رابطه بین نگرش به ایمنی با رفتارهای مخاطره آمیز در رانندگی در رانندگان تاکسی داخل شهر ارومیه

علی خلفی[1]، یوسف محمدیان[2]، فاطمه ملک پور[3*]، علیرضا ملک پور[4]، داریوش سرفراز[5]، مینا زینل زاده[5]

۱- مربی دانشگاه علوم پزشکی تربت حیدریه ،تربت حیدریه ،ایران.
۲- عضو هیئت علمی گروه بهداشت حرفه ای، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی ارومیه
۳- **نویسنده مسؤول:** مربی، کارشناسی ارشد مدیریت آموزشی، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی ارومیه
آدرس: ارومیه،خیابان جهاد، دانشگاه علوم پزشکی ارومیه ،دانشکده بهداشت
تلفن: ۰۹۱۴۱۲۴۳۴۰۶
پست الکترونیکی: Fatemehmalekpour65@yahoo.com
۴- کارشناسی ارشد مدیریت آموزشی- آموزش و پرورش شهرستان هشترود
۵- کارشناسی بهداشت حرفه ای، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی ارومیه

زمینه و هدف: هر سال هزاران نفر در ایران جان خود را در اثر حوادث رانندگی از دست می دهند، به طوری که ایران جزء کشورهای رتبه بالا در زمینه حوادث می باشد. یکی از عوامل موثر در این زمینه نگرش رانندگان نسبت به مسائل ایمنی در رانندگی می باشد. مطالعه حاضر با هدف بررسی همبستگی بین نگرش به ایمنی و رفتارهای مخاطره آمیز می باشد.

روش بررسی: این مطالعه از نوع مقطعی می باشد. جامعه مورد مطالعه رانندگان تاکسی شاغل در شهرستان ارومیه می باشد. با استفاده از روش نمونه گیری سیستماتیک ۳۸۴ نفر به عنوان نمونه انتخاب شدند که ۱۹۲ نفر به عنوان گروه مورد و ۱۹۲ نفر به عنوان گروه شاهد بود. گروه مورد از میان افرادی انتخاب شد که در ۳ سال گذشته سابقه حادثه رانندگی دارند و گروه شاهد از افرادی بود سابقه حادثه رانندگی را ندارند. ابزار جمع آوری اطلاعات پرسشنامه است. این پرسشنامه از ۳ بخش: ۱- مشخصات دموگرافیک ۲- نگرش به ایمنی ۳- رفتار های مخاطره آمیز تشکیل شده است. برای آنالیز آماری از نرم افزار SPSS 16 و آزمون همبستگی پیرسون، من – ویتنی و کروسکال- والیس استفاده شد.

یافته ها: نتایج نشان داد در هر سه حیطه نگرش به ایمنی در رانندگی با حیطه های ابراز وجود و رانندگی با سرعت زیاد و رفتارهای مخاطره آمیز همبستگی معنی داری وجود داشت ($p=۰/۰۰۱$). هر سه حیطه نگرش به ایمنی در رانندگی با حیطه ی نقض قوانین و رفتارهای مخاطره آمیز ارتباط معنی داری یافت نشد ($p>۰/۰۵$). بین میزان تحصیلات و رفتارهای مخاطره آمیز از لحاظ آماری ارتباط معنی داری یافت نشد ($p>۰/۰۵$). همچنین بین سن، وضعیت تاهل، سابقه حادثه، سابقه رانندگی و ساعات رانندگی در هفته با نگرش به ایمنی در رانندگی همبستگی معنی داری یافت نشد ($p>۰/۰۵$).

نتیجه گیری: نگرش به ایمنی بر رفتارهای مخاطره آمیز رانندگان تاثیر دارد، بنابرین با توجه به آمار بالای حوادث در کشورمان، ضروری است برنامه های آموزشی در مورد مسائل ایمنی برای رانندگان گذاشته شود تا نگرش رانندگان در مورد مسائل ایمنی بهتر شود.

