

بررسی ارتباط بین شخصیت، نگرش به ایمنی و رفتار های مخاطره آمیز در شاغلین موتورسیکلت در شهر تهران

فاطمه ملک پور^۱ - یوسف محمدیان^{۲*} - علیرضا ملک پور^۳ - سجاد سلیمی^۴ - علیرضا سرکاری^۴

mohammadian_y@razi.tums.ac.ir

چکیده

مقدمه: هر سال در کشور ایران، هزاران نفر در اثر تصادفات رانندگی جان خود را از دست می دهند و در بین حوادث رانندگی، تصادفات رانندگان موتور سوار مرگ آور است. نگرش به ایمنی، پیش بینی کننده رفتار مخاطره آمیز فرد است. هدف از این مطالعه بررسی ارتباط بین شخصیت، نگرش به ایمنی و رفتارهای مخاطره آمیز در رانندگان می باشد.

روش کار: در این مطالعه از بین رانندگان شاغل موتور سیکلت سوار در شهر تهران، ۲۵۴ نفر به طور تصادفی انتخاب شدند و پرسش نامه های شخصیت، نگرش به ایمنی و رفتار های مخاطره آمیز توسط این افراد پر شد و توسط نرم افزار SPSS۱۶ آنالیز گردید.

یافته ها: بین حیطه های مختلف شخصیت (نگرانی، عصبانیت، حالت احساس و هیجان، نوع دوستی، بیهنجاری) و نگرش به ایمنی (جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین، رانندگی با سرعت، رانندگی با هیجان) از لحاظ آماری ارتباط معنی داری یافت شد ($P=0/001$).

نتیجه گیری: نگرش به ایمنی پیش بینی کننده رفتار های مخاطره آمیز فرد است و شخصیت نیز به طور غیر مستقیم بر رفتارهای مخاطره آمیز از طریق تاثیر بر نگرش به ایمنی موثر می باشد.

کلمات کلیدی: نگرش به ایمنی، شاغلین موتور سوار، شخصیت، رفتارهای مخاطره آمیز

۱ - کارشناس ارشد مدیریت آموزشی، دانشگاه الزهرا تهران
۲ - کارشناس ارشد مهندسی بهداشت حرفه ای، عضو هیات علمی دانشگاه علوم پزشکی ارومیه، گروه بهداشت حرفه ای دانشکده بهداشت
۳ - کارشناس ارشد مدیریت آموزشی، دانشگاه آزاد تبریز
۴ - کارشناس مهندسی بهداشت حرفه ای، دانشگاه علوم پزشکی تهران

