

استفاده از تلفن همراه در هنگام رانندگی و نقش آن در افزایش تصادفات و کاهش ایمنی

مهندس علیرضا شورش^۱

تاریخ دریافت: ۱۳۸۶/۱۲/۰۲

تاریخ پذیرش: ۱۳۸۷/۰۵/۰۶

چکیده

بهره‌گیری از تلفن همراه در بین اقشار مختلف کشور روز به روز در حال افزایش است. آمارهای کنونی مشترکین تلفن همراه در شهرهای بزرگ کشور، بیانگر دستیابی حداقل سی تا سی و پنج درصد شهروندان به این وسیله ارتباطی است. شکی نیست جامعه رانندگان نیز از این موهبت بی‌بهره نبوده و به تبع آن بخش قابل توجهی از تماس‌های تلفنی آنها در هنگام رانندگی صورت می‌گیرد. بر اساس تصورات اولیه که گمان می‌رفت استفاده از تجهیزات جانبی و بی‌سیم نظیر سیستم‌های پخش و گوشی در داخل ماشین (Hands-free) مانع بروز تصادفات زیان‌بار می‌شود، روند افزایشی تعداد تصادفات ناشی از به کارگیری تلفن همراه در حین رانندگی، خلاف این امر را نشان داده است. نتایج نگران‌کننده تلفات ناشی از به کارگیری تلفن همراه در حین رانندگی تعداد بی‌شماری از کشورها را بر آن داشته است تا ضمن غیرقانونی شمردن استفاده از تلفن همراه در زمان رانندگی، اقدامات باز دارنده‌ای را در برنامه‌های خود قرار دهند. در مقاله حاضر ضمن مرور مطالعات آماری انجام یافته و مقررات وضع شده توسط کشورهای مختلف در زمینه تلفن همراه به تاثیر این وسیله ارتباطی در رفتارهای رانندگان پرداخته می‌شود. تاثیر مستقیم به کارگیری تلفن همراه بر کاهش ایمنی و افزایش تصادفات ناشی از افزایش زمان عکس‌العمل لازم برای توقف وسیله نقلیه از جمله موارد بحث شده در این مقاله است. بدیهی است نتایج به دست آمده از تجربیات سایر کشورها که در این مقاله بیان می‌شوند در تصمیم‌گیری مسوولان امر ترافیک موثر بوده و زمینه‌های فرهنگ‌سازی و اعمال مقررات مناسبی را فراهم خواهند آورد.

کلید واژه‌ها: ایمنی، تلفن همراه، تصادفات، رانندگی

۱- کارشناس ارشد مهندسی راه و ترابری، عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد کرج

مقدمه

با توجه به رشد بسیار سریع استفاده از تلفن همراه در کشور و در نتیجه بالا رفتن میزان استفاده از آن در هنگام رانندگی در این مقاله سعی شده است به مطالعات موردی که در این زمینه در سایر کشورها انجام شده، مراجعه شود. گرچه استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی عادی معمول و متداول شده ولی اینکه این اقدام تا چه حد درست و قانونی است همچنان به یک موضوع جدی و مورد بحث در محافل علمی و اجتماعی تبدیل شده است. آنچه در این میان مسلم شده خطرآفرینی این وسیله در حین رانندگی است تا جایی که بسیاری از دولت‌ها مجبور شده‌اند استفاده از تلفن همراه را حین زمان رانندگی، ممنوع و غیرقانونی اعلام کنند.

خطرآفرینی تلفن همراه در حین رانندگی

بر اساس مطالعات وسیعی که در خصوص نقش تلفن همراه در حین رانندگی صورت گرفته به وضوح روشن شده است که این وسیله به اندازه سایر عوامل اختلال حواس در کاهش توجه راننده موثر بوده و زمان عکس‌العمل راننده را در مواجهه با عوامل خطر آفرین افزایش می‌دهد (مطالعات در خصوص میزان اختلال حواس راننده در این مواقع همچنان ادامه دارد [۱]). به منظور تعیین نسبت این خطر آفرینی در مقایسه با رانندگی عادی، مطالعات آماری متعددی صورت گرفته است که در ادامه به برخی از این روش‌ها اشاره می‌شود.

