

تحلیل چندبعدی عوامل روان‌شناختی مؤثر بر رفتار سرعت غیرمجاز در رانندگان

جوان: کاربرد مدل معادلات ساختاری

عبدالوهاب حسن پور کردآسیابی، دانشجوی دکتری، گروه مهندسی عمران، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران
فرشیدرضا حقیقی (مسئول مکاتبات)، دانشیار، گروه مهندسی راه و ترابری، دانشکده مهندسی عمران، دانشگاه صنعتی نوشیروانی بابل،

ایران

E-mail: Haghghi@nit.ac.ir

حسن دیواندری، گروه مهندسی عمران، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

پذیرش: ۱۴۰۳/۰۷/۰۲

دریافت: ۱۴۰۳/۰۳/۰۱

چکیده

پژوهش حاضر با هدف بررسی تأثیر عوامل روان‌شناختی و نگرشی بر رفتارهای سرعت غیرمجاز در رانندگان جوان شهرستان بابل، استان مازندران انجام شد. نتایج حاصل از مدل‌سازی معادلات ساختاری، روابط معناداری را میان متغیرهای روان‌شناختی و رفتار سرعت غیرمجاز در این گروه از رانندگان نشان داد. یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که نگرش راننده نسبت به قوانین ترافیکی (با ضریب اثر ۰٫۷۱) و دشواری در تنظیم هیجان (با ضریب اثر ۰٫۶۱) به عنوان مهم‌ترین عوامل پنهان، نقش بسزایی در بروز رفتار سرعت غیرمجاز ایفا می‌کنند. این نتایج می‌تواند در طراحی مداخلات مؤثر برای کاهش رفتارهای پرخطر رانندگی و ارتقای ایمنی ترافیک مورد استفاده قرار گیرد. علاوه بر این، شاخص کنترل داخلی دیگر مولفه اثرگذار بر روی رفتار سرعت غیرمجاز رانندگان جوان (۰٫۴۳-) بوده و شاخص دشواری در تنظیم هیجان خود متأثر از شاخص خوف‌ریبی پائولهوس در پژوهش حاضر است. یافته‌ها نشان می‌دهد ابعاد خاصی مانند دستور سی محدود به راهبردهای تنظیم هیجان و عدم شفافیت عاطفی، به عنوان عوامل مهمی در گرایش به سرعت ظاهر شدند. این امر بر اهمیت پرورش آگاهی عاطفی و تجهیز رانندگان جوان به مکانیسم‌های مقابله‌ای مؤثر برای مدیریت احساسات خود در هنگام رانندگی تأکید می‌کند. علاوه بر این، مداخلات متناسب با تفاوت‌های فردی در ویژگی‌هایی مانند رهبری، خودمختاری و استواری می‌تواند در ارتقای تصمیم‌گیری مسئولانه و انعطاف‌پذیری در برابر تأثیرات خارجی که ممکن است سرعت را تشویق کند مؤثرتر باشد. با توجه به یافته‌های پژوهش حاضر، اجرای مداخلات و برنامه‌های آموزشی بتواند در بهبود رفتار رانندگی جوانان از طریق توسعه مهارت‌های تنظیم هیجان، تحریف‌های شناختی، کنترل درونی، و تغییر نگرش‌ها می‌تواند بر روی کاهش رفتار پرخطر تخطی از سرعت مجاز در بین این گروه از رانندگان تأثیرگذار باشد.

واژه‌های کلیدی: رانندگان جوان، سرعت غیرمجاز، نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده، مقیاس دشواری تنظیم هیجان، مقیاس خودفریبی

پائولهوس، شاخص کنترل داخلی

۱. مقدمه

ایمنی، مشکلاتی هستند که در بین رانندگان جوان شیوع بیشتری دارند.

این آمارها نگرانی عمیقی را در خصوص ایمنی جاده‌ای رانندگان جوان در سطح جهانی نشان می‌دهد و لزوم اقدامات فوری و جامع را برجسته می‌کند. اگرچه تحقیقات متعددی در مورد علل سرعت غیرمجاز انجام شده است، هنوز نیاز به مطالعات جامع با تمرکز ویژه بر رانندگان مبتدی و تازه‌کار وجود دارد.

یکی از انگیزه‌های اصلی این پژوهش، شناسایی عوامل خطر منحصر به فرد مرتبط با سرعت غیرمجاز در این گروه از رانندگان است. این عوامل می‌توانند ریشه در تجربه محدود، قرار گرفتن در موقعیت‌های مختلف رانندگی، فشارهای اجتماعی، و همچنین عوامل روانشناختی خاص دوران جوانی داشته باشند. درک عمیق‌تر این عوامل می‌تواند به طراحی برنامه‌های آموزشی مؤثرتر، سیاست‌گذاری‌های هدفمند، و در نهایت کاهش چشمگیر تلفات جاده‌ای در بین جوانان منجر شود.

در این مطالعه، از تئوری رفتار برنامه‌ریزی شده (TPB) به عنوان چارچوب نظری استفاده می‌شود تا عوامل شناختی و انگیزشی شکل‌دهنده رفتار سرعت غیرمجاز در رانندگان جوان در شهرستان بابل استان مازندران را به طور عمیق‌تری درک کنیم. تئوری رفتار برنامه‌ریزی شده، که توسط آیزن [Ajzen, 1991] مطرح شد، یک مدل جامع روانشناختی است که به طور گسترده‌ای برای پیش‌بینی و توضیح رفتارهای انسانی در زمینه‌های مختلف، از جمله رفتارهای رانندگی، مورد استفاده قرار گرفته است. این تئوری بر سه عامل اصلی تأکید دارد که قصد رفتاری و در نهایت رفتار واقعی را شکل می‌دهند: نگرش نسبت به رفتار (ارزیابی مثبت یا منفی فرد از انجام رفتار مورد نظر)، هنجارهای ذهنی (درک فرد از فشار اجتماعی برای انجام یا عدم انجام رفتار)، و کنترل رفتاری درک شده (برداشت فرد از سهولت یا دشواری انجام رفتار). در زمینه رانندگی با سرعت غیرمجاز، TPB به ما امکان می‌دهد تا بررسی کنیم چگونه نگرش رانندگان

رانندگان جوان یکی از آسیب‌پذیرترین گروه‌ها در جاده‌های سراسر جهان هستند. این مسئله نه تنها یک چالش ایمنی، بلکه یک بحران اجتماعی-اقتصادی است که آینده نسل جوان را تهدید می‌کند. بر اساس آمارهای رسمی در ایران، رانندگان جوان ۱۸ تا ۲۹ ساله سالانه حدود ۳۰ درصد از تلفات جاده‌ای را تشکیل می‌دهند. [WHO, 2023] این آمار هشداردهنده، نشان‌دهنده یک مشکل ساختاری عمیق در فرهنگ رانندگی و آموزش جوانان است.

این پدیده نگران‌کننده تنها محدود به ایران نیست و در سطح جهانی نیز مشاهده می‌شود. به عنوان مثال، در استرالیا در سال ۲۰۱۸، جوانان ۱۷ تا ۲۵ ساله با وجود تشکیل تنها ۱۲ درصد از جمعیت، ۲۶ درصد از کل تلفات رانندگان را به خود اختصاص دادند. این آمار نشان‌دهنده عدم تناسب شدید بین جمعیت جوان و میزان تلفات آنها در تصادفات رانندگی است.

در کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی و توسعه [European Commission, 2021]، تصادفات رانندگی به عنوان مهم‌ترین علت مرگ افراد ۱۵ تا ۲۴ ساله گزارش شده است. این گروه سنی، با وجود تشکیل تنها ۱۵ درصد از جمعیت، ۲۷ درصد از کل تلفات تصادفات را شامل می‌شوند. این آمار نشان می‌دهد که مشکل رانندگی ناپایمن در بین جوانان، یک چالش جهانی است که نیازمند توجه فوری و اقدامات جدی است.

عوامل متعددی در این آمار نگران‌کننده نقش دارند. تجربه محدود محدود رانندگی، اعتماد به نفس کاذب، فشار همسالان، تمایل به ریسک‌پذیری، و عدم درک کامل از خطرات جاده، همگی از عوامل مهمی هستند که جوانان را در معرض خطر بیشتری قرار می‌دهند. علاوه بر این، استفاده از تلفن همراه حین رانندگی، رانندگی تحت تأثیر الکل یا مواد مخدر، و عدم استفاده از کمربند

۲. ادبیات پژوهش

نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده (TPB) یکی از پرکاربردترین نظریه‌ها در حوزه روانشناسی ترافیک است که نتایج معتبر و قابل اعتمادی را در توضیح رفتار سرعت غیرمجاز ارائه کرده است [Ajzen, 1991; Conner et al., 2007; Elliott et al., 2010]. مطالعات پیشین در این حوزه را می‌توان به سه دسته اصلی تقسیم کرد:

۱. مطالعات با استفاده از پیش‌بینی‌کننده‌های مستقیم نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده: مطالعات از نگرش‌ها، هنجارهای ذهنی و کنترل رفتاری ادراک‌شده برای پیش‌بینی قصد و رفتار سرعت غیرمجاز استفاده می‌کنند. تحقیقات متعددی در مناطق مختلف جهان، از جمله انگلستان [Elliott et al., 2010]، استرالیا [Fleiter et al., 2015] و ایران [Taghvaei et al., 2019] توانایی این سازه‌های TPB را در پیش‌بینی رفتار سرعت تأیید کرده‌اند. این مطالعات توانسته‌اند بین ۱۵ تا ۸۴ درصد از واریانس در متغیر هدف که همان قصد انجام کار توسط رانندگان است (تمایل به سرعت غیرمجاز) را توضیح دهند.

۲. مطالعات بررسی باورهای غیرمستقیم نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده: تحقیقات بر عقاید رفتاری، هنجاری و کنترلی به عنوان عوامل تعیین‌کننده قصد سرعت غیرمجاز تمرکز دارند. به عنوان مثال، Horvath et al. (۲۰۱۲) نشان دادند رانندگان جوانی که قصد سرعت غیرمجاز داشتند، نتایج مثبت بیشتری را درک می‌کردند و خطر تصادف را کمتر جدی می‌گرفتند. Conner et al. (۲۰۰۳) نیز باورهای رفتاری مثبت درباره سرعت، تأیید اجتماعی و باورهای کنترلی تسهیل‌کننده را به عنوان پیش‌بینی‌کننده‌های مهم قصد سرعت غیرمجاز شناسایی کردند.

۳. مطالعات با چارچوب‌های توسعه‌یافته نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده: این تحقیقات با افزودن متغیرهای اضافی به مدل استاندارد TPB، سعی در ارائه تصویری جامع‌تر از

جوان نسبت به سرعت (مثلاً آیا آن را هیجان‌انگیز یا خطرناک می‌دانند)، فشار اجتماعی که از سوی همسالان یا فرهنگ عمومی احساس می‌کنند، و درک آنها از توانایی‌شان در کنترل سرعت خودرو، بر تصمیم‌گیری آنها برای رانندگی با سرعت غیرمجاز تأثیر می‌گذارد. هدف اصلی این پژوهش، بررسی جامع ماهیت، مکانیسم‌ها و گستره تأثیرات مختلف شخصی، محیطی، اجتماعی و رفتاری بر این رفتار پرخطر است. با استفاده از TPB، می‌توانیم نه تنها عوامل فردی، بلکه تعاملات پیچیده بین فرد و محیط اجتماعی او را نیز در نظر بگیریم. این رویکرد به ما اجازه می‌دهد تا درک عمیق‌تری از چرایی و چگونگی تصمیم‌گیری رانندگان جوان برای رانندگی با سرعت غیرمجاز به دست آوریم. علاوه بر این، TPB این امکان را فراهم می‌کند تا مداخلات مؤثرتری را برای کاهش رفتار سرعت غیرمجاز طراحی کنیم. با شناسایی عوامل کلیدی که بر قصد و رفتار رانندگان تأثیر می‌گذارند، می‌توانیم استراتژی‌های هدفمندی را برای تغییر نگرش‌ها، هنجارهای اجتماعی و افزایش احساس کنترل بر رفتار رانندگی توسعه دهیم. مطالعات پیشین، مانند پژوهش الیوت و همکاران [Elliott et al., 2003] و فوروارد [Forward, 2009]، کارایی TPB را در پیش‌بینی و توضیح رفتارهای رانندگی پرخطر نشان داده‌اند. این مطالعه بر پایه این تحقیقات، به دنبال گسترش دانش موجود و ارائه بینش‌های جدید در زمینه رفتار سرعت غیرمجاز در رانندگان جوان است.

با انجام این پژوهش گسترده، امیدواریم به مجموعه دانش موجود در زمینه ایمنی جاده‌ای در سطح ملی و بین‌المللی کمک کرده و بینش‌هایی را ارائه دهیم که بتواند به توسعه مداخلات و سیاست‌های مبتنی بر شواهد برای کاهش سرعت غیرمجاز در میان رانندگان مبتدی و تازه کار یاری رساند. در نهایت، یافته‌های این مطالعه می‌تواند به شکل‌گیری استراتژی‌های هدفمند برای ترویج شیوه‌های رانندگی ایمن‌تر و افزایش ایمنی جاده‌ای برای جوانان در فرهنگ ترافیک ایران و سایر کشورها کمک شایانی کند.

۳. روش پژوهش

۳-۱ نمونه و جامعه هدف

این تحقیق بر روی جمعیت شهرستان بابل متمرکز است. جامعه هدف شامل رانندگان جوان ۲۴ ساله یا کمتر است که حداقل ۴۰ کیلومتر در هفته رانندگی می‌کنند. انتخاب معیار ۴۰ کیلومتر در هفته بر اساس مطالعات پیشین صورت گرفته است. به عنوان مثال، مطالعه اسکات-پارکر و همکاران (۲۰۰۹) نشان داد که این میزان رانندگی، حداقل تجربه لازم برای مواجهه با شرایط مختلف ترافیکی را فراهم می‌کند. همچنین، تحقیق رومن و همکاران (۲۰۱۵) از این معیار برای بررسی رفتار رانندگان جوان استفاده کرد و آن را برای ارزیابی الگوهای رانندگی معمول مناسب دانست.

داده های ارزیابی با استفاده از منابع آنلاین جمع آوری شد. همچنین اطلاعات دموگرافیک برای شناسایی رابطه بین اقشار مختلف جامعه با متغیرهای تحقیق جمع آوری شد. لینک نظرسنجی با دوستان، خانواده و همکاران و همچنین در سایت های رسانه های اجتماعی مانند لینکدین، اینستاگرام و... اشتراک گذاشته شد. در نهایت داده های ۳۸۹ شرکت کننده که به طور کامل به سوالات پاسخ داده بودند به عنوان نمونه پژوهش در نظر گرفته شد.

این پژوهش از رویکرد غیراحتمالی برای نمونه گیری استفاده کرده است. با این حال، برای تحلیل داده های جمع آوری شده، از روش های آماری توصیفی و استنباطی بهره گرفته ایم. هدف از استفاده از این روش های آماری، ارزیابی معناداری نتایج و تشخیص الگوهای قابل توجه در داده ها بوده است. برای مثال، از آزمون های آماری مانند تی-تست و آنالیز واریانس (ANOVA) برای مقایسه میانگین ها بین گروه های مختلف استفاده شد. همچنین، برای بررسی روابط بین متغیرها، از تحلیل همبستگی و رگرسیون بهره گرفتیم. این روش ها به ما امکان داد تا تعیین کنیم آیا تفاوت ها و روابط مشاهده شده از نظر آماری معنادار هستند یا خیر.

