

بررسی تأثیر قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹

بر کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان

علی سلیمانی^۱، اسکندر مؤمنی^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۱۲/۲۰ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۰۲/۲۷

چکیده

هدف و زمینه: هدف اصلی این پژوهش، بررسی تأثیر قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ بر کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان است.

روش‌شناسی: این پژوهش از نظر هدف کاربردی، از نظر روش‌های بکار گرفته‌شده اسنادی و پیمایشی است. جامعه آماری پژوهش ۴۰ نفر از کارشناسان تصادفات جنوب استان کرمان است که از روش نمونه‌گیری تمام شمار بهره گرفته‌شده و ابزار گردآوری اطلاعات آنان، پرسشنامه محقق ساخته بوده است. جهت تجزیه و تحلیل داده‌ها از آزمون‌های استنباطی از جمله آزمون همبستگی پیرسون، کولموگروف اسمیرنوف و... استفاده شد.

نتیجه: نتایج این تحقیق حاکی از نرمال بودن توزیع متغیرهای تحقیق را تأیید می‌کند. همچنین با محاسبه ضریب همبستگی پیرسون مشخص شد که به ترتیب متغیرهای افزایش مبالغ جرائم، اعمال نمره منفی، توقیف خودرو، راه و وسیله نقلیه در بین متغیرهای مفروض در فرضیه‌های فرعی در کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان مؤثرند. نتایج یافته‌ها دلالت بر تأیید کلیه فرضیه‌های تحقیق داشته و بین متغیرهای اعمال کلی قانون و کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان، با بیشترین میزان همبستگی ۰،۵۵۱ رابطه مثبت و معناداری وجود دارد. بر اساس آزمون رتبه‌ای فریدمن افزایش مبالغ جریمه بالاترین و اعمال نمره منفی کمترین رتبه را در بین مؤلفه‌های تحقیق با کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان دارا می‌باشند.

واژگان کلیدی: کاهش تصادفات، قانون، کارشناسان تصادفات، تخلفات رانندگی

^۱ - دانشجو کارشناسی ارشد، رشته فرماندهی و مدیریت انتظامی دانشگاه علوم انتظامی امین، ایران، عضو پژوهشگران دفتر تحقیقات کاربردی فرماندهی انتظامی استان کرمان، (نویسنده مسئول): ۰۹۱۹۵۷۰۳۷۵۴ - solymani2015f@gmail.com

^۲ - عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی امین -

مقدمه و بیان مسئله

امروزه با افزایش جمعیت انسان‌ها، تعداد خودروهای در حال تردد و تنوع آن‌ها، رقابتی شدن کارخانه‌های خودروسازی و جهانی‌شدن اقتصاد، گسترش فرهنگ مصرف، صنعتی و مکانیزه شدن زندگی و غیره، استفاده از ابزارها را نیز ضروری نموده است. از طرفی پیشرفت فناوری و صنعت و تغییر نوع زندگی انسان تأثیر جدی در استفاده از نوع وسیله نقلیه جهت جابجایی انسان و بار داشته است که این تأثیر روند افزایشی یافته و باعث ازدیاد سفر و در نتیجه زیادشدن تخلفات و تصادفات رانندگی شده است.

تصادفات رانندگی به‌عنوان یک دغدغه جهانی مطرح و در حال گسترش در کشورهای در حال توسعه است و از سوی سازمان ملل متحد و سازمان بهداشت جهانی به‌عنوان یکی از چهار عامل اصلی تهدیدکننده سلامت و جان انسان‌ها تعیین شده و رسیدگی عاجل مطابق کشورهای موفق مورد درخواست قرار گرفته است. صدمات و خسارات ناشی از تصادفات جاده‌ای در کشورمان امری مهم و قابل ملاحظه است که در اغلب موارد نادیده گرفته می‌شود. سلامت عمومی جامعه، چالشی است که تلاش‌ها و اقدامات هماهنگ و یکپارچه‌ای را برای پیشگیری‌های مؤثر و مستمر می‌طلبد. استان کرمان نیز از این اصل مستثنا نبوده است. نارسایی در شبکه حمل‌ونقل، دوطرفه بودن جاده‌ها، نقایص اشکال هندسی، فقدان روشنایی در شب، کمبود و کارایی نداشتن پل‌های عابر پیاده در مناطق مسکونی حاشیه راه‌ها، ایمن نبودن حفاظ برخی از پل‌ها و... از جمله معضلات ترافیکی این استان هستند. با این وجود، هیچ‌گونه طرح و اقدامی برای حل معضلات این استان و هم‌چنین مطالعه‌ای برای کاهش تصادفات از سوی سازمان‌های مرتبط صورت نگرفته است؛ لذا باید توجه داشت با استفاده از ابزارهای پیشگیری به رواج فرهنگ صحیح استفاده از وسایل نقلیه و رعایت قوانین و مقررات مربوطه کمک کرد و در عین حال با

تعیین مجازات در جهت بازدارندگی فردی و عمومی در تحقق اهداف این سیاست کمک کرد.

متناسب با موارد مشروحه فوق قانون قدیم مصوب سال ۱۳۵۱ به علت عدم تطابق با وضعیت جدید عبور و مرور، کارایی چندانی نداشته و دچار ابهام و به دنبال آن اشکال در اجرا بوده است. این قانون بعد از گذشت حدود ۳۸ سال از اجرای آن، به دلیل تحولات گسترده فردی و اجتماعی و توسعه شهری قدرت و کارایی مناسبی نداشته است. بدین ترتیب در راستای بهبود و ارتقای انضباط ترافیکی، قانون جدید نحوه رسیدگی به تخلفات رانندگی در اسفندماه ۱۳۸۹ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. این قانون با ملحوظ نظر قرار دادن مواردی از قبیل نمره منفی، نحوه برخورد با رانندگان مست، ضبط گواهینامه، افزایش مبالغ جریمه و قابل افزایش بودن آن و مسئولیت راه و وسیله نقلیه به دنبال مواردی از قبیل کاهش هرگونه حرکات نمایشی مانند دور زدن درجا و یا حرکت موتورسیکلت بر روی یک چرخ، تجاوز از سرعت مجاز (بیش از ۵۰ کیلومتر در ساعت)، سبقت غیرمجاز در راه‌های دوطرفه، حرکت به‌طور ماریج، حرکت با دنده عقب در آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها است.

