

بررسی تأثیر ابعاد سبک زندگی بر انضباط رانندگی در شهرهای اردکان و میبد

اعظم مقیمی^۱، محمد عابدی ادرکانی^۲

از صفحه ۱۱ تا ۳۷

تاریخ دریافت: ۹۴/۵/۱۴ تاریخ پذیرش: ۹۴/۱۱/۲۵

چکیده

امروزه رانندگی، با توجه به نقش مفید و ارزنده آن در حوزه حمل و نقل و ارتباطات انسانی، بخش مهمی از زندگی اجتماعی محسوب می‌شود و همان‌گونه که هر اجتماع به نظم و انضباط نیاز دارد تا از مسیر دلخواه خود منحرف نشود، در فرهنگ و رفتار رانندگی نیز برای جلوگیری از هرج و مرج و دفع خطرات احتمالی آن، برقراری انضباط و توجه به نظم و حق و حقوق دیگران، امری ملزوم و ضروری است. عوامل فرهنگی و اجتماعی، نقش بسیار مهمی در رعایت قوانین و مقررات رانندگی و در نتیجه انضباط رانندگی دارند. بر همین اساس، در این مقاله ضمن سنجش میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در بین شهروندان و رانندگان در شهرهای اردکان و میبد، تأثیر سبک زندگی بر انضباط رانندگی مورد مطالعه قرار گرفته است. به لحاظ روش‌شناسی در این پژوهش از روش پیمایش بهره گرفته شده است و جامعه آماری این پژوهش شامل شهروندان ۱۸ تا ۶۴ ساله شهرهای اردکان (۵۱ هزار و ۹۸ نفر) و میبد (۵۳ هزار و ۲۵۱ نفر) است که معادل ۱۰۴ هزار و ۳۴۹ نفر می‌باشد. حجم نمونه این تحقیق شامل ۳۸۴ نفر است که با استفاده از روش محاسبه فرمول کوکران به دست آمده است.

در انتخاب نمونه، افراد دارای خودروی شخصی که به‌عنوان شغل رانندگی و یا شهروند عادی به فعالیت رانندگی می‌پردازند، در نظر گرفته شده‌اند. داده‌های مربوط به این پژوهش از طریق پرسش‌نامه به دست آمده است که توسط پرسشگران به صورت مصاحبه چهره‌به‌چهره گردآوری شده است. در تحقیق حاضر برای استخراج اطلاعات پرسش‌نامه از نرم‌افزار Spss استفاده شده و به‌منظور تجزیه و تحلیل داده‌ها از جداول دویبعدی، همبستگی و تحلیل رگرسیون

۱- عضو هیأت علمی جهاد دانشگاهی استان یزد (نویسنده مسئول): moghimi@acecr.ac.ir

۲- دانشیار علوم سیاسی دانشگاه یزد

بهره گرفته شده است. نتایج تحقیق نشان داد که بین سبک زندگی و انضباط رانندگی رابطه معنی داری وجود دارد و ابعاد سبک زندگی توانسته ۱۸٪ از تغییرات متغیر انضباط رانندگی را تبیین کند.

کلیدواژه‌ها

سبک زندگی، رانندگی، انضباط، شهروندان، اردکان و میبد.

مقدمه

رانندگی به دلیل نقش مفید و ارزنده آن در حوزه حمل و نقل و ارتباطات انسانی، بخش مهمی از زندگی اجتماعی محسوب می‌شود و همان‌گونه که هر اجتماع به نظم و انضباط نیاز دارد تا از مسیر دلخواه خود منحرف نشود، در فرهنگ و رفتار رانندگی نیز برای جلوگیری از هرج و مرج و دفع خطرات احتمالی آن، برقراری انضباط و توجه به نظم و حق و حقوق دیگران، امری ملزوم و ضروری است (مولر و هاستین، ۲۰۱۳).

انضباط در اصطلاح لغوی با مفاهیمی همچون تربیت، کنترل، نظم و نظارت، حس فرمان برداری، خوی اطاعت و نظیر آن‌ها آورده شده است (برگرفته از مقاله میرسپاسی، ۱۳۶۶). از مجموع این مفاهیم می‌توان نتیجه گرفت که انضباط عبارت است از اعمال تربیتی که باعث ایجاد نظم در کار و حس انجام وظیفه طبق موازین تعیین شده، در افراد می‌شود و تخطی از آن‌ها نوعی تنبیه و مجازات در پی دارد (همان، ۴۳۷)؛ اما انضباط در رانندگی که از آن به «انضباط ترافیکی» نیز تعبیر می‌شود، میزان پایبندی شهروندان به قوانین راهنمایی و رانندگی است؛ یعنی هرکسی موظف است برای بقا و حفظ امنیت جامعه به قوانین و مقررات پایبند باشد. پایبند نبودن به قوانین و مقررات اجتماعی، به ویژه فقدان انضباط ترافیکی به افزایش آمار تصادفات و کشته‌ها و تلف شدن منابع پرمایه انسانی و عدم احساس امنیت در جامعه منجر می‌شود (احمدی مقدم، ۱۳۹۰: ۷۰).

رانندگی و رعایت اصول حاکم بر آن، بیش از آنکه یک امر شخصی و فردی تلقی شود، یک نوع رفتار اجتماعی محسوب می‌شود و انضباط در رانندگی، یکی از اجزای انضباط

اجتماعی تلقی می‌شود. داشتن نظم در هنگام رانندگی و به عبارت دیگر رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از ضرورت‌های مهم در جامعه مدرن امروزی محسوب می‌شود و بی‌انضباطی در رانندگی قطعاً یک مسئله مهم اجتماعی است و اهمیت پرداختن به دلایل وقوع آن از دو جنبه قابل تأمل است:

۱. قوانین راهنمایی و رانندگی زیرمجموعه‌ای از قوانین اجتماعی کلی حاکم بر یک جامعه است؛ از این رو، ضعف انضباطی در این حوزه، نشانه‌ای از ضعف در سایر حوزه‌ها می‌باشد؛ زیرپانهادن مقررات رانندگی می‌تواند تخطی از سایر قوانین اجتماعی را نیز در پی داشته باشد.

۲. ارتباط تنگاتنگ این موضوع با سلامت جسمی و حیات انسانی و جانی افراد است که در این مجموعه حق حضور دارند. بر اساس آمارهای رسمی، سالانه ۱ میلیون و ۲۰۰ هزار نفر در سرتاسر جهان، بر اثر تصادفات رانندگی کشته و ۵۰ میلیون نفر مجروح می‌شوند. مرگ حدود ۲۵۰ هزار نفر ایرانی، طی ۱۰ سال گذشته به دلیل سوانح ترافیکی و آسیب و معلولیت تعداد خیلی بیشتری این مدت، به تنهایی می‌تواند این مسئله را در فهرست مهم‌ترین اولویت‌های مرتبط با سلامت کشور قرار دهد (صفارزاده و باقری، ۱۳۹۱: ۶۰).

همچنین طبق اعلام پزشکی قانونی کشور در سال گذشته، ۲۰ هزار نفر جان خود را در سوانح رانندگی از دست داده و بیش از ۲۹۷ هزار نفر نیز مجروح و مصدوم شده‌اند (سازمان پزشکی قانونی کشور، ۱۳۹۱).

عوامل بسیاری از جمله میزان ایمنی وسیله نقلیه و نیز کیفیت و ساختار مسیرهای تردد در وقوع یک تصادف نقش دارند؛ اما در این باره، عوامل انسانی و شاخص‌های فرهنگی و اجتماعی مرتبط با این عامل نیز نقش مهمی دارند. سرپیچی عامل انسانی از قوانین و اصول رانندگی و بی‌توجهی به علائم و اخطارهای راهنمایی و رانندگی یکی از دلایل شایع بروز تصادفات و صدمات ناشی از آن به شمار می‌رود. طبق آمارها در ۷۱٪ تصادفات، عامل انسانی و تنها در ۱۸٪، نقص فنی و در ۱۱٪، مهندسی ترافیک مؤثر بوده است (سوری، ۱۳۸۷).

توکل، عوامل انسانی^۱ مؤثر را به چهار گروه تقسیم‌بندی کرده است: الف. نحوه کلی رانندگی شامل اشکال در عملکرد مانند سرعت غیرمجاز و بی‌توجهی به علامت‌های رانندگی

و اشکال در رفتار مانند رانندگی در اوج خستگی یا بی احتیاطی؛ ب. خطاهای حسی و ادراکی مانند کم توجهی، گیجی و اشتباه در رعایت فاصله مناسب با دیگر وسایل نقلیه؛ ج. رانندگی تحت تأثیر عوامل خارجی مانند عوارض ناشی از مصرف مواد مخدر، الکل و یا بیماری‌ها؛ و د. عدم مهارت مانند بی تجربگی و عدم قضاوت صحیح (توکل، ۱۳۷۷).

همچنین برگ و گرگرسون^۱ به چهار عامل مؤثر بر رفتار رانندگی اشاره کرده‌اند که عبارتند از: ۱. سطح شناخت و مهارت عملی فردی؛ ۲. مقدار تجربه فردی؛ ۳. سطح رشد فردی و بلوغ؛ و ۴. موقعیت اجتماعی و سبک زندگی (برگ و گرگرسون، ۱۹۹۴: ۲۹۹، برگرفته از مقاله شارع‌پور و دیگران، ۱۳۸۸: ۱۰۴).

