بررسی نقش خطاهای انسانی در حوادث غیر مرگبار رانندگان استان 

یزد

غلامحسین حلوانی، پریسا آزاد، سولماز زکیان، یهراز کوهنورد، رضی سلطاپرداز راهبردی

چکیده

مقدمه: در یک آمار بزرگ رانندگان، چهار عامل انسانی، جاده، وسیله نقلیه و محیط تاثیر دارند. در این مقاله، یکی از مهم‌ترین آمارهای مورد توافق در مورد تصادفات و اسبابها، نقش 30 درصد عامل انسانی در کلیه تصادفات است. هدف از این مطالعه بررسی نقش خطاهای انسانی در حوادث رانندگی در رانندگان پایانه استان یزد می‌باشد.

روش بررسی: مطالعه به صورت توصیفی- تحلیلی در سال 1391 بر روی 200 نفر از رانندگان سیستم حمل و نقل پایانه بار شهر یزد به صورت تصادفی ساده انجام شد. ابزار پژوهش پرسشنامه دو قسمتی که در قسمت اول اطلاعات دموگرافیک و اطلاعات مربوط به رانندگی و در قسمت دیگر خطاهای انسانی با استفاده از پرسشنامه رفتار رانندگی (DBQ) تعیین شد.

نتایج: میانگین تحقیقات غیرعمد پایین بود که از روزی به دقت و حواس پری ایجاد می‌شد. در جامعه مورد مطالعه پایین بود و نشان‌دهنده فرآیند خوب رانندگی در این جامعه است. ارتباط بین میزان لغزش و انتباشت با میزان سرعت در هنگام رانندگی ارتقابی معنی‌دار داشت (P< 0.000) (P< 0.003). بین آبی‌های سنی، سابقه کار، نوع گواه‌نامه، مقدار کیلومتر رانندگی در هفته و در حال حاضر حداکثر سرعت در رانندگی با میزان تخلفات، رابطه معنی‌دار و وجود دارد.

نتیجه‌گیری: نتیجه‌گیری که احتمالاً که این مطالعه حاصل می‌گردد این است که تعداد بیشتری از رانندگان ضرورتی برای ارتکاب تخلف از سوی خود نشان نمی‌دهند و اکثر تخلفات به صورت غیرعمد و یا از روزی به دقت ایجاد می‌شود.

واژه‌های کلیدی: خطاهای انسانی، حوادث رانندگی، رانندگان، پایانه بار

1- استادیار گروه مهندسی بهداشت حرفه‌ای، دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد. پژوهش ایران
2- کارشناس ارشد گروه مهندسی بهداشت حرفه‌ای، دانشگاه علوم پزشکی شیراز. پژوهش ایران
3- دانشور از کارشناسی ارشد گروه مهندسی بهداشت حرفه‌ای، دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد. پژوهش ایران
4- کارشناسی ارشد بهداشت حرفه‌ای و مسئول مرکز تحقیقات تیمارهای ناشی از صمت، دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد. پژوهش ایران
5- البته کلیه مسئولین، دانشجویان و دانشجویان دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد. پژوهش ایران
6- bahramk2011@gmail.com
7- 09118831417 تلفن
8- کارشناسی ارشد بهداشت حرفه‌ای، دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد. پژوهش ایران
9- البته کلیه مسئولین، دانشجویان و دانشجویان دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد. پژوهش ایران
10- تاريخ دریافت: 1392/11/17 تاریخ پذیرش: 1392/11/23

