



مطالعه استرس شغلی رانندگان شرکت واحد اتوبوس رانی شهر همدان در سال ۱۳۹۰

نویسندگان: رستم گلمحمدی^۱ نیلوفر دامیار^۲ ایرج محمدفام^۳ جواد فردمال^۴

۱. دانشیار گروه بهداشت حرفه‌ای و مرکز تحقیقات علوم بهداشتی، دانشگاه علوم پزشکی همدان

۲. نویسنده مسئول: کارشناس ارشد گروه بهداشت حرفه‌ای، دانشگاه علوم پزشکی همدان

۳. استادیار گروه بهداشت حرفه‌ای، دانشگاه علوم پزشکی همدان
Email: damyar@umsha.ac.ir تلفن تماس: ۰۹۱۲۷۶۴۰۰۳۶

۴. استادیار گروه آمار زیستی و اپیدمیولوژی، دانشگاه علوم پزشکی همدان

چکیده

مقدمه: امروزه استرس تبدیل به یک پدیده جهانی رو به رشدی شده است که تمامی گروه‌های شغلی و محیط‌های کاری را در تمام کشورها تحت تأثیر قرار می‌دهد. بر طبق مطالعات، رانندگی اتوبوس یکی از موقعیت‌های پر استرس شغلی می‌باشد. استرس می‌تواند از طریق تداخل با عملکرد ایمن راننده، منجر به بروز حادثه شود. این مطالعه با هدف بررسی وضعیت استرس شغلی رانندگان اتوبوس‌های شرکت واحد شهر همدان انجام شد.

روش بررسی: این مطالعه مقطعی در بهار سال ۱۳۹۰ انجام شد. جامعه آماری، کلیه رانندگان شرکت واحد اتوبوس رانی شهر همدان بودند. تعداد ۵۴ نفر با استفاده از روش نمونه‌گیری تصادفی ساده انتخاب شدند. به منظور جمع‌آوری اطلاعات از پرسشنامه استرس شغلی فیلیپ ال رایس مورد استفاده قرار گرفت. آزمون‌های آماری مورد استفاده در تحلیل داده‌ها، شامل t-test و ANOVA بود.

یافته‌ها: نتایج نشان داد ۷۶٪ از رانندگان سطح استرس بالا، ۱۶٪ سطح استرس متوسط و ۸٪ سطح استرس پائین دارند و بیشترین همبستگی نمره استرس شغلی به ترتیب با روابط بین فردی و استرس فیزیکی به دست آمد. در این مطالعه رابطه استرس شغلی با خصوصیات دموگرافیک رانندگان از لحاظ آماری معنی‌دار نبود ($P > 0.05$).

نتیجه‌گیری: سطح بالای استرس رانندگان، ضرورت اجرای یک برنامه جامع مدیریت استرس را در سطح سازمان نشان می‌دهد. رسیدگی به وضعیت ارتقاء و امنیت شغلی و برقراری امکان ارتباط مؤثر رانندگان با سرپرستان و فراهم کردن امکان مشارکت آنها در تصمیم‌گیری‌ها بایستی در اولویت اول با هدف بهبود وضعیت استرس شغلی رانندگان قرار گیرد.