در این میان، موقعیت اجتماعی و سبک زندگی رانندگان یکی از شاخص‌های مهمی است که در رفتار رانندگی مؤثر است. چلیوتاکیس^۲ معتقد است که سبک زندگی رانندگان، علایق، ایدئولوژی و اخلاقیات آنان و ... می‌توانند بر احتمال تصادف رانندگی و تفکر راننده بر رفتارهای ترافیکی و شیوه رانندگی تأثیرگذار باشند؛ بنابراین بسیاری از تصادفات جاده‌ای با سبک زندگی رانندگان مرتبط است (چلیوتاکیس، ۱۹۹۱: ۷۷۳). سبک زندگی، الگوهای جمعی از رفتارهای سالم مبتنی بر انتخاب‌های مردم و مطابق با موقعیت زندگی آنان است. فعالیت‌هایی مثل عدم مصرف الکل، سیگار نکشیدن، بستن کمربند ایمنی و ... می‌توانند بر سرنوشت کلی و به تبع آن، سرنوشت ترافیکی فرد مؤثر باشند. انتخاب‌های فرد بر رفتارهای مرتبط با سلامتی او تأثیرگذار هستند (کاکرهام^۳، ۱۹۹۷: ۱۴۳). با توجه به آنچه مطرح شد، به نظر می‌رسد که سبک زندگی، متغیری مهم در شکل‌گیری رفتار رانندگی است.

بررسی رابطه بین سبک زندگی و انضباط رانندگی در دو شهر میبد و اردکان در استان یزد - که هدف این پژوهش است - اهمیت زیادی دارد؛ زیرا استان یزد در رشد تصادفات، رتبه اول کشور را داشته و در رشد تعداد متوفیان درون‌شهری، رتبه دوم کشور را بعد از مشهد کسب کرده است. همچنین باید توجه داشته باشیم که محور نایین و اردکان جزء مناطق حادثه‌خیز

1. Berg & Gergersen

2. Chliaotakis

3. Cockerham

استان محسوب می‌شوند و پرتلاطم‌ترین محور برون‌شهری استان، محور نایین به یزد است^۱ (پایگاه خبری شهرستان اشکذر، نسیم صادق، ۱۳۹۳/۸/۷). وضعیت حادثه‌خیزی شهرهای اردکان و مابید، قرارگرفتن این دو شهر در مسیر یزد - نایین که بار ترافیکی این شهرها را چندبرابر می‌کند، وضعیت نه‌چندان مطلوب جاده‌های این دو شهر^۲ همچنین آمارهای بالای مربوط به فوت‌شدگان بر اساس حوادث ترافیکی این دو شهر بعد از یزد در سطح استان^۳ (خبرگزاری مهر، ۲۴ آبان ۱۳۹۳) از مهم‌ترین دلایل انتخاب آن‌ها برای انجام پژوهش بوده است. با توجه به وضعیت این دو شهر به لحاظ ترافیکی، در این مقاله انضباط رانندگی و تأثیر سبک زندگی بر آن موردبررسی قرار گرفته و برای بهبود وضعیت، راهکارهایی عملی در این خصوص ارائه شده است.

پیشینه تحقیق

در حوزه ادبیات فرهنگ و رفتار رانندگی تاکنون پژوهش‌های متنوعی انجام‌گرفته که در آن‌ها رفتار رانندگی و مهم‌ترین عوامل مؤثر بر آن بررسی شده است. این پژوهش‌ها دامنه گسترده‌ای را شامل می‌شوند که در ادامه، هرکدام از آن‌ها به اجمال معرفی می‌شوند. دسته اول آثاری هستند که بر رعایت قوانین رانندگی و عوامل مؤثر بر آن تأکید دارند. مقاله احمدی مقدم (۱۳۹۰) با عنوان «انضباط ترافیکی، ضرورت‌ها و پیامدهای آن»، مقاله یونسیان و مرادی (۱۳۸۳) با عنوان «آگاهی، نگرش و عملکرد رانندگان و سایل نقلیه در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی در تهران»، مقاله مردی (۱۳۸۵) با عنوان «بررسی رابطه بین تحصیلات و آشنایی با قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی»، مقاله تقوی و الیاسی (۱۳۸۸) با عنوان «نقش تعاملات پلیس راهنمایی و رانندگی در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی»، مقاله عباس‌زاده و دیگران (۱۳۹۱) با عنوان «بررسی ارتباط بین عوامل بازدارنده و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی»، مقاله عباس‌زاده و دیگران (۱۳۹۱) با عنوان «آشفته‌گی اجتماعی و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی (مورد مطالعه: رانندگان شهر تبریز)» از این نوع محسوب می‌شوند.

1. <http://nasimesadegh.ir/F>

2. <http://tnews.ir/news/9EF426478532.html>

3. <http://khabarfarsi.com/ext/11091501>

گروه دیگری از پژوهش‌ها علاوه بر تبیین عوامل مؤثر بر حوادث و رفتار رانندگی، تلاش کرده‌اند که نشان دهند ضعف انضباط در رانندگی تا چه اندازه موجب حوادث رانندگی و رانندگی پرخطر می‌شود. مقاله زلقی و ملکی (۱۳۸۵) با عنوان «بازنگری پژوهش‌های مربوط به نقش عوامل انسانی در حوادث رانندگی؛ به‌سوی مدلی برای تبیین»، مقاله شمس و دیگران (۱۳۸۹) با عنوان «دیدگاه رانندگان تاکسی شهر تهران درباره رفتارهای خطرناک رانندگی: یک پژوهش کیفی»، مقاله توکلی (۱۳۸۵) با عنوان «شیوع و عوامل مؤثر بر حوادث رانندگی در نیروی زمینی سپاه پاسداران در تهران»، مقاله حق‌شناس و دیگران (۱۳۸۷) با عنوان «بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز»، مقاله شاکری‌نیا و محمدپور (۱۳۸۹) با عنوان «رابطه ویژگی‌های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پرخطر»، مقاله صلاحیان و دیگران (۱۳۹۲) با عنوان «بررسی رابطه بین سلامت روان و رغبت‌ها با سبک رانندگی»، مقاله امین بیدختی و دیگران (۱۳۹۱) با عنوان «تدوین و اولویت‌بندی راهبردهای کاهش ناهنجاری‌های رفتار رانندگی با استفاده از مدل SWOT»، مقاله شجاعی و آتش‌پور (۱۳۹۱) با عنوان «مطالعه مقایسه‌ای ویژگی‌های شخصیتی و جمعیت‌شناختی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر اصفهان (پس از اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی ۱۳۹۰)»، مقاله مروتی و دیگران (۱۳۹۰) با عنوان «پیش‌بینی‌کننده‌های رانندگی غیرایمن در شهر یزد بر اساس تئوری انگیزش محافظت در سال ۱۳۸۹»، مقاله احمدی (۱۳۹۰) با عنوان «بررسی رابطه بین جنسیت و تخلف رانندگی»، مقاله صادقی و خیرخواه‌زاده (۱۳۹۰) با عنوان «مطالعه کیفی رانندگی غیرهنگارمند»، مقاله پاک‌دین و دیگران (۱۳۹۰) با عنوان «شناسایی و رتبه‌بندی عوامل رفتار فردی مؤثر بر کاهش تخلفات رانندگی با استفاده از الگوریتم ناپسیس»، مقاله احمدی (۱۳۸۹) با عنوان «بررسی تأثیر عامل خودرو بر تخلف رانندگی»، مقاله میکائیلی و اسماعیلی (۱۳۸۹) با عنوان «بررسی رابطه بین سطح رفاه اقتصادی و تخلفات رانندگی (مورد مطالعه: شهرستان ارومیه)» در دسته دوم قرار می‌گیرند. مهم‌ترین نتایج حاصل شده از مقالات ذکر شده نشان داده است که عوامل مطرح شده در جدول ذیل بر رفتار رانندگی مؤثر بوده‌اند و تاکنون چنین پژوهش‌هایی در کشور ما انجام شده است:

جدول ۱. نتایج به دست آمده از پژوهش‌های انجام شده در کشور در ارتباط با موضوع رفتار رانندگی

