

ترومای ترافیکی: باورهای افراد نسبت به علت بروز سوانح رانندگی در خراسان جنوبی

محمد اکبری بورنگ*

دانشگاه بیرجند، بیرجند، ایران

چکیده:

سابقه و هدف: چنانچه بخواهیم به علت مرگ و میر ناشی از تصادفات و سوانح در ایران بنگریم، باید به ابعاد اجتماعی موضوع و بحث رفتارها و هنجارهای رایج در جامعه و ضرورت اصلاح و تغییر رفتار بپردازیم. از آنجا که شناخت عوامل و زمینه‌های ایجاد کننده حادثه به ویژه باورها در ارتباط با افراد انسانی از اهمیت زیادی برخوردار است؛ این پژوهش با هدف بررسی باورهای افراد در ارتباط با علت تصادفات طراحی و اجرا گردیده است.

روش بررسی: پژوهش حاضر از نوع توصیفی می‌باشد. نمونه بررسی شده به شیوه طبقه ای در دسترس تعداد ۳۰۰ مشارکت کننده انتخاب و بررسی شدند. به منظور گردآوری اطلاعات از پرسشنامه محقق ساخته استفاده گردیده این پرسشنامه علت تصادفات را از سه بعد راننده، قضا و قدر و شانس و سایر عوامل (جاده، کیفیت خودرو) بررسی می‌کند. به منظور تحلیل داده‌های بدست آمده از آمار توصیفی و استنباطی استفاده شده است.

یافته‌ها: آزمودنی‌ها تمامی عوامل راننده، تقدیر و عوامل دیگر (جاده و خودرو) را از علل بروز سوانح رانندگی دانسته و همه این عوامل را تا حدی در بروز سوانح رانندگی موثر دانستند. در بررسی باور نسبت به بروز سوانح رانندگی بر حسب جنسیت تفاوت معناداری مشاهده شد، آزمودنی‌های ساکن روستا در مقایسه با ساکنان شهر بر این باور بودند که تقدیر عامل مؤثرتری در بروز سوانح رانندگی است ضمن اینکه این تفاوت به لحاظ آماری معنادار نشد. بین سن و باور به اینکه راننده عامل اصلی بروز سوانح رانندگی است رابطه معنادار مثبتی مشاهده شد. در بررسی باور نسبت به علت بروز سوانح رانندگی بر حسب تحصیلات آزمودنی‌ها نیز تفاوت معناداری در عامل تقدیر مشاهده شد.

نتیجه‌گیری: با توجه به نتایج بدست آمده پیشنهاد می‌شود که دست‌اندرکاران و مسئولان نسبت به تغییر نگرش افراد از تقدیر به راننده به عنوان عامل اصلی تصادفات جاده ای اقدام ورزند تا زمینه برای کاهش تصادفات جاده ای فراهم گردد.

واژگان کلیدی: باور، تقدیر، سوانح رانندگی، خراسان جنوبی

مقدمه

مرگ زودرس تعداد بسیاری از افراد جامعه می‌شود بلکه تعداد زیادی را نیز دچار معلولیت و ناتوانی می‌کند (۱) که این امر موجب هدر رفتن نیروی انسانی و فشار اقتصادی در حوزه سلامت می‌شود. تصادفات جاده‌ای در ایران به شدت در حال رشد است، این در حالی است که هزینه‌های زیادی نیز در جهت کاهش آن صرف می‌شود. شناخت عوامل و مؤلفه‌های تأثیرگذار بر تصادفات جاده‌ای موضوع مهمی است چرا که لازمه کاهش سوانح جاده‌ای به شمار می‌رود. با توجه به تحقیقات به عمل آمده مهم‌ترین علل رشد و افزایش تلفات و خسارات عبارتند از: فقر اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی، افزایش وسایل نقلیه موتوری، کاهش استفاده از وسایل نقلیه عمومی، نواقص و کاستی‌هایی در

حفاظت از جان نیروی انسانی در هر جامعه از اهمیت بسیاری برخوردار است. سازمان بهداشت جهانی بیان می‌دارد که هر ساله بیش از یک میلیون و دویست هزار نفر در سوانح جاده‌ای کشته و بیش از ۵۰ میلیون نفر دچار آسیب‌های جدی می‌شوند. مطالعات انجام شده توسط این سازمان نشان داد که در سال ۱۹۹۰ تصادفات جاده‌ای در رده نهم مهم‌ترین عوامل تعیین کننده سلامتی جامعه قرار داشته که تا سال ۲۰۲۰ به سومین عامل مرگ و میر تبدیل خواهد شد. تصادفات جاده‌ای نه تنها باعث

