



بررسی رفتارهای خطرناک در رانندگان شهر یزد در سال ۱۳۹۲

نویسندگان: سیدسعید مظلومی محمودآباد^۱، محمدرضا مرادی^۲، حسین فلاح زاده^۳، اکبر زارع شاه آبادی^۴،
امیر حسین خوش اخلاق^۵، وحید برزگرپور^۶

۱. استاد، مرکز تحقیقات عوامل اجتماعی موثر بر سلامت دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی شهید صدوقی یزد
۲. نویسنده مسؤل: دانشجوی کارشناس ارشد آموزش بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی شهید صدوقی یزد تلفن تماس: ۰۹۱۵۳۳۱۰۷۲۸، Email: moradi.research@gmail.com
۳. دانشیار، گروه آمار و اپیدمیولوژی، دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی شهید صدوقی یزد
۴. استادیار، گروه جامعه شناسی، دانشگاه یزد
۵. دانشجوی کارشناس ارشد بهداشت حرفه ای، دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی شهید صدوقی یزد
۶. دانشجوی کارشناس ارشد آموزش بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی شهید صدوقی یزد

چکیده

مقدمه: نرخ تخلف رانندگی در ایران بسیار بالاست و تبعات ناگوار ناشی از آن باعث شده است تخلفات رانندگی یکی از مسائل اجتماعی مهم در کشور باشد. با توجه به افزایش تخلفات در سالهای اخیر در ایران، پژوهش حاضر تلاش کرده است رفتارهای خطرناک در رانندگی را مورد بررسی قرار دهد.

روش بررسی: این مطالعه یک مطالعه توصیفی از نوع مقطعی بوده است. در این مطالعه جامعه هدف کلیه رانندگان وسایل نقلیه سبک تردد کننده در سطح شهر یزد بوده اند که مرتکب تخلف در رانندگی شده اند. حجم نمونه لازم جهت انجام مطالعه ۳۰۰ نفر تعیین گردید. نحوه نمونه گیری به صورت تصادفی بود. جمع آوری داده ها با استفاده از پرسشنامه ای بود که طی یک مطالعه مقدماتی روایی و پایایی قسمت های مختلف آن به اثبات رسیده بود. داده ها پس از جمع آوری با استفاده از نرم افزار SPSS نسخه ۱۸ و آزمون های آماری Anova، t-test، همبستگی پیرسون و رگرسیون مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت.

یافته ها: افراد شرکت کننده در این مطالعه ۲۸۸ نفر مرد و ۱۲ نفر زن بودند. میانگین سنی افراد شرکت کننده ۳۳/۲۹ سال بود که ۴۹ درصد افراد در گروه سنی ۱۸-۳۰ سال قرار داشتند. ۷۳ نفر (۲۴/۳ درصد) افراد مجرد و ۲۲۷ نفر (۷۵/۷ درصد) افراد متأهل بودند. بیشترین رفتارهای خطرناک انجام شده در حال رانندگی، صحبت با دیگر سرنشینان ۷۳/۶ درصد، ۴۲/۷ درصد استفاده از مواد خوراکی، ۳۸/۷ درصد نداشتن کمربند و ۳۶/۷ درصد صحبت با موبایل، ۲۷/۴ درصد عدم رعایت فاصله طولی، ۳۴ درصد سرعت غیر مجاز، ۲۲ درصد سبقت غیر مجاز و ۱۷ درصد رانندگی در حال خستگی گزارش شده است. همچنین بین سن و انجام رفتارهای مخاطره آمیز در رانندگی ارتباط معنادار وجود داشت که با افزایش سن انجام رفتار خطرناک افزایش می یابد. بین تجربه رانندگی و انجام رفتار خطرناک نیز رابطه معنی دار وجود داشت.

نتیجه گیری: گسترش فوق العاده تخلف رانندگی و تبعات زیان بار ناشی از آن باعث شده است این موضوع به عنوان یکی از مهم ترین مسائل اجتماعی کشور مورد توجه قرار گیرد. بر این اساس پیشنهاد می شود تخلف رانندگی به عنوان یک مسئله اجتماعی بیش تر مورد توجه محافل علمی کشور قرار گیرد. با توجه به نتایج مطالعه حاضر پیشنهاد می شود که یک برنامه ریزی اصولی جهت آموزش صحیح افراد جهت آشنایی با قوانین راهنمایی و رانندگی انجام شود تا کمتر شاهد تخلفات رانندگی باشیم.