واژه‌های کلیدی: رانندگان اتوبوس، استرس شغلی، استرس فیزیکی، روابط بین فردی

طلوع بهداشت

فصلنامه علمی پژوهشی

دانشکده بهداشت یزد

سال دوازدهم

شماره: اول

بهار ۱۳۹۲

شماره مسلسل: ۳۸

تاریخ وصول: ۹۰/۱۱/۱۹

تاریخ پذیرش: ۹۱/۴/۲۸



مقدمه

استرس عبارت است از عدم تعادل در شرایط ذهنی و جسمی، که در واژه‌های علائم جسمانی، نگرانی، افسردگی و احساس خصومت بیان می‌شود (۱). در میان منابع عمده استرس می‌توان مسئولیت بالا، خستگی، شرایط کاری، فشار زمانی و بارکاری ذهنی را نام برد (۲، ۳). استرس شغلی تبدیل به یک پدیده جهانی رو به رشدی شده است که تمام طبقات کارگران و تمام محیط های کاری را در تمام کشورها تحت تأثیر قرار می‌دهد (۴). رانندگی اتوبوس یکی از مشاغلی است که در آن فرد در میان موقعیت‌های پراسترس و شرایط نامناسب همچون حجم بالای ترافیک، آلودگی هوا و بارکاری زیاد کار می‌کند (۱). ویژگی های متعددی از محیط‌های کاری رانندگان حمل و نقل عمومی شهری ممکن است در ایجاد سطوح بالای استرس شغلی و ریسک‌های سلامتی مشارکت داشته باشند (۲). پروفایل ناخوشی و مرگ و میر رانندگان اتوبوس‌های شهری، بر نقش عمده استرس شغلی در سلامت رانندگان اشاره دارد (۲).

ریسک درگیری‌های فیزیکی و مشکلاتی که در رابطه با مسافری مرتب پیش می‌آید نیز برای رانندگان اتوبوس‌ها در سراسر جهان و در هر زمانی وجود دارد (۲). توجه به این نکته ضروری است که تحمل میزان خاصی از بارکاری وابسته به ویژگی‌های روانی فرد و تفاوت‌های فردی است و واکنش افراد به استرس متفاوت می‌باشد (۲، ۳). همچنین رانندگان به طور معمول هیچگونه مشارکتی در تصمیم‌گیری‌های مربوط به شغلشان ندارند (۱، ۲). لذا می‌توان گفت رانندگان حمل و نقل عمومی شهری مخصوصاً در محیط‌های شهری بزرگ تحت درجه بالایی از فشار شغلی، تقاضاهای بارکاری زیاد همراه با

کنترل شغلی کم کار می‌کنند (۲). مطالعات اپیدمیولوژیکی نشان داده‌اند که تقاضای بارکاری زیاد به تنهایی منجر به بیماری و نارضایتی شغلی (که ممکن است به علت استرس باشد نمی‌شود، بلکه ترکیب آن به همراه کنترل کم مدیران بر روی مشاغل، منجر به آسیب می‌شود (۲، ۱).

مطالعات نشان می‌دهد رانندگان، بسیار مستعد مشکلات مرتبط با سلامتی هستند (۵). در این میان، استرس بعنوان بخش جدانشدنی شغل رانندگی می‌تواند از طریق تداخل با عملکرد ایمن راننده، منجر به بروز حادثه شود که علاوه بر خود راننده سلامت افراد در جامعه را نیز تهدید می‌کند (۳). لذا انجام مطالعات جهت آگاهی از عوامل ایجاد استرس در رانندگان اتوبوس و بکارگیری راهکارهای کنترلی با هدف حذف و یا تعدیل فاکتورهای فوق، بسیار مهم و مؤثر می‌باشد. مطالعات فراوانی به بررسی وضعیت استرس شغلی در شاغلین در حرفه های مختلف از جمله شغل رانندگی اتوبوس پرداخته است، اما وضعیت استرس شغلی در رانندگان اتوبوس‌های شهری همدان تا کنون مورد بررسی قرار نگرفته است، لذا این مطالعه با هدف بررسی وضعیت استرس شغلی در رانندگان اتوبوس‌های شرکت واحد شهر همدان انجام شد.

روش بررسی

مطالعه مقطعی حاضر، در بهار سال ۱۳۹۰، با هدف بررسی وضعیت استرس شغلی رانندگان انجام شد. جامعه آماری این پژوهش، رانندگان شرکت واحد اتوبوس رانی شهر همدان که در ۳۲ مسیر متفاوت مشغول به کار می‌باشند، در نظر گرفته شد. در این پژوهش از شیوه نمونه‌گیری تصادفی ساده استفاده شد. در



تأهل، تعداد افراد خانواده، سابقه کار، تعداد ساعات کار در روز، وضعیت اختلال در خواب و اختلال بینایی و سابقه رخداد حادثه در یکسال اخیر بود. در نهایت داده‌ها، با استفاده از نرم افزار SPSS۱۶ و آزمون‌های آماری (ANOVA و t-test) مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند.

