

عوامل اجتماعی تأثیرگذار بر تشدید و اصلاح رفتار مخاطره‌آمیز موتورسواران: نتایج یک مطالعه تحلیلی در تهران

نسیم نریمانی^۱، شراره رستمنیاکان کلهری^۲، فرشته زمانی علویجه^۳، هاشم محمدیان^۴، آرش سلحشوری^۵

مقاله پژوهشی

چکیده

مقدمه: هر ساله حوادث ترافیک در جاده‌های ایران هزاران کشته و زخمی بر جای می‌گذارد. از آنجا که رفتارهای ترافیک در بافت‌های مختلف فرهنگی- اجتماعی تفاوت دارد، لازم است تا نقش عوامل تسهیل گر اتخاذ رفتارهای مخاطره‌آمیز موتورسواران از جمله عوامل اجتماعی مورد بررسی قرار گیرد. بنابراین، پژوهش حاضر با هدف تعیین تأثیر عوامل اجتماعی بر تشدید و اصلاح رفتار مخاطره‌آمیز در موتورسواران انجام شد.

روش‌ها: این مطالعه از نوع مقطعی- توصیفی- تحلیلی بود که از آذر تا بهمن سال ۱۳۹۵ با استفاده از روش نمونه‌گیری در دسترس انجام شد. نمونه‌ها را ۱۳۸ موتورسوار مراجعت کننده به ستاد ترجیح‌شهر تهران که موتورسیکلت‌شان به دلیل تخلف رانندگی توقیف شده بود، تشکیل داد. داده‌ها به کمک پرسشنامه خودساخته که از تحقیقات قبلی استخراج شده بود، جمع‌آوری گردید و سپس با استفاده از آزمون χ^2 در نرم‌افزار SPSS مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت.

یافته‌ها: میانگین سنی مشارکت کنندگان $7/50 \pm 26/35$ سال (طیف سنی ۱۶-۵۶ سال) بود که $63/4$ درصد آن‌ها مجرد بودند. همچنین، $26/4$ درصد تحصیلات زیر دیپلم، $40/3$ درصد دیپلم و $32/3$ درصد تحصیلات دانشگاهی داشتند. بر اساس نتایج آزمون χ^2 بین رفتار پلیس و اصلاح رفتارهای پرخطر موتورسواران ارتباط معنی‌داری وجود داشت ($P=0/004$).

نتیجه‌گیری: با توجه به این که شرکت کنندگان معتقد بودند که پلیس، خانواده، دوستان و سایر رانندگان بر اصلاح و یا تشدید رفتار مخاطره‌آمیزشان مؤثر می‌باشند، با مداخله در این عوامل می‌توان منجر به کاهش رفتارهای پرخطر راکبان موتورسیکلت شد.

واژه‌های کلیدی: عوامل اجتماعی، رفتار مخاطره‌آمیز، موتورسواران، مطالعه تحلیلی

ارجاع: نریمانی نسیم، رستمنیاکان کلهری شراره، زمانی علویجه فرشته، محمدیان هاشم، سلحشوری آرش. عوامل اجتماعی تأثیرگذار بر تشدید و اصلاح رفتار مخاطره‌آمیز موتورسواران: نتایج یک مطالعه تحلیلی در تهران. مجله تحقیقات نظام سلامت (۱۴؛ ۱۳۹۷: ۴۸۰-۴۸۶).

تاریخ چاپ: ۱۳۹۷/۱۰/۱۵

پذیرش مقاله: ۱۳۹۷/۶/۲

دریافت مقاله: ۱۳۹۷/۲/۲

حوادث ترافیکی، از جهان و منطقه مدیترانه شرقی بالاتر است و این مشکل یکی از مسائلی جدی در کشور ما محسوب می‌گردد (۴). از آنجایی که مسأله حوادث جاده‌ای مورد غفلت واقع شده است و مخصوصان بوده است در این زمینه فعالیت‌های محدودی داشته‌اند، سازمان جهانی بهداشت آن را ایضی‌می فراموش شده نامیده است (۵). گزارش‌ها حاکی از آن است که این گونه حوادث در جهان تا سال ۲۰۳۰ جزء ۵ علت اصلی مرگ قرار خواهد گرفت؛ مگر این که برای جلوگیری از آن اقدام درخور توجهی صورت پذیرد (۶).

از میان کاربران جاده‌ای، موتورسواران در مقایسه با رانندگان اتومبیل، ۸ برابر خطر مرگ، ۴ برابر خطر آسیب و ۲ برابر خطر تصادف با عابر پیاده را دارند. همچنین، احتمال تصادف موتورسیکلت $9/3$ برابر بیشتر از اتومبیل می‌باشد (۷). از بین وسایل نقلیه موتوری، موتورسیکلت به علت مقرون به صرفه بودن

تصادفات جاده‌ای یکی از مشکلات بزرگ بهداشت عمومی به شمار می‌رود که پیشگیری از آن همیشه مورد توجه سیاست‌گذاران بوده است (۱). سالانه بیش از ۵۰ میلیون نفر از مردم در سراسر جهان دچار تصادفات جاده‌ای می‌شوند و $1/26$ میلیون نفر از آن‌ها در اثر این حوادث جان خود را از دست می‌دهند که بیش از ۹۰ درصد این تصادفات در کشورهای با درآمد کم و متوسط خ می‌دهد (۲).

