

رفتار رانندگی در رانندگان خودرو سواری سطح شهر رفسنجان در سال ۱۳۸۲

مجریان: غلامرضا رفیعی^{۱*} - محمد ناظر^۲ - احمدرضا صیادی^۳

خلاصه

سابقه و هدف: تصادفات رانندگی در بین حوادث غیر عمد کشورمان، در جایگاه اول قرار گرفته است. ۷۰ تا ۹۰ درصد از تصادفات رانندگی ناشی از خطای رفتار راننده است. امروزه جستجوی رانندگانی که آمار تصادفات آنان بالاست و بررسی آنها از نظر مسائل و مشکلات روانی اجتماعی (روانشناسی تصادف) و نه فقط صرف تنبیه و جرایم سنگین رانندگی، می تواند نقش عمده و فراگیری در پیشگیری از وقوع حوادث و سوانح رانندگی ایفا کند.

مواد و روشها: در این مطالعه توصیفی مقطعی ۳۹۲ راننده خودرو سواری بالای ۱۸ سال ساکن شهر که دارای گواهینامه رانندگی و حداقل یک سال سابقه رانندگی بوده از طریق نمونه گیری تصادفی خوشه ای انتخاب شدند. مشخصات دموگرافیک و رفتار رانندگی آنها از طریق پرسشنامه جمع آوری گردید.

نتایج: از نمونه های مطالعه ۸۷/۵٪ مذکر، ۷۹/۳٪ متاهل، ۴۴/۶ دارای تیپ شخصیتی متمایل به A و ۶۵/۸٪ دارای تحصیلات دیپلم یا بالاتر بوده و میانگین سن شناسنامه ای، مدت زمان ازدواج و سنوات رانندگی بترتیب: ۳۷/۱، ۴/۷ و ۱۴ سال بود ۴۶/۴ درصد از جرمه رانندگی طی یکسال و ۶۳/۸ درصد سابقه تصادف درطول دوران رانندگی را گزارش کردند. رفتار رانندگی در ۶۰/۵ درصد واحد های مورد مطالعه از نوع "محتاط" و در بقیه "نیمه محتاط" یا "خشن" ارزیابی شد که رفتار رانندگی در افراد مذکر، جوان، شاغل بعنوان راننده، دارای تیپ شخصیتی A و همچنین رانندگان با سابقه تصادف یا جرمه، بطور معنی دار متمایل به "نیمه محتاط" یا "خشن" بود ($p < 0.05$). در افراد متاهل و همچنین دارای مدارک تحصیلی پائین تر از دیپلم، رفتار رانندگی "محتاط" بمراتب بیشتر دیده شد که این اختلافات نزدیک به معنی دار بود.

نتیجه گیری: نظر به اینکه نزدیک به نیمی از واحدهای مورد مطالعه امتیاز رفتار رانندگی غیر محتاط را از آن خود کرده اند لذا اقدامات لازم روانی اجتماعی در جهت تعدیل این رفتار را طلب می کند هر چند که برای اطمینان و قطعیت رفتار رانندگی، مطالعات مشاهده ای پیشنهاد می گردد.

واژه های کلیدی: تصادفات رانندگی - رفتار رانندگی - راننده - رفسنجان

^۱ - *کارشناس ارشد پرستاری داخلی جراحی، عضو هیئت علمی دانشکده پرستاری مامایی و پیراپزشکی رفسنجان (نویسنده مسئول)
^۲ - کارشناس ارشد روانشناسی بالینی، عضو هیئت علمی دانشگاه علوم پزشکی رفسنجان. بخش اعصاب و روان مرکز آموزشی درمانی مرادی
^۳ - کارشناس ارشد کار درمانی، عضو هیئت علمی دانشگاه علوم پزشکی رفسنجان. بخش اعصاب و روان مرکز آموزشی درمانی مرادی