واژه های کلیدی: تصادفات رانندگی، رفتار خطرناک، رانندگان، یزد

مقاله حاضر برگرفته از پایان نامه تحصیلی مقطع کارشناسی ارشد آموزش بهداشت دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی شهید صدوقی یزد می باشد.

طلوع بهداشت

دو ماهنامه علمی پژوهشی
دانشکده بهداشت یزد
سال چهاردهم
شماره: ششم
بهمن و اسفند ۱۳۹۴
شماره مسلسل: ۵۴

تاریخ وصول: ۱۳۹۲/۷/۱۴

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۲/۸/۱۲



در صد هزار نفر است خیلی بالاست و یکی از بالاترین رتبه‌ها را به خود اختصاص داده است (۳).

در پدید آمدن تصادفات رانندگی چهار عامل انسانی، جاده، وسیله نقلیه و محیط موثرند. در ۹۰ تا ۹۵ درصد تصادفات رانندگی در ایران، عامل انسانی مسئول رخداد آنها شناخته شده است. در میان عوامل انسانی می‌توان به نادیده گرفتن مقررات و خطاهای رانندگی، نگرش‌های ترافیکی نادرست، خستگی و خواب آلودگی، مصرف مواد مخدر و الکل، رانندگی در ساعات سیاه (آخر شب‌ها، اوایل صبح، بعد از نهار)، رانندگی جوانان به ویژه آخر شب‌ها، تعطیلات آخر هفته و یا حضور همسالان اشاره کرد (۴). کشورهای توسعه یافته توانسته‌اند با اقداماتی نظیر استفاده از وسایل و تجهیزات مدرن، کنترل سرعت و تجهیز پلیس راه‌ها و نیز توجه ویژه به امر آموزش ایمنی و ترافیک، آمار تصادفات خود را به طور قابل ملاحظه‌ای کاهش دهند در حالی که در کشور ما امر فرهنگ سازی و آموزش ایمنی و ترافیک ضعیف بوده و هنوز در جامعه نهادینه نشده است (۵).

در کشور ما سالانه بالغ بر ۲۳ هزار نفر بر اثر تصادفات رانندگی جان خود را از دست می‌دهند و بیش از هزاران نفر مجروح می‌شوند. صرف نظر از مجروحان و کشته‌شدگان تصادفات ترافیکی با مواردی همچون هزینه‌های درمانی، خسارات مالی، هزینه‌های تعمیر وسایل نقلیه، اثرات سوء روانی بر خانواده‌های مصدومان و متوفیان و از دست دادن یا کاهش بازده و بهره‌وری افراد درگیر در تصادف مواجه هستیم. با وجود اینکه مجامع دولتی و عمومی، تلاش‌هایی بر روی شاخص‌ها و معیارهای

یکی از شایعترین حوادث و سوانح، تصادفات جاده‌ای و ترافیکی است که سالانه جان بسیاری از مردم در جهان را به خطر می‌اندازد. دامنه اهمیت این موضوع تا حدی است که سازمان جهانی بهداشت عنوان جاده‌های سالم را برای روز جهانی بهداشت در سال ۲۰۰۴ توصیه می‌کند (۱).

در سراسر دنیا بیش از ۵۰ میلیون نفر در سال در اثر حوادث ترافیکی مجروح و ۱/۲ میلیون نفر کشته می‌شوند که ۸۵٪ از آنها و ۹۰٪ از بار بیماری جهانی در کشورهای با درآمد کم یا متوسط اتفاق می‌افتد. پیش‌بینی می‌شود اگر وضعیت به همین روند ادامه یابد و در صورت عدم مداخله این ارقام از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۲۰ در سراسر دنیا ۶۵٪ و در کشورهای با درآمد کم ۸۰٪ افزایش یابد (۲). در سال ۲۰۰۲ تصادفات ترافیکی نهمین علت سال‌های از دست رفته در اثر مرگ زودرس و ناتوانی DALY و مسئول بیش از ۳۸ میلیون سال از دست رفته عمر در نتیجه مرگ زودرس و ناتوانی در جهان بود و انتظار می‌رود در سال ۲۰۲۰ به سومین علت DALY و ششمین علت مرگ و میر جهانی تبدیل گردد. صدمات ناشی از تصادفات چنان گسترده است که از آن با عنوان "جنگ جاده‌ها" نام برده می‌شود. اطلاعات مربوط به سال‌های ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۰ نشان می‌دهد که در هر سال نزدیک به ۸ درصد افزایش در میزان مرگ و میر ناشی از تصادفات رانندگی در ایران رخ می‌دهد. بررسی انجام شده طی که دوره یک ساله ۲۰۰۱-۲۰۰۰ میزان مرگ و میر ناشی از تصادفات در ۱۰ استان ایران را ۳۰ درصد هزار نفر برآورد کرد که در مقایسه با میزان‌های مربوط به کل دنیا که ۲۲/۶



