

شناسایی عوامل موثر بر خواب آلودگی و بررسی تاثیر آنها بر حوادث جاده ای

دکتر سعید سعید اردکانی^۱، محمد جوانمردی^۲

^۱مدیر گروه مدیریت بازرگانی دانشگاه یزد، dr.saeida@gmail.com

^۲دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت دانشگاه یزد، Javanmardi.im@gmail.com

چکیده

رشد اسف بار میزان مرگ و میر ناشی از حوادث رانندگی طی سال های اخیر، نگرانی ها و تلاش های فراوانی را در راستای شناسایی و کنترل علل وقوع تصادف از سوی مراجع مسئول بر انگیخته است. گرچه اعتقاد کلی بر این است که در حوادث رانندگی عوامل انسانی نقش اصلی را ایفا می کند، لکن هنوز مجادلاتی در این زمینه وجود دارد.

به همین منظور این پژوهش در راستای شناسایی عوامل موثر بر ایجاد خواب آلودگی و میزان تاثیر هریک از آنها بر وقوع حادثه، انجام شده است. در این پژوهش سعی بر آنست که ارتباط بین متغیرهایی مانند گروه شغلی، مدت زمان رانندگی، مسافت طی شده در سال و میزان تمایل به خواب آلودگی و تصادف بررسی شود. جامعه ی مورد بررسی در این پژوهش شامل کلیه رانندگان مرد در سطح شهرستان اصفهان در مقطع زمانی ۸۸/۳/۳۰ لغایت ۸۸/۶/۳۰ که حداقل سه سال از دریافت گواهینامه رانندگی آنها سپری شده می باشد. نمونه آماری با توجه به جمعیت شهرستان اصفهان، مطابق آخرین سرشماری و سرانه مالکیت خودرو در این شهر و بر اساس روشهای پذیرفته شده آماری، از بین رانندگان مرد، به صورت تصادفی ساده، انتخاب شده است. تعداد نمونه در این پژوهش از رابطه کوکران در نرم افزار SPSS محاسبه گردید که ۳۵۰ نفر می باشد. روش جمع آوری داده ها به صورت پیمایشی و روش تحقیق توصیفی اکتشافی می باشد. در پایان داده ها با استفاده از نرم افزار SPSS و روش تحلیل پیرسون مورد تحلیل قرار گرفته است نتیجه تحقیق نشان میدهد که بین احتمال خواب آلودگی پشت فرمان خودرو و متغیرهایی از قبیل میزان گرایش به خواب الودگی (Epworth)، سن، مسافت طی شده سالیانه، نسبت زمان رانندگی در جاده های اتوبان و گروه شغلی ارتباط معنی داری وجود دارد. همچنین با توجه به نتایجی که بدست آمد مشخص شد که میزان خواب آلودگی نقش مستقیم در وقوع حادثه دارد. همچنین یافته ها نشان داد خودروهای اداری/شرکتی به تعداد بیشتری دچار سانحه شده اند و احساس خواب آلودگی در رانندگان آنها نیز بیشتر

است. نتایج این پژوهش می تواند به مسئولین در جهت برنامه ریزی مناسب در راستای کاهش میزان تصادفات و علل وقوع آنها کمک نماید. برای رانندگانی که مجبورند علیرغم خستگی رانندگی کنند، دانستن این نکته که چه اقداماتی برای غلبه بر خواب آلودگی مفید است، از اهمیت زیادی برخوردار است.

کلمات کلیدی: تصادفات جاده ای^۱، رانندگان شخصی^۲، رانندگان اداری/شرکتی^۳، شاخص اندازه گیری گرایش به خواب آلودگی در طول روز^۴

۱- مقدمه

خستگی^۵ راننده اغلب به عنوان یکی از دلایل تصادفات جاده ای ذکر می شود. با این وجود، خستگی حالتی است که تعریف دقیق و مشخصی برای آن نداریم و ممکن است شامل حالات مختلف جسمی و روحی باشد. رانندگی مهارتی است که تا حدود زیادی به ویژگی های شخصی بستگی دارد. رانندگی، مستلزم احتیاط فراوان و حفظ هوشیاری به منظور جلوگیری از بروز تصادف است و قاعدتا خواب آلودگی راننده روی امنیت رانندگی تاثیر منفی گذاشته و احتمال بروز تصادف را بالا می برد.