سوانح و حوادث رانندگی در ایران، دو میان علت شایع بستری در بیمارستان در دهه‌های سوم و چهارم زندگی، پس از علل قلبی- عروقی است. علاوه بر این، حوادث ترافیکی سالانه منجر به بروز حدود ۲۵ هزار مورد مرگ در کشور می‌شود (۳). این حوادث اولین علت عمر به هدر رفته (Year life lost) (Year life lost) محسوب می‌شود. به طور کلی، میزان عمر به هدر رفته در ایران در نتیجه

- دانشجویی کارشناسی ارشد، گروه آموزش بهداشت و ارتقای سلامت، دانشکده پیراپزشکی، دانشگاه علوم پزشکی چندی شاپور اهواز، اهواز، ایران
- استادیار، گروه مدیریت اطلاعات سلامت، دانشکده پیراپزشکی، دانشگاه علوم پزشکی تهران، تهران، ایران
- دانشیار، گروه آموزش بهداشت و ارتقای سلامت، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی اصفهان، اصفهان، ایران
- استادیار، مرکز تحقیقات عوامل اجتماعی مؤثر بر سلامت و گروه آموزش بهداشت و ارتقای سلامت، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی چندی شاپور اهواز، اهواز، ایران
- دکتری تخصصی، گروه آموزش بهداشت و ارتقای سلامت، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی چندی شاپور اهواز، اهواز، ایران

Email: hmohamadian@razi.tums.ac.ir

نویسنده مسؤول: هاشم محمدیان

موتورسوارانی که موتورسیکلت آنان به دلیل انجام رفتار مخاطره‌آمیز توسط نیروی انتظامی شهر تهران توقیف شده بود، انجام گردید. نمونه‌ها به روش در دسترس در بازه زمانی آذر تا بهمن سال ۱۳۹۵ از بین موتورسوارانی که جهت ترخصی موتورسیکلت توقیف شده خود به ستاد ترخصی شهر تهران مراجعت کرده بودند، انتخاب شدند. حجم نمونه با استفاده از رابطه ۱ و با توجه به یافته‌های تحقیق مظلومی محمود‌آباد و همکاران در شهر یزد (۹)، $\alpha = 0.05$ (با اطمینان ۹۵ درصد)، $d = 0.1$ و $p = 0.138$ نفر برآورد گردید.

$$n = \frac{(z_1 - \alpha)^2 p(1-p)}{d^2} \quad \text{رابطه ۱}$$

داده‌ها با استفاده از پرسش‌نامه خودساخته برگرفته از مطالعه زمانی علیوجه و همکاران که به لحاظ روای و پایابی تأیید شده بود (۱۰)، جمع‌آوری گردید. مقیاس مورد نظر شامل سه بخش بود. بخش اول پرسش‌نامه سؤالات مربوط به اطلاعات فردی (شامل سن، تحصیلات، شغل و سوابق موتورسواری) را مورد سنجش قرار داد. بخش دوم سؤالات مربوط به اتخاذ رفتارهای مخاطره‌آمیز یک هفته قبل از توقیف موتورسیکلت بود. بخش سوم نیز به سؤالات عوامل اجتماعی مؤثر بر اصلاح یا تشدید رفتار مخاطره‌آمیز موتورسواران (از جمله پلیس راهنمایی و رانندگی، خانواده، دوستان و دیگر رانندگان) اختصاص داشت.

لازم به ذکر است که رفتارهای مخاطره‌آمیز در موتورسواران با اندازه‌گیری ۱۲ رفتار پرخطر شامل «عدم استفاده از کلاه ایمنی، انجام حرکات نمایشی، موتورسواری کردن خلاف جهت سایر اتومبیل‌ها، رد کردن چراغ قرمز، سوار کردن سایر افراد بر ترک موتورسیکلت، حمل بار، رانندگی با موتورسیکلت خراب، موتورسواری پس از مصرف مشروبات الکلی و مواد مخدّر، استفاده از تلفن همراه، خوردن و آشامیدن و صحبت با ترک حین موتورسواری» مورد سنجش قرار گرفت. موتورسواران پاسخ خود را در قالب طیف پنج گزینه‌ای لیکرت (هیچ‌گاه، به ندرت، گاهی اوقات، اکثر اوقات و همیشه) پیان کردن و سپس نمره این رفتارها با یکدیگر جمع گردید و متغیر جدید رفتار مخاطره‌آمیز به وجود آمد. راکبانی که بیشتر از نصف کل نمره را کسب کرده بودند در گروه موتورسواران پرخطر و کسانی که کمتر یا مساوی نصف نمره را به دست آورده‌اند نیز در گروه موتورسواران کم‌خطر قرار گرفتند. در مطالعه حاضر، پرسشگر آموزش دیده در ستاد ترخصی مستقر بود و به جمع‌آوری اطلاعات نمونه‌ها قبیل از ترخصی موتورسیکلت پرداخت. لازم به ذکر است که پرسشگر پس از کسب رضایت از شرکت‌کنندگان و دادن اطمینان جهت محترمانه ماندن اطلاعات، پرسش‌نامه را جهت تکمیل به آنان تحویل می‌داد. هر موتورسوار طی مدت زمان ۲۰ تا ۲۵ دقیقه پرسش‌نامه را تکمیل می‌نمود و به پرسشگر ارجاع می‌داد. در صورت مشاهده نقاچی در تکمیل پرسش‌نامه، بلاخلاصه مجدد به موتورسوار تحویل داده می‌شد و تا حد امکان نواقص آن توسط وی مرفتفع می‌گردید. داده‌ها پس از جمع‌آوری با استفاده از آزمون χ^2 در نرم‌افزار SPSS نسخه ۱۶ (version 16, SPSS Inc., Chicago, IL) مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت.

