



شناسایی عوامل تأثیرگذار در رفتارهای ناهنجار و غیرایمن رانندگان ناوگان باری کشور

داود جمور^۱، محمد خردمند^۲، مهدی حسن زاده^۳، ابراهیم پورحسین^۴، عباس هراتی^۵

۱- کارشناس ارشد برنامه‌ریزی حمل و نقل، مدیر مطالعات و برنامه‌ریزی مهندسی مشاور رهیافت اندیشه فردا

۲- معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری منطقه ۱۴ تهران

۳- کارشناس ارشد راه و ترابری، مدیرعامل مهندسی مشاور رهیافت اندیشه فردا

۴- کارشناس معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری منطقه ۱۴ تهران

۵- رئیس اداره مهندسی ترافیک شهرداری منطقه ۱۴ تهران

چکیده

در این مطالعه به منظور شناسایی علل بروز رفتارهای ناهنجار و غیرایمن رانندگان ناوگان باری کشور و آسیب‌شناسی رفتارهای آنها، ۶۰۰۰ راننده ناوگان باری شهری و بین‌شهری از ۱۰ استان مهم در حوزه جابجایی کالا مورد پرسشگری قرار گرفته است. بدین منظور ۳ فرم پرسشگری شامل فرم سلامت (روان و جسم)، فرم اطلاعات عمومی (شامل اطلاعات اقتصادی، اجتماعی، خانوادگی و فرهنگی) و فرم ارزیابی مهارتی و آشنایی با قوانین طراحی گردیده است. در ارزیابی سلامت روانی و جسمی از فرم‌های GHQ-12 و SF-36 استاندارد شده، در ارزیابی‌های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی از فرم‌های پرسشگری دموگرافیک و در حوزه ارزیابی مهارتی و میزان آشنایی با قوانین از پرسشنامه منچستر بومی شده استفاده گردیده است. پس از جمع‌بندی پرسشنامه‌ها و تجزیه و تحلیل اطلاعات، علل بروز رفتارهای غیرایمن رانندگان ناوگان باری شناسایی و آسیب‌شناسی رفتارهای آنها مدنظر قرار گرفته است. نتایج بیانگر آن است که مهم‌ترین علل بروز رفتارهای ناهنجار و غیرایمن را باید در مسایل خانوادگی رانندگان، مسایل مرتبط با سلامت جسمی و روحی، وضعیت مهارتی و آشنایی با مسایل فنی، شرایط اقتصادی رانندگان، مشکلات شغلی، نبود نظارت و کنترل منسجم بر رفتارهای ترافیکی، کم‌سواد رانندگان و مسایل آموزشی جستجو نمود.

کلید واژه: ایمنی، پرسشگری، ناوگان باری، رفتار غیرایمن.

^۱ d_jamour_63@yahoo.com

^۲ mkh200411@yahoo.com

^۳ m.hasanzadeh@rahyafat.ir

^۴ epoorhosein@yahoo.com

^۵ abbasharaty@yahoo.com



۱- مقدمه

در کشور ما به عنوان یک کشور در حال توسعه، به دلیل عدم رشد متوازن زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی و هوایی در کنار گونه جاده‌ای، جاده‌ها شریان‌های اقتصادی کشور محسوب می‌شوند و حمل‌ونقل جاده‌ای سهم عمده جابجایی مسافر و کالا را بر عهده گرفته است. بر اساس آمار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای بیش از ۹۰ درصد جابجایی بار و کالا در کشور از طریق جاده‌ها صورت می‌گیرد [۱]. بروز تصادفات جاده‌ای و افزایش نرخ تلفات جاده‌ای از عوارض این رشد نامتوازن بوده است. موضوعی که در کشورهای در حال توسعه به دلایل متعدد، نمود بیشتری پیدا می‌کند [۲].

توجه اساسی به وضعیت ایمنی ترافیک وسایل نقلیه باری با در نظر گرفتن نقش این گروه از وسایل نقلیه و رانندگان آنها در جابجایی کالا و اثر مستقیم آن بر رونق اقتصادی، سبب کاهش هزینه تصادفات و هزینه وارده به اقتصاد و بافت اجتماعی کشور خواهد شد.

علی‌رغم آمار بالای تصادفات و تاثیر قابل توجه ناوگان باری در آن، متأسفانه کشور از ساختار مناسبی برای آموزش رانندگان و نظارت، سنجش مهارت و عملکرد ایشان در دوره قبل و بعد از اخذ گواهی‌نامه برخوردار نیست و روش‌های آموزش رانندگان از کیفیت مناسبی برخوردار نمی‌باشند. همچنین ساختاری جهت ارزیابی روانی و روحی رانندگان خاصه برای رانندگان حرفه‌ای تعریف نشده است و اطلاعات دقیقی در این خصوص در اختیار نمی‌باشد. لذا اصلاح رفتار و ارزیابی وضع موجود حلقه مفقوده در این عرصه می‌باشد [۳].

در این مطالعه برآنیم تا ضمن بررسی و تحلیل آماری رفتار رانندگان ناوگان باری و پرسشگری در ارتباط با شرایط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی آنان، علل بروز رفتارهای ناهنجار و غیرایمن آنها را شناسایی و به آسیب‌شناسی رفتارهای آنها بپردازیم.

۲- ادبیات تحقیق

افروز در مطالعه‌ای در سال ۱۳۸۵ خورشیدی به بررسی ریشه‌های روانی-رفتاری رانندگی پرخاشگرانه پرداخت. او در مطالعه خود تعداد ۳۳ نفر از مردان مراجعه‌کننده به بخش تصادفات اداره راهنمایی و رانندگی شمال شهر اصفهان را به شیوه نمونه‌گیری در دسترس انتخاب نمود. یافته‌های پژوهش او نشان داد میزان پرخاشگری در میان آزمودنی‌ها بالا است [۴].



در سال ۱۹۹۸ لورنس و همکاران^۱ به بررسی رفتارهای پرخطر در میان رانندگان هلندی پرداختند. آنها در این مطالعه با طبقه‌بندی خودروها و رانندگان آن بر مبنای شاخص متوسط سالانه طول سفرهای موتوری (با وسیله-نقلیه) در ۵ گروه و بررسی شاخص‌هایی چون جنسیت، تحصیلات و سن، تعداد جریمه‌های دریافتی از نیروی پلیس، رفتارهای پرخطر رانندگی مورد ارزیابی قرار گرفته است. رفتارهای پرخطر بررسی شده در این مطالعه در ۳ گروه بررسی و تشکیل داده اطلاعاتی بر مبنای ارسال پرسشنامه به ۵۰۰۰۰ نفر و نرخ بازگشت ۲۲٪ در کل کشور انجام شده است [۵].