با افزایش فشار های کاری، تسریع ماشینی شدن و بحث توانایی، زمان انجام کار و موضوع اشتغال نوجوانان موجب افزایش مطالعات مربوط به حوادث شده است. گرین وود^۶ (۱۹۲۱) نخستین تحقیقات را در زمینه حوادث را به انجام رسانید و به جستجوی مهم ترین عوامل فردی دخیل در بروز حوادث

1 Road accidents

2 Private car drivers

3 Company car drivers

4 Epworth sleepiness scale, or ESS

5 Fatigue

6- Greenwood

2- Farmer

7- Accident proneness

4- Accident prone personality

8- Accident Liability

باشد. با توجه به اینکه مطابق آخرین سرشماری، جمعیت شهرستان اصفهان در حدود ۱۹۸۴۰۰۰ نفر برآورد شده است و بر اساس برآورد سازمان ترافیک و خدمات شهری شهرداری اصفهان و معاونت صدور گواهینامه راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی، سرانه مالکیت خودرو شخصی در شهر اصفهان حدود ۱٪ برآورد شده است. حجم نمونه با استفاده از رابطه کوکران وارد نرم افزار SPSS، شد. در این ارتباط به دلیل نامشخص بودن تعداد رانندگانی که در ۳ سال اخیر دچار سانحه رانندگی شده اند و آنهایی که دچار حادثه نشده اند از نسبت ۵/۰ برای هر دو پارامتر P و Q استفاده گردید و با توجه به پارامترهای فوق، حجم نمونه برابر با ۳۵۰ راننده تعیین گردید.

ابزار گردآوری داده ها پرسشنامه‌ای مشتمل بر ۴ بخش بود. در بخش اول مقدار تقریبی مسافتی که رانندگان در یک سال گذشته طی کرده اند، نسبت رانندگی در جاده های مختلف اعم از اتوبان، درون شهری، و برون شهری، تناوب رانندگی آنان و نوع خودرو (اداری/شرکتی/شخصی) مورد استفاده برای رانندگی پرسیده شد. (در تحلیل های بعدی این موارد تحت عنوان متغیر "خودرو" (که خودرو = ۱ مربوط به کسانی است که بیشتر با خودروهای شخصی و، خودرو = ۲ مربوط به کسانی است که بیشتر با خودروهای اداری/شرکتی رانندگی می کنند). تعریف شده است

قسمت دوم پرسشنامه شامل سؤالاتی درباره تصادفات بود. در این قسمت تعداد و شدت تصادفات پاسخ دهندگان و جزئیات تصادفات و همچنین نظر شخصی آنها در مورد فاکتورهای تاثیر گذار بر نقش راننده در بروز تصادف، مورد سوال قرار گرفته است.

در قسمت سوم پرسشنامه، از رانندگان پرسیده شده است: آیا در ۱۲ ماه گذشته حالت "خواب آلودگی" پشت فرمان خودرو را تجربه کرده اند؟ برای جواب این سوال متغیر "خواب آلود" تعریف و برای کسانی که این حالت را تجربه نکرده اند عدد ۱ و در غیر این صورت عدد ۲ به خود می گیرد. همچنین از آنان سوال شده است که در طول یک سفر، معمولاً چند ساعت بدون وقفه - و بدون داشتن استراحت - رانندگی می کنند؟ و اینکه چه اقداماتی را برای غلبه بر خواب آلودگی خود هنگام رانندگی مفید می دانند.

قسمت چهارم مربوط به مشخصات فردی رانندگان از قبیل سن و شغل آنها است.

روایی و پایایی ابزار گردآوری اطلاعات

بدلیل اینکه در تهیه پرسشنامه از منابع معتبر علمی شامل مبانی نظری و پیشینه تحقیق، و همچنین نظر کارشناسان و متخصصان امر استفاده گردید لذا پرسشنامه از میزان روایی محتوای مناسبی برخوردار است. جهت تعیین پایایی ابزار گردآوری اطلاعات نیز از روش آزمون-بازآزمون در رابطه با ۱۰٪ از پرسشنامه ها (تعداد ۴۵ پرسشنامه) استفاده شد که ضریب آلفای کرونباخ بدست آمده برابر با ۰٫۸۹ و بیانگر سطحی قابل قبول از پایایی ابزار می باشد.

