

فصلنامه دانش انتظامی سمنان ، دوره نهم ، شماره سی و چهارم ، زمستان ۱۳۹۸

تاریخ دریافت مقاله: ۹۷/۰۵/۲۵

تاریخ پذیرش مقاله: ۹۸/۰۷/۲۵

صفحات: ۷۷ - ۵۷

تأثیر مجتمع های خدمات رفاهی بین راهی بر پیشگیری از تصادفات محورهای برون شهری استان سمنان

رضا جوادیان^۱ حمیدرضا عبداللهی^{۲*}

چکیده

خواب آلودگی از مهم ترین عوامل در تصادفات جاده ای در محورهای برون شهری استان سمنان می باشد که ناشی از عدم استراحت کافی رانندگان و خستگی در طول مسیر است. این پژوهش به دنبال بررسی این موضوع است که تا چه اندازه مجتمع های خدمات رفاهی بر پیشگیری از تصادفات برون شهری در محورهای استان سمنان اثرگذار بوده اند؟. روش تحقیق این پژوهش کمی و با تکنیک پیمایش انجام شده است. جامعه آماری در این پژوهش دو گروه متفاوت است. گروه اول کلیه رانندگانی هستند که در تابستان ۱۳۹۸ از محورهای برون شهری استان سمنان تردد می کنند. و گروه دوم کلیه کارکنان راهور پلیس راه استان سمنان می باشند. ابزار پژوهش شامل پرسشنامه محقق ساخته است که با استفاده از روش صوری، اعتبار آن و با استفاده از آزمون آلفای کرونباخ، پایایی آن تأیید شد. یافته های بدست آمده در این پژوهش، بیانگر آن است که تعداد مجتمع های خدمات- رفاهی، مناسبت مکان مجتمع های رفاهی، میزان دسترسی به مجتمع های خدماتی-رفاهی و میزان اماکن ضروری

^۱ - استادیار گروه خدمات ترافیک دانشگاه علوم انتظامی (Rezaj82@yahoo.com)

^۲ - کارشناس ارشد مدیریت ترافیک (نویسنده مسئول) (h.abdollahii61@gmail.com)

و مورد نیاز مجتمع های خدمات رفاهی در کاهش تصادفات جاده ای موثر می باشند. در مقایسه نظرات رانندگان و کارکنان راهور نیز می توان به این مورد اشاره کرد که کارکنان راهور فرضیه های مربوط به کافی بودن تعداد مجتمع های رفاهی برون شهری استان سمنان و همچنین فرضیه مکان مناسب مجتمع های رفاهی در محورهای برون شهری استان سمنان را رد می کنند، در صورتی که این دو فرضیه از دیدگاه رانندگان مورد تایید واقع گردید.

واژگان کلیدی: تصادف، خواب آلودگی، مجتمع های خدمات رفاهی، رانندگان، کارکنان راهور.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

مقدمه :

استان سمنان با قرار گرفتن در مسیر کریدور شرق به غرب علاوه بر افتخار میزبانی به زائران حرم مطهر رضوی، محور مواصلاتی اصلی در پیوند شرق و غرب کشور را بر عهده داشته و از جنبه مسافربری و اقتصادی نقش مهمی را دارد. لذا با توجه به کویری و یکنواخت بودن مسیر، خطرات تصادفات جاده ای در این مسیر زیاد است. تحلیل انجام شده بر روی آمار تصادفات نشان می دهد که بیش از نیمی از تلفات جاده ای ناشی از واژگونی و تصادف ناشی از خواب آلودگی رانندگان است که راننده در حین رانندگی از استراحت کافی برخوردار نبوده است. (شیرخانلو، ۱۳۹۲) به طوری که در چهار سال گذشته ۶۸ درصد تصادفات پلیس راه استان سمنان را واژگونی خودرو و خروج از جاده تشکیل می دهد. ثبت ۵۳۴۲ تصادف در سال ۱۳۹۷ در مسیرهای برون شهری استان سمنان حاکی افزایش میزان تصادفات برون شهری محورهای استان سمنان در سال ۱۳۹۷ نسبت به سال های قبل می باشد که در این میان، تصادفات منجر به فوت و خسارت در سه سال گذشته سیر صعودی داشته است که این آمار بسیار نگران کننده است.

به عبارت دیگر، خواب آلودگی از مهم ترین عوامل در تصادفات جاده ای در این منطقه می باشد که ناشی از عدم استراحت کافی رانندگان و خستگی در طول مسیر است. به طوری که با بی توجهی و جدی نگرفتن آن منجر به حوادث ناگوار می گردد. در کنار این عوامل که بیشتر به جنبه فردی رانندگان مرتبط است، عوامل دیگری نیز در این مسئله دخیل هستند که می توان آن را عوامل ساختاری نامید.

این عوامل را می توان در دو دسته فاصله زیاد شهرها و مسائل بهداشتی و رفاهی طبقه بندی نمود. با توجه به کویری بودن استان سمنان و عبور کریدور شرق به غرب از آن، فواصل بین شهری در این مسیر زیاد بوده و طی کردن مسافت های زیاد برای رسیدن به شهر بعدی و استراحت در آن ممکن است افراد را درگیر تصادفات جاده ای نماید. علاوه بر این، فراهم

نبودن شرایط بهداشتی و رفاهی مناسب در طول مسیر نیز می تواند به عدم توقف و پیمودن طولانی مدت مسیر بیانجامد که خستگی رانندگان را به دنبال خواهد داشت. راهها زمانی می توانند عملکرد بهتری برای کاربران راهها داشته باشند که تسهیلات موجود در جاده ها بتوانند، ضمن کمترین نرخ آسیب پذیری، بیشترین نرخ خدمات رسانی را ارائه دهند (ابراهیمی، ۱۳۹۳). در چنین شرایطی، وجود مجتمع های رفاهی می تواند نقش بسزایی در پیشگیری از تصادفات جاده ای و جلوگیری از خستگی و خواب آلودگی رانندگان ایفا کند بدین منظور ارتقای سطح خدمات در مجتمع های خدماتی رفاهی موجود در مسیر یکی از مهمترین راهکارها محسوب می شود (نظم فر، ۱۳۹۶).

