بررسی عوامل موثر بر رفتار پرخطر رانندگان تاکسی شهر اهواز در سال 1391

فریبا طهماسبی[1]، فرشته زمانی علویجه*[1]، شراره رستم نیاکان[1]، عبدالرحیم اسدالهی[2]

1) گروه بهداشت عمومی، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی جندی شاپوراهواز، اهواز، ایران

2) گروه سلامت سالمندی، دانشکده بهداشت ، دانشگاه علوم پزشکی جندی شاپوراهواز، اهواز، ایران

تاریخ دریافت : 92/7/12 تاریخ پذیرش :93/3/12

چکیده

مقدمه : رفتارهای خطرناک رانندگی دومین علت منجر به مرگ و نهمین دلیل سال های از دست رفته عمر در اثر مرگ زودرس و ناتوانی در ایران به شمار می رود. این مطالعه با هدف بررسی عوامل موثر بر بروز رفتارهای پرخطر رانندگان تاکسی شهر اهواز در سال 1391 انجام گرفته است.

مواد و روش ها: پژوهش حاضر یک مطالعه مقطعی از نوع توصیفی-تحلیلی است. نمونه آماری آن 400 نفر از رانندگان تاکسی مراجعه کننده به سازمان تاکسیرانی شهر اهواز بود، که به صورت تصادفی مورد مطالعه قرار گرفتند. داده ها از طریق توزیع پرسش نامه جمع آوری شد، روایی پرسش نامه مورد استفاده از طریق پانل خبرگان و پایایی آن، با استفاده از روش آلفای کرونباخ از طریق مطالعه اولیه(پایلوت) بر روی 50 راننده تاکسی، صورت پذیرفته است. تجزیه و تحلیل داده ها از روش تحلیل عاملی اکتشافی و با استفاده از نرم افزار تجزیه و تحلیل آماری SPSS vol.19 انجام گرفته است.

یافته های پژوهش: یافته های تحقیق نشان می دهد که از میان عوامل پنجگانه مطرح شده در حوزه رفتارهای پرخطر رانندگان تاکسی، عوامل فردی با تبیین 26/23 درصد تغییرات بیشترین تاثیر را در رفتار مخاطره آمیز رانندگان تاکسی داشته است. هم چنین عواملی چون تاثیر دیگران و عوامل اجتماعی؛ و عامل برتری درک شده به ترتیب با تبیین 10/42 درصد و 7/58 درصد تغییرات، در رتبه های دوم و سوم قرار گرفته اند. در حوزه عوامل فردی گویه های لذت و هیجان رفتارهای پرخطر، راحتی بیشتر در رفت و آمد و ایجاب کردن شغل جهت اقدام به رفتارهای پرخطر رانندگی در رتبه های اول تا سوم قرار گرفته اند.

بحث و نتیجه گیری: عوامل زیادی در بروز رفتارهای پرخطر رانندگی گزارش شده است که در این مقاله سعی شده مهم ترین این رفتارها که مورد تایید جامعه رانندگان تاکسی شهر اهواز است، به صورت ویژه بررسی گردند. همان گونه که یافته های تحقیق نشان می دهد، مهم ترین عامل در بروز رفتارهای پرخطر رانندگی عوامل فردی و شخصیتی است. در جایگاه بعدی عوامل مربوط به تاثیر دیگران و عوامل اجتماعی بیشترین سهم را در بروز رفتارهای پر مخاطره رانندگان داشته است، لذا توجه مسئولین امر به این کاستی ها و تلاش در راستای اصلاح و فرهنگ سازی رانندگان ضروری به نظر می رسد. هم چنین تبیین مدل بومی برای ارائه راهکارهای ارتقای فرهنگی می توانند این قشر زحمت کش جامعه را در خصوص نحوه رویارویی علمی و کارشناسی شده با مخاطرات احتمالی و بروز رفتارهای پرخطر یاری نماید.

واژه های کلیدی: رفتار مخاطره آمیز رانندگی، رانندگان تاکسی، شهر اهواز، تحلیل عاملی

* نویسنده مسئول: گروه بهداشت عمومی، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی جندی شاپوراهواز، اهواز، ایران

Email: f_zamani@ajums.ac.ir

[Downloaded from sjimu.medilam.ac.ir on 2026-11-10]

مقدمه

حادثه رویداد غیر منتظره و برنامه ریزی نشده ای است که می تواند منجر به آسیب گردد. سازمان جهانی بهداشت(WHO) حادثه را رویدادی بی سابقه که سبب آسیب قابل تشخیص می شود، تعریف نموده است،(1). یکی از معضلات مهم بهداشتی در جوامع مختلف حوادث ترافیکی است که سالانه سلامت انسان ها را به خطر می اندازد. حوادث ترافیکی یک مشکل بزرگ سلامت عمومی است که پیشگیری مداوم و موثر از آن ها نیازمند تلاش های هماهنگ و همه جانبه است و حمل و نقل جاده ای پیچیده ترین و خطر ناک ترین سیستمی است که مردم با آن مواجه هستند.(۳،۲)

