



## Social and Cultural Dimensions and Components of Reducing Traffic Accident Fatalities

### Sajad Amiri

\*PhD student in Traffic Management and Safety, Amin Faraja University of Law Enforcement Sciences, Tehran, Iran  
[sa.amiri1362@yahoo.com](mailto:sa.amiri1362@yahoo.com)

### Majid Haghshenas

Faculty member of the Traffic Operations Department, Amin University of Law Enforcement Sciences, Tehran, Iran.  
[haghshenas.6967@gmail.com](mailto:haghshenas.6967@gmail.com)

### Mohammad-Bagher Salimi

Faculty member of the Traffic Operations Department, Amin University of Law Enforcement Sciences, Tehran, Iran.  
[m.b.salimi77@gmail.com](mailto:m.b.salimi77@gmail.com)

### Reza Sakhai

MA in Traffic Management, Amin University, Tehran, Iran.  
[sakhairezaa@gmail.com](mailto:sakhairezaa@gmail.com)

Received: 2024/10/07

Accepted: 2025/02/06

DOI:

10.22034/JPCS.2025.1279209.1323



### ABSTRACT

Verri ..fatto ar iooolv i reccci tkfffi accieett fatali itt eee msst siiii fia aaf the e huu u ttrr ii i aa fffccc tee ii fErnnt siiii ll nn cll trr ll hhrccctr istt aim of thi tt isr t idttt if t siiii lleddd ll tral ii meiii nnd mmmnnnt ff reccci trfffi cccinnnt fatll itiss eeeuurrrnt-st i llll i iii terms ff uursss mi.... i i.. m of pppr.. or metoo— ttatitt"cll llll lti i t q tttiee rrr tw) ppprrt pr-m Ami Uii rrr sst nnd t rrr jja crfffi ll ic Haaaaaartdd nn i tssstttt tttt i aart, eessor errrr tii frmm twwTrraj Trfff. oollee Haadllll trr I the llll itttilll aart t .eemati alll iii mtt oo wss alll i ssigg XXX QDA ftwar,, i tee nn mmri nnnmm nrory fctrr aaalssi wa ss I rreert aalitt t a ddll bba— from t aaalittiee aart, strrttrr ll uuutti mddl igge Smartll s3 ffff ire attr y f""trr aaalssi .. f.ware wrt uee sii al ll turll fctrr ff sddiii ll trfffi QQinnnt fttll itiss i tee llll ittti rrr t iccl th cmnpnnnt of diiii t ll of hmm lif dmddd willwnsss G rraatwaaadd aafet ass occ,, ifformtt inn aaatmm tttt sscinnnt uuiii llaeee rsccct.vll y Mrr vvvmmi the tttt tttiee aarti ll l oompoeeee—er aaaannnn xxrrr ts in dtt rrr t i ree smm orii raa'iii ti,, iii tii eectio tee aafety pppraahh mms nnnt i ,,,, ,th diiii t nn vll u of uuma life i ... ee ifformtt inn ddd ccieett. nntorin yyttmmi 55557 tee eemnn sssir t crett aaagg i 555 Accr diggly it c sttt taat cccill ddd uultural rctrr aa hllp reccc trfffi accitttt fatalitiss in teccdttt ry.

**Keywords:** Social and Cultural Factors, Fatalities, Traffic Accidents.

► **Citation (Vancouver):** Amiri S, Haghshenas M, Salimi MB, Sakhai R, Social and Cultural Dimensions and Components of Reducing Traffic Accident Fatalities. *Police Cultural Studies*, 2025; 11(4): 57-70.

► **Citation (APA):** Amiri, S., Haghshenas, M., Salimi, MB., Sakhai R. (2025) Social and Cultural Dimensions and Components of Reducing Traffic Accident Fatalities. *Police Cultural Studies*, 11(4), 57-70.

## ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی

### چکیده

عوامل مختلفی در کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی دخیل هستند. مهم‌ترین آن‌ها، عامل انسانی است که می‌تواند تحت تأثیر ویژگی‌های اجتماعی و فرهنگی رانندگان قرار بگیرد. هدف این پژوهش، شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی است. پژوهش حاضر از نظر هدف، کاربردی و از نظر روش، آمیخته از نوع اکتشافی است. جامعه آماری در بخش کیفی، خبرگان دانشگاه امین و ستاد پلیس راهور فراجا و در بخش کمی، کارشناسان ارشد ستاد پلیس راهور فراجا بودند. در بخش کیفی، از روش تحلیل مضمون با استفاده از نرم‌افزار MAXQDA2020 و در بخش کمی، از تحلیل عاملی تأییدی بهره‌برده شد. به‌منظور اعتبارسنجی مدل حاصل از بخش کیفی، از مدل‌یابی معادلات ساختاری و نرم‌افزار تحلیل عاملی تأییدی Smartpls3 استفاده شد. عوامل اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی در بخش کیفی به‌ترتیب شامل مؤلفه‌های منزلت و ارزش جان انسان‌ها، تقاضا و تمایل به ایجاد تغییر، رویکرد ایمنی و نظام اطلاعات و مراقبت حوادث بود و در بخش کمی، تمامی مؤلفه‌ها به همان ترتیب مورد تأیید کارشناسان آن بخش قرار گرفت؛ ضمن این‌که در این بخش، مؤلفه رویکرد ایمنی با مقدار ۸/۰۴۳، منزلت و ارزش جان انسان‌ها برابر با ۱۳/۳۸۰، نظام اطلاعات و مراقبت حوادث با مقدار ۶/۶۵۷ و تقاضا و تمایل به ایجاد تغییر با مقدار ۱۸۵/۱۸۵ هستند. بر این اساس می‌توان اظهار داشت که عوامل اجتماعی و فرهنگی می‌توانند به کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی در کشور کمک کنند.

**کلیدواژه‌ها:** عوامل اجتماعی و فرهنگی، جان‌باختگان، سوانح ترافیکی.

### سجاد امیری

\* دانشجوی دکتری مدیریت و ایمنی ترافیک، دانشگاه امین، تهران، ایران.  
[sa.amiri1362@yahoo.com](mailto:sa.amiri1362@yahoo.com)  
 (نویسنده مسئول)

### مجید حق‌شناس

عضو هیات علمی گروه عملیات ترافیک دانشگاه علوم انتظامی امین- تهران- ایران.  
[haghshenas.6967@gmail.com](mailto:haghshenas.6967@gmail.com)

### محمدباقر سلیمی

عضو هیات علمی گروه عملیات ترافیک دانشگاه علوم انتظامی امین- تهران- ایران.  
[m.b.salimi77@gmail.com](mailto:m.b.salimi77@gmail.com)

### رضا سخایی

کارشناس ارشد مدیریت ترافیک، دانشگاه امین، تهران، ایران.  
[sakhairezaa@gmail.com](mailto:sakhairezaa@gmail.com)

نوع مقاله: پژوهشی

صص: ۷۰-۵۷

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۷/۱۶

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۱/۱۸

شناسه دیجیتال (DOI):

10.22034/JPCS.2025.1279209.1323

◀ **استناد (ونکوور):** امیری س، حق‌شناس م، سلیمی م ب، سخایی ر. ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی. *مطالعات فرهنگی پلیس*، ۱۴۰۳؛ ۱۱(۴): ۷۰-۵۷.

◀ **استناد (APA):** امیری، س.، حق‌شناس، م، سلیمی، م ب، سخایی، ر. (۱۴۰۳). ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی. *مطالعات فرهنگی پلیس*، ۱۱(۴)، ۷۰-۵۷.

