



بررسی عوامل مرتبط با ضعف انضباط در رانندگی رانندگان شهر یزد در سال ۱۳۹۳

نویسندگان: سید محمد باقر کمال الدینی^۱، طاهره رحیمی^۲، محمد عابدینی اردکانی^۳، مهدیه حسن رضائیان^۴، سید سعید مظلومی محمود آباد^۵

۱. دانشیار گروه ادبیات فارسی، دانشگاه پیام نور یزد

۲. نویسنده مسئول: دانشجوی دکتری آموزش بهداشت و ارتقاء سلامت، دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی شهید صدوقی یزد تلفن تماس: ۰۹۱۲۸۵۴۸۸۲۴ Email: t_rahimi20@yahoo.com

۳. دانشیار گروه علوم سیاسی، دانشگاه یزد

۴. دبیر آموزش پرورش اداره کل آموزش و پرورش یزد

۵. استاد مرکز تحقیقات عوامل اجتماعی مؤثر بر سلامت، دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی شهید صدوقی یزد

چکیده

مقدمه: حوادث راهنمایی و رانندگی از علل عمده مرگ و میر و جراحات و نیز به عنوان یک مشکل بهداشت عمومی در سطح جهانی شناخته می شوند. از میان عوامل متعددی که در بروز حوادث نقش دارند، رفتار مخاطره آمیز راننده به عنوان شایع ترین عامل ایجاد تصادفات می باشد. مطالعه حاضر با هدف بررسی عوامل مرتبط با ضعف انضباط در رانندگی رانندگان شهر یزد در سال ۱۳۹۳ صورت پذیرفته است.

روش بررسی: مطالعه حاضر یک مطالعه مقطعی است که بر روی ۳۷۳ راننده شهر یزد در سال ۱۳۹۳ صورت پذیرفته است. نمونه گیری با استفاده از روش در دسترس بود. داده ها توسط پرسشنامه محقق ساخته جمع آوری شده و به وسیله نرم افزار آماری SPSS ۱۶ با استفاده از آزمون های آماری همبستگی پیرسون، آنالیز واریانس یکطرفه، تی مستقل و رگرسیون خطی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند.

یافته ها: یافته های مطالعه نشان داد میانگین نمره رفتار پرخطر در بین رانندگان از حداکثر ۱۰۰ نمره، ۸۱/۴۱ بود و نگرش ریسک پذیری و خطر درک شده با رفتار پرخطر رانندگی همبستگی معنی داری داشتند ($0/01 <$ p). از بین متغیرهای وارد شده به مدل رگرسیونی نگرش ریسک پذیری و خطر درک شده توانستند ۳۵ درصد تغییرات رفتار پرخطر رانندگان را پیش بینی کنند. ($F=27/2, R=0/59, R^2=0/35$).

نتیجه گیری: نتایج مطالعه نشان داد رفتارهای پرخطر رانندگی تحت تأثیر عواملی چون نگرش ریسک پذیری و خطر درک شده راننده قرار دارد. بنابراین در نظر گرفتن این عوامل در مداخلات آموزشی ضروری می نماید.

واژه های کلیدی: نگرش ریسک پذیری، خطر درک شده، آگاهی، رفتار پرخطر رانندگی

طوع بهداشت

دو ماهنامه علمی پژوهشی

دانشکده بهداشت یزد

سال چهاردهم

شماره: ششم

بهمن و اسفند ۱۳۹۴

شماره مسلسل: ۵۴

تاریخ وصول: ۱۳۹۳/۱۲/۴

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۱۲/۱۸

تصادفات ترافیکی، چالش های بهداشت عمومی نگران کننده ای هستند که نیاز به اقدامات مؤثر و پایداری جهت پیشگیری دارند. این حوادث نه تنها باعث از دست رفتن سلامتی می گردند، بلکه با ایجاد تلفات قابل توجه، اقتصاد کشورها را تهدید می نمایند. طبق آمار سازمان بهداشت جهانی، این حوادث سالانه منجر به مرگ حدود یک میلیون و دویست و چهل هزار نفر و همچنین جراحات و صدمات وارده به ۲۰ تا ۵۰ میلیون نفر در سراسر جهان می گردند (۱). این حوادث به عنوان هشتمین علت مرگ در سراسر جهان و اولین علت مرگ برای نوجوانان و جوانان ۱۵-۲۹ ساله محسوب می گردند (۲). حوادث ترافیکی علت اصلی مرگ و میر در کاربران آسیب پذیر جاده شامل عابرین پیاده، دوچرخه سواران و موتور سواران جوان می باشد و از نظر جنسیتی، بیشتر مردان را درگیر می کنند (۳، ۴). طبق آمارهای موجود میزان مرگ و میر به علت حوادث ترافیکی در کشورهای کم درآمد و با درآمد متوسط، ۲۰/۲ مرگ در هر صد هزار نفر است، در حالی که این میزان، ۱۲/۶ نفر در کشورهای با درآمد بالا است. از آنجایی که بیش از ۹۰ درصد از تلفات این حوادث، متعلق به کشورهایی با درآمد پایین و یا با درآمد متوسط است؛ خانواده های کم درآمد بیشترین آسیب را در مواجهه با حوادث رانندگی با پرداخت هزینه های مستقیم درمانی و هزینه های غیر مستقیم مانند حقوق از دست رفته به علت غیبت از کار متحمل می شوند. در سطح ملی نیز صدمات راهنمایی و رانندگی منجر به هزینه های مالی قابل توجه، به ویژه برای اقتصادهای در حال توسعه می شود. در واقع چنین



برآورد شده که آسیب های ناشی از حوادث رانندگی، سالانه در حدود ۲-۱ درصد از تولید ناخالص ملی کشورهای کم درآمد و یا با درآمد متوسط یعنی بیش از صد میلیارد دلار را به خود اختصاص دهد (۵، ۶).

