

تأثیر پارامترهای طرح هندسی بر افزایش ایمنی و کاهش تصادفات جاده‌ای (مطالعه موردی محور ساری - کیاسر)

محمد رضا احدی^{۱*}، سید رامین اعتمادزاده^۲

۱- پژوهشکده حمل‌ونقل، دانشگاه علم و صنعت ایران

۲- دانشکده فنی مهندسی دانشگاه آزاد، واحد تهران جنوب

* آدرس نویسنده مسئول مکاتبات: ahadireza@iust.ac.ir

چکیده

سابقه و هدف: تصادفات جاده‌ای از عوامل مهم مرگ‌ومیر در کشور بوده و صدمات شدید جانی و مالی و آثار سوء و سنگین اجتماعی و اقتصادی آن، جامعه ما و کل جوامع بشری را به شدت مورد تهدید قرار داده است. تصادفات جاده‌ای نسبت به تصادفات درون شهری از ضایعات سنگین‌تری برخوردار است و به علت سرعت بالای وسایل نقلیه، اغلب منجر به خسارات بسیار سنگین جانی و مالی می‌شود. همچنین تصادفات جاده‌ای مهم‌ترین عامل ایجاد مصدومیت در جهان بوده و یافته‌های سازمان بهداشت جهانی نشان می‌دهد که ۲۵ درصد تلفات ناشی از مصدومیت‌ها در سطح جهان، ناشی از مصدومیت‌های جاده‌ای است. از اساسی‌ترین اهداف این تحقیق می‌توان به تشخیص و بررسی نقاط حادثه‌خیز، اولویت‌بندی، مشخص کردن برنامه‌های اجرایی و اقدامات اصلاحی، بهبود پارامترهای هندسی و برطرف کردن نقایص آن در جهت حصول ایمنی بیشتر، اشاره کرد.

روش بررسی: در این نوشتار سعی شده نقاط حادثه‌خیز پارامترهای هندسی مورد بررسی قرار گیرد و مشخص شود نقایص پارامترهای هندسی تا چه میزان در افزایش ایمنی مؤثر خواهد بود. برای آن که این تحقیق نتایج کمی و مستند به همراه داشته باشد، محور ساری- کیاسر مورد مطالعه قرار گرفته است.

یافته‌ها: از آنجا که این محور از مناطق دشتی، کوهپایه‌ای و کوهستانی عبور می‌کند، از تنوع پارامترهای هندسی مناسبی برخوردار است. در همین راستا پس از بررسی پارامترهای هندسی، به تعیین نقاط حادثه‌خیز پرداخته شد و پس از محاسبه شاخص‌های نرخ تصادف و شدت تصادف، میزان تأثیر این پارامترها مورد بررسی قرار گرفت.

نتیجه‌گیری: نتایج بررسی نشان داد که پارامترهای هندسی از قبیل قوس قائم، قوس افقی، فرعی، روسازی ضعیف، شانه نامناسب و زهکشی ضعیف، تا چه میزان در تعداد تصادفات محور نقش دارند. در کیلومترهای ابتدایی مسیر، عامل فرعی به فراخور دسته‌بندی با بیش از ۶۰ درصد و در کیلومترهای انتهایی، عامل قوس‌های افقی و قائم با بیش از ۸۰ درصد، بیشترین علت تصادف بوده‌اند.

واژگان کلیدی: پارامترهای هندسی، تصادفات، نقاط حادثه‌خیز، ایمنی راه، نرخ و شدت تصادفات

مقدمه

راه‌ها به منظور دسترسی یا حمل‌ونقل احداث می‌گردند. نظر به این که شرایط محیطی همچون کوه، تپه، دره، تقاطع، تغییر سیر به نقاط مورد نظر و... در راه اعمال می‌شود، بنابراین راه دیگر نمی‌تواند فقط یک مسیر مستقیم باشد، بلکه به شکل‌های هندسی متفاوتی در می‌آید. به همین دلیل است که نیاز به یک طرح هندسی مطلوب احساس می‌شود.

راه‌ها به منظور دسترسی یا حمل‌ونقل احداث می‌گردند. نظر به این که شرایط محیطی همچون کوه، تپه، دره، تقاطع، تغییر سیر به نقاط مورد نظر و... در راه اعمال می‌شود، بنابراین راه دیگر نمی‌تواند فقط یک مسیر

درصد افزایش پیدا کرده است (۴). البته حواس‌پرتی و عوامل آن در داخل و خارج خودرو و خستگی و دیگر شرایط رانندگی، در افزایش تصادفات اثرگذار است و این بی‌توجهی، در قوس‌ها نیز خطرآفرین می‌باشد. در قوس‌های منفی، راننده به پیش‌بینی سرعت و موقعیت نیاز دارد.

جنیفر اکسلی و همکاران، طراحی تقاطع برای رانندگان مسن را مورد مطالعه قرار دادند. بر اساس این تحقیق رانندگان مسن به خاطر کپه‌ولت و ناتوانی، در تقاطعات تصادفات زیادی می‌کنند. طراحی جاده، نقش اساسی را در موضوع ایمنی برعهده دارد. در این رابطه تجربه تصادفات رانندگان مسن و طرح تقاطع در استرالیا مورد بررسی قرار گرفت و تعدادی تقاطع برای افراد مسن طراحی شد (۵). یک گروه تحقیقاتی در آمریکا دریافتند که اگر سیستم جاده بهتر طراحی شده و با نیاز افراد مسن هماهنگ باشد، در رانندگی ایمن‌تر افراد مسن، موثر خواهد بود (۶). در یک تحلیل ملی از داده‌های تصادفات مشخص شد که ۳۷ درصد از فوتی‌ها و ۶۰ درصد مجروحین در تقاطع‌ها، توسط افراد مسن رخ داده است (۷). بنویت فلاهات برخورد زیر بنایی و محلی روی مدل منطقی ناامنی جاده با هم‌بستگی فضایی را مورد مطالعه قرار داد. مدلی که این مقاله اشاره می‌کند، تأثیر شرایط محیط و ماهیت جاده روی ایمنی می‌باشد. این مقاله ۱۵۰۰ کشته در سال را در بلژیک نشان می‌دهد. ناامنی جاده با یک هکتومتر از جاده که به نقاط سیاه تعلق دارد اشاره می‌کند. نقاط سیاه مکان‌هایی هستند که در آن‌ها تصادف تمرکز دارد. مدل هم‌بستگی فضایی به کار برده با رگرسیون غیر فضایی مقایسه می‌شود (۸).

تحقیقات نشان می‌دهد محیط بومی و زیربنای جاده، نقش اساسی را در وقوع تصادف به عهده دارند. ایمنی جاده از مهم‌ترین مسائل هر کشوری است و ۲/۵ درصد تولید ناخالص ملی را شامل می‌شود (۹). سازمان سلامت جهانی در هر سال، ۱/۲ میلیون نفر کشته و حدود ۵۰ میلیون زخمی را گزارش می‌دهد. در کشورهای عضو اتحادیه اروپا نیز ۱/۲ میلیون تصادف رخ می‌دهد که ۴۰,۰۰۰ نفر تلفات در بر دارد؛ البته هدف دولت فدرال

طرح هندسی مطلوب باید اهدافی چون ایمنی، اقتصاد، زیبایی و تردد آسان را محقق نماید. یکی از عوامل بروز تصادفات، عامل طرح هندسی مسیر است. اگرچه این عامل سهم کمتری را نسبت به عامل انسانی به خود اختصاص می‌دهد اما نباید آن را کم‌اثر و ناکارا قلمداد کرد زیرا برنامه‌ریزی‌ها و سیاست‌گذاری‌ها در زمینه ارتقای ایمنی شبکه راه‌ها زمانی تأثیرگذار خواهد بود که تمامی عوامل تأثیرگذار در بروز تصادفات، به طور کامل و عملی مورد ارزیابی و بررسی قرار گیرند (۱).