یافته‌ها

این مطالعه مقطعی بر روی ۵۴ راننده شرکت واحد اتوبوس‌رانی انجام شد. همه رانندگان مورد مطالعه مرد و متأهل بودند. محدوده سنی رانندگان بین ۲۵ تا ۶۰ سال و میانگین سن آنها 39.84 ± 9.08 سال بود. بعد خانوار افراد مورد بررسی 3.76 ± 1.16 بود. میانگین سابقه کاری رانندگان مورد بررسی 10.54 ± 7.91 سال بود (جدول ۱).

در بررسی رابطه استرس شغلی با سایر متغیرها، نتایج نشان داد رانندگانی که تحصیلات زیر دیپلم دارند، نسبت به رانندگانی که تحصیلات دیپلم و بالاتر دارند، رانندگانی که اختلال خواب دارند نسبت به رانندگانی که اختلال خواب ندارند و رانندگانی که درآمد کمتری دارند نسبت به رانندگانی که درآمد بیشتری دارند، استرس بیشتری را تجربه می‌کنند. همچنین رانندگانی که سیگار می‌کشند نسبت به رانندگانی که سیگار نمی‌کشند، رانندگانی که به صورت سازمانی مشغول به کارند نسبت به رانندگانی که به صورت خصوصی کار می‌کنند و رانندگانی که به صورت دوشیفته مشغول به کارند نسبت به یک شیفته‌ها استرس بیشتری را تجربه می‌کنند. نتایج بررسی ادعاهای فوق تحت آزمون مقایسه میانگین نمرات استرس شغلی در میان تقسیم‌بندی‌های مختلف متغیرها نشان داد در تمام موارد فوق،

ابتدا با توجه به لیست تهیه شده از سوی سازمان اتوبوس‌رانی، ۵۴ راننده به صورت تصادفی انتخاب شده و پرسشنامه استرس شغلی برای این افراد تکمیل گردید. به این صورت که پرسشنامه‌ها، در شرایطی که رانندگان در حال استراحت بوده، (قبل از حرکت از ایستگاه اول و یا بعد از توقف در ایستگاه آخر) به آنها داده شد. تعدادی از رانندگان در همان زمان پرسشنامه‌ها را تکمیل و تعدادی دیگر آن را در منزل تکمیل کرده و تحویل کیوسک‌های مستقر در خیابان‌ها می‌دادند.

در این پژوهش برای اندازه‌گیری استرس شغلی، از پرسشنامه فیلیپ ال رایس که مورد تأیید انستیتوی بهداشت روانی آمریکا با قابلیت اعتماد ۰/۹۲ می‌باشد، استفاده شد (۶). این پرسشنامه حاوی ۵۷ سؤال، شامل ۳ بخش روابط بین فردی (سؤال ۱-۲۶)، شرایط فیزیکی (سؤال ۲۷-۴۸) و علاقه‌مندی به کار (سؤال ۴۹-۵۷) بود که در یک طیف ۵ گزینه‌ای لیکرت (هرگز، به ندرت، گاهی اوقات، اغلب اوقات و همیشه) تکمیل گردید. روش نمره دهی به این صورت بود که دامنه پاسخ هر سؤال به ترتیب از ۱ تا ۵ نمره‌گذاری شد که در تعدادی از سؤالات این نمره‌گذاری معکوس بود. سپس نمرات سؤالات، با هم جمع گردید که تعیین کننده نمره استرس شغلی افراد می‌باشد که در یکی از سه سطوح استرسی پائین (≤ 116)، متوسط (۱۱۷ تا ۱۴۰) و بالا (≤ 140) قرار می‌گیرد. در مطالعه محمدفام پایایی پرسشنامه فوق از طریق آلفای کرونباخ برابر ۰/۸۲ به دست آمد (۷). بهزاد نیز میزان پایایی را برابر ۰/۹۲ به دست آورد (۸). در ادامه به منظور تعیین ارتباط استرس شغلی با خصوصیات دموگرافیک رانندگان، اطلاعات مربوطه، از طریق پرسشنامه‌ای جداگانه جمع‌آوری شد. پرسشنامه حاوی سؤالاتی پیرامون سن، تحصیلات، وضعیت