کلمات کلیدی: نگرش، ایمنی، رفتار، رانندگان تاکسی، ارومیه

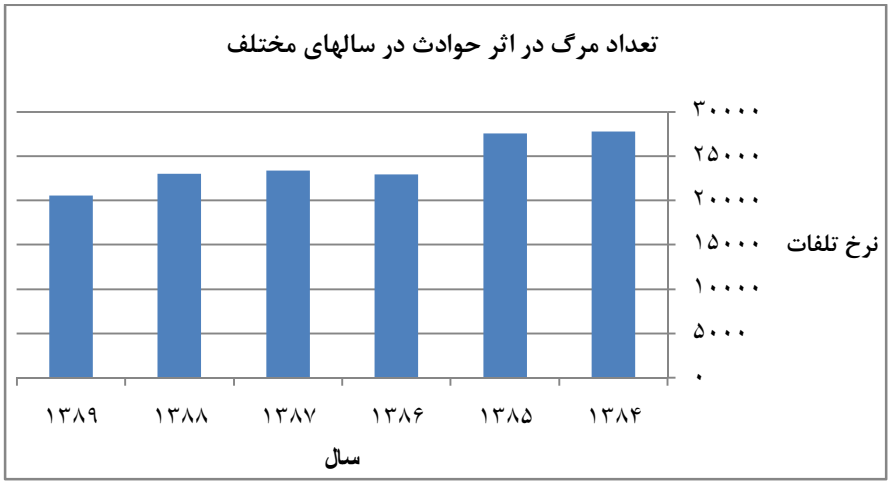
فصلنامه علمی دانشگاه علوم پزشکی تربت حیدریه، دوره اول، شماره۳، پاییز ۱۳۹۲

[Downloaded from jms.thums.ac.ir on 2026-09-10]

مقدمه

ایران از لحاظ آمار تعداد مرگ ناشی ار حوادث رانندگی جزء کشورهای رتبه دار در جهان می باشد به گونه ای که بر اساس آمار منتشره توسط سازمان پزشکی قانونی کشور هر سال به طور متوسط ۲۵ هزار نفر در اثر تصادفات رانندگی جان خود را از دست می دهند، نمودار ۱ نرخ تلفات تصادفات در کشور از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۹ را نشان می دهد(۱).

نمودار ۱ : نرخ تلفات ناشی از تصادفات رانندگی از سال ۱۳۸۴الی ۱۳۸۹ بر اساس آمار پزشکی قانونی کشور.



مطالعاتی که در مورد حوادث انجام می شود در سه فاز است: ۱- فاز قبل حادثه ۲- (Pre- crash phase)- فاز حادثه (Crash phase) و ۳- فاز بعد از حادثه(Post – crash phase). مطالعات فاز قبل از حادثه به بررسی ویژگیهای رانندگان از قبیل نگرش ها (Attitudes)، رفتارها (Behaviors) و تجربیات رانندگی می پردازد. مطالعات فاز حادثه به بررسی نوع برخوردهای مرگبار و شرایط آنها می پردازد. مطالعات فاز بعد از حادثه گستره ی صدمات تحمیل شده در نتیجه ی تصادفات را با توجه به فراوانی، ماهیت و شدت پیامدها بررسی می کند(۲). از آنجایی پیشگیری بر درمان مقدم است، مطالعات قبل از حادثه در پیشگیری از حوادث اهمیت زیادی دارند. مهمترین دلایل بروز رفتار های ناایمن می تواند موارد زیر باشد: افراد با نحوه اجرای روشهای ایمن آشنا نیستند (مهارت) ، ضرورت انجام عمل ایمن احساس نمی شود (نگرش) ، افراد فکر می کنند که انجام اعمال ناایمن آسیبی به آنها وارد نمی سازد (باور (Zambon and Hasselberg 2006)).

تفاوت های فردی از قبیل درک ریسک، نگرش نسبت به ایمنی ترافیک، و جنبه های شخصیتی رانندگان بر میزان رانندگی ناایمن تاثیر می گذارند(۳،۵). بر اساس مطالعاتی که انجام شده شخصیت ریسک پذیری افراد را می توان پیش بینی کرده و با تغییر نگرش افراد رفتارهای آنها را تغییر داد زیرا شخصیت افراد ثابت است ولی نگرش افراد تغییر پذیر است(۵). توجه به رعایت موارد ایمنی کاری نگرشی است که در بالا بردن رفتار های ایمن اثر دارد و بسامد حوادث راکاهش می دهد(۶).

در مطالعه ای که آریستاید و همکارانش با عنوان رفتارهای مخاطره آمیز، ویژگیهای شخصیتی و حوادث جاده ای بین دانشجویان دانشگاه در سال ۲۰۰۹ بر روی ۱۳۲ دانشجو انجام دادند، نتایج مطالعه نشان داد افرادی که از لحاظ شخصیتی نگران بودند مستعد انجام رفتارهای مخاطره آمیز بودند. همچنین نتایج مطالعه نشان داد که افرادی که حوادث رانندگی بیشتری داشتند رفتارهای مخاطره آمیز بیشتری مثل عدم دقت و تمرکز در رانندگی را داشتند(۷).

