ارتباط شناختی رنگ وسایل نقلیه با نوع تصادفات منجر به فوت و جراح رانندگان

سمه مرادی بن توت۵، غلامحسین حلوانی۴، ناصر صدرا برگوی۶، سارا جام برسنگ۴، حسین فلاح۶، بدیساات انتظامیه، بابک صمصامی۷

چکیده

مقدمه: سالانه در دنیا افراد زیادی در اثر سوانح جاده‌ای جان خود را از دست می‌دهند، و یا بیماری‌های بروز می‌کنند که به علت ناقلیه از دستگاه تصادفی سایر بخش‌های بدن است. این بروز عادات ناشی از ناقلیه وسایل نقلیه از ایام بهاری است که بر علیکد شناختی و سلامتی رانندگان تأثیر می‌دهد. لذا بنابراین در این مقاله تلاش می‌شود تا اثر رنگ وسایل نقلیه با نوع تصادفات منجر به فوت و جراح رانندگان مورد بررسی قرار گیرد.

روش بررسی: این مطالعه توصیفی و به روش مقطعی بر روی ۲۰۰ مورد از تصادفات انتخاب شده به روش تصادفات سایه در کرمان انجام شد. اطلاعات شامل نام و تاریخ و محل تصادف، محل علت، سمت و جنسیت راننده، تفاوت میان رنگ وسایل نقلیه (تیره و رژن) و سایر متنفس‌ها با نوع تصادفات منجر به فوت و جراح رانندگان مشاهده شد.

نتایج: نتایج مطالعه نشان داد که حادثه در روز (ساعت در روز) بین شرکت‌های ایام بهاری و تابستانی رفران دانشی را داشته و تفاوت معنی‌دار میان رنگ وسایل نقلیه (تیره و رژن) و سایر متنفس‌ها با نوع تصادفات منجر به فوت و جراح رانندگان مشاهده شد.

نتیجه‌گیری: با توجه به نتایج این بررسی فناوری معنی‌داری میان تینگ رنگ وسایل نقلیه (تیره و رژن) با نوع تصادفات منجر به فوت و جراح رانندگان مشاهده نشده. به نظر می‌رسد یکی از دلایل این تفاوت روش‌های تجزیه و تحلیل آماری می‌باشد. برای بررسی ارتباط نوع تصادفات و رنگ وسایل نقلیه نیاز به مطالعات بستری می‌باشد.

واژه‌های کلیدی: تصادفات، رانندگان، ارگونومی، شناختی و نقلیه

1 دانشجوی کارشناسی ارشد ارگونومی، دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی شهید صدوقی برد، یزد، ایران
2 استادیار بهداشت مرگ‌ها، دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی شهید صدوقی برد، یزد، ایران
3 استاد هیات علمی دانشگاه جامع علوم کشاورزی و جانورانی، کاربردی برد، یزد، ایران
4 دانشجوی کارشناسی ارشد ارگونومی، دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی شهید صدوقی برد، یزد، ایران
5 دانشجوی کارشناسی ارشد ارگونومی، دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی شهید صدوقی برد، یزد، ایران
6 کارشناسی ارشد فیزیک هسته‌ای دانشگاه علوم پزشکی، ایران
somimoradi66@gmail.com
* تبریخ دریافت: ۱۳۹۸/۶/۲۴، تبریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۱۱/۶

 DOI: 10.18502/tkj.v12i1.3658

Downloaded from tki.ssu.ac.ir at 19:08 IPDT on Saturday April 24th 2021
کمیابی از اهداف مهم کشورها مختلف کاهش آمار حوادث تلفات است. حوادث ترافیکی هم قسمت قابل توجهی از این آمار را شامل می‌شود. بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی (WHO) سالانه به یک میلیون و دویست و نجاح هزار نفر باعث حوادث ترافیکی جاده‌ای خون داده‌اند و بنابراین حوادث مهترین علت مرگ در افراد ۲۵-۵۰ ساله به شمار می‌آید که همیشه از این قربانیان را دوچرخه‌سواران، راکیابان موتورسیکلت‌ها و عرب‌پایه تبدیل می‌سازند.

