

ارزیابی و رتبه‌بندی عوامل تاثیرگذار در تصادفات جاده‌ای ارزیابی و رتبه‌بندی

عوامل تاثیرگذار در تصادفات جاده‌ای راه‌های استان مرکزی با روش ساختار

معادلاتی SEM

مقاله علمی - پژوهشی

سیدحمید هاشمی*، دانشجوی دکترا، گروه عمران، واحد قشم، دانشگاه آزاد اسلامی، قشم، ایران

داریوش امانی تهرانی، دانش آموخته کارشناسی ارشد، گروه مدیریت دولتی، موسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت دولتی، قم، ایران

فریدون مقدس نژاد، استاد، گروه مهندسی عمران، دانشکده مهندسی عمران و محیط زیست، دانشگاه صنعتی امیرکبیر (پل تکنیک)، تهران، ایران

سید فتح اله ساجدی، استاد، گروه عمران، واحد اهواز، دانشگاه آزاد اسلامی، اهواز، ایران

*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: hamed3109@gmail.com

دریافت: ۱۴۰۲/۰۵/۲۰ - پذیرش: ۱۴۰۲/۱۰/۲۵

صفحه ۳۱۱-۳۲۸

چکیده

با توجه به اینکه عامل جاده در کنار دو عامل انسان و وسیله نقلیه در وقوع تصادفات جاده‌ای نقش موثری دارد، بنابراین ایمن سازی مطلوب و مناسب راه‌ها از طریق اصلاح طرح هندسی راه، ساماندهی بافت سطح جاده (روسازی راه)، و نصب انواع علائم و تجهیزات ایمنی راه‌ها در کاهش سوانح و حوادث جاده‌ای حائز اهمیت خواهد بود. مطالعات صورت گرفته در زمینه نقش تصادفات جاده‌ای به عنوان مهمترین عامل کاهش دهنده ایمنی حرکت در کشور ما نشان دهنده آن است که ۷۵ درصد از تصادفات در ۲۰ درصد از کل مسیرهای خاص به وقوع می‌پیوندد که به دلایل مختلف جزء مسیرهای حادثه خیز به شمار می‌روند. به عبارت دیگر حدود ۳۶۰۰۰ کیلومتر از کل ۱۸۰۰۰۰ کیلومتر جاده‌های کشور جز جاده‌های ساخته شده خیز می‌باشد در این تحقیق به ارزیابی و رتبه بندی عوامل تاثیر گذار در تصادفات جاده‌ای راه‌های استان مرکزی با روش ساختار معادلاتی با تهیه پرسشنامه و روش تحت عنوان تصمیم‌گیری چند معیاره به تعداد ۸۰ نفر از عوامل دخیل در راه‌های استان مرکزی پرداخته شده است. نتایج نشان می‌دهد خستگی، خواب آلودگی و خطای انسانی با رتبه فریدمن ۵/۹۵۹ از اولویت نخست برخوردار است که نشان می‌دهد باتوجه به این که بیشتر مسیرهای این استان باند رفت و برگشت به صورت کاملاً مجزا می‌باشد اکثر تصادفات ایجاد شده در مسیرهای استان مرکزی به خستگی، خواب آلودگی و خطای انسانی می‌باشد. شاخص روشنایی مسیرها ۵/۵۵۳ در رتبه دوم اهمیت قرار دارد. شاخص کیفیت ساخت، مشخصات هندسی و روکش آسفالت جاده‌های با امتیاز ۵/۱۲۵ در رتبه سوم اهمیت است.

واژه‌های کلیدی: رتبه بندی، ایمنی، نقاط حادثه خیز، تصمیم گیری، معادلات ساختاری، استان مرکزی

۱-مقدمه

نبود یک برنامه‌ریزی مدون در شناسایی و الویت‌بندی این نقاط و بانک اطلاعاتی مناسبی که شناسنامه نقاط حادثه‌خیز کشور در آن ثبت شده و پس از تأمین اعتبار و اجرای اقدامات اصلاحی

بررسی و مطالعه نقاط حادثه‌خیز در ایران، به علت نبود یک برنامه‌ریزی مدون در شناسایی و الویت‌بندی این نقاط و بانک اطلاعاتی مناسبی که شناسنامه نقاط حادثه‌خیز در ایران، به علت

می‌گیرد (آتشکار مقدم و همکاران (۱۳۹۵)). مطالعات زیادی که برای شناسایی مکان‌های حادثه خیز توسط افراد مختلف به انجام رسیده است با استفاده از سوابق و تاریخچه اطلاعات تصادفات و انجام مطالعات میدانی متعدد بر روی مشخص‌های مختلف راه و بهره‌گیری از تکنیک‌های رگرسیون، مدل‌ها و توابعی استخراج شده‌اند که ارتباط تصادفات با پارامترهای فیزیکی یا عملکردی را بیان می‌کنند به طوری که با استفاده از این توابع و مدل‌ها به توابع عملکرد ایمنی و یا مدل‌های پیش‌بینی تصادفات معروف هستند (بهبهانی و شعبانی، ۱۳۸۳). تجزیه و تحلیل تصادفات جاده‌ای ایرانی بخوبی نشان می‌دهد که بیشترین عاملی که در وقوع تصادفات موثر می‌باشد، عامل انسانی است. در حقیقت، در تصادفات جاده‌ای در ایران عامل انسان در اکثر موارد به تنهایی یا مشترکاً با عوامل دیگر مسئولیت وقوع حادثه را به عهده داشته است. این عامل انسانی را می‌توان به چهار گروه به ترتیب زیر تقسیم نمود (نوری امیری و قربانی، ۱۳۸۴).

نحوه‌ی کلی رانندگی

الف) اشکال در عملکرد: سرعت غیر مجاز، سبقت غیر مجاز، عدم رعایت حداقل فاصله با وسیله نقلیه جلو، انحراف به چپ، عدم توجه به سایر وسایل نقلیه به علامات و خط‌کشی‌ها.

ب) اشکال در رفتار: رانندگی غیر مسئولانه، بی‌احتیاطی، رانندگی در اوج خستگی و رانندگی با حالات تهاجمی نسبت به دیگران

خطاهای حسی و ادراکی

الف) نگاه کردن و ندیدن، ب) گیجی و کم‌توجهی، ج) اشتباه در تشخیص سرعت یا فاصله وسایل نقلیه دیگر

رانندگی تحت تاثیر عواملی که به قوای جسمانی و فکری راننده صدمه می‌زند

الف) الکل، ب) خستگی، ج) مواد مخدر، د) بیماری
عدم مهارت، الف) بی‌تجربگی، ب) عدم قضاوت صحیح،
ج) عمل یا تصمیم غلط
نوع دیگری از تقسیم بندی عوامل مربوط به عامل انسانی نیز به شرح زیر به کار رفته است.

داده‌های آن ناهنگام شوند، در سطحی پایین و ناکافی قرار دارند. هدف از شناسایی نقاط حادثه‌خیز مشخص نمودن محل‌هایی است که تصادفات ترافیکی در آنها به کرات رخ می‌دهد تا بتوان با اقدامات اصلاحی از مشکلات آنها کاست. یک نقطه حادثه خیز به عنوان مکانی که ریسک تصادف آن بالاست یا یک شاخص ایمنی آن به دلایل فاکتورهای ریسک محلی مانند شرایط هندسی یا ترافیکی به نحوه غیر قابل قبول بالا بوده و اقدامات اصلاحی ایمن‌سازی بیشترین بهبود را تضمین می‌نماید تعریف شده است (Montella A 2010). مهرآذین و زایرزاده زمینه بررسی نقاط حادثه خیزتری را در خصوص روش‌های استاتیکی برای شناسایی نقاط حادثه خیز و بررسی نقاط حادثه خیز در کشورهای مختلف جهان انجام داده‌اند (زایرزاده، ع. ۱۳۸۴). افندی زاده و همکاران (۱۳۸۷) در تحقیق خود به الویت‌بندی رفع نقاط حادثه‌خیز در شبکه راه‌ها پرداختند تعداد زیاد تصادفات جاده‌ای و تلفات ناشی از آنها امروزه توجه بسیاری از متخصصین را به خود جلب نموده است. رفع نقاط حادثه‌خیز به عنوان یکی از سیاست‌های مهم در این راستا می‌باشد. در اینجا هدف ارائه روشی برای الویت‌بندی این پروژه‌ها بر اساس اثر بخشی آنها و محدودیت‌های بودجه و با در نظر گرفتن تورم ناشی از انجام پروژه‌ها در سال‌های بعدی است (افندی زاده و کلانتری، ۱۳۸۷). نتایج برخی از مهم‌ترین مطالعات ارائه شده‌اند. پرکینز در مطالعات خود در سال ۱۹۸۳ عوامل موثر در وقوع تصادفات در راه‌ها را به دو بخش کلی عملکردی و غیرعملکردی تقسیم کرد. در این مطالعه مشخص شد که عرض راه در تصادفات نقش مهمی دارد. ولی عرض شانه راه در تصادفات قوس‌ها اثر چندانی ندارد (Miaou et al, 1993). تحقیقی که در سال ۱۹۹۸ در کشور فرانسه و با بهره‌گیری از روش‌های رگرسیون و پواسون انجام گرفت، نشان داد که وقتی شعاع قوس کاهش می‌یابد و طول بخش مستقیم قبل از قوس (مماس) افزایش می‌یابد، نرخ تصادف در قوس نیز افزایش می‌یابد، نتیجه تحقیقات نشان می‌دهد که هرگاه بعد از یک مماس طولانی یک قوس تند وجود داشته باشد، تصادفات افزایش می‌یابد (Canadian research test driver response to horizontal curve (1998)

آتشکار مقدم و همکاران (۱۳۹۵) در تحقیق خود به تحلیل، الویت‌بندی و اصلاح نقاط حادثه‌خیز ترافیکی مطالعه موردی تقاطع خیابان‌های شهید باهنر کامرانیه پرداختند. حوادث ناشی از رانندگی هر ساله جان تعداد بسیار زیادی از افراد جهان را

محل‌هایی که مدل‌ها کالیبره شده‌اند، به دست آورد (کاشانی، ۱۳۹۰).