*نویسنده مسئول مکاتبات: akbaryborng2003@birjand.ac.ir

تأثیرات اجتماعی و خود اثربخشی هستند (۸) به نظر کوک، در هر حالت، رابطه بین نیت و رفتار به این امر بستگی دارد که آیا فرد مهارت‌های لازم را برای انجام دادن این رفتار در خود پرورنده است یا خیر، به نظر می‌رسد نگرش‌ها تأثیرپذیر فرآیندهای شناختی و بیش از هر چیز انتظارات پیامدی آن هستند (۹) چرا که باورها بر رفتار اثر گذاشته و منجر به تثبیت یا تغییر رفتار خواهند شد بنابراین شناخت باورهای افراد در ارتباط با علت بروز سوانح، عاملی مهم در برنامه‌ریزی جهت جلوگیری و کاهش سوانح می‌باشد چرا که در غیر این صورت تلاش‌های صورت گرفته منتج به شکست خواهد گردید. آمار روزافزون کشته‌ها و مجروحان جامعه ما به رغم تلاش مسئولان و دست‌اندرکاران می‌تواند مؤید این موضوع باشد. این پژوهش با هدف بررسی باورهای افراد پیرامون علت بروز حوادث در خراسان جنوبی طراحی و تدوین گردید.

مواد و روش‌ها

این پژوهش از نوع توصیفی می‌باشد. جامعه مطالعه شده، همه اهالی شهر بیرجند را که بالای ۱۸ سال بودند در بر گرفت. جامعه بررسی شده، همه افراد بالای ۱۶ سال در خراسان جنوبی را در بر گرفت. نمونه بررسی شده با توجه به فرمول کوکران به شیوه طبقه‌ای در دسترس تعداد ۳۰۰ آزمودنی انتخاب و بررسی شدند. برای گردآوری اطلاعات از پرسشنامه محقق ساخته استفاده شد. این پرسشنامه باور افراد را در ارتباط با تصادفات سه مؤلفه تقدیر، بی توجهی به قوانین و مقررات و بی‌توجهی راننده و عواملی چون استاندارد نبودن جاده‌ها و ناامنی اتومبیل‌های تولید داخل را بررسی قرار می‌نماید. بعد از تدوین این پرسشنامه جهت بررسی روایی محتوایی، این ابزار در اختیار تعدادی از متخصصان مربوط قرار گرفت و بعد از دریافت نظرها، تغییرات در پرسشنامه اعمال و در نمونه‌ای ۲۰ نفری برای بررسی پایایی اجرا گردید نتایج نشان داد که ابزار مورد نظر از پایایی (۰/۷۵) بالایی نیز برخوردار می‌باشد. به منظور گردآوری اطلاعات پرسشنامه در میادین، ایستگاه اتوبوس و مغازه‌ها و روستاها در اختیار آزمودنی‌ها قرار گرفت تا به آن پاسخ دهند. پس از گردآوری اطلاعات داده‌های بدست آمده با استفاده از آمار توصیفی: میانگین، انحراف معیار و استنباطی: آزمون تحلیل