رفتار خطرناک وجود نداشت (۷). در مطالعه دیگری Zangiabadi در سال ۱۳۹۰ انجام داد که مهم‌ترین علت تصادفات را عدم توجه به جلو، عدم رعایت فاصله طولی و عدم رعایت حق تقدم ذکر کرده‌اند (۸).

Ghaweel در مطالعه‌ای که انجام داد مهم‌ترین رفتار دخیل در تصادفات را عدم رعایت فاصله طولی ذکر کرده‌است (۹). در تبیین تخلف رانندگی به عنوان رفتاری انحرافی، دیدگاه‌های متعددی ارائه و تحقیقات زیادی نیز انجام شده‌اند با این تفاسیل، با توجه به گسترش فوق‌العاده تخلف رانندگی در ایران، هدف پژوهش حاضر این است که تخلف رانندگی را در بین رانندگان شهری بررسی نماید.

روش بررسی

این مطالعه، یک مطالعه توصیفی از نوع مقطعی بوده است. در این مطالعه جامعه هدف کلیه رانندگان وسایل نقلیه سبک ترددکننده در سطح شهر یزد بوده‌اند که مرتکب تخلف در رانندگی شده‌اند. حجم نمونه لازم جهت انجام مطالعه ۳۰۰ نفر تعیین گردید. نحوه نمونه‌گیری به صورت نمونه‌گیری تصادفی بود. به منظور انتخاب نمونه‌ها با پلیس راهور هماهنگی به عمل آمد و رانندگانی که به دلیل تخلف به اداره راهنمایی و رانندگی مراجعه می‌کردند انتخاب و مورد بررسی قرار گرفتند. جمع‌آوری داده‌ها با استفاده از پرسشنامه محقق ساخته‌ای صورت گرفت که روایی و پایایی آن با استفاده از شاخص آلفای کرونباخ مورد بررسی قرار گرفت. پرسشنامه به راننده‌های متخلف داده می‌شد تا به سوالات آن پاسخ دهند. بعد از تکمیل پرسشنامه‌ها، داده‌ها وارد نرم افزار SPSS نسخه

پیشگیری‌کننده مانند اعمال مقررات، بهسازی وضعیت راه‌ها، فرهنگ سازی و ... داشته‌اند ولی آمار سالانه تصادفات ترافیکی همچنان روبه افزایش است. از این رو، نیاز به تحقیقات بیشتر، بر روی عوامل مؤثر در تصادفات ترافیکی بیش از پیش احساس می‌شود (۶).

تخلف رانندگی به عنوان رفتاری که طی آن قوانین و مقررات مصوب راهنمایی و رانندگی نقض می‌شود، به سرعت در حال افزایش است. تخلف رانندگی به دو دسته آشکار و ناآشکار تقسیم‌بندی می‌شود و معمولاً به دلیل قابل ثبت نبودن تخلف ناآشکار و نیز بخش اعظمی از تخلف آشکار توسط پلیس، ارائه آمار دقیقی از آن بسیار سخت است. با این حال آمارهای موجود نیز بیانگر این هستند که تخلف رانندگی یک مسئله اجتماعی مهم به ویژه در مراکز شهری است. نتایج یک پیمایش ملی در آمریکا نشان داد در طی دوره زمانی یک ماه قبل از انجام پژوهش، بیش از ۸۰ درصد رانندگان مورد بررسی، مرتکب سرعت غیرمجاز، ۴۰ درصد عبور بدون احتیاط از چهارراه، ۲۵ درصد نبستن کمربند ایمنی، ۱۲ درصد رانندگی خشونت آمیز و ۱۰ درصد مرتکب عدم رعایت حق تقدم شده‌اند. تخلف رانندگی در ایران نیز وضعیت نابسامانی دارد. برای مثال، در سال ۱۳۸۵ پلیس بیش از ۵۱ میلیون قبض جریمه برای تخلف آشکار رانندگی ثبت و صادر کرده است (۷).