مطالعات مقطعی

نتایج حاصل از مطالعات انجام یافته توسط کشورهای کانادا و استرالیا از سال ۱۹۹۷ تاکنون خطرآفرینی استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی و بروز تصادفات را چهار بار بیشتر از زمانی دانسته است که رانندگی به طوری عادی و بدون استفاده از این وسیله صورت می‌گیرد. نکته جالب توجه اینکه هر دو گروه مطالعات یاد شده اذعان داشته‌اند که حتی استفاده از وضعیت دست آزاد (hands free) نظیر سیستم‌های صوتی، گوشی و نظایر آن ایمنی قابل توجهی را ایجاد نمی‌کند [۲، ۳].

مطالعات هم گروهی

در مطالعه دیگری در کشور فرانسه که در سال ۲۰۰۳ به روش سنتی و با استفاده از توزیع پرسشنامه بین رانندگان صورت گرفت از آنها خواسته شد تا به ذکر مواردی چون عادات خود در هنگام رانندگی، تعداد تصادفات رخ داده و مواردی از برخورد با صحنه‌های خطر آفرین بپردازند. در پرسشنامه‌هایی که بدین طریق توزیع شد، استفاده از تلفن همراه در زمان رانندگی از جمله موضوعات اصلی به شمار می‌آمد. در نتیجه بررسی‌های حاصل از این مطالعه و پس از تعیین ضریب نسبی خطر (Relative Risk) مشخص شد که خطر بروز تصادفات برای رانندگانی که از تلفن همراه استفاده می‌کنند به طور متوسط $1/3$ برابر بیش از افراد عادی است. با منظور کردن مسافت طی شده رانندگان در طول سال و احتمال رویارویی با صحنه‌های خطر آفرین، نسبت یاد شده به $1/11$ برای مردان و $1/21$ برای زنان تغییر یافت. این مطالعات همچنین روشن کرد که افزایش ضریب نسبی خطر با افزایش میزان استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی رابطه مستقیمی دارد. همچنین بسته به اینکه تعداد تماس‌های روزانه در هنگام رانندگی کمتر از یک تماس یا بیشتر از هفت تماس باشد، این ضریب دامنه‌ای از $0/78$ تا $2/27$ را در بر خواهد داشت. بازمحاسبه اطلاعات فوق با استفاده از روش مطالعه آماری مقطعی، این نسبت را به عددی بیش از $5/13$ افزایش داد. در این مطالعات همچنین بیان شده است که عدم آگاهی از نوع مکالمات تلفنی در زمان بروز حوادث از جمله دلایل اصلی در گوناگونی این نتایج به شمار می‌آیند [۴، ۵، ۶].

مطالعات شبیه‌سازی

در این نوع مطالعه از روش شبیه‌سازی برای مقایسه میزان خطر فرینی استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی با سایر شاخص‌های شناخته شده نظیر رانندگی در حالت مستی و استفاده از مشروبات الکلی استفاده می‌شود. این مطالعه با توجه به عادات متعارف جامعه تحت مطالعه (آمریکا) نتایج قابل توجهی در بر داشته است. در این مطالعه زمان واکنش راننده در شرایط مختلف رانندگی بررسی شد. بر اساس این گزارش، رانندگانی که در حین رانندگی از تلفن همراه استفاده می‌کنند، رفتارهایی آرام‌تر و در نتیجه واکنش کندتری دارند. در مقابل

افرادی که در حالت مستی رانندگی می‌کنند حالتی جسورانه‌تر داشته و حتی در اعمال واکنش‌هایی چون ترمزگیری موفق‌تر عمل می‌کنند. همچنین آمارها نشان داده‌اند که افراد مست در مسافت کوتاه‌تری وسیله را متوقف می‌کنند. نتایج حاصل از مطالعات شبیه‌سازی، آسیب‌پذیری بیشتری را برای رانندگی در حالت استفاده از تلفن همراه در مقایسه با رانندگی در حال مستی قائل بوده‌اند [۷].

