

بررسی عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر وقوع حوادث رانندگی

در شهر تهران

سید خلیل سید علی پور^۱، عباس حسینی آهنگر^۲

از صفحه ۵۱ تا ۷۶

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۶/۱۴

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۱/۲۱

چکیده

زمینه و هدف: پژوهش حاضر به منظور شناسایی عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر حوادث رانندگی در میان شهروندان شهر تهران مورد مطالعه قرار گرفته است؛ بنابراین پژوهش حاضر به دنبال پاسخ گویی به این سؤال برآمده که مهم ترین عامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر حوادث رانندگی کدام است؟ در ارتباط با موضوع پژوهش و چهارچوب نظری عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر حوادث رانندگی، متناسب با دیدگاه‌های تلفیقی کاکرهام و پیر بودریو در حوزه جامعه‌شناسی فرهنگی به مطالعه مهم ترین عامل فرهنگی یعنی سبک زندگی و مهم ترین عامل اجتماعی یعنی پایگاه اجتماعی بر حوادث رانندگی در مدل نظری مورد مطالعه قرار گرفته است. هدف اصلی پژوهش، شناسایی اثر پایگاه اقتصادی - اجتماعی و سبک زندگی بر حوادث رانندگی می‌باشد.

روش: روش انجام پژوهش، توصیفی و از نوع پیمایشی بوده که با استفاده از روش توصیفی و تبیینی به تجزیه و تحلیل داده‌ها می‌پردازد. مقدار آلفای کرونباخ برای متغیرهای پژوهش یعنی پایگاه اجتماعی، سبک زندگی و مؤلفه‌های سبک زندگی بالای ۷۰ درصد بوده است که بیانگر اعتبار و روایی بسیار مناسب برای متغیرهای مفهومی پژوهش است.

یافته‌ها و نتایج: نتایج آزمون دوجمله‌ای در ارتباط با اثر پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد بر حوادث رانندگی نشان می‌دهد که سطح معنی داری و خطای زیر ۱ درصد و سطح اطمینان ۹۹ درصد بیانگر تأثیر پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد بر حوادث رانندگی است. همچنین نتایج آزمون دوجمله‌ای در ارتباط با اثر سبک زندگی بر حوادث رانندگی نشان می‌دهد که سطح معنی داری بالای ۵ درصد بیانگر عدم تأثیر سبک زندگی بر حوادث رانندگی است؛ بنابراین نتایج کلی پژوهش نشان می‌دهد که عوامل اجتماعی و فرهنگی بر حوادث رانندگی اثر معناداری دارد.

کلیدواژه‌ها: حوادث رانندگی، پایگاه اجتماعی، سبک زندگی، سبک رانندگی، قوانین رانندگی.

۱. استادیار و عضو هیئت علمی پژوهشگاه علوم انتظامی و مطالعات اجتماعی، (نویسنده مسئول)،

S.alipour1380@gmail.com

۲. کارشناس ارشد مدیریت، دانشگاه آزاد اسلامی واحد فیروزکوه

مقدمه

افزایش حوادث و آسیب‌های گوناگون یکی از مهم‌ترین خطرات تهدیدکننده زندگی انسان‌ها در مناطق و کشورهای مختلف جهان می‌باشد که سالانه باعث مرگ بیش از ۶ میلیون نفر در جهان می‌گردد.^۱ در این میان، حوادث رانندگی و ترافیکی یکی از شایع‌ترین حوادث بوده که سالانه جان بسیاری از مردم را در جهان به خطر می‌اندازد. دامنه اهمیت سوانح ترافیکی تا حدی است که سازمان جهانی بهداشت عنوان «Safe Roads» را برای روز جهانی بهداشت در سال ۲۰۰۴ میلادی توصیه کرده و در ۲۱ هدف خود به مسئله کاهش سوانح و حوادث تا سال ۲۰۲۰ اشاره می‌کند (پدن^۲، ۲۰۰۲). متوسط جهانی مرگ‌ومیر در اثر حوادث رانندگی، ۱۴ تا ۱۵ نفر در هر ۱۰۰ هزار نفر است که این میزان در کشور ما ۳۰ نفر در هر هزار نفر یعنی دو برابر میانگین جهانی است.

طبق آمار سازمان بهداشت جهانی، میزان تصادفات در کشورهای جهان سوم چندین برابر کشورهای صنعتی گزارش شده است. این مسائل به عوامل زیادی تحت تأثیر عوامل اجتماعی و فرهنگی برمی‌گردد. افزایش تخلفات و تصادفات راهنمایی و رانندگی می‌تواند سبب افزایش بی‌نظمی و ناهنجاری‌های اجتماعی شده که منجر به حوادث رانندگی می‌شود. این مسائل باعث گسترش پدیده‌هایی نظیر واپس ماندگی فرهنگی بوده که سطح آموزش و تحصیلات و سبک زندگی از مجموعه عوامل آن است (مهدوی، ۱۳۹۱: ۲). هدف کلی این پژوهش، بررسی تأثیر عوامل زمینه‌ای و اجتماعی مانند سن، جنسیت، سطح تحصیلات، پایگاه اجتماعی و اقتصادی افراد از یک سو و عوامل فرهنگی شامل باورها، گرایش‌ها و رفتارهای تحت تأثیر سبک زندگی افراد بر میزان حوادث رانندگی مورد مطالعه در شهر تهران می‌باشد.

1. World Health Report, 2002.

2. Peden

پیشینه پژوهش

گرجیان و همکارانش (۱۳۹۳) شانس وقوع حوادث رانندگی را در گروه مورد مطالعه به دلیل فعالیت‌های معمول روزانه، سبک رانندگی و درک از قوانین رانندگی به ترتیب ۱،۱۶۵، ۰،۶۵۶ و ۱،۳۰۸ بیشتر از گروه شاهد بود؛ هرچند از نظر آماری، این اختلاف معنی‌دار نشد. شانس وقوع حادثه رانندگی در گروه مورد مطالعه به دلیل استرس، حدود سه برابر بیشتر از گروه شاهد بود. نتیجه نهایی اینکه برگزیدن سبک زندگی خطرناک به عنوان فاکتور مساعدکننده در وقوع حوادث رانندگی نقش دارد. می‌توان با کنترل این عامل از ایجاد حوادث رانندگی پیشگیری نمود.

شجاعی و آتش‌پور (۱۳۹۰) بین نوع خودرو و جنسیت در رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت وجود نداشت؛ اما بین میانگین سنی، سطح تحصیلات، سطح اقتصادی و وضعیت تأهل رانندگان غیرمتخلف و متخلف تفاوت به دست آمد.

حاتمی، احمدسرائی و دولتشاهی (۱۳۹۰) نشان داده شد که هرچه سن افراد و تجربه رانندگی بیشتر می‌شود، رانندگی حادثه‌ساز کمتر رخ می‌دهد و بین وضعیت مالی، تحصیلی و نوع رانندگی رابطه‌ای به دست نیامد. افراد با سطح تحصیلات بالاتر، بیشتر سبقت گرفتن و سرعت‌های بالای خود را گزارش می‌کنند.

رحیمی و کاظمی (۱۳۹۰) با عنوان تحلیل فرهنگ خطرپذیری رانندگان در نواحی درون‌شهری و برون‌شهری نشان داد که مؤلفه‌های مؤثر و مهم عامل انسانی که در فرهنگ خطرپذیری و رانندگی مؤثر هستند، عبارتند از: سن، جنسیت، تحصیلات، محیط و درآمد؛ سن و جنسیت دو عامل مهم در تغییر حالات و رفتار راننده هستند.