نتایج
سن، تحصیلات، وضعیت تأهل، شغل و نوع اتومبیل با میزان آگاهی از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی رابطه معناداری دارند (یونسیان و مرادی، ۱۳۸۳).
بین تحصیلات و میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی رابطه معناداری وجود دارد؛ بین آشنایی با قوانین، احترام به قانون، استاندارد بودن علائم راهنمایی و رانندگی خیابان‌ها و معابر، ترس از خسارات جانی و مالی در اثر تصادف و جریمه با قانون‌گرایی در هنگام رانندگی رابطه معناداری وجود دارد (مردی، ۱۳۸۵).
بین میزان آگاهی از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، میزان خطر جریمه و مجازات، متغیر نمره منفی برای تخلفات با میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی رابطه معناداری وجود دارد (عباس‌زاده و دیگران، ۱۳۹۱).
بین متغیر احساس آنومی، احتمال مجازات با میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی رابطه معناداری وجود دارد (عباس‌زاده و دیگران، ۱۳۹۱).
بین جنسیت و تخلفات رانندگی رابطه معناداری وجود ندارد (احمدی، ۱۳۹۰).
بین میانگین سنی، سطح تحصیلات، سطح اقتصادی، وضعیت تأهل رانندگان غیرمتخلف و متخلف تفاوت معناداری وجود دارد (شجاعی و آتش‌پور، ۱۳۹۱).
بین علائم اضطرابی و رغبت‌های واقع‌گرا با تهوری سبک رانندگی با سرعت بالا رابطه معناداری وجود دارد (صلاحیان و دیگران، ۱۳۹۲).
بین ویژگی‌های شخصیتی با رفتار رانندگی رابطه معناداری وجود دارد. بین سن، سال‌های تجربه رانندگی با انجام اعمال غیرقانونی غیرخوشونت‌آمیز در رانندگی رابطه منفی معناداری وجود دارد (حقوق‌شناس و دیگران، ۱۳۸۷).
نقص در فرآگردهای اجتماعی شدن، عدم رضایت شغلی، ناآگاهی نسبت به پیامدهای زیان‌بار تخلفات و موانع ارزشی ساختاری از جمله موانع جدی هستند که درونی کردن قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و به تبع آن، برقراری کنترل درونی را با مشکل مواجه می‌سازند و در نتیجه، زمینه را برای رانندگی غیرهنجارمند مهیا می‌سازند (صادقی و خیرخواه، ۱۳۹۰).
بین نوع خودرو و تخلف رانندگی رابطه معناداری ندارد؛ اما مدل خودرو بر تخلف رانندگی تأثیر دارد و با افزایش عمر خودرو تخلف رانندگی افزایش می‌یابد (احمدی، ۱۳۸۹).
بین سطح رفاه اقتصادی و میزان تخلف بی‌توجهی به فرمان پلیس رابطه معناداری وجود دارد (میکائیلی و اسماعیلی، ۱۳۸۹).

همان‌گونه که مشاهده می‌شود، بیشتر پژوهش‌هایی که در ارتباط با رانندگی و یا حوادث ناشی از آن انجام شده با رویکرد روان‌شناسی صورت گرفته است؛ اندک تحقیقاتی وجود دارند که با رویکرد جامعه‌شناسانه به این مسئله پرداخته‌اند. درباره موضوع این مقاله، به‌طور دقیق و کامل، پژوهش خاصی انجام نشده است؛ گرچه برخی تحقیقات انجام شده تا حدودی

به اهداف این پژوهش نزدیک هستند. عبدالرحمانی و دیگران (۱۳۹۲) در مقاله‌ای با عنوان «تحلیلی بر فرهنگ ترافیک» با استفاده از روش مطالعه اسنادی، خلیقات و شخصیت ایرانی و تأثیر آن‌ها بر ترافیک و الگوهای رفتار ترافیکی را بررسی کرده‌اند؛ نتیجه این مطالعه نشان می‌دهد که وضعیت ما در خصوص ترافیک، با تأکید بر روحیات و خلیقات ایرانی‌ها تا اندازه زیادی نابسامان است. نه تنها اطاعت از قوانین و مقررات ترافیکی و احترام به آن‌ها در سطح فردی و اجتماعی در حد پایینی است، بلکه قواعد و چهارچوب‌های هنجاری مطلوبی از الگوهای رفتار ترافیکی در کشورمان وجود ندارد. وجود برخی ویژگی‌های فرهنگی در ایرانی‌ها به همراه شرایط اجتماعی باقی‌مانده از گذشته، حل مشکل ترافیک را در جامعه سخت‌تر کرده است؛ برخی از آن ویژگی‌ها عبارتند از: خودمدار و خودمحور بودن ایرانی‌ها، باور شدید در به‌کارگیری کنترل و نظارت بیرونی که البته بیشتر غیرعلمی و غیرکارشناسانه بوده است، اعتماد اجتماعی پایین در بسیاری از حوزه‌های زندگی اجتماعی، گرایش بی‌حد و اندازه ایرانی‌ها به مالکیت خودرو شخصی و رانندگی.

علیزاده اقدام و صالحی (۱۳۹۰) در پژوهشی با عنوان «سبک زندگی فرهنگی رانندگان ابزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آن‌ها» کوشیده‌اند تا با روش پیمایشی و کمک‌گرفتن از پرسشنامه، سبک زندگی فرهنگی رانندگان را در رفتار ترافیکی درون‌شهری تبریز در ارتباط با رانندگان تعیین شده برای پژوهش تبیین کنند. به نظر آن دو، رفتارهایی که فرد در زمینه رانندگی نظیر ویراژ دادن، سبقت‌گرفتن، عبور از چراغ قرمز، نبستن کمربند ایمنی و ... انجام می‌دهد، برخاسته از موقعیت‌های ساختاری و انتخاب‌های فردی وی می‌باشد. نتایج تحقیق نشان می‌دهند که بین سرمایه فرهنگی، بی‌توجهی، اشتباه‌ها و تخلفات خطرناک با سبک زندگی و رفتارهای ترافیکی، رابطه معناداری وجود دارد و از میان ویژگی‌های فردی، جنسیت، سطح تحصیلات و نوع خودروی رانندگان بر رفتارهای ترافیکی آنان تأثیرگذار است.

شارع‌پور و دیگران (۱۳۸۸) در تحقیقی با عنوان «تأثیر سبک زندگی بر خطر تصادف در میان جوانان شهر تهران» تصریح کرده‌اند که رفتار سالم، مانند دیگر اشکال رفتار اجتماعی، تحت تأثیر ارتباط دیالکتیکی عاملیت و ساختار قرار می‌گیرد. عاملیت، توانایی عاملان در انتخاب رفتارهایشان است؛ در حالی که ساختار قاعده‌مندی‌هایی را در کنش اجتماعی، ارتباطات

اجتماعی نمادین و میزان دسترسی به منابعی نشان می‌دهد که انتخاب‌ها را تقویت یا تضعیف می‌کنند. محدوده‌های ساختاری نظیر سن، جنس، شغل، وضع تأهل، پایگاه اقتصادی و اجتماعی می‌توانند انتخاب‌های عاملان را محدود سازند. این مقاله بر اساس یک نمونه ۴۵۰ نفری از جوانان ساکن در منطقه دو شهر تهران، هشت بعد یا سازه زیربنایی را برای مفهوم سبک زندگی رانندگی ارائه می‌کند؛ این ابعاد عبارتند از: رانندگی پرخطر، عشق به رانندگی، زیبایی - لذت، مصرف فرهنگی، علاقه به شرکت در فعالیت‌های اجتماعی، دین‌داری، الکل و علاقه به شرکت در فعالیت‌های ورزشی. از میان این ابعاد، رانندگی پرخطر و مصرف الکل دارای بیشترین تأثیر بر خطر تصادف هستند.

همچنین، شارع‌پور و دیگران (۱۳۸۸) در مقاله دیگری، شبیه به مقاله قبلی، با عنوان «تحلیل جنسیتی تصادف با تأکید بر مفهوم سبک زندگی سالم (مطالعه موردی: جوانان شهر تهران)» اظهار داشته‌اند که رانندگی کردن و خطر تصادف احتمالی آن را باید در بافت زندگی افراد جست‌وجو کرد. رفتارهایی که افراد در هنگام رانندگی برمی‌گزینند، بازتاب شیوه و سبک زندگی آنان است. سبک زندگی سالم مجموعه‌ای از انتخاب‌های مثبت افراد در درون محدوده‌های ساختاری است. آن‌ها، جنسیت را مهم‌ترین عامل در تحلیل تصادفات در نظر گرفته‌اند؛ زیرا جنسیت می‌تواند انتخاب‌های عاملان را محدود کند. افزایش حضور زنان در زندگی روزمره و تفاوت‌های جنسیتی در انتخاب رفتار رانندگی، منعکس‌کننده ذائقه زنان در حوزه رانندگی است. یافته‌های پژوهش آن‌ها نشان می‌دهد که میانگین میزان تصادف در میان زنان به مراتب کمتر از مردان است. همچنین، زنان در مقایسه با مردان، تمایل کمتری به رانندگی پرخطر دارند. در مجموع، زنان در مقایسه با مردان از سبک زندگی سالم‌تر یا مثبت‌تری برخوردارند.

مبانی نظری تحقیق

در این پژوهش از نظریه‌های «سبک زندگی» به‌عنوان مبانی نظری تحقیق استفاده شده است. درباره سبک زندگی، متفکران متعددی اظهار نظر کرده‌اند که در اینجا دیدگاه‌های برخی از برجسته‌ترین آن‌ها بررسی می‌شود.