تأسیسات زیربنایی راه‌ها، جاده‌های نامناسب، خودروهای نا ایمن و بی توجهی رانندگان به قوانین رانندگی، سرعت زیاد، عدم هوشیاری راننده و انحراف به چپ و ضعف قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی می‌باشد (۲،۳). سلمانی و همکاران عوامل مؤثر بر تصادفات جاده‌ای را بررسی کرده و نشان دادند که از بین عوامل مؤثر بر تصادفات، عامل انسانی با ۵۴ درصد بیشترین نقش را داشته است و از بین عوامل انسانی سرعت زیاد، شتاب کردن در راه رسیدن به مقصد، رعایت نکردن قوانین و مقررات رانندگی، خواب‌آلود بودن رانندگان، سبقت غیر مجاز و فاصله زیاد مسافت بین مبدأ و مقصد و خستگی ناشی از آن، نسبت به سایر عوامل نقش بیشتری داشته است (۴). رحمانی فیروزجاه و همکاران در پژوهشی نشان دادند که سن، تحصیلات، خردورزی، تقدیرگرایی، نظام هنجاری، رضایت شغلی و شیوه گرفتن گواهی‌نامه بر میزان تصادفات تأثیرگذار است (۵). آنچه مسلم است این است که شناخت مؤلفه‌ها و متغیرهای تأثیرگذار بر تصادفات جاده‌ای ضرورتی انکارناپذیر است. آنچه باید در مطالعات اجتماعی پدیده ترومای ترافیکی یا آسیب‌های ناشی از تصادفات رانندگی در نظر گرفته شود این نکته است که نباید تنها به طبقه‌بندی سنی، جنسی و شغلی از این پدیده بسنده کرد، بلکه بایستی در کنار همه این‌ها با رویکردی انتقادی به کنکاش در ابعاد فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی آن پرداخت. دایاموند و مک دونالد یکی از دلایل مطالعه سلامت، بیماری و مرگ و میر در علوم اجتماعی؛ مشخص کردن عوامل فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، رفتاری و محیطی مؤثر بر سطوح و روندهای مرگ و میر است و آن‌ها می‌توانند ریشه در فرهنگ و ارزش‌های اجتماعی داشته باشند (۶) و از آنجا که مرگ و میر ناشی از سوانح رانندگی در ایران حدود ۱۰ درصد از کل مرگ و میرها را به خود اختصاص داده است (۷) باید به این پدیده از منظر هنجارها و باورها نگرست و با دقت بررسی کرد. حوزه‌های رفتاری و نگرشی از حوزه‌هایی است که در مطالعات ترافیکی، بسیار به آن‌ها توجه شده است. رفتارهای افراد در سلامت و یا اقدام به رفتارهای خطرناک تا چه اندازه با نگرش‌ها و دیدگاه‌های آن‌ها منطبق است؛ در این رابطه لازم است که رویکردهای روانشناسی اجتماعی را مدنظر قرار داد، چرا که رفتارهای افراد تا حد بسیار نشأت گرفته از نیت و نگرش-های آنان است (۷). نیت رفتاری، محصول نه تنها نگرش‌ها، بلکه

تقسیم شد)، آزمودنی‌ها عواملی غیر از راننده و تقدیر را نیز تا حدی علت بروز سوانح رانندگی دانستند.

بنابراین با توجه به آنچه در بالا بیان گردید می‌توان گفت آزمودنی‌های مورد بررسی بر این باورند که بی احتیاطی راننده و رعایت نکردن قوانین و مقررات، تقدیر و سایر عوامل در بروز سوانح رانندگی نقش دارند و هر کدام از این سه عامل را در سطح متوسط دانسته و هیچ کدام از این سه عامل را، عامل اصلی بروز سوانح رانندگی ندانستند.

در بررسی باور نسبت به سوانح رانندگی بر حسب جنسیت از آزمون T-test مستقل استفاده شد نتایج نشان داد که در باور نسبت به راننده و رعایت قوانین و مقررات و تقدیر در علت بروز سوانح رانندگی تفاوت معناداری به لحاظ آماری بر حسب جنسیت مشاهده نشد اما در باور به اینکه سایر عوامل (کیفیت پایین خودرو، استاندارد نبودن جاده) موجب بروز سوانح رانندگی می‌گردد، میان زنان و مردان تفاوت معناداری به لحاظ آماری مشاهده شد ($p < 0.05$)، مردان در مقایسه با زنان به این عامل در علت بروز سوانح ارزش بالاتری دادند (جدول شماره ۲).

جدول ۲. آزمون t برای بررسی باور نسبت به بروز سوانح رانندگی بر

رانندگان زن و مرد

متغیرها	جنسیت	میانگین	انحراف معیار	t	sig
راننده	زن	۲۳/۹۶	۳/۷۵	۰/۵۶	۰/۵۷
	مرد	۲۳/۷۰	۳/۸۷		
تقدیر	زن	۱۴/۹۳	۴/۵۳	۰/۶۹	۰/۴۸
	مرد	۱۴/۵۶	۴/۲۱		
سایر عوامل	زن	۱۰/۸۳	۱/۷۷	۲/۵۶	۰/۰۱۱
	مرد	۱۱/۴۴	۲/۲۸		

در بررسی باور نسبت به سوانح در میان آزمودنی‌های روستایی و شهری تفاوت معناداری به لحاظ آماری مشاهده نشد (جدول شماره ۳). به منظور بررسی رابطه بین سن و باور نسبت به بروز سوانح رانندگی از ضریب همبستگی پیرسون استفاده شد نتایج نشان داد تنها بین باور به این که راننده علت بروز سوانح است با سن آزمودنی رابطه معناداری ($p < 0.01$) به لحاظ آماری وجود دارد.