رانندگان جنوب استان کرمان نیز از قاعده تخلفات رانندگی و همچنین تصادفات مستثنا نیستند و تصادفات سالانه تعداد زیادی از شهروندان جنوب استان را به کام مرگ می‌کشاند. از طرفی در چرخه ترافیک اگر رانندگان دچار تخلفی شده باشند و پلیس این تخلفات را رؤیت کرده باشند، اعمال قانون شده‌اند. از آنجاکه تصادفات زائده تخلفات رانندگی است، بنابراین با مقایسه تصادفات قبل و بعد از اجرای قانون جدید می‌توان دریافت که آیا قانون جدید راهور در کاهش تصادفات جنوب استان کرمان مؤثر بوده است یا خیر؟ بر همین اساس در این تحقیق محقق در پی آن است که تأثیر قانون رسیدگی به

تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ را بر کاهش تصادفات جاده‌های که یکی از دغدغه‌های عصر حاضر است در حوزه جنوب استان کرمان بررسی نماید.

مفاهیم و پیشینه تحقیق

ترافیک: ترافیک به مفهوم عبور و مرور یا رفت‌وآمد است (عمید، ۱۳۳۷:۲۰۰). ترافیک در حیطه حمل‌ونقل به مفهوم رفت‌وآمد وسیله نقلیه و انسان پیاده از مکانی به مکان دیگر است. اما طرز تلقی عامیانه از ترافیک به معنای گره خوردگی یا تراکم وسیله نقلیه است که ارتباطی با معنای اصلی آن ندارد؛ لذا در این تحقیق معنای اصلی این واژه مدنظر است (احمد فینی، ۱۳۹۰:۳۲).

تصادف: برخورد، تصادف و سانحه معادل Crash است؛ که معادل فارسی آن تصادم یا سانحه است (احمدی‌نژاد و همکارانش، ۱۳۸۵:۸). سانحه هر واقعه خاص را گویند که منجر به کاهش ظرفیت جاده و یا افزایش غیرطبیعی تقاضای آن می‌شود (فاراداین، ۱۳۸۷:۱۳). از طرفی سانحه یک اتفاق ناگهانی برنامه‌ریزی نشده ترافیکی است که تأثیرات منفی بر جریان ترافیک می‌گذارد (ماهنامه راهور، ۱۳۸۶:۴۹). تصادف رانندگی به حادثه ترافیک خیابانی و یا جاده‌ای اطلاق می‌شود که در آن حداقل یک وسیله نقلیه با یک وسیله نقلیه دیگر، یا یک کاربر دیگر، یا یک جسم ثابت در مسیر جاده و یا در حاشیه برخورد کرده باشد که معمولاً آسیب مالی یا جانی در پی دارد، و یا اینکه وسیله نقلیه مذکور واژگون شده باشد (احمد فینی، ۱۳۹۰:۳۲).

تخلف: تخلف به هرگونه عمل و اقدامی که برخلاف قوانین موجود در کشور باشد، اطلاق می‌گردد (عمید، ۱۳۳۷:۱۷۰).

در قوانین و مقررات مربوط به راهنمایی و رانندگی تعریف خاصی به عمل نیامده لکن با مراجعه به مجموعه قوانین و مقررات موضوعه در این زمینه در تعریف جرائم

رانندگی می‌توان چنین گفت: نقض مقررات و قوانین مربوط به حوزه راهنمایی و رانندگی که قانون‌گذار در جهت نظم دهی به امر عبور و مرور وسایط نقلیه و یا حمایت از تمامیت جسمانی اشخاص وضع نموده که عدم رعایت آن‌ها مستلزم اعمال مجازات است (احمد فینی، ۱۳۹۰: ۵۰).

قانون: مجموعه قواعد رفتاری که نحوه رفتار افراد و مناسبات میان آن‌ها در جامعه مشخص می‌سازد (عمید، ۱۳۳۷: ۵۲۰). منظور از قانون، قانون بازنگری شده سال ۱۳۸۹ اخذ جرائم راهنمایی و رانندگی است که مشتمل بر ۳۵ ماده و ۳۲ تبصره است که در تاریخ ۱۳۸۹/۱۲/۸ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و در تاریخ ۱۳۸۹/۱۲/۲۴ به تأیید شورای نگهبان رسید.

خودرو: دستگاه خودرو که به وسیله موتور بخار یا برق یا بنزین یا هوای متراکم و یا گاز حرکت کند و جهت مسافرت و حمل و نقل از جایی به جای دیگر بکار رود (ماهنامه راهور، ۱۳۸۶: ۵۰). بر اساس بند ۵۱ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی هر نوع وسیله نقلیه قابل حرکت در راه‌ها که نیروی محرکه آن موتور باشد، به استثنای وسایل نقلیه ریل‌رو.

توقیف: بازداشتن، بازداشت کردن، از حرکت بازداشتن، ضبط کردن (عمید، ۱۳۳۷: ۲۲۰). منظور از توقیف، توقیف وسیله نقلیه است که در صورتی که راننده مرتکب تخلفات مندرج در ماده ۶ و ۱۰ قانون بازنگری شده سال ۱۳۸۹ اخذ جرائم شود، مأمورین راهنمایی و رانندگی موظف‌اند وسیله نقلیه را متوقف کنند.

جریمه: تاوان‌ها، مجازات نقدی و تاوان (عمید، ۱۳۳۷: ۱۷۰). در این تحقیق منظور از جریمه، جریمه راهنمایی و رانندگی است که در قانون بازنگری شده سال ۱۳۸۹ اخذ جرائم راهنمایی و رانندگی آمده و مبلغ جرائم از ۳۰/۰۰۰ ریال تا مبلغ ۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال تعیین شده است.

گواهینامه رانندگی: داشتن مدرک قانونی مبنی بر مهارت در انجام فن رانندگی وسایل نقلیه (ماهنامه راهور، ۱۳۸۶: ۴۹). بر اساس بند ۸۱ ماده یک آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی عبارت است از اجازه‌نامه برای رانندگی وسایل نقلیه که از طرف راهنمایی و رانندگی به نام افراد صادر می‌شود.

نمره منفی: کسب امتیاز منفی به منظور اعمال مجازات دیگر (همان). برابر ماده ۷ قانون بازنگری شده سال ۱۳۸۹ اخذ جرائم در صورتی که راننده مرتکب تخلفات ۲۰ گانه مندرج در قانون فوق گردد از جانب مأموران راهنمایی و رانندگی ضمن اعمال قانون، نمره منفی متناسب با تخلف در سوابق رانندگان درج می‌گردد.