فصلنامه مهندسی حمل و نقل / سال شانزدهم / شماره سوم (۶۴) / بهار ۱۴۰۴

عوامل مؤثر بر سرعت غیرمجاز دارند. متغیرهای اضافه شده شامل رفتار گذشته، هنجارهای اخلاقی، هنجارهای توصیفی و پیشمانی پیش بینی شده هستند [Elliott et al., 2007; Zhang, 2007]. مطالعه فراتحلیل اخیر توسط et al (۲۰۲۳) نشان داد که این متغیرهای اضافی می توانند تا ۲۰ درصد واریانس اضافی در پیش بینی قصد سرعت غیرمجاز را توضیح دهند.

علاوه بر این، تحقیقات جدید در زمینه نوروساینس و رانندگی [Smith et al., 2022] نشان داده است که فعالیت مغزی در نواحی مرتبط با کنترل تکانه و ارزیابی ریسک در رانندگان جوان هنگام تصمیم گیری درباره سرعت، متفاوت از رانندگان باتجربه تر است. این یافته ها اهمیت در نظر گرفتن عوامل زیست شناختی در کنار عوامل روانشناختی را برجسته می کند.

نتیجه گیری و شکاف تحقیقاتی:

علی رغم مطالعات گسترده در زمینه علل سرعت غیرمجاز، هنوز نیاز به تحقیقات جامع با تمرکز ویژه بر رانندگان مبتدی و تازه کار وجود دارد. مطالعه اخیر توسط Brown et al (۲۰۲۳) نشان داد که رانندگان تازه کار در مقایسه با رانندگان باتجربه، الگوهای متفاوتی از ارزیابی ریسک و تصمیم گیری در مواجهه با موقعیت های سرعت غیرمجاز دارند. این تفاوت ها می تواند ناشی از عوامل خطر منحصر به فردی باشد که هنوز به طور کامل شناسایی و بررسی نشده اند.

پژوهش حاضر قصد دارد با تمرکز بر این گروه خاص از رانندگان و با استفاده از چارچوب TPB و متغیرهای اضافی مرتبط، از جمله فاکتورهای نوروبیولوژیک و تجربی، درک عمیق تری از عوامل زمینه ای که بر تمایل آن ها به رفتارهای سرعت غیرمجاز تأثیر می گذارد، به دست آورد. این رویکرد جامع می تواند به طراحی استراتژی های مداخله ای مؤثرتر و شخصی سازی شده برای کاهش سرعت غیرمجاز در میان رانندگان جوان و کم تجربه کمک کند.

تحلیل چندبعدی عوامل روان‌شناختی مؤثر بر رفتار سرعت غیرمجاز در رانندگان جوان: کاربرد مدل معادلات ساختاری

تعدیل شدند. به عنوان مثال، سؤالاتی در مورد رانندگی در بزرگراه‌های شهری که در ایران شایع‌تر است، اضافه شد. روایی محتوایی پرسشنامه توسط متخصصان در حوزه‌های مرتبط بررسی شد. همچنین، پایایی پرسشنامه با استفاده از روش آزمون-بازآزمون و محاسبه آلفای کرونباخ ($\alpha = 0.85$) تأیید گردید. در نهایت، پرسشنامه نهایی در یک مطالعه مقدماتی با ۵۰ شرکت‌کننده از جامعه هدف مورد آزمایش قرار گرفت و بازخوردهای دریافت شده در نسخه نهایی اعمال شد. این فرآیند جامع بومی‌سازی به ما اطمینان داد که پرسشنامه مورد استفاده در این پژوهش، ضمن حفظ اعتبار و روایی ابزار اصلی، کاملاً متناسب با بافت فرهنگی و اجتماعی ایران و قابل درک برای شرکت‌کنندگان ایرانی است.

به طور کلی پرسشنامه شامل بخش‌های زیر بود:

- اطلاعات دموگرافیک (سن، جنس، تحصیلات).

- نگرش و رفتار ترافیک جاده ای^۱ (RTABM)

- مقیاس دشواری در تنظیم/تعدیل هیجان^۲ (DERS)

- شاخص کنترل داخلی^۳ (ICI)

- مقیاس خودفریبی پائولهوس^۴ (PDS)

• نگرش

اندازه‌گیری نگرش افراد به قوانین با اقتباس از نسخه بکار گرفته شده توسط Eiksund (۲۰۰۹) استفاده شد. گویه‌ها در مورد نگرش افراد نسبت به انجام رفتار پرخطر مورد سرعت، استفاده از کمربند ایمنی، و رانندگی مختل شده بود. آنها به عنوان سؤالاتی در مورد تعداد دفعات انجام فعالیت‌های مختلف توسط پاسخ‌دهندگان آماده شدند و در مقیاس ۵ درجه‌ای با گزینه‌های «هرگز»، «به ندرت»، «گاهی اوقات»، «اغلب» و «خیلی اوقات» پاسخ داده شد. نگرش نسبت به ایمنی ترافیک جاده ای با ۵ مورد در مورد سرعت غیرمجاز و سایر موارد نقض قوانین، از جمله رانندگی مختل شده اندازه‌گیری شد. سؤالات به صورت گویه آماده شدند و پاسخ‌دهندگان در مقیاس ۷ درجه‌ای (از ۱ = کاملاً

تجزیه و تحلیل توان، محاسبه‌ای است که برای تخمین کوچکترین اندازه نمونه مورد نیاز برای یک آزمایش، با توجه به سطح معنی‌داری مورد نیاز، توان آماری و اندازه اثر مورد استفاده قرار می‌گیرد. این کمک می‌کند تا مشخص شود آیا نتیجه یک آزمایش یا نظرسنجی به دلیل شانس است یا واقعی و قابل توجه است.

نرم افزار G*Power یک نرم افزار آماری جهت تعیین حجم نمونه یا اندازه نمونه است. نمونه آماری از جامعه آماری استخراج می‌شود؛ در نتیجه، دقت در کارهای آماری، از قدرت (Power) مشتق می‌شود. قدرت، یا توانایی برای شناسایی اندازه تاثیر اگر در یک رخدادی موجود باشد، اشاره دارد و یک ابزار بسیار مهم و با اهمیت برای کاهش احتمال خطای II به شمار می‌رود. قدرت در این نرم افزار به معنای میزان حساسیت است و می‌توان در بیان دیگر، تحت به عنوان وسیله یا ابزاری تعریف کرد که بسیار محتمل است بتوانیم براساس آن اندازه تاثیر را شناسایی و برآورد کنیم.

در پژوهش حاضر، حداقل حجم نمونه حدود ۱۰۰ نفر تعیین شد که تعداد شرکت‌کنندگان ما (۳۸۹ نفر) این مقدار را پوشش می‌دهد.

۳-۲ طراحی پرسشنامه

تمامی مولفه‌های مورد تحقیق در طرح پرسشنامه با مجموعه سؤالاتی اندازه‌گیری شدند که روایی (استفاده از آلفای کرونباخ) و پایایی (استفاده از آزمون بارلت) آنها تأیید شد.

ابتدا پرسشنامه اصلی توسط دو مترجم مستقل و متخصص در حوزه روانشناسی ترافیک به فارسی ترجمه شد. سپس، نسخه فارسی توسط یک مترجم سوم که با نسخه اصلی آشنا نبود، مجدداً به انگلیسی برگردانده شد تا از صحت ترجمه اطمینان حاصل شود. در مرحله بعد، یک پنل متشکل از متخصصان در حوزه روانشناسی ترافیک و جامعه‌شناسی، اصطلاحات و مفاهیم را بررسی و با فرهنگ ایرانی تطبیق دادند. برخی از سؤالات با توجه به شرایط خاص ترافیکی و فرهنگ رانندگی در ایران

موافق، تا ۴ = نه مخالف و نه موافق، تا ۷ = کاملاً مخالف) پاسخ دادند.

• دشواری در تنظیم/تعدیل هیجان (DERS)

گراتز و رومر (۲۰۰۴) مقیاس دشواری در تنظیم عاطفه (DERS) را برای اندازه گیری بی نظمی هیجانی ایجاد کردند. آنها گزارش دادند که DERS ساختار تنظیم هیجان را در ابعاد (الف) آگاهی و درک احساسات، (ب) پذیرش احساسات، (ج) توانایی درگیر شدن و خودداری در هنگام تجربه احساسات منفی، و (د) دسترسی به استراتژی های موثر تنظیم هیجان تعریف می کند. من دقیقاً می دانم که چگونه احساسی دارم.

• مقیاس خودفریبی پاولهوس

مقیاس فریب پاولهوس (PDS) توسط پاولهوس (۱۹۹۸) ایجاد شد. این ابزار برای اندازه گیری هنجار اجتماعی ادراک شده استفاده شد. خودفریبی و مدیریت برداشت دو مفهومی هستند که اغلب در مقیاس فریب پاولهوس گنجانده شده اند. خودفریبی^۵ به عمل فریب دادن خود یا حفظ باورهای نادرست درباره خود، اغلب به منظور محافظت از عزت نفس یا حفظ تصویر مثبت از خود اشاره دارد. از سوی دیگر، مدیریت تأثیر^۶ شامل فرآیند آگاهانه یا ناخودآگاه کنترل نحوه درک دیگران توسط فرد است، اغلب از طریق دستکاری در رفتار، ارتباطات یا ظاهر خود.

• شاخص کنترل داخلی

شاخص کنترل داخلی (ICI) توسط دویتویلر (1984) ایجاد و برای اندازه گیری ادراک فرد از کنترل داخلی استفاده شد. این شاخص شامل یک پرسشنامه ۲۸ آیتمی است که باور افراد را در مورد توانایی آنها برای کنترل نتایج در زندگی خود اندازه گیری می کند. این شامل اظهاراتی در مورد کنترل شخصی، شانس و دیگران قدرتمند است و پاسخ دهندگان میزان موافقت یا مخالفت خود را با هر عبارت ارزیابی می کنند. این شاخص در تحقیقات برای ارزیابی سطح کنترل درک شده یک فرد بر زندگی و شرایط

خود استفاده می شود. اغلب در مطالعات مربوط به سلامت روان، رفاه و مکانیسم های مقابله ای استفاده می شود.

۳-۳ مدل معادلات ساختاری پژوهش حاضر

ارزیابی جامع مدل نهایی ما در یک رویکرد سه جانبه آشکار می شود. در ابتدا، ما به ارزیابی مدل اندازه گیری می پردازیم و ابزارها و تکنیک های مورد استفاده برای جمع آوری و دقت داده ها را بررسی می کنیم. متعاقباً، تمرکز ما به ارزیابی مدل ساختاری تغییر می کند، جایی که ما روابط متقابل و وابستگی ها را در چارچوب مدل تجزیه می کنیم. نقطه اوج فرآیند ارزیابی کلی است، جایی که ما بینش های حاصل از تحلیل های قبلی را برای سنجش استحکام و قدرت پیش بینی مدل ترکیب می کنیم.

استاندارد محوری برای ارزیابی مدل اندازه گیری به اعتبار همگرا بستگی دارد. این معیار میزان ارتباط نزدیک یک عامل با شاخص های مربوطه را بررسی می کند. میانگین واریانس استخراج شده (AVE) به عنوان یک شاخص کلیدی عمل می کند و واریانس مشترک بین یک عامل و موارد مربوط به آن را کمی می کند. اساساً، AVE درجه همبستگی بین یک عامل و عناصر آن را روشن می کند، با یک مقدار بالاتر که نشان دهنده تناسب منسجم تر است. برای اینکه یک مدل قوی در نظر گرفته شود، AVE باید از آستانه ۰/۵ فراتر رود، به این معنی که عوامل بیش از نیمی از واریانس مشاهده شده در شاخص های خود را تشکیل می دهند. مطابق نتایج بدست آمده (مقادیر بیش از ۰/۵)، واضح است که همه متغیرهای مدل فعلی ما دارای یک مقدار AVE هستند که این معیار مهم را برآورده می کند یا از آن فراتر می رود.

در خصوص ارزیابی مدل ساختاری، یکپارچگی و قابلیت اطمینان یک مدل از اهمیت بالایی برخوردار است. محققان و آماردانان معیارهای مختلفی را برای ارزیابی ثبات و قدرت پیش بینی مدل های خود به کار می گیرند. در این میان، مقادیر R^2 و Q^2 به عنوان معیارهای اساسی برجسته می شوند که هر یک هدف منحصر به فرد را در فرآیند اعتبار سنجی انجام می دهند. مقادیر t در تعیین کمیت روابط بین عوامل در یک مدل بسیار

تحلیل چندبعدی عوامل روان‌شناختی مؤثر بر رفتار سرعت غیرمجاز در رانندگان جوان: کاربرد مدل معادلات ساختاری

برای ارزیابی اینکه یک مدل چقدر داده‌ها را نشان می‌دهد، بر شاخص‌های مختلف برازش تکیه می‌کنند. در میان این شاخص‌ها، میانگین مربعات ریشه استاندارد شده (SRMR) و ریشه میانگین مربعات خطای تقریب (RMSEA) و شاخص برازش هنجار (NFI) سه مورد از رایج‌ترین معیارها هستند. این بخش به بررسی این شاخص‌ها می‌پردازد و اهمیت آنها را توضیح می‌دهد و مقادیر آنها را در چارچوب ارزیابی کلی مدل تفسیر می‌کند. SRMR معیار مناسبی برای مدل‌های SEM است. میانگین اختلاف بین همبستگی‌های مشاهده شده و همبستگی‌های پیش‌بینی شده مدل را نشان می‌دهد. به عبارت ساده‌تر، انحراف استاندارد باقیمانده‌ها را که تفاوت بین مقادیر مشاهده‌شده و پیش‌بینی‌شده است، کمیت می‌کند. مقدار SRMR پایین‌تر نشان‌دهنده تناسب بهتر است، با مقادیر کمتر از ۰/۰۸ به طور کلی قابل قبول در نظر گرفته می‌شود. با این حال، توجه به این نکته مهم است که SRMR به پیچیدگی مدل حساس است. مدل‌های ساده‌تر معمولاً مقادیر SRMR پایین‌تری دارند. در پژوهش حاضر، مقدار این شاخص ۰/۵۶ برآورد شد. RMSEA میزان تقریب مدل واقعی را در جمعیت ارزیابی می‌کند. این معیاری برای خطای تقریب در SEM است و به ویژه برای مقایسه مدل‌های مختلف مفید است. مقدار RMSEA کمتر نشان‌دهنده تناسب بهتر است، با مقادیر کمتر از ۰/۰۵ نشان‌دهنده تناسب نزدیک، مقادیر بین ۰/۰۵ و ۰/۰۸ نشان‌دهنده تناسب معقول و مقادیر بالای ۰/۱۰ نشان‌دهنده تناسب ضعیف است. RMSEA همچنین یک بازه اطمینان را ارائه می‌دهد و محدوده‌ای را ارائه می‌دهد که احتمالاً تناسب واقعی مدل در آن قرار می‌گیرد. مقدار این شاخص در پژوهش حاضر برابر با ۰/۰۳۲ بود. شاخص برازش هنجار (NFI) یکی دیگر از معیارهای مهم مورد استفاده در ارزیابی مدل‌های معادلات ساختاری (SEM) است. برازش مدل مشخص شده کاربر را با برازش یک مدل تهی مقایسه می‌کند، که فرض می‌کند همه متغیرها همبستگی ندارند. به طور کلی، مقدار NFI بالاتر