مقدمه

صدمات ناشی از تصادف شایعترین علت مرگ و میر در افراد ۱۵ تا ۲۴ سال در ایالات متحده است تصادفات پنجمین علت شایع مرگ و میر در تمام ایالات متحده بوده و یک سوم تمام مرگ و میرهای تصادفی ناشی از تصادفات ناشی از وسایل نقلیه موتوری بوده است [۸]. آمار حوادث ترافیکی در ده استان کشورمان طی سال ۱۳۷۹ توسط نقوی و اکبری نشان می دهد که از ۹۲۰۰۰۰۰ حادثه منجر به جرح، دو میلیون مورد آن مربوط به حوادث ترافیکی بوده که ۳۷۵۰۰۰ مورد منجر به بستری در بیمارستان و ۱۹۰۱۰۰ مورد مرگ را نیز بدنبال داشته است [۹]. حوادث ترافیکی در بین حوادث غیر عمد، در پایگاه اول قرار گرفته و نه تنها میزان آن در جمعیت بلکه نسبت آن به کل مرگها و نسبت عمر از دست رفته آن به کل عمر از دست رفته، بنا به هردلیل، در ایران از میزان و نسبتهای متناظر آن در جهان و منطقه مدیترانه شرقی بالاتر است. برآورد زیانهای مادی و روانی ناشی از حوادث رانندگی نشان میدهد که کشور ما سالانه ۱/۵ تا ۲ درصد تولید ناخالص ملی (حدود هزار میلیارد تومان) را بدلیل خسارات تصادفات، از دست میدهد. [۱۰].

درد و پژوهش جداگانه که در سالهای ۱۳۷۹ و ۱۳۷۷ بر روی مصدومین مراجعه کننده به بخش اورژانس شهرستان رفسنجان انجام گرفت درصد مصدومیت ناشی از تصادفات رانندگی بترتیب: ۳۶/۲ و ۲۵/۸ و بیشترین فراوانی سوانح در شیفتهای مختلف (صبح، عصر، شب) مربوط به تصادف گزارش شده بود [۷ و ۴].

این فکر که تصادفات اتفاقی است و کاری در جهت پیشگیری از بروز آن نمیتوان کرد دیگر حتی برای ساده لوح ترین افراد هم مطرح نیست. وست^۱ و همکاران سه عامل: (۱) طرح و نقشه جاده ای و چگونگی سطح جاده (۲) نقص فنی وسایل نقلیه (۳) رفتار راننده را در بروز تصادفات رانندگی مؤثر دانسته و معتقدند که بیش از ۹۰٪ تصادفات رانندگی در کشورهای صنعتی اروپا و آمریکا ناشی از خطای رفتار راننده است [۲۳]. تجزیه و تحلیل آمار تصادفات در ایران هم نشان می دهد که راننده یا عامل انسانی، اصلی ترین و مهمترین علت حوادث و سوانح رانندگی (۷۰٪) است نتایج یک پژوهشگر بر این نکته

تأکید می کند که با وجود اصلاحات قابل توجهی که طی سالهای اخیر در طراحی هندسی، تعریض سطوح عبور بخصوص احداث خطوط مخصوص وسایل نقلیه کندرو و سنگین در سربالائی ها، احداث بزرگراهها و دو بانده کردن جاده ها، یکطرفه کردن خیابانها ی کم عرض شهری و سایر موارد هندسی بعمل آمده و علیرغم افزایش ده برابری جریمه های رانندگی، متأسفانه هنوز آمار تصادفات نه تنها روند صعودی خود را حفظ کرده بلکه شدت آن تا حدی هم بیشتر شده بنا بر این لازم است مسئله بروز تصادفات بیشتر از بعد عوامل انسانی مورد بررسی قرار گیرد [۱]. کریستینا ایزوب^۲ با این فرضیه که مطرح نشدن اصول و رفتار ایمنی و مقررات رانندگی در دوران مدارس و همچنین عدم آموزش صحیح داوطلبین کسب گواهینامه رانندگی، منجر به عدم آگاهی رانندگان از اصول و رفتار صحیح رانندگی و در نهایت منجر به تصادفات رانندگی می شود در پژوهش بر روی رانندگان شهر بوینس آیرس به این نتیجه رسید که ۷۲٪ رانندگان، آگاهی لازم را داشته ولی در مشاهدات انجام گرفته، مشخص شد که رفتار و عملکرد آنها غیر رضایت بخش و نا صحیح بوده او اعتقاد دارد عواملی همچون شخصیت و وضعیتهای هیجانی، تجربیات قبلی، محیط و ... می تواند عملکرد و رفتار راننده علیرغم وجود آگاهی از مقررات رانندگی، را تحت الشعاع قرار دهد حتی رانندگی افراد می تواند منعکس کننده شیوه زندگی آنان باشد [۱۳].

