

دلایل اجتماعی رفتارهای مخاطره آمیز ترافیکی جوانان دارای سابقه تصادف در عبور از خیابان: یک مطالعه کیفی

مینا هاشمی پرست * علی منتظری ** غلامرضا گرمارودی *** سحرناز نجات **** رویا صادقی *** رضا نگارنده *****

نوع مقاله:
مقاله اصیل

چکیده

زمینه و هدف: عابر پیاده، آسیب پذیرترین فرد در تصادفات ترافیکی است. در بسیاری از موارد، تصادف عابر پیاده با وسایل نقلیه به دلیل رفتارهای خطرناک آنان هنگام عبور از خیابان است؛ لذا مطالعه حاضر به تبیین دلایل اجتماعی رفتارهای مخاطره آمیز ترافیکی جوانان دارای سابقه تصادف در عبور از خیابان پرداخته است.

روش بررسی: پژوهش حاضر یک مطالعه کیفی با رویکرد تحلیل محتوای قراردادی است. مشارکت کنندگان، دوازده نفر از دختران و پسران دارای سابقه تصادف و آسیب بودند که به صورت هدفمند و با در نظر گرفتن حداکثر تنوع انتخاب و دعوت به شرکت در مطالعه شدند. داده‌ها از طریق مصاحبه‌های نیمه ساختار یافته انفرادی جمع‌آوری و تحلیل شد.

یافته‌ها: طبقه‌های هم‌رنگی با دیگران با زیرطبقه‌ها «هم‌رنگی با همتایان و هم‌رنگی با فضای عمومی جامعه» و بی‌سازمانی اجتماعی (آنومی) به عنوان مهم‌ترین دلایل اجتماعی رفتارهای مخاطره آمیز ترافیکی جوانان در عبور از خیابان پدیدار شد.

نتیجه‌گیری: براساس نتایج مطالعه حاضر رفتارهای مخاطره آمیز ترافیکی جوانان در عبور از خیابان ریشه در هم‌رنگی با جمع در سطح گروه همسالان و یا رفتار اکثریت و همچنین بی‌سازمانی اجتماعی دارد به طوری که انجام رفتارهای مخاطره آمیز برای آنان امری عادی و اجتناب ناپذیر شده و با سبک زندگی آن‌ها در آمیخته است.

نویسنده مسئول: رضا نگارنده؛ دانشکده پرستاری و مامایی دانشگاه علوم پزشکی تهران

e-mail:
megarandeh@tums.
ac.ir

واژه‌های کلیدی: عابر پیاده، رفتارهای مخاطره آمیز ترافیکی، جوانان، مطالعه کیفی

- دریافت مقاله: دی ماه ۱۳۹۵ - پذیرش مقاله: اسفند ماه ۱۳۹۵ - انتشار الکترونیک مقاله: ۹۶/۲/۱۸

مقدمه

هر ساله بالغ بر ۲۷۰ هزار عابر پیاده در جهان در اثر تصادف جان خود را از دست می‌دهند و ۲۲٪ تلفات جاده‌ای دنیا مربوط به عابران پیاده است (۱). در شهرهای پرجمعیت جهان، عابران پیاده بیش‌ترین نسبت مرگ و میر مرتبط با تصادفات ترافیکی را به خود

اختصاص می‌دهند. در ایران نیز، بیش از ۴۰٪ مرگ‌های ناشی از حوادث ترافیکی تهران را عابران پیاده تشکیل می‌دهند (۲).

در واقع عابر پیاده، آسیب‌پذیرترین فرد در تصادفات رانندگی است و احتمال پدیدار شدن ناتوانی جسمی و مرگ وی بسیار بالاست و به دنبال تصادفات، این گروه در مقایسه با سایر کاربران ترافیکی نظیر رانندگان و سرنشینان اتومبیل، در معرض آسیب‌های شدیدتری قرار می‌گیرند (۳).

* استادیار گروه آموزشی بهداشت عمومی، دانشکده علوم پزشکی مراغه، مراغه، ایران
** استاد، مرکز تحقیقات سنجش سلامت، پژوهشکده علوم بهداشتی جهاد دانشگاهی، تهران، ایران
*** دانشیار گروه آموزشی آموزش بهداشت و ارتقای سلامت دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی تهران، تهران، ایران
**** استاد گروه آموزشی اپیدمیولوژی و آمار حیاتی دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی تهران، تهران، ایران
***** استاد گروه آموزشی پرستاری بهداشت جامعه دانشکده پرستاری و مامایی، دانشگاه علوم پزشکی تهران، تهران، ایران و مرکز تحقیقات مراقبت‌های پرستاری و مامایی دانشگاه علوم پزشکی تهران، تهران، ایران

با آن در ایران محدود است. همچنین احتمال انجام رفتارهای پرخطر ترافیکی در جوانان و نوجوانان نسبت به بزرگسالان بیش‌تر است و جوانان خطرپذیری بیش‌تری در عبور از خیابان دارند و نسبت به سایر گروه‌های سنی به میزان بیش‌تری در معرض تصادفات قرار دارند (۱۲). در کشور ایران نیز، براساس آمار تصادفات عابران پیاده به تفکیک سن و جنس، بیش‌ترین آمار تلفات در جوانان و در بین مردان گزارش شده است (۱۳).