با توجه به مطالب فوق الذکر، این پژوهش به دنبال بررسی این موضوع است تا چه اندازه مجتمع های رفاهی بر پیشگیری از تصادفات برون شهری در محورهای استان سمنان اثرگذار بوده اند؟

۱- ادبیات تحقیق:

۱-۱) تصادفات جاده ای

پیشرفت و افزایش جمعیت از عوامل افزایش سوانح و حوادث از جمله تصادفات جاده ای به شمار می آیند. هنگامی که می شنویم آمار متوسط سالیانه تلفات جاده ای در ایران از میانگین کشته شدگان جنگ تحمیلی بیشتر است، بدان معناست که ما با وضعیتی فاجعه آمیز مواجهیم. (قربان زاده، ۱۳۸۸: ۱۸). وضعیت تصادفات جاده ای دارای ضایعات سنگین تری نسبت به تصادفات درون شهری می باشد و این نوع تصادفات به علت سرعت زیاد منجر به خسارات جانی و مالی می گردد (محمدزاده مقدم، ۱۳۹۳: ۱۲).

واکاوی تصادفهای ایران نشان میدهد که مهمترین عامل بروز تصادف های ایران عامل انسانی است و در ۹۰ تا ۹۵ درصد از تصادفات، عملکرد انسان ها یک عامل اصلی یا یک عامل کمک کننده است. همچنین بسیاری از تصادفات وسایل نقلیه، نتیجه بد عمل کردن یا رفتار نادرست رانندگی دانسته شده است (حق شناس و همکاران، ۱۳۸۷). از میان اعمال نایمن رانندگان از نظر فراوانی صحبت کردن راننده و یا با راننده در هنگام رانندگی (۲۲/۷٪) سرعت بیش از حد (۹/۵٪) و عدم رعایت فاصله کافی با اتومبیل جلویی (۹/۱٪) در رده های اول تا

سوم قرار گرفتند. همچنین نسبت اعمال نا ایمن در روز و شب به ترتیب ۴۴ درصد و ۲۱/۸ درصد می باشد. (اسماعیلی، ۱۳۸۹).

۱-۲) مجتمع های خدماتی-رفاهی

مجتمع های خدماتی-رفاهی، مجموعه های هستند که به منظور تمرکز خدمات مورد نیاز رانندگان وسایل نقلیه ایرانی و خارجی و سرنشینان آنها در طول جاده های اصلی احداث شده اند و دارای امکانات و خدمات بهداشتی، درمانی، رستوران نمازخانه، جایگاه عرضه سوخت، پارکینگ و سایر وسایل رفاهی هستند. ایجاد راه و ساختمان های بین راهی در سرزمین ایران پیشینه ای کهن دارد. ایرانیان در مسیر و فواصل معین، مکان ها و اطراق گاه هایی ایجاد کرده بودند که محل توقف و آسایش مسافران و کاروان های تجاری و بازرگانی بوده است. (نگارستانی و همکاران، ۱۳۹۴: ۲). یکی از مهمترین تاسیسات حیاتی موجود در جاده ها، مراکز خدماتی-رفاهی بین جاده ای می باشند. این مراکز می تواند طوری طراحی گردند که علاوه بر ارائه خدمات برای اتومبیل و مسافران، در مواقع بحران ها، حداکثر خدمات رسانی را انجام دهند (اتقائی و گلستانه، ۱۳۹۵: ۵۹۰).

در عصر حاضر نیز نیاز به سرپناه و مامن در سفر همچون گذشته از جمله دغدغه های مسافران محسوب می شود. و با منسوخ شدن کاروانسراها و عدم تامین نیاز مخاطبان از طریق جایگاه های سوخت رسانی، مجموعه های بین راهی جایگزین مناسبی جهت ارائه خدمات در مبحث توریسم و سفرهای جاده ای است. به طور کلی مجموعه بین راهی به تسهیلات عمومی نزدیک بزرگراه ها یا آزاد راه ها اطلاق می شود که شامل رستوران، جایگاه سوخت گیری و محل توقف، جهت ارائه خدمات به رانندگان و مسافری می باشد. اما این مجموعه ها در روند توسعه خود جایگاهی فراتر یافته و به مجموعه هایی چند منظوره با هدف توسعه صنعت توریسم مبدل شده اند. تجمیع کاربری هایی همچون رستوران، جایگاه سوخت گیری، محل توقف، پارکینگ، کمپ و هتل، زمین های ورزشی و بازی، فضاهای تجاری و فروشگاه، اداری، تیرپارکها و ... مجموعه ای کامل و جامع را جهت جذب گردشگران داخلی و خارجی فراهم می نماید و گستره وسیعی از بعد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور را تحت تاثیر خود قرار می دهد (نگارستانی و همکاران، ۱۳۹۴: ۲).