مجدداً تاکید می‌شود با توجه به اینکه تصادفات معمولاً رویدادهای اتفاقی و مستقل هستند، هرگونه استفاده از این اطلاعات مستلزم به کارگیری از میانگین درازمدت (حداقل در یک دوره سه ساله) یا مقادیر پیش‌بینی شده به جای ارقام واقعی است. به همین خاطر توابع عملکرد ایمنی و مدل‌های پیش‌بینی تصادفات ابزارهای بسیار مفیدی برای تحلیل‌های ایمنی تسهیلات حمل و نقلی به شمار می‌روند، بخصوص که از این مدل‌ها می‌توان تعداد تصادفات مکان‌هایی که هنوز ساخته و یا بهسازی نشده‌اند را نیز پیش‌بینی نمود.

مرحله درمان مکان‌های پرتصادف

در این مرحله هدف اصلی از انجام هر اقدام و اجرای هر برنامه ای کاهش وقوع و یا شدت تصادفات و ارتقای سطح سلامت افراد بعد از تصادف می‌باشد. از طرفی هرگونه اقدامی برای این منظور نیازمند شناسایی و اولویت‌بندی مکان‌های پرتصادف شبکه راه‌ها است. تعریف سراسری پذیرفته شده‌ای در دنیا برای مفهوم مکان‌های پرتصادف (مکان‌های با ریسک تصادف زیاد) وجود ندارد. ریسک تصادف در تمام یک شبکه راه یکسان و یکنواخت نیست. شناسایی و اولویت‌بندی مکان‌های پرتصادف و سپس انجام اقدامات ایمن‌سازی و اجرای روش‌های مدیریت ترافیک بسیار در کاهش اثرات اجتماعی و اقتصادی تصادفات موثر هستند (بزدانی، ۱۳۸۱).

باید به این نکته نیز توجه کرد که محل‌های پرتصادف مرتباً در حال تولید و یا تغییر می‌باشند. مهم‌ترین دلایل ایجاد آن‌ها را می‌توان به صورت زیر بیان نمود:

- ۱- انجام تغییرات در نوع کاربری و استفاده از راه در طول زمان
 - ۲- انجام اقدامات راهداری و راهسازی در بخشی از راه
 - ۳- ساخت راه‌های جدید
 - ۴- وجود خطرات بالقوه که قبلاً شناسایی و پیشگیری نشده‌اند.
- روش‌های شناسایی مکان‌های پرتصادف به شدت به آمار و اطلاعات تصادفات (شامل محل دقیق تصادف، تعداد تکرار وقوع)، شدت به تفکیک خسارتی، جرحی، فوتی و غیره) وابسته‌اند و بدون این دسته از اطلاعات امکان انجام آن وجود ندارد. از طرفی دقت و صحت عمل و میزان موفقیت آن بستگی زیادی به کیفیت داده‌های جمع‌آوری شده دارد. همان‌طور که قبلاً بیان شد تصادفات رویدادهای اتفاقی و مستقل هستند و

الف) خطاهای حذف، ب) خطاهای ادراکی، ج) خطاهای قضاوتی، د) خطاهای رفتاری

عوامل انسانی در گزارشات پلیس راه در ایران تحت دو عنوان دسته‌بندی شده‌اند. گروه "رانندگی تحت تاثیر عواملی که به قوای جسمانی و فکری" در یک دسته و سه گروه دیگر در دسته‌ی دوم طبقه‌بندی شده‌اند (نوری امیری و قربانی، ۱۳۸۴).

۲- روش‌های شناسایی مکان‌های حادثه خیز

۲-۱- روش‌های ارزیابی ریسک و ارزیابی ایمنی راه

روش‌های ارزیابی ریسک و ارزیابی ایمنی نیازی به اطلاعات تصادفات ندارند و برای کشورهایی نظیر ایران که از سیستم‌های مناسب جمع‌آوری و ثبت تصادفات برخوردار نیستند می‌تواند بهترین و کاربردی‌ترین روش شناسایی مکان‌های حادثه خیز باشد. ریسک برای توصیف سطح ایمنی سیستم‌های حمل و نقلی به کار می‌رود و آن‌طور که در علم مهندسی ریسک عنوان شده است. از سه مولفه اصلی مواجهه با خطر، احتمال، و پیامد تشکیل می‌شود. البته مولفه فراوانی نیز گاهی به جای احتمال به کار می‌رود. در مبحث ایمنی ترافیک مولفه مواجهه با خطر همان جریان ترافیک با وسیله نقلیه کیلومتر پیموده شده است. احتمال، شانس بروز حادثه و پیامد، شدت آسیب با خسارت ناشی از بروز یک حادثه تعریف شده‌اند و ریسک تابعی از مولفه‌های C.P.E است. هدف از ارزیابی ریسک و تعیین شاخص ریسک ایمنی راه حمایت از انجام تجزیه و تحلیل‌های ایمنی در غیاب اطلاعات مفید و مناسب تصادفات می‌باشد (کاشانی، ۱۳۹۰).

۲-۲- استفاده از توابع عملکرد ایمنی یا مدل‌های

پیش‌بینی تصادفات

هنگامی که اطلاعات تصادفات در یک دوره زمانی طولانی در اختیار باشد می‌توان با انجام مطالعات موردی بر پایه اصول مدل‌سازی ریاضی و رگرسیون توابع خطی و غیرخطی بین تصادفات به وقوع پیوسته و پارامترهایی نظیر اجزای طرح هندسی راه، پارامترهای عملکردی ترافیک (حجم، سرعت، تراکم) و سایر موارد روابطی به دست آورد و با انجام مرحله اعتبار سنجی مدل‌های نسبتاً دقیقی برای تعیین و پیش‌بینی احتمال وقوع نوع خاص و یا مجموعه‌ای از تصادفات در مکان‌های مشابه با

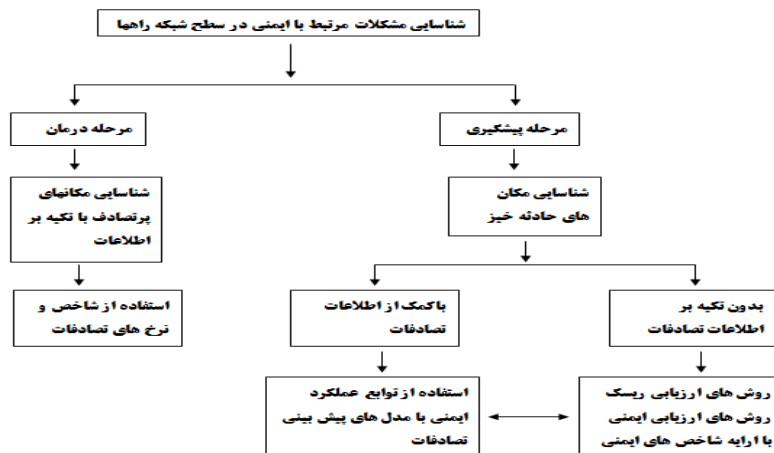
۳- نرخ
تعداد به تکرار وقوع تصادفات و شدت به میزان تلفات، جراحات و خسارت‌های وارد به استفاده کنندگان و وسایل نقلیه برمی‌گردد. نرخ تصادفات خود شامل نرخ تعداد و یا شدت می‌شود که عبارت است از نسبت تعداد و یا شدت به پارامترهای مختلفی نظیر جمعیت، وسیله نقلیه عبوری، وسیله نقلیه - کیلومتر پیموده شده، طول راه و غیره. چهار روش متداول شناسایی مکان‌های پرتصادف راه در ادامه تشریح می‌شوند. (یزدانی، ۱۳۸۱).