از نگاهی دیگر یکی از مهم‌ترین اهداف آموزش سلامت تغییر رفتار است، شناسایی و درک دلایل انجام رفتارهای عابران به منظور شناخت عوامل رفتاری و برنامه‌ریزی برای پیشگیری، بهبود و ارتقای رفتارهای ایمن مبتنی بر عوامل انسانی مفید خواهد بود (۱۴). از سوی دیگر رفتار انسانی، پدیده پیچیده‌ای است که در جوامع گوناگون دارای ماهیتی متفاوت می‌باشد. فهم این دسته از رفتارها، نیازمند شناخت زوایای پنهانی است که در گذر زمان و در ساختار اجتماعی شکل گرفته است (۱۵). در این راستا مطالعات کیفی روش مناسبی برای فهم غنا و پیچیدگی رفتارهای اجتماعی فراهم می‌کنند. این در حالی است که مطالعات موجود در زمینه تحلیل علل بروز تصادفات و آسیب‌های ترافیکی عابران پیاده، در اغلب موارد توصیفی و کمی است (۱۶)؛ لذا با توجه به خلأ مطالعات کیفی، پژوهش حاضر با استفاده از رویکرد کیفی به تبیین دلایل انجام رفتارهای مخاطره‌آمیز ترافیکی در جوانان دارای تجربه تصادف در عبور از خیابان پرداخته تا فهم عمیق‌تری از این رفتار اجتماعی مرتبط با سلامت فراهم شود.

علاوه بر آسیب‌پذیری ذاتی عابران پیاده، در بسیاری از موارد، تصادف عابر پیاده با وسایل نقلیه به دلیل تصمیم‌گیری ضعیف و رفتارهای خطرناک عابران هنگام عبور از خیابان است (۴). طبق آمار گزارش شده از سوی اداره راهنمایی و رانندگی شهر تهران، ۳۸٪ تصادفات شهر تهران با رفتارهای پرخطر عابران پیاده مرتبط است (۶ و ۵). در سایر مطالعات نیز، عمده‌ترین عامل مرگ و میر عابران پیاده، الگوهای رفتاری آنان و عبور ناامن از عرض خیابان یا تقاطع گزارش شده است که سهمی معادل ۶۰٪ در مرگ عابران دارد (۷). از نظر سازمان بهداشت جهانی نیز حوادث ترافیکی عمدتاً به دلیل عوامل رفتاری رخ می‌دهد، به طوری که این معضل با اصلاح رفتارهای فردی و اجتماعی، تا حد زیادی قابل پیشگیری است (۸).

با توجه به شواهد موجود به نظر می‌رسد نقش عوامل انسانی در بروز بسیاری از ناهنجاری‌ها و تصادفات مهم است و این در حالی است که در دنیا تحقیقات اندکی در زمینه فهم رفتارهای عابران در هنگام عبور از خیابان انجام یافته است (۹).

در ایران نیز علی‌رغم این که آسیب‌های منجر به مرگ و معلولیت به‌طور آشکاری با رفتارهای مخاطره‌آمیز عابران پیاده و عدم پیروی آنان از قوانین و مقررات ترافیکی مرتبط است (۱۰)، بیش‌تر مطالعات درباره آسیب‌ها و حوادث ترافیکی، عمدتاً بر دو عامل محیط و رانندگان وسایل نقلیه متمرکز شده (۱۱) و دانش موجود در زمینه فهم الگوهای رفتاری عابران پیاده در عبور از خیابان و دلایل مرتبط

روش بررسی

پژوهش حاضر نتایج بخش کیفی یک مطالعه ترکیبی را گزارش می‌کند که به تبیین دلایل انجام رفتارهای مخاطره‌آمیز ترافیکی جوانان شهر تهران در عبور از خیابان پرداخته است. مشارکت‌کنندگان پژوهش، دوازده نفر از جوانان دختر و پسر ۱۸ تا ۲۵ ساله‌ای بودند که تجربه تصادف با وسایل نقلیه را داشتند؛ در مرحله کمی مطالعه شرکت کرده و همچنان دارای رفتارهای مخاطره‌آمیز در هنگام عبور از خیابان بودند.

برای انتخاب مشارکت‌کنندگان از روش نمونه‌گیری هدفمند با در نظر گرفتن حداکثر تنوع در متغیرهایی چون سن، جنس و منطقه محل سکونت استفاده شد تا تصویر جامع‌تری از پدیده مورد مطالعه به دست آید. اطلاعات با استفاده از مصاحبه‌های نیمه ساختار یافته انفرادی گردآوری شد. به این ترتیب که در طی مصاحبه‌ها سؤالات به کمک راهنمای مصاحبه پرسیده می‌شد و با سؤالات تکمیلی و مبتنی بر پاسخ‌های مشارکت‌کنندگان ادامه می‌یافت. پرسش‌هایی نظیر «چی شد که تصادف کردی؟»، «در تصادفی که داشتی نقش خودتو چی میدونی؟» به عنوان نمونه‌ای از سؤالات راهنمای مصاحبه مورد استفاده قرار گرفت. محل مصاحبه‌ها بنا به انتخاب مشارکت‌کنندگان و توافق محقق در مکان‌های عمومی نظیر پارک، محل کار مشارکت‌کننده‌ها، ایستگاه مترو و محوطه دانشکده محل تحصیل محقق تعیین گردید. همچنین به دلیل محدودیت دسترسی و عدم تمایل برخی مشارکت‌کنندگان به مصاحبه چهره به چهره، ۲ مورد از مصاحبه‌ها

به صورت تلفنی انجام یافت. مدت زمان مصاحبه‌ها با توجه به تمایل جوانان برای صحبت در مورد تجاربشان از ۶۰ تا ۹۰ دقیقه متغیر بود. هر مصاحبه با کسب اجازه از مشارکت‌کنندگان، ضبط شده و سپس کلمه به کلمه نوشته شد. بلافاصله پس از هر مصاحبه، محققان با مطالعه دقیق متن مصاحبه‌ها تلاش نمودند تا به یک حس کلی از آن‌ها دست یابند.