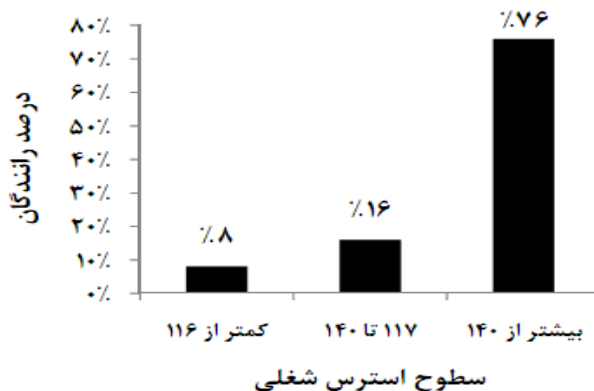


شغلی را پر نکردند. نتایج حاصل از کمی کردن نتایج پاسخ به سوالات هر ۳ بخش پرسشنامه استرس شغلی نشان داد که بیشترین میانگین نمره استرس به شرایط فیزیکی محیط کار اختصاص دارد. اما نتایج بررسی همبستگی نشان داد، بالاترین ضریب همبستگی نمره کلی استرس شغلی به ترتیب ابتدا با روابط بین فردی، سپس شرایط فیزیکی محیط کار و در نهایت میزان علاقه مندی به کار می باشد (جدول ۳).

مقدار P-۷ بزرگتر از ۰/۰۵ می باشد. نتایج این بررسی در جدول ۲ آورده شده است. یافته های بدست آمده در زمینه میزان استرس شغلی رانندگان در نمودار ۱ نشان داده شده است. ملاحظه می گردد که درصد بالایی از رانندگان در شرایط پر استرس هستند. اعداد مربوط به تعداد رانندگان در گروه استرس شغلی پائین ۴ نفر، متوسط ۸ نفر و استرس بالا ۳۸ نفر بوده اند. تعداد ۴ نفر نیز پرسشنامه استرس

جدول ۱: بررسی خصوصیات فردی و شغلی رانندگان

متغیر	وضعیت	تعداد	درصد
سن	کمتر از ۳۰ سال	۴	۸/۲
	۳۰ تا ۴۵ سال	۳۳	۶۷/۳
	بیشتر از ۴۵ سال	۱۲	۲۴/۵
سطح تحصیلات	زیر دیپلم	۳۳	۶۷/۳
	دیپلم و بالاتر	۱۶	۳۲/۷
اختلال خواب	دارد	۹	۲۱/۴
	ندارد	۳۳	۷۸/۶
میزان درآمد	۴۰۰ هزار تومان <	۱۷	۳۴/۷
	۴۰۰ هزار تومان >	۳۲	۶۵/۳
وضعیت سیگار	می کشد	۱۳	۲۶/۵
	نمی کشد	۳۶	۷۳/۵
خصوصی / سازمانی بودن	خصوصی	۱۸	۳۳/۳
	سازمانی	۳۶	۶۶/۷
وضعیت شیفت	یک شیفتی	۴۰	۷۴/۱
	دو شیفتی	۱۴	۲۵/۹
سابقه کار	کمتر از ۱۰ سال	۲۴	۵۱/۱
	۱۰ تا ۲۰ سال	۱۸	۳۸/۳
	بیشتر از ۲۰ سال	۵	۱۰/۶



نمودار ۱: توزیع رانندگان در سطوح استرسی مختلف



سابقه کار، افزایش یافته است. اما در مقایسه نمره کلی استرس شغلی در میان گروههای مختلف سابقه کاری، مقدار P-v رانندگان برابر با ۰/۸۶ بدست آمد که بزرگتر از ۰/۰۵ می باشد. وضعیت توزیع استرس شغلی در سایر گروههای مختلف متغیرهای مورد مطالعه نیز مورد بررسی قرار گرفت که نتایج آن را در جدول ۲ مشاهده می کنید.