مفید است. این مقادیر به عنوان ضرایب مسیر ساختاری در تعیین اهمیت آماری انجمن‌ها نقش اساسی دارند. مقدار t بیشتر از ۱/۹۶ نشان‌دهنده یک نتیجه آماری معنی‌دار در سطح اطمینان ۹۵ درصد است. این آستانه یک نشانگر حیاتی برای محققان برای تأیید اعتبار روابط درون مدل است. با این حال، درک این نکته بسیار مهم است که در حالی که مقادیر t صحت این روابط را تأیید می‌کنند، بینش‌هایی در مورد قدرت ارتباط بین عوامل ارائه نمی‌دهند. شاخص R^2 یکی دیگر از معیارهای حیاتی است که نسبت واریانس را در متغیرهای درون‌زا نشان می‌دهد که می‌تواند به متغیرهای برون‌زا نسبت داده شود. در اصل، R^2 تأثیر یک عامل برون‌زا را بر یک عامل درون‌زا در مدل کمی می‌کند. مقادیر معیار برای ۰/۱۹، ۰/۳۳ و ۰/۶۷ به ترتیب به عنوان اثرات ضعیف، متوسط و قوی تفسیر می‌شوند. یک مقدار R^2 قوی نشان می‌دهد که مدل به طور مؤثر واریانس عامل وابسته را ضبط می‌کند. به عنوان مثال در مطالعه حاضر، مقدار ۰/۷۹۶ یک اثر قوی را نشان می‌دهد، که مناسب بودن مدل ساختاری و ظرفیت آن برای توضیح واریانس عامل وابسته را تأیید می‌کند. در نهایت، معیار Q^2 برای اندازه‌گیری ارتباط پیش‌بینی‌کننده مدل ضروری است. یک مدل رضایت بخش در تحلیل عاملی باید دارای توانایی پیش‌بینی موارد مرتبط با عوامل پنهان باشد. این قابلیت پیش‌بینی نشان می‌دهد که روابط به خوبی تعریف شده بین عوامل، تعاملات درون مدل را تسهیل می‌کند. یک مقدار Q^2 در یا کمتر از صفر، توضیح ناکافی عوامل نهفته توسط عوامل دیگر را نشان می‌دهد، که نیاز به تجدید نظر در مدل دارد. برعکس، مقادیر ۰/۰۲، ۰/۱۵ و ۰/۳۵ مربوط به قدرت‌های پیش‌بینی ضعیف، متوسط و قوی است. در زمینه مطالعه حاضر، مقدار ۰/۳۹ برای مدل نشان می‌دهد که عوامل مستقل به طور مؤثر عامل درون‌زای پنهان را پیش‌بینی می‌کنند و در نتیجه برازش ساختاری مدل را تقویت می‌کنند. در زمینه مدل‌سازی معادلات ساختاری (SEM)، ارزیابی تناسب مدل یک مرحله حیاتی در فرآیند اعتبار سنجی است. محققان

راننده موفق به اجتناب از جریمه شده اند که می تواند ناشی از رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی یا رانندگی کمتر باشد.

عادات رانندگی: این نظرسنجی همچنین عادات رانندگی روزانه شرکت کنندگان را روشن می کند. شصت و شش راننده گزارش دادند که کمتر از ۱۰ کیلومتر در روز رانندگی می کنند، که نشان دهنده ترجیح برای رفت و آمدهای کوتاه یا استفاده از روش های حمل و نقل جایگزین است. تعداد کسانی که بین ۱۰ تا ۲۰ کیلومتر در روز رانندگی می کردند، ۱۰۵ نفر بودند، در حالی که ۸۸ راننده روزانه بین ۲۰ تا ۳۰ کیلومتر را طی می کردند. گروه قابل توجهی متشکل از ۱۳۰ راننده هر روز بیش از ۳۰ کیلومتر رانندگی می کردند که نشان دهنده اتکا به وسایل نقلیه شخصی برای رفت و آمد طولانی تر است.

لازم به ذکر است که نتایج مقادیر بدست آمده برای آزمون کایزر-میر-اولکین (بیش از ۰/۸) و ضریب آلفای کرونباخ (بیش از ۰/۷) نشان داد که کفایت نمونه گیری و قابلیت اعتماد برای انجام تحلیل عاملی در سطح قابل قبولی است.

۲-۴ مدل معادلات ساختاری

در این بخش از مطالعه، نرم افزار SmartPLS برای آنالیز معادلات ساختاری به کار رفته است. در مرحله نخست، تمامی پرسش ها به متغیرهای باینری تبدیل شده اند تا امکان سنجش تأثیر مؤلفه های متفاوت بر روی هر یک از متغیرها فراهم آید. این امر به ما اجازه می دهد تا درک بهتری از روابط بین متغیرها و مؤلفه های مورد بررسی داشته باشیم.

در مرحله دوم، چرخش واریماکس به منظور بهبود تفسیرپذیری متغیرها مورد استفاده قرار گرفته است. این روش چرخش، به ما کمک می کند تا الگوهای پنهان در داده ها را شناسایی کرده و تجزیه و تحلیل دقیق تری ارائه دهیم.

۱-۴-۱ مقیاس دشواری تنظیم هیجان

در این مطالعه، با بهره گیری از رویکرد تحلیلی پیشرفته و استفاده از چرخش واریماکس، یک تقسیم بندی دقیق و منظم از ۳۶ سوال مطرح شده در پرسشنامه به دست آمده است. با استفاده از نتایج

از ۰/۸۰ به عنوان یک تناسب قابل قبول در نظر گرفته می شود که مقدار این شاخص در پژوهش حاضر برابر با ۰/۸۹ برآورد شد.

۴. تحلیل داده ها

۱-۴ تحلیل داده های پرسشنامه

برای تحلیل داده ها و همچنین مدل سازی به کمک روش معادلات ساختاری از نرم افزارهای اس پی اس اس^۷ و اسمارت پی-ال اس^۸ استفاده شد. به طور کلی می توان این اطلاعات را در دسته بندی زیر خلاصه کرد:

جمعیت سنی و تجربه رانندگی: در یک نظرسنجی اخیر که بین ۳۸۹ راننده انجام شد، توزیع سنی کاملاً متفاوت بود. در مجموع ۱۰۸ شرکت کننده بین سنین ۱۸ تا ۲۰ سال بودند که نشان دهنده تعداد قابل توجهی از رانندگان جوان در جاده است. گروه سنی ۲۰ تا ۲۲ سال شامل ۱۳۶ نفر بود، در حالی که گروه سنی ۲۲ تا ۲۴ سال با ۱۴۵ راننده بیشترین نماینده را داشتند. این داده ها نشان می دهد که اکثر پاسخ دهندگان در گروه جمعیتی جوان تر قرار دارند، که می تواند پیامدهایی برای عادات رانندگی و سیاست های بیمه داشته باشد.

توزیع جنسیتی: این نظرسنجی همچنین توزیع جنسیتی در بین رانندگان را با ۱۸۸ شرکت کننده زن و ۲۰۱ مرد نشان داد. این نمایش تقریباً برابر نشان می دهد که رانندگی یک فعالیت مشترک در بین هر دو جنس در جمعیت مورد بررسی است. همچنین دیدگاه متعادلی برای تجزیه و تحلیل رفتارها و تجربیات رانندگی ارائه می دهد.

تصادفات و تخلفات رانندگی: هنگامی که صحبت از ایمنی در جاده ها می شود، ۴۹ راننده به تصادف اعتراف کردند، در حالی که اکثریت قابل توجهی از ۳۳۵ نفر چنین تجربه ای نداشتند. این می تواند نشان دهنده اثربخشی اقدامات ایمنی جاده یا احتیاط رانندگان باشد. همچنین ۲۴۵ راننده با جریمه رانندگی مواجه شده اند که بیش از نیمی از گروه مورد بررسی است که نشان می دهد تخلفات رانندگی غیر معمول نیست. از سوی دیگر، ۱۴۴

تحلیل چندبعدی عوامل روان‌شناختی مؤثر بر رفتار سرعت غیرمجاز در رانندگان جوان: کاربرد مدل معادلات ساختاری

مقابله‌ای سالم برای تنظیم احساسات خود مشکل داشته باشند که منجر به پریشانی عاطفی مداوم می‌شود. در نهایت، فقدان شفافیت عاطفی به سردرگمی یا عدم اطمینان در مورد احساسات فرد اشاره دارد، که تشخیص و بیان احساسات واقعی فرد را دشوار می‌کند، که می‌تواند بی‌نظمی عاطفی را بیشتر تشدید کند.

جدول ۱ به ما امکان می‌دهد تا با بررسی مقادیر بار عاملی، میزان ارتباط و تأثیر هر سوال را بر روی عوامل پنهان مربوطه ارزیابی کنیم. این بارهای عاملی، که مقادیری بین ۰ و ۱ دارند، به ما نشان می‌دهند که چه سوالاتی دارای بیشترین تأثیر بر روی هر عامل هستند و کدام یک از آن‌ها تأثیر کمتری دارند. ضرایب نشان داده شده، دشواری در بکارگیری رفتار هدفمند (۰/۷۴۸) و دشواری کنترل تکانه (۰/۵۳۵) بیشترین اثرگذاری را نسبت به سایر مولفه‌ها بر متغیر هدف این بخش می‌گذارند. در سوی مقابل، فقدان شفافیت هیجانات ضریب اثرگذاری کمتری نسبت به سایرین دارد.

نتایج مدل سازی حاکی از طیف وسیعی از بارهای عاملی در مؤلفه‌های مختلف مقیاس دشواری در تنظیم/تعدیل هیجان (DERS) است که نشان می‌دهد درجات مختلفی از مشکلات تنظیم احساسات در بین شرکت کنندگان است. نکته قابل توجه، موارد مربوط به دشواری در به کارگیری رفتارهای هدفمند (۰/۷۴۸) و دشواری کنترل تکانه (۰/۵۳۵)، ضرایب بالاتری را به همراه داشته و دلالت بر همبستگی قوی تری با دشواری در تنظیم هیجان افراد و به تبع رفتار سرعت غیرمجاز رانندگان دارد. به طور کلی، این مطالعه چندین یافته قابل توجه در مورد ضرایب عاملی موارد مختلف DERS را نشان داد. یکی از بالاترین بارهای عاملی (۰/۸۳) برای سوال ۲۰ مشاهده شد، "وقتی ناراحت هستم، معتقدم که در نهایت احساس افسردگی شدیدی خواهم کرد"، که تحت عنوان "دستیابی محدود به راهبردهای تنظیم هیجان" قرار می‌گیرد. این نشان می‌دهد که رانندگان جوان که احساسات منفی خود را به عنوان بیش از حد و ماندگار

چرخش واریماکس این سوالات در قالب شش دسته‌بندی عمده، که هر یک نمایانگر یک جنبه خاص از پدیده مورد بررسی هستند، طبقه‌بندی شده‌اند. به عبارت دیگر این شش دسته بندی عوامل پنهانی هستند که سوالات (متغیرهای آشکار) در آنها جای می‌گیرند. این دسته‌ها عبارتند از:

عدم پذیرش پاسخ‌های هیجانی/عاطفی (Nonacceptance of Emotional Responses)، دشواری در به کارگیری رفتارهای هدفمند (Difficulties Engaged in Goal-Directed Behavior)، دشواری کنترل تکانه (Impulse Control Difficulties)، فقدان آگاهی هیجانی (Lack of Emotional Awareness)، دستیابی محدود به راهبردهای تنظیم هیجان (Limited Access to Emotion Regulation Strategies) و فقدان شفافیت هیجانی (Lack of Emotional Clarity)

عدم پذیرش پاسخ‌های هیجانی/عاطفی به ناتوانی فرد در پذیرش یا تصدیق واکنش‌های عاطفی خود اشاره دارد که می‌تواند منجر به مشکلاتی در پردازش موثر و مقابله با آن احساسات شود. از سوی دیگر، افرادی که دچار بی‌نظمی عاطفی می‌شوند ممکن است به دلیل احساسات طاقت فرسا خود برای متمرکز ماندن بر وظایف یا اهداف تلاش کنند که منجر به مشکلاتی در دستیابی به نتایج مطلوب می‌شود که این موضوع بر دشواری در به کارگیری رفتارهای هدفمند در بین افراد دلالت دارد. در مورد مشکلات کنترل تکانه، بی‌نظمی عاطفی می‌تواند به صورت رفتارهای تکانشی نیز ظاهر شود، جایی که افراد بدون در نظر گرفتن پیامدها بر اساس احساسات خود عمل می‌کنند، که می‌تواند منجر به پیامدهای منفی شود که از این حالت به عنوان دشواری کنترل تکانه یاد می‌شود. همچنین، فقدان آگاهی هیجانی/عاطفی به توانایی محدود یک فرد در شناخت و درک احساسات خود اشاره دارد که رسیدگی و مدیریت موثر آنها را چالش برانگیز می‌کند. علاوه بر این، افراد مبتلا به اختلال در تنظیم هیجانی ممکن است در دسترسی یا استفاده از مکانیسم‌های

راهبردهای تنظیم هیجان است. این یافته ها نشان می دهد که در حالی که این عوامل ممکن است به رفتار سرعت غیرمجاز رانندگان کمک کند، ممکن است تأثیر آنها در مقایسه با سایر ابعاد مشکلات تنظیم احساسات کمتر باشد.

۴-۱-۲ مقیاس خودفریبی پائولهوس

براساس نتایج چرخش واریماکس برای داده های پرسشنامه مقیاس خودفریبی پائولهوس، سوالات این مقیاس در دو دسته کلی خودفریبی و مدیریت برداشت (احساس اولیه) جای می گیرند.

در مقیاس فریب پاولوس، مدیریت برداشت (احساس اولی) به میزانی اشاره دارد که یک فرد سعی می کند تصویری را که به دیگران ارائه می دهد کنترل یا دستکاری کند تا یک تصور مطلوب ایجاد کند. این مقیاس اندازه گیری می کند که یک فرد چقدر سعی می کند از طریق رفتارها و ارتباطات خود دیگران را تحت تأثیر قرار دهد یا بر آنها تأثیر بگذارد. از سوی دیگر، خودفریبی به میزانی اطلاق می شود که فرد خود را فریب می دهد یا ادراکات، باورها و رفتارهای خود را برای حفظ تصویر مثبت از خود تحریف می کند. این مقیاس اندازه گیری می کند که یک فرد تا چه اندازه ممکن است در انکار، منطقی سازی یا سایر مکانیسم های دفاعی برای جلوگیری از مواجهه با حقایق ناراحت کننده در مورد خود شرکت کند.

درک می کنند، ممکن است برای یافتن استراتژی های مقابله ای مؤثر تلاش کنند، که به طور بالقوه منجر به رفتارهای محرک تحریک آمیز یا بی پروا می شود.

