

تحلیل جنسیتی تصادف با تأکید بر مفهوم سبک زندگی سالم

مطالعه‌ی موردی: جوانان شهر تهران

محمود شارع‌پور*، ابوعلی ودادهیر**، سکینه قربانزاده***

چکیده: امروز شهرها مهم‌ترین خاستگاه زیستی انسان‌ها هستند و با پدیده‌هایی مدرن نظیر آلودگی هوا، ترافیک، رانندگی‌های پرخطر و تصادف مواجه‌اند که ناشی از ورود به دنیای مدرن استواندگی کردن و خط و تصادف احتمالاً بی‌آنرا باید در بافت زندگی افراد جست‌وجو کرد. رفتارهایی که افراد در هنگام رانندگی کردن برمی‌گزینند بازتاب شیوه و سبک زندگی آنان است. سبک زندگی سالم مجموعه‌ای از انتخاب‌های مثبت افراد در درون محدوده‌های ساختاری است. در این مقاله، جنسیت را مهم‌ترین عامل در تحلیل تصادفات در نظر می‌گیریم زیرا جنسیت می‌تواند انتخاب‌های عاملان را محدود کند. افزایش حضور زنان در زندگی روزمره و تفاوت‌های جنسیتی در انتخاب رفتار رانندگی، منعکس‌کننده‌ی ذائقه‌ی زنان در حوزه‌ی رانندگی است. این مقاله مبتنی بر پژوهش است روی نمونه‌ای ۴۵۰ نفری از جوانان ساکن در منطقه‌ی دو شهر تهران. یافته‌های آن نشان می‌دهد که میانگین میزان تصادف در میان زنان به مراتب کمتر از مردان است. هم‌چنین، زنان در مقایسه با مردان تمایل کمتری به رانندگی پرخطر دارند. در مجموع، زنان در مقایسه با مردان از سبک زندگی سالم‌تر یا مثبت‌تری برخوردارند.

واژه‌های کلیدی: جنسیت، سبک زندگی سالم، تصادف، رانندگی‌های پرخطر.

مقدمه و طرح مسئله

مشکل تصادف و خطر ناشی از آن بخشی از فاجعه‌ی عصر ما است که هر روز جان عده‌ای را می‌گیرد و می‌توان گفت که علت تمامی تصادفات فقط سرعت‌های غیرمجاز، رعایت نکردن مقررات و ... نیست، بلکه با توجه به بالا بودن نرخ مرگومیر حاصل از این تصادفات، باید به عوامل اجتماعی و انسانی نیز توجه کنیم. در

sharepour@yahoo.com

vedadhir@gmail.com

ensi.ghorbanzadeh@gmail.com

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۸۸/۱۲/۰۹

* دانشیار جامعه‌شناسی دانشگاه مازندران

** استادیار گروه انسان‌شناسی دانشگاه تهران

*** کارشناس ارشد دانشگاه مازندران

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۸۸/۰۴/۰۷

حقیقت اتومبیل که یکی از انواع تکنولوژی است، سالانه با کشتن تعداد زیادی از افراد موجب خسارت‌هایی جبران‌ناپذیر می‌شود. آمارها نشان‌دهنده‌ی افزایش روزافزون سوانح رانندگی و مرگ‌ومیر ناشی از آن در تمامی دنیا است به طوری که سازمان بهداشت جهانی آن را نهمین عامل مرگ‌ومیر معرفی و پیش‌بینی می‌کند که تا سال ۲۰۲۰ به رتبه‌ی سوم برسد. در ایران طی سال ۱۳۸۷، حدود چهارصد هزار تصادف به وقوع پیوسته که نسبت به سال‌های قبل رقمی قابل توجه است و میزان کشته‌شدگان حاصل آن نیز ۱۰/۸۸ درصد افزایش یافته که در این بین سهم مردان در تصادفات متوجه به مرگ بیشتر است (هفته‌نامه برنامه، ۱۳۸۷: ۵۶).

بسیاری از محققان در این زمینه معتقدند که رانندگی کردن و خطر تصادف احتمالی را باید در بافت زندگی افراد جست‌وجو 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 زندگی را می‌توان مجموعه‌ای از انتخاب‌های مثبت و منفی فرد در محدوده‌های ساختاری تعریف کرد. باید در نظر گرفت که رفتارهایی که فرد در زمینه‌ی رانندگی (نظیر: ویراژ دادن، سبقت گرفتن، عبور از چراغ قرمز، نبستن کمربند ایمنی و ...) انجام می‌دهد، تا چه اندازه برآمده از موقعیت‌های ساختاری و انتخاب‌های فردی اوست (کاکرهام^۱، ۱۳۹۷: ۳۹).

سبک زندگی دارای دو جنبه‌ی مثبت و منفی (سالم و خطرپذیر) است. بسیاری از تحقیقات نشان می‌دهند کسانی که سبک زندگی سالم را انتخاب می‌کنند رفتارهای خطرپذیر کمتری دارند. کاکرهام سبک زندگی سالم را این‌گونه تعریف می‌کند: «سبک زندگی؛ الگوهای جمعی از رفتارهای سالم مبتنی بر انتخاب‌های مردم و مطابق با موقعیت زندگی آنان است. فعالیت‌هایی مثل استفاده از الکل، سیگار کشیدن، بستن کمربند ایمنی و ... می‌توانند موقعیت زندگی یک شخص را تقویت یا تضعیف سازد.» به عبارت دیگر؛ سبک زندگی سالم مجموعه‌ای از انتخاب‌های افراد، متناسب با موقعیت‌های زندگی است. این انتخاب‌ها بر روی رفتارهای مرتبط با سلامت تأثیرگذار است (کاکرهام، ۱۹۹۷: ۳۳۰).

مفهوم سبک زندگی می‌تواند یک ابزار تحلیلی مفید برای درک تفاوت‌های جنسیتی باشد چراکه اکثر تحقیقات انجام‌شده در این زمینه جنسیت را یک متغیر تأثیرگذار مهم دانسته‌اند. تمایزات جنسیتی در امنیت جاده‌ای از مدت‌ها پیش شناخته شده است به طوری که بیشترین سهم تصادفات جدی و مرگ‌آور متعلق به مردان است. از لحاظ جنسیتی نیز مردان تمایل بیشتری به رانندگی‌های پرخطر نظیر: گرفتن

1. Cockerham

تحلیل جنسیتی تصادف با تأکید بر مفهوم سبک زندگی ی سالم (مطالعه‌ی موردی جوانان شهر تهران) ۷۱

سبقت‌های نابه‌جا، سرعت زیاد، مصرف الکل و قرص‌های روان‌گردان و ... دارند. کاکرهام معتقد است که جنسیت در کنار عواملی نظیر: پایگاه‌های اقتصادی- اجتماعی، سن، تحصیلات، وضعیت تأهل و نژاد، محدوده‌های ساختاری محسوب می‌شوند که می‌توانند انتخاب‌های افراد را با محدودیت مواجه کنند (کاکرهام، ۲۰۰۴: ۲۶۹). در حالی که جنسیت می‌تواند متغیر پیش‌بینی‌کننده‌ی مهمی در تعیین سبک‌های زندگی ی سالم باشد، تاثیرات آن می‌تواند تمایزات بین طبقات را تعدیل کند. شواهد نشان می‌دهد افرادی که در بالای نردبان طبقه‌ی اجتماعی قرار دارند- بدون توجه به جنسیت- مشارکت بیشتری در فعالیت‌های اوقات فراغت دارند. تحقیقات مرتبط با مفهوم سبک زندگی سالم نشان می‌دهند که زنان کمتر از مردان سیگار می‌کشند، کمتر الکل مصرف می‌کنند، در مقایسه با مردان در هنگام رانندگی بیشتر از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند، غذاهایی دارای کالری کمتر مصرف می‌کنند و در هنگام بیماری نیز بیشتر به دکتر مراجعه می‌کنند (آبل و کاکرهام، ۱۹۹۷: ۱۳۳).

مطابق با دیدگاه کاکرهام می‌توان جنسیت را نوعی ساختار اجتماعی تعریف کرد که به استنباط جامعه از رفتار، ویژگی‌ها و نقش‌های مناسب برای مردان و زنان مربوط می‌شود. افزایش رانندگی در میان زنان برخاسته از توجه آنان به مقوله‌ی اتومبیل در زندگی روزمره است. در حقیقت، تفاوت انتخاب رفتارهای رانندگی در زنان می‌تواند روایت‌گر دیدگاهی زنانه به مسئله‌ی رانندگی و تصادف باشد چرا که مطابق با مفهوم سبک زندگی سالم، انتخاب هر فعالیتی بر اساس موقعیت عاملان در درون فضای اجتماعی است. در تحقیق حاضر می‌خواهیم مشخص سازیم که آیا جنسیت می‌تواند بازگوکننده‌ی تفاوت انتخاب فعالیت‌های گوناگون در حوزه‌ی رانندگی و تصادفات در درون محدوده‌های ساختاری باشد؟

مطالعه‌ی پیشینه‌ی پژوهش در این زمینه نشان می‌دهد که در ارتباط با تحلیل جنسیتی ی تصادف، تحقیق مستقیمی صورت نگرفته است. دروتی بگ^۲ (۱۹۹۸) در مطالعه‌ی طولی «عوامل سبک زندگی به‌عنوان پیش‌بینی‌کننده‌های تصادفات و مصدومان در میان جوانان»، به مطالعه‌ی رفتار رانندگی ی ۱۰۳۷ نفر از مردم جوانی پرداخت که در نیویورک در فاصله‌ی زمانی بین سال‌های ۱۹۷۳ و ۱۹۷۸ به دنیا آمدند. او در این مطالعه‌ی طولی، چهار نوع تصادف را از هم جدا می‌کند: تصادفاتی که با جراحت اندک همراه است، تصادفات بدون جراحت، تصادفات با جراحت‌های جدی، و تصادفاتی که به مرگ منتهی می‌شوند. علاوه بر این که سبک