در بسیاری مطالعات انجام شده، شیوه یا رفتار رانندگی افراد ارتباط معنی داری با مشخصات دموگرافیک همچون جنس، سن، سابقه تصادفات، شغل، سطح تحصیلات، تیپ شخصیتی، مصرف مشروبات الکلی و... داشته است. بنابراین شناسائی رفتار رانندگان و همچنین مشخصات دموگرافیک آنها، میتواند زمینه پژوهشهای بعدی و اقدامات لازم در پیشگیری از بروز حوادث رانندگی آتی را فراهم آورد که این مطالعه در همین راستا انجام شده است.

مواد و روشها:

این مطالعه توصیفی مقطعی بر روی رانندگان خودروهای سواری که بیش از ۱۸ سال سن داشته، حداقل یک سال

² - Cristina isob

¹ - West

اطلاعات پس از جمع آوری بصورت آمار توصیفی بیان شده و برای تعیین ارتباط بین مشخصات یا فاکتورهای دموگرافیک رانندگان با رفتار رانندگی و نظرات ارائه شده در هر گزینه از آمار غیر پارامتریک (کای اسکوئر) استفاده گردید.

یافته ها

جمعاً ۳۹۲ پرسشنامه از کل پرسشنامه های عودت داده شده، حایز شرایط در مطالعه را داشتند که ذیلاً به نتایج بدست آمده اشاره می شود:

نتایج امتیازات حاصله از تکمیل پرسشنامه رفتار رانندگی توسط رانندگان مورد پژوهش حاکی است که کمترین امتیاز حاصله (محتاط ترین راننده) ۱۰ و بیشترین امتیاز کسب شده (خشن ترین راننده) ۸۱ بوده و میانگین کل امتیازات ۳۳/۲۵ بدست آمد. بیش از نیمی رانندگان مورد پژوهش (۶۰/۵٪) بعنوان راننده "محتاط" و بقیه بعنوان راننده "نیمه محتاط" یا "خشن" مطرح گردیده اند. ۳۴۳ نفر (۸۷/۵٪) نمونه ها مذکور بودند و رفتار رانندگی در اکثریت رانندگان مؤنث (۷۹/۶٪) از نوع "محتاط" بوده و هیچ رفتار "خشن" در آنها دیده که این اختلاف از نظر آزمون مجذور کای معنی دار می باشد.

یافته های این پژوهش حاکی است که افراد متمایل به تیپ شخصیتی A، بطور معنی داری گرایش بیشتری به رفتار رانندگی "خشن" داشته اند بطوریکه اکثریت افراد مورد مطالعه با رفتار رانندگی "محتاط" (۷۳/۸٪) متمایل به تیپ شخصیتی B بوده اند (جدول شماره ۱).

جدول شماره ۱: توزیع فراوانی رفتار رانندگی در واحدهای

مورد مطالعه بر حسب جنس، سن و تیپ شخصیتی

سابقه رانندگی، دارای گواهینامه رانندگی و صاحب خودروی سواری بوده و ساکن شهر رفسنجان باشند، انجام شد. حجم نمونه با احتساب $\alpha=0/05$ و $d=0/04$ و $p=0/50$ معادل ۳۸۴ نمونه تعیین که برای اطمینان بیشتر، ۶۰۰ نفر (بیش از ۱/۵ برابر) انتخاب شدند. روش نمونه گیری، تصادفی خوشه ای بود که پس از انتخاب تقاطع و میادین شلوغ در نقاط مختلف شهر، روز هفته و ساعات توزیع پرسشنامه در صبح و عصر برای هر مکان، بصورت تصادفی انتخاب شد. جمع آوری اطلاعات از طریق پرسشنامه دو قسمتی انجام گردید: قسمت اول شامل مشخصات دموگرافیک رانندگان بود و برای تعیین تیپ شخصیتی A یا B از مقیاس رتبه بندی "برن روپتر" استفاده شد که گنجی بنقل از راتوس اعتبار این آزمون را در اکثر بررسیها، بالاتر از ۷۰٪ و ۸۰٪ گزارش کرده است [۶]. قسمت دوم مشتمل بر ۲۵ گزینه رفتار رانندگی از پرسشنامه تعدیل شده اسنل و دوریس^۱ که بر مبنای مقیاس لیکرت و در قالب پاسخهای هیچگاه، بندرت، گاهی اوقات، اکثر اوقات و همیشه تدوین شده بود و چنانچه راننده ای بیش از ۶۶٪ نمرات را کسب می کرد بعنوان راننده "محتاط" و بین ۳۴ تا ۶۶ درصد نمرات بعنوان راننده "نیمه محتاط یا متوسط" و کسب کمتر از ۳۴٪ نمرات بعنوان راننده "خشن" مطرح میگردید. برای تعیین روائی پرسشنامه فوق از مشورت صاحب نظران و اعضاء هیئت علمی و برای پایائی آن از آزمون مجدد استفاده شد. به واحد های مورد مطالعه کتباً تذکر داده شده که تمام اطلاعات ارائه شده توسط آنان، کاملاً محرمانه بوده و نتایج آن فقط برای اهداف تحقیق بکار گرفته خواهد شد و با هماهنگی قبلی