اسماعیلی و میکائیلی (۱۳۸۹) در پژوهشی با عنوان بررسی رابطه بین سطح رفاه اقتصادی و تخلفات رانندگی در شهرستان ارومیه به این نتیجه رسیدند که بین سطح رفاه اقتصادی و میزان تخلف و بی‌توجهی به فرمان پلیس رابطه مثبت و معناداری وجود دارد.

سوری (۱۳۸۴) نشان داد که خصوصیات رفتاری و روان‌شناختی با وقوع تصادف‌ها مرتبط است. اضطراب، بی‌حوصلگی، خستگی و خواب‌آلودگی، خطاهای ادراکی، مصرف مواد توهم‌زا و محرک، ویژگی‌های شخصیتی و غیره در بروز تصادفات نقش دارند.

کاچ و تیلور^۱ (۱۹۹۵) ثابت کردند که رانندگان با اضطراب بالاتر، رفتارهای پرخاشگرانه بیشتری نشان دادند که در تعدادی از پژوهش‌های داخلی، سازگاری هیجانی ضعیف‌تری نیز به آن‌ها نسبت داده شد.

فوسگرا^۲ (۲۰۰۵) دریافت که سرعت رانندگی با سن رانندگان، همبستگی منفی و با درآمد رانندگان، ارتباط مثبت دارد.

هاسس و راندمو^۳ (۲۰۰۵) در مطالعات خود نشان داده‌اند که عامل تحصیلات تا حدی می‌تواند به‌عنوان یک عامل مؤثر بر رفتار رانندگی و تصادفات مطرح باشد.

ازکان^۴ و همکارانش (۲۰۰۶) در مطالعات انجام‌شده روی عوامل انسانی ایجادکننده حوادث رانندگی، عوامل مختلفی مانند سبک زندگی، عوامل شخصیتی، سرعت بالا، سوءمصرف الکل، تجربه‌جویی، هیجان‌طلبی، تنوع‌طلبی، رفتارهای ضداجتماعی، خستگی و خواب‌آلودگی، استفاده از مواد مخدر، عدم فعالیت فیزیکی، استفاده از تلفن همراه، استرس، عصبانیت، پرخاشگری و اضطراب را ذکر کرده‌اند.

شهار (۲۰۰۹) صفت اضطراب را در نمونه‌ای ۱۲۰ نفری از رانندگان مطالعه کرد و دریافت که رانندگان با سطوح بالاتر اضطراب در رفتارهای خطرناک‌تری درگیر هستند؛ این به‌عنوان تابعی از نگرانی به‌منزله یک عامل محدودکننده روی حافظه کاری تلقی شد که نوعی ظرفیت شناختی را محدود می‌کند که در غیر این صورت

1.Koch, WJ., Taylor, S.

2.Fosgerau

3.Hoseth & Rundmo

4.Ozkan, Lajuna, Chliaoutakis, Parker & Summala.

می تواند برای وظایف رانندگی استفاده شود.

چن^۱ و همکارانش (۲۰۰۹) در پژوهش های خود دریافتند که افراد جوان با پیش زمینه های وضعیت اقتصادی - اجتماعی پایین به طور معناداری خطرهای بیشتری از آسیب ناشی از ترافیک را نسبت به سایرین دارند. الگوی یکسانی برای نوجوانان به عنوان پیاده، مسافر وسیله نقلیه و دوچرخه سوار و همچنین برای بزرگسالان به عنوان راننده یافت شده است؛ عوامل زیربنایی این خطر افزایش یافته هنوز مشخص نیست؛ اگرچه فرضیه های گوناگونی شامل اینکه رانندگان با وضعیت اقتصادی - اجتماعی پایین رفتارهای پرخطر بیشتری را نشان می دهند، نظیر رانندگی تحت تأثیر الکل و دارو، رانندگی طولانی مدت یا رانندگی در محیط های پرخطر در مقایسه با رانندگان با وضعیت اقتصادی - اجتماعی بالا پیشنهاد شده است.

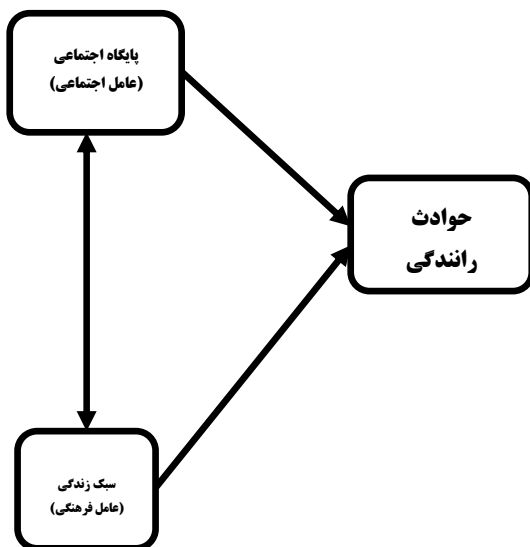
دولا^۲ و همکارانش (۲۰۱۰) با بررسی ۱۱۲۱ راننده نشان دادند که سطوح بالاتر اضطراب با سطوح بالاتر رانندگی خطرناک رابطه دارد؛ مخصوصاً مشخص شد که گروه با اضطراب بالاتر به طور معناداری موجب تصادف های بیشتری شده بودند.

چهارچوب مفهومی پژوهش

بنابراین در ارتباط با موضوع پژوهش و چهارچوب نظری عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر حوادث رانندگی، متناسب با دیدگاه های تلفیقی کاکرهام و پیر بودریو در حوزه جامعه شناسی فرهنگی به مطالعه مهم ترین عامل فرهنگی یعنی سبک زندگی و مهم ترین عامل اجتماعی یعنی پایگاه اجتماعی که بین این از نظر بودریو ارتباط نظری نیز وجود دارد، به عنوان مهم ترین عامل مؤثر بر حوادث رانندگی در مدل زیر مورد مطالعه قرار می گیرد.

1.Chen

2.Dula



نمودار ۱. بررسی اثر عوامل اجتماعی و سبک زندگی بر حوادث رانندگی
 مأخذ: گرجیان و همکاران، ۱۳۹۳

مبانی نظری پژوهش

حوادث رانندگی

حمل و نقل جاده‌ای جزئی لاینفک و در اغلب کشورها و ستون فقرات تمامی شبکه‌های حمل و نقل است. حوادث رانندگی از جمله معضلات در حمل و نقل جاده‌ای محسوب می‌شوند و روند افزایش تعداد تصادفات به گونه‌ای است که وجود بحران در جابه‌جایی کالا و مسافر در جاده‌های کشور را به ذهن متبادر می‌سازد.

اصولاً در تصادفات جاده‌ای سه عامل انسان، جاده و وسیله نقلیه به‌عنوان اجزای اصلی شناخته می‌شوند و کیفیت و کمیت جابه‌جایی‌ها تحت تأثیر این سه عامل قرار خواهد گرفت. البته قابل ذکر است که نباید عوامل محیطی را بی‌اثر دانست؛ چرا که

بعضاً این عوامل باعث بروز مشکلات می‌گردند. در این قسمت، سه عامل اصلی در تصادفات جاده‌ای به‌طور خلاصه بررسی می‌شوند.