در سال ۲۰۰۲ در تحقیقی پرسشگری از ۲۰۰۰ راننده فنلاندی، هلندی و انگلیسی و به روش پستی انجام شد. این پژوهش ضمن تاکید بر موثر بودن پرسشگری‌ها، به دسته‌بندی رفتاری مشاهدات بر اساس فراوانی و سایر شاخص-های آماری می‌پردازد [۶].

در سال ۲۰۰۲ سولمان و میشل^۲ در مطالعه‌ای با گروه‌بندی رفتارهای پرخطر به اشتباهات، فراموشی لحظه‌ای^۳ و تخلفات، به بررسی این مهم در میان رانندگان باری در کشور نیوزلند پرداخته‌اند. از نتایج مورد اشاره در تحلیل‌های آماری صورت گرفته در این پژوهش که با استفاده از ۱۰۵۶ فرم پرسشگری با نرخ بازگشت ۳۶٪ انجام شده است، می‌توان به رابطه معکوس شاخص میزان سرعت غیرمجاز و تخلفات رانندگی با سن و تجربه رانندگی و رابطه شاخص میزان متوسط سالانه کیلومتر رانندگی با میزان تخلفات و رفتارهای پرخطر اشاره کرد [۷].

مطالعه‌ای در سال ۲۰۰۴ انجام و در آن به بررسی رابطه میان خطاهای رانندگی و میزان هوشیاری با در نظر گرفتن سن رانندگان پرداخته شد. بر این اساس با گروه‌بندی سنی رانندگان در ۳ دسته ۲۰-۳۰ سال، ۴۰-۵۰ سال و ۶۰-۷۰ سال، به بررسی روانشناسانه از رفتارهای رانندگی ایشان و تحلیل آماری نتایج حاصله پرداخته شده است. [۸].

با توجه به مشکلات ایمنی در کشور اسپانیا و تلفات زیادی که این کشور با آن مواجه است، مطالعه‌ای در سال ۲۰۰۵ با هدف شناسایی علل رفتارهای ناهنجار رانندگی میان رانندگان اسپانیایی انجام و با استفاده از پرسشگری به بررسی رفتارهای پرخطر و اشتباهات رانندگی پرداخته شده است. در این مطالعات با بررسی نتایج پرسشگری، ۴ گروه راهکار عملیاتی پیشنهاد شده است. در این مطالعات بعد نمونه ۶۰۰ نفر و انتخاب به روش نمونه‌گیری تصادفی مرحله‌ای انجام شده است [۹].

در سال ۲۰۰۶ گزارشی از سوی TRB^۴ منتشر شد که در آن ضمن بررسی آماری وضعیت رانندگی رانندگان تازه‌کار و جوان به بررسی روش‌هایی برای اصلاح آمار تصادفات مربوط به این گروه از رانندگان در کشور ایالات متحده می‌پردازد. همچنین با بررسی دوره‌های آموزشی رانندگان تازه‌کار، پیشنهادهایی برای اصلاح شرایط فعلی دوره‌های آموزشی این گروه از رانندگان ارائه شده است [۱۰].

¹ Peter F. Lourens, et,al

² Sullman & Michelle

³ Lapse

⁴ Transportation Research Board



ویلیام^۱ در سال ۲۰۰۷ در پژوهشی کاربردی با در نظر گرفتن یک جامعه نمونه ۷۴۳ نفری از رانندگان آلمانی، با استفاده از پرسشنامه‌های استاندارد رفتارهای پرخطر رانندگان را به کمک یک تحلیل آماری و بر مبنای تئوری رفتارهای برنامه‌ریزی شده قبلی (TPB)^۲ بررسی و نتایج آن را ارائه نمود [۱۱].

با توجه به رشد سریع شهرنشینی در چین و افزایش مالکیت خودرو در این کشور در ۱۵ سال اخیر، در مطالعه‌ای در سال ۲۰۰۹ به بررسی رفتارهای پرخطر رانندگان در شهر پکن پرداخته شده است. روش انجام مطالعه بررسی نتایج مربوط به پرسشگری‌هایی است که به صورت اینترنتی و حضوری انجام شده است. پرسشنامه‌های طراحی شده دارای ۲۵ سوال بوده و ۵ فاکتور ارزشگذاری برای آن تعیین شده است [۱۲].

۳- روش تحقیق

۳-۱- جامعه آماری هدف و برآورد اندازه جامعه نمونه پرسشگری

جامعه آماری مورد مطالعه در این پژوهش رانندگان انواع ناوگان باری است. بررسی‌های انجام شده مؤید آن است که حوزه فعالیتی این گروه از رانندگان با توجه به ویژگی‌های کاری و حرفه‌ای‌شان می‌بایست در دو بخش شهری و بین‌شهری و به طور مجزا بررسی شود. منظور از رانندگان باری در این پژوهش رانندگان ناوگان سنگین و نیمه‌سنگین دارای گواهی‌نامه پایه یک و رانندگان حرفه‌ای ناوگان سبک باری در حوزه حمل‌ونقل کالا است و این مطالعه شامل رانندگان ناوگان باری بخش خصوصی که صرفاً جهت نیازهای شخصی و نه عمومی از وسیله‌نقلیه خود استفاده می‌کنند، نمی‌شود.

برای پژوهش‌های توصیفی^۳ گزینش ۱۰ درصد از جامعه به عنوان نمونه لازم است و حتی اگر جامعه آماری کوچک باشد، ممکن است انتخاب ۲۰ درصد از آن هم به عنوان نمونه لازم گردد. در پژوهش‌های هم‌بستگی^۴ تعداد ۳۰ مورد برای یافتن رابطه کفایت می‌کند. در پژوهش‌های تجربی^۵ حداقل ۳۰ مورد برای هر گروه لازم است. [۱۳].

بر این اساس و با توجه به بررسی‌های انجام شده، در مطالعات حاضر موارد زیر در نمونه برداری مدنظر قرار گرفته است:

- حداکثر خطای قابل قبول در نمونه‌گیری برابر با ۲/۵٪ فرض می‌شود.
- در این مطالعات قابلیت اطمینان داده‌های گردآوری شده در سطح ۹۵٪ منظور شده است.

¹ William L.G.

² Theory of planned behaviour (TPB)

³ Descriptive Research

⁴ Correlation

⁵ Experimental



با منظور نمودن موارد فوق و استفاده از جدول مورگان، اندازه جامعه نمونه مورد نیاز در این مطالعه مطابق با جدول (۱) محاسبه می‌شود. البته با توجه به اهمیت موضوع و منظور نمودن ۱۰ استان در این مطالعه، بعد نمونه ۶۰۰۰ نفر در سطح ۱۰ استان کشور منظور می‌گردد.