برای تحلیل داده‌ها از روش تحلیل محتوای قراردادی استفاده شد. به این ترتیب که ابتدا محققان به کدگذاری متن مصاحبه‌ها پرداختند، سپس کدهایی که از نظر مفهومی مشابه بودند در یک طبقه دسته‌بندی شدند. با پیشرفت فرایند تحلیل و مطالعه مکرر کدها و طبقات استخراج شده، شباهت‌ها و تفاوت‌های بین آن‌ها مشخص و طبقات از نظر ویژگی و ابعاد از یکدیگر متمایز شدند. در نهایت از طریق مقایسه مداوم طبقات با یکدیگر برخی طبقات ادغام و طبقات اصلی استخراج شدند. مدیریت کدهای استخراج شده از طریق نرم‌افزار سازمان‌دهی داده‌های متنی MAXQDA نسخه ۱۰ انجام گرفته است.

به منظور افزایش اعتبار داده‌ها و تأمین انتقال‌پذیری، محققان تلاش نمودند، زمینه و مشخصات مشارکت‌کنندگان را به روشنی بیان کنند (۱۷). همچنین بازنگری داده‌ها توسط تیم پژوهش (Peer check) و بازنگری و مرور تحلیل‌های اولیه توسط تعدادی از مشارکت‌کنندگان (Member check) صورت گرفت (۱۵).

پروتکل این مطالعه در کمیته اخلاق دانشگاه علوم پزشکی تهران بررسی و مورد

واقعی یا ذهنی از سوی فردی دیگر یا گروهی از مردم رخ می‌دهد. این طبقه دارای ۲ زیر طبقه به شرح زیر است:

الف) همرنگی با همتایان

این مفهوم که بر نقش انکارناپذیر دوستان و همسالان در زندگی اجتماعی جوانان تأکید دارد، در شکل‌گیری رفتارهای پرخطر آنان در عبور از خیابان نقش به‌سزایی داشته است. اکثر مشارکت‌کنندگان معتقد بودند که هنگام قرار گرفتن در جمع دوستانه رفتاری متفاوت از مواقع تنهایی دارند و به دلیل تطابق با انتظارات و برآورده کردن خواسته‌های همسالان خود، از قوانین و هنجارهای گروه پیروی می‌کنند تا مورد پذیرش و تأیید اعضای گروه واقع شوند؛ لذا علی‌رغم میل باطنی و به دلیل تبعیت از هنجارهای جمع، با دوستان خود همراه شده و به پیروی از آنان می‌پردازند. تعدادی از مشارکت‌کنندگان در بیانات خود به این موضوع پرداخته‌اند:

«من تنها هستم خیلی شخصیتم بالاتره تا وقتی که با بچه‌هایم. مثلاً تنهایی هستم منتظر می‌شم چراغ عابر سبز بشه بعد حرکت می‌کنم». مشارکت‌کننده دیگری، از قرار گرفتن در حلقه دوستان که به ناچار همراهی و همرنگی با آنان را به دنبال دارد، سخن گفته است:

«شاید تو تنها باشی بخوای از یه چراغ قرمز مثلاً عبور کنی احساس می‌کنی خوب وایمیسی تا چراغ سبز بشه، ولی با دوستان وقتی هستی اصلاً دیگه مهم نیست. چراغی برات مهم نیست. تابع جمع می‌شی جمع آیا رد میشه آیا می‌مونه دقیقاً مال من این تصادفه همین جوری شد».

تأیید قرار گرفته است. اخلاق پژوهش نیز از طریق بیان اهداف و اطمینان دادن به مشارکت‌کنندگان در مورد محرمانه ماندن تمامی اطلاعات و صداهای ضبط شده، کسب رضایت آگاهانه کتبی برای مشارکت در پژوهش، حفظ بی‌نامی و توضیح حق کناره‌گیری مشارکت‌کنندگان در هر مرحله از پژوهش تأمین گردید.

یافته‌ها

مشارکت‌کنندگان پژوهش، ۱۲ نفر از جوانان دارای تجربه تصادف با وسایل نقلیه موتوری بودند (۱۰ پسر و ۲ دختر) که همگی در فاصله سنی ۱۸ تا ۲۵ سال، با میانگین سنی ۲۱/۹ سال قرار داشتند. از نظر وضعیت جسمانی، تنها ۲ نفر از مشارکت‌کنندگان دچار آسیب و عارضه دایمی ناشی از تصادف در ناحیه پا شده بودند و بقیه هیچ آسیب و عارضه ماندگاری را گزارش نکردند. سایر مشخصات مشارکت‌کنندگان در جدول شماره ۱ آمده است.

نتایج حاصل از تحلیل داده‌ها نشان داد که «همرنگی با دیگران» و «بی‌سازمانی اجتماعی (آنومی)» مهم‌ترین دلایل اجتماعی انجام رفتارهای مخاطره‌آمیز ترافیکی عابران پیاده جوان در هنگام عبور از خیابان می‌باشند که همراه با زیرطبقه‌های مربوط به آن شرح داده شده‌اند (شکل شماره ۱).

همرنگی با دیگران

همرنگی با دیگران، بیانگر پیروی و دنباله‌روی فرد از رفتار دیگران به منظور پذیرش اجتماعی است که به دنبال اعمال فشار

مشارکت‌کننده دیگری در این باره گفته است:

«من خودم جوونایی رو دیدم که دست اون کسی رو که وایساده گرفتن گفتن بیا بریم بابا، ولش کن اینو (چراغ راهنما) چرا نگاه می‌کنی این چراغ که برای من و تو نیست».