در سال ۱۳۹۲ حوادث جاده‌ای WHO نهایی علت مرگ و مریض و دیگر عارضه‌های مرگ و میر در ایران می‌باشد. در اساس امار سازمان پزشکی اتفاقات در رابطه با حوادث رانندگی در توروز ۱۳۹۴، تعداد کل کشته‌ها ۸۴۶ نفر داشته شده که این تعداد ۶۷۳ نفر مربوط به حوادث درون‌شهری و ۲۱ نفر در موقعیت نامعلوم گزارش شده است. در طبق این گزارش ۵۴ نفر کشته و ۴۷ نفر بی‌مهرگی، آمار باعث حوادث در حوادث برون‌شهری را به خود اختصاص داده است. استان کرمان دومین استان را در حادثات فوتیه به‌خود اختصاص داده است که این رتبه نه در نوروز ۱۳۹۳ هم تکرار شده است.

استان کرمان در جنوب شرقی ایران قرار گرفته است و پهناورترین استان کشور محسوب می‌شود که مهم‌ترین استان گزارش‌آمیز از جمعیت و دارای ۲۳ شهروستان هست و به لحاظ حجم و نقل در اهمیت عالی‌تری را داشته است. بروز حوادث از این نظر مهم‌ترین استان است. استان کرمان از جهت مسیر ۱۳۰۰ کیلومتری جاده‌های تاریخی‌ترین توران… بند‌اعباس هستند که ۲۲۰ کیلومتری از این مسافت در جزییات استحکامی استان کرمان یکی است و تمام این مسافت به دو جزء زبان از آن اتوبان است که آگاهی اصلی انتقال کالا به کشورهای خاور ایران و همچنین اروپا و خلیج فارس است.

روش بررسی

این مطالعه از نوع مقیاسی در دو گروه حوادث منجر به فوت و جرح رانندگانی و در بور، تصادفات ۳ ساله (۱۳۹۱-۱۳۹۴) در استان کرمان انجام شد. در این مطالعه داده‌ها از پایگاه داده پلیس استان کرمان استخراج شدند. آمار گردآوری داده‌های ما به علت حصری‌نوسان این نوع از اطلاعات و امانت‌های منطقه‌ای نظامی و عدم اجازه خروج و کم‌پردازی از پایگاه داده، یک فاصله بود. جمع‌آوری داده‌ها در محدود پلیس استان کرمان با استفاده از فاصله طولی شده منطقه، بر اساس پایگاه داده پلیس استان کرمان انجام شد. برای سهولت ورود اطلاعات این فاصله به نرم افزار SPSS پس از یکسروی کدها با تعریف مشخص استفاده شد که این کدها منطقه و یکسروی پایگاه داده پلیس را برمی‌گذارد. فاصله مشتمل بر اطلاعات مربوط به متغیرهای مورد مطالعه از قبیل: زمان در آن مورد ۲۴ ساعت شناسایی زمان از ناحیه و انتساب فاکتور تغییرات فضایی و روش‌نامه هوا به سه گروه
تمامی اطلاعات اخلاقی لازم به دست آمده که تمامی مطالعات حاصله دیدگان به‌صورت محرمانه جمع‌آوری گردید. کد اخلاق این مطالعه وس. IR.SSU.SPH.REC.1397.021

نتایج
بر اساس نتایج جدول شماره ۱ مشخص گردید که کل رانتگان مورد مطالعه می‌توانند سه نوع مطالعه mó (آمار کشتار) که شامل ۱۵۰ رانتگان مورد نموده‌بودند و ۱۵۰ رانتگان مورد نموده‌بودند. شده بودند. از مجموع ۳/۷۹ فرد رانتگان مورد مطالعه ۱۲ سال و حداکثر سین رانتگان مورد مطالعه ۲۸ سال بود و میانگین کل سین رانتگان ۳/۷۲ بود.

