

سبک زندگی فرهنگی رانندگان ابزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آن‌ها (مطالعه موردی: رانندگان درون شهری تبریز)

دکتر محمدباقر علیزاده اقدم^۱

ذاکر صالحی^۲

از صفحه ۲۱ تا ۴۰

تاریخ دریافت: ۹۰/۳/۲۴ تاریخ پذیرش: ۹۰/۴/۹

چکیده

امروزه شهرها مهم‌ترین خاستگاه زیستی انسان‌ها هستند و با پدیده‌هایی مدرن نظیر آلودگی هوا، ترافیک، رانندگی پرخطر و تصادف مواجه‌اند که ناشی از ورود به دنیای مدرن است. رانندگی کردن و خطر تصادف احتمالی آن را باید در بافت زندگی افراد جست و جو کرد. رفتارهایی که فرد در زمینه‌ی رانندگی نظیر ویراژ دادن، سبقت گرفتن، عبور از چراغ قرمز، نبستن کمربند ایمنی و ... انجام می‌دهد، برخاسته از موقعیت‌های ساختاری و انتخاب‌های فردی می‌باشد. هدف اصلی این پژوهش بررسی و شناخت سبک زندگی فرهنگی رانندگان در رفتار ترافیکی رانندگان درون شهری تبریز است. روش تحقیق در این مطالعه، توصیفی از نوع پیمایشی است و جامعه آماری این پژوهش را کلیه رانندگان درون شهری تبریز تشکیل می‌دهند که به روش نمونه‌گیری طبقه‌ای تصادفی مورد مطالعه قرار گرفته‌اند. ابزار گردآوری این پرسش‌نامه می‌باشد. نتایج نشان می‌دهد که بین سرمایه فرهنگی و اشتباه‌های بی‌توجهی، اشتباه‌های خطرناک، تخلفات خطرناک و سبک زندگی و رفتارهای ترافیکی، رابطه‌ی معناداری وجود دارد و از بین ویژگی‌های فردی، جنسیت، سطح تحصیلات و نوع خودروی رانندگان نیز بر رفتارهای ترافیکی تأثیرگذار است.

کلیدواژه‌ها

سبک زندگی / رفتارهای ترافیکی / اشتباه‌های بی‌توجهی / اشتباه‌های خطرناک / تخلفات خطرناک / سرمایه فرهنگی

۱. دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه تبریز aghdam1351@yahoo.com

۲. دبیر دبیرستان‌های آموزش و پرورش ناحیه ۴ استان آذربایجان شرقی

مقدمه و بیان مسئله

امروزه از تصادفات رانندگی به عنوان معضلی بزرگ که سلامت و ایمنی عمومی را به خطر انداخته یاد می‌شود. هم‌زمان با افزایش ترافیک در بسیاری از کشورهای در حال توسعه این مشکل روز به روز پیچیده و خطرناک‌تر می‌شود (آیتی، ۱۳۸۰: ۵). طبق آمار سازمان پزشکی قانونی کشور تعداد جان‌باختگان ناشی از بروز تصادفات در استان، در سال ۱۳۸۴، تعداد ۱۲۰۶ نفر و مصدومان ۱۱۹۷۱ نفر گزارش شده است. این رقم برای متوفیان در سال ۱۳۸۳، تعداد ۹۵۶ نفر و مصدومان ۱۰۰۵۱ نفر بوده است که رشد ۲۶ درصدی برای متوفیان و رشد ۱۹ درصدی برای مصدومان را نشان می‌دهد. همچنین تعداد متوفیان درون شهری در سال ۱۳۸۳ در استان ۳۳۴ نفر و در سال ۱۳۸۴ به تعداد ۴۳۹ نفر بوده که نشان‌دهنده صعودی بودن تلفات تصادفات درون شهری است (سیف‌نیا، ۱۳۸۷: ۳۶-۳۲).

بررسی‌های انجام گرفته نشان می‌دهند که به طور عمده چهار عامل مهم در حوادث و سوانح رانندگی نقش آفرین بوده‌اند. این عوامل به ترتیب اهمیت عبارت‌اند از:

- عامل انسانی
- وضعیت فنی و طراحی خیابان‌ها
- مشخصه‌های ناوگان درون شهری
- آب و هوا

کشورهای توسعه یافته توانسته‌اند با اقداماتی نظیر استفاده از وسایل و تجهیزات مدرن، کنترل سرعت و تجهیز پلیس راه‌ها و نیز توجه ویژه به امر آموزش ایمنی و ترافیک، آمار تصادفات خود را به طور قابل ملاحظه‌ای کاهش دهند در حالی که در کشور ما امر فرهنگ‌سازی و آموزش ایمنی و ترافیک ضعیف بوده و هنوز در جامعه نهادینه نشده است (سیف‌نیا، ۱۳۸۷: ۷-۱۲۶).

پیشینه مطالعه

آیتی (۱۳۸۰) در تحقیقی با عنوان هزینه تصادفات جاده‌ای در ایران، در طول یازده سال یعنی از سال ۱۳۶۶ تا سال ۱۳۷۶، هزینه تصادفات جاده‌ای ایران به ریال ثابت سال ۷۶،

مبلغ ۶۶/۶۴۸ میلیارد ریال است که با توجه به برابری نرخ دلار و ریال در سال ۷۶ که تقریباً معادل ۵ هزار ریال بوده است، مبلغی حدود ۱۳/۳ میلیارد دلار آمریکا یعنی حدود درآمد ناخالص ناشی از فروش دو سال نفت کشور، حتی قبل از سقوط شدید قیمت نفت در سال ۷۶ است که در تصادفات جاده‌ای از بین رفته است. به عبارت دیگر، هر ساله تصادفات رانندگی معادل ۲۰ درصد درآمد نفتی، به کشور خسارت وارد می‌کند. وی به این نتیجه رسید که عامل انسانی سهم به‌سزایی در بروز تصادفات در جامعه دارد و عوامل انسانی مؤثر در تصادفات را به ترتیب زیر به چهار گروه تقسیم‌بندی کرده است: ۱- خطاهای ناشی از عملکرد؛ ۲- خطاهای ادراکی؛ ۳- خطاهای ناشی از اختلالات قوای محرکه؛ ۴- عدم مهارت.

سیف‌نیا (۱۳۸۷) در تحقیقی تحت عنوان بررسی حوادث و تصادفات جاده‌ای استان آذربایجان شرقی و ارائه راهکارهای کاهش آن در سال ۱۳۸۷ به این نتیجه رسیده که میزان رشد متوفیان در استان سال ۸۴ نسبت به سال‌های گذشته ۲۶ درصد و مصدومان با نرخ رشد ۱۹ درصد است، در حالی که این میزان برای کشور ۱۱ درصد می‌باشد. از نظر وی خطای انسانی با میزان ۵۷ درصد، عامل مشترک در بیش از ۹۰ درصد از تصادفات است. تنها ۲/۴ درصد به خاطر نقص فنی وسیله نقلیه و ۴/۷ درصد نیز به دلیل عوامل محیطی اختصاص دارد. همچنین بیش‌ترین خطای انسانی در تصادفات مختص به رانندگان جوان و تازه کار است.