تیپ شخصیتی				سن						متغیر
متمایل به تیپ A		متمایل به تیپ B		۴۰ سال یا بیشتر		۳۰-۳۹/۵ سال		کمتر از ۳۰ سال		رفتار رانندگی
تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	
۶۲	۲۶/۲	۷۳/۸	۷۵	۱۰۰	۴۲/۴	۷۸	۳۲/۹	۲۴/۹	۵۹	محتاط
۱۰۹	۷۶/۸	۲۳/۲	۳۳	۶۲	۴۳/۷	۳۳	۲۳/۲	۳۳/۱	۴۷	نیمه محتاط
۱۳	۱۰۰	۰	۰	۰	۰	۵	۳۸/۶	۶۱/۵	۸	خشن
$X^2=106/48 \quad p=0$				$X^2=15/69 \quad p=0/003$						آزمون آماری

¹ - Snelle & Dorris

شغل بیش از یک سوم نمونه ها (۳۴/۹٪)، کارمند و نزدیک به یک سوم دیگر (۳۲/۱٪)، شغل آزاد اعلام شده است. زنان خانه دار و بعد از آن طبقه کارمند دارای بیشترین رفتار رانندگی "محتاط" در گروههای شغلی بوده و در هر دو رده شغلی فوق رفتار رانندگی "خشن" مشاهده نشد ولی در افرادی که شغل خود را راننده، بیکار و غیره (دانش آموز، دانشجو، سرباز) معرفی کرده تمایل به رفتار رانندگی "خشن" بیشتر مشهود است که این اختلاف توسط آزمون کای دو معنی دار گزارش شده است ($p=0$).

نزدیک به نیمی از رانندگان مورد مطالعه (۴۶/۴٪) به اکتساب جریمه رانندگی طی یکسال گذشته و نزدیک به دوسوم رانندگان (۶۳/۸٪) به سابقه تصادف اذعان نموده اند. اکثریت رانندگان با عدم سابقه تصادف (۷۶/۱٪) و یا عدم وجود جریمه (۶۱/۳٪) دارای رفتار رانندگی "محتاط" بوده ($p<0/05$) و اکثریت رانندگان با رفتار رانندگی خشن که سابقه تصادف داشته اند (۷۰٪)، از طرف مقابل، بعنوان مقصر اصلی تصادف نام برده و هیچکدام از خود بعنوان مقصر اصلی یاد نکرده اند که آزمون آماری کای دو وجود این اختلاف را هم، معنی دار گزارش کرده است ($p=0/001$)

میانگین سنی نمونه ها ۳۷/۱۰ سال، (حداقل ۱۸ و حداکثر ۷۰ سال) بوده است. ۷۹/۳٪ واحدهای مرد مطالعه (بیش از دوسوم)، متاهل بودند که میانگین سنوات ازدواج ۱۴/۷ سال بوده است. نزدیک به نیمی از متاهلین (۴۹/۴٪) وجود دو فرزند یا کمتر را گزارش کرده اند. یکسال و پنجاه سال بترتیب بعنوان حداقل و حداکثر مدت زمان رانندگی و میانگین سن رانندگی نمونه ها ۱۴/۰۷ سال بدست آمد هرچه سن راننده، سنوات ازدواج، مدت زمان رانندگی و یا تعداد فرزند بیشتر میشود، تمایل به رفتار رانندگی "خشن" در آنها کاهش یافته طوریکه در سن ۴۰ سالگی یا بالاتر نیز در افراد با سنین ازدواج ۲۲ سال یا بیشتر، و در افراد با سنوات رانندگی بیش از ۱۴ سال، هیچ رفتار رانندگی "خشن" دیده نشده و تمایل به رفتار "محتاط" نسبت به سنین قبل افزایش یافته بود همچنین رفتار رانندگی در تمام افراد دارای بیش از ۵ فرزند از نوع "محتاط" بوده است. وجود این اختلافات از نظر آزمون آماری کای دو معنی دار گزارش شده است (جدول شماره ۲ و ۱).