جدول ۱. جدول توصیفی اطلاعات دموگرافیک رانتگان حوادث منجر به جرح و فوت

<table>
<thead>
<tr>
<th>منجر به فوت</th>
<th>منجر به جرح</th>
<th>کل</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>فراوانی</td>
<td>درصد</td>
<td>فراوانی</td>
</tr>
<tr>
<td>۶۷</td>
<td>۴۶</td>
<td>۹۶</td>
</tr>
<tr>
<td>۴۷</td>
<td>۵۷</td>
<td>۱۱</td>
</tr>
<tr>
<td>۶۱</td>
<td>۵۰</td>
<td>۵۰</td>
</tr>
<tr>
<td>۳۰</td>
<td>۷/۳</td>
<td>۸</td>
</tr>
</tbody>
</table>

میانگین کل سن حادثه‌سن ۲۸/۶۸ سال

بر اساس نتایج جدول ۲ مشخص گردید که نشان دهنده در دو گروه مردان و زنان مشاهده نشد.

(P-value=۰/۷۹)

بر اساس نتایج مطالعه، بیشترین فراوانی حوادث مربوط به حوادث دور به سه‌سال (۱/۸۷ درصد) است. همچنین بیشترین فراوانی حوادث در دو گروه حوادث منجر به فوت (۳/۷۹ درصد) و حرج (۳/۷۹ درصد) مربوط به گروه مردان هست. نتایج حاصل از آزمون کایدو به حوادث دور شهری است. نتایج حاصل از آزمون کایدو

تفسیر بندی کردن که شمای رو به تابستان از ۶ صبح تا ۱۸ و تابستان از ۸ صبح تا ۱۸ هوا روش است. به‌طور کلی تابستان بیشتر مسایل ۲۰ تا ۲۴ و پاییز و تابستان بیشتر مسایل ۱۸ تا ۲۴ هوا تاریک است) و به‌طور کلی بان و خواب‌گذاری که ۲۴ تا

ملاحظات اخلاقی

(۷۵/۲۱)

(۰/۷۸)

(۰/۷۸)

(۰/۷۸)

(۰/۷۸)

(۰/۷۸)

(۰/۷۸)
حاشیه از آزمون کایدو نشان داد که علت حادثه‌ها از نظر پیلیس‌های فرد در دو گروه حوادث منجر به فوت و جراح تفاوت معنی‌داری در حوادث درون‌شهری و برون‌شهری وجود ندارد (P-value=0.191) (79). 

طبق نتایج این مطالعه، در بیش از نیمی از تصادفات (68/7 درصد) از نظر پلیس‌را، رانندگان علت اصلی و مقصر در حادثه‌ها باشند. در این مطالعه علت حادثه‌ای از دیدگاه نظام پلیس‌ها بر دو نوع تعریف‌بندی کردیم: 1- حوادثی که در آن رانندگان حادثه‌بیان نشان‌داده بوده (44 درصد) و در دو گروه حوادث منجر به فوت مربوط به جراح (31 درصد) و در دو گروه حوادث منجر به جراح (31 درصد) بوده است. نتایج حاشیه از آزمون کایدو نشان داد که ساعت حادثه در دو گروه حوادث منجر به فوت و جراح تفاوت معنی‌داری را نشان نمی‌دهد (P-value=0.95). 

جدول ۲: فراوانی حوادث بر حسب محل حادثه، جنسیت، علت حادثه، ساعت حادثه و مقایسه آن در دو گروه حوادث منجر به فوت و جراح

<table>
<thead>
<tr>
<th>محل حادثه</th>
<th>علت حادثه</th>
<th>جنسیت</th>
<th>ساعت حادثه</th>
<th>متغیر</th>
<th>تصادف</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>فوت</td>
<td>بسیارتر</td>
<td>بسیارتر</td>
<td>بسیارتر</td>
<td>بسیارتر</td>
<td>بسیارتر</td>
</tr>
<tr>
<td>منجر به</td>
<td>بسیارتر</td>
<td>بسیارتر</td>
<td>بسیارتر</td>
<td>بسیارتر</td>
<td>بسیارتر</td>
</tr>
<tr>
<td>جراح</td>
<td>بسیارتر</td>
<td>بسیارتر</td>
<td>بسیارتر</td>
<td>بسیارتر</td>
<td>بسیارتر</td>
</tr>
</tbody>
</table>