در سراسر دنیا بیش از 50 میلیون نفر در سال به علت حوادث ترافیکی مجروح و 1/2 میلیون نفر کشته می شوند،(4). در تمام دنیا سوانح و حوادث عامل 12 درصد از بار بیماری ها می باشند و حدود یک چهارم آن مربوط به افراد کمتر از 15 سال است،(2). صدمات ناشی از این حوادث چنان گسترده است که از آن به عنوان جنگ در جاده ها یاد می شود،(5). روزانه نزدیک به 3000 نفر در جاده های سراسر دنیا کشته می شوند و حدود 30/000 نفر نیز به شدت دچار آسیب می شوند،(6). مطالعات متعدد نشان می دهد بیش از 85 درصد مرگ و میر ناشی از حوادث رانندگی، 90 درصد تعداد سال های از دست رفته بر اثر ناتوانی و معلولیت(daly) و 96 درصد از فوت کودکان در اثر این نوع آسیب ها به کشورهای کم درآمد تعلق دارد،(7). از طرفی پیش بینی می شود تا سال 2010 شمار مرگ های ناشی از تصادفات به مقدار 1/8 میلیون نفر در سال برسد و انتظار می رود تا سال 2010 بار ناشی از تصادفات به مقام سوم برسد،(8). 85 درصد مرگ ها و 90 درصد ناتوانی ها و معلولیت ها در کشورهای با درآمد متوسط و پایین رخ می دهد،(2). به طوری که آسیب های ناشی از حوادث جاده ای تا سال 2020، دومین عامل مصدومیت در کشورهای در حال توسعه و سومین عامل مرگ و میر و مصدومیت در همه دنیا خواهد بود،(1). در حال حاضر سوانح رانندگی نهمین عامل سال های از دست رفته در اثر ناتوانی و مرگ زودرس در جهان است و پیش بینی می‌شود تا سال 2020 به عامل سوم معلولیت و ششمین عامل مرگ تبدیل شود،(9). اهمیت این مسئله به حدی بود که سازمان جهانی بهداشت، «جاده ایمن تصادف ندارد» را به عنوان شعار سال 2004 خود انتخاب نموده است و در 21 هدف که برای خود تا سال 2020 در نظر دارد به مسئله کاهش تصادفات و حوادث تا سال 2020 اشاره می کند،(1). بررسی هایی که توسط سازمان جهانی بهداشت صورت گرفته نشان می دهد که 3/5 میلیون مرگ سالیانه در اثر آسیب های ناشی از حوادث و خشونت رخ می دهد که از این تعداد یک میلیون مرگ در اثر صدمات عمدی 2/5 میلیون مورد باقی مانده در نتیجه حوادث رانندگی ایجاد و 20 الی 50 میلیون نفر نیز دچار معلولیت می‌شوند،(10). در میان حوادث مختلف، حوادث ترافیکی به علت ویژگی های خاص خود، مثل وقوع بالا، شدت زیاد و درگیری مستقیم افراد دارای اهمیت خاصی است که این ویژگی در کشورهای در حال توسعه از جمله ایران نمود بالایی دارد،(11). بر اثر آسیب های رانندگی در کشور روزانه 62 نفر جان خود را از دست می دهند، 6 هزار نفر مجروح می گردند و فقط در اثر مرگ های ناشی از حوادث رانندگی، روزانه 1600 سال از دست می رود،(12). میزان کشته شدگان حوادث رانندگی در دنیا به ازای هر ده هزار خودرو سه نفر بوده، در حالی که در کشور ایران به ازای هر ده هزار خودرو 33 نفر بوده است، که متاسفانه این عوارض طی دهه های اخیر رو به رشد است به طوری که طبق آمار سازمان جهانی بهداشت، کشور ایران از نظر وقوع تصادفات رانندگی، مقام اول را در جهان کسب کرده است،(13). از نظر سازمان جهانی بهداشت، مسئله حوادث رانندگی به صورت عمده رفتاری است و با اصلاح رفتارهای فردی و اجتماعی، تا حدود زیادی قابل پیشگیری می باشند. این یک حقیقت است که انجام رفتارهای خطرناک رانندگی، یکی از عوامل مهم و موثر در تصادفات رانندگی است و حتی در موارد متعددی در ایجاد و بروز سوانح ترافیکی، عامل انسانی به عنوان شایع ترین عامل گزارش شده است. این عوامل دربرگیرنده رفتارهای رانندگی(مثل تخطی از قوانین رانندگی و سرعت غیر مجاز) و اختلال در مهارت های رانندگی(مانند خستگی، عدم تمرکز و ناتوانی های فیزیکی و غیره) می شود،(10). این مسئله اهمیت پرداختن به اصلاح رفتارهای خطرناک رانندگی و تلاش برای تغییر این رفتارها در برنامه های کاهش تصادفات و عوارض آن را نشان می دهد. اگر چه تحقیقات وسیعی در زمینه علل و چگونگی وقوع حوادث ترافیکی، منجر به یافته های زیادی شده است اما در مورد عوامل انسانی و این که چگونه می توانند باعث کاهش خطر تصادف شوند و هم چنین عوامل موثر بر بروز رفتارهای پرخطر رانندگان وسایل نقلیه موتوری و به خصوص رانندگان تاکسی درون شهری که قسمت اعظم ترددهای

[Downloaded from sjimu.medilam.ac.ir on 2026-11-10]