جدول ۱: اندازه جامعه نمونه مورد نیاز در مطالعات رفتاری رانندگان باری

ردیف	عنوان جامعه مورد مطالعه	تعداد ناوگان باری فعال در زیر گروه	بعد نمونه مورد نیاز برای زیرگروه
۱	رانندگان ناوگان سبک باری (خاور، وانت‌بار و کامیونت)	۱۷۰۰۰۰۰	۴۰۸
۲	رانندگان ناوگان سنگین (تریلر، کامیون دو و سه محور)	۲۲۴۰۰۰	۴۰۵

با استفاده از آمار سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای [۱]، بر اساس شاخص‌های زیر ده استان (شامل استان‌های: فارس، کرمان، اصفهان، خوزستان، سیستان و بلوچستان، آذربایجان شرقی، تهران و البرز، مازندران، خراسان رضوی و کردستان) به عنوان استان‌های مهم در حوزه جابجایی کالا جهت انجام مطالعات انتخاب گردید. این ده استان با در نظر گرفتن فراوانی هر یک از شاخص‌های زیر در استان‌های کشور و با استفاده از سیستم امتیازدهی استاندارد، به عنوان استان‌های نمونه انتخاب شده‌اند. در انتخاب استان‌ها، پراکنش منطقه‌ای و در نظر گرفتن ساختارهای فرهنگی و اجتماعی متفاوت در کشور و پوشش مطلوب کل کشور نیز مورد توجه بوده است.

- حجم تردد ناوگان باری در سفرهای درون استانی و بین استانی (تعداد و کیلومتر از سفر)
- طول شبکه راه‌های استان
- تعداد رانندگان فعال در استان
- تعداد ناوگان فعال در استان به تفکیک سبک و سنگین
- کل بار جابجا شده به مقصد استان و از مبدا استان
- تعداد کشته‌شدگان در حوادث ترافیکی در استان
- تعداد ناوگان باری مقصر در تصادفات جاده‌ای استان

۳-۲- فرم‌های پرسشگری رفتاری رانندگان ناوگان باری

برای بررسی وضعیت رانندگان در این مطالعه ۳ فرم پرسشگری شامل فرم سلامت (روان و جسم)، فرم اطلاعات عمومی (شامل اطلاعات اقتصادی، اجتماعی، خانوادگی و فرهنگی) رانندگان و فرم ارزیابی مهارتی و آشنایی با



قوانین مدنظر قرار گرفته است. با توجه به ارزیابی‌های انجام شده، اطلاعات زیر در حوزه رفتارشناسی در تحقیقات مختلف داخلی و خارجی در فرم‌های مختلف مدنظر قرار گرفته است:

➤ در حوزه سلامت جسم و روان بررسی سوابق بیماری راننده، نوع رژیم غذایی و زمان‌بندی خواب و تغذیه، میزان مدت زمانی که در کنار خانواده حضور دارد، بسیار حایز اهمیت و اساسی تشخیص داده شده است. ضمن آن که سن، وضعیت مصرف دخانیات، مشروبات الکلی، وضعیت خشم، استرس، مدت زمان کار روزانه نیز حایز اهمیت است.

➤ در حوزه اطلاعات اقتصادی، میزان درآمد و مخارج، تعداد افراد تحت تکفل، شیوه زندگی، میزان رفاه، وضعیت درآمدی همسر و وضعیت مالکیت خودرو و مسکن مدنظر قرار دارد.

➤ در حوزه اطلاعات مهارتی، فرهنگی و اجتماعی نیز تصمیمات مختلف راننده در موقعیت‌های آرایه شده در پرسشگری مورد توجه می‌باشد. ضمن آن که در کنار آن از اطلاعات عمومی وی در حوزه رانندگی و مهارتی نیز پرسش انجام خواهد شد.

با توجه به زمان‌بر بودن پروسه طراحی و از انجایی که پیش از این تلاش‌هایی هر چند پراکنده در طراحی فرم‌ها و استانداردسازی آنها توسط پژوهشگران مختلف در زمینه‌های مورد استفاده در این مطالعات انجام شده است، در این مطالعه از تجمیع و تصحیح فرم‌های استاندارد موجود و بومی شده^۱ استفاده خواهد شد. با توجه به رویکرد سه‌گانه تعریف شده در طراحی موضوعی فرم‌ها، لیست فرم‌های انتخابی جهت استفاده در این مطالعه به شرح زیر می‌باشند:

➤ در حوزه ارزیابی سلامت روانی و جسمی فرم‌های GHQ-12، SF-36 و SCL-90 به عنوان گزینه‌های انتخابی مدنظر قرار داشت که در نهایت به ترتیب از فرم‌های GHQ-12^۲ و SF-36^۳ که توسط منتظری استاندارد شده است استفاده می‌گردد [۱۴] و [۱۵].

➤ در حوزه ارزیابی‌های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی از نمونه فرم‌های پرسشگری دموگرافیک استفاده می‌شود. با توجه به تحقیقات گرامرودی در این حوزه، تغییرات لازم با توجه به نیازهای مطالعه و ویژگی‌های اجتماعی-اقتصادی و رفتاری رانندگان باری مدنظر قرار گرفته است [۱۶].

➤ در حوزه ارزیابی مهارتی و میزان آشنایی با قوانین و شناسایی شاخص‌های رفتاری، از میان فرم‌های استاندارد شده موجود، پرسشنامه منچستر^۴ بررسی و از نتایج آرایه شده توسط دکتر عریضی در پژوهشی که با هدف بومی کردن پرسشنامه رفتاری منچستر در کشور انجام شده است استفاده می‌گردد [۱۷].

با توجه به ضرورت گردآوری ۶۰۰۰ نمونه در این مطالعه، سهم استان‌های مختلف بر مبنای جمعیت رانندگان فعال در آنها مطابق جدول (۲) تعیین گردیده است.