تحلیل متا

مطالعات صورت گرفته توسط دانشگاه ایلی‌نویز و موسسه اتومبیلرانی کانادا به روش تحلیلی متا، نشان داده که انحراف معیار به دست آمده در هر دو حالت استفاده با گوشی و بدون گوشی تلفن همراه در زمان رانندگی تقریباً پنجاه درصد بیشتر از حالت عادی رانندگی است [۸و۷].

درصد تصادفات وابسته به اختلال حواس

در اغلب گزارش‌های پلیس روی تصادفات رخ داده، بی‌توجهی رانندگان در حین رانندگی به عنوان یکی از شاخص‌های دخیل در بروز حادثه شمرده شده به طوری که بیست تا پنجاه درصد عامل بروز تصادف در گزارش‌های یاد شده به این بی‌توجهی نسبت داده شده است. عامل اختلال حواس که خود از زیر مجموعه‌های بی‌توجهی است به تنهایی هشت تا سیزده درصد آمار فوق را شامل می‌شود. از بین تصادفات وابسته به اختلال حواس، استفاده از تلفن همراه یک‌ونیم تا پنج درصد را به خود اختصاص می‌دهد [۱۵]. در هر صورت کثرت عوامل ناشناخته در هر سه تقسیم‌بندی یاد شده درصدهای فوق را قدری تغییر خواهند داد. در مطالعه سال ۲۰۰۱ موسسه اتومبیلرانی آمریکا، ۴۱/۵ درصد از تصادفات به ناشناختگی عوامل دخیل در میزان توجه رانندگان نسبت داده شد. در این مطالعه سهم آن دسته از عواملی که به ناشناختگی حواس رانندگان مرتبط است رقمی معادل ۸/۶ درصد از کل تصادفات را به خود اختصاص داد [۱۱].

مطالعات اداره کل ایمنی ترافیک راه‌های آمریکا چنین عنوان می‌کند که به دلیل عدم وجود اطلاعات روشن و شفاف در گزارش تصادفات نمی‌توان سهم تلفن‌همراه را به وضوح مشخص کرد [۱۲].

حالت هندزفری و استفاده از تجهیزات جانبی تلفن‌همراه (Hands free)

تحقیقات انجام شده در دانشگاه ناتینگهام انگلستان حاکی از خطرآفرین بودن صحبت با گوشی‌های موبایل در حین رانندگی بوده است [۱۶]. خطرات حاصل از این امر نه تنها در حالت استفاده از گوشی بلکه در حالت هندزفری نیز به قوت خود باقی است. در واقع مشکل از اینجا ناشی می‌شود که شخصی که در آن سوی مکالمه قرار دارد، نمی‌تواند اوضاع ترافیکی پیش روی راننده را دیده و شرایط خود را برای مقابله با آن تنظیم کند. قابل ذکر است مکالمه راننده از طریق تلفن کاملاً با شرایط صحبت او با مسافران یا سرنشینان در اتومبیل متفاوت است چراکه در حالت اخیر این امکان برای مسافران وجود دارد که با دیدن صحنه‌ها و شرایط مخاطره‌آمیز، خود را با آن تطبیق داده و بدین ترتیب در عملکرد راننده ایجاد اختلال کنند [۱۷].

دانشگاه یوتا نیز چنین دریافته است که رانندگی در حال استفاده از تلفن‌همراه خطرناک‌تر از رانندگی در شرایط مستی است. این تحقیقات همچنین حاکی از آن است که استفاده از حالت هندزفری نیز در تقلیل این خطر چندان دخالت ندارد [۱۸، ۱۹]. در این مطالعات نیز به نتایج حاصل از مطالعات دیگر کشورها که استفاده از تلفن‌همراه در هر حالت چهار برابر حالت عادی خطرآفرین است، اشاره شده است [۲۰]. فواید استفاده از حالت هندزفری در تمام این مطالعات مقدار ناچیزی بوده است.