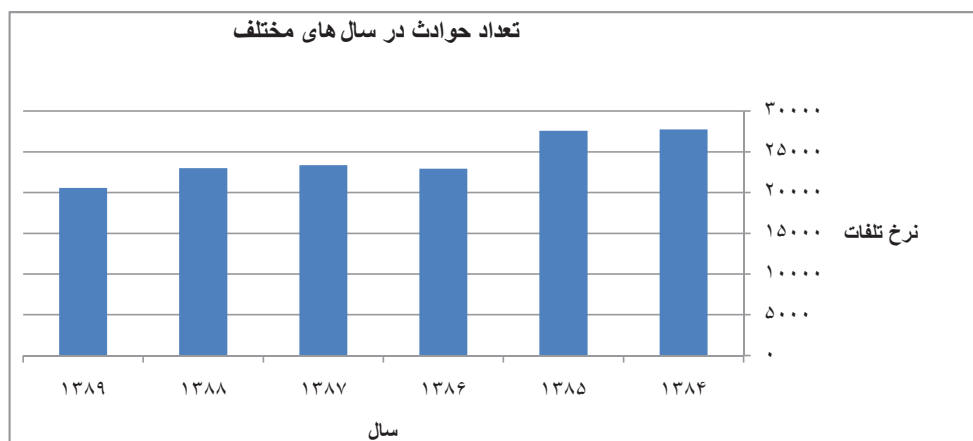
مقدمه

امروزه یکی از مولفه های اساسی در تقویت توسعه پایدار مساله ای ارتقاء سلامت جامعه می باشد. چرا که محور توسعه پایدار انسان سالم است. از طرفی رانندگی انسان ها در جهان امروز با خطرات زیادی روبه رو می باشد. از جمله مهم ترین و قابل توجه ترین خطراتی که امروز زندگی افراد را در کشورهای مختلف جهان تهدید می کند، افزایش حوادث و آسیب های عمدی و غیر عمدی است که سالانه باعث مرگ بیش از ۶ میلیون نفر در جهان می شود (Akbari and Naghavi, 2002) دامنه این موضوع تا حدی بود که سازمان بهداشت جهانی (WHO) برای روز جهانی بهداشت در سال ۲۰۰۴ شعار «جاده های ایمن» را پیشنهاد کرد. در ۱۰ سال گذشته تعداد فوتی ها در کشور ایران بر اثر تصادفات رانندگی ۲۳۵ هزار و ۵۰ نفر گزارش شده است که این آمار در مقایسه با کشورهای پیشرفته بسیار بالا است (Legal Medicine Organization statistics., 2004)

افزایش روز افزون تلفات انسانی موتورسیکلت سواران در سال های اخیر معضل بزرگی را فراهم کرده است، به گونه ای که بر اساس آمار منتشره توسط سازمان پزشکی قانونی در سال ۱۳۸۳، ۲۳/۲۷٪ تلفات تصادفات جاده های مربوط به موتورسیکلت سواران بوده

است. شکل ۱، میزان تلفات تصادفات موتورسیکلت ها در کشور را از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۹ نشان می دهد (Legal Medicine Organization statistics., 2011).

مطالعات قبلی نشان داده است که اکثر تصادفات موتورسیکلت مربوط به مردان جوانی است که تمایل به برگزیدن نگرش های نایمن و رفتار های پرمخاطره نسبت به رانندگان پیر دارند می باشد و همچنین مطالعات قبلی حاکی از آن است که رفتارهای مخاطره آمیز افراد جوان از قبیل رانندگی با سرعت غیر مجاز عامل اصلی تصادفات می باشد (Machin and Sankey, 2008), (McKenna), (Ulleberg, and Rundmo, 2003). شغل موتور سیکلت سواری یکی از شغل های با ریسک بالا می باشد. علیرغم این که ریسک درگیر شدن رانندگان موتورسیکلت ها در حوادث رانندگی مشابه دیگر رانندگان است، ریسک موتورسیکلت سوارها برای جراحات شدید خیلی بیشتر است (Aare, von Holst, 2003; Zambon and Has-selberg, 2006). مهم ترین دلایل بروز رفتارهای نایمن می تواند موارد زیر باشد: افراد با نحوه اجرای روش های ایمن آشنا نیستند (مهارت)، ضرورت انجام عمل ایمن احساس نمی شود (نگرش)، افراد فکر می کنند که انجام



شکل ۱: نرخ تلفات در حوادث رانندگی از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۹

اعمال نایمن آسیبی به آنها وارد نمی سازد (باور)، به دلیل استرس های موجود موضوع ایمنی فراموش می شود (هیجانی)، از نظر ویژگی تلاش زمان کمتری به خود اختصاص می دهد (شخصیتی). (Zambon and Has-selberg, 2006). مطالعاتی که در مورد حوادث انجام می شود در سه فاز است: ۱- فاز قبل از حادثه (Pre-crash phase) ۲- فاز حین حادثه (Crash phase) و ۳- فاز بعد از حادثه (Post-crash phase). مطالعات فاز بعد از حادثه گستره ی صدمات تحمیل شده در نتیجه ی تصادفات موتورسیکلت را با توجه به فراوانی، ماهیت و شدت پیامدها بررسی می کند. مطالعات فاز حین حادثه به بررسی نوع برخوردهای مرگبار و شرایط آنها می پردازد. مطالعات قبل از حادثه نیز ویژگی های موتورسیکلت ها را از قبیل نگرش ها (Attitudes)، رفتارها (Behaviors) و تجربیات رانندگی بررسی می کند (Ulleberg and Rundmo, 2003). از آنجایی که پیشگیری از حوادث اهمیت زیادی دارد و پیشگیری بر درمان مقدم است، مطالعات قبل از حادثه اهمیت زیادی داشته و در پیش گیری از حوادث مهم می باشد. تفاوت های فردی از قبیل درک ریسک، نگرش نسبت به ایمنی ترافیک و جنبه های شخصیتی رانندگان بر میزان رانندگی نایمن تاثیر دارند (West and Hall, 1977).

مطالعه حاضر با هدف بررسی ارتباط بین شخصیت و نگرش به ایمنی در رانندگی در بین رانندگان شاغل موتورسیکلت سوار می باشد.

