



عباسی اصل، مجتبی؛ طهماسبی، سیامک؛ جوادی، سید محمد حسین؛ کریم پور وظیفه خورانی، علیرضا؛ ادیسی، فروغ؛ سلطانی، اسماعیل؛ هاشمی رزینی، سعدالله؛ رحمانی، نادر؛ کریملو، فریبا (۱۳۹۶). بررسی رابطه سبک زندگی رانندگان جوان تهرانی با تصادفات رانندگی. *روانشناسی و علوم رفتاری*. ۷(۱)، ۲۰-۵. DOI: 10.22067/ijap.v7i1.63119

بررسی رابطه سبک زندگی رانندگان جوان تهرانی با تصادفات رانندگی

مجتبی عباسی اصل^۱، سیامک طهماسبی^۲، سید محمد حسین جوادی^۳، علیرضا کریم پور وظیفه خورانی^۴، فروغ ادیسی^۵، اسماعیل سلطانی^۶، سعدالله هاشمی رزینی^۷، نادر رحمانی^۸، فریبا کریملو^۹
تاریخ دریافت: ۹۵/۱۲/۱۶ تاریخ پذیرش: ۹۶/۵/۲

چکیده

هدف: بررسی سبک زندگی رانندگان جوان تهرانی با تصادفات رانندگی.

روش: روش پژوهش همبستگی می باشد و شیوه نمونه گیری به شیوه طبقه ای از مراکز بیمه، بیمارستان ها، کانون های اصلاح و تربیت و زندان بود. جامعه آماری این پژوهش کلیه افراد تصادف کرده ۱۸ تا ۲۴ ساله شهر تهران بودند. از بین این جامعه، تعداد ۵۷۶ نفر انتخاب شدند. ابزار مورد استفاده در این پژوهش پرسشنامه ی سبک زندگی المحمود، سیمونز و ال اسفار می باشد.

یافته ها: سابقه تصادف با ابعاد سبک زندگی ارتباط معنادار در سطح ($p < 0/01$) دارد. در بین ابعاد سبک زندگی، عامل ادراک قوانین پلیس همبستگی بالاتری با سابقه تصادف دارد. ($p < 0/01$).

واژه های کلیدی: سبک زندگی، رانندگان جوان، تصادف

۱. کارشناسی ارشد مشاوره خانواده، دانشگاه خوارزمی تهران، Mojtabaabbasiasl@gmail.com

۲. نویسنده مسئول: استادیار دانشگاه علوم بهزیستی و توانبخشی تهران، Siyamak.Tahmasebi@gmail.com

۳. استادیار دانشگاه علوم بهزیستی و توانبخشی تهران

۴. کارشناسی ارشد روانشناسی بالینی، دانشگاه تبریز

۵. دانشجوی دکتری روانشناسی بالینی، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی

۶. استادیار مرکز تحقیقات روان پزشکی و علوم رفتاری دانشگاه علوم پزشکی شیراز

۷. دانشجوی دکتری روانشناسی تربیتی، دانشگاه علامه طباطبایی تهران

۸. رئیس پلیس مرکز کنترل ترافیک راه های تهران

۹. کارشناس آموزش سازمان جوانان جمعیت هلال احمر تهران

مقدمه

سبک زندگی باید به صورت یک ترکیب پیچیده از کارها و عادت‌های رفتاری در افراد و گروه‌ها مورد توجه قرار گیرد، بخصوص با توجه به شالوده فرهنگی و شرایط اجتماعی-اقتصادی و روابط اجتماعی و شخصیت آنها. با اینکه ما به نقش محیط زندگی کاملاً واقف هستیم، ولی افراد تصمیمات زیادی می‌گیرند که بر سلامت آن‌ها تاثیرگذار است. مفاهیم تغییرات رفتاری، شکل‌گیری عادت‌ها و گسترش سبک زندگی سهم زیادی برای ایفای نقش آموزش بهداشت و ارتقای سلامت به وجود می‌آورد (Veal, 2005). سبک زندگی از دیدگاه آدلر شیوه‌ای نسبتاً ثابت است که فرد برای رسیدن به اهداف خود به کار می‌برد یعنی راهی است برای رسیدن به اهداف زندگی. این سبک حاصل دوران کودکی فرد است، به عبارت دیگر، سبک زندگی بعد عینی و کمیت‌پذیر شخصیت افراد است. به همین علت، نظریه سبک زندگی آدلر، نظریه شخصیت او نیز محسوب می‌شود (Lali, Abedi & Kajbaf, 2012). سازمان جهانی بهداشت سبک زندگی را بر اساس الگوهای مشخص و قابل تعریف رفتار می‌داند که از تعامل بین ویژگی‌های شخصی، برهم‌کنش روابط اجتماعی، شرایط محیطی و موقعیت‌های اجتماعی-اقتصادی حاصل می‌شود (Lali et al, 2012). در طول ۵ سال گذشته میزان تصادف‌های منجر به مرگ رو به افزایش بوده است و در بسیاری از کشورها تبدیل به نگرانی عمومی شده است (Kheyrabadi & Bolhari, 2012). بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی، سالانه در اثر تصادف‌های رانندگی بیش از یک میلیون نفر کشته و حدود ۵۰ میلیون نفر مجروح می‌شوند (Kheyrabadi & Bolhari, 2012). در کشور ایران نیز سالانه بیش از ۲۰۰ هزار فقره تصادف فوتی و جرح در ۱۱۷ هزار کیلومتر و ۱۰۱۷ پیکره شهری اتفاق می‌افتد (Mehmandar, 2011) و همچنین یکی از بالاترین آمارها در جهان است به طوری که تقریباً دو برابر میزان مرگ در کشورهای اروپایی است (Narimani, Rajabi, Ahadi & Hosseini, 2012). اگر چه امکان عمر طولانی همراه با شاد زیستن نسبت به دوران قبل بیشتر شده است اما هر روز شاهد کشتار باور نکردنی مردان، زنان و کودکان در جاده‌ها هستیم. انسان در برابر ماشین قرار گرفته و این یک مبارزه است که انسان در آن بازنده بوده است (Kanani, Aghaei & Abedi, 2013).