پرداخت. افزایش نگرانی دولت بریتانیا در دوره جنگ جهانی اول پیرامون دلایل بالا بودن آمار مرگ و میر و صدمات ناشی از تصادفات و حوادث در صنایع، از مهم ترین هدف های تاسیس انجمن تحقیق بر روی خستگی صنعتی در این کشور بود. (پارکر، ۱۹۹۵). ملزنرو همکاران بیان نموده اند که رانندگان باید بر هیجانات و ریسک پذیری خود کنترل داشته باشند. قضاوت آنان باید پخته باشد و آنان می بایست از مهارت های حل مساله و درک خطر در طول رانندگی برخوردار باشند. به گفته آنان علی رغم عدم وجود توجیه روان پزشکی واضح، فردی که رفتار های هیجانی و ناگهانی انجام می دهد، خطر پذیر و اگر الکل یا مواد مصرف کند فردی خطرناک و رانندگی کردن وی با مخاطره همراه است (ملزنرو دیگران، ۱۹۹۳). همچنین بیماری های که داروی ضد اضطراب و خواب آور مصرف می کنند، بیشترین خطر ایجاد حوادث رانندگی را دارا هستند (بازین، ۱۹۹۸). معمولاً به بیماران توصیه می شود که پس از شروع درمان دارویی یا افزایش دوز داروها، رانندگی نکنند (هریس، ۱۹۹۷).

تلفات نیروی انسانی و صدمات اقتصادی ناشی از تلفات تصادفات در کشور ما بسیار با اهمیت و آمار موجود در این زمینه نیز بسیار نگران کننده است. بگونه ای که میزان تلفات تصادفات رانندگی در ایران ۲۵ برابر ژاپن و ۲ برابر ترکیه می باشد. در حالیکه روزانه در کشور عربستان ۱۲ نفر قربانی حوادث جاده ای می شوند آمار قربانیان روزانه تصادفات در ایران برابر با ۴۸ نفر (و در سال ۱۳۸۰ برابر ۵۳ نفر) می باشد. از طرف دیگر زبان های اقتصادی تصادفات رانندگی با توجه به قانون دیات، بیش از ۳٪ تولید ناخالص ملی کشور ما را تشکیل می دهد.

با توجه به موارد فوق انجام پژوهش هایی که به حل این معضل کشور کمک نماید، ضروری به نظر رسیده و در سال های اخیر این موضوع مورد توجه بسیاری از محققین از جمله اعضای مجامع علمی و دانشگاهی، راهنمایی و رانندگی، وزارت راه و ترابری و سازمان حمل و نقل و حتی عامه مردم قرار گرفته است. به همین دلیل در این پژوهش نیز اطلاعات موجود در زمینه تصادفات و تاثیر خواب آلودگی بر ایجاد تصادفات - که تا کنون مطالعات اندکی در ارتباط با آن ها در کشور به انجام رسیده - مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

۲- روش بررسی

"از آن جایی که شرایطی موجد خواب آلودگی و واکنش افراد در هنگام خواب آلودگی از فردی به فرد دیگر متفاوت است در این تحقیق به بررسی تاثیر خواب آلودگی رانندگان بر احتمال بروز تصادف خواهیم پرداخت. هدف این پژوهش شناسایی رفتار نهاده (بروز تصادفات رانندگی) بر حسب چند متغیر و تعمیم آن به کل جامعه رانندگان مرد در ایران می باشد، روش تحقیق، از نوع زمینه یابی و نوع تحلیل آن توصیفی است. جامعه ی مورد بررسی شامل کلیه رانندگان مرد در سطح شهرستان اصفهان در مقطع زمانی ۸۸/۱/۳۰ لغایت ۸۸/۶/۳۰ که حداقل سه سال از دریافت گواهینامه رانندگی آنها سپری شده می