سبک زندگی و رفتار رانندگی

همان‌گونه که در بخش گذشته هنگام بحث درباره رفتارهای مخاطره‌آمیز و ارتباط آن با رانندگی پرخطر شاهد بودیم، رانندگان جوان بیش از افراد میان‌سال، مرتکب تخلفات رانندگی می‌شوند و تصادف می‌کنند. محققان در بررسی و تبیین رانندگی پرخطر جوانان غالباً به عوامل و متغیرهای مختلفی اشاره می‌کنند. بر طبق مدل سلسله مراتبی، رانندگان جوان تنها در رانندگی بی‌تجربه نیستند، بلکه آن‌ها (در مقایسه با بزرگسالان) در جنبه‌های دیگر زندگی نیز از تجربه کمتری برخوردارند. رانندگان جوان هم در پایین‌ترین سطح و هم در بالاترین سطح مدل سلسله‌مراتب رفتار رانندگی، با مشکلات بیشتری مواجه هستند. اخیراً در بحث رانندگی مخاطره‌آمیز جوانان، مفهوم سبک زندگی به‌طور گسترده مورد استفاده قرار گرفته است. کسانی که این مفهوم را مطرح می‌کنند، معتقدند که سبک زندگی ویژه رانندگان جوان مخاطره‌آمیزتر از سبک زندگی رانندگان میان‌سال یا مسن‌تر است (Laapotti and others, 2001: 766).

اگرچه مفهوم سبک زندگی در سال‌های اخیر کراراً در تحقیقات مختلف به کار رفته، اما مفهومی پیچیده^۱ و چندوجهی^۲ است و به همین دلیل ارائه تعریفی از آن مشکل است. برداشتی محدود از این مفهوم را می‌توان در تحقیقات همه‌گیرشناسی یافت. در این پژوهش‌ها، تحلیل رابطه بین سبک زندگی و سلامتی معمولاً به عادات فردی مانند مصرف دخانیات، رژیم غذایی و تمرینات بدنی و... محدود است. رهیافت جامعه‌شناختی برداشت گسترده‌تری از این مفهوم ارائه می‌کند. در این رهیافت سبک زندگی به‌عنوان الگوهای جمعی شیوه زندگی تعریف می‌شود و از طریق مجموعه‌ای از خصایص متمایز که شامل گرایش‌ها، فعالیت‌ها، اعتقادات، اعمال و ارزش‌های افراد می‌شود، قابل تشخیص است (Chliaoutakis and others, 2005: 415).

شواهد موجود نشان می‌دهد رانندگان جوان به‌ویژه پسران، عموماً با دوستان رانندگی می‌کنند و به رانندگی در عصر و شب که خطرات بیشتری به همراه دارد و هم‌چنین در تعطیلات آخر هفته و در اوقات فراغت علاقه دارند. ارتباط بین فعالیت‌های فراغتی و رانندگی به حدی قوی است که برخی از محققین از این کنش‌ها به‌عنوان رانندگی زمان فراغت یا رانندگی برای تفریح یاد می‌کنند (Bina and others, 2006, laapotti and others, 2001). نتایج تحقیقات حاکی از این است افراد جوانی که سبک زندگی آن‌ها به تفریح و پرسه زدن در مکان‌های عمومی جهت یافته باشد، بیشتر درگیر حوادث و تصادفات جاده‌ای می‌شوند. به خاطر پیچیدگی رابطه بین دو متغیر سبک زندگی و رانندگی مخاطره‌آمیز، تحقیقات اخیر بر ضرورت درک بیشتر کارکردهای رانندگی مخاطره‌آمیز و عوامل انگیزشی که بین سبک زندگی و رفتارها به‌عنوان عامل میانجی عمل می‌کنند، تأکید دارند. برخی خطر جویی در نوجوانی را با دستیابی به خودمختاری و استقلال، ورود

¹ - ComPlex

² - Multifaced

به بزرگسالی و فردیت مرتبط می‌دانند (Bina and others, 2006, Bonino and others, 2003). نوجوانان دوست دارند دیگران درک کنند که آن‌ها بزرگ شده‌اند و دیگر آن کودک سابق نیستند. آن‌ها توقع دارند که مسئولیت‌های کافی و درخور بر عهده گیرند و به نظارتشان توجه شود (نجاتی، ۱۳۸۹: ۱۴).

یکی از مسائل اصلی در رشد، خصوصاً در دوره نوجوانی، دستیابی به استقلال و رهایی از اقتدار والدین است. امروزه نیاز به استقلال و خودمختاری در میان افراد جوان بیشتر احساس می‌شود. میل به استقلال موجب شده است تا نوجوانان به روابط با گروه همسالان اتکای بیشتر و شدیدتری پیدا کنند. در این بافت و زمینه اجتماعی نوجوانان می‌توانند روابط عاطفی جدیدی را توسعه دهند، با ارزش‌ها، ایده‌ها و افکار جدید تماس پیدا کنند و درباره جنبه‌های مختلف زندگی روزانه تصمیم بگیرند (برای مثال وقت آزاد خود را چگونه سپری کنند، چه لباسی بپوشند و...). در پرتو این تحولات، توانایی حرکت از یک مکان به مکان دیگر - رفت‌وآمد به مدرسه، بیرون رفتن با دوستان، رفتن به مکان‌های تفریحی - اهمیت بسیار پیدا می‌کند. دسترسی به ماشین و توانایی رانندگی با آن به نوجوانان و جوانان اجازه می‌دهد تا آزادانه از یک مکان به مکان دیگر حرکت کنند و استقلال بیشتری را کسب کنند. آن‌ها می‌توانند به دورتر از خانه مسافرت کنند و هر وقت که بخواهند به خانه مراجعت نمایند. از این رو، دسترسی به وسیله نقلیه حادثه مهمی در رشد نوجوانان تلقی می‌شود و می‌تواند به تغییراتی در سبک زندگی منجر گردد (امیر کافی، ۱۳۹۰: ۵۴).

رانندگی می‌تواند فرایند خودمختاری و رهایی^۱ را تسهیل کند و جدایی از محیط خانوادگی را هم در معنای فیزیکی - فضایی^۲ و هم در معنای روان‌شناختی امکان‌پذیر سازد. رانندگی

^۱ - Emancipation

^۲ - Physical - spantial sense

مخاطره‌آمیز به‌عنوان شیوه‌ای برای نمایش هویت بزرگ‌سالی به افراد جوان خصوصاً پسران اجازه می‌دهد تا خود را به روشی کاملاً قابل‌رؤیت تصدیق و تأیید کنند و نشان دهند که در وضعیت ایمنی هستند، بدون ترس عمل می‌کنند و قادرند به‌طور کامل خود و موقعیت را کنترل کنند. رانندگی پرخطر شبیه به انواع دیگر رفتارهای مخاطره‌آمیز، با همانندسازی و هویت، مطلوبیت اجتماعی و پذیرش همسالان مرتبط است. از این‌رو، سطوح بالای درگیری در این رفتار با ادراک جذاب بودن برای دیگران و با پرداختن اوقات بیشتری با دوستان ارتباط دارد.