سبک زندگی، نخستین بار توسط وبر^۱ معرفی شد؛ وی آن را ابزار مفهومی مهمی در مدل چندبعدی قشربندی اجتماعی قلمداد می‌کند (بنت^۲، ۱۳۸۶: ۹۸). اندی بنت به نقل از وبر می‌گوید که جامعه فقط از لحاظ اقتصادی قشربندی نمی‌شود، بلکه از لحاظ منزلت و راه و رسم آشکارشدن منزلت در «سبک‌های زندگی» گروه‌های اجتماعی مختلف نیز قشربندی می‌شود (همان). وبر سبک زندگی را به مفهوم منزلت پیوند می‌دهد و برای آن صفاتی نظیر پرستیژ و احترام قائل می‌شود. کاکرهام^۳ به نقل از وبر در تعریف منزلت می‌گوید: «منزلت، افتخار یا پرستیژی است که به‌طور معمول در سبک زندگی خاصی، از همه کسانی که دوست دارند در این حلقه عضو باشند، بروز می‌کند» (کاکرهام^۴، ۲۰۰۵: ۵۲)؛ بنابراین از نظر وبر، منزلت به‌جای طبقه، نقش مهمی ایفا می‌کند؛ زیرا از نظر وی، طبقات بازتاب جایگاه بازاری افراد بوده که حاکی از سطح درآمد، دارایی و مهارت اقتصادی آنان می‌باشد.

وبر معتقد است که انتخاب، نقش مهمی در مفهوم‌پردازی سبک زندگی دارد، گرچه «انتخاب» خود تحت تأثیر مفهوم «موقعیت‌های زندگی» است. وبر انتخاب‌های افراد را در زندگی، حاصل موقعیت اجتماعی آنان در نظر می‌گیرد؛ بنابراین موقعیت از لحاظ ساختاری تعیین شده است و ساختار اجتماعی، آرایشی از فرصت‌ها است. باین حال، سبک‌های زندگی، رفتارهای اتفاقی نیستند که به ساختارهای اجتماعی مربوط نشوند، بلکه آنان نوعاً انتخاب‌هایی هستند که تحت تأثیر موقعیت‌های زندگی شکل می‌گیرند (کاکرهام^۴، ۲۰۰۵: ۵۲). در دیدگاه وبر، مردم سبک‌هایی از زندگی را انتخاب می‌کنند که بر ارزیابی آنان از واقعیت محیطشان مبتنی باشد؛ بنابراین آن‌ها در انتخاب سبک‌های زندگی شان کاملاً آزاد نیستند، بلکه آزادی انتخاب آن‌ها در درون محدوده‌ای از اجبارها و الزامات اجتماعی به‌کاررفته در وضعیتشان، معنا می‌یابد. بدین ترتیب، از نظر بعضی از پژوهشگران، ارزش کار وبر در این موضوع، پیوند دادن دیالکتیکی سبک زندگی با انتخاب‌های افراد و محدودیت‌های ساختاری آن‌ها است (آبل و کاکرهام^۴، ۱۹۹۷: ۲۲۰).

1. Weber

2. Bennett

3. Cockerham

4. Abel and Cockerham

جان استوری معتقد است که در آثار جورج زیمل^۱، مفهوم سبک زندگی برای درک روابط بین قدرت، ثروت و منزلت در جامعه مصرفی مورد توجه قرار گرفته است. وی اساساً به «تجزیه، چندپارگی و تنوع زندگی» در درون فضاهای شهری - که در شهرهای بزرگ اواخر قرن ۱۹ و اوایل قرن ۲۰ دیده می‌شد - علاقه‌مند بود. به نظر زیمل، گمنامی افراد در درون فضاهای شهری بزرگ، باعث پیدایش تمایز شخصی و راهی برای جدا کردن خود از انبوه مردم است. افراد موانع اجتماعی و روان‌شناختی را بین خودشان و جامعه توده‌ای ایجاد می‌کنند. وی معتقد است که فضاهای اجتماعی در دنیای مدرن به‌منظور توسعه فردگرایی، اسباب رشد فرهنگ عینی را در واقعیت زندگی روزمره فراهم آورده است که نتیجه آن، تنش با فرهنگ ذهنی است (استوری، ۱۳۸۶: ۲۷۰).

به نظر کارکرام، سبک زندگی از دیدگاه زیمل، یکی از شیوه‌هایی است که افراد برای تعریف هویتشان در ارتباط با جامعه توده‌ای جستجو می‌کنند. در حقیقت ارتباط پیچیده بین سبک زندگی مدرن به‌عنوان یک شکل اجتماعی و جستجوی افراد برای کسب هویت، شالوده‌های بحث وی را تشکیل می‌دهند. سبک‌های زندگی، استراتژی‌هایی برای تحقق یافتن تسلط فرهنگ عینی بر زندگی روزمره در جامعه مدرن می‌باشند (کارکرام، ۱۹۹۷: ۱۳۴).

اما ساختار اجتماعی، نقطه آغاز تحلیل بوردیو محسوب می‌شود. از این رو، ادموند و ترنر به نقل از او می‌گویند که از لحاظ ساختاری، کنشگران در درون فضای اجتماعی چندبعدی مبتنی بر موقعیت طبقاتی آنان قرار دارند؛ دیدگاه بوردیو بر این سؤال متمرکز است که «چطور فعالیت‌های عادی افراد تحت تأثیر ساختار بیرونی دنیای اجتماعی آنان قرار می‌گیرد و چقدر این فعالیت‌ها در بازتولید این ساختارها مؤثر هستند؟» او سعی دارد که با استفاده از مفهوم منش، به این سؤال پاسخ دهد. در دیدگاه بوردیو، مردم یا به‌صورت آگاهانه زندگی می‌کنند و یا طبایع خود را جایگزین می‌نمایند؛ اما رده‌بندی ادراکات افراد به‌طور گسترده‌ای بر اساس تعلیم و تربیت مبتنی بر موقعیت طبقاتی آنان شکل می‌گیرد. بوردیو معتقد است که عمل اجتماعی هم بر اساس ساختار عینی که اجبارهای بیرونی تأثیرگذار بر روی کنش را تعریف می‌کند و هم بر اساس تجربه بی‌واسطهٔ عاملان که رده‌بندی درونی ادراک و فهم را

1. George Simmel

به وجود می‌آورند، شکل می‌گیرد؛ اما این دو عنصر در عین ضروری بودن در حالت متوازن به سر نمی‌برند. سبک زندگی و انتخاب‌های ناشی از آن از تأثیر ساختار (فرصت زندگی) بر منش شکل می‌گیرد. انتخاب و مشارکت در یک سبک زندگی ویژه، تحت تأثیر فرصت‌های زندگی است.

بدین ترتیب، از نظر بوردیو، انتخاب‌های سبک زندگی نه تنها توسط فرصت‌ها محدود می‌شوند، بلکه شکل نیز می‌گیرند (سیمون ویلیامز، ۱۹۹۵: ۵۸۰-۵۸۵). وی معتقد است که عملکرد سبک زندگی از این الگو پیروی می‌کند که شرایط عینی با موقعیت‌ها در درون ساختار اجتماعی ترکیب می‌شود؛ این وضعیت، منش‌ها را تولید می‌کند؛ منش‌ها نیز شامل نظامی از عمل‌های قابل طبقه‌بندی و فهم و ادراکات است (ذائقه) که با همدیگر، ترکیب و باعث تولید عمل‌های قابل طبقه‌بندی ویژه‌ای به نام «سبک زندگی» می‌شوند؛ بنابراین افراد سبک زندگی خود را انتخاب می‌کنند، اما نه به صورت آزادانه؛ زیرا منش‌ها آن‌ها را به انتخاب‌های ویژه متمایل می‌کنند. آن‌ها حق رد یا اصلاح این انتخاب‌ها را دارند؛ در عین حال، انتخاب‌های عاملان همراه منش‌هایشان یکپارچه و سازگار می‌شود. انتخاب‌ها همچنین بازتاب موقعیت طبقاتی هستند؛ زیرا مردمی که در طبقه اجتماعی مشترکی قرار دارند، از منش‌های مشترکی برخوردارند؛ بنابراین، منش‌ها سبک زندگی را تولید می‌کنند؛ سبک‌های زندگی نیز سیستمی از فعالیت‌های طبقه‌بندی شده با ذائقه‌های متفاوت می‌باشند؛ این فعالیت‌ها شامل اشکال ویژه لباس پوشیدن، غذا خوردن، مصرف موسیقی، هنر، گذران اوقات فراغت و ... می‌باشند که همه آنان تمایزات قومی، طبقه‌ای و جنسیتی را بیان می‌کنند (ادموند و ترنر، ۲۰۰۲: ۲۲۰-۲۲۲). در واقع سبک‌های زندگی نه فقط بازتاب، بلکه بازتولید تمایزات اجتماعی هستند که خود را در شیوه‌های زندگی نشان می‌دهند.

در مقایسه با وبر که به ماهیت داوطلبانه سبک‌های زندگی اعتقاد داشت، دیدگاه بوردیو در حمایت اجتماعی درونی در انتخاب سبک زندگی ریشه دارد؛ برای مثال، سبک‌های زندگی مبتنی بر طبقات، به عنوان واحد یکپارچه‌ای از ذائقه‌ها، ترجیحات متمایز، فعالیت‌ها و عملیاتی است که نه فقط به وسیله مشارکت‌کنندگان درون طبقات بلکه توسط کنشگران دیگر طبقات

نیز طبقه‌بندی و حمایت می‌شوند.