واریانس، آزمون t مستقل و ضریب همبستگی پیرسون با استفاده از نرم افزار SPSS نسخه ۱۶ تحلیل و بررسی گردید.

یافته‌ها

داده‌های بدست آمده از پژوهش نشان داد که در مجموع، آزمودنی‌ها باور نسبت به راننده را با میانگین ۲۳/۸۷ و انحراف معیار ۳/۷۹ در مقایسه با باور نسبت به تقدیر و عوامل دیگری که موجب بروز حادثه می‌گردد، در سطح بالاتری به لحاظ عوامل بروز سوانح رانندگی قرار دارند (جدول شماره ۱).

جدول ۱. داده‌های توصیفی مربوط به باور نسبت به بروز سوانح رانندگی

باورها	میانگین	انحراف معیار
راننده	۲۳/۸۷	۳/۸۰
تقدیر	۱۴/۸۰	۴/۴۲
سایر عوامل	۱۱/۰۶	۱/۹۹

در بررسی باور آزمودنی‌ها نسبت به سوانح رانندگی؛ باور راننده؛ میانگین ۲۳/۸۷، انحراف معیار ۳/۷۹ و خطای معیار میانگین ۰/۲۳ بدست آمد که با توجه به تقسیم نمرات در سه طبقه (از آنجا که دامنه نمرات بین ۸ تا ۳۲ می‌باشد، نمرات به سه طبقه ۱۶-۸، ۲۴-۱۶، ۳۲-۲۴) (ضعیف، متوسط، خوب) تقسیم شد)، آزمودنی‌ها تا حدی رانندگان و بی احتیاطی نسبت به قوانین راهنمایی و رانندگی را علت بروز سوانح رانندگی دانستند.

در بررسی باور به تقدیر در بروز سوانح؛ میانگین ۱۴/۸۰، انحراف معیار ۴/۴۱ و خطای معیار میانگین ۰/۲۵ بدست آمد که با توجه به تقسیم نمرات در سه طبقه (از آنجا که دامنه نمرات بین ۷ تا ۲۸ می‌باشد، نمرات به سه طبقه ۱۴-۷، ۲۱-۱۴، ۲۸-۲۱) (ضعیف، متوسط، خوب) تقسیم شد)، آزمودنی‌ها تقدیر را نیز تا حدی علت بروز سوانح رانندگی دانستند.

در بررسی باور افراد در ارتباط با عواملی غیر از راننده و تقدیر در بروز سوانح؛ میانگین ۱۱/۰۶، انحراف معیار ۱/۹۹ و خطای معیار میانگین ۰/۱۲ بدست آمد که با توجه به تقسیم نمرات در سه طبقه (از آنجا که دامنه نمرات بین ۴ تا ۱۶ می‌باشد، نمرات به سه طبقه ۸-۴، ۱۲-۸، ۱۶-۱۲) (ضعیف، متوسط، خوب)

جدول ۳. آزمون t برای بررسی باور نسبت به بروز سوانح رانندگی در رانندگان شهری و روستایی

متغیرها	محل سکونت	میانگین	انحراف معیار	sig
راننده	شهر	۲۴/۰۱	۳/۳۷	۰/۲۰
	روستا	۲۳/۲۹	۴/۶۳	
تقدیر	شهر	۱۴/۵۹	۴/۱۹	۰/۱۶
	روستا	۱۵/۳۹	۴/۹۴	
سایر عوامل	شهر	۱۱/۱۴	۱/۸۷	۰/۳۴
	روستا	۱۰/۸۸	۲/۳۰	