مورد دیگر با ضریب بالا (۰/۸۳) سوال ۶ بود، "من در درک احساساتم مشکل دارم"، که متعلق به بعد "عدم فقدان شفافیت هیجانی" است. این یافته اهمیت آگاهی عاطفی و درک احساسات شخص در تنظیم رفتار رانندگی را برجسته می کند. رانندگان جوان که در شناسایی حالات عاطفی خود سردرگمی یا دشواری را تجربه می کنند، ممکن است مستعد ابتلا به شیوه های رانندگی پرخطر باشند. جالب اینجاست که سوال ۲۸، "وقتی ناراحت هستم، احساس می کنم می توانم رفتارهایم را کنترل کنم"، که تحت عنوان "دشواری کنترل تکانه" قرار می گیرد، ضریب ۰/۴۳ را داشت. این ضریب نسبتاً پایین نشان می دهد که در حالی که مشکلات کنترل ضربه ای ممکن است به سرعت رفتار کمک کند، عوامل دیگری مانند آگاهی عاطفی و دسترسی به استراتژی های تنظیم، ممکن است نقش مهمی تر داشته باشند. این مطالعه همچنین چندین مورد را با ضرایب متوسط تا کم مانند سوال ۲۶ ("وقتی ناراحت هستم، می دانم که می توانم راهی پیدا کنم تا در نهایت احساس بهتری داشته باشم") (۰/۴۹) و سوال ۴۱ ("هنگامی که من ناراحت هستم، احساسات من بسیار زیاد است") (۰/۴۴)، هر دو مربوط به دستیابی محدود به

جدول ۱. بار عاملی مقیاس دشواری تنظیم هیجان

سوال	مؤلفه	ضریب	t-test
۲۵) وقتی ناراحت می شوم، از اینکه چنین احساسی دارم از خودم خجالت می کشم.	عدم پذیرش پاسخ-های هیجانی	۰/۷۴	۲/۰۰
۱۵) وقتی ناراحت می شوم، از این احساس خجالت می کشم.		۰/۶۶	۸/۷۷
۱۴) وقتی ناراحت می شوم، به خاطر این احساس از خودم عصبانی می شوم.	دشواری در به کارگیری	۰/۵۱	۱۰/۳۳
۳۳) وقتی ناراحت می شوم، به خاطر این احساس از خودم عصبانی می شوم.		۰/۴۷	۵/۸۳
۲۷) وقتی ناراحت هستم، احساس می کنم ضعیف هستم.		۰/۴۰	۸/۲۹
۲۹) وقتی ناراحت هستم، احساس گناه می کنم که چنین احساسی دارم.	دشواری در به کارگیری	۰/۸۶	۲/۱۲
۲۲) وقتی ناراحت هستم، در تمرکز روی چیزهای دیگر مشکل دارم.		۰/۸۳	۲/۸۵
۱۶) وقتی ناراحت هستم، در انجام کار با مشکل مواجه می شوم.		۰/۸۱	۵/۲۵

تحلیل چندبعدی عوامل روان‌شناختی مؤثر بر رفتار سرعت غیرمجاز در رانندگان جوان: کاربرد مدل معادلات ساختاری

t-test	ضریب	مؤلفه	سوال
۹/۸۹	۰/۷۹	رفتارهای هدفمند	۳۸) وقتی ناراحت هستم، در فکر کردن به چیز دیگری مشکل دارم.
۳/۶۷	۰/۵۹		۲۴) وقتی ناراحت هستم، هنوز هم می‌توانم کارها را انجام دهم.
۹/۰۸	۰/۸۴		۳۰) وقتی ناراحت هستم، در تمرکز مشکل دارم.
۷/۸۱	۰/۹۴		۳۷) وقتی ناراحت می‌شوم، کنترل رفتارهایم را از دست می‌دهم.
۱۱/۰۶	۰/۸۳		۳۱) وقتی ناراحت هستم، در کنترل رفتارهایم مشکل دارم.
۳/۱۷	۰/۷۷	دشواری کنترل تکانه	۱۷) وقتی ناراحت می‌شوم، از کنترل خارج می‌شوم.
۱۰/۰۴	۰/۶۱		۲۳) وقتی ناراحت هستم، احساس می‌کنم کنترل ندارم.
۵/۴۱	۰/۵۳		۴) من احساساتم را به صورت طاقت فرسا و خارج از کنترل تجربه می‌کنم.
۱۲/۰۱	۰/۴۳		۲۸) وقتی ناراحت هستم، احساس می‌کنم می‌توانم رفتارهایم را کنترل کنم.
۶/۹۳	۰/۷۲		۷) من به احساساتم توجه دارم.
۷/۵۲	۰/۶۳		۳) به احساساتم توجه می‌کنم.
۵/۷۳	۰/۵۹	Awareness	۱۲) وقتی ناراحت هستم، احساساتم را تصدیق می‌کنم.
۶/۵۲	۰/۵۶		۲۱) وقتی ناراحت هستم، معتقدم که احساساتم معتبر و مهم هستند.
۷/۰۳	۰/۵۶		۹) به آنچه احساس می‌کنم اهمیت می‌دهم.
۳/۹۷	۰/۵۳		۳۹) وقتی ناراحت هستم، زمان می‌گذارم تا بفهمم واقعاً چه احساسی دارم.
۴/۱۶	۰/۸۳		۲۰) وقتی ناراحت هستم، معتقدم که در نهایت احساس افسردگی شدیدی خواهم کرد.
۵/۷۲	۰/۷۵		۱۹) وقتی ناراحت می‌شوم، معتقدم که برای مدت طولانی در این حالت خواهم ماند.
۸/۰۶	۰/۶۷		۳۵) وقتی ناراحت هستم، معتقدم غرق شدن در آن تنها کاری است که می‌توانم انجام دهم.
۴/۴۰	۰/۵۹	دستیابی محدود به راهبردهای تنظیم هیجان	۴۰) وقتی ناراحت هستم، مدت زیادی طول می‌کشد تا احساس بهتری داشته باشم.
۵/۱۱	۰/۵۳		۳۲) وقتی ناراحت هستم، معتقدم هیچ کاری نمی‌توانم انجام دهم تا احساس بهتری داشته باشم.
۳/۲۵	۰/۴۹		۲۶) وقتی ناراحت هستم، می‌دانم که می‌توانم راهی پیدا کنم تا در نهایت احساس بهتری داشته باشم.
۶/۵۰	۰/۴۴		۴۱) هنگامی که من ناراحت هستم، احساساتم من بسیار زیاد است.
۴/۹۳	۰/۴۲		۳۴) وقتی ناراحت هستم، احساس بدی نسبت به خودم دارم.
۷/۹۷	۰/۸۳		۶) من در درک احساساتم مشکل دارم.
۵/۰۹	۰/۷۶	فقدان شفافیت هیجانی	۵) نمی‌دانم چه احساسی دارم.
۲/۲۱	۰/۷۰		۱۰) من در مورد احساساتم گیج هستم.
۷/۸۱	۰/۵۸		۸) من دقیقاً می‌دانم که چه احساسی دارم.
۶/۷۲	۰/۴۵		۱) من در مورد احساساتم واضح هستم.

است که می تواند با رفتارهای سرعت غیرمجاز مخالفت کند. ضریب ۰/۵۹ (سوال ۱۰) روی مشکل رهایی از افکار مزاحم نشان می دهد که اضطراب ممکن است در مورد سرعت غیرمجاز باقی بماند. ضریب ۰/۵۳ (سوال ۴) در مورد ناصداق بودن با خود نشان می دهد که نقص هایی در صداقت شخصی وجود دارد که می تواند به منطقی کردن سرعت غیرمجاز گسترش یابد. ضریب کمتر ۰/۴۲ (سوال ۸) در اعتراف به رانندگی نایمن هنگام تجاوز از حد مجاز سرعت نیز نشان دهنده برخی از خطرات ایمنی است. برای مؤلفه مدیریت برداشت، ضرایب نشان می دهد که رانندگان جوان تا حدی با تمایل به حفظ تصویر عمومی مثبت به عنوان شهروندانی اخلاق دار و قانون گرا برانگیخته می شوند. این امر در بالاترین ضریب ۰/۶۹ در مورد "شایعه نکردن در مورد کار دیگران" (سوال ۴۰) مشهود است، که فضیلت تاکید شده آنها در احترام به حریم خصوصی را برجسته می کند. به طور مشابه، ضریب ۰/۶۸ در مورد "من هرگز چیزهایی را که مال من نیست نمی پذیرم" بالا است، که بر تمایل آنها برای قرار دادن خود به عنوان افرادی درستکار که به قوانین احترام می گذارند تأکید می کند. ضرایب دیگر نشان می دهد که برخی افراد (افراد) که به ایجاد و حفظ تصویری مثبت از خود در چشم دیگران اهمیت می دهند (تخلفات قانونی مانند سرعت غیرمجاز را تهدیدی بالقوه برای تصورات اخلاقی خود می دانند. ضریب ۰/۵۹ (سوال ۲۲) بر روی "هرگز اشتباهات را پوشانده نیست" به معنای تمایل به اعتراف به عیوب است، اما ضریب ۰/۵۸ (سوال ۲۴) روی "هرگز قسم نخورده" نشان دهنده تلاش برای حفظ استانداردهای رفتاری اخلاقی است که سرعت غیرمجاز می تواند نقض شود. ضریب ۰/۵۲ (سوال ۲۶) روی «همیشه رعایت کردن قوانین» نشان می دهد که برای برخی از افرادی که حفظ تصویری از خود قانونمند را در اولویت قرار می دهند، محدودیت های سرعت می تواند یک چالش یا تهدید برای این دیدگاه باشد. این افراد ممکن است انگیزه قوی برای پیروی از قوانین و مقررات به منظور حفظ تصویر خود به عنوان یک

براساس جدول ۲، مؤلفه خودفریبی چندین گرایش را نشان می دهد که ممکن است رفتارهای سرعت غیرمجاز را در بین رانندگان جوان فعال و تقویت کند. با ضریب بالای ۰/۷۵، تمایل به "بی توجهی به اینکه دیگران واقعاً چه فکر می کنند" (سوال ۳) نشان می دهد که رانندگان خودفریفته نظرات دیگران و فشارهای اجتماعی را برای رانندگی مسئولانه نادیده می گیرند. منظور از رانندگی مسئولانه پیروی از قوانین راهنمایی و رانندگی و تصمیم گیری ایمن و سنجیده در رانندگی است. به طور مشابه، ضریب ۰/۶۸ در داشتن "برداشت های اولیه" (سوال) دقیق نشان دهنده اعتماد بیش از حد به قضاوت های اولیه است که می تواند از ارزیابی مجدد باور رانندگان در مورد ایمنی سرعت غیرمجاز جلوگیری کند. افراد خودفریفته همچنین سرسختی و عدم تمایل به جابجایی از موقعیت خود را نشان می دهند که در ضریب ۰/۷۹ بر روی "هرگز از تصمیمات پشیمان نشدن" (سوال ۱۱) و ضریب ۰/۴۸ در عدم تغییر نظرات توسط دیگران (سوال ۷) منعکس می شود. این سختی می تواند مانع پذیرش هشدارهای مربوط به خطرات سرعت غیرمجاز شود. در ادامه مؤلفه خودفریبی، احساس کنترل شخصی قوی (۰/۷۱) (سوال ۹) و عقلانیت کامل (۰/۶۹) (سوال ۱۵) دارند که به طور بالقوه باعث افزایش اعتماد به نفس برای مدیریت خطرات ناشی از رفتار سرعت غیرمجاز در بین رانندگان می شود. این بدان معناست که افرادی که رفتارهای خود فریبنده ای انجام می دهند، سطح بالایی از اعتقاد به توانایی خود در کنترل اعمال و تصمیم گیری منطقی دارند، حتی اگر رفتارهای پرخطری مانند سرعت غیرمجاز داشته باشند. این اعتماد به عقلانیت آنها ممکن است آنها را به سمت ریسک در حین رانندگی سوق دهد و معتقد باشند که می توانند وضعیت را کنترل کنند و هر عواقب احتمالی را مدیریت کنند. این نشان می دهد که این افراد ممکن است خود را متقاعد کنند که کنترل و منطقی را در دست دارند، حتی زمانی که درگیر رفتارهایی می شوند که برای خود و دیگران در جاده خطر ایجاد می کند. با این حال، برخی از ضریب ها نشان دهنده خودآگاهی

تحلیل چندبعدی عوامل روان‌شناختی مؤثر بر رفتار سرعت غیرمجاز در رانندگان جوان: کاربرد مدل معادلات ساختاری

در موقعیت‌هایی که سرعت زیاد فرصت‌هایی برای زیاده‌خواهی های شخصی بی‌شاهد فراهم می‌کند، محدودیت‌هایی دارد.

۴-۱-۳ شاخص کنترل داخلی

براساس نتایج چرخش واریماکس، سوالات شاخص کنترل داخلی در سه دسته مشخص قرار گرفته اند. براساس نتایج، مولفه پنهان رهبری و استواری/قاطعیت با داشتن ضرایب $0/572$ و $0/507$ به ترتیب بیشترین ارتباط را با شاخص کنترل داخلی دارند که نشانگر اثرگذاری بیشتر آیت‌های آن (سوالات) با میزان کنترل داخلی افراد است. جدول ۳ ضرایب بار عاملی برای این شاخص را نشان می‌دهد.

استواری/قاطعیت: این مؤلفه از شاخص کنترل داخلی، توانایی سازمان را در اتخاذ تصمیمات منسجم و به موقع در مواجهه با چالش‌ها یا عدم قطعیت‌ها می‌سنجد. ارزیابی می‌کند که سازمان تا چه حد می‌تواند وظایف را اولویت بندی کند، منابع را تخصیص دهد و به اهداف استراتژیک خود پایبند باشد، حتی در صورت مواجهه با موانع. سطح بالایی از ثبات و قاطعیت در تصمیم‌گیری برای حفظ کنترل‌های داخلی مؤثر و دستیابی به اهداف سازمانی مهم است.

رهبری: مؤلفه رهبری شاخص کنترل داخلی به نقشی اشاره دارد که مدیریت ارشد در تنظیم لحن اعمال کنترل داخلی در سازمان ایفا می‌کند. اثربخشی رهبری را در ترویج فرهنگ مسئولیت‌پذیری، صداقت و رفتار اخلاقی ارزیابی می‌کند. رهبری قوی برای اطمینان از اینکه سیستم‌های کنترل داخلی به طور مداوم اجرا می‌شوند و کارکنان در قبال اقدامات خود پاسخگو هستند بسیار مهم است.

خودمختاری: استقلال در شاخص کنترل داخلی به سطح استقلالی اطلاق می‌شود که کارکنان در انجام مسئولیت‌های خود در درون سازمان دارند. ارزیابی می‌کند که آیا کارکنان اختیار و آزادی تصمیم‌گیری و اقدام بدون دخالت بی‌مورد از سوی مدیریت را دارند یا خیر. استقلال برای توانمندسازی کارکنان برای اجرای مؤثر رویه‌های کنترل داخلی و پاسخگویی

شهروند قانونمند داشته باشند. با این حال، وقتی صحبت از محدودیت‌های سرعت به میان می‌آید، ممکن است برای رعایت مداوم آن تلاش کنند، که به طور بالقوه منجر به احساس آسیب‌پذیری یا تضاد با دیدگاه‌های خود می‌شود. این نشان می‌دهد که محدودیت‌های سرعت، به طور خاص، می‌تواند نقطه تنش برای افرادی باشد که به شهرت خود به عنوان فردی مطیع قانون اهمیت زیادی می‌دهند.

با این حال، ضریب $0/39$ روی "گاهی اوقات رانندگی با سرعتی بیشتر از حد مجاز" (سوال ۳۳) نشان می‌دهد که افراد به سرعت گاه به گاه اعتراف می‌کنند. کمترین ضریب $0/26$ در مورد "انجام کارهایی که به دیگران گفته نشده" (سوال ۳۵) نشان می‌دهد که آنها اولویتی برای پنهان کردن اعمال ناشایست خصوصی مانند سرعت غیرمجاز از آگاهی عمومی ندارند. این بدان معناست که در حالی که برخی از افراد ممکن است تصویر عمومی خود را به عنوان شهروندان قانونمند در اولویت قرار دهند، این امر به طور کلی مانع از سرعت غیرمجاز آنها نمی‌شود. این نتیجه نشان داد که بین مدیریت برداشت و اعتراف به رانندگی گهگاهی سریعتر از حد مجاز، همبستگی متوسطی وجود دارد. این نشان می‌دهد که افراد ممکن است مایل باشند که گاهی اوقات از حد مجاز تجاوز کنند. علاوه بر این، این مطالعه همبستگی پایینی را بین مدیریت برداشت و پنهان کردن اعمال ناشایست خصوصی، مانند سرعت غیرمجاز، از آگاهی عمومی نشان داد. این نشان می‌دهد که افراد ممکن است برای پنهان کردن سرعت گاه به گاه خود از دیگران اولویت نداشته باشند، همانطور که با همبستگی کم با رفتار عدم افشای تخلفات خصوصی نشان داده می‌شود.