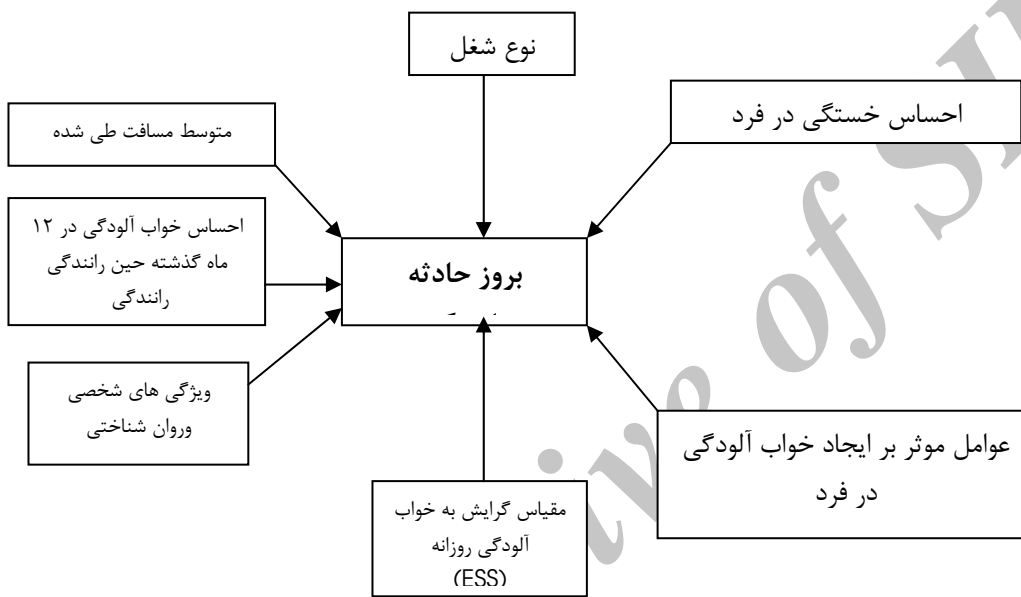
۳- سوالات پژوهشی تحقیق

آیا بین خستگی راننده و میزان تصادفات جاده ای، ارتباط معنی داری وجود دارد؟
آیا بروز احساس خواب آلودگی در رانندگان بر روی شکل گیری تصادفات، تاثیرگذار است؟
آیا ویژگیهای شخصی و روانشناختی فرد در بروز حوادث رانندگی موثر است؟
آیا بین مقیاس گرایش به خوابیدن رانندگان (ESS) در طول روز و بروز حوادث رانندگی ارتباط معنی داری وجود دارد؟
آیا بین نوع شغل فرد و بروز تصادفات، ارتباط معنی داری وجود دارد؟

آیا بین عواملی که باعث خواب آلودگی رانندگان شده (اعم از روز کاری طولانی، روشن بودن بخاری اتومبیل، کمبود خواب، و...) و بروز تصادفات، ارتباط معنی داری وجود دارد؟

۴- چارچوب نظری تحقیق

چارچوب نظری، روابط بین متغیرهای مستقل و تاثیر آنها را بر متغیر نهاده نشان می دهد. تدوین چنین چارچوبی به ما کمک می کند تا برای بهبود شناخت خود از پویایی های وضعیت، روابط خاصی را مورد بررسی و آزمون قرار دهیم. بر همین اساس، چارچوب نظری این پژوهش را می توان در شکل زیر مشاهده کرد.

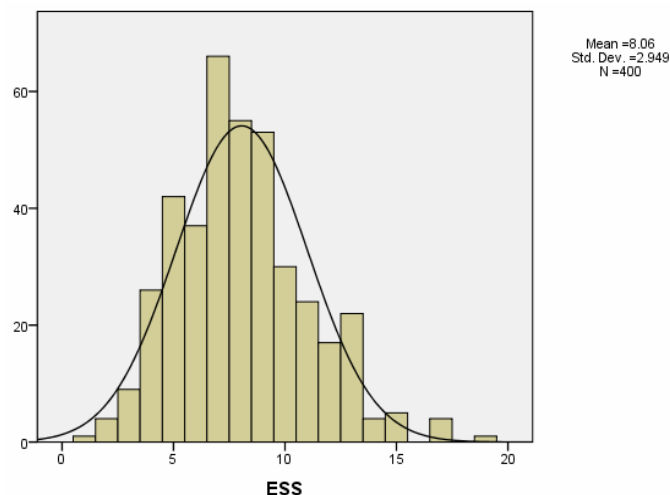


شکل (۱)- چارچوب نظری عوامل تاثیر گذار بر بروز حوادث رانندگی

منبع : یافته محقق

شکل (۲) توزیع نمرات محاسبه شده در مقیاس Epworth را برای رانندگان این تحقیق، نشان می دهد.

۵- یافته های پژوهش



شکل (۲) - توزیع نمرات محاسبه شده در مقیاس Epworth در بین رانندگان

منبع: یافته محقق

۶- خصوصیات پرسش شونندگان

خطاها و عوامل احتمالی موثر بر تصادفات به منظور در نظر گرفتن تمامی عوامل ممکن، در اختیار آنها قرار داده شد که در انتهای آن جایی برای درج عوامل دیگری که به نظر خود راننده، در بروز حادثه مهم بود، وجود داشت. جدول (۱)، نه عامل موثر در بروز حادثه با فراوانی بالاتر را به تفکیک نوع جاده ای که در آن تصادف روی داده است، نشان می دهد.