رعایت قواعد اجتماعی، ضامن بقا و دوام امنیت و نظم اجتماعی است. در صورتی که چنین قوانینی زیر پا گذاشته شود، حیات انسانی درتهدید بی‌هنجاری‌های اجتماعی قرار می‌گیرد. به این ترتیب، برای پاس‌داشت نظم و حفظ کرامت انسانی، قوانین تدوین شده و در این راستا خاطیان آن نیز مجازات می‌شوند (عشایری و رستمی، ۱۳۹۳). مرگ‌ومیر ناشی از سوانح ترافیکی یکی از مشکلات بهداشت عمومی است و بار بزرگی از جمله مرگ، ناتوانی و هزینه‌های بسیاری را در مقیاس وسیع، به جامعه تحمیل می‌کند (موهان<sup>۱</sup>، ۲۰۱۹: ۴۵).

نهادینه‌نشدن قوانین راهنمایی و رانندگی، رقابت ناسالم با دوستان، نداشتن روحیه مناسب، هیجان‌های کاذب، ابراز وجود کردن و فردی‌پنداشتن رفتار رانندگی منجر به شکل‌گیری تخلف رانندگی می‌شود. در کنار عامل انسانی، کاهش کارکرد و کارایی قانون در مواجهه با انسان نیز منجر به تخلفات رانندگی می‌شود (امین صارمی و همکاران، ۱۳۹۴: ۳۸). براساس گزارش سازمان بهداشت جهانی<sup>۲</sup> در سال ۲۰۱۸، تعداد افراد کشته‌شده در سوانح ترافیکی در سال به ۱ میلیون و ۳۵۰ هزار نفر رسیده است که معادل مرگ یک انسان در هر ۲۴ ثانیه در جهان ناشی از تصادفات رانندگی است. ضمن این‌که خطر مرگ در اثر تصادفات در کشورهایی با درآمد پایین، سه برابر بیشتر از کشورهایی با درآمد بالا است. بیش از نیمی از قربانیان حوادث ترافیکی در جهان، عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و موتورسواران هستند که هنوز در طراحی سیستم حمل و نقل زمینی در بسیاری از کشورها نادیده گرفته شده‌اند، البته پیشرفت‌هایی در سراسر جهان در زمینه ایمنی راه رخ داده، اما این پیشرفت‌ها به صورت یک‌نواخت نبوده است (سازمان بهداشت جهانی، ۲۰۱۸). هدف از شناسایی رویکردهای فرهنگی و اجتماعی پیشگیری از حوادث ترافیکی این است که هیچ‌کس نباید در سوانح ترافیکی کشته یا به شدت مجروح شود و طراحی، عمل‌کرد و استفاده

از سیستم حمل‌ونقل باید با استانداردهای مورد نیاز افراد جامعه تطبیق داده شود (موهان، ۲۰۱۹). شناسایی رویکردهای فرهنگی و اجتماعی پیشگیری از حوادث ترافیکی بر این اصول استوار است که مرگ و آسیب‌های ناشی از سوانح ترافیکی قابل پیشگیری بوده و همچنین بر این اصل اخلاقی استوار است که هرگز از نظر اخلاقی قابل قبول نیست که مردم در سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای کشته شده یا جراحت شدید ببینند. از اصول دیگر رویکردهای فرهنگی و اجتماعی این است که خطاهای انسانی را پیش‌بینی کرده و در نتیجه می‌تواند باعث کاهش مرگ یا جراحات ناشی از سوانح ترافیکی شود. این رویکردها به این مهم اشاره می‌کنند که رفتارهای صحیح ایمنی، آموزش و اجبار به رعایت ایمنی ترافیک برای ایجاد سیستم حمل‌ونقل ایمن ضروری هستند. همچنین، رویکردهای فرهنگی و اجتماعی بر تغییر رویه مسئولیت ایمنی ترافیک تأکید دارد، چراکه در اکثر کشورها قوانین کلی وجود دارند که کاربران راه باید به‌نحو رفتار کنند که از تصادفات اجتناب شود. طبق این تعریف اگر حادثه‌ای رخ دهد، کاربر راه حداقل یک قانون کلی را شکسته و بنابراین سیستم قانونی می‌تواند در این مورد اقدام کند. اما، رویکردهای فرهنگی و اجتماعی به‌طور واضح اظهار می‌کند که مسئولیت ایمنی سوانح ترافیکی شامل هم طراحان سیستم و هم کاربران راه است و هر دو در برابر آن مسئولیت دارند (تینگوال و همکاران، ۲۰۰۳).

در بین کشورهای با درآمد متوسط، ایران بالاترین میزان مرگ‌ومیر ناشی از سوانح ترافیکی را دارد؛ بنابراین، اقدامات اساسی برای مقابله با این مسأله ضروری است (سوری و یوسفی‌نژادی، ۲۰۱۸). مطالعات نشان می‌دهد که میزان مرگ ناشی از سوانح ترافیکی در ایران در سال ۲۰۰۲ حدود ۲۶۰۰۰ مورد و در سال ۲۰۱۰ حدود ۲۳۰۰۰ مورد بوده است. همچنین، بر طبق گزارش سازمان پزشکی قانونی ایران، در سال ۱۴۰۲ بالغ بر ۱۹۵۰۰ نفر مرگ ناشی از

1- Mohan-

2- World- Health- Organization

سوانح ترافیکی رخ داده است (مرکز اطلاعات و کنترل ترافیک پلیس راهور فراجا). بنابراین، از ضرورت این پژوهش همین کافی است که شناسایی رویکردهای فرهنگی و اجتماعی کاهش جانباختگان سوانح ترافیکی در کشور هم رویکرد سیستمی داشته و هم خطاها و ضعف‌های انسان و بعد اخلاق و مسئولیت مشترک را در نظر می‌گیرد و در هر کشور و با هر درجه‌ای از درآمد اقتصادی و سطح توسعه‌ای قابلیت اجرایی دارد.

با عنایت به مطالب فوق، هرگونه اقدام عملی در این زمینه، با شناخت علمی و دقیق زمینه‌ها و عوامل مساعدکننده آن امکان‌پذیر است که این امر با پژوهش هدفمند حاصل می‌شود. بنابراین، نتایج این پژوهش<sup>۱</sup> در صورت اجرایی شدن می‌تواند از ضرورت و اولویت خاصی برخوردار باشد؛ زیرا، نتیجه پژوهش می‌تواند به برنامه‌ریزی‌های آتی سازمان‌های دخیل در ترافیک برای کاهش جانباختگان سوانح ترافیکی کمک کند و همگان از نتایج آن بهره‌مند شوند. به علاوه، مطالعه حاضر با کمک به ارتقاء دانش و آگاهی مسئولین و سیاست‌گذاران می‌تواند نقش مهمی در تغییر دیدگاه آن‌ها نسبت به مرگومیر ناشی از سوانح ترافیکی و ایمنی راه و ارائه راه کارهای فرهنگی و اجتماعی کاهش جانباختگان حوادث رانندگی ایفا کند.

