

تعیین تأثیر آموزش‌های جاری بخش حمل و نقل جاده‌ای بر کاهش تصادفات و تخلفات

حبیب اله جوانمرد^۱، طیبه گرگین^۲، علیرضا جعفری^۳

(از صفحه ۱۳۵ تا ۱۵۶)

تاریخ پذیرش: ۹۲/۵/۱۱

تاریخ دریافت: ۹۲/۳/۲۰

چکیده

گسترش فوق العاده تخلفات رانندگی و تبعات زیان بار ناشی از آن نیز باعث شده است که این موضوع به عنوان یکی از مهم ترین مسائل اجتماعی کشور مورد توجه قرار گیرد. از طرفی انواع خودرو به دلیل نقشی که در تسهیل ارتباط میان انسان ها دارند، جزئی جدانشدنی و ضروری در زندگی بشر بوده و تصور زندگی بدون آن نیز دشوار است. بنابراین نهادینه کردن فرهنگ یا راه های درست استفاده کردن از وسایل نقلیه و نیز آموزش های گسترده در این رابطه در کشورمان بسیار مهم و ضروری به نظر می رسد. نظر به اینکه انسان قابل آموزش و تربیت است و با آموزش قواعد و مقررات صحیح ترافیکی می توان از بروز تصادفات و تلفات ناشی از آن جلوگیری کرد. هدف اصلی این پژوهش تبیین تأثیر آموزش های جاری بخش حمل و نقل جاده ای بر کاهش تصادفات و تلفات در بین رانندگان بخش کالا پایانه بار اراک است. این پژوهش از نظر روش های گردآوری داده های توصیفی تبیینی از نوع پیمایش است. پژوهش حاضر با در نظر گرفتن ۸۳ نفر از رانندگان خودروهای سنگینی که آموزش های ارائه شده از طرف سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای استان مرکزی را گذرانیده اند به عنوان نمونه آماری، به روش میدانی، از طریق پرسش نامه ساختاریافته به جمع آوری اطلاعات پرداخته شد. نتایج این تحقیق نشان می دهد که احساس نیاز به آموزش بر آموزش ادراک شده تأثیر مثبت دارد و این به نوبه خود بر کاهش حوادث رانندگی و نیز کاهش میزان تخلفات اثرگذار است. نتایج همچنین بیانگر این است که انتظار از دوره آموزش بر آموزش ادراک شده تأثیر مثبتی ندارد.

کلیدواژه ها

تصادفات، تخلفات، احساس نیاز به آموزش، انتظار از دوره آموزشی، آموزش ادراک شده

۱. استادیار مدیریت بازرگانی دانشگاه آزاد اسلامی

۲. کارشناس ارشد مدیریت بازرگانی، مدرس دانشگاه فنی و حرفه ای- واحد دختران نی ریز،

(نویسنده مسئول: Gorgin.Tayebbeh@yahoo.com)

۳. کارشناس ارشد مدیریت دولتی دانشگاه آزاد اسلامی

مقدمه

همراه با روند سریع صنعتی شدن در جهان، اکثر کشورها علی‌الخصوص کشورهای در حال توسعه در حال تجربه رشد سریع شهرنشینی هستند. مهاجرت مردم از مناطق روستایی به شهرها از قرن بیستم آغاز شده است. در سال ۱۹۹۵ حدود ۴۵ درصد از مردم جهان در مناطق شهری زندگی می‌کردند و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۵ این رقم به ۶۰ تا ۶۵ درصد افزایش یابد. در سال ۲۰۰۳، ۳۸ درصد از جمعیت قاره آسیا (حدود ۱/۲ میلیارد نفر) در شهرها زندگی می‌کردند که تا سال ۲۰۲۰، نسبت ساکنان شهری تا ۵۰ درصد افزایش یافته و جمعیت شهری به دو میلیارد نفر خواهد رسید. در پی روند رو به رشد شهرنشینی، حضور خودرو در زندگی انسان‌ها امری اجتناب ناپذیر و حذف آن غیرممکن شده است. از طرفی استفاده ناصحیح از این دستاورد تمدنی موجب شده است که این وسیله به یکی از عوامل اصلی مرگ و میر انسان‌ها تبدیل شود. کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند که تصادفات و سوانح ترافیکی تا سال ۲۰۲۰ میلادی به سومین عامل مرگ و میر انسان‌ها تبدیل شود. از طرفی از بین سه عامل انسان، خودرو و جاده مشخص شده است که عامل انسانی به تنهایی حدود ۶۰ درصد و با مشارکت سایر عوامل تا ۹۵ درصد در بروز تصادفات نقش دارد. نظر به اینکه انسان قابل آموزش و تربیت است و با آموزش قواعد و مقررات صحیح ترافیکی می‌توان از بروز تصادفات و تلفات ناشی از آن جلوگیری کرد، (رفیعی، ۱۳۹۰: ۲۵). هدف اصلی این مطالعه به دنبال بررسی تأثیر آموزش‌های جاری بخش حمل و نقل جاده‌ای بر کاهش تصادفات و تلفات جاده‌ای تصادفات جاده‌ای مشکلات جدی را به جامعه تحمیل کرده است. هزینه‌ای که حوادث رانندگی بر افراد، اموال و جامعه داشته، بسیار قابل توجه است. در اتحادیه اروپا، هر ساله بیش از ۴۰ هزار نفر بر اثر حوادث جاده‌ای کشته و بیش از یک میلیون نفر مجروح می‌شوند. علاوه بر این، هزینه‌های قابل توجهی مرتبط با تصادفات جاده‌ای وجود دارد، از جمله هزینه‌های انسانی (برای مثال پرداخت‌هایی که برای جلوگیری از درد و غم و اندوه صورت می‌گیرد)، هزینه‌های

پزشکی، هزینه های وسایل نقلیه و اموال آسیب دیده، هزینه های پلیس و هزینه های اداری مربوط به بیمه حوادث. مجموع هزینه های گزارش شده از تصادفات جاده ای بریتانیا در سال ۲۰۱۰ حدود ۱۵ میلیارد پوند برآورد شده است. همچنین هزینه های اقتصادی ناشی از تصادفات جاده ای برای کشورهای با درآمد بالا در این منطقه ۲ درصد تولید ناخالص ملی آنها پیش بینی شده است. به این ترتیب، بهبود ایمنی جاده ها در اتحادیه اروپا یکی از اهداف اولیه سیاست حمل و نقل است (وانگ و همکاران، ۲۰۱۳: ۲۶۴).

در ایران نیز تلفات جانی، صدمات جسمی، زیان های مالی و اجتماعی ناشی از تصادفات و سوانح جاده ای، مسئله کوچکی نیست که بتوان به آسانی از کنار آن گذشت. از طرفی انواع خودرو به دلیل نقشی که در تسهیل ارتباط میان انسان ها دارند، جزئی جدانشدنی و ضروری در زندگی بشر بوده و تصور زندگی بدون آن نیز دشوار است. بنابراین نهادهای کردن فرهنگ یا راه های درست استفاده کردن از وسایل نقلیه و نیز آموزش های گسترده در این رابطه در کشورمان بسیار مهم و ضروری به نظر می رسد (رفیعی، ۱۳۹۰: ۲۶).