عوامل متعددی در بروز حوادث نقش دارند که از جمله آنها می توان به سرعت بیش از حد، سیستم حمل و نقل عمومی ناایمن، ترکیبی از وسایل نقلیه متنوع در جاده ها، مصرف مواد مخدر و الکل، عدم استفاده از اقدامات ایمنی (مانند بستن کمربند ایمنی)، سیستم محافظتی ضعیف وسیله نقلیه، قیمت پایین بنزین در برخی از کشورها، بیکاری، موتور سیکلت ارزان و ناایمن، و طراحی ضعیف جاده اشاره نمود (۷-۹).

در میان مجموعه عوامل منجر به وقوع حادثه، رفتار انسانی که با عناوین اعمال ناامن و خطاهای راننده شناخته می شوند شایع تر بوده و در بیش از ۹۵ درصد حوادث ترافیکی نقش ایفا می نماید (۱۰). در مطالعه شمس و همکاران، ۴۹/۶ درصد از رانندگان تاکسی مورد مطالعه، گزارش کردند که همیشه یا بیشتر اوقات رفتار پرخطر رانندگی داشته و سه رفتار خطرناک سبقت غیر مجاز (۳۲/۷ درصد)، رعایت نکردن فاصله مناسب با خوردو جلویی (۷۷/۱ درصد) و رانندگی نکردن بین خطوط (۵۹/۹ درصد) شایع تر از سایر رفتارها مشاهده شد (۱۱).

رفتار پرخطر رانندگی خود تحت تأثیر سه عامل نگرش ریسک پذیری، خطر درک شده و آگاهی از قوانین و مقررات قرار می گیرد (۱۲ و ۱۳). نگرش ریسک پذیری اشاره به نگرش راننده در مورد رانندگی به شیوه ای است که قوانین راهنمایی و رانندگی را



روش بررسی

این مطالعه یک مطالعه مقطعی است که با هدف بررسی عوامل مرتبط با ضعف انضباط در رانندگی رانندگان شهر یزد در سال ۱۳۹۳ صورت پذیرفته است. حجم نمونه با توجه به نتایج برگرفته از یک مطالعه مقدماتی، با اطمینان ۹۵ درصد و دقت ۵ درصد با استفاده از فرمول $(n = Z^2 \sigma^2 / d^2)$ ، ۳۳۹ در نظر گرفته شد که با احتمال ۱۰ درصد عدم پاسخگویی در مجموع ۳۷۳ نفر محاسبه شد.

نمونه گیری با استفاده از روش در دسترس بود. بدین منظور برای جمع آوری اطلاعات به مراکز تجمع رانندگان و یا افراد عادی مراجعه شد. معیارهای ورود به مطالعه شامل سکونت در شهر یزد، داشتن سواد خواندن و نوشتن، سپری شدن حداقل یک سال از زمان اخذ گواهینامه و رضایت داوطلبانه برای شرکت در پژوهش بود.

ابزار گرد آوری داده ها، پرسشنامه محقق ساخته و دارای دو بخش بود. بخش اول شامل مشخصات دموگرافیک با ۸ سؤال (شامل سن، جنس، تحصیلات، شغل، وضعیت تأهل، میزان درآمد، سابقه جرمه و تصادف در سال گذشته) و بخش دوم شامل سؤالات مربوط به رفتار پرخطر با ۲۰ سؤال (مانند هر چند وقت یک بار با سرعت بیش از حد مجاز در محدوده شهری رانندگی می کنید؟) آگاهی با ۴ سؤال (مانند فاصله طولی شما با اتومبیل جلویی با سرعت ۱۵ کیلومتر بر ساعت باید چند متر باشد؟)، نگرش ریسک پذیری با ۱۶ سؤال (مانند اگر ماشینم از نظر فنی نقص داشته باشد باز هم با آن رانندگی می کنم) و خطر درک شده با ۷ سؤال (مانند احتمال اینکه تا سال آینده در تصادفات

نقض نمی کند؛ اما افزایش خطر تصادف را در پی دارد (۱۴). خطر درک شده دارای رابطه ای معکوس با رفتار رانندگی پرخطر است. بدین معنی که هر اندازه فرد درک بیشتری از خطرات و تهدیدات ناشی از رانندگی ناایمن داشته باشد، به احتمال کمتری شیوه رانندگی پرخطر را در پیش گرفته و به نقض قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی مبادرت می ورزد. خطر درک شده به عواملی نظیر تفاوت های سنی، اختلافات فرهنگی، جنسیت و تجربه رانندگی و مواجهه با خطر بستگی دارد (۱۷-۱۵).