دلایل وقوع آنها نیز بسیار پیچیده و گسترده است؛ لذا تکیه به آمار کوتاه مدت تصادفات جهت انجام تجزیه و تحلیل نادرست و نتایج حاصل از آن غیرقابل اعتماد است. لذا وجود آمار میانگین‌گیری شده دراز مدت ۳ تا ۵ ساله بسیار موثر و تعیین کننده است.

روش‌های شناسایی مکان‌های پرتصادف

در بحث تجزیه و تحلیل تصادفات سه مولفه زیر از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است:

- ۱- تعداد
- ۲- شدت



شکل ۱. شناسایی مشکلات مربوط به ایمنی شبکه راهها

۳- معرفی استان مرکزی

استان عبارت‌اند از: اراک، محلات، ساوه، تفرش، خمین، فراهان، دلپجان می‌باشد. استان مرکزی اتصال دهنده شهرهایی نظیر تهران و قم به استان‌های همجوار مانند استان لرستان و استان همدان است. با توجه به جدول ۱ جامع آماری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور مقدار راه‌های اصلی معمولی و روستایی در استان مرکزی ۹۶۴۰ کیلومتر و راه‌های بین شهری ۲۰۳۶ کیلومتر بوده و طول راه‌های روستایی در استان ۵۵۷۸ کیلومتر برآورد می‌شود (سالنامه آماری، ۱۴۰۱). از جمله آزادراه‌ها و بزرگراه‌های موجود در استان مرکزی می‌توان به آزادراه تهران - ساوه - سلفچگان، آزاد راه ساوه - همدان، آزادراه اراک - خرم‌آباد، آزادراه سلفچگان - اراک، بزرگراه اراک - ملایر، بزرگراه اراک - خمین، بزرگراه خمین - محلات - دلپجان، بزرگراه خمین - گلپایگان، بزرگراه اراک - فرمهین و بزرگراه قم - اصفهان در محدوده شهرستان دلپجان و همچنین

استان مرکزی از استان‌های ایران است. بزرگترین شهر و مرکز استان مرکزی شهر اراک می‌باشد. این استان به عنوان پایتخت صنعتی ایران شناخته می‌شود. در روزگار کهن این مکان عراق نام داشت که در زمان تسلط اعراب بر ایران عراق عجم نامیده می‌شد که شامل بسیاری از استان‌های همجوار امروزی می‌شد. این استان از شمال به استان‌های البرز و قزوین، از غرب به استان همدان، از شمال شرقی به استان تهران از جنوب به استان‌های لرستان و اصفهان و از شرق به استان‌های قم و اصفهان محدود است. این استان با مساحتی معادل ۲۹،۵۳۰ کیلومتر مربع حدود ۱،۸۲ درصد از مساحت کل کشور را به خود اختصاص داده‌است. بر اساس آخرین تقسیمات کشوری، استان مرکزی دارای ۱۲ شهرستان، ۲۳ بخش، ۳۲ شهر، ۶۶ دهستان، ۱۳۹۴ آبادی دارای سکنه و ۴۶ آبادی خالی از سکنه‌است. مرکز این استان شهر اراک است. شهرستان‌های این

خود را از دست داده اند. باتوجه به جامع آماري سال ۱۴۰۱ تعداد ۱۹۴۹۰ نفر در جاده‌های کشور جان خودشان را از دست داده‌اند (سالنامه آماری، ۱۴۰۱). سهم تصادفات جاده‌ای در استان مرکزی ۳,۴ درصد برآورد شده است که نشان از اهمیت بالای این استان دارد. که به همین دلیل باتوجه به اهمیت این موضوع در این تحقیق به ارزیابی و رتبه‌بندی عوامل تاثیرگذار تصادفات جاده‌ای راه‌های استان مرکزی باروش ساختار معادلاتی می‌پردازیم.

راه ارتباطی که جاده ۵۷ می‌باشد از مسیر ارتباطی از استان همدان به سمت استان مرکزی می‌باشد که از شهرستان ملایر شروع می‌شود و پس از گذشتن از شهرستان کمیجان و دره زیبای وفس به طول ۱۵ کیلومتر به آزاد راه ساوه - همدان می‌رسد را اشاره کرد. با توجه به آمار پلیس راه استان مرکزی و سازمان پزشکی قانونی استان مرکزی در سال ۱۴۰۰ مقدار ۵۵۵ نفر فوتی در جاده‌های استان مرکزی به ثبت رسیده است درحالی که در سال ۱۴۰۱ تعداد ۶۶۱ نفر در این استان جان

جدول ۱. آمار راه‌های استان مرکزی (سالنامه آماری، ۱۴۰۱)

ردیف	شرح	کیلومتر
۱	طول راه‌های تحت حوزه وزارت راه و شهرسازی (بدون راه‌های روستایی)	۲۰۳۶
۲	طول آزاد راه‌های و بزرگراه‌ها	۷۴۵
۳	طول راه‌ها شریانی	۷۱۰
۴	طول راه‌های ترانزیتی	۵۸۱
۵	طول راه‌های روستایی	۵۵۷۸

۴- آنالیز و تحلیل

۴-۱- آنالیز و تحلیل به روش معادلات ساختاری

تصمیم‌گیری هستند. در این روش‌ها چندین گزینه بر اساس چندین معیار مختلف با هم مقایسه شده؛ بهترین گزینه یا ترتیب گزینه‌های مناسب انتخاب می‌شوند. روش‌های MCDM بر پایه استدلال‌های ریاضی، بهترین گزینه تصمیم‌گیری را از بین گزینه‌های موجود با اولویت‌بندی آن‌ها تعیین می‌کنند (کتابی و حق شناس، ۱۳۸۷)

در این قسمت با تهیه پرسشنامه به بررسی رتبه‌بندی نقاط حادثه خیز و تأثیر عوامل مختلف در بروز حوادث جاده‌ای استان مرکزی خواهیم پرداخت. این پرسشنامه در بین جامعه آماری هدف توزیع خواهد شد. جامعه آماری هدف نیز از بین مهندسين و کارشناسان اداره راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای، پلیس راه‌سور، مرکزی فوریت‌های پزشکی و رانندگان خودروهای سنگین و سبک انتخاب خواهند شد. در این پرسشنامه از آنها خواسته خواهد شد تا با توجه به تخصص و تجربه این افراد نسبت به رتبه‌بندی نقاط حادثه خیز میزان تأثیر عوامل مختلف بر وجود حوادث جاده‌ای اقدام نمایند و در نهایت بسته به میزان تاثیر عوامل، آنها را نسبت به یکدیگر اولویت‌بندی کنند.

طبقه‌بندی و تجزیه و تحلیل درست داده‌ها و استفاده صحیح از تکنیک‌های آماری به طبع استفاده از روش‌های مناسب پژوهش در نهایت منجر به دستیابی به نتایج قابل اتکا خواهد شد. پس از آنکه محقق داده‌ها را گردآوری، استخراج و طبقه‌بندی نمود و جدول توزیع فراوانی و نسبت‌های توزیع را تهیه کرد باید مرحله جدیدی از فرایند تحقیق که به تجزیه و تحلیل داده‌ها معروف است (حافظ‌نیا، ۱۳۸۲).

در این بخش به تجزیه و تحلیل داده‌های گردآوری شده صورت خواهد گرفت و با استفاده از تکنیک‌های آماری توصیفی و استنباطی نتایج در بحث آمار استنباطی ابتدا آزمون نرمال بودن داده‌ها انجام شده است. سپس با استفاده از نرم‌افزار لیزرل آزمون فرضیه‌های تحقیق مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. پس از آن روابط میان متغیرها و فرضیه‌های تحقیق نیز با استفاده از مدل‌یابی معادلات ساختاری بررسی گردیده است.

۴-۲- تهیه پرسشنامه تصمیم‌گیری چند معیاره

روش‌هایی تحت عنوان تصمیم‌گیری چند معیاره توسعه داده شده‌اند که به حل مسایل مزبور کمک می‌کنند. روش‌های چند شاخصه دارای تکنیک‌های متنوعی در مراحل مختلف

۳-۴- محتوای پرسشنامه

-کیفیت ساخت و مشخصات هندسی و روکش آسفالت

جاده‌های

-عدم استفاده از روش‌ها و تکنولوژی‌های جدید نگهداری

جاده‌ها

-موانع دید در مسیرجاده

-روشنایی مسیرها

-کمبود اعلام راهنمایی و رانندگی

-وجود تقاطع‌های همسطح و دوربرگردان‌ها.

ترکیب سوالات و مقیاس‌بندی پاسخ سوالات پرسشنامه در

جدول ۲ و ۳ مشخص شده است.