تصادفات رانندگی به عنوان یک دغدغه جهانی مطرح و در حال گسترش در کشورهای در حال توسعه است. این معضل از سوی سازمان ملل متحد و سازمان بهداشت جهانی به عنوان یکی از چهار عامل اصلی تهدیدکننده سلامت و جان انسان ها تعیین شده و رسیدگی عاجل مطابق کشورهای موفق مورد درخواست قرار گرفته است. به طوری که ده سال آینده دهه ایمنی رانندگی در جهان تعیین شده است و در طی آن با سرمایه گذاری های مناسب و برنامه ریزی شده تلفات ناشی از تصادفات رانندگی باید تا ۵۰ درصد کاهش یابد. براساس پیش بینی سازمان بهداشت جهانی (۲۰۱۰)، در درجه بندی ده علت مهم مرگ زودهنگام ناشی از بیماری یا صدمات در جهان، تلفات ناشی از تصادفات رانندگی از نهمین عامل مرگ و میر به سومین بعد از نارسایی قلبی و افسردگی های مزمن؛ در دهه آینده خواهد رسید.

از طرفی پیش بینی شده است، در صورت ادامه روند موجود، تلفات رانندگی به بیش از ۶۸ درصد در سطح جهان رشد خواهد داشت که این وضعیت برای کشورهای در حال

توسعه به مراتب شدیدتر خواهد بود. با توجه به قرارگیری ایران در مرحله خاصی از رشد وسایل نقلیه، تصادفات رانندگی هم اکنون در رتبه دوم این فهرست بعد از نارسایی قلبی قرار دارد. این اهمیت به دلیل آثار اقتصادی، اجتماعی و سلامت مترتب بر تصادفات رانندگی است. نرخ رشد تولید ناخالص داخلی^۱ در سال‌های اخیر ۶/۶۶ درصد در سال است. ولی سالانه حدود ۷ درصد از تولید ناخالص داخلی در تصادفات جاده‌ای از بین می‌رود (پورمعلم و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۴).

از این رو، تصادفات رانندگی در ایران در دهه گذشته یکی از دغدغه‌های اصلی مسئولان و مردم بوده است. حوادثی که سالانه ده‌ها هزار نفر از هموطنان مان را به کام مرگ می‌فرستد و صدها هزار نفر را دچار معلولیت و جراحات شدید می‌کند. براساس آخرین تحقیقات صورت گرفته بر اساس آمار سال ۱۳۸۶ هزینه تصادفات رانندگی در ایران بیش از ۱۸ هزار میلیارد تومان است که در مقایسه با هزینه چهار هزار میلیارد تومانی عمرانی وزارت راه و ترابری بسیار قابل توجه بوده و جای تامل دارد (پورمعلم و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۶).

آموزش مطلوب در زمینه حمل و نقل جاده‌ای می‌تواند موجب کاهش تصادفات؛ کمک به کاهش تراکم ترافیک؛ نظارت و حفاظت زیست محیطی؛ کارایی عملیات و بهره‌وری؛ کاهش تخلفات؛ افزایش ایمنی؛ رضایت مردم و صرفه جویی انرژی شود. از این موارد؛ اهداف کاهش تصادفات و تخلفات رانندگی بیش از همه مورد توجه است، زیرا زیان‌های ناشی از این دو مورد بسیار زیاد است. بنابراین برنامه‌های آموزشی برای دستیابی به دو هدف فوق در دستور کار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور قرار گرفته است. بنابراین مسئله اصلی این مطالعه پاسخ به این سؤال است که آموزش‌های حمل و نقل جاده‌ای به چه میزان در تصادفات و تلفات جاده‌ای پایانه بار استان مرکزی مؤثرند؟

پیشینه تحقیق

بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهد که در خصوص تصادفات و تخلفات رانندگی و همچنین مدیریت تصادفات و نقش سازمان‌ها و متغیرهای مختلف در کاهش تصادفات و

تخلفات تحقیقات زیادی انجام شده است که به برخی از آنها اشاره می‌شود:

وانگ و همکاران (۲۰۱۳) در مطالعه خود با استفاده از داده‌های تصادفی که از بزرگراه M۲۵ و بزرگراه‌های اطراف و جاده‌هایی که در انگلستان به M۲۵ وصل می‌شوند در فاصله سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۷، دریافتند که تراکم ترافیک بیشتر باعث سوانح و تصادفات کشنده‌تر و جدی‌تری شده است و تأثیر اندکی بر مصدومیت‌های جزئی ناشی از تصادفات داشته است.

کانونو و همکاران (۲۰۰۸) ضمن بررسی داده‌های تصادفی از چند خط بزرگراه‌های شهری در کالیفرنیا، کلرادو و تگزاس در ایالات متحده در طی پنج سال، به این نتیجه رسیدند که افزایش تراکم ترافیک، نرخ تصادفات منجر به مرگ و جراحت را افزایش داده و از طرف دیگر گسترش آموزش‌ها به رانندگان در این زمینه منجر به کاهش تصادفات مرگبار شده است.

در تحقیقی؛ کنمن و همکاران^۱ (۱۹۷۳)، آزمون توجه شنیداری گزینشی را، که قبلاً برای حرفه خلبانی استفاده می‌شد، بر گروهی از رانندگان حرفه‌ای اتوبوس در سنین ۲۳ تا ۳۲ سال اجرا کردند. نتایج نشان داد که افراد دارای نرخ تصادف بالا، عملکردشان در این آزمون ضعیف‌تر بوده است. آنها پیشنهاد کردند که از این آزمون به عنوان معیاری برای شناسایی افرادی که به احتمال بیشتر دچار تصادف خواهند شد و به منظور ممانعت از استخدام آنها در حرفه اتوبوسرانی استفاده شود. همچنین میهل و باروت (۱۹۷۶) از مدل پردازش اطلاعات برای یافتن پیش‌بینی‌های شناختی تصادفات استفاده کردند. وابستگی میدانی، توجه گزینشی و زمان واکنش نسبت به محرکات پیچیده با میزان تصادفات هفتاد و پنج راننده حرفه‌ای ارتباط بود. آنها نتیجه گرفتند که چون تفاوت‌های فردی در پردازش اطلاعات با میزان تصادفات رابطه دارد، باید بر تهیه ابزارهایی برای رشد این مهارت‌ها توجه شود. این نتایج در مورد اهمیت فرآیندهای پردازش اطلاعات در پیش‌بینی تصادفات رانندگان، توسط تحقیق اولیو و همکاران (۱۹۸۵) نیز مورد تأیید قرار گرفت.

در بررسی‌هایی که از عوامل انسانی تصادفات صورت گرفته، این نتیجه حاصل شده که

داشتن چهارچوب نظری صحیح برای تبیین سوانح، نیازمند تمایز قائل شدن بین خطاها و تخلفات است. به نظر می‌رسد که این دو شکل از ناهنجاری، علل روان‌شناختی و شیوه‌های اصلاح متفاوتی داشته باشند (ریسونلی و همکاران، ۱۹۹۰: ۱۳۱۵).