ترافیکی را در شهرها دارند، دانش و اطلاعات چندانی در دست نیست،(14). در مطالعه شمس و همکاران با عنوان بررسی وضعیت نگرش و رفتارهای خطرناک رانندگی در بین رانندگان تاکسی مشخص شد که سه رفتار خطرناک استفاده از تلفن همراه در زمان رانندگی، رعایت نکردن فاصله مناسب با خودرو جلویی و رانندگی نکردن بین خطوط از سایر رفتارها شایع تر است،(15). هم چنین نتایج مطالعه المنیری و همکاران نشان داد که تقریباً 91/5 درصد رانندگان به هنگام رانندگی از تلفن همراه استفاده کرده و حدود 96/9 درصد آن ها بین 1 تا 4 مورد تصادف داشته اند. هم چنین در این مطالعه تجربه رانندگی، تخلفات و جرائم رانندگی به عنوان پیش بینی کننده های اصلی تصادف و سقوط معرفی شده اند. در اکثر مطالعات مشابه عواملی که منجر به تصادف در بین رانندگان شده را می توان به بی توجهی به قوانین و مقررات جاده ای، عجله و شتاب بی مورد، استعمال مواد مخدر و مشروبات، خستگی و خواب آلودگی، ضعف قوانین و مقررات، استفاده نکردن از کمربند ایمنی و غیره اشاره کرد،(۱۶،۷). با توجه به محدود بودن مطالعات در زمینه حوادث رانندگی در بین رانندگان تاکسی شهر اهواز و بالا بودن رفتارهای پرخطر و افزایش تصادفات در بین رانندگان تاکسی، هدف از این مطالعه بررسی وضعیت رفتارهای مخاطره آمیز رانندگی و برخی عوامل مرتبط، در رانندگان تاکسی مرد مراجعه کننده به سازمان تاکسیرانی اهواز و حومه در سال 1391 بود.

مواد و روش ها

تحقیق حاضر یک مطالعه مقطعی از نوع توصیفی-تحلیلی است. جامعه هدف این پژوهش، رانندگان تاکسی شهر اهواز و حومه می باشد. نمونه مورد بررسی به تعداد 384 نفر می باشد که از فرمول نمونه گیری کوکران استفاده شد که بنا به احتمال این که ممکن است تعدادی از پرسش نامه ها تکمیل نشده یا به صورت ناقص تکمیل شود تعداد 410 پرسش نامه میان افراد نمونه آماری توزیع گردید که در نهایت 400 پرسش نامه که به طور صحیح تکمیل شده بود گردآوری و مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. معیارهای ورود، مرد بودن، تمایل داشتن به شرکت در پژوهش، عضویت در تاکسیرانی های رسمی شهر اهواز، تاکسیرانی به عنوان شغل اصلی و تمام وقت فرد محسوب شود. انصراف از شغل تاکسیرانی، نارضایتی و انصراف فرد در حین تکمیل پرسش نامه به هر علتی که رخ دهد، معیارهای خروج محسوب شدند. ابزار گردآوری داده ها پرسش نامه محقق ساخته و برگرفته از پرسش نامه استاندارد زمانی علویجه،(10)، و شمس،(7)، شامل 37 سوال بوده که 11 سوال آن را سوالات مربوط به جمع آوری اطلاعات جمعیت شناختی(عوامل دموگرافیک) و 26 سوال عوامل مرتبط با رفتارهای پرخطر رانندگان تاکسی شامل مولفه های عوامل فردی، عوامل اجتماعی و تاثیر دیگران، برتری درک شده، ارزش گذاری کاذب بر رفتارهای مخاطره آمیز رانندگی و ناهماهنگی شناختی بوده است، که هر یک دارای گویه ها و شاخص های مرتبط با آن مولفه می باشند. برای سنجش آیتم ها از مقیاس لیکرت استفاده شده که امتیاز آیتم ها از 1 تا 5 می باشد که عدد 1 کمترین نمره و 5 بیشترین نمره اختصاص داده شده به هر یک از سازه های نظریه است. اطلاعات به صورت مصاحبه حضوری پرسشگر با رانندگان به دست آمد. روایی صوری پرسش نامه با نظر صاحب نظران امر مورد تایید قرار گرفت. برای تعیین پایایی از روش آلفای کرونباخ استفاده شد، به این صورت که جهت انجام پیش آزمون تعداد 50 پرسش نامه میان افراد نمونه آماری توزیع گردید، که در نهایت ضریب آلفای کرونباخ معادل 0/746 به دست آمد. ضریب آلفای کرونباخ مولفه های مورد استفاده در این پژوهش به شرح جدول شماره 1 می باشد.