Downloaded from kjeccs.tu.ac.ir at 5:34 IRST on Friday December 7th 2018
مقامه

با گسترش زندگی ماهینی و افزایش روزافزون ترافیک در
نیم قرن اخیر در مقابل افزایش اقتصادی و رفاهی ناشی از
گسترش ارتباطات و سرعت جابجایی کالا و مسافر، موانعی
بر تعداد و شدت تصادفات ترافیکی به مردم زندگی افزوده
شد و ضایعات جانی و مالی ناشی از این تصادفات بار
سگینی بر جامعه بشری تحمل می‌کند(۱). در ایران سالهای
27000 نفر اثر تصادفات رانندگی جان خود را از دست
می‌دهند و 2۷۵ هزار مجدو دوران طول ام‌سیر در
27٪ تصادفات عملی‌سالی، و البته در
11٪ هم‌سنجینی وسیعی بوده است. اگر چه تصادفات
رانندگی از شاخص‌ترین حواضث است که سالانه میلیون‌ها نفر اثر
گرفته جان خود را از دست می‌دهند ولی جهت تایزی
کشور ایران این است که بخود بدنیحی تصادفات در مقایسه با
سایر کشورها و به افرادین این است. شاخص تعداد کشته‌شده به
ازای هر ۹۵ هزار و سی‌میلیون نفر در کشور ایران ۲۹ نفر بوده
است. در حالی که در کشورهای توسعه‌یافتگی بین ۱/۲۵ تا ۱ نفر
و برای کشورهای توسعه‌یافتگی حال حاضر ۲ تا ۱۵ نفر می‌باشد(۲).
همچنین سازمان بهداشت جهانی پیش‌بینی کرده است که در
سال ۲۰۲۰ مرگ و میر ناشی از حوادث رانندگی به
۳۴/۳ میلیون نفر خواهد رسید و نیز تا سال ۲۰۳۰ حوادث رانندگی
سومین مرگ و میر و مرگ در جهان خواهد بود(۳). مقایسه
آمار مرتبط به ایران و سایر کشورهای جهان منطقه‌ای
تگران کننده است(۴). در سال گذشته، ۳۰ هزار نفر در بی‌مقرر
شناخته شدند در تصادفات رانندگی در ایران راهی
زندگی ۹ میلیون نفر نیز روانه بیمارستان شده و ۸۰۰ هزار
نیز جان خود را از دست داده‌اند(۵). امروزه تعداد تصادفات
جاده‌ای در ایران ۲۰ برابر دیگر کشورهای جهان است(۶).
میزان تلفات
تصادفات رانندگی در ایران ۲۵ برابر زاین و در برای ترکیه
می‌باشد. در عربستان روزانه ۱۲ نفر قربانی حادثه جاده‌ای
می‌شوند، در حالی که این رقم در ایران برای با ۴۸ نفر
است(۷). آنچه گفته شد به‌خوبی پیش‌بینی و اقتصادی است که
سوال جاده‌ای یک پدیده اجتماعی در کشور می‌باشد که نیاز
فکر 16 بررسی نقص خطاهای انسانی در حوادث غیر‌مرگ‌بار رانندگان...

فستینه علی تخصص طب کار

دورة هندی، شماره دوم، تابستان 1394

خطرات تعمیم شده از بدرنیان نوع خطاهای می‌باشد که در طی آن، علاوه بر خود فرد، سایر افراد جامعه که در اینجا منظور رانندگان، می‌باشد که نیز در کنکابین. این خطرات اغلب در خاطری مادی و جانی فعالیت را با دار می‌آورد. این توجه کافی باعث این نوع از خطاها بسیار حساس اهمیت می‌باشد. خطرات ممکن احتمال ایجاد خطر می‌باشد که اکثر نشین مورد دادر حادثه متصر می‌شود (18).

نتایج مطالعه و همکارش چهار عامل نژال‌ری Arizi، اختلاسات، تخلفات عمده و تخلفات سه‌وی ایندکس (2017) که هر 4 عامل یک می‌دانند از سه‌وی دانش این سابقه که در سال 97، انتظار این محاسبه با تحقیق شامل سایه‌کار، میزان تحصیلات طول مصرف رانندگان، سایه‌کار حادثه، تعیین حادثه و استفاده از کمپیوتر بینمی بود طوری است که دستیابی رانندگان، همیا با داشته و با اکسی با خودرویی سواری در گروه مورد پژوهش فعالیت می‌کردند که در این پژوهش ممکن نیز ذکر شده بود.

در نهایت اطلاعات به یونیفا SPSS و نوا، 16 منطق و 6 منطق از آمار توصیفی و ضریب همبستگی پیرسون و آزمون ANOVA مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت.

نتایج

رانندگان شرکت کننده در تحقیق، اکثریت دارای سال 35-25 (7/3)، طبیعی دیلمب (9/4)، و معنی (8/4)

یویدند.

فکتورهای محور، و هیجان‌آمیزی ارتباط مستقیم دارد (12، 13). افراد اجتماعی نیز کیک‌گزار از فکتورهای انسانی می‌باشند که ارتباط قبی با تخلفات ترافیکی، بروز تصادفات در تکرر نصف‌صفحه، مرکز ان‌کال و خشونت دارد (15).