وضع قوانین ممنوع‌کننده

همانگونه که بیان شد مخاطرات ناشی از مکالمه با تلفن‌همراه در حین رانندگی به همان اندازه غفلت محسوب می‌شود که یک راننده بخواهد در حالت مستی رانندگی کند. قوانین وضع شده در اواخر فوریه سال ۲۰۰۷ انگلستان، رانندگانی را که در حین رانندگی از

تلفن همراه استفاده می‌کردند (البته به استثنای حالت هندزفری) علاوه بر پرداخت شصت پوند جریمه نقدی با سه نوع محکومیت دیگر روبه‌رو می‌کرد [۲۱]. کثرت رانندگان متخلف و ضرورت برخورد با آنها تا حد زیادی مدت زمان اجرای این پروژه را به درازا کشانید [۲۲]. در کانادا نیز بجز برخی مناطق که منعی برای استفاده از تلفن همراه ندارند، مناطق متعددی با غیر قانونی بودن استفاده از این وسیله در حین رانندگی روبه‌رو هستند.

حداقل در سی کشور دنیا قوانین محدود یا منع‌کننده برای استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی جاری است که در زیر به برخی از این کشورها اشاره شده است.

- در ژاپن، پرتغال و سنگاپور استفاده از موبایل در هنگام رانندگی به کلی غیرقانونی است؛
- در کشورهای آلبانی، استرالیا، بلژیک، برزیل، شیلی، کرواسی، قبرس، دانمارک، مصر، فنلاند، فرانسه، آلمان، یونان، هونگ کنگ، مجارستان، ایسلند، ایرلند، فلسطین اشغالی، ایتالیا، مالزی، هلند، نروژ، لهستان، فیلیپین، رومانی، اسلوانی، آفریقای جنوبی، کره شمالی، اسپانیا، سوئیس، ترکیه، امارات متحده عربی و انگلستان، استفاده از تلفن همراه فقط در حالت دستی ممنوع است (البته در برخی ایالت‌های استرالیا نظیر ویکتوریا، رانندگان با سابقه کمتر از یک سال یا دارای گواهینامه موقت، حتی در استفاده از هندزفری نیز مجاز نیستند).

- حدود چهل ایالت آمریکا نیز ممنوعیت استفاده از تلفن همراه در هنگام رانندگی را یا به صورت قانونی درآورده یا مراحل تصویب آن را پیش رو دارند. در ادامه به برخی از این ایالت‌ها اشاره می‌شود.

- ایالات کالیفرنیا، نیوجرسی، نیویورک، واشنگتن و واشنگتن دی سی مراحل وضع این قانون را پشت سر گذاشته‌اند.

- ایالات آرکانزاس به وضع قانون مشابه رای داده ضمن آنکه در ژانویه ۲۰۰۷ به اعمال آزمایشی این قانون در برخی مناطق مبادرت ورزیده است (این نوع قوانین در آمریکا، ابتدا در شهرها یا مراکز شهری وضع شده و سپس از سوی قانونگذاران ایالتی به تصویب قوانین مشابه پرداخته می‌شود). ساکنان شهر مارلبورو در ایالت نیوجرسی از زمره اولین شهروندانی بودند که در مقابل قانون ممنوعیت استفاده از تلفن همراه قرار گرفتند. قوانین حاکم بر

شهرهای کالیفرنیا و واشنگتن نیز استفاده از تجهیزات بی سیم و هندزفری را از ابتدای جولای سال ۲۰۰۸ وضع کردند [۲۴].

- در ماه می ۲۰۰۷، ایالات واشنگتن به عنوان اولین ایالت آمریکا اقدام به وضع قانون منع ارسال پیامک در هنگام رانندگی برای سال ۲۰۰۸ را کرد [۲۵] هر چند که این تخلف شاید آنقدر جدی به نظر نمی آمد که پلیس را به توقف راننده ملزم کند. تصویب قانون مشابه در سال ۲۰۰۷ در نیوجرسی، دومین اقدام ایالات متحده بود [۲۶].

- شهر فونیکس ایالت آریزونا نیز طی اقدام مشابهی در سال ۲۰۰۷ قانون ممنوعیت ارسال پیامک در حین رانندگی را وضع کرد. بر اساس این قانون آن عده از متخلفان که هنگام رانندگی به ارسال پیامک مبادرت ورزند به یکصد دلار جریمه محکوم خواهند شد. همچنین آن دسته از متخلفان ارسال پیامک که اقدامشان به بروز تصادف بینجامد به پرداخت ۲۵۰ دلار جریمه محکوم می شوند. این قانون به مدت سی روز یک دوره آزمایشی را (تا اکتبر ۲۰۰۷) پشت سر گذاشت.