¹ Localized

² General-Health-Questionnaire (GHQ-12)

³ The Short Form Health Survey (SF-36)

⁴ Manchester Driving Behavior Questionnaire

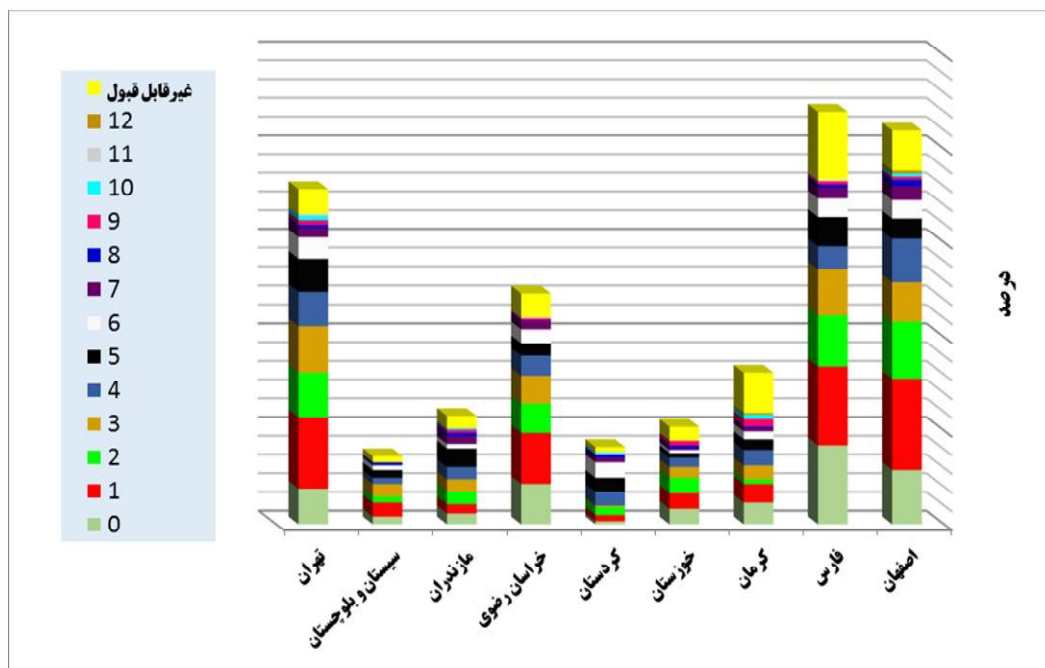


جدول ۲: تعداد فرم‌های ارسالی به استان‌های مختلف جهت انجام پرسشگری

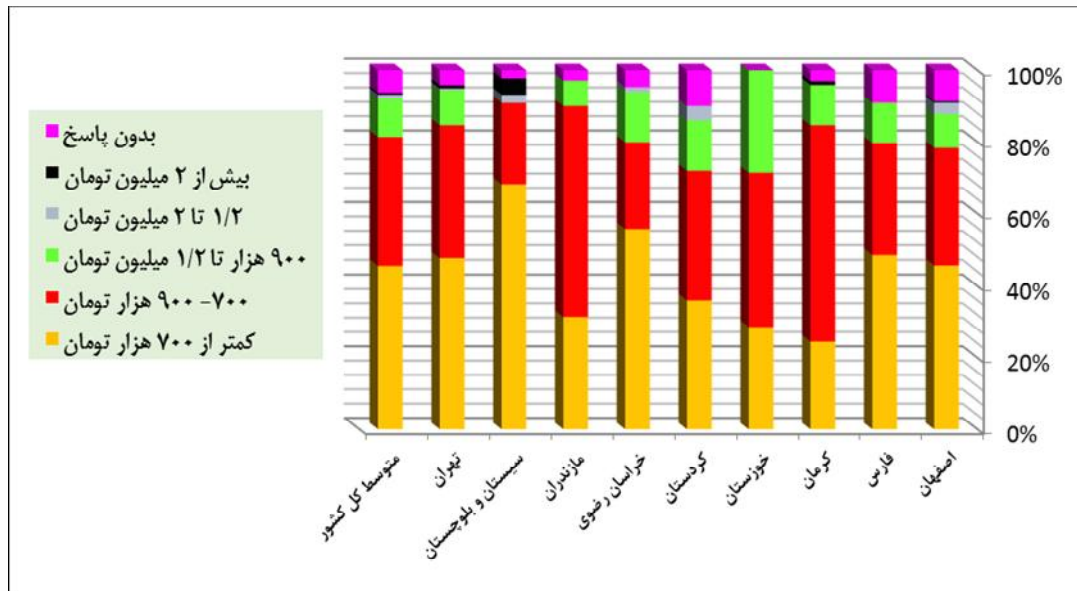
ردیف	نام استان	تعداد فرم مورد نیاز جهت ارسال
۱	فارس	۱۱۱۰
۲	کرمان	۳۳۹
۳	اصفهان	۱۰۷۸
۴	خوزستان	۴۱۱
۵	سیستان و بلوچستان	۱۶۶
۶	آذربایجان شرقی	۷۳۷
۷	تهران و البرز	۶۵۶
۸	مازندران	۴۰۲
۹	خراسان رضوی	۸۷۱
۱۰	کردستان	۲۳۰
	مجموع	۶۰۰۰

۴- تجزیه و تحلیل اطلاعات

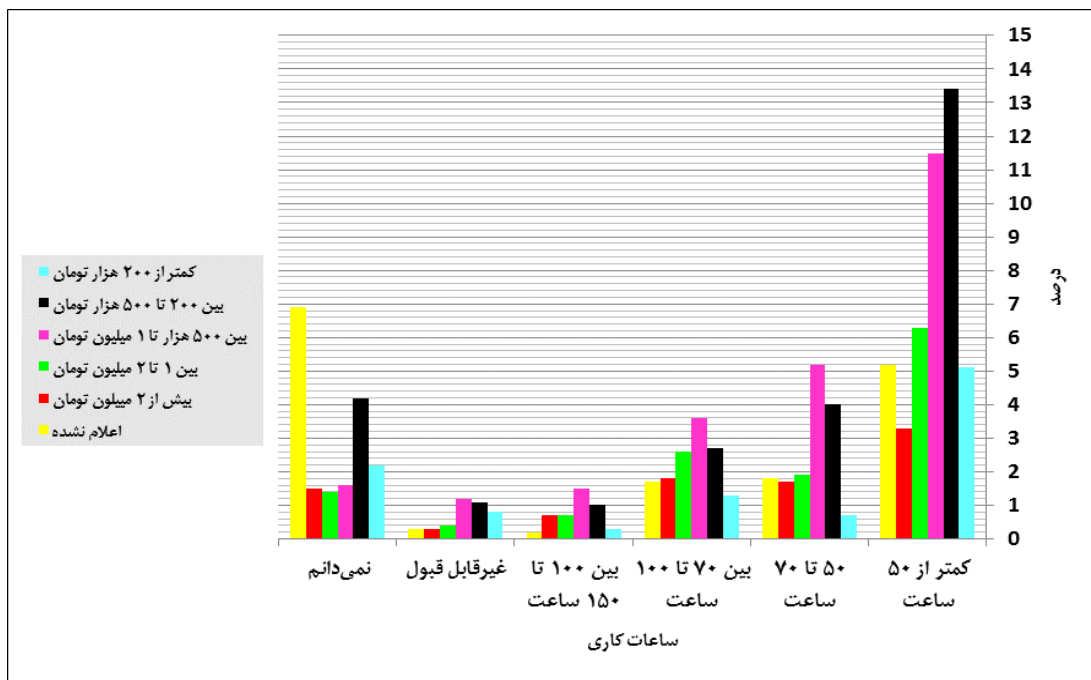
از مجموع ۶۰۰۰ فرم پرشده در استان‌های مختلف، پس از بررسی و خارج کردن فرم‌های غیرقابل استفاده، تعداد ۳۴۱۷ فرم قابل استفاده تشخیص داده شده است. در ادامه نتایج پرسشگری تعدادی از شاخص‌های مورد مطالعه ارائه می‌گردد.