لذا ما در این پژوهش بر این نشان تا برسی و تخمین خطاهای انسانی ارتباط آن را با حوادث ناشی از ترافیک و رانندگی را مشخص نماییم.

روش بررسی

این مطالعه از نوع توصیفی-تحلیلی در سال 1391 و در بین 300 مورد از رانندگان سپسی حمل و نقل پایانه بار شهر برد انجام گردید.

روش نمونه‌برداری به صورت تصادفی ساده انجام شد. اثر پژوهش به روش بی‌ضمنی دو پیستی بود که در قسمت اول آن اطلاعات دموگرافیک به رانندگی و در قسمت دیگر پژوهش خطاهای انسانی با استفاده از پرسشنامه رفتار DBQ (Driver Behaviour Questionnaire) رانندگی تعمیم گردید.

پرسشنامه رفتار رانندگی در سال 1990 و در دیپارتمان روان‌شناسی دانشگاه متجرش به وسیله رست و همکاران تنظیم و تدوین شد (17). این مفسس از کشورهای مختلف از جمله ایران انتخابگیری شده است. این پرسشنامه شامل 51 سوال بی‌پاسی لیست است و از اعداد خطاهای عمده، خطاهای ت앚یم، اشتباهات، خطاهای و نژال‌ری، خطرات تعمیم شده و خطرات احتمالی این رانندگی تکیه شده است. خطاهای عمده به مجموعه خطاهایی گفته می‌شود که فرد با آگاه نسبت به اثرات و خواص خطر باید مرتب کنید. این می‌شود. این خطاهای اغلب به سه‌وی گونه‌گونی اتفاق می‌افتد از جمله عصبینی، ضیعت خودروستانی، تحقیق‌های و غیره. خطاهای غیرمهم به مجموعه خطاهایی گفته می‌شود که فرد از روی یک مقد، فراموشی و غیره مرتبک آن سه و اغلب پس از ارور این اغلب خود شیپمان و ناراضی است.

اشتباهات، خطاهای و نژال‌ری به مجموعه خطاهای عمده و غیرمهم که به صورت هم‌پایانی می‌تواند ایجاد خطر نا ماید.
جدول 1: متغیرهای دموگرافیک جامعه مورد مطالعه (n=۲۰۰)

<table>
<thead>
<tr>
<th>شاخص‌ها</th>
<th>متغیرهای دموگرافیک</th>
<th>فراوانی</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>سن</td>
<td></td>
<td>۶۷/۳۸</td>
</tr>
<tr>
<td>سابقه کاراندگی</td>
<td></td>
<td>۲/۴۹</td>
</tr>
<tr>
<td>سابقه گواهی‌نامه</td>
<td></td>
<td>۳/۲۹۷۷/۲۳</td>
</tr>
<tr>
<td>مقدار کیلومتر رانندگی در هفته</td>
<td></td>
<td>۱۰/۵۰۵۴/۷۶</td>
</tr>
<tr>
<td>ساعات رانندگی در رشته روز</td>
<td></td>
<td>۱۵/۵۴/۷۲</td>
</tr>
<tr>
<td>متوسط سرعت معمولی در رانندگی</td>
<td></td>
<td>۱۰/۵۰۵۴/۷۶</td>
</tr>
<tr>
<td>جدایت سرعت</td>
<td></td>
<td>۱۰/۴۹/۳۷</td>
</tr>
</tbody>
</table>

میانگین سن برای افراد شرکت‌کننده ۲۸/۳ سال بوده است.
اکثریت افراد دارای سابقه‌ی بلاه رانندگی و گواهی‌نامه (پیش از ۱۵ سال). اکثریت افراد بین ۶-۱۲ ساعت (پیش از ۹ ساعت) در ساعت تصادم.