مبانی نظری مطالعه

از دیدگاه کاکرهام، سبک زندگی دارای دو بعد مثبت یا منفی یا به عبارت دیگر سالم یا خطرناک است. سبک زندگی سالم شامل اشکال خودانتخابی مصرف‌گرایی نظیر انتخاب‌های ویژه در نوع غذا، لباس پوشیدن، ظاهر، خودرو، مراعات بهداشت فردی، بستن کمربند ایمنی، مسواک زدن و ... می‌باشد. وی معتقد است که سبک زندگی سالم، مجموعه انتخاب‌هایی است که فرد بنا بر موقعیت اجتماعی خود برمی‌گزیند و این انتخاب‌ها برآمده از موقعیت ساختاری و موقعیت فردی وی هستند. در حقیقت فرصت‌های زندگی یک شخص به وسیله‌ی

موقعیت اجتماعی و ویژگی گروه‌های منزلتی ویژه تعیین می‌شود (کاکرهام و همکاران^۱، ۱۹۹۷ : ۹-۴۰۸).

کاکرهام سبک زندگی سالم را مجموعه‌ای از انتخاب‌ها می‌داند که فرد در یک موقعیت زندگی انجام می‌دهد. این انتخاب‌ها بر روی رفتارهای مرتبط به سلامتی تأثیرگذار هستند (همان منبع: ۳۳۰).

در سبک زندگی فرهنگی، به جای تأکید بر درآمد، شغل یا تحصیلات، باید بر معیارهای فرهنگی چون الگوهای قریحه و ذوق تأکید ورزید؛ از میان ترجیحات متمایز فرهنگی، سبک زندگی فرهنگی نمایان می‌شود و شاخص‌های آن با خوشه‌بندی علایق فرهنگی به دست می‌آید و همه این شاخص‌ها چه در عرصه سبک‌های عمومی زندگی و چه در عرصه سبک‌های زندگی فرهنگی حاصل انتخاب است که خود این فرآیند، به باور بوردیو در مصارف فرهنگی، از میزان بهره‌مندی از سرمایه فرهنگی نشأت می‌گیرد. شاخص‌های سرمایه فرهنگی می‌تواند شامل تحصیلات رسمی، پیشینه خانوادگی و فرهنگ شغلی باشد. بنابراین بر اساس میزان و نوع مصارف فرهنگی، می‌توان سبک‌های گوناگون را شناسایی کرد. در سبک‌های زندگی فرهنگی با سه مفهوم "والا"، "میان‌مایه" و "عامی" روبه‌رو هستیم که مصرف کالاهای فرهنگی متعالی همچون کتاب، موسیقی سطح بالا، بازدید از موزه‌ها، تئاتر و .. و نیز کالاهای فرهنگی در سطوح پایین‌تر را شامل می‌شود و نوع و میزان مصارف فرهنگی را متأثر از سه یاد شده پیشین یعنی پیشینه‌ی خانوادگی، تحصیلات و فرهنگ شغلی می‌داند (خادمیان، ۱۳۸۸: ۳۳). سرمایه، هر آن چیزی است که می‌تواند در تعلق و تملک فرد قرار گیرد که در گذشته، اساساً صورت‌های مادی و کاملاً عینی داشت و در علم اقتصاد نیز جایگاه خود را می‌یافت. ولی رفته‌رفته به‌ویژه توسط سه تن از برجسته‌ترین جامعه‌شناسان جهان به شکل‌های گوناگون زندگی بشر تسری یافت و مفاهیم جدیدی را وارد عرصه علوم اجتماعی کرد. پی‌یر بوردیو از فرانسه، جیمز کلمن و رابرت پاتنام از آمریکا دست به ایجاد شبکه‌ای از مفاهیم و نظریات، حول محور سرمایه زدند. تحلیل‌گران اقتصادی معاصر نیز نخست سه شکل از سرمایه

1. Cockerham and et al

را برای تحلیل مفاهیم اقتصادی خویش معرفی کردند که بعد کاملاً اقتصادی دارند و عبارت‌اند از: ۱- سرمایه اقتصادی ۲- سرمایه انسانی (تجسم مهارت‌ها و تجربه در افراد) ۳- سرمایه طبیعی (منابع تجدیدشدنی و تجدیدناشدنی که به وسیله طبیعت فراهم می‌شود) و سرمایه فرهنگی که می‌تواند جایگاه خود را به عنوان نوع چهارمی از سرمایه به دست آورد (خادمیان، ۱۳۸۸: ۳۶).

از نظر بوردیو مفهوم سرمایه فرهنگی نزدیک به مفهوم وبری شیوه‌ی زندگی است که شامل مهارت‌های ویژه، سلیقه، نحوه سخن گفتن، مدارک تحصیلی و شیوه‌هایی می‌گردد که فرد از طریق آن خود را از دیگران متمایز می‌سازد. این نقطه نظر، یادآور مفهوم مصرف چشم‌گیر و بلن نیز هست. یعنی طبقات بالا با چشم‌گیر ساختن شیوه زندگی خود، از دیگران متمایز می‌شوند. «سرمایه فرهنگی» یا مهارت‌های بین شخصی و غیر رسمی، شامل عادت‌ها، روش‌ها، شبکه‌های ساخت زبان، مدارک تحصیلی، سلیقه، سبک‌های زندگی و ... می‌شود. سرمایه فرهنگی در برگیرنده تمایلات پایدار فرد است که در خلال اجتماعی شدن در وی انباشته می‌شود. بوردیو تحصیلات را نمودی از سرمایه فرهنگی می‌دانست، اما گرایش به اشیاء فرهنگی و جمع شدن محصولات فرهنگی در نزد فرد نیز سرمایه فرهنگی او را تشکیل می‌دهند (چاوشیان، ۱۳۸۱: ۵۵). تحصیلات نمودی از سرمایه فرهنگی است. گرایش به اشیای فرهنگی و جمع شدن محصولات فرهنگی در نزد فرد نیز سرمایه فرهنگی هستند. سرمایه نمادین، جزئی از سرمایه فرهنگی است که می‌تواند مشروعیت دهد، ارزش‌گذاری کند و ایجاد سبک کند (خادمیان، ۱۳۸۸: ۱۰۱).