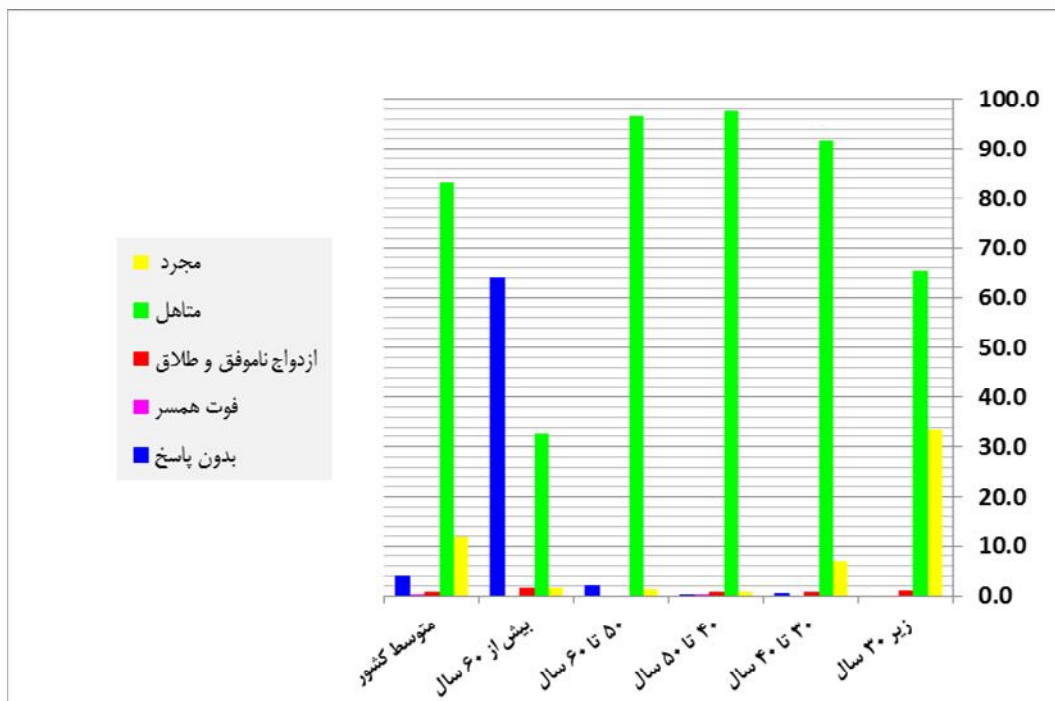
شکل ۱: میزان شاخص سلامت در استان‌های مختلف کشور در حوزه سلامت روان



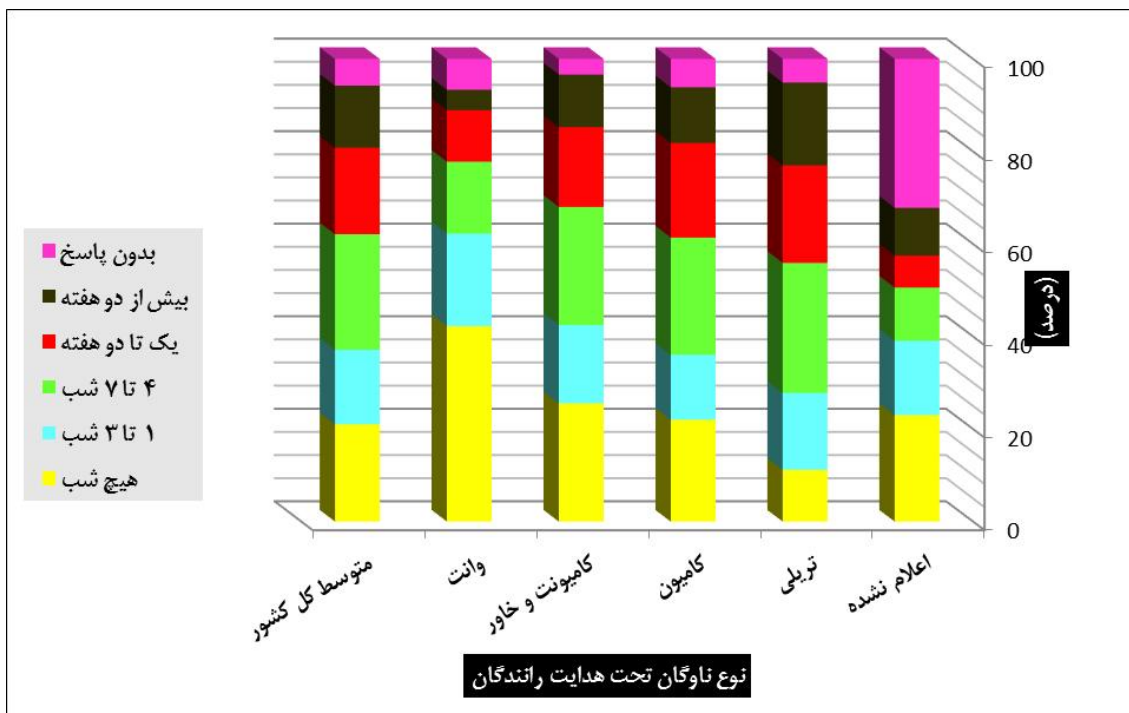
شکل ۲: بررسی وضعیت درآمد خانوار در میان رانندگان ناوگان باری در استان‌های مختلف