کشورهایی که استفاده از تلفن همراه را در حین رانندگی ممنوع دانسته‌اند به شرح ذیل هستند:

- ایتالیا (مگر با استفاده از تجهیزات هندزفری)
- فنلاند (مگر با استفاده از تجهیزات هندزفری)
- اتریش (مگر با استفاده از تجهیزات هندزفری)
- بلژیک (مگر با استفاده از تجهیزات هندزفری)
- ایرلند
- جمهوری چک
- فرانسه (مگر با استفاده از تجهیزات هندزفری)
- آلمان (مگر با استفاده از تجهیزات هندزفری)
- هلند (مگر با استفاده از تجهیزات هندزفری)
- نروژ (مگر با استفاده از تجهیزات هندزفری)
- استرالیا (مگر با استفاده از تجهیزات هندزفری)

- انگلستان (از اول دسامبر ۲۰۰۳) [۱]
- ژاپن
- یونان (از ژانویه ۲۰۰۷)
- مناطقی از ایالات متحده آمریکا به شرح زیر است.
- ایالات نیومکزیکو (از ژوئن ۲۰۰۷)
- کالیفرنیا (از ژانویه ۲۰۰۸)
- شیکاگو، ایلینویز
- نیوجرسی
- شهر نیویورک (از نوامبر ۲۰۰۱) [۲]
- واشنگتن (از اول ژانویه ۲۰۰۸)

تأثیر اعمال قوانین بازدارنده

قوانین منع استفاده از تلفن همراه در شهرهایی چون نیویورک آمریکا به اثبات رساند که به دلیل مشاهده‌ای بودن و نیاز آنها جهت به کارگیری عوامل انسانی زیاد نمی‌توانند تأثیرگذاری مطلوبی داشته باشند. شایان ذکر است به محض اعمال این قوانین در این شهرها مقدار متخلفان از $\frac{2}{3}$ به $\frac{1}{1}$ درصد کاهش یافت اما پس از این تأثیرگذاری یک ساله، درصد متخلفان مجدداً به $\frac{2}{1}$ درصد صعود کرد. این امر گویای عدم تغییر قابل توجه در مقایسه با شرایط قبل از اعمال قانون مورد اشاره است. با توجه به اقدامات صورت گرفته در کشورهای مختلف به نظر می‌رسد اعمال قوانین تحکیم‌آمیز به تنهایی کارساز نبوده و نیازمند فرهنگ‌سازی بلندمدت است.

نمونه‌های بارز نقش استفاده از تلفن همراه

همانگونه که پیشتر هم انتظار می‌رفت از بین رخدادهای ناگوار ناشی از به کارگیری تلفن همراه در حین رانندگی دو موضوع از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده و توجه محققان زیادی را به خود معطوف کرده است؛ موضوع اول اینکه آیا این اقدام در انحراف حواس

راننده (موسوم به حواس پرتی) مؤثر است؟ و دوم اینکه استفاده از تلفن همراه تا چه حد به وقوع تصادف منجر می‌شود؟ در زیر به برخی از نتایج منتشر شده در خصوص موارد یاد شده اشاره می‌شود.

الف- انحراف حواس راننده (حواس پرتی) در نتیجه استفاده از تلفن همراه

- تمامی مطالعات انجام یافته، استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی را عامل ایجاد حواس پرتی دانسته و بر این امر که این عمل باعث افزایش زمان عکس‌العمل راننده می‌شود اعتقادی مشترک دارند [۲۷].

- با توجه به ماهیت استفاده از تلفن همراه، یعنی ایجاد حواس پرتی در شخص راننده مطالعات انجام یافته چندان امتیازی از این لحاظ برای حالت هندزفری قائل نیستند.