درحالی‌که رانندگی به نوجوانان اجازه می‌دهد تا به اهدافی که تأثیر مثبتی بر رشد دارد، دست یابند. با وجود این رانندگی، رفتاری مخاطره‌آمیز محسوب می‌شود که در مقایسه با انواع دیگر رفتارهای مخاطره‌آمیز، خطر بیشتری به همراه دارد. در پاره‌ای موارد حتی ممکن است به از دست دادن سلامتی و زندگی منجر گردد.

درآمدی بر قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

فلسفه تدوین قوانین، تأمین رفاه حال بشر بوده است تا با تعیین حدودمرزها، رفتار انسان را در چهارچوب قانون کنترل و از آسیب به خود و دیگران پیشگیری گردد؛ لذا هر قانونی باید از پشتوانه اجرایی و قدرت بازدارندگی مناسب برخوردار باشد که قوانین راهنمایی و رانندگی نیز از این قاعده مستثنا نیست.

بسیاری از راه‌کارها در تغییر رفتار که منجر به کاهش تصادفات می‌شود در حوزه تنظیم قوانین و مقررات قرار می‌گیرد. تجربه نشان داده است که قدرت قوانین و مقررات در ایجاد تغییرات غیرمنتظره بسیار بالا بوده است. قانون اجباری کردن بستن کمربند در ایران نیز مؤید این امر بوده است. اقدام به تنظیم قوانین و مقررات باید در ارتباطی تنگاتنگ با مأموریت‌ها و وظایف پلیس صورت پذیرد.

چنانچه گروه هدفی که قوانین به آنها اعمال می‌شود از قوانین آگاه نباشند یا اجبار لحاظ شده در قانون کم شود و به تعبیری ضمانت اجرایی آن وجود نداشته باشد، به همان میزان که اجبار درک شده از قانون کم باشد، اثرگذاری قانون نیز کم خواهد شد. بنابراین می‌توان اثرگذاری قانون را با استفاده از برنامه‌های تبلیغاتی، ارتقا بخشید. با الحاق تبلیغات به قوانین، پذیرش آن در بین مردم آسان‌تر می‌شود.

اعمال قانون و جرائم خاص می‌تواند به‌عنوان پشتوانه‌ای برای اجرای قوانین تلقی شوند. جرائمی که برای متخلفان شناخته شده‌اند، تأثیرگذاری بیشتری دارند. هزینه مالی یا اتلاف زمانی نبایستی به‌گونه‌ای باشد که مردم آن را برنتابند و همچنین به‌گونه‌ای سبک تنظیم شود که نفی غرض شود.

در ایران عقب‌ماندگی قوانین سابق راهنمایی و رانندگی از شرایط اجتماعی و عدم کفایت کارایی آن باعث شد تا زمزمه‌ی عدم بازدارندگی تخلفات رانندگی از سوی مسئولین عالی‌رتبه به گوش برسد تا در اواسط دهه‌ی هشتاد (لایحه‌ی رسیدگی به تخلفات و اخذ جریمه‌های امور حمل‌ونقل) موسوم به لایحه‌ی رسیدگی به تخلفات رانندگی به مجلس تقدیم و بعد از چندین سال توقف در مجلس بالاخره در آخرین روزهای سال ۱۳۸۹ به تصویب رسید. این قانون به‌مراتب از قوانین قبلی راهنمایی و رانندگی به‌روزتر به نظر می‌آمد و جنبه‌های مختلف پیشگیری کیفری و غیر کیفری تا حد مناسبی در آن دیده شده و به دنبال برآورده ساختن اهداف سیاست جناحی برآمده است (وروائی و فتاحی، ۱۳۹۴، ص ۱۱۰).

قانون فوق مشتمل بر ۳۵ ماده و ۳۲ تبصره در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ هشتم اسفندماه یک هزار و سیصد و هشتادونهم مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ

۱۳۸۹/۱۲/۲۴ به تأیید شورای نگهبان رسید. موادی از این قانون که مرتبط با فرضیه‌های مفروض در این تحقیق می‌باشند به‌طور خلاصه در زیر آورده شده‌اند.

در ماده‌ی ۷ این قانون پیش‌بینی شده است که راننده وسیله نقلیه پس از کسب ۳۰ نمره منفی در مرحله اول و ۲۵ نمره منفی برای بار دوم و ۲۰ نمره منفی برای بار سوم پس از ابلاغ بایستی گواهی‌نامه خود را به راهنمایی و رانندگی تسلیم نمایند در صورت عدم تسلیم به‌موقع گواهی‌نامه رانندگی پرونده راننده متخلف به واحد رسیدگی به تخلفات ارجاع و این واحد پس از رسیدگی و عدم وجود عذر موجه جرائم نقدی مندرج در بندهای ۱ تا ۳ این ماده را تا دو برابر افزایش می‌دهد.

ویژگی‌های شخصیتی و رانندگی پرخطر

اگرچه این موضوع حقیقت دارد که رفتار پرخطر در دوره نوجوانی و جوانی بسیار رایج است، باوجوداین، خطر جویی تنها به این دوره از رشد محدود است. بسیاری از بزرگسالان در محیط‌های مختلف دست به ماجراجویی می‌زنند (برای مثال در رانندگی، ورزش، بازار سهام، قمار و...) ماهیت گسترده رفتارهای مذکور، این باور را تقویت می‌کند که نوع خاصی از شخصیت که نیاز ثابتی به هیجان‌های شدید، غیرمعمول و جدید^۱ دارد، در ایجاد این نوع رفتارها نقش مهمی ایفا می‌کند (Bonino and others, 2003: 100).

ویژگی‌های شخصیتی می‌توانند باعث شوند که افراد رفتار خاصی را انجام دهند که این رفتارهای خاص باعث ارضای نیازهای شخصی فرد مرتبط با ویژگی‌های روان‌شناختی، زیستی و اجتماعی او می‌شود (حق‌شناس و دیگران، ۱۳۸۴: ۴۹). از این‌رو، در بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی استدلال می‌شود که عناصر خاصی از شخصیت

^۱ - Intense, unusual, new sensations

باعث رانندگی پرخطر می‌شود، از آن رو که این رفتارها منجر به برآورده شدن برخی از نیازهای شخصی فرد می‌شوند.