مطالعه حاضر با هدف بررسی ارتباط بین نگرش به ایمنی در رانندگی و رفتار های مخاطره آمیز رانندگی در افراد متاهل و مجرد، گروههای سنی مختلف، سوابق مختلف، وضعیت تاهل و سطح تحصیلات مختلف انجام شد.

روش بررسی

این مطالعه از نوع توصیفی - تحلیلی و جامعه مورد مطالعه رانندگان تاکسی شاغل در شهرستان ارومیه در سال ۱۳۹۲بود. بعد از هماهنگی با سازمان تاکسیرانی ارومیه و کسب رضایت با توجه به اینکه حدودا ۵۰٪ از رانندگان

[Downloaded from jms.thums.ac.ir on 2026-09-10]

حداقل یک بار تجربه تصادف را دارند با اطمینان ۹۵٪ و خطای مجاز ۰/۰۵ با استفاده از رابطه $n=\frac{p(1-p)z^2_{\frac{\alpha}{2}}}{e^2}$ حجم نمونه تعداد ۳۸۴ مورد بدست آمد. برای مقایسه و ارتباط نگرش به ایمنی و رفتارهای مخاطره آمیز در رانندگان با سابقه حادثه با رانندگان بدون سابقه حادثه، ۱۹۲ نفر به عنوان گروه مورد و ۱۹۲ نفر به عنوان گروه شاهد انتخاب شد. گروه مورد از میان افرادی انتخاب شدند که در ۳ سال گذشته سابقه حادثه رانندگی داشتند و گروه شاهد از افرادی که سابقه حادثه رانندگی در ۳سال گذشته را نداشتند انتخاب شدند. ابزار جمع آوری اطلاعات پرسشنامه بود که از ۳ بخش: ۱- مشخصات دموگرافیک و عمومی (سن، میزان تحصیلات، وضعیت تاهل، تعداد ساعات رانندگی در هفته و سابقه حادثه) ۲- نگرش به ایمنی ۳- رفتار های مخاطره آمیز تشکیل شده بود. در قسمت نگرش به ایمنی سوالاتی درباره اطاعت از قوانین، رانندگی با سرعت و رانندگی هیجانی و در قسمت رفتارهای مخاطره آمیز بعدهای ابراز وجود، رانندگی با سرعت زیاد و نقض قوانین آورده شده بود. بعد از کسب رضایت از رانندگان پرسشنامه ها به صورت خود اجرای نیمه نظارتی تکمیل شد، زیرا طبیعت سوالات پرسشنامه به شکلی بود که اگر از پاسخ دهنده به صورت شفاهی پرسیده می شد یا فرد مجبور بود در حضور افراد دیگر پرسشنامه را تکمیل نماید به احتمال زیاد به بعضی سوالات جواب صحیح نمی داد، بنابرین در این روش پرسشنامه در اختیار فرد قرار گرفت و پس از تکمیل آن توسط فرد، جمع آوری گردید و چنانچه پاسخ دهنده ها با سوالی مبهم روبرو باشند در اجرای نیمه نظارتی از پژوهشگر سوال می پرسید. سوالات از ۴ گزینه خیلی موافقم، موافقم، مخالفم و خیلی مخالفم تشکیل شده بود که نمره خیلی موافقم ۱، موافقم ۲، مخالفم ۳ و خیلی مخالفم۴ بود . میانگین در نظر گرفته شده برای این چهار گزینه اگر بالاتر از ۲/۵ باشد به منزله نگرش منفی و انجام رفتارهای مخاطره آمیز و کمتر از ۲/۵ به منزله نگرش مثبت و عدم انجام رفتارهای مخاطره آمیز می باشد.