در مطالعات قبلی که صورت گرفته رفتارهای خطرناک رانندگان مورد بررسی قرار گرفته است از جمله این مطالعات می‌توان به مطالعه Ahmadi اشاره کرد که ارتباط معنی‌داری بین جنسیت و



بین ۱۰-۵ سال تجربه رانندگی دارند. ۱۴/۷ درصد تجربه رانندگی ۲-۵ سال داشتند. ۱/۷ درصد تجربه ۱-۲ سال و ۱/۳ درصد تجربه کمتر از یکسال در رانندگی داشتند. از بین شرکت کنندگان در مطالعه حاضر تعداد ۲۰۸ نفر (۶۹/۳٪) دارای شغل آزاد، ۳۳ نفر (۱۱٪) راننده و ۳۱ نفر (۱۰/۳٪) کارمند بوده اند. ۱۰ نفر (۳/۳٪) بیکار بودند. ۱٪ خانه دار، ۳٪ کارگر و ۲٪ بازنشسته بودند.

جدول ۲: توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب شغل

درصد	تعداد	
۳/۳	۱۰	بیکار
۶۹/۳	۲۰۸	آزاد
۱۰/۳	۳۱	کارمند
۱۱	۳۳	راننده
۱	۳	خانه دار
۳	۹	کارگر
۲	۶	بازنشسته
۱۰۰	۳۰۰	جمع

فراوانی و درصد فراوانی هر یک از گویه‌های رفتارهای خطرناک در رانندگی در مقیاس‌های زیاد، گاهی، بندرت و اصلاً در جدول ۳ خلاصه شده است.

در این جدول مشاهده می‌گردد که ۳۶/۷ درصد افراد عنوان کرده که در هنگام رانندگی از تلفن همراه استفاده کرده‌اند. ۷۳/۶ درصد افراد عنوان کرده که در هنگام رانندگی با دیگر سرنشینان خودرو صحبت کرده‌اند. ۱۷ درصد عنوان کرده که در حالت خستگی رانندگی کرده‌اند. ۳۴ درصد عنوان کرده که با سرعت غیر مجاز رانندگی کرده‌اند. تنها ۸ درصد عنوان کرده که در رانندگی ویراژ داده‌اند. ۲۹ درصد عنوان کرده که در حال رانندگی از موسیقی تند و مهیج استفاده کرده‌اند. ۴۲/۷ درصد عنوان کرده که در حال

۱۸ شده و با استفاده از آزمون‌های *Anova*، *t*، همبستگی پیرسون و رگرسیون مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند. رفتارهای خطرناک در رانندگی ۱۴ سوال بود که توسط مقیاس لیکرتی شامل زیاد، گاهی، بندرت و اصلاً سنجیده شد.

یافته‌ها

در این مطالعه در مجموع ۳۰۰ نفر راننده مورد بررسی قرار گرفتند. ۲۸۸ نفر (۹۶٪) مرد و ۱۲ نفر (۴٪) آنها زن بودند. دامنه سنی افراد شرکت کننده در مطالعه بین ۱۸ تا ۶۰ سال بود که میانگین سنی آنها ۳۳/۲۹ سال بود. ۴۹ درصد شرکت کنندگان در مطالعه در گروه سنی ۱۸-۳۰ قرار داشتند. ۳۸ درصد در گروه سنی ۳۱-۴۵ سال قرار داشتند.

جدول ۱: توزیع فراوانی گروه‌های سنی پاسخگویان

گروه‌های سنی	تعداد	درصد فراوانی
۱۸-۳۰	۱۴۷	۴۹
۳۱-۴۵	۱۱۴	۳۸
۴۶-۶۰	۳۱	۱۰/۳
۶۰-۷۰	۴	۲/۷
جمع کل	۳۰۰	۳۰۰

همچنین تعداد ۷۳ نفر (۲۴/۳ درصد) از شرکت کنندگان در مطالعه مجرد و تعداد ۲۲۷ نفر (۷۵/۷٪) متأهل بودند.