مطالعه Machin و Sankey نشان می دهد نگرش ریسک پذیری بالا و همچنین ادراک پایین از خطر با افزایش رفتارهای خطرناک رانندگی در رانندگان همراه است (۱۸). آگاهی از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از دیگر مؤلفه های تأثیرگذار بر رفتارهای رانندگی است که افزایش آن باعث کاهش رفتارهای پرخطر می شود. یونسیان و مرادی در مطالعه خود میزان آگاهی رانندگان در مورد مقررات راهنمایی و رانندگی را ۶۷/۷ درصد بیان کرده و آن را با سن راننده مرتبط می دانند (۱۹). Zhang و همکاران پیشنهاد می کنند که رفتارهای پرخطر و نگرش نامناسب در رانندگی ممکن است بازتابی از آگاهی ضعیف رانندگان در مورد علایم و قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی باشد (۲۰).

در حال حاضر مطالعات اندکی در داخل کشور به بررسی رفتارهای پرخطر رانندگی با توجه به سه عامل ذکر شده پرداخته است. مطالعه حاضر با هدف بررسی عوامل مرتبط با ضعف انضباط در رانندگی رانندگان شهر یزد در سال ۱۳۹۳ صورت پذیرفته است.



مستقل، آنالیز واریانس یکطرفه و رگرسیون خطی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند. در مطالعه حاضر $p < 0.05$ به عنوان سطح معنی داری در نظر گرفته شد.

یافته ها

مطالعه حاضر بر روی ۳۷۳ راننده شهر یزد صورت پذیرفت که در میان آنها ۳۲۴ نفر مرد (۸۶/۹۰ درصد) و مابقی زن بودند. جوان ترین راننده ۱۹ سال و مسن ترین آنها ۸۰ سال داشت. میانگین سنی کل شرکت کنندگان $31/28 \pm 10/55$ سال و میانگین تعداد سال های رانندگی در میان رانندگان $8/64 \pm 10/42$ سال بود. اکثر رانندگان (۶۴/۶۰ درصد) متأهل و شغل بیشتر رانندگان (۳۴ درصد) شغل آزاد بیان شد. تحصیلات دانشگاهی با $49/90$ درصد بیشترین میزان تحصیلات را به خود اختصاص داد. میزان درآمد در $81/20$ درصد افراد پایین تر از یک میلیون تومان گزارش شد. در بین عوامل مرتبط با رانندگی ۲۲۷ نفر (۶۰/۹۰ درصد) از رانندگان شهر یزد، سابقه جریمه راهنمایی و رانندگی در سال گذشته را گزارش کردند که از بین آنها $36/10$ درصد علت جریمه شان را سرعت غیر مجاز عنوان نمودند.

نتایج ۱ توزیع فراوانی، مشخصات دموگرافیک و برخی عوامل مرتبط رانندگی را در رانندگان شهر یزد در جدول ۱ اشاره شده است. نتایج آزمون آنالیز واریانس نشان داد رفتار پرخطر در بین گروه های سنی مختلف رانندگان دارای تفاوت آماری معنی دار می باشد. بدین صورت که با افزایش سن، رفتار پرخطر رانندگی نیز افزایش معنی داری می یافت ($p = 0/010$). همچنین طبق نتایج

راهنمایی رانندگی مجروح شوم وجود دارد) و در پایان پرسشنامه یک سؤال تشریحی بود که از رانندگان می خواست تا ۵ اولویت مهم برای علت عدم رعایت انضباط در رانندگی در سطح شهر یزد را از دیدگاه خودشان بیان کنند. سؤالات مرتبط با رفتار پرخطر، نگرش ریسک پذیری و خطر درک شده بر اساس طیف لیکرتی از ۱ (کاملاً موافقم) تا ۵ (کاملاً مخالفم) اندازه گیری شد. برای سؤالات آگاهی به هر پاسخ صحیح ۱ امتیاز و به پاسخ غلط امتیازی تعلق نمی گرفت. امتیازدهی سؤال اولویت ها از نگاه رانندگان، به این ترتیب بود که به اولویت های ذکر شده به ترتیب از اولویت اول تا پنجم، ۵ تا ۱ امتیاز تعلق می گرفت.

اعتبار پرسشنامه به وسیله مطالعه منابع علمی موجود و استفاده از نظرات حاصل از پانل متخصصین آموزش بهداشت تعیین شد. پایایی پرسشنامه از طریق محاسبه ضریب برای سؤالات رفتار پر خطر، نگرش ریسک پذیری و خطر درک شده و روش آزمون مجدد برای سؤالات آگاهی بود. ضریب همبستگی حاصل از آزمون مجدد برای سؤالات آگاهی ($r = 0/77$) و مقدار ضریب آلفای کرونباخ برای سؤالات رفتار پرخطر $0/81$ ، نگرش ریسک پذیری $0/76$ و خطر درک شده $0/70$ بود. در مرحله اجرا پرسشگر در مراکز مد نظر حضور یافته و هدف مطالعه برای مراجعین بیان شد. پس از کسب رضایت نمونه ها، پرسشنامه در بین آنها توزیع و مدت زمان لازم برای پاسخگویی (۲۰ دقیقه) به آن اختصاص یافت. در نهایت داده های جمع آوری شده وارد نرم افزار ۱۶ SPSS و با استفاده از آزمون های آماری همبستگی پیرسون، تی



مطابق با نتایج آزمون آماری تی مستقل، رفتار پرخطر در رانندگان با سابقه جریمه ($p=0/024$) و سابقه تصادف در سال گذشته ($p=0/003$) دارای تفاوت معنی دار آماری بود. همچنین طبق نتایج این آزمون رفتار پرخطر در افراد مجرد و متأهل تفاوت معنی دار آماری داشت ($p=0/001$) در حالی که بین رفتار پرخطر رانندگی در مردان و زنان مورد مطالعه تفاوت معنی دار آماری مشاهده نشد ($p=0/117$).