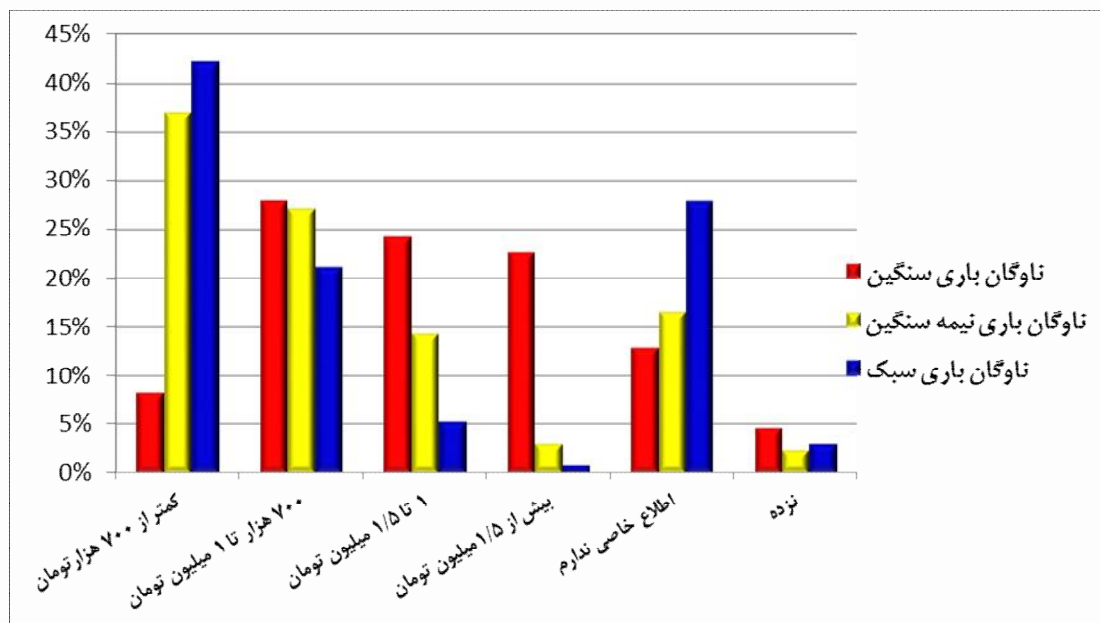
شکل ۳: رابطه میان میزان ساعات رانندگی و سطح درآمد



شکل ۴: بررسی وضعیت درصد تاهل در میان گروه‌های سنی مختلف رانندگان ناوگان باری



شکل ۵: بررسی وضعیت زمان دور از خانواده در میان رانندگان ناوگان باری



شکل ۶: دیدگاه کارشناسان و مسئولین در مورد درآمد متوسط ماهیانه رانندگان باری



۵- علل بروز رفتارهای ناهنجار و غیرایمن رانندگان باری و آسیب‌شناسی رفتارهای آنها

- در این بخش علل بروز رفتارهای مختلف غیرایمن رانندگان باری شناسایی و آسیب‌شناسی رفتارهای آنها مدنظر قرار خواهد گرفت. بررسی و تحلیل اطلاعات گردآوری شده حاکی از آن است که:
- بیش از ۴۰٪ از رانندگان باری آرامش روانی لازم برای انجام فعالیت کاری بدون دغدغه را ندارند.
 - وضعیت نامناسب تحصیلات و سطح سواد در میان بسیاری از رانندگان در سطح نگران‌کننده‌ای است. این در حالی است که ۲۵٪ از کل خانواده‌هایی که سرپرست ایشان رانندگان ناوگان باری هستند از وضعیت تحصیلاتی خوبی برخوردار نمی‌باشند.
 - عمده مشکلات پزشکی و پیراپزشکی رانندگان باری ناشی از عدم آگاهی از اصول پایه‌ای تغذیه و سلامت شغلی و هنجارهای اجتماعی ایشان می‌باشد.
 - رانندگان ناوگان باری نسبت به مسایل سلامت جسمی و روانی اطلاعات کمی دارند.
 - تنها یک سوم از رانندگان از وضعیت درآمدی خود ابراز رضایت دارند این در حالی است که وضعیت درآمدی اغلب رانندگان در مقایسه با سطح درآمدی جامعه در شرایط مناسبی قرار دارد.
 - بالغ بر ۴۰٪ از رانندگان از شغل خود رضایت کامل دارند و در مقابل ۴۵٪ از کل رانندگان باری دارای منبع درآمدی غیر از درآمدهای حاصل از رانندگی هستند.
 - تنها ۳۳٪ از کل رانندگان باری از ناوگان تحت هدایت خود رضایت دارند.
 - ۱۳٪ از کل رانندگان سرپرستی خانوارهایی با بعد جمعیتی بیش از ۵ نفر را بر عهده دارند.
 - تعدادی از رانندگانی که مورد مصاحبه قرار گرفته‌اند، تجربه استعمال مواد مخدر به عنوان یک تفنن را دارا هستند. ضمن آن که برآورد می‌شود بیش از نیمی از رانندگان تجربه مصرف مشروبات الکلی را در زمانی غیر از زمان رانندگی دارا بوده‌اند.
 - یک سوم رانندگان باری امکان حضور مداوم در کنار خانواده را در پایان یک روز کاری دارا هستند.
 - اغلب رانندگان ناوگان باری از جایگاه اجتماعی مناسبی برخوردار نبوده و از این رو در تعاملات اجتماعی خود و خانواده‌شان با سایر افراد جامعه دچار مشکلات مختلفی هستند. مشکلات ازدواج فرزندان، مشکلات ازدواج خود رانندگان باری و بدبینی به جایگاه اجتماعی ایشان اصلی‌ترین مسایل در حوزه اجتماعی بوده است.
 - سن ازدواج در میان رانندگان باری بنا به دلایل مختلف افزایش یافته است.
 - با توجه به نوع ناوگان، نوع منطقه مورد پرسشگری، میزان درآمدها و مخارج در میان رانندگان باری به طور مشهودی متفاوت است.
 - در حوزه رفتاری، بسیاری از رانندگان نسبت به مقوله خطرهای ترافیکی چندان حساسیتی ندارند. ضمن آن که اعتماد به نفس رانندگان باری در مواجهه با خطر بر اساس پرسشگری انجام شده قابل توجه تشخیص داده شده است.