پرسشنامه تحقیق حاضر شامل ۲ بخش اصلی می‌باشد. بخش اول مشخصات دموگرافیک مربوط به نمونه آماری و بخش دوم سوالات اصلی تحقیق برای سنجش متغیرها می‌باشد. مشخصات دموگرافیک شامل: تحصیلات، سابقه کاری می‌باشد. در بخش سوالات اصلی تحقیق هشت متغیر استفاده شده است، این هفت متغیر شامل:

-خستگی، خواب آلودگی و خطای انسانی

-کبود دوربین‌های کنترل نامحسوس

جدول ۲. ترکیب سوالات پرسشنامه

ردیف	متغیرها	ترکیب سوالات
۱	خستگی، خواب آلودگی و خطای انسانی	۱-۲
۲	کبود دوربین‌های کنترل نامحسوس	۳-۴
۳	کیفیت ساخت و مشخصات هندسی و روکش آسفالت جاده‌های	۵-۶
۴	عدم استفاده از روش‌ها و تکنولوژی‌های جدید نگهداری جاده‌ها	۷-۸
۵	موانع دید در مسیر جاده	۹-۱۰
۶	روشنایی مسیرها	۱۱-۱۲
۷	کمبود اعلام راهنمایی و رانندگی	۱۳-۱۴
۸	وجود تقاطع‌های همسطح و دوربرگردان‌ها	۱۵-۱۶

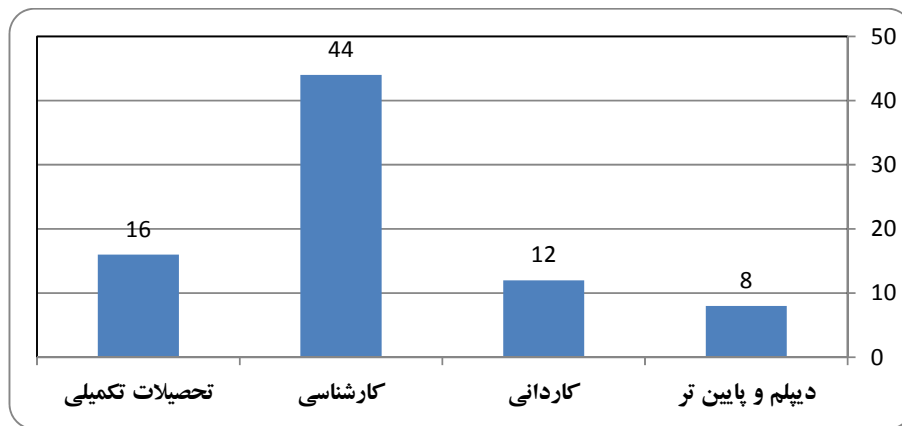
جدول ۳. مقیاس‌بندی پاسخ سوالات پرسشنامه

گزینه	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد
امتیاز	۱	۲	۳	۴	۵

۴-۴- ویژگی‌های عمومی پاسخ‌دهندگان

کاردانی دارند که ۱۵٪ حجم نمونه است. افراد دارای مدرک تحصیلی کارشناسی شامل ۴۴ نفر می‌باشد. افرادی دارای مدرک تحصیلی کارشناسی ارشد و دکترا ۱۶ نفر که ۲۰٪ از حجم نمونه را به خود اختصاص داده است.

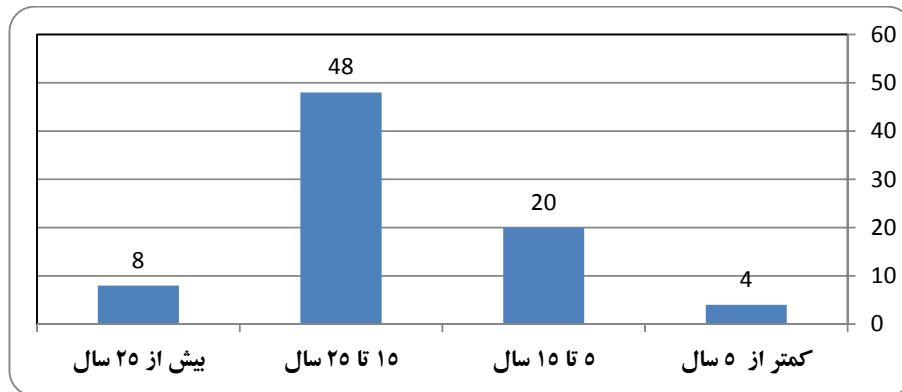
جهت توصیف ویژگی‌های عمومی پاسخ‌دهندگان از شاخص‌های آمار توصیفی استفاده شده است. فراوانی پاسخ‌دهندگان براساس میزان تحصیلات و سابقه کاری مورد بررسی قرار گرفته است و نمودارهای مربوط ترسیم شده است. - مدرک تحصیلی: ۸ نفر از افراد مدرک تحصیلی دیپلم و پایین‌تر دارند. ۱۲ نفر از پاسخ‌دهندگان نیز مدرک تحصیلی



شکل ۲. سطح تحصیلات جامعه آماری

۲۵ سال سابقه کاری دارند که ۶۰,۰۰ درصد از حجم نمونه است. تعداد ۸ نفر از پاسخ‌دهندگان نیز بیش از ۲۵ سال سابقه کار دارند.

سابقه کاری: ۴ نفر سابقه کاری کمتر از ۵ سال دارند که ۵,۰۰ درصد کل حجم نمونه است. ۲۰ نفر بین ۵ تا ۱۵ سال سابقه کار دارند و ۲۵,۰۰ درصد نمونه را تشکیل می‌دهند. ۴۸ نفر ۱۵ تا



شکل ۳. میزان سابقه کاری و تجربه افراد جامعه آماری

۴-۵- روش آلفای کرونباخ

(یا زیر آزمون) و واریانس کل را محاسبه کرد. سپس با استفاده از فرمول ۱ مقدار ضریب آلفا را محاسبه کرد (Khorshiddoost and Adeli. 2007).

یکی دیگر از روش‌های محاسبه قابلیت اعتماد استفاده از فرمول کرونباخ است. برای محاسبه ضریب آلفای کرونباخ ابتدا باید واریانس نمره‌های هر زیر مجموعه سوال‌های پرسشنامه

$$r_a = \frac{j}{j-1} \left(1 - \frac{\sum S_j^2}{S^2} \right) \quad (1)$$

که در آن $j =$ تعداد زیر مجموعه سوال‌های پرسشنامه یا آزمون، $S_j^2 =$ واریانس زیر آزمون j ام، $S^2 =$ واریانس کل آزمون.

جدول ۷. آلفای کرونباخ پرسشنامه

N of Items	Cronbach's Alpha
16	0.889

(۲)

ضریب آلفای کرونباخ با پایایی پرسشنامه محاسبه شده در این تحقیق، برای پرسشنامه ۰/۸۸۹ محاسبه گردید. بنابراین پایایی هر پرسشنامه مطلوب ارزیابی گردیده است.

۶-۴- تعیین حجم نمونه

در این مطالعه برای محاسبه حجم نمونه از فرمول کوکران استفاده شده است. از آنجا که حجم جامعه آماری ۱۰۱ نفر است بنابراین حداقل نمونه لازم به صورت زیر قابل محاسبه است:

$$n = \frac{N \times \left(Z_{\frac{\alpha}{2}}\right)^2 \times pq}{\varepsilon^2(N-1) + \left(Z_{\frac{\alpha}{2}}\right)^2 \times pq} = \frac{101 \times (1.96)^2 \times 0.5 \times 0.5}{0.05 \times 0.05 \times 101 + (1.96)^2 \times 0.5 \times 0.5} \cong 80 \quad (3)$$

بنابراین حداقل نمونه‌ای به حجم ۸۰ نفر لازم است.

۷-۴- بررسی روایی محتوایی آزمون

در بر می‌گیرد یا خیر. در صورتی که بین افراد مختلف در زمینه روایی آزمون توافق وجود داشته باشد، آن آزمون دارای روایی محتوایی است. روایی محتوایی دو نوع است روایی صوری و منطقی شاخص نسبت روایی محتوایی این شاخص توسط لاوشه طراحی شده است (هومن، ۱۳۸۵).

روایی محتوایی به تحلیل منطقی محتوای یک آزمون بستگی داشته و تعیین آن بر اساس قضاوت ذهنی و فردی است. در این روش سوال های آزمون در اختیار متخصصان یا برخی از آزمودنی‌ها گذاشته می‌شود و از آنها می‌خواهند که مشخص کنند آیا سوالات آزمون صفت مورد نظر را اندازه گیری می‌کند یا خیر و این که آیا سوال‌ها کل محتوای آزمون را

جدول ۴. حداقل مقدار CVR قابل قبول بر اساس تعداد متخصصین نمره گذار

تعداد متخصصین	مقدار CVR	تعداد متخصصین	مقدار CVR	تعداد متخصصین	مقدار CVR
۵	۰/۹۹	۱۱	۰/۵۹	۲۵	۰/۳۷
۶	۰/۹۹	۱۲	۰/۵۶	۳۰	۰/۳۳
۷	۰/۹۹	۱۳	۰/۵۴	۳۵	۰/۳۱
۸	۰/۷۵	۱۴	۰/۵۱	۴۰	۰/۲۹
۹	۰/۷۸	۱۵	۰/۴۹		
۱۰	۰/۶۲	۲۰	۰/۴۲		

$$CVRR = \frac{P - \frac{P1}{2}}{\frac{P1}{2}} \rightarrow CVR = \frac{24 - \frac{30}{2}}{\frac{30}{2}} = 0.6 \quad (4)$$

P1: تعداد کل متخصصین

P: تعداد متخصصین که گزینه ضروری را انتخاب کرده‌اند

۰/۳۳ < ۰/۶ لذا با توجه به مقدار CVR که بزرگتر از ۰/۳۳ می‌باشد می‌توان با اطمینان گفت آزمون دارای روایی محتوا می‌باشد.

