Marital conflicts and anger manage ment. *Journal of psychology*, 12, 201-213.
<https://doi.org/10.1037%2F0893-3200.20.2.217>
40. Jovanović, D., Lipovac, K., Stanojević, P., & Stanojević, D. (2011). Influence of personality traits on driving anger and aggressive behavior in traffic among Serbian drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 14(1), 43-53.
<https://doi.org/10.1016/j.trf.2010.09.005>
41. Haustein, S., Holgaard, R., Åbele, L., Andersen, SK, & Møller, M. (2021). A cognitivebehavioral intervention to reduce driving anger: an evaluation based on a combined approach *Crash Analysis and Prevention*, 156, 106-144.
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106144>
42. Haque, M. M., Chin, H. C. & Lim, B. Ch. (2010). Effects of impulsive sensation seeking aggression and risktaking behaviors on the vulnerability of motorcyclists. *Journal of Asian Transport Studies*, 1(2):165180. Retrieved from
<https://pdfs.semanticscholar.org/c5fa/ef001022e8301b2c9bb7ebe36d69731b47bc>
- Stern, S. B. (1999). Anger management in parent-adolescent conflict. *The American Journal of Family Therapy*, 27(2), 181–193.
<https://doi.org/10.1080/019261899262050>