ناسار (۲۰۰۳) در مطالعه خود به منظور ارزیابی اثربخشی نشانه‌های نوشته شده با کمک‌های اجتماعی برای افزایش توقف رانندگان جهت عبور و مرور عابر پیاده با استفاده از طراحی معکوس، دریافت که نشانه‌های دستی می‌تواند رانندگان را برای توقف جهت عبور و مرور افراد تشویق کند (ص ۱۷۵).

برادای و همکاران با استفاده از اطلاعاتی که از تعدادی راننده جوان و تازه کار بین ۱۶ تا ۲۵ سال جمع آوری کردند؛ به بررسی تأثیر نقش پدر و مادر، دوستان و پلیس در تصمیم‌گیری‌های رانندگی مخاطره‌آمیز رانندگان جوان پرداخته و اظهار داشتند که این عوامل در میزان تصادفات و تخلفات و تصمیم‌گیری رانندگان بسیار تأثیرگذار است (کینگ و همکاران، ۲۰۱۲: ۱۹۱۷).

دامیار و همکاران (۱۳۹۰) در مطالعه رفتارهای ناامن رانندگان شرکت واحد اتوبوسرانی شهر همدان در سال ۱۳۹۰ متوجه شدند ۴۲/۷۱ درصد اعمال رانندگان مورد بررسی ناامن بوده است. از میان این اعمال پارک دوبل (۲۴/۷۱ درصد)، صحبت کردن (۱۴/۹۹ درصد) و چنگش ناامن (۱۲/۴۶ درصد) حین رانندگی بالاترین درصدها را به خود اختصاص دادند. بررسی رابطه اعمال ناامن با خصوصیات دموگرافیک رانندگان، نشان داد ظاهراً رانندگان جوان‌تر و رانندگانی که درآمد کمتری دارند درصد اعمال ناامن شان بیشتر بوده است. با توجه به درصد بالای اعمال ناامن و به لحاظ اهمیت و شدت پیام‌های احتمالی ناشی از آن در رانندگان، تعدیل و کاهش این اعمال از طریق سرمایه‌گذاری و به کارگیری اصول ایمنی مبتنی بر رفتار از سوی سازمان اتوبوسرانی ضرورت می‌یابد. در این زمینه برگزاری دوره‌های آموزشی با هدف افزایش آگاهی رانندگان، پیرامون پیامدهای ناشی از انجام اعمال ناامن در مسیرهای درون شهری به لحاظ درگیر کردن جان مسافران و شهروندان پیشنهاد می‌شود (ص ۵۳).

نتایج تحقیق محمدفام و قاضی زاده (۱۳۸۱) در بررسی اپیدمیولوژیک حوادث رانندگی منجر به مرگ در استان تهران در سال ۱۳۷۸ تأیید می کند که آموزش ایمنی ترافیک در مدارس کشور، نظارت دقیق بر اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی همراه با ارائه ی آموزش های مناسب به رانندگان متخلف و توسعه کمی و کیفی سیستم های امداد، نجات و اورژانس جاده ای در جلوگیری از این گونه حوادث بسیار مؤثر است (ص ۳۴).

مبانی نظری مطالعه

حوادث رانندگی و پیامدهای آن، به ویژه در کشورهای در حال توسعه، به عنوان یکی از مهم ترین علل مرگ و میر و جراحات محسوب می شوند. در کشور ما نیز حوادث رانندگی علاوه بر وارد کردن صدمات اقتصادی، باعث تلفات شدید انسانی می شود (محمد فام، ۱۳۸۵: ۲۴). برآورد شده است که سالانه دو میلیون نفر در سراسر جهان بر اثر تصادفات جاده ای، جان خود را از دست می دهند (الویک، ۲۰۰۰: ۵۱). تعداد مجروحان رانندگی در سال، بیش از ۱۵ میلیون نفر تخمین زده می شود. هرچند که در حال حاضر اطلاعات دقیقی در مورد حوادث مختلف در کشور ما وجود ندارد، ولی گزارش های معدود منتشر شده نشانگر این موضوع است که در سال های اخیر حوادث یکی از مسائل درگیر نظام های بهداشتی، اقتصادی و اجتماعی بوده و به عنوان یکی از عوامل عمده مرگ و میر مطرح بوده است (محمد فام، ۱۳۸۵: ۲۵).

از میان حوادث مختلف، تصادفات رانندگی بدلیل خصوصیات خاص خود از جمله فراوانی بالا، شدت زیاد و شانس درگیر شدن مستقیم تمامی افراد جامعه در آن از اهمیت ویژه ای برخوردار است که این نقش در کشورهای در حال توسعه نظیر کشور ما نمود بیشتری دارد. تولید چشمگیر انواع وسایل نقلیه بدون در نظر گرفتن کامل شرایط فرهنگی و زیر ساختی لازم نظیر کم توجهی به فرایند دریافت گواهینامه رانندگی، عدم برگزاری آزمون های دوره ای برای رانندگان، نامناسب بودن راه های مواصلاتی، پائین بودن فرهنگ استفاده از وسایل نقلیه، کافی نبودن آموزش های ارائه شده به عابران پیاده و ... باعث شده

است که آمار مرگ و میرهای ناشی از تصادفات در ایران بالاتر از کشورهای توسعه یافته و حتی در حال توسعه باشد و این در حالی است که شاخص "وسیله نقلیه کیلومتر طی شده" در کشورهای توسعه یافته بیش از ده برابر ایران است (محمدفام و گل محمدی، ۱۳۸۲: ۲۵۱). براساس مطالعات انجام شده وضعیت فعلی آمار مرگ‌های ناشی از تصادفات رانندگی در ایران همانند وضعیت دهه شصت کشورهای اروپایی است. هرچند که کشورهای فوق توانستند با ایجاد تدابیر لازم نرخ تلفات ناشی از تصادفات را به‌نحو محسوسی کاهش دهند، اما متأسفانه در کشور ما هنوز هم روند رو به رشد تصادفات و تلفات ناشی از آن ادامه دارد. از نظر نرخ تلفات نیز علاوه بر اینکه براساس آمارهای منتشره توسط سازمان پزشکی قانونی کشور تعداد مرگ‌های ناشی از تصادفات در ایران از یک رشد ده درصدی در سال برخوردار بوده است، بررسی آمارهای موجود نشانگر آن است که شاخص "تعداد کشته به ازای هر ۱۰ هزار وسیله نقلیه در کشور" در مقایسه با کشورهای توسعه یافته بسیار بالاتر می باشد. برای مثال، در حالی که شاخص فوق در سال ۱۳۷۵ برای کشور ما برابر ۲۹ بود، این شاخص برای کشورهای توسعه یافته ۱ تا ۲/۵ و برای کشورهای در حال توسعه بین ۳ تا حداکثر ۱۵ می باشد (محمد فام و گل محمدی، ۱۳۸۲: ۲۵۲). تصادفات جاده‌ای در جهان روزانه ۳ هزار کشته و حدود ۱۳۷ هزار مجروح در پی دارد، که از این میزان، ۷۶ نفر (۲/۵ درصد) مرگ و میر در کشور ما رخ می دهد. طی ۵۰ سال گذشته قریب به اتفاق کشورهای جهان شاهد افزایش روزافزون تصادفات رانندگی و مرگ و میر ناشی از آن بوده‌اند و براساس گزارش‌های سازمان بهداشت جهانی^۱ از میان ۱۹۰ کشور دنیا فقط در ۴ کشور میزان تلفات ناشی از حوادث ترافیکی بیش از ایران است و با وجود این که ایران کمتر از یک صدم جمعیت جهان را داراست بیش از یک چهارم از حوادث ترافیکی دنیا را به خود اختصاص داده است. مهم‌ترین علت مرگ در گروه‌های سنی یک ماهه تا ۵۰ ساله در ایران حوادث غیرعمدی است و در رأس همه حوادث سوانح ترافیکی قرار دارد و بالاترین عمر از دست رفته در کشور ما ناشی از تصادفات رانندگی بوده که عمدتاً جوانان