۸-۴- شاخص روایی محتوایی

$$CVRR = \frac{PN}{P1} \quad (5)$$

P: تعداد متخصصین که گویه نمره ۳ و ۴ داده اند. P1: تعداد کل متخصصین

حداقل مقدار قابل قبول برای شاخص CVI برابر با ۰/۷۹ است و اگر شاخص CVI گویه ای کمتر از ۰/۷۹ باشد آن گویه بایستی حذف شود.

$$CVi = \frac{63}{80} \times 100 = 80\% > 79\% \quad ok$$

۴-۹- روش تحلیل داده‌ها و آزمون فرضیات

واریانس) استفاده گردیده است. برای تحلیل داده‌ها و آزمون فرضیات تحقیق از روش‌های آماری آزمون تی تک نمونه‌ای برای شناخت وضعیت متغیرهای تحقیق از مدل معادلات ساختاری و بطور اخص تکنیک مدل معادلات ساختاری به کار گرفته شد. برای انجام این تحلیل‌ها از نرم افزارهای آماری (SPSS) و لیزرل استفاده شد (مؤمنی، ۱۳۸۷).

در این تحقیق، از روش معادلات ساختاری SEM استفاده شده است. برای تحلیل داده‌ها ی بدست آمده از نمونه‌ها هم از روش آمار توصیفی و هم از روش‌های آمار استنباطی استفاده شده است. برای بررسی مشخصات پاسخ دهندگان از آمار توصیفی و شاخص‌های آمار توصیفی نظیر شاخص‌های مرکزی (میانگین، مد، میانه). شاخص‌های پراکندگی (انحراف معیار،

۴-۱۰- تحلیل توصیفی متغیرهای تحقیق

تحلیل توصیفی متغیرهای تحقیق براساس پارامترهای مرکزی (میانگین، میانه، مد) و پارامترهای پراکندگی (انحراف معیار، واریانس و دامنه تغییرات) برای عامل‌های اصلی تحقیق در جدول ۵ ارائه شده است.

جدول ۵. تحلیل توصیفی متغیرهای تحقیق

تعداد	میانگین	میانه	مد	انحراف معیار	واریانس	دامنه تغییرات	گویه	شماره
۸۰	۳,۴۳۹	۳,۲۵۰	۳,۵۰۰	۰,۶۲۸	۰,۳۹۵	۳,۵۰۰	۱,۵۰۰	۵,۰۰۰
۸۰	۳,۲۵۵	۳,۲۵۰	۳,۵۰۰	۰,۶۵۸	۰,۴۳۳	۳,۰۰۰	۱,۷۵۰	۴,۷۵۰
۸۰	۳,۳۶۸	۳,۵۰۰	۴,۰۰۰	۰,۷۰۵	۰,۴۹۷	۳,۲۵۰	۱,۷۵۰	۵,۰۰۰
۸۰	۳,۲۸۶	۳,۵۰۰	۳,۵۰۰	۰,۷۴۲	۰,۵۵۰	۴,۰۰۰	۱,۰۰۰	۵,۰۰۰
۸۰	۳,۵۰۲	۴,۰۰۰	۴,۰۰۰	۰,۷۱۶	۰,۵۱۳	۴,۰۰۰	۱,۰۰۰	۵,۰۰۰
۸۰	۳,۴۵۹	۳,۵۰۰	۴,۰۰۰	۰,۶۹۷	۰,۴۸۶	۳,۵۰۰	۱,۵۰۰	۵,۰۰۰
۸۰	۳,۳۴۹	۳,۴۱۷	۳,۴۵۸	۰,۴۸۴	۰,۲۳۴	۲,۷۵۰	۱,۹۵۸	۴,۷۰۸
۸۰	۳,۱۲۴	۳,۵۰۰	۳,۸۰۰	۰,۵۴۰	۰,۲۹۱	۳,۴۰۰	۱,۶۰۰	۵,۰۰۰

۴-۱۱- تحلیل‌های استنباطی

از روش‌های آمار استنباطی برای پاسخ به فرضیه‌ها و سوالات تحقیق استفاده شده است. ابتدا آزمون نرمال بودن داده‌ها صورت گرفته است تا مشخص شود آیا می‌توان از روش‌های پارامتریک استفاده کرد یا خیر. سپس بسته به مورد از روش‌های مناسب آماری و آزمون‌های میانگین جامعه استفاده شده است.

براساس این جدول مشخص است ۸۰ پاسخ صحیح به تمامی پرسش‌های پژوهش گردآوری شده است. همچنین بیشترین میانگین به عدم استفاده از پیمانکاران مجرب با مقدار ۳/۵۰۲ تعلق دارد که از مقدار زیاد طیف لیکرت نیز بالاتر است. دامنه تغییرات از ۱ تا ۴ در نوسان است. میانه و مد نشان می‌دهد بیشتر پاسخ‌دهندگان گزینه ۳ و ۴ به معنای متوسط و زیاد را انتخاب کرده‌اند.

۴-۱۲-آزمون نرمال بودن داده‌ها

پیش از استفاده از آزمون‌های آماری پژوهش ابتدا باید آزمون نرمال بودن داده انجام شود. زیرا قبل از هرگونه آزمونی که با فرض نرمال بودن داده‌ها صورت می‌گیرد باید از نرمال بودن داده‌ها اطمینان حاصل شود. در تحلیل عاملی تأییدی و مدل‌یابی معادلات ساختاری نیازی به نرمال بودن تمامی داده‌ها نیست

بلکه باید عامل‌ها (سازه‌ها) نرمال باشند. (Kline. 2010).
براساس نتایج مندرج در جدول ۶ در تمامی موارد مقدار معناداری بزرگتر از ۰/۰۵ بدست آمده است. بنابراین دلیلی برای رد فرض وجود ندارد یعنی توزیع داده‌های سنجش هریک از ابعاد نرمال است. بنابراین می‌توان از آزمون‌های پارامتریک استفاده کرد.