۱- انسان

انسان ناشناخته‌ترین و مهم‌ترین عامل در جریان حوادث به‌حساب می‌آید و با تمام تلاش متخصصان علوم مختلف، هنوز هم نمی‌توان عکس‌العمل‌های انسان‌ها را در برخورد با حوادث پیش‌بینی نمود. تفاوت فراوان در بین انسان‌ها از قبیل تفاوت‌های جسمی، روحی و... همگی باعث ناشناخته‌ماندن انسان می‌شوند تا جایی که بیش از ۷۰ درصد تصادفات را به این عامل نسبت می‌دهند. البته در جوامع مختلف، عامل انسانی ویژگی‌های خاص خود را داراست که به‌رحال در مقایسه با علل و اجزا دیگر، عامل انسانی مهم‌ترین و مشکل‌ترین بخش کنترل سیستم‌های حمل‌ونقل می‌باشد.

انسان همراه وسیله نقلیه را در جاده، جریان ترافیک می‌نامند؛ کسی که می‌بایست آشنایی و مهارت لازم و کافی جهت هدایت وسیله نقلیه و نیز نحوه استفاده صحیح از جاده و مقررات راهنمایی و رانندگی را دارا باشد. در شرایط امروز، رانندگی حقیقی است که در هر جامعه تحت ضوابط و قوانین خاص برای به‌حرکت‌درآوردن وسیله نقلیه به دسته‌هایی از افراد سپرده می‌شود.

انسان به‌عنوان استفاده‌کننده از وسیله نقلیه و جاده، نقش مهم و اصلی را در جریان ترافیک و اوضاع کمی و کیفی آن ایفا می‌کند. لیکن همواره تحت‌تأثیر عوامل مختلف و شرایط ترافیک قرار دارد. پژوهش‌های علمی اخیر و نیز روانکاوای ترافیک نشانگر این واقعیت هستند که در روند عبور و مرور، اکثر رانندگان به‌آسانی تحت‌تأثیر عوامل آموزشی و اطلاعاتی قرار نمی‌گیرند. از این جهت هر قدر وضعیت و شرایط ترافیک پیچیده و شناخت آن مشکل‌تر باشد، بالطبع نحوه رفتار شرکت‌کنندگان در ترافیک (راننده و عابر پیاده) نسبت به درک و رعایت قوانین و ضوابط جاده نامطلوب‌تر عمل

می‌کند.

در این رابطه، همچنین تجربه نشان می‌دهد که در برخی موارد اکثر شرکت‌کنندگان در ترافیک به دلایل مختلف روحی و روانی و بعضاً به‌علت شرایط نامساعد ترافیک، طرز رفتار صحیحی نسبت به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از خود نشان نمی‌دهند.

نگاهی به آمار تصادفات راه‌های برخی کشورهای پیشرفته اروپایی و آمریکای صحت این ادعا را ثابت می‌کند که تا وقتی انسان با وسیله نقلیه در سطح جاده حرکت می‌کند، اجتناب از تصادف و تخلف، یک خیال باطل است.

از این جهت باید توجه داشت که فقط جریمه کردن رانندگان، مشکلی را حل نمی‌کند و می‌بایست طی مراحل مختلف آموزش‌های مقدماتی و همچنین آموزش‌های پیش از دریافت گواهینامه رانندگی، انگیزه‌های لازم را جهت تغییر رفتار رانندگان خلاف‌کار به وجود آورد.

در مجموع اکثر تصادفات به‌علت بی‌احتیاطی و عدم توجه به قوانین جاده و در عمل نتیجه شرایط ذهنی و اوضاع روحی و روانی افراد راننده است. بیشتر تصادفات مربوط به طرز رفتار و عمل ناصحیح رانندگان وانت‌بار و کامیون است که غالباً در سطح جاده‌های بین‌شهری (بدون توجه به قوانین) باعث بی‌نظمی ترافیک و نیز مشکلات بسیاری برای سایر شرکت‌کنندگان به وجود می‌آورند. علاوه بر این با بررسی آمار تصادفات برحسب وسایل نقلیه مقصر ملاحظه می‌شود که در هر سال تعداد زیادی از رانندگان این وسایل در بیش از یک تصادف نقش داشته و یا به‌طور مستقیم در ایجاد وقوع تصادفات جاده‌ای نقش دارند.

موارد تعیین‌کننده در تصادفات راه‌های بین‌شهری

۱- سرعت غیرمجاز؛

۲- اشتباه در مراحل سبقت؛

۳- ناآشنایی با ضوابط و مقررات جاده؛

۴- ناآشنایی و شناخت کافی راجع به وضعیت فنی وسیله نقلیه؛

۵- عدم توجه به ترافیک جهت مقابل؛

۶- عدم رعایت حق تقدم؛

۷- عدم رعایت فاصله.

تجزیه و تحلیل تصادفات جاده‌ای ایرانی به‌خوبی نشان می‌دهد که بیشترین عاملی که در وقوع تصادفات مؤثر می‌باشد، عامل انسانی است. در حقیقت در تصادفات جاده‌ای در ایران، عامل انسان در اکثر موارد به‌تنهایی یا مشترکاً با عوامل دیگر، مسئولیت وقوع حادثه را به‌عهده داشته است. عامل انسانی را می‌توان به چهار گروه به ترتیب زیر تقسیم نمود.

۱- نحوه کلی رانندگی

الف) اشکال در عملکرد: سرعت غیرمجاز، سبقت غیرمجاز، عدم رعایت حداقل فاصله با وسیله نقلیه جلویی، انحراف به چپ، عدم توجه به سایر وسایل نقلیه و علازم و خط‌کشی‌ها.

ب) اشکال در رفتار: رانندگی غیرمسئولانه، بی‌احتیاطی، رانندگی در اوج خستگی و رانندگی با حالات تهاجمی نسبت به دیگران.

۲- خطاهای حسی و ادراکی

الف) نگاه‌کردن و ندیدن؛

ب) گیجی و کم‌توجهی؛

ج) اشتباه در تشخیص سرعت یا فاصله وسایل نقلیه دیگر.

۳- رانندگی تحت تأثیر عواملی که به قوای جسمانی و فکری راننده صدمه می‌زند

الف) الکلی؛

ب) خستگی؛

ج) مواد مخدر؛

د) بیماری.

۴- عدم مهارت

الف) بی تجربگی؛

ب) عدم قضاوت صحیح؛

ج) عمل یا تصمیم غلط.

نوع دیگری از تقسیم‌بندی عوامل مربوط به عامل انسانی نیز به شرح زیر به کار رفته است:

- خطاهای حذف؛

- خطاهای ادراکی؛

- خطاهای قضاوتی؛

- خطاهای رفتاری.

عوامل انسانی در گزارش‌های پلیس راه در ایران با دو عنوان دسته‌بندی شده‌اند. گروه رانندگی تحت تأثیر عوامل مربوط به قوای جسمانی و فکری در یک دسته و سه گروه دیگر در دسته دوم طبقه‌بندی شده‌اند.