وضعیت توزیع استرس شغلی در گروههای سنی متفاوت در نمودار ۲ به خوبی نمایان می باشد.

چنانچه در نمودار ۲ مشاهده می کنید، میانگین نمره استرس شغلی با افزایش سن، افزایش یافته است. اما مقدار P-v برای مقایسه نمره کلی استرس شغلی در میان گروههای سنی مختلف رانندگان برابر با ۰/۵۹ بدست آمد که بزرگتر از ۰/۰۵ می باشد.

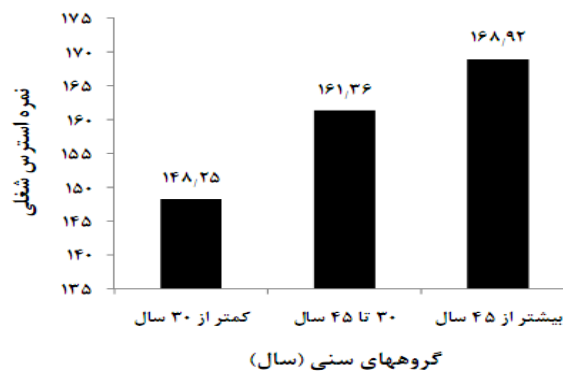
همچنین نتایج نشان داد میانگین نمره استرس شغلی با افزایش

جدول ۲ نتایج مقایسه میانگین استرس شغلی در حالات مختلف متغیرهای مورد بررسی

متغیر	وضعیت	میانگین (± انحراف معیار)	P-v
سطح تحصیلات	زیر دیپلم	۱۶۲/۹۴ (±۲۹/۳۳۶)	۰/۸۲۱
	دیپلم و بالاتر	۱۶۰/۵۰ (±۴۵/۴۲۱)	
اختلال خواب	دارد	۱۷۱/۱۱ (±۲۹/۰۱)	۰/۳۵۰
	ندارد	۱۵۸/۳۶ (±۳۷/۳۵)	
میزان درآمد	۴۰۰ هزار تومان <	۱۶۸/۸۲ (±۳۵/۱۳)	۰/۲۴۴
	۴۰۰ هزار تومان >	۱۵۶/۴۷ (±۳۴/۷۵)	
وضعیت سیگار	می کشد	۱۶۳/۳۸ (±۳۲/۵۳۳)	۰/۸۲۶
	نمی کشد	۱۶۰/۸۳ (±۳۶/۶۸۷)	
خصوصی / سازمانی بودن	خصوصی	۱۵۸/۵۶ (±۴۲/۶۹)	۰/۶۹۸
	سازمانی	۱۶۲/۷۴ (±۳۱/۳۴)	
وضعیت شیفت	یک شیفتی	۱۵۹/۹۲ (±۳۴/۷۲)	۰/۶۱۸
	دو شیفتی	۱۶۵/۶۲ (±۳۶/۷۳)	

جدول ۳: توزیع نمرات سه قسمت استرس شغلی (روابط بین فردی، شرایط فیزیکی محیط کار، علاقه مندی به کار)

متغیر	میانگین (± انحراف معیار)	حداقل	حداکثر	ضریب همبستگی
نمره کلی استرس	۱۶۱/۴۰ (±۳۴/۹۶۴)	۷۹	۲۴۳	۰/۸۵
نمره قسمت اول (روابط بین فردی)	۱۶۳/۷۰ (±۱۷/۹۶۶)	۲۱	۱۰۶	۰/۸۱
نمره قسمت دوم (شرایط فیزیکی)	۱۶۶/۶۰ (±۱۷/۲۳۴)	۱۰	۹۷	۰/۶۷
نمره قسمت سوم (علاقه مندی به کار)	۳۱/۱۰ (±۸/۳۶۰)	۹	۴۵	



نمودار ۲: توزیع استرس شغلی در گروههای سنی مختلف (P=۰/۵۸)