همچنین در ارتباط با سبک زندگی، گیدنز معتقد است که سبک زندگی، مجموعه‌ای از منش‌ها و جهت‌گیری‌ها با الگوی ویژه‌ای است که انتخاب‌ها را به الگوهای منظمی مرتبط می‌کند. در نتیجه، انتخاب‌های سبک زندگی ویژه یک فرد، تمایل دارند که با این الگوهای منظم، متناسب شوند. به عبارت دیگر سبک‌های زندگی نه فقط نیازهای مفید را ارضا می‌کنند، بلکه یک شکل عینی از هویت افراد را هم فراهم می‌کنند. به منظور تداوم بخشیدن به هویت شخصی، هر فرد تا حدود زیادی مجبور به پذیرش و تطبیق با ساختار غیرارادی سبک‌های زندگی است؛ ساختار غیرارادی در تغییر جامعه به سوی مدرنیته ریشه دارد. به نظر گیدنز، به دلیل روند مدرنیته که حق انتخاب‌های زیادی را به افراد داده، متن یا زمینه برای عمل بسیار زیاد شده است.

آبل و کاکرهام معتقدند که گیدنز دریافته است که انتخاب‌های سبک زندگی در بازسازی‌های هویت فردی و فعالیت‌های روزانه، بسیار مهم هستند (آبل و کاکرهام، ۱۹۹۷: ۲۸۰). سبک‌های زندگی، الگوهای ساختاری از رفتارهایی هستند که با هنجارها و ارزش‌ها همراهند و از طریق بازخورد فرایندهای عاملان اجتماعی - که آن‌ها را باز تولید و یا انتقال می‌دهند - و همچنین از طریق مردمی که آن‌ها را عملیاتی می‌کنند، باز تولید می‌شوند. تفکر گیدنز درباره دوگانگی ساختار این نکته را به تصویر می‌کشد که هنجارها یا طرح‌های رفتاری و اجتماعی که توسط عاملان اجتماعی باز تولید و پذیرفته می‌شوند، جزء ضروری ساختار اجتماعی محسوب می‌شوند (آبل و کاکرهام، ۱۹۹۷: ۸۳-۲۸۱).

بنابراین از نظر گیدنز نیز سبک زندگی با مفهوم انتخاب تحقق می‌یابد؛ اما انتخابی که در درون ساختار اجتماعی رخ می‌دهد و هر ساختار اجتماعی نیز یک سری محدودیت‌هایی را بر آن اعمال می‌کند. در حقیقت، سبک زندگی مجموعه‌ای از انتخاب‌های فرد یا گروه در درون یک ساختار اجتماعی است.

ویلیامز کاکرهام^۱ معتقد است که سبک زندگی دارای دو جنبه مثبت یا منفی یا به عبارت دیگر سالم (بهداشتی) یا خطرناک است. سبک زندگی شامل اشکال خودانتخابی مصرف‌گرایی نظیر

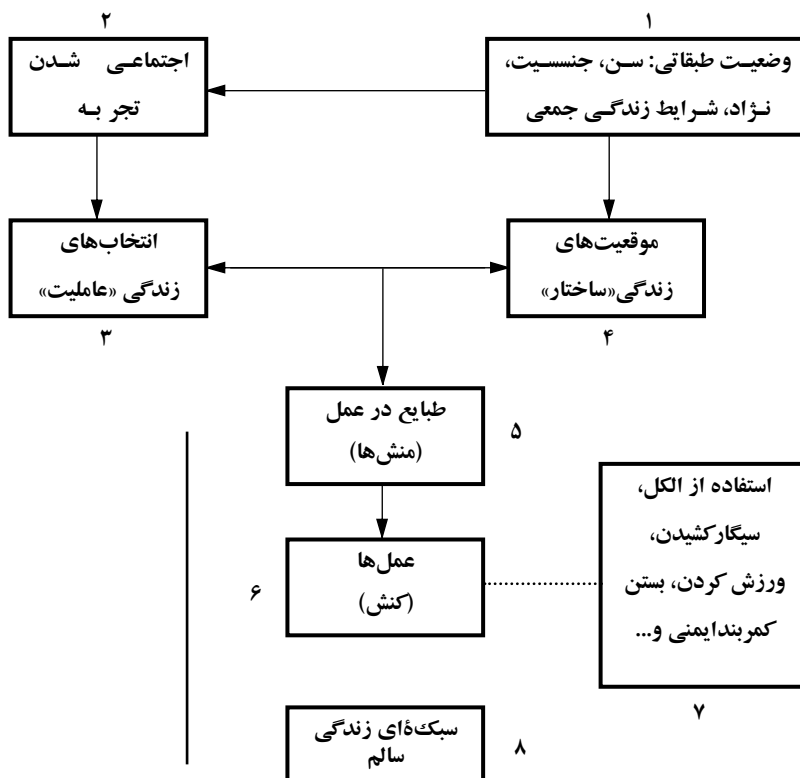
انتخاب‌های ویژه در غذا، لباس، ظاهر، اتومبیل، عادات غذایی، اشکال اوقات فراغت و ... است. کاکرهام از این موارد فراتر می‌رود و حتی تصمیم‌گیری درباره مصرف غذا، مراعات بهداشت فردی، بستن کمر بند ایمنی، مسواک زدن و ... را هم جزئی از سبک زندگی سالم (مثبت) در نظر می‌گیرد. زمانی که فرد، مجموعه‌ای از این رفتارها را بر اساس انتخاب از میان موارد متعدد برای خود برمی‌گزیند، سبک زندگی وی شکل می‌گیرد. البته این انتخاب‌ها در درون محدوده‌ای از موقعیت‌های ساختاری قرار دارند؛ بنابراین سبک زندگی سالم، مجموعه انتخاب‌های مثبتی است که فرد بنا بر موقعیت اجتماعی خود برمی‌گزیند و این انتخاب‌ها تا حدود زیادی برآمده از موقعیت ساختاری و فردی می‌باشند.

درحقیقت، فرصت‌های زندگی یک شخص به وسیله موقعیت اجتماعی و ویژگی‌های گروه‌های منزلتی ویژه تعیین می‌شود (کاکرهام، ۲۰۰۴: ۱۴۰۸-۱۴۰۹)؛ بنابراین انتخاب‌های مثبت فرد بازگوکننده جنبه مثبت و سالم سبک زندگی و همچنین انتخاب‌های منفی فرد نیز روایتگر جنبه منفی و خطرناک سبک زندگی وی است. رعایت نکردن قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و در نتیجه تصادف، نتیجه احتمالی رانندگی پرخطر است؛ بنابراین رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، بخشی از رفتارهای اجتماعی تلقی می‌گردد که با انتخاب سبک زندگی سالم مرتبط است.

کاکرهام معتقد است که توماس آبل^۱ نیز سبک زندگی سالم را متشکل از رفتارهای مرتبط با سلامتی، ارزش‌ها و نگرش‌های پذیرفته شده توسط گروه‌هایی از مردم در پاسخ به محیط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی‌شان می‌داند. به نظر او، ویژگی این تعریف آن است که به نقش درونی انتخاب‌ها و فرصت‌ها در پرورش سبک زندگی تأکید دارد؛ زیرا سبک‌های زندگی به وسیله انتخاب‌های درون متن اجتماعی به وسیله فرصت‌ها شکل می‌گیرند (کاکرهام، ۲۰۰۵: ۵۰). بنابراین موقعیت اجتماعی و انتخاب‌های عامل، هر دو، در مفهوم سبک زندگی سالم (مثبت) نقشی اساسی دارند. از نظر کاکرهام، طبقات بالا در انتخاب سبک‌های زندگی مثبت و منفی، انتخاب‌های بیشتر، سالم‌تر و منابع بیشتری در حمایت از تصمیم‌گیری خود دارند؛ اما برعکس، طبقات پایین، فشارهای اقتصادی - اجتماعی بیشتری بر انتخاب‌هایشان احساس می‌کنند و

در مقایسه با طبقات بالا انتخاب‌های قابل دسترسی کمتری دارند (کاکرهام، ۲۰۰۴: ۱۴۱۸).

نمودار شماره ۱. الگوی سبک زندگی سالم (شارع پور و همکاران، ۱۳۸۸)



روش‌شناسی

به منظور سنجش تأثیر سبک زندگی بر انضباط رانندگی از نظر روشی از شیوه پیمایشی استفاده شده است؛ این پیوهش از نظر متغیرهای مورد بررسی، کمی؛ از لحاظ هدف و نتیجه کار، کاربردی؛ و از جهت ملاک زمانی، مقطعی محسوب می‌شود. متغیر وابسته در این پژوهش، انضباط رانندگی است که در سنجش آن از بعد شناختی (بررسی آگاهی و میزان شناخت پاسخگویان در خصوص قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی)، عاطفی (بررسی احساس پاسخگویان نسبت به رعایت یا نقض قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی) و رفتاری (میزان رعایت یا عدم رعایت قوانین و مقررات راهنمایی) استفاده شد. متغیر مستقل این

پژوهش (سبک زندگی) با استناد به مقاله شارع‌پور و دیگران (۱۳۸۸) به‌واسطه شاخص‌های «دین‌داری»، «زیبایی - لذت»، «الکل»، «تفریحات مدرن»، «مصرف فرهنگی» و «علاقه به رانندگی» موردسنتجش قرار گرفت.