جدول شماره 1. میزان آلفای کرونباخ پرسش نامه عوامل موثر بر رفتار پرخطر رانندگان تاکسی

عنوان متغیر	تعداد سوالات	میزان آلفای کرونباخ	ضریب کل
عوامل فردی(دلایل رفتار پرخطر)	5	0/834	
برتری درک شده	5	0/786	
ارزش گذاری کاذب	6	0/755	0/746
ناهماهنگی شناختی	5	0/704	
عوامل اجتماعی و تاثیر دیگران	5	0/774	

در این مطالعه، میزان (n=400، Chi 3854/92 Square=، KMO=0/ 859) در آزمون کیزر-میر-اولکین به دست آمد که نشانه امکان استفاده از روش تحلیل عاملی بوده است. این آزمون عددی بین 0 تا 1 را ارائه می دهد که هر چه عدد حاصل به یک نزدیک تر باشد نشان دهنده توان عاملی شدن داده ها است. با کمک این آزمون می توان

[Downloaded from sjimu.medilam.ac.ir on 2026-11-10]

استناد نمود که گویه های پرسش نامه توان سنجش واریانس درون داده ها را با کمک عامل های اکتشافی دارد.

آزمون کرویت بارتلت نیز برای توان عامل بودن داده ها به کار رفته که هر چه عدد حاصل کمتر از سطح معنادار(P=0.05) باشد؛ توانایی منسجم بودن گویه ها و داده های حاصل از آن برای عاملیت فاکتورها را نشان می دهد. در این مطالعه سطح آزمون بارتلت معنادار بود.(BTS=0.000, df=320, Approx. K^2=0.859) یکی دیگر از مولفه های آماری مهم در امکان پذیر بودن روش تحلیل آماری در هر دو روش اکتشافی و تاییدی بررسی میزان پاد تصویر(Anti-Image) گویه های آزمون است. بدین معنا که در این ماتریس همبستگی سطوح قرینه و نقطه مقابل هر گویه مورد آزمون قرار می گیرد. طبق گفته تاباچنیک(2008) سطح بهینه نمرات پاد تصویر هر گویه با قرینه خود بایستی بالاتر از 0/50 باشد.

ماتریس همبستگی پاد تصویر گویه ها در نمونه بررسی بالای 0/50 بود که سطح پاد تصویر مناسبی را نشان می دهد. برای بررسی آمار توصیفی از شاخص های پراکندگی مرکزی همانند میانگین، میانه، نما، انحراف معیار و غیره استفاده گردید که این توصیف در دو بخش اطلاعات جمعیت شناختی و سازه های مدل صورت گرفت. در بخش آمار تحلیلی از روش تحلیل عاملی برای تجزیه و تحلیل داده ها استفاده شده است تا مشخص گردد که چه عواملی بیش از همه در بروز رفتارهای پرخطر در رانندگان تاکسی موثر بوده است.

یافته های پژوهش

در حوزه اطلاعات جمعیت شناختی از نظر وضعیت تاهل 29/5 درصد پاسخگویان مجرد و 67/9 درصد آن ها متاهل بودند و از لحاظ مدرک تحصیلی بیشترین پاسخگویان دارای مدرک تحصیلی دیپلم و کمترین تعداد آن ها شامل افراد بی سواد بودند. هم چنین در بخش اطلاعات مربوط به نوع تاکسی بیشترین پاسخگویان خودرو تاکسی خود را سواری پراید عنوان کردند. در حوزه سابقه رانندگی بیشترین تعداد پاسخگویان(35/9 درصد) کمتر از 5 سال از زمان اخذ گواهینامه سابقه رانندگی داشتند. در قسمت سابقه رانندگی تاکسی نیز وضع مشابه بود و بیشتر آن ها کمتر از 5 سال سابقه رانندگی به عنوان راننده تاکسی را داشتند. بیشتر رانندگان تاکسی مورد مطالعه اذعان داشتند که 8-4 ساعت را در طول روز به رانندگی با تاکسی خود مشغول هستند.(48/7 درصد) هفتاد درصد رانندگان مورد مطالعه را رانندگان با گواهینامه پایه دوم تشکیل می دادند. از میان افراد جامعه آماری 0/8 درصد دارای سمعک جهت شنوایی خود و 42/3 درصد دارای عینک اختصاص داده بودند. از نظر قومیت و تنوع اقوام در میان رانندگان تاکسی مورد مطالعه قومیت فارس کمترین تعداد اقوام را در میان رانندگان تاکسی با تعداد 9 نفر(2/3 درصد) بوده اند.

تجزیه و تحلیل داده ها با استفاده از روش تحلیل عاملی نشان داد که از میان مولفه های پنجگانه مطرح شده در حوزه رفتار پرخطر رانندگان تاکسی عوامل فردی با تبیین 26/228 درصد تغییرات بیشترین تاثیر را در رفتار مخاطره آمیز رانندگان تاکسی داشته است. هم چنین عواملی چون تاثیر دیگران و عوامل اجتماعی؛ و عامل برتری درک شده به ترتیب با تبیین 10/423 و 7/587 تغییرات در رتبه های دوم و سوم قرار گرفته اند. نتایج هم چنین نشان داد که در بروز رفتارهای پرخطر در نمونه آماری مورد مطالعه، عواملی چون ناهماهنگی شناختی و ارزش گذاری کاذب در رتبه های آخر قرار داشته اند.(جدول شماره 2)