روایی و پایایی پرسشنامه در مطالعه قبلی توسط نویسندگان مقاله حاضر با میزان آلفای کرونباخ ۰/۷۷ تایید شده بود (۸). برای آنالیز آماری از نرم افزار SPSS 16 و آزمون آماری همبستگی پیرسون ،برای بررسی همبستگی بین نگرش به ایمنی و رفتارهای مخاطره امیز از آزمون من-ویتنی ،برای مقایسه میانگین نگرش و رفتارهای مخاطره آمیز رانندگان با توجه به وضعیت تاهل و سابقه حادثه از آزمون کروسکال- والیس، برای مقایسه میانگین نگرش و رفتارهای مخاطره آمیز رانندگان با توجه به سابقه رانندگی، ساعات رانندگی در هفته، میزان تحصیلات از آزمون کروسکال-والیس استفاده شد. سطح معنی داری ۰/۰۵ می باشد.

نتایج

۳۸/۵ درصد رانندگان بین ۲۶-۳۵ سال سن داشتند. رانندگی ۴۱-۸۰ ساعت در هفته بیشترین مقدار بود (۴۳/۵ درصد). ۴۰/۴ درصد رانندگان بین ۱ تا ۱۰ سال سابقه رانندگی داشتند. ۴۱/۶ درصد رانندگان میزان تحصیلاتشان دیپلم به بالا بود. و اکثر رانندگان متاهل می باشند(جدول۱).

جدول ۱ : توزیع فراوانی و درصد افراد مورد مطالعه بر حسب سن، تعداد ساعات رانندگی در هفته، سابقه رانندگی، تحصیلات، وضعیت تأهل و سابقه حادثه در رانندگان تاکسی داخل شهر ارومیه در سال۱۳۹۲ (n=384)

متغیر	طبقه بندی	تعداد	درصد
سن	۲۵-۱۸	۵۶	۱۴/۶
	۳۵-۲۶	۱۴۸	۳۸/۵
	۴۵-۳۶	۸۵	۲۲/۱
	۵۵-۴۶	۴۹	۱۲/۸
	۶۵-۵۶	۳۵	۹/۱
	>۶۵	۱۱	۲/۹
تعداد ساعات رانندگی در هفته	۴۰-۱	۱۱۷	۳۰/۵
	۸۰-۴۱	۱۶۷	۴۳/۵
	۱۲۰-۸۱	۹۲	۲۴
	۱۲۰>	۸	۲/۱

[Downloaded from jms.thums.ac.ir on 2026-09-10]

ادامه جدول ۱

متغیر	طبقه بندی	تعداد	درصد
سابقه رانندگی	۱۰-۱	۱۵۴	۴۰/۴
	۲۰-۱۱	۱۱۱	۲۸/۹
	۳۰-۲۱	۶۴	۱۶/۴
	۴۰-۳۱	۳۱	۸/۴
	>۴۰	۲۴	۵/۹
تحصیلات	ابتدائی	۴۹	۱۲/۸
	راهنمائی	۵۹	۱۵/۴
	دبیرستان	۱۱۶	۳۰/۲
	دیپلم به بالا	۱۶۰	۴۱/۶
وضعیت تاهل	مجرد	۱۱۷	۳۰/۵
	متاهل	۲۵۲	۶۵/۹
	مطلقه	۱۳	۳/۶
سابقه حادثه	دارد	۱۹۲	۵۰
	ندارد	۱۹۲	۵۰

میانگین و انحراف معیار (SD) نگرش به ایمنی در رانندگی و رفتارهای مخاطره آمیز رانندگی با توجه به مشخصات دموگرافیک و سوابق رانندگی در جدول ۲ آورده شده است. میانگین نمره ۲/۵ به پایین نشان دهنده نگرش مثبت به ایمنی و عدم انجام رفتارهای مخاطره آمیز و میانگین نمره ۲/۵ به بالا نشان دهنده نگرش منفی به ایمنی و انجام رفتارهای مخاطره آمیز می باشد.

جدول ۲: میانگین نمره (انحراف معیار) نگرش به ایمنی و رفتارهای مخاطره آمیز با توجه به ویژگیهای دموگرافیک و سوابق رانندگی در رانندگان تاکسی داخل شهر ارومیه در سال۱۳۹۲ (۳۸۴ =n).