2. Begg

زندگی، پیش‌بینی‌کننده‌ی مهمی محسوب می‌شود. یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد از میان عواملی که منجر به تصادفات گوناگون می‌شوند، جنسیت، متغیبات‌گذار مهمی است چرا که نرخ میزان تصادفات منجر به مرگ در میان مردان زیادتر از زنان بوده و از سوی دیگر، بیشترین نوع تصادفات در میان زنان نیز تصادفات با جراحت اندک بوده است. مهم‌ترین نتیجه‌ای که از تحقیق فوق به‌دست آمد، بازگوکننده‌ی تأثیر سبک زندگی بر انواع متفاوت تصادفات است. برای مثال؛ بگ اشاره دارد که مردانی که اوقات فراغت کمتری داشتند، کمتر در تصادفات درگیر می‌شدند یا مردانی که در مقایسه با زنان هم‌سن خود مصرف الکل کمتری داشتند نیز دارای نرخ تصادفات جاده‌ای کمتر بودند.

بینا^۳ (۲۰۰۵) به مطالعه‌ی «رانندگی پرخطر و سبک زندگی در میان نوجوانان» پرداخت. او معتقد است که رانندگی در نوجوانان را باید در یک زمینه‌ی کلی از رشد نوجوانی در نظر گرفت. بینا از طریق پرسش‌نامه در بین نمونه‌ای ۶۴۵ نفری از نوجوانان ایتالیایی (دختران و پسران ۱۷-۱۴ سال)، به تحلیل میزان رانندگی پرخطر در میان نوجوانان پرداخت و سپس سعی کرد تا ارتباط بین رانندگی پرخطر و سبک زندگی را ارزیابی کند. بینا سبک زندگی را به‌عنوان درگیری در رفتارهای سالم و خطرناک نظیر ورزش کردن، مصرف الکل، مصرف ماری‌جوانا و ... می‌داند که از نظر او همگی جزئی از فعالیت‌های اوقات فراغت هستند. شاپ بر اساس تئوری جیزر، سبک زندگی را به دو جنبه‌ی سالم و پرخطر تقسیم و سعی می‌کند تا سبک زندگی نوجوانانی را که به رانندگی‌های پرخطر گرایش دارند، آشکار کند. نتایج به‌دست‌آمده بازگوکننده‌ی تفاوت‌های جنسیتی در رانندگی‌های پرخطر است. به‌طور مثال؛ پسران نسبت به دختران گرایش بیشتری به رانندگی کردن هم‌راه دوستان در شب دارند. از سوی دیگر، بینا به این نتیجه می‌رسد که رانندگی پرخطر یک رفتار مجزا نیست و باید جزئی از سبک زندگی نوجوانان محسوب شود و نشان می‌دهد پسرانی که به رانندگی پرخطر گرایش دارند بیشتر به رفتارهای ضداجتماعی نظیر سیگار کشیدن، مصرف الکل و ماری‌جوانا می‌پردازند یا زمان زیادی را در فعالیت‌های غیرسازمان‌دهی شده با دوستان خود صرف می‌کنند و نیز دخترانی که درگیر رانندگی پرخطر بودند، بیشتر به رفتارهای ضداجتماعی و مصرف داروهای روان‌گردان و ... گرایش داشتند.

در مجموع می‌توان گفت که مطالعات تجربی که در این زمینه در جهان انجام شده‌اند جنسیت را مهم‌ترین عامل تفکیک‌کننده‌ی تمایزات در سبک زندگی می‌دانند، اما در ایران تاکنون مطالعه‌ی مستقیمی در این زمینه انجام نشده است.

3. Bina

مبانی نظری

سبک زندگی سالم یکی از ابهاسبک زندگی است و شامل اشکال خودانتخاب‌ی مصرف‌گرایی نظیر انتخاب‌های ویژه در غذا، لباس، ظاهر، اتومبیل، اشکال اوقات فراغت و ... است، در حالی که کارهام از این موارد فراتر می‌رود و تصمیم‌گیری درباره‌ی مصرف غذا، بستن کمر بند ایمنی، بهداشت فردی، مسواک زدن و ... را جزئی از سبک زندگی سالم محسوب می‌کند. به نظر او انتخاب‌های مرتبط با سلامتی، در محدوده‌ای از موقعیت‌های ساختاری قرار می‌گیرند. به عبارت دیگر؛ انتخاب‌ها با فرصت‌های زندگی فرد می‌توانند تقویت یا محدود شوند. او سبک زندگی سالم را مجموعه‌ی انتخاب‌هایی می‌داند که فرد آن‌ها را بنا بر موقعیت اجتماعی خود برمی‌گزیند و فرصت‌های (موقعیت‌ها) زندگی را اشکال ساختاری اجتماعی در نظر می‌گیرد که مردم در آن زندگی می‌کنند (کارهام، ۲۰۰۴: ۲۶۲).

بنابراین موقعیت اجتماعی و انتخاب‌های عامل، هر دو در مفهوم سبک زندگی سالم (مثبت) نقشی اساسی دارند. از نظر کارهام، در انتخاب سبک‌های زندگی مثبت و منفی، مردمی که در طبقات بالای جامعه قرار دارند انتخاب‌های بیشتر، سالم‌تر و منابعی بیشتر در حمایت از تصمیم‌گیری خود دارند، اما برعکس؛ مردمی که در رده‌ی پایین اجتماعی قرار دارند فشارهای اقتصادی-اجتماعی بیشتری بر انتخاب‌های‌شان احساس می‌کنند و انتخاب‌های قابل دسترسی کمتری نسبت به طبقات بالا دارند.

کارهام درباره‌ی رفتاری مانند سیگار کشیدن از عاملیت^۴ بحث می‌کند. او تصمیم‌گیری درباره‌ی استعمال سیگار را حاصل یک انتخاب در نظر می‌گیرد و این سؤال را مطرح می‌کند: آیا انتخاب، مستقل از ساختار است؟ او به این سؤال پاسخ منفی می‌دهد چرا که از نظر او، ساختار در امر تصمیم‌گیری دخالت دارد و با توجه به تفاوت‌های مجزا که بین گروه‌های ویژه وجود دارد، پیشنهاد می‌کند که تصمیم‌گیری درباره‌ی کشیدن سیگار یک اتفاق کاملاً فردی نیست، بلکه عوامل اجتماعی نظیر جنسیت، قومیت، طبقه‌ی اجتماعی و سن (موقعیت ساختاری) در آن دخالت دارند (کارهام و هینت، ۲۰۰۴: ۱۴۱۸).

از نظر کارهام، موقعیت طبقاتی تعیین‌کننده‌ی مهمی در سلامتی و پهنه‌ی زندگی محسوب می‌شود. عضویت طبقه‌ای بر طبق منزلت اقتصادی - اجتماعی شخص تعیین می‌شود که با درآمد، شغل و تحصیلات اندازه‌گیری می‌شود. به عقیده‌ی او، در این میان آموزش قوی‌ترین پیش‌بینی‌کننده‌ی سطح

4. Agency

سلامتی افراد است چون افرادی که از تحصیلات بالاتری برخوردار هستند، دارای سلامت بیشتری هستند. او به عوامل دیگری نظیر: قومیت، سن و جنس نیز اشاره می‌کند. مثلاً از نظر او، قومیت از طریق منزلت اجتماعی - اقتصادی بر سلامتی فرد تأثیر می‌گذارد. فقر و محرومیت نیز فرصت‌های بسیار محدودی را برای افراد در انتخاب‌های شان ایجاد می‌کند (کاگرهام، ۲۰۰۰: ۱۲۳).

کاگرهام در توضیح این مطالب از مفهوم منش^۵ بوردیو^۶ استفاده می‌کند زیرا به عقیده‌ی او منش‌ها می‌توانند منبع سازمان‌دهی شده‌ای از ادراکات فردی باشند که انتخاب‌های رفتاری را هدایت می‌کنند و یک قالب فکری از طبایعی هستند که به‌طور کلی و ویژه عمل می‌کنند و ریشه در اجتماعی شدن و تجربه‌های فرد دارند و از سوی دیگر، مطابق با واقعیت طبقه‌ای فرد هستند (کاگرهام، ۲۰۰۴: ۲۶۵).

قدرت منش در ماهیت ناآگاهانه‌ی عمل است چرا که کنش‌گر به‌واسطه‌ی تجربه‌های خود، در درون محدودی از امکانات و محدودیت‌ها عمل می‌کند که حاصل حضور و تربیت در درون میدانی است که آگاهانه یا ناآگاهانه به عمل کنش‌گر جهت می‌دهد. منش‌ها در درون متنی از موقعیت‌های اجتماعی افراد شکل می‌گیرند و مکمل میدان^۷ هستند و به کنش‌گران نوع نگاه به جهان و دنیا را القاء می‌کنند که سازگار با موقعیت اجتماعی آنان است و با بازتولید ساختارهای اجتماعی حفظ می‌شوند. منش‌ها در واقع ساختار ساختاربندی شده، ذهنیت اجتماعی شده و پایه‌ی طبقه‌بندی در عمل‌های فردی و جمعی هستند. منش مطابق با موقعیت اجتماعی افراد است و شیوه‌های پذیرفته‌شده‌ی تفکر، احساس، عمل، ادراک و طبقه‌بندی دنیای اجتماعی در درون آن قرار دارند (ویلیامز، ۱۹۹۵: ۶۰-۵۸).