حق دوست و همکاران (۱۴۰۱) اظهار می‌دارند که عدم رعایت کافی قوانین راهنمایی و رانندگی، ریسک‌پذیری، باورها و هنجارها، عمل‌کرد راننده، عصبانیت، پای‌بندی به قوانین راهنمایی و رانندگی و منبع کنترل خارجی، عوامل اجتماعی- فرهنگی راننده مستعد تصادفات ترافیک جاده‌ای هستند. در همین راستا بابایی و همکاران (۱۴۰۱) عنوان می‌کنند که بین عوامل اجتماعی-اقتصادی مطالعه‌شده و شدت آسیب، ارتباط معنی‌داری وجود دارد. به نظر می‌رسد توجه به راهبردهای رفاهی و بهداشت عمومی، حمایت‌های مادی و معنوی برای بهبود بیماران، افزایش قدرت خرید خانواده‌ها، فرهنگ‌سازی، آموزش‌های تخصصی و بهبود صنعت خودروسازی ممکن است موجب کاهش تصادفات

و شدت آسیب آن‌ها شود. به همین صورت، آریسوکوو ایگبولکوا<sup>۱</sup> (۲۰۲۰) می‌نویسند که مشارکت اجتماعی در پیشگیری از ارتکاب جرائم و کنترل آن‌ها نقش به‌سزایی دارد و با افزایش مشارکت اجتماعی از میزان ارتکاب جرائم کاسته می‌شود. به علاوه، در دیگر حوزه‌ها نیز می‌توان به موضوع این پژوهش پرداخت، برای نمونه پرزلچوگا و همکاران<sup>۲</sup> (۲۰۱۹) و آنجلیو<sup>۳</sup> (۲۰۱۷) به مسائل توسعه مدیریت هوشمند و راه‌حل‌های فناوری اطلاعات در ایمنی ترافیک پرداخته‌اند. اکنون که دیدی جامع داریم، در این پژوهش، در پی آنیم که «آیا عوامل فرهنگی و اجتماعی به کاهش جانباختگان ترافیکی در کشور می‌انجامد یا خیر؟»

### روش پژوهش

پژوهش حاضر از نظر هدف، کاربردی و از نظر روش، آمیخته<sup>۴</sup> از نوع اکتشافی است. در بخش کیفی، مصاحبه اکتشافی با خبرگان دانشگاه جامع علوم انتظامی امین و ستاد پلیس راهور فراجا به روش نمونه‌گیری غیر احتمالی از نوع قضاوتی هدفمند، با ۱۲ نفر از خبرگان این حوزه انجام شد که علاوه بر آن برای اطمینان از حصول اشباع نظری، دو مصاحبه دیگر نیز انجام شد و هیچ مفهوم و طبقه جدیدی از داده‌های مصاحبه به دست نیامد. گفت‌وگوها به صورت دوطرفه و پرسش‌های باز انجام و از مصاحبه نیمه- ساختاریافته استفاده شد. به منظور تحلیل داده‌های جمع-آوری شده از روش تحلیل محتوای کیفی با استفاده از نرم-افزار XXXQDA0000 و برای اعتبارسنجی مدل مستخرج از بخش کیفی، از روش مدلیابی معادلات ساختاری استفاده شده است. پس از اتمام مصاحبه، در بخش کیفی، ابتدا ابعاد به صورت باز رمزگذاری شد و از مقوله‌ها، مفاهیم به دست آمد و بعد از آن، براساس مفاهیم کسب‌شده رمزگذاری محوری انجام گردید، سپس شاخص‌های به دست آمده از طریق زیرمقوله‌های مفاهیم محوری در قالب پرسشنامه محقق ساخته تدوین شد که قبل از توزیع، اعتبار آن از طریق روایی محتوایی و برای بررسی

3- Angelidou  
4- Mixed- Method

1- Arisukwu- Igbolkwu  
2- Fiore,- Florea,- &- Pérez- Lechuga

و اطلاعات لازم جمع‌آوری شد و مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. بررسی روایی صوری و پایایی از طریق آلفای کرونباخ محاسبه گردید که مجموع مقوله‌های محاسبه‌شده بیش از ۰/۷۸ بود که میزان آن مورد تأیید است. جهت تحلیل داده‌های گردآوری‌شده از تحلیل عاملی تأییدی با استفاده از نرم‌افزار *aaa rtpl*<sup>۱</sup> بهره برده شد.

### یافته‌ها

#### الف) یافته‌های توصیفی

روایی آن از نظر مدیران ستاد پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا استفاده گردید. در بخش کمی، بر اساس داده‌های استخراج‌شده پرسشنامه محقق‌ساخته براساس مطالعات مبانی نظری و مصاحبه با خبرگان طراحی و مورد ارزیابی قرار گرفت. در ادامه، جامعه آماری بخش کمی، شامل کارشناسان ارشد ستاد پلیس راهور فراجا به‌روش توصیفی پیمایشی به‌تعداد ۲۲۰ نفر بود که برابر با جدول مورگان، تعداد ۱۴۰ نفر به‌روش نمونه‌گیری تصادفی طبقه‌ای انتخاب و نسبت به توزیع پرسشنامه‌ها بین کلیه افراد مورد نظر اقدام

جدول ۱- مشخصات جمعیت‌شناختی مشارکت‌کنندگان بخش کیفی درشناسایی شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی

| مشارکت‌کنندگان | فراوانی          | درصد |
|----------------|------------------|------|
| جنسیت          | مذکر             | ۹    |
|                | مؤنث             | ۳    |
|                | ۴۰-۳۰            | ۳    |
| سن             | ۵۰-۴۰            | ۷    |
|                | بالای ۵۰         | ۲    |
|                | ۲۵-۲۰            | ۴    |
| سابقه کاری     | ۳۰-۲۶            | ۶    |
|                | ۳۰ به بالا       | ۲    |
|                | متخصصان دانشگاهی | ۶    |
| سطوح مصاحبه    | مدیران میانی     | ۲    |
|                | مدیران عالی      | ۴    |
|                |                  |      |

در جدول (۲)، مشخصات جمعیت‌شناختی مشارکت‌کنندگان بخش کمی در شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی شامل متغیرهای توصیفی شامل سن، جنس، تحصیلات و سابقه کار طبق جدول (۱) مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

جدول ۲- ویژگی‌های جمعیت‌شناختی کارشناسان ارشد ستاد پلیس راهور فراجا

| متغیر      | طبقه           | فراوانی | درصد |
|------------|----------------|---------|------|
| جنسیت      | مرد            | ۱۲۳     | ۸۸٪  |
|            | زن             | ۱۷      | ۱۲٪  |
| تحصیلات    | کارشناسی       | ۴۸      | ۳۵٪  |
|            | کارشناسی ارشد  | ۸۰      | ۵۸٪  |
|            | دکتری          | ۱۲      | ۷٪   |
| محدوده سنی | ۳۱ تا ۴۰ سال   | ۵۵      | ۴۰٪  |
|            | ۴۱ سال به بالا | ۹۵      | ۶۰٪  |
|            | زیر ۲۰ سال     | ۵۳      | ۳۸٪  |
| سابقه کار  | بالای ۲۰ سال   | ۸۷      | ۶۲٪  |
|            | جمع کل         | ۱۳۵     | ۱۰۰٪ |

## ب) یافته‌های بخش کیفی

مرحله اول: فرآیند رمزگذاری باز که طی آن مفاهیم شناسایی شده و ویژگی‌ها و ابعاد مربوط به هر مفهوم به دست آمده است، در جدول (۳) قابل مشاهده است. مطابق با سؤالات پژوهش و ابعاد در نظر گرفته شده براساس مبانی نظری، مصاحبه‌شوندگان در پاسخ به سؤالات کاملاً از هر نظر آزاد بوده و سؤالات به‌طور کلی در مقوله‌های مد

نظر بیان گردیده و مصاحبه‌شوندگان از زوایای مختلف به موضوع پرداختند. بعد از پایان یافتن مصاحبه‌ها و مفهوم-سازی هر کدام از شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی استخراج گردید که در جدول زیر نشان داده شده است.