اهمیت لزوم بررسی مسائل ایمنی جاده‌های کشور زمانی مشخص می‌شود که آمار تصادفات کشور را مرور کنیم. تشخیص و بررسی نقاط حادثه‌خیز، اولویت‌بندی، مشخص کردن برنامه‌های اجرائی و اقدامات اصلاحی، از اساسی‌ترین اهداف این تحقیق می‌باشد. در این تحقیق سعی شده پارامترهای هندسی نقاط حادثه‌خیز مورد بررسی قرار گیرد و مشخص شود نقایص پارامترهای هندسی تا چه میزان در افزایش ایمنی مؤثر خواهد بود. ساموال و همکاران قوس‌های افقی را به عنوان یکی از شاخص‌های ایمنی تشخیص داده‌اند که حتی از عرض جاده و فاصله دید، مهم‌تر هستند. تحقیقات آن‌ها نشان می‌دهد خطاهای رانندگی که با قوس‌های افقی یکی می‌شود، ناشی از سه مسأله است:

- عدم توجه راننده
- عدم پیشگویی سرعت روی قوس
- مشخص نبودن خطوط مسیر

برای ارزیابی این سه مسأله دو دسته منحنی با رانندگان مشخص شدند: گروه اول شامل چهار ترکیب از علائم هشدار که برای آگاه کردن راننده از منحنی و عکس‌العمل مناسب طراحی شده است. گروه دوم از سرعت و موقعیت مسیر و نشانه‌گذاری مورد ارزیابی قرار گرفتند. نتایج دلالت می‌کند که علامت هشدار، تأثیری در کاهش سرعت ندارد و در نشانه‌گذاری روی جاده فقط سرعت‌گیر در کاهش سرعت تأثیر داشته است (۲).

قوس‌های افقی با نرخ تصادفات، وابستگی زیادی دارند. حتی از عرض خط و فاصله دید نیز مهم‌ترند (۳). به ازای هر قوس تند در هر کیلومتر، تعداد تصادفات ۳۴

این بود که تا سال ۲۰۱۰ این نرخ را به ۵۰ درصد کاهش دهد. در این مقاله پارامترهای هندسی از قبیل مسافت برای تغییر سرعت یا سرعت حد، فاصله تا جاده‌های فرعی، تعداد خطوط و نوع روسازی، در قالب ماهیت جاده مورد بررسی قرار گرفت.

ماتهو کارلافیتس و همکاران نقش طرح هندسی و حجم ترافیک بر نرخ تصادفات جاده‌های برون شهری را مورد مطالعه قرار دادند. این مقاله رابطه بین تصادفات و طرح هندسی راه‌های برون شهری را با یک روش رگرسیون

غیر پارامتری مورد بررسی قرار می‌دهد. در این تحقیق اول پارامترهای هندسی بزرگراه که روی تصادفات تأثیر دارد تعیین می‌شود؛ دوم تهیه یک روش ریاضی آسان برای پیش‌بینی نرخ تصادفات، نتایج تفاوت‌های گوناگون بین راه‌های دو خطه و چند خطه را نمایش می‌دهد. در بحث اول پارامترهای هندسی از قبیل: عرض خط، تعداد، نوع روسازی، عرض شانه و تعداد خطوط پارک مورد استفاده قرار گرفت (۱۰).

ولنکتا رمان شانکار و همکاران اثر طرح هندسی و شرایط محیط روی تکرار تصادفات آزادراه‌های برون شهری در فصول مختلف را مورد بررسی قرار می‌دهد و با یک مدل مقابله منفی تصادفات تکراری تخمین زده می‌شود که فصل مشترک طرح هندسی و شرایط هوایی، بخش مهمی از این مدل می‌باشد. پارامترهای هندسی از قبیل تعداد قوس‌های افقی با سرعت طرح کمتر از ۱۱۲/۶ کیلومتر در ساعت، تعداد قوس‌های افقی با سرعت کمتر از ۹۶/۵ کیلومتر در ساعت، کمترین شعاع افقی، بیشترین شعاع افقی و... مورد بررسی قرار گرفت (۱۱). روبین هاینس و همکاران تأثیر قوس روی تصادفات فوتی در نیوزیلند را مورد مطالعه و تحقیق قرار دادند. خمش روی جاده سبب تصادف می‌شود اما یک مطالعه در انگلستان نشان داده که تلفات در جاده‌های خمیده، کمتر از جاده‌های مستقیم است. این مطالعه در کشورهای مختلف تکرار شد (۱۲). تغییرات در تلفات بین سال‌های ۱۹۹۶ الی ۲۰۰۵ در ۷۳ ناحیه در سراسر نیوزیلند برخلاف پیش‌بینی بوده است. در این پیش‌بینی‌ها مواردی مانند جمعیت،

استفاده از خودرو، شرایط اقتصادی، شرایط جوی و قوس‌های جاده لحاظ شد. این تحقیق نشان داده که هیچ گواهی مبنی بر این‌که قوس‌های بیشتر سبب تصادف بیشتر می‌شود یا قوس‌ها اثر مثبت بر تصادفات دارند، وجود ندارد (۱۳). جاده‌های مدرن با قوس‌های افقی کمتر، ایمن‌تر هستند ولی برخلاف انتظار، این نتایج به دست آمد: تقریباً نیمی از تصادفات روی مسیر مستقیم می‌باشد، ۲۲٪ در قوس‌های آسان، ۲۴٪ روی قوس‌های ملایم و ۴٪ روی قوس‌های سخت رخ می‌دهد. صادق عسگری بررسی اثرات طرح هندسی بر تصادفات جاده‌های اصلی استان ایلام را در قالب پایان‌نامه کارشناسی ارشد ارائه کرد. میزان خطر ناشی از وجود نقص در اجزای طرح هندسی جاده‌های اصلی دوخطه، موضوعی است که در این تحقیق مورد توجه قرار گرفته است. در این تحقیق از جاده‌های اصلی استان ایلام که پر از انواع نقص‌های طرح هندسی است استفاده شده است. با توجه به فقدان نقشه‌های اجرایی جاده‌های اصلی استان، تعداد پانزده نقص که بدون نقشه نیز قابل تعیین می‌باشد مورد بررسی قرار گرفته است. لغزندگی شانه‌ها در قطعاتی از جاده که دارای سرعت خودرو بیش از ۸۰ کیلومتر در ساعت هستند به عنوان خطرناک‌ترین عامل شناسایی شده است (۱۴).

همچنین محمود صفارزاده و مقصود پوریاری ارائه مدل تعیین شاخص ایمنی راه را مورد مطالعه قرار داده‌اند. نتایج مطالعه نشان داد که میزان تصادفات جاده‌ای در ایران به مقدار قابل توجهی با افزایش حجم ترافیک زیاد می‌شود. به عنوان مثال:

- ۲۰ درصد افزایش در ترافیک راه، خطر تصادفات جاده‌ای را ۵۵ درصد افزایش می‌دهد.
- شکل‌گیری کاربری‌های تجاری و مسکونی در حاشیه راه، خطر تصادفات جاده‌ای را به شدت افزایش می‌دهد.
- راه‌های کوهستانی نسبت به سایر راه‌ها به شدت ناامن‌ترند.
- افزایش تردد ۱۰ درصدی وسایل نقلیه سنگین، خطر شدت تصادفات را ۶۰ درصد افزایش داده است.

کیلومتر می‌باشد. از کیلومتر ۲۰ به بعد این محور از سال ۷۸ الی ۸۰ شروع به بازسازی و آسفالت شد و به راه فرعی درجه یک ارتقاء پیدا کرد و در حال حاضر ۲۰ کیلومتر اول آن در دست تعریض می‌باشد. از این محور تعداد ۲۲۹ روستا به جمعیت ۵۶۱۴۷ نفر در قالب تعداد ۱۴۵۲۵ خانوار تردد می‌نمایند. در این محور تا شهر کیاسر ۸۲ عدد آبرو، ۹ عدد پل، ۸۰ فرعی و ۲۵ عدد دیوار حائل وجود دارد.

۱- روش‌های تعیین نقاط حادثه‌خیز

۱-۱- روش شدت تصادف

انجام این روش با استفاده از مطالعات ایالت تگزاس و به کارگیری مدل آن می‌باشد. در مدل مورد استفاده برای هر مجروح ضریب ۳ و برای هر کشته ضریب ۹ نسبت به خسارت وارد شده در نظر گرفته می‌شود.