- بروز تعدادی از تخلفات رانندگی نظیر نبستن کمربند، صحبت با تلفن همراه، استعمال دخانیات، مصرف غذا و نوشیدنی، در میان رانندگان ناوگان باری بسیار عادی است.
- نیمی از رانندگان باری نسبت به تاثیر دوره‌های آموزشی انجام شده توسط نهادهای ذی‌ربط در مهارت‌های فردی‌شان چندان نگاه مثبتی نداشته و آن را سبب ابطال بخش زیادی از زمان خود می‌دانند.
- رانندگان از روش‌های سینه به سینه در راستای ارتقای مهارت‌های خود و اشتراک گذاری نظرات و دیدگاه‌های حرفه‌ای بسیار استفاده می‌کنند.
- دیدگاه منفی رانندگان باری نسبت به جایگاه و نقطه‌نظرات پلیس راهور سبب بروز واکنش‌های تدافعی و بعضاً تشدید مشکلات رفتاری در میان ایشان شده است.
- از منظر سلامت جسمی بسیاری از رانندگان ناوگان باری تمایل به اظهار بیماری خود در حین پرسشگری نداشتند. و متأسفانه بر اساس خرده‌سنجش‌های بررسی شده در وضعیت مطلوبی قرار ندارند. این در حالی که است ۷۵٪ از ایشان در حوزه سلامت روان نیز از رفتارهای نرمال و عادی مرتبط با سلامت روانی برخوردار بوده‌اند.
- سبقت غیرمجاز، رانندگی بیش از حد زمان مجاز و استاندارد (۱۰ ساعت در روز) و عدم توجه به جلو در زمان رانندگی، عمده‌ترین تخلفات در حوزه رفتارهای رانندگی رانندگان باری عمومی می‌باشد. در بررسی آمار پلیس راهنمایی و رانندگی در علل تامه بروز تصادفات نیز این تخلفات به عنوان اصلی‌ترین تخلفات حادثه ساز گزارش شده‌اند که تأییدی بر اطلاعات به دست آمده است.
- بیش از ۵۰٪ از رانندگان از وضعیت معیشتی متوسطی برخوردار هستند. در این سطح رانندگان هرچند ممکن است مالکیت بخشی از وسیله نقلیه تحت هدایت خود را برخوردار باشند و در آمدشان از متوسط درآمد خانوارهای ایرانی نیز بالاتر باشد، اما عموماً از گروه کالاهای لوکس خاصی در منزل برخوردار نیستند. مالکیت منزل مسکونی در میان ایشان عمدتاً از نوع اجاره‌ای است.
- با بررسی‌های انجام شده عمده‌ترین دلایل بروز کج رفتارهای رانندگی در میان رانندگان باری بر اساس یافته‌های این مطالعات را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد:
- رانندگان با توجه به ممنوعیت ثبت وزن بار بیش از ظرفیت وسیله‌نقلیه‌شان و همچنین هزینه‌های مربوط به بارنامه تمایل چندانی برای این موضوع نشان نمی‌دهند. این مسئله هرچند در میان رانندگان باری ناوگان سنگین در حوزه برون‌شهری چندان مشاهده نمی‌شود، لیکن در حوزه شهری در میان این گروه از رانندگان و در میان رانندگان ناوگان سبک باری (وانت‌بارها) با توجه به نوع باری که حمل می‌کنند بسیار معمول است.
- مسایل اقتصادی در میان رانندگان باری سبب شده است، رانندگان در قبول سفارش‌هایی که کارفرما ارسال بار در زمان کوتاه به مقصدی بسیار دور را مدنظر قرار داده است تمایل زیادی نشان بدهند. این موضوع به سبب



- قیمت بالاتر سرویس‌ها و وجود مشوق‌های مالی جذابیت زیادی برایشان دارد. این موضوع در میان رانندگان کامیون‌ها و کامیونت‌ها بسیار معمول است.
- تنها بودن رانندگان در زمان سفر و خستگی زیاد در حین رانندگی باعث تمایل به مصرف دخانیات، صحبت با تلفن همراه و گوش دادن به موسیقی و رفتارهای جنسی پرخطر در میان آنها شده است.
 - رانندگان ناوگان باری به سبب تمایل به حفظ تیپولوژی و شخصیت منحصر به فرد شغلی‌شان عادات‌های نامناسبی را به عنوان ویژگی‌های مرسوم در میان تیپ‌های رانندگی پذیرفته و قبول دارند. از جمله این مسایل می‌توان به تمایل راننده به استراحت در مکانی خاص در طول مسیر اشاره نمود. این موضوع سبب شده است راننده فشار زیاد کاری و رانندگی طولانی مدت را برای رسیدن به مقصد تحت هر شرایطی بپذیرد.
 - مسایل اقتصادی و عدم آشنایی با مشکلات احتمالی ناشی از نقص فنی سبب شده است تا رانندگان باری در رفع مشکل وسیله‌نقلیه خود چندان جدیت لازم را به خرج ندهند.
 - کم تجربگی، آموزش نامناسب، اعتماد به نفس کاذب، نبود مجموعه‌های صنفی کارآمد، عدم نظارت قوی بر رانندگان ناوگان باری در کنار سخت‌گیری‌های بی‌مورد پلیس در مقاطع زمانی و مکانی خاص و مشخص نبودن ابعاد حرفه‌ای شغل رانندگی برای رانندگان باری سبب شده است تا رانندگان ناوگان باری نسبت به خطرات رانندگی آشنا نباشند.

۶- نتیجه‌گیری

در این مطالعه به منظور شناسایی علل بروز رفتارهای ناهنجار و غیرایمن رانندگان ناوگان باری و آسیب‌شناسی رفتارهای آنها، ۶۰۰۰ راننده ناوگان باری شهری و بین‌شهری از ۱۰ استان مهم در حوزه جابجایی کالا مورد پرسشگری قرار گرفته است. برای این منظور ۳ فرم پرسشگری شامل فرم سلامت (روان و جسم)، فرم اطلاعات عمومی (شامل اطلاعات اقتصادی، اجتماعی، خانوادگی و فرهنگی) و فرم ارزیابی مهارتی و آشنایی با قوانین طراحی گردیده است. در ارزیابی سلامت جسمی و روانی به ترتیب از فرم‌های SF-36 و GHQ-12 بومی شده، در ارزیابی‌های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی از نمونه فرم‌های پرسشگری دموگرافیک بومی شده و در حوزه ارزیابی مهارتی و میزان آشنایی با قوانین از پرسشنامه منچستر بومی شده استفاده گردیده است. مهم‌ترین نتایج حاصل از این مطالعه عبارتند از:

- بیش از ۴۰٪ از رانندگان باری آرامش روانی لازم برای انجام فعالیت کاری بدون دغدغه را ندارند.
- تنها یک سوم از رانندگان از وضعیت درآمدی خود ابراز رضایت دارند این در حالی است که وضعیت درآمدی اغلب رانندگان در مقایسه با سطح درآمدی جامعه در شرایط مناسبی قرار دارد.
- بالغ بر ۴۰٪ از رانندگان از شغل خود رضایت کامل دارند و در مقابل ۴۵٪ از کل رانندگان باری دارای منبع درآمدی غیر از درآمدهای حاصل از رانندگی هستند.