یافته‌ها

میانگین سنی مشارکت‌کنندگان $26/35 \pm 7/50$ سال (طف سنی ۱۶-۵۶ سال) بود که $62/3$ درصد آن‌ها مجرد بودند. $54/3$ درصد از افراد مورد مطالعه شغل

سهم قابل توجهی از سفرهای درون شهری را به خود اختصاص می‌دهد (۸). افزایش فروش موتورسیکلت و محبوبیت آن در سال‌های اخیر، منجر به افزایش تعادل مرگ و میر راکبان موتورسیکلت در جاده‌های ایران شده است. با وجود این که در کشور اطاعت از قوانین راهنمایی و رانندگی در حال حاضر برای همه الزاماً است، اما برخی افراد رفتارهای ایمن مانند استفاده از کلاه ایمنی را اتخاذ نمی‌کنند (۹).

موتورسواران در ایران بیشترین نسبت حادثه دیدگان را تشکیل می‌دهند. تحقیقات نشان داده است که بیشتر تصادفات ترافیکی به علت اتخاذ رفتارهای نادرست رخ می‌دهد. زمانی علیوجه و همکاران در یک مطالعه کیفی بر روی موتورسواران، علل رفتارهای پرخطر در آنان را به پنج دسته اصلی تقسیم‌بندی کردند. عوامل فردی که شامل مضامین فرعی و پیوگی‌های فردی، وضعیت سلامتی و تعادل جسمی و روانی، آگاهی و مهارت، انگیزه استفاده از موتورسیکلت، اعتقادات و درک موتورسوار، واکنش فرد به تجربیات و رفتارهای قبلی، تأثیرپذیری در انتخاب و نحوه موتورسواری بود. عوامل اجتماعی مؤثر بر رفتارهای مخاطره‌آمیز که خود از مضامین عملکرد پلیس، ارزان و در دسترس بودن آسان موتورسیکلت، نقص قوانین مالکیت و کاربری موتورسیکلت، قوانین راهنمایی و رانندگی و فرهنگ ترافیک تشکیل شد. وضعیت موتورسیکلت که خود نشأت گرفته از دو مضمون فرعی نوع موتورسیکلت و خرابی و نقص آن بود. تجهیزات ایمنی: از دیدگاه موتورسواران، نوع و کیفیت تجهیزات ایمنی در استفاده ایا عدم استفاده آن‌ها تأثیر دارد. عوامل محیطی مؤثر در رفتار مخاطره‌آمیز که متشکل از مضامین نوع و ساختار راهها، نبود مسیر و پیله موتورسواران، ایمنی راهها و شرایط آب و هوایی بود (۱۰).

نتایج مطالعات نشان می‌دهد که رفتارهای موتورسواران اغلب با آسیبهایی که می‌بینند در ارتباط است و با اصلاح رفتارهای فردی و اجتماعی، تا حدود زیادی قابل پیشگیری می‌باشد (۱۱). از جمله رفتارهای شناسایی شده در رابطه با تصادفات جاده‌ای می‌توان به سبقت و سرعت غیر مجاز، عدم رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی، عدم رعایت حق تقدم هنگام دور زدن، عدم استفاده از کلاه ایمنی و رانندگی پس از مصرف مشروبات الکلی اشاره کرد (۷) و از آن جایی که تغییر رفتار، مهم‌ترین هدف آموزش سلامت است و این مهم بدون شناخت عوامل آن حاصل نخواهد شد، به منظور شناسایی عوامل مؤثر بر رفتار، شناخت این شبکه علیتی بسیار مهم و حیاتی می‌باشد (۱۲).