امروزه شهرها مهمترین خاستگاه زیستی انسان‌ها هستند و با پدیده‌هایی مدرن نظیر آلودگی هوا، ترافیک، رانندگی‌های پرخطر و تصادف مواجهند که ناشی از ورود به دنیای مدرن است (Sharepour, vadadheir & Ghorbanzadeh, 2011). بسیاری از محققان معتقدند که رانندگی کردن و خطر تصادف احتمالی در بافت زندگی افراد جستجو کرد زیرا رفتارهایی که افراد در هنگام رانندگی برمی‌گزینند، بازتاب شیوه و سبک زندگی آنان است لذا رانندگی با سایر رفتارهای افراد مرتبط است. سبک رانندگی را

می توان مجموعه‌ای از انتخاب‌های مثبت و منفی فرد در محدوده‌های ساختاری تعریف کرد. باید مد نظر گرفت که رفتارهایی که فرد در زمینه رانندگی (نظیر ویراژ دادن، سبقت گرفتن، عبور از چراغ قرمز، نیستن کمر بند ایمنی و...) انجام می دهد، تا چه اندازه برآمده از موقعیت‌های ساختاری و انتخاب‌های فردی اوست (Erje, 2004).

تردیدی نیست که این ماشین اغلب بدترین ویژگی‌های انسانی را به وجود می آورد، کسانی که به طور طبیعی آرام و دوست داشتنی هستند ممکن است زمانی که رانندگی می کنند قابل شناخت نباشند، این رانندگان قسم می خورند که آنها از کودکی پرخاشگر و لجوج بوده اند و به نظر می رسد همه ناکامی‌ها، ناامیدی‌ها و حسادتهای پنهانشان حین رانندگی بروز می کند (Alexander, 2005). نتایج حاصل از مدل سازی تصادف‌های بزرگراه‌ها حاکی از آن است که بین تعداد تصادف‌های بزرگراه‌ها و متغیرهای متوسط سرعت، انحراف معیار سرعت، حجم ترافیک در هر خط عبوری رابطه معنی داری وجود دارد (Sadathosseini & Soleymani, 2010).

بین سبک زندگی و میزان تصادفات رابطه وجود دارد. برای مثال کسانی که اکثر اوقاتشان را در خارج از خانه به سر می برند و به فعالیت‌هایی نظیر گوش دادن به موسیقی، علاقه به فوتبال، سینما رفتن و نوشیدن مشروبات الکلی می کنند، نسبت به دیگران رانندگی پرخطر بیشتری داشته اند (Elvik, 2013). الویک (Elvik, 2013) در یک فراتحلیل نشان دادند که مصرف مواد و دارو با تصادفات جاده‌ای ارتباط دارد. خیرآبادی و بواله‌ری (Kheyraadi & Bolhari, 2012) در پژوهشی با عنوان نقش عوامل انسانی در تصادفات جاده‌ای نشان دادند که عوامل انسانی مرتبط با حوادث رانندگی در جاده‌ها به دو گروه کلی تقسیم می شوند. عواملی که وابسته به عملکرد عصب-زیست شناختی انسان بوده، خارج از کنترل و مدیریت شخص در حال رانندگی است و عواملی که وابسته به زمینه‌های شخصیتی افراد بوده، در تعامل با هم عمل می کنند و اغلب تجمعی از عوامل در افراد را می توان دید (Gnardellis, Tzamalouka & Papadakaki, 2008).

بین سبک زندگی و رفتار رانندگی ارتباط وجود دارد (Cockerham, 1997; Møller, 2002; Shams, Shojaeizadeh, Majdzadeh, Rashidian & Montazeri, 2011; Berg et al 1999; Chliaoutakis et al, 2002). کوربت (Corbett, 2003) نشان داد که رانندگان پرخطر مردانی هستند که از سرعت زیاد لذت می برند. گناردلیس و همکاران (Gnardellis et al, 2008) نشان دادند که سبک زندگی بر تصادفات رانندگی تاثیر دارد. علیزاده اقدم و صالحی (Alizadehghdam & Salehi, 2011) در پژوهشی با عنوان سبک زندگی فرهنگی رانندگان ایزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آن‌ها (مطالعه موردی: رانندگان درون شهری تبریز) نشان دادند که بین سرمایه فرهنگی (شامل عادت‌ها، روش‌ها، مدارک

تحصیلی و سبک‌های زندگی) و اشتباه‌های بی‌توجهی، اشتباه‌های خطرناک، تخلفات خطرناک و سبک‌زندگی و رفتارهای رانندگی رابطه معنی‌داری وجود دارد و از بین‌ویژگی‌های فردی، جنسیت، سطح تحصیلات و نوع خودرو رانندگان نیز بر رفتارهای ترافیکی تأثیرگذار است.

بنابراین با توجه با آمار تصادفات در دنیا و ایران و توجه به این نکته که میزان تصادفات در ایران به مراتب از میانگین تصادفات در دنیا بیشتر می‌باشد و همچنین با توجه به رابطه‌ای که بین تصادفات و سبک‌زندگی در بین افراد می‌باشد. هدف پژوهش این است که سبک‌زندگی کاربران جوانی که دارای سابقه‌ی تصادف هستند را مورد بررسی قرار دهد تا از این طریق عواملی از سبک‌زندگی که در تصادف دخیل هستند شناسایی و بتوان از طریق برنامه‌های آموزشی و... از میزان تصادفات کاست.