از افراد شرکت کننده در این مطالعه تعداد ۳ نفر (۱٪) بی سواد و ۶ نفر (۲٪) ابتدایی بوده اند. تعداد ۲۵ نفر (۸/۳٪) تحصیلاتشان در حد راهنمایی بود. تعداد ۱۱۵ نفر (۳۸/۳٪) تحصیلاتی در حد متوسطه داشتند. تعداد ۱۳۰ نفر (۴۳/۳٪) در حد لیسانس تحصیلات داشتند و تعداد ۱۶ نفر (۵/۳٪) تحصیلات لیسانس به بالا داشتند.

تعداد ۱۶۶ نفر (۵۵/۳٪) از شرکت کنندگان در این مطالعه عنوان داشتند که تجربه ۱۰ سال به بالا در رانندگی دارند و ۸۱ نفر (۲۷٪)



رانندگی از مواد خوراکی استفاده کرده اند. ۲۲ درصد عنوان کرده که سبقت غیر مجاز داشته اند. ۸/۳ درصد عنوان کرده که در خلاف جهت حرکت داشته اند. تنها ۳ درصد عنوان کرده که تاکنون از چراغ قرمز عبور کرده اند. ۵/۳ درصد ادعا کردند که تاکنون از مناطق عبور ممنوع گذر کرده اند. تنها ۲۷/۴ درصد عنوان کرده که در رانندگی فاصله قانونی را رعایت کرده اند. ۳۸/۷ درصد عنوان کرده که در حال رانندگی فراموش می کنند کمربند خود را ببندند. ۲۰ درصد نیز عنوان کرده که در حال رانندگی از نور بالا استفاده می کرده اند.

در مطالعه حاضر، ارتباط معنی داری بین سن و رفتارهای مخاطره آمیز در رانندگی مشاهده گردید، بدین صورت که با افزایش سن انجام رفتار خطرناک افزایش می یابد (جدول ۴).

جدول ۳: توزیع فراوانی رفتارهای خطرناک در رانندگان

متغیر	زیاد		گاهی		بندرت		اصلا	
	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد
استفاده از موبایل	۱۲	۴	۹۸	۳۲/۷	۱۳۶	۴۵/۳	۵۴	۱۸
صحبت با سرنشین	۷۰	۲۳/۳	۱۵۱	۵۰/۳	۶۹	۲۳	۱۰	۳/۳
رانندگی در حالت خستگی	۹	۳	۴۲	۱۴	۱۴۳	۴۷/۷	۱۰۶	۳۵/۳
رانندگی با سرعت غیر مجاز	۲۰	۶/۷	۸۲	۲۷/۳	۱۲۹	۴۳	۶۹	۲۳
ویراژ دادن در رانندگی	۵	۱/۷	۱۹	۶/۳	۵۵	۱۸/۳	۲۲۱	۷۳/۷
استفاده از موسیقی تند	۳۳	۱۱	۵۴	۱۸	۸۱	۲۷	۱۳۲	۴۴
استفاده از خوراکی	۲۱	۷	۱۰۷	۳۵/۷	۱۲۲	۴۰/۷	۵۰	۱۶/۷
سبقت غیر مجاز	۱۰	۳/۳	۵۶	۱۸/۷	۱۲۶	۴۲	۱۰۸	۳۶
حرکت در خلاف جهت	۱	/۳	۲۴	۸	۲۶	۸/۷	۲۴۹	۸۳
عبور از چراغ قرمز	۲	/۷	۷	۲/۳	۵۰	۱۶/۷	۲۴۱	۸۰/۳
گذر از عبور ممنوع	۱	/۳	۱۵	۵	۷۷	۲۵/۷	۲۰۷	۶۹
رعایت فاصله قانونی	۱۷	۵/۷	۶۵	۲۱/۷	۱۰۰	۳۳/۳	۱۱۸	۳۹/۳
نبستن کمربند (فراموشی)	۲۷	۹	۸۹	۲۹/۷	۱۱۶	۳۸/۷	۶۸	۲۲/۷
استفاده از نور بالا	۱۶	۵/۳	۴۴	۱۴/۷	۱۰۱	۳۳/۷	۱۳۹	۴۶/۳