برخلاف تمایلات خودفریبی که سرعت را از طریق منطقی سازی سرسختانه امکان پذیر می‌کند، نتایج مدیریت برداشت نشان می‌دهد که رانندگان جوان نیز انگیزه‌های متناقضی را برای حفظ هویت‌های اخلاقی به عنوان شهروندانی اخلاقی و قانونمند دنبال می‌کنند. با این وجود، داده‌ها نشان می‌دهند که این انگیزه

سوال ۶: "من ترجیح می دهم حقایق را از دیگران یاد بگیرم تا اینکه خودم آنها را کشف کنم" (۰/۴۰)

سوال ۱۴: "من برای اینکه از کارم راضی باشم به تحسین دیگران نیاز دارم" (۰/۵۷)

سوال ۱۸: "انجام کاری خوب مهمتر از تحسین شدن است" (۰/۶۵)

نمرات بالاتر در مؤلفه خودمختاری حاکی از احساس بیشتر خود هدایتی و انگیزه درونی است، در حالی که نمرات پایین تر ممکن است نشان دهنده تمایل به تکیه بیشتر بر اعتبار و حمایت خارجی باشد. در زمینه رفتارهای رانندگی، رانندگان جوانی که امتیاز بالایی در استقلال دارند ممکن است کمتر تحت تأثیر فشار همسالان یا هنجارهای اجتماعی تشویق کننده سرعت غیرمجاز قرار بگیرند. رفتار آنها احتمالاً بیشتر بر اساس معیارها و انگیزه-های داخلی خودشان هدایت می شود.

به موقع به خطرات نوظهور مهم است. همچنین فرهنگ اعتماد و مسئولیت پذیری را در سازمان ترویج می کند.

شاخص کنترل داخلی (ICI) درجه ای را ارزیابی می کند که شخص رویدادها را مشروط به رفتار خود (کنترل داخلی) در مقابل تعیین شده توسط نیروهای خارج از کنترل خود (کنترل خارجی) می داند. در پژوهش حاضر، نتایج سه مؤلفه یا خرده مقیاس اصلی را

• مؤلفه خودمختاری (۰/۳۷۱)

خرده مقیاس خودمختاری منعکس کننده خود تعیینی، استقلال و انگیزه فرد برای ابتکار عمل است. چندین آیتیم به شدت بر روی این مؤلفه تاثیرگذار شناخته شده اند که نشان دهنده ارتباط آنها با یک جهت گیری مستقل است:

سوال ۲: "من برای ادامه کار در یک کار دشوار به تشویق مکرر دیگران نیاز دارم" (۰/۵۹)

جدول ۲. بار عاملی مقیاس خودفریبی پائولهوس

سوال	مؤلفه	ضریب	t-test
اولین برداشت من از مردم معمولاً درست به نظر می رسد.	خودفریبی	۰/۶۸	۳/۴۵
ترک عادت های بدم برایم سخت خواهد بود.		۰/۶۱	۸/۷۶
برایم مهم نیست که بدانم دیگران واقعاً در مورد من چه فکر می کنند.		۰/۷۶	۹/۲۳
من همیشه با خودم صادق نبودم.		۰/۵۳	۴/۸۷
من همیشه می دانم چرا چیزها را دوست دارم.		۰/۵۲	۶/۹۸
وقتی احساسات من برانگیخته می شود، تفکر من را مغرضانه می کند.		۰/۴۰	۱۰/۱۱
وقتی تصمیمم را گرفتم، دیگران نمی توانند نظر من را تغییر دهند.		۰/۴۸	۵/۳۲
وقتی از سرعت مجاز تجاوز می کنم، راننده ایمن نیستم.		۰/۴۲	۳/۷۸
من کاملاً بر سرنوشت خودم مسلط هستم.		۰/۷۱	۷/۶۵
برای من سخت است که یک فکر مزاحم را کنار بگذارم.		۰/۵۹	۱۱/۸۷
من هرگز از تصمیماتم پشیمان نیستم.		۰/۷۹	۲/۳۴
من گاهی اوقات چیزهایی را از دست می دهم زیرا نمی توانم زود تصمیم خود را بگیرم.		۰/۵۴	۸/۹۱
دلیل رأی دادن من این است که رأی من می تواند تفاوت ایجاد کند		۰/۳۲	۶/۵۴
به نظر می رسد مردم متوجه من و توانایی های من نیستند.		۰/۵۵	۱۰/۰۲
من یک فرد کاملاً منطقی هستم.		۰/۶۹	۴/۲۱

تحلیل چندبعدی عوامل روان‌شناختی مؤثر بر رفتار سرعت غیرمجاز در رانندگان جوان: کاربرد مدل معادلات ساختاری

t-test	ضریب	مؤلفه	سوال
۹/۳۴	۰/۵۱		من به ندرت قدردان انتقاد هستم.
۷/۱۲	۰/۶۵		من به قضاوت هایم بسیار مطمئن هستم.
۵/۶۷	۰/۶۰		من گاهی به توانایی خودم به عنوان یک عاشق شک کرده ام.
۱۱/۰۹	۰/۵۴		اگر بعضی ها از من بدشان بیاید برای من اشکالی ندارد.
۳/۵۶	۰/۵۷		من فقط یک آدم متوسط هستم.
۸/۲۱	۰/۵۵		من گاهی اوقات اگر لازم باشد دروغ می گویم.
۶/۷۶	۰/۵۹		من هرگز اشتباهاتم را پنهان نمی کنم.
۱۰/۴۵	۰/۴۳		مواردی بوده که از کسی سوء استفاده کرده ام.
۴/۸۹	۰/۵۸		من هرگز قسم نمی خورم.
۹/۶۷	۰/۳۳		من گاهی به جای اینکه ببخشم یا فراموش کنم، سعی می کنم حتی بگیرم.
۷/۳۴	۰/۵۲		من همیشه قوانین را رعایت می کنم، حتی اگر بعید است که گرفتار شوم.
۵/۹۸	۰/۵۵		من در مورد یکی از دوستان پشت سر او چیز بدی گفته ام.
۱۱/۲۳	۰/۵۲		وقتی می شنوم که مردم به طور خصوصی صحبت می کنند، از گوش دادن اجتناب می کنم.
۳/۴۵	۰/۳۹		من بدون اینکه به او بگویم، پول زیادی از فروشنده دریافت کرده ام.
۸/۷۶	۰/۳۱	مدیریت	من همیشه در گمرک همه چیز را اعلام می کنم.
۹/۲۳	۰/۳۰	برداشت	وقتی جوان بودم گاهی اوقات چیزهایی را می دزدیدم.
۴/۸۷	۰/۵۱		من هرگز در خیابان زیاله نریزم.
۶/۹۸	۰/۳۹		من گاهی سریعتر از حد مجاز رانندگی می کنم.
۷/۱۲	۰/۳۵		من هرگز کتاب یا مجلات سکسی نمی خوانم.
۵/۶۷	۰/۲۶		من کارهایی انجام داده ام که به دیگران نمی گویم.
۱۱/۰۹	۰/۶۸		من هرگز چیزهایی را که مال من نیست نمی پذیرم
۳/۵۶	۰/۵۱		من از محل کار یا مدرسه مرخصی استعلاجی گرفته ام، حتی اگر واقعاً بیمار نبودم.
۸/۲۱	۰/۴۶		من هرگز به کتاب کتابخانه یا کالاهای فروشگاههای بدون گزارش آسیب رسانده ام.
۶/۷۶	۰/۲۵		من عادت های خیلی بدی دارم
۱۰/۴۵	۰/۶۹		من در مورد کار دیگران شایعه نمی کنم.

سوال ۷: "من مشاغلی را می پذیرم که نیاز به نظارت بر دیگران دارند" (۰/۶۹)

سوال ۱۳: "من از بودن در موقعیت رهبری لذت می برم" (۰/۷۷)

سوال ۲۵: "من از انجام کارهای دشوار بیشتر از کارهای آسان لذت می برم" (۰/۵۳)

• مؤلفه رهبری (۰/۵۷۲)

خرده مقیاس رهبری تمایل فرد را به قاطعیت، نفوذ و نقش های تصمیم گیری نشان می دهد. آیتم های کلیدی اثرگذار روی این مؤلفه عبارتند از:

سوال ۳: "من مشاغلی را دوست دارم که بتوانم تصمیم بگیرم و مسئولیت پذیر باشم" (۰/۶۰)

نگرش نسبت به سرعت: این مولفه به طرز فکر و رفتار یک فرد در هنگام رانندگی با سرعت بیش از حد اشاره دارد. این نگرش می تواند از فردی به فرد دیگر متفاوت باشد، برخی از رانندگان سرعت را وسیله ای برای رسیدن سریعتر به مقصد خود می دانند، در حالی که برخی دیگر آن را خطرناک و بی پروا می دانند.

قابل قبول بودن نقض قوانین: این به دیدگاه فرد در مورد پیروی از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی اشاره دارد. برخی از رانندگان ممکن است نگرش آرام تری نسبت به زیر پا گذاشتن قوانین داشته باشند، و معتقدند که برخی تخلفات قابل قبول یا ضروری برای هدایت ترافیک کارآمد هستند. دیگران ممکن است ایمنی و رعایت دقیق همه قوانین را در اولویت قرار دهند.

نگرش به رانندگی مختل شده: نگرش نسبت به رانندگی مختل شده، موضع فرد نسبت به رانندگی تحت تأثیر هر گونه موادی است که منجر به نقص در عملکرد راننده شود از جمله مصرف داروی پزشکی، الکل و یا مواد مخدر. برخی از رانندگان ممکن است رانندگی مختل شده را به عنوان یک تخلف جدی ببینند که خود و دیگران را در معرض خطر قرار می دهد، در حالی که برخی دیگر ممکن است آن را کمتر نگران کننده بدانند یا ممکن است اثرات نقص بر توانایی های رانندگی خود را دست کم بگیرند.

نگرش، یک عامل تعیین کننده اساسی رفتار انسان، نقش اساسی در شکل دادن به شیوه های رانندگی، به ویژه در بین رانندگان جوان و بی تجربه دارد. تجزیه و تحلیل داده های پژوهش حاضر سه مولفه نگرشی متمایز را نشان داد (جدول ۴) که ارتباط قابل توجهی با تمایل به سرعت در بین رانندگان جوان دارد که به شرح زیر است:

الف) نگرش به سرعت (۰/۷۷۵)

این مولفه عقاید و تصورات مربوط به قابل قبول بودن بیش از حد مجاز سرعت ارسال شده را تحت شرایط مختلف به دست

نمرات بالای رهبری حاکی از تمایل بیشتر به مسئولیت پذیری، پذیرش چالش ها و اعمال نفوذ بر دیگران یا موقعیت ها است. برای رانندگان جوان، نمرات رهبری بالا به طور بالقوه می تواند در سبک های رانندگی با اعتماد به نفس بیش از حد یا تهاجمی، از جمله تمایل بیشتر به سرعت یا ریسک کردن در جاده ظاهر شود. برعکس، نمرات کمتر ممکن است با رویکرد محتاطانه تر و سازگارتر در رانندگی همراه باشد.

• مؤلفه استواری/قاطعیت (۰/۵۰۷)

خرده مقیاس استواری/قاطعیت نشان دهنده تمایل فرد به پایبندی به باورها و تصمیمات خود، مقاومت در برابر نفوذ خارجی است. موارد مرتبط عبارتند از:

سوال ۴: "وقتی کسی که مورد تحسینش نیست، نظرم را تغییر می دهد" (۰/۶۲)

سوال ۱۱: "آنچه دیگران فکر می کنند به شدت بر رفتار من تأثیر می گذارد" (۰/۵۴)

سوال ۲۰: "وقتی دیگران مخالفت می کنند به نظرات خود می مانم" (۰/۶۹)

سوال ۲۱: "من آنچه را که می خواهم انجام می دهم، نه آنچه دیگران فکر می کنند باید" (۰/۶۵)

نمرات بالا در این مولفه نشان دهنده احساس قوی تر از خودباوری و مقاومت در برابر فشارهای اجتماعی است، در حالی که نمرات پایین نشان دهنده حساسیت بیشتر نسبت به نظرات و انتظارات دیگران است. از نظر رفتار رانندگی، رانندگان جوانی که امتیاز بالایی در استواری/قاطعیت کسب می کنند، ممکن است کمتر تحت تأثیر تأثیرات همسالان قرار بگیرند که باعث افزایش سرعت یا رانندگی بی احتیاطی می شوند. آنها به احتمال زیاد به استانداردها و قضاوت های خود در مورد رفتار مناسب رانندگی پایبند هستند.

۴-۱-۴ نگرش به رعایت قوانین ترافیکی

براساس نتایج چرخش واریماکس، سه مولفه اصلی تعیین شد که به شرح زیر است:

تحلیل چندبعدی عوامل روان‌شناختی مؤثر بر رفتار سرعت غیرمجاز در رانندگان جوان: کاربرد مدل معادلات ساختاری

سوال ۱۰: "ریسک کردن و زیر پا گذاشتن چند قانون لزوماً ایمنی راننده را کم نمی کند" (۰/۵۱)

نمرات بالا در این مؤلفه نشان دهنده تمایل بیشتر برای توجیه نقض قوانین بر اساس خواسته های موقعیتی درک شده یا راحتی شخصی است. از سوی دیگر، نمرات پایین تر نشان دهنده طرز فکر قانونمندتر است.

ج) نگرش نسبت به رانندگی تحت تاثیر دارو (مختل شده) (۰/۱۱۶)

این مؤلفه به طور خاص به نگرش ها نسبت به رانندگی تحت تأثیر دارو یا سوار شدن با یک راننده تحت تاثیر دارو می پردازد. موارد مرتبط عبارتند از:

"ممکن است با راننده ای سوار شوم که تحت رانندگی مختل شده ناشی از مصرف دارویی باشد" (۰/۴۹)

"اگر به کسی اعتماد کنم با او سوار می شوم حتی اگر تحت تاثیر داروی خاصی باشد" (۰/۴۴)

نمرات بالاتر در مورد این عامل ممکن است نشان دهنده موضع ملایم تر یا پذیرنده تر نسبت به رانندگی مختل شده باشد که به طور بالقوه ناشی از اعتماد نابجا یا به حداقل رساندن خطرات مرتبط است. برعکس، نمرات پایین تر نشان دهنده بیزاری قوی تر از چنین رفتارهایی است.