ستون ۲ جدول (۱) درصد کلی تصادفاتی را که هر عامل، علت اصلی بروز آنها بوده است را نشان می دهد. از آن جایی که هر تصادف ممکن است در اثر بیش از یک عامل رخ داده باشد، جمع این ستون از ۱۰۰٪ بیشتر است. می بینیم که چهار عامل رایج در بروز تصادفات، به ترتیب اهمیت بی توجهی یا حواس پرتی، قضاوت اشتباه، مشکل دید و رانندگی با سرعت بالاست. عامل "خستگی"، عامل بروز حدود ۹٪ از تصادفات بوده و از نظراهمیت در ردیف هشتم قرار دارد.

متوسط سن رانندگان در این تحقیق، ۳۷ سال و متوسط مسافت طی شده سالانه طی شده توسط آنان برابر ۲۶۹۰۰ کیلومتر است. بین مسافت طی شده ی سالیانه رانندگان خودروهای شخصی و خودروهای اداری/شرکتی تفاوت وجود دارد. بیش از ۶۰٪ رانندگان شخصی که هرگز احساس خواب آلودگی پشت فرمان نداشته اند، کمتر از ۱۶۰۰۰ کیلومتر در سال رانندگی می کنند. از طرف دیگر نزدیک به ۶۰٪ رانندگان خودروهای اداری/شرکتی که خواب آلودگی داشته اند بیش از ۳۲۰۰۰ کیلومتر در سال رانندگی می کنند. نتایج بدست آمده نشان می دهد که تاثیر مسافت طی شده سالیانه روی احتمال خواب آلودگی پشت فرمان اتومبیل، بستگی به این دارد که رانندگی بیشتر در چه ساعاتی از شبانه روز انجام شده باشد.

۷- عوامل موثر در شکل گیری تصادفات:

از افرادی که به پرسشنامه پاسخ می دادند خواسته شد تا عواملی که باعث بروز تصادفاتشان شده را مشخص کنند. برای پاسخ، لیستی از

جدول ۱. عوامل مؤثر در شکل‌گیری تصادفات رانندگی (براساس نوع جاده)

عوامل مؤثر در بروز تصادفات	در مجموع	اتوبان ^۱	مناطق برون شهری ^۲	مناطق درون شهری ^۳	سطح معنی دار
بی توجهی	۵۴	۵	۸۱	۱۰	-
قضاوت اشتباه	۳۵	۴	۷۶	۱۶	-
مشکل دید	۱۶	۵	۶۴	۲۳	-
رانندگی سریع	۳۰	۳	۸۹	۸	***
خستگی	۹	۹	۵۷	۳۳	***
عدم رعایت فاصله مطمئنانه	۹	۹	۸۱	۹	**
مشکل سطح جاده	۱۳	۳	۷۴	۱۶	***
مشکل علائم جاده ای	۸	۰	۷۲	۲۸	
کمبود تجربه	۱۰	۸	۷۱	۲۱	***
عوامل دیگر	۱۷	۷	۷۲	۱۲	

* سطح اطمینان ۱۰٪

** سطح اطمینان ۵٪

*** سطح اطمینان ۱٪

1 Motorway
2 Non-Built-up Areas
3 Built-up Areas

جدول (۲) درصد تصادفات که در اثر خستگی روی داده اند را به تفکیک سن رانندگان نشان می دهد. مطابق داده های جدول، اثر عامل خستگی در بروز تصادفات برای افراد جوانتر بیشتر است. این درصد برای افراد واقع در دو گروه سنی آخر، به طور معنی داری کاهش یافته است.

ستون های ۳ و ۴ از جدول ۱، درصد تصادفات مربوط به هر عامل را به تفکیک نوع جاده نشان می دهد. در حالیکه برای سه عامل بی توجهی، قضاوت اشتباه و مشکل دید، تفاوت معنی داری بین داده های مربوط به جاده های مختلف وجود ندارد، این تفاوت در عامل خستگی، در سطح ۱٪ معنی دار است. در اتوبان ها عامل خستگی، عامل بروز ۹٪ از تصادفات است. در جاده های برون شهری این نسبت برابر ۵۷٪ و در مناطق درون شهری ۳۳٪ می باشد.