گویه های 26 گانه آزمون بررسی در مجموع بر روی 5 مولفه اصلی بار عاملی داشته که 54/148 درصد واریانس کل متغیر اصلی این مطالعه را(رفتار پرخطر رانندگان تاکسی در شهر اهواز) تبیین می کنند.(جدول شماره 2) این عوامل به ترتیب عامل 1 تا عامل 5 نام گذاری شده اند. سهم هر گویه در عامل آمده است، که در تعیین نام عوامل یا بار عاملی می تواند نقش داشته باشد. هم چنین همان گونه که در جدول نتایج شماره 2 نشان داده شده است پس از چرخش عامل ها به روش چرخش متعامد(واریماکس) از میان گویه های مولفه اول(عوامل فردی) گویه های لذت و هیجان رفتارهای پرخطر، راحتی بیشتر در رفت و آمد و ایجاب کردن شغل جهت اقدام به رفتارهای پرخطر رانندگی در رتبه های اول تا سوم قرار گرفته اند. در حوزه عامل مرتبه دوم(عوامل اجتماعی و تاثیر دیگران) پس از چرخش عامل ها مشخص گردید که گویه هایی چون، فرار از دست پلیس به دلیل رفتار پرخطر رانندگی، دعوا با دیگران به دلیل رفتار نامناسب رانندگی و عبور از خیابان هایی که در آن ها پلیس حضور ندارد به دلیل رفتار پرخطر رانندگی در رتبه های اول تا سوم قرار گرفته اند.

[Downloaded from sjimu.medilam.ac.ir on 2026-11-10]

جدول شماره 2. نتایج تحلیل عاملی برای عوامل موثر بر بروز رفتار پرخطر رانندگان تاکسی شهر اهواز

عامل(دلایل رفتار پر خطر)	ارزش ویژه Eugin Value	واریانس تبیین شده	ضریب اعتبار همبسته درونی به روش آلفای کرونباخ	گویه های مربوطه	سطح بار عاملی هر گویه
عوامل فردی دلایل رفتار پرخطر	3/615	26/228	0/823	به خاطر لذت و هیجان رفتارهای خطرناکی در هنگام رانندگی اتخاذ می‌کنم.	0/825
				برای راحتی بیشتر در رفت و آمد، اقدام به رفتارهای خطرناک می‌کنم.	0/804
				شغلم ایجاب می کند که دست به رفتارهای خطرناک بزنم.	0/787
				به خاطر امکان فرار از پلیس و قانون اقدام به رفتارهای خطرناک می‌کنم.	0/679
اشتباهات عمدی یا تخلفات(تاثیر دیگران - عوامل اجتماعی)	3/034	10/423	0/753	آیا تاکنون به خاطر روش رانندگی از پلیس فرار کرده اید؟	0/696
				آیا تا به حال به خاطر رانندگی مجبور شده اید با دیگران دعوا کنید؟	0/679
				آیا هنگام رانندگی ترجیح می دهید از خیابان هایی عبور کنید که پلیس حضور نداشته باشد؟	0/668
				آیا تاکنون به خاطر رفتارهای خطرناک هنگام رانندگی توسط سایر افراد مورد سرزنش قرار گرفته اید؟	0/592
				آیا تاکنون به خاطر رفتارهای خطرناک هنگام رانندگی توسط سایر افراد مورد تشویق قرار گرفته اید؟	0/539
برتری درک شده	2/647	7/587	0/762	به خاطر تجربه خیلی زیادم در تاکسیرانی موفق هستم.	0/812
				در شرایط سخت و خطر ناک می توانم تاکسی را کنترل کنم.	0/757
				هنگام رانندگی با تاکسی در بین دوستانم همیشه نفر اول هستم.	0/749
				من از همه رانندگان تاکسی که می شناسم، ماهرتر هستم.	0/655
				من از سایر رانندگان تاکسی بیشتر احتیاط می کنم.	0/595
ارزش گذاری کاذب	2/178	5/429	0/811	در صورت رعایت قوانین و مقررات درآمد تاکسی پایین می آید.	0/839
				اگر همه مقررات را رعایت کنم، کار با تاکسی اصلاً مقرون به صرفه نیست.	0/810
ناهماهنگی شناختی	1/784	4/501	0/577	وقتی به طور خطرناک رانندگی می کنم، دچار عذاب وجدان می شوم.	0/830
				هنگام رانندگی اگر بخواهم خلاف بروم دچار تردید و دو دلی می شوم.	0/820
				همیشه تصمیم می گیرم از کمربند ایمنی استفاده کنم ولی در عمل این رفتار را انجام نمی دهم.	0/803

بحث و نتیجه گیری

رانندگان تاکسی، گروه بزرگی از رانندگان حرفه ای شهر اهواز می باشند که زمان زیادی از وقت خود را به رانندگی با تاکسی مشغول هستند و مهارت های لازم را برای انجام درست این وظایف به دست آورده اند. اصلاح رفتارهای رانندگی در این گروه می تواند تاثیر مناسبی بر کاهش تخلفات و تصادفات رانندگی در شهر اهواز داشته باشد. در مطالعه حاضر، بر اساس نتایج به دست آمده از تحلیل عاملی که برای 26 گویه احتمالی تاثیرگذار در حوزه بروز رفتارهای پرخطر ترافیکی در رانندگان تاکسی به عمل آمد، می توان نتیجه گرفت که این عوامل به پنج دسته عامل اصلی تقسیم بندی گردیدند که عامل دلایل رفتارهای پرخطر یا عوامل فردی(عامل اول) با ضریب تبیین 26/228 درصد بیشترین تاثیر را بر بروز رفتارهای پرخطر ترافیکی رانندگان تاکسی در شهر اهواز داشته است. همان گونه که از سنجه های این عامل مشخص است می توان مهم ترین دلایل رفتار پرخطر رانندگی رانندگان تاکسی را به ایجاد لذت و هیجان در