روش کار

این مطالعه از نوع توصیفی - تحلیلی است. جمعیت مورد مطالعه این پژوهش رانندگان موتور سواری هستند که شغل شان رانندگی موتور در شهر تهران می باشد. برای جمع آوری نمونه در مرحله ی اول، اطلاعاتی در مورد مناطقی از تهران که شاغلین موتور سوار در آن منطقه

زیاد بودند به دست آمد و با توجه به این که تراکم شاغلین موتور سوار در قسمت های جنوبی شهر زیاد بود (به علت قرار داشتن بازار تهران در جنوب شهر و حمل بار توسط موتور سواران)، نمونه ها از جنوب شهر جمع آوری گردید. در این مطالعه به طور تصادفی ۲۵۰ نفر نمونه انتخاب و پرسشنامه ها توسط این افراد پر شد.

مشخصات ابزار جمع آوری اطلاعات و نحوه جمع آوری اطلاعات

از پرسشنامه ۵ گزینه ای لیکرت برای جمع آوری اطلاعات استفاده شد. این پرسشنامه بر اساس مطالعات قبلی طراحی و از ۴ بخش تشکیل شده است: اطلاعات دموگرافیک، شخصیت، نگرش به ایمنی در رانندگی و رفتارهای مخاطره آمیز در رانندگی. در پرسشنامه دموگرافیک سن، جنس، وضعیت تاهل، سابقه رانندگی، تحصیلات، داشتن حادثه رانندگی و داشتن گواهینامه آورده شده است. در پرسشنامه شخصیت، بعدهای نگرانی، عصبانیت، حالت احساس و هیجان، نوع دوستی، بیهنجاری، نگرش به ایمنی و بعدهای جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین، رانندگی با سرعت، رانندگی هیجانی و نیز رفتارهای مخاطره آمیز بعدهای ابراز وجود، رانندگی با سرعت زیاد و نقض قوانین آورده شده است. با توجه به این که اکثر شاغلین موتور سوار از لحاظ سطح تحصیلات پایین هستند، بنابراین برای جمع نمونه ها از دو نفر کارشناس بهداشت حرفه ای استفاده شد تا در هنگام پر کردن پرسشنامه راهنمایی های لازم در مورد سوالات پرسشنامه را به رانندگان موتور سوار ارائه دهند. به منظور تعیین روایی محتوایی و صوری پرسشنامه ها از متخصصین در زمینه ایمنی و بهداشت و علوم تربیتی و برای تعیین اعتبار پرسشنامه از روش آزمون آماری آلفای کرونباخ (جدول ۱) و برای آنالیز آماری نیز از نرم افزار SPSS ۱۶ و آزمون مجذور کای استفاده شد.

جدول ۱: تعداد موارد و آلفای کرونباخ مقوله های مختلف

مقوله	تعداد موارد	آلفای کرونباخ
شخصیت		
نگرانی	۵	۰/۷۹
عصبانیت	۵	۰/۸۰
حالت احساس و هیجان	۵	۰/۷۳
نوع دوستی	۷	۰/۷۷
ناهنجاری	۳	۰/۸۱
نگرش به ایمنی		
جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین	۷	۰/۷۸
رانندگی با سرعت	۵	۰/۷۵
رانندگی با هیجان	۳	۰/۸۰
رفتار های مخاطره آمیز		
ابراز وجود	۵	۰/۷۱
رانندگی با سرعت	۵	۰/۷۹
نقض قوانین	۴	۰/۸۱

یافته ها

مشخصات دموگرافیک و سوابق رانندگی شرکت کنندگان در مطالعه در جدول ۲ آورده شده است.

ارتباط بین شخصیت، نگرش به ایمنی و رفتارهای مخاطره آمیز

برای بررسی ارتباط بین متغیرها از آزمون آماری مجذور کای استفاده شد. نتایج آنالیز نشان داد که بین سن و نگرش به ایمنی (جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین، رانندگی با سرعت، رانندگی با هیجان) در هر سه حیطه از لحاظ آماری ارتباط معنی داری وجود دارد ($P < 0/05$). بین سن و رفتارهای مخاطره آمیز در هر سه حیطه (ابراز وجود، رانندگی با سرعت زیاد و نقض قوانین) نیز از لحاظ آماری ارتباط معنی داری یافت شد ($P < 0/05$). بین سابقه رانندگی و رفتارهای مخاطره آمیز از لحاظ آماری ارتباط معنی داری پیدا نشد ($P > 0/05$)

همچنین بین سابقه رانندگی و رفتارهای مخاطره آمیز نیز ارتباط معنی داری دیده نشد ($P > 0/05$) (جدول ۳).