جدول 2: میانگین و انحراف معیار متغیرهای دموگرافیک و رانندگی

<table>
<thead>
<tr>
<th>درصد</th>
<th>متغیرهای دموگرافیک</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>%۸/۹</td>
<td>۲۶-۲۵/۳۵ سال</td>
</tr>
<tr>
<td>%۷/۴</td>
<td>۰-۱۰/۳۵ سال</td>
</tr>
<tr>
<td>%۲/۹</td>
<td>۸۵-۲۵/۴۵ سال</td>
</tr>
<tr>
<td>%۷/۴</td>
<td>۱۷-۲۵/۴۵ سال</td>
</tr>
<tr>
<td>%۲/۹</td>
<td>۲۵-۲۵/۵۰ سال</td>
</tr>
<tr>
<td>%۴/۶</td>
<td>زیر دیپلم</td>
</tr>
<tr>
<td>%۱/۵</td>
<td>دیپلم و فوق دیپلم</td>
</tr>
<tr>
<td>%۱/۵</td>
<td>لیسانس و بالاتر</td>
</tr>
<tr>
<td>%۳/۹</td>
<td>مجزه</td>
</tr>
<tr>
<td>%۱/۹</td>
<td>مناهل</td>
</tr>
<tr>
<td>%۱/۹</td>
<td>وضعیت تاهل</td>
</tr>
</tbody>
</table>

در این مطالعه مشخص شده که ۶۷/۳۸% افراد رانندگی وسایل نقلیه سکن (پایه یک) بوده و بیش از ۱۵ سال سابقه کار در شغل رانندگی داشته‌اند. اکثریت افراد رانندگی انتخاب شده برای تحقیق، رانندگی کامیون و تریلر بوده (۸۴/۷%) و نتیجه (۲/۹%) رانندگی تاکسی بوده. رانندگی درون شهری و تراکت درون شهری (۷۱/۳%) به валای دهلیز رانندگی بیش از ۴۰۰ کیلومتر بر ساعت گزارش‌شده است.

را انتخاب کرده‌اند. در جدول ۲ برای هر کدام از شاخص‌های خطای در رانندگی (برگرفته از پرسشنامه رفتار رانندگی) مقدار
در نتیجه با افزایش حداکثر سرعت از یک میزان خاصی، مقدار تخلفات و لغزش افزایش یافته و می‌تواند حوادث مربوط به دنیال داشته باشد.

در جدول ۵ ارتباط بین میزان لغزش و اشتباهات بیمار سرعت در هرگاه رانندگی از مدار مداوم است. هنگام که با افزایش میزان سرعت، میزان اشتباهات به لغزش افزایش می‌یابد. با توجه به اینکه اکثرها رانندگان سرعت بین ۶۰-۹۰ کیلومتر در ساعت انتخاب کرده‌اند، این رانندگان بیش از بقیه مرتبک‌شده و لغزش و خطای محسوس‌تری ارتباط بین تخلفات عمیق و محدوده رانندگی (رانندگی درون و بین شهری) معنادار است. بنابراین افزایش افراد رانندگی درون و بین شهری را انتخاب نموده‌اند تخلفات عمیق بیشتر مربوط به این افراد می‌باشد.

### جدول ۴: معنی‌های آماری در حوزه‌ی همبستگی پیرسون

<table>
<thead>
<tr>
<th>شاخص‌های خط‌های عدم</th>
<th>بی‌خطی</th>
<th>امکان خط‌های عدم</th>
<th>اختلالات</th>
<th>تخلفات غیرعمدی</th>
<th>پی‌خطی</th>
<th>شاخص‌های خط‌های عدم</th>
<th>Univariate Analyses</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>سن (سال)</td>
<td>۴/۳۲۰</td>
<td>۱/۱۳۷</td>
<td>۰/۹۲۶</td>
<td>۰/۸۵</td>
<td>۰/۸۸۷</td>
<td>سال (سال)</td>
<td>۰/۹۲۶</td>
</tr>
<tr>
<td>سرعت (کیلومتر در ساعت)</td>
<td>۲/۸۸۷</td>
<td>۱/۸۸۷</td>
<td>۱/۸۸۷</td>
<td>۰/۸۵</td>
<td>۰/۹۴۵</td>
<td>سرعت (کیلومتر در ساعت)</td>
<td>۰/۸۵</td>
</tr>
<tr>
<td>مقادیر کیلومتر رانندگی</td>
<td>۱/۸۸۷</td>
<td>۱/۸۸۷</td>
<td>۱/۸۸۷</td>
<td>۰/۸۵</td>
<td>۰/۹۴۵</td>
<td>مقادیر کیلومتر رانندگی</td>
<td>۰/۹۴۵</td>
</tr>
<tr>
<td>در هفته</td>
<td>۴/۳۲۰</td>
<td>۱/۱۳۷</td>
<td>۰/۹۲۶</td>
<td>۰/۸۵</td>
<td>۰/۹۴۵</td>
<td>در هفته</td>
<td>۰/۹۴۵</td>
</tr>
<tr>
<td>در سال</td>
<td>۴/۳۲۰</td>
<td>۱/۱۳۷</td>
<td>۰/۹۲۶</td>
<td>۰/۸۵</td>
<td>۰/۹۴۵</td>
<td>در سال</td>
<td>۰/۹۴۵</td>
</tr>
<tr>
<td>سایر اشتباهات</td>
<td>۴/۳۲۰</td>
<td>۱/۱۳۷</td>
<td>۰/۹۲۶</td>
<td>۰/۸۵</td>
<td>۰/۹۴۵</td>
<td>سایر اشتباهات</td>
<td>۰/۹۴۵</td>
</tr>
</tbody>
</table>
جدول ۵ میانگین و احراز معیار نوع خطرات در مقایسه یا حاکم در سرعت رانندگی آزاد مورد مطالعه