روش

نمونه‌گیری در این پژوهش به شیوه طبقه‌ای از مراکز بیمه، بیمارستان‌ها، کانون‌های اصلاح تربیت و زندان بود. به دلیل اینکه محقق قصد دارد نمونه تحقیق را به گونه‌ای انتخاب کند که مطمئن شود زیر گروه‌های مختلف با گروه‌های سنی متفاوت با همان نسبی که در جامعه وجود دارند به عنوان نماینده جامعه در نمونه نیز حضور داشته باشند از این روش استفاده شد. این نوع نمونه‌گیری وقتی بکار می‌رود که جامعه دارای ساخت همگن و متجانس نیست. جامعه آماری این پژوهش کلیه افراد تصادف کرده ۱۸ تا ۲۴ ساله شهر تهران بودند که به بیمارستان‌ها، مراکز بیمه، کانون‌های اصلاح تربیت، زندان، مراجعه کرده بودند. از بین این جامعه، تعداد نفر ۵۷۶ انتخاب شدند. بدین صورت که برای مردان ۴۰۷ نفر انتخاب شدند. و برای زنان هم ۱۶۹ نفر انتخاب شدند. ملاک‌های ورود برای افراد ۱۸ تا ۲۴ سال: دارا بودن سابقه تصادف، راننده بودن یا عابر پیاده، داشتن حداقل تحصیلات برای تکمیل پرسش‌نامه‌ها و ملاک خروج: داشتن سابقه بیماری روانی، عقب‌ماندگی ذهنی و جسمی، نداشتن تحصیلات کافی جهت تکمیل پرسشنامه.

پرسشنامه سبک‌زندگی^۱

پرسش‌نامه سبک‌زندگی توسط المحمود، سیمونز و ال اسفار (Al-Mahmoud, Simmons & Al-Asfoor, 2010) ساخته شده است. این پرسشنامه شامل ۴۹ گویه می‌باشد که ابعاد مختلفی را از جمله ویژگی‌های جمعیت‌شناختی، عوامل فرهنگی، عوامل اقتصادی-اجتماعی^۲، استرس‌های ترافیکی^۳، شرایط جاده

1 . Lifestyle
2 . Socio-Economic
3 . Traffic Stress

ای و محیطی و تجارب تصادفات^۱ و تاریخچه خشونت های رانندگی^۲ را می سنجد که مجموعه همه این عوامل به عنوان سبک زندگی فرد در نظر گرفته می شود. برای مثال به چند گویه ای که در این پرسش نامه سنجیده می شود اشاره می شود. "وقتی راننده دیگری از شما سبقت می گیرد شما چه واکنشی نشان می دهید" یا "اگر در هنگام رانندگی از چراغ قرمز عبور کنید و پلیس راهنمایی و رانندگی شما را ببیند، چقدر می ترسید؟" لازم به ذکر است برای انطباق ویژگی ها و رفتارهای رانندگی پرسش نامه مذکور با شرایط و شیوه های رانندگی افراد در داخل کشور، پرسش نامه مذکور ترجمه شد و گزینه هایی که با رفتارهای رانندگی در کشور ما منطبق نبود حذف شد یا تغییر پیدا کرد. روایی صوری پرسش نامه مذکور توسط المحمود و همکاران (Al-Hemoud et all, 2010) با استفاده از نظرات متخصصان و کارشناسان قابل قبول گزارش کرده است. همچنین لازم به ذکر است که پایایی پرسش نامه مذکور در مطالعه الحمود و همکاران با استفاده از آلفای کرونباخ برابر با ۰/۷۰ گزارش شده است.

اجرای پرسش نامه ها توسط جوانان داوطلب هلال احمر که رشته های مرتبط مانند روان شناسی و مددکاری دارند و دانشجوی کارشناسی ارشد بودند، صورت گرفت. در خصوص اجرا آموزش لازم در سه جلسه به آزمون گرها داده شد و پس از اطمینان از صلاحیت آزمون گرها، با هماهنگی با سازمان های مربوطه مانند بیمارستان ها، مراکز بیمه، کانون های اصلاح تربیت، زندان پژوهش به مرحله اجرا در آمد. در حین اجرا نیز دو نفر از همکاران اصلی پژوهش بر روی آزمون گرها نظارت داشتند و پرسشنامه ها به محض پر شدن تحویل همکاران داده می شد.

یافته ها

آمار توصیفی و عوامل سبک زندگی

پاسخ های افراد به پرسشنامه سبک زندگی با استفاده از تحلیل های توصیفی و همچنین رابطه میان تعداد تصادفات افراد در طول ۲۴ ماه گذشته و عوامل مربوط به سبک زندگی مورد بررسی قرار گرفتند. در این پژوهش حدوداً ۷۰ درصد از افراد نمونه، مرد و ۲۹ درصد زن بودند. ۷۹ درصد از افراد مجرد و حدوداً ۲۱ درصد متاهل بودند. ۱۰ درصد از افراد بین ۱۸ تا ۱۹ سال و ۲۶ درصد از افراد بین ۲۰ تا ۲۱ و ۳۳ درصد از افراد بین ۲۲ تا ۲۳ و حدوداً ۳۰ درصد از افراد ۲۴ تا ۲۵ ساله بودند. ۷ درصد از گروه نمونه پایینتر از دبیرستان، ۲۴ درصد دبیرستانی و ۴۸ درصد دانشجوی و ۱۹ درصد از آن ها فارغ التحصیل بودند. ۳۷ درصد از