جدول ۴: مقایسه میانگین رفتار خطرناک در گروه‌های سنی مختلف

گروه‌های سنی	تعداد	میانگین رفتار خطرناک	انحراف معیار	F	sig
۱۸-۳۰	۱۴۷	۴۲/۲۷	۵/۲۸		
۳۱-۴۵	۱۱۴	۴۳/۸۵	۵/۰۲		
۴۶-۶۰	۳۱	۴۶/۸۷	۴/۳۷	۸/۲۸	<۰/۰۰۰۱
۶۰-۷۰	۲	۴۹	۲/۸۲		
جمع کل	۲۹۴	۴۳/۴۱	۵/۲۷		

تصادفات را عدم رعایت فاصله طولی، سبقت و سرعت غیر مجاز اعلام کرده همخوانی دارد. همچنین در مطالعه probhakar نیز نشان داده شد که رانندگان ممکن است به این دلیل فاصله قانونی خود را با اتومبیل جلویی رعایت نکنند که در زمان صرفه جویی کرده و به موقع به قرار ملاقات خویش برسند (۸). همچنین ممکن است عدم رعایت فاصله قانونی برای آنها مهیج باشد بنابراین رفتار پر خطر، خود به عنوان یک پاداش به حساب می‌آید (۱۰). در این مطالعه مشاهده شد که هر چه تجربه افراد در رانندگی بیشتر باشد، انجام رفتارهای حادثه آفرین بیشتر است. مطالعه دیگری نشان داد هر چه تجربه و مهارت رانندگان اتوبوس بیشتر باشد آهنگ وقوع حادثه برای آنان پایین تر می‌آید (۱۱).

در مطالعه حاضر بین سن و رفتار خطرناک در رانندگی ارتباط معنی‌داری مشاهده شد، بدین معنی که افراد جوان تر در مقایسه با افراد مسن رفتارهای مخاطره آمیز کمتری به هنگام رانندگی از خود نشان می‌دهند. Fernandes و همکاران عنوان کرده‌اند که به طور اختصاصی رانندگان جوان احتمال بیشتری دارد که با سرعت غیر قانونی رانندگی کنند، از خودروهای دیگر سبقت بگیرند، عدم رعایت فاصله استاندارد در رانندگان جوان بیشتر از رانندگان مسن گزارش شده است (۱۲).

همچنین در این مطالعه بین تعداد سال‌های رانندگی و میزان رفتارهای خطرناک ارتباط معنی‌دار پیدا شد بدین معنی که هر چه تجربه افراد بیشتر باشد میزان ارتکاب رفتارهای مخاطره‌آمیز بیشتر خواهد بود (جدول ۵).

جدول ۵: مقایسه میانگین رفتار خطرناک با تعداد سال‌های رانندگی

تعداد سال رانندگی	میانگین رفتار خطرناک	انحراف معیار	f	sig
یکسال	۳۷/۷۵	۸/۸۴		
۱-۲ سال	۴۴/۲	۲/۸۶		
۲-۵ سال	۴۲/۲۷	۵/۶۱	۵/۰۲	۰/۰۰۱
۵-۱۰ سال	۴۲/۱۲	۴/۹		
۱۰ سال به بالا	۴۴/۵۲	۵/۰۴		
جمع	۴۳/۴۵	۵/۲۶		

بحث و نتیجه گیری

گسترش فوق‌العاده تخلف رانندگی و تبعات زیان بار ناشی از آن باعث شده است این موضوع به عنوان یکی از مهم‌ترین مسائل اجتماعی کشور مورد توجه قرار گیرد.

براساس یافته‌های توصیفی تحقیق، نرخ تخلف رانندگی در بین رانندگان بسیار بالاست مثلاً ۶۹/۶ درصد عدم رعایت فاصله قانونی، ۳۴ درصد سرعت غیر مجاز و ۲۲ درصد سبقت غیر مجاز دارند، که با نتایج مطالعه Zangiabadi که بیشترین علل



رانندگی در حالت خستگی مرتبط باشد (۱۷). Fernandes و همکاران نیز معتقد بودند که صرفه‌جویی در وقت دلیل اصلی رانندگی در حالت خستگی رانندگان بود (۱۸). بر این اساس پیشنهاد می‌شود تخلف رانندگی به عنوان یک مسئله اجتماعی بیش‌تر مورد توجه محافل علمی کشور قرار گیرد.