بین میزان تحصیلات و نگرش به ایمنی از لحاظ آماری ارتباط معنی داری یافت شد ($P < 0/23$). همچنین بین میزان تحصیلات و رفتارهای مخاطره آمیز ارتباط معنی داری یافت شد ($P < 0/15$).

بین حیطه های مختلف شخصیت (نگرانی، عصبانیت، حالت احساس و هیجان، نوع دوستی و بیهنجاری) و نگرش به ایمنی (جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین، رانندگی با سرعت و رانندگی با هیجان) از لحاظ آماری ارتباط معنی داری یافت شد ($P = 0/001$). همچنین بین حیطه های مختلف شخصیت (نگرانی، عصبانیت، حالت احساس و هیجان، نوع دوستی و بیهنجاری) و نیز رفتارهای مخاطره آمیز (ابراز وجود، رانندگی با سرعت زیاد و نقض قوانین) از لحاظ آماری ارتباط معنی داری یافت شد ($P = 0/001$). بین حیطه های مختلف

جدول ۲: مشخصات دموگرافیک و سوابق رانندگی شرکت کنندگان

متغیر	طبقه بندی	تعداد	درصد
سن	۲۰ تا ۲۹	۱۱۴	۴۴
	۳۰ تا ۳۹	۸۹	۳۴/۴
	۴۰ تا ۴۹	۳۷	۱۴/۳
	>۴۹	۱۴	۵/۴
وضعیت تاهل	مجرد	۸۳	۳۲
	متاهل	۱۷۶	۶۸
سابقه رانندگی	۱ تا ۱۰	۲۰۸	۸۰/۳
	۱۱ تا ۲۰	۴۵	۱۷/۴
	۲۱ تا ۳۰	۴	۱/۵
	بیش تر از ۳۰	۱	۰/۴
تحصیلات	ابتدایی	۳۳	۱۲/۷
	راهنمایی	۵۴	۲۰/۸
	دبیرستان	۴۴	۱۷
	دیپلم به بالا	۱۲۸	۴۹/۴
تعداد ساعت رانندگی در روز	۱-۶	۶۸	۲۶/۳
	۷-۱۰	۱۱۲	۴۳/۲
	بیش تر از ۱۰	۷۹	۳۰/۵
تعداد روز رانندگی در هفته	۱-۳	۲۱	۸/۱
	۴-۶	۱۲۵	۴۸/۳
	بیش تر از ۶	۱۱۳	۴۳/۶
گواهی نامه	دارد	۲۲۶	۸۷/۳
	ندارد	۳۳	۱۲/۷
حادثه رانندگی	دارد	۱۳۳	۵۱/۴
	ندارد	۱۲۶	۴۸/۶

نیز به طور غیر مستقیم با تاثیر بر نگرش بر رفتار های مخاطره آمیز در حین رانندگی موثر است. تحقیقات نشان داده است که تقریباً ۹۰ درصد کل تصادفات، تا اندازه ای، در نتیجه ی شخصیت و رفتار های راننده است (Lewin, 1982).

ویژگی های شخصیت افراد ثابت است، بنابراین تغییر این ویژگی ها راه مداخله برای کاهش مشکلات رفتاری مرتبط با شخصیت نیست. اگر چه این امکان وجود دارد که رفتارهای هدف را با تغییر فاکتورهای واسطه ای که شخصیت را به رفتار هدف مرتبط می کند تغییر داد. تحقیقات نشان داد

نگرش به ایمنی (نگرانی، عصبانیت، حالت احساس وهیجان، نوع دوستی و بیهنجاری) و رفتار های مخاطره آمیز (ابراز وجود، رانندگی با سرعت زیاد و نقض قوانین) از لحاظ آماری ارتباط معنی داری یافت شد ($P=0/001$) (جدول ۳).