سرمایه فرهنگی از نظر بوردیو شامل سلیقه‌های خوب، شیوه راه و رسم پسندیده، پیچیدگی شناختی، شناختن و توانایی پذیرش محصولات فرهنگی مشروع از قبیل موسیقی، تئاتر و ادبیات است. پرورش خانوادگی، آموزش رسمی و فرهنگ شغلی سه منبع سرمایه فرهنگی‌اند. انباشت سرمایه فرهنگی از طریق این سه منبع در افراد باعث تفاوت بین دارندگان و فاقدان این سرمایه می‌شود (خادمیان، ۱۳۸۸: ۱۰۲). رابرت باکاک معتقد است آنچه بوردیو «سرمایه فرهنگی» نامید، تحت کنترل قطب سرمایه‌داری صنعتی و بازرگانی نبوده، بلکه در

عوض توسط لایه‌های روشنفکری و هنری تعیین شده است. این گروه‌ها نه تنها فرهنگ عالی هنرها، ادبیات، فلسفه و بعضی از انواع علوم اجتماعی و علوم طبیعی محض را خلق و تفسیر می‌کردند بلکه می‌توانستند اطمینان دهند که از دیدگاه آنان، آموزشگاه‌ها و مجلات وزین نیز در این حوزه قرار دارند (باکاک، ۱۳۸۱: ۹۸).

سرمایه‌های فرهنگی کارکردهای گوناگونی دارند. کسانی که سرمایه فرهنگی بالاتری دارند می‌توانند تعریف خود را از امر مشروع و زیبا به دیگران تحمیل کنند و صاحبان سرمایه‌های دیگر نیز برای به‌دست آوردن مشروعیت باید سرمایه‌های دیگر خود را به سرمایه فرهنگی تبدیل کنند. کارکرد دیگر سرمایه فرهنگی این است که دارندگان آن مانند استادان دانشگاه، هنرمندان و روشنفکران می‌توانند خود را از الزامات زندگی روزمره رها کنند (فاضلی، ۱۳۸۲: ۳۹). داشتن سرمایه فرهنگی بیش‌تر، که بر خلاف سرمایه اقتصادی، کیفیتی کاملاً ذهنی است، به معنای داشتن توانایی شناخت بالاتر و کنجکاوی بیش‌تر برای رمزگشایی محصولات فرهنگی است. بدین ترتیب، سرمایه فرهنگی از مسیر ذهنی و فردی، سبب گرایش افراد به سبک زندگی فرهنگی خاص می‌شود. مایکل آلنک، اندیشه‌بور دیو را چنین تفسیر می‌کند: سلسله مراتب فرهنگی از طریق گروه‌های اجتماعی که ارزش‌های فرهنگی مشترکی دارند، شکل می‌گیرد و در این میان سرمایه فرهنگی به سه شکل جلوه‌گر می‌شود: نخست در سبک‌ها، عادات و طرز بیان و کنش رفتار متقابل میان افراد؛ دوم در علاقه‌مندی و سلايق فرهنگی؛ و سرانجام، دانش والای فرهنگی. بارزترین اشکال عینی سرمایه فرهنگی در ادبیات، موسیقی و دیگر اشکال والای هنری تجلی می‌یابد (خادمیان، ۱۳۸۸: ۱۰۸).

بور دیو مفهوم تمایز را با مفهوم سرمایه فرهنگی پیوند می‌زند و معتقد است که سرمایه فرهنگی موجب تفاوت است و به دایمی کردن تفکیک‌ها و نابرابری‌های اجتماعی کمک می‌کند. بور دیو تأکید می‌کند که چه چیزی پذیرفتنی یا سرمایه فرهنگی با ارزش است. او همچنین استدلال می‌کند که بین سلیقه موسیقایی، ورزشی، غذایی و مد با پایگاه طبقاتی، نسبتی وجود دارد و افراد از مصرف الگوهای فرهنگی مزبور به عنوان عنصر متمایز کننده استفاده می‌کنند. بور دیو معتقد است طبقات اجتماعی دارای پایگاه اجتماعی - اقتصادی بالا،

ژانرهای موسیقیایی متعالی و پرمزلت را مصرف می‌کنند و طبقات اجتماعی دارای پایگاه اجتماعی - اقتصادی پایین، ژانرهای موسیقیایی عامه پسند یا کم منزلت را گوش می‌دهند (مقدس جعفری و همکاران، ۱۳۸۶: ۸۷).

طبقه مسلط به دلیل برخورداری از امکان بیش تر بازدید موزه‌ها، کتابخانه‌ها، تئاترها و انجام مسافرت‌ها و خرید کتاب و به طور کلی دستیابی به ثروت‌های فرهنگی از جایگاه برتری برخوردار هستند. در واقع، ثروت‌های فرهنگی به صورت نابرابر پخش می‌شود و این نابرابری انعکاس نابرابری اقتصادی نیست، بلکه انعکاس راهبرد تشخیص و تمایز یعنی مبارزه طبقاتی در یک فرهنگ است. به این ترتیب، کنشگران اجتماعی به وسیله نوع مصرف کالای فرهنگی، خویش را طبقه‌بندی می‌کنند و با اظهار علاقه به فرآورده‌های فرهنگی معین و ابراز سلیقه و ذوق در مورد آن قابل طبقه‌بندی هستند. در همین راستا، طبقه مسلط در صدد است که جایگاه خود را از طریق راهکار تمایز و تشخیص، حفظ کند و در پی آن "خوش ذوقی" خود را به سایر اعضای جامعه و گروه‌ها تحمیل کند. منطق تشخیص حکم می‌کند که فاصله میان رفتارها و مصارف فرهنگی متمایز از یکدیگر باقی بماند، لذا به محض آنکه یک کالای فرهنگی همگانی و مردمی می‌شود رفتار فرهنگی جدیدی که به طبقه مسلط تعلق دارد جانشین آن می‌شود (توسلی، ۱۳۸۳: ۱۵-۱۴).

سابقه و ازگانی مفهوم منش^۱ را می‌توان نزد امیل دورکیم بازیابی کرد، اما این مفهوم هرگز به گونه سیستماتیک در تبیین‌های او نقشی نداشته است (جمشیدیها، ۱۳۸۶: ۱۰).