طراحی ناقص و غیرفنی شبکه ارتباطات از طرفی باعث ایجاد اختلالات و بی‌نظمی در جریان‌های ترافیک می‌گردد و از طرف دیگر به علت حجم ترافیک و ظرفیت نامطلوب و عرض کم جاده‌ها، زمینه وقوع تصادف به‌طور مستقیم به وجود می‌آید. به‌طور کلی تا زمانی که ظرفیت و کشش راه‌های بین‌شهری متناسب با ترکیب و حجم نقل و انتقالات، طراحی و برنامه‌ریزی نشود و نیز انطباق حجم بر ظرفیت جاده صورت عملی خود را نیابد، مشکل ایمنی عبور و مرور حل نخواهد شد.

به تازگی در کشورهای مختلف جهان، پژوهش‌ها و مطالعات بسیاری در دست انجام است تا سیستم کلی حمل و نقل و ترافیک بر اساس نیازهای فعلی شبکه

ارتباطات با استفاده و به‌کارگیری تکنیک برتر سریع و ایمن گردد.

بی‌شک امروزه اساس طرح و سازوکار کلی راه‌های بین‌شهری به لحاظ کیفیت ساختمانی با راه‌هایی که در سال‌های گذشته ساخته شده است، تفاوت‌های بسیاری دارند؛ بدین معنی که اولاً ساختمان راه‌های جدید برای تحمل درصد بیشتری از ترافیک سنگین (کامیون و تریلی) طراحی می‌شوند و در ثانی مؤلفه‌های سرعت، فاصله دید، حداقل و حداکثر شیب طولی جاده، به‌ویژه عوامل سبقت و توقف به‌عنوان عوامل تعیین‌کننده در طراحی شبکه راه‌ها به کار گرفته می‌شوند.

عوامل تعیین‌کننده در طراحی شبکه راه‌های بین‌شهری

۱- حجم ترافیک؛

۲- سطح سرویس جاده؛

۳- عوامل سرعت و دینامیک؛

۴- نحوه دسترسی؛

۵- ایمنی؛

۶- فاصله دید.

به‌طورکلی با طراحی صحیح شبکه راه‌ها و یا به‌عبارت‌دیگر با محاسبات ظرفیت راه و نقاط تلاقی ترافیک و نیز تغییر شکل هندسی معابر و تقاطع، نصب به‌جای علایم راهنمایی و رانندگی به‌اندازه کافی، خط‌کشی صحیح جاده، چراغ‌های راهنمایی شامل چراغ‌های کنترل و هدایت ترافیک می‌توان با استفاده از استانداردهای نوین، ایمنی جاده را به میزان قابل‌توجهی تضمین کرد.

درمورد نصب تابلوهای اخباری اختطاری به‌ویژه ابعاد خطوط حرکت، تعریض، عرض جاده در محدوده تقاطع، فاصله دید لازم به‌منظور تشخیص به‌موقع موانع، خطوط تغییر و تأخیر مسیر برای ترافیک (گردش به چپ و گردش به راست) می‌بایست ضوابط مهندسی ترافیک را مراعات کرد. همچنین تغییر شکل هندسی و

طراحی تقاطع‌ها و دهانه‌ها باید با توجه به معیارهای صحیح و نحوه حرکت وسایل نقلیه (حرکات چپ و راست) و میزان حجم ترافیک صورت پذیرد و سطح سرویس جاده باید با استفاده از عوامل سرعت و دینامیک (ترکیب و آهنگ ترافیک) مشخص گردد.

۲- وسیله نقلیه

وسيله نقلیه نیز به‌عنوان یکی از اجزای سیستم حمل‌ونقل همواره دغدغه‌های خاص خود را دارد. وجود ناوگان فرسوده با قدرت عملکردی پایین در کنار سیستم‌های نوین و سریع امروزی باعث به‌وجود آمدن ناهماهنگی در سیستم‌های حمل‌ونقل گردیده است. وجود یک وسیله نقلیه که حداکثر می‌تواند با سرعت ۱۱۰ کیلومتر در ساعت حرکت کند (حداکثر سرعت مجاز)، در کنار یک وسیله دیگر که می‌تواند با سرعت ۱۶۴ کیلومتر بر ساعت (بر اساس مشاهدات و گزارش‌های پلیس راه و نقل از روزنامه ایران، مورخ ۱۳۸۲/۱/۱۶) حرکت کند، همواره پتانسیلی برای ایجاد تصادف می‌باشد؛ به‌خصوص وقتی رانندگان از تجربه و صبر کافی برخوردار نباشند؛ لذا عامل وسیله نقلیه را که در سلطه انسان می‌باشد، می‌توان تا حد دلخواه کنترل نمود و باعث ایمن‌سازی راه‌ها گردید.

موضوع مورد بحث امروز مهندسان و متخصصان صنعت اتومبیل‌سازی جهان پیرامون نحوه افزایش ایمنی وسیله نقلیه و نیز کاهش آسیب‌پذیری آن در روند عبور و مرور است.

اخیراً در برخی از کشورهای پیشرفته به‌منظور دستیابی به ایمنی ترافیک از علم و تجهیزات فنی مختلف استفاده می‌شود و در این رابطه، آزمایش و پژوهش‌های بسیاری راجع به وضعیت فنی وسیله نقلیه در دست انجام است. لیکن از آنجاکه انسان همواره با جاده و وسیله نقلیه در ارتباط مستقیم قرار دارد، از موقعیت فنی وسیله نقلیه و شرایط ترافیک تأثیرپذیر و آسیب‌پذیر است.

در مجموع، حساس نبودن ترمز، فرسودگی لاستیک اتومبیل‌ها، موانع دید در وسیله نقلیه، نقص سیستم روشنایی، خلاصی فرمان و نداشتن زنجیر چرخ در مواقع ضروری در ایجاد تصادفات مؤثر هستند.

عدم رعایت ایمنی لازم وسیله نقلیه، سنگینی بیش از حد وسایل نقلیه و نیز نحوه ناصحیح بارگیری و حمل، عدم رعایت تنظیم باد چرخ‌ها و در کل سهل‌انگاری و عدم دقت در مسائل فنی وسیله نقلیه موجب بروز تصادفات هنگام حرکت در جاده است.

لیکن باید توجه داشت که در کنار توسعه و مراحل نوسازی و بهسازی راه‌ها و افزایش کمی اتومبیل، اطلاعات فنی مختلف و آموزش‌های لازم ترافیکی به رانندگان داده شود که قبل از حرکت وسیله نقلیه در جاده، وضعیت فنی آن را مورد آزمایش و بررسی قرار دهند.

موارد کنترل و ایمنی وسیله نقلیه

- ۱- آزمایش فنی وسیله نقلیه؛
- ۲- کنترل تکنیک وسیله نقلیه؛
- ۳- افزایش کیفی ایمنی مرئی و نامرئی وسیله نقلیه؛
- ۴- رفع نقایص فنی.

۳- جاده

در طول تاریخ، جاده نقشی اساسی در خلق و توسعه و گسترش تمدن‌ها داشته است. حمل و نقل بار و مسافر و گسترش روزافزون وسایل نقلیه در جاده‌های زمینی، تصادفات و سوانح جاده‌ای را بازتولید کرده است. بر اساس آخرین اطلاعات، در ایران حدود ۸۰ هزار کیلومتر راه اصلی و فرعی وجود دارد که ۷۵ درصد تردد فقط در ۱۵ هزار کیلومتر آن و ۲۵ درصد تردد در ۶۵ هزار کیلومتر مابقی صورت می‌گیرد. بالابودن آمار کشته‌ها در ایران هم ناشی از نامناسب بودن جاده‌ها است.