[Downloaded from sjimu.medilam.ac.ir on 2026-11-10]

رانندگی پرمخاطره، راحتی و سهولت بیشتر در رفت و آمد با دست زدن به رانندگی پر مخاطره، ماهیت شغل که باعث بروز رانندگی پر مخاطره می شود و امکان فرار از پلیس و قانون دانست. بنا بر این لازم است که متولیان بخش ترافیک شهری و سازمان های مرتبط با امر همانند سازمان تاکسیرانی در جهت بهبود هر چه بیشتر فرهنگ رانندگی ایمن توجه بیشتری به این کاستی ها نمایند. که نتایج با تحقیقات حاتمی، احمد سرایی و دولتشاهی،(17)، قربانی بیرگانی و همکاران،(18)، تا حد زیادی مطابقت دارد. در مطالعه ای نیز مقایسه دیدگاه ها و رفتار رانندگان تاکسی در دو کشور چین و آمریکا نشان داد که رانندگان چینی بیشتر به مهارت ها و توانایی های خود تکیه داشتند در حالی که رانندگان آمریکایی معتقد بودند که دستورالعمل ها و راهنماها در کاهش تصادفات نقش به سزایی دارند.(15)

مطالعه ای با هدف بررسی رابطه میان رفتارهای خودگزارشی با متغیرهای جمعیتی در رانندگان آمریکایی، نشان داد که عوامل تاثیرگذار بر رفتار سرعت غیر مجاز سن، جنس، تحصیلات و درآمد رانندگان بود و رانندگان زن بیشتر از مردان، رانندگان مسن بیشتر از جوانان، افراد کم سواد بیشتر از رانندگان با سواد، سرعت مجاز را رعایت می کردند،(15). نتایج نشان می دهد که بین شاخص وجدانی بودن در رانندگان پرخطر و عادی تفاوت معناداری وجود دارد، به نحوی که میانگین شاخص وجدانی بودن در رانندگان پرخطر پایین تر از رانندگان عادی بود. این نتایج با یافته های موسوی،(19)، سامر،(20)، که حاکی از وجود رابطه معکوس معنادار بین شاخص وجدانی بودن و رفتار رانندگی پرخطر بود، همسو است.

هم چنین نتایج نشان می دهد که عوامل اجتماعی-تاثیر دیگران(عامل دوم) با ضریب تبیین 10/423 درصد پس از عامل اول بیشترین تاثیر را در بروز رفتارهای پرخطر ترافیکی رانندگان تاکسی داشته است. بر مبنای این عامل پارامترهایی چون سابقه فرار آسان از دست پلیس و قانون، درگیری با دیگران، امکان عبور از خیابان هایی که پلیس در آن ها حضور ندارد، مورد سرزنش قرار نگرفتن توسط دیگران پس از ارتکاب رفتار پرخطر ترافیکی و مورد تشویق قرار گرفتن توسط دیگران پس از ارتکاب رفتار پرخطر ترافیکی به ترتیب بیشترین تاثیر را در بروز رفتار پرخطر ترافیکی رانندگان تاکسی شهر اهواز داشته اند. که نتایج با تحقیقات کاظمینی و همکاران،(21)، و شمس و همکاران،(۷،۱۵)، المنیری و همکاران،(16)، آکاتبا و آموه گیما،(22)، ژانگ و همکاران،(23)، تا حد زیادی مطابقت دارد. در حوزه عامل سوم تاثیرگذار در رفتار پرخطر رانندگان تاکسی(عامل برتری درک شده) گویه های تاثیر تجربه در موفقیت تاکسیرانی، کنترل تاکسی در شرایط سخت و خطرناک و احساس برتری در رانندگی در میان دوستان به ترتیب در رتبه های اول تا سوم قرار گرفتند. هم چنین نتایج نشان داد که مهم ترین بعد در بروز رفتارهای پرخطر در رانندگی تاکسی عوامل فردی و شخصیتی می باشد که از آن جمله می توان به لذت و هیجان، راحتی و سهولت بیشتر در رفت و آمد، ماهیت شغل و امکان فرار از پلیس و قانون اشاره کرد. مطالعه عریضی و حقایق میانگین تخلفات عمدی رانندگان درون شهری را در بازه 5-0 بر حسب گویه های مختلف رفتار پرخطر بین حداقل 27 درصد شهری تا حداکثر 87/1 درصد گزارش کرده اند،(24). محمدفام و گل محمدی میزان رفتارهای ناایمن مشاهده شده در رانندگان را 42/4 درصد کل رفتارها گزارش گرده اند. در این مطالعه، برخی اعمال ناایمن مانند صحبت کردن 22/7 درصد، سرعت بیش از حد 9/5 درصد و عدم رعایت فاصله با ماشین جلویی 9/1 درصد بیشترین موارد گزارش شده اند،(11). پس از تجزیه و تحلیل داده های پژوهش مشخص شد که عواملی چون ناهماهنگی شناختی و ارزش گذاری کاذب در رتبه های آخر عوامل موثر بر بروز رفتارهای مخاطره آمیز رانندگی جای گرفتند. هم چنین یافته ها نشان می دهد که عوامل تاثیرگذار بر متغیر وابسته شامل ویژگی شخصیتی رانندگان، سابقه رانندگی، انگیزه، تجربه شخصی، لذت، هیجان، ماهیت شغلی و امکان فرار از دست پلیس از جمله عوامل اصلی در بروز رفتارهای پرخطر رانندگان تاکسی کلان شهر اهواز را بر عهده داشته اند.