۴-۵ روابط بین متغیرهای پنهان و رفتار سرعت

غیرمجاز بین رانندگان جوان

مدل معادلات ساختاری چندین رابطه معنادار را بین عوامل روانی و رفتار سرعت غیرمجاز در بین رانندگان جوان نشان داد (شکل ۱). این شکل ساختار کلی رفتار سرعت غیرمجاز در بین رانندگان جوان مورد بررسی در پژوهش حاضر را از طریق شاخص های مختلف اعم از رفتاری و روانشناسی نشان می دهد. بنابر این شکل، نگرش راننده با ضریب اثر ۰/۷۱ مهمترین مولفه پنهان مؤثر بر انجام تخلفات سرعت غیرمجاز در بین رانندگان است. از سوی دیگر، شاخص دشواری در تنظیم هیجان (ضریب ۰/۶۱) دیگر عامل پنهان اثرگذار بر رفتار سرعت غیرمجاز افراد بوده که

آورد. چندین مورد به شدت بر روی این عامل مؤثر شناخته شده اند، از جمله:

سوال ۱: "اگر هیچ کاربر دیگری از جاده دیده نمی شود، رانندگی با سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت در جاده مستقیم با محدودیت سرعت ۸۰ یا ۹۰ کیلومتر در ساعت اشکالی ندارد" (۰/۷۶)

سوال ۲: "اگر راننده ماهری هستید، رانندگی با سرعت بیش از ۱۰ کیلومتر در ساعت بیش از حد مجاز در منطقه ۸۰ یا ۹۰ قابل قبول است" (۰/۶۹)

سوال ۳: "رانندگی سریعتر از حد مجاز در شرایط رانندگی قابل قبول است" (۰/۷۰)

سوال ۴: "اگر دیگران همین کار را انجام دهند، ۵ یا ۱۰ کیلومتر در ساعت بیش از حد مجاز رانندگی کنید اشکالی ندارد" (۰/۶۹)

سوال ۵: "اگر راننده ماهری هستید، تجاوز از سرعت مجاز است" (۰/۶۲)

نمرات بالا در این مولفه نشان دهنده نگرش سهل گیرانه تر نسبت به سرعت غیر مجاز است که اغلب به توانایی درک شده رانندگی، شرایط ترافیکی یا هنجارهای اجتماعی بستگی دارد. برعکس، نمرات پایین حاکی از رعایت دقیق تر محدودیت های سرعت اعلام شده است.

ب) نگرش به پذیرش نقض قوانین (۰/۵۰۵)

این عامل تمایل به نادیده گرفتن قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را در صورت لزوم یا سودمند ارزیابی می کند. موارد کلیدی مؤثر شناخته شده بر روی این مؤلفه عبارتند از:

سوال ۶: "گاهی باید قوانین را زیر پا گذاشت تا به طور موثرتر حرکت کرد یا سریعتر به مقصد رسید." (۰/۵۴)

سوال ۷: "گاهی اوقات لازم است حین رانندگی، تصمیم و یا رفتار پرخطر از خود نشان دهید" (۰/۵۸)

سوال ۸: "گاهی اوقات برای رسیدن به موقع لازم است برخی قوانین را زیر پا بگذارید" (۰/۶۱)

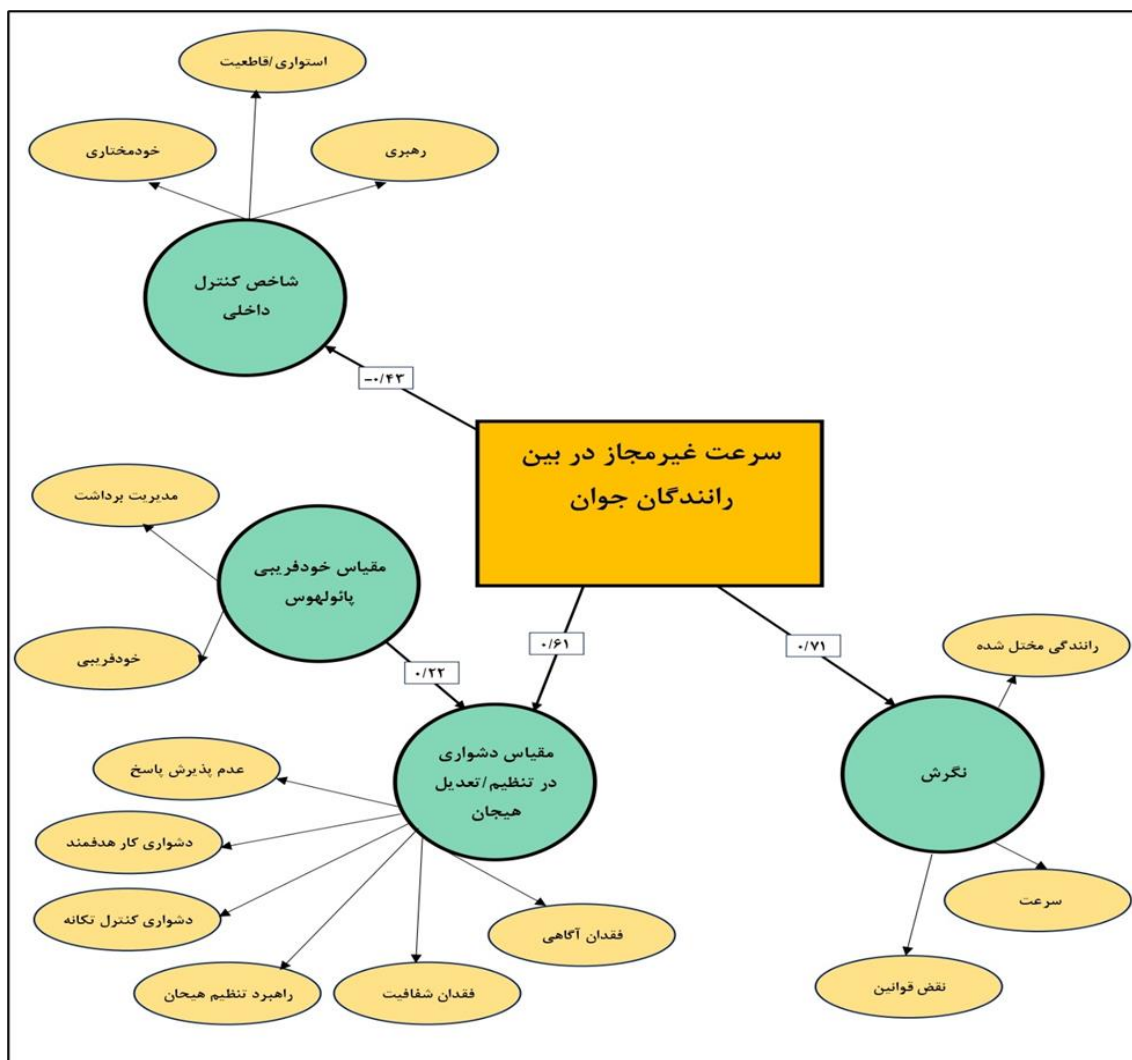
سوال ۹: "گاهی اوقات ممکن است لازم باشد که تخلف رانندگی مرتکب شوید" (۰/۵۳)

همبستگی مثبت بین مقیاس فریب پاولوس و مقیاس دشواری در تنظیم هیجان نشان می دهد که افرادی که تمایل بیشتری به خودفریبی یا مدیریت برداشت دارند ممکن است با تنظیم احساسات خود بیشتر مبارزه کنند. این یافته ارتباط بالقوه بین تمایلات فریبده و بی نظمی عاطفی را برجسته می کند، که می تواند پیامدهایی برای روابط بین فردی، سلامت روان و فرآیندهای تصمیم گیری داشته باشد. افرادی که تمایل بیشتری به خودفریبی یا مدیریت تأثیر داشتند، در تنظیم احساسات خود مشکلات کمی بالاتری داشتند.

خود متاثر از شاخص خودفریبی پاولوس در پژوهش حاضر است. شاخص کنترل داخلی (صرفنظر از علامت منفی) آن آخرین مولفه اثرگذار بر روی رفتار سرعت غیرمجاز رانندگان جوان است که به طور جامع از طریق سازه های رهبری، استواری و خودمختاری در بخش قبلی مورد بررسی قرار گرفت. به طور کلی، ضرایب مسیر استاندارد شده از تجزیه و تحلیل SEM در زیر ارائه شده است:

• مقیاس فریب پاولوس ← مقیاس دشواری در تنظیم

هیجان: ۰/۲۲



شکل ۱. مدل معادلات ساختاری براساس روابط بین متغیرهای پنهان و رفتار سرعت غیرمجاز

تحلیل چندبعدی عوامل روان‌شناختی مؤثر بر رفتار سرعت غیرمجاز در رانندگان جوان: کاربرد مدل معادلات ساختاری

جدول ۳. بار عاملی شاخص کنترل داخلی

سوال	مولفه	ضریب	t-test
۱. وقتی با مشکلی روبرو می‌شوم سعی می‌کنم آن را فراموش کنم.	خودمختاری	۰/۴۷	۶/۵۳
۲. من به تشویق مکرر دیگران برای ادامه کار در یک کار دشوار نیاز دارم.		۰/۵۹	۹/۲۷
۵. اگر چیزی بخواهم برای به دست آوردنش سخت کار می‌کنم.		۰/۵۱	۴/۸۸
۶. ترجیح می‌دهم حقایق چیزی را از شخص دیگری بیاموزم تا اینکه مجبور باشم آنها را برای خودم کشف کنم.		۰/۴۰	۸/۷۵
۸. وقتی کسی سعی می‌کند چیزی را که من نمی‌خواهم بفروشد، «نه» گفتن برایم سخت است.		۰/۴۷	۷/۱۱
۱۰. قبل از هر تصمیمی، جنبه‌های مختلف یک موضوع را در نظر می‌گیرم.		۰/۴۱	۵/۶۹
۱۴. قبل از اینکه از کاری که انجام داده‌ام راضی باشم به شخص دیگری نیاز دارم که از کار من تمجید کند.		۰/۵۷	۶/۹۴
۱۶. وقتی چیزی قرار است روی من تأثیر بگذارد، تا آنجا که می‌توانم درباره آن چیز یاد می‌گیرم.		۰/۴۲	۵/۳۶
۱۸. برای من، دانستن اینکه کاری را به خوبی انجام داده‌ام مهم‌تر از تحسین شدن توسط شخص دیگری است.		۰/۶۵	۸/۴۲
۱۹. اجازه می‌دهم خواسته‌های دیگران مرا از انجام کارهایی که می‌خواهم انجام دهم باز دارد.		۰/۴۵	۹/۸۳
۲۲. هنگام انجام کاری که برای رسیدن به نتیجه زمان زیادی می‌برد، دلسرد می‌شوم.	۰/۵۵	۷/۴۲	
۲۶. من موقعیت‌هایی را ترجیح می‌دهم که بتوانم به توانایی‌های شخص دیگری وابسته باشم تا فقط به توانایی خودم.	۰/۴۵	۶/۱۴	
۲۷. اینکه شخص مهمی به من بگوید کار خوبی انجام داده‌ام برایم مهم‌تر از این است که احساس کنم کار خوبی انجام داده‌ام.	۰/۶۲	۴/۲۹	
۳. من مشاغلی را دوست دارم که بتوانم در آن تصمیم بگیرم و مسئولیت کارم را بر عهده بگیرم.	۰/۶۰	۸/۹۷	
۷. من کارهایی را که مستلزم نظارت بر دیگران است می‌پذیرم.	۰/۶۹	۷/۸۵	
۹. من دوست دارم در هر تصمیمی که توسط هر گروهی که هستم، نظر داشته باشم.	۰/۵۹	۹/۶۹	
۱۲. هرگاه اتفاق خوبی برای من می‌افتد احساس می‌کنم به این دلیل است که آن را به دست آورده‌ام.	۰/۴۰	۴/۷۳	
۱۳. از بودن در موقعیت رهبری لذت می‌برم.	۰/۷۷	۵/۵۸	
۱۵. من به اندازه کافی از نظرات خود مطمئن هستم که می‌توانم روی دیگران تأثیر بگذارم.	۰/۶۰	۸/۳۶	
۱۷. من تصمیم می‌گیرم کارها را در لحظه انجام دهم.	۰/۴۰	۶/۸۲	
۲۵. از تلاش برای انجام کارهای دشوار بیشتر از انجام کارهای آسان لذت می‌برم.	۰/۵۳	۹/۴۵	
۴. وقتی کسی که تحسینش می‌کنم با من مخالفت می‌کند نظرم را تغییر می‌دهم.	۰/۶۲	۴/۳۹	
۱۱. آنچه دیگران فکر می‌کنند تأثیر زیادی بر رفتار من دارد.	۰/۵۴	۷/۲۶	

سوال	مؤلفه	ضریب	t-test
۲۰. وقتی کسی با من مخالف است به عقاید من پایبند می‌مانم.		۰/۶۹	۸/۶۱
۲۱. من کاری را انجام می‌دهم که دوست دارم انجام دهم نه آنچه دیگران فکر می‌کنند من باید انجام دهم.		۰/۶۵	۵/۹۴
۲۳. وقتی عضوی از یک گروه هستم ترجیح می‌دهم به دیگران اجازه دهم همه تصمیمات را بگیرند.		۰/۵۲	۶/۱۹
۲۴. وقتی مشکلی دارم به توصیه دوستان یا اقوام عمل می‌کنم.		۰/۵۰	۹/۱۷
۲۸. وقتی درگیر کاری هستم، سعی می‌کنم تمام تلاشم را در مورد آنچه اتفاق می‌افتد، حتی زمانی که شخص دیگر مسئول است، بیابم.		۰/۴۰	۵/۷۵

جدول ۴. بار عاملی نگرش به رعایت قوانین ترافیکی

سوال	مؤلفه	ضریب
اگر هیچ کاربر دیگری از جاده دیده نمی‌شود، رانندگی با سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت در جاده مستقیم با محدودیت سرعت ۸۰ یا ۹۰ اشکالی ندارد.		۰/۷۶
اگر راننده ماهری هستید، رانندگی با سرعت بیش از ۱۰ کیلومتر در ساعت بیش از حد مجاز در منطقه ۸۰ یا ۹۰ قابل قبول است.		۰/۶۹
زمانی که شرایط رانندگی اجازه می‌دهد، رانندگی با سرعت بالاتر از حد مجاز قابل قبول است	نگرش نسبت به سرعت	۰/۷۰
اگر دیگران این کار را انجام دهند، رانندگی با سرعت ۵ یا ۱۰ کیلومتر در ساعت بیش از حد مجاز است		۰/۶۹
اگر راننده ماهری هستید، تجاوز از سرعت مجاز قابل قبول است		۰/۶۲
گاهی برای سوار شدن در ترافیک باید قوانین را زیر پا گذاشت		۰/۵۴
گاهی اوقات لازم است حین رانندگی، تصمیم و یا رفتار پرخطر از خود نشان دهید		۰/۵۸
گاهی اوقات برای رسیدن به موقع لازم است برخی قوانین را زیر پا بگذارید	نگرش نسبت به نقض قوانین	۰/۶۱
گاهی اوقات ممکن است لازم باشد که قوانین را زیر پا بگذاریم		۰/۵۳
ریسک کردن و زیر پا گذاشتن چند قانون لزوماً ایمنی راننده را کم نمی‌کند		۰/۵۱
ممکن است با راننده ای سوار شوم که تحت رانندگی مختل شده ناشی از مصرف دارویی باشد	نگرش نسبت به رانندگی مختل شده	۰/۴۹
اگر به کسی اعتماد کنم با او سوار می‌شوم حتی اگر تحت تاثیر داروی خاصی باشد		۰/۴۴

احساسات خود بیشتر مبارزه کنند. این یافته ارتباط بالقوه بین تمایلات فریبنده و بی‌نظمی عاطفی را برجسته می‌کند، که می‌تواند پیامدهایی برای روابط بین فردی، سلامت روان و فرآیندهای تصمیم‌گیری داشته باشد. افرادی که تمایل بیشتری

• مقیاس فریب پاولوس ← مقیاس دشواری در تنظیم هیجان: ۰/۲۲

همبستگی مثبت بین مقیاس فریب پاولوس و مقیاس دشواری در تنظیم هیجان نشان می‌دهد که افرادی که تمایل بیشتری به خودفریبی یا مدیریت برداشت دارند ممکن است با تنظیم

۵. بحث

مطالعه حاضر با هدف بررسی تأثیر متقابل پیچیده عوامل روان‌شناختی، نگرشی و خطر که به رفتارهای سرعت غیرمجاز در بین رانندگان جوان کمک می‌کند، انجام شد. این مطالعه با به کارگیری یک رویکرد جامع، ادغام معیارهایی مانند مقیاس دشواری در تنظیم هیجان (DERS)، مقیاس فریب پاولهوس، شاخص کنترل داخلی (ICI)، معیارهای نگرش، و اندازه‌گیری ریسک راننده، بینش‌های ارزشمندی را در مورد ماهیت چند بعدی ارائه کرد.