متغیر	طبقه بندی	نگرش به ایمنی: میانگین (SD)	رفتارهای مخاطره آمیز میانگین (SD)
سن	۲۵-۱۸	۲/۸۴ (۰/۶۳)	۲/۵۵ (۰/۵۶)
	۳۵-۲۶	۲/۸۴ (۰/۶۸)	۲/۴۴ (۰/۵۴)
	۴۵-۳۶	۲/۷۵ (۰/۸۰)	۲/۴۲ (۰/۵۴)
	۵۵-۴۶	۲/۷۰ (۰/۵۷)	۲/۳۸ (۰/۶۳)
	۶۵-۵۶	۲/۹۱ (۰/۷۵)	۲/۳۵ (۰/۴۳)
	>۶۵	۲/۴ (۰/۵۷)	۲/۴۱ (۰/۴۹)
تعداد ساعات رانندگی در هفته	۴۰-۱	۲/۸۵ (۰/۶۴)	۲/۵۳ (۰/۵۲)
	۸۰-۴۱	۲/۸۰ (۰/۷۰)	۲/۴۴ (۰/۵۳)
	۱۲۰-۸۱	۲/۷۳ (۰/۷۲)	۲/۲۹ (۰/۵۴)
	۱۲۰>	۲/۷۹ (۱/۰۴)	۲/۶۵ (۰/۸۶)
سابقه رانندگی	۱۰-۱	۲/۸۰ (۰/۶۶)	۲/۴۵ (۰/۵۲)
	۲۰-۱۱	۲/۸۲ (۰/۷۴)	۲/۴۶ (۰/۶۰)
	۳۰-۲۱	۲/۷۵ (۰/۶۷)	۲/۴۸ (۰/۵۵)
	۴۰-۳۱	۲/۶۷ (۰/۷۳)	۲/۲۱ (۰/۵۱)
	>۴۰	۲/۹۲ (۰/۶۹)	۲/۲۸ (۰/۳۵)
تحصیلات	ابتدائی	۲/۸۲ (۰/۷۹)	۲/۳۹ (۰/۵۰)
	راهنمائی	۲/۸۴ (۰/۷۵)	۲/۴۹ (۰/۵۵)
	دبیرستان	۲/۸۱ (۰/۶۹)	۲/۴۳ (۰/۵۲)
	دیپلم به بالا	۲/۷۵ (۰/۶۴)	۲/۴۳ (۰/۵۷)
وضعیت تاهل	مجرد	۲/۸۲ (۰/۶۶)	۲/۴۸ (۰/۵۶)
	متاهل	۲/۷۶ (۰/۶۹)	۲/۳۹ (۰/۵۳)
	مطلقه	۳/۲۵ (۰/۷۲)	۲/۸۳ (۰/۵۴)
سابقه حادثه	دارد	۲/۸۴ (۰/۷۵)	۲/۴۴ (۰/۵۳)
	ندارد	۲/۷۶ (۰/۶۳)	۲/۴۲ (۰/۵۶)

[Downloaded from jms.thums.ac.ir on 2026-09-10]

برای بررسی ارتباط بین نگرش به ایمنی و رفتارهای مخاطره آمیز از آزمون آماری همبستگی پیرسون استفاده شد(جدول ۳). نتایج نشان داد هر سه حیطه نگرش به ایمنی در رانندگی با حیط های ابراز وجود و رانندگی با سرعت زیاد رفتارهای مخاطره آمیز ارتباط معنی داری داشت، یعنی افرادی که نگرششان به ایمنی رانندگی منفی هست، رفتارهای مخاطره آمیزششان هم بالا خواهد بود. هر سه حیطه نگرش به ایمنی در رانندگی با حیط ی نقض قوانین رفتارهای مخاطره آمیز ارتباط معنی داری یافت نشد.

جدول ۳: بررسی همبستگی بین حیطه های نگرش به ایمنی و حیطه های رفتارهای مخاطره آمیز در بین رانندگان تاکسی با استفاده از آزمون همبستگی پیرسون در رانندگان تاکسی داخل شهر ارومیه در سال۱۳۹۲.