بر اساس نتایج جدول شماره ۳ مشخص گردید که در هر دو گروه حوادث منجر به فوت و جراح، بالاترین فراوانی تصادفات به ترتیب مربوط به وسایل نقلیه با رنگ سبزکی (35 درصد) و سفید (28/7 درصد) هست. همچنین مشخص گردید که بهترین فراوانی حادثه در گروه حوادث منجر به فوت مربوط به وسایل نقلیه مشکی رنگ (39/7 درصد) و سفید رنگ (32 درصد) است.
جدول ۲: فراوانی حوادث برحسب رنگ و سایل تلقیه و مقایسه آن در دو گروه حادثه منجر به فوت و جرح

<table>
<thead>
<tr>
<th>نوع حادثه</th>
<th>مرگ و سایل تلقیه</th>
<th>فراوانی</th>
<th>درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>کل</td>
<td>سفید</td>
<td>44</td>
<td>۲۸/۷</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>مشکی</td>
<td>۵۹</td>
<td>۳۶/۳</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>نقره‌ای</td>
<td>۴۴</td>
<td>۲۷/۷</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>نوک‌میادی</td>
<td>۴۳</td>
<td>۲۵/۸</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>آبی</td>
<td>۴۴</td>
<td>۲۷/۷</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>قرمز</td>
<td>۸۸</td>
<td>۵۳/۲</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>سبز</td>
<td>۷۲</td>
<td>۴۴/۳</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>بی‌رنگ</td>
<td>۷۴</td>
<td>۴۶/۷</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>سایر*</td>
<td>۳۵۰</td>
<td>۲۲۳/۵</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*سایر شامل رنگ‌های نیش، فهلوی، رزشکی

بر اساس نتایج جدول ۲ مشخص گردید که از میان وسایل تلقیه در گروه حادثه سایر وسایل تلقیه در گروه حادثه، موثر‌ترین بیش‌ترین فراوانی بین این دو گروه حادثه منجر به فوت و جرح (۴۴ درصد) و جرح (۳/۵۹ درصد) بیش‌ترین فراوانی را به خود اختصاص داده است.

جدول ۳: فراوانی حادثه دوم در گروه حادثه منجر به فوت و جرح

<table>
<thead>
<tr>
<th>نوع حادثه</th>
<th>مرگ و سایل تلقیه</th>
<th>فراوانی</th>
<th>درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>کل</td>
<td>روزن</td>
<td>۴۴</td>
<td>۲۸/۷</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>بی‌رنگ</td>
<td>۷۲</td>
<td>۴۴/۳</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>آبی</td>
<td>۷۴</td>
<td>۴۶/۷</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>قرمز</td>
<td>۸۸</td>
<td>۵۳/۲</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>سبز</td>
<td>۷۲</td>
<td>۴۴/۳</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>بی‌رنگ</td>
<td>۷۴</td>
<td>۴۶/۷</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>سایر*</td>
<td>۳۵۰</td>
<td>۲۲۳/۵</td>
</tr>
</tbody>
</table>

P-value=۰/۲۹۴

همچنین در این مطالعه برای مشاهده رابطه و سیل تلقیه نقلیه با نتیجه تصادفات منجر به فوت و جرح، وسایل تلقیه به دو دسته و سایل تلقیه با رنگ روشن (سفید) و نقره‌ای، زرد، بی‌رنگ و بی‌رنگ (مشکی، قرمز، سیاه، آبی، نوک‌میادی و سایر رنگ‌ها به جز چهار رنگ دسته‌ی روشن) تقسیم‌بندی شدند. بر طبق نتایج جدول ۲ بیشترین فراوانی تصادفات مربوط به وسایل تلقیه بی‌رنگ تیره‌ای (۵۵ درصد) است. مشتری‌ها بیش‌ترین فراوانی تصادفات منجر به فوت و جرح برای مشتری‌هایی که در گروه حادثه بی‌رنگ و سایل تلقیه در حادثه، موثر‌ترین بیش‌ترین فراوانی را به خود اختصاص داده است. همچنین...
بحث