عامل جاده از سه دیدگاه متفاوت به عنوان یکی از عوامل به وجود آورنده تصادف مورد توجه قرار دارد که عبارتند از: عرض جاده، موقعیت خاص جاده (مانند پیچ، میدان، پل و نظایر آن) و دیگر اشکالات، نقایص و کمبودهای موجود در جاده. مهم‌ترین اشکالات و کمبودهای جاده، کمبودها و اشکالات علایم هشدار و اخباری و خط‌کشی‌ها، ناصافی سطح جاده، اشکالات یا نبود شانه، لغزنده بودن جاده، نبود یا اشکالات در موانعی حفاظتی و جداکننده مانند گاردریل‌ها و عدم دید کافی در شب یا روز تشخیص داده شده‌اند. در فصل بعد، عامل جاده مورد بررسی دقیق‌تر قرار خواهد گرفت.

اگر در بروز حوادث و تصادفات رانندگی در جاده‌ها سه عامل انسان، جاده و خودرو تأثیرگذار باشند، اینکه سهم هر بخش در بروز این حوادث چقدر است، بیانگر میزان فعالیتی است که متولیان هر بخش انجام داده‌اند. اگر فرهنگ‌سازی در خصوص رعایت قوانین مقررات راهنمایی و رانندگی و بهبود وضعیت رانندگی را موجب کم‌رنگ‌تر شدن نقش عامل انسانی در این زمینه بدانیم، به‌طور قطع راهنمایی و رانندگی در این زمینه فعالیت مؤثری انجام داده است و توانسته است با آموزش و اجرای دقیق قوانین و مقررات، رانندگان را به اجرای قوانین و مقررات ترغیب نماید؛ اما اگر نقش جاده در بروز حوادث جاده‌ای کم‌رنگ‌تر باشد، به‌طور قطع فعالیت‌های مربوط به راه‌سازی و راهداری استاندارد و صحیح بوده که توانسته است با ایجاد شرایط مطلوب برای رانندگان از بروز حادثه جلوگیری نماید؛ و اگر نقش خودرو در بروز این سوانح کم‌رنگ‌تر از دیگر بخش‌ها باشد، این بدان معنی است که خودروهایی که در کشور عرضه می‌شود، استاندارد بوده است و در غیر این صورت باید عملکرد متولیان این بخش مورد ارزیابی قرار گیرد.

روش‌شناسی پژوهش

پژوهش از نظر هدف، کاربردی و از لحاظ روش توصیفی و از نوع همبستگی است. این پژوهش از نوع توصیفی - پیمایشی است. پژوهش در مقطع زمانی بهار ۱۳۹۶ روی دو گروه نمونه پژوهشی شامل گروه اول رانندگان مراجعه‌کننده به مراکز بیمه پرداخت خسارت خودرو (گروه مورد) و رانندگان مراجعه‌کننده به مراکز پلیس + ۱۰ (گروه شاهد) در شهر تهران مورد مطالعه و مقایسه قرار می‌گیرد. جامعه آماری مورد مطالعه شامل تمامی افراد ۱۸ تا ۶۵ سال دارای انواع گواهینامه‌های رانندگی و دارندگان وسایل نقلیه شامل انواع سواری، تاکسی، ون، مینی‌بوس و داشتن حداقل سواد ابتدایی جهت خودگزارش‌دهی پرسشنامه می‌باشد. گفتنی است که تعداد هریک از این دو نمونه حداقل ۴۰ نفر می‌باشد. روش نمونه‌گیری نیز به صورت نمونه‌گیری در دسترس انتخاب می‌شود. روش دیگری که در این پژوهش برای جمع‌آوری داده‌های آماری مورد استفاده قرار می‌گیرد، روش گردآوری اطلاعات به صورت میدانی و با استفاده از ابزار پرسشنامه است.

یافته‌های پژوهش

در سن پاسخ‌گویان، بیشترین فراوانی مربوط به گروه سنی ۲۶ تا ۳۵ سال به میزان ۴۳/۵ درصد، ۳۶ تا ۴۵ سال به میزان ۲۱.۱ درصد، بالای ۴۵ سال ۱۹ درصد از کل جمعیت و کمترین فراوانی مربوط به کمتر از ۲۵ سال به میزان ۱۶/۳ درصد بوده است. از لحاظ وضعیت جنسیت، ۸۹ نفر از پاسخ‌گویان مرد (۶۱/۴ درصد) و ۵۶ نفر زن (۳۸/۶ درصد) بوده‌اند؛ در ضمن ۲ نفر پاسخ نداده‌اند. از لحاظ وضعیت تأهل، ۱۰۶ نفر از پاسخ‌گویان متأهل (۷۳/۱) و ۳۹ نفر مجرد (۲۶/۹) بوده‌اند. ضمناً ۲ نفر پاسخ نداده‌اند. به لحاظ وضعیت تحصیلات، ۴۳ نفر (۲۹/۳) از پاسخ‌گویان دارای مدرک دیپلم و پایین‌تر، کاردانی و کارشناسی (۵۵/۸ درصد) و کارشناسی ارشد و

دکتری (۱۵ درصد) بوده‌اند؛ بنابراین بیشترین فراوانی پاسخ‌گویان مربوط به مدارک کاردانی و کارشناسی به میزان ۵۵/۸ درصد از کل پاسخ‌گویان می‌باشد. از لحاظ میزان هزینه ماهیانه، هزینه ماهیانه پاسخ‌گویان کمتر از ۱ میلیون ۳۹۰۳ درصد تا ۲ میلیون ۴۴۸ درصد و بالای ۲ میلیون ۱۵/۹ درصد می‌باشد؛ در ضمن ۲ نفر پاسخ نداده‌اند. از لحاظ تعداد شغل، ۲۴ نفر (۱۶/۳) از پاسخ‌گویان ۱ شغل، ۱۱۳ نفر (۷۶/۹) ۲ شغل و ۱۰ نفر (۶/۸) سه‌شغله بوده‌اند. از لحاظ نوع شغل، بیشترین فراوانی پاسخ‌گویان به لحاظ نوع شغل به تعداد ۷۱ نفر (۴۸/۶) کارمند دولتی، ۳۶ نفر آزاد، ۲۰ نفر کارمند شرکت خصوصی و ۱۹ نفر بیکار می‌باشند؛ در ضمن ۱ نفر پاسخ نداده است. از لحاظ نوع مسکن، ۱۰۹ نفر (۷۴/۷) پاسخ‌گویان دارای منزل شخصی و ۲۴ نفر (۱۶/۴) منزل استیجاری، ۱۱ نفر (۷/۵) سایر و کمترین میزان مربوط به منزل سازمانی به تعداد ۲ نفر (۱/۴) می‌باشد؛ در ضمن ۱ نفر پاسخ نداده است. از لحاظ قیمت منزل مسکونی، قیمت منزل مسکونی پاسخ‌گویان کمتر از ۱۰۰ میلیون ۴۴ درصد تا ۲۰۰ میلیون ۴۲/۶ درصد و بالای ۲۰۰ میلیون ۱۳/۵ درصد می‌باشد؛ در ضمن ۶ نفر پاسخ نداده‌اند. از لحاظ درآمد ماهیانه، درآمد ماهیانه پاسخ‌گویان کمتر از ۱ میلیون ۱۸ درصد تا ۲ میلیون ۶۲/۴ درصد و بالای ۲ میلیون ۱۹/۵ درصد می‌باشد؛ در ضمن ۱۴ نفر پاسخ نداده‌اند. از لحاظ ادامه زندگی بدون درآمد، ادامه زندگی بدون کسب درآمد برای پاسخ‌گویان زیر ۶ ماه (۸۹/۳)، ۷ تا ۱۲ ماه (۹/۲) و بالای ۱۲ ماه (۸ درصد) می‌باشد؛ در ضمن ۱۶ نفر پاسخ نداده‌اند. از لحاظ محل سکونت، ۱۴۶ نفر (۹۹/۳) ساکن تهران و ۱ نفر (۰/۷) خارج از محدوده تهران ساکن است. به لحاظ مناطق شهرداری تهران، ۲۳ نفر یعنی (۱۵/۸) در مناطق ۱ الی ۶ تهران، ۷۷ نفر (۵۲/۷) در مناطق ۷ الی ۱۴ تهران و ۴۶ نفر (۳۱/۵) در مناطق ۱۵ الی ۲۲ تهران ساکن هستند؛ در ضمن ۱ نفر پاسخ نداده است. به لحاظ سوابق گواهینامه به سال، تا ۵ سال سابقه گواهینامه (۲۳/۱ درصد)، ۶ تا ۱۰ سال (۳۸/۱)، ۱۱ تا ۱۵ سال (۱۹/۷)، ۱۶ تا ۲۰ سال (۶/۱) و بالای ۲۰ سال (۱۲/۹ درصد) می‌باشد.