یک سوم نمونه ها دارای مدرک دیپلم (۳۳/۴٪) و نزدیک به یک سوم آنها تحصیلات بالاتر از دیپلم (۳۲/۴٪) داشته اند. با ارتقاء سطح تحصیلات، درصد رفتار رانندگی "محتاط" کاهش یافته طوریکه در رانندگان بالاتر از دیپلم، این فراوانی به ۵۵/۱٪ رسیده است هرچند این اختلافات از نظر آزمون آماری معنی دار نبود.

جدول شماره ۲: توزیع فراوانی رفتار رانندگی در واحدهای مورد مطالعه بر حسب سن ازدواج، سنوات رانندگی

متغیر	سنوات رانندگی			سن ازدواج		
	بیش از ۱۴ سال	۱۴-۱۰ سال	۹-۴ سال	۲۲ سال یا بیشتر	۲۱-۸ سال	کمتر از ۷ سال
رفتار رانندگی	۱۱۸	۵۲	۳۴	۶۶	۷۲	۶۰
محتاط	۴۹/۸٪	۲۱/۹٪	۱۴/۴٪	۷۵٪	۵۴/۵٪	۶۵/۹٪
نیمه محتاط	۶۸	۲۴	۳۱	۲۲	۵۴	۲۹
خشن	۰	۴	۵	۰	۶	۲
آزمون آماری	$X^2=16/3$ $p=0/01$			$X^2=11/98$ $p=0/018$		

بحث

نتایج این مطالعه نشان داد که رفتار رانندگی در رانندگان مؤنث به طرز معنی دار متمایل به نوع "محتاط" بوده و هیچ رفتار "خشن" در آنها دیده نشده که نتایج مطالعات مشابه ، مؤید نتیجه فوق است. در نتایج مطالعه سیمون و کاربِت^۱ هر چند که زنان کمتر از مردان مرتکب تخلف شده بودند ولی میزان استرس حین رانندگی در آنها اندکی بیش از مردان بود که انجمن حمایت از زنان هم سطح بالای استرس و میزان تخلفات در زنان را تایید می کند [۲۲]. مردان مستقیماً یا غیرمستقیم بیش از زنان، تشخص و جسارت و استقامت از خود نشان میدهند و در اطوار و طرز بیان و احساسات خود خشونت بیشتری دارند طوریکه در آمار بزه کاری و جنایت ، افزایش فاحشی نسبت به زنان دارند شاید دلیل این فراوانی آن باشد که در جامعه ما مرد بیش از زن، زیر فشار روانی و اجبار است خاصه آنکه مسئولیت او در تلاش معاش بیشتر است [۲].

در این مطالعه ، ثابت شد سن و متغیرهای دموگرافیک دیگری که نوعی با گذشت سن مرتبط می باشند (سن ازدواج ، سنوات رانندگی، تعداد فرزند) بطور معنی دار در رفتار رانندگی "خودگزارش شده" واحدهای مورد مطالعه ، نقش داشته طوریکه با افزایش آنها ، رفتار رانندگی "خشن" کاهش یافته و بر فراوانی رفتار رانندگی "محتاط" افزوده می شد در مطالعات آسوم^۲ و میکاک^۳ بیشترین میزان تصادفات رانندگی در رانندگان ۲۴-۱۷ گزارش شده و معتقدند که جوانی یکی از فاکتورهایی که است که ارتباط معنی دار با رانندگی بد و خشن دارد [۱۱ و ۱۹]. از خصوصیات روانی رفتاری سالهای نوجوانی و آغاز جوانی میتوان به رفتار متهورانه، ریسک کردن ، تازه طلبی، هیجان خواهی اشاره کرد که معمولاً خصوصیات فوق در ورزش، رانندگی، و روابط اجتماعی آنان متجلی است و با افزایش سن، این خصوصیات بتدریج کم رنگ می شود [۳].