۲- پیشینه تجربی

جدول شماره ۲-۱: خلاصه پیشینه تجربی تحقیق

محقق	سال تحقیق	روش تحقیق	یافته های تحقیق
قبادی و حسن زاده	۱۳۹۶	کمی-پیمایش	در ۷۹ درصد از تصادفات، فقط عامل انسانی به تنهایی نقش داشته است و عوامل راه و وسیله نقلیه در مجموع، ۳۲/۴ درصد تصادفات را شامل می شوند و ۶۸/۱۶ درصد از تصادفات نیز اشتراک عوامل دخیل بوده‌اند.
حلوانی و همکاران	۱۳۹۴	کمی-پیمایش	بین میزان لغزش‌ها و اشتباهات با میزان سرعت درهنگام رانندگی ارتباطی معنادار بود $(P < 0,04)$ $(P < 0,03)$. بین آیت‌های سنی، سابقه کار، نوع گواهینامه، مقدار کیلومتر رانندگی در هفته و در سال، متوسط و حداکثر سرعت در رانندگی با میزان تخلفات، رابطه معنی دار وجود دارد.
ابراهیمی و همکاران	۱۳۹۳	کمی-پیمایش	بین کیفیت خواب رانندگان با حادثه در یک سال و پنج سال گذشته و مقصر بودن راننده ارتباط معنی داری دیده شد.

<p>خستگی رانندگان ناشی از سفرهای طولانی، رانندگی در در جاده های بیابان با محیط یکنواخت، عدم ارائه خدمات مناسب در طول مسیر به منظور بازیابی توان راننده و همچنین عدم تطابق مشخصات هندسی مسیر با عملکرد و انتظار راننده از عوامل اصلی و اولیه در وقوع تصادفات رانندگی است.</p>	<p>کمی-پیمایش</p>	<p>۱۳۸۸</p>	<p>هرمز ذاکری</p>
<p>طبق مقیاس خواب آلودگی، ۹ درصد از پاسخگویان از خواب آلودگی بیش از حد روز رنج می برند. ۸ درصد از شرکت کنندگان قبلاً به دلیل خواب آلودگی هنگام رانندگی دچار حادثه شده اند و نزدیک به ۸ درصد نیز یک حادثه نزدیک به تصادف مربوط به خواب آلودگی را در جاده تجربه کرده اند.</p>	<p>کمی-پیمایش</p>	<p>۲۰۱۶</p>	<p>زاولن و همکاران</p>
<p>خواب آلودگی عامل اصلی مسئول حوادث رانندگی ناشی از خطای انسانی است. افرادی که کمتر از ۶ ساعت می خوابند، خطر افزایش حوادث رانندگی را دارند</p>	<p>کمی-پیمایش</p>	<p>۲۰۱۳</p>	<p>کامادا و همکاران</p>
<p>خواب آلودگی در روز خطر بروز تصادفات رانندگی را افزایش می دهد.</p>	<p>کمی-پیمایش</p>	<p>۲۰۱۴</p>	<p>اوزیر و همکاران</p>
<p>شیوع مصرف سیگار در بین دانشجویان دانشگاه حلوان. بیشتر بودن میزان مصرف سیگار در بین پسران نسبت به دختران دانشجو</p>	<p>کمی-پیمایش</p>	<p>۲۰۱۵</p>	<p>ابد و همکاران</p>

گروه دوستان، پدر سیگاری و شغل پدر مهمترین عوامل تاثیرگذار بر سیگاری شدن دانشجویان بودند.			
سرمایه اجتماعی نقش موثری بر روی جوانان در زمینه مصرف موادمخدر دارد. ساختار خانواده، روابط خانوادگی و کنترل والدین می تواند باعث جلوگیری از مصرف مواد مخدر در بین فرزندان شده و این امر را تسریع بخشد.	کیفی	۲۰۱۵	پولات

۳- روش تحقیق

تحقیق حاضر، تحقیقی است با رویکرد کمی که از نظر شیوه اجرا (استراتژی تحقیق)، پیمایشی است و ماهیت داده های مورد بررسی، کمی (عددی) می باشد و چون برای گردآوری داده ها هم از روش کتابخانه ای و هم از طریق رجوع به افراد جامعه، عمل می شود، از منظر روش جمع آوری داده ها (تاکتیک)، کتابخانه ای و میدانی می باشد و ابزار جمع آوری اطلاعات پرسشنامه می باشد. جامعه آماری این تحقیق را دو گروه تشکیل می دهند: گروه اول: کلیه رانندگانی هستند که در تابستان ۱۳۹۸ از محورهای برون شهری استان سمنان تردد می کنند و گروه دوم: کلیه کارکنان راهور پلیس راه استان سمنان می باشند که تعداد آن ها ۵۰ نفر می باشد. برای تعیین حجم نمونه، برای جامعه آماری اول (گروه رانندگان) با به کارگیری فرمول نمونهگیری کوکران، حجم نمونه مورد نظر نیاز تعداد ۳۸۴ نفر برآورد گردید و حجم نمونه جامعه آماری دوم (کارکنان راهور)، با توجه به اینکه تعداد کل کارکنان راهور پلیس راه استان سمنان ۵۰ نفر می باشد، تمامی این کارکنان به صورت تمام شماری نظرسنجی شده است. در این پژوهش، برای اطمینان از اعتبار تحقیق، از نظرات متخصصان و صاحب نظران در حوزه مورد مطالعه، در مورد انطباق پرسشنامه با ویژگیهای مورد انتظار بهره گرفته شده است؛ بنابراین اعتبار ابزار سنجش در پژوهش حاضر، اعتبار صوری می باشد. برای سنجش پایایی ابزار تحقیق از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شده است. نتایج آزمون

نشان می دهد که همه متغیرها در سطح مطلوب (بالای ۰/۷) قرار دارند و پایداری متغیرها تأیید می شود.