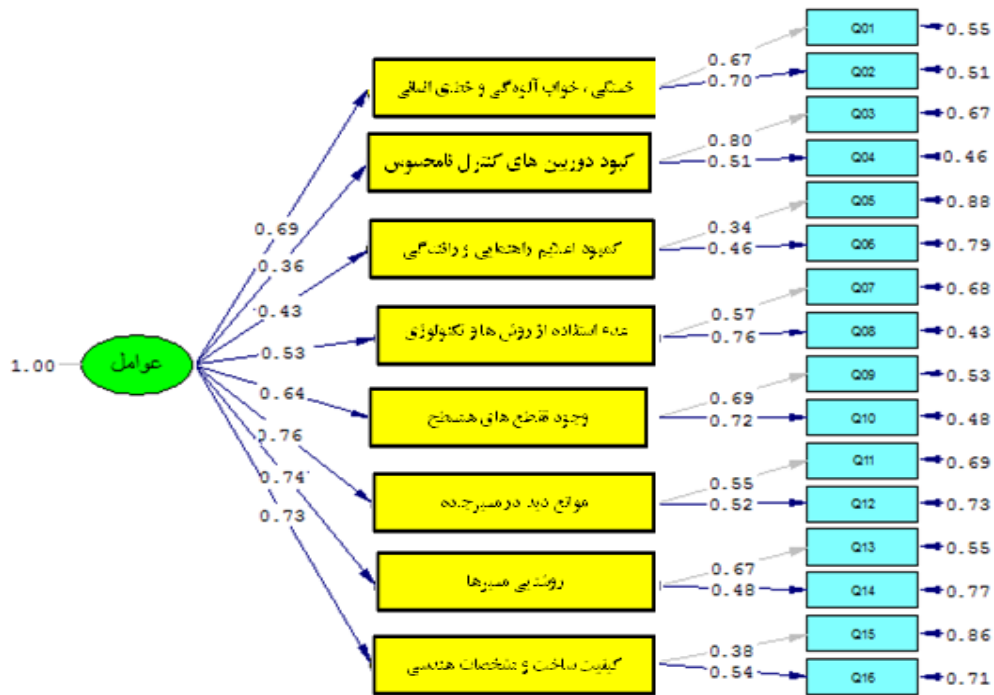
جدول ۶. آزمون نرمال بودن داده‌ها

خشکی، خواب آلودگی و خطای انسانی	خشکی، خواب آلودگی و خطای انسانی	خشکی، خواب آلودگی و خطای انسانی	خشکی، خواب آلودگی و خطای انسانی	خشکی، خواب آلودگی و خطای انسانی	خشکی، خواب آلودگی و خطای انسانی	خشکی، خواب آلودگی و خطای انسانی	خشکی، خواب آلودگی و خطای انسانی	N
۸۰	۸۰	۸۰	۸۰	۸۰	۸۰	۸۰	۸۰	
۳,۱۲۴	۳,۳۴۹	۳,۴۵۹	۳,۵۰۲	۳,۲۸۶	۳,۳۶۸	۳,۲۵۵	۳,۴۳۹	میانگین
۰,۵۴۰	۰,۴۸۴	۰,۶۹۷	۰,۷۱۶	۰,۷۴۲	۰,۷۰۵	۰,۶۵۸	۰,۶۲۸	انحراف معیار
۱,۶۸۵	۱,۱۹۱	۲,۵۹۷	۳,۸۳۷	۲,۰۵۳	۲,۵۳۴	۱,۹۵۷	۲,۰۶۴	کولموگروف-اسمیرنوف
۰,۰۹۴	۰,۱۲۳	۰,۲۷۴	۰,۳۵۱	۰,۲۱۷	۰,۰۹۸	۰,۲۴۵	۰,۰۹۷	معناداری

۴-۱۳-آزمون فرضیه‌های تحقیق

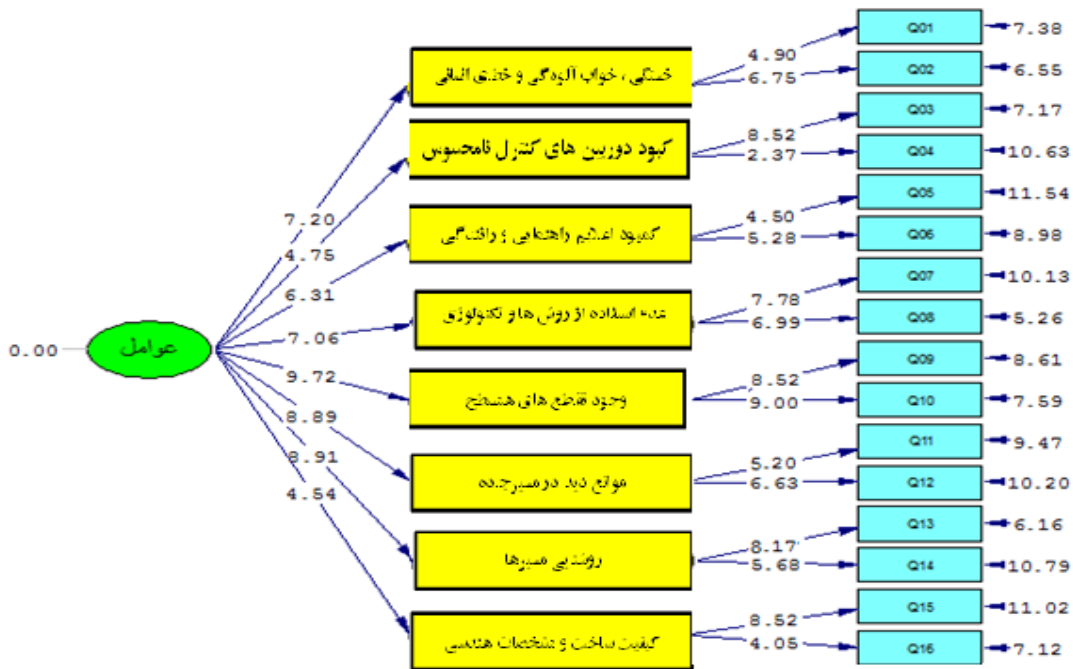
جهت بررسی روابط میان متغیرها از مدل‌یابی معادلات ساختاری استفاده شده است. نتایج حاصل از تحلیل به صورت تفکیک شده در شکل های ۴ و ۵ و جدول ۷ ارائه شده است. در

این مدل روابط میان متغیرهای پژوهش در خروجی نرم‌افزار لیزرل قابل مشاهده شده است.



Chi-Square=162.24, df=96, P-value=0.00000, RMSEA=0.036

شکل ۴. بارعاملی استاندارد آزمون فرضیه های تحقیق



Chi-Square=162.24, df=96, P-value=0.00000, RMSEA=0.036

شکل ۵. آماره t-value آزمون فرضیه های تحقیق

جدول ۷. نتیجه به تفکیک شده بارعاملی و آماره تی

آماره تی	بارعاملی	
۷,۲۰	۰,۶۹	خستگی، خواب آلودگی و خطای انسانی
۴,۷۵	۰,۳۶	کبود دوربین‌های کنترل نامحسوس
۶,۳۱	۰,۴۳	کیفیت ساخت و مشخصات هندسی و روکش آسفالت جاده‌های
۷,۰۶	۰,۵۳	عدم استفاده از روش‌ها و تکنولوژی‌های جدید نگهداری جاده‌ها
۹,۷۲	۰,۶۴	موانع دید در مسیرجاده
۸,۸۹	۰,۷۶	روشنایی مسیرها
۸,۹۱	۰,۷۴	کمبود اعلام راهنمایی و رانندگی
۴,۵۴	۰,۷۳	وجود تقاطع‌های همسطح و دوربرگردان‌ها.

۴-۱۴- نیکوئی برازش مدل

۰/۰۵ کوچکتر است، مدل از برازندگی خوبی برخوردار است. سایر شاخص‌های نیکوئی برازش نیز در بازه مورد قبول قرار گرفته‌اند.

مدل ساختاری فوق در سه مرحله مرحله اشباع شده است. شاخص‌های برازش مقادیر مطلوبی را نشان می‌دهند. مقدار χ^2/df دو بهنجار نیز ۱/۶۹ بدست آمده است که در بازه مورد قبول ۱ تا ۵ قرار دارد. بنابراین مدل ساختاری از برازش مطلوبی برخوردار است. براساس جدول ۸ همچنین از آنجا که شاخص برازش RMSEA برابر ۰/۰۳۶ بدست آمده است که از مقدار (۶)

$$\frac{\chi^2}{df} = \frac{162.24}{96} = 1.69$$

جدول ۸. شاخص‌های نیکوئی برازش مدل ساختاری فرضیه اصلی تحقیق

IFI	NNFI	NFI	AGFI	GFI	RMSEA	SRMR	شاخص برازندگی
0 - 1	>0.9	>0.9	>0.9	>0.9	<0.1	<0.05	مقادیر قابل قبول
0.96	0.93	0.96	0.92	0.96	0.036	0.037	مقادیر محاسبه شده

۴-۱۵- یافته‌های جانبی پژوهش

همچنین هر دو کران فاصله اطمینان نیز مثبت خواهد شد. نتایج مربوط به محاسبات انجام شده آزمون t تک‌نمونه در ادامه آمده است. خلاصه نتایج آزمون t تک‌نمونه براساس میانگین دیدگاه افراد در جدول ۹ ارائه شده است.

دیدگاه‌ها پیرامون وضعیت هر یک از ابعاد تحقیق با استفاده از آزمون t تک‌نمونه بررسی شده است. در این آزمون فرض صفر (H_0) مبتنی بر آن است که متغیر مورد بررسی در وضعیت مطلوبی قرار ندارد و فرض بدیل (H_1) نیز ادعای آزمون است. بنابراین بیان آماری فرضیه‌های پژوهش بصورت زیر است (Kline, 2010).

$$H_0 : \mu \leq 3$$

$$H_1 : \mu > 3$$

جدول ۹. خلاصه نتایج آزمون t تک نمونه برای متغیرهای پژوهش

متغیرهای پژوهش	میانگین	مقدار t	مقدار معناداری	فاصله اطمینان ۹۵٪	
				حد پائین	حد بالا
موانع دید در مسیرجاده	۳,۴۳۹	۵,۱۶۰	۰,۰۰۰	۰,۱۳۹	۰,۳۱۱
کبود دوربین‌های کنترل نامحسوس	۳,۲۵۵	۵,۵۸۵	۰,۰۰۰	۰,۱۶۵	۰,۳۴۵
کیفیت ساخت و مشخصات هندسی و روکش آسفالت جاده‌های	۳,۳۶۸	۷,۵۲۵	۰,۰۰۰	۰,۲۷۱	۰,۴۶۴
عدم استفاده از روش‌ها و تکنولوژی‌های جدید نگهداری جاده‌ها	۳,۲۸۶	۵,۵۶۳	۰,۰۰۰	۰,۱۸۵	۰,۳۸۷
خستگی، خواب‌آلودگی و خطای انسانی	۳,۵۰۲	۱۰,۱۲۰	۰,۰۰۰	۰,۴۰۵	۰,۶۰۰
روشنایی مسیرها	۳,۴۵۹	۹,۴۹۶	۰,۰۰۰	۰,۳۶۴	۰,۵۵۴
کبود علائم راهنمایی و رانندگی	۳,۳۴۹	۱۰,۴۱۲	۰,۰۰۰	۰,۲۸۳	۰,۴۱۵
وجود تقاطع‌های همسطح و دوربرگردان‌ها.	۳,۴۳۹	۱۱,۷۲۳	۰,۰۰۰	۰,۳۶۵	۰,۵۱۲