بحث

تحلیل داده‌های به دست آمده از پژوهش نشان داد که آزمودنی‌ها همه‌ی عوامل مربوط به بروز سوانح رانندگی را در بروز سوانح رانندگی مؤثر دانسته و همه این عوامل را تا حدی عامل بروز سوانح رانندگی می‌دانستند. اما آنچه بیش از همه دارای اهمیت می‌باشد این است که رانندگان در صورتی قوانین را رعایت خواهند نمود که بر این باور باشند که عامل اصلی بروز سوانح رانندگی خود راننده و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی می‌باشد. همان‌گونه که واسکونسونس نشان داد یکی از موانع عمده پیشگیری از حوادث جاده‌ای در برزیل این است که بیشتر مردم این حوادث را هزینه اجتناب ناپذیر توسعه تلقی می‌کنند و بنابراین مسئولیت زیادی در قبال رفتار خود ندارند (۱۰) حال آنکه نتایج این پژوهش نشان داد که آزمودنی‌ها نه تنها عامل راننده و رعایت قوانین و مقررات را عامل اصلی ندانسته بلکه آن را تا حدی در بروز سوانح رانندگی مؤثر دانستند و به همان اندازه عوامل دیگر را نیز در علت بروز سوانح دخیل می‌دانستند، این تبیین بیان کننده یافته سلمانی و همکاران است که در پژوهشی عوامل مؤثر بر تصادفات جاده‌ای را بررسی کرده و نشان دادند که از بین عوامل مؤثر بر تصادفات، عامل انسانی با ۵۴ درصد بیش-ترین نقش را داشته است و از بین عوامل انسانی سرعت زیاد، شتاب کردن در راه رسیدن به مقصد، رعایت نکردن قوانین و مقررات رانندگی، خواب‌آلود بودن رانندگان، سبقت غیر مجاز و فاصله زیاد مسافت بین مبدأ و مقصد و خستگی ناشی از آن نسبت به سایر عوامل نقش بیشتری داشته است (۴) و بیان علیخانی که اظهار می‌دارد علت اصلی سوانح رانندگی عامل انسانی است (۱۱). این یافته پژوهش با این اظهار پارسا که بیان می‌دارد بیشترین سبب بروز سوانح رانندگی در ایران رعایت نکردن قوانین رانندگی، غلبه قوانین فیزیک بر مهارت راننده، نیستن کمربند ایمنی، سرعت و سبقت غیر مجاز می‌باشد (۱۲)، همسو نیست. همچنین باور به اینکه جاده و

به منظور بررسی نقش تحصیلات در باور نسبت به علت بروز سوانح رانندگی از آزمون تحلیل واریانس استفاده شد نتایج نشان داد که تنها در باور نسبت به تقدیر در علت بروز سوانح بر حسب تحصیلات تفاوت معناداری ($p < 0/01$) وجود دارد.

جدول ۴. آزمون تحلیل واریانس برای بررسی باور نسبت به بروز سوانح رانندگی بر حسب مدرک تحصیلی

سطح معناداری	خطای F	میانگین انحراف معیار	تحصیلات	باور در خصوص راننده و رعایت قوانین و مقررات
۰/۶۱۷	۰/۷۰۹	۵/۱۷	۲۴/۷۶	ابتدایی
		۴/۲۸	۲۳/۲۷	راهنمایی
		۴/۱۱	۲۴/۴۷	دیپلم
		۳/۷۲	۲۴/۳۸	فوق دیپلم
		۳/۱۱	۲۳/۹۷	لیسانس
		۲/۸۶	۲۳/۷۷	فوق لیسانس
۰/۰۰۲	۳/۷۸۵	۳/۵۳	۱۷/۸۰	ابتدایی
		۴/۰۱	۱۶/۳۳	راهنمایی
		۴/۳۷	۱۵/۰۶	دیپلم
		۳/۹۱	۱۴/۱۷	فوق دیپلم
		۴/۸۱	۱۳/۷۴	لیسانس
		۳/۳۱	۱۵	فوق لیسانس
۰/۹۱۱	۰/۳۰۳	۲/۱۴	۱۰/۷۱	ابتدایی
		۲/۴۷	۱۰/۸۷	راهنمایی
		۲/۱۹۰	۱۰/۹۸	دیپلم
		۱/۸۷	۱۱/۱۹	فوق دیپلم
		۱/۷۴	۱۱/۱۷	لیسانس
		۱/۸۵	۱۱/۲۲	فوق لیسانس

انجام آزمون تعقیبی توکی نشان داد که بین آزمودنی‌هایی که دارای تحصیلات دیپلم بودند با آزمودنی‌های دارای تحصیلات فوق دیپلم ($p = 0/02$) و آزمودنی‌های دارای تحصیلات لیسانس ($p = 0/003$) تفاوت معناداری به لحاظ آماری مشاهده شد. با توجه به این نتایج می‌توان گفت آزمودنی‌هایی که دارای مدرک

پژوهش با پژوهش‌های انجام شده در باره سن و تصادفات (۱۹، ۵) همسو می‌باشد.