این آزمون در رانندگانی با شغل آزاد ($p=0/001$) و تحصیلات کمتر از دیپلم میزان رفتار پرخطر رانندگی به طرز معناداری بیشتر مشاهده شد ($p=0/001$). نتایج آزمون آنالیز واریانس در مورد رفتار پرخطر رانندگی در بین گروه های مختلف رانندگان با سابقه رانندگی تفاوت آماری معنی داری را نشان داد، به طوری که هرچه سابقه رانندگی افزایش می یافت میانگین نمره رفتار پرخطر هم بیشتر می شد ($p=0/012$) (جدول ۱).

جدول ۱: توزیع فراوانی مطلق و نسبی، مشخصات دموگرافیک و برخی عوامل مرتبط با رانندگی را در رانندگان شهر یزد ($n=373$)

مقدار P	درصد	فراوانی	متغیر
0/010	37	138	کمتر از 25 سال
	37/3	139	25-34 سال
	14/2	53	35-44 سال
	11/5	43	45 سال و بیشتر
0/001	17/7	66	پایین تر از دیپلم
	32/4	121	دیپلم
	49/9	186	دانشگاهی
0/001	26/8	100	کارمند
	34	127	کارگر
	11	41	آزاد
	15	56	دانشجو
	3/2	12	بازنشسته
	7	26	راننده
	3	11	خانه دار
	30/8	115	کمتر از 5 سال
0/012	38/2	143	5-9 سال
	30/8	115	10 سال و بیشتر
	60/9	227	بلی
0/024	39/1	146	خیر
	16/1	60	بلی
0/003	83/9	313	خیر
			سابقه تصادف در سال گذشته



خطر درک شده توانستند ۳۵ درصد از تغییرات رفتار پرخطر رانندگان را پیش بینی کنند (جدول ۳).

اولویت بندی علل عمده عدم رعایت انضباط در رانندگی در سطح شهر از دیدگاه رانندگان نشان داد پنج اولویت اول علت عدم رعایت انضباط رانندگی به ترتیب شامل نبودن فرهنگ در رانندگی (۱۵/۱۳ درصد)، خیابان های نامناسب (۱۴/۹۷ درصد)، عجله و شتاب (۹/۷۷ درصد)، عدم اطلاع رانندگان از مقررات (۹/۴۹ درصد) و نبود نظارت پلیس راهنمایی رانندگی (۶/۷۵ درصد) می باشند.

نتایج میانگین و انحراف معیار نمره رفتار پرخطر، نگرش ریسک پذیری، خطر درک شده و آگاهی در جدول ۲ اشاره شده است. نتایج آزمون همبستگی پیرسون نشان داد بین رفتار پرخطر رانندگی و نگرش ریسک پذیری ($r = 0/55, p = 0/001$) و خطر درک شده ($r = -0/20, p = 0/001$) ارتباط آماری معنی داری وجود داشت در حالی که بین رفتار پرخطر و آگاهی ($r = 0/273, p = 0/05$) به لحاظ آماری همبستگی معنی داری مشاهده نشد. نتایج آنالیز رگرسیون برای پیش بینی کننده های رفتار پرخطر در رانندگان شرکت کننده در مطالعه نشان می دهد که از بین متغیرهای وارد شده به مدل رگرسیونی نگرش ریسک پذیری و

جدول ۲: میانگین و انحراف معیار نمره رفتار پرخطر، نگرش ریسک پذیری، خطر درک شده و آگاهی در رانندگان شهر یزد ($n = 373$)

متغیر	میانگین	انحراف معیار	محدوده نمره قابل کسب
رفتار پرخطر	۸۱/۴۱	۱۱/۱۴	۲۰ - ۱۰۰
نگرش ریسک پذیری	۵۹/۸۵	۸/۳۴	۱۶ - ۸۰
خطر درک شده	۲۵/۱۳	۳/۶۶	۷ - ۳۵
آگاهی	۱/۱۰	۱/۰۴	۰ - ۴

جدول ۳: آنالیز رگرسیون خطی برای پیش بینی کننده های رفتار پرخطر در رانندگان شهر یزد ($n = 373$)