حیطه های نگرش به ایمنی- حیطه های رفتارهای مخاطره آمیز	میانگین (انحراف معیار) حیطه نگرش	میانگین (انحراف معیار)حیطه رفتارهای مخاطره آمیز	سطح معنی داری	ضریب همبستگی(r)
جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین- ابراز وجود	۳/۳۰(۰/۶۶)	۱/۹۹(۰/۹۸)	۰/۰۰۱*	۰/۲۲۱
رانندگی با سرعت- ابراز وجود	۲/۹۶(۰/۸۵)	۱/۰۴(۰/۹۸)	۰/۰۰۱*	۰/۸۷۴
رانندگی هیجانی- ابراز وجود	۲/۲۷(۰/۹)	۱/۹۹(۰/۹۸)	۰/۰۰۱*	۰/۸۹۳
جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین-رانندگی با سرعت زیاد	۳/۳۰(۰/۶۶)	۲/۲۴(۰/۳۷)	۰/۰۰۱*	۰/۲۵۲
رانندگی با سرعت- رانندگی با سرعت زیاد	۱/۴۰(۰/۹۸)	۲/۲۴(۰/۳۷)	۰/۰۰۱*	۰/۵۱۵
رانندگی هیجانی- رانندگی با سرعت زیاد	۲/۷۲(۱/۱۰)	۲/۲۴(۰/۳۷)	۰/۰۰۱*	۰/۱۵۳
جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین- نقص قوانین	۳/۳۰(۰/۶۶)	۲/۳۹(۰/۶۵)	۰/۷۸۳	۰/۷۴۰
رانندگی با سرعت- نقص قوانین	۱/۰۴(۰/۴۰)	۲/۳۹(۰/۵۶)	۰/۶۴۸	۰/۴۲۰
رانندگی هیجانی- نقص قوانین	۲/۷۲(۱/۰۱)	۲/۳۹(۰/۶۵)	۰/۱۵۹	۰/۴۷۰

* نشان دهنده سطح معنی داری می باشد.

سطح معنی داری ۰/۰۵ می باشد. برای بررسی نرمال بودن داده از آزمون کولموگروف-اسمیرنوف استفاده شد. نتایج بررسی نشان که توزیع داده های کلیه متغیرها غیر نرمال بودند(جدول۴).

جدول ۴: بررسی نرمال بودن داده با استفاده از از آزمون کولموگروف-اسمیرنوف برای متغیرهای سن، تعداد ساعات رانندگی در هفته، سابقه رانندگی، تحصیلات، وضعیت تأهل و سابقه حادثه در رانندگان تاکسی داخل شهر ارومیه در سال۱۳۹۲

متغیر	سطح معنی داری
سن	۰/۰۰۱
وضعیت تاهل	۰/۰۲
سطح تحصیلات	۰/۰۰۱
تعداد ساعات رانندگی درهفته	۰/۰۳
سابقه حادثه	۰/۰۰۱
سابقه رانندگی	۰/۰۰۱

با توجه به نرمال نبودن توزیع داده ها برای مقایسه میانگین نگرش و رفتارهای مخاطره آمیز رانندگان با توجه به وضعیت تاهل و سابقه حادثه از آزمون من- ویتنی و برای مقایسه میانگین نگرش و رفتارهای مخاطره امیز رانندگان با توجه به سابقه رانندگی، ساعات رانندگی در هفته، میزان تحصیلات از آزمون کروسکال- والیس استفاده شد. نتایج نشان داد میانیگن نگرش به ایمنی و رفتارهای مخاطره آمیز در متغیرهای دموگرافیک و عمومی تفاوت معنی داری وجود ندارد (P>۰/۰۵)(جدول۵).

[Downloaded from jms.thums.ac.ir on 2026-09-10]

جدول ۵: بررسی ارتباط بین حیطه های نگرش به ایمنی و حیطه های رفتارهای مخاطره آمیز با مشخصیات دموگرافیک و سوابق رانندگی در بین رانندگان تاکسی با استفاده از آزمون های آزمون من- ویتنی و کروسکال- والیس در رانندگان تاکسی داخل شهر ارومیه در سال۱۳۹۲

متغیر ها	سطح معنی داری
وضعیت تاهل – نگرش به ایمنی	۰/۳۷۲
سایقه حادثه– نگرش به ایمنی	۰/۴۷۵
میزان تحصیلات – نگرش به ایمنی	۰/۹۸۴
سن– نگرش به ایمنی	۰/۲۸۳
ساعات رانندگی در هفنه – نگرش به ایمنی	۰/۶۴۰
وضعیت تاهل – رفتارهای مخاطره آمیز	۰/۲۳۰
سایقه حادثه– رفتارهای مخاطره آمیز	۰/۷۵۹
میزان تحصیلات – رفتارهای مخاطره آمیز	۰/۸۸۹
سن – رفتارهای مخاطره آمیز	۰/۴۹۹
ساعات رانندگی در هفته – رفتارهای مخاطره آمیز	۰/۰۲۵
سابقه رانندگی– نگرش به ایمنی	۰/۷۹۹
سابقه رانندگی– نرفتارهای مخاطره آمیز	۰/۲۳۴

* نشان دهنده سطح معنی داری می باشد. سطح معنی داری ۰/۰۵ می باشد.