1. World Health Organization (WHO)

را به کام مرگ می کشاند. این گونه تلفات روزانه باعث وارد آمدن هزینه‌ای معادل ۲۰۰۰ میلیارد ریال به بدنه کشور می شود (قربانی و همکاران، ۱۳۹۰: ۵۱). با توجه به مطالب یادشده مشخص می شود که حوادث از جمله حوادث رانندگی علاوه بر اینکه منجر به از بین رفتن و مصدوم شدن عده زیادی از افراد جامعه می شود، باعث وارد شدن خسارات مالی فراوانی نیز می شود که در نهایت می تواند لطمه شدیدی به اقتصاد ملی کشور وارد ساخته و در صورت عدم اتخاذ تمهیدهای لازم در آینده ای نه چندان دور به یک فاجعه ملی تبدیل شود (محمدمقام و گل محمدی، ۱۳۸۲: ۲۵۲).

تأثیر یادگیری در بهبود رفتار رانندگی: تقریباً بیش از یک قرن است که علم روانشناسی به گونه‌ای توسعه یافته که تحقیقات و کاربرد آن تقریباً همه ابعاد زندگی انسان را در بر می گیرد. علم روانشناسی با مطالعه علمی رفتار انسان در حوزه‌های مختلف، نقش بسزایی در ارتقای فرهنگ جوامع داشته است. برای نمونه، مداخله‌های رفتاری مبتنی بر نظریات علمی روانشناسی، به‌طور موفقیت آمیزی رفتار شمار زیادی از مردم را در جهت افزایش سطح سلامت، رفاه و ایمنی جامعه تغییر داده است. برای مثال، محققان با استفاده از شیوه‌های تغییر و اصلاح رفتار در ترغیب مردم به جداسازی زباله‌های خشک به منظور بازیافت، نریختن زباله در اماکن عمومی، صرفه جویی در مصرف آب و برق، استفاده از وسایل نقلیه عمومی و برانگیختن رانندگان به توقف در برابر گذرگاه‌های عابر پیاده (خطوط سفید) موفق بوده اند (ناسار، ۲۰۰۳: ۱۷۶).

یکی از حوزه‌های رفتاری که تقریباً اواخر قرن گذشته مورد توجه روان‌شناسان قرار گرفت، یادگیری رفتار ترافیکی بود. گیبسون و کروکز^۱ دو روان‌شناس مشهور، اشاره می‌کنند که در اوایل ظهور زندگی ماشینی "از میان همه مهارت‌هایی که زندگی متمدن از انسان طلب می‌کند، رانندگی خودرو یقیناً یکی از مهم‌ترین‌ها است، حداقل به این دلیل که خطا در آن بزرگ‌ترین تهدید برای زندگی او است". آنها توصیه می‌کنند که درباره ماهیت این مهارت، تحقیقات بیشتری از سوی روان‌شناسان انجام گیرد.

از میان رفتار های ترافیکی، در ابتدا رفتار رانندگی توجه روان‌شناسان را به خود معطوف

کرد. به عنوان نمونه در کشور اسپانیا، در سال ۱۹۱۴، دو آزمایشگاه سایکوتکنیک در بارسلونا تأسیس شد. هدف از تأسیس این آزمایشگاه‌ها، نظارت بر انتخاب رانندگان کامیون و قطار، و سازمان دادن برنامه‌های آموزشی مرتبط با شغل بود. این سومین مرکز در جهان به حساب می‌آمد. در این مرکز، توجه محققان به ارزیابی مهارت‌های حرکتی-روانی و استعدادهای حسی از طریق تحلیل رفتار راننده، مانند تشخیص فواصل، ادراک دیداری و شنیداری، واکنش سریع و توانائی تمرکز و نگهداری توجه و غیره بود. در دهه ۱۹۹۰، تقریباً ۲۰۰۰ روان‌شناس، برای ارزیابی رانندگان در جهت اعطا یا تمدید تصدیق رانندگی، با واحد راهنمایی و رانندگی همکاری می‌کردند (گروگر، ۲۰۰۲: ۲۳۵).

تقاضای جامعه از روان‌شناسان برای ارائه راهکارهایی برای بهبود ایمنی، باعث توسعه کار حرفه‌ای ایشان تازه فارغ‌التحصیل در اسپانیا شد. تحقیقات در زمینه سانه‌پذیری فرد، تهیه نیم‌رخ روانی رانندگان، بررسی نقش ویژگی‌های شخصیتی در تصادفات، توانائی‌های حرکتی-روانی رانندگان اتوبوس‌های شهری و گروه‌های خاصی از رانندگان، چگونگی آموزش رانندگان و آموزش دهندگان رانندگی (آموزشگاه‌های رانندگی)، جایگاهی ویژه در ایمنی جاده‌ها در اسپانیا دارد. این روند، راهی را برای روان‌شناسان در کنار متخصصان سایر حوزه‌ها، برای طراحی قسمت‌های نرم افزاری وسایل نقلیه باز کرد. در نهایت، با گسترش تحقیقات علمی، در سال ۱۹۹۴ گروه روان‌شناسی ترافیک و راه و ترابری در انجمن بین المللی روان‌شناسی کاربردی تشکیل شد. تأسیس این گروه در انجمن بین المللی روان‌شناسی کاربردی قدم مهمی برای شناخت تحقیقات بین‌المللی و به‌کارگیری عملی تئوری‌های روان‌شناسی در این حوزه بوده است (گروگر ۲۰۰۲: ۲۳۶).

به‌طور کلی، روان‌شناسی از دو جهت در بهبود سطح ایمنی و ارتقای فرهنگ ایمنی نقش بازی می‌کند:

- ۱- شناسائی عوامل انسانی و فرهنگی مؤثر در تصادفات.
- ۲- طراحی مداخلات رفتاری و برنامه ریزی‌های آموزشی در جهت افزایش سطح

آگاهی عمومی نسبت به ایمنی و کاهش نقش عامل انسانی در تصادفات.