- ۱۳٪ از کل رانندگان سرپرستی خانوارهایی با بعد جمعیتی بیش از ۵ نفر را بر عهده دارند.
- یک سوم رانندگان باری امکان حضور مداوم در کنار خانواده را در پایان یک روز کاری دارا هستند.
- نبستن کمربند، صحبت با تلفن همراه و استعمال دخانیات در میان رانندگان باری بسیار عادی است.
- دیدگاه منفی رانندگان باری نسبت به جایگاه و نقطه نظرات پلیس راهور سبب بروز واکنش‌های تدافعی و بعضاً تشدید مشکلات رفتاری در میان ایشان شده است.
- سبقت غیرمجاز، رانندگی بیش از حد زمان مجاز و استاندارد و عدم توجه به جلو در زمان رانندگی، عمده‌ترین تخلفات در حوزه رفتارهای رانندگان باری عمومی می‌باشد.
- مسایل اقتصادی در میان رانندگان باری باعث می‌شود، رانندگان در قبول سفارش‌هایی که کارفرما ارسال بار در زمان کوتاه به مقصدی بسیار دور را مدنظر قرار داده است تمایل زیادی نشان بدهند.
- تنها بودن رانندگان در زمان سفرها و خستگی زیاد باعث تمایل به مصرف دخانیات، صحبت با تلفن همراه و گوش دادن به موسیقی و رفتارهای جنسی پرخطر در میان رانندگان باری شده است.
- رانندگان ناوگان باری به سبب تمایل به حفظ تیپولوژی و شخصیت منحصر به فرد شغلی‌شان عادات‌های نامناسبی را به عنوان ویژگی‌های مرسوم در میان تیپ‌های رانندگی پذیرفته‌اند.
- مسایل اقتصادی و عدم آشنایی با مشکلات احتمالی ناشی از نقص فنی سبب شده است تا رانندگان باری در رفع مشکل وسیله‌نقلیه خود چندان جدیت لازم را به خرج ندهند.
- کم تجربگی، آموزش نامناسب، اعتماد به نفس کاذب، نبود مجموعه‌های صنفی کارآمد، عدم نظارت قوی بر رانندگان ناوگان باری در کنار سخت‌گیری‌های بی‌مورد پلیس در مقاطع زمانی و مکانی خاص سبب شده است تا رانندگان ناوگان باری نسبت به خطرات رانندگی آشنا نباشند.

۷- مراجع

- ۱- دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، سالنامه اماری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای در سال ۱۳۹۳، تیرماه ۱۳۹۴.
- 2-United Nations Economic and social Commission for Asia and Pacific (ESCAP) annual Report,1984, Chapter 6.
- ۳-دانشگاه علم و صنعت ایران، ارائه مدل جامع رفتاری رانندگان ناوگان باری، ۱۳۸۹، پژوهشکده حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی.
- ۴- افروز، غ.، خانبانی، م.، بررسی ریشه‌های روانی- رفتاری رانندگی پرخاشگرانه، ۱۳۸۵، سومین کنفرانس منطقه‌ای ترافیک.
- 5- P. F. Lourens, Jan A.M.M., 1998, “Annual mileage, driving violations, and accident involvement in relation to drivers’ sex, age, and level of education”, Accident Analysis and Prevention 31.
- 6- T. Lajunen, D. Parker, H. Summala, 2002, “The Manchester Driver Behavior Questionnaire: a cross-cultural study”, accident analysis and prevention.
- 7- J.M. Mark Sullman, L. Michelle Meadows, Karl B. Pajo, 2002, “Aberrant driving behaviors amongst New Zealand truck drivers”, Transportation Research Part F.
- 8- A. Campagne, T. Pebayle, 2003, “Correlation between driving errors and vigilance level: influence of the driver’s age”, Physiology & Behavior 80 (2004) 515– 524.
- 9- M. Eugenia Gras, Mark J.M. Sullman, 2005, “ Spanish drivers and their aberrant driving behaviors”, Transportation Research Part F (2006) 129–137.
- 10- “Driver Education: A Path Ahead”, 2006, Transportation Research Board: Operator Education and Regulation Committee.
- 11- L.G. William, Karel Hurts, 2007, “Modeling safe and unsafe driving Behavior”, accident analysis and prevention.
- 12- J. Shia, Y. Baia, X. Yinga, 2009, “Aberrant driving behaviors: A study of drivers in Beijing”, Accident Analysis and Prevention.
- 13- R.V. Krejcie, Morgan, D.W., 1970, Determining Sample Size for Research Activities, Educational and Psychological Measurement, No.30, pp. 607-610.
- 14-A. Montazeri, A. Harirchi, 2003, The 12-item General Health Questionnaire translation and validation study of the Iranian, Health and Quality of Life Outcomes.
- ۱۵- منتظری، ع.، گشتاسبی، آ.، ۱۳۸۴، ترجمه، تعیین پایایی و روایی گونه فارسی ابزار استاندارد SF-36، فصلنامه پایش، سال پنجم، شماره اول، صص ۴۹-۵۶.
- ۱۶- گرماردودی، غ.، مرادی، ع.، ۱۳۸۹، طراحی ابزار اندازه گیری وضعیت اقتصادی اجتماعی در شهر تهران، فصلنامه پایش، سال نهم، شماره دوم، صص ۱۳۷-۱۴۴.
- ۱۷- عریضی سامانی، ح.، حقایق، ع.، ۱۳۸۸، ویژگی های روان سنجی پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر، فصلنامه پایش، شماره ۱، صص ۲۱-۲۸.



Identify Factors Affecting The Unsafe Behavior Of Drivers Of Freight Vehicles

Davood Jamour, Mohammad Kheradmand, Mehdi Hasanzadeh, Ebrahim Poorhosein

Abstract

In this study in order to identify the causes of unsafe behaviors of drivers of freight vehicles, 6,000 drivers were selected from 10 provinces is important. For this purpose 3 forms of questioning included health (mental and physical), general information form (including economic, social, family and cultural) and form is designed to assess skills and familiarity with the rules. In assessing the mental health and physical forms of GHQ-12 and SF-36 is used. In evaluations social, economic and cultural, demographic questionnaire forms were used. Manchester questionnaire to evaluate driving skills have been used. After gathering questionnaire and analyze the data, the causes of unsafe behaviors of Freight drivers have been identified. The results indicate that the main causes of unsafe behavior of freight drivers must be searched in drivers family matters, issues relating to physical and mental health, economic drivers, occupational problems, low literacy and education of drivers.