بحث و نتیجه گیری

پژوهش حاضر نشان داد اغلب رانندگان مورد بررسی، استرس بالا دارند (۷۶٪) و میانگین نمره کلی استرس شغلی در رانندگان ۱۶۱/۴۰ می باشد (که در سطح استرس بالا (>۱۴۰) قرار دارد). بنابراین می توان چنین نتیجه گرفت که شغل رانندگی اتوبوس، بسیار پر استرس است. نتایج مطالعه کلومولر نیز نشان داد رانندگان سیستم حمل و نقل عمومی استرس بالایی را تجربه می کنند (۹). اما نتایج مطالعه گیم سیا نشان داد تنها ۱۱/۲٪ رانندگان سطح استرس بالا دارند و ۶۱/۶٪ استرس متوسط دارند (۱).

نتایج نشان داد بالاترین ضریب همبستگی نمره کلی استرس شغلی به ترتیب ابتدا با روابط بین فردی (۰/۸۵)، سپس شرایط فیزیکی محیط کار (۰/۸۱) و در نهایت میزان علاقه مندی به کار (۰/۶۷) می باشد. بنابراین می توان گفت در رانندگان مورد بررسی، نقش فاکتور روابط بین فردی و سپس شرایط فیزیکی محیط کار در افزایش نمره استرس بیش از فاکتور علاقه مندی به کار است. اما نتایج آزمون همبستگی در مطالعه فاطمی نشان داد بیشترین ضریب همبستگی نمره کل استرس با شرایط فیزیکی محیط کار به دست آمد (۱۰).

در حیطه روابط بین فردی، عواملی نظیر نحوه ارتباط با سرپرست و جلب رضایت وی، تعدد سرپرست در حوزه کاری، روابط درون سازمان، عامل امنیت و ارتقاء شغلی، مشارکت افراد در تصمیم گیری های مربوط به کار، نحوه ارتباط رانندگان بایکدیگر، تبعیض بین افراد از سوی مسئولین، میزان رغبت به انجام کار و عواملی از این قبیل وجود دارند که بایستی در اولویت برنامه کاهش استرس قرار گیرد. لائره نیز در مطالعه خود

بیان کرد که از جمله مهمترین عوامل ایجاد استرس می توان تأثیر سرپرستان و همکاران را نام برد (۱۱).

در قسمت شرایط فیزیکی محیط کار عواملی از قبیل نشستن طولانی مدت، حجم کاری بالا و نیاز به سرعت عمل بالا، زمان استراحت اندک، نیازهای کاری بیش از توان افراد، وضعیت ارگونومیکی صندلی راننده، انجام حرکات تکراری ناشی از رانندگی طولانی مدت در مسیرهای طولانی، مسئولیت کاری و... وجود دارد. در مطالعه مروری که در سال ۲۰۰۵ در اسکاتلند، با هدف بررسی وضعیت سلامتی رانندگان با بررسی تحقیقات ۵۰ ساله انجام شد، نتایج نشان داد خصوصیات فیزیکی محیط کار (وضعیت ارگونومیکی ضعیف کابین، چرخش شیفت و برنامه زمانی غیر قابل انعطاف) از جمله استرسورهای مهم شغل رانندگی است (۱۲). در مطالعه گیم سیا نیز مشخص شد که عمده ترین دلیل استرس، مسئولیت کاری و پس از آن حقوق و سپس مسأله آزادی در کار است (۱). نتایج مطالعه نوباکی نیز نشان داد که بار کاری به لحاظ کمی ممکن است با مشکلات سلامت روانی مرتبط باشد (۱۳). همچنین در این مطالعه مشخص شد که از دید افراد، بار کار به لحاظ کیفی نسبت به بار کار به لحاظ کمی، مهمتر می باشد (۱۳). در حیطه علاقه مندی به کار عوامل علاقه به کار، احساس امنیت شغلی، عدم یکنواختی کار و عواملی از این قبیل قرار می گیرد که باید در اولویت سوم بهبود شرایط کاری با هدف کاهش استرس در گروه مورد بررسی، مورد توجه قرار گیرد.