جامعه آماری بررسی شده شامل شهروندان ۱۸ تا ۶۴ ساله شهرهای اردکان و میبد است که دارای خودروی شخصی هستند و به‌عنوان شغل و یا یک شهروند عادی به فعالیت رانندگی مشغول هستند. بر اساس سالنامه آماری ۱۳۹۰، حجم جمعیت این گروه سنی در شهر اردکان، ۵۱ هزار و ۹۸ نفر و در شهر میبد ۵۳ هزار ۲۵۱ نفر است که معادل ۱۰۴ هزار و ۳۴۹ نفر می‌باشد. حجم نمونه این تحقیق شامل ۳۸۴ نفر از شهروندان شهرهای مذکور است که با استفاده از روش محاسبه فرمول کوکران به دست آمده است. روش جمع‌آوری نمونه به‌صورت نمونه‌گیری خوشه‌ای چندمرحله‌ای متناسب با حجم جمعیت و همچنین شیوه نمونه‌گیری دردسترس تأمین شده است که متناسب با حجم جمعیت، ۴۹ درصد از حجم نمونه به شهر اردکان معادل (۱۸۸) نفر و ۵۱ درصد به شهر میبد معادل (۱۹۶) نفر تعلق دارد. اطلاعات مربوط به این پژوهش از طریق پرسشنامه گردآوری شده است، اعتبار پرسشنامه از طریق اعتبار محتوایی تأمین شده و روایی آن با استفاده از روش محاسبه آلفای کرونباخ، ۰/۷۱ برآورد گردید. عملیات تحلیل داده‌ها با نرم‌افزار SPSS انجام شده و برای توصیف داده‌ها از آمارهای توصیفی (میانگین، میانه) و برای استنباط داده‌های پرسشنامه از آزمون‌های تی مستقل، تحلیل واریانس، همبستگی و تحلیل رگرسیون بهره‌گرفته شده است.

یافته‌های تحقیق

در این بخش، ابتدا برخی از مفاهیم مهم و کلیدی تحقیق، تعریف و سپس، مشخصات فردی پاسخگویان بیان می‌شود؛ پس از آن، یافته‌های مربوط به جنبه‌های مختلف رانندگی در شهرهای اردکان و میبد توصیف و در پایان فرضیه‌های تحقیق بررسی خواهد شد.

یافته‌های توصیفی

در جدول شماره ۲، خلاصه‌ای از مشخصات فردی مربوط به پاسخگویان آورده شده

است که به ترتیب متغیرهای جنسیت، شغل، وضعیت تأهل، سال‌های تحصیل و سن را شامل می‌شود.

جدول ۲. توصیف یافته‌های مربوط به ویژگی‌های جمعیتی پاسخگویان

درصد	تعداد	متغیرها
۳۰,۲۹	۱۱۶	مرد
۶۹,۷۱	۲۶۷	زن
۴,۱۷	۱۶	راننده
۲,۳۴	۹	سریاز
۱۳,۳۱	۵۱	کارگر
۱۶,۱۸	۶۲	کارمند
۱۴,۳۶	۵۵	خانه‌دار
۳۰,۲۸	۱۱۶	شغل آزاد
۱۹,۳۲	۷۴	بیکار، دانشجو و ...
۲۴,۸۰	۹۵	مجرد
۷۳,۱	۲۸۰	متاهل
۲,۰۸	۸	مطلقه
۳,۱ b	۱۳ a	سال‌های تحصیل
۱۲,۱۹ b	۳۵ a	سن

a: mean value

b: standard deviation

یافته‌های مربوط به انضباط رانندگی و ابعاد آن در شهرهای اردکان و میبد در سه بعد شناختی، عاطفی و رفتاری در جدول شماره ۳ گزارش شده است. بر اساس یافته‌های جدول مذکور، در بعد عاطفی، ۱,۱ درصد از پاسخگویان به میزان خیلی کم؛ ۵,۳ درصد کم؛ ۲۶,۸ درصد متوسط؛ ۴۶,۷ درصد زیاد و ۲۰,۲ درصد به میزان خیلی زیاد به رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و یا نقض آن اهمیت می‌دهند. در بعد شناختی، ۰,۸ درصد از

شهروندان اردکان و میبد به میزان خیلی کم؛ ۱۰,۷ درصد کم؛ ۴۰ درصد متوسط؛ ۲۴,۳ درصد زیاد و ۲۴,۳ درصد نیز به میزان خیلی زیاد نسبت به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی آگاهی دارند. در بعد رفتاری، ۰,۹ درصد پاسخگویان به میزان خیلی کم؛ ۸,۳ درصد به میزان کم؛ ۲۷,۲ درصد در حد متوسط؛ ۴۴,۱ درصد زیاد و ۱۹,۵ درصد به میزان خیلی زیاد قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت می‌کنند.

جدول شماره ۳. توزیع فراوانی پاسخگویان در خصوص ابعاد انضباط رانندگی در شهرهای اردکان و میبد

ابعاد انضباط رانندگی			انضباط رانندگی	گزینه‌ها
بعد رفتاری	بعد شناختی	بعد عاطفی		
۰,۹	۰,۸	۱,۱	۳۸	خیلی کم
۸,۳	۱۰,۷	۵,۳	۱۲	کم
۲۷,۲	۴۰	۲۶,۸	۳۱,۳	متوسط
۴۴,۱	۲۴,۳	۴۶,۷	۳۷,۴	زیاد
۱۹,۵	۲۴,۳	۲۰,۲	۱۵,۵	خیلی زیاد
۳,۷۳	۳,۶۰	۳,۷۹	۳,۴۸	میانگین رتبه‌ای

در جدول شماره ۴، میانگین مربوط به ابعاد سبک زندگی در شهرهای اردکان و میبد گزارش شده است که در قالب شاخص‌های «دین‌داری»، «مصرف الکل»، «تفریحات مدرن»، «مصرف فرهنگی» و «علاقه به رانندگی» معرفی شده است. یافته‌های حاصل شده در ارتباط با شاخص‌ها نشان می‌دهد که در شهرهای اردکان و میبد، میانگین مصرف فرهنگی برابر با ۱۴,۰۴، میانگین علاقه به رانندگی برابر با ۱۶,۶۲، میانگین مربوط به متغیر دین‌داری برابر با ۱۴,۸۹ و میانگین مصرف سیگار و الکل برابر با ۴,۲۸ می‌باشد.

جدول شماره ۴. ابعاد سبک زندگی در شهرهای اردکان و میبد

ابعاد سبک زندگی در شهرهای اردکان و میبد				گزینه‌ها
مصرف فرهنگی	علاقه به رانندگی	دین‌داری	مصرف سیگار و الکل و ...	
۱۴,۰۴۸۶	۱۶,۶۲	۱۴,۸۹	۴,۲۸	میانگین
۴,۱۱۹۶	۵,۷۶	۳,۵۰	۲,۵۸	انحراف استاندارد

یافته‌های تحلیلی

اکنون پس از بررسی اجمالی مشخصات فردی پاسخگویان و توصیف داده‌های مربوط به انضباط اجتماعی، سبک زندگی و ابعاد آن، لازم است که فرضیه پژوهش مبنی بر «بین سبک زندگی و انضباط رانندگی در شهرهای اردکان و میبد رابطه معناداری وجود دارد»، مورد بررسی و آزمون قرار گیرد تا صحت و سقم آن مشخص شود. با توجه به اینکه همه ابعاد مقیاس متغیر سبک زندگی در سطح فاصله‌ای می‌باشند، از ضریب همبستگی پیرسون در سنجش روابط بین ابعاد و خود متغیر سبک زندگی با متغیر انضباط رانندگی استفاده شده است. بررسی نتایج مربوط به رابطه بین سبک زندگی و انضباط رانندگی، طبق جدول شماره ۴، نشان می‌دهند که مقدار ضریب همبستگی (r) پیرسون برابر با $0,135-$ و سطح معنی‌داری (sig) برابر با $0,017$ است که از $0,05$ کمتر است و در نتیجه رابطه بین این دو متغیر تأیید و فرضیه مذکور اثبات می‌شود. معنای این یافته آن است که سبک زندگی پاسخگویان با وضعیت انضباط رانندگی آنان، رابطه معنادار در جهت معکوس دارد. در واقع برخورداری از سبک زندگی پرخطر و ناسالم می‌تواند در انضباط رانندگی اثر معکوس داشته باشد و انضباط رانندگی را تحت الشعاع خود قرار دهد.

بررسی ابعاد سبک زندگی شامل مصرف فرهنگی، علاقه به رانندگی، دین‌داری، مصرف سیگار و الکل با متغیر انضباط رانندگی دارای رابطه معنی‌داری است. نتیجه به دست آمده طبق جدول، بیانگر آن است که سطح معنی‌داری در مورد کلیه ابعاد سبک زندگی برابر با $0,00$ است که از $0,05$ کمتر است و در نتیجه، وجود رابطه بین این ابعاد سبک زندگی و انضباط رانندگی را نشان می‌دهد.