از محدودیت های پژوهش این بود که به صورت خودگزارشی با رانندگان تاکسی صورت گرفته و برای انجام پایان نامه ارشد محدودیت زمانی وجود داشت لذا پیشنهاد می گردد پژوهشگران آتی با نظرسنجی از رانندگان، مسافران و مدیران تاکسیرانی، هم چنین نظر و آمارهای پلیس، پزشکی قانونی و حتی عموم مردم پیرامونی مطالعه جامع تری انجام دهند.

از بین عوامل مرتبط در افزایش رفتارهای مخاطره آمیز عوامل فردی بیشترین تاثیر را در افزایش تصادفات داشته است که تغییر در ادراکات فردی ضرورت دارد. لذا پیشنهاد می

[Downloaded from sjimu.medilam.ac.ir on 2026-11-10]

شـــود مطالعـات دیگـری بـا هـدف تغیـیر در آگاهـی، نگـرش و ادراکات رانـنـدگان و اسـتـفاده از نـــظریه هـا با رویـــکرد تغـــییر در نگـرش و رفتـــار رانـنـــدگان صـورت گیـرد. هـم چنـین تبیـین مـدل بـومی بـرای ارائـه راهـکارهـای ارتقـای فـرهـــنگی مـی توانـد این قـشر زحـمت کـش جامـعـه را در خـصوص نحـوه رویـارویـی علـمی و کارشـــناسـی شـده با مخـاطـرات احتمـالی و بـروز رفـتارهای پـــرخـــطر یـاری نمـایـــد.

سپاسگزاری

این مقاله برگرفته از پایان نامه کارشناسی ارشد به شماره طرح مصوب SDH-9204 است که با حمایت مالی معاونت تحقیقات و فناوری دانشگاه علوم پزشکی جندی شاپور اهواز انجام شده است. نویسندگان لازم می دانند از کلیه کارکنان محترم شرکت تاکسیرانی و رانندگان زحمتکش تاکسی های درون شهری اهواز و حومه که ما را در اجرای این پژوهش یاری نمودند صمیمانه تقدیر و تشکر نمایند.

References

1. Baghianimoghadam MH, Zolghadr R, Ghafarzadeh J, Dashty M, Aram M. [A survey about attitude and practice of yazd motorcycle drivers on using helmet.] J toloo-e-behdasht 2010; 9 (28):51-7. (Persian)
2. Ayatollahi S, Hassanzadeh J, Ramezani A. [The burden of traffic accidents in South Khorasan Province, Iran in 2005.] Irje 2009; 4 (3 and 4) : 51-7.(Persian)
3. Peden M, Scur F, Sleet D, Hyder A, Jarawan E, Mathers C. World report on road traffic injury preventio, Geneva. World Health organization; 2010.
4. Pakgouhar AR, Esmaeili AR. [The study of the effect of safety belt on fatalities and physical injuries decrease based on crosstab tables and chi square independent test.] Traff Manag Stud 2009; 4; 55-70. (Persian)
5. Mehri A, Saeed Mazloomi Mahmoud-Abad S, Morovati MA.[The effect of an educational program based on the Theory of Planned Behavior on helmet use among employed motorcyclists.] Payesh 2012; 11: 13-20. (Persian)
6. Mobaleghi J, Molanaee N. [Road accident mortality and morbidity in besat hospital accident ward.] J Kurdistan Uni Med Sci 2002; 6:28-33. (Persian)
7. Shams M, Rashidian A, Shojaeizadeh D, Majdzadeh SR, Montazeri A. [Attitudes, self-reported and observational behaviors related to risky driving behaviors among taxi drivers in Tehran, Iran.] Payesh 2010; 9:403-16. (Persian)
8. Khabaz KM, Moradi A, Pedramfar M, Javaher FA, Khalafi A, Najafpour A.[Risk factors of road traffic injuries on Mashhad roads in 2007.] J Forens Med 2009; 14: 215-21. (Persian)
9. Naghavi M, Jafari N, Aladdin F. [Epidemiology of injuries from external causes (accidents) in the Islamic Republic of Iran.] 1th ed. Ministry of Health and Medical Education, Tehran; 2009. (Persian)
10. Zamani AF. [Design and evaluation of educational model in order to prevent harm risky driving behaviors in motorcycle drivers.] J Tarbiat Modares Uni 2009;5:98-100. (Persian)
11. Mohammadfam I, Golmohammadi R. [Evaluation of safety behavior among coach drivers in Hamadan.] Tabib-e-shargh 2004; 5:251-60. (Persian)
12. Younesian M, Moradi A, Khaji A, Mesdaghinia AR, Zargar M. [Evaluation of the effect of offender motorcyclists' penalty enforcement project on the incidence of road traffic accident injuries in Tehran.] Payesh 2007; 6:19-26. (Persian)
13. Souri H, Naser Moadeli A, Eyni E, Movahedi M, Mehmandar MR, Masoudinezhad MR, et al. [The effect of mandatory seat belt use legislations on mortalities from road traffic injuries in Iran.] Hakim 2009; 12:48-54. (Persian)
14. Shakerinia I, Mohammadpoor M. [Relationship between psychological characterristics mental health, aggression and driving habits in dangerous drivers.] J Shahid Sadoughi Uni Med Sci 2010; 18 (supplement 3): 225-33.(Persian)
15. Shams M, Shojaeizadeh D, Rashidian A, Majdzadeh S.R, Montazeri A. [Taxi drivers' views about risky driving behaviors in