آزمون فرضیات پژوهش

آزمون فرضیه اول: استرس‌های حین رانندگی بر حوادث رانندگی تأثیر دارد.

با استفاده از آزمون دوجمله‌ای در جدول زیر و خطای کمتر از ۰/۰۱ نشان می‌دهد که اثر استرس‌های حین رانندگی بر حوادث رانندگی معنادار است. به عبارت دیگر، فرضیه H₁ مبنی بر تأثیر استرس‌های حین رانندگی بر حوادث رانندگی تأیید می‌شود و فرضیه H₀ مبنی بر عدم تأثیر استرس‌های حین رانندگی بر حوادث رانندگی رد می‌شود؛ بنابراین استرس‌های حین رانندگی بر حوادث رانندگی مؤثر است.

جدول ۱. اثر استرس‌های حین رانندگی بر حوادث رانندگی

اثر استرس‌های حین رانندگی بر حوادث رانندگی	گروه‌های پاسخ‌گو	میزان اثر	تعداد فراوانی	نسبت مشاهده شده	نسبت آزمون فرض	سطح معنی‌داری	تأیید یا رد فرض
اثر استرس‌های حین رانندگی بر حوادث رانندگی	گروه اول	اثر کم	۴۵	۰/۳	۰/۶	۰/۰۰۰	تأیید
	گروه دوم	اثر زیاد	۹۸	۰/۷			
	جمع		۱۴۳	۱			

نتایج آزمون دوجمله‌ای در ارتباط با اثر استرس‌های حین رانندگی بر حوادث رانندگی نشان می‌دهد که با توجه به سطح معنی‌داری و خطای زیر ۱ درصد و با اطمینان ۹۹ درصد بیانگر تأثیر استرس‌های حین رانندگی بر حوادث رانندگی است. گفتنی است که با توجه به نظر ۷۰ درصد پاسخ‌گویان در گروه دوم نشان می‌دهد که اثر استرس‌های حین رانندگی بر حوادث رانندگی بیش از نسبت فرض شده و زیاد است.

آزمون فرضیه دوم: درک خود از اجباری بودن قوانین رانندگی بر حوادث رانندگی تأثیر دارد.

با استفاده از آزمون دوجمله‌ای در جدول زیر و خطای کمتر از ۰/۰۱ نشان می‌دهد که اثر درک خود از اجباری بودن قوانین رانندگی بر حوادث رانندگی معنادار است. به عبارت دیگر، فرضیه H_۱ مبنی بر تأثیر درک خود از اجباری بودن قوانین رانندگی بر حوادث رانندگی تأثیر تأیید می‌شود و فرضیه H_۰ مبنی بر عدم تأثیر درک خود از اجباری بودن قوانین رانندگی بر حوادث رانندگی رد می‌شود؛ بنابراین درک خود از اجباری بودن قوانین رانندگی بر حوادث رانندگی مؤثر است.

جدول ۲. اثر درک خود از اجباری بودن قوانین رانندگی بر حوادث رانندگی

تأیید یا رد فرض	سطح معنی‌داری	نسبت آزمون فرض	نسبت مشاهده شده	تعداد فراوانی	میزان اثر	گروه‌های پاسخ‌گو	اثر درک خود از اجباری بودن قوانین رانندگی بر حوادث رانندگی
تأیید فرضیه	۰/۰۰۰	۶/۰	۸/۰	۱۱۱	اثر کم	گروه اول	اثر درک خود از اجباری بودن قوانین رانندگی بر حوادث رانندگی
			۲/۰	۳۴	اثر زیاد	گروه دوم	
			۱	۱۴۵	جمع		

نتایج آزمون دوجمله‌ای در ارتباط با اثر درک خود از اجباری بودن قوانین رانندگی بر حوادث رانندگی نشان می‌دهد که با توجه به سطح معنی‌داری و خطای زیر ۱ درصد و با اطمینان ۹۹ درصد بیانگر تأثیر درک خود از اجباری بودن قوانین رانندگی بر حوادث رانندگی است. گفتنی است که با توجه به نظر ۲۰ درصد پاسخ‌گویان در گروه دوم نشان می‌دهد که اثر درک خود از اجباری بودن قوانین رانندگی بر حوادث رانندگی کمتر از نسبت فرض شده و کم است.

آزمون فرضیه سوم: فعالیت‌های روزمره بر حوادث رانندگی تأثیر دارد.

با استفاده از آزمون دوجمله‌ای در جدول زیر و خطای کمتر از ۰/۰۱ نشان می‌دهد که اثر فعالیت‌های روزمره بر حوادث رانندگی معنادار است. به عبارت دیگر، فرضیه H_1 مبنی بر تأثیر فعالیت‌های روزمره بر حوادث رانندگی تأیید می‌شود و فرضیه H_0 مبنی بر عدم تأثیر فعالیت‌های روزمره بر حوادث رانندگی رد می‌شود؛ بنابراین فعالیت‌های روزمره بر حوادث رانندگی مؤثر است.

جدول ۳. اثر فعالیت‌های روزمره بر حوادث رانندگی

اثر فعالیت‌های روزمره بر حوادث رانندگی	گروه‌های پاسخگو	میزان اثر	تعداد فراوانی	نسبت مشاهده شده	نسبت آزمون فرض	سطح معنی داری	تأیید یا رد فرض
اثر فعالیت‌های روزمره بر حوادث رانندگی	گروه اول	اثر کم	۷۷	۵/۰	۶/۰	۰/۶۶	رد فرضیه
	گروه دوم	اثر زیاد	۶۷	۵/۰			
	جمع		۱۴۴	۱			

نتایج آزمون دوجمله‌ای در ارتباط با اثر فعالیت‌های روزمره بر حوادث رانندگی نشان می‌دهد که سطح معنی داری بالای ۵ درصد به دست آمده بیانگر عدم تأثیر فعالیت‌های روزمره بر حوادث رانندگی است.