در بررسی رابطه بین استرس شغلی با سن و سابقه کار، نتایج نشان داد با افزایش سن و سابقه کار، استرس شغلی افزایش



رضایت شغلی، شرایط جاده‌ای، مسائل مرتبط با زندگی خصوصی افراد و ... دانست که بررسی آنها خارج از حیطه این تحقیق بوده است.

نتایج مطالعه فوق با توجه به سطح استرس بالا در رانندگان، ضرورت اجرای یک برنامه جامع مدیریت استرس را به منظور کاهش سطح استرس رانندگان توسط سازمان اتوبوس رانی نشان می‌دهد. عمده توجه در این برنامه بایستی در حیطه روابط بین فردی، شامل مسائل درون سازمان، وضعیت ارتقاء و امنیت شغلی رانندگان و ارتباط مؤثر رانندگان با سرپرستان و فراهم کردن امکان مشارکت رانندگان در تصمیمات مربوط به شغلشان باشد و رسیدگی به عوامل فوق باید در اولویت اول با هدف بهبود وضعیت استرس شغلی رانندگان قرار گیرد.

تقدیر و تشکر

در پایان محقق بر خود لازم می‌داند از زحمات کلیه پرسنل سازمان اتوبوس رانی از جمله رانندگان زحمت کشی که در راستای انجام این پژوهش مشارکت داشته‌اند سپاسگزاری نماید. همچنین با توجه به اینکه مطالعه حاضر تحت عنوان پایان نامه تحقیقاتی در دانشگاه علوم پزشکی همدان ثبت و تأمین اعتبار گردید از معاونت محترم تحقیقات و فناوری دانشگاه کمال تشکر را داریم.

References

- 1-Gimsia R. The relationship between job satisfaction and stress among BMTA bus drivers. Bangkok: Rangsit university; 2004.:7,31.
- 2-Evans GW. Working on the hot seat: urban bus operators* Accid Anal and Prev. 1994;26(2):183-87.

می‌یابد. اما ادعای فوق تحت آزمون مقایسه میانگین استرس شغلی در گروه‌های سنی و سابقه‌های کاری مختلف مورد بررسی آماری قرار گرفت و مشخص شد افزایش فوق به لحاظ آماری معنی‌دار نمی‌باشد ($P > 0/05$). در مطالعه‌ای که کلومولر در بررسی رابطه سن، شاخص توانائی کار و فاکتورهای منجر به استرس در میان رانندگان اتوبوس انجام داده بود نیز رابطه بین اغلب علائم استرس با سن معنی‌دار نبود (۹). علت این امر می‌تواند تأثیر سایر عوامل در بروز استرس در رانندگان در گروه‌های سنی و سابقه کاری مختلف باشد. اما نتایج مطالعه گیم سیا نشان داد سن، تداوم کار، حقوق و رضایت شغلی رابطه معکوسی با تراز استرس دارد (۱). همچنین در مطالعه خوی‌نژاد مشخص شد بین استرس شغلی با سوابق مختلف تفاوت معناداری وجود دارد، بطوریکه افراد با سابقه بیش از ۱۰ سال، نسبت به افراد با سابقه زیر ۵ سال از استرس کمتری رنج می‌برند (۱۴).

چنانچه ذکر شد رابطه بین استرس شغلی با خصوصیات دموگرافیک رانندگان، به لحاظ آماری معنی‌دار نبود ($P > 0/05$). در مطالعه فاطمی نیز مشخص شد بین میزان میانگین استرس شغلی و میزان تحصیلات ارتباط معناداری از لحاظ آماری وجود ندارد (۱۰). بطور کلی علل عدم برقراری ارتباط معنی‌دار آماری بین استرس شغلی با متغیرهای مورد بررسی را می‌توان تأثیرگذاری سایر عوامل قابل بررسی و غیرقابل بررسی همچون