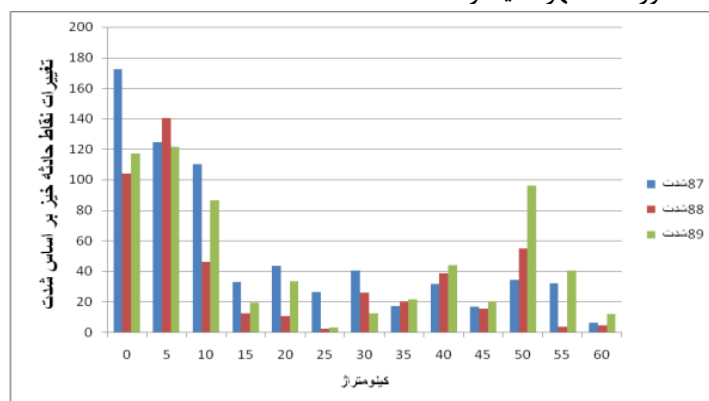
به این ترتیب ضرایب تصادف فوتی به تصادف جرحی به ترتیب برابر خارج قسمت تعداد کشته به تعداد تصادفات فوتی و تعداد مجروح به تعداد تصادف جرحی تعریف می‌شوند و در مجموع با رابطه $n_1 + n_2 + n_3 = n$ مطرح می‌شود. در این رابطه، n_2 تصادف جرحی ضربدر ضریب ۶، n_3 ضریب تصادف فوتی ضربدر ۹، n_1 نصف تصادف خسارتی و n برابر شدت تصادف به دست آمده می‌باشد. با استفاده از نتایج این فرمول، شدت تصادفات حاصله مبنای اولویت‌بندی معابر قرار می‌گیرد (۱۶). شکل ۱ روند تغییرات نقاط حادثه‌خیز براساس شدت تصادفات را بین سال‌های ۸۷ تا ۸۹ نشان می‌دهد.

- تغییر درجه راه از راه‌های دوخطه به بزرگراه، ۶۰ درصد بهبود ایمنی راه‌ها را در بر دارد.
- افزایش یک متر به عرض شانه راه و افزایش یک خط عبور به عرض راه، ۵۰ و ۶۰ درصد ایمنی راه‌ها را بهبود می‌بخشد (۱۵).

مواد و روش‌ها

همان‌گونه که اشاره شد یکی از اهداف و نتایج مهم طرح هندسی، دستیابی به حمل‌ونقل ایمن است. برای حصول ایمنی، اهداف گوناگونی می‌تواند مدنظر باشد. از جمله کاهش تصادفات شدید، کاهش کل تصادفات و کاهش تصادفات خسارتی که هرکدام می‌تواند یکی از اهداف ایمنی باشد. با استناد به مطالب بالا و تأکید مجدد بر این‌که نوع هدف در تعیین راهکار و انتخاب معیارهای لازم برای شناسایی نقاط پر تصادف بسیار مهم هستند، در این قسمت در مورد روش شناسایی موقعیت‌های پرتصادف یا نقاط سیاه بحث می‌شود. این روش بر اساس تصادف ثبت شده، اطلاعات و داده‌های تصادف، حجم‌های ترافیکی و شاخص وسیله نقلیه-کیلومتر، تشریح می‌شود. امروزه ثبت تصادفات در کشور ایران به صورت تنظیم گزارش کارشناس و تکمیل فرم (کام ۱۱۴) و ورود اطلاعات آن به رایانه انجام می‌گردد (۱۶). در تعیین نقاط حادثه‌خیز، روش دسته‌های مطالعاتی به طول ۵ کیلومتر مناسب‌ترین روش برای تحلیل آمار تصادفات به منظور اولویت‌بندی نقاط تصادف‌خیز، تشخیص داده شده است (۱۶).

در این تحقیق به بررسی و تحلیل یکی از محورهای برون‌شهری شهرستان ساری، محور ساری - کیاسر می‌پردازیم. طول این محور تا شهر کیاسر ۵۹/۳



شکل ۱- روند تغییرات نقاط حادثه‌خیز براساس شدت تصادفات در سال‌های ۱۳۸۷ الی ۱۳۸۹

$$R_{avj} - mv = \frac{\sum_{i=1}^n Nac - i \times 10^6}{\sum_{i=1}^n (ADT_i) \times N_d} \quad (۴)$$

که در آن:

$R_i - mv$ = نرخ تعداد تصادفات به ازای میلیون وسیله نقلیه
 $R_i - mvk$ = نرخ تعداد تصادفات به ازای میلیون وسیله نقلیه عبوری از نقطه i
 $R_{avj} - mvk$ = میانگین نرخ تعداد تصادفات به ازای میلیون وسیله نقلیه عبوری از نقاط محور نوع j

$Nac - i$ = تعداد تصادفات واقع شده در نقطه i یا قطعه i
 ADT_i = میانگین ترافیک روزانه عبوری از نقطه i یا قطعه i
 N_d = تعداد روزهای دوره مطالعه
 LS_i = طول قطعه i
 n = تعداد کل قطعه واقع در محور نوع j یا تعداد کل نقاط در محور نوع j

اگر چه این روش نسبت به روش قبلی از پیچیدگی بیشتری برخوردار است و نیاز به اطلاعات بیشتری دارد ولی نتایج حاصل از آن، منطقی‌تر از روش اول است (۱۵). در شکل ۲ روند تغییرات نرخ تصادفات بر اساس تعداد تصادفات بین سال‌های ۱۳۸۷ الی ۱۳۸۹ مشاهده می‌شود.

با توجه به شکل ۱ و مقایسه سال‌های مختلف، نتیجه می‌گیریم شدت تصادفات در نقاط مختلف در سال‌های مختلف تغییر می‌کند ولی با تقریبی حدود ۸۰ درصد نقاطی که بیشترین شدت را دارند، ثابت می‌مانند.

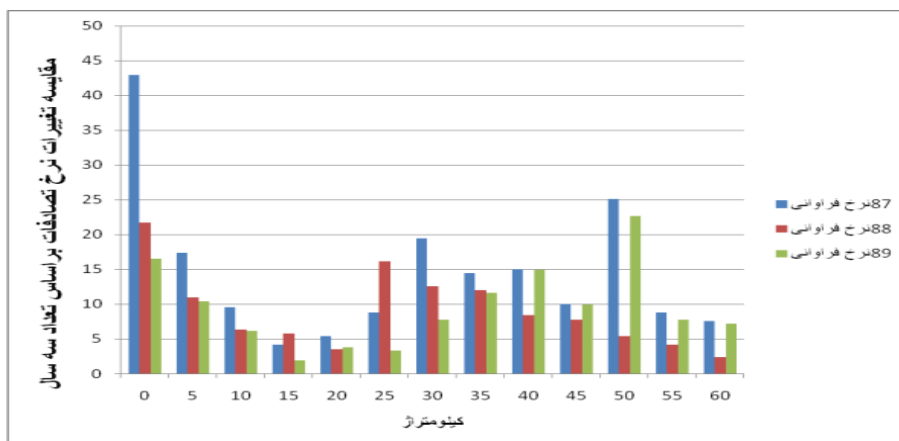
۱-۲- روش نرخ تصادفات

در روش نرخ تعداد تصادفات، تغییرات حجم ترافیک نیز لحاظ شده است؛ بنابراین از دقت بیشتری نسبت به روش اول برخوردار است. معیار شناسایی در این روش عبارت است از دو برابر میانگین نرخ تعداد تصادفات در راه مورد بررسی. هر قسمتی از راه که نرخ تعداد تصادفات واقعی آن بر اساس اطلاعات تصادفات از نرخ بحرانی بیشتر شود، در فهرست مکان‌های پرتصادف قرار می‌گیرد. از روابط زیر، نرخ تصادفات و میانگین نرخ تصادفات در نقطه تعیین می‌شود (۲).

$$R_i - mvk = \frac{Nac \times 10^6}{ADT_i \times LS_i \times N_d} \quad (۱)$$

$$R_i - mv = \frac{Nac - i \times 10^6}{ADT_i \times N_d} \quad (۲)$$

$$R_{avj} - mvk = \frac{\sum_{i=1}^n Nac - i \times 10^6}{\sum_{i=1}^n (ADT_i \times LS_i) \times N_d} \quad (۳)$$

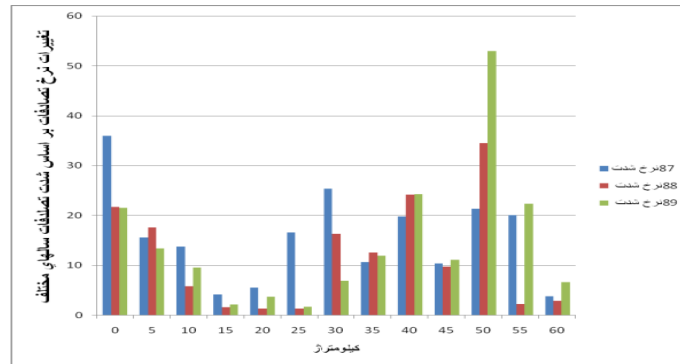


شکل ۲- روند تغییرات نرخ تصادفات براساس تعداد تصادفات

در سال‌های ۱۳۸۷ الی ۱۳۸۹

شکل ۳ روند تغییرات نرخ تصادفات براساس شدت تصادفات در سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۳۸۹ را نشان می‌دهد.