بورديو نخستین کسی است که به تبیین تمایزات اجتماعی و ساختاری پرداخت و بر این باور بود که قریحه‌های برخاسته از «منش»، وجه ممیزه رفتار انسانی و در نهایت تمایزات سبک زندگی است. وی در تحلیل روابط میان متغیرهایی چون درآمد، شغل، تحصیلات و سکونت به این نتیجه می‌رسد که انواع سرمایه‌ها به صورت نابرابر در میان مردم توزیع شده و نوع و میزان سرمایه ارثی یا اکتسابی را می‌توان با توجه به تفاوت‌های قابل مشاهده در درآمد، شغل، تحصیلات و سکونت ترسیم کرد. «او مدلی از سبک‌های زندگی و فعالیت‌های مرتبط با

آن‌ها می‌سازد که از طریق منش به خاستگاه اجتماعی و تحصیلات باز می‌گردد. سلسله مراتب سه‌پله‌ای ذوق و سلیقه یعنی مفاهیم «والا»، «میان‌مایه» و «عامی» به خاستگاه اجتماعی و سطح تحصیلات مربوط می‌شوند (خادمیان، ۱۳۸۸: ۱۴۰). منش را می‌توان به منزله نظامی از طبایع تعریف کرد؛ مجموعه‌ای از خلق و خویهای فراهم آمده در شخصیت کنشگر است که نحوه مواجهه او با موقعیت‌های مختلف را جهت می‌بخشد، به گونه‌ای که می‌توان آن را ناخودآگاه فرهنگی، قاعده الزامی هر انتخاب، اصل هماهنگ کننده اعمال و الگوهای ذهنی و جسمی ادراک و ارزیابی و کنش نامگذاری کرد. با این احتساب، منش، نظامی از طبایع گذرا و در عین حال ماندگاری است که اساس تولید کننده اعمال ساخت‌مند به حساب می‌آید. منش از آن حیث که به وسیله نیروهای اجتماعی تولید می‌شود، ساخت یافته است، اما از این جهت که در قالب اعمال مختلف به بازتولید ساختارهای بیرونی می‌پردازد، ساخت‌دهنده است. به هر حال، با توجه به شرایط تاریخی مختلف و قدرت نیروهای اجتماعی حاکم در شکل دادن به منش از یک‌سو و مختصات خود منش از سوی دیگر، میزان ساخت‌مندی منش و ساخت‌دهندگی آن مشخص می‌شود. چنانچه در شرایط عادی، منش غالب نوعی از منش است که ساختارهای اجتماعی با قدرت تمام آن را شکل داده‌اند، به گونه‌ای که این نوع منش ساخت یافته در خدمت بازتولید ساختارهای تولید کننده خود قرار دارد و هر چه بیش‌تر به ساختارهای اجتماعی حاکم، استحکام می‌بخشد. از این روست که منش گروه‌های تحت سلطه، با بازتولید سلطه در واقع به استمرار شرایط سلطه کمک می‌کند (جمشیدیها، ۱۳۸۶: ۱۲).

ساختمان ذهنی همان ساختارهای اجتماعی تجسم یافته و ملکه ذهن شده است که انسان‌ها از طریق آن‌ها با جهان اجتماعی برخورد می‌کنند. انسان‌ها مجهز به یک رشته طرح‌های ملکه‌ذهن شده‌اند که با آن‌ها جهان اجتماعی شان را ادراک، فهم، ارزیابی و ارزش‌گذاری می‌کنند. از طریق همین طرح‌های ذهنی است که افراد عملکردشان را تولید کرده و آن‌ها را ادراک و ارزش‌گذاری می‌کنند. ساختمان ذهنی در نتیجه اشتغال بلندمدت یک جایگاه در داخل جهان اجتماعی شکل می‌گیرد. به همین سبب ساختمان ذهنی بر وفق ماهیت جایگاه افراد در جهان اجتماعی تغییر می‌پذیرد و برای همین است که افراد گوناگون ساختمان ذهنی

واحدی ندارند. «ساختمان ذهنی که هر فرد معینی از خود نشان می‌دهد، طی یک تاریخ فردی به دست می‌آید و کارکرد مقطع خاصی در تاریخ اجتماعی، زمینه آن است که قابل انتقال و ماندگار است. ساختمان ذهنی هم جهان اجتماعی را تولید می‌کند و هم تولید شده جهان اجتماعی است (ریترز، ۱۳۷۷: ۷۲۲-۷۲۱).

ساختمان ذهنی در کار بورديو تعیین کننده جبری اندیشه و کنش نیست بلکه تنها پیشنهاد می‌کند و انسان‌ها راه‌های خاصی را آگاهانه برمی‌گزینند. بورديو ساختمان ذهنی یا همان منش را به عنوان نظامی از گرایش‌ها و تمایلات پایدار متصور و قابل انتقال تعریف می‌کند. وی به کمک این مفهوم این امکان را فراهم کرد که بتوان تمایزات و تفاوت‌هایی میان طبقات با همدیگر و نیز اشتراک‌ها و تشابه‌های طبقات اجتماعی را پیدا و درک کرد و معتقد بود که ساخت اجتماعی و طبقاتی به وسیله مفهوم ساختمان ذهنی شکل می‌گیرد و پایدار می‌ماند (چاوشیان، ۱۳۸۱: ۶۳). بنابراین، ساختمان ذهنی یعنی نظام‌هایی از تمایلات بادوام و قابل تغییر و قابل انتقال ساختارهای ساختاردهنده که استعداد آن را دارند تا به مشابه ساختارهای ساختاردهنده عمل کنند (فاضلی، ۱۳۸۲: ۴۰).

از دیدگاه بورديو رابطه ساختمان ذهنی و طبقات بدین گونه است که «یک ساختمان ذهنی می‌تواند نشان دهد که چگونه اساتید دانشگاه به عنوان مثال، اصول متفاوتی برای ترجیح خوراک خوشمزه‌تر، نوشیدنی گواراتر، ورزش مناسب تر و... دارند و به صورت متفاوتی اعمال می‌کنند. آنچه یک کارگر می‌خورد و به خصوص شیوه خوردن او، ورزشی که انجام می‌دهد و شیوه انجام آن، عقاید سیاسی‌ای که دارد و روشی که برای ابراز آن در پیش می‌گیرد، به‌گونه‌ای نظام‌یافته از موارد مشابه آن، نزد مدیر عامل‌های صنفی متفاوت است. اما ساختمان ذهنی، علاوه بر این الگوهای طبقه‌بندی کننده، اصول طبقه‌بندی، اصول نگرش و تقسیم‌بندی براساس این نگرش و سلیقه‌های مختلف هم هست (بورديو، ۱۳۸۰: ۳۷).

بورديو معتقد است که عاملان اجتماعی تحت تأثیر تجربیات گذشته دارای منش‌هایی هستند که به نظام‌های بینش سلیقه و قضاوت مربوط می‌شود و آن‌ها را قادر به انجام اعمال روزانه تحت تأثیر دانش عملی می‌سازد. یعنی از طریق منش می‌توانند به شرایط اجتماعی

پاسخ داده و محرک‌های مرسوم عمل را مورد استفاده قرار دهند. به یک معنی منش آگاهی جمعی طبقاتی به معنای مارکسی آن در میان افرادی است که یک موقعیت خاص طبقاتی را اشغال کرده‌اند. منش راه‌های شناخت و رهنمودهای احساسی در اختیار فرد قرار می‌دهد که فرد را قادر می‌سازد تا جهان را طبقه‌بندی کرده ارزیابی و انتخاب کند.