۴- یافته های تحقیق

۴-۱) فرضیه اول

تعداد مجتمع های خدماتی-رفاهی درمحورهای برون شهری استان سمنان به اندازه مطلوب است.

در هر یک از آزمون های تی تک نمونه ای، میانگین نمرات بهدست آمده و میانگین نمره نظری (نمره مفروض) مقایسه شدند که نتایج بهدست آمده در جداول زیر گزارش شده است.

جدول شماره ۴-۱: نتایج آزمون t تک نمونه ای برای تعداد مجتمع های رفاهی از نظر رانندگان

متغیر	میانگین نظری	میانگین محاسبه شده	تفاوت میانگین	سطح معناداری
تعداد مجتمع های رفاهی	۳	۳/۲۹	۰/۲۹	۰/۰۰

با توجه به مقدار آزمون t تک نمونه ای بهدست آمده میانگین نمره تعداد مجتمع های رفاهی برابر با (۳/۲۹) میباشد، که از میانگین نظری تحقیق که ۳ تعیین شده است، بالاتر میباشد و این تفاوت در سطح خطای کوچکتر از ۰/۰۱ و با اطمینان ۰/۹۹ بین میانگین محاسبه شده و میانگین نظری تحقیق معنیدار میباشد. بنابراین میتوان گفت مناسبت مجتمع های رفاهی از نظر تعداد در بین افراد پاسخگو بالاتر از مناسبت مجتمع های رفاهی از نظر تعداد در بین جامعه است و این تفاوت معنیدار است. در نتیجه فرضیه اول تحقیق تأیید می گردد.

جدول شماره ۴-۲: نتایج آزمون t تک نمونه‌ای برای تعداد مجتمع های رفاهی از نظر کارکنان راهور

متغیر	میانگین نظری	میانگین محاسبه شده	تفاوت میانگین	سطح معناداری
تعداد مجتمع های رفاهی	۳	۲/۶۱	-۰/۳۹	۰/۰۰

با توجه به مقدار آزمون t تک نمونه‌ای به‌دست آمده میانگین نمره تعداد مجتمع های رفاهی برابر با (۲/۶۱) میباشد، که از میانگین نظری تحقیق که ۳ تعیین شده است، پایین تر میباشد و این تفاوت در سطح خطای کوچکتر از ۰/۰۱ و با اطمینان ۰/۹۹ بین میانگین محاسبه شده و میانگین نظری تحقیق معنی‌دار میباشد. اما با توجه به میانگین بدست آمده که کمتر از حد متوسط است اینگونه می توان استدلال کرد که کارکنان راهور پلیس راه استان سمنان تعداد مجتمع های خدماتی- رفاهی برون شهری استان را در حد مطلوب نمی دانند و در نتیجه فرضیه فوق از نگاه کارکنان راهور رد می گردد.

۴-۲) فرضیه دوم

مجتمع های خدماتی- رفاهی در مکان های مناسبی احداث شده اند.

جدول شماره ۴-۳: نتایج آزمون t تک نمونه‌ای برای مناسبت مکان مجتمع های رفاهی از نظر رانندگان

متغیر	میانگین نظری	میانگین محاسبه شده	تفاوت میانگین	سطح معناداری
مناسبت مکان مجتمع های رفاهی	۳	۳/۳۶	۰/۳۶	۰/۰۰۰

با توجه به مقدار آزمون t تک نمونه‌ای به‌دست آمده میانگین نمره مناسبت مکان مجتمع های رفاهی برابر با (۳/۳۶) میباشد، که از میانگین نظری تحقیق که ۳ تعیین شده است، بالاتر میباشد و این تفاوت در سطح خطای کوچکتر از ۰/۰۱ و با اطمینان ۰/۹۹ بین میانگین محاسبه شده و میانگین نظری تحقیق معنی‌دار میباشد. بنابراین میتوان گفت مناسبت مکان

مجتمع های رفاهی در بین افراد پاسخگو بالاتر از مناسبت مکان مجتمع های رفاهی در بین جامعه است و این تفاوت معنادار است. در نتیجه فرضیه دوم تحقیق تایید می گردد.

جدول شماره ۴-۵: نتایج آزمون t تک نمونه‌ای برای مناسبت مکان مجتمع های رفاهی از نظر کارکنان راهور

متغیر	میانگین نظری	میانگین محاسبه شده	تفاوت میانگین	سطح معناداری
مناسبت مکان مجتمع های رفاهی	۳	۲/۹۱	-۰/۰۹	۰/۲۸

با توجه به مقدار آزمون t تک نمونه‌ای به‌دست آمده میانگین نمره مناسبت مکان مجتمع های رفاهی از نظر کارکنان راهور برابر با (۲/۹۱) میباشد که از میانگین نظری تحقیق که ۳ تعیین شده است، پایین میباشد و این تفاوت بین میانگین محاسبه شده و میانگین نظری تحقیق معنی‌دار نمیشود و در نتیجه این فرضیه پژوهش رد می گردد.