1 . Traffic Accident Experience
2 . Traffic Violation History

افراد فرزند اول بودند. تحصیلات پدر ۴۱ درصد از افراد گروه نمونه دیپلم و ۱۳ درصد لیسانس بوده، تحصیلات مادر ۳۷ درصد از افراد، سیکل و پایینتر بود. ۷۴ درصد افراد دارای گواهینامه می‌باشند. ۳۵ درصد از افراد ۱-۲ سال بیشتر سابقه رانندگی ندارند. ۳۸ درصد از افراد حداقل یک بار سابقه تصادف داشتند. ۷۳ درصد از افراد در روز تصادف داشتند؛ ۸۱ درصد از افراد خودشان را مقصر می‌دانند. ۶۰ درصد از افراد گزارش می‌کنند که در هنگام تصادف کمر بند ایمنی بستند؛ تنها حدوداً ۱۱ درصد از افراد در هنگام تصادف الکل یا مواد مصرف کرده‌اند. ۷۸ درصد از افراد نقص فنی اتومبیل را گزارش نمی‌کنند؛ نیمی از افراد به هنگام تصادف موسیقی گوش می‌دادند. ۷۵ درصد از افراد گزارش می‌کنند که آب و هوا تاثیری بر تصادف آن‌ها نداشته است و ۵۷ درصد نقش جاده‌ها را بر تصادفات موثر می‌دانند. تنها ۱۶ درصد از گروه نمونه سابقه زندان رفتن داشتند؛ ۶۲ درصد از افراد باور دارند که جریمه‌های پلیس تاثیر مثبتی بر وقوع تصادفات دارد؛ ۱۹ درصد از افراد زمان تصادف از تلفن همراه استفاده می‌کردند. ۳۴ درصد از افراد از آموزشگاه رانندگی خود رضایت متوسط داشتند. فقط ۱۸ درصد از افراد عضو همیار پلیس بودند؛ ۳۲ درصد از افراد از بازی‌های کامپیوتری استفاده نمی‌کنند. ۴۳ درصد از افراد گزارش می‌کنند که زمان تصادف تمرکز متوسطی داشتند و ۴۵ درصد گزارش می‌کنند که واکنش آن‌ها به هنگام تصادف سریع بوده است.

تحلیل‌های امار توصیفی

در این قسمت گزارش تحلیل‌های آماری توصیفی به دست آمده از هر پنج فاکتور سبک زندگی به ترتیب ارائه می‌شود.

الف) سلامتی و عوامل اجتماعی^۱

عامل اول سلامت و عوامل اجتماعی را مورد بررسی قرار می‌دهد. هفت سوال اول عوامل دموگرافیک را بررسی می‌کند؛ و بقیه موارد شامل سوالاتی مربوط به ورزش، نوع لباس پوشیدن، سیگار کشیدن، نوع برنامه مشاهده شده در تلویزیون و نوع موسیقی مورد علاقه فرد می‌باشد. نتایج نشان می‌دهد حدوداً ۳۸ درصد افراد بطور منظم ورزش می‌کنند. تنها ۲۷ درصد از افراد از نوع پوشش ملی استفاده می‌کنند. ۳۸ درصد از افراد مرتباً به خارج از کشور سفر می‌کنند. حدوداً نیمی از افراد برنامه اخبار را بعنوان برنامه تلویزیونی انتخاب کردند. ۶۰ درصد از افراد مصرف سیگار را گزارش نکردند و ۳۴ درصد موسیقی با ریتم آرام را ترجیح دادند.

جدول ۱. گزارش توصیفی آیتم های سلامت و عوامل اجتماعی

آیتم های سلامت و عوامل اجتماعی	درصد	فراوانی
ورزش کردن به طور منظم (N=۳۶۱)		
بلی	(۳۸/۵)	۱۳۹
خیر	(۶۱/۵)	۲۲۲
نوع پوشش (N=۳۶۱)		
ایرانی	(۲۷/۷)	۱۰۰
خارجی	(۷۲/۳)	۲۶۱
سفر خارج از کشور (N=۳۶۱)		
بلی	(۳۸/۲)	۱۳۸
خیر	(۶۱/۸)	۲۲۳
نوع برنامه های تلویزیون (N=۳۶۱)		
اکشن	(۸/۶)	۳۱
ترسناک	(۶/۹)	۲۵
طنز	(۱۳/۳)	۴۸
اخبار	(۴۴/۶)	۱۶۱
ورزشی	(۱۴/۱)	۵۱
مذهبی	(۳/۶)	۱۳
موسیقی	(۸/۹)	۳۲
مصرف سیگار (N=۳۶۱)		
کمتر از ۱ پاکت	(۲۲/۴)	۸۱
۱ پاکت	(۱۱/۱)	۴۰
بیشتر از یک پاکت	(۶/۱)	۲۲
سیگار نمی کشم	(۶۰/۴)	۲۱۸
نوع موسیقی (N=۳۶۱)		
ریتم آرام	(۲۶/۶)	۹۶
ریتم متوسط	(۳۴/۹)	۱۲۶
ضرب تند	(۲۷/۱)	۹۸
موسیقی گوش نمی کنم	(۱۱/۴)	۴۱

ب) استرس‌های زندگی

عامل دیگر، استرس‌های زندگی می‌باشد که شامل سوالاتی می‌باشد که مشکلات مالی، مشکلات شخصی، رضایت زندگی، فقدان شخص مورد علاقه را می‌سنجد. در این پژوهش، نتایج نشان داد حدوداً ۶۰ درصد از افراد در طی ۲۴ ماه گذشته مشکلات مالی، تقریباً ۷۰ درصد مشکلات میان فردی، ۳۵ درصد فقدان فردی عزیز را تجربه کردند و بطور کلی ۶۰ درصد از گروه نمونه رضایت از زندگی را گزارش کردند.