- 3-Hanzlíková I. Professional Drivers: The Sources of Occupational Stress. Iva Hanzlíková. Czech Republic.2004:3.
- 4-Kompier MAJ. Bus drivers: Occupational stress and stress prevention. Department of Work and Organizational Psychology, University of Nijmegen. Geneva.1996.
- 5-Whitelegg J. Health of professional drivers. Eco-Logica Ltd Transport & General Workers Union; 1995:2.
- 6- Rice PL. Stress and Health .third ed. Taflinger M, McGlasson TA, Mackres J, Western RJ, editors. Moorhead State University: Brooks/Cole publishing;1999.
- 7-Fam IM, Kianfar A, Mahmoudi S. Evaluation of Relationship between Job Stress and Unsafe Acts with Occupational Accident Rates in a Vehicle Manufacturing in Iran. International Journal Of Occupational Hygiene. 2010;2(2):94. [Persian]
- 8-Zare H, Feizi A, Mahbobi T. Study of relationship between organizational climate, occupational stress and creativity in administrative personnel (male and female) of the education office in West Azarbayjan. Journal of research on behavioral sciences 2010:8(2):117. [Persian]
- 9-Kloimuller I, Karazman R, Geissler Het al. The relation of age, work ability index and stress-inducing factors among bus drivers. International Journal of Industrial Ergonomics. 2000;25:500.
- 10-fatemi f. evaluation of relation between job stress and unsafe acts with accident in vehicle manufacturing in 2006[MSc] thesis. Hamadan University Of Medical Sciences. 2006.
- 11-Olaitan OL, Oyerinde OO, Obiyemi O,et al. Prevalence of job stress among primary school teachers in South-west, Nigeria. African Journal of Microbiology Research. 2010;4(5):340.
- 12-Tse JL, Flin R, Mearns K. Bus driver well-being review 50 years of research. Transportation Research Part F. 2006;9:89.
- 13-Morita N, Wada I. Job Stress and Mental Health of Child-Counseling Office Workers. Journal of occupational health. 2007; 49:127.
- 14-Khuynezhad Gh, rajaee e, shakib e. Comparison of job stress among school management with inside - out side contrpl source. Educational bulletin of Islamic Azad University of bojnourd. 2007; 4(16):12. [Persian]



Study of Occupational Stress Among Hamadan City-Bus Drivers, 2011

Golmohamadi R(Ph.D)¹ Damyar N(MS.c)^{*2} Mohamadfam I(Ph.D)³ Faradmal J(Ph.D)⁴

- 1.Associate Professor, Department of Health, Occupational Engineering Hamadan University of Medical sciences, Hamadan, Iran.
- 2.Corresponding Author: MSc in Health, Occupational Engineering, Hamadan University of Medical Sciences, Hamadan, Iran.
- 3.Assistant Professor, Department of Health, Occupational Engineering Hamadan University of Medical Sciences, Hamadan, Iran.
- 4.Assistant Professor, Department of Epidemiology and Biostatistic, Hamadan University of Medical Sciences, Hamadan, Iran.

Abstract

Background: Today, occupational stress has developed as a global phenomenon which is more affecting all occupational groups and workplaces in all countries. The bus driving job is one of the most stressful occupations. The main objective of this study was the assessment of occupational stress level in Hamadan city-bus drivers.

Methods: This cross-sectional study was conducted in spring 1390. The participants, were all Hamadan city-bus drivers. Fifty four drivers were chosen using simple random sampling. The required data gathering was done using Philip el rice standard job stress questionnaire. Data analysis was per formed through Statistical tests such as t-test and one-way ANOVA.

Results: The results indicated that 76% of the drivers are at a high, 16% at a middle and 8% at a low stress level. Job stress score had highest correlation with interpersonal relationships and physical stress, respectively. Furthermore, the results showed that the relationship between job stress and demographic characteristics was not statistically significant ($P>0.05$).

Conclusion: High stress level in studied drivers indicated that implementation of a comprehensive stress management program is required. To improve the drivers' occupational stress, job promotion and security, establish of effective relationship between drivers and supervisors and also providing the conditions for their participation in decision-making should gain a priority.

Keywords: City-bus drivers, Occupational stress, Physical stress, Interpersonal relationship.