۳-۴) فرضیه سوم

با توجه به مقدار آزمون t تک نمونه‌ای به‌دست آمده میانگین نمره مناسبت مکان مجتمع های رفاهی از نظر کارکنان راهور برابر با (۲/۹۱) میباشد که از میانگین نظری تحقیق که ۳ تعیین شده است، پایین میباشد و این تفاوت بین میانگین محاسبه شده و میانگین نظری تحقیق معنی‌دار نمیشود و در نتیجه این فرضیه پژوهش رد می گردد

جدول شماره ۴-۶: نتایج آزمون t تک نمونه‌ای برای میزان دسترسی به مجتمع های رفاهی از نظر رانندگان

متغیر	میانگین نظری	میانگین محاسبه شده	تفاوت میانگین	سطح معناداری
میزان دسترسی به مجتمع‌های رفاهی	۳	۳/۳۸	۰/۳۸	۰/۰۰۰

با توجه به مقدار آزمون t تک نمونه‌های به‌دست آمده میانگین نمره میزان دسترسی به مجتمع‌های رفاهی از نظر رانندگان برابر با (۳/۳۸) می‌باشد که از میانگین نظری تحقیق که ۳ تعیین شده است، بالاتر می‌باشد و این تفاوت در سطح خطای کوچکتر از ۰/۰۱ و با اطمینان ۰/۹۹ بین میانگین محاسبه شده و میانگین نظری تحقیق معنادار می‌باشد. بنابراین می‌توان گفت میزان دسترسی به مجتمع‌های رفاهی در بین افراد پاسخگو بالاتر از میزان دسترسی به مجتمع‌های رفاهی در بین جامعه است و این تفاوت معنادار است. در نتیجه این فرضیه پژوهش تایید می‌گردد.

جدول شماره ۴-۷: نتایج آزمون t تک نمونه‌های برای میزان دسترسی به مجتمع‌های رفاهی از نظر کارکنان راهور

متغیر	میانگین نظری	میانگین محاسبه شده	تفاوت میانگین	سطح معناداری
میزان دسترسی به مجتمع‌های رفاهی	۳	۳/۳۳	۰/۳۳	۰/۰۰۲

با توجه به مقدار آزمون t تک نمونه‌های به‌دست آمده میانگین نمره میزان دسترسی به مجتمع‌های رفاهی از نظر کارکنان راهور برابر با (۳/۳۳) می‌باشد که از میانگین نظری تحقیق که ۳ تعیین شده است، بالاتر می‌باشد و این تفاوت در سطح خطای کوچکتر از ۰/۰۱ و با اطمینان ۰/۹۹ بین میانگین محاسبه شده و میانگین نظری تحقیق معنادار می‌باشد. بنابراین می‌توان گفت میزان دسترسی به مجتمع‌های رفاهی در بین کارکنان راهور بالاتر از میزان دسترسی به مجتمع‌های رفاهی در بین جامعه است و این تفاوت معنادار است. در نتیجه این فرضیه پژوهش تایید می‌گردد.

۴-۴) فرضیه چهارم

میزان اماکن ضروری و مورد نیاز (پارکینگ مناسب، نمازخانه، سرویس بهداشتی، جایگاه سوخت و...) مجتمع‌های خدمات رفاهی در حد مطلوبی قرار دارد.

جدول شماره ۴-۸: نتایج آزمون t تک نمونه‌ای برای امکانات موردنیاز مجتمع های رفاهی از نظر رانندگان

متغیر	میانگین نظری	میانگین محاسبه شده	تفاوت میانگین	سطح معناداری
امکانات موردنیاز مجتمع های رفاهی	۳	۳/۴۲	۰/۴۲	۰/۰۰۰

با توجه به مقدار آزمون t تک نمونه‌ای به‌دست آمده میانگین نمره امکانات موردنیاز مجتمع های رفاهی برابر با (۳/۴۲) می‌باشد، که از میانگین نظری تحقیق که ۳ تعیین شده است، بالاتر می‌باشد و این تفاوت در سطح خطای کوچکتر از ۰/۰۱ و با اطمینان ۰/۹۹ بین میانگین محاسبه شده و میانگین نظری تحقیق معنی‌دار می‌باشد. بنابراین می‌توان گفت امکانات موردنیاز مجتمع های رفاهی در بین افراد پاسخگو بالاتر از امکانات موردنیاز مجتمع های رفاهی در بین جامعه است و این تفاوت معنادار است. در نتیجه این فرضیه پژوهش تایید می‌گردد.

جدول شماره ۴-۹: نتایج آزمون t تک نمونه‌ای برای امکانات موردنیاز مجتمع های رفاهی از نظر کارکنان راهور

متغیر	میانگین نظری	میانگین محاسبه شده	تفاوت میانگین	سطح معناداری
امکانات موردنیاز مجتمع های رفاهی	۳	۳/۲۲۵	۰/۲۲۵	۰/۰۲

با توجه به مقدار آزمون t تک نمونه‌ای به‌دست آمده میانگین نمره امکانات موردنیاز مجتمع های رفاهی از نظر کارکنان راهور برابر با (۳/۲۲۵) می‌باشد، که از میانگین نظری تحقیق که ۳ تعیین شده است، بالاتر می‌باشد و این تفاوت در سطح خطای کوچکتر از ۰/۰۵ و با اطمینان ۰/۹۵ بین میانگین محاسبه شده و میانگین نظری تحقیق معنی‌دار می‌باشد. بنابراین می‌توان گفت امکانات موردنیاز مجتمع های رفاهی در بین افراد پاسخگو بالاتر از امکانات موردنیاز مجتمع های رفاهی در بین جامعه است و این تفاوت معنادار است. در نتیجه این فرضیه پژوهش تایید می‌گردد.