ج) سبک رانندگی

عامل سوم، مربوط به سبک رانندگی می‌باشد که شامل سوالاتی در ارتباط با رانندگی به تنهایی، زمان رانندگی در روز، استفاده از تلفن همراه، استفاده از کمربند ایمنی، مدل و رنگ وسیله نقلیه و بیمه می‌باشد. وضعیت رانندگی افراد دارای سابقه تصادف نشان داد که ۴۵ درصد از افراد تنها و ۴۲ درصد با دوستان رانندگی می‌کنند؛ همچنین تقریباً ۵۰ درصد افراد بعد از ظهرها (۱۲ ظهر تا ۶ عصر) رانندگی می‌کنند. ۵۳ درصد از افراد گزارش می‌کنند گاهی اوقات در هنگام رانندگی از موبایل استفاده می‌کنند؛ تنها نیمی از افراد گزارش می‌کنند که به هنگام رانندگی از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند و تقریباً ۷۰ درصد از افراد برای رسیدن به مقصد زمان کافی را در نظر می‌گیرند؛ حدوداً ۳۷ درصد از افراد هدف از رانندگی را حمل و نقل و ۳۵ درصد از آن‌ها هدف را سرگرمی می‌دانند. حدوداً ۸۰ درصد از بیمه شخص ثالث برخوردارند و ۷۵ درصد گزارش می‌کنند در شرایط جوی نامساعد با دقت بیشتری رانندگی می‌کنند و تنها ۱۱ درصد تحت چنین شرایطی (باران تند و شن و طوفان) رانندگی می‌کنند. همچنین نتایج نشان داد ۲۱ درصد از افراد قوانین راهنمایی رانندگی را از طریق دوستان و حدوداً ۳۰ درصد خودشان آموزش دیدند و تنها ۴۰ درصد از افراد گروه نمونه از طریق خانواده قوانین را آموزش دیدند؛ بنابراین حدوداً نیمی از افراد آموزش حرفه‌ای برای گرفتن گواهینامه دریافت نکردند.

جدول ۲. گزارش توصیفی آیتیم‌های مربوط به سبک رانندگی

فراوانی	درصد	آیتیم‌های مربوط به سبک رانندگی
		وضعیت رانندگی (N=۳۶۱)
۱۵۵	(۲۴/۹)	دوستان
۱۶۳	(۴۵/۲)	تنها
۱۸	(۵)	خانواده بچه‌دار
۲۵	(۶/۹)	خانواده بدون بچه
		ساعت رانندگی

۶۵	(۱۸)	صبح
۱۷۸	(۴۹/۳)	بعد از ظهر (۱۲ ظهر تا ۶ عصر)
۱۰۵	(۲۹/۱)	۶ تا ۱۲ شب
۱۳	(۳/۶)	بعد از ۱۲ شب
		استفاده از تلفن همراه (N=۳۶۱)
۶۲	(۱۷/۲)	همیشه
۱۹۳	(۵۳/۵)	گاهی اوقات
۱۰۶	(۲۹/۴)	به ندرت
		استفاده از کمربند ایمنی (N=۳۶۱)
۱۸۶	(۵۱/۵)	بلی
۷۴	(۲۰/۵)	خیر
۱۰۱	(۲۸)	گاهی اوقات
		اختصاص دادن وقت کافی برای رسیدن به مقصد (N=۳۶۱)
۲۴۲	(۶۷)	بلی
۱۱۹	(۳۳)	خیر
		هدف رانندگی (N=۳۶۱)
۵۵	(۱۵/۲)	گذراندن وقت
۱۳۵	(۳۷/۴)	حمل و نقل
۱۲۹	(۳۵/۷)	سرگرمی
۴۲	(۱۱/۶)	تفریحات
		بیمه (N=۳۶۱)
۲۸۶	(۷۹/۲)	بیمه شخص ثالث
۷۵	(۲۰/۸)	بیمه بدنه
		شرایط جوی نامساعد (N=۳۶۱)
۵۳	(۱۴/۷)	مانند روزهای دیگر رانندگی می‌کنم
۲۶۸	(۷۴/۲)	با دقت بیشتری رانندگی می‌کنم
۴۰	(۱۱/۱)	رانندگی می‌کنم

د) ادراک فرامین پلیس

عامل دیگری که این پرسشنامه به سنجش آن می‌پردازد ادراک فرامین پلیس می‌باشد. این عامل شامل سوالاتی مانند ملاحظه کردن پلیس ترافیک در چراغ قرمز، سرعت، اجرای تخلف ترافیکی و آگاهی

ترافیکی می‌باشد. نتایج نشان داد حدوداً نیمی از افراد ترس و نگرانی بهنگام عبور از چراغ قرمز یا سرعت غیرمجاز ندارند، که به نظر می‌رسد موضوع مهمی در وقوع تصادفات به شمار می‌آید. یافته مهم دیگر این است که ۶۰ درصد از افراد فعالیت‌های صورت گرفته از سوی پلیس و رسانه‌ها در جهت آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی و بهبود شرایط ترافیکی را ناکافی ارزیابی می‌کنند.

جدول ۳. گزارش توصیفی آیتیم‌های ادراک فرامین پلیس

فراوانی	درصد	آیتیم‌های اطاعت از دستورات پلیس
		عبور از چراغ قرمز در حضور پلیس (N=۳۶۱)
۱۶۸	(۴۶/۵)	می‌ترسم
۱۹۳	(۵۳/۵)	نگرانی ندارم
		مناسب بودن قوانین رانندگی (N=۳۶۱)
۲۳۹	(۶۶/۲)	بله
۱۲۲	(۳۳/۸)	خیر
		کافی بودن قوانین (N=۳۶۱)
۱۴۴	(۳۹/۹)	بله
۲۱۷	(۶۰/۱)	خیر
		میزان متوسط سرعت (N=۳۶۱)
۲۱۶	(۵۹/۸)	کمتر از ۱۲۰ کیلومتر در ساعت
۱۱۹	(۳۳)	۱۲۰ تا ۱۵۰ کیلومتر در ساعت
۲۶	(۷/۲)	بالای ۱۵۰ کیلومتر در ساعت
		تعداد عبور از چراغ قرمز در ۲۴ ماه گذشته (N=۳۶۱)
۱۳۵	(۳۷/۴)	هیچ بار
۱۴۰	(۳۸/۸)	بین یک تا دو بار
۸۶	(۲۳/۸)	بیش از سه بار
		جریمه شدن به دلیل عبور از چراغ قرمز (N=۳۶۱)
۲۰۴	(۵۶/۵)	هیچ بار
۱۱۵	(۳۱/۹)	بین یک تا دو بار
۴۲	(۱۱/۶)	بیش از سه بار
		تخلف سرعت غیر مجاز (N=۳۶۱)
۱۱۱	(۳۰/۷)	هیچ بار