بحث

هدف این مطالعه بررسی تاثیر شخصیت بر نگرش به ایمنی و متعاقب آن تاثیر رفتار های مخاطره آمیز می باشد. نتایج مطالعه نشان داد که بین نگرش و رفتار های مخاطره آمیز ارتباط معنی داری وجود دارد و شخصیت

جدول ۳: نتایج بررسی ارتباط بین متغیرها با استفاده از آزمون آماری مجذور کای

متغیرها	مقدار P value
سابقه رانندگی - نگرش به ایمنی	P>0/05
سابقه رانندگی - رفتارهای مخاطره آمیز	P>0/05
سن - نگرش به ایمنی	P<0/05
سن - رفتارهای مخاطره آمیز	P<0/05
میزان تحصیلات - نگرش به ایمنی	P<0/23
میزان تحصیلات - رفتارهای مخاطره آمیز	P<0/15
شخصیت - نگرش به ایمنی	P=0/001
شخصیت - رفتارهای مخاطره آمیز	P=0/001
رفتارهای مخاطره آمیز - نگرش به ایمنی	P=0/001

مطالعه‌ای که آرتور و گرازیانو در خصوص میزان رعایت موارد ایمنی و ویژگی‌های شخصیتی در یک شرکت تولیدی انجام دادند، یک رابطه مثبت و معنی دار را گزارش کردند (Arthur, and Graziano, 1996).

شکرکن و همکارانش به بررسی متغیرهای شخصیتی، شناختی و سازمانی به عنوان پیش بین‌های حادثه دیدگی در کارکنان یک شرکت در اهواز پرداختند و دریافتند که از روی ویژگی‌های شخصیتی، شناختی و سازمانی و زیستی - جسمانی می‌توان احتمال حادثه دیدگی در کارکنان صف را پیش بینی کرد (Shekarkan *et al.*, 2007).

این مطالعه بیش‌تر ویژگی‌های شخصیتی افراد را آمیزه‌ای از تجارب دوران کودکی و خزانه ژنتیکی تعیین می‌کند که تغییر آن‌ها بسیار دشوار می‌باشد. به همین دلیل توصیه می‌شود که به‌جای تلاش جهت تغییر شخصیت، متخصصین ایمنی تلاش‌های خود را بر روی ارتباط بین ویژگی‌های

که ویژگی‌های شخصیتی بر پیامدهای رانندگی به طور غیر مستقیم از طریق نگرش تاثیر می‌گذارد (Murray A., 1998; Riala, and Isohanni, 2003). نتایج این تحقیقات حاکی از آن بود که مداخلات برای پیش‌گیری و کاهش رانندگی مخاطره آمیز و پیامدهای منفی مرتبط با آن ممکن است با تغییر نگرش‌ها و تغییر پاسخ‌های فردی به ویژگی‌های شخصی موثر باشد. نتایج مطالعه حاضر نتایج مطالعات قبلی را تایید می‌کند که ویژگی‌های شخصیتی بر رفتارهای فرد به طور غیر مستقیم تاثیر می‌گذارد و ویژگی‌های شخصیتی پیش‌بینی کننده‌ی رفتارهای مخاطره آمیز می‌باشد.

از نقطه نظر ایمنی، خصوصیات شخصیتی الگوهای ویژه‌ای محسوب می‌شوند که بسیار با ثبات و دیرپا بوده که همبستگی برخی از آن‌ها با افزایش حوادث ناشی از کار مورد تاکید قرار گرفته است. نتایج مطالعه حاضر نشان می‌دهد که بین شخصیت و نگرش به ایمنی ارتباط معنی داری وجود دارد (جدول ۳). در

نتیجه گیری

اصلاح رفتارهای نایمن افراد، غالباً بر اساس این باور است که نگرش‌های افراد تعیین کننده رفتار آنهاست. بنابراین اغلب راه‌حل‌ها متکی به تبلیغات و آموزش‌های ایمنی افراد است تا تغییراتی در نگرشها و در نتیجه رفتارهای آنها حاصل گردد. بدیهی است که آموزش، برای تغییر در رفتار به سمت رعایت اصول و مقررات ایمنی و پیشگیری از بروز حوادث، نقش مهمی را دارد و اجرای کارهای ایمن و حفظ سلامت، ذاتی نمی باشد. بدین جهت آشنائی با اصول آموزشی و کسب تجارب، ضروری است. مدیران و مسوولین راهنمایی و رانندگی هوشمند دریافته اند که برای رسیدن به اهداف ایمنی و حفظ سلامت لازم است که با ارایه برنامه‌های آموزشی، همواره برای تشریک مساعی تمامی رانندگان تلاش نماید.