Riftarهای اجتماعی از جمله رفتارهای ترافیکی، ماهیت و روند به نسبت ثابت و مشابهی در همه افراد ندارند؛ چرا که پدیده‌های نسبی و زمینه‌ای هستند که در جوامع و افراد مختلف ماهیت متفاوتی پیدا می‌کنند (۱۳). بنابراین، باید به نقش سایر افراد در جهت اتخاذ رفتارهای ترافیکی ایمن موتورسواری توجه جدی شود. در این راستا، با شناسایی گروههای تأثیرگذار بر رفتار موتورسواران، می‌توان به ارزیابی دقیق نقش عوامل اجتماعی مؤثر بر اتخاذ رفتار ایمن یا غیر ایمن آنان پرداخت (۷). بنابراین، پژوهش حاضر به تعیین عوامل اجتماعی مؤثر از جمله پلیس راهنمایی و رانندگی، جرایم ترافیکی، خانواده، دوستان و دیگر رانندگان بر اتخاذ رفتارهای مخاطره‌آمیز راکبان موتورسیکلت پرداخت و نقش هر کدام را مورد ارزیابی قرار داد.

روش‌ها

این مطالعه از نوع مقطعی - توصیفی - تحلیلی بود که بر روی ۱۳۸ نفر از

آزاد داشتند. ۴۰/۳ درصد دارای دیبلم بودند و ۶۰/۰ درصد آن‌ها درامدی بین ۱ تا ۲ میلیون داشتند. ویژگی‌های جمعیت‌شناختی کامل نمونه‌ها در جدول ۱ آمده است.

جدول ۱. ویژگی‌های جمعیت‌شناختی مشارکت‌کنندگان

متغیر	تعداد (درصد)
گروه سنی (سال)	کمتر از ۲۰ (۱۴/۷)
	۲۰-۳۰
	۳۱-۴۵
	بیشتر از ۴۵
وضعیت تأهل	مجرد
	متأهل
پایه تحصیلی	زیر دیبلم
	دیبلم
	دانشگاهی
شغل	کارگر
	کارمند
	آزاد
	سایر
درآمد	کمتر از ۱ میلیون
	۲-۱ میلیون
	بیشتر از ۲ میلیون

تجزیه و تحلیل حاصل از بخش سوم سوالات پرسش‌نامه نشان دهنده اعتقاد موتورسواران به نقش مؤثر پلیس، خانواده، دوستان و سایر رانندگان بر اصلاح و یا تشديد رفتار مخاطره‌آمیزشان بود، اما نقش این عوامل فقط در رابطه با پلیس تفاوت معنی داری را نشان داد. بر اساس نتایج آزمون χ^2 ، ارتباط معنی داری بین رفتار پلیس و اصلاح رفتار پرخطر در موتورسواران دو گروه کم خطر و پرخطر وجود داشت ($P = 0.004$). به طوری که ۹۰/۸ درصد از موتورسواران دارای رفتار کم خطر معتقد بودند که پس از برخورد مناسب پلیس، رفتارهای مخاطره‌آمیز را کمتر انجام داده بودند که این مقدار در موتورسواران دارای رفتار پرخطر ۹/۲ درصد بود. همچنین، از موتورسواران که تأثیر پلیس را در اصلاح رفتار مخاطره‌آمیز مؤثر بیان کردند، ۴۱/۰ درصد به جریمه شدن و ۳۳/۳ درصد به تذکر محترمانه بدون جریمه نقدي توسط پلیس اشاره نمودند.

جدول ۲. نقش پلیس بر اصلاح و یا تشديد رفتارهای مخاطره‌آمیز موتورسواران

پلیس	رفتار موتورسواران	نقش دارد.
موتورسواران دارای رفتار کم خطر	بر اصلاح رفتار	بر تشديد رفتار
موتورسواران دارای رفتار پرخطر	بر اصلاح رفتار	بر تشيد رفتار

داده‌ها بر اساس تعداد (درصد) گزارش شده است.

جدول ۳. تأثیر عوامل اجتماعی (پلیس، خانواده، دوستان و سایر عوامل) بر اصلاح و تشید رفتارهای مخاطره‌آمیز موتورسواران

مقدار P	موتورسواران		افراد تأثیرگذار	
	موتورسواران دارای رفتارهای کم خطر	موتورسواران دارای رفتارهای پرخطر	پلیس	دوستان، خانواده و سایر اطرافیان
۰/۰۰۴	۶ (۹/۲)	۵۹ (۹۰/۸)	پلیس	عوامل مؤثر بر اصلاح
۰/۵۷۰	۱۳ (۱۸/۲)	۵۸ (۸۱/۷)	دوستان، خانواده و سایر اطرافیان	عوامل مؤثر بر تشید
۰/۵۵۰	۱۱ (۲۰/۴)	۴۲ (۷۹/۶)	پلیس	
۰/۴۲۰	۸ (۱۶/۲)	۴۱ (۸۲/۷)	دوستان و رانندگان دیگر	

داده‌ها بر اساس تعداد (درصد) گزارش شده است.

منجر به تعییر رفتار می‌گردد. این یافته با نتایج مطالعات الیاسی و تقوی (۱۹) و امیرکافی (۵) مشابه داشت. در همین راسته، Murphy معتقد است اگر افراد احساس کنند که مجریان قانون با آن‌ها بر اساس عدالت و محترمانه بروخورد می‌کنند و در اجرای قانون بی‌طرف هستند، به احتمال زیاد تمایل بیشتری خواهند داشت که داولطبلانه از قواعد قانونی پیروی نمایند و با آنان همکاری کنند (۲۰). Tyler نیز در تحقیق خود بیان کرد در صورتی که مردم استنباط کنند انگیزه و نیت مجریان قانون خیرخواهانه است، تمایل‌شان برای اطاعت از مقررات و پذیرش تصمیم مجریان قانون تقویت می‌شود (۲۱).