منش نمایان‌گر سلیقه، نحوه‌ی سخن گفتن، آرایش خود، و شیوه‌های رفتار است. برای مثال، بورديو به شکل تجربی نشان می‌دهد که رابطه‌ای میان سلیقه در انتخاب غذا و سلیقه نسبت به آثار هنری، نحوه‌ی لباس پوشیدن، نحوه‌ی سخن گفتن و سلیقه نسبت به موسیقی وجود دارد. توجه خاص بورديو به سلیقه یکی از آشکارترین نشانه‌های منش است. با این که به نظر می‌رسد سلیقه یک پدیده ساده طبیعی و شخصی باشد، اما بورديو معتقد است که رابطه‌ای مستقیم با موقعیت طبقاتی دارد، تضاد در سلیقه میان افراد به تضاد طبقاتی مربوط می‌شود (ممتاز، ۱۳۸۳: ۱۵۵).

کارکرد فضای اجتماعی بر اراده تشخیص و تمایز افراد و گروه‌ها استوار است. یعنی اراده تملک یک هویت اجتماعی ویژه که زیست اجتماعی ما را دلپذیر سازد. جایگاه کنش‌گران اجتماعی در فضای طبقاتی، بستگی به حجم و ساخت سرمایه آن‌ها دارد، اما بین سرمایه‌های مختلف، این سرمایه اقتصادی و سرمایه فرهنگی است که در مکان‌یابی طبقاتی کنش‌گران، اهمیت حیاتی‌تر دارد. بورديو در تحلیل فضای اجتماعی، جایگاه طبقاتی و نقش سرمایه‌های مختلف در ساخت‌یابی فضای اجتماعی، نخست فضای اجتماعی را به سه طبقه تقسیم می‌کند: طبقه مسلط که با برتری سرمایه مشخص می‌شود و اعضای آن معمولاً سرمایه‌های مختلف را انباشته می‌کنند و در جست‌وجوی هویت متمایزی از دیگران هستند. طبقه دوم یعنی خرده‌بورژوازی، جایگاه متوسطی در فضای اجتماعی دارد. اعضای این طبقه چه حقوق‌بگیر باشند چه صاحب کار و چه مستقل، هدفشان ارتقای مرتبه به سمت و سوی بورژوازی است. این طبقه از لحاظ فرهنگی در مقایسه با بورژوازی فاقد استقلال است و از الگوهای فرهنگی بورژوازی تقلید می‌کند. بالاخره طبقه سوم، توده‌های مردم‌اند که خاصه اصلی آن‌ها فقدان مالکیت است و در انتهای فضای اجتماعی قرار می‌گیرند و سلطه‌پذیرند. در فضای طبقاتی

جامعه، جایگاه کنش‌گران اجتماعی بر حسب حجم سرمایه‌ای که در اختیار دارند اعم از اقتصادی و نمادی توزیع می‌شوند (توسلی، ۱۳۸۳: ۱۹).

عادت، فضایی را به وجود می‌آورد که در آن تصمیم‌گیری مبتنی بر عقلانیت انجام می‌پذیرد. اگر ناگزیر می‌بودیم راجع به هر موضوعی تصمیم بگیریم، در بسیاری از موقعیت‌ها عادت، مقررات، یا محاسبه (عقلانسی) راهی به پیش نمی‌گشودند؛ از این رو، ما به اجبار کار را فی‌البداهه انجام می‌دهیم. با این وجود، عمل فی‌البداهه ممکن است بازتاب و شبیه به محاسبه عقلانی باشد، یا این که به طور خودبه‌خود غیر بازتابی باشد که در این حالت بیش‌تر به عادت می‌ماند. علاوه بر آن، عمل فی‌البداهه ممکن است که بر حسب ضرورت موقع، به مقررات و قراردادهای نیز گوشه‌چشمی داشته باشد. عادت، رعایت مقررات محاسبه و عمل فی‌البداهه که راه‌های انجام کارها هستند، در بهترین حالت تنها از جنبه تحلیلی از یکدیگر متمایز می‌شوند (جنکینز، ۱۳۸۱: ۱۲۰).

عادت به وجود آورنده مجموعه‌ای از خلق و خوهای مشترک یک طبقه است. با شناخت یک عادت طبقاتی می‌توان به دقت پیش‌بینی کرد که یک عضو طبقه مسلط یا تحت‌سلطه در زمانی خاص و موقعیتی خاص چه کاری انجام خواهد داد. بورديو همچنین گفته است که عادت با درکی که فرد از جایگاه خود دارد و از طریق فرآیندهای افتراق در مکان اجتماعی به وجود می‌آید، سروکار دارد و نظامی از طرح‌ها برای ایجاد اعمال و نیز نظامی از طرح‌های ادراک و ادراک نفسانی این اعمال است (لپت، ۱۳۸۳: ۸۲).

عمل، نوع عادت شده رفتار است که چندین جزء دارد: ۱- شکل فعالیت‌های بدنی؛ ۲- شکل فعالیت‌های ذهنی؛ ۳- چیزها و کاربردها؛ ۴- دانش پیش‌زمینه‌ای در قالب‌های شناختی ۵- راهکار؛ ۶- حالت عاطفی و آگاهی انگیزش (فاضلی، ۱۳۸۲: ۴۱).

با توجه به تئوری‌های مطرح شده در چارچوب نظری باید به نقش عاملیت و ساختار در ایجاد رفتارهای ترافیکی سالم اشاره کنیم. در حقیقت در تئوری که توسط کارهام مطرح شده بود، سبک زندگی با ترکیب این دو تئوری در حوزه ترافیک، می‌توانیم بگویم نیت یا قصد یا تصمیم به استفاده از کمربند ایمنی، رانندگی با سرعت زیاد و مصرف الکل به طور انتخاب

یک رفتار می‌تواند نتایج مثبت یا منفی برای عاملان داشته باشد که این انتخاب تا اندازه‌ای ناشی از موقعیت ساختاری است.

بدین ترتیب رفتارهای ترافیکی از دیدگاه این تئوری را می‌توان مجموعه‌ای از انتخاب‌های مثبت و منفی فرد در محدوده‌های ساختاری تعریف کرد. باید در نظر گرفت که رفتارهایی که فرد در زمینه رانندگی نظیر: ویراژ دادن، سبقت گرفتن، عبور از چراغ قرمز، نبستن کمربند ایمنی و... انجام می‌دهد، تا چه اندازه برآمده از موقعیت‌های ساختاری و انتخاب‌های فردی است.