می‌دانند، آزمودنی‌هایی که دارای مدرک ابتدایی بودند در مقایسه با آزمودنی‌هایی که دارای مدرک فوق دیپلم و لیسانس بودند تقدیر را عامل مؤثرتری در بروز سوانح دانسته و نسبت به آنان این عامل را در بروز سوانح رانندگی در سطح بالاتری ارزش گذاری نمودند. این یافته پژوهش با یافته‌های رحمانی و فیروزجاه و همکاران که نشان دادند تحصیلات بر میزان تصادفات تأثیرگذار است (۵) همسو می‌باشد.

نتیجه گیری

با توجه به نتایج بدست آمده می‌توان نتیجه گرفت که باور افراد در باره علت بروز سوانح درست نمی‌باشد و هنوز باور به تقدیر و سایر عوامل سهم زیادی را در نسبت دادن علت تصادف و سوانح رانندگی به خود اختصاص می‌دهند.

پیشنهادها

از آنجا که هنوز، افراد علت اصلی بروز سوانح را رعایت نکردن قوانین از سوی راننده نمی‌دانند؛ پیشنهاد می‌شود با فرهنگ سازی و تبلیغات رسانه‌ای علت اصلی سوانح از این پس با دقت بررسی قرار شود.

پیشنهاد می‌شود نیروی انتظامی در آماده‌سازی و پخش تیزرهای تلویزیونی بر تغییر باورها در جهت پررنگ کردن نقش راننده و رعایت قوانین در بروز سوانح تلاش نمایند.

پیشنهاد می‌شود این پژوهش در نمونه وسیع‌تر با ترکیب جمعیتی متنوع‌تری نیز انجام گیرد.

پیشنهاد می‌شود باورهای رانندگان وسایل عمومی حمل و نقل به دلیل اهمیت بررسی گردد.

تشکر و قدردانی

از همه شرکت کنندگان در این پژوهش تشکر و قدردانی می‌نمایم.

عوامل دیگر در بروز سوانح نقش دارد با پژوهش‌های انجام شده در این باره همسو می‌باشد (۱۳، ۱۴). در بررسی علت بروز سوانح رانندگی از دیدگاه زنان و مردان، مردان در مقایسه با زنان در سطح بالاتری بر این باور بودند که عواملی از قبیل کیفیت پایین خودروهای تولید داخل و استاندارد نبودن جاده‌ها و حتی قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی موجب بروز سوانح رانندگی می‌باشد. در ارتباط با باور به تقدیر و راننده، زنان در مقایسه با مردان، این دو متغیر را در سطح بالاتری در علت بروز سوانح رانندگی مؤثر دانستند هر چند این تفاوت به لحاظ آماری معنادار نگردید این یافته پژوهش با یافته‌های ایلماز و همکاران که نشان دادند به لحاظ رفتارهای پرخطر بر حسب جنسیت تفاوت معناداری مشاهده نکردند همسو می‌باشد (۱۵) و با یافته بنر (۱۶) همسو نیست.

در بررسی علت بروز سوانح رانندگی از دیدگاه آزمودنی‌های روستایی و شهری با وجود این که آزمودنی‌های ساکن در روستا در مقایسه با آزمودنی‌های ساکن شهر، تقدیر را در سطحی بالاتر و راننده و سایر عوامل را در سطح پایین‌تری در بروز سوانح رانندگی مؤثر می‌دانستند اما تفاوت معناداری به لحاظ آماری مشاهده نشد. این یافته پژوهش مبین بیان براتی و رزمیانفر، مرادی و همکاران؛ ماسینتر و وودکات است که نشان دادند فقر اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی از عوامل مهم تأثیرگذار در بروز سوانح رانندگی می‌باشد (۲، ۱۷، ۱۸، ۳).