در پژوهش حاضر، عوامل اجتماعی در موتورسوارانی که رفتار مخاطره‌آمیز کمتری انجام می‌دادند نسبت به کسانی که این رفتار را بیشتر مرتكب می‌شدند، نقش بیشتری در تعییر رفتار داشت. بنابراین، چنین به نظر می‌رسد که مداخله عوامل اجتماعی برای اصلاح رفتار مخاطره‌آمیز در این گروه (رفتار مخاطره‌آمیز کمتر) مؤثر باشد. همچنین، موتورسواران از خانواده و دوستان و سایر رانندگان به عنوان افراد تأثیرگذار در کاهش رفتار مخاطره‌آمیز خود نام بودند که این یافته با نتایج مطالعه باقیانی مقدم و همکاران (۲۲) همخوانی داشت. آن‌ها بیان کردند که ۶۰ درصد از مشارکت‌کنندگان اعتقاد دارند خانواده‌شان در استفاده آنان از کلاه ایمنی مؤثر بوده است (۲۳).

در مجموع، عوامل اجتماعی مورد بررسی بر روی افرادی که بیشتر مرتكب رفتارهای پرخطر موتورسواری می‌شدند، تأثیر کمتری داشت و از میان این عوامل، گروه دوستان بیشترین تأثیر را در اصلاح رفتار مخاطره‌آمیز موتورسواران داشت. از خانواده نیز به عنوان دومین عامل می‌توان نام برد. بنابراین، به نظر می‌رسد که برای کاهش رفتار مخاطره‌آمیز موتورسواران پرخطر، مداخله بهتر است بر روی خود موتورسوار صورت گیرد و در صورتی که به دنبال اصلاح رفتار مخاطره‌آمیز آنان از طریق سایرین باشیم، تمرکز بر گروه دوستان و خانواده مؤثر می‌باشد.

بحث

بر اساس نتایج پژوهش حاضر، موتورسواران معتقد بودند که پلیس نقش مؤثری در اصلاح رفتار مخاطره‌آمیزشان داشته است و این رابطه به لحاظ آماری میان دو گروه موتورسواران دارای رفتارهای پرخطر و کم خطر تقاضت معنی‌داری را نشان داد. آنان جرمیه کردن نقدی پلیس را از جمله اقدامات مؤثر عنوان کردند و هرچند این امر را رضایت‌بخش نمی‌دانستند، اما اعتقاد داشتند که جرمیه شدن عامل بازدارنده‌ای در انجام رفتار مخاطره‌آمیز است. این نتایج با یافته‌های مطالعه Servadei و همکاران (۱۵) همسو بود. آن‌ها به این نتیجه رسیدند که قانون اجبار در استفاده از کلاه ایمنی که با اجرای پلیس و جرمیه نقدی همراه می‌باشد، علاوه بر این که سبب افزایش استفاده از آن می‌شود، اقدام مؤثری در جهت پیشگیری از آسیب‌های مغزی در تمام سنین است (۱۵). همچنین، Tsai و Hemenway در تایوان (۱۶) و Ferrando و همکاران در اسپانیا (۱۷) و یونسیان در تهران (۱۸) نیز به نتایج مشابهی دست یافتند. با توجه به نتایج به دست امده، اجرای قوانین ترافیکی سخت برای نجات موتورسواران توصیه می‌گردد، اما اعمال قانون و مجازات و یا ترس از دریافت هزینه همیشه به رفتار اصلاح شده ختم نمی‌شود؛ چرا که برخی تحقیقات نشان داده است که تصادفات اغلب برای کسانی اتفاق می‌افتد که یک تحریه قبلی داشته‌اند (۹).

از دیدگاه موتورسواران پژوهش حاضر، برخورد محترمانه پلیس بدون جرمیه نقدی، از دیگر اقدامات مؤثر در اصلاح رفتار مخاطره‌آمیز بود. آن‌ها معتقد بودند که اگر پلیس در مواجهه با مختلفی که موتورسیکلت‌ش را توقیف کرده است، تنها به تذکر اکتفا کند و جرمیه نقدی را نادیده بگیرد، در کاهش بروز رفتار مخاطره‌آمیز در آن موتورسوار بسیار تأثیرگذار است. از نظر موتورسواران، بخشیده شدن توسط پلیس حس خوشایندی در آن‌ها ایجاد می‌کند که سبب ایجاد انگیزه جهت ترک رفتار مخاطره‌آمیزشان می‌شود و این ایجاد انگیزه برای مدت کوتاهی