علاوه بر این مانند هر حوزه رفتاری دیگر، رفتار رانندگی را می‌توان از دیدگاه‌های مختلف علم روان‌شناسی بررسی کرد. رفتار رانندگی را می‌توان از دیدگاه شناختی (دیدگاهی که تأکید بر توانایی پردازش اطلاعات فرد می‌کند) یا از دیدگاه روان‌شناسی اجتماعی (دیدگاهی که به تأثیر عقاید و رفتارهای دیگران بر فرد و فشارهای حاصل از آن می‌پردازد) مورد مطالعه قرار داد. همچنین ممکن است مسائل روان‌شناختی رانندگی را از طریق روش‌شناسی‌های کاملاً کمی (مانند "تکلیف دوگانه"^۱، "مدل بندی‌های محاسبه‌ای"^۲ یا "تصویربرداری مغزی"^۳) یا با استفاده از روش‌شناسی‌های توصیفی (که بر گزارش فرد از اهداف، افکار و منطقش در انجام کاری تأکید می‌کنند) و روش‌های دیگر بررسی کرد. بعلاوه، ممکن است درصدد کاهش رنج انسان با استفاده از مشاوره روان‌درمانی بر آمد تا شخص بتواند بر اضطراب و افسردگی که در نتیجه مرگ یکی از بستگان نزدیکش در اثر تصادف بروز کرده، غلبه کند (گروگر، ۲۰۰۲: ۲۳۷).

آثار کلان تصادفات رانندگی بر جامعه: تصادفات بر هر سه بعد اقتصاد، بهداشت و سلامت روحی و روانی جامعه آثار منفی دارد. این آثار به شرح زیر است:

الف) تصادفات یک معضل اقتصادی برای جامعه: نرخ رشد تولید ناخالص داخلی^۴ در سال‌های اخیر ۶/۷ درصد در سال است ولی سالانه حدود ۷ درصد از تولید ناخالص داخلی در تصادفات جاده‌ای از بین می‌رود. به‌طوری‌که ایران حداقل به طور مستقیم و غیرمستقیم روزانه بیش از ۲۰ میلیارد تومان در تصادفات رانندگی زیان می‌بیند.

ب) تصادفات یک معضل و تهدید کننده سلامت جامعه: براساس آمار وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، حوادث رانندگی دومین عامل مرگ و میر در ایران است (در آمار جهانی رده نهم به این عامل تعلق دارد) که ۶۰ درصد جراحات و تلفات

1. Dual-task

2. Dual-task

3. Brain imaging

4. Gross Domestic Product (GDP)

ناشی از حوادث متعلق به حوزه حوادث رانندگی هستند (در آمار جهانی این رقم ۲۵ درصد است) (پورمعلم و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۶).

ج) تصادفات یک معضل اجتماعی جامعه: تلفات و جراحات ناشی از تصادفات رانندگی تأثیر عظیمی بر خانواده‌ها دارد. بیش از ۲۵۰ هزار کشته و مجروح به این معناست که یک چهارم میلیون خانوار به سمت فقر می‌روند. ظرف مدت ۱۰ سال گذشته ۲/۷ میلیون خانواده مستقیماً با از دست دادن درآمد یا هزینه‌های ناشی از مراقبت از افراد مجروح یا معلول دائمی درگیر بوده‌اند. اگر تعداد افراد هر خانواده ۴ نفر در نظر گرفته شود، بیش از ۱۰ میلیون ایرانی (۱۴ درصد از جمعیت) مستقیماً با این مسئله درگیر بوده‌اند.

توجه به این نکته نیز قابل توجه است: در طول ۱۲ سال گذشته تعداد افراد بیشتری در مقایسه با شهدای جنگ تحمیلی با عراق (۲۵۰ هزار نفر) در سوانح رانندگی جان خود را از دست داده‌اند. هر ساله تعداد افراد بیشتری را نیز در مقایسه با زلزله بم در سال ۱۳۸۲ (۲۵ هزار کشته و ۵۰ هزار مجروح) به صورت کشته و مجروح از دست می‌دهیم. از طرف دیگر، هر روزی که ایجاد مدیریت مؤثر ایمنی به تأخیر بیافتد دچار عواقب جبران ناپذیری خواهیم شد (پور معلم و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۷).

تخلفات رانندگی: نرخ تخلف رانندگی در ایران بسیار بالاست و تبعات ناگوار ناشی از آن باعث شده است تخلفات رانندگی یکی از مسائل اجتماعی مهم در کشور باشد. تخلف رانندگی به عنوان رفتاری که طی آن قوانین و مقررات مصوب راهنمایی و رانندگی نقض می‌شود به سرعت در حال افزایش است (احمدی، ۱۳۹۰: ۱۳-۱۴). خطاها به ناتوانی یا نارسایی در قضاوت صحیح و انجام یک سلسله اعمال طراحی شده برای رسیدن به نتیجه مطلوب تعبیر شده است. تخلفات آن دسته از رفتارهایی هستند که ایمنی رانندگی را به خطر می‌اندازند، مانند سرعت بیش از حد مجاز یا حرکت کردن بدون رعایت فاصله لازم با دیگر وسایل نقلیه. توافقی منطقی وجود دارد که بر اساس آن، خطاها خود به دو نوع متمایز تقسیم می‌شوند: نوع اول، انحرافات هستند که به علت مشکلاتی در توجه، حافظه

و پردازش اطلاعات به وجود می آیند (که خود شامل دو دسته عمدۀ لغزش‌ها^۱ و خطاهای سهوی^۲ هستند). نوع دیگر خطاها، اشتباهاتی هستند که فرد اعمال و مسیر نادرستی را برای رسیدن به مقصدش انتخاب می‌کند، بدون اینکه به اشتباه بودن آن آگاهی داشته باشد. تخلفات نیز به دو دسته مهم تقسیم می‌شوند:

۱- تخلفات غیر عمدی^۳ رفتارهایی هستند که به نقض قوانین منجر می‌شوند، بدون اینکه در آن قصدی باشد، مانند رانندگی آهسته در یک بزرگراه باریک دو طرفه.

۲- تخلفات عمدی^۴ رفتارهایی هستند که به قصد آسیب رساندن و نقض قانون انجام می‌شوند و نوعی رفتار خرابکارانه محسوب می‌شوند.

در حالی که در خطاها، بعد شناختی و پردازش اطلاعات، نقش مهم تری بازی می‌کند و افرادی که دچار نارسایی‌های شناختی هستند، آمادگی بیشتری برای انواع خطاهای رانندگی دارند. در تخلفات عوامل انگیزشی، اجتماعی و بافتی، نقش مهم تری می‌آفریند (عریضی و حقایق، ۱۳۸۸: ۲۲). اگر چه نقش عوامل انسانی در تصادفات به صراحت تأیید شده است، شناسایی عوامل انسانی آن (خطاها یا تخلفات) و برقراری رابطه‌ای واضح بین آنها و تمایز میان انواع انحرافات رانندگی دشوار است (همان منبع، ص ۲۳).