بوردیو ارتباط بین منش‌ها و ساختارها را در متنی از میدان‌های متفاوت جامعه در نظر می‌گیرد چون منش‌ها از نظر بوردیو از طبایع^۸ تشکیل شده‌اند و طبایع، همان گرایش‌های باطنی برای بازتولید ساختارهای حاکم‌اند و به‌عبارت دیگر؛ محصول شرایط اجتماعی هستند. بوردیو جامعه را نه یک کل همگون، بلکه آن‌را شبکه‌ای از میدان‌های مستقل می‌داند که مطابق با منطق و روند درونی خودشان عمل می‌کنند. میدان، ارتباط بین موقعیت و منش را آشکار می‌کند. میدان، متشکل از موقعیت‌ها و دارای قواعدی خاص است که لازمه‌ی ورود افراد به آن‌ها پذیرش این قواعد است زیرا افرادی که درون یک

5. Habitus

6. Bourdieu

7. Field

8. Disposition

تحلیل جنسیتی تصادف با تأکید بر مفهوم سبک زندگی سالم (مطالعه‌ی موردی جوانان شهر تهران) ۷۵

میدان به‌سر می‌برند دارای منشی مشترک هستند (مارتین، ۲۰۰۱: ۱۷-۱). موقعیت کنش‌گران نیز در درون میدان‌ها به مقدار و نوع سرمایه‌های^۹ بستگی دارد که در اختیار دارند. بدین ترتیب میدان‌ها همواره محل منازعه بر سر به‌دست آوردن سرمایه هستند. بطور خلاصه؛ منشی عملان در درون منشی از فرصت‌ها و الزامات عمل می‌کند که به‌وسیله‌ی ساختار میدان فراهم شده است. از بحث بوردیو می‌توان نتیجه گرفت که:

۱. منش‌ها منبع سازمان‌دهی شده‌ای از ادراکات هستند که انتخاب‌های رفتاری افراد را هدایت می‌کنند.
 ۲. منش‌ها یک قالب فکری یا ذهنیتی هستند و طبایعی را تولید می‌کنند که از طریق اجتماعی شدن و تجربه، با واقعیت ساختار طبقاتی فرد هماهنگ می‌شوند.
 ۳. این طبایع فعالیت‌های سبک زندگی را تولید می‌کنند که بازتاب ساختارهای هنجارهای نظم اجتماعی غالب یا برخی گروه‌ها یا طبقاتی هستند که افراد در درون آن اجتماعی می‌شوند.
- برای مشخص شدن دقیق مفاهیم انتخاب، موقعیت (فرصت‌ها) و سبک زندگی در تئوری کارهام، باید به تعریف بوردیو از مفاهیم منش، طبایع، منطبق عمل، میدان و سرمایه رجوع کنیم تا بتوانیم ارتباط دقیق انتخاب (انتخاب مربوط به رفتارهای مرتبط با سلامتی) و موقعیت را در سبک زندگی سالم آشکار سازیم.

انتخاب‌های زندگی (عاملیت)

به نظر می‌رسد که مفهوم انتخاب دسبک زندگی یک متغیر نسبتاً ساده در علم‌یاتی کردن محسوب شود. با این حال، انتخاب‌ها بسیار ساده نیستند؛ نه فقط موقعیت‌ها (فرصت‌ها) انتخاب‌ها را محدود می‌کنند، بلکه گسترش ویژگی‌های جامعه‌ی پست‌مدرن نیز صورت‌های آن را پیچیده‌تر کرده است. امیبایر^{۱۰} معتقد است که عاملیت می‌تواند فرایندی در نظر گرفته شود که در آن گذشته‌ی افراد بر آن‌ها تأثیر می‌گذارد، اما به‌سوی آینده (توانایی در تصور احتمالات جایگزین) و حال (توانایی در ترکیب منش‌های گذشته و موقعیتهای آینده در آن واحد) نیز جهت می‌گیرند (امیبایر، ۱۹۹۸: ۹۶۶).

انتخاب، شکلی از مصرف یا شکلی از مسئولیت فردی است. انتخاب‌های سبک زندگی می‌توانند حس استواری و تعلق را از طریق ایجاد پشتیبان در گروهی ویژه از فعالیت‌ها برای افراد فراهم کنند. اگرچه همه‌ی نظریه‌پردازان عاملیت معتقدند که عاملیت هرگز نباید کهلاً توسط ساختار تعیین شود، اما واضح است که

9. Capital

10. Emibayer

هیچ لحظه ای وجود ندارد که در آن عامل، آزاد از ساختار باشد. به طور خلاصه، تصمیم برای انجام هر نوع فعالیت، یک انتخاب است و الگوهای اجتماعی حاکم بر این فعالیتها، بازتاب این واقعیت اند که انتخابها امری تصادفی نبوده، بلکه به ساختارها یا موقعیتهای زندگی کاملاً وابسته است.

موقعیتهای زندگی (ساختار)

موقعیتهای زندگی فرصتهای انتخاب را کاهش می دهند. هم‌طور که قبلاً هم گفتیم؛ فرصتهای زندگی اکثر اوقات همان وضعیت اقتصادی - اجتماعی افراد است بنابراین، برخی از مردم فرصت انتخاب بیشتری نسبت به دیگران دارند. با توجه به تأکید بورديو بر اهمیت ساختار، هر مفهومی از سبک زندگی سالم نیاز به توجهی ویژه به فرصتها دارد. فرصتهای زندگی به دو طریق بر سبک زندگی تأثیر می گذارند (کاکرهم، ۲۰۰۴: ۲۵۲؛ ۱) اقتصادی - اجتماعی و ۲) مرزهای ادراکی که از اجتماعی شدن و کسب تجربه از یک محیط اجتماعی ویژه مشتق می شوند.

به طور خلاصه، فرصتهای زندگی عنصر بسیار مهم سبک زندگی محسوب می شوند. ما در تعریف کاکرهم از سبک زندگی سالم شاهد تکیه دو مفهوم انتخاب و موقعیت هستیم. به عقیده او؛ سبک زندگی مثبت، انتخاب مجموعه‌ای از فعالیت‌های مثبت مطابق با موقعیت زندگی افراد است زیرا رفتارهای تولیدشده از این انتخابها می تواند نتایج مثبت یا منفی بر بدن و فکر داشته باشد، اما با وجود این یک الگوی فراگیر از مفهوم سبک زندگی را شکل می دهد انتخاب فعالیتی نظیر رانندگی کردن، بازنمایی از مفهوم سبک زندگی است. به عبارت دیگر؛ این که شخصی چگونه رانندگی می کند یا انتخابهای او در رانندگی کردن، ارتباط بسیاری با دیگر انتخابهایش دارد.

رفتار مشکل آفرین^{۱۱}

از سوی دیگر، تئوری رفتار مشکل آفرین، تصادف را نتیجه رفتار رانندگی خطر آفرین می داند و به نقش عواملی نظیر سن، جنس، تحصیلات و هم‌چنین مهارت در رانندگی و تجربه‌ی رانندگی در بروز تصادفات می پردازد. این تئوری، سبک زندگی پرخطر را انتخاب فعالیت‌های منفی و خطرناک در میان جوانان می داند که در حوزه‌های متفاوتی صورت می گیرد (جیزر^{۱۲} و کاستا، ۱۹۹۷: ۱۰). جیزر عقیده دارد که رانندگی پرخطر و سایر رفتارهای منفی نظیر سیگار کشیدن، مصرف الکل و معمولاً با هم رخ می دهند

¹¹. Problem- Behavior

¹². Jessor

تحلیل جنسیتی تصادف با تأکید بر مفهوم سبک زندگی سالم (مطالعه‌ی موردی جوانان شهر تهران) ۷۷

و سبک زندگی پرخطر^{۱۳} را می‌سازند. او معتقد است که رانندگی پرخطر- که جزئی از سندرم رفتاری است- در پسران بیشتر اتفاق می‌افتد. از نظر او پسران تمایل بیشتری به رانندگی در آخر شب همراه با دوستان‌شان دارند (جیزر، ۲۰۰۴: ۷۵).

با توجه به تئوری‌های مطرح‌شده در چارچوب نظری، باید به نقش عاملیت و ساختار در مفهوم سبک زندگی- با دو بعد سالم و پرخطر- اشاره کنیم. انتخاب‌های عاملان در محدوده‌های ساختاری، به بازتولید ساختارهای اجتماعی نیز منجر می‌شود. انتخاب عاملان در زمینه‌ی حمل‌ونقل و ترافیک و ... بنا به روایت بوردیو، حاکی از ذوق و سلیقه‌ای طبقاتی است که در سبک زندگی خاصی آشکار می‌شود؛ ذوق و سلیقه‌ای که ریشه در منش‌ها دارد. از سوی دیگر رانندگی پرخطر در میان جوانان - طبق تئوری جیزر- روایت‌گر نوع خاصی از سبک زندگی است که الزاماً سالم نیست (کاکرهام، ۲۰۰۵: ۶۰).