با مقایسه نرخ تصادفات این سه سال در می‌یابیم نرخ تصادف در سال ۸۸ کاهش یافته و در سال ۸۹ رو به افزایش است. نقاط حادثه‌خیز نیز تقریباً ثابت هستند.



شکل ۳- روند تغییرات نرخ تصادفات براساس شدت تصادفات در سالهای ۱۳۸۷ الی ۱۳۸۹

۳-۱- روش نرخ - شدت تصادفات

در این روش تعداد تصادفات و شدت و موقعیت مکانی آن‌ها برداشت شده و سپس نرخ‌های مورد نظر محاسبه می‌گردد. متداول‌ترین مراحل استفاده از روش نرخ - شدت تصادفات بدین شرح است:

الف- شدت تصادفات و موقعیت مکانی تمام آن‌ها با استفاده از GPS، مشخص و کدگذاری می‌شود.

ب- حجم ترافیک مقاطع مختلف، برداشت و آماده می‌شود.

ج- نرخ تصادفات با استفاده از این فرمول محاسبه می‌گردد (۱۶):

(۵)

$$I \times 10^6$$

دوره مطالعه

(تعداد روزهای دوره)

نرخ میانگین تصادف نقاط مختلف برای زمان‌های معین و تقسیمات منطقه‌ای مشخص، محاسبه می‌شود. نقاطی که نرخ تصادفات آن‌ها بیش از دو برابر نرخ میانگین محاسبه شده باشند، به عنوان نقاط تصادف‌خیز محاسبه می‌شوند (۱۶).

۲- محاسبه شاخص نرخ تصادفات و شدت

تصادفات با توجه به سال‌های مختلف

شیوه‌های گوناگون تحلیل تصادف عبارتند از: الف- آمار تصادفات؛ ب- نرخ تصادفات؛ ج- شدت تصادفات. با توجه به وجود داده‌های آماری تصادفات، برای ارزیابی وضعیت ایمنی محور مورد نظر از شاخص‌هایی همچون «نرخ تصادفات» و «شدت تصادفات» استفاده گردید.

الف- نرخ تصادفات:

۱- براساس کیلومتر طول راه‌ها

۲- به‌ازای میلیون وسیله‌نقلیه - کیلومتر

۳- به‌ازای هر ده‌هزار وسیله‌نقلیه

۴- به‌ازای هر یک صد هزار نفر جمعیت

ب- شدت تصادفات:

۱- خسارت وارده

۲- نرخ کشته‌شدگان تصادفات

۳- ریسک کشته‌شدگان تصادفات

۴- نسبت تعداد کشته‌شدگان به تعداد مجروحین

در ادامه می‌توانید پنج مورد از این محاسبات را مشاهده نمایید. نحوه محاسبه شاخص‌ها به این صورت است (۱۶):

$$R_L = \frac{N_{ac}}{L_s} \quad (۶)$$

$$R_{MVK} = \frac{N_{ac} \times 10^6}{L_s \times ADT \times 365} \quad (۷)$$

$$R_v = \frac{N_{ac} \times 10^4}{N_v} \quad (۸)$$

$$R_F = \frac{N_{F \times 10^4}}{N_v} \quad (۹)$$

$$R = \frac{N_F}{N_i} \quad (۱۰)$$

که در آن:

R_L = نرخ تصادفات براساس کیلومتر طول راه‌ها

N_{ac} = تعداد تصادفات

L_s = طول راه

مدارس حاشیه راه‌ها و عبور و مرور نا ایمن دانش‌آموزان و آبروهای بدون حفاظ و علائم.

در جدول ۲ شاخص نرخ تصادفات و شدت تصادفات بر اساس سال‌های مختلف آورده شده است. براساس داده‌های جدول ۲ و همچنین مقادیر ترافیک روزانه (AADT) از جدول ۱، به مقایسه شاخص‌های گوناگون در سه سال متوالی پرداخته شده است. نتایج حکایت می‌کند که تصادفات براساس کیلومتر از راه‌ها کاهش یافته است. همچنین روند تغییرات نرخ تصادفات به ازای میلیون وسیله نقلیه - کیلومتر پیموده شده نیز بیانگر آن است که نرخ تصادفات طی سه سال به صورت نزولی بوده است.

جدول ۲- شاخص نرخ تصادفات و شدت تصادفات در سال‌های مختلف

| سال | ۱۳۸۷ | ۱۳۸۸ | ۱۳۸۹ |
|--|-------|-------|-------|
| نرخ تصادفات بر اساس کیلومتر از راه‌ها | ۱۱/۲۲ | ۷/۵۲ | ۷/۴۸ |
| نرخ تصادفات به ازای میلیون وسیله نقلیه - کیلومتر | ۷/۰۶ | ۴/۱۳ | ۴/۱۲ |
| نرخ تعداد تصادفات به ازای ده‌هزار وسیله نقلیه | ۴/۱۹ | ۲/۶۶ | ۲/۴۴ |
| نرخ کشته شدن به ازای ده هزار وسیله نقلیه | ۰/۰۹۳ | ۰/۰۶۵ | ۰/۰۸۸ |
| نسبت تعداد کشته‌ها به تعداد مجروحین | ۰/۲۷ | ۰/۲۸ | ۰/۳۲ |

در این دوره سه ساله ۱۵۶۰ تصادف در این محور رخ داده است که از این تعداد، ۴۲ تصادف منجر به فوت، ۱۴۴ تصادف منجر به جرح و ۱۳۷۴ تصادف خسارتی بوده است. در این دوره مطالعاتی، بیشترین تعداد تصادفات در ساعت ۱۲ ظهر تا ۶ عصر، در محدوده سنی ۳۱ تا ۴۰ سال و در روزهای جمعه رخ داده است. همچنین تجاوز به چپ بیشترین علت تصادف و عقب به جلو بیشترین نحوه برخورد را به خود اختصاص داده بودند. جدول ۳ توزیع فراوانی کیلومتر از تصادفات محور مورد نظر طی سال‌های مختلف را نشان می‌دهد. با توجه به داده‌ها، کیلومتر ۰ تا ۳ با ۲۶/۲ بیشترین فراوانی تصادفات و کیلومتر ۲۳ تا ۲۷ با ۱/۵ درصد کمترین فراوانی تصادفات را داشته است.

R_{MVK} = نرخ تصادفات به ازای میلیون وسیله نقلیه - کیلومتر

ADT = متوسط ترافیک روزانه

R_v = نرخ تصادفات به ازای هر ده هزار وسیله نقلیه

N_v = تعداد وسیله نقلیه

R_F = نرخ کشته شدن به ازای هر ده هزار وسیله نقلیه

N_F = تعداد کشته‌شدگان

N_i = تعداد مجروحین

یافته‌ها

در این بخش پیش از آن‌که به بررسی آمار تصادفات و علل وقوع آن در محور مورد نظر پرداخته شود، لازم است آمار تردد و وضعیت ترافیکی، مورد ارزیابی قرار گیرد. این محور در بررسی به عمل آمده از وضعیت تردد و حجم ترافیک راه‌های استان، در سطح سرویس C قرار گرفته است. در جدول ۱ میزان AADT این محور از سال ۱۳۸۷ الی ۱۳۸۹ آمده است (۱۷).

جدول ۱- میزان AADT محور ساری - کیاسر از ۱۳۸۷ الی ۱۳۸۹

| تعداد روز | ۱۳۸۷ | ۱۳۸۸ | ۱۳۸۹ | سال |
|-----------|------|------|------|------|
| ۳۶۵ | ۴۳۷۹ | ۴۵۸۹ | ۴۹۷۸ | AADT |

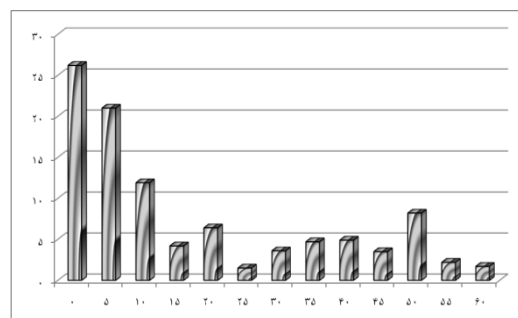
کیلومترهایی که بیانگر محل تصادف می‌باشند، در دفتر ثبت پلیس راه دقیق نبوده است. لذا در این تحقیق تمامی این مسیر به طول ۵۹/۳ کیلومتر از شهر ساری تا شهر کیاسر به صورت پیاده با GPS طی شده و تمامی مشخصات هندسی به طور دقیق برداشت شد.