جدول ۴-۱۰: خلاصه فرضیه های پژوهش

نتیجه فرضیه		فرضیه	
از دیدگاه کارکنان راهور	از دیدگاه رانندگان		
رد فرضیه	تایید فرضیه	تعداد مجتمع های خدماتی-رفاهی در محورهای برون شهری استان سمنان به اندازه مطلوب است.	۱
رد فرضیه	تایید فرضیه	مجتمع های خدماتی- رفاهی در مکان های مناسبی احداث شده اند.	۲
تایید فرضیه	تایید فرضیه	میزان دسترسی به مجتمع های خدماتی- رفاهی توسط مسافران در حد مطلوبی قرار دارد.	۳
تایید فرضیه	تایید فرضیه	میزان اماکن ضروری و مورد نیاز (پارکینگ مناسب، نمازخانه، سرویس بهداشتی، جایگاه سوخت و...) مجتمع های خدمات رفاهی بر کاهش تصادفات موثر است.	۴

۵-آزمون رگرسیون

جدول شماره ۵-۱: ضرایب تأثیر مدل تبیین کننده کاهش تصادفات از نظر رانندگان

متغیرهای مستقل	ضرایب استاندارد شده (Beta)	T	سطح معناداری (sig)
تعداد مجتمع های خدماتی-	۰/۳۰	۳/۱۵	۰/۰۰
مناسبت مکان مجتمع های	۰/۳۱	۳/۰۸	۰/۰۰
میزان دسترسی به مجتمع های	۰/۳۳	۳/۸۳	۰/۰۰
میزان اماکن ضروری و مورد نیاز مجتمع های خدمات رفاهی	۰/۲۷	۲/۹۷	۰/۰۰

بر اساس جدول فوق، از نظر رانندگان بیشترین تاثیر را متغیر میزان دسترسی به مجتمع های خدماتی- رفاهی بر کاهش تصادفات دارد.

جدول شماره ۵-۲: ضرایب تأثیر مدل تبیین کننده کاهش تصادفات از نظر کارکنان راهور

سطح معناداری (α)	T	ضرایب استاندارد	متغیرهای مستقل
۰/۰۰	۴/۰۱	۰/۳۷	تعداد مجتمع های خدماتی-رفاهی
۰/۰۰	۳/۰۲	۰/۲۹	مناسبت مکان مجتمعها، رفاهی
۰/۰۰	۴/۰۱	۰/۳۷	میزان دسترسی به مجتمع های
۰/۰۰	۳/۹۱	۰/۳۴	میزان اماکن ضروری و مورد نیاز مجتمع های خدمات رفاهی

بر اساس جدول فوق از نظر کارکنان راهور بیشترین تاثیر را متغیر تعداد و میزان دسترسی به مجتمع های خدماتی- رفاهی بر کاهش تصادفات دارد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

بحث و نتیجه گیری

برای اینکه بدانیم وضعیت مجتمع های خدمات رفاهی به چه میزان است (یا در چه سطحی) است و در پیشگیری از تصادفات چه نقشی می تواند داشته باشند، از آزمون t تک نمونه‌ای و رگرسیون خطی چندگانه استفاده کرده‌ایم. در این بخش چهار فرضیه مطرح شده است که برای هر یک از دو گروه رانندگان و کارکنان راهور، این چهار فرضیه به صورت مجزا مورد آزمون قرار گرفتند.

فرضیه اول: تعداد مجتمع های خدماتی-رفاهی درمحورهای برون شهری استان سمنان به اندازه مطلوب است.

این فرضیه برای هر دو جامعه آماری مورد مطالعه با استفاده از آزمون تی تک نمونه ای مورد بررسی قرار گرفت. نتایج حاکی از آزمون تی تک نمونه ای بیانگر آن است که رانندگانی که در محورهای برون شهری استان سمنان در حال تردد بوده اند، تعداد مجتمع های خدماتی- رفاهی را مناسب و در حد مطلوب می دانسته اند، اما کارکنان راهور پلیس راه استان سمنان این میزان مجتمع را کافی ندانسته اند. کارکنان راهور پلیس راه استان سمنان با توجه به نگاه تخصصی و کارشناسانه ای که به این موضوع داشته اند با توجه به حضور در جاده های برون شهری استان سمنان، تعداد مجتمع های خدماتی- رفاهی را کمتر از حد متوسط دانسته اند و لزوم افزایش این مجتمع ها را ضروری می دانند.

فرضیه دوم: مجتمع های خدماتی- رفاهی در مکان های مناسبی احداث شده اند.

این فرضیه برای هر دو جامعه آماری مورد مطالعه با استفاده از آزمون تی تک نمونه ای مورد بررسی قرار گرفت. نتایج حاکی از آزمون تی تک نمونه ای بیانگر آن است که رانندگانی که در محورهای برون شهری استان سمنان در حال تردد بوده اند، معتقد بودند که مجتمع های خدماتی- رفاهی در مکان های مناسبی احداث شده اند، اما کارکنان راهور پلیس راه استان سمنان اعتقاد دارند که مجتمع های خدماتی- رفاهی در مکان مناسب احداث نشده اند. مکان مناسب مجتمع های خدماتی- رفاهی موضوع مهمی است که باید به آن دقت بسیاری شود، زیرا این موضوع نقش مهمی در کاهش یا افزایش تصادفات جاده ای می تواند داشته باشد. وقتی در احداث این مجتمع ها به موضوعاتی همچون فاصله از شهر یا استراحتگاه قبلی، مکان مناسب نسبت به راه های ارتباطی ، امنیت مجتمع و... توجه شود، رانندگان می توانند در این مکان ها توقف کرده و پس از استراحت لازم به مسیر خود ادامه دهند و با این استراحت می توانند تصادفات ناشی از خواب آلودگی راننده را به حداقل برسانند.