جدول ۴. فراوانی روش‌های تأثیرگذاری مختلف به تفکیک نحوه تأثیرگذاری

نحوه تأثیرگذاری	عوامل اجتماعی	پلیس	کلاس	وجود پلیس	در معابر	آموزشی	دوستان	خانواده	رفتارهای رانندگان دیگر	
									رفتارهای رانندگان دیگر	رفتارهای رانندگان دیگر
موتورسواران دارای رفتارهای پرخطر	موتورسواران دارای رفتارهای پرخطر	۷ (۱۰/۶)	۸ (۱۲/۱)	۲۴ (۳۶/۴)	۲۴ (۳۱/۸)	۲۱ (۱۲/۶)	۹ (۱۲/۶)	۲۴ (۴۸/۰)	۱۵ (۲۱/۱)	۱۵ (۲۱/۱)
موتورسواران دارای رفتارهای پرخطر	موتورسواران دارای رفتارهای پرخطر	۱ (۱/۵)	۱ (۱/۵)	۳ (۴/۵)	۱ (۱/۵)	۱ (۱/۵)	۲ (۴/۲)	۷ (۹/۹)	۲ (۴/۲)	۲ (۴/۲)

داده‌ها بر اساس تعداد (درصد) گزارش شده است.

جدول ۵. فراوانی روش‌های تأثیرگذاری مختلف به تفکیک نحوه تأثیرگذاری بر تشیدید رفتارهای موتورسواران دارای رفتارهای پرخطر و کم خطر

عوامل اجتماعی	نحوه تأثیرگذاری	رفتار خشن پلیس حین توقیف موتورسیکلت	دوستان	پلیس	رانندگان دیگر
موتورسواران دارای رفتار کم خطر	عدم رعایت مقررات و کل کل کردن	نشویق به انجام رفتارهای مخاطره‌آمیز	۲۴ (۴۹/۰)	۴۲ (۷۹/۲)	۱۷ (۳۴/۷)
موتورسواران دارای رفتار پر خطر	داده‌ها بر اساس تعداد (درصد) گزارش شده است.	۵ (۱۰/۲)	۱۱ (۲۰/۸)	۳ (۶/۱)	۵ (۶/۱)

مطابقت داشت. در واقع، اگر موتورسواران احساس کنند که مأموران راهنمایی اقتدار خود را با استفاده از رویه‌های عادلانه اعمال می‌کنند، اعتمادشان به مأموران افزایش می‌یابد. با افزایش سطح اعتماد، احساس الزام و تعهد آنان به رعایت قوانین تقویت می‌شود. با این وجود، احساس بی‌عادلی در پیوند با اعمال قانون، منجر به از خودبیگانگی، مبارزه‌طلبی، تخطی و همکاری نکردن خواهد شد (۵).

نتیجه‌گیری

بر اساس نتایج به دست آمده، پلیس نقش بسزایی در اصلاح رفتار مخاطره‌آمیز موتورسواران دارد. در صورتی که موتورسواران در تعامل با مجریان قانون، نیت خیرخواهانه‌ای را از جانب آن‌ها استنباط کنند، اعتمادشان جلب می‌شود و اطاعت از مقررات در آن‌ها تقویت می‌گردد. بنابراین، پیشنهاد می‌شود پلیس هنگام توقیف موتورسیکلت وقت بیشتری برای توجیه و تعامل با موتورسواران بگذارد تا بتواند اعتماد آن‌ها را جلب کند. اگر گاهی پلیس نیز به موتورسوار اعتماد نماید و به جای جرمیه نقدی، به تذکر محترمانه‌ای بسته کند، می‌توان به ایجاد انگیزه اصلاح رفتار مخاطره‌آمیز در آن‌ها امیدوار بود. همچنین، لازم به ذکر است که در مطالعه حاضر تنها به عواملی پرداخته شد که از نظر موتورسواران در اصلاح و یا تشیدید رفتار مخاطره‌آمیزشان مؤثر بوده است و توسط آنان عنوان شده بود و به نظر می‌رسد عوامل دیگری نیز در این امر دخیل است که پیشنهاد می‌شود در مطالعات آینده بررسی گردد.

تشکر و قدردانی

پژوهش حاضر با اعتبار معاونت پژوهشی دانشگاه علوم پزشکی جندی شاپور اهواز انجام شد. بدین وسیله نویسنده‌گان از معاونت بهداشتی دانشگاه علوم پزشکی جندی شاپور اهواز به جهت فراهم نمودن هزینه لازم جهت انجام مطالعه تشکر و قدردانی به عمل می‌آورند. همچنین، از کارکنان ستاد تخریص خلیج فارس شهر تهران و همه موتورسوارانی که در انجام این تحقیق مشارکت نمودند، سپاسگزاری می‌گردد.