به منظور ارائه راه‌حل‌های مناسب برای کاهش تصادفات، قبل از هر چیز بررسی آمار تصادفات و ارزیابی عوامل مؤثر بر ایجاد آن‌ها از اهمیت بسیاری برخوردار است. بنابراین در این قسمت، عوامل مؤثر بر ایجاد تصادفات در محور عبارتند از:

نبودن شانه‌سازی‌های مناسب، نبودن زهکشی مناسب، وجود پیچ‌های تند، شیب زیاد بعضی از گردنه‌ها، تقاطع‌های فرعی با اصلی حادثه‌خیز، عرض کم سواره‌رو و نبودن خط سبقت، عدم نصب پل‌های عابر پیاده، وجود روستا و حیوانات اهلی و ادوات کشاورزی، وجود

جدول ۳- بررسی توزیع فراوانی کیلومترهای تصادفات محور ساری- کیاسر طی سالهای ۱۳۸۷-۱۳۸۹

| دسته | کیلومترهای | فراوانی | درصد |
|------|------------------|---------|------|
| ۰ | تا کیلومتر ۳ | ۴۰۳ | ۲۶/۲ |
| ۵ | کیلومتر ۳ تا ۷ | ۳۲۳ | ۲۱ |
| ۱۰ | کیلومتر ۷ تا ۱۲ | ۱۸۴ | ۱۱/۹ |
| ۱۵ | کیلومتر ۱۲ تا ۱۷ | ۶۴ | ۴/۲ |
| ۲۰ | کیلومتر ۱۷ تا ۲۲ | ۹۸ | ۶/۴ |
| ۲۵ | کیلومتر ۲۲ تا ۲۷ | ۲۵ | ۱/۵ |
| ۳۰ | کیلومتر ۲۷ تا ۳۲ | ۵۶ | ۳/۶ |
| ۳۵ | کیلومتر ۳۲ تا ۳۷ | ۷۳ | ۴/۷ |
| ۴۰ | کیلومتر ۳۷ تا ۴۲ | ۷۶ | ۴/۹ |
| ۴۵ | کیلومتر ۴۲ تا ۴۷ | ۵۴ | ۳/۵ |
| ۵۰ | کیلومتر ۴۷ تا ۵۲ | ۱۲۶ | ۸/۲ |
| ۵۵ | کیلومتر ۵۲ تا ۵۷ | ۳۴ | ۲/۲ |
| ۶۰ | کیلومتر ۵۷ تا ۶۲ | ۲۶ | ۱/۷ |



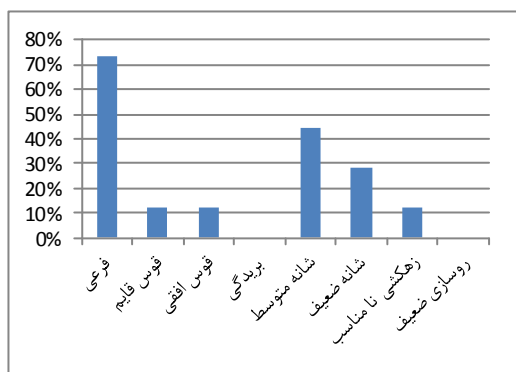
شکل ۴- روند تغییرات فراوانی کیلومترهای تصادفات محور ساری- کیاسر طی سالهای ۱۳۸۷-۱۳۸۹

طی این سالها ساعت ۱۲ ظهر تا ۶ عصر با ۴۱/۹ درصد بیشترین تعداد تصادفات و نیمه شب تا ۶ بامداد با ۳/۹ درصد کمترین فراوانی تصادفات را داشته است.

با بررسی‌های آماری صورت گرفته در این دوره سه ساله، این اطلاعات به دست آمد: تجاوز به چپ با ۱۹/۹ درصد تصادفات، بیشترین عامل تصادف بوده است. تصادفات جلو به عقب با ۲۷/۴ درصد بیشترین تعداد تصادفات و پهلو به پهلو با ۴/۶ درصد کمترین تعداد تصادفات را داشته است. جدول ۴ رابطه بین علت تصادفات محور مورد نظر طی سالهای مختلف را نشان می‌دهد. با توجه به داده‌های جدول، تجاوز به چپ با ۱۹/۹ درصد بیشترین و انحراف به راست با ۰/۰۶ درصد کمترین تعداد تصادفات را داشته است.

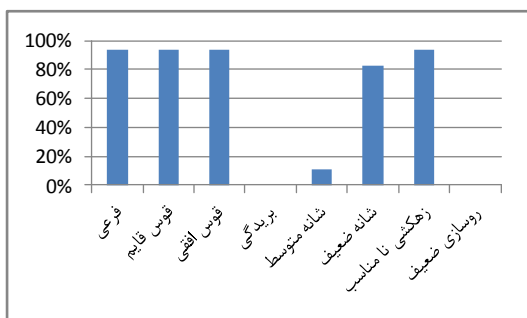
جدول ۴- بررسی توزیع فراوانی علت تصادفات محور ساری- کیاسر طی سالهای ۱۳۸۷-۱۳۸۹

| جمع | سال | | | علت تصادفات | |
|------|------|------|------|-------------|---------------|
| | ۱۳۸۹ | ۱۳۸۸ | ۱۳۸۷ | | |
| ۲۵۱ | ۱۰۶ | ۵۵ | ۹۰ | تعداد | عدم توانایی |
| ۱۶/۲ | ۲۴/۳ | ۱۲/۶ | ۱۳/۵ | درصد | کنترل وسیله |
| ۳۰۷ | ۸۹ | ۱۰۳ | ۱۱۵ | تعداد | تجاوز به چپ |
| ۱۹/۹ | ۲۰/۴ | ۲۳/۵ | ۱۷/۳ | درصد | |
| ۱۳۹ | ۲۸ | ۵۴ | ۵۷ | تعداد | عدم رعایت |
| ۹ | ۶/۴ | ۱۲/۳ | ۸/۶ | درصد | فاصله طولی |
| ۲۴۸ | ۴۶ | ۶۷ | ۱۳۵ | تعداد | عدم توجه به |
| ۱۶/۱ | ۱۰/۶ | ۱۵/۳ | ۲۰/۳ | درصد | جلو |
| ۴۳ | ۵ | ۵ | ۳۳ | تعداد | تغییر مسیر |
| ۲/۷ | ۱/۱ | ۱/۱ | ۵ | درصد | ناگهانی |
| ۱۷ | ۵ | ۴ | ۸ | تعداد | حرکت خلاف |
| ۱/۱ | ۱/۱ | ۰/۹ | ۱/۲ | درصد | جهت |
| ۶۸ | ۱۶ | ۲۲ | ۳۰ | تعداد | انحراف به چپ |
| ۴/۴ | ۳/۷ | ۵ | ۴/۵ | درصد | |
| ۳۰ | ۲ | ۱۰ | ۱۸ | تعداد | حرکت دنده |
| ۱/۹ | ۰/۵ | ۲/۳ | ۲/۷ | درصد | عقب |
| ۲۹ | ۲ | ۱۳ | ۱۴ | تعداد | تخطی از سرعت |
| ۱/۸ | ۰/۵ | ۳ | ۲/۱ | درصد | مطمئنانه |
| ۲۴ | ۱۰ | ۳ | ۱۱ | تعداد | گردش به طرز |
| ۱/۵ | ۲/۳ | ۰/۷ | ۱/۷ | درصد | غلط |
| ۷ | ۳ | ۱ | ۳ | تعداد | گردش به چپ |
| ۰/۴ | ۰/۷ | ۰/۲ | ۰/۵ | درصد | |
| ۳۰ | ۷ | ۹ | ۱۴ | تعداد | عدم رعایت |
| ۱/۹ | ۱/۶ | ۲/۱ | ۲/۱ | درصد | فاصله عرضی |
| ۱۱ | ۱۰ | ۰ | ۱ | تعداد | حرکت |
| ۰/۷ | ۲/۳ | ۰ | ۰/۲ | درصد | غیر ضروری |
| | | | | | با دنده عقب |
| ۱ | ۰ | ۰ | ۱ | تعداد | انحراف به |
| ۰/۰۶ | ۰ | ۰ | ۰/۲ | درصد | راست |
| ۱۴ | ۱۰ | ۳ | ۱ | تعداد | ترکیب و تقارن |
| ۰/۹ | ۲/۳ | ۰/۷ | ۰/۲ | درصد | |
| ۶ | ۱ | ۲ | ۳ | تعداد | عدم رعایت |
| ۰/۳ | ۰/۲ | ۰/۵ | ۰/۵ | درصد | مقررات |
| ۲ | ۰ | ۱ | ۱ | تعداد | عدم رعایت |
| ۰/۱ | ۰ | ۰/۲ | ۰/۲ | درصد | مقررات گردش |
| ۱۳ | ۴ | ۷ | ۲ | تعداد | سایر علل |
| ۰/۸ | ۰/۹ | ۱/۵ | ۰/۴ | درصد | |
| ۱۵۴۰ | ۴۳۶ | ۴۳۸ | ۶۶۶ | تعداد | جمع |
| %۱۰۰ | %۱۰۰ | %۱۰۰ | %۱۰۰ | درصد | |