جدول شماره ۵. آزمون همبستگی بین ابعاد سبک زندگی و انضباط رانندگی

ابعاد سبک زندگی	مصرف فرهنگی	علاقه به رانندگی	دین داری	مصرف سیگار و الکل	سبک زندگی
ضریب همبستگی پیرسون	- ۰,۲۱۱	- ۰,۲۱۲	۰,۳۲۵	- ۰,۲۴۶	- ۰,۱۳۵
سطح معنی داری	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۰۱۷

تحلیل چندمتغیره داده‌ها (سنجش نیکویی مدل)

به منظور بررسی تأثیر هریک از ابعاد متغیر سبک زندگی بر متغیر انضباط رانندگی، از روش تحلیل رگرسیون هم‌زمان استفاده شده است که نتایج آن در جدول شماره ۶ نشان داده شده است. همان‌طور که در جدول شماره ۶ ملاحظه می‌گردد، ضریب همبستگی چندگانه (F) برابر با ۰,۴۲۱؛ ضریب تعیین مساوی با ۰,۱۷۷؛ و ضریب تعیین تعدیل شده برابر با ۰,۱۶۶ است. ضریب تعیین بیانگر این واقعیت است که تقریباً ۱۸,۰ درصد از واریانس و تغییرات در انضباط رانندگی توسط ابعاد متغیر سبک زندگی قابل تبیین است و حدود ۸۲ درصد از واریانس متغیر انضباط رانندگی با عوامل دیگری تبیین می‌شود که در مدل آورده نشده است.

جدول شماره ۶. ضریب همبستگی و تعیین انضباط رانندگی در مدل تحلیل

خطای استاندارد	ضریب تعیین تعدیل شده	ضریب تعیین	ضریب همبستگی	مدل
۹,۹۷	۰,۱۶۶	۰,۱۷۷	۰,۴۲۱	۱

جدول شماره ۷. ضریب بتای استاندارد شده در پیش‌بینی متغیرهای تحقیق

.Sig	ضرایب غیر استاندارد		Model
	Beta	خطای استاندارد	
		۳,۲۲۵	(Constant)
۰,۰۱۱	-۰,۱۵۳	۰,۲۶۰	مصرف سیگار و الکل
۰,۰۰۰	۰,۳۲۲	۰,۱۶۲	وضعیت دین داری
۰,۰۰۲	-۰,۰۷۹	۰,۱۲۵	علاقه به رانندگی
۰,۰۴۳	-۰,۱۰۶	۰,۱۷۱	مصرف فرهنگی

از سوی دیگر، همان‌طور که در جدول شماره ۷ مشاهده می‌شود، متغیر مصرف الکل و سیگار، با توجه به ضریب بتای استاندارد شده - که معادل $0/153$ - است - می‌تواند به تنهایی $0/15$ از تغییرات متغیر وابسته را تبیین کند که با توجه به داشتن علامت منفی، بیانگر این است که با مصرف سیگار و الکل، امکان رعایت انضباط رانندگی کاهش می‌یابد؛ متغیر وضعیت دین‌داری، $0/32$ از تغییرات انضباط رانندگی را تبیین می‌کند؛ متغیر علاقه به رانندگی، $0/079$ - و متغیر مصرف فرهنگی، $0/106$ - از تغییرات انضباط رانندگی را تبیین می‌کنند که با توجه به علامت منفی در بتای گزارش شده، به این معنی است که هرچه مؤلفه‌های مربوط به علاقه به رانندگی و همچنین مصرف کالاهای فرهنگی نظیر ماهواره و اینترنت و گوش کردن به موسیقی و ... در بین افرادی که به رانندگی می‌پردازند، بیشتر باشد، بر انضباط رانندگی آن‌ها اثر معکوس دارد.

بحث و نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر نشان می‌دهد که میانگین رتبه‌ای انضباط رانندگی در شهر اردکان برابر با $3,49$ و در شهر میبد برابر با $3,47$ می‌باشد؛ در نتیجه، بین این دو شهر تفاوتی به لحاظ موضوع انضباط رانندگی وجود ندارد. همچنین میانگین انضباط رانندگی در شهرهای اردکان و میبد در حد متوسط رو به بالا می‌باشد. با توجه به اهمیت موضوع سبک زندگی و تأثیرگذاری آن بر وضعیت رفتارهای اجتماعی، در این پژوهش به بررسی میزان اثرگذاری این متغیر بر انضباط رانندگی پرداخته شد که نتایج نشان می‌دهند که در مجموع بین ابعاد سبک زندگی شامل مصرف فرهنگی، علاقه به رانندگی، دین‌داری، مصرف سیگار و الکل، با متغیر انضباط رانندگی رابطه وجود دارد؛ البته رابطه چهار مؤلفه از این مؤلفه‌های پنج‌گانه (مصرف فرهنگی، علاقه به رانندگی، مصرف سیگار و الکل) با انضباط رانندگی معکوس است؛ یعنی هرچه گرایش به مصرف فرهنگی مثل ماهواره، اینترنت، موسیقی و غیره در بین اقشار مختلف بیشتر باشد، انضباط رانندگی کاهش می‌یابد.

بدین ترتیب، این تحقیق نیز همچون پژوهش شارع‌پور و دیگران نشان می‌دهد که سبک

تفاوت چندانی باهم ندارند. در نتایج حاصل از رگرسیون نیز نشان داده شده است که مقیاس دین‌داری با انضباط رانندگی رابطه مثبتی دارد و با داشتن بتای استاندارد شده ۰/۳۱، از قدرت تبیین‌کنندگی بالایی در انضباط رانندگی در این دو شهر برخوردار است. با توجه به این‌که هر دو شهر، جزء شهرهای مذهبی محسوب می‌شوند، می‌توان ادعا کرد که شهروندان از سبک زندگی اسلامی برخوردارند که قطعاً بر بروز و انتخاب رفتارهای مثبت و زندگی سالم آنان تأثیرگذار است و باعث جلوگیری از انتخاب‌های عاملان در انتخاب رفتارهای ناسالم آن‌ها می‌شود. داشتن وجهه دینی و مذهبی و اجتماعی شدن به گونه اسلامی، سبب می‌شود که سبک زندگی سالم و مثبت در بین شهروندان این دو شهر به‌عنوان عاملانی که حق انتخاب انواع سبک زندگی را دارند، رواج داشته باشد و قطعاً همین عامل در محدود کردن یا جلوگیری از تخلفات رانندگی و رعایت انضباط رانندگی در این دو شهر مؤثر است؛ عاملی که می‌تواند شهرهای کوچک و مذهبی مانند اردکان و میبد را از کلان‌شهرهای بزرگ مستثنا و متمایز سازد.

پیشنهادها

با توجه به نتایج حاصل از ارتباط بین ابعاد سبک زندگی و انضباط رانندگی می‌توان پیشنهادهایی به شرح ذیل ارائه داد:

ضمن پیشنهاد انجام پژوهش‌های بیشتر به‌منظور شناسایی هرچه بیشتر عوامل و شرایطی که بر انضباط رانندگی تأثیرگذار است، لازم است که موضوع آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی همچنان مجدانه پیگیری شود و این مسئله و عوامل مؤثر بر آن و همچنین اهمیت انضباط رانندگی از طریق رسانه‌ها مورد توجه قرار گیرد.

لازم است که به گروه‌های سنی پایین‌تر آموزش‌های بیشتری داده شود تا امکان کسب تجربه برای آنان حاصل گردد.

لازم است به شهروندان درباره عوامل منجر به تصادف، به‌خصوص در ارتباط با شاخص‌های سبک زندگی و به‌ویژه مصرف سیگار، قرص‌های روان‌گردان و الکل، همچنین استفاده از کالاهای فرهنگی - که دقت رانندگی را کاهش می‌دهند - بیشتر اطلاع‌رسانی شود. با توجه به اینکه مؤلفه‌های علاقه به رانندگی در بین شهروندان تأثیر معکوسی بر

انضباط رانندگی آنان دارد، لازم است فرصت‌هایی کافی برای بروز احساسات شهروندان و به‌خصوص جوانان در جهت تخلیه شور و هیجانات ناشی از رانندگی از جمله برگزاری مسابقات رانندگی فراهم شود.