- در هنگامی که راننده به صحبت با تلفن مشغول است، خود به خود حواس وی از جاده و مسائل پیش‌رو منحرف می‌شود بنابراین نوع تلفن اعم از گوشی و تجهیزات بی‌سیم و هندزفری چندان فرقی نمی‌کند [۲۸].

- بسته به اینکه جاذبه مکالمه برای راننده در چه سطح اهمیتی است، میزان حواس پرتی راننده نیز متغیر خواهد بود (این جاذبه عموماً به فرد مخاطب و موضوع مورد تبادل مربوط است).

- مشاهده تصاویر یا پیامک‌های دریافت شده از سوی راننده در پراکنده شدن ذهن او تاثیر قابل توجهی دارد.

- در نتیجه خیره شدن راننده به دستگاه تلفن و انحراف زاویه دید از مقابل وسیله، توجه راننده به همان نسبت با اختلال همراه خواهد بود.

- مقید بودن راننده به نگهداری گوشی تلفن، او را از حفظ تعادل و نگهداری فرمان ماشین غافل ساخته بنابراین در مواقع نیاز به ترمزگیری، حفظ وسیله در شرایط طبیعی مشکل است. شاید اندک مزیت استفاده تلفن در حالت هندزفری در این قسمت باشد [۲۸].

- از آنجا که عوامل متعددی هستند که در حواس پرتی راننده دخالت دارند بنابراین نمی‌توان سهم دقیق تلفن همراه را در بروز تصادفات مشخص کرد و مواردی چون خوردن،

آشامیدن، مطالعه، تنظیم صدا یا تغییر موج رادیو، صحبت کردن با سرنشینان، توجه به اطراف و مناظر و نظایر آن از این جمله‌اند.

ب- بروز تصادف ناشی از به کارگیری تلفن همراه

- زیاد شدن زمان عکس‌العمل باعث طولانی‌تر شدن مسافت توقف شده که آن نیز احتمال برخورد با وسیله جلویی را افزایش می‌دهد.

- مطالعات اخیر همچنین وجود دستگاه تلفن همراه را در داخل وسیله نیز به افزایش آمار کشته‌شدگان مرتبط دانسته و اظهار داشته‌اند آمار کشته‌شدگان در وسایل نقلیه‌ای که در آن دستگاه تلفن موجود بوده دو برابر حالتی است که هیچ دستگاهی در آن وجود نداشته است [۲۸].

- استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی با احتمال وقوع تصادف رابطه مستقیم دارد.

- با توجه به آمارهای موجود، تلفن همراه خواه و ناخواه در کنار بسیاری از شهروندان قرار گرفته است. گرچه منافع دسترسی به این وسیله بر هیچ کس پوشیده نیست اما اینکه وجود آن در داخل ماشین احتمال وقوع تصادف را فراهم می‌سازد، امری است که به کارگیری اقدامات محدودکننده‌ای را در برابر رانندگان ضروری و واجب می‌سازد (وجود تلفن همراه در کنار رانندگان، احتمال کشته شدن را دو بار بیشتر از حالتی که هیچ تلفنی در کار نیست می‌سازد).

- استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی باعث طولانی شدن زمان عکس‌العمل راننده شده و تطبیق شرایط راننده با وضعیت‌های مختلفی که عموماً در حین رانندگی لازم است را با مشکل مواجه خواهد ساخت.

- تاخیر زیاد در اولین لحظه عکس‌العمل که مانع اعمال واکنش راننده در زمان لازم است نتیجه زیانبار دیگری از به کارگیری تلفن همراه در حین رانندگی است.