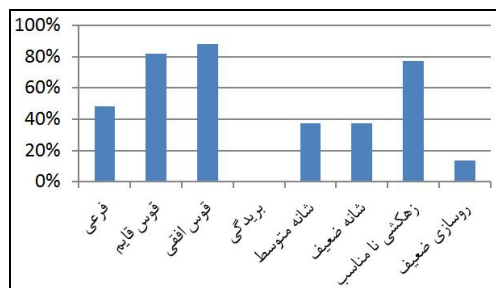
شکل ۷- نقش پارامترهای هندسی در تصادفات از کیلومتر ۲۸ تا ۴۲

کیلومتر ۳۸ الی ۴۲ جاده، از منطقه کوهپایه‌ای با اختلاف ارتفاع عبور می‌کند. با توجه به داده‌ها فرعی، قوس قائم، قوس افقی و زهکشی نامناسب با ۹۳/۴ درصد بیشترین علت تصادف را داشته است.



شکل ۸- نقش پارامترهای هندسی در تصادفات از کیلومتر ۳۸ الی ۴۲

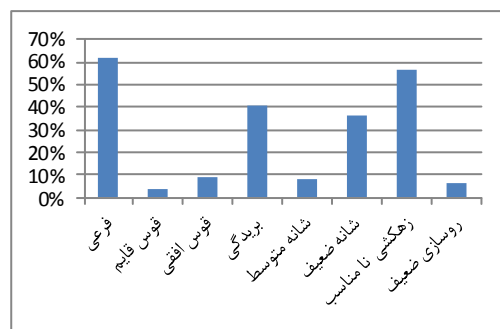
کیلومتر ۴۸ الی ۵۷ جاده از مناطق کوهستانی با اختلاف قریب ۱۰۰۰ نفر عبور می‌کند که در آن قوس قائم و افقی با ۸۸/۱ درصد بیشترین دلیل تصادفات بوده است.



شکل ۹- نقش پارامترهای هندسی در تصادفات از کیلومتر ۴۸ الی ۵۷

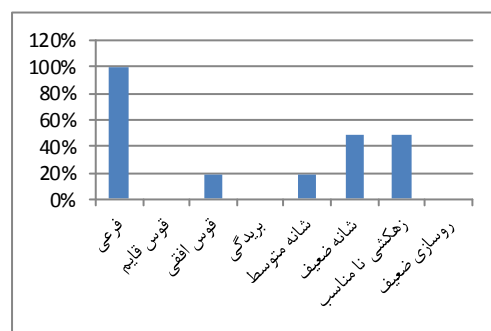
کیلومتر ۰ الی ۹/۵ این جاده، از منطقه هموار با اختلاف ارتفاع قریب ۲۰۰ متر عبور می‌کند که دارای دو باند رفت و دو باند برگشت جداگانه می‌باشد.

با توجه به داده‌ها، فرعی با ۶۲ درصد بیشترین و روسازی ضعیف با ۶/۸ درصد کمترین علت تصادف را داشته است.



شکل ۵- نقش پارامترهای هندسی در تصادفات از کیلومتر ۰ الی ۹/۵

در کیلومتر ۹/۵ الی ۱۲/۹ تمام شرایط ۰ الی ۹/۵ حاکم است با این تفاوت که جاده از حالت قبلی به جاده دو بانده بدون حفاظ میانی تبدیل شده و با توجه به داده‌ها، فرعی با ۱۰۰ درصد، بیشترین علت تصادف را داشته است.



شکل ۶- نقش پارامترهای هندسی در تصادفات از کیلومتر ۹/۵ الی ۱۲/۹

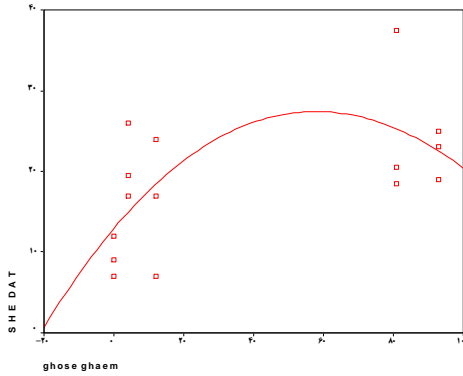
در کیلومتر ۲۸ تا ۳۲ با توجه به داده‌ها، فرعی با ۷۳ درصد بیشترین علت تصادف را داشته است.

۳- بررسی رابطه بین شدت تصادف و متغیرهای

پیش بینی کننده

با توجه به موقعیت و تنوع جغرافیایی محور مورد مطالعه، در هر یک از نقاط حادثه خیز، پارامترهای هندسی خاصی مؤثرتر بوده است.

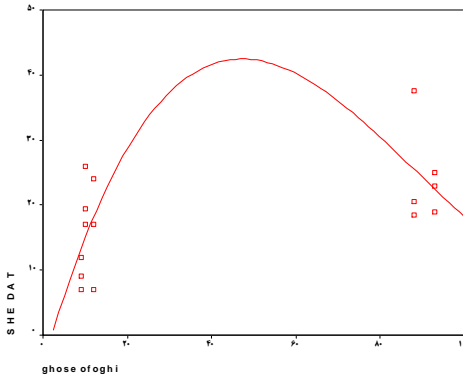
با توجه به این که نرخ شدت تصادفات یک شاخص مهم است، در ادامه این تحقیق به دنبال رابطه بین شدت تصادفات و پارامترهای هندسی به صورت یک رابطه ریاضی هستیم.



شکل ۱۱- نمودار پراکنش شدت تصادف در مقابل متغیر قوس قائم

۳-۳- نمودار پراکنش شدت تصادف در مقابل متغیر قوس افقی

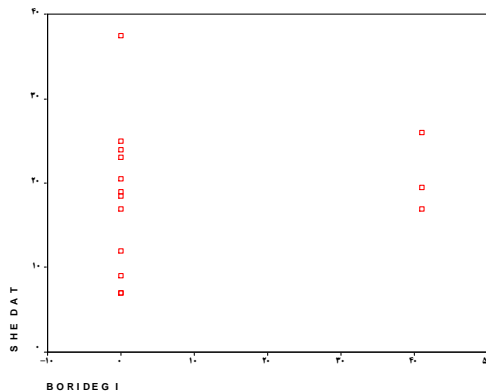
رابطه بین این دو متغیر نیز از نوع درجه ۳ است.



شکل ۱۲- نمودار پراکنش شدت تصادف در مقابل متغیر قوس افقی

۳-۴- نمودار پراکنش شدت تصادف در مقابل متغیر بریدگی

با توجه به نمودار می بینیم که رابطه خاصی بین دو متغیر مشاهده نمی شود.



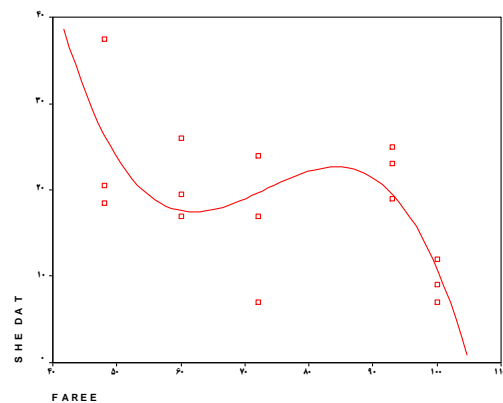
شکل ۱۳- نمودار پراکنش شدت تصادف در مقابل متغیر بریدگی

اساس این رابطه سازی بر اساس نمودار پراکنش می باشد. این متغیرها به نمودارهای درجه ۲ و درجه ۳ برازش داده شده است و رابطه مطلوب به دست آمد

برای بررسی رابطه بین شدت تصادف و متغیرهای پیش بینی کننده، ابتدا باید شکل رابطه متغیر شدت تصادف با تک تک متغیرها بررسی شود.