(ب) هم‌رنگی با فضای عمومی جامعه

هم‌رنگی، گاهی اوقات به دلیل مواجه شدن با عدم رعایت مقررات از سوی دیگران به وقوع می‌پیوندد. در این شرایط افراد ناگزیر هم‌رنگ جماعت شده و رفتار متناسب با اقتضائات موجود را در پیش می‌گیرند. یکی از مشارکت‌کنندگان در این زمینه اظهار داشته است که:

«وقتی آدم سه چهار تا آدمو می‌بینه که دارن این‌جوری از خیابون رد می‌شن، خوب ناخواسته رفتارش این‌جوری شکل می‌گیره. چاره‌ای نیست من می‌بینم بقیه این کارو می‌کنن خوب منم می‌کنم. چون همه این‌جوری رد میشن منم مثل بقیه رد میشم دیگه».

یکی از مواردی که در زمینه هم‌رنگی با فضای عمومی جامعه نظر محققان مطالعه حاضر را به خود جلب نمود، تأثیرپذیری جوانان از فضای فرهنگی محله و منطقه شهری بود. مشارکت‌کنندگان معتقد بودند که بی‌توجهی به قوانین و مقررات عبور و مرور در برخی از نقاط شهر، رفتاری عادی و هنجار تلقی می‌شود؛ لذا عبور از خیابان در بالا و پایین شهر از نظر آنان الگویی متفاوت دارد. تعدادی از مشارکت‌کنندگان در گفتگوهای خود به این نکته اشاره نموده‌اند:

«بستگی به فرهنگ اون منطقه هم داره. مثلاً تو همون پایین شهر که برات مثال زدیم دوست دارن بگن که ما خیلی قد هستیم. ما میتونیم خیلی کارا انجام بدیم دیدی شد. دیدی اتفاقی برامون نیفتاد. ولی خوب مثلاً یه سری مناطق دیگه این‌طوری فکر نمی‌کنن».

از نظر برخی مشارکت‌کنندگان، محله نقش بسیار مهمی در شکل‌گیری رفتار افراد دارد. یکی از مشارکت‌کنندگان می‌گفت:

«محیطم خیلی شرطه. بالا شهر من دیدم یه عابر پیاده می‌خواسته رد بشه ۵ دقیقه وایساده تا خلوت بشه بعد رد بشه. ولی تو پایین شهر عادی شده. عادت کردیم به این کار».

در مطالعه حاضر، به نظر می‌رسد ممانعت از تمسخر دیگران عمده‌ترین دلیلی باشد که می‌تواند دلایل هم‌رنگی با دیگران را توضیح دهد؛ بدان معنا که این تبعیت و هم‌رنگی جنبه تحت فشار قرار گرفتن داشته و جوانان برای محافظت از خود در برابر تمسخر دیگران به الگو برداری و تبعیت نسنجیده از آنان می‌پردازند؛ چرا که از نظر آنان رعایت مقررات، نگاه تمسخر‌آمیز دیگران را به دنبال دارد. مشارکت‌کننده‌ای در این مورد اظهار داشت:

«مثلاً همه دارن رد میشن آدم وایساده چراغ قرمز ماشینا هم دارن واسه اونا نگره می‌دارن. اگه وایسی بقیه می‌گن این کیه که داره قانونو رعایت می‌کنه واسه ما؟ این‌جوری دقیقاً. یا مثلاً همه دارن رد می‌شن من موندم، طرف برمی‌گرده می‌گه اونو نگاه کن وایساده اونجا چراغ سبز بشه بعد رد بشه».

رد نمی‌شدم. باید وایمیسادم که ماشین رد بشه بعد من رد بشم. ولی اگر به صورت ایرانی وار در نظر بگیری باید رد میشدم. این همه آدم رعایت نمی‌کنن چرا من باید رعایت کنم».

از سوی دیگر، برخی از جوانان نهادینه نشدن فرهنگ رعایت قوانین و مقررات عبور و مرور از سوی شهروندان را سبب رواج بی‌هنجاری و بی‌نظمی موجود، در عبور از خیابان می‌دانستند. در این راستا برخی از مشارکت‌کنندگان، به نقش فرهنگ کنونی ترافیک، در بروز رفتارهای مخاطره‌آمیز خود اشاره نموده اند:

«فرهنگ اگه جا می‌افتاد مردم تعداد زیادی وایمیسادن پشت چراغ قرمز رد نمی‌شدن. بیش‌تر بحث فرهنگ و فرهنگ‌سازیه. فرهنگ‌سازی نشده که هنوز رعایت نمی‌کنیم. مراکز ذیربط جوری فرهنگ‌سازی نکردن که خوب بتونیم از این امکاناتی که مثلاً شهرداری در اختیارمون گذاشته استفاده بکنیم اینه که هیچ‌کس رعایت نمی‌کنه. از اول خراب اومده بالا».

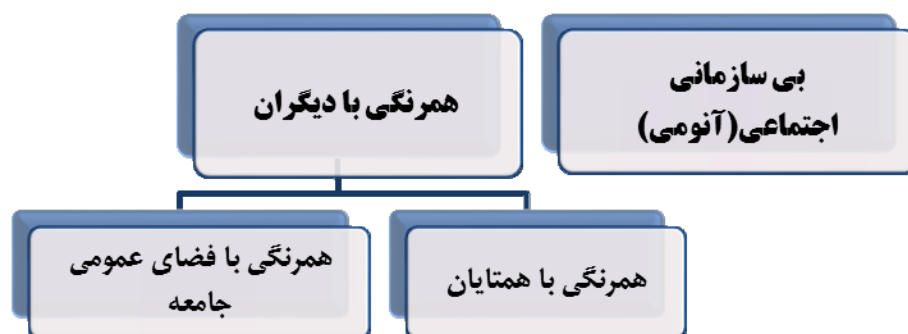
در این راستا مشارکت‌کننده دیگری چنین می‌گوید:

«الان تو منطقه ما چند تا پل عابر پیاده هست که پله‌هاش برقیه بالای اتوبانم هست ولی متأسفانه باز مردم ما یا خود من دوستای من آشناهای من از اتوبان رد میشن. والا خودم چند بارم گفتم که مثلاً فلانی این کار و نکن صبر کن از پل بریم، گفته نه بابا، برو، تو بچه ننه ای».