- در اینکه آیا استفاده از تلفن‌های همراه در حین رانندگی حتماً به بروز تصادف منجر می‌شود یا نه همچنان اطلاعات کافی در اختیار نبوده و تحقیقات ادامه دارد ولی وجود ارتباط بین این دو قطعی و مسلم شده است. به بیان دیگر، احتمال بروز تصادف برای رانندگانی که

- از تلفن همراه در حین رانندگی استفاده می‌کنند بیش از رانندگان است که این عمل را انجام نمی‌دهند. بر اساس مطالعات انجام شده، نسبت این احتمال تقریباً معادل چهار است.
- مطالعات صورت یافته بر اساس گزارش‌های پلیس روی تصادفات رخ داده، بیانگر این است که احتمال کشته شدن در تصادفاتی که راننده مشغول استفاده از تلفن همراه بوده نه برابر بیشتر از حالت عادی است.
- در رابطه با این سوال که آیا استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی معمول‌ترین عامل ایجاد تصادفات در بین حوادث به وجود آمده است یا خیر، هیچ دلیل ثابت‌کننده‌ای ارائه نشده است.
- استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی بیش از پنجاه دقیقه در ماه، احتمال وقوع تصادف را ۵/۹۵ برابر بیشتر از حالت عادی خواهد کرد.
- آمارها حاکی از آن بوده اند که از زمان ظهور و گسترش تلفن همراه در بین جوامع خصوصاً رانندگان، وقوع تصادفات سیری افزایشی داشته‌اند.
- در بسیاری از تصادف‌های رخ داده، استفاده از تلفن همراه در زمان وقوع تصادف گزارش شده است.
- استفاده از تلفن همراه در زمان رانندگی احتمال وقوع تصادف را ۷۲ درصد افزایش می‌دهد (۱/۷۲ برابر).
- استفاده از تلفن همراه در بسیاری از مواقع باعث وقوع تصادفات جلو- عقب شده است؛
- در نتیجه اشتغال راننده به مکالمه، سرعت در شرایط کنترل شده‌ای قرار نداشته و گاه بیش از حد یا کمتر از حد معقول است که در این صورت اختلال در جریان ترافیک را به همراه دارد.
- در نتیجه نظرسنجی‌های انجام یافته، تصادفات منجر به جرح در شرایط استفاده از تلفن همراه، ۳۸ درصد بیشتر از سایرین بوده است.
- مطالعات اخیر همچنین وجود دستگاه تلفن همراه در داخل وسیله را نیز به افزایش آمار کشته‌شدگان مرتبط دانسته و اظهار داشته‌اند در وسایل نقلیه‌ای که دستگاه تلفن حاضر و موجود بوده، آمار کشته‌شدگان دو برابر حالتی غیر از آن بوده است.

- تخلفات افرادی که در حین رانندگی از تلفن همراه استفاده کرده‌اند به مراتب بیش از رانندگانی بوده است که تخلفاتی چون سرعت زیاد، رانندگی مخاطره‌آمیز، عدم استفاده از کمربند، رانندگی‌های ناهنجار و... داشته‌اند.

نتیجه‌گیری

- نباید منافع بسیار زیاد دستگاه تلفن همراه را در کنار راننده از نظر دور داشت. گزارش تصادفات جاده‌ای، درخواست امدادرسانی از سوی رانندگان و... از جمله منافی است که می‌توان وجود این وسیله را در داخل ماشین ضروری انگاشت.

- زیان‌های ناشی از استفاده تلفن همراه در حین رانندگی فقط به راننده معطوف نبوده و مسافران، افراد پیاده، سرمایه ملی و... در نتیجه استفاده نادرست آن آسیب خواهند دید.

- مبلغ جریمه به تنهایی نمی‌تواند عامل باز دارنده و کاهنده تخلف باشد چراکه در بسیاری از موارد منافع حاصل از به کارگیری تلفن همراه در حین رانندگی به مراتب از مبلغ جریمه بیشتر است.

- اعمال جریمه‌های سنگین (نه صرفاً ریالی) از جمله انتقال اتومبیل به پارکینگ می‌تواند راهگشای مناسبی در کاهش استفاده از این وسیله در هنگام رانندگی به شمار آید.

- با ورود هندزفری‌های بسیار کوچک و بلوتوث به بازار، امکان مکالمه تلفنی به دور از چشم مأموران راهنمایی و رانندگی امری سهل بوده و به همین جهت توسل به سایر روش‌های فرهنگ‌ساز، اهمیت خود را آشکارتر می‌کند.