فرضیه‌های پژوهش

- رفتارهای ترافیکی رانندگان برحسب تحصیلات متفاوت است.
- بین سبک زندگی فرهنگی و اشتباه‌های بی‌توجهی رانندگان رابطه وجود دارد.
- بین سبک زندگی فرهنگی و اشتباه‌های خطرناک رانندگان رابطه وجود دارد.
- بین سبک زندگی فرهنگی و تخلفات خطرناک رانندگان رابطه وجود دارد.
- بین سبک زندگی فرهنگی و سبک زندگی رفتارهای ترافیکی رانندگان رابطه وجود دارد.
- بین سبک زندگی فرهنگی و تعداد تصادفات رانندگی رابطه وجود دارد.

روش‌شناسی تحقیق

نوع تحقیق در این پژوهش، کاربردی و روش اجرای تحقیق نیز به روش پیمایشی است. از نظر زمانی نیز این تحقیق در سال ۱۳۸۹ اجرا شده است. جامعه آماری تحقیق، رانندگان درون شهری تبریز به تعداد ۸۷۰۳۷ نفر بودند. در این پژوهش از روش نمونه‌گیری طبقه‌ای با تخصیص بهینه استفاده و بر اساس فرمول کوکران یک نمونه ۴۰۰ نفری از رانندگان درون شهری انتخاب گردید. جمع‌آوری اطلاعات از طریق مراجعه به مراکز تجمع رانندگان در موسسات تاکسیرانی، آژانس‌های اتومبیل رانی، مرکز ثبت و تعویض پلاک خودرو و پمپ‌های گاز از قسمت‌های مختلف شهر به صورت روش تصادفی بوده است.

برای سنجش یکنواختی متغیرها و پایایی درونی آنها از آزمون تحلیل لوایی استفاده شده است که ضریب لوایی به دست آمده کلیه متغیرهای مورد مطالعه به شرح جدول شماره ۱ نشان می دهد که متغیرهای مورد مطالعه دارای هم نواختی و لوایی بالایی هستند.

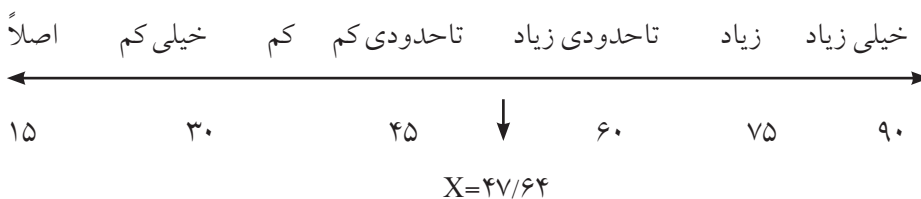
جدول شماره ۱: تحلیل لوایی متغیرهای مورد مطالعه

ردیف	متغیرها	ضریب الفای کرونباخ
۱	سبک زندگی فرهنگی	۰/۸۴
۲	اشتباه های خطرناک	۰/۷۸
۳	اشتباه های بی توجهی	۰/۷۹
۴	تخلفات خطرناک رانندگی	۰/۸۶

یافته های تحقیق

با توجه به نتایج داده ها، بالاترین نمره برای سرمایه فرهنگی ۸۰ و کم ترین نمره ۱۶ با دامنه تغییرات ۶۴ است و میانگین محاسبه شده نمره سرمایه فرهنگی رانندگان درون شهری $X = 47/64$ با انحراف معیار ۱۲/۹۳۸ است، که بیانگر وجود سرمایه فرهنگی متوسط بالا در بین رانندگان درون شهری تبریز است.

سبک زندگی فرهنگی رانندگان درون شهری تبریز به صورت محور به صورت زیر خواهد بود:



سبک زندگی رفتارهای ترافیکی رانندگان بر اساس میزان تحصیلات آنها

سطح تحصیلات به عنوان یک متغیر رتبه ای (بی سواد، ابتدایی، راهنمایی، دیپلم، فوق دیپلم، لیسانس، فوق لیسانس و بالاتر) مطرح شده است و رفتارهای ترافیکی رانندگان یک متغیر در سطح فاصله ای است. بنابراین، مناسب ترین روش برای آزمون تفاوت میانگین رعایت

رفتارهای ترافیکی بر حسب سطح تحصیلات آزمون f می باشد. بر اساس نتایج توصیفی میانگین رعایت رفتارهای ترافیکی برای بی سواد ۱۳۷/۵۰، ابتدایی ۱۴۴/۹۸، راهنمایی ۱۴۶/۸۴، متوسطه ۱۴۲/۵۲، فوق دیپلم ۱۴۵/۸۱، لیسانس ۱۴۸/۱۴ و فوق لیسانس و بالاتر ۱۴۷/۳۸ است که کمترین میانگین رعایت رفتارهای ترافیکی برای بی سوادان و بالاترین میانگین برای دارندگان مدارک دانشگاهی می باشد. نتایج آزمون تحلیل واریانس هم با سطح معناداری محاسبه شده $\text{sig} = ۰/۰۳۰$ که کم تر از آلفای ۰/۰۵ می باشد. بنابراین، می توان گفت که میانگین سبک زندگی رفتارهای ترافیکی رانندگان بر حسب سطح سواد آنها با همدیگر تفاوت معناداری دارند. به عبارت دیگر، رانندگان بی سواد یا کم سواد به طور معناداری کم تر از بقیه دیگر رانندگان با تحصیلات متفاوت، رفتارهای ترافیکی را رعایت می کنند.

جدول شماره ۲: نتایج تحلیل واریانس رفتارهای ترافیکی رانندگان با سطح تحصیلات

متغیر	منبع تغییرات	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجذورات	کمیت F	سطح معنا داری
سبک زندگی رفتارهای ترافیکی رانندگان	واریانس بین گروهی	۲۰۶۱/۴۷۶	۷	۲۹۴/۴۹۶	۲/۲۴۶	۰/۰۳۰
	واریانس درون گروهی	۴۶۰۲۴/۱۶۹	۳۵۱	۱۳۱/۱۲۳		
	واریانس کل	۴۸۰۸۵/۶۴۳	۳۵۸			

رابطه سبک زندگی فرهنگی با تعداد تصادفات

با توجه به این که تعداد تصادفات و سبک زندگی فرهنگی هر دو در مقیاس فاصله ای هستند، برای سنجش رابطه بین آنها از I پیرسون استفاده کردیم؛ نتایج آزمون با سطح معناداری $\text{sig} = ۰/۰۳۸$ نشان می دهد که بین سرمایه فرهنگی و تعداد تصادفات رانندگی رابطه معنادار و معکوسی وجود دارد. یعنی با افزایش سرمایه فرهنگی رانندگان، تعداد تصادفات رانندگی کاسته می شود. پس با افزایش سرمایه فرهنگی می توان انتظار داشت که تصادفات رانندگی در جامعه کاهش یابد.