• مشکلات تنظیم هیجان و سرعت رفتار

مطابق با تحقیقات قبلی [Seibokaitė et al., 2020; Xu et al., 2014]، یافته‌های DERS نقش مهم مشکلات تنظیم هیجان را در تأثیرگذاری بر رفتار سرعت در بین رانندگان جوان برجسته کرد. به طور قابل توجهی، دسترسی محدود به استراتژی‌های تنظیم هیجان و فقدان وضوح هیجانی به‌عنوان عوامل برجسته ظاهر شد و با مطالعاتی که کمبودها در این زمینه‌ها را به افزایش ریسک‌پذیری و رفتارهای تکانشی مرتبط می‌کردند، همسو شدند [Cavallo et al, 2021, Mesken et al, 2003]. رانندگان جوانی که احساسات منفی خود را طاق‌ت فرسا و پایدار می‌دانند، یا در شناسایی و درک حالات عاطفی خود با مشکل مواجه می‌شوند، ممکن است بیشتر مستعد درگیر شدن با سرعت غیرمجاز به‌عنوان وسیله‌ای برای رهاسازی عاطفی، حواس‌پرتی، یا مقابله تکانشی باشند. این یافته‌ها بر اهمیت ترکیب آموزش و استراتژی‌های تنظیم هیجان در مداخلات ایمنی جاده‌ای تأکید می‌کند، همانطور که توسط چندین محقق در این زمینه حمایت می‌شود [Yilmaz et al, 2017, Arnau et al, 2012].

• نقش مدیریت برداشت (تأثیر) و خودفریبی

مقیاس فریب پاولهوس بینش جدیدی در مورد تأثیر بالقوه مدیریت برداشت و تمایلات خودفریبی بر رفتارهای رانندگی گزارش شده توسط خود در بین رانندگان جوان ارائه می‌دهد،

به خودفریبی یا مدیریت تأثیر داشتند، در تنظیم احساسات خود مشکلات کمی بالاتری داشتند.

- مشکلات در مقیاس تنظیم هیجان ← رفتار سرعت: ۰/۶۱
- همبستگی مثبت متوسط تا قوی بین مقیاس دشواری در تنظیم هیجان و رفتار سرعت نشان می‌دهد که افرادی که در تنظیم احساسات خود مشکل دارند، به احتمال زیاد درگیر رفتار تندرو هستند. این رابطه نشان می‌دهد که بی‌نظمی هیجانی ممکن است به رفتارهای هیجانی یا پرخطر رانندگی کمک کند، که به طور بالقوه به دلیل ناتوانی در مدیریت مؤثر احساساتی مانند خشم، ناامیدی، یا تمایلات هیجان‌جویی در حین رانندگی است.
- شاخص کنترل داخلی (ICI) ← رفتار سرعت: ۰/۴۳

همبستگی منفی متوسط بین شاخص کنترل داخلی (ICI) و رفتار سریع نشان می‌دهد که افراد با سطوح پایین‌تر کنترل داخلی، که با کاهش ثبات، رهبری و خودمختاری مشخص می‌شود، احتمال بیشتری دارد که در رفتار تند تند شرکت کنند. این یافته اهمیت خودکنترلی و عاملیت شخصی را در حفظ شیوه‌های رانندگی ایمن نشان می‌دهد، زیرا افرادی که کنترل داخلی پایین‌تری دارند ممکن است بیشتر مستعد رفتارهای پرخطر یا تکانشی در جاده باشند.

• اقدامات نگرش ← رفتار سرعت: ۰/۷۱

نگرش مثبت نسبت به سرعت غیرمجاز، بی‌توجهی به قوانین راهنمایی و رانندگی، و پذیرش اختلال در رانندگی به شدت با افزایش احتمال رفتار با سرعت زیاد مرتبط بود. همبستگی مثبت قوی بین معیارهای نگرش و رفتار سرعت نشان می‌دهد که افرادی با نگرش مثبت نسبت به سرعت غیرمجاز، بی‌توجهی به قوانین راهنمایی و رانندگی، و پذیرش اختلال در رانندگی، احتمال بیشتری دارد که در رفتار با سرعت زیاد رفتار کنند. این یافته بر تأثیر قابل توجه نگرش‌ها و باورها بر رفتارهای رانندگی تأکید می‌کند و نشان می‌دهد که مداخلاتی که تغییر نگرش را هدف قرار می‌دهند ممکن است در کاهش سرعت و ترویج شیوه‌های رانندگی ایمن تر مؤثر باشند.

حوزه ای که در مطالعات قبلی توجه محدودی به آن شده است. مؤلفه خودفریبی تمایلاتی را نشان داد که ممکن است رفتارهای تندر و را فعال و تقویت کند، مانند رد بازخورد خارجی، اعتماد بیش از حد به قضاوت‌های اولیه، و سرسختی در پایبندی به تصمیم‌ها. این یافته‌ها با تحقیقاتی که خودفریبی را با رفتارهای مخاطره‌آمیز و مقاومت در برابر تغییر مرتبط می‌کند، همسو هستند [Paulhus et al, 1998, Lajunen et al, 2003]. در مقابل، مؤلفه مدیریت برداشت نشان داد که رانندگان جوان ممکن است انگیزه داشته باشند تا تصویر عمومی مثبتی را به عنوان شهروندانی اخلاقی و قانون مدار حفظ کنند و به طور بالقوه رفتارهای سرعت غیرمجاز را در زمینه‌های خاص مهار کنند. این یافته با مطالعاتی که نقش مطلوبیت اجتماعی و مدیریت تأثیر را در رفتارهای رانندگی خود گزارش شده برجسته می‌کنند مطابقت دارد [Sullman et al, 2010; Huang et al, 2012].

این نتایج تأثیر متقابل پیچیده بین تمایلات خودفریبی را نشان می‌دهد که سرعت را از طریق منطقی سازی سرسختانه و انگیزه های مدیریت تأثیر که به طور بالقوه می‌تواند چنین رفتارهایی را در تلاش برای حفظ هویت های اخلاقی مهار کند، امکان پذیر می‌کند. مداخلات آتی می‌تواند استراتژی‌هایی را برای مقابله با سوگیری‌های خودفریبی و استفاده از انگیزه‌های مدیریت تأثیر برای ترویج شیوه‌های رانندگی ایمن تر بررسی کند.

• جهت گیری های کنترل داخلی و گرایش به سرعت غیرمجاز

یافته‌های شاخص کنترل داخلی (ICI) بینش‌های ارزشمندی را در مورد نقش تفاوت‌های فردی در کانون جهت‌گیری کنترل در شکل‌دهی رفتارهای سرعت غیرمجاز در بین رانندگان جوان ارائه می‌دهد. این مطالعه سه مؤلفه اصلی را شناسایی کرد - خودمختاری، رهبری، و استواری/قاطعیت - که هر کدام ارتباط متمایز با تمایلات سرعت را نشان می‌دهند. مؤلفه خودمختاری، که منعکس کننده خودتعیین‌گری و انگیزه درونی است، پیشنهاد می‌کند که رانندگان جوانی که امتیاز بالایی در این بعد کسب می‌

کنند ممکن است کمتر تحت تأثیر فشار همسالان یا هنجارهای اجتماعی تشویق کننده سرعت‌گیری باشند. این یافته با تحقیقات قبلی که یک منبع کنترل داخلی را به رفتارهای ریسک‌پذیر کاهش می‌دهد همسو می‌کند [Ozkan et al 2005; Meertens et al, 2008]. در مقابل، مؤلفه رهبری، تسخیر قاطعیت و تمایل به مسئولیت‌پذیری، نشان داد که نمرات بالا در این بعد می‌تواند در سبک‌های رانندگی بیش از حد اعتماد به نفس یا تهاجمی، از جمله تمایل بیشتر به سرعت یا ریسک کردن در جاده ظاهر شود. این یافته با مطالعات مرتبط با ویژگی‌های رهبری با رفتارهای ریسک‌پذیر در حوزه‌های مختلف مطابقت دارد [Sumer et al, 2007; Bingham et al, 2022]. در نهایت، مؤلفه استواری/قاطعیت نشان می‌دهد که رانندگان جوانی که امتیاز بالایی در این بعد کسب می‌کنند ممکن است کمتر تحت تأثیر تأثیرات همسالان قرار بگیرند که باعث تشویق سرعت یا رانندگی بی‌احتیاطی می‌شوند و به طور بالقوه تأثیر فشارهای اجتماعی بر رفتار آنها را کاهش می‌دهند. این یافته با تحقیق در مورد نقش محافظتی خودتنظیمی و مقاومت در برابر نفوذ همسالان در خطرپذیری نوجوانان همسو است [Gulliver et al, 2004; Iversen et al, 2004].

• نگرش نسبت به سرعت، نقض قوانین، و اختلال در رانندگی

معیارهای نگرش، بینش‌های مهمی را در مورد سیستم‌های اعتقادی و ادراکات پیرامون سرعت غیرمجاز، نقض قوانین و رانندگی ناقص در بین رانندگان جوان، مطابق با تحقیقات قبلی که بر اهمیت نگرش‌ها در شکل‌دادن به رفتارهای رانندگی تأکید می‌کرد، ارائه می‌کرد [Ulleberg et al, 2003; Bina et al, 2006]. مؤلفه "نگرش نسبت به سرعت" روند نگران‌کننده‌ای را در منطقی کردن سرعت بر اساس توانایی درک شده رانندگی، شرایط ترافیکی و هنجارهای اجتماعی نشان داد. این یافته‌ها با مطالعاتی که نقش تعصب خوش‌بینی و عادی‌سازی سرعت غیرمجاز را در بین رانندگان جوان بررسی می‌کنند،

تحلیل چندبعدی عوامل روان‌شناختی مؤثر بر رفتار سرعت غیرمجاز در رانندگان جوان: کاربرد مدل معادلات ساختاری

بارندگی زیاد و رطوبت بالا، چالش‌های خاصی را برای رانندگان ایجاد می‌کند. همچنین، شرایط فرهنگی و اجتماعی خاص این شهرستان، از جمله الگوهای رفتاری و هنجارهای اجتماعی مرتبط با رانندگی، نقش مهمی در شکل‌گیری رفتار رانندگان جوان دارد. موقعیت جغرافیایی بابل و ویژگی‌های خاص جاده‌های این منطقه نیز عوامل مهمی هستند که باید در طراحی و اجرای مداخلات در نظر گرفته شوند.

با توجه به این شرایط، پیشنهاد می‌شود که مداخلات و برنامه‌های آموزشی متناسب با شرایط بابل طراحی شوند. به عنوان مثال، ارائه آموزش‌های ویژه برای رانندگی در شرایط بارانی و جاده‌های لغزنده، و همچنین برنامه‌های آگاهی‌بخشی که به طور خاص به چالش‌های فرهنگی و اجتماعی مرتبط با رانندگی در این منطقه می‌پردازند، می‌تواند مؤثر باشد.

همچنین مهم است که بدانیم عوامل مؤثر بر رفتار سرعت غیرمجاز تنها به راننده محدود نمی‌شود. تأثیرات اجتماعی و محیطی مانند فشار همسالان، تصاویر رسانه‌ای و زیرساخت‌های جاده‌ای نیز می‌توانند نگرش‌ها و رفتارهای رانندگی را شکل دهند. مداخلات باید این عوامل اجتماعی گسترده تر را از طریق کمپین‌های آگاهی عمومی، تغییر سیاست‌ها و همکاری با ذینفعان مربوطه مورد بررسی قرار دهد.

علاوه بر این، نظارت و ارزیابی مستمر برنامه‌های مداخله برای اطمینان از اثربخشی آنها و انطباق آنها با نیازها و چالش‌های در حال رشدی که رانندگان جوان با آن مواجه هستند ضروری است. ارزیابی‌ها و اصلاحات منظم بر اساس بازخورد و داده‌های نتیجه می‌تواند تأثیر بلندمدت این ابتکارات را افزایش دهد.

• راهکارهای مبتنی بر یافته‌های تحقیق برای مداخله و آموزش:

ماهیت چند بعدی یافته‌های این مطالعه بر نیاز به یک رویکرد جامع و مناسب برای مداخلات و برنامه‌های آموزشی با هدف ترویج شیوه‌های رانندگی ایمن‌تر در بین رانندگان جوان تاکید می‌کند.

مطابقت دارد [Harbeck et al, 2020; Tapp et al, 2020]. مداخلات هدفمندی که چنین توجه‌هایی را به چالش می‌کشند و ارزیابی عینی‌تر محدودیت‌های شخصی و خطرات موقعیتی را ترویج می‌کنند، می‌توانند در تغییر نگرش‌ها مؤثر باشند، همانطور که توسط تحقیقات قبلی پیشنهاد شده است [Watters et al, 2016; Forward, 2009]. مؤلفه "نگرش نسبت به پذیرش نقض قوانین" تمایل رانندگان جوان را برای توجه نادیده گرفتن قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی بر اساس خواسته‌های موقعیتی درک شده یا راحتی شخصی برجسته می‌کند. این یافته با تحقیق در مورد عادی سازی تخلفات ترافیکی و تأثیر مزایای درک شده بر رفتارهای قانون شکنی همسواست [Paleti et al, 2010; Ulleberg et al, 2002]. مداخلات با هدف تقویت منطق پشت مقررات راهنمایی و رانندگی، تاکید بر مسئولیت شخصی، و تقویت درک عمیق‌تر از اثرات اجتماعی رانندگی بی‌احتیاطی، می‌تواند در تغییر این نگرش‌ها به سمت یک ذهنیت قانون‌مدار، همانطور که در مطالعات قبلی پیشنهاد شده است، مؤثر باشد [Glendon et al, 1999].

۶. نتیجه‌گیری

یافته‌های این مطالعه بر اهمیت اجرای مداخلات و برنامه‌های آموزشی چند جزئی که به عوامل مختلف روان‌شناختی و نگرشی مؤثر بر رفتار سرعت غیرمجاز می‌پردازد، تأکید می‌کند. این طرح‌ها با هدف قرار دادن مهارت‌های تنظیم هیجان، به چالش کشیدن تحریف‌های شناختی، ارتقای کانون کنترل درونی و تغییر شکل نگرش‌ها، می‌توانند به طور جامع رانندگان جوان را با ابزارها و طرز فکر لازم برای انتخاب مسئولانه در جاده مجهز کنند. ترکیب روش‌های یادگیری تعاملی و تجربی، مانند شبیه‌سازی‌ها، تمرین‌های ایفای نقش، و توصیف‌های شخصی، می‌تواند اثربخشی این برنامه‌ها را افزایش دهد.

در این راستا، لازم است به شرایط خاص حاکم بر شهرستان بابل نیز توجه ویژه‌ای شود. ویژگی‌های اقلیمی این منطقه، مانند

• مداخلات تنظیم هیجان:

با توجه به نقش مهم مشکلات تنظیم هیجان در کمک به رفتارهای سرعت، مداخلات متمرکز بر افزایش آگاهی هیجانی، آموزش راهبردهای مقابله سازگارانه و توسعه مهارت های تنظیم هیجان می تواند بسیار سودمند باشد. گنجاندن شیوه های مبتنی بر ذهن آگاهی، تکنیک های شناختی-رفتاری، و استراتژی های مدیریت استرس در برنامه های ایمنی جاده ای می تواند رانندگان جوان را با ابزارهایی برای مدیریت برانگیختگی عاطفی و جلوگیری از رفتارهای رانندگی تکانشی یا بی احتیاطی مجهز کند. پرداختن به خودفریبی و مدیریت برداشت: برای مقابله با تأثیر تمایلات خودفریبی که رفتارهای سرعت بخشی را ممکن می سازد، مداخلات می تواند از تکنیک های بازسازی شناختی برای به چالش کشیدن باورهای تحریف شده و ترویج ارزیابی های واقعی ریسک استفاده کنند. به طور همزمان، استفاده از انگیزه های مدیریت تأثیر با تأکید بر آسیب بالقوه به خودانگاره های اخلاقی و شهرت اجتماعی می تواند از رفتارهای سرعت در شرایط خاص جلوگیری کند.