است. بنابراین، میانگین مشاهده شده معنادار است. مقدار آماره t نیز $7/525$ بدست آمده است که از مقدار بحرانی $1/96$ بزرگتر است. همچنین هر دو کران بالا و پائین فاصله اطمینان مقداری بزرگتر از صفر بوده (مثبت) و ادعای آزمون تأیید می‌شود. به استناد هریک از این یافته‌های آماری با اطمینان ۹۵ درصد می‌توان گفت: کیفیت ساخت و مشخصات هندسی و روکش آسفالت جاده‌های از اهمیت برخوردار است. میانگین دیدگاه پاسخ‌دهندگان در بعد عدم استفاده از روش‌ها و تکنولوژی‌های جدید نگهداری جاده‌ها $3/286$ بدست آمده است که بزرگتر از حد وسط طیف لیکرت است. مقدار معناداری نیز ۰ بدست آمده که کوچکتر از سطح خطای ۵ درصد است. بنابراین، میانگین مشاهده شده معنادار است. مقدار آماره t نیز $5/563$ بدست آمده است که از مقدار بحرانی $1/96$ بزرگتر است. همچنین هر دو کران بالا و پائین فاصله اطمینان مقداری بزرگتر از صفر بوده (مثبت) و ادعای آزمون تأیید می‌شود. به استناد هریک از این یافته‌های آماری با اطمینان ۹۵ درصد می‌توان گفت: عدم استفاده از روش‌ها و تکنولوژی‌های جدید نگهداری جاده‌ها از اهمیت برخوردار است.

میانگین دیدگاه پاسخ‌دهندگان در بعد خستگی، خواب‌آلودگی و خطای انسانی $3/502$ بدست آمده است که بزرگتر از حد وسط طیف لیکرت است. مقدار معناداری نیز ۰ بدست آمده که کوچکتر از سطح خطای ۵ درصد است بنابراین میانگین مشاهده شده معنادار است. مقدار آماره t نیز $10/12$ بدست آمده است که از مقدار بحرانی $1/96$ بزرگتر است. همچنین هر دو

میانگین دیدگاه پاسخ‌دهندگان در بعد عملکرد موانع دید در مسیرجاده $3/439$ بدست آمده است که بزرگتر از حد وسط طیف لیکرت است. مقدار معناداری نیز ۰ بدست آمده که کوچکتر از سطح خطای ۰/۰۵ است بنابراین میانگین مشاهده شده معنادار است. مقدار آماره t نیز $5/16$ بدست آمده است که از مقدار بحرانی $1/96$ بزرگتر است. همچنین هر دو کران بالا و پائین فاصله اطمینان مقداری بزرگتر از صفر بوده (مثبت) و ادعای آزمون تأیید می‌شود. به استناد هریک از این یافته‌های آماری با اطمینان ۹۵٪ می‌توان گفت: عملکرد خستگی، خواب‌آلودگی و خطای انسانی از اهمیت برخوردار است. میانگین دیدگاه پاسخ‌دهندگان در بعد کبود دوربین‌های کنترل نامحسوس $3/255$ بدست آمده است که بزرگتر از حد وسط طیف لیکرت است. مقدار معناداری نیز ۰ بدست آمده که کوچکتر از سطح خطای ۵ درصد است بنابراین میانگین مشاهده شده معنادار است. مقدار آماره t نیز $5/585$ بدست آمده است که از مقدار بحرانی $1/96$ بزرگتر است. همچنین هر دو کران بالا و پائین فاصله اطمینان مقداری بزرگتر از صفر بوده (مثبت) و ادعای آزمون تأیید می‌شود. به استناد هریک از این یافته‌های آماری با اطمینان ۹۵ درصد می‌توان گفت: کبود دوربین‌های کنترل نامحسوس از اهمیت برخوردار است.

میانگین دیدگاه پاسخ‌دهندگان در بعد کیفیت ساخت و مشخصات هندسی و روکش آسفالت جاده‌های $3/368$ بدست آمده است که بزرگتر از حد وسط طیف لیکرت است. مقدار معناداری نیز ۰ بدست آمده که کوچکتر از سطح خطای ۵ درصد

به استناد هریک از این یافته‌های آماری با اطمینان ۹۵ درصد می‌توان گفت: کمبود اعلام راهنمایی و رانندگی از اهمیت برخوردار است. میانگین دیدگاه پاسخ‌دهندگان در بعد وجود تقاطع‌های همسطح و دوربرگردان‌ها، ۳/۱۲۴ بدست آمده است که بزرگتر از حد وسط طیف لیکرت است.

مقدار معناداری نیز ۰ بدست آمده که کوچکتر از سطح خطای ۵ درصد است. بنابراین، میانگین مشاهده شده معنادار است. مقدار آماره t نیز ۱۱/۷۲۳ بدست آمده است که از مقدار بحرانی ۱/۹۶ بزرگتر است. همچنین هر دو کران بالا و پائین فاصله اطمینان مقداری بزرگتر از صفر بوده (مثبت) و ادعای آزمون تأیید می‌شود. به استناد هریک از این یافته‌های آماری با اطمینان ۹۵ درصد می‌توان گفت: وجود تقاطع‌های همسطح و دوربرگردان‌ها، از اهمیت برخوردار است.

۴-۱۶-رتبه‌بندی وضعیت متغیرهای تحقیق

برای رتبه‌بندی وضعیت متغیرهای پژوهش از آزمون فریدمن استفاده می‌شود. این آزمون معادل روش پارامتریک آنالیز واریانس دو عاملی است که در آن k تیمار به صورت تصادفی به n بلوک تخصیص داده شده‌اند. نتایج آزمون فریدمن برای تعیین اولویت معیارها در جدول ۱۰ آمده است.

کران بالا و پائین فاصله اطمینان مقداری بزرگتر از صفر بوده (مثبت) و ادعای آزمون تأیید می‌شود. به استناد هریک از این یافته‌های آماری با اطمینان ۹۵ درصد می‌توان گفت: موانع دید در مسیرجاده از اهمیت برخوردار است.

میانگین دیدگاه پاسخ‌دهندگان در بعد روشنایی مسیرها ۳/۴۵۹ بدست آمده است که بزرگتر از حد وسط طیف لیکرت است. مقدار معناداری نیز ۰ بدست آمده که کوچکتر از سطح خطای ۵ درصد است بنابراین میانگین مشاهده شده معنادار است. مقدار آماره t نیز ۹/۴۹۶ بدست آمده است که از مقدار بحرانی ۱/۹۶ بزرگتر است. همچنین هر دو کران بالا و پائین فاصله اطمینان مقداری بزرگتر از صفر بوده (مثبت) و ادعای آزمون تأیید می‌شود. به استناد هریک از این یافته‌های آماری با اطمینان ۹۵ درصد می‌توان گفت: روشنایی مسیرها از اهمیت برخوردار است. میانگین دیدگاه پاسخ‌دهندگان در بعد کمبود اعلام راهنمایی و رانندگی ۳/۳۴۹ بدست آمده است که بزرگتر از حد وسط طیف لیکرت است. مقدار معناداری نیز ۰ بدست آمده که کوچکتر از سطح خطای ۵ درصد است. بنابراین، میانگین مشاهده شده معنادار است. مقدار آماره t نیز ۱۰/۴۱۲ بدست آمده است که از مقدار بحرانی ۱/۹۶ بزرگتر است. همچنین هر دو کران بالا و پائین فاصله اطمینان مقداری بزرگتر از صفر بوده (مثبت) و ادعای آزمون تأیید می‌شود.

جدول ۱۰. رتبه‌بندی متغیرهای مورد مطالعه

رتبه اهمیت	رتبه فریدمن	میانگین	شاخص‌ها
۴	۵,۰۶۷	۳,۴۳۹	موانع دید در مسیرجاده
۷	۴,۴۳۳	۳,۲۵۵	کبود دوربین‌های کنترل نامحسوس
۳	۵,۱۲۵	۳,۳۶۸	کیفیت ساخت و مشخصات هندسی و روکش آسفالت جاده‌های
۵	۴,۵۳۶	۳,۲۸۶	عدم استفاده از روش‌ها و تکنولوژی‌های جدید نگهداری جاده‌ها
۱	۵,۹۵۹	۳,۵۰۲	خستگی، خواب آلودگی و خطای انسانی
۲	۵,۵۵۳	۳,۴۵۹	روشنایی مسیرها
۶	۴,۴۵۹	۳,۳۴۹	کمبود اعلام راهنمایی و رانندگی
۸	۴,۰۹۴	۳,۱۲۴	وجود تقاطع‌های همسطح و دوربرگردان‌ها.