بی‌سازمانی اجتماعی (آنومی)

یکی دیگر از دلایل اجتماعی رفتارهای مخاطره‌آمیز جوانان مورد مطالعه، احساس آنومی یا بی‌هنجاری از سوی آنان بود. در چنین شرایطی افراد در موقعیتی قرار می‌گیرند که به دلیل نبودن الگویی مشخص برای عبور از خیابان، نظم را رعایت نمی‌کنند. در این راستا یکی از مشارکت‌کنندگان معتقد بود که بی‌هنجاری و بی‌نظمی در جامعه ما خود به یک هنجار تبدیل شده و رفتار او نیز به اقتضای این بی‌هنجاری مرسوم شکل گرفته است:

«تو تصادف خودم اگه بخوایم بگیریم ایمنی، به عنوان ایمنی صد درصد در نظر بگیریم باید



شکل ۱- طبقات اصلی و زیرطبقات

جدول ۱- ویژگی‌های مشارکت‌کنندگان

| متغیر | تعداد (درصد) |
|--------------------------------------|---------------------|
| وضعیت تأهل | مجرد ۱۱(۹۱/۶۷) |
| | متأهل ۱(۸/۳۳) |
| تحصیلات | زیردیپلم ۱(۸/۳۳) |
| | دیپلم ۴(۳۳/۳۳) |
| | دانشگاهی ۷(۵۸/۳۴) |
| اشتغال | دانشجو ۳(۲۵/۰) |
| | کارمند ۱(۸/۳۳) |
| | سرباز ۱(۸/۳۳) |
| | شغل آزاد ۷(۵۸/۳۴) |
| نوع وسیله نقلیه | سواری ۷(۵۸/۳۳) |
| | موتورسیکلت ۴(۳۳/۳۳) |
| | اتوبوس ۱(۸/۳۴) |
| ناتوانی یا عارضه دایمی ناشی از تصادف | بله ۲(۱۶/۶۶) |
| | خیر ۱۰(۸۳/۳۴) |

بحث و نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر بیانگر تأثیر هم‌رنگی و انطباق رفتار با دیگران که سبب هم‌نواپی فرد با اجتماع و محیط پیرامون وی می‌شود، در بروز رفتارهای پرخطر ترافیکی است. بنابر نتایج مطالعه حاضر، یکی از مهم‌ترین دلایل اجتماعی شکل‌گیری و تداوم رفتارهای مخاطره‌آمیز جوانان دارای تجربه تصادف در عبور از خیابان، تمایل آنان به هم‌نواپی با اکثریت بود که محققان از آن تحت عنوان «هم‌رنگی با دیگران» یاد می‌کنند. افراد به دلیل هم‌مشکلی و همسانی با جمع، به تبعیت و پیروی از رفتار دیگران می‌پردازند. در واقع آنچه مقیاس و قاعده رفتار در جمع را تعیین می‌کند، میانگین رفتار اکثریت افراد است؛ چراکه هم‌رنگی و هم‌مشکلی نوعی تأیید و اطمینان‌خاطر را در پی دارد (۱۸). روان‌شناسان اجتماعی نیز معتقدند وضع شخص به محض عضویت در گروه تغییر می‌یابد، به طوری که رفتارهای جمعی معلول

علتی درونی، یعنی سرایت روانی است. در نظریه سرایت روانی، هیجان‌ها و عقاید انتقال می‌یابند و بر اثر این انتقال تکثیر و تقویت می‌شوند (۱۹). این موضوع بیانگر القاپذیری فرد از الگوهای رفتاری جمعی است که برخی از دانشمندان نظیر Nietzsche و Truter از آن تحت عنوان رفتار گله‌ای یاد می‌کنند (۱۸). همچنین از آن‌جایی که فرد در اجتماع و در میان دیگران زندگی می‌کند، ناگزیر رفتار و کردار خود را با سایر افراد و بنا به توجه و خواسته‌های اجتماعی هم‌آهنگ می‌سازد. این هماهنگی گاهی اوقات جنبه تحت فشار قرار گرفتن داشته و از سوی دوستان و همسالان یا سایر افراد حاضر در جمع بر فرد تحمیل می‌گردد. تأثیر همسالان در مطالعات گوناگون نیز مورد تأکید قرار گرفته است و از آن تحت عنوان «اجتماعی کردن همسالان» یاد می‌شود. فرایند اجتماعی کردن همسالان به این معناست که فرد ارزش‌ها و رفتارهای مورد پسند و

خوشایند اعضای گروه را انجام می‌دهد تا مورد پذیرش آنان قرار گیرد (۲۰). نقش انکارناپذیر دوستان و همسالان به عنوان یک واحد کلیدی اجتماعی به ویژه در سنین جوانی، در مطالعه حاضر از جایگاه فوق‌العاده‌ای برخوردار بود. براساس بیانات مشارکت‌کنندگان، دوستان و همسالان آنان تأثیر به‌سزایی در عبور از خیابان در شرایط بالقوه خطرناک داشتند، به طوری که فرد به خاطر کسب پاداش (رابطه رضایتبخش با دوستان) یا پرهیز از تنبیه (طرد از سوی اعضای گروه) به اتخاذ رفتار پرخطر می‌پرداخت. در مطالعه‌ای در چین که در مورد قصد عابران پیاده برای عبور از خیابان در موقعیت‌های خطرناک انجام یافته، نیز تأثیر دوستان و فشار همسالان شناسایی شده است (۲۱).