همچنین در مطالعه آسوم گزارش شد که خطر تصادف با افزایش تجربه و سنوات رانندگی کاهش می یابد [۱۱] ولی آیسو^۴ و همکاران در مطالعه بر روی ۲۰۸ راننده اتوبوس

در منطقه اروپائی استانبول گزارش کردند که در رانندگان با بیش از ده سال سابقه کار رانندگی ، سطح اضطراب ، خشم ، و شخصیت پارانوئید بیشتری نسبت به بقیه، مشاهده شد که در صورت عدم تعدیل در وضعیت و محیط کاری آنها ، احتمال بروز تصادف زیاد است [۱۷].

در این پژوهش ثابت شد که هر چه سطح تحصیلات بالاتر رفته، درصد رفتار رانندگی "محتاط" کاهش یافته هر چند این اختلاف معنی دار نبود ولی در مطالعه همنوی و سولنیک گزارش شد که رانندگان با مدرک بالای دیپلم بطور شگفت آوری بیش از رانندگان مدارک تحصیلی پایین تر ، از سابقه تصادف و عدم رعایت سرعت مجاز گزارش کرده بودند [۱۶]. در مطالعه شینار و همکاران هم رعایت برخی اصول ایمنی با افزایش سطح تحصیلات کاهش یافته بود [۲۱].

در این مطالعه، افرادی که شغل خود را راننده ، بیکار و غیره (دانش آموز، دانشجو ، سرباز) معرفی کرده بطرز معنی دار تمایل بیشتری به رفتار رانندگی "خشن" داشتند. جای تامل و تا حدی شگفتی است که چگونه افرادی که شغل خود را "راننده" شخصی یا "راننده" در مؤسسات دولتی خصوصی عنوان کرده تمایل بیشتری به رفتار رانندگی "خشن" دارند؟ شغل بعنوان یک موضوع محوری در تصور ذهنی از خود است فرد ممکنست در زمینه اطلاعات و مهارتهای شغلی خود سرشت بزرگنمایی داشته و خود را بالاتر از دیگران حس کند و خیال نماید که فکر و عملکرد او درست تر از دیگران است در صورتیکه رعایت اعتدال و میانه روی در کارها نشانه فکر و روان سالم است احساس ارزشمندی از احتیاجات اساسی روانی انسان است هر چند که انسان ناخودآگاه ممکنست برای تامین این احساس، دست به مکانیزمهای دفاعی و تلاشهایی منجمله خودبزرگ بینی بزند [۵].

نتایج این پژوهش همانند مطالعه کالبرگ و همکاران بطور معنی دار نشان داد که اکثریت رانندگان با عدم سابقه تصادف و یا جرمه (طی یکسال گذشته) ، دارای رفتار رانندگی "محتاط" بوده و آمار رفتار "خشن" در این زمینه ها بسیار اندک بوده است ضمن اینکه در گروه با سابقه تصادف ، اکثریت رانندگان خشن سعی کرده از طرف مقابل بعنوان مقصر اصلی تصادف نام برده و هیچکدام، از خود بعنوان مقصر اصلی یاد

1 - Simon & Corbett

2 - Assum

3 - Maycock

4 - Isseve

جلب مشارکت نیروهای پلیس و دست اندرکاران ترابری برای انتقال بموقع پیامها و اطلاعات راهنمایی رانندگی به رانندگان و آگاه نمودن آنان از مقررات اجرائی و نظارت صحیح شکل دهی مقررات رانندگی و لزوم اجرای آن در قالب دروس مدارس و دانشگاه جستجوی رانندگانی که آمار تصادفات آنان بالاست و بررسی آنها از نظر مسائل و مشکلات روانی اجتماعی (روانشناسی تصادف) و نه فقط صرف تنبیه و جرایم سنگین رانندگی هرچند که کنترل و معاینه وسایل نقلیه از نظر وجود استانداردهای ایمنی و همچنین ایجاد جاده و یا خیابانها با نقشه جغرافیائی و ایمنی کف آنها و... (که بعهدہ کارشناسان مربوطه است) می تواند در کاهش بروز تصادفات نقش عمده و اساسی ایفاء کند.