۳-۱- نمودار پراکنش شدت تصادف در مقابل متغیر فرعی

با توجه به نمودار شکل ۱۰ و با توجه به منحنی برازش داده شده می بینیم که شکل رابطه بین دو متغیر از نوع درجه ۳ است.



شکل ۱۰- نمودار پراکنش شدت تصادف در مقابل متغیر فرعی

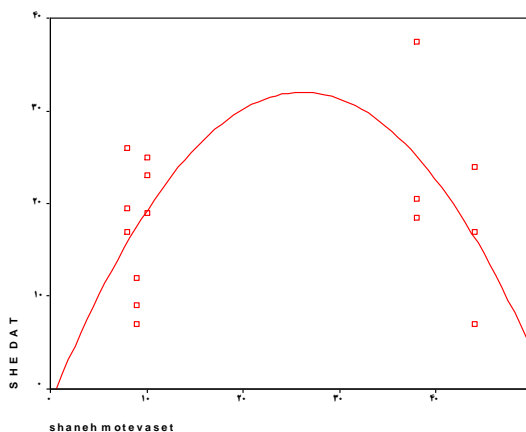
۳-۲- نمودار پراکنش شدت تصادف در مقابل متغیر قوس قائم

با توجه به نمودار شکل ۱۰ و با عنایت به منحنی برازش داده شده می بینیم که شکل رابطه بین دو متغیر از نوع درجه ۳ است.

۳-۵- نمودار پراکنش شدت تصادف در مقابل

متغیر شانه متوسط

با توجه به نمودار و با عنایت به منحنی برازش داده شده می‌بینیم که شکل رابطه بین دو متغیر از نوع درجه ۲ است.

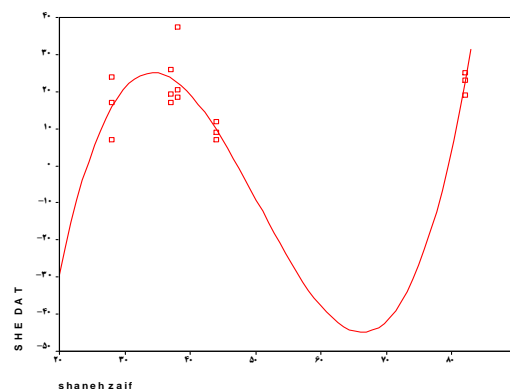


شکل ۱۴- نمودار پراکنش شدت تصادف در مقابل متغیر شانه متوسط

۳-۶- نمودار پراکنش شدت تصادف در مقابل

متغیر شانه ضعیف

شکل ۱۵ بیان می‌کند رابطه بین دو متغیر از نوع درجه ۳ است.

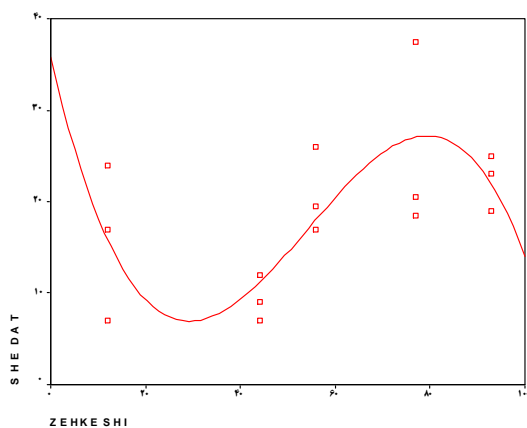


شکل ۱۵- نمودار پراکنش شدت تصادف در مقابل متغیر شانه ضعیف

۳-۷- نمودار پراکنش شدت تصادف در مقابل

متغیر زهکشی

با عنایت به نمودار و با توجه به منحنی برازش داده شده مشاهده می‌گردد که شکل رابطه بین دو متغیر از نوع درجه ۳ است.

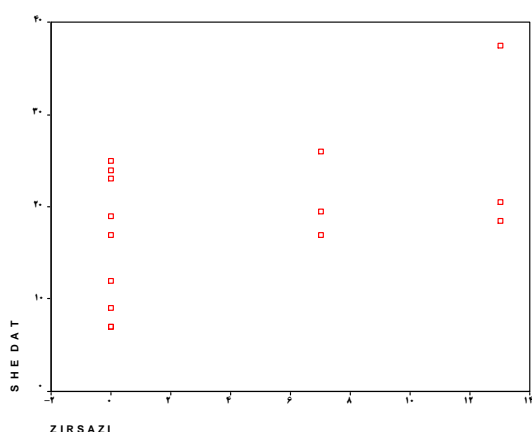


شکل ۱۶- نمودار پراکنش شدت تصادف در مقابل متغیر زهکشی

۳-۸- نمودار پراکنش شدت تصادف در مقابل

متغیر زیرسازی

با توجه به نمودار می‌بینیم که رابطه خاصی بین دو متغیر مشاهده نمی‌شود.



شکل ۱۷- نمودار پراکنش شدت تصادف در مقابل متغیر زیرسازی

پس از تعیین شکل رابطه بین متغیرها می‌توان به بررسی رابطه رگرسیونی چندگانه بین متغیرها پرداخت تا ببینیم این رابطه رگرسیونی از چه متغیرهایی تشکیل شده است. به عبارت دیگر باید ببینیم که کدام متغیرها شایستگی حضور در معادله رگرسیونی را دارند.

۴- جدول Model summary

در جدول ۵ در ستون اول ضریب همبستگی چندگانه و در ستون دوم مقدار ضریب تعیین، ارائه شده که مقدار قابل قبولی است.

جدول ۷- جدول ضرایب^a

| مدل | ضرایب غیر استاندارد | | ضرایب استاندارد | آماره t | سطح معنی داری مشاهده شده |
|-----------------|---------------------|-----------|-----------------------------|---------|--------------------------|
| | ضرایب رگرسیون | خطا معیار | ضرایب رگرسیون استاندارد شده | | |
| مقدار ثابت | ۲۱/۳۵۰ | ۶/۳۸۹ | | ۳/۳۴۲ | ۰/۰۰۷ |
| مکعب فرعی | -۲/۳۵۴ | ۰/۹۴۶ | -۰/۵۸۶ | -۲/۴۹۰ | ۰/۰۰۳ |
| مکعب شانه متوسط | -۳/۲۵۸ | ۱/۲۸۰ | -۰/۰۲۵ | -۲/۵۴۵ | ۰/۰۰۰ |
| مکعب شانه ضعیف | ۴/۳۲۹ | ۱/۶۳۵ | ۰/۰۶۸ | ۲/۶۴۸ | ۰/۰۰۱ |
| مکعب زهکشی | ۳/۱۴۶ | ۱/۲۴۵ | ۰/۴۷۸ | ۲/۵۲۷ | ۰/۰۰۲ |

a. نرخ شدت: متغیرهای وابسته

با توجه به جدول ۷ و با فرض معدل سازی متغیرها به شکل زیر، مدل رگرسیونی مورد نظر به دست می آید.

$$\begin{aligned} faree \rightarrow X_1, ghos.ghaem \rightarrow X_2, \\ ghos.ofoghi \rightarrow X_3, boridegi \rightarrow X_4, \\ shaneh.m \rightarrow X_5, shaneh.z \rightarrow X_6, zehkeshi \rightarrow X_7, zirsazi \rightarrow X_8 \end{aligned}$$

$$y = 33.1 - 5.247X_1^3 - 4.895X_5^3 + 2.985X_6^3 - 3.652X_7^3$$

بحث

نتایجی که از روش نرخ تصادف به دست آمد خیلی به واقعیت نزدیک بود چرا که ترافیک این محور متغیر است و الویت بندی نقاط حادثه خیز طی سال های مختلف تغییر می کند ولی نقاط حادثه خیز، تقریباً ثابت هستند. لازم است نقاطی که ظرفیت تبدیل شدن به نقاط حادثه خیز را دارند بررسی شوند چراکه در سال های آتی به یک نقطه حادثه خیز تبدیل می شوند. تنها کاهش تعداد تصادفات نمی تواند دلیل بهبود تصادفات باشد چرا که طی این دوره، نرخ تصادفات به ازای هر ده هزار وسیله نقلیه ۴۲٪ کاهش داشته ولی نرخ کشته شدن به تعداد مجروحین ۱۶٪ افزایش داشته است. پارامترهای هندسی بسیاری در تصادفات یک محور نقش دارند ولی با توجه به شرایط جغرافیایی