همچنین این یافته پژوهش، مبین گفتار لوند و آرو می‌باشد که بخشی از آسیب‌ها و صدمات از جمله ترومای ترافیکی را به ساختار جمعیتی و ویژگی‌های فرهنگی توأم با آن می‌دانند (۸). در بررسی رابطه بین سن آزمودنی‌ها و باور نسبت به بروز سوانح رانندگی رابطه معناداری تنها بین سن و اینکه راننده عامل بروز سوانح است مشاهده شد. بر اساس این نتایج می‌توان این‌گونه بیان داشت که هر چه سن آزمودنی‌ها بالاتر می‌رود آنان به طور منطقی علت بروز سوانح رانندگی را در راننده و رعایت نکردن قوانین و مقررات می‌دانند، این یافته

REFERENCES

- 1-Tavakol Kh. Investigate the causes of the accident victims admitted to hospitals of Isfahan. Proceedings of the First Seminar events, Khorram Abad. 1999: 46

- 2- Barati D, Razmiaynfar P. Factors affecting road traffic accidents, rescue and relief measures to improve and update and manage disaster mitigation. First International Conference on road Accidents, Tehran. 2006: 84.
- 3- Moradi S, Khademi A, Taleghani N. Epidemiological survey pedestrians died from traffic accidents in Iran. Journal of Forensic Medicine. 2005; 30: 75-81.
- 4- Salmani M, Sabeti F, Drikvandeh M, Ramazanzadeh L.M. The Survey of More Important Factors Effecting on Road Accidents and Presenting Some Ways to Increase Them, Case Study: Rural Area of Khor& Beyabanak. 2009; 41(65): 87-104.
- 5- Rahmani FA, Saifollah F, Abasi Asfajir A, Zabihpoor N. A sociological study of the causes of road accidents (case study of general motorists and road city of Babylon). Iranian Journal of Social Studies. 2007; 1(2):182-95.
- 6- Mirzaie M. Transfer mortality, impaired health and health planning, population and development, with emphasis on Iran (ten articles). Asia Pacific Centre for Population Studies and Research, Tehran.
- 7- Tabatabaie M, Rezaie M. Social and cultural dimensions of road accidents in Iran - an analysis of the determinants. Journal of Anthropological. 2010;7(11): 126-55.
- 8- Lund J, Aarø LE. Accident prevention. Presentation of a model placing emphasis on human, structural and cultural factors. Saf Sci. 2004;42(4):271-324.
- 9- Kok G, Schaalma DeVries H. (1996). Social psychology and health education". In toebe, W., Howston, M (Eds.), European Review of Social Psychology. 1996;7:241-28.
- 10- Vasconcellos EA. Urban development and traffic accidents in Brazil. Accident Analysis & Prevention. 1999;31(4):319-28.
- 11- Alikhani KR. The proposed model transportation management in critical condition. Safety Message. 2007;9:6-17.
- 12- Parsa M. Human factors are the main causes of traffic accidents. Diba monthly Andishehgostar. 211;106:62-63
- 13- Oxley J, Fildes B, Corben B, Langford J. Intersection design for older drivers. Transp Res Part F Traffic Psychol ehav. 2006; 9(5):335-46.
- 14- Elvik R. How much do road accidents cost the national economy? Accid Anal Prev. 2000; 32(6):849-51.
- 15- Yilmaz V, Celik, H. E. Risky driving attitudes and self-reported traffic violations among Turkish. dogusuniversitesi dergisi. 2006; 7 (1). Retrieved [2010] from, http://www1.dogus.edu.tr/dogustru/journal/cilt_7_sayi_1/M00156.pdf
- 16- Bener A, Crundall D, Haigney D, Bensiali A K, Al-Falas AS. Driving behavior, errors and violation on the road: United Arab Emirates study. Advances in Transportation Studies an international Journal Section. 2007; A 12.
- 17- Macintyre S, Ellawy A. Ecological Approaches: rediscovering the role of physical and social environment. In: social epidemiology Edited by Berkman L, Kawachi I. Oxford: Oxford University Press; 2002. 332-48.
- 18- Woodcock J, Aldred R. Cars, corporations, and commodities: Consequences for the social determinants of health. Emerg Themes Epidemiol. 2008;5(1):4.
- 19- Haghshenas H. Sociology of deviance. Tehran: SAMT Publications.