جدول 5 فراوانی نام و سیله تقلیه بر حسب دو گروه حوادث منجر به فوت و جرح

<table>
<thead>
<tr>
<th>نام و سیله تقلیه</th>
<th>منجر به فوت</th>
<th>منجر به جرح</th>
<th>کل</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>کامل</td>
<td>68</td>
<td>12</td>
<td>80</td>
</tr>
<tr>
<td>کامیًوت</td>
<td>27</td>
<td>0</td>
<td>27</td>
</tr>
<tr>
<td>کامیًن</td>
<td>10</td>
<td>1</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>پارض</td>
<td>9</td>
<td>1</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>پراید</td>
<td>7</td>
<td>2</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>پزشک</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>واتن لیسان</td>
<td>4</td>
<td>6</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>دوچرخه</td>
<td>3</td>
<td>7</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>موتور</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>خودروهای نظامی انتظامی</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>شرای خودروها</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>کمیون</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>کامیًن</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>ساکن</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

مردان تشکیل می‌دهد (12). نتایج مطالعهی و Lucas همکارانش این‌طور نشان داد که در شرایط ناباید و نامناسب مثل رانندگی در شب، حالت مستی، زمان خستگی و در مسیرهای ناشتا رانندگان منجر به رانندگان زن امین رانندگان می‌کند. این نتایج با نتایج مطالعهی ما همخوانی نداشت که می‌تواند به دلیل پیشرفت بودن تعداد رانندگان مرد نسبت به رانندگان زن باشد. نتایج مطالعهی غلامی و همکارانش نیز با نتایج مطالعهی ما همخوانی داشت و نشان داد که میزان تصادفات در مردان (97 درصد) بیشتر از زنان (12درصد) بوده است (14).

نتایج حاصل از آزمون کانوی، نشان داد که در دو گروه حوادث منجر به جرح و فوت تفاوت عمیقی داری در در گروه مردان و زنان مشاهده شد (75/89). بر اساس نتایج این مطالعه مشخص شد که پیشرفتی در گروهی حادثه منجر به فوت و جرح مربوط به حوادث برون‌شهری (7/81 درصد) است. همچنین مشخص گردید که پیشرفتی فراوانی حوادث در حوادث مربوط به گروه مردان هست که با نتایج مطالعهی ما همخوانی داشته و این گونه نشان داد که 73 درصد از حادثه دیدگان مرد گروهی است که اساس مطالعه‌ی عرفان پور و همکارانش در خراسان رضوی مشخص گردید که بیش از 46 درصد حوادث منجر به فوت مربوط به گروه مردان هست که با نتایج مطالعه‌ی ما همخوانی داشته و همکارانش با نتایج مطالعه‌ی ما همخوانی داشته و این گونه
سمیه مرادی بن توت و همکاران

به تثبیت یافته‌هایی که در هر دو گروه حواشی منجر به فوت (19/3 درصد) و جرح (84 درصد) مربوط به حواشی برون‌شهرو یاست، این نتایج می‌تواند به دلیل اثرات مختلفی روند‌های این سندرم، مناسب نباشد. این نتایج می‌تواند نشان‌دهنده نقش ایمنی‌ها و نوع، بافت‌های پاتولوژیک، واکنش‌های آنتی‌بوتن، واکنش‌های ایمنی‌ها و نوع، بافت‌های پاتولوژیک و واکنش‌های آنتی‌بوتن باشد. با این حال، نتایج ایمنی‌ها و نوع، بافت‌های پاتولوژیک و واکنش‌های آنتی‌بوتن می‌تواند نشان‌دهنده نقش ایمنی‌ها و نوع، بافت‌های پاتولوژیک و واکنش‌های آنتی‌بوتن باشد. با این حال، نتایج ایمنی‌ها و نوع، بافت‌های پاتولوژیک و واکنش‌های آنتی‌بوتن می‌تواند نشان‌دهنده نقش ایمنی‌ها و نوع، بافت‌های پاتولوژیک و واکنش‌های آنتی‌بوتن باشد. با این حال، نتایج ایمنی‌ها و نوع، بافت‌های پاتولوژیک و واکنش‌های آنتی‌بوتن می‌تواند نشان‌دهنده نقش ایمنی‌ها و نوع، بافت‌های پاتولوژیک و واکنش‌های آنتی‌بوتن باشد.
پراکندگی و تنافس اطلاعات بین پلیس‌های اداره راهنمایی و ارتباط‌های رفتاری دیگر ارگان‌های مربوط به وجود مشکلاتی اعم از عدم ضروری اساس و با مسئول آمار و اطلاعات به دلیل متناسبی با گسترش‌های انتخاب‌های طرح‌های نوروزی و نامناسبی پلیس که ایمی برپمارس برای رسالت پلیس‌های ارگان‌های مربوطه.