جدول ۳- نتایج رمزگذاری باز و مفهوم‌سازی شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی

| مؤلفه                        | شاخص                                       | فراوانی |
|------------------------------|--------------------------------------------|---------|
| رویکرد ایمنی                 | اعتقاد به ایمنی ترافیک                     | ۷       |
|                              | تقاضای افزایش ایمنی ترافیک                 | ۷       |
|                              | اهمیت توجه به ایمنی ترافیک                 | ۶       |
| منزلت و ارزش جان انسان‌ها    | توجه به اخلاق                              | ۸       |
|                              | نگاه منطقی به انسان                        | ۷       |
|                              | دیدگاه ارزشمند بودن جان انسان              | ۷       |
| نظام اطلاعات و مراقبت حوادث  | افزایش مراقبت‌های پس رویدادی سوانح ترافیکی | ۶       |
|                              | ایجاد بانک اطلاعاتی جامع                   | ۵       |
|                              | نظارت دقیق در ثبت آمار سوانح ترافیکی       | ۴       |
| تقاضا و تمایل به ایجاد تغییر | تمایل به تغییر رویکردها                    | ۷       |
|                              | انعطاف‌پذیری در تغییر رویکردها             | ۶       |
|                              | ایجاد تقاضای کاهش سوانح ترافیکی            | ۶       |

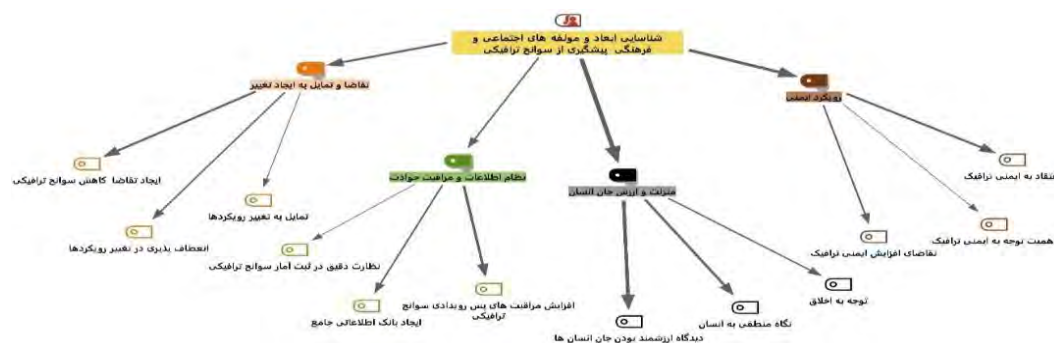
و دسته‌بندی داده‌هایی است که در مرحله رمزگذاری باز از دل مصاحبه‌های مختلف احصاء شده‌اند. در رمزگذاری محوری یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های کلیدی رمزگذاری باز

پس از انجام رمزگذاری باز و مشخص شدن مؤلفه‌ها و شاخص‌های اصلی پژوهش، رمزگذاری محوری انجام گردید. ضمناً، هدف از رمزگذاری محوری ترکیب، تلفیق



تحلیل داده‌های برگرفته از مصاحبه با نرم‌افزار (DA0000 XXX) آورده شده است.

به‌عنوان مقوله یا پدیده اصلی انتخاب شده و در مرکز فرآیند قرار می‌گیرد و سپس سایر مقوله‌ها به آن ارتباط داده می‌شود. در شکل (۱)، مدل مفهومی پژوهش، حاصل از



شکل ۱- مدل مفهومی پژوهش

### ج) یافته‌های بخش کمی

سوانح ترافیکی در کشور از نقطه‌نظر نخبگان استفاده شد و هر یک از مؤلفه‌ها و شاخص‌های آن مشخص شد که در بخش کمی طبق نظر کارشناسان ارشد ستاد پلیس راهور فراجا مورد ارزیابی قرار گرفت. ضمن این‌که برای اعتبارسنجی مدل حاصل از بخش کیفی، از روش مدلیابی معادلات ساختاری، تحلیل عاملی تأییدی با استفاده از نرم‌افزار RPPSS3 (( بهره‌برداری شد که نتایج حاصل از خروجی‌های نرم‌افزار شامل بارهای عاملی تک‌تک مؤلفه‌ها و شاخصه‌ها در قالب جدول (۴) ارائه گردیده است.

جهت سنجش پایایی پرسشنامه محقق‌ساخته، ابتدا بر روی ۱۷ نفر از کارشناسان نمونه آماری به‌صورت تصادفی آزمون اجرا گردید و مجدد برای تجزیه و تحلیل سؤالات و تعیین همبستگی آن‌ها از آلفای کرونباخ استفاده شد که برای تمامی مقوله‌های مربوط به متغیرها طبق جدول شماره (۴) همگی بالاتر از ۰/۷۸ بود و میزان پایایی آن مورد تأیید قرار گرفت. در این پژوهش، از تحلیل عاملی اکتشافی برای تعیین نتایج مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته جهت شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان

جدول ۴- اطلاعات مربوط به پرسشنامه‌های پژوهش و ضریب آلفا

| مؤلفه                        | شاخص                                       | تعداد پرسش | ضریب آلفا |
|------------------------------|--------------------------------------------|------------|-----------|
| رویکرد ایمنی                 | اعتقاد به ایمنی ترافیک                     | ۴          | ۸۲٪       |
|                              | تقاضای افزایش ایمنی ترافیک                 | ۳          | ۷۸٪       |
|                              | اهمیت توجه به ایمنی ترافیک                 | ۳          | ۷۹٪       |
| منزلت و ارزش جان انسان‌ها    | توجه به اخلاق                              | ۳          | ۷۸٪       |
|                              | نگاه منطقی به انسان                        | ۳          | ۸۱٪       |
|                              | دیدگاه ارزشمند بودن جان انسان              | ۳          | ۷۷٪       |
|                              | افزایش مراقبت‌های پس‌رویدادی سوانح ترافیکی | ۳          | ۸۷٪       |
| نظام اطلاعات و مراقبت حوادث  | ایجاد بانک اطلاعاتی جامع                   | ۳          | ۷۸٪       |
|                              | نظارت دقیق بر ثبت آمار سوانح ترافیکی       | ۳          | ۸۱٪       |
|                              | تمایل به تغییر رویکردها                    | ۳          | ۷۶٪       |
| تقاضا و تمایل به ایجاد تغییر | انعطاف‌پذیری در تغییر رویکردها             | ۳          | ۷۸٪       |
|                              | ایجاد تقاضای کاهش سوانح ترافیکی            | ۳          | ۷۹٪       |

در ادامه با توجه به سؤالات پژوهش جهت ارائه بهترین نتایج از میزان بار عاملی در روابط تحلیل مسیر مؤلفه‌ها از آمار استنباطی در نرم‌افزار *aaa rt LL33* استفاده گردید.

در جدول (۶)، میزان روایی و همگرایی شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی نشان داده شده است.