جدول شماره ۳: نتایج ضریب همبستگی پیرسون رابطه سبک زندگی فرهنگی و تعداد تصادفات رانندگی

۰/۴۰۵-	ضریب همبستگی	سبک زندگی فرهنگی و تعداد تصادفات رانندگی
۰/۰۳۸	سطح معناداری	
۳۸۵	تعداد مشاهدات	

رابطه سبک زندگی فرهنگی و اشتباه‌های خطرناک رانندگی

برای بررسی رابطه سبک زندگی فرهنگی و اشتباه‌های خطرناک رانندگی از آزمون همبستگی I پیرسون بهره گرفته شده است. نتایج آزمون با سطح معناداری $\text{sig} = /000$ نشان می‌دهد که بین سرمایه فرهنگی و اشتباه‌های خطرناک رابطه معنادار و مستقیمی وجود دارد. یعنی با افزایش سرمایه فرهنگی رانندگان، اشتباه‌های خطرناک رانندگی نیز کاسته می‌شود. پس سرمایه فرهنگی موجب کاهش اشتباه‌های خطرناک رانندگی در جامعه است که نمره ۶۶ نشان‌دهنده بالاترین میزان رعایت رفتارهای ترافیکی و نمره ۱۱ نشان‌دهنده پایین‌ترین میزان رعایت رفتارهای ترافیکی در بین رانندگان درون شهری تبریز می‌باشد. میانگین این متغیر ۶۱/۰۲ است که نشان‌دهنده پایین بودن اشتباه‌های خطرناک در بین رانندگان پژوهش حاضر است.

جدول شماره ۴: نتایج ضریب همبستگی پیرسون رابطه سبک زندگی فرهنگی و اشتباه‌های خطرناک رانندگی

۰/۳۲۵	ضریب همبستگی	سبک زندگی فرهنگی و اشتباه‌های خطرناک رانندگی
۰/۰۰۰	سطح معناداری	
۳۹۶	تعداد مشاهدات	

رابطه سبک زندگی فرهنگی و تخلفات خطرناک رانندگی

برای بررسی رابطه سبک زندگی فرهنگی و تخلفات خطرناک رانندگی از آزمون همبستگی I پیرسون بهره گرفته شده است. نتایج آزمون با سطح معناداری $\text{sig} = /000$ نشان می‌دهد که بین سرمایه فرهنگی تخلفات خطرناک رابطه معنادار و مستقیمی وجود دارد. یعنی با افزایش

سرمایه فرهنگی رانندگان، تخلفات خطرناک رانندگی نیز کاسته می‌شود. پس داشتن سرمایه فرهنگی بهترین راه برای کاهش تخلفات خطرناک رانندگی است. که نمره ۴۸ نشان‌دهنده بالاترین میزان رعایت رفتارهای ترافیکی و نمره ۸ نشان‌دهنده پایین‌ترین میزان رعایت رفتارهای ترافیکی در بین رانندگان درون شهری تبریز می‌باشد. میانگین این متغیر ۴۳/۵۱ است که نشان‌دهنده پایین بودن تخلفات خطرناک در بین رانندگان تبریزی می‌باشد.

جدول ۵: نتایج ضریب همبستگی پیرسون رابطه سبک زندگی فرهنگی و تخلفات خطرناک رانندگی

۰/۳۸۷	ضریب همبستگی	سبک زندگی فرهنگی و تخلفات خطرناک رانندگی
۰/۰۰۰	سطح معناداری	
۳۹۶	تعداد مشاهدات	

رابطه سبک زندگی فرهنگی و اشتباه‌های بی‌توجهی رانندگی

برای بررسی رابطه سبک زندگی فرهنگی و اشتباه‌های بی‌توجهی رانندگی از آزمون همبستگی r پیرسون بهره گرفته شده است. نتایج آزمون با سطح معناداری $\text{sig} = / ۰۰۰$ نشان می‌دهد که بین سرمایه فرهنگی و اشتباه‌های بی‌توجهی رانندگی رابطه معناداری و مستقیمی وجود دارد. یعنی با افزایش سرمایه فرهنگی رانندگان اشتباه‌های بی‌توجهی رانندگی نیز کاسته می‌شود. بنابراین، سرمایه فرهنگی مهم‌ترین عامل در تقلیل اشتباه‌های بی‌توجهی رانندگی است. که نمره ۴۸ نشان‌دهنده بالاترین میزان رعایت رفتارهای ترافیکی و نمره ۸ نشان‌دهنده پایین‌ترین میزان رعایت رفتارهای ترافیکی در بین رانندگان درون شهری تبریز می‌باشد. میانگین این متغیر ۴۰/۹۰ است که نشان‌دهنده پایین‌تر بودن اشتباه‌های بی‌توجهی در بین رانندگان تبریزی است.

جدول شماره ۶: نتایج ضریب همبستگی پیرسون رابطه سبک زندگی فرهنگی و اشتباه‌های بی‌توجهی رانندگی

۰/۳۹۲	ضریب همبستگی	سبک زندگی فرهنگی و اشتباه‌های بی‌توجهی رانندگی
۰/۰۰۰	سطح معناداری	
۳۹۶	تعداد مشاهدات	

رابطه سبک زندگی فرهنگی و رفتارهای خطرناک رانندگی

برای بررسی رابطه سبک زندگی فرهنگی و رفتارهای ترافیکی رانندگی از آزمون همبستگی I پیرسون بهره گرفته شده است. نتایج آزمون با سطح معناداری $\text{sig} = /۰۰۰$ نشان می‌دهد که بین سبک زندگی فرهنگی و رفتارهای ترافیکی رابطه معنادار و مستقیمی وجود دارد. یعنی با افزایش سرمایه فرهنگی رانندگان، رفتارهای خطرناک رانندگی نیز کاسته می‌شود. پس سرمایه فرهنگی ابزاری برای سالم‌تر کردن سبک زندگی رفتار ترافیکی است. نمره ۲۷ نشان‌دهنده رانندگی خطرناک و نمره ۱۶۲ نشان‌دهنده رانندگی سالم در این تحقیق می‌باشد. در نمونه آماری حاضر، کم‌ترین نمره برای رانندگان برابر ۹۵ و بیش‌ترین نمره ۱۶۲ با دامنه تغییرات ۶۷ است. میانگین نمره سبک زندگی رفتارهای ترافیکی رانندگان درون شهری تبریز $X = ۱۴۵/۴۸$ با انحراف معیار $۱۱/۵۸۵$ نشان می‌دهد که وضعیت رانندگی در شهر تبریز سالم و عاری از رفتارهای مخاطره‌آمیز است.