آزمون فرضیه چهارم: سبک رانندگی بر حوادث رانندگی تأثیر دارد.

با استفاده از آزمون دوجمله‌ای در جدول زیر و خطای کمتر از ۰/۰۱ نشان می‌دهد که اثر سبک رانندگی بر حوادث رانندگی معنادار است. به عبارت دیگر، فرضیه H_1 مبنی بر تأثیر سبک رانندگی بر حوادث رانندگی تأیید می‌شود و فرضیه H_0 مبنی بر عدم تأثیر سبک رانندگی بر حوادث رانندگی رد می‌شود؛ بنابراین سبک رانندگی بر حوادث رانندگی مؤثر است.

جدول ۴. اثر سبک رانندگی بر حوادث رانندگی

اثر سبک رانندگی بر حوادث رانندگی	گروه‌های پاسخ‌گو	میزان اثر	تعداد فراوانی	نسبت مشاهده شده	نسبت آزمون فرض	سطح معنی داری	تأیید یا رد فرضیه
اثر سبک رانندگی بر حوادث رانندگی	گروه اول	اثر کم	۱۱۰	۸/۰	۶/۰	۰۰۰/۰	تأیید فرضیه
	گروه دوم	اثر زیاد	۳۳	۲/۰			
جمع			۱۴۳	۱			

نتایج آزمون دوجمله‌ای در ارتباط با اثر سبک رانندگی بر حوادث رانندگی نشان می‌دهد که با توجه به سطح معنی داری و خطای زیر ۱ درصد و با اطمینان ۹۹ درصد بیانگر تأثیر سبک رانندگی بر حوادث رانندگی است. گفتنی است که با توجه به نظر ۲۰ درصد پاسخ‌گویان در گروه دوم نشان می‌دهد که اثر سبک رانندگی بر حوادث رانندگی کمتر از نسبت فرض شده و کم است.

آزمون فرضیه پنجم: سبک زندگی بر حوادث رانندگی تأثیر دارد.

با استفاده از آزمون دوجمله‌ای در جدول زیر و خطای کمتر از ۰/۰۱ نشان می‌دهد که اثر سبک زندگی بر حوادث رانندگی معنادار است. به عبارت دیگر، فرضیه H_1 مبنی بر تأثیر سبک زندگی بر حوادث رانندگی تأیید می‌شود و فرضیه H_0 مبنی بر عدم تأثیر سبک زندگی بر حوادث رانندگی رد می‌شود؛ بنابراین فعالیت‌های روزمره بر حوادث رانندگی مؤثر است.

جدول ۵. اثر سبک زندگی بر حوادث رانندگی

اثر سبک زندگی بر حوادث رانندگی	گروه‌های پاسخ‌گو	میزان اثر	تعداد فراوانی	نسبت مشاهده شده	نسبت آزمون فرض	سطح معنی داری	تأیید یا رد فرضیه
اثر سبک زندگی بر حوادث رانندگی	گروه اول	اثر کم	۷۳	۵/۰	۶/۰	۰۹۴/۰	رد فرضیه
	گروه دوم	اثر زیاد	۶۲	۵/۰			
جمع			۱۳۵	۱			

نتایج آزمون دوجمله‌ای در ارتباط با اثر سبک زندگی بر حوادث رانندگی نشان می‌دهد که سطح معنی داری بالای ۵ درصد بیانگر عدم تأثیر سبک زندگی بر حوادث

رانندگی است.

آزمون فرضیه ششم: پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد بر حوادث رانندگی تأثیر دارد. با استفاده از آزمون دوجمله‌ای در جدول زیر و خطای کمتر از ۰/۰۱ نشان می‌دهد که اثر پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد بر حوادث رانندگی معنادار است. به عبارت دیگر، فرضیه H_1 مبنی بر تأثیر پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد بر حوادث رانندگی تأیید می‌شود و فرضیه H_0 مبنی بر عدم تأثیر پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد بر حوادث رانندگی رد می‌شود؛ بنابراین پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد بر حوادث رانندگی مؤثر است.

جدول ۶. اثر پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد بر حوادث رانندگی

اثر پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد بر حوادث رانندگی	گروه‌های پاسخگو	میزان اثر	تعداد فراوانی	نسبت مشاهده شده	نسبت آزمون فرض	سطح معنی داری	تأیید یا رد فرض
اثر پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد بر حوادث رانندگی	گروه اول	اثر کم	۳۱	۲/۰	۶/۰	۰۰۰/۰	تأیید فرضیه
	گروه دوم	اثر زیاد	۱۰۳	۸/۰			
	جمع		۱۳۴	۱			

نتایج آزمون دوجمله‌ای در ارتباط با اثر پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد بر حوادث رانندگی نشان می‌دهد که با توجه به سطح معنی داری و خطای زیر ۱ درصد و با اطمینان ۹۹ درصد بیانگر تأثیر پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد بر حوادث رانندگی است. گفتنی است که با توجه به نظر ۸۰ درصد پاسخ‌گویان در گروه دوم نشان می‌دهد که اثر پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد بر حوادث رانندگی بیش از نسبت فرض شده و زیاد است.

نتیجه

- بیشترین میانگین به میزان ۱/۸۲۷۷ برای مؤلفه پایگاه اقتصادی - اجتماعی و کمترین میانگین به میزان ۱/۲۹۱۰ مربوط به مؤلفه درک خود از اجباری بودن قوانین رانندگی می باشد.

- میانگین مؤلفه استرس حین رانندگی به میزان ۱/۷۰۵۴، فعالیت های روزمره به میزان ۱/۵۲۷۸، سبک رانندگی به میزان ۱/۳۵۲۰ و سبک زندگی به میزان ۱/۴۷۰۲ می باشد. نتایج آزمون دوجمله ای در ارتباط با اثر استرس های حین رانندگی بر حوادث رانندگی نشان می دهد که با توجه به سطح معنی داری و خطای زیر ۱ درصد و با اطمینان ۹۹ درصد بیانگر تأثیر استرس های حین رانندگی بر حوادث رانندگی است. گفتنی است که با توجه به نظر ۷۰ درصد پاسخ گویان در گروه دوم نشان می دهد که اثر استرس های حین رانندگی بر حوادث رانندگی بیش از نسبت فرض شده و زیاد است. نتایج آزمون دوجمله ای در ارتباط با اثر درک خود از اجباری بودن قوانین رانندگی بر حوادث رانندگی نشان می دهد که با توجه به سطح معنی داری و خطای زیر ۱ درصد و با اطمینان ۹۹ درصد بیانگر تأثیر درک خود از اجباری بودن قوانین رانندگی بر حوادث رانندگی است. گفتنی است که با توجه به نظر ۲۰ درصد پاسخ گویان در گروه دوم نشان می دهد که اثر درک خود از اجباری بودن قوانین رانندگی بر حوادث رانندگی کمتر از نسبت فرض شده و کم است. نتایج آزمون دوجمله ای در ارتباط با اثر فعالیت های روزمره بر حوادث رانندگی نشان می دهد که سطح معنی داری بالای ۵ درصد به دست آمده بیانگر عدم تأثیر فعالیت های روزمره بر حوادث رانندگی است. نتایج آزمون دوجمله ای در ارتباط با اثر سبک رانندگی بر حوادث رانندگی نشان می دهد که با توجه به سطح معنی داری و خطای زیر ۱ درصد و با اطمینان ۹۹ درصد بیانگر تأثیر سبک رانندگی بر حوادث رانندگی است. گفتنی است که با توجه به نظر ۲۰ درصد پاسخ گویان در گروه دوم