به‌طور خلاصه، تئوری ریچارد جیزر شباهت بسیار زیادی با تعریفی دارد که کاکرهام از سبک زندگی ارائه می‌دهد. از نظر کاکرهام، سبک زندگی سالم مجموعه‌ای از انتخاب‌های مثبت (سالم) افراد در درون محدوده‌های ساختاری است. انتخاب که از نظر کاکرهام با بحث عاملیت ارتباط می‌یابد، در محدوده‌های ساختاری نظیر سن، جنس، وضعیت تأهل و پایگاه اقتصادی- اجتماعی رخ می‌دهد. از سوی دیگر، بسیاری از شاخه‌های فمینیستی بر نابرابری و تفاوت بین مردان و زنان تأکید دارند. مثلاً فمینیست‌های رادیکال، تفاوت میان مردان و زنان را بازتاب ساختار پدرسالاری و سرکوب زنان را مهم‌ترین شکل تاریخ‌ی تقسیم اجتماعی در نظر می‌گیرند. از نظر آنان همه‌ی ساختارها در درون جامعه به بازتولید الگوی ستم‌گیری می‌پردازند و اساسی‌ترین ساختار ستم‌گیری متعلق به جنسیت است که بازتولیدشده‌ی ساختار پدرسالاری است. فمینیست‌های لیبرال نیز از استفاده و بازتولید در برابر و استثمارگرانه از زنان در رسانه‌ها و فرهنگ عامه انتقاد می‌کنند و معتقدند که برای حل این مشکل باید قوانینی وضع شوند که فرصت‌های برابر را برای زنان فراهم کنند. فمینیست‌های سوسیالیستی تأکید جنبش فمینیستی رادیکال بر ساختار پدرسالاری جامعه را می‌پذیرند، اما سعی دارند از آن در تحلیل سرمایه‌داری استفاده کنند و راه‌حل این مشکل را در اصلاحات گسترده در روابط بین مردان و زنان جست‌وجو می‌کنند که بخشی تفکیک‌ناپذیر از ظهور یک جامعه‌ی سوسیالیستی است. در واقع مفهوم

13. Risky Driving

جنسیت در دهه‌ی ۱۹۹۰ مورد توجه فمینیست‌های موج دوم قرار گرفت و به‌عنوان یک مقوله‌ی اجتماعی در بافت فرهنگی و به‌صورت مشخصه‌های روانی، اجتماعی و تعاملی ظاهر شد. جنسیت نشان‌دهنده‌ی ویژگی‌های روانی فرد و برداشت او از خود است که در روابط فرد با اطرافیان‌ش شکل می‌گیرد (استریناتی، ۱۳۸۴: ۳۲۱، ۲۴۰). به‌طور خلاصه؛ تئوری‌های مطرح‌شده مفهوم جنسیت را یکی از حوزه‌های چالش‌برانگیز در نظر گرفته‌اند. در تئوری جیزر نیز جنسیت از مهم‌ترین حوزه‌های تمایزگذار در رفتارهای پرخطر مشکل‌آفرین بوده است.

فرضیه‌های تحقیق

بر اساس نظریات ارائه‌شده و پیشینه‌ی پژوهش انتظار داریم که روابط زیر در تحقیق حاضر برقرار باشد:

به نظر می‌رسد که میانگین میزان تصادف در بین زنان و مردان متفاوت است.

به نظر می‌رسد که رابطه‌ی معنادار بین ابعاد متفاوت سبک زندگی و جنسیت وجود دارد.

به نظر می‌رسد که تفاوتی معنادار از لحاظ میزان تصادف بین گروه‌های مختلف شغلی وجود دارد.

به نظر می‌رسد که بین تصادف و تحصیلات ارتباطی معنادار وجود دارد.

روش تحقیق

داده‌های تحقیق حاضر از طریق پرسش‌نامه و به شیوه‌ی پیمایشی جمع‌آوری شده است. پرسش‌نامه‌ها بر اساس چارچوب نظری و فرضیه‌ها شکل گرفته است که ۹۳ سؤال باز و بسته در آن طرح و میزان اعتبار آن‌ها سنجیده شده است. جامعه‌ی آماری تحقیق، جوانان ۳۰-۱۸ سال منطقه‌ی دو تهران بودند. در این پژوهش از روش نمونه‌گیری خوشه‌ای احتمالی متناسب با حجم استفاده و بر اساس فرمول کوکران یک نمونه‌ی ۴۵۰ نفری از ۴ ناحیه‌ی ساکن در منطقه دو انتخاب کردیم. بدین معنا که بعد از مشخص شدن منطقه‌ی دو برای نمونه‌گیری (به‌دلیل این که این منطقه از لحاظ مسکونی منطقه‌ی بزرگ‌تر و در دسترس است) چهار ناحیه از ۴ ناحیه‌ی موجود در منطقه دو انتخاب شد و سپس از میان بلوک‌های بزرگ‌تر که دارای خانه‌های بیشتری بودند، نمونه‌گیری بیشتری انجام دادیم. در پژوهش حاضر، برای آزمون پایایی شاخص‌ها از ضریب آلفای کرونباخ (α) استفاده کردیم.

یافته‌های تحقیق

توصیف متغیرهای زمینه‌ای

مطالعه‌ی متغیر جنس در میان جمعیت نمونه نشان می‌دهد که در حدود ۳۴ درصد از جمعیت نمونه را زنان و ۶۵ درصد دیگر را مردان تشکیل می‌دهند و هم‌چنین در حدود ۸۱ درصد از پاسخ‌گویان، مجرد بوده‌اند که در میان زنان؛ ۷۸ درصد مجرد و ۲۱ درصد متأهل بودند. از سوی دیگر، ۸۲ درصد از مردان، مجرد و ۱۷ درصد از آنان متأهل بودند. میانگین سنی افراد پاسخ‌گو در حدود ۲۴ سال بوده است که در این بین، میانگین سنی زنان ۲۳ سال و میانگین سنی مردان ۲۴ سال بوده است. از نظر تحصیلات؛ ۱/۶ درصد از پاسخ‌گویان زیر دیپلم، ۲۳ درصد دارای دیپلم، ۱۳ درصد دارای مدرک فوق‌دیپلم، ۵۶ درصد کارشناسی، ۴/۹ درصد کارشناسی ارشد و ۴ درصد نیز دارای مدرک دکتری بودند. بر اساس تفکیک جنسیتی؛ در میان زنان ۴۲/۹ درصد از دانشجوی، ۰/۶ درصد کارگر، ۷/۱ درصد بیکار، ۱۴/۹ درصد کارمند، ۱۵/۹ درصد شغل آزاد، ۸/۴ درصد خانه‌دار و ۱/۳ درصد از زنان نیز محصل بوده‌اند. در میان مردان نیز ۲۲/۶ درصد دانشجوی، ۳ درصد سرباز، ۴/۷ درصد کارگر، ۳/۷ درصد بیکار، ۹/۵ درصد کارمند، ۴۱/۶ درصد شغل آزاد، ۱/۷ درصد محصل و ۱۳/۲ درصد دانشجوی شاغل بوده‌اند. حدود ۹۸ درصد از پاسخ‌گویان در خانواده‌ی خود اتومبیل داشتند که در این میان ۱۰۰ درصد از پاسخ‌گویان زن و ۹۸ درصد از پاسخ‌گویان مرد نیز در خانواده‌هایشان اتومبیل داشتند. هم‌چنین ۵۶ درصد از کل پاسخ‌گویان دارای اتومبیل شخصی بودند که از این میان، ۳۵ درصد از زنان دارای اتومبیل شخصی و ۴۸ درصد از مردان نیز دارای اتومبیل شخصی بوده‌اند. پس تملک شخصی اتومبیل در نزد مردان بیشتر از زنان بوده است.

توصیف عامل‌های به‌دست‌آمده از تحلیل عاملی

در تحقیق حاضر مفهوم سبک زندگی ابتدا به‌صورت مفهومی کلی سنجیده شده است تا بتوان با استفاده از تحلیل عاملی ابعاد متفاوت آن را به‌دست آورد. به‌عبارت دیگر؛ بعد از تکمیل پرسش‌نامه و با استفاده از تکنیک تحلیل عاملی^{۱۴} بر روی تعدادی از متغیرها، هشت عامل به‌دست آمد. با توجه به واریانس به‌دست‌آمده از تحلیل عاملی، عامل‌های مذکور به ترتیب عبارتند از: رانندگی پرخطر، دین‌داری،

زیبایی- لذت، الکل/تفریحات مدرن، مصرف فرهنگی، علاقه به شرکت در فعالیت‌های اجتماعی، عشق راندن و علاقه به فعالیت‌های ورزشی.

اولین عامل ۱۵ درصد از واریانس کل ماتریس همبستگی را تبیین می‌کند. این عامل دارای نه آیتم به شرح زیر است: با سرعت جلوی ماشین دیگری پیچیدن ۸۲ درصد، رعایت نکردن فاصله‌ی قانونی ۷۹ درصد، سبقت غیرمجاز ۷۷ درصد، استفاده از سی‌دی‌های صوتی و تصویری در هنگام رانندگی ۷۶ درصد، توجه نکردن به علایم راهنمایی و رانندگی ۷۴ درصد، بستن کمربند ایمنی ۶۹ درصد، ورود به خیابان‌های عبور ممنوع ۶۷ درصد، استفاده از موبایل ۶۶ درصد، با سرعت زیاد رانندگی کردن ۶۰ درصد. رانندگی پرخطر اشاره به خطرات حتمی و روشنی دارد که رانندگان جوان در هنگام رانندگی از خود نشان می‌دهند. چیزیز معتقد است که رانندگی پرخطر شامل فعالیت‌هایی نظیر: بستن کمربند ایمنی، سبقت گرفتن، و رانندگی کردن بدون توجه به علایم رانندگی و مواردی جز آنها است.