۵- نتیجه گیری

اداره راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، پلیس راهور، مرکزی فوریت‌های پزشکی و رانندگان خودروهای سنگین و سبک هشت پارامتر مورد بررسی قرار گرفت.

-در روش ساختارمعدلاتی روشنایی مسیر در رتبه دوم با میانگین ۳/۴۵۹ درصد وزن را به خود اختصاص داده است.

-در روش ساختارمعدلاتی کیفیت ساخت و مشخصات هندسی و روکش آسفالت جاده‌های در رتبه سوم با میانگین ۳/۳۶۸ درصد وزنی رو بدست آورده است.

-در روش ساختارمعدلاتی موانع دید در مسیر در رتبه چهارم با میانگین ۳/۴۳۹ درصد وزنی رو بدست آورده است.

-در روش ساختارمعدلاتی عدم استفاده از روش‌ها و تکنولوژی‌های جدید نگهداری جاده‌ها در رتبه بامیانگین ۳/۲۷۶ درصد وزنی رو بدست آورده است.

-در روش ساختارمعدلاتی کمبود اعلام راهنمایی و رانندگی در رتبه ششم بامیانگین ۳/۳۴۹ درصد وزنی رو بدست آورده است.

-در روش ساختارمعدلاتی کمبود دوربین‌های کنترل نامحسوس در رتبه هفتم بامیانگین ۳/۲۵۵ درصد وزنی رو بدست آورده است.

-در روش ساختارمعدلاتی وجود تقاطع‌های همسطح و دوربرگردان‌ها در رتبه هشتم با ۳/۱۲۴ درصد وزنی رو بدست آورده است.

در این تحقیق به بررسی و ارزیابی عوامل تاثیرگذار تصادفات جاده‌ای راه‌های با روش معادلات ساختاری SEM پرداخته شد. ابتدا با کمک پرسشنامه پخش شده بین مهندسين و کارشناسان -خستگی، خواب آلودگی و خطای انسانی

-کمبود دوربین‌های کنترل نامحسوس

-کیفیت ساخت و مشخصات هندسی و روکش آسفالت جاده‌های

-عدم استفاده از روش‌ها و تکنولوژی‌های جدید نگهداری جاده‌ها

-موانع دید در مسیر جاده

-روشنایی مسیرها

-کمبود اعلام راهنمایی و رانندگی

-وجود تقاطع‌های همسطح و دوربرگردان‌ها

با توجه به تحلیل با روش سلسله مراتبی AHP با نرم افزار SPSS و همچنین بررسی همین پارامترها با روش معادلات ساختاری به کمک نرم افزار لیزرل تفاوت‌های زیادی بدست آمده است.

از آنجایی که در روش سلسله مراتبی پارامترها مستقل می‌باشد، اما در روش معادلات ساختاری پارامترها وابسته است. نتایج حاصل تفاوت‌های نشان می‌دهد.

-در روش ساختارمعدلاتی جاده خستگی، خواب آلودگی و خطای انسانی با میانگین ۳/۵۰۲ بیشترین درصد وزنی را به خود اختصاص داده است.

۶- مراجع

-نوری امیری، محمد. قربانی، مهرا (۱۳۸۴). راهنمایی ایمنی راه، (مجموعه جهانی - پیارک)، وزارت راه و شهرسازی.

-کاشانی، سعید، (۱۳۹۰). مقاله طراحی مدل منطقی شناسایی نقاط حادثه‌خیز و تحلیل تصادف جاده‌ای در ایران، نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای.

- کتابی، سعیده و حق شناس، آرش (۱۳۸۷). انتخاب چند معیاره تأمین کنندگان با استفاده از AHP فازی. نشریه مدیریت صنعتی، شماره ۱۲، ۹۶-۷۳.

-یزدانی، مجتبی (۱۳۸۱). الویت‌بندی پروژه‌های ایمنی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شیراز. سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، اداره کل نگهداری راه و ابنیه.

-افندی‌زاده، شهریار، کلاتری، نوید، (۱۳۸۷). الویت‌بندی رفع نقاط حادثه‌خیز در شبکه راه‌ها، چهارمین کنگره ملی مهندسی عمران، دانشگاه تهران.

-آتشکار مقدم و همکاران، (۱۳۹۴). در تحقیق خود به تحلیل، الویت‌بندی و اصلاح نقاط حادثه‌خیز ترافیکی مطالعه موردی تقاطع خیابان‌های شهید باهنر کامرانیه، کنفرانس بین‌المللی انسان، معماری، عمران، شهر تهران.

-بهبهانی، حمید و شعبانی، شاهین (۱۳۸۳). ارزیابی روش‌های شناسایی مکان‌های حادثه‌خیز در شبکه راه‌های. مجله جاده. ۸۷-۸۸

- Kline, R. B. (2010). Principles and practice of structural equation modeling (3rd ed.). New York: Guilford Press.
- Montella A. (2010). A comparative analysis of hotspot identification methods. *Accident Analysis and Prevention*, 42(2), 571-581.
- Cimren E, Catay E, Budak E. (2009). Development of a machine tool selection system using AHP. *The International Journal of Advanced Manufacturing Technology*. Vol. 35(3-4), 363-376.
- Khorshidoost AM, Adeli Z. (2007). Application of Analytical Hierarchy Process (AHP) to Identify Suitable Landfill Selection (Case Study: Bonab City). *Journal of Environmental Studies*. 35(50), 27-32.
- Miaou, Terry J., And Mishe Akira (1993). A statistical evaluation of the effects of highway geometric design on truck accident involvement. *TRB*, Washington DC.
- سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور (۱۴۰۱).
- حافظنیا، محمدرضا (۱۳۸۲). مقدمه‌ای بر روش تحقیق در علوم انسانی. انتشارات سمت، تهران، چاپ هشتم.
- هومن، حیدرعلی (۱۳۸۵). تحلیل داده‌های چندمتغیری در پژوهش رفتاری. تهران: نشر بیک فرهنگ، چاپ دوم.
- مؤمنی منصور. (۱۳۸۷) تحلیل‌های آماری با استفاده از SPSS. تهران: انتشارات کتاب نو.
- زایرزاده، علی (۱۳۸۴). روش گام به گام ایمنی سازی و انجام تحقیقات در مورد نقاط حادثه خیز و مطالعه موردی چند حادثه خیز استان خراسان.
- (1998). Canadian research test driver response to horizontal curve, *Road Management and engineering Journal*.

Evaluation and Ranking of Influential Factors in Road Accidents on the Roads of Central Baroosh Province

Structure of Eequations (SEM)

Seyed Hamid Hashemi, Ph.D., Student in Civil Engineering and Construction Management, Department of Civil Engineering, Qeshm Branch, Islamic Azad University, Qeshm, Iran.

Dariush Amani Tehrani, M.Sc., Grad., Department of Public Administration, Higher Institute of Education and Research of Public Administration, Qom, Iran.

Fereidoon Moghadas Nejad, Professor, Transportation Engineering Group, Department of Civil and Environment Engineering, Amirkabir University of Technology, Tehran, Iran.

Seyed Fathollah Sajedi, Professor, Department of Civil Engineering, Ahvaz Branch, Islamic Azad University, Ahvaz, Iran.

E-mail: hamed3109@gmail.com

Received: September 2003 Accepted: January 2024

ABSTRACT

Considering that the road factor plays an effective role in the occurrence of road accidents in addition to the two factors of human and vehicle, therefore, the optimal and appropriate safety of the roads by modifying the geometric design of the road, organizing the texture of the road surface (road paving), and Installation of various signs and road safety equipment will be important in reducing road accidents. Studies conducted on the role of road accidents as the most important factor in reducing traffic safety in our country show that 75% of accidents occur in 20% of all special roads, which are considered as bad accident roads for various reasons. The processes In other words, about 36,000 kilometers out of the total 180,000 kilometers of roads in the country are accident-prone roads. The influence of the road accidents on the roads of the central province of Baroosh, the structure of equations has been studied by preparing a questionnaire and the method called multi-criteria decision-making to the number of 80 people involved in the roads of the central province. The results show that fatigue, sleepiness and human error with Friedman's rank of 5/959 have the first priority, which shows that considering that most of the routes in this province are completely separate, most of the accidents are caused by It is due to fatigue, sleepiness and human error on the roads of Central Province. The road lighting index is 5/553 and ranks second in importance. The construction quality index and geometric specifications and asphalt coating of the roads with a score of 5/125 are in the third place of importance.

Keywords: Ranking, Safety, Accidental Points, MCDM Decision Making, Structural Equations, Markazi Province