نتبع‌گری

هدف اصلی این مطالعه، تعیین ارتباط شخصیت‌های وسایل نقیه با نوع تصادفات منجر به فوت و رانندگان بود. بر اساس نتایج به دست آمده از این مطالعه، اختلاف معنی‌داری در نتیجه مطالعات بین این دو گروه وسایل نقیه (پرداز و روش) مشاهده شد که این مطالعه به نظر می‌رسد یکی از دلایل آن ناقص در روش‌ها تجزیه و تحلیل آماری باشد. امید است که با انجام مطالعات مشابه با حجم نمونه بیشتر و با کمک نتایج این مطالعه، به ترتیب ارزندتری در ارتباط میان رنگ وسایل نقیه با نتایج تصادفات دست یابیم.

سیاست‌گزاري

به رسم ادب بر خود لازم می‌دانیم که از پرسنل محتور پلیس‌های راه و اداره راهنمایی و واحداً دانشگاه علوم پزشکی شهید بی‌بید تهران و فردایی درمانی. لازم به ذکر است که این مقاله حاصل بخشی از پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشکده بهداشت دانشگاه علوم پزشکی شهید بی‌بید در سال 1398 می‌باشد.

-history:

References


Cognitive relationship between vehicle color and the type of accidents leading to death and injury in driver

Moradi Bontoot S1*, Halvani Gh2, Abarghouei N3, Jambarsang S4, Fallah H5, Anoosheh V6, Samsami B7

1 MSc student of Ergonomics, School of Public Health, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences, Yazd, Iran
2 Assistant Professor, Department of Occupational Health Engineering, School of Public Health, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences, Yazd, Iran
3 Assistant Professor, at the University of Applied Science and Technology, Yazd, Iran
4 PhD Student of Biostatistics, Department of Biostatistics and Epidemiology, School of Public Health, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences, Yazd, Iran
5 PhD student of ergonomics, Department of Occupational Health Engineering, Faculty of Health, Tabriz University of Medical Sciences, Tabriz, Iran
6 MSc student of Ergonomics, School of Public Health, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences, Yazd, Iran
7 Master of Nuclear Physics, Urmia University, Urmia, Iran

Abstract

Introduction: Annually, many people die or suffer from irreparable injuries in road accidents worldwide. One of the causes of accidents is drivers' cognitive factors and the vehicle color is one of the factors that affect the cognitive performance of the drivers. Therefore, this study aimed to investigate the relationship between vehicle color and type of accidents leading to death and injury.

Materials and Methods: This descriptive cross-sectional study was performed on 300 randomly selected cases of accidents in Kerman. Information including the manner of accident, name and color of vehicle, location, cause, time, area of protection, weekday, season and type of accident were collected from traffic police and traffic department statistics and analyzed by using SPSS software.

Results: The results of the study showed that most of the accidents occurred during daylight hours. Motorcycle, black and white vehicles had the highest and yellow and beige vehicles had the least frequency. There was no significant difference between vehicle color (dark and light) and other variables with the type of accidents leading to the driver's death and injury.

Conclusion: According to the results of this study, no significant relationship was observed between vehicle color (dark and light) and the type of accidents leading to death and injury on. One of the reasons seems to be the difference between the methods of statistical analysis. Further studies are needed to investigate the relationship between the type of accidents and vehicle color.

Key words: Accidents, Drivers, Cognitive ergonomics, Vehicle

This paper should be cited as:

*Corresponding Author
Email: somimoradi66@gmail.com
Tel: +989133925906
Received: 17.09.2019 Accepted: 02.05.2020