ترسیم محور رفتارهای ترافیکی رانندگان درون شهری تبریز به قرار زیر است:

ناسالم	سالم	تاحدودی	تاحدودی	خطرناک	خطرناک	کاملاً خطرناک
۱۶۲	۱۳۵	۱۰۸	۸۱	۵۴	۲۷	

$$x = ۱۴۵/۸۴$$

جدول شماره ۷: نتایج ضریب همبستگی پیرسون رابطه سبک زندگی فرهنگی و رفتار ترافیکی

۰/۳۸۷	ضریب همبستگی	سبک زندگی فرهنگی و رفتار ترافیکی
۰/۰۰۰	سطح معناداری	
۳۹۶	تعداد مشاهدات	

نتیجه‌گیری

تصادفات جاده‌ای یکی از مهم‌ترین عوامل مرگ و میر در ایران و جهان به شمار می‌رود. سبک زندگی رفتار ترافیکی، رفتار یا عادت‌های خلق‌الساعه نمی‌تواند باشد و به عنوان سبک زندگی، ریشه در جامعه‌پذیری، گذشته و یادگیری اجتماعی افراد دارد. برای حل این مشکل هم نمی‌توان با راه‌حل‌های آنی به میدان آمد و بایستی روی منش افراد یا سبک زندگی آنها کار کرد.

نتایج نشان می‌دهد که سبک زندگی رفتارهای ترافیکی بر حسب تحصیلات افراد متفاوت است. افرادی که بی‌سواد هستند کم‌تر از سایر افراد با تحصیلات متفاوت، رفتارهای ترافیکی را رعایت می‌کنند. با بالا رفتن تحصیلات افراد، بر رعایت رفتارهای ترافیکی آنها نیز تقریباً افزوده می‌شود. این امر نشان می‌دهد که رفتار ترافیکی آموزش‌پذیر است، یعنی با آموزش افراد و بالا بردن سبک زندگی فرهنگی افراد می‌توان رفتار ترافیکی آنها را ارتقا بخشید. با توجه به چارچوب نظری در آموزش ایمنی ترافیک در آموزش کودکان، برنامه‌های آموزشی که به مرحله اجرا در می‌آیند عبارت‌اند از:

- ۱- تهیه بروشورهای آموزشی و توزیع آنها در بین دانش‌آموزان؛
- ۲- تهیه کتب آموزشی و توزیع در بین دانش‌آموزان؛
- ۳- تهیه بازی‌های آموزشی ترافیکی و توزیع در بین دانش‌آموزان؛
- ۴- برگزاری مسابقات آموزشی ایمنی ترافیک و اهداء جوایز به دانش‌آموزان برتر؛
- ۵- نقاشی تابلوها و علائم راهنمایی و رانندگی؛
- ۶- سخنرانی افسران راهنمایی و رانندگی در صف صبحگاهی؛
- ۷- نمایش فیلم‌های آموزشی در ارتباط با فرهنگ ترافیک؛
- ۸- ایجاد پارک‌های ترافیک.

منابع

- آیتی، اسماعیل (۱۳۸۰). هزینه تصادفات ترافیکی ایران، مشهد: دانشگاه فردوسی مشهد.
- استاجی، رویا و همکاران، (۱۳۸۵). بررسی سبک زندگی در ساکنین شهر سبزوار، مجله دانشکده علوم پزشکی و خدمات بهداشتی و درمانی سبزوار، دوره ۱۳، شماره ۳.
- باکاک، ر (۱۸۳۱). مصرف، ترجمه خسرو صبری، تهران: انتشارات شیرازه.
- توسلی، غلام عباس (۳۸۳۱). تحلیلی از اندیشه‌ی پی‌یر بوردیو درباره فضای منازعه‌آمیز، نامه علوم اجتماعی دانشگاه تهران، دوره جدید، شماره ۳.
- جمشیدی‌ها، غلام‌رضا و شهرام پرستش (۱۳۸۶). دیالکتیک‌منش و میدان در نظریه عمل پی‌یر بوردیو، نامه علوم اجتماعی دانشگاه تهران، شماره ۳، بهار.
- جنکیز، ریچارد (۵۸۳۱). پی‌یر بوردیو، ترجمه حسن چاوشیان، تهران: نشر نی.
- چاوشیان، حسن (۱۳۸۱). سبک زندگی و هویت اجتماعی: مصرف و انتخاب‌های ذوقی به عنوان تمایز تشابه اجتماعی در دوره مدرنیته اخیر، پایان‌نامه دکتری، رشته جامعه‌شناسی، دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران.
- خادیمان، طلیعه (۱۳۸۸). سبک زندگی و مصرف فرهنگی، چاپ دوم، تهران: نشر جهان کتاب.
- سیف‌نیا، فرخنده (۱۳۸۷)؛ بررسی حوادث و تصادفات جاده‌ای استان آذربایجان شرقی و آرایه راهکارهای کاهش آن، تبریز: انتشارات معاونت برنامه‌ریزی استانداری آذربایجان شرقی.
- شارع‌پور، محمود، ودادهیر، ابوعلی و قربانزاده، سکینه (۱۳۸۹). تحلیل جنسیتی تصادف با تأکید بر مفهوم سبک زندگی سالم (مطالعه موردی: جوانان شهر تهران)، پژوهش زنان، دوره ۸، شماره ۲، تابستان.
- علیزاده اقدام (۱۳۸۸). مطالعه سبک زندگی سلامت محور شهروندان: امیدها و بیم‌ها در شهر تبریز، پایان‌نامه دکتری دانشگاه اصفهان، دانشکده ادبیات و علوم انسانی
- فاضلی، محمد (۱۳۸۲). مصرف و سبک زندگی، قم: نشر صبح صادق.
- قربان‌زاده، سکینه (۱۳۸۶) بررسی رابطه بین سبک زندگی و رفتار رانندگی در بین جوانان استان تهران. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه مازندران.

- گیدنز، آنتونی، (۱۳۸۲). تجدد و تشخیص (جامعه و هویت شخصی در عصر جدید)
ترجمه ناصر موفقیان، تهران: نشر نی.

- لچت، جان (۱۳۷۷). پنجاه متفکر بزرگ معاصر، ترجمه محسن حکیمی، تهران: انتشارات
خجسته.

- مقدس جعفری، محمدحسن و همکاران (۱۳۸۶). بوردیو و جامعه‌شناسی ادبیات،
فصلنامه ادب پژوهی، تابستان، ۱ (۲): ۹۴-۷۷.

- Cockerham, William C. & Rutten A & Abel T, (1997), Conceptualizing Contemporary Health Lifestyles: Moving Beyond Weber, The Sociological Quarterly, Volume 38, Number 2, pp321-342.