<table>
<thead>
<tr>
<th>شاخصه‌های</th>
<th>تحقیقات عمده</th>
<th>اجراساز</th>
<th>میانگین</th>
<th>متغیر</th>
<th>رانندگی</th>
<th>تحقیقات عمده</th>
<th>اجراساز</th>
<th>میانگین</th>
<th>متغیر</th>
<th>رانندگی</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>شاخصه‌های</td>
<td>خطا در</td>
<td>خطا در</td>
<td>شاخصه‌های</td>
<td>شاخصه‌های</td>
<td>شاخصه‌های</td>
<td>شاخصه‌های</td>
<td>شاخصه‌های</td>
<td>شاخصه‌های</td>
<td>شاخصه‌های</td>
<td>شاخصه‌های</td>
</tr>
<tr>
<td>پوراوات بی‌خود</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td>پوراوات بی‌خود</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td>پوراوات بی‌خود</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td>پوراوات بی‌خود</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>سرعت</td>
<td>km/h</td>
<td>km/h</td>
<td>سرعت</td>
<td>km/h</td>
<td>km/h</td>
<td>سرعت</td>
<td>km/h</td>
<td>km/h</td>
<td>سرعت</td>
<td>km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>69.35 ± 7.5</td>
<td>138 ± 3</td>
<td>138 ± 3</td>
<td>69.35 ± 7.5</td>
<td>138 ± 3</td>
<td>138 ± 3</td>
<td>69.35 ± 7.5</td>
<td>138 ± 3</td>
<td>138 ± 3</td>
<td>69.35 ± 7.5</td>
<td>138 ± 3</td>
</tr>
<tr>
<td>268.99 ± 5.69</td>
<td>139.9 ± 6.69</td>
<td>139.9 ± 6.69</td>
<td>268.99 ± 5.69</td>
<td>139.9 ± 6.69</td>
<td>139.9 ± 6.69</td>
<td>268.99 ± 5.69</td>
<td>139.9 ± 6.69</td>
<td>139.9 ± 6.69</td>
<td>268.99 ± 5.69</td>
<td>139.9 ± 6.69</td>
</tr>
<tr>
<td>p-value</td>
<td>0.002</td>
<td>0.002</td>
<td>p-value</td>
<td>0.002</td>
<td>0.002</td>
<td>p-value</td>
<td>0.002</td>
<td>0.002</td>
<td>p-value</td>
<td>0.002</td>
</tr>
</tbody>
</table>