بنابراین با توجه به نتایج مطالعه حاضر پیشنهاد می‌شود که یک برنامه‌ریزی اصولی جهت آموزش صحیح افراد جوان که در شرف دریافت گواهینامه هستند انجام و برنامه عملیاتی مناسبی جهت آموزشگاه‌های رانندگی تدوین گردد تا افراد بیشتر با قوانین راهنمایی و رانندگی آشنا شوند و کمتر مرتکب رفتارهای خطرناک در حین رانندگی شوند.

تقدیر و تشکر

این مقاله حاصل پایان‌نامه دانشجویی دوره کارشناسی ارشد آموزش بهداشت دانشکده بهداشت دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی شهید صدوقی یزد می‌باشد. بدین‌وسیله از ریاست محترم دانشکده بهداشت جناب آقای دکتر احرامپوش، سرهنگ قاسمی ریاست محترم اداره راهنمایی و رانندگی شهر یزد و کلیه شرکت‌کنندگان در این مطالعه و تمامی عزیزانی که به نوعی ما را یاری نمودند، تشکر و قدردانی می‌نمائیم.

Lee و همکاران نشان دادند که رانندگان جوان نسبت به رانندگان مسن بیشتر احتمال دارد که با سرعت غیرقانونی رانندگی کنند. همچنین سرعت غیرقانونی برای رانندگان جوان به عنوان یک منبع سرگرمی و وسیله‌ای برای بیرون ریختن خشم و عصبانیت بر رانندگان دیگر و خطرپذیری به حساب می‌آید (۱۳). Kanellaidis و همکاران سرعت غیرقانونی را علل اصلی تصادفات دانسته و این‌طور عنوان کردند که رانندگان برای رسیدن به موقع به مقصد با سرعت غیرقانونی رانندگی می‌کنند (۱۴). Job و همکاران در مطالعه‌ای سرعت را مهمترین رفتار خطرناک رانندگان دانسته و فواید و کارایی سرعت غیرقانونی پیروزی در رقابت‌ها، بیرون ریختن خشم و ناکامی، صرفه‌جویی در وقت، لذت بردن از سرعت زیاد و لذت بردن از خطر عنوان شده است (۱۵). در مطالعه حاضر ۱۷ درصد راننده‌ها عنوان کرده اند که در حالت خستگی رانندگی کرده‌اند. Nordbakke و همکارش اشاره کرده‌اند که در بیشتر موارد گزارش شده از رانندگی به هنگام خستگی و خواب‌آلودگی دلایلی از قبیل داشتن وقت ملاقات، رسیدن به موقع به مقصد و صرفه‌جویی در زمان دخالت داشته‌اند (۱۶). Adams و همکاران نیز معتقدند که صرفه‌جویی در زمان و راحتی ممکن است به طور اختصاصی با ادامه دادن به

References

- 1- Yunesian M, Moradi A. Knowledge, Attitude and Practice of drivers regarding traffic regulation in Tehran. School of public health and institute of public health research 2005; 3(3): 57-66.
- 2- Morowatisharifabad MA, Barkhordari A, Fallahzadeh H. predictors of unsafe Driving in yazd city based on protection motivation Theory in 2010. Ofogh-e-Danesh 2010; 18(1): 49-59.