فرضیه سوم: میزان دسترسی به مجتمع های خدماتی- رفاهی توسط مسافران در حد مطلوبی قرار دارد.

این فرضیه برای هر دو جامعه آماری مورد مطالعه با استفاده از آزمون تی تک نمونه ای مورد بررسی قرار گرفت. نتایج حاکی از آزمون تی تک نمونه ای بیانگر آن است که هم

رانندگانی که در محورهای برون شهری استان سمنان در حال تردد بوده اند و هم کارکنان راهور پلیس راه استان سمنان معتقد بودند که میزان دسترسی به مجتمع های خدماتی-رفاهی در حد مطلوبی است.

فرضیه چهارم: میزان اماکن ضروری و مورد نیاز (پارکینگ مناسب، نمازخانه، سرویس بهداشتی، جایگاه سوخت و....) مجتمع های خدمات رفاهی بر کاهش تصادفات موثر است.

این فرضیه برای هر دو جامعه آماری مورد مطالعه با استفاده از آزمون تی تک نمونه ای مورد بررسی قرار گرفت. نتایج حاکی از آزمون تی تک نمونه ای بیانگر آن است که هم رانندگانی که در محورهای برون شهری استان سمنان در حال تردد بوده اند و هم کارکنان راهور پلیس راه استان سمنان معتقد بودند که مجتمع های خدماتی-رفاهی از کیفیت خوبی برخوردار بوده و اماکن مورد نیازی که باید در این مجتمع ها باشد، در حد مطلوبی وجود دارد.

به طور کلی یافته های بدست آمده در این پژوهش، بیانگر نقش و اهمیت مجتمع های خدماتی-رفاهی در کاهش تصادفات جاده ای می باشد. امروزه یکی از علت های اصلی تصادفات مخصوصا در محورهای برون شهری، خستگی ایجاد شده ناشی از بی خوابی می باشد. خستگی حالت عصبی را افزایش می دهد و توانایی بروز واکنش صحیح را مخدوش می کند. در حالت خستگی راننده گرایش دارد سرعتش را بیشتر کند. افرادی که در طول شبانه روز ۳ ساعت یا کمتر خوابیده باشند (اختلال شدید خواب)، در معرض بالاترین میزان خطر تصادف قرار دارند. تصادف ناشی از بی خوابی رانندگان زمانی کاهش پیدا می کند که استراحتگاه ها و مجتمع های خدماتی-رفاهی کافی برای استراحت رانندگان وجود داشته باشد. در واقع وجود مجتمع های خدماتی-رفاهی باعث سرحالی و از بین رفتن بی خوابی راننده می گردد و زمانی که راننده به مقدار کافی استراحت کرده باشد، باعث می شود بدون مشکل کمبود خواب، به رانندگی خود ادامه دهد و خطر تصادف ناشی از خستگی و بی خوابی بسیار کاهش یابد. نتایج این پژوهش را می توان با نتایج ابراهیمی (۱۳۹۳) و حلوانی و همکاران (۱۳۹۰)، پاک گوهر (۱۳۸۹)، شبرنگ (۱۳۸۹)، عبدوس (۱۳۸۸)، ذاکری (۱۳۸۸)، زاولن و همکاران (۲۰۱۶)، کنگ و همکاران (۲۰۱۵)، کامادا و همکاران (۲۰۱۳)، همسو دانست.

پیشنهادات تحقیق

۱. با توجه به اینکه کارکنان راهور پلیس راه استان سمنان، تعداد مجتمع های خدمات-رفاهی در جاده های برون شهری استان سمنان را کافی نمی دانند و با توجه به یافته های تحقیق که افزایش تعداد مجتمع های رفاهی می تواند عاملی موثر بر کاهش تصادفات جاده ای باشد، پیشنهاد می شود مجتمع های خدماتی- رفاهی بیشتری در این جاده ها احداث گردد.
۲. مجتمع های خدماتی- رفاهی در مکان هایی احداث شود که دارای امنیت کافی بوده و همچنین در مکان های حادثه خیز احداث نگردد.
۳. تشکیل کارگروه های تخصصی برای ارزیابی کیفیت استراحتگاه های تفریحی
۴. با توجه به قابلیت های استان سمنان، پیشنهاد می شود در مناطقی مستعد، جاذبه های گردشگری ایجاد کرد تا مسافران در این مسیر توقف نموده و به دیدن جاذبه ها بپردازند؛ تا مجبور نشوند بدون توقف ساعات زیادی را به رانندگی بپردازند.
۵. بررسی مورد به مورد مجتمع های خدماتی- رفاهی توسط افسران پلیس راه و شناسایی فرصت ها و تهدیدهای هر یک از این استراحتگاه ها.
۶. فرهنگ سازی و تبلیغات فراوان توسط رسانه ها و نصب تابلو در جاده ها درمورد اهمیت توقف راننده ها در مجتمع های خدماتی- رفاهی و لزوم استراحت در بین رانندگی برای مسیر طولانی.
۷. درخواست از سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان، برای برگزاری جشنواره های بومی -محلی، ایجاد توره های گردشگری و... در این مجتمع های خدماتی- رفاهی تا مسافران در این مکان ها توقف نمایند.

۸. ایجاد بازارچه های سنتی در محدوده مجتمع های خدماتی-رفاهی محورهای برون شهری استان سمنان.