[Downloaded from sjimu.medilam.ac.ir on 2026-11-10]

Tehran: a qualitative study.] Payesh 2010; 9:391-401. (Persian)
16. Al Maniri A, Al Reesi H, Plankermann K, Al hinai M, Al adawi S, Davey J, et al. [Risky driving behaviours and novice drivers: a study among university students in Oman.] Accied Analy Prev 58:5:1-9.
17. Hatami H, Fathi AN, Dowlatshahi B. [Comparison between personality characters of reckless drivers and ordinary drivers (Case Study: Karaj) .] Soc Secur Stud 2011; 26:99-127. (Persian)
18. Ghorbani birgani A, Hakim AS, Zare K. [Epidemiologic study of fatal traffic accidents in Khuzestan province in 2010.] J Resc Relief 2010; 4:28-35. (Persian)
19. Mosavi FA. [Comparison of perso-nality characteristics and driving behavior among doctors and shop keepers in the city of Mashhad, the steady thesis, Supervisor Hossein Abad.] Mashhad: Ferdowsi University; 2011. (Persian)
20. Sumer N, Lajunen T, Oezkan T, Geoffrey U. Big five personality traits sa the Distal predictors of road accident involvement. Traff Transport Psychol 2005;5: 215-27.
21. Kazemeini T, Ghanbari BA, Modares GM, Smaeilizadeh M. [The Effectiveness of cognitive-behavior group therapy (CB-GT) in reduction of driving anger and aggression.] J Clin Psychol 2011 ; 3; 1-11. (Persian)
22. Akaateba MA, Richard AG. Driver attitude towards traffic safety violations and risk taking behaviour in Kumasi. J Traff Transport Engin 2013; 3: 479-94.
23. Zhang Q, Guo Y, Yuan W, Wang CH, Ma Y. Risk attitude, perception, behavior and personality as indicators of a driver's risk awareness in China. J Road Saf Simul 2011; 6:14-6.
24. Oreyzi SR, Haghayegh SA. [Psychometric properties of the manchester driving behavior questionnaire.] Payesh 2010; 9:21-8. (Persian)

[Downloaded from sjimu.medilam.ac.ir on 2026-11-10]

Investigation of Influencing Factors of Taxi Drivers' Risky Behavior in Ahvaz in 2013

Tahmasby F[1], Zamani-Alavijeh F[1], Rostam-Niakan S[1], Asadollahi A[2]*

(Received: October 4, 2013 Accepted: June 2, 2014)

Abstract

Introduction: The risky behavior of taxi drivers is an important cause of death and it's the second cause of death and ninth cause of early death and disability in Iran. This study aimed to investigate factors affecting accident and risky behavior of taxi drivers in Ahvaz, Iran in 2013

.

Materials & Methods: This is a cross sectional descriptive analytical study. The samples were 400 cases of Ahvaz taxi drivers who randomly referred to the taxi driving organization. Data was collected by questionnaire form. The pilot study was based on 50 accidents of taxi. To obtain the reliability of the questionnaire, Cronbach's alpha was utilized and data were analyzed using (SPSS) software version 19

Findings: Results showed that among the five important factors of risky driving behavior of taxi drivers, individual and personal factor 26/228 had the highest impact on risky behavior of taxi drivers. Also, other factors like the effect of other people and society were the second and third cause of accident with respective degrees of 10.423 and 7.578. In the first factor (individual factors) pleasure and excitement of risky behavior, convince transport and producing occupation had the first to third ranks.

Discussion & conclusion: Many causes have been reported as for the dangerous behavior of driving but this research paid attention to those factors which were more important and were approved by taxi drivers. The most important factor in risky behavior is the individual factor. The influence of others and social factors had the second place. So, authorities should plan awareness raising programs and pay attention to the mentioned shortcomings and attempt to take a helpful strike for reforming them.

Keywords: risky behavior in driving, taxi drivers, Ahvaz, city factor analysis

1. Dept of General Health, Faculty of Health, Jondishpour University of Medical Sciences, Ahwaz, Iran
2.Dept of Gerontology, Jondishpour University of Medical Sciences, Ahwaz, Iran
** Correspondin author*

[Downloaded from sjimu.medilam.ac.ir on 2026-11-10]