منابع

1. Aare, M.; von Holst, H., (2003.). Injuries from motorcycle and moped crashes in Sweden from 1987-1999. *Injury Control and Safety Promotion.*, 10(3), 131-138.
2. Akbari, A.; Naghavi M., (2002). Epidemiology of injuries resulting from extrinsic causes (accidents) in slamic republic of Iran. Tehran: Fekrat Cultural Publishing Institute.(in Persian)
3. Arthur W., & Graziano, W. G. (1996). The five-factor model ,conscientiousness, and driving. *Accident involvement. Journal of Personality*, 64, 593-618.
4. Hashemvand Y., and et al(2006). Assessment

شخصیتی و رفتارهای ایمنی متمرکز سازند که این امر با اندازه گیری ویژگی‌های شخصیتی خاص در میان متقاضیان کار و استفاده از اطلاعات حاصله در انتخاب و گزینش آنها و هم‌چنین در تصمیم گیری‌های آموزشی عملی می‌شود.

نتایج مطالعه حاضر نشان داد که بین نگرش به ایمنی و سن و نیز تحصیلات و نگرش به ایمنی از لحاظ آماری ارتباط معنی داری یافت شد (جدول ۳). در مطالعه‌ای که هاشم‌وند 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 موجود نیست (Hashemvand *et al.*, 2006) هم‌چنین در مطالعه‌ای 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 (Zaroshani *et al.*, 2008).

عموماً سطح کنترل انگیزه در میان بزرگسالان بیشتر از جوانان و در جوانان بیش‌تر از کودکان است. این تفاوت‌ها در سنین مختلف فرد نیز نسبتاً با ثبات بوده و به‌عبارت بهتر هر چند که سطح کنترل انگیزه فرد با افزایش سن زیاد می شود ولی اختلاف اولیه تقریباً به همان نسبت باقی می‌ماند. افرادی که از کنترل انگیزه پایین‌تری برخوردارند، احتمال تصادفات در میان‌شان نیز بیش‌تر خواهد بود. نتایج مطالعه ما هم این موضوع را تایید می کند که بین سن و رفتارهای مخاطره آمیز ارتباط معناداری وجود دارد و افزایش سن باعث افزایش سطح کنترل انگیزه‌ی فرد و کاهش رفتارهای مخاطره آمیز می‌شود.

- Driving: A 31-Year Follow-Up of the Northern Finland 1966 Birth Cohort. *Alcohol.*, 38(38),219–223.
12. Shekarkan . H, and et al (2007) Assessment of personality variables, cognitive , organizational , environmental and physical in company's employees in Ahvaz. *Journal of Educational Sciences and psychology martyr Chamran University of Ahvaz*, third, fourth year, the numbers 1 and 2, pp. 83-112(in persian).
 13. Vassallo, S.; Smart, D., (2007). Risky driving among young Australian drivers: trends, precursors and correlates. *Accident Analysis and Prevention.*, 39(3), 444–458.
 14. Ulleberg, P.; Rundmo, T., (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behavior among young drivers. *Safety Science.*, 41(3), 427- 440.
 15. West, R.; Hall, J., (1977) The role of personality and attitudes in traffic accident risk. *Applied Psychology: International Reviews.*, 46(3), 253–264.
 16. Zambon, F.; Hasselberg, M., (2006). Factors affecting the severity of injuries among young motorcyclists—a Swedish nationwide cohort study. *Traffic Injury Prevention.*, 7(2),143–149
 17. Zaroshani V., an et al (2008). Assessment safety attitudes of operating room staff working in educational hospitals of Qazvin University of Medical Sciences, Tehran, Safe Community Conference, Tehran Municipality (in persian).
 - relationship between attitude to safety with demographic factors and safe behavior of Saipa company employees. The first international conference on the status of safety, health and environmental organizations(in Persian).
 5. Legal Medicine Organization statistics, motorcyclists died in 27 provinces in the first half 83, Department of Statistics coroner, the coroner's report in 2004(in Persian).
 6. Legal Medicine Organization statistics, motorcyclists died in 30 provinces in the first half 90, Department of Statistics coroner, the coroner's report in 2011(in Persian).
 7. Lewin I., (1982). A Cognitive Model for Correcting Driving Mistakes. *Bull Br Psychol Soc* 35(3) 76–76.
 8. Machin, M.A.; Sankey, K.S., (2008). Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behavior. *Accident Analysis and Prevention.*, 40(2), 541–547.
 9. McKenna, F.P.; Horswill, M.S., (2006). Risk taking from participants' perspective: the case of driving and accident risk. *Health Psychology.*, 25(2), 163–170.
 10. Murray A., (1998). The Home and School Background of Young Drivers Involved in Traffic Accidents. *Accid Anal Prev.*, 30(2),169–182.
 11. Riala, K.; Isohanni, I., (2003). Low Educational Performance is Associated with Drunk