• مداخلات متناسب بر اساس جهت گیری های کنترل داخلی:

یافته های مربوط به جهت گیری های کنترل داخلی، مزیت بالقوه مداخلات متناسب برای رسیدگی به تفاوت های فردی را نشان می دهد. برای کسانی که در استقلال امتیاز پایین یا رهبری بالا کسب می کنند، برنامه های متمرکز بر ارتقای تصمیم گیری مستقل، انعطاف پذیری در برابر فشار همتایان و ارزیابی ریسک مسئولانه می تواند به ویژه موثر باشد. برعکس، برای افرادی که امتیاز پایینی در پایداری/قاطعیت دارند، مداخلاتی که در نظر گرفتن بیشتر هنجارها و پیامدهای اجتماعی را تقویت می کنند ممکن است طنین اندازی قوی تری داشته باشند.

پرداختن به نگرش ها و سیستم های اعتقادی مربوط به سرعت غیرمجاز، نقض قوانین، و اختلال در رانندگی برای ارتقای تغییر رفتار پایدار بسیار مهم است. مداخلات می تواند شبیه سازی های

تعاملی، شهادت های قربانیان تصادف، و بحث های جذاب در مورد پیامدهای قانونی و اخلاقی سرعت غیرمجاز برای به چالش کشیدن توجیه های منطقی و افزایش آگاهی از خطرات و پیامدهای ذاتی باشد. تمرینات ایفای نقش، مطالعات موردی و بحث در مورد تأثیرات اجتماعی رانندگی بی احتیاطی می تواند در تقویت درک عمیق تر از مقررات راهنمایی و رانندگی و مسئولیت شخصی مؤثر باشد.

• رویکرد چند وجهی و مشارکتی:

با توجه به تأثیر متقابل پیچیده عوامل مختلف مؤثر بر رفتارهای سرعت غیرمجاز، یک رویکرد چند وجهی و مشارکتی شامل مؤسسات آموزشی، سازمان های مجری قانون، متخصصان سلامت روان و سازمان های ایمنی راه می تواند تأثیر مداخلات را تقویت کند. ادغام آموزش هوش هیجانی، تکنیک های شناختی-رفتاری، و توسعه مهارت های هدفمند در یک برنامه درسی جامع ایمنی جاده می تواند رویکردی جامع برای پرداختن به این موضوع ارائه دهد.

• مداخله و پیشگیری اولیه:

پرورش نگرش های مثبت نسبت به ایمنی جاده و ارتقای مهارت های تنظیم هیجانی از سنین پایین می تواند در جلوگیری از ایجاد رفتارهای رانندگی پرخطر بسیار مهم باشد. برنامه های مبتنی بر مدرسه و ابتکارات اجتماعی که با مؤسسات آموزشی، آژانس های مجری قانون و سازمان های ایمنی جاده ها همکاری می کنند، می توانند در القای شیوه های رانندگی مسئولانه و پرداختن به عوامل روان شناختی مؤثر باشند.

تحقیقات آینده می تواند با بررسی اثربخشی مداخلات متناسب با هدف قرار دادن مؤلفه های روان شناختی و نگرشی مشخص شده در این مطالعه، بر این یافته ها استوار شود. مطالعات طولی همچنین می تواند در ارزیابی اثرات بلندمدت چنین مداخلاتی بر رفتارهای رانندگی و نتایج ایمنی جاده ارزشمند باشد. علاوه بر این، روش های تحقیق کیفی، مانند گروه های متمرکز یا مصاحبه های عمیق، می توانند درک عمیق تری از تجربیات زیسته،

- Bingham, C. R., Simons-Morton, B. G., Vinodžak, T., Milovanović, K., Zulić, S., Savić, R., & Shope, J. T. (2022). Self-regulation and peer influences as predictors of risky driving behavior among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 169, 106583.

- Cavallo, A., Hunter, E. M., & Lepore, S. J. (2021). Emotion regulation and risky driving: Implications for intervention. *Journal of Applied Biobehavioral Research*, 26(1), e12212.

- Conner M, Smith N, McMillan B. Examining normative pressure in the theory of planned behaviour: Impact of gender and passengers on intentions to break the speed limit. *Curr Psychol* [Internet]. 2003 Sep 1 [cited 2022 Nov 1];22(3):252–63. Available from: <https://doi.org/10.1007/s12144-003-1020-8>

- Conner M, Lawton R, Parker D, Chorlton K, Manstead ASR, Stradling S. Application of the theory of planned behaviour to the prediction of objectively assessed breaking of posted speed limits. *Br J Psychol Lond Engl* 1953. 2007 Aug;98(Pt 3):429–53.

- Duttweiler, P. C. (1984). The internal control index: A newly developed measure of locus of control. *Educational and Psychological Measurement*, 44(2), 209-221. doi:10.1177/0013164484442004

- Eiksund, S. (2009). Road Traffic Attitudes and Behaviors Measure [Database record]. Retrieved from PsycTESTS, doi: <http://dx.doi.org/10.1037/t26453-000>

- Elliott MA, Thomson JA. The social cognitive determinants of offending drivers' speeding behaviour. *Accid Anal Prev* [Internet]. 2010 Nov 1 [cited 2022 Nov 1];42(6):1595–605. Available from: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457510001004>

انگیزه‌ها و فرآیندهای تصمیم‌گیری رانندگان جوان فراهم کنند و داده‌های کمی به‌دست‌آمده در این مطالعه را تکمیل کنند. علاوه بر این، بررسی نقش بالقوه فناوری و گیمیفیکیشن در ارائه مداخلات و برنامه‌های آموزشی می‌تواند زمینه‌ای پربار برای اکتشاف باشد. شبیه‌سازی‌های واقعیت مجازی، برنامه‌های کاربردی موبایل تعاملی، و تجربیات یادگیری بازی‌سازی شده می‌توانند تعامل را افزایش داده و کسب مهارت‌ها و نگرش‌های رانندگی ایمن‌تر را در بین رانندگان جوان تسهیل کنند. در نهایت، تحقیقات آینده می‌تواند پتانسیل یکپارچه‌سازی یافته‌های این مطالعه را در ابتکارات سیاست عمومی گسترده‌تر و چارچوب‌های قانونی با هدف بهبود ایمنی جاده بررسی کند. همکاری بین محققان، سیاست‌گذاران و ذینفعان می‌تواند به توسعه استراتژی‌ها و مقررات مبتنی بر شواهد متناسب با نیازها و ویژگی‌های منحصر به فرد رانندگان جوان کمک کند.

۷. پی‌نوشت‌ها

1. Road Traffic Attitudes and Behaviors Measure
2. Difficulties in Emotion Regulation Scale (DERS)
3. Internal Control Index
4. Paulhus Deception Scales
5. Self-deception
6. Impression management
7. SPSS
8. SmartPLS

۸. مراجع

- Arnau-Sabatés, L., Sala-Roca, J., & Jariot-Garcia, M. (2012). Emotional abilities as predictors of risky driving behavior among a cohort of middle aged drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 45, 818-825.

- Bina, M., Graziano, F., & Bonino, S. (2006). Risky driving and lifestyles in adolescence. *Accident Analysis & Prevention*, 38(3), 472-481.

perception of personal risk: Optimism bias, stimulus mismatch or both?. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 73, 354-367.

- Horvath C, Lewis I, Watson B. The beliefs which motivate young male and female drivers to speed: A comparison of low and high intenders. *Accid Anal Prev* [Internet]. 2012 Mar 1 [cited 2022 Nov 1];45:334-41. Available from: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S000145751100220X>

- Huang, J., & Ford, J. D. (2012). Driving locus of control and driving behaviors: Inducing change through driver training. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 15(3), 358-369.

- Iversen, H., & Rundmo, T. (2004). Attitudes towards traffic safety, driving behaviour and accident involvement among the Norwegian public. *Ergonomics*, 47(5), 555-572.

- Lajunen, T., & Summala, H. (2003). Can we trust self-reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6(2), 97-107.

- Łuczak, A., & Tarnowski, A. (2014). Validation of selected temperament and personality questionnaires for diagnosing drivers' aptitude for safe driving. A Polish study. *Accident Analysis & Prevention*, 70, 293-300. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457514001055>

- Meertens, R. M., & Lion, R. (2008). Accident risk and risk-taking behavior among young drivers: A psychometric study of the factors influencing the decision to speed. *Accident Analysis & Prevention*, 40(4), 1492-1502.

- Elliott MA, McCartan R, Brewster SE, Coyle D, Emerson L, Gibson K. An application of the prototype willingness model to drivers' speeding behaviour. *Eur J Soc Psychol*. 2017;47:735-47.

- European Commission, 2021. Road safety thematic report – Speeding. European Road Safety Observatory, Available at: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/road_safety_thematic_report_speeding.pdf

- Forward, S. E. (2009). The theory of planned behaviour: The role of descriptive norms and habit processes in driving violations?. *Traffic Injury Prevention*, 10(5), 399-405.

- Glendon, A. I., Walker, B. L., & Everett, M. E. (1999). Encouraging pedestrian compliance with traffic signals: A behavioural intervention. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2(1), 1-10.

- Global status report on road safety. (2023). Retrieved February 27, 2024, from <https://www.who.int/publications-detail-redirect/9789240086517>

- Gratz, K. L., & Roemer, L. (2004). Multidimensional assessment of emotion regulation and dysregulation: Development, factor structure, and initial validation of the Difficulties in Emotion Regulation Scale. *Journal of Psychopathology and Behavioral Assessment*, 26(1), 41-54.

- Gulliver, R., & Begg, D. (2004). Influences during adolescence on perceptions and behaviour related to alcohol use and unsafe driving as young adults. *Accident Analysis & Prevention*, 36(5), 773-781.

- Harbeck, E. L., & Glendon, A. I. (2020). Explaining young drivers' over-optimistic

- behaviours: Should we be worried?. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 13(3), 215-221.
- Sümer, N., Özkan, T., & Lajunen, T. (2006). Asymmetric relationship between driving and safety skills. *Accident Analysis & Prevention*, 38(4), 703-711.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41(5), 427-443.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2002). Risk-taking attitudes among young drivers: The psychometric qualities and dimensionality of an instrument to measure risk-taking attitudes. *Scandinavian Journal of Psychology*, 43(3), 227-237.
- Watters, S. E., & Beck, K. H. (2016). A qualitative study of the intervention experiences of young adults in a diversion program for impaired driving offenders. *Accident Analysis & Prevention*, 96, 261-268.
- Xu, Y., Li, Y., & Jiang, L. (2014). The effects of emotional regulation on risky driving behavior among Chinese drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 73, 125-130.
- Yılmaz, V., & Sarı, Y. E. (2017). Effectiveness of an emotion regulation intervention on reducing risky driving behaviors among young drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 47, 1-9.
- Zuckerman, M., & Kuhlman, D. M. (2000). Personality and risk-taking: Common biosocial factors. *Journal of Personality*, 68(6), 999-1029.
- Mesken, J., Lajunen, T., & Hartje, J. (2003). A study of emotional regulation and driving. *Accident Analysis & Prevention*, 35(6), 933-942.
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2005). A new addition to DBQ: The Driver Locus of Control scale (DLOC). *Accident Analysis & Prevention*, 37(2), 265-276.
- Paleti, R., Eluru, N., & Bhat, C. R. (2010). Examining the influence of aggressive driving behavior on driver injury severity in traffic crashes. *Accident Analysis & Prevention*, 42(6), 1839-1854.
- Paulhus, D. L. (1998). *Paulhus Deception Scales*. Toronto, Ontario: Multi-Health System.
- Paulhus, D. L., & John, O. P. (1998). Egoistic and moralistic biases in self-perception: The interplay of self-deceptive styles with behavior and trait dysphoria. *Journal of Personality*, 66(6), 1025-1060.
- Ravis A, Sheeran P. Descriptive norms as an additional predictor in the theory of planned behaviour: A meta-analysis. *Curr Psychol [Internet]*. 2003 Sep 1 [cited 2022 Nov 1];22(3):218-33. Available from: <https://doi.org/10.1007/s12144-003-1018-2>
- Šeibokaitė, L., Endriulaitienė, A., & Žardeckaitė-Matulaitienė, K. (2020). The relationship between emotion regulation difficulties and risky driving behavior: A meta-analytic review. *Traffic Injury Prevention*, 21(3), 213-220.
- Tapp, A., Nannarone, M., Ong, A., & Moore, M. (2020). Increasing speeding awareness through a multimedia road safety campaign. *Journal of Social Marketing*, 10(4), 453-473.
- Sullman, M. J., & Taylor, J. E. (2010). Social desirability and self-reported driving

عبدالوهاب حسن پور کردآسیابی، فرشیدرضا حقیقی، حسن دیواندری

عبدالوهاب حسن پور کردآسیابی، درجه کارشناسی در رشته مهندسی عمران را در سال ۱۳۸۵ از دانشگاه آزاد اسلامی واحد قائم شهر و درجه کارشناسی ارشد در رشته مهندسی عمران-گرایش برنامه ریزی حمل و نقل در سال ۱۳۹۱ را از دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران جنوب اخذ نمود. دانشجوی دکتری در رشته مهندسی عمران-گرایش حمل و نقل در دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز مشغول به تحصیل می باشد. زمینه های پژوهشی مورد علاقه: حمل و نقل عمومی، شبیه سازی در حمل و نقل، سیستم های حمل و نقل هوشمند، حمل و نقل پایدار و تصادفات جاده ای می باشد.



فرشیدرضا حقیقی مدرک کارشناسی خود را در رشته مهندسی عمران از دانشگاه مازندران در سال ۱۳۸۰ دریافت کرد. وی مدارک کارشناسی ارشد و دکترای خود را در رشته مهندسی عمران، گرایش مهندسی حمل و نقل از دانشگاه علم و صنعت ایران، به ترتیب، در سال های ۱۳۸۲ و ۱۳۹۰ دریافت کرد. وی در حال حاضر دانشیار گروه مهندسی عمران دانشگاه صنعتی نوشیروانی بابل است. زمینه های مورد علاقه تحقیقاتی ایشان در حوزه های ایمنی ترافیک، بررسی رفتار سفر و برنامه ریزی حمل و نقل شهری است.



حسن دیواندری، درجه کارشناسی در رشته مهندسی عمران را در سال ۱۳۷۸ از دانشگاه صنعتی شاهرود و درجه کارشناسی ارشد در رشته مهندسی عمران-گرایش راه و ترابری در سال ۱۳۸۳ را از دانشگاه علم و صنعت ایران اخذ نمود. در سال ۱۳۹۱ موفق به کسب درجه دکتری در رشته مهندسی عمران-گرایش راه و ترابری از دانشگاه علم و صنعت ایران گردید. زمینه های پژوهشی مورد علاقه ایشان طراحی و تعمیر و نگهداری روسازی آسفالتی، آزمایشگاه قیر و آسفالت، تکنولوژی روسازی و ترافیک بوده و در حال حاضر عضو هیات علمی با مرتبه استادیار در واحد تهران مرکزی دانشگاه آزاد اسلامی است.