شعار معروف تیلمن و هابس (۱۹۴۹) مبنی بر اینکه یک فرد به همان طریق رانندگی می‌کند که زندگی می‌نماید، می‌تواند حاوی تلویحات فوق‌العاده مهمی در زمینه تأثیرات اجتناب‌ناپذیر ویژگی‌های شخصیتی بر رفتار رانندگی باشد (فراهانی و کثیرلو، ۱۳۸۵: ۱۲۴). محققان در مطالعه رفتارهای رانندگی و ایمنی ترافیک به دنبال بررسی این مسئله هستند که چگونه عوامل احساسی و شخصیتی^۱ بر روی رانندگی پرخطر و درگیری در تصادف^۲ تأثیر می‌گذارد.

در حال حاضر علاقه دوباره‌ای به تحلیل نقش شخصیت در تحقیقات مربوط به علت حوادث و تصادفات به وجود آمده است. از میان عوامل شخصیتی که بیشتر مورد توجه و تأکید محققان و پژوهشگران قرار دارد، می‌توان به پرخاشگری، هیجان خواهی یا تحریک جویی، منبع کنترل (کنترل درونی و بیرونی)، مدل پنج عامل شخصیتی شامل باز بودن، باوجدان بودن، بون‌گرایی و توافق و روان رنجور خویی و... اشاره نمود (Fernandes and others: 2007).

در ادامه به دو ویژگی شخصیتی که به‌طور گسترده مورد مطالعه محققان قرار گرفته است، اشاره می‌شود. برای این منظور ابتدا به رابطه پرخاشگری با تخلفات رانندگی پرداخته شده و سپس، تأثیر هیجان خواهی را بر رانندگی پرخطر مورد بحث قرار داده می‌شود.

پرخاشگری عملی است که به آسیب‌رسانی عمدی دیگران منتهی می‌شود. به‌طور مشابهی پرخاشگری راننده^۳ را می‌توان به‌عنوان شکلی از رفتار رانندگی که به صدمه یا آسیب‌رسانی

^۱ - Emotional and personality factors

^۲ - Accident involvement

^۳ - Driver aggression

سایر استفاده‌کنندگان از جاده^۱ منتهی می‌گردد، تعریف نمود. آسیب و صدمات می‌تواند جسمانی یا روانی^۲ باشد. بنابراین پرخاشگری راننده، رفتاری عمدی است که توسط راننده ماشین صورت می‌گیرد و هدف آن سایر استفاده‌کنندگان از جاده است (King and Parker, 1998; Lajunen and others, 2008).

پیشینه تحقیق

- والتر و همکارانش (۲۰۱۱): در پژوهشی تحت عنوان «تأثیرات افزایش اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی را توسط نیروهای پلیس» تأثیرات افزایش اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی را توسط نیروهای پلیس در یک مسیر در شهر لندن مورد بررسی قرار دادند. این مطالعه تغییرات رفتار رانندگان و تعداد تخلفات آنها را در اثر افزایش حضور نیروهای پلیس مورد ارزیابی قرار داده است. نتایج نهایی این تحقیق حاکی از این است که سرعت خودروها به صورت فراوانی در این دوره نسبت به دوره‌های قبل کاهش یافته و حتی این تأثیر چند هفته پس از این دوره افزایش حضور نیروهای پلیس نیز ماندگار بوده است. البته نتایج نهایی این تحقیق، تغییرات محسوسی را در میزان استفاده رانندگان از تلفن همراه در حین رانندگی و بستن کمربند ایمنی نشان نداده است.

- ایز کویر و همکارانش (۲۰۱۱): در پژوهشی تحت عنوان «بررسی پایداری تأثیرات سامانه جریمه نمرات منفی در اسپانیا» به بررسی پایداری تأثیرات سامانه جریمه نمرات منفی در اسپانیا پرداختند. در قسمت بررسی ادبیات موضوع این تحقیق، تجربیات کشورهای دیگر در مورد به‌کارگیری این سامانه بررسی شده و چنین بیان شده است که کشور آلمان به‌کارگیری این سامانه با وجود افزایش ۳، ۴ درصدی حجم تردد، موجب کاهش ۱ درصدی تلفات تصادفات رانندگی شده است. همچنین در کشور فرانسه، استفاده

¹ - Other road users

² - Physically or psychologically

از این سامانه، تعداد تلفات تصادفات رانندگی را ۷ درصد کاهش داده است. همچنین این سامانه به علت مزایای آشکار در کشورهای اتریش، پرتغال، یونان و لهستان نیز بکار گرفته شده است.

- در مطالعه‌ای فوروارد (۲۰۰۹)؛ با بهره‌گیری از تئوری رفتار برنامه‌ریزی شده دو تخلف رانندگی - سرعت و سبقت خطرناک را مورد بررسی قرار داد. در این بررسی تئوری رفتار برنامه‌ریزی شده ۴۷٪ از واریانس متغیر تمایل برای سرعت غیرمجاز در مناطق شهری و ۳۳٪ از تغییرات متغیر تمایل برای انجام سبقت غیرمجاز را تبیین نمود، که با نتایج تحقیقات پارکر و دیگران شبیه بود. در این بررسی تأثیر متغیر کنترل رفتاری ادراک شده، بیش از سایر متغیرها بود.

- در تحقیقی دیگر، روزن بلوم و شاهار (۲۰۰۷) گرایش دو گروه از رانندگان را نسبت به قوانین ترافیکی و جریمه‌ها مورد بررسی قرار دادند. فرضیه اصلی محققان این بود که رانندگان معمولی و غیرحرفه‌ای قوانین و مقررات ترافیکی را عادلانه و مناسب‌تر از رانندگان تاکسی (به‌عنوان یک گروه حرفه‌ای) ارزیابی می‌کنند. مطالعه گرایش رانندگان نسبت به مقررات ترافیکی از آن جهت اهمیت دارد که عامل مذکور روی ایمنی رانندگان، مسافران و به‌طور کلی همه‌کسانی که از خیابان و جاده استفاده می‌کنند، تأثیر می‌گذارد. مطالعه گرایش رانندگان حرفه‌ای نسبت به قوانین (گرایش مثبت نسبت به رعایت قوانین و گرایش منفی نسبت به تخلفات ترافیکی) حتی از این هم مهم‌تر است. چرا که این گروه از رانندگان در مقایسه با رانندگان معمولی زمان بیشتری را در خیابان و جاده صرف می‌کنند و همین امر احتمال درگیری آن‌ها را در حوادث و سوانح رانندگی بالا می‌برد. علاوه بر این کشف و توصیف گرایش گروه‌های مختلف اجتماعی نسبت به قوانین ترافیکی و مقایسه شباهت‌ها و تفاوت‌های احتمالی، هم به لحاظ عملی حائز اهمیت است.