- 3- Shams M, Rashidian A, Shojaeizade D, Majdzadeh R, Montazeri A. Taxi drivers' risky driving behaviors in Tehran: attitude, self report and observational behaviors. *Payesh* 2010; 9(4): 403-416
- 4- Yaghoubi H. The survey of The role of human factors in traffic accidents in Iran. *J andishe* 2000; 6(1): 60.
- 5- Alizadeh MB, Salehi Z. Cultural life style drivers instrument to explain their behavior in traffic (Case study: urban drivers Tabriz). *J promotional Rahvr* 2011; 8(15): 21.
- 6- Bagheri F, Sheikhol eslami A. An analysis of studies on factors affecting the occurrence of accidents in suburban factual. *J promotional Rahvr* 2011; 8(15): 94.
- 7- Ahmadi S. The relationship between gender and traffic. *J Traffic Manage Studies* 2011; 3(20): 13-24.
- 8- Zangiabadi A, Shiran GH, Geshtil KH. Causes of accidents on the highway (the study of urban freeways). *J promotional Rahvr* 2011; 9(17): 37-57.
- 9- Al-Ghaweel I, Mursi SA, Jack JP, Joel I. Factors affecting road traffic accidents in benghazi, libya. *J Family Community Med* 2009; 16(1): 7.
- 10- Prabhakar T, Lee SHV, Job RFS. Risk taking, optimism bias and risk utility in young drivers. *Proceeding of the road safety research and Enforcement conference*. Sydney, Australia: Roads and Traffic Authority of NSW 1996; 61-68.
- 11- Mohamadfam I, Golmohamadi R. Unsafe behaviors of drivers of buses in Hamadan. *Tabibe shargh* 2003; 5(4): 251-259.
- 12- Fernandes R, Job RF, Hatfield J. A Challenge to the assumed generalizability of prediction and countermeasure for risk driving: Different factors predict different risky driving behaviors. *J safety Res* 2007; 38: 59-70.
- 13- Lee SHV, Prabhakar T, Job RFS. Optimism bias, risk utility and risk taking on the road. *Report to the federal office of road safety*, Canberra 1993.
- 14- Kanellaidis G, Golias J, Zarifopoulos K. A survey of drivers, attitudes toward speed limit violations. *J safety Res* 1995; 26: 31-40.
- 15- Job RFS. The road user: The psychology of road safety. In J. Clark (Ed.), *Safe and mobile: introductory studies in traffic safety*. Armidale: EMU 1999.
- 16- Nordbakke S, Sagberg F. Sleepy at the wheel: Knowledge, symptoms and behaviour among car drivers. *Transportation Research Part F*. 2007; 10(1): 1-10.



17- Adams-Guppy J R, Guppy A. Speeding in relation to perceptions of risk, utility and driving style by British compony car drivers. *Ergonomics* 1995; 38: 2525-35.

18- Fernandes R, Hatfield J, Job S. A systematic investigation of the differential predictors for speeding, drink-driving, driving while fatigued, and not wearing a seat belt, among young drivers. *Transportation Research Part F* 2010; 13(3): 179–96.



The Study of Dangerous Behavior of Drivers in the Yazd City in 2013

Mazloomi SS(Ph.D)¹, Moradi M R(MS.c)², Fallahzade H(Ph.D)³, Zare Shahabadi A (Ph.D)⁴, Khoshakhlagh A H(MS.c)⁵, Barzegarpour V(MS.c)⁶

1. Professor, Social Determinants of Health Research Center, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences-Yazd, Iran
2. Corresponding Author: Msc student in Health Education, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences Yazd,Iran.
3. Associate Professor, Department of Biostatistics and Epidemiology, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences, Yazd, Iran.
4. Assistant Professor, Department of Sociology, Yazd university. Yazd, Iran
5. MS.c Student in occupational Health, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences Yazd,Iran.
6. MS.c Student in Health Education, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences Yazd,Iran.

Abstract

Introduction: driving violations rate in IRAN are very high and adverse consequences resulting from it has led that driving violations are one of the most important social issues in the country. Due to increasing violations in Iran in recent years, present study has attempted to examine risky driving behaviors.

Methods: This study was cross-sectional study. In this study, the target population was all light vehicle drivers in the Yazd city who have committed a traffic violation. The sample size for performing the study was 300 subjects. Sampling method was cluster. Data was collected using a questionnaire during the pilot study had proven the validity and reliability of different parts. After gathering, data was analyzed using spss18 software, Anova, T-test, correlation and regression.

Results: Participants in this study were 288 men and 12 women. Average age of subjects was 33.29 years that 49% of subjects, were in age group 18-30 years. 73 (24.3%) of subjects were single and 227 (75.7 percent) were married. High-risk behaviors are reported while driving, talking with other passengers (73.6 percent), consuming foodstuff (42.7 percent), unfasten the safety belt (38.7 percent) and talk on cell phone (36.7 percent), non-compliance gap length (27.4 percent), the illegal speed (34 percent), illegal overtaking (22 percent) and driving fatigue (17%). Between age and risky driving behaviors, there was an correlation that dangerous behavior is increased by increasing age. there was an relationship between driving experience and risky behavior.

Conclusions: Extraordinary expansion of driving offenses and its harmful consequences has made it as one of the country's most important social issues that should be considered. Therefore, it is recommended that driving offenses are more considered as a social problem in scientific public. According into the results of this study suggest that a systematic plan should be performed to train people about the traffic rules until to keep traffic under control.

Keywords: Dangerous behavior, drivers, Yazd