۱۷۴	(۴۸/۲)	بین یک تا دو بار
۷۶	(۲۱/۱)	بیش از سه بار
		تصادف در طی ۲۴ ماه اخیر (N=۳۶۱)
۳۰۳	(۸۳/۹)	بین ۱ تا ۲ بار
۵۸	(۱۶/۱)	بیش از ۳ بار

۵) استرس های رانندگی

عامل آخر این پرسشنامه، مربوط به استرس های رانندگی می باشد که عواملی مانند شرایط جاده ها، شرایط هوا، ترس از آسیب، با فاصله کم و خطرناک دنبال ماشین دیگر حرکت کردن را مورد سنجش قرار می دهد. نتایج نشان می دهد ۷۵ درصد از افراد شرایط جاده را عامل مهمی بر رانندگی می دانند و حدوداً ۴۵ درصد از افراد مشکلاتی را در ارتباط با علائم راهنمایی رانندگی در جاده تجربه می کنند؛ ۵۳ درصد از افراد به اندازه یک ماشین فاصله خود را با ماشین جلویی حفظ می کنند و حدوداً ۴۵ درصد از افراد گزارش می کنند سرعت غیر مجاز راننده های دیگر بر رانندگی آنها تاثیر دارد.

جدول ۴. گزارش توصیفی آیتیم های استرس رانندگی

فراوانی	درصد	آیتیم های استرس رانندگی
		واکنش در برابر سبقت ماشین های دیگر (N=۳۶۱)
۹۳	(۲۵/۸)	ناراحت می شوم
۹۱	(۲۵/۲)	انتقام می گیرم و سبقت می گیرم
۱۷۷	(۴۹)	واکنش نشان نمی دهم
		تاثیر شرایط جاده بر رانندگی
۲۷۱	(۷۵/۱)	بلی
۹۰	(۲۴/۹)	خیر
		مشکلات در ارتباط با علائم راهنمایی رانندگی در جاده (N=۳۶۱)
۱۵۷	(۴۳/۵)	بلی
۲۰۴	(۵۶/۵)	خیر
		تاثیر سرعت غیر مجاز راننده های دیگر بر رانندگی شما (N=۳۶۱)
۱۶۲	(۴۴/۹)	بلی
۱۹۹	(۵۵/۱)	خیر
		تاثیر آب و هوا (N=۳۶۱)
۲۳۴	(۶۴/۸)	بلی
۱۲۷	(۳۵/۲)	خیر
		فاصله با ماشین جلویی
۱۹۴	(۵۳/۷)	۱ ماشین

حدوداً ۲ ماشین	(۲۷/۷)	۱۰۰
حدوداً بیش از ۲ ماشین	(۱۸)	۶۵
ترسیدن از آسیب دیدن به هنگام رانندگی (N=۳۶۱)		
بلی	(۱۴/۷)	۵۳
گاهی اوقات	(۷۴/۲)	۲۶۸
نمی‌ترسم	(۱۱/۱)	۴۰

ماتریس همبستگی سابقه تصادف با عوامل سبک زندگی در جدول ۵ آمده است. همانطور که مشاهده می‌شود ۳ عامل عوامل اجتماعی، سبک زندگی و ادراک قوانین پلیس تصادف ارتباط معنادار داشتند. عامل ادراک قوانین پلیس همبستگی بالاتری با سابقه تصادف دارد ($p < 0/01$, $R 0/26$).

جدول ۵. ماتریس همبستگی سبک زندگی و سابقه تصادف

عوامل اجتماعی	استرس زندگی	سبک رانندگی	قوانین پلیس	استرس رانندگی	سابقه تصادف
۱					
۰۰۸	۱				
۰۱۰۱	۰۲۴	۱			
۰۱۴	۰۱۰۵*	۰۲۰۹**	۱		
۰۰۹	۰۱۴۷**	۰۰۵۸	۰۱۱۸*	۱	
۰۱۱۳*	۰۰۴۸	۰۱۲۴*	۰۲۶۰**	۰۰۳۱	۱

*معناداری در سطح ۰/۰۵، **معناداری در سطح ۰/۰۱

جدول ۶. تحلیل رگرسیون همزمان سابقه تصادف بر مبنای ابعاد سبک زندگی

مدل	R	R ²	R ² تعدیل	خطای استاندارد برآورد
۱	۰/۳۰	۰/۱۰	۰/۰۸	۱/۱۲
رگرسیون	(۴۶/۶۸)	۵	(۹/۳۳)	F (۷,۳۱)
باقیمانده	(۴۵۲/۹۲)	۳۵۵	(۱/۲۷)	سطح معناداری ۰/۰۰۰
کل	(۴۹۹/۶۰)	۳۶۰		

جدول ۷. شاخصهای آماری رگرسیون ابعاد سبک زندگی

معناداری	T	ضرایب استاندارد نشده		ابعاد سبک زندگی
		ضریب بتا	خطای	
(۰/۰۱)	(-۲/۴۷)	(-۰/۱۲)	(۰/۰۲)	عوامل اجتماعی
(۰/۰۸)	(۱/۷۲)	(۰/۰۹)	(۰/۰۱)	سبک رانندگی
(۰/۰۰۰)	(۴/۸۲)	(۰/۲۵)	(۰/۰۲)	ادراک فرامین پلیس
(۰/۱۸)	(-۱/۳۱)	(-۰/۰۶)	(۰/۰۳)	استرس رانندگی
(۰/۵۲)	(۰/۶۴)	(۰/۰۳)	(۰/۰۶)	استرس زندگی