جدول ۵- روایی و همگرایی مدل اندازه‌گیری پژوهش

| مؤلفه                        | شاخص                                       | اعتبار مرکب | میانگین واریانس استخراج شده |
|------------------------------|--------------------------------------------|-------------|-----------------------------|
| رویکرد ایمنی                 | اعتقاد به ایمنی ترافیک                     | ۰/۷۱۸       | ۰/۷۴۸                       |
|                              | تقاضای افزایش ایمنی ترافیک                 | ۰/۹۲۸       | ۰/۸۶۱                       |
|                              | اهمیت توجه به ایمنی ترافیک                 | ۰/۹۳۴       | ۰/۸۷۳                       |
| منزلت و ارزش جان انسان‌ها    | توجه به اخلاق                              | ۰/۹۴۶       | ۰/۸۹۵                       |
|                              | نگاه منطقی به انسان                        | ۰/۹۲۶       | ۰/۸۶۲                       |
|                              | دیدگاه ارزشمند بودن جان انسان              | ۰/۹۳۶       | ۰/۸۷۷                       |
| نظام اطلاعات و مراقبت حوادث  | افزایش مراقبت‌های پس‌رویدادی سوانح ترافیکی | ۰/۸۹۵       | ۰/۸۰۱                       |
|                              | ایجاد بانک اطلاعاتی جامع                   | ۰/۸۹۶       | ۰/۸۰۳                       |
|                              | نظارت دقیق بر ثبت آمار سوانح ترافیکی       | ۰/۷۴۴       | ۰/۷۹۷                       |
| تقاضا و تمایل به ایجاد تغییر | تمایل به تغییر رویکردها                    | ۰/۹۱۱       | ۰/۸۲۹                       |
|                              | ایجاد تقاضای کاهش سوانح ترافیکی            | ۰/۹۶۴       | ۰/۹۳۰                       |
|                              | انعطاف‌پذیری در تغییر رویکردها             | ۰/۹۱۱       | ۰/۸۳۰                       |

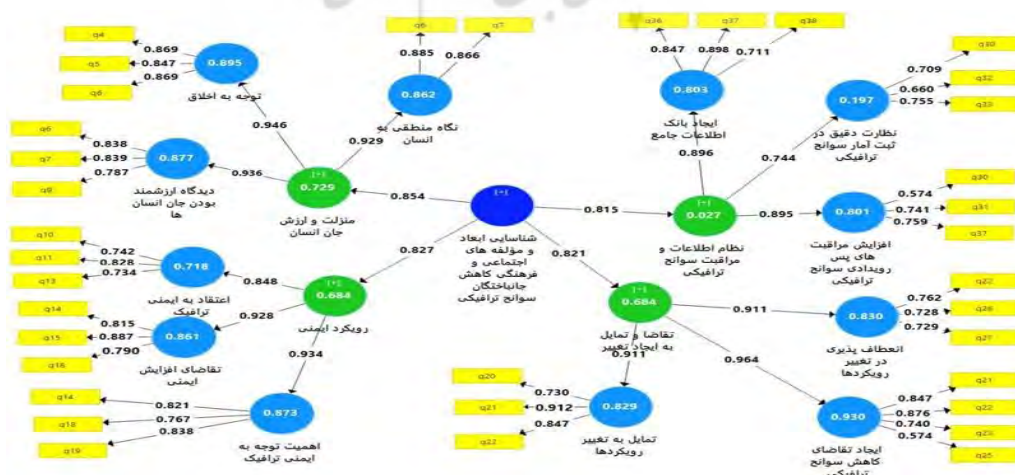
خروجی نرم‌افزار اسمارت پی.ال.اس نشان می‌دهد که اعتبار مرکب مدل اندازه‌گیری مقوله‌های اصلی پژوهش برای شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی در تمامی مؤلفه‌ها، بالای ۰/۵ بود و با توجه به مقادیر به‌دست‌آمده، همگی قابل قبول هستند. جهت بررسی روایی و همگرایی مدل اندازه‌گیری مقوله‌های اصلی مربوط به هر کدام از متغیرها از میانگین واریانس استخراج‌شده استفاده گردید که مقدار آن برای در تمامی مؤلفه‌ها شامل رویکرد ایمنی، منزلت و ارزش جان انسان‌ها، نظام اطلاعات و مراقبت حوادث، تقاضا و تمایل به ایجاد تغییر بالای ۰/۵ است. یعنی، مدلی که با کار کیفی و براساس مصاحبه با خبرگان به آن رسیده‌ایم، هیچ‌کدام از مقوله‌های اصلی و فرعی آن در این مرحله به‌وسیله کارشناسان ارشد ستاد پلیس راهور فراجا رد نگردیده و همبستگی لازم بین مقوله‌های احصاء‌شده وجود دارد. نتایج برازش کلی شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی در جدول (۷) نشان داده شده است.



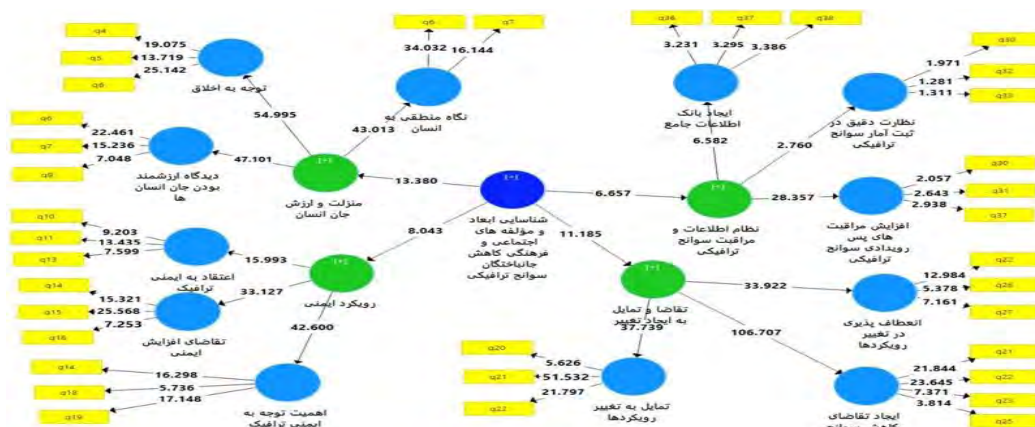
جدول ۷- ضرایب و آماره‌ی تی متغیرهای شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی

| مؤلفه‌ها و شاخص‌ها |         |                  | کارشناسان ارشد ستاد پلیس راهور<br>فراجا                                                                   |  |
|--------------------|---------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| ضریب<br>بتا (R2)   | آماره T | سطح معنی<br>داری |                                                                                                           |  |
| ۰/۹۲۹              | ۸/۰۴۳   | ۰/۰۰۰            | شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی -> رویکرد ایمنی                 |  |
| ۰/۸۶۵              | ۱۳/۳۸۰  | ۰/۰۰۰            | شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی -> منزلت و ارزش جان انسان‌ها    |  |
| ۰/۷۴۲              | ۶/۶۵۷   | ۰/۰۰۰            | شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی -> نظام اطلاعات و مراقبت حوادث  |  |
| ۰/۷۹۸              | ۱۱/۱۸۵  | ۰/۰۰۰            | شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی -> تقاضا و تمایل به ایجاد تغییر |  |
| ۰/۷۹۶              | ۱۵/۹۹۳  | ۰/۰۰۰            | رویکرد ایمنی -> اعتقاد به ایمنی ترافیک                                                                    |  |
| ۰/۸۸۵              | ۳۳/۱۲۷  | ۰/۰۰۰            | رویکرد ایمنی -> تقاضای افزایش ایمنی ترافیک                                                                |  |
| ۰/۸۷۱              | ۴۲/۶۰۰  | ۰/۰۰۰            | رویکرد ایمنی -> اهمیت توجه به ایمنی ترافیک                                                                |  |
| ۰/۸۶۰              | ۵۴/۹۹۵  | ۰/۰۰۰            | منزلت و ارزش جان انسان‌ها -> توجه به اخلاق                                                                |  |
| ۰/۸۱۶              | ۴۳/۰۱۳  | ۰/۰۰۰            | منزلت و ارزش جان انسان‌ها -> نگاه منطقی به انسان                                                          |  |
| ۰/۷۹۵              | ۴۶/۱۰۱  | ۰/۰۰۰            | منزلت و ارزش جان انسان‌ها -> دیدگاه ارزشمند بودن جان انسان                                                |  |
| ۰/۹۴۳              | ۲۸/۳۵۷  | ۰/۰۰۰            | نظام اطلاعات و مراقبت حوادث -> افزایش مراقبت‌های پس رویدادی سوانح ترافیکی                                 |  |
| ۰/۹۴۴              | ۶/۵۸۳   | ۰/۰۰۰            | نظام اطلاعات و مراقبت حوادث -> ایجاد بانک اطلاعاتی جامع                                                   |  |
| ۰/۸۹۹              | ۲/۷۶۰   | ۰/۰۰۰            | نظام اطلاعات و مراقبت حوادث -> نظارت دقیق در ثبت آمار سوانح ترافیکی                                       |  |
| ۰/۸۱۷              | ۳۷/۷۳۹  | ۰/۰۰۰            | تقاضا و تمایل به ایجاد تغییر -> تمایل به تغییر رویکردها                                                   |  |
| ۰/۸۷۵              | ۱۰۶/۷۵۷ | ۰/۰۰۰            | تقاضا و تمایل به ایجاد تغییر -> ایجاد تقاضای کاهش سوانح ترافیکی                                           |  |
| ۰/۹۲۷              | ۳۳/۹۲۲  | ۰/۰۰۰            | تقاضا و تمایل به ایجاد تغییر -> انعطاف‌پذیری در تغییر رویکردها                                            |  |

در جدول (۷)، تمامی مؤلفه‌ها و شاخص‌های مرتبط با شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی در کشور بالاتر از ۰/۵ است و همگی از همبستگی بالایی برخوردارند. تحلیل عاملی ابعاد و مؤلفه‌ها در شکل (۲) و (۳) ارائه شده است.



شکل ۲- ضرایب رگرسیونی شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی



شکل ۳- ضرایب تی شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی

معنی‌دار هستند. همچنین، طبق نمودار تحلیل عامل مقادیر آزمون تی به‌دست‌آمده از آزمون مذکور بالاتر از ۱/۹۶ است که نشان می‌دهد آزمون معنی‌دار بوده و بین تمامی مؤلفه‌ها و شاخص‌های حاصل رابطه قوی وجود دارد. جهت بررسی کفایت مدل ارائه‌شده از شاخص‌های برازش طبق جدول‌های (۸) و (۹) استفاده شده و نتایج آن به‌شرح زیر است.

جدول ۸- نتایج آزمون کفایت مدل

| شاخص  | Q2 | شاخص  | RMSE | مؤلفه‌ها                     |
|-------|----|-------|------|------------------------------|
| ۰/۵۳۹ |    | ۰/۱۹۱ |      | منزلت و ارزش جان انسان‌ها    |
| ۰/۴۶۹ |    | ۰/۲۰۴ |      | تقاضا و تمایل به ایجاد تغییر |
| ۰/۴۲۳ |    | ۰/۲۵۷ |      | رویکرد ایمنی                 |
| ۰/۴۱۱ |    | ۰/۲۸۹ |      | نظام اطلاعات و مراقبت حوادث  |

جدول ۹- نتایج آزمون کفایت مدل

| شاخص  | Q2 | شاخص  | RMSE | شاخص‌ها                                    | مؤلفه‌ها                     |
|-------|----|-------|------|--------------------------------------------|------------------------------|
| ۰/۷۴۸ |    | ۰/۱۷۸ |      | توجه به اخلاق                              | منزلت و ارزش جان انسان‌ها    |
| ۰/۸۶۱ |    | ۰/۱۸۹ |      | نگاه منطقی به انسان                        |                              |
| ۰/۸۷۳ |    | ۰/۱۹۶ |      | دیدگاه ارزشمند بودن جان انسان              |                              |
| ۰/۸۹۵ |    | ۰/۲۳۶ |      | تمایل به تغییر رویکردها                    | تقاضا و تمایل به ایجاد تغییر |
| ۰/۸۶۲ |    | ۰/۱۹۹ |      | ایجاد تقاضای کاهش سوانح ترافیکی            |                              |
| ۰/۸۷۷ |    | ۰/۱۸۷ |      | انعطاف‌پذیری در تغییر رویکردها             |                              |
| ۰/۸۰۱ |    | ۰/۲۶۷ |      | اعتقاد به ایمنی ترافیک                     | رویکرد ایمنی                 |
| ۰/۸۰۳ |    | ۰/۲۲۳ |      | تقاضای افزایش ایمنی ترافیک                 |                              |
| ۰/۷۹۷ |    | ۰/۲۱۷ |      | اهمیت توجه به ایمنی ترافیک                 |                              |
| ۰/۸۲۹ |    | ۰/۲۸۹ |      | افزایش مراقبت‌های پس‌رویدادی سوانح ترافیکی | نظام اطلاعات و مراقبت حوادث  |
| ۰/۹۳۰ |    | ۰/۲۷۶ |      | ایجاد بانک اطلاعاتی جامع                   |                              |
| ۰/۸۳۰ |    | ۰/۲۵۵ |      | نظارت دقیق بر ثبت آمار سوانح ترافیکی       |                              |

پلیس راهور فراجا که شناخت کافی از عوامل اجتماعی و فرهنگی در کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی دارند و دارای سابقه کار اجرایی در این حوزه بودند نشان داد که ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی مؤثر در کاهش سوانح ترافیکی در کشور، شامل منزلت و ارزش جان انسان‌ها، تقاضا و تمایل به ایجاد تغییر، رویکرد ایمنی، نظام اطلاعات و مراقبت حوادث می‌شود.

میزان تأثیرگذاری هریک از عوامل احصاء شده در بخش کمی پژوهش مورد ارزیابی قرار گرفت و نتایج نشان داد که ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی نسبت به هم ارتباط تنگاتنگ و پیوسته‌ای دارند و کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی نیازمند پیش‌رویدادی و پس‌رویدادی نیازمند رفع موانع در تمامی حوزه‌ها است. ضمن این که در بخش کمی، اولویت عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر در کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی در کشور به ترتیب هماهنگی منزلت و ارزش جان انسان‌ها، تقاضا و تمایل به ایجاد تغییر، رویکرد ایمنی، نظام اطلاعات و مراقبت حوادث بودند که نظر کارشناسان ارشد ستاد پلیس راهور فراجا با نظر خبرگان مصاحبه‌شونده در شناخت مؤلفه‌ها تفاوت نداشت و فقط مقداری تفاوت در بارهای عاملی شاخص‌ها وجود داشت.