یکی دیگر از دلایل ذکر شده از سوی مشارکت‌کنندگان که آنان را به سوی هم‌رنگی و پیروی از دیگران سوق می‌دهد، فضای عمومی جامعه و رفتارهای جمعی است. جوانان معتقد بودند عدم رعایت قوانین و مقررات و قوانین ترافیکی در شرایط کنونی جامعه امری معمول و رایج است؛ لذا علی‌رغم میل باطنی خود به پیروی از رفتار سایر شهروندان می‌پرداختند. در پژوهش‌های قبلی نیز مشخص شده است که مشاهده نابه‌نجاری و عدم اطاعت از قوانین و مقررات ترافیکی از سوی دیگران، نگرش و تصمیم‌گیری عابران پیاده برای عبور از خیابان در موقعیت‌های خطرناک را تحت تأثیر قرار می‌دهد (۴). در مطالعه سلطانی و مزینی در زمینه بررسی عوامل اثرگذار بر تمایل

شهروندان به استفاده از پل‌های عابر پیاده، مشاهده شد که تراکم جمعیتی که از زیر پل عبور می‌کنند بر تصمیم افراد اثرگذار است، به این ترتیب که اگر افراد زیادی از زیر پل عبور کنند، احتمال این‌که افراد ترغیب شوند تا از زیر پل عبور کنند بیش‌تر می‌شود (۷).

موضوع مهم دیگری که از دید مشارکت‌کنندگان نقش مهمی در بروز رفتارهای مخاطره‌آمیز در عبور از خیابان ایفا می‌کند، فضای نامناسب فرهنگی محله و منطقه شهری است. براساس بیانات مشارکت‌کنندگان، نقض قوانین در هنگام عبور از خیابان در برخی از مناطق شهر، ناشی از رایج بودن رفتار در مناطق یاد شده می‌باشد؛ چرا که محله نقش بسیار مهمی در اجتماعی شدن افراد و تطبیق رفتار آن‌ها با هنجارهای ارزیابی شده، دارد (۱۸). براساس مطالعات جامعه‌شناسان، رفتار و عملکرد افراد در نقاط مختلف یکسان نیست و این اختلاف حتی در محله‌های مختلف یک شهر نیز به چشم می‌خورد. بنابراین، آن‌چه در جنوب شهر تهران می‌گذرد با آن‌چه در شمال شهر رخ می‌دهد، اختلاف کلی دارد (۲۲). Rifaat و همکاران در مطالعه خود به وجود ارتباط بین تردد غیرقانونی عابران پیاده با سکونت در مناطق فقیر نشین پی بردند (۲۳).

در تأیید این یافته می‌توان به نظریات جامعه‌شناسان رفتاری نیز اشاره کرد. رفتارگرایان اجتماعی معتقدند، رفتار افراد نوعی تغییر یا پیامد در آن محیط ایجاد می‌کند و محیط متأثر از این رفتار به نوبه خود به شیوه‌های گوناگون بر رفتار بعدی تأثیر می‌گذارد؛ یعنی کنشگر رفتاری را در محیط منتشر می‌کند که آن

را از محیط پیرامون خود گرفته باشد (۲۴). بسیاری از نظریه‌پردازان حقوق جزا نیز، جرم را زاینده اجتماع، محیط فکری، فرهنگی و فضای زیستی شخص می‌دانند و زمینه شکل‌گیری این پدیده را محیط و فضای اجتماعی وی می‌دانند. شرایط نابه‌سامان اجتماعی موجب انحراف افراد می‌شود؛ لذا درک هر رفتار باید بر پایه تجزیه و تحلیل جامع محیط اجتماعی یا محیط فرهنگی پیرامون آن رفتار باشد؛ یعنی موقعیت اجتماعی یا زمینه فرهنگی که در آن یک رفتار رخ می‌دهد (۲۵).

همچنین برخی از مشارکت‌کنندگان از مسخره شدن توسط دوستان یا نگاه سنگین و تمسخرآمیز سایر عابران هنگام ایستادن پشت چراغ قرمز و رعایت مقررات ترافیکی سخن گفته‌اند. لذا هم‌رنگی با دیگران می‌تواند نتیجه ترس از تمسخر و پوزخند سایرین نیز باشد. این یافته مصداقی است از ضرب‌المثل «خواهی نشوی رسوا هم‌رنگ جماعت شو».

برای انسان‌ها بسیار مهم است که دیگران درباره آن‌ها چه فکر می‌کنند و این دیگران به دو دسته تقسیم می‌شوند: «دیگران مهم» یعنی افراد مهمی که نظرات و ارزیابی آن‌ها از ما، برایمان مهم می‌باشد و دیگری، «بقیه مردم» که درباره ما چگونه می‌اندیشند (۲۶). عدم پیروی از رفتار جمع، گونه‌ای مجازات از سوی دیگران در پی دارد که البته این مجازات رسمی مثلاً به‌صورت جریمه مادی یا تنبیه بدنی نیست، بلکه گاهی یک پوزخند یا نگاه سنگین از جانب دیگران نیز مجازات تلقی می‌شود (۱۸).

احساس آنومی یا بی‌هنجاری از سوی جوانان یکی دیگر از دلایل اجتماعی رفتارهای

مخاطره‌آمیز ترافیکی در مطالعه حاضر بود. جوانان در مطالعه حاضر، نوعی بی‌نظمی و هرج و مرج را در شرایط اجتماعی حاکم بر جامعه احساس می‌کردند و بر مبنای این احساس، هنجارهای ترافیکی را نادیده می‌انگاشتند. همسو با یافته یاد شده، در مطالعه عباس‌زاده و همکاران که در زمینه رعایت قوانین و مقررات ترافیکی در میان رانندگان انجام یافته، بین آشفتگی اجتماعی یا احساس آنومی از سوی شهروندان و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی ارتباط مشاهده شده است (۲۷). در واقع بی‌سازمانی اجتماعی یا احساس آنومی از سوی افراد سبب می‌شود آنان در وضعیت موجود خود را مقید به رعایت مقررات ندانند (۲۸). در فضای بی‌هنجاری اجتماعی کنشگران یا الگوی رفتاری خاصی را در ذهن ندارند و یا تحت تأثیر این شرایط خود را ملزم به رعایت آن نمی‌دانند.