متغیر وابسته: سابقه تصادف؛ متغیر مستقل: ابعاد سبک زندگی

نتیجه

هدف این پژوهش بررسی سبک زندگی کاربران جوان ترافیکی با سابقه تصادف در شهرستان تهران می باشد. نتایج این پژوهش نشان داد که سابقه تصادف با ابعاد سبک زندگی ارتباط معنادار در سطح $(P < ۰/۰۱)$ دارد. و در بین این عوامل و ابعاد ادراک فرامین پلیس همبستگی بالاتری با سابقه تصادف دارد $(R = ۰/۲۶, P < ۰/۰۱)$. منظور از ادراک فرامین پلیس ملاحظه کردن پلیس ترافیک در چراغ قرمز، سرعت، اجرای تخلف ترافیکی و آگاهی ترافیکی می باشد. نتایج پژوهش گرجیان، خداویسی، امینی، سلطانیان و رضاپور (Gorjian, Khodaveisi, Amini, Soltanian & Rezapour, 2014) در شهر همدان، موید افزایش وقوع حوادث رانندگی در افرادی است که سبک زندگی خطرناک دارند. آنها در پژوهش خود چهار بعد سبک زندگی (فعالیت های معمول روزانه، سبک رانندگی، درک قوانین راهنمایی و رانندگی و استرسهای حین رانندگی) را مورد بررسی قرار دادند و مشاهده کردند که سبک زندگی افراد با حوادث رانندگی رابطه معنادار در سطح $(P < 0/01)$ دارد که با نتایج پژوهش حاضر همخوانی دارد. همچنین نتایج پژوهش سادات ایزدی (Sadatizadi, 2015) در مورد رفتار رانندگی پر خطر در جوانان نشان داد که سبک زندگی افراد بر رانندگی پر خطر تاثیر گذار است. ایزدی در پژوهش خود به بررسی ابعاد سبک زندگی با تفکیک جنسیت (دینداری، فرهنگ مصرفی، مصرف الکل و ورزش) پرداخته است. همچنین پژوهش شارع پور و همکاران (Sharepour et all, 2011) نیز در این راستا می باشد شارع پور و همکاران در پژوهش خود مانند پژوهش ایزدی سبک زندگی افراد را مورد بررسی قرار دادند و نتایج پژوهش آنها نشان داد که اعمال مذهبی، علاقه به زیبایی و فرهنگ مصرفی در زنان بیشتر از مردان است و علاقه به رانندگی پر خطر در زنان کمتر از مردان است. بنابراین می توان گفت که تصادفات و حوادث رانندگی و رفتار ترافیکی خلق الساعه

نمی‌تواند باشد و به عنوان سبک زندگی ریشه در جامعه پذیری، گذشته و یادگیری افراد دارد و رفتارهای پرخطر مهم‌ترین عامل در ایجاد سوانح و تصادفات رانندگی در جهان محسوب می‌شود، رفتارهای پرخطر به مجموعه رفتارهایی گفته می‌شود که رانندگان را در خطر مرگ و یا صدمات ناشی از نقض موازین قانونی قرار می‌دهد (Shams et al, 2011). رفتارهای پرخطری نظیر سرعت غیرمجاز، نادیده گرفتن علائم و مقررات رانندگی، سبقت غیر مجاز و نقض خطوط به وفور اتفاق می‌افتد (Karlsson, Halldin, Leifman, 2003). بررسی‌ها نشان می‌دهد بسیاری از رفتارهای غیر ایمن رانندگان به طور واضح در ارتباط با شخصیت، جنس، درآمد و تحصیلات و سبک زندگی می‌باشد (Pakgozar, Khalili, 2009). همچنین تجزیه و تحلیل تصادفات رانندگی در ایران بیانگر نقش عوامل انسانی به عنوان مهم‌ترین عامل بروز تصادفات رانندگی است این عوامل طیف وسیعی از عوامل جمعیت شناختی-شخصیتی و مهارتهای روانی حرکتی رانندگان را شامل می‌شود (Pakgozar et al, 2009). بر اساس شواهد موجود عوامل انسانی در ۶۰٪ از تصادفات رانندگی به عنوان دلیل اصلی و در ۹۵٪ کل تصادفات نیز به عنوان یک عامل تأثیرگذار معرفی شده است (Mohammadzadeh, Habibi, 2012). بنابراین می‌توان گفت، این عوامل در تعامل پیچیده با هم عمل می‌کنند و به دلیل ارتباط قوی با خصوصیات شخصیتی و شرایط روانشناختی رانندگان می‌توانند عامل خطر جدی در تصادفات رانندگی محسوب شوند. سرعت زیاد و عجله بی‌مورد، عدم رعایت قوانین و مقررات، سبقت‌های نابجا، خستگی و رانندگی طولانی بدون استراحت، بی‌توجهی به تابلوهای راهنما و هشدار دهنده (سبک زندگی) از جمله رفتارهای پرخطری هستند که ارتباط قوی با شخصیت و نگرش رانندگان دارند، اگرچه عوامل موقعیت و محیطی نیز در تقویت و یا تضعیف آن نقش دارند.

در اشاره به پیشنهادات پژوهش، پیشنهاد می‌شود که با توجه به اینکه باورهای مانند قانون موثر و بازدارنده نیست یا اجرا نمی‌شود و یا بعضی از مواقع می‌شود آن را دور زد در بین جوانان و نوجوانان وجود دارد، به روز رسانی قوانین بر اساس پژوهش‌های میدانی در فواصل زمانی کوتاه‌تر صورت گیرد و قوانین موجود به قدر کافی آموزش داده شود. همچنین با توجه به اهمیت بسیار بالای ادراک قوانین پلیس در تصادفات و رفتار پرخطر نمونه جوانان، پیشنهاد می‌شود مداخلاتی در ارتباط با تصحیح نگرش و باورهای افراد در مورد قوانین و اجرای صحیح‌تر قوانین با توجه به اصول روانشناسانه صورت بگیرد. همچنین تجدید نظر در محتوا و شیوه آموزش آموزشگاه‌های رانندگی با هدف یادگیری رانندگی ایمن و سالم و نه صرف گواهینامه گرفتن و مهارت کسب کردن پیشنهاد می‌شود. در اشاره به محدودیت‌های پژوهش هم می‌توان

به عدم همکاری بعضی از بیمارستان ها، نبود یک پایگاه مشخص و معتبر برای دریافت اطلاعات آماری مربوط به تصادفات، دوره کوتاه مدت آموزش آزمایشی ها بویژه در بخش کیفی و عدم امکان ضبط مصاحبه در تعدادی از سازمان ها اشاره کرد.