متغیر	R^2	SE	Beta	P
رفتار پرخطر	۰/۳۵			
نگرش ریسک پذیری		۰/۰۵	۰/۵۵	۰/۰۰۱*
خطر درک شده		۰/۰۹	-۰/۲۱	۰/۰۰۱*

$$(p < 0/001, F = 27/24, R^2 = 0/35)$$

* $p < 0/05$ سطح معنی داری

**بحث و نتیجه گیری**

رفتارهای پرخطر رانندگی عامل مهمی در وقوع تصادفات راهنمایی و رانندگی هستند و اصلاح چنین رفتارهایی با در نظر گرفتن عوامل مؤثر بر آن تا حد زیادی باعث کاهش حوادث ترافیکی و پیامدهای ناشی از آن خواهد شد (۲۱). مقوله رفتار رانندگان جدا از اینکه یک موضوع روانشناختی محسوب می گردد، وقتی در جامعه فراوان باشد از دیدگاه اجتماعی نیز مورد تحلیل قرار گرفته و باید به عنوان یک مسئله جامعه شناختی برای آن برنامه ریزی سیستماتیک و جامعی صورت گیرد. مطالعات مختلف نقش سه عامل خطر درک شده، نگرش ریسک پذیری و آگاهی از قوانین مقررات راهنمایی و رانندگی را در بروز رفتارهای پرخطر و ضعف انضباطی در رانندگان اساسی می دانند (۱۲، ۱۳). اگرچه توانایی درک و پیش بینی عوامل مرتبط با رانندگی خطرناک در بهبود ایمنی ترافیک ضروری است، با این حال هنوز هم شکاف هایی در درک از رفتار رانندگی خطرناک وجود دارد و مطالعات با استفاده از ابزار متفاوت و از زوایایی گوناگون به آن پرداخته اند. نتایج این مطالعه نشان داد که ارتباط معنی داری بین خطر درک شده و نگرش ریسک پذیری با رفتار پرخطر رانندگی در رانندگان متخلف دارد و این دو عامل ۳۵ درصد از واریانس رفتار را به خود اختصاص داده و به توضیح رفتارهای پرخطر رانندگی کمک می نمایند. مطالعه Ulleberg و Rundmo نشان داد دو متغیر نگرش ریسک پذیری و انسان دوستی می توانند ۶۸ درصد از کل واریانس رفتار پرخطر رانندگی را شرح دهند؛ اما خطر درک شده نتوانست به عنوان یک

پیشگویی کننده عمل نماید. در واقع در این مطالعه افراد با حس انسان دوستی بالاتر و نگرش ریسک پذیری کمتر رفتارهای ترافیکی ایمن تری را گزارش نموده اند (۲۲). مطالعات دیگری وجود دارند که رفتار رانندگی را با استفاده عوامل دیگر مورد پیشگویی قرار داده اند. در مطالعه آشوغ و همکاران (۲۳) قصد انجام رفتارهای ایمن و کنترل رفتاری درک شده به عنوان عوامل مرتبط با رفتار رانندگی ذکر شدند و توانستند ۱۵ درصد از واریانس تغییرات رفتار رانندگی ایمن را در رانندگان شهر بندر عباس پیش گویی کنند. همچنین نتیجه مطالعه مروتی شریف آباد و همکاران (۲۴) نشان داد کارآمدی پاسخ درک شده، شدت درک شده، هزینه درک شده و ترس می توانند ۳۶/۵ درصد از واریانس رانندگی غیر ایمن را تبیین نمایند.

در مطالعه حاضر نگرش ریسک پذیری پیش گویی کننده مهم تری برای رفتار پرخطر رانندگان متخلف بود. مطالعه های متعددی از رابطه بین رفتار پرخطر رانندگی و افزایش نگرش ریسک پذیری حمایت می کنند (۲۵ و ۲۴، ۱۴). یافته های مطالعه Lucidi و همکاران نشان می دهد که نگرش مثبت به ایمنی ترافیک به طور منفی در ارتباط با رانندگی مخاطر آمیز بوده و به خوبی می تواند آن را پیش بینی نماید (۲۶). در این مطالعه خطر درک شده دارای همبستگی منفی با رفتار پرخطر رانندگی بود، یعنی هرچه میزان درک از خطر افزایش یابد احتمال رفتار پرخطر کاهش می یابد. مطالعات متعددی نیز وجود دارند که قویا رابطه بین خطر درک شده و رفتار پرخطر رانندگی را تأیید می کنند (۲۵، ۱۴). همچنین مطالعه حاضر میزان آگاهی از قوانین و مقررات راهنمایی و



رابطه آماری معنی دار بودند، ولی رفتار پرخطر در دو جنس تفاوت آماری معنی داری نداشت. این امر اشاره به این دارد که بر خلاف سال های گذشته روند افزایشی تخلفات رانندگی در ایران بدون تفاوت های جنسیتی در حال وقوع است و باید مورد توجه مسئولین امر قرار گیرد. نکته حائز اهمیت اینکه اگرچه ممکن است در برخی مطالعات رفتارهای پرخطر مرتبط با جنس نباشند ولی جنسیت راننده بر نوع حادثه تأثیرگذار است. نتایج تحقیقات نشان می دهند مردان و زنان تفاوتی را در تصادف با یک وسیله نقلیه نشان نمی دهند اما احتمال کمتری وجود دارد که مردان درگیر تصادفاتی با چند وسیله نقلیه شوند (۳۲). در مطالعه حاضر در میان رانندگانی با سن ۴۵ سال و بالاتر میانگین نمره رفتارهای پرخطر بیشتر مشاهده شده است. مشابه این مطالعه در مطالعه Laapotti نیز افزایش رفتارهای پرخطر رانندگی با افزایش سن همراه بوده است (۳۳). ولی مطالعه انجام شده توسط مروتی و همکاران (۲۴) نشان داد افراد جوان تر در مقایسه با افراد مسن احتمال بیشتری دارد که رفتارهای مخاطره آمیزی در هنگام رانندگی نشان دهند و نیز رفتارهای مخاطره آمیز در مردان بیش از زنان گزارش شد. از آنجایی که شواهدی وجود دارند که از سن به عنوان یک پیش گویی کننده قوی در میزان شدت حوادث و تصادفات یاد می کنند (۲۰، ۱۳)، مداخلات آموزشی در گروه های سنی مختلف مقتضی می نماید. در مطالعه حاضر در بررسی رفتار پرخطر رانندگی بر حسب وضعیت تأهل مشاهده شد و بر خلاف مطالعه زمانی و همکاران (۳۴) رانندگان متأهل یزدی از نمره رفتار پرخطر بالاتری برخوردار بودند. در رانندگانی که دارای تحصیلات کمتر از دیپلم