تخلف رانندگی به دو دسته آشکار و ناآشکار تقسیم بندی می‌شود و معمولاً به دلیل قابل ثبت نبودن تخلف ناآشکار و نیز بخش اعظمی از تخلف آشکار توسط پلیس، ارائه آمار دقیقی از آن بسیار سخت است. با این حال آمارهای موجود نیز بیانگر این هستند که تخلف رانندگی یک مسئله اجتماعی مهم به ویژه در مراکز شهری است. نتایج یک پیمایش ملی در آمریکا در سال ۲۰۱۲ نشان داد در طی دوره زمانی یک ماه قبل از انجام پژوهش، بیش از ۸۰ درصد رانندگان مورد بررسی، مرتکب سرعت غیرمجاز، ۴۰ درصد عبور بدون احتیاط از چهارراه، ۲۵ درصد نبستن کمربند ایمنی، ۱۲ درصد رانندگی خشونت آمیز و ۱۰ درصد مرتکب عدم رعایت حق تقدم شده اند. تخلف رانندگی در ایران نیز وضعیت

1. Slip

2. Lapse

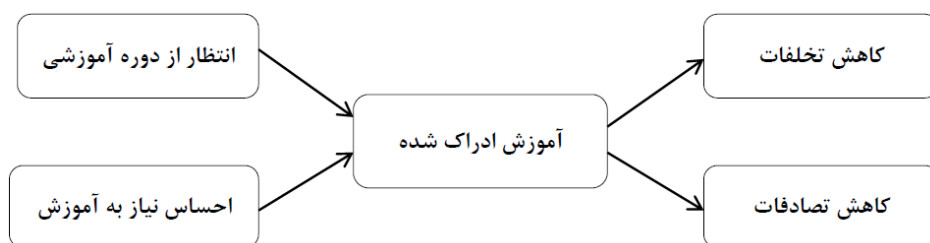
3. Unintentional violation

4. Intentional violation

نابسامانی دارد. برای مثال، در سال ۱۳۸۵ پلیس بیش از ۵۱ میلیون قبض جریمه برای تخلف آشکار رانندگی ثبت و صادر کرده است (احمدی، ۱۳۹۰: ۱۴).

با توجه به میزان تصادفات رانندگی و آمار خسارت‌های جانی و مالی ناشی از تصادفات و همچنین مشکلات انسانی و سازمانی ناشی از عدم رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی؛ افزایش آگاهی و اطلاعات رانندگان بسیار حائز اهمیت است. از آنجا که سهم بسزایی از تصادفات و خسارات رانندگی توسط خودروهای سنگین به وجود می‌آید و خودروهای سنگین نیز عمدتاً در خدمت حمل و نقل هستند، سازمان راهداری و حمل نقل جاده‌ای اقدام به برگزاری دوره‌های آموزشی برای رانندگان خودروهای سنگین کرده است و ضرورت دارد تا تحقیق در این زمینه صورت گیرد که آیا این آموزش‌ها به اهداف خود دست یافته‌اند یا خیر؟

اهداف آموزش از دو جنبه مد نظر است: ابتدا اهداف پس از فراگیری آموزش جهت کاهش تصادفات و تخلفات مطرح است و از جنبه دیگر انتظارات از دوره‌ها و نیازهای آموزشی چگونه هستند تا بر اساس آنها طراحی و ارائه آموزش‌ها به بهترین نحو خود انجام شوند. با طرح موارد مذکور اهمیت و ضرورت انجام پژوهش حاضر کاملاً واضح خواهد بود.



روش‌شناسی مطالعه

هر تحقیق، فرآیندی علمی و هدفمند است که طی آن پژوهشگر تلاش می‌کند تا برای یک مسئله پاسخی نظری پیدا کند یا برای حل یک مشکل واقعی در عمل راهکارهایی را بیابد. لذا با توجه به اهمیت موضوع در این تحقیق از روش تحقیق توصیفی-تحلیلی از نوع پیمایشی استفاده شده است. بدین صورت که با روش کتابخانه‌ای به تهیه ادبیات و مبانی نظری و از طریق پیمایشی به جمع‌آوری دیدگاه‌های رانندگان بخش کالا پایانه بار اقدام شده و سپس داده‌ها با استفاده از نرم افزار آماری لیزرل^۱ مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

جامعه آماری کلیه رانندگان خودروهایی سنگینی می‌باشند که آموزش‌های ارائه شده از طرف سازمان راهداری و حمل نقل جاده‌ای استان مرکزی را گذرانده‌اند. نمونه‌گیری به روش مدلیابی معادلات ساختاری^۲ و به صورت تصادفی ساده انجام گرفته است. در این روش ابتدا حجم کل نمونه جامعه محاسبه شده و سپس افراد به طور تصادفی ساده گزینش می‌شوند. با توجه به اینکه جهت تحلیل داده‌ها از روش معادلات ساختاری استفاده می‌شود در این روش حجم نمونه بین ۵ تا ۱۵ برابر تعداد سؤالات پرسش‌نامه تعیین می‌شود. به عبارت دیگر، از فرمول $15q \leq n \leq 5q$ که در آن q تعداد سؤالات و n تعداد نمونه می‌باشد، استفاده می‌شود. با توجه به اینکه تعداد سؤال‌های پرسش‌نامه پژوهش حاضر ۱۶ است حجم نمونه می‌بایست حداقل ۸۰ و حداکثر ۲۴۰ باشد. از این رو تعداد ۱۲۰ عدد پرسش‌نامه به شکل تصادفی در جامعه آماری توزیع شد که در نهایت تعداد ۸۳ پرسش‌نامه مورد سنجش قرار گرفت.

در این پژوهش که براساس مدل پیشنهادی، پاتریشیا هدگز^۳ و دنیس ماس^۴ صورت پذیرفته است، جهت پرسش‌نامه ۱۶ سؤال با مراجعه به پرسش‌نامه پاتریشیا هدگز و دنیس

1. LISREL

2. Structural Equation Modeling (SEM)

3. Patricia Hedges

4. Dennis Moss

ماس و زیر نظر اساتید و متخصصان مجرب در سازمان حمل و نقل و ترافیک طراحی گردیده است. بنابراین ابزار اندازه‌گیری مورد استفاده در این تحقیق دارای اعتبار مناسب بوده و در واقع اعتبار آن به طریق محتوایی حاصل شده است.

در این پژوهش برای انجام پایایی از روش آلفای کرونباخ استفاده شده است. به این منظور تعداد ۳۵ عدد پرسش‌نامه در جامعه آماری توزیع و گردآوری شد. بعد از محاسبه با نرم افزار اسپس اس اس^۱ مقدار آلفای کرونباخ متغیر احساس نیاز به آموزش با ۳ سؤال ۰/۷۱۹، انتظار از دوره آموزش با ۳ سؤال ۰/۷۱۸، آموزش ادراک شده با ۵ سؤال ۰/۸۲۳، کاهش میزان تخلفات رانندگی با ۳ سؤال ۰/۷۶۴، کاهش حوادث رانندگی با ۲ سؤال ۰/۷۸۶. به دست آمد و نشان دهنده آن است که پرسش‌نامه مذکور قابل اعتماد می‌باشد.

یافته‌های تحقیق

در این تحقیق با استفاده از معادلات ساختاری و به کمک نرم افزار لیزرل از روش عاملی تأییدی جهت تجزیه و تحلیل داده‌های آماری استفاده می‌شود.

فرضیه ۱: احساس نیاز به آموزش بر آموزش ادراک شده تأثیر مثبت دارد.

با توجه به ضرایب معادلات ساختاری، ضریب مسیر بین احساس نیاز به آموزش و آموزش ادراک شده ۰/۸۶ و مقدار t -value آن ۷/۴۱ می‌باشد. با توجه به اینکه مقدار t -value بین ۲ و ۲- نمی‌باشد فرضیه ۱ تأیید می‌شود. به عبارت دیگر، احساس نیاز به آموزش بر آموزش ادراک شده تأثیر گذار است.