دومین عامل، هفت درصد از واریانس ماتریس را تبیین می‌کند. این عامل دارای شش آیتم به شرح زیر است: شرکت در جلسات دعا ۸۷ درصد، شرکت در مجالس روضه و مولودی ۸۵ درصد، شرکت در نماز جماعت ۸۴، رفتن به مسجد ۸۱ درصد، زیارت اهل قبور ۷۸ درصد و نماز خواندن ۷۳ درصد. با توجه به همبستگی بین آیتم‌های فوق می‌توان این عامل را دین‌داری^{۱۵} نام نهاد. فعالیت‌هایی نظیر: رفتن به مسجد، نماز خواندن، روزه گرفتن، شرکت در جلسات دعا و قرآن، شرکت در نماز جماعت، زیارت اهل قبور و خواندن قرآن، بازگوکننده‌ی باورهای رانندگان جوان است چرا که اعمال مذهبی می‌توانند بازتاب الگویی از سبک زندگی باشند.

سومین عامل، شش درصد از واریانس کل ماتریس همبستگی را تبیین می‌کند. این عامل دارای آیتم‌هایی به شرح زیر است: لباس خریدن ۷۸ درصد، پوشیدن لباس‌های زیبا ۶۹ درصد، پوشیدن لباس مد روز ۶۵ درصد، خریدن لوازم آرایشی و محصولات بدن ۵۹ درصد، پوشیدن لباس‌های غیرمعمول ۵۴ درصد، گوش کردن به موسیقی پاپ ۵۴ درصد، دیدن فیلم‌های رمانتیک ۴۸ درصد، تماشای ماهواره ۴۲ درصد، خرید انواع سی‌دی ۴۱ درصد، گوش کردن موسیقی در درون خانه ۳۹ درصد و ادبیات هیجان‌انگیز ۳۳ درصد. با توجه به آیتم‌های به‌دست‌آمده می‌توان این بعد از سبک زندگی را زیبایی- لذت^{۱۶} نامید. پوشیدن لباس‌های جدید (مد

15. Religious

16. Elegance- Pleasure

تحلیل جنسیتی تصادف با تأکید بر مفهوم سبک زندگی می‌سالم (مطالعه‌ی موردی جوانان شهر تهران) ۸۱

روز)، خرید محصولات بدن (لوازم بهداشتی)، لباس خریدن و پوشیدن لباس های زیبا و گران قیمت و ... را می‌توان با ظاهر بیرونی افراد و کسب لذت مرتبط دانست. زیباسازی بدن نمادی از ذوق و سلیقه‌ی طبقاتی است و بدن بهترین مکان برای آشکارسازی زیبایی است.

چهارمین عامل، ۴/۸ درصد از واریانس کل ماتریس همبستگی را تبیین می‌کند. این عامل دارای آیت‌هایی به شرح زیر است: مصرف الکل ۷۸ درصد، رانندگی بعد از مصرف الکل ۷۵ درصد، استفاده از قرص‌های روان‌گردان ۶۵ درصد، سیگار کشیدن ۶۲ درصد، مصرف قرص در هنگام رانندگی ۵۸ درصد، شرکت در پارتهای مختلط ۵۳ درصد، عضو بودن در کلوب‌های متفاوت ۴۰ درصد، بیرون از خانه ماندن ۳۹ درصد و درون خانه ماندن ۳۸ درصد. این بعد از سبک زندگی را می‌توان الکل/تفریحات مدرن^{۱۷} نامید. عامل فوق مطابق با تئوری ریچارد جیزر، مهم‌ترین بعد سبک زندگی پرخطر محسوب می‌شود که با دیگر رفتارهای پرخطر، سبک زندگی پرخطر را تشکیل می‌دهند.

پنجمین عامل، ۴/۶ درصد از واریانس کل ماتریس همبستگی را تبیین می‌کند. این عامل دارای آیت‌هایی به شرح زیر است: رانندگی برای بیان احساسات و عواطف ۸۱ درصد، جذاب به نظر رسیدن ۷۶ درصد، کسب احساس قدرت‌مندی ۷۶ درصد، کسب احساس آرامش ۷۶ درصد، بدون مقصد رانندگی کردن ۴۵ درصد و رانندگی کردن با دوستان ۳۶ درصد. با توجه به آیت‌های بیان‌شده، عامل پنجم را می‌توان عشق راندن^{۱۸} نامید. شاخص‌هایی که بازگوکننده‌ی عشق راندن هستند، نمایان‌گر انگیزه و تیلاط پنهان و فراوان رانندگان جوان در حین رانندگی است. شاخص‌های نظیر رانندگی برای کسب قدرت، آرامش، مورد توجه واقع شدن و رانندگی بدون داشتن هدف.

عامل ششم، ۴/۲ درصد از واریانس کل ماتریس همبستگی را تبیین می‌کند. این عامل دارای آیت‌هایی به شرح زیر است: استفاده از اینترنت ۵۶ درصد، رفتن به موزه ۵۲ درصد، گوش دادن به موسیقی کلاسیک ۵۲ درصد، نواختن یکی از سازهای موسیقی ۵۱ درصد، رفتن به تئاتر ۵۱ درصد، سینما رفتن ۴۰ درصد، دیدن فیلم‌های اجتماعی ۳۹ درصد، خواندن ادبیات رمانتیک ۳۴ درصد و رفتن به کافه‌ها ۳۲ درصد. این آیت‌ها، بعد فرهنگی سبک زندگی را بازگو می‌کنند و می‌توان آن‌را مصرف فرهنگی^{۱۹} نامید. مصرف

17. Alcohol / Modern diversion

18. Car addiction

19. Cultural consumption

فرهنگی معمولاً کمتر از بقیه‌ی فعالیت‌ها مستلزم هزینه کردن است و همچنین قدرت انتخاب افراد در این زمینه زیاد است. به علاوه، قریحه که از عناصر سازنده‌ی سبک زندگی است، بیش از هر چیز در الگوی انجام دادن فعالیت و مصرف فرهنگی بروز می‌کند. این عامل، دیدگاه بورديو را درباره‌ی این‌که طبقات بالا خود را با استفاده از فرهنگ متعالی از بقیه‌ی طبقات دیگر متمایز می‌کنند، منعکس می‌سازد. سلیقه‌های افراد در مصرف فرهنگی، در کنار فعالیت‌های اوقات فراغت و الگوی مصرف، از اصلی‌ترین شاخص‌های مورد استفاده در مطالعات سبک زندگی بوده است. شاخص‌ها و فعالیت‌هایی که تحت عنوان مصرف فرهنگی قرار گرفته‌اند نظیر رفتن به سینما، خواندن انواع کتاب‌ها، تماشای فیلم و ... بازتاب‌دهنده‌ی الگویی از سبک زندگی هستند که دارای جهت‌گیری فرهنگی است. به عبارت دیگر؛ سبک زندگی فرهنگی عبارت است از مجموعه‌ی رفتارها و مصرف فرهنگی که بر روی هم، کلیتی واحد را تشکیل می‌دهند.

عامل هفتم، ۳/۳ درصد از واریانس کل ماتریس همبستگی را تبیین می‌کند. این عامل دارای آیت‌هایی به شرح زیر است: علاقه به صلح جهانی ۸۵ درصد، علاقه به حقوق بشر ۸۲ درصد، علاقه به مسایل زیست‌محیطی ۷۵ درصد و علاقه به بحث‌های سیاسی ۵۷ درصد. آیت‌های این عامل، بازگوکننده‌ی علاقه به شرکت در فعالیت‌های اجتماعی است. بنابراین، عامل هفتم، علاقه‌مندی به فعالیت‌های اجتماعی^{۲۰} نام‌گذاری شد.

عامل هشتم، ۲/۷ درصد از واریانس کل ماتریس همبستگی را تبیین می‌کند. این عامل دارای آیت‌هایی به شرح زیر است: انجام فعالیت‌های فیزیکی ۸۲ درصد، ورزش کردن ۸۰ درصد، علاقه به ورزش‌های جمعی نظیر فوتبال ۶۶ درصد، رفتن به استادیوم‌های ورزشی ۴۶ درصد و انجام ورزش‌های انفرادی ۳۰ درصد. با توجه به آیت‌ها می‌توان آن‌را علاقه‌مندی به شرکت در فعالیت‌های ورزشی^{۲۱} نامید. انجام فعالیت‌های متفاوت ورزشی نظیر: شنا، فوتبال و ... حتی دیدن مسابقات ورزشی نیز در حقیقت بازگوکننده‌ی ترجیحات افراد است. فعالیت‌های متفاوت ورزشی نیز بازگوکننده‌ی ذائقه‌ی افراد و شرکت کردن در فعالیت‌های ورزشی مختلف (ورزش‌های انفرادی و جمعی که بازتاب ترجیحات طبقات متفاوت است) و تماشای مسابقات ورزشی است.

جنسیت: در این مقاله جنسیت، یک متغیر تبیین‌کننده و تأثیرگزار مورد توجه و تحلیل‌ها بر مبنای جنسیت و مقایسه‌ی مردان و زنان صورت گرفته است.