- وروایی و همکارش (۱۳۹۱)؛ در مقاله‌ای با عنوان «سیاست جنایی تقنینی پیشگیری از تخلفات در قانون راهنمایی و رانندگی» به بررسی سیاست کیفری تقنینی ایران در برخورد با تخلفات رانندگی در قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ پرداخته است. نتایج این مطالعه نشان داد که قانون‌گذار در سیاست کیفری تدوین قانون جدید به افزایش شدت مجازات تخلفات رانندگی بیشتر از دو عامل دیگر یعنی سرعت و قطعیت (حتمیت) در اعمال مجازات توجه داشته که پیشنهاد می‌شود در اصلاحیه‌های احتمالی بعدی از قانون مذکور به دو عامل قطعیت و سرعت اجرایی مجازات نیز در جهت افزایش ویژگی بازدارندگی مجازات به‌منظور کاهش تخلفات رانندگی توجه معطوف شود.

حاجی مقصود و همکاران (۱۳۹۰) در پژوهشی تحت عنوان «بررسی نقش اعمال نمره‌های منفی در کاهش تخلفات و حوادث رانندگی» به بررسی نقش اعمال نمره‌های منفی در کاهش تخلفات و حوادث رانندگی در هشت‌ماهه نخست سال ۹۰ پرداخته است. جامعه آماری در نظر گرفته‌شده، تعداد کل تصادفات اعم از فوتی، جرحی، خسارتی و تعداد نمرات منفی ثبت‌شده در کشور برای هرکدام از تخلفات حادثه‌ساز هشت‌ماهه اول سال ۱۳۹۰ و آمار تخلفات نمونه مشابه سال ۱۳۸۹ به استناد از سازمان پزشکی قانونی و پلیس راهور کشور بوده است. نتایج تحقیق نشان داده که در سال ۹۰ تعداد ۱۸۵۹۶ فقر کاهش تصادفات یعنی معادل ۱۸ درصد کاهش نسبت به مشابه سال قبل داشته است و همچنین در هشت‌ماهه نخست ۱۳۸۹ تعداد کل تصادفات در کشور ۱۷۰۹۸ نفر فوت کرده‌اند که در مقایسه با نمونه مشابه در سال ۱۳۹۰ این تعداد به ۱۴۸۶۵ نفر کاهش پیدا کرده؛ یعنی معادل ۱۳٪ کاهش تعداد مرگ‌ومیر ناشی از حوادث جاده‌ای بوده است.

مبانی نظری تحقیق

جامعه برای تنظیم رفتارهای مقبول و جلوگیری از بی‌نظمی به‌نظام کنترل اجتماعی متوسل می‌شود. هنجارها و قوانین را مقتدرانه اعمال، هم‌نوای آن را تشویق و کج‌رفتار آن را تنبیه و بدین‌وسیله جریان منظم و بهنجار امور جامعه را تضمین می‌کند (سوری و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۷).

فرض اصلی نظریه‌های کنترل اجتماعی این است که علت اصلی کج‌رفتاری فقدان کنترل اجتماعی است. اینکه هر فردی به‌طور طبیعی انگیزه ارتکاب کج‌رفتاری را دارند و نیازی به تبیین این انگیزه‌ها نیست، بلکه آنچه نیاز به توضیح و تبیینی ندارد. هم‌نوایی با هنجارهای اجتماعی است. هر شیء مهم‌ترین نظریه‌پرداز این گروه مدعی است که پیوند میان فرد و جامعه مهم‌ترین علت هم‌نوایی و عامل اصلی کنترل رفتارهای فرد است و ضعف این پیوند یا نبود آن موجب اصلی کج‌رفتاری است.

بریتویت هم مثل هر شیء علت وجود هم‌نوایی در جامعه را کنترل رفتار افراد توسط عوامل مختلف می‌داند اما هر شیء شیوه این کنترل را پیوند فرد با جامعه می‌دانست درحالی‌که بریتویت از کنترل افراد توسط جامعه از طریق شرم‌نده سازی مختلف صحبت کرده است (شاکری‌نیا، ۱۳۹۰: ۲۲). با چنین برداشتی از گرایش، می‌توان این فرض را مطرح نمود که احساس مثبت رانندگان نسبت به رانندگی ایمن، قوانین ترافیکی و عملکرد پلیس راهنمایی از یک‌سو و احساس منفی آن‌ها نسبت به رانندگی پرخطر و تخلفات رانندگی از سوی دیگر، تمایل آن‌ها را برای پیروی و تبعیت از قوانین رانندگی تقویت می‌کند. بیشتر بحث‌ها در روانشناسی ترافیک^۱ بر سر این مسئله دور می‌زند که آیا اشتباهات (خطاها) عامل اصلی در بروز تصادفات هستند یا تخلف از قوانین ترافیکی نقش

^۱- Traffic Psychology

اصلی را در این زمینه بر عهده دارد. این بحث مبتنی بر تمایزی است که ریزن^۱ (۱۹۹۰) بین لغزش‌ها^۲، اشتباهات (خطاها)^۳ و تخلفات^۴ مطرح می‌سازد (Rothengatter, 1997: 227).

لغزش‌ها نوعی از رفتارهای رانندگی نابهنجار و غیرمعمول است که در اثر مشکلاتی در توجه و حافظه به وجود می‌آیند. لغزش‌ها معمولاً بی‌ضرر هستند و اغلب رانندگان مسن و رانندگان زن مرتکب آن می‌شوند (Parker and others, 1998).