جدول ۲. تصادفات ناشی از خستگی (بر حسب درصد)، به تفکیک گروه سنی

	۱۷-۲۴	۲۵-۳۴	۳۵-۴۴	۴۵-۵۴	۵۵-۶۴	+۶۵	سطح معنی داری
تصادفات ناشی از خستگی	۶	۱۶	۷	۵	۵	۲	***
تعداد تصادفات	۵۴	۹۰	۴۱	۳۱	۱۹	۲	

منبع : یافته پژوهش

جدول (۴) نشان دهنده تاثیر ساعات شبانه روز بر روی تصادفات ناشی از خستگی می باشد. ساعات شبانه روز در شش گروه ۴ ساعته طبقه بندی شده است :

در جدول شماره (۴) ساعات مذکور بشکل اعداد ۱ الی ۶ نشان داده شده است

این جدول همچنین روند مورد انتظار تصادفات ناشی از خستگی براساس یافته های پژوهش را نشان می دهد. در ساعات نیمه شب ، خستگی ۴٪ از عوامل تصادفات در این ساعات است و این درصد پس از گذشت چند ساعت، یعنی در صبح زود به ۵٪ می رسد و در نیمروز و عصر و سر شب اثر خستگی بر تصادفات افزایش می یابد.

ساعات نیمه شب (از ساعت ۲ الی آخرین لحظه ساعت ۵ صبح)

صبح زود (از ساعت ۶ صبح الی آخرین لحظه ساعت ۹ صبح)

نیم روز (از ساعت ۱۰ صبح الی آخرین لحظه ساعت ۱۳)

عصر (از ساعت ۱۴ الی آخرین لحظه ساعت ۱۷)

سرشب (از ساعت ۱۸ الی آخرین لحظه ساعت ۲۱)

نیمه شب ((از ساعت ۲۲ الی آخرین لحظه ساعت ۱ صبح)

جدول ۴. تصادفات ناشی از خستگی به تفکیک ساعات شبانه روز

ساعات	ساعات شبانه روز						
	۶	۵	۴	۳	۲	۱	
درصد تصادفات ناشی از خستگی		۵	۱۹	۷	۶	۵	۴
*** تعداد تصادفات		۱۴	۲۵	۱۹	۱۷	۱۴	۱۱

منبع : یافته پژوهش

تری در ایجاد خواب آلودگی آنها داشته است؟ نتایج پرسش ها بطور خلاصه در جدول ۵ نشان داده شده اند :

از رانندگان پرسیده شد که آیا در ۱۲ ماه گذشته در حین رانندگی احساس خواب آلودگی را تجربه کرده اند یا خیر؟ ۵۳٪ رانندگان به این سوال جواب مثبت دادند. سوال بعدی این بود که کدام عامل نقش مهم

جدول ۵: عواملی که در هنگام رانندگی باعث خواب آلودگی رانندگان شده است.

درصد رانندگان	شرایط رانندگی
۱۷	روز کاری طولانی / تلاش زیاد فیزیکی یا ذهنی
۲۰	رانندگی طولانی مدت در اتوبان
۱۲/۸	شب دیر هنگام / صبح زود
۱۲/۸	ساعات طولانی رانندگی کردن
۵/۲	روشن بودن بخاری/گرمای زیاد
۲/۴	بعد از پایان شیفت کاری شب
۲۴/۶	کمبود خواب
۵/۲	عوامل دیگر (شامل رانندگی در شب، دیدضعیف، تابش خورشید، سفرخسته کننده)

سپس در پایان با استفاده از روش تحلیل پیرسون ارتباط بین داده ها مورد سنجش قرار گرفت.

همچنین از رانندگان پرسیده شد که در یک مسافرت طولانی مدت، معمولاً چند ساعت بدون وقفه رانندگی می کنند؟ ۲۱٪ رانندگان

حدود ۲ ساعت، ۳۲٪ رانندگان حدود ۳ ساعت، و ۴۷٪ اظهار داشته اند که حدود ۴ ساعت یا بیشتر بدون وقفه رانندگی می کنند.

جدول ۲. خلاصه نتایج آزمون فرضیه های تحقیق

متغیرهای وابسته					خستگی	آماره آزمون	متغیر مستقل
میزان تمایل به خوابیدن ESS	عوامل موثر بر خواب آلودگی	نوع شغل فرد	ویژگی های شخصی و روانشناختی	احساس خواب آلودگی			
** .۱۵۲	** .۲۱۸	** .۲۳۱	** .۱۳۱	** .۱۵	** .۱۸۲	ضریب پیرسون	تصادف
۰.۰۰۴	۰.۰۰۷	۰.۰۰۸	۰.۰۰۳	۰.۰۰۶	۰.۰۰۸	معناداری	

**همبستگی در سطح ۰.۰۵ معنی دار است

۸- نتیجه گیری:

همانطور که نتایج تحلیل نشان می دهد در سطح معنی داری ۵ درصد فرضیه های بیان شده صحیح می باشد.