References

1. Gopalakrishnan S. A public health perspective of road traffic accidents. J Family Med Prim Care 2012; 1(2): 144-50.
2. Mokhtari AM, Samadi S, Hatami SE, Jalilian H, Khanjani N. Investigating the Rate of Helmet Use and The Related Factors among Motorcyclist in Kerman between 2012-2013. Safety Promotion and Injury Prevention 2015; 2(3): 209-14. [In Persian].
3. Hatamabadi HR, Vafaee R, Haddadi M, Akbarpour S, Soori H. Road traffic injuries and deaths: Comparing reports by different sources. Payesh Health Monit 2014; 13(2): 189-96.
4. World Health Organization. Global status report on road safety: Time for action. Geneva, Switzerland: WHO; 2009.
5. Amir Kafi M. A study of effective factors on driving violations of the motorcyclists. Journal of Iranian Social Studies 2014; 8(2): 5-36. [In Persian].
6. Naeem Z. Road traffic injuries - changing trend? Int J Health Sci (Qassim) 2010; 4(2): v-viii.
7. Zamani-Alavijeh F, Niknami S, Bazargan M, Mohamadi E, Montazeri A, Ghofranipour F, et al. Risk-Taking Behaviors

در صورتی که پذیرفته شدن موتورسواران در این گروه‌ها منوط به کاهش رفتار مخاطره‌آمیزشان باشد، آنان رفتارهای خود را در این جهت سوق می‌دهند. آموزش صحیح، مناسب و همه‌جانبه به این گروه‌ها می‌تواند منجر به کاهش رفتارهای مخاطره‌آمیز در موتورسواران شود و همچنین، برخورداری از حمایت‌های اجتماعی خانواده و گروه دوستان این امر را تسهیل می‌نماید.

نتایج تحقیق حاضر نشان داد که دعوت دوستان به انجام رفتارهای پرخطر، مشاهده نقض قوانین توسط رانندگان دیگر و کل کل سایر رانندگان در خیابان، نقش مهمی در افزایش رفتار مخاطره‌آمیز موتورسواران دارد؛ به طوری که آن‌ها با مشاهده عدم رعایت قوانین رانندگی سایر موتورسواران، جهت اتخاذ رفتار مخاطره‌آمیز ترغیب می‌شوند. بنابراین، با توجه به نقش سایر رانندگان در اتخاذ رفتار مخاطره‌آمیز از سوی موتورسواران، می‌توان به این نتیجه رسید که اگر قوانین ترافیکی در رانندگان به فرهنگ تبدیل شود، هر راننده به متابه پلیس راهنمایی عمل می‌کند و فرد مختلف با قرار گرفتن در محیطی که همه افراد آن موظف به اجرای قوانین هستند، خود را ملزم به رعایت قانون می‌داند و فرهنگ ترافیک در او نهادینه می‌گردد؛ البته آموزش فرهنگ رانندگی باید از کودکی از سوی نهادهای آموزشی اجرا شود. در همین راستا، زمانی علوبجه و همکاران با انجام پژوهشی دریافتند که نحوه رانندگی و رفتار سایر سواران بر رفتار موتورسواران تأثیر می‌گذارد (۱۰). در مطالعه باقیانی مقدم و همکاران نیز ۳۴/۳ درصد موتورسواران احساس می‌کردند که هنگام استفاده از کلاه توسط دیگران مسخره می‌شوند و به این دلیل از کلاه استفاده نمی‌کردند (۲۲).

بر اساس نتایج تحقیق حاضر، موتورسواران برخورد تند و خشن پلیس هنگام توقیف موتورسیکلت‌شان را سب افزایش بروز رفتار پرخطر خود در آینده می‌دانستند. همچنین، آن‌ها معتقد بودند که برخورد بد پلیس باعث می‌شود که پس از آن هنگام دیدن پلیس در خیابان‌ها به سرعت از محل دور شوند و یا نسبت به دستور ایست آنان بی‌تفاوت باشند و اقدام به فرار نمایند و یا این که نسبت به رعایت مقررات رانندگی بی‌میل باشند. در پژوهش زمانی علوبجه و همکاران نیز مشارکت کنندگان معتقد بودند که عملکرد و نحوه برخورد پلیس بر اتخاذ رفتارهای مخاطره‌آمیزشان نقش دارد (۱۰) که با یافته‌های بررسی حاضر