با تجزیه و تحلیل داده‌های حاصل از تحلیل عاملی، درنهایت ۵ مؤلفه و ۸۲ شاخص مبنای طراحی ابزار بخش کیفی و کمی قرار گرفت. برای مؤلفه منزلت و ارزش جان انسان‌ها، توجه به اخلاق، نگاه منطقی به انسان، دیدگاه ارزشمند بودن جان انسان؛ برای مؤلفه تقاضا و تمایل به ایجاد تغییر، تمایل به تغییر رویکردها، ایجاد تقاضای کاهش سوانح ترافیکی، انعطاف‌پذیری در تغییر رویکردها؛ برای مؤلفه رویکرد ایمنی، اعتقاد به ایمنی ترافیک، تقاضای افزایش ایمنی ترافیک، اهمیت توجه به ایمنی ترافیک و مؤلفه‌های نظام اطلاعات و مراقبت حوادث، افزایش مراقبت‌های پس‌رویدادی سوانح ترافیکی، ایجاد بانک

یکی از مهم‌ترین شاخص‌های برازندگی مدل‌های معادلات ساختاری در نرم‌افزار 33 rtll aaa شاخص خطای جذر میانگین مربعات (RCCC1) است. این مقدار درواقع همان آزمون انحراف درجه آزادی است و برای مدل‌هایی که برازندگی خوبی داشته باشند، باید مقداری بین صفر و یک باشد. از این‌رو، مدل‌هایی که عدد میانگین خطای مجذورات آن‌ها بیشتر از مقدار یک باشد، از برازش ضعیف‌تری برخوردار هستند. دومین شاخص برازش مدل ساختاری، شاخص 00 است. این شاخص قدرت پیش‌بینی مدل را مشخص کرده و مدل‌هایی که دارای برازش قابل قبول هستند، باید قابلیت پیش‌بینی متغیرهای درون‌زا را داشته باشند. به این مفهوم که اگر در یک مدل، روابط بین مؤلفه‌ها و شاخص‌ها به درستی تعریف شده باشند، سازه‌ها تأثیر خوبی بر یک‌دیگر گذاشته و فرضیه‌ها نیز به درستی تعریف می‌شوند. اگر مقدار شاخص 22 مثبت باشد، نشان می‌دهد که برازش مدل مطلوب بوده و مدل از قدرت بالایی برای پیش‌بینی برخوردار است.

## بحث و نتیجه‌گیری

شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی، هم رویکرد سیستمی دارد و هم خطاها و ضعف‌های انسان و بعد اخلاق و مسئولیت مشترک را در نظر می‌گیرد و در هر کشور و با هر درجه‌ای از درآمد اقتصادی و سطح توسعه‌ای قابلیت اجرایی دارد. عدم اهتمام به این موضوع باعث انتخاب مسیر و رویکردهای غیر اصولی و اشتباه می‌شود و درنهایت سبب افزایش جان‌باختگان سوانح ترافیکی خواهد شد. هدف اصلی پژوهش حاضر، تصمیم‌گیری در این مورد است که کدام یک از مسائل اصلی، استحقاق توجه و صرف زمان بیشتری در ابعاد اجتماعی و فرهنگی را در جهت کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی دارد. نتایج حاصل از انجام مصاحبه با خبرگان دانشگاه جامع علوم انتظامی امین و ستاد

اطلاعاتی جامع و نظارت دقیق در ثبت آمار سوانح ترافیکی بود.

از دیدگاه سایر مشارکت‌کنندگان، یکی از عوامل مؤثر بر کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی در کشور، تقاضا و تمایل به ایجاد تغییر سیستم بود. به عقیده آن‌ها بدون پذیرش تمایل به تغییر رویکردها و عدم ایجاد تقاضای کاهش سوانح ترافیکی و انعطاف‌پذیری در تغییر رویکردها نمی‌توان انتظار موفقیت در حوزه سوانح ترافیکی و کاهش جان‌باختگان را داشت.

به‌طور کلی مؤلفه‌ها و شاخص‌های عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی در کشور نشان می‌دهد که رسیدن به وضع مطلوب در کاهش سوانح ترافیکی دارای پیچیدگی‌های خاص است و از طرفی، در معرض عوامل تعیین‌کننده بسیاری قرار دارد که خود تحت تأثیر دیگر عوامل قرار دارند. عوامل اجتماعی و فرهنگی در این مطالعه با ترکیب مؤلفه‌ها و شاخص‌های استخراج‌شده به‌عنوان عوامل تأثیرگذار بر کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی هستند. براساس نتایج حاصل، پیشنهادهای این پژوهش در زیر قابل مشاهده هستند:

- ایجاد تغییر رویکرد نسبت به مسئله ایمنی ترافیک در بین تصمیم‌سازان، تصمیم‌گیران، متولیان و کاربران ترافیک.
- ایجاد حس مسئولیت در بین کلیه متولیان و ذی‌نفعان از ماهیت و اهمیت عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر کاهش جان‌باختگان سوانح ترافیکی.
- توجه به اخلاق و ارزش جان انسان در رویکردهای کاهش جان‌باختگان ناشی از سوانح ترافیکی.
- افزایش و گسترش حمایت‌طلبی از سازمان‌های دولتی و خصوصی از طریق رسانه‌های سمعی و بصری.
- طراحی دستورالعمل بومی الگوی عوامل اجتماعی و فرهنگی کاهش جان‌باختگان ناشی از حوادث ترافیکی براساس مؤلفه‌های این پژوهش.

- ایجاد سیستم یک‌پارچه رسیدگی سریع و مراقبت‌های پس‌رویدادی مجروحین سوانح ترافیکی به‌منظور کاهش جان‌باختگان.

## منابع

۱. آریانپورکاشانی، عباس. (۱۳۸۹). فرهنگ کامل انگلیسی فارسی. جلد پنجم، انتشارات: امیرکبیر، تهران.  
<https://www.gisoom.com/book/150571>
۲. امیری، موسی. (۱۳۹۴). الگوی مدیریت سوانح ترافیکی در ایران، انتشارات: مرکز تحقیقات کاربردی پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا، تهران.  
<https://www.gisoom.com/book/11434420/> کتاب-  
[الگوی مدیریت سوانح ترافیکی در ایران](https://www.gisoom.com/book/11434420/)
۳. الوانی، مهدی. (۱۳۷۷). مدیریت عمومی، تهران: انتشارات نی؛ تهران.  
<https://www.adinehbook.com/product/6009483263>
۴. بابایی، مجید؛ حسن زاده، شیلا؛ پیرنژاد، حبیب‌اله؛ حسینی، رعنا؛ نیازخانی، زهرا و محبی، ایرج. (۱۴۰۱). مدل سازی عوامل تأثیرگذار اجتماعی-اقتصادی بر شدت آسیب حوادث ترافیکی رانندگان با استفاده از رگرسیون لجستیک. تحقیقات سلامت در جامعه، ۸(۲)، ۱-۱۱.
۵. دفتر حمل و نقل وزارت کشور. (۱۳۸۶). راهنمای شناسایی و بکارگیری روش‌های مدیریت ترافیک در شهرهای کشور، دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور.  
<https://sid.ir/paper/1120418/fa>
۶. پیرس، جان‌ای و ریچاردی، رابینسون. (۱۳۹۶). مدیریت راهبردی-برنامه ریزی، اجرا و کنترل. ترجمه دکتر سیدمحمود حسینی، انتشارات سمت، تهران.  
<https://qavanin.ir/Law/TreeText?IDS=4793217780782305205>
۷. حق دوست، زهرا؛ معصومی، غلام رضا؛ زواره، داود؛ عبادی، عباس و مصلحی، شاندیز. (۱۴۰۱). مروری بر ادبیات سیستماتیک عوامل اجتماعی-فرهنگی راننده مستعد تصادفات ترافیکی جاده ای. مجله پزشکی جمهوری اسلامی ایران، ۳۶ (۵)، ۶۷-۴۸.  
<https://ensani.ir/fa/article/author/258373>



۱۷. شهروندان در ارتقاء امنیت عمومی. فصلنامه دانش

انتظامی، ۱۳۹۳ (۶۴)، ۴۵-۶۰.