از جمله محدودیت‌هایی که پژوهش حاضر با آن مواجه بوده است، جلب اعتماد و مشارکت افراد برای شرکت در تحقیق و انجام مصاحبه بود. در تماس‌های محقق جهت دعوت به شرکت در مصاحبه بیشتر مشارکت‌کنندگان با این تصور که پلیس یا نماینده بیمه به دلایلی نظیر پرس و جو در مورد سانحه تصادف یا اخذ جریمه تماس گرفته است، تمایلی به پاسخ‌گویی و همکاری نداشتند؛ لذا محقق تلاش نمود با معرفی خود و بیان اهداف پژوهش ارتباط مناسبی با جوانان برقرار نموده و اعتماد آنان را برای مصاحبه جلب نماید. از سوی دیگر عدم تمایل برخی از مشارکت‌کنندگان به شرکت در مصاحبه

عبور و مرور می‌تواند در اطاعت‌پذیری بیش‌تر از قوانین و مقررات ترافیکی نقش داشته باشد. همچنین سازمان‌دهی رسانه‌ها به عنوان عناصر فرهنگ‌ساز و هنجارآور در زمینه آموزش‌های گسترده رفتارهای شهروندی و شهروندگرایی نیز راهگشا خواهد بود.

تشکر و قدردانی

این مطالعه بخشی از پایان‌نامه دکترای تخصصی است که با حمایت مالی دانشگاه علوم پزشکی تهران انجام شده است. تمامی نویسندگان این مقاله از همکاری صادقانه مشارکت‌کنندگان جوان پژوهش تشکر و قدردانی می‌نمایند.

حضور یکی دیگر از محدودیت‌های مطالعه کیفی حاضر محسوب می‌شود که در این گونه موارد محقق به مصاحبه تلفنی با این افراد پرداخت.

براساس نتایج مطالعه حاضر رفتارهای مخاطره‌آمیز ترافیکی جوانان در عبور از خیابان ریشه در هم‌رنگی با جمع در سطح گروه همسالان و یا رفتار اکثریت و همچنین بی‌سازمانی اجتماعی دارد به طوری که انجام رفتارهای مخاطره‌آمیز برای آنان امری عادی و اجتناب‌ناپذیر شده و با سبک زندگی آن‌ها در آمیخته است. بر این اساس به نظر می‌رسد به‌کارگیری بسیج همگانی به منظور آگاه‌سازی و اصلاح الگوی رفتارهای جمعی مرتبط با

منابع

- 1 - Hamed MM. Analysis of pedestrians' behavior at pedestrian crossings. *Safety Science*. 2001 Jun; 38(1): 63-82.
- 2 - Moradi A, Soori H, Kavousi A, Eshghabadi F, Zainni S. [The spatial distribution of high and low risk points leading to pedestrians-related injury in the central area of Tehran]. *Payesh*. 2017; 16(1): 27-37. (Persian)
- 3 - Pakgozar A, Khalili M. [Using M-logistic regression to evaluate the effect of clothing color on pedestrian injury accidents]. *Journal of Safety Promotion and Injury Prevention*. 2013; 1(1): 12-18. (Persian)
- 4 - Zhou R, Horrey WJ, Yu R. The effect of conformity tendency on pedestrians' road-crossing intentions in China: an application of the theory of planned behavior. *Accid Anal Prev*. 2009 May; 41(3): 491-7.
- 5 - Nikomaram H, Vazifedoost H, Khani S. [Assessment and analysis of the effectiveness of intra-city pedestrian passing bridges (case study: tehran)]. *Hoviatshahr*. 2008; 2(2): 3-12. (Persian)
- 6 - Rahimi AM, Kazemi M, Movaghari H. [An accident prediction model for fatalities in rural areas]. *Traffic Management Studies*. 2012; 6(23): 29-46. (Persian)
- 7 - Soltani A, Mozaiyani S. [Investigation of factors affecting willingness to utilize pedestrian bridge]. *Journal of Geography and Planning*. 2010; 15(32): 95-124. (Persian)
- 8 - Holder Y, Peden M, Krug EG, Lund J, Gururaj G, Kobusingye O. *Injury surveillance guidelines*. Geneva: World Health organization; 2001. P. 4-11.
- 9 - Factor R, Mahalel D, Yair G. The social accident: a theoretical model and a research agenda for studying the influence of social and cultural characteristics on motor vehicle accidents. *Accid Anal Prev*. 2007 Sep; 39(5): 914-21.