منابع

- ۱) آشوری م. ضرورت اتخاذ تدابیر لازم برای کاهش سوانح رانندگی در جاده ها. روزنامه ایران، سال نهم، شماره ۲۳۸۵، یکشنبه ۲۰ بهمن ۱۳۸۱، ۲۳.
- ۲) اتوکلاین برگ، روانشناسی اجتماعی. ترجمه علی محمد کاردان، جلد ۱ و ۲، نشر اندیشه، ۱۳۷۲.
- ۳) احدی ح. و محسنی م. روانشناسی نوجوانی و جوانی. تهران: انتشارات رشد، ۱۳۷۶.
- ۴) بخشی ح. گزارش تفصیلی اپیدمیولوژی سوانح در رفسنجان. طرح پژوهشی مصوب دانشگاه علوم پزشکی رفسنجان، ۱۳۷۹.
- ۵) حاجی آقاجانی، س. نوقایی، الف. بهداشت روان (۱). تهران: نشر و تبلیغ بشری، ۱۳۷۸.
- ۶) راتوس الف. روانشناسی عمومی. جلد دوم، ترجمه حمزه گنجی. تهران: نشر اندیشه، ۱۳۷۲.
- ۷) صادقی س. اپیدمیولوژی افراد مصدوم در مراجعه به مرکز فوریتهای بیمارستان حضرت علی ابن ابیطالب (ع) طی سال ۱۳۷۶. فیض: فصلنامه علمی پژوهشی دانشگاه علوم پزشکی. سال دوم، شماره ۲، ۱۳۷۷، ص ۸۲-۷۷.
- ۸) کاپلان و همکاران. خلاصه روانپزشکی علوم رفتاری- روانپزشکی بالینی، جلد اول. ترجمه نصرت ا. پورافکاری. تهران، انتشارات شهرآب، ۱۳۷۵.

نکرده اند [۱۸]. یک مطالعه در اروپا تعیین کرد که ۸۰٪ رانندگان تصادف کرده، عقیده داشتند که نسبت به دیگر رانندگان از مهارت و دقت بیشتری برخوردار بوده و عوامل دیگری در بروز تصادف نقش داشته و فقط ۵٪ آنها خود را مقصر میدانستند ضمن اینکه ۴۰٪ رانندگان خشن اظهار داشته که هرگز رفتار خشن و پر خاشگرایانه نداشته اند [۲۳] در مطالعه دلهم از ۴۵۴ راننده در آمریکای شمالی، ۶۰٪ آنها اظهار داشتند که توانائی رانندگی آنها بطور کل فراتر از دیگران است که میتوان این فرض را بنا نهاد که تمام رانندگان معتقدند کمتر از دیگران مرتکب تخلف و جرایم رانندگی می شوند [۱۴].

در ارتباط بین رفتار رانندگی و تیپ شخصیتی، نتایج این مطالعه حاکی است که افراد متمایل به تیپ شخصیتی A، بطرز معنی دار، گرایش بیشتری به رفتار رانندگی "خشن" دارند که نتایج بسیاری تحقیقات همسو با این نتیجه است [۱۲ و ۱۵ و ۲۰]. رفتار شخصیتی تیپ A که شاخصه آن بی حوصلگی، عجله و دستپاچگی، رقابت جوئی و تحریک پذیری عصبانیت می باشد ممکنست با مشکلاتی همچون تصادفات و تخلفات رانندگی مرتبط باشد. "فشار زمان" در راننده با تیپ شخصیتی A باعث میشود که او سریعتر رانندگی کرده و برای رسیدن سریعتر به مقصد حتی از چراغ قرمز و مسیرهای ممنوعه رد شده و از وسائل نقلیه دیگر بطرز خطرناکی سبقت بگیرد [۱۸].

پژوهشگران پیشنهاد می کنند که برای قطعیت هرچه بهتر رفتار رانندگان از مطالعات مشاهده نگر با وسائل و امکانات مجهز و تحت شرایط اخلاقی اطلاعات و آمار دقیقتری استفاده شود ضمن اینکه در جهت تقویت رفتار راننده (که نقش آن در بروز تصادفات ۷۰ تا ۹۰ درصد است) و پیشگیری از بروز تصادفات نکات ذیل پیشنهاد میشود:

آموزش و یادآوری مقررات رانندگی از طریق رسانه های همگانی توسط کارشناسان فن

سخت گیری لازم در آزمونهای گواهینامه رانندگی و لزوم امتحان مقررات رانندگی از رانندگان در مواقع تمدید این گواهینامه ها (هرده سال یکبار)