- among Motorcyclists in Middle East Countries: A Case of Islamic Republic of Iran. *Traffic Inj Prev* 2010; 11(1): 25-34.
- 8. Haqverdi MQ, SeyedabriShami S, Groeger JA. Identifying psychological and socio-economic factors affecting motorcycle helmet use. *Accident Analysis & Prevention* 2015; 85: 102-10.
 - 9. Mazloomy Mahmood Abad S, Mehri A, Morovati Sharif Abad M, Fallahzadeh H. Application of extended model of planned behavior in predicting helmet wearing among motorcyclist clerks in Yazd (2006). *J Birjand Univ Med Sci* 2007; 14(4): 9-15. [In Persian].
 - 10. Zamani Alavijeh F, Niknami S, Mohamadi E, Montazeri A, Ahmadi F, Ghofranipour F, et al. High risk behaviors among Iranian motorcyclists: A qualitative study. *Payesh Health Monit* 2010; 9(3): 269-78. [In Persian].
 - 11. Zamani Alavijeh F, Niknami SA, Mohammadi I, Montazeri A, Ghofranipour F, Ahmadi F. Iranian Motorcyclists' Personal Experiences of Risky Riding. *Behbood J* 2008; 12(3): 273-86. [In Persian].
 - 12. Fathalla MF, Fathalla M. A practical guide for health researchers. Geneva, Switzerland: World Health Organization, 2004.
 - 13. Zamani Alvijeh F, Niknami S, Mohamadi E, Ahmadi F, Qafranipour F, Montazeri A. Reasons for riding motorcycles and taking risky behaviors: A qualitative study, *J Kermanshah Univ Med Sci* 2008; 12(1): e80131. [In Persian].
 - 14. Zamani-Alavijeh F, Narimani N, Montazeri A, Fakhri A, Mansourian M, Shafiee A, et al. Self-reported risk behaviors among offender motorcyclists in Ahvaz City. *Electron Physician* 2015; 7(7): 1464-9.
 - 15. Servadei F, Begliomini C, Gardini E, Giustini M, Taggi F, Kraus J. Effect of Italy's motorcycle helmet law on traumatic brain injuries. *Inj Prev* 2003; 9(3): 257-60.
 - 16. Tsai MC, Hemenway D. Effect of the mandatory helmet law in Taiwan. *Inj Prev* 1999; 5(4): 290-1.
 - 17. Ferrando J, Plasencia A, Oros M, Borrell C, Kraus JF. Impact of a helmet law on two wheel motor vehicle crash mortality in a southern European urban area. *Inj Prev* 2000; 6(3): 184-8.
 - 18. Yunesian 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 Health Monit* 2007; 6(1): 19-26. [In Persian].
 - 19. Eliyasi MH, Taghavi M. Role of traffic police's interaction in obeying traffic regulations by drivers. *Police Management Studies* 2009; 4(3): 325-41. [In Persian].
 - 20. Murphy K. The role of trust in nurturing compliance: A study of accused tax avoiders. *Law Hum Behav* 2004; 28(2): 187-209.
 - 21. Tyler TR. Why do people rely on others? Social identity and social aspects of trust. In: Cook KS, editor. Russell Sage foundation series on trust. New York, NY: Russell Sage Foundation; 2001. p. 285-306.
 - 22. Baghianimoghadam MH, Zolghadr R, Ghafarzadeh J, Dashty M, Aram M. A survey about attitude and practice of Yazd motorcycle drivers on using helmet. *Toloo e Behdasht* 2010; 9(1): 51-7. [In Persian].

Effective Social Factors on the Exacerbation and Modification of Risky Behavior of Motorcyclists: The Results of an Analytical Study in Tehran, Iran

Nasim Narimani¹, Sharareh Rostamniakan-Kalhori²,
Fereshteh Zamani-Alavijeh³, Hashem Mohamadian⁴, Arash Salahshouri⁵

Original Article

Abstract

Background: Traffic accidents on Iran's roads cause thousands of deaths and injuries every year. Since traffic behaviors vary in different sociocultural settings, it is necessary to explore factors that facilitate risk-taking behaviors among motorcyclists including social factors. Therefore, the purpose of the present study was to determine the effect of social factors on exacerbation and modification of motorcyclists' risky behavior.

Methods: This cross-sectional descriptive-analytical study was performed from December 2016 to February 2017 using simple random sampling on 138 motorcyclists referred to the clearance headquarter in Tehran, Iran, whose motorcycles were impounded because of a traffic violation. Data were collected through a self-made questionnaire that has been extracted from previous surveys. To analyze the data, the chi-square test was used via SPSS Software.

Findings: The mean age of participants was 26.35 ± 7.50 years with a range of 16-56 years which 63.4% of them were single and all were men. The education level of 26.4% was under diploma, 40.3% of them had diploma, and 33.3% had academic education. The results of chi-square test showed that there was a significant relationship between police behavior and reduced risky behavior of motorcyclists ($P = 0.004$). However, no significant relationship was observed in association with the effect of friends and family.

Conclusion: Since the participants believed that police, family, friends, and other drivers had an effective role in exacerbation or modification of their risky behavior, intervening in these factors can reduce motorcyclists' risky behaviors.

Keywords: Social factors, Risky behavior, Motorcyclists, Analytical study

Citation: Narimani N, Rostam-Niakan Kalhori S, Zamani-Alavijeh F, Mohamadian H, Salahshouri A. Effective Social Factors on the Exacerbation and Modification of Risky Behavior of Motorcyclists: The Results of an Analytical Study in Tehran, Iran. J Health Syst Res 2019; 14(4): 480-6.

1- MSc Student, Department of Health Education and Promotion, School of Public Health, Jundishapur University of Medical Sciences, Ahvaz, Iran
2- Assistant Professor, Department of Health Information Management, School of Allied Medical Sciences, Tehran University of Medical Sciences, Tehran, Iran

3- Associate Professor, Department of Health Education and Promotion, School of Health, Isfahan University of Medical Sciences, Isfahan, Iran

4- Assistant Professor, Research Center for Health-Related Social Determinants AND Department of Health Education and Promotion, School of Public Health, Jundishapur University of Medical Sciences, Ahvaz, Iran

5- Department of Health Education and Promotion, School of Public Health, Jundishapur University of Medical Sciences, Ahvaz, Iran

Corresponding Author: Hashem Mohamadian, Email: hmohamadian@razi.tums.ac.ir