بحث و نتیجه گیری

این مطالعه با هدف بررسی ارتباط بین نگرش به ایمنی در رانندگی و رفتارهای مخاطره آمیز در رانندگی انجام شده است. ۳۸/۵ درصد از رانندگان تاکسی سنشان بین ۲۶ -۳۵ می باشد. ۴۳/۵ درصد رانندگان تاکسی در هفته ۴۱-۸۰ ساعت رانندگی می کنند. بیشتر رانندگان (۵۹ درصد) تحصیلاتشان در مقطع راهنمایی می باشد. و اکثر رانندگان (۶۵/۵ درصد) متاهل می باشند.

هر سه حیطه نگرش به ایمنی در رانندگی با حیطه های ابراز وجود و رانندگی با سرعت زیاد رفتارهای مخاطره آمیز ارتباط معنی داری داشت . یعنی افرادی که نگرششان به ایمنی رانندگی منفی هست، رفتارهای مخاطره آمیزششان هم بالا خواهد بود. بین هر سه حیطه نگرش به ایمنی در رانندگی با حیطه ی نقض قوانین رفتارهای مخاطره آمیز ارتباط معنی داری یافت نشد .در مطالعه ای که محمدیان و همکاران در بین رانندگان موتور سوار شاغل انجام دادند نتایج نشان داد که بین نگرش به ایمنی و رفتارهای مخاطره همبستگی معنی داری وجود دارد(۸) . همسو با مطالعه حاظر در مطالعه ای که آریستایدز و همکارانش در بررسی ارتباط بین نگرش به ایمنی در رانندگان با رفتارهای مخاطره آمیز انجام دادند، نتایج نشان داد که بین نگرش به ایمنی و رفتارهای مخاطره آمیز همبستگی معنی داری وجود دارد.

بین میزان تحصیلات و رفتارهای مخاطره آمیز از لحاظ آماری ارتباط معنی داری یافت نشد. بین سن، تحصیلات، وضعیت تاهل، سابقه حادثه، سابقه رانندگی و ساعات رانندگی در هفته با نگرش به ایمنی در رانندگی همبستگی معنی داری یافت نشد، همچنین بین سن، وضعیت تاهل، سابقه حادثه، سابقه رانندگی و ساعات رانندگی در هفته با نگرش به ایمنی در رانندگی همبستگی معنی داری یافت نشد. در مطالعه ای که هاشم وند و همکارانش انجام دادند، نتایج نشان داد که بین سن و نگرش به ایمنی ارتباط معنی داری وجود دارد در حالی که بین تحصیلات و نگرش به ایمنی ارتباط معنی داری وجود نداشت(۹)، هم چنین در مطالعه ای که زاروشانی و همکارانش انجام دادند مشخص گردید که بین سن و نگرش به ایمنی و نیز تحصیلات و نگرش به ایمنی رابطه معنی داری وجود ندارد(۱۰).

چینگ در مطالعه ای نشان داد که نگرش به ایمنی در رانندگی به طور مستقیم بر رفتارهای مخاطره آمیز در رانندگی تاثیر می گذارد. همچنین ویژگیهای شخصیتی به طور غیرمستقیم از طریق تاثیر بر نگرش به ایمنی رانندگان بر رفتارهای مخاطره آمیز رانندگان تاثیر می گذارد(۱۱).

[Downloaded from jms.thums.ac.ir on 2026-09-10]

اصلاح رفتارهای ناایمن افراد، غالبا بر اساس این باور است که نگرش به ایمنی بر رفتارهای مخاطره آمیز رانندگان تاثیر دارد. بنابراین اغلب راه حل ها متکی به تبلیغات و آموزشهای ایمنی افراد است تا تغییراتی در نگرشها و در نتیجه رفتارهای آنها حاصل گردد. ، بنابرین با توجه به آمار بالای حوادث در کشورمان، ضروری است برنامه های آموزشی در مورد مسائل ایمنی برای رانندگان گذاشته شود تا نگرش رانندگان در مورد مسائل ایمنی مثبت شود.

تشکر و قدر دانی

این مقاله حاصل طرح تحقیقاتی مصوب دانشگاه علوم پزشکی ارومیه به شماره ۹۱-۰۳-۳۴-۷۴۵ می باشد. بنابرین از حمایت و پشتیبانی دانشگاه علوم پزشکی ارومیه قدردانی می شود.