رانندگی نامناسب بود به طوری که رانندگان تنها ۲۵ درصد از اطلاعات لازم را از سؤالات مرتبط با قوانین راهنمایی رانندگی کسب نمودند. در مطالعه Hassen و همکاران بیش از یک چهارم رانندگان میزان آگاهی کمتر از حد پایه در مورد علائم راهنمایی و رانندگی داشتند (۲۷). علاوه بر این آگاهی با رفتار پرخطر رابطه معنا داری نشان نداد که بر خلاف نتیجه مطالعه Charlton می باشد (۲۸). Dinh-Zarr و همکاران بر اهمیت استراتژی های آموزشی به منظور افزایش آگاهی و پایبندی به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، اقدامات ایمنی و خطرات ناشی از وسایل نقلیه تأکید می کنند (۲۹).

برای پیشگیری از ضعف انضباط در رانندگی علاوه بر فرهنگ سازی در خصوص افزایش خطر درک شده در رانندگی نامناسب و زمینه سازی شناختی برای کاهش ریسک پذیری در رانندگان می توان از تئوری رویکرد فرآیند عمل بهداشتی نیز استفاده نمود. طبق این رویکرد که از ترکیب تئوری تصمیم و تئوری شناخت اجتماعی حاصل شده است تمایزی بین فرآیندهای ترغیبی قبل از قصد و فرآیندهای تصمیمی پس از قصد وجود دارد. در مرحله ترغیبی اولیه، فرد قصد عمل را توسعه می دهد. در این مرحله درک خطر به تنهایی کافی نیست و در عوض پیامد مثبت (اگر کلاه ایمنی یا کمربند را به کار گیرم خطر مرگم کاهش می یابد) و به علاوه باور توانایی در انجام عمل (من قادر به کنترل سرعت در هر شرایطی هستم) نقش اساسی دارد (۳۱، ۳۰).

در مطالعه حاضر از میان متغیرهای دموگرافیک سن، وضعیت تأهل، شغل، تحصیلات و سابقه رانندگی با رفتار پرخطر دارای



سرمایه فرهنگی در جامعه، می توان انتظار داشت تعداد تصادفات راهنمایی و رانندگی کاهش یابد (۳۷). خیابان های نامناسب، عجله و شتاب، عدم اطلاع رانندگان از مقررات و نبود نظارت پلیس راهنمایی رانندگی از سایر اولویت های ذکر شده توسط رانندگان شرکت کننده در مطالعه بودند. باید آگاه بود که اقدامات و مداخلات جهت افزایش نگرش مثبت و ادراک از خطر، بدون وجود ایمنی و ساختار مناسب برای جاده ها و مسیرهای رانندگی با شکست روبرو خواهند شد (۲۲).

با توجه به نتایج مطالعه باید ذکر نمود که با توجه به آمار بالای حوادث ترافیکی در کشورمان، لزوم مداخلات در مورد مسائل ایمنی برای رانندگان از اولویت برخوردار است. اصلاح رفتارهای پرخطر رانندگی، می تواند بر این اساس باشد که نگرش به ریسک پذیری و درک نامناسب از پیامدها و عواقب مخاطره آمیز یک رفتار بر رفتارهای مخاطره آمیز تأثیر دارد. بنابراین اقدامات در این زمینه بایستی در جهت طراحی و اجرای مداخلات تغییر رفتاری با رویکرد چند سطحی و همه جانبه باشد تا بتواند علاوه بر افزایش آگاهی موجود با استفاده از کانال های مختلف آموزشی، ارتباطی و تبلیغاتی ممکن، تغییراتی در نگرش و ادراکات افراد حاصل کند. رفتار ایمن در رانندگی باید توسط سازو کارهای مبتنی بر دیدگاه جامعه شناسی، از مقبولیت و پذیرش اجتماعی برخوردار و به صورت یک ارزش فرهنگی برای رانندگان تلقی شود. بهبود وضعیت خیابان ها و جاده ها و خطوط حمل و نقل شهری و نیز شیوه صحیح نظارت پلیس راهنمایی و رانندگی از سایر اقدامات لازم در این راستا می باشند.

بودند رفتارهای مخاطره آمیز دارای نمره بالاتری بود. این در حالی است که مطالعات نشان می دهند افراد با سطح تحصیلات بالاتر، سبقت گرفتن و سرعت های بالای خود را بیشتر گزارش می کنند. همچنین افراد تحصیل کرده بیشتر از کمربند ایمنی استفاده می نمایند (۳۵).