نقش رانندگان خودروهای اداری/شرکتی در میزان تصادفات، روشن و برجسته است. احتمال احساس خواب آلودگی پشت فرمان خودرو برای رانندگان خودروهای اداری/شرکتی که سالیانه مسافت زیادی را طی می کنند، و احتمالاً مسافت طولانی سفر را پس از یک روز کاری خسته کننده - هنگامی که خستگی بر آنها غلبه کرده - به انجام می رسانند بیشتر است و به همان نسبت نیز فراوانی تصادفات این دسته از رانندگان بالاتر خواهد بود. مطلع ساختن این دسته از رانندگان و کارفرمایان از نتایج پژوهش (در مورد فراوانی تصادفات که در اثر خستگی روی داده اند) می تواند منجر به یافتن راه هایی برای کاهش ریسک وقوع تصادف برای متصدیان شغل رانندگی در ادارات و سازمان ها گردد.

این اطلاعات دوره های آموزش عمومی برای عموم رانندگان تشکیل و در جهت ممانعت از بروز تصادفات و با کاهش آن ها اقدام نمود .

اعطای گواهینامه پس بررسی وضعیت روان شناختی متقاضیان آن و حصول اطمینان از سالم بودن آنان و آگاهی بخشی آنان از عوامل مهم بروز تصادفات صورت پذیرد .

۵- ناصح، محمد هادی، کرمانچی، جمشید و ستوده، مهران، (۱۳۸۵) گزارش جهانی پیشگیری از حوادث ترافیکی راهها، تهران: معاونت سلامت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، مرکز مدیریت بیماری ها.

6- Arthur.W.Alexander.R.& Barrett,G.V.(1991)."predictions of vehicular accident involvement: a meta analysis".Human performance 4.89-105.

7- Cardall .A,J.(1968)"psychological factor in accident proneness".Jornal of personality.62:3 september 1998.

8- Arthur. W.,Alexander.R.& Graziano(1996)" the five factor model.Conscientiousness and driving accident involvement".Jornal of personality.64:3 september 1996.

9-Beimess,d.j.(1993)."Do we realy drive as we life?The role of personality factors in road crase".Alchol,Druge&driving, 6, 163-204

10-Farmer,E.(1984).Personality factors in aviatin.The international journal of aviation safety,2,175-179.

بر مبنای داده های جمع آوری شده ، تعیین میزان تاثیر خواب آلودگی در بروز تصادفات دشوار بوده است. همانطور که نتایج تحلیل نشان می دهد ارتباط معنی داری بین احتمال وقوع تصادف و متغیرهایی از قبیل میزان خواب آلودگی، ویژگی های شخصی و روانشناختی، عوامل موثر بر خواب آلودگی و گروه شغلی وجود دارد و این متغیرها به طور غیر مستقیم بر میزان خواب آلودگی فرد به عنوان یک فاکتور در رانندگی ، تاثیر گذار می باشند . به علاوه، تحلیل رابطه امتیاز Epworth و فراوانی تصادفات بدست آمده ، نشان می دهد که حقیقتاً خواب آلودگی عامل بسیار مهمی در شکل گیری تصادفات برای برخی از رانندگان است.

پیشنهادها

پیشنهاد می شود بانک اطلاعاتی برای جمع آوری ویژگی های شخصیتی رانندگان حادثه دیده با استفاده از روش های متنوع گردآوری اطلاعات مرتبط با تصادفات ، تشکیل شود تا با بهره گیری از

منابع و مآخذ

۱- ایسنک، هانس، جی (۱۳۷۷)؛ واقعیت و خیال در روان شناسی، ترجمه محمد تقی براهنی و نیسان گاهان؛ تهران: انتشارات رشد.

۲- زلفی، علی(۱۳۸۲)؛ ساخت و اعتبار یابی آزمونی جهت تشخیص روان شناختی حادثه پذیری در کارگران کارخانه های سیمان کشور؛ پایان نامه منتشر نشده کارشناسی ارشد سنجش و اندازه گیری (روانشناسی)؛ دانشگاه علامه طباطبایی به راهنمایی دکتر محمد کاظم سلیمی زاده و دکتر علی دلاور.

۳- هرگنهان، بی.آر و السون ، ام. چی (۱۳۸۳)؛ مقدمه ای بر نظریه های یادگیری؛ ترجمه علی اکبر سیف، محل نشر: نشر دوران.

۴- احسان، صالح علی و ساکر، ماندانا و مشفقگییلانی، فاطمه(۱۳۸۱) بررسی اپیدمیولوژیک حوادث رانندگی منجر به مرگ در استان لرستان، مجله پزشکی قانونی، سال ۸.

prevention.15organizational psychology
21.807-802.