سپاسگزاری

از تمام شرکت کنندگان در این پژوهش و همچنین مسئولین بیمارستان ها، مراکز بیمه، کانون های اصلاح تربیت و زندان شهرستان تهران جهت همکاری در این طرح سپاس گزاریم. همچنین از سازمان یونیسف و هلال احمر ایران که از نظر مالی طرح، طراحی و اجرای مداخله های روانی- اجتماعی جهت کاهش عوامل خطر تصادفات در نوجوانان و جوانان شهرستان تهران را حمایت کرده و این پژوهش نیز جزئی از طرح مذکور است، نهایت سپاس گذاری را می کنیم.

References

- Alexander, L. G. (2005). For & Against, Longman publisher.
- Alizadehghadam, M & Salehi, Z. (2011). Cultural Lifestyle traffic driving tools to explain the behavior of (Case Study: Drivers in the city of Tabriz). *Journal of Traffic*, 15: 21-40. [In Persian].
- Berg, H. Y., Eliasson, K., Palmkvist, J., & Gregersen, N. P. (1999). Learner drivers and lay instruction-how socio-economic standing and lifestyle are reflected in driving practice from the age of 16. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 2(3), 167-179.
- Cockerham, W. C. (1997). The social determinants of the decline of life expectancy in Russia and Eastern Europe: a lifestyle explanation. *Journal of Health and Social Behavior*, 117-130.
- Chliaoutakis, J. E., Demakakos, P., Tzamalouka, G., Bakou, V., Koumaki, M., & Darviri, C. (2002). Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes. *Journal of safety Research*, 33(4), 431-443.
- Corbett, C. (2003). *Car crime*. Taylor & Francis Publishing.
- Erje, y. (2004). Sociological study on the course of the traffic system accident. *International Journal of Health Sciences*, 13: 240-260.
- Elvik, R. (2013). Risk of road accident associated with the use of drugs: A systematic review and meta-analysis of evidence from epidemiological studies. *Accident Analysis & Prevention*, 60, 254-267.
- Gnardellis, C., Tzamalouka, G., Papadakaki, M., & Chliaoutakis, J. E. (2008). An investigation of the effect of sleepiness, drowsy driving, and lifestyle on vehicle crashes. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 11(4), 270-281.
- Gorjian, S., Khodaveisi, M., Amini, R., Soltanian, A & Rezapour Shahkolai, F. (2014). Drivers Lifestyle as a human factor in occurrence of road traffic accidents in Hamadan. *Scientific Journal of Hamadan Nursing & Midwifery Faculty*, 22 (4): 33-44. [In Persian].
- Karlsson, G., Halldin, J., Leifman, A., Bergman, H., & Romelsjö, A. (2003).

- Hospitalization and mortality succeeding drunk driving and risky driving. *Alcohol and alcoholism*, 38(3), 281-286.
- Kheyraadi, G & Bolhari, J. (2012) Interventional approaches to reduce injuries resulting from traffic accidents. *Journal of rescue*, 1 (3): 48-59. [In Persian].
- Kanani, K., Aghaei, A & Abedi, MR. (2013) Compare the characteristics of incidents involving drivers driving without an accident. *New findings in psychology*, 7 (21):75-83. [In Persian].
- Lali, M., Abedi, A & Kajbaf, M. (2012). Construction and Validation of the Lifestyle Questionnaire (LSQ). *Psychological Research*; 15(1): 64-80. [In Persian].
- Møller, M. (2002). Livsstil og trafikale handlinger. *DTF rapport*, 2.
- Mehmandar, R. (2011) Introduction to Tehran laws and accidents. *Publication Research Center Strategic traffic police*, Tehran. [In Persian].
- Mohammadzadeh, A & Habibi, A. (2012) Review and identification of potential risk based on the behavior of drivers, traffic accidents and crime. *Transport Research Journal*; 9(3): 313- 26. [In Persian].
- Narimani, M., Rajabi, S., Ahadi, B & Hosseini, S. (2012) Compare reaction times, distraction and fatigue in drivers involved in accidents and normal drivers. *Knowledge and Research in Applied Psychology*, 2 (12):47-54. [In Persian].
- Pakgohar, A., Khalili, M & Saffarzadeh, M. (2009) Examining the role of human factors in the incidence and severity of road accidents based on LR and CART regression models. *Traic Mgmt Study Qtrly*, 4(13): 49-66. [In Persian].
- Shams, M., Shojaeizadeh, D., Majdzadeh, R., Rashidian, A & Montazeri, A. (2011). Taxi drivers' views on risky driving behavior in Tehran: A qualitative study using a social marketing approach. *Accident Analysis & Prevention*, 43(3), 646-651. [In Persian].
- Sadathosseini, S., Soleymani, M. (2010) Investigate the causes of fatal accidents highways (Case Study of Isfahan). *Studies Traffic Management*, 4 (14):71-84. [In Persian].
- Sadatezadi, E. (2015) Sociological analysis of risky driving behavior among young people. *Journal of disciplinary Knowledge Khorasaneh Shomali*, 2 (5): 50-66. [In Persian].
- Sharepour, M., Vadadheir, A., Ghorbanzadeh, S. (2011) Gender analysis tools with an emphasis on the concept of a healthy lifestyle. *Women in Development & Politics*, 2 (8): 69-92. [In Persian].
- Veal, A. J. (2000). Leisure and lifestyle: A review and annotated bibliography. *Sydney: University of Technology, School of Leisure, Sport & Tourism*.