طبق یافته های این مطالعه ۶۰ درصد رانندگان سابقه جریمه در سال گذشته را داشتند و ۱۶ درصد نیز حداقل یک بار در سال گذشته تصادف کرده بودند هر دو عامل با رفتار پرخطر رانندگی آنها در ارتباط بود. در مطالعه Hassen نیز اکثریت رانندگان حاضر در مطالعه (۸۸/۶ درصد) حداقل یک بار در سال گذشته حد مجاز سرعت رانندگی توصیه شده بود و ۱۸ درصد آنها تجربه جریمه در یک سال گذشته را داشتند. به علاوه ۷۷ درصد از وسایل نقلیه رانندگان این مطالعه حداقل یک بار تصادف کرده بودند و سابقه جریمه و سابقه تصادف در رانندگان با رفتار غیر ایمن آنان در ارتباط بود (۲۷).

رانندگان شهر یزد در مطالعه حاضر، عدم فرهنگ در رانندگی را اولین دلیل رعایت نکردن نظم در رانندگی عنوان کردند. شواهدی وجود دارند که نشان می دهند هر کشور علاوه بر مشکلات جهانی رانندگی مانند سرعت بالا، دارای مشکلات مخصوص به خود در زمینه فرهنگ راهنمایی و رانندگی است. بنابراین، در اینجا مقررات فرهنگی خاصی نیاز است تا در قوانین و الزامات مرتبط با یک شهر یا کشور لحاظ گردد (۳۶). یافته های مطالعه علیزاده اقدم و صالحی نشان می دهد که بین سرمایه فرهنگی و تعداد تصادفات رانندگی رابطه معنادار و معکوسی وجود دارد. یعنی با افزایش



تشکر و قدردانی

بدینوسیله از اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی در خصوص حمایت همه جانبه از انجام این پروژه تقدیر و تشکر می گردد. همچنین از همکاری نیروی انتظامی نیز در جهت همکاری در انجام این پروژه تشکر می گردد.

References

- 1-Peden M, Scurfield R, Sleet D, Hyder AA, Jarawan E, Mather CP, et al. World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization; 2004:3-4.
- 2-Toroyan T. Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action. Geneva: World Health Organization; 2013:1.
- 3-Stimpson JP, Wilson FA, Muelleman RL. Fatalities of pedestrians, bicycle riders, and motorists due to distracted driving motor vehicle crashes in the U.S., 2005–2010. Public Health Rep 2013; 128 (6):436-42.
- 4-Zhu M, Zhao S, Coben JH, Smith GS. Why more male pedestrians die in vehicle-pedestrian collisions than female pedestrians: A decompositional analysis. Inj Prev 2013; 19(4): 227-31.
- 5-McAndrews CA. Road safety in the context of urban development in Sweden and California [submitted for degree of PhD]. University of California: Berkeley. 2010.
- 6- Jacobs G, Thomas AA, Astrop A. Estimating global road fatalities. Crowthorne: Transport Research Laboratory; 2000:445.
- 7-Aarts L, van Schagen I. Driving speed and the risk of road crashes: A review. Accid Anal Prev 2006; 38(2): 215-24.
- 8-Hyder AA, Peden M. Inequality and road-traffic injuries: call for action. Lancet 2003; 20 (362): 2034-5.
- 9-Bekibele ChO, Fawole OI, Bamgboye AE, Adekunle, LV, Ajav R, Baiyeroju AM. Risk factors for road traffic accidents among drivers of public institutions in Ibadan, Nigeria. Afr J health Sci 2007; 14 (3):137-42.
- 10-Petridou E, Moustaki M. Human factors in the causation of road traffic crashes. Eur J Epidemiol 2000; 16(9):819-26.
- 11-Shams M, Rashidian A, Shojaeizadeh D, Majdzadeh SR, Montazeri A. Risky driving behaviors among taxi drivers in Tehran: attitude, behavior, self-report and observational. Payesh 2010; 9(4): 403-16. [Persian]



- 12-Jorgensen SH, Abane AM. A comparative study of urban traffic accidents in developing and developed countries: Empirical observations and problems from Trondheim (Norway) and Accra (Ghana). *Bull Ghana Geogr Assoc* 1999; 21: 113-28.
- 13-Evans L. *Traffic Safety*. 1nd ed. Bloomfield Michigan: Science Serving Society; 2004:412-25.
- 14-West R, Hall J. The role of personality and attitudes in traffic accident risk. *Appl Psychol* 1997; 46 (3): 253-4.
- 15-Nancy R, Kelly P. Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception. *Accid Anal Prev* 2011; 43 (3): 923-31.
- 16-Sivak M, Soler J, Trankle U. Cross-cultural differences in driver self-assessment. *Accid Anal Prev* 1989; 21(4): 371-5.
- 17-Sagberg F, Bjornskau T. Hazard perception and driving experience among novice drivers. *Accid Anal Prev* 2006; 38 (2): 407-14.
- 18-Machin MA, Sankey KS. Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions and driving behavior. *Accid Anal Prev* 2008; 40 (2): 541-7.
- 19-Yunesian M, Moradi A. Knowledge, attitude and practice of drivers regarding traffic regulations in Tehran. *SJSPH* 2004; 3(3):57-66. [Persian]
- 20-Zhang W, Huang YH, Roetting M, Wang Y, Wei H. Driver's views and behaviors about safety in china-what do they not know about driving? *Accid Anal Prev* 2006; 38(1): 22-7.
- 21-Nabi H, Rachid Salmi L, Lafont S, Chiron M, Zins M, Lagarde E. Attitudes associated with behavioral predictors of serious road traffic crashes: results from the GAZEL cohort. *Inj Prev* 2007; 13(1): 26-31.
- 22-Ulleberg P, Rundmo T. Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behavior among young drivers. *Saf Sci* 2003; 41 (5): 427-43.
- 23-Ashoogh M, Aghamolaei T, Ghanbarnejad A, Tajvar A. Utilizing the theory of planned behavior to prediction the safety driving behaviors in Truck drivers in Bandar Abbas in 2013. *J Health Educ HealthPromot* 2014; 1(3): 5-14. [Persian]
- 24-Morowatisharifabad MA, Momeni M, Barkhordari A, Fallahzadeh H. Predictors of unsafe driving in Yazd city, based on protection motivation theory in 2010. *Q Horizon Med Sci* 2012; 17(4):49-59. [Persian]