فرضیه ۲: انتظار از دوره آموزش بر آموزش ادراک شده تأثیر مثبت دارد.

با توجه به ضرایب معادلات ساختاری، ضریب مسیر بین انتظار از دوره آموزش و آموزش ادراک شده ۰/۱۱- و مقدار t -value آن ۱/۴۳- می‌باشد. با توجه به اینکه مقدار t -value بین ۲ و ۲- می‌باشد فرضیه ۲ تأیید نمی‌شود. به عبارت دیگر، انتظار از دوره آموزش بر آموزش ادراک شده تأثیر گذار نیست.

فرضیه ۳: آموزش ادراک شده بر کاهش حوادث رانندگی تأثیر مثبت دارد.

با توجه به ضرایب معادلات ساختاری، ضریب مسیر بین آموزش ادراک شده و کاهش حوادث رانندگی ۰/۷۰ و مقدار t-value آن ۵/۶۸ می باشد. با توجه به اینکه مقدار t-value بین ۲ و ۲- می باشد فرضیه ۳ تأیید می شود. به عبارت دیگر، آموزش ادراک شده بر کاهش حوادث رانندگی تأثیر گذار است.

فرضیه ۴: آموزش ادراک شده بر کاهش میزان تخلفات رانندگی تأثیر مثبت دارد.

با توجه به ضرایب معادلات ساختاری، ضریب مسیر بین آموزش ادراک شده و کاهش میزان تخلفات رانندگی ۰/۸۰ و مقدار t-value آن ۸/۱۴ می باشد. با توجه به اینکه مقدار t-value بین ۲ و ۲- می باشد فرضیه ۴ تأیید می شود. به عبارت دیگر، آموزش ادراک شده بر کاهش میزان تخلفات رانندگی تأثیر گذار است.

جدول ۱: جدول آزمون فرضیه‌های تحقیق

ردیف	عنوان فرضیه	ضریب مسیر	آزمون تی	نتیجه آزمون
۱	احساس نیاز به آموزش بر آموزش ادراک شده تأثیر مثبت دارد.	۰/۸۶	۷/۴۱	قبول
۲	انتظار از دوره آموزش بر آموزش ادراک شده تأثیر مثبت دارد.	-۰/۱۱	-۱/۴۳	رد
۳	آموزش ادراک شده بر کاهش حوادث رانندگی تأثیر مثبت دارد.	۰/۷۰	۵/۶۸	قبول
۴	آموزش ادراک شده بر کاهش میزان تخلفات رانندگی تأثیر مثبت دارد.	۰/۸۰	۸/۱۴	قبول

فرضیه‌هایی که مقدار t-value آنها بزرگ‌تر از ۲ می باشند تأیید می شوند، و فرضیه‌هایی

که مقدار t -value آنها بین ۲ و ۲- می باشند رد می شوند (سطح اطمینان آزمون ۹۵ درصد معناداری است).

نتیجه‌گیری

در تجزیه و تحلیل تصادفات جاده ای ایران، عوامل انسانی^۱ را به چهار دسته زیر تقسیم بندی می کنند:

الف) نحوه کلی رانندگی: شامل اشکال در عملکرد مانند سرعت غیرمجاز و بی توجهی به علامت های رانندگی و اشکال در رفتار مانند رانندگی در اوج خستگی یا بی احتیاطی
ب) خطاهای حسی و ادراکی: مانند کم توجهی، گیجی و اشتباه در رعایت فاصله مناسب با دیگر وسایل نقلیه.

ج) رانندگی تحت تأثیر عوامل خارجی: مانند عوارض ناشی از مصرف مواد مخدر، الککل یا بیماری‌ها.

د) عدم مهارت: مانند بی تجربگی و عدم قضاوت صحیح (عریضی و حقایق، ۱۳۸۸: ۲۲).
نقش عوامل انسانی در تصادفات به صراحت تأیید شده است.
سوانح ترافیکی براساس اندرکنش میان راننده (عامل انسانی)، وسیله نقلیه و راه و محیط اطراف آن حادث می شود. براساس مطالعاتی که از دهه ۷۰ میلادی در خصوص سهم هر یک از عوامل مؤثر بر وقوع تصادفات رانندگی شکل گرفته است، عامل انسانی بیشترین نقش را به تنهایی و در مشارکت با بقیه عوامل داشته است. براساس آخرین تحقیقات صورت گرفته و نظرسنجی از متخصصان داخلی سهم عامل انسانی در وقوع تصادفات رانندگی در ایران نیز نسبت به سایر عوامل بسیار قابل توجه است (پورمعلم و همکاران، ۱۳۹۰: ۲۰). از طرفی انسان که نقش او در تصادفات به صراحت تأیید شده است، قابل آموزش و تربیت است و با آموزش قواعد و مقررات صحیح ترافیکی می توان از بروز تصادفات و تلفات توسط او جلوگیری کرد. بنابراین در این مقاله به دنبال پاسخگویی به این سؤال اساسی هستیم که آیا

آموزش های سازمان راهداری و حمل نقل جاده ای استان مرکزی به رانندگان خودروهای سنگین موجب کاهش تصادفات و تلفات شده است یا خیر؟

نتایج تأثیر احساس نیاز بر آموزش بر آموزش ادراک شده. نتایج فرضیه نشان داده که این تأثیر به صورت مثبت وجود داشته است و اما چون رانندگان احساس نیاز به آموزش نداشته اند و این در دریافت آموزش که آن هم پایین بوده است تأثیر داشته است. بنابراین رانندگان خود نیز علاقه مند به ارائه آموزش از طرف سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای نبوده اند. بر این اساس بایستی تلاش شود تا رانندگان به ضرورت آموزش و تأثیر آن بر کیفیت زندگی کاری و کاهش خطرات آن پی ببرند و به صورت فعال در دوره های آموزشی شرکت کنند.

فرضیه دوم عبارت بود از: انتظار از دوره آموزشی بر آموزش ادراک شده تأثیر مثبت دارد. به عبارتی محقق به دنبال این موضوع بوده است که آیا انتظار رانندگان بر آموزش دریافت شده تأثیر دارد یا خیر؟ نتایج تحلیل نشان داده است که این ارتباط منفی بوده است و تأثیر مثبت آن بر اساس معادلات ساختاری رد شده است. به عبارتی رانندگان انتظار بالاتری از آموزش داشته اند و آموزش ارائه شده انتظار آنها را برآورده نکرده است. نتایج حاصل از این فرضیه نشان می دهد که عدم حضور فعال رانندگان در دوره های آموزشی، به دلیل ادراک آنها از کیفیت پایین و کاربردی نبودن مباحث مطرح شده در دوره می باشد. بر این اساس بایستی تلاش شود با مطرح نمودن مباحث به صورت تخصصی و کاملاً کاربردی و البته با در نظر گرفتن تسهیلاتی برای رانندگان آموزش دیده، تمایل به حضور آنها را در دوره ها افزایش و فرهنگ آموزش در زمینه کاهش تخلفات و ترافیک را بسط داد.