نشان می‌دهد که اثر سبک رانندگی بر حوادث رانندگی کمتر از نسبت فرض شده و کم است. نتایج آزمون دوجمله‌ای در ارتباط با اثر سبک زندگی بر حوادث رانندگی نشان می‌دهد که سطح معنی‌داری بالای ۵ درصد بیانگر عدم تأثیر سبک زندگی بر حوادث رانندگی است. نتایج آزمون دوجمله‌ای در ارتباط با اثر پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد بر حوادث رانندگی نشان می‌دهد که با توجه به سطح معنی‌داری و خطای زیر ۱ درصد و با اطمینان ۹۹ درصد بیانگر تأثیر پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد بر حوادث رانندگی است. گفتنی است که نظر ۸۰ درصد پاسخ‌گویان در گروه دوم نشان می‌دهد که اثر پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد بر حوادث رانندگی بیش از نسبت فرض شده و زیاد است.

پیشنادهای پژوهش

- در زمانی که شخص دچار استرس حین رانندگی است، فعالیت رانندگی را ترک نماید یا اینکه به‌اندازهٔ نیاز استراحت و تمرکز بگیرد تا شخص کاملاً از استرس رهایی یافته و سپس به رانندگی ادامه دهد.
- توجه به قوانین راهنمایی و رانندگی، یکی از اصول زندگی ما و به‌ویژه رانندگی باشد.
- نسبت به مطالعه و شناخت مقررات قوانین راهنمایی و رانندگی، دقت لازم را به کار ببریم.
- سازمان‌های اصلی متولی قوانین رانندگی یا سازمان‌هایی همچون آموزش و پرورش که در زمینهٔ قانون‌پذیرکردن افراد نقش دارند، باید نسبت به مقولهٔ اجباری بودن رعایت اصول قوانین رانندگی همت و سعی مضاعفی از خود نشان دهند.
- رانندگان نسبت به داشتن سبک رانندگی حساس باشند با این توضیح که نسبت به شیوهٔ رانندگی خود و به‌ویژه مقایسهٔ شیوهٔ خود با رانندگان دیگر مطالعه و تفکر داشته

باشند تا بتوانند بهترین شیوه رانندگی را برای خود انتخاب کنند.

- سبک‌های موفق رانندگی در کشور طی یک‌سری پژوهش‌ها کشف و احصا شده و در قالب کتابچه در اختیار مردم قرار گیرد.

- مؤلفه تحصیلات، یکی از راه‌های موفقیت در رانندگی در نظر گرفته شود.

- درآمد بالاتر می‌تواند به آرامش بیشتر رانندگان منتهی شود.

- رانندگان باید حین رانندگی به مکان‌هایی که در آن رانندگی می‌کنند، توجه نمایند؛ چرا که مکان‌ها یا نقاط شهری که در آن‌ها پایگاه اقتصادی - اجتماعی افراد پایین‌تر به نظر می‌رسد، امکان تصادف و خطر بیشتری وجود دارد.

منابع

- اسماعیلی، علیرضا؛ میکائیلی، ناصر. (۱۳۸۹). بررسی رابطه بین سطح رفاه اقتصادی و تخلفات رانندگی (مورد مطالعه: شهرستان ارومیه). *فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک*، ۵ (۱۸)، ۱-۱۸.
- حاتمی، حمیدرضا؛ فتحی احمدسرائی، نرگس؛ دولتشاهی، بهروز. (۱۳۹۰). مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان حادثه‌ساز و رانندگان عادی (مطالعه موردی: شهر کرج). *فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی*، (۲۶)، ۹۹-۱۲۷.
- رحیمی، امیر؛ مسعود، مجتبی. (۱۳۹۰). تحلیل فرهنگ خطرپذیری رانندگان در نواحی درون‌شهری و برون‌شهری. *فصلنامه پژوهشی راهور*، ۸ (۱۶)، ۴۹-۶۶.
- سوری، احمد. (۱۳۸۴). *روانشناسی ترافیک*. چاپ اول، تهران: عصر و نوشته، ۲۴-۲۱.
- شجاعی، مریم؛ آتش‌پور، حمید. (۱۳۹۰). مطالعه مقایسه‌ای ویژگی‌های شخصیتی و جمعیت شناختی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر اصفهان پس از اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی. *پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی*، (۳)، ۷۳-۹۶.

- عبدالهی زاده، سید حسین. (۱۳۸۳). بررسی شاخص‌های منزلت از دیدگاه کارکنان ناجا. گروه نیروی انسانی و مدیریت، مرکز پژوهش‌های و پژوهش‌های ناجا.
- علی زاده، ابراهیم؛ رضایی، علی محمد؛ غیاثوند، غلامرضا. (۱۳۸۶). بررسی منزلت اجتماعی پلیس و تعیین عوامل مؤثر بر آن. فصلنامه نظم و امنیت انتظامی، ۱ (۳)، ۴.
- قربان زاده، سکینه. (۱۳۸۷). مطالعه رابطه بین سبک زندگی و رفتار رانندگی در بین جوانان. پایان‌نامه دوره کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی، دانشگاه مازندران.
- گرجیان، شیرین؛ خداویسی، مسعود؛ امینی، رویا؛ سلطانیان، علیرضا. (۱۳۹۳). سبک زندگی رانندگان به‌عنوان فاکتور انسانی در وقوع حوادث رانندگی شهر همدان. مجله علمی دانشکده پرستاری و مامائی همدان، ۲۲ (۴)، ۸.
- منوچهر پارسا، حسین. (۱۳۸۸). علل تصادفات رانندگی در ایران و راهکارهای کاهش آن. تهران، انتشارات امیرعلی، ۵۷-۵۸.
- Chen, H.Y., Ivers, R.Q., Martiniuk, A.L.C., Boufous, S., Senserrick, T., Woodward, M., Stevenson, M. and Norton, R. (2009). Socioeconomic status and risk of car crash-related hospitalisation: Results from the DRIVE Study.
- Dula, C. S., Adams, C. L., Miesner, M. T., & Leonard, R. L. (2010). Examining relationships between anxiety and dangerous driving. *Accident Analysis and Prevention*, 42, 2050-2056.
- Fosgerau, M. (2005). Speed and Income. *Journal of Transport Economics and Policy*, 39, 225-240.
- Hoseth, H. P. and Rundmo, T. (2005). Association between risk perception, risk affectivity and demand for risk mitigation, In: Rundmo, T., Moen, B.E. (Eds.), *Risk Judgement and Safety in Transport*. Rotunde Publikasjoner, Trondheim.
- Koch WJ, Taylor S. (1995). Assessment and treatment of motor vehicle accident victims. *Cognitive and Behavioral Practice*, 2:327-342.
- Ozkan, T., Lajuna, T., Chliaoutakis, J., Parker, D., Summala, H. (2006). Cross cultural differences behaviours: a comparison of six countries.

Transportation research, 9, 227-242.

- Peden, M., et al. (2004). World report on road traffic injury prevention. *World Health Organization Geneva*.
- World Health Report. (2002). World Health Report: Reducing Risks to Health Noncommunicable Diseases.