منابع

- احمدی مقدم، اسماعیل. (۱۳۹۰). انضباط ترافیکی، ضرورت‌ها و پیامدهای آن. فصلنامه مدیریت ترافیک، ۵ (۱۹)، ۵۹-۷۲.
- احمدی، سیروس. (۱۳۸۹). بررسی تأثیر عامل خودرو بر تخلف رانندگی. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۵ (۱۷)، ۷۳-۸۲.
- احمدی، سیروس. (۱۳۹۰). بررسی رابطه بین جنسیت و تخلف رانندگی. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۶ (۲۰)، ۱۳-۲۴.
- استوری، جان. (۱۳۸۶). مطالعات فرهنگی درباره فرهنگ عامه (ترجمه حسن پاینده). تهران: نشر مرکز دانشگاهی.
- امین بیدختی، علی‌اکبر؛ شریفی، نوید؛ و زرگر، سید مجتبی. (۱۳۹۱). تدوین و اولویت‌بندی راهبردهای کاهش ناهنجاری‌های رفتار رانندگی با استفاده از مدل SWOT. نظم و امنیت انتظامی، ۵ (۱)، ۱-۲۵.
- بنت، اندی. (۱۳۸۶). فرهنگ و زندگی روزمره (ترجمه لیلا جوافشانی و حسن چاوشیان). تهران: نشر اختران.
- پاک‌دین امیری، علیرضا؛ پاک‌دین امیری، مرتضی. (۱۳۹۰). شناسایی و رتبه‌بندی عوامل رفتار فردی مؤثر بر کاهش تخلفات رانندگی با استفاده از الگوریتم تاپسیس. راهور، ۸ (۱۴)، ۷۹-۹۰.
- تقوی، منصور؛ الیاسی، محمدحسین. (۱۳۸۸). نقش تعاملات پلیس راهنمایی و رانندگی در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان. فصلنامه پژوهش‌های مدیریت انتظامی، ۴ (۳)، ۳۲۶-۳۴۱.
- توکل، خسرو. (۱۳۷۷). بررسی عوامل بروز حوادث رانندگی در مصدومین بستری در مراکز درمانی منتخب شهر اصفهان. پایان‌نامه جهت اخذ درجه کارشناسی ارشد در پرستاری،

دانشگاه علوم پزشکی اصفهان، ۱-۱۲۵.

- توکلی، رضا. (۱۳۸۵). شیوع و عوامل مؤثر بر حوادث رانندگی در نیروی زمینی سپاه پاسداران در تهران. مجله طب نظامی، ۴ (۸)، ۲۷۹-۲۸۳.

- حق شناس، حسن؛ و دیگران. (۱۳۸۷). رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز. مجله پژوهشی حکیم، ۱۱ (۳)، ۴۷-۵۴.

- زلفی، علی؛ ملکی، حمید. (۱۳۸۵). حادثه‌پذیری، بازنگری پژوهش‌های مربوط به نقش عوامل انسانی در حوادث رانندگی؛ به‌سوی مدلی برای تبیین. فصلنامه دانش انتظامی، سال هشتم (۳)، ۱۰۰-۱۲۱.

- سازمان پزشکی قانونی کشور. (۱۳۹۱). آمار متوفیان و مصدومین ناشی از حوادث رانندگی کشور سال ۱۳۹۰.

- سوری، احمد (۱۳۸۷)، روانشناسی ترافیک. مشهد: همایش «مشهد، ترافیک، آینده»: ناجا، صص ۱۱۸-۱۳۰.

- شارع‌پور، محمود؛ و دادهیر، ابوعلی؛ و قربان‌زاده، سکینه. (۱۳۸۸). تأثیر سبک زندگی بر خطر تصادف در میان جوانان شهر تهران. مطالعات فرهنگی و ارتباطات، (۱۶)، ۱۰۳-۱۲۶.

- شارع‌پور، محمود؛ و دادهیر، ابوعلی؛ و قربان‌زاده، سکینه. (۱۳۸۹). تحلیل جنسیتی تصادف با تأکید بر مفهوم سبک زندگی سالم (مطالعه موردی: جوانان شهر تهران). زن در توسعه و سیاست، (۲۹)، ۶۹-۹۲.

- شاکری‌نیا، ایرج؛ محم پور، مه‌ری. (۱۳۸۹). رابطه ویژگی‌های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات رانندگی در رانندگان پرخطر. مجله دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی - درمانی شهید صدوقی یزد، ویژه‌نامه همایش رفتارهای پرخطر، ۱۸ (۳)، ۶۱-۷۴.

- شجاعی، مریم؛ آتش‌پور، سید حمید. (۱۳۹۱). مطالعه مقایسه‌ای ویژگی‌های شخصیتی و جمعیت‌شناختی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر اصفهان (پس از اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی ۱۳۹۰). پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی، ۱ (۱)، ۷۳-۹۶.

- شمس، محسن؛ و دیگران. (۱۳۸۹). دیدگاه رانندگان تاکسی شهر تهران درباره رفتارهای خطرناک رانندگی: یک پژوهش کیفی. فصلنامه پایش، سال ۹ (۴)، ۳۹۱-۴۰۱.

- صادقی فسایی، سهیلا؛ خیرخواه‌زاده، سید احسان. (۱۳۹۰). مطالعه کیفی رانندگی غیرهنجارمند. فصلنامه دانش انتظامی، ۱۳ (۲)، مسلسل ۵۱، ۱۱۱-۱۳۶.
- صفارزاده، محمود؛ باقری، رامتین. (۱۳۹۱). مطالعات تطبیقی جریمه‌های ترافیکی راهنمایی و رانندگی در ایران و سایر کشورها. فصلنامه راهور، سال ۹ (۱۷)، ۷۴-۵۹.
- صلاحیان، افشین؛ حسنی، هدی؛ ربیعی، مهدی. (۱۳۹۲). بررسی رابطه بین سلامت روان و رغبت‌ها با سبک رانندگی. فصلنامه علمی - تخصصی طب کار، ۱ (۵)، ۵۷-۶۵.
- عباس‌زاده، محمد؛ حبیب‌زاده، اصحاب؛ عابدینی، عیسی. (۱۳۹۱). بررسی ارتباط بین عوامل بازدارنده و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی. راهور، ۱ (۲)، ۱۱-۳۳.
- عباس‌زاده، محمد؛ و دیگران. (۱۳۹۱). آشفته‌گی اجتماعی و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی (مورد مطالعه: رانندگان شهر تبریز). پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی، ۱ (۴)، ۱۹-۳۸.
- عبدالرحمانی، رضا؛ حسین‌پور، جعفر؛ دوران، بهزاد. (۱۳۹۲). تحلیلی بر فرهنگ ترافیک. فصلنامه راهور، سال دهم، شماره ۲۲، صص ۱۴۴-۱۱۳.
- عزیززاده اقدام، محمدباقر؛ صالحی، ذاکر. (۱۳۹۰). سبک زندگی فرهنگی رانندگان، ابزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آن‌ها (مطالعه موردی: رانندگان درون‌شهری تبریز). راهور، سال ۸ (۱۵)، ۱۱-۳۰.
- محسنی، منوچهر. (۱۳۷۹). بررسی آگاهی‌ها، نگرش‌ها و رفتارهای اجتماعی - فرهنگی در ایران. تهران: دبیرخانه شورای فرهنگ عمومی.
- مردی، صفر. (۱۳۸۵). بررسی رابطه بین تحصیلات و آشنایی با قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی. فصلنامه دانش انتظامی، سال ۸ (۴)، ۴۳-۵۶.
- مروتی شریف‌آباد، محمدعلی؛ و دیگران. (۱۳۹۰). پیش‌بینی‌کننده‌های رانندگی غیرایمن در شهر یزد بر اساس تئوری انگیزش محافظت در سال ۱۳۸۹. افق دانش، ۱۷ (۴)، پیاپی (۵۴)، ۴۹-۵۹.
- میکائیلی، ناصر؛ اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۸۹). بررسی رابطه بین سطح رفاه اقتصادی و تخلفات رانندگی (مورد مطالعه: شهرستان ارومیه). فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۵ (۱۸)، ۱-۱۸.
- یونسیان، مسعود؛ مرادی، علی. آگاهی، نگرش و عملکرد رانندگان و وسایل نقلیه در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی در تهران. مجله دانشکده بهداشت و انستیتو تحقیقات بهداشتی، ۳ (۳)، ۵۷-۶۶.
- Abel, Thomas and William c. Cockerham. (1997). Conceptualizing

contemporary health lifestyle: moving beyond weber. *The sociological Quarterly*, 38 (2), 121 – 342.

- Berg, Hans – Yngver and Gergersen, Nils. (1994), Lifestyle and accident among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 26, 999-306.
- Chliaotakis, joanries. (1991). The impact of lifestyle on their road traffic accident risk in greater Athens areas. *Accident Analysis and Prevention*, 4, 773—789.
- Cockerham, William C. (1997). The social determinants of decline of life Expectancy in Russia and Eastern Europe: A lifestyle Explanation and Eastevn Europe: A lifestyle Explanation. *Journal of Health and Social Behavior*, vol 38, 131-148.
- Cockerham, William. (2005). Health lifestyle theory and the convergence of Agency and Structure. *Joumal of Health and Social behavior*, vol 46, 51-67.
- Cockerham, Williams. (2004). Health lifestyle in Ukraine. *Public Health in Eastern Europe*, 50, 264-271.
- Costa, Frances. (2000). Adolescent cigarette smoking: Health – Related Behavior or normative transgression? *Prevention Science*, 1 (3), 115-124.
- Edmund, June and Brian Turner. (2002). The distate of taste: Bourdieu, cultural capital and the Australian postwar elite. *Journal of Consumer Culture*, vol 2, 919-239.
- Moller. M, Haustein. S. (2013). Keep on cruising: Changes in Lifestyle and driving style among male drivers between the age of 18 and 23. *Transportation Research*, part F, 20, 59-69.
- Williams, Simon. (1995). Theorisng class, health and lifestyle: can Bourdieu help us? *Sociology of Health & Illness*, 17 (5), 577-604.
- <http://nasimesadegh.ir/F>
- <http://tnews.ir/news/9EF426478532.html>
- <http://khabarfarsi.com/ext/1109150>