<https://www.noormags.ir/view/fa/articlepage/1441845>

۱۸. دعاگویان، داود. (۱۳۹۵). بررسی شیوه های فرهنگی

اصلاح و تحول رفتار ترافیکی کاربران در کشورهای

توسعه یافته و ارائه راهکارهای اجرایی برای

ایران. فصلنامه علمی راهور، ۱۶ (۱)، ۱۱۷-۱۵۴.

[http://talar.jrl.police.ir/article\\_11636.html](http://talar.jrl.police.ir/article_11636.html)

۱۹. زارع، اسماعیل. (۱۳۹۳). مهندسی اهمیت فرهنگ

رانندگی در رفتار اجتماعی رانندگان و نقش اخلاق

ترافیکی. تهران: اولین کنفرانس ملی مهندسی عمران و

توسعه پایدار ایران.

<https://civilica.com/doc/348440>

20. Azami-Aghdash S, Gorji HA, Derakhshani N, Sadeghi-Bazargani H. (2019). Barriers to and Facilitators of Road Traffic Injuries Prevention in Iran; A Qualitative Study. Bulletin of Emergency & Trauma. 2019;7 (4):390.

<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC6911722/>

21. kkkkm L((000)) Qeeenll'''' s nnti-hoon legislation and policing methods used to prevent hooning behaviour. Australasian Road Safety Research Policing Education Conference, Wellington, New Zealand: (5):559.

<https://archive.acrs.org.au/files/arsrpe/RS05003Z>

22. Boudrifa H, Bouhafs A, Touil M, Tabtroukia F. Factors and motives of unsafe behaviors of road users. Work. 2012;41 Suppl 1:4910-8.

<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/22317479/>

23. Beck AT, Davis DD, Freeman A. (2015) Cognitive therapy of personality disorders. Guilford Publications; <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC8062896/#B18>

24. Erfanpoor S, Hashemi Nazari SS, Ghadirzadeh MR (2016). An epidemiology study of fatal road traffic accidents in Khorasan Razavi province in 2011 Med J Mashhad Univ Med Sci;59:261-68.

<https://www.sid.ir/paper/51862/en>

25. aamrzz K Bddssss ki Rmnsssss sssA, wwwwww Oaaarkkki J Kttt r .. (111). Experiences and Challenges in Fatality

۸. رضائیان، علی. (۱۳۸۰). مبانی سازمان و مدیریت،

تهران: انتشارات سمت.

<https://samta.samt.ac.ir/product/10853>

۹. سیدعلی پور، سیدخلیل، و حسنی آهنگر، عباس.

(۱۳۹۷). بررسی عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر

وقوع حوادث رانندگی در شهر تهران. فصلنامه علمی

راهور، ۷ (۲۷)، ۵۱-۷۶.

<https://sid.ir/paper/231538/fa>

۱۰. گزارش جهانی وضعیت ایمنی راه. (۱۳۹۸). ترجمه

سوری، حمید؛ یوسفی نژاد، ترانه و حدادی، مشیانه،

مرکز تحقیقات کاربردی پلیس راهنمایی و رانندگی

ناجا.

<https://transportsafety.ir/category/road-safety-library>

۱۱. فقیه‌علی‌آبادی، هادی و نادری‌خورشیدی، علیرضا.

(۱۳۸۶). طرح راهبردی نظام جامع توسعه رفتار امن

ترافیکی کشور. دفتر تحقیقات کاربردی راهور ناجا.

[https://rahbord.csr.ir/?\\_action=article&au=833122](https://rahbord.csr.ir/?_action=article&au=833122)

۱۲. مزینی، منوچهر. (۱۳۹۰). مقالاتی در باب شهر و

شهرسازی، چاپ دوم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

<https://www.gisoom.com/book/11261673>

۱۳. میرانصاری، محسن. (۱۳۹۵). الگوی توسعه مدیریت

ایمنی ترافیک کشور، مرکز تحقیقات کاربردی پلیس

راهنمایی و رانندگی.

[http://talar.jrl.police.ir/article\\_11643.html](http://talar.jrl.police.ir/article_11643.html)

۱۴. میرسپاسی، ناصر. (۱۳۸۱). مدیریت استراتژیک منابع

انسانی و روابط کار، تهران.

<https://parsmodir.com/book/bookhrmmir.php>

۱۵. موقریاک، علی و شمس، مجید. (۱۳۹۷). تحلیل و

ارزیابی راهکارهای مدیریتی و برنامه‌ریزی در کنترل

حمل و نقل و ترافیک شهری با رویکرد کاهش

تصادفات (مطالعه موردی: شهرستان همدان). فصلنامه

علمی تخصصی دانش انتظامی همدان، ۵ (۲)، ۸۹-

۱۱۱.

[http://hamedan.jrl.police.ir/article\\_91468.html](http://hamedan.jrl.police.ir/article_91468.html)

۱۶. حبیب زاده، اصحاب و رجبی ویسرویی، باقر.

(۱۳۹۳). بررسی رابطه اجتماعی به پلیس و مشارکت

- Prevention. 2015;74:271-8.  
<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/25109432/>
34. Khorasani-Zavareh D, Bigdeli M,(2015). Saadat S, Mohammadi R. Kinetic energy management in road traffic injury prevention: a call for action. Journal of injury & violence research. 2015;7(1):36-7.  
<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC4288294/>
  - Reduction on Polish Roads. Sustainability. 2019;11 (4):959.  
<https://www.mdpi.com/2071-1050/11/4/959>.
  26. Fiore, U., Florea, A., & Pérez Lechuga, G. (2019). An interdisciplinary review of smart vehicular traffic and its applications and challenges. Journal of Sensor and Actuator Networks, 8(1), 13.  
<https://doi.org/10.3390/jsan8010013>.
  27. Khademi N, Choupani A-A.(2018). Investigating the road safety management capacity: Toward a lead agency reform. IATSS Research. 2018;42 (3):105-20.  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111216300334>.
  28. Haghdoust, Z., Masoumi, G., Zavareh, D. K., Ebadi, A., & Moslehi, S. (2022). A tttr emati Littratur Riii ff Drieer's Sociocultural Factors Predisposing to Road Traffic Crashes. Medical journal of the Islamic Republic of Iran, 36.  
<https://mjiri.iums.ac.ir/article-1-7722-fa.html>.
  29. Angelidou, M. (2017). Shortcomings to smart city planning and development. Exploring patterns and relationships. TEMA J. Land Use Mobil. Environ, 10, 77-93.  
<https://deltarisingfoundation.org/bee-cool-beats-heat-regenerative>.
  30. Rabieh M, Karami MM, Ziaee SM, Yasoubi A, Salari H.(2017). Dynamic Analysis of Traffic-Injury Problem in Iran: System Dynamics approach. Modern Research in Decision Making. 2017.1 (4):71-99.
  31. Cushing M, Hooshmand J, Pomares B, Hotz G.(2016). Vision Zero in the United States versus Sweden: infrastructure improvement for cycling safety. American journal of public health. 2016;106 (12):2178-80.  
<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/27736215/>
  32. Peters MD, Godfrey CM, Khalil H, McInerney P, Parker D, Soares CB.(2015). Guidance for conducting systematic scoping reviews. International journal of evidence-based healthcare. 2015.13 (3):141-6.  
<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/26134548/>
  33. Hughes B, Anund A, Falkmer T.(2015). System theory and safety models in Swedish, UK, Dutch and Australian road safety strategies. Accident Analysis &