^{۲۰}. Interest in social affairs

^{۲۱}. Interest in physical activity

تحلیل جنسیتی تصادف با تأکید بر مفهوم سه ک زندگی سالم (مطالعه‌ی موردی جوانان شهر تهران) ۸۳

متغیرهای زمینه‌ای: متغیرهای سن، وضعیت تأهل و پایگاه اقتصادی-اجتماعی به‌عنوان متغیرهای زمینه‌ای در نظر گرفته شدند. منظور از پایگاه اقتصادی-اجتماعی، ویژگی‌های اقتصادی و اجتماعی مثل هزینه‌ای که فرد در هر ماه صرف آموزش شخصی خود می‌کند، میزان درآمد فرد و والدین پاسخ‌گوها، سطح تحصیلات و منزلت شغلی است که تعیین‌کننده‌ی پایگاه اقتصادی-اجتماعی افراد است.

تصادف: تصادف، برخورد فیزیکی بین وسیله‌ی نقلیه با هر چیز خارجی نظیر وسیله‌ی نقلیه، انسان و... را می‌گویند. چیلوتاکیس خطر تصادف را بر اساس تصادف/راننده تعریف می‌کند. به‌عبارت دیگر آن‌را جزئی از رفتار رانندگی در نظر می‌گیرد. او عقیده دارد که بسیاری از تحقیقات گذشته بر راننده/سرعت تأکید داشتند. در این پژوهش تمرکز اساسی بر تصادفات است که رانندگان جوان داشته‌اند. بدین ترتیب، تصادفات در ماه و سال گذشته جزو شاخص خطر تصادف محسوب می‌شود.

پردازش‌ها و آزمون‌های آماری

در این قسمت به آزمون‌های آمار ی مربوط به متغیرهای زمینه‌ای و متغیر اصلی تحقیق یعنی تصادف می‌پردازیم.

رابطه‌ی بین تصادف و سن:

داده‌های جدول زیر همبستگی بین تصادف و سن افراد را نشان می‌دهد. بین تصادف و سن به اندازه‌ی ۰/۱۳ رابطه وجود دارد که رابطه‌ی نسبتاً ضعیف است و جهت این رابطه نیز مثبت است. بدین معنا که با بالا رفتن سن، خطر تصادف نیز بیشتر می‌شود. از سوی دیگر، سطح معنادار بودن این رابطه از ۰/۰۵ کوچک‌تر و نشان‌دهنده‌ی معنادار بودن این رابطه است.

جدول (۱): رابطه‌ی بین تصادف و سن

خطر تصادف	همبستگی پیرسون	سطح معناداری (Sig)
سن	۰/۱۳۹	۰/۰۰۳

مقایسه‌ی بین دو جنس نشان می‌دهد که ضریب همبستگی دو متغیر تصادف و سن در بین زنان در حدود ۰/۲۰۴ و رابطه‌ی نسبتاً ضعیف است و از سوی دیگر، سطح معناداری آن بزرگ‌تر از ۰/۰۵ است که نشان می‌دهد بین سن زنان و خطر تصادف رابطه‌ی معنادار وجود ندارد در حالی که ضریب همبستگی پیرسون در میان مردان در حدود ۰/۱۷۸ و رابطه‌ی ضعیف است و سطح معناداری آن ۰/۰۱ و نشان‌دهنده‌ی آن است که

۸۴ زن در توسعه و سیاست (پژوهش زنان)، دوره ۸، شماره ۲، تابستان ۱۳۸۹

بین سن مردان و خطر تصادف رابطه‌ای معنادار وجود دارد و جهت این رابطه نیز مثبت است، بدین معنا که با بالاتر رفتن سن مردان بر خطر تصادف آنان نیز افزوده می‌شود.

میانگین تصادف بر حسب گروه‌های متفاوت شغلی

با استفاده از آنالیز واریانس، جدول زیر تفاوت میانگین تصادف بر حسب گروه‌های متفاوت شغلی را نشان می‌دهد.

جدول (۲): میانگین خطر تصادف در بین گروه‌های متفاوت شغلی

منابع تغییر	مجموع مجذورات	درجه‌ی آزادی DF	میانگین مجذورات	نسبت f	سطح معناداری (Sig)
بین گروهی	۲۶/۳۸	۷	۳۷/۶۸	۲/۴۴۳	۰/۰۱
درون گروهی	۶۰۰۱/۶۶	۳۸۹	۱۵/۴۲		
کل	۶۲۶۵/۴۸۱	۳۹۶	-		

بر اساس جدول فوق می‌توان دریافت که نسبت f به‌دست آمده در سطح ۰/۹۵ اطمینان معنادار است بنابراین فرض صفر را رد می‌کنیم و فرض خلاف را می‌پذیریم. به‌عبارت دیگر، میانگین خطر تصادف در بین گروه‌های شغلی مختلف، متفاوت است و برای تعیین این که خطر تصادف در کدام یک از گروه‌های شغلی بیشتر از بقیه‌ی گروه‌ها وجود دارد از آزمون تویی استفاده شده است (جدول ۳).

جدول (۳): آزمون تویی (Tukey)

شغل (i)	شغل (j)	تفاوت میانگین	انحراف استاندارد	سطح معناداری (Sig)
دانشجو	سرباز	-/۸۱	۱/۳۵۹	۰/۹۹۹
	کارگر	-۱/۵۹	۱/۰۶	۰/۸۱۱
	بیکار	-۲/۳۵	۰/۹۰۴	۰/۱۵۸
	کارمند	-۰/۹۳۹	۰/۶۴۶	۰/۸۳۹
	دارای شغل آزاد	-۱/۴۵	۰/۴۷۰	۰/۰۰۴
	خانه‌دار	-۰/۳۵۰	۱/۱۴	۱/۰۰۰
	دانشجو	۱/۴۵	۱/۵۲	۰/۹۸۰

با توجه به اطلاعات مندرج در جدول فوق می‌توان دریافت که کسانی که شغل آزاد دارند به‌طور معنادار در سطح اطمینان ۹۵ درصد از خطر تصادف بیشتری نسبت به دیگر گروه‌های شغلی برخوردارند. با توجه به اطلاعات مندرج در این جدول می‌توان گفت که افراد دارای مشاغل آزاد نسبت به دیگر گروه‌های شغلی، دارای

تحلیل جنسیتی تصادف با تأکید بر مفهوم سه ک زندگی ی سالم (مطالعه‌ی موردی جوانان شهر تهران) ۸۵

تصادف بیشتری هستند. مقایسه‌ی بین دو جنس در این زمینه نشان‌دهنده‌ی آن است که در بین زنان، از لحاظ خطر تصادف تفاوتی معنادار بین گروه‌های متفاوت شغلی وجود ندارد. جدول زیر مؤید این نکته است.

جدول (۴): میانگین خطر تصادف بر حسب گروه‌های متفاوت شغلی در میان زنان

منابع تغییر	مجموع مجذورات	درجه‌ی آزادی DF	میانگین مجذورات	نسبت f	سطح معناداری (Sig)
بین گروهی	۷۷/۱۲	۶	۱۲/۸۶	۱/۴۴	۰/۳۴
درون گروهی	۱۴۹۳/۸۱	۱۳۳	۱۱/۲۳		
کل	۱۵۷۰/۹۳	۱۳۹	-		

هم‌چنین آزمون فوق نشان می‌دهد که در میان مردان نیز از لحاظ خطر تصادف تفاوتی معنادار بین گروه‌های متفاوت شغلی وجود ندارد.

جدول (۵): میانگین خطر تصادف بر حسب گروه‌های متفاوت شغلی در بین مردان

منابع تغییر	مجموع مجذورات	درجه‌ی آزادی DF	میانگین مجذورات	نسبت f	سطح معناداری (Sig)
بین گروهی	۱۴۶/۷۸	۶	۲۴/۴۶	۱/۵۲	۰/۱۶
درون گروهی	۴۰۰۲/۲	۲۵۰	۱۶/۰۰		
کل	۴۱۴۹/۰۵	۲۵۶	-		

پس می‌توان گفت که از این لحاظ وضعیتی مشابه بین مردان و زنان وجود دارد. به عبارت دیگر؛ چه در بین مردان و چه در بین زنان، نوع شغل، متغیر تأثیرگذاری بر تصادف افراد نیست.

رابطه‌ی بین تصادف و تحصیلات

داده‌های جدول زیر همبستگی بین خطر تصادف و تحصیلات افراد را نشان می‌دهد. بین خطر تصادف و تحصیلات به اندازه‌ی ۰/۸۳ رابطه وجود دارد که رابطی نسبتاً قوی و جهت این رابطه نیز منفی است بدین معنا که با بالا رفتن تحصیلات، از میزان تصادف کاسته می‌شود.

جدول (۶): رابطه خطر تصادف و تحصیلات

خطر تصادف	همبستگی پیرسون	سطح معناداری (Sig)
تحصیلات	-۰/۸۳	۰/۰۰۳

۸۶ زن در توسعه و سیاست (پژوهش زنان)، دوره ۸، شماره ۲، تابستان ۱۳۸۹

مقایسه‌ی بین دو جنس نشان می‌دهد که ضریب همبستگی پیرسون بین تحصیلات زنان و خطر تصادف آنان به اندازه‌ی $-0/214$ ، که ارتباط نسبتاً ضعیفی است و از سوی دیگر $\text{sig}=0/33$ و نشان‌دهنده‌ی آن است که بین تحصیلات زنان و خطر تصادف ارتباطی معنادار وجود ندارد. هم‌چنین ضریب همبستگی پیرسون بین تحصیلات مردان و خطر تصادف آنان به اندازه‌ی $-0/165$ است و $\text{sig}=0/86$ نشان‌دهنده‌ی آن است که بین تحصیلات مردان و خطر تصادف نیز ارتباطی معنادار وجود ندارد.