یکی از سایت‌ها می‌باشد که در کشورهای مختلف به‌طور گسترده‌ای در بیش از ۱۸ سال تعیین شده‌اند. آنها میدان خاصی در مورد رانندگی آزاد ساخته و وجود ندارد. البته با توجه به ضریب پرسون به دست آمده در این مطالعه، با اقتباس سن و سطح خود رانندگان و میزان خطر بازی Maycock و همکاران در دو مطالعه‌ها، که اجسام دانه یا می تکان و سایر میانگین‌ها در بین جویان‌شروع‌های داده و این حاکم است که گروه‌های تجربه، رانندگان انجام تجربه میزان رانندگی‌های خواب‌آوری‌هایشان. همچنین اینم دیده شده‌با با لحاظ تباض و رانندگی میزان رانندگی‌های خواب‌آوری‌ها در آنها کمتر شده است. (۲۰۰۱) سایرکه در شغل رانندگی به عنوان یکی از اسان مه‌های رانندگی تلقی می‌شود. در رانندگی با سایردهالت‌ها در هنگام رانندگی اعتماد به نسبی بیشتری دارد. اما همانطور که در این تحقیق مشخص شد، سایردهالت شغل رانندگی، یکی از اصلی‌ترین عوامل تجویز‌کننده ارتباط معنی‌داری بین میزان خطرات انسانی نیز در نظر گرفته شده و همکاران رانندگی با در مطالعه به این نتیجه رسیدند که عمر گروه‌های مختلف از سایردهالت‌های مختلف، با
بررسی و رفتارهای ناایمن شما تخلیه عمدی و غیر عمدی و
لغزش و اشتباهات رانندگی را می‌تواند در 25٪ از این بررسی‌ها در 94 کیلومتر در ساعت حملاتی که محدوده سیستم خوب و ایمنی به نظر می‌آید، همانطور که در قسمت‌های قبلی بود، سرعت رانندگی با مراحل تخلف و
سولوی رابطه مجدد و مستقیم داشت، به این معنی که با
افزایش سرعت، میزان خطرات و تخلفات افزایش می‌یابد. در
نتایج این مطالعه، میزان خطرات و تخلفات افزایش
می‌یابد. در نتایج این مطالعه، میزان خطرات و تخلفات افزایش می‌یابد.

شعلی و رفتارهای ناایمن شما تخلیه عمدی و غیر عمدی و
لغزش و اشتباهات رانندگی را می‌تواند در 25٪ از این بررسی‌ها در 94 کیلومتر در ساعت حملاتی که محدوده سیستم خوب و ایمنی به نظر می‌آید، همانطور که در قسمت‌های قبلی بود، سرعت رانندگی با مراحل تخلف و
سولوی رابطه مجدد و مستقیم داشت، به این معنی که با
افزایش سرعت، میزان خطرات و تخلفات افزایش می‌یابد. در
نتایج این مطالعه، میزان خطرات و تخلفات افزایش می‌یابد.

References


10- Vahabzadeh E. Seatbelt importance in driving accidents. Proceeding of the 1st International Congress of Road Accidents, Tehran, Iran; 2005.[Persian]


24- Vahabzadeh E. **Role of human factors on driving accident of Karaj-Ghazvine highway in 1384 and preventive approaches.** J traffic manag studies 2008; 3(8): 57-84 [Persian]

Investigating the Role of of Human Error in Non-fatal Accidents Drivers in Yazd province

Halvani Gh(PhD)1, Azad P(MSc)2, Zaky S(MSc)3, Kouhnavard B(MSc)4, Soltani Gerdefaramarzi R(MSc)5

1 Department of Occupational health Engineering, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences
2 Department of Occupational Health Engineering, Faculty of Health, Shiraz University of Medical Sciences
3,4 Department of student Occupational Health Engineering, Student Research Committee, Faculty of Health, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences
5 Industrial Diseases Research Center, Shahid Sadoughi University of Medical Sciences, Yazd, Iran

Received: 07/02/2014 Accepted: 13/04/2014

Abstract

Introduction: human, road, vehicle and environment factors are consider to have effect on driving accidents. Among these, one of the important statistics about accidents and injuries was the role of human factors in 90-70 percent of all accidents. The purpose of this study was to investigate the role of human error in accidents among the terminals drivers in Yazd.

Methods: This cross-sectional study was carried out in 2013; The participants were the drivers of transport terminals in Yazd. The number of subjects was 300 drivers that were selected by random method. A multi-part questionnaire including demographic characteristics, and the information related to drivering, as well as human error using the Driver Behavior Questionnaire (DBQ) were applied.

Results: The rate of unintentional violations were caused by careless and distracted driving was that represented the proper culture of this community. There was a significant relationship between the rate of errors and driving speed while driving in a landslide(03/0, 04 / 0P <). Also, there was a significant relationship among some items such as age, work experience, types of drivers licenses, the amount of kilometers of driving per week and per year, The average and the maximum of driving speed with the rate of offences.

Conclusion: The main results of this study showed that a large number of drivers did not commit traffic violations intentionally and most of them were done carelessly.

Keywords: Human errors; Accidents; Drivers; Terminals times

This paper should be cited as:

*Corresponding author: Tel:09118843167. Email: bahramk2011@gmail.com