- 18) Kalberg L., et all: Is there a connection between car accidents, near accidents and Type A drivers? *Behav Med.* 1998;24:99-106.
- 19) Maycock G: Sleepiness and driving: The experience of U.K car drivers. *Accid Anal Prev.* 1997; 29: 453-62.
- 20) Perry A., & Baldwin DA: Further evidence of association of Type a personality scores and driving-related attitudes and behaviors. *Percept Mot Skills.* 2000; 91: 147-54.
- 21) Shinar D., Schehtman E., and Compton. R: Self-reported of save driving behaviors in relationship to sex, age, education, and incom in the U.S adult driving population. *Accid Anal Prev.*2001; 33: 111-6.
- 22) Simon F., Corbett C: Road traffic offending, stress, age, and accident history among male and femala drivers. *Ergonomics.* 1996; 39:757-80.
- 23) West R., Elander J., & French D: Mild social deviance, Type a behavior pattern and dication-making style as predictors of self reported driving style and traffic accident risk. *Bri J Psychol.* 1993;84 :207-19.
- ۹) نقوی م . اکبری م الف. همه گیری شناسی آسیبهای ناشی از علل خارجی (حوادث) در جمهوری اسلامی ایران. تهران: انتشارات فکرت، ۱۳۸۱.
- ۱۰) یعقوبی ح. بررسی نقش عوامل انسانی در بروز تصادفات رانندگی در ایران. فصلنامه اندیشه و رفتار، سال ششم، شماره ۱، ۶۷-۶۰، ۱۳۷۹.
- 11) Assum T: Attitudes and road accident risk. *Accident Analysis and Prevention.* 1997; 29:153-159.
- 12) Boyce TE., Geller ES: An instrument vehicle assessment of problem behavior and driving style: do younger males really take more risks? *Accid Anal Prev.*2002; 34: 51-64.
- 13) Cristina isob LM: Relationship between theoretical knowledge and behavior. *Behav Res Ther.* 2000; 40:717-37.
- 14 Delhomme P: Comparing one.s driving with others.: Assessment of abilities and erequency of offences. *Accid Anal Prev.* 1991; 23: 493-508.
- 15) Evance G., Palsan M., and Carrers S: Type A behavior and occupational stress. *J Pers Soc Psychol.* 1987;52: 1002-7.
- 16) Hemenway D., and Solnick SJ: Fussy dice, dream cars, and indecent gestures: correlates of driver behavior? *Accid Anal Prev.* 1993; 25:161-70.
- 17) Isseve H., et all: Personality characteristics, psychological symptoms and anxiety levels of drivers in charge of urban transportation in Istanbul. *Occup Med.* 2002; 52: 297-303.

The driving behavior of car drivers in Rafsanjan city (2003).

Gh. Rafiee. Msc¹, M. Nazer. Msc², AR. Sayyadi. Msc³

- 1- Academic Member, Dept. of Medical Surgical Nursing, Rafsanjan university of medical Sciences.
- 2- Academic Member, Dept. of Psychology, Rafsanjan university of medical Sciences.
- 3- Assistant Professor, Dept. of Psychology, Rafsanjan university of medical Sciences.

Background: The driving accidents are aligned in first rank of the involuntary accidents. 70-90 percents of driving accidents are due to driver's behavior that is related with demographic characteristics such as: age, sex, marriage condition, personality Type, academic grade, history of driving fines or accidents. This study assesses driving behavior and its relationship with demographic variables in urban drivers of Rafsanjan.

Materials and Methods: In this cross sectional study 392 drivers over 18 years old, driving license holders, at least one year driving history, and resident of Rafsanjan city were selected by cluster random sampling. The subjects completed Questionnaire covering demographic characteristics and driving behavior. Data were analyzed by SPSS software and chi square test.

Results: 87.5% of subjects were male. 79.3% married, 44.6% personality type of A, 65.8% diploma and higher grades. The mean of age, marriage during, and driving during were 37.1, 14.7 and 14 years. 46.4% of cases had driving fines in the last year and 63.8% reported history of driving accident in the driving course. 60.5% of samples had "cautious" driving behavior and others had "semi-cautious" or "violent" behavior. "semi-cautious" or "violent" driving behaviors were seen in the male and young drivers, who their job was driving, who had Type A Personality, and who had history of fine or driving accident significantly ($p < 0.05$). Married samples and drivers with lower diploma grade had more "cautious" driving behaviors but differences weren't significant.

Conclusion: Regard to about half of the subjects appropriated driving behavior of uncationus, such it applicants psychosocial actions to adjust of above behavior and we propose observational researches to confidence this results.

Key words: Driving Accidents, Driving behavior, Driver, Rafsanjan