خطاها به‌عنوان شکست و ناتوانی در انجام اعمال برنامه‌ریزی‌شده برای رسیدن به نتایج موردنظر تعریف می‌شود (Shi and others, 2010). ویژگی این نوع از رفتارهای رانندگی نابهنجار و غیرمعمول آن است که همه رانندگان ممکن است دچار آن شوند و از این رو، به گروه یا جمعیت خاصی ارتباط ندارد. تخلفات که مورد توجه و تأکید تحقیق حاضر قرار دارد، به‌عنوان انحراف عمدی از اعمال رانندگی ایمن تعریف می‌شود (Meadows and King and Parker, 2008: others, 1998). در حالی که لغزش‌ها غالباً بی‌ضرر و خطاها، غیرعمدی هستند، تخلفات، انحراف آگاهانه از قواعد و اعمال ایمن را شامل می‌شود (همان). در خطاها، بعد شناختی و پردازش اطلاعات نقش مهم‌تری بازی می‌کند و افرادی که دچار نارسایی شناختی هستند، آمادگی بیشتری برای انواع خطاهای رانندگی دارند. از سوی دیگر، در تخلفات عوامل انگیزشی، اجتماعی و بافتی (یازمین‌های) نقش مهم‌تری می‌آفرینند (عریضی، حقایق، ۱۳۸۸: ۲۲).

نتایج تحقیقات حاکی از این است که رانندگان جوان، به‌ویژه مردان جوان، بیشتر مرتکب تخلفات می‌شوند. به لحاظ آماری این نوع از رفتارهای رانندگی نابهنجار و غیرمعمول

¹- Reason

²- Lapses

³- Errors

⁴- Violations

عامل بسیاری از تصادفات رانندگی است (Grasand others, 2006: 134). همچنان که تصور می‌رود، اگر منابع روان‌شناختی رفتارهای رانندگی نابهنجار و غیرمعمول متفاوت باشد، راه‌های پیشگیری و جلوگیری از آنها نیز متفاوت خواهد بود (YilmasandCelik,2006). شواهد نشان می‌دهد، علی‌رغم وقوع خطاها، رانندگان مکرر مرتکب تخلفات رانندگی می‌شوند و به‌طور عمدی از انجام وظایف معمول خود منحرف می‌گردند. عدم استفاده از کمربند ایمنی، سرعت غیرمجاز، سبقت خطرناک عدم رعایت فاصله قانونی و رانندگی سپر به سپر، عبور از چراغ قرمز، استفاده غیرقانونی از لاین‌های ممنوع، لایی کشی و حرکات ماریپیچ و... از موارد تخلفی هستند که بیش از همه به آنها اشاره می‌شود (Rothengatter, 1997: 228).

در چند دهه اخیر، مسئله تمایل به انجام تخلفات رانندگی به‌طور گسترده‌ای در ارتباط با مفهوم گرایش و عمدتاً در چارچوب تئوری کشش منطقی فیش باین و آیزن و خلف آن تئوری رفتار برنامه‌ریزی‌شده، مورد مطالعه قرار گرفته است (Rothengatter, 1997; Groeger and Rothengatter, 1998: 3). تعداد قابل توجهی از تحقیقات در روانشناسی اجتماعی با بهره‌گیری از تئوری‌های مذکور به بررسی رابطه گرایش و رفتار رانندگی پرداخته و بر دامنه‌ای از تخلفات به‌ویژه سرعت غیرمجاز و سبقت خطرناک توجه نشان دادند (Forward, 2009, 2006; Aberg and Warner, 2008).

مدل تحلیلی

این مدل بر اساس تئوری بازداری و انگیزه‌های ابزاری و هنجاری پیروی از قوانین ترافیکی استخراج و از بین نظریه‌های صاحب‌نظران مدل عملیاتی تحقیق به دست آمد که مبنای تهیه پرسشنامه قرار گرفت.

جدول شماره ۱: مدل تحلیلی تحقیق

| مفهوم | ابعاد | مؤلفه | شاخص‌ها | مأخذ اشاره شده |
|---|--|--------------------------|--|--|
| تأثیر نقش قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ بر کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان | کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان | افزایش مبالغ جرائم | مبالغ جرمه تخلفات رانندگی | قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ |
| | | | کنترل سلامت رانندگان | |
| | | | تسریع در اعمال قانون به وسیله مأمورین | |
| | | | درجه داران مشمول قانون افزایش توان نظارتی پلیس | |
| | | | داوطلبان موضوع قانون در گزارش تخلفات رانندگی | |
| | | | اطلاع رسانی در خصوص اعمال مقررات توسط پلیس | |
| | | اعمال نمره منفی | اقدامات فرهنگ سازی و اطلاع رسانی کلی نسبت به سایر روش‌ها | |
| | | | سیستم‌های هوشمند در راستای کنترل تخلفات | |
| | | | استفاده سرنشینان ردیف عقب از کمربند ایمنی | |
| | | | مجازات رانندگی به خاطر استفاده از مواد روان گردان | |
| | | | درج نمره منفی | |
| | | | ضبط موقت گواهینامه رانندگان | |
| | قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ | نقش راه | مستولیت سازندگان راه در تصادفات | قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ |
| | | | نصب تابلوهای پیام متغیر و آشکار ساز نقاط حادثه خیز | |
| | | | آموزش از طریق استفاده از تبلیغات جاده‌ای | |
| | | وسیله نقلیه | آموزش و فرهنگ سازی از طریق صداوسیما | |
| | | | مجازات شرکت‌های حمل و نقل مسافربری مقصر در تصادفات | |
| | | | مستولیت سازندگان خودرو | |
| | | | علوم و فناوری‌های جدید در خودروها | |
| توقیف | الزام به داشتن معاینه فنی برای خودروها | | | |
| | توقیف خودروهای مرتکب تخلفات حادثه ساز | | | |
| اعمال کلی قانون | اجرای این قانون در رفتار رانندگان | | | |

روش‌شناسی تحقیق

این تحقیق از نوع تحقیقات کاربردی است. روش تحقیق بر اساس ماهیت شبه آزمایشی است که به صورت پیمایشی اجرا گردیده است؛ لذا این تحقیق از حیث هدف، کاربردی- از نظر نوع داده، کمی و از نظر نحوه گردآوری اطلاعات، توصیفی و از نظر روش پژوهش، شبه آزمایشی است. جامعه آماری در این پژوهش از ۴۰ نفر از کارشناسان و مسئولین تصادفات جنوب استان کرمان به عنوان جامعه آماری استفاده می‌شود. در این تحقیق از نمونه‌گیری تمام شمار استفاده می‌شود.

ابزار گردآوری اطلاعات پرسشنامه استاندارد بوده و برای تدوین پرسشنامه‌ی موردنظر، دو بخش طراحی شده است:

۱- نامه‌ی همراه: در این قسمت، هدف از گردآوری داده‌ها به وسیله پرسشنامه و ضرورت همکاری پاسخ‌دهنده در عرضه داده‌های موردنیاز، بیان شده است. بدین منظور به ارزش داده‌های حاصل از پاسخنامه تأکید گردیده تا پاسخ‌دهنده به‌طور مناسب پاسخ سؤال‌ها را عرضه کند.