25-Shaw.L . and Sichel,H.S.(1971).The
reduction of traffic accident in a transport
company by the determine of accident
liability of individual drives. Traffic safety
research review.5

26-Sah.A.P.(1989).Personality characteristics
of accident free and accident involved Indian
railway drivers.Juonal of personalily and
clinical studies.

27- Schman,E.A.(1965).Caltural and social
factor in accident occurance and
ontrol.Journal of occupational medician.7

28- Taha,F.A.(1969) The relation between
accident in industry and intelligence
psychograph,perceptioal speed and motor
speed.National review of social science.6

29-Barbun,B.(1998),Medical Risk factors
amongst drivers in single-car
accidents,JInkrn med 1998,241(3):213-9

30-Cremona,A.(1996)Psychiatric illness and
driving Performance British Jaurnal of
Hospital Medicicen,56.193-195.(Medlin)

31-Del Rio,M.C.,Gonzalz-Luque,J.C.&
Alvarezk,F.J.(2001)Alcohol- related problems
and fitness to drive.Alcohol and
Alcoholism,36T256-261.(aAbstract/free full
Text)

32- Elkema,R.c.,Brossen,J.,Koshnik,R.,et
al(1970) Astatistical study of the rlatiohnship
between mental illness and traffic accidents:
a Pilot study.American journal of public
health,60T456-469.

33-Harris,M.C.(1997)Psychotropic
medication and driving.Psychiatry in
Pratice,16T5-7.

34- H.Ziari,M.M.Khabiri I Transport-
(2005),vol XX.No 4,160-2000;162:1407-
1412.(Abstract/free Full Text)

35- Lapham,S.C.,Smith, E,Cde
Beca,J,etal(2001)Prevalence of Psychiatric
disorders among porsons Convicted of
driving while impaired.Archires of general
rcychiaty,58,943-949.

36-Metzner,J.L.,Dention,A.N.,Godard,S.L.,et
al(1993)Impairment in driving and
psychiatric illness.Journal of

11-

Ferguson.J.C.MeNally,M.S.(1984).Individual
characteristics as predictors of accidental
injuries in naval personel.Accident analysis
and prevention,16.

12-Eysenck,E.(1962)." The personality of
drivers and pedestrians".Medicine science
and the low,3,

13-Farmer,E.& Camber,E.G.(1926).A
psychological study of individual differences
in accident liability Industrial Fatigue
prsearch Board Report No 38 .London.

14- Guatello,S.J.& Guatello,D.D(1986).The
relation between the locus of control
construct and involvement in traffic
accident.The jurnal of psychology.120,293.

15-Hale.A.R & Hale.M.(1995).Accident in
perspective. Nationall Institiud of Industrial
psychology.

16-Muchinesky .P.(2002).Emotio in
organization.New York.Mcgraw Hill.

17-Muchinesky.P.(2000).Emotion in work
place: the neglect of organizational
behavior.jornal of

18- Hansen.C.P.(1988).Personality
characteristics of accident involved
employee.Journal of Applied Psychology
74.78.

19-Hansen.C.P.(1989).A causal model of
relationship between
accident,biodata,personality and cognitive
factor,Journal of aApplied Psychology.74.

20- Miner.J.B(2000).Industrhal and
organizational psychology.Newyork Mc
grow hill.

21- Parker,D.,West,R.,straddling,S.&
Mansted.A.S.R.(1995).Be havioral
characteristic and involvement in different
types of traffic accident.Accident analysis and
prevention.27.

22-Pank.P.E& Wagner.E.(1999)selected
hand test personality,variable relatedto
accident in female drivers.Jornal of
personality assessment.B.4-42.4.

23-Reason.I.T.(1990).Human
Error.Cambridge: Cambridge university
press.

24- Mc Kenna.F.P.(1983) Accident
proneness:A conceptual analysis.And

Clinical Psychopharmacology, 3(suppl.1), 59-66.

39- Soanson, m, (1990), Driver Sleepiness, and risk of Serious injury to car accidents, Dmj, 1990, Magll, 324(7346): 11250.

40- Maycock, G, (1997), Sleepine and driving: The experience of U.K. car drivers, Transport research

neuropsychiatry and clinical Neurosciences, 5, 211-220. (Free Full Text)

37- Shinar, D. (1978) Psychology on the Road: The Human Factor in Traffic safty. Chichester: John Wiley & Sons.

38- Slivers Tone, T. (1988) The Influence of Psychiatric disease and its treatment on driving Performance. International laboratory, Growthorne, RG45, 6AU, U.K.

Archive of SID