آزمون تفاوت میانگین تصادف بر حسب جنسیت:

داده‌های جدول زیر تفاوت میانگین تصادف را بر حسب جنسیت نشان می‌دهد. داده‌های این جدول حکایت از آن دارد که میانگین تصادف برای زنان $2/96$ و برای مردان $5/36$ است. این ارقام نشان‌دهنده‌ی آن است که میزان تصادف در میان مردان بیشتر از رقم مشابه در میان زنان است. آزمون مقایسه‌ی میانگین^{۲۲}، معنادار بودن تفاوت میانگین‌ها را آشکار می‌سازد.

جدول (۷): تفاوت میانگین خطر تصادف بر حسب جنسیت

متغیر	جنسیت	میانگین	انحراف معیار	t	درجه‌ی آزادی (df)	سطح معناداری (Sig)
تصادف	زن	۲/۹۶	۳/۳۷	-۶/۵۴	۴۴۸	۰/۰۰۰
	مرد	۵/۳۶	۳/۸۶			

آزمون مقایسه‌ی میانگین نشان می‌دهد که تفاوت میانگین تصادف در بین زنان و مردان معنادار است. به عبارت دیگر؛ میانگین تصادف مردان به مراتب بیشتر از زنان است.

آزمون تفاوت رانندگی پرخطر بر حسب جنسیت

داده‌های جدول زیر تفاوت میانگین رانندگی پرخطر را بر حسب جنسیت نشان می‌دهد. داده‌های این جدول حکایت از آن دارد که میانگین رانندگی پرخطر برای زنان $23/91$ و برای مردان $26/13$ است. این ارقام نشان‌دهنده‌ی آن است که میزان رانندگی پرخطر در میان مردان بیشتر از رقم مشابه در میان زنان است. آزمون مقایسه‌ی میانگین، معنادار بودن تفاوت میانگین‌ها را آشکار می‌سازد.

تحلیل جنسیتی تصادف با تأکید بر مفهوم سه بک زندگی می سالم (مطالعه‌ی موردی جوانان شهر تهران) ۸۷

جدول (۸): تفاوت میانگین رانندگی پرخطر بر حسب جنسیت

متغیر	جنسیت	میانگین	انحراف معیار	t	درجه‌ی آزادی (df)	سطح معناداری (Sig)
رانندگی پرخطر	زن	۳۳/۹۱	۹/۰۷	-۲/۴۲	۴۴۸	۰/۰۱۶
	مرد	۲۶/۱۳	۹/۲۸			

آزمون مقایسه‌ی میانگین نشان می‌دهد که تفاوت میانگین رانندگی پرخطر در بین زنان و مردان معنادار است. این تفاوت شاید ناشی از این است که زنان در مقایسه با مردان علاقه کمتری به رانندگی پرخطر دارند.

آزمون تفاوت انجام فعالیت‌های مربوط به زیبایی بر حسب جنسیت

داده‌های جدول زیر تفاوت میانگین انجام فعالیت‌های مربوط به زیبایی (نظیر لباس‌های زیبا و مد روز پوشیدن، استفاده از لوازم آرایشی و بهداشتی و ...) را بر حسب جنسیت نشان می‌دهد. داده‌های این جدول حکایت از آن دارد که میانگین انجام فعالیت‌های مربوط به زیبایی برای زنان ۳۳/۹۷ و برای مردان ۳۳/۰۳ است. این ارقام نشان‌دهنده‌ی آن است که میزان انجام فعالیت‌های مربوط به زیبایی در میان زنان بیشتر از رقم مشابه در میان مردان است. آزمون مقایسه‌ی میانگین، معنادار بودن تفاوت میانگین‌ها را آشکار می‌سازد.

جدول (۹): تفاوت میانگین انجام فعالیت‌های مربوط به زیبایی بر حسب جنسیت

متغیر	جنسیت	میانگین	انحراف معیار	t	درجه‌ی آزادی (df)	سطح معناداری (Sig)
فعالیت‌های مربوط به زیبایی	زن	۳۳/۹۷	۵/۸۷	۴/۵۲	۴۴۸	۰/۰۰۳
	مرد	۳۳/۰۳	۶/۸۱			

آزمون مقایسه‌ی میانگین نشان می‌دهد که تفاوت میانگین انجام امور زیبایی در بین زنان و مردان معنادار است. این تفاوت شاید به این دلیل باشد که زنان علاقه‌ی بیشتری به امور زیبایی دارند.

آزمون تفاوت انجام فعالیت‌های مربوط به مصرف الکل بر حسب جنسیت

داده‌های جدول زیر تفاوت میانگین انجام فعالیت‌های مربوط به مصرف الکل (نظیر مصرف الکل، سیگار کشیدن، رانندگی بعد از مصرف الکل، استفاده از قرص‌های روان‌گردان، رانندگی بعد از مصرف قرص‌های روان‌گردان) را بر حسب جنسیت نشان می‌دهد. داده‌های این جدول حکایت از آن دارد که میانگین انجام

۸۸ زن در توسعه و سیاست (پژوهش زنان)، دوره ۸، شماره ۲، تابستان ۱۳۸۹

فعالیت‌های مربوط به الکل برای زنان ۷/۹۰ و برای مردان ۱۱/۷ است. این ارقام نشان‌دهنده آن است که میزان انجام فعالیت‌های مربوط به مصرف الکل در بین مردان بیشتر از رقم مشابه در میان زنان است.

جدول (۱۰): تفاوت میانگین مصرف الکل بر حسب جنسیت

متغیر	جنسیت	میانگین	انحراف معیار	t	درجه‌ی آزادی (df)	سطح معناداری (Sig)
مصرف الکل	زن	۷/۹۰	۳/۳۸	۱۰/۴۶	۴۴۸	۰/۰۰۲
	مرد	۱۱/۷	۳/۸۶			

آزمون مقایسه‌ی میانگین نشان می‌دهد که تفاوت میانگین مصرف الکل در بین زنان و مردان معنادار است. این نتایج به سهم خود نشان می‌دهد که زنان در مقایسه با مردان کمتر به مصرف الکل و امور مشابه آن گرایش دارند و در مجموع، سبک زندگی سالم‌تری دارند.

آزمون تفاوت انجام فعالیت‌های ورزشی بر حسب جنسیت

داده‌های جدول زیر تفاوت میانگین انجام فعالیت‌های ورزشی نظیر انجام ورزش‌های جمعی مثل فوتبال، والیبال و علاقه به ورزش‌های انفرادی نظیر شنا و رفتن به استادیوم‌های ورزشی و علاقه به ورزش را بر حسب جنسیت نشان می‌دهد. داده‌های این جدول حکایت از آن دارد که میانگین انجام فعالیت‌های ورزشی برای زنان ۱۸/۸۱ و برای مردان ۱۹/۵۳ است. این ارقام نشان‌دهنده آن است که میزان انجام فعالیت‌های ورزشی در میان مردان بیشتر از رقم مشابه در میان زنان است.

جدول (۱۱): تفاوت میانگین فعالیت‌های ورزشی بر حسب جنسیت

متغیر	جنسیت	میانگین	انحراف معیار	t	درجه‌ی آزادی (df)	سطح معناداری (Sig)
فعالیت‌های ورزشی	زن	۱۸/۸۱	۳/۹۳	-۱/۹۸	۴۴۷	۰/۰۴۸
	مرد	۱۹/۵۳	۳/۴۹			

آزمون فوق نشان می‌دهد که تفاوت میانگین انجام فعالیت‌های ورزشی در بین زنان و مردان معنادار است. طبق این نتیجه، زنان در مقایسه با مردان کمتر به انجام فعالیت‌های ورزشی علاقه دارند.

تحلیل جنسیتی تصادف با تأکید بر مفهوم سه بک زندگی می‌سالم (مطالعه‌ی موردی جوانان شهر تهران) ۸۹

آزمون تفاوت مصرف فرهنگی بر حسب جنسیت

داده‌های جدول زیر تفاوت میانگین مصرف فرهنگی (نظیر خواندن ادبیات رمانتیک، سینما رفتن، بازدید از موزه، رفتن به انواع کافی‌شاپ‌ها، گوش دادن به موسیقی کلاسیک، نواختن یکی از سازهای موسیقی، دیدن فیلم‌های اجتماعی) را بر حسب جنسیت نشان می‌دهد. داده‌های این جدول حکایت از آن دارد که میانگین مصرف فرهنگی برای زنان ۲۴/۸۹ و برای مردان ۲۲/۰۱ است. این ارقام نشان‌دهنده‌ی آن است که میزان مصرف فرهنگی در میان زنان بیشتر از رقم مشابه در میان مردان است.

جدول (۱۲): تفاوت میانگین مصرف فرهنگی بر حسب جنسیت

متغیر	جنسیت	میانگین	انحراف معیار	t	درجه‌ی آزادی (df)	سطح معناداری (Sig)
مصرف فرهنگی	زن	۲۴/۸۹	۵/۶۷	۵/۱۱	۴۴۳	۰/۰۰۰
	مرد	۲۲/۰۱	۵/۶۲			

آزمون مقایسه‌ی میانگین نشان می‌دهد که تفاوت میانگین مصرف فرهنگی در بین زنان و مردان معنادار است و این تفاوت نشان می‌دهد که مصرف فرهنگی در میان زنان بیشتر از مردان است.