در خصوص تأثیر آموزش ادراک شده بر کاهش تصادفات و حوادث جاده ای رانندگان، نتایج نشان می دهد که این آموزش ها باعث کاهش تصادفات و حوادث رانندگان نشده است ولی تأثیر مثبت داشته است؛ از آنجا که آموزش کیفیت مناسب نداشته است. بنابراین آموزش های طی شده به نتیجه خود نرسیده است. نتیجه حاصل از این مطالعه به ضرورت کیفیت بالای دوره های آموزشی و ادراک رانندگان آموزش دیده از کاربردی بودن این گونه

دوره‌ها تأکید دارد. از آنجا که انتظارات رانندگان از آموزش مطرح شده در دوره‌ها برآورده نشده؛ بر این اساس تأثیری بر کاهش تصادفات و حوادث جاده‌ای نیز مشاهده نمی‌شود. نتایج اثر آموزش‌های طی شده بر کاهش تخلفات رانندگی نشان می‌دهد که آموزش‌های طی شده بر کاهش تخلفات رانندگی تأثیر مثبت نداشته است و آموزش‌ها موجب نشده است که رانندگان کمتر از قبل تخلفات رانندگی داشته باشند؛ زیرا از نظر رانندگان آموزش کیفیت مناسب نداشته است و رضایت آنها را برآورده نکرده است.

پیشنهاده‌ها

به‌طور کلی، آموزش به رانندگان در قالب دوره‌های آموزشی می‌تواند نقش چشمگیری بر کاهش تصادفات و تخلفات رانندگی داشته باشد، اما نتایج این پژوهش مبین این مطلب است که تأثیر آموزش بر کاهش تصادفات و تخلفات رانندگی منوط به کیفیت دوره‌های آموزشی و انتظار و ادراکی است که رانندگان آموزش دیده از این دوره‌ها دارند. از آنجایی که این انتظارات از سوی رانندگان برآورده نشده، پس برگزاری این دوره‌ها نتوانسته به اهداف خود که همان کاهش میزان تصادفات و تخلفات است؛ دست یابد. شیوه آموزش و مباحث مطرح شده در دوره‌های آموزشی بایستی تغییر یابد به گونه‌ای انتظارات رانندگان را برآورده سازد.

نتایج پژوهش‌ها حاکی از آن است که رفتار راننده در اکثر سوانح و تصادفات رانندگی در ایران و جهان به عنوان عامل اصلی بروز حادثه شناخته شده و آسیب‌های جبران ناپذیری را برای فرد و جامعه ایجاد می‌کند. ۹۰ تا ۹۵ درصد تصادفات جاده‌ای در ایران به نوعی با عامل انسانی و به ویژه رفتار راننده مرتبط بوده است و این در حالی است که رفتار راننده کاملاً متأثر از نظام شخصیتی اوست.

بر این اساس پیشنهاد می‌شود در دوره‌های آموزشی برگزار شده، رفتارهای پرخطر رانندگی که تحت تأثیر چهار ویژگی سلامت روان، خشم، پرخاشگری و تحریک جویی است؛ به طور کامل برای رانندگان تشریح شده و به منظور تقویت ابعاد شخصیتی و روانی

رانندگان دوره‌های مؤثر و متنوعی برگزار شود. همچنین با مطرح کردن مباحث به صورت تخصصی و کاملاً کاربردی در دوره‌های آموزشی و البته با در نظر گرفتن تسهیلاتی برای رانندگان آموزش دیده، تمایل به حضور آنها را در دوره‌ها افزایش و فرهنگ آموزش در زمینه کاهش تخلفات و ترافیک را بسط داد.

منابع

- احمدی، سیروس (۱۳۹۰). بررسی رابطه بین جنسیت و تخلف رانندگی. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۲۰، ۲۴-۱۳.
- پورمعلم، ناصر، قربانی، مهران و ذاکری هرمز (۱۳۹۰). ارزیابی مدیریت و مهندسی ایمنی در ارتقای ایمنی رانندگی در ایران. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۱۹، ۲۶-۱۳.
- دامیار، نیلوفر، گلمحمدی، رستم، محمدفام، ایرج و فردمال جواد (۱۳۹۰). مطالعه رفتارهای نا امن رانندگان شرکت واحد اتوبوسرانی شهر همدان در سال ۱۳۹۰. فصلنامه بهداشت و ایمنی کار، ۱، ۶۱-۵۳.
- رفیعی، حسن رضا (۱۳۹۰). مروری بر مسئولیت‌ها و وظایف سازمان‌های دخیل در آموزش فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی کشور. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۲۰، ۴۸-۲۵.
- عریضی، حمید رضا و حقایق سیدعباس (۱۳۸۸). ویژگی‌های روان سنجی پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر. فصلنامه پایش، سال نهم، ۱، ۲۸-۲۱.
- قربانی، علیرضا، نبوی فرد، حسین، خوشحال، محمود و حسینی سیدحمید (۱۳۹۰). هزینه‌های تحمیل شده بر اثر مرگ و میر ناشی از حوادث ترافیکی (مورد مطالعه: شهرستان سبزوار). فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۲۰، ۵۸-۴۹.
- محمدفام، ایرج (۱۳۸۵). حوادث رانندگی و کودکان؛ تهدیدی بر علیه فردا. پیام ایمنی، سال سوم، ۹، ۲۹-۲۴.
- محمدفام، ایرج و قاضی زاده احمد (۱۳۸۱). بررسی اپیدمیولوژیک حوادث رانندگی منجر

به مرگ در استان تهران در سال ۱۳۷۸. مجله دانشگاه علوم پزشکی کردستان، سال ششم، ۲۳، ۳۴-۳۸.

• محمدفام، ایرج و گل محمدی رستم (۱۳۸۲). بررسی رفتارهای نا ایمن در بین رانندگان اتوبوس‌های بین شهری همدان. مجله طبیب شرق، سال پنجم، ۴، ۲۵۹-۲۵۱.

- ELVIK, R. (2000). How much do road accidents cost the national economy? Accident Analysis and Prevention, 51-849 ,32.
- Groeger, J.A., (2002). Trafficking in Cognition: Applying Cognitive Psychology to Driving, Transportation Research Part F, 248 – 235 ,5.
- King, M. J., Watson, B., Scott-Parker, B., & Hyde, M. K. (2012). “They’re lunatics on the road”: Exploring the normative influences of parents, friends, and police on young novices’ risky driving decisions. Safety Science, ,(9)50 1928–1917.
- Kononov, J., Bailey, B., Allery, B., (2008). Relationships between safety and both congestion and number of lanes on urban freeways. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, –26 ,2083 39.
- Nasar, J. L. (2003). Prompting drivers to stop for crossing pedestrians. Transportation Research Part F, 182–175 ,6.
- Reason, L., Nanstead, A., Strading, S., Bayter, J. & Campbell, K., (1990). Errors and violations: a real distinction. Ergonomics, (1332-1315), 33.
- Wang, C., Quddus, M.A., Ison, S.G., (2013). A spatio-temporal analysis of the impact of congestion on traffic safety on major roads in the UK. Transportmetrica A: Transport Science, 148–124 ,(2) 9.
- Wang, C., Quddus, M. a, & Ison, S. G. (2013). The effect of traffic and road characteristics on road safety: A review and future research direction. Safety Science, 275–264 ,57.