- 25-Parker D. Changing drivers' attitudes to speeding: Using the theory of planned behavior. Buckingham: Open University Press; 2002: 138-52.
- 26-Lucidi F, Mallia L, Lazuras L, Violani C. Personality and attitudes as predictors of risky driving among older Drivers. *Accid Anal Prev* 2014; 8 (72): 318-24.
- 27-Hassen A, Godesso A, Abebe L, Girma G. Risky driving behaviors for road traffic accident among drivers in Mekele city, Northern Ethiopia. *BMC Res Notes* 2011; 13 (4): 535-41.
- 28-Charlton SG. Perceptual and attentional effects on drivers' speed selection at curves. *Accid Anal Prev*. 2004; 36 (5):877-84.
- 29-Dinh-Zarr TB, Sleet DA, Shults RA, Zaza S, Elder RW, Nichols JL, et al. Reviews of evidence regarding interventions to increase the use of safety belts. *Am J Prev Med* 2001; 21 (4): 48-65.
- 30-Schwarzer R. Self-regulatory process. *J Health Psych* 1999; 4(2): 115-27.
- 31-Schwarzer R. Modeling health behavior change: How to predict and modify the adoption and maintenance of health behaviors. *Appl Psychol* 2008; 57(1): 1-29.
- 32-Bayam E, Liebowitz J, Agresti W. Older drivers and accidents: A Meta analysis and data mining application on traffic accident data. *Expert Syst Appl* 2005; 29(3): 598-629.
- 33-Laapotti S, Keskinen E, Hatakka M, Katila A. Novice drivers' accidents and violations: A failure on higher or lower hierarchical levels of driving behavior. *Accid Anal Prev* 2001; 33(6): 759-69.
- 34-Zamani Alavijeh F, Niknami Sh, Mohamadi E, Montazeri A, Ahmadi F, Ghofranipoor F, et al. Iranian motorcyclists' personal experiences of risky riding. *Behbood Sci Res J* 2008; 12(3): 271-86. [Persian]
- 35-Kheirabadi Gh, Bolhari J. Role of human factors in road accidents. *J Res Behav Sci* 2012; 10 (1): 69-78. [Persian]
- 36-Ozkan T, Lajunen T, Chliaoutakis J, Parker D, Summala H. Cross-cultural differences in driving behaviours: A comparison of six countries. *Accid Anal Prev* 2005; 38(5):1011-8.
- 37-Alizadeh M, Salehi Z. Cultural life style of drivers, a means to determine their traffic behavior case study: Urban drivers of Tabriz. *Rahavard* 2011; 8(15): 21-40. [Persian]



Factors Related Lack of driving discipline among Yazd City Drivers in 2014

Kamaledini MB (Ph.D)¹, Rahimi T(Ph.D)², Abedini Ardakani M(Ph.D)³, HassanRezaee M(BS)⁴
Mazloomimahmodabad SS (Ph.D)⁵

1. Associated Professor, Department of Persian Literature, Yazd Payame Noor University
2. Corresponding Author: PhD student in Health Education and promotion, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences, Yazd, Iran
3. Associated Professor of Political Sciences, Yazd University
4. Secre Tary of Eduction
5. Professor, Social Determinants of Health Research Center, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences, Yazd, Iran.

Abstract

Introduction: Traffic accidents are recognized the main causes of fatalities and injuries, as well as a worldwide public health problem. Among the many factors that contribute to accidents, risky behavior is the most common cause of them. This study aimed to investigate factors related lack of driving discipline among Yazd city drivers in 2014.

Methods: This study is a cross-sectional study has been performed on 373 drivers of Yazd in 2014. The sampling method was convenience. Data were collected by questionnaire and analyzed with SPSS₁₆ software, using Pearson correlation tests, ANOVA, t-test and linear regression analysis.

Results: The data showed that average score of high-risk behavior was 81.41 and risk-taking attitudes and perceived risk were correlated with risky driving behavior significantly ($p < 0.001$). Among the variables entered into the regression model, risk-taking attitudes and risk perception could predict 35 percent of variance of risky behavior. ($F = 27.2$, $R = 0.59$, $R^2 = 0.35$)

Conclusion: The results show that risky behaviors have influenced by risk-taking attitudes and perceived risk driving. So it is necessary to consider these factors in educational interventions.

Keywords: lack of discipline driving, risk-taking attitudes, knowledge, perceived risk