آزمون تفاوت میانگین دین‌داری بر حسب جنسیت

داده‌های جدول زیر تفاوت میانگین دین‌داری را بر حسب جنسیت نشان می‌دهد. داده‌های این جدول حکایت از آن دارد که میانگین دین‌داری برای زنان ۱۷/۵۰ و برای مردان ۱۷/۴۱ است. این ارقام نشان‌دهنده‌ی آن است که میزان انجام فعالیت‌های مربوط به دین‌داری در میان زنان بیشتر از رقم مشابه در میان مردان است. آزمون مقایسه‌ی میانگین، معنادار بودن تفاوت میانگین‌ها را آشکار می‌سازد.

جدول (۱۳): تفاوت میانگین دین‌داری بر حسب جنسیت

متغیر	جنسیت	میانگین	انحراف معیار	t	درجه‌ی آزادی (df)	سطح معناداری (Sig)
دین‌داری	زن	۱۷/۵۰	۶/۰۱	۰/۱۴۴	۴۴۸	۰/۰۰۰
	مرد	۱۷/۴۱	۶/۳۷			

آزمون مقایسه‌ی میانگین نشان می‌دهد که تفاوت میانگین دین‌داری در بین زنان و مردان معنادار است. این تفاوت به نحوی نشان می‌دهد که زنان علاقه‌ی بیشتری به انجام فعالیت‌های دینی دارند.

نتیجه گیری

این مطالعه به سهم خود نشان داد که رویکرد ویا نظریه سبک زندگی، مفهومی کاربردی در حوزه‌های گوناگون علایق است. در نتیجه، سبک زندگی یک اصطلاح ریشه‌ای است که مطابق با حوزه‌های تحقیقی گوناگون، با جنبه‌های متفاوت زندگی اجتماعی و فرهنگی بشری سر و کار دارد. یکی از این حوزه‌ها -جایی که سبک زندگی بسیار مرسوم به نظر می‌رسد- تحقیقات مرتبط با مفهوم سلامتی و خطر است. به عبارت دیگر؛ سبک زندگی دارای دو جنبه‌ی اساسی -سالم و خطرناک- و همچنین یک عامل بسیار مهم در تعیین مثبت (سالم) و منفی (خطرناک) بودن شیوه‌ی زندگی افراد است. به همین سان، سبک زندگی در تحقیقات مربوط به رانندگی و خطر تصادف قابل کاربرد است. یافته‌های حاصل از بسیاری از مطالعات در این حوزه و همچنین نتایج دیگر تحقیقات، ارتباط قوی بین ابعاد سبک زندگی (فرهنگ، ورزش، دین‌داری، الکل و ...) و رفتار رانندگی را نشان می‌دهند. به نظر می‌رسد که مفهوم سبک زندگی دارای ادبیاتی مناقشه‌برانگیز است. در این مقاله نیز سعی شده است تعریفی از سبک زندگی ارائه شود که در حوزه‌ی تصادفات (رانندگی) قابل کاربرد باشد. بر این اساس، سبک زندگی انتخاب مجموعه‌ای از فعالیت‌ها در درون محدوده‌های ساختاری است و بنابر تعریف کاکرهام، سبک زندگی دارای دو عنصر اساسی -انتخاب و ساختار (عاملیت، ساختار)- است که محدوده‌های ساختاری می‌توانند انتخاب‌های افراد را محدود کنند. به طور خلاصه؛ سبک زندگی، تلفیقی از عاملیت و ساختار است لذا در تحقیق حاضر جنس، سن، پایگاه اقتصادی-اجتماعی و شغل، عوامل ساختاری در نظر گرفته شده‌اند که محدودیت‌هایی را در انتخاب عاملان ایجاد می‌کنند. به عبارت دیگر؛ انتخاب‌های عاملان (انتخاب فرد در زمینه‌ی رانندگی و سایر جنبه‌های زندگی) در درون این محدوده‌ها قرار دارند. بدین ترتیب بر اساس پژوهش حاضر، زنان نسبت به مردان سبک زندگی سالم‌تر و در نتیجه خطر تصادف کمتری دارند.

از میان ابعاد متفاوت سبک زندگی ابعادی نظیر رانندگی پرخطر و الکل در میان زنان کمتر دیده شده است. نتیجه‌ی حاضر با دیدگاه کاکرهام مطابق است که می‌گوید زنان معمولاً الکل کمتری در مقایسه با مردان مصرف می‌کنند و سبک زندگی سالم‌تری دارند.

از سوی دیگر نتیجه‌ی تحقیق حاضر نشان‌دهنده‌ی علاقه‌ی بیشتر زنان به مصرف فرهنگی و فعالیت‌های زیبایی- لذت است. این نتیجه گویای نظریه وبلن در ارتباط با نقش زنان طبقه‌ی مرفه است. از نظر او اسباب و اثاثیه‌ها، پوشاک و لوازم آرایشی‌های متفاوت عمدتاً فعالیت‌هایی هستند که از سوی

تحلیل جنسیتی تصادف با تأکید بر مفهوم سبک زندگی سالم (مطالعه‌ی موردی جوانان شهر تهران) ۹۱

زنان سازمان‌دهی می‌شوند. بورديو نیز مصرف فرهنگی را نوعی خلق ارتباط می‌داند که کارکرد اساسی آن ایجاد و حفظ تمایزات اجتماعی است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که مصرف کالاهای فرهنگی و کالاهای موجد افزایش زیبایی و لذت (نظیر لوازم آرایشی و ...) از سوی زنان می‌تواند روایت‌گر هویت و ایجاد تمایز در قلمرو زندگی روزمره باشد.

نتیجه‌ی تحقیق حاضر نشان می‌دهد که اعمال مذهبی که بخشی از مفهوم سبک زندگی را تشکیل می‌دهد در میان زنان بیشتر از مردان دیده می‌شود. نتیجه‌ی فوق می‌تواند نشان از تأثیر دین و حضور آن در عرصه‌ی عمومی باشد. این تحقیق نشان می‌دهد که زنان کمتر از مردان الکل مصرف می‌کنند، کمتر سیگار می‌کشند، علاقه‌ی کمتری به رانندگی‌های پرخطر دارند و در عوض، علاقه به انجام فعالیت‌های زیبایی در میان آنان زیادتر است و از سوی دیگر، مصرف فرهنگی و نیز علاقه به انجام امور دینی در بین آن‌ها بیشتر دیده می‌شود.

مطابق با تئوری رفتار مشکل‌آفرین، زنان علاقه‌ی کمتری به رانندگی‌های پرخطر و رفتارهای پرخطر دارند. چیزی معتقد است که تأثیر بازدارنده‌ی ایفای نقش‌های اجتماعی می‌تواند بازتاب گروه‌های اجتماعی جدید، تقاضاهای نقش اجتماعی جدید (خانواده، اجتماع، محل کار) باشد که باعث تغییر در انتظارات اجتماعی و خود و هم‌چنین افزایش کنترل‌های اجتماعی غیررسمی می‌شود. چیزی معتقد است که هیجان‌جویی و کسب لذت با افزایش نقش‌ها و انتظارات اجتماعی کاسته می‌شود لذا می‌توان نتیجه گرفت که زنان در مقایسه با مردان دارای سبک زندگی کم‌خطرتری هستند.

واپسین سخن اینکه، جنسیت یکی از محدوده‌های ساختاری است که می‌تواند انتخاب‌های عاملان را با محدودیت مواجه سازد. بنابراین زنان در مقایسه با مردان سبک زندگی سالم‌تری دارند و برخورداری از این سبک زندگی سالم تأثیر مهمی بر کاهش خطر تصادف زنان داشته است.

منابع

Abel, Thomas and William C. Cockerham (1997) "Conceptualizing contemporary health lifestyle: Moving beyond Weber", *The Sociological Quarterly*, volume 38, number 2, 121 – 342.

Barname Weekly (2008) Internal publication of Organization of Management and Planning [in Persian].

- Begg, Dorothy** (1998) "A longitudinal study of lifestyle factors as predictors of injuries and crashes among young adults" , *Accident Analysis and Prevention*, 1871, 19, 431-430.
- Bina, Manucla** (2005) "Risky driving and lifestyle in adolescence" , *Accident Analysis and Prevention*, 2005; 38, 473-481.
- Cockerham, William C.** (1997) "The social determinants of decline of life expectancy in Russia and Eastern Europe: A lifestyle Explanation and Eastern Europe: A lifestyle explanation" , *Journal of Health and Social Behavior*, vol 38, 131-148.
- Cockerham, William C.** (2000) "Health as a Social problem", *Journal of Health and Social Behavior*, vol 38,117-130.
- Cockerham, William C.** (2004) "health lifestyle in Ukraine", *Public Health in Eastern Europe*, 50, 264-271.
- Cockerham, William C. and Hinote, Brian** (2004) "Health lifestyle in Central Asia", *Social Science & Medicine*, vol 59, 1409- 1421.
- Cockerham, William C.** (2005) "Health lifestyle theory and the convergence of Agency and Structure", *Journal of Health and Social behavior*, vol 46, 51-67.
- Emibayer, Mustafa** (1998) "What is Agency?" *American Journal of Sociology*, vol 103, 962-1623.
- Jessor, Richard and Frances Costa** (1997) "Predicting developmental change in risky driving: The transition to young adulthood", *Developmental Science*, vol 1, 4-16.
- Jessor, Richard** (2004) "The role of social context in Adolescence: Context protection and context risk in the United States", *Developmental Science*, vol 9, no 2, 67-85.
- Martin, John** (2001) "What is field theory?", *American Journal of Sociology*, vol 109; 1-49.
- Strinati, Dominique** (2005) *Introduction to public culture theories*, translated by Soraya Paknazar, Tehran: Gam Nou publication [in Persian].