جدول ۵- خلاصه مدل

| خطای برآورد | ضریب تعیین تصحیح شده | ضریب تعیین | ضریب همبستگی | مدل |
|-------------|----------------------|------------|--------------------|-----|
| ۶/۶۲۱۹۳ | ۰/۳۲۹ | ۰/۶۰۷ | ۰/۷۷۹ ^a | ۱ |

a. پیش بینی کننده ها: مکعب شانه ضعیف، مکعب شانه متوسط، مکعب فرعی، مکعب زهکشی، مقدار ثابت

۵- جدول ANOVA

در جدول ۶ مناسب بودن مدل رگرسیونی چندگانه برای برازش به داده ها مورد بررسی قرار می گیرد. با فرض $\alpha=0.05$ در ستون sig می بینیم که سطح معنی داری مشاهده شده از مقدار α است. بنابراین نتیجه می گیریم که مدل رگرسیونی که در ادامه گفته خواهد شد برای برازش به داده ها مناسب است.

جدول ۶- جدول ANOVA^b

| سطح معنی داری مشاهده شده | آماره فیشر | میانگین مربعات | درجه آزادی | مجموع مربعات | مدل |
|--------------------------|------------|----------------|------------|--------------|---------|
| 0.000 ^a | ۳/۸۵۶ | ۱۱۹/۲۲۵ | ۴ | ۴۷۶/۹۰۰ | رگرسیون |
| | | ۳۰/۸۵۰ | ۱۰ | ۳۰۸/۵۰۰ | خطا |
| | | | ۱۴ | ۷۸۵/۴۰۰ | کل |

a. پیش بینی کننده ها: مکعب شانه ضعیف، مکعب شانه متوسط، مکعب فرعی، مکعب زهکشی، مقدار ثابت

b. متغیرهای وابسته: نرخ شدت کل

۶- جدول ضرایب رگرسیونی

در جدول ۷ ضرایب رگرسیونی مربوط به متغیرهایی که در مدل حضور دارند در ستون B ارائه شده است. در ستون sig سطح معنی داری مشاهده شده مربوط به آزمون ضرایب رگرسیونی ارائه شده است. فرضیه مربوط به این آزمون ها به این صورت است:

$$\begin{cases} H_0: \beta_i=0 \\ H_1: \beta_i \neq 0 \end{cases}$$

چون مقدار sig در این آزمون ها کمتر از ۰/۰۵ است بنابراین فرض صفر بودن ضریب رگرسیونی رد می شود. یعنی آن متغیر شایستگی حضور در مدل رگرسیونی را دارد.

می‌دهد که حفاظ میانی برای کاهش تعداد تصادفات نقش مهمی را ایفا نمی‌کند.

• دسته ۳۰ و دسته ۴۰ در شرایط محیطی یکسانی قرار دارند.

• در دسته ۳۰ چهار نقطه داریم (جنگل‌بانی شویلاشت، علمدارده، چاچکام، نقییده) که نقایص پارامترهای هندسی، بین این چهار نقطه توزیع شده است.

• در دسته ۴۰ دو نقطه داریم که یک نقطه آن (گرماب) دارای تمامی نقایص هندسی است.

با سنجیدن این دو دسته نتیجه می‌گیریم که در دسته اول ۵۶ تصادف رخ داده ولی در دسته دوم در نقطه گرماب به تنهایی ۳ تصادف رخ داده و این نکته بیانگر این است که یک نقطه با فراوانی نقایص هندسی، بسیار حادثه‌خیزتر از چندین نقطه با برخی از نقایص هندسی می‌باشد. در کیلومتر ۳۸ الی ۴۲ فرعی، قوس قائم، قوس افقی و زهکشی نامناسب با ۹۳/۴ درصد بیشترین علت تصادف را داشته است. در دسته ۵۰ و ۵۵ که جزء مناطق کوهستانی است، قوس قائم و قوس افقی با ۸۱/۸ درصد بیشترین نقش را در تصادفات دارند.

این محور، پارامترهای هندسی از قبیل: فرعی، قوس قائم، قوس افقی، بریدگی، شانه متوسط، شانه ضعیف، زهکشی نامناسب، و روسازی ضعیف مورد بررسی قرار گرفت. این پارامترهای هندسی در نقاط حادثه‌خیز به دست آمده مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. محور ساری-کیاسر به طول ۵۹/۳ کیلومتر می‌باشد که ۳۳ کیلومتر این محور حادثه‌خیز است. در دسته‌های مختلف حادثه‌خیز به علت شرایط جغرافیایی و محیطی، سهم پارامترهای هندسی در تصادفات یکسان نبوده است.

• کیلومتر ۰ الی ۹/۵ این محور به صورت جاده چهار خطه با حفاظ میانی (گاردریل و جدول) می‌باشد و از مناطق دشتی عبور می‌کند.

• کیلومتر ۹/۵ الی ۱۲/۹ نیز مانند حالت قبل است با این تفاوت که این قسمت محور، به صورت دوخطه و بدون حفاظ میانی است.

با سنجش این دو دسته در می‌یابیم: در حالت اول ۶۲٪ تصادفات این دسته در فرعی‌ها و ۴۱٪ تصادفات در بریدگی‌ها رخ داده است ولی در حالت دوم ۱۰۰٪ تصادفات در فرعی‌ها رخ داده است. این سنجش نشان

REFERENCES

1. AASHTO A. Guide for Achieving Flexibility in Highway Design. Washington, DC2004.
2. Charlton SG. The role of attention in horizontal curves: A comparison of advance warning, delineation, and road marking treatment. *Accid Anal and Prev.* 2007;39:873-85.
3. Gupta RC, Jain RP. Effect of certain roadway characteristics on accident rates for two-lane roads in Connecticut. *Transport. Res Rec.* 1975(541):50-4.
4. McDonald N, editor. Look and learn: capitalising on individual responsibility in speed management. National Conference, Australian Institute of Traffic Planning and Management; 2004; Adelaide, South Australia.
5. Oxley J, Fildes B, Corben B, Langford J. Intersection design for older drivers. *Transp Res Part F Traffic Psychol Behav.* 2006;9(5):335-46.
6. Transportation in an Aging Society: Improving Mobility and Safety for Older Persons. Washington DC, USA: Committee Report and Recommendations. Transportation Research Board, National Research Council. 1988.
7. Hauer E. The safety of older persons at intersections. Transportation in an Aging Society, Special Report 218, Transportation Research Board, National Research Council. Washington DC, USA 1988.
8. Flahaut B. Impact of infrastructure and local environment on road unsafety Logistic modeling with spatial autocorrelation. *Accid Anal Prev.* 2004 Nov; 36(6):1055-66.

9. Elvik R. How much do road accidents cost the national economy? *Accid Anal Prev.* 2000 Nov; 32(6):849-51.
10. Matthew G. Karlaftis, Ioannis Golias. Effects of road geometry and traffic volumes on rural roadway accident rates. *Accid Anal Prev.* 2002; 34(3):357-65.
11. Shankar V, Mannering F, Barfield W. Effect of roadway geometrics and environmental factors on rural freeway accident frequencies. *Accid Anal Prev.* 1995;27(3):371-89.
12. Haynes R, Lake IR, Kingham S, Sabel CE, Pearce J, Barnett R. The influence of road curvature on fatal crashes in New Zealand. *Accid Anal Prev.* 2008 ;40(3):843-50.
13. Walmsley D, Summersgill I. The relationship between road layout and accidents on modern rural trunk roads. Crowthorne: Transport Research Laboratory 1998.
14. Asgari S. Effects of Geometric Design on the Main Road Traffic Accidents in Ilam 1995.
15. Saffarzadeh M, Pouryavari M. Modeling of Determine Road Safety Index. *Civil Journal of Modarres University.* 2008;25.
16. Arjrroudi A, Shabani Sh. Procedures of Registration of Accidents and Identifying High Traffic Accident Points. *Transportation Research Institue.* 2008.
17. Automated Traffic Counting: Office of Mazandaran's Transportation and Terminals province. *Reprot of Transportation* 2010.