- با توجه به مطالب گفته شده، روشن است تا زمانی که نقش آماری و دقیق استفاده از تلفن همراه در بروز تصادفات روشن و واضح نشده، نمی‌توان چاره را فقط در اعمال قوانین منع‌کننده معطوف کرد. گسترش آگاهی و فرهنگ صحیح استفاده از تلفن همراه به موازات برخورد قاطع، مهم‌ترین راهکارهای تقلیل مقطعی و واقعی آمار حوادث رانندگی در این خصوص به شمار می‌آید.

- 1- An investigation of the safety implications of wireless communications in vehicles. National highway traffic safety administration ;1997.
- 2- Redelmeier, Donald . Association between cellular-telephone calls and motor vehicle collisions. The new england journal of medicine;1997. 336 (7): 453-458.
- 3- Mcevoy, Suzanne , Role of mobile phones in motor vehicle crashes resulting in hospital attendance:a case-crossover study;2005.
- 4- Laberge-Nadeau, Claire . Wireless telephones and the risk of road crashes. Accident analysis & prevention;2003. 35 (5): 649-660.
- 5- Claire Laberge-Nadeau . Linking data from different sources to estimate the risk of a collision when using a cell phone while driving;2005.
- 6- Claire Laberge-Nadeau et al. (Crash risk and cell phone use: Important questions on the real risk for legal decision makers;2006.
- 7- Strayer, David, Drews, Frank , Crouch, Dennis. Fatal distraction? a comparison of the cell-phone driver and the drunk driver: University of utah department of psychology;2003.
- 8- Jeffrey K. Caird et al. Effects of cellular telephones on driving behaviour and crash risk: Results of meta-analysis: CAA foundation for traffic safety;2004.
- 9- Horrey, William, Christopher Wickens. Examining the impact of cell phone conversations on driving using meta-analytic techniques. human factors 38 (1): 196-205. human factors and Ergonomics Society;2006.
- 10- Eby, David, Lidia Kostyniuk (May 2003). Driver distraction and crashes: An assessment of crash databases and review of the literature.
- 11- Jane C. Stutts, Ph.D. et al. The role of driver distraction in traffic crashes. AAA foundation for traffic safety;2001.
- 12- An investigation of the safety implications of wireless communications in vehicles. National highway traffic safety administration ;1997.
- 13- Recarte M. A. , Nunes L. M. Mental workload while driving: Effects on Visual Search, Discrimination, and Decision making. Journal of experimental psychology: Applied 2 (9): 119-137;2003.

- 14- Strayer D. L., Drews F. A. , Johnston W. A. Cell phone-induced failures of visual attention during simulated driving. Journal of experimental psychology: Applied 1 (9): 23-32;2003.
- 15- Strayer D. L. & William J. A. Driven to distraction: Dual-task studies of simulated driving and conversing on a cellular telephone. Psychological science 6 (12): 462-466;2001.
- 16- David Crundall, Manpreet Bains, Peter Chapman, Geoffrey Underwood . Regulating conversation during driving: a problem for mobile telephones?. Transportation research, part F: Traffic psychology and behaviour 8F (3): 197-211;2006.
- 17- Mobiles 'risky as drink-driving : BBC News; 29 June 2006.
- 18- Fox, Maggie. Cellphone talkers as bad as drunk drivers: study: Reuters UK; 29 June 2006.
- 19- Vallese, Julie. Study: Drivers on cells more likely to crash: CNN; 12 July 2006. Retrieved on 2006-07-12.
- 20- List of countries that ban cellphone use while driving. Cellular-News;May 24, 2007. Retrieved on June 15, 2007.
- 21- California DMV :Jan 1 2007. 2007 SB 1613 Chapter No. 290.
- 22- Phone bill, text message ban signed into law: KOMO News; May 11, 2007. Retrieved on December 21, 2007.
- 23- State cell phone driving laws. Governors highway safety association; November 2007: retrieved on december 21;, 2007.
- 24- A. T. McCart , L. L. Geary . Longer term effects of new york state's law on drivers' hand-held cell phone use: Injury Prevention 10: 11-15;2004
- 25- Abdel-Aty, M. Investigating the relationship between cellular phone use and trafficSafety. ITE Journal, pp. 38-42;2003.

پیشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
 پرتال جامع علوم انسانی