References:

1.statistic, L.M.O., Motorcyclists died in 30 provinces in the first half of years of 2011, 2011, Department of Statistics coroner: Tehran.

2. Ulleberg, P. and T. Rundmo, Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behavior among young drivers. Safety Science, 2003. 41(3): p. 427-440.

3. West, R. and J. Hall, The role of personality and attitudes in traffic accident risk. Applied Psychology: International Reviews, 1977. 46(3): p. 253-264.

4. Machin, M.A. and K.S. Sankey, Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. Accident Analysis & Prevention, 2008. 40(20): p. 541-547.

5. Vassallo, S., et al., Risky driving among young Australian drivers: Trends, precursors and correlates. Accident Analysis & Prevention, 2007. 39(3): p. 444-458.

6. Rundmo, T., Safety climate, attitudes and risk perception in Norsk Hydro. Safety Science, 2003. 43(1-3): p. 47-59.

7. Aristides, I.F., L.F. Martínez, and G.M. Adelina, Risky behavior, personality traits and road accidents among university students. European Journal of Education and Psychology, 2009. 2(2): p. 79-98.

8.Malekpour, F., et al., Assessment of relationshipe amonge pesonality, attitude to safety and dangrous behaviors in motorcycle drivers in Tehran city. Journal of health and safety in workeplace, 2012. 4(4): p. 61-68.

9. Hashemvand, Y., Assessment relationship between attitude to safety with demographic factors and safe behavior of Saipa company employees, in The first international conference on the status of safety, health and environmental organizations2006.

10. Zaroshani, V., Assessment safety attitudes of operating room staff working in educational hospitals of Qazvin University of Medical Sciences, in Safe Community Conference 2008.

11. Ching, F.C., Personality, safety attitudes and risky driving behaviors—Evidence from young Taiwanese motorcyclists. Accident Analysis and Prevention, 2009. 41: p. 863-968.

[Downloaded from jms.thums.ac.ir on 2026-09-10]

Relationship between attitude to safety and dangerous behaviors of interior taxi drivers of Urmia city

Khalafi A [1,] Mohammadian Y [2] Malekpour F [3*], malekpour Ar [3], Sarfaraz D [5], Zeynelzadeh M [5]

1- Lecturer, ,Healthcare Management , Torbat Heydariyeh University of Medical Sciences, Torbat Heydariyeh,Iran.

2- Lecturer, Engineering Occupational Health, Urmia University of Medical Sciences, Faculty of Health.

*3-**Corresponding author**: Lecturer, Education Management, Urmia University of Medical Sciences, Faculty of Health .*

Email:
Fatemehmalekpour65@yahoo.com
Tel: +98 9141243406

4- Education Management, Hashtrud education organication

5-Bachelor student in Occupational Health, Urmia University of Medical Sciences.

Abstract:

Background: Every year thousands of people lose their lives in car accidents, in such a manner that Iran is one of the top rank countries in this case. One of the effective factors in this field is attitude of drivers toward safety in driving. The present study aimed to investigate the correlation between safety to attitude and precarious behaviors.

Materials and Methods: The present study is descriptive – analytic. In this study 384 people from interior taxi drivers of Urmia city were selected 192 of whom were considered as the case group with experience of accident during the past three years and 192people as control group with no experience of accident during the past three years. The data were collected through a questionnaire. The questionnaire includes 3 parts: 1-demographic characteristics 2-safety attitude 3- specialty of personality. To investigate the relationship between personality and attitudes to safety, Features Pearson correlation test was used. For statically analysis SPSS software 16 and Pearson correlation, kruskal- Wallis and Mann- Whitney were used.

Results: Results showed that there was a significant correlation in all three scopes of attitude to safety in drivers, assertiveness scopes, fast driving and dangerous behaviors ($p=0.001$). There was no significant correlation in all three scopes of attitude to safety and rule breaching and precarious behaviors ($p<0.005$). Between education level and precarious behaviors no statistically significant relation was found ($p<0.005$). Also there was no significant correlation between age, marital status, experience of accidents, experience of driving and driving hours per week with the attitude to safety ($p>0.05$).

Conclusion: Attitude to safety has effects on precarious behaviors of drivers, so by considering the high rate of accident in our country, it is necessary to set up training programs on safety issues for drivers in order to improve the drivers' attitudes to safety issues.

Keywords: Attitude, Safety, Behavior, Taxi drivers, Urmia

[Downloaded from jms.thums.ac.ir on 2026-09-10]