منابع

منابع فارسی:

• ابراهیمی، محمدحسین؛ صادق نیت، خسرو؛ دهقانی، محسن (۱۳۹۳)، بررسی کیفیت خواب و تصادفات جاده ای در رانندگان شهرستان شاهرود، طب کار، دوره ۶، شماره ۴، صص: ۳۹-۴۷.

• اسماعیلی، علیرضا (۱۳۸۹) نقش قانونها و مجازاتهای بازدارنده در کاهش حوادث رانندگی، روزنامه سلامت، ۲۱ شهریور ۱۳۸۹.

• ایمنی راه و ترافیک در کشورهای در حال توسعه، سازمان راهنمایی و رانندگی شهر تهران، ۱۳۹۳.

• باقیانی مقدم، م و حلوانی، غ و احرامپوش، م، بررسی تیپ شخصیتی و وضعیت حادثه در موتور سواران حادثه دیده شهرستان یزد سال ۱۳۸۳، مجله دانشگاه علوم پزشکی مازندران، دوره شانزدهم شماره ۵۱، ۱۳۸۵.

• حق شناس، حسن و حسینی، ماریه و جمشیدی معصومه و عزیزی حمیدرضا، رابطه بین ویژگی های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز، مجله پژوهشی حکیم، دوره یازدهم، شماره سوم، ۱۳۸۷.

• قربان زاده، سکینه (۱۳۸۸). بررسی تاثیر سبک زندگی بر خطر تصادف در بین جوانان واقع در سنین ۱۸-۳۰ سال شهر تهران، پایان نامه کارشناسی ارشد جامعه شناسی.

• محمدزاده مقدم، امیرحسین (۱۳۹۳). تحلیل هزینه های تصادفات رانندگی در جاده های برون شهری استان تهران، پایان نامه کارشناسی ارشد.

• نظم فر، حسین؛ عشقی چهاربرج، علی؛ علوی، سعیده و جسارتی، علی (۱۳۹۶)، تحلیل پراکنش تصادفات جاده‌های منجر به فوت با رویکرد اقلیمی، مطالعه موردی: استان اردبیل، اطلاعات جغرافیایی، دوره ۲۶، شماره ۱۰۳.

• سهیلا؛ نیکپور، منصور و غقاری، علیرضا (۱۳۹۴) بررسی خصوصیات مکان های مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی، کنفرانس بین المللی پژوهش در علوم و تکنولوژی.

• یاور، پروین و ابدی، علیرضا و محرابی، یداله، اپیدمیولوژی علل مرگ و میر و روند تغییرات آن در سالهای ۱۳۵۸ تا ۱۳۸۰ نگرستانی در ایران، مجله پژوهشی حکیم، دوره ششم، شماره سوم، ۱۳۹۲.

منابع انگلیسی:

- Dupont. E, H. Martensen, E. Papadimitiriou, and G. Yannis, (۲۰۱۰), "Risk and protection factors in fatal accidents," *Accident Analysis and Prevention* ۴۲, ۶۴۵-۶۵۳.
- Komada Y, Asaoka S, Abe T, Inoue Y. (۲۰۱۳) Short sleep duration, sleep disorders, and traffic accidents. *IATSS Research*; ۱(۳۷): ۱-۷.
- Ozer Cahit, Etcibasi S, Ozturk L. (۲۰۱۴) Daytime sleepiness and sleep habits as risk factors of traffic accidents in a group of Turkish public transport drivers. *Int J Clin Exp Med*; ۷(۱): ۲۶۸-۲۷۳.
- Sanchez-Mangas. R, Garcia-Ferrer. A, de Juan. A. and M.Arroyo. A., (۲۰۱۰), "The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?," *Accident Analysis and Prevention* ۴۲, ۱۰۴۸-۱۰۵۶.
- Zwahlen D, Jackowski C, Pfäffli M (۲۰۱۶) Sleepiness, driving, and motor vehicle accidents: A questionnaire-based survey. *J Forensic Leg Med*. ۲۰۱۶ Nov;۴۴:۱۸۳-۱۸۷. doi: ۱۰.۱۰۱۶/j.jflm.۲۰۱۶.۱۰.۰۱۴

The impact of welfare service complexes on the way to prevention Accidents in suburban areas of Semnan province

Reza Javadian , Hamidreza Abdollahi

Abstract

Drowsiness is one of the most important factors in road accidents in suburban areas of the province Semnan is due to drivers not getting enough rest and fatigue along the way.

This study seeks to examine the extent to which welfare services complexes

Have they been effective in preventing suburban accidents in the axes of Semnan province? Method The research of this research has been done quantitatively and with the survey technique. Statistical community in this study The two groups are different. The first group are all drivers who drive in the summer of ۱۳۹۳ They travel outside the city of Semnan province. And the second group of all Rahvar police (traffic police) officers They are Semnan. The research tool includes a researcher-made questionnaire that uses the method Its reliability was confirmed by the Cronbach's alpha test. Findings obtained The study found that the number of service-welfare complexes was appropriate Welfare complexes, the amount of access to service-welfare complexes and the amount of necessary places required by welfare service complexes are effective in reducing road accidents. the door Comparing the opinions of drivers and road workers, we can also point out that employees Rahvar hypotheses related to the adequacy of the number of suburban welfare complexes in Semnan province Also, the hypothesis of a suitable place for welfare complexes in suburban axes of Semnan province If these two hypotheses are approved from the drivers' point of view.

Keywords: Accident, Drowsiness, Welfare Services Complexes, Drivers, Road Workers