- 10 - Ibrahim JM, Day H, Hirshon JM, El-Setouhy M. Road risk-perception and pedestrian injuries among students at Ain Shams University, Cairo, Egypt. *J Inj Violence Res.* 2012 Jul; 4(2): 65-72.
- 11 - Salmani M, Ramezanzadeh Lasbouei M, Drikvand M, Sabeti F. [The survey of more important factors effecting on road accidents and presenting some ways to increase them, case study: rural area of khor & beyabanak]. *Human Geography Research Quarterly.* 2008; 41(65): 87-104. (Persian)
- 12 - Bernhoft IM, Carstensen G. Preferences and behaviour of pedestrians and cyclists by age and gender. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour.* 2008 Mar; 11(2): 83-95.
- 13 - Saffarzadeh M, Hasanpour Sh, Abdi A. [Analysis of pedestrian accidents in Iran]. *Road Journal.* 2011; (69): 233-48. (Persian)
- 14 - Trifiletti LB, Gielen AC, Sleet DA, Hopkins K. Behavioral and social sciences theories and models: are they used in unintentional injury prevention research?. *Health Educ Res.* 2005 Jun; 20(3): 298-307.
- 15 - Zamani Alavijeh F, Niknami Sh, Mohamadi E, Montazeri A, Ahmadi F, Ghofranipour F, et al. [High risk behaviors among Iranian motorcyclists: a qualitative study]. *Payesh.* 2010; 9(3): 269-78. (Persian)
- 16 - Heydari ST, Hoseinzadeh A, Ghaffarpassand F, Hedjazi A, Zarenezhad M, Moafian G, et al. Epidemiological characteristics of fatal traffic accidents in Fars province, Iran: a community-based survey. *Public Health.* 2013 Aug; 127(8): 704-9.
- 17 - Speziale HS, Streubert HJ, Carpenter DR. *Qualitative research in nursing: advancing the humanistic imperative.* 5th ed. Philadelphia: Lippincott Williams & Wilkins; 2011.
- 18 - Rafipoor F. [The anatomy of society: an introduction to applied sociology]. 6th ed. Tehran: The Company of Sahami Enteshar Publications; 2010. (Persian)
- 19 - Shekarkan H. [Translation of Social psychology]. Aronson E (Author). 5th ed. Tehran: Roshd Publications; 2008. (Persian)
- 20 - Ryan AM. Peer groups as a context for the socialization of adolescents' motivation, engagement, and achievement in school. *Educational Psychologist.* 2000; 35(2): 101-111.
- 21 - Zhou R, Horrey WJ. Predicting adolescent pedestrians' behavioral intentions to follow the masses in risky crossing situations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour.* 2010 May; 13(3): 153-63.
- 22 - Keshavarz H, Nekouifard O. [The effects of urban spaces on environmental and behavioral abnormalities of citizens in Tehran-district 12]. *Journal of Health System Research.* 2011; 7(5): 564-570. (Persian)
- 23 - Rifaat SM, Tay R, de Barros A. Effect of street pattern on the severity of crashes involving vulnerable road users. *Accid Anal Prev.* 2011 Jan; 43(1): 276-83.
- 24 - Salasi M. [Translation of Contemporary sociological theory]. Ritzer G (Author). 8th ed. Tehran: Elmi Publications; 2004. P. 407-8. (Persian)
- 25 - Dekay WT, Buss DM. Human nature, individual differences, and the importance of context: perspectives from evolutionary psychology. *Journal of Current Directions in Psychological Science.* 1992 Dec; 1(6): 184-9.
- 26 - Glanz K, Rimer BK, Viswanath K. *Health behavior and health education: theory, research, and practice.* 4th ed. San Francisco: Jossey-Bass; 2008.
- 27 - Abbaszade M, Abedini E, Hasani MR, Mobarak Bakhshayesh M. [Social anomie and observance of traffic rules (Case study: Tabriz drivers)]. *Security and Social Order Strategic Studies Journal.* 2013; 1(4): 19-38. (Persian)
- 28 - Bjerregaard B, Cochran J. A cross-national test of institutional anomie theory: do the strength of other social institutions mediate or moderate the effects of the economy on the rate of crime?. *Western Criminology Review.* 2008; 9(1): 31-48.

Social reasons for young pedestrian's risky road crossing behaviors: A qualitative study

Mina Hashemiparast* (Ph.D) - Ali Montazeri** (Ph.D) - Gholamreza Garmaroudi*** (Ph.D) - Saharnaz Nedjat**** (Ph.D) - Roya Sadeghi**** (Ph.D) - Reza Negarandeh***** (Ph.D).

Abstract

Article type:
Original Article

Received: Jan. 2017
Accepted: Mar. 2017
e-Published: 8 May 2017

Corresponding author:
Reza Negarandeh
e-mail:
megarandeh@tums.ac.ir

Background & Aim: Pedestrians are the most vulnerable road users. In many cases, pedestrian-vehicle crashes are often the result of their risky road crossing behaviors. So, this qualitative study aimed to explore the reasons for risky road crossing behaviors among young people.

Methods & Materials: The current study was designed as a qualitative content analysis. Twelve males and females who had a car-accident were purposefully selected with maximum variation sampling. Data were collected and analyzed by semi-structured individual interviews.

Results: Conformity with the masses including “conformity with peers and conformity with the public space of society”, and anomie emerged as the most important social reasons for young pedestrian's risky road crossing behaviors.

Conclusion: According to the results of this study, young pedestrian's risky road crossing behaviors are affected by conformity with the masses and peers and as well as anomie so that risky behaviors have been commonplace and inevitable and a part of their lifestyle.

Key words: pedestrian, risky road-crossing behaviors, young people, qualitative study

Please cite this article as:

- Hashemiparast M, Montazeri A, Garmaroudi Gh, Nedjat S, Sadeghi R, Negarandeh R. [Social reasons for young pedestrian's risky road crossing behaviors: A qualitative study]. *Hayat, Journal of School of Nursing and Midwifery, Tehran University of Medical Sciences.* 2017; 23(1): 74-85. (Persian)

* Assistant Professor, Dept. of Public Health, Maragheh University of Medical Sciences, Maragheh, Iran

** Professor, Health Metrics Research Center, Institute for Health Sciences Research, ACECR, Tehran, Iran

*** Associate Professor, Dept. of Health Education and Promotion, School of Public Health, Tehran University of Medical Sciences, Tehran, Iran

**** Professor, Dept. of Epidemiology and Biostatistics, School of Public Health, Tehran University of Medical Sciences, Tehran, Iran

***** Professor, Dept. of Community Health Nursing, School of Nursing and Midwifery, Tehran University of Medical Sciences, Tehran, Iran; Nursing and Midwifery Care Research Center, Tehran University of Medical Sciences, Tehran, Iran