۲- سؤال‌های (گویه‌های) پرسشنامه: این بخش از پرسشنامه شامل دو قسمت است:

الف) سؤال‌های عمومی: در سؤال‌های عمومی سعی شده است که اطلاعات کلی و جمعیت‌شناختی در رابطه با پاسخ‌دهندگان جمع‌آوری گردد. این بخش از پرسشنامه شامل هفت سؤال است که در رابطه با درجه، تحصیلات، نوع کارشناسی، سنوات خدمتی، خدمت مدیریتی و علاقه‌مندی به کار است.

ب) سؤال‌های تخصصی: برای بررسی و سنجش نقش قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ بر کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان از پرسشنامه‌ی محقق ساخته استفاده گردیده است. که در چهار بعد و شامل ۲۵ سؤال و در قالب مقیاس پنج

گزینه‌ای لیکرت (بسیار زیاد، زیاد، متوسط، کم، بسیار کم) طراحی و مورد استفاده قرار گرفته است.

قلمرو موضوعی این تحقیق، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ مجلس شورای اسلامی و نقش آن در کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان است. میزان پایایی با ضریب آلفای کرونباخ، به کمک نرم‌افزار SPSS محاسبه شد که عدد ۰/۷۳۳ برای پرسشنامه به دست آمد که نشان‌دهنده‌ی پایایی قابل قبولی است. برای تجزیه و تحلیل اطلاعات این پژوهش از نرم‌افزار SPSS استفاده می‌شود. برای رسم نمودارهای حاصل از اطلاعات جمع‌آوری شده از داده‌های پرسشنامه از نرم‌افزار Office Exell استفاده می‌گردد.

یافته‌های تحقیق

تصادفات در جاده‌های جنوب استان کرمان در طی دوره‌ی سه‌ساله‌ی قبل و بعد از اعمال قانون

بر طبق آمار به دست آمده از تصادفات جاده‌های جنوب استان کرمان در دوره سه‌ساله قبل از اجرای قانون جدید مجموع تصادفات ۵۶۷۲ و در دوره سه‌ساله بعد از اجرای قانون این میزان به ۴۱۵۸ مورد کاهش یافته است؛ همان‌طور که در جدول شماره (۲) نیز مشاهده می‌شود، آمار تصادفات سه سال قبل از اجرای قانون حدود ۱.۴ برابر سه سال بعد از اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت، که اجرای قانون جدید در تصادفات جاده‌های جنوب استان کرمان تأثیرگذار بوده و باعث شده که آمار تصادفات در این جاده‌ها کاهش یابد.

جدول شماره ۲: آمار تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان در طی سه سال قبل و

سه سال بعد از اجرای قانون

| شاخص | از تاریخ ۱۳۸۷/۱/۱ تا تاریخ ۱۳۹۰/۱/۱ | از تاریخ ۱۳۹۰/۱/۱ تا تاریخ ۱۳۹۳/۱/۱ |
|---------|--|-------------------------------------|
| جرحی | ۱۵۲۶ | ۱۱۰۷ |
| فوتی | ۴۶۷ | ۴۰۹ |
| متوفیان | ۶۴۶ | ۵۱۳ |
| مصدومان | ۳۰۳۳ | ۲۱۲۹ |
| مجموع | ۵۶۷۲ | ۴۱۵۸ |

منبع: قرارگاه پلیس راه جنوب استان کرمان، محاسبه: پسندی پور

تحلیل اکتشافی سؤالات پرسشنامه

در جدول شماره (۳) به توصیف متغیرهای کمی (میانگین، انحراف استاندارد، خطای معیار) مؤلفه‌های تحقیق پرداخته می‌شود.

جدول شماره ۳: توصیف متغیرهای کمی مؤلفه‌های تحقیق

| متغیر | تعداد | میانگین | انحراف استاندارد | خطای معیار |
|-----------------------|-------|---------|---------------------|---------------|
| افزایش مبالغ جریمه | ۴۰ | ۳،۰۰ | ۱،۲۴۰ | ۰،۰۱۹۶ |
| نقش راه | ۴۰ | ۳،۲۰ | ۱،۶۵۲ | ۰،۲۶۱ |
| درج نمره منفی | ۴۰ | ۲،۰۷۵ | ۰،۹۱۶۷ | ۰،۱۴۵ |
| وسيله نقلیه | ۴۰ | ۲،۲۵ | ۱،۰۵۶ | ۰،۱۶۷ |
| توقیف خودرو | ۴۰ | ۲،۷۰ | ۰،۸۸۳ | ۰،۱۳۹ |
| اعمال کلی قانون | ۴۰ | ۲،۴۵ | ۱،۰۸۵ | ۰،۱۷۱ |

نتایج جدول صفحه قبل نشان می‌دهد:

- میانگین افزایش مبالغ جریمه‌ی کارشناسان تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان برابر با ۳،۰۰ و انحراف استاندارد آن ۱،۲۴۰ است.
- میانگین نقش راه کارشناسان تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان برابر با ۳،۲۰ و انحراف استاندارد آن ۱،۶۵۲ است.
- میانگین درج نمره منفی کارشناسان تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان برابر با ۲،۰۷۵ و انحراف استاندارد آن ۰،۹۱۶۷ است.
- میانگین وسیله نقلیه کارشناسان تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان برابر با ۲،۲۵ و انحراف استاندارد آن ۱،۰۵۶ است.
- میانگین توقیف خودرو کارشناسان تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان برابر با ۲،۷۰ و انحراف استاندارد آن ۰،۸۸۳ است.
- میانگین اعمال کلی قانون کارشناسان جاده‌ای جنوب استان کرمان برابر با ۲،۴۵ و انحراف استاندارد آن ۱،۰۸۵ است.

تجزیه و تحلیل فرضیه‌ها

در این قسمت به بررسی فرضیه‌های تحقیق با استفاده از ضریب همبستگی پیرسون پرداخته شده است.

فرضیه اول: «راه در کاهش تصادفات جاده‌های جنوب استان کرمان نقش دارد».

جدول شماره ۴: بررسی میزان همبستگی نقش راه و کاهش تصادفات

| عامل | آماره | نقش راه |
|--------------|--------------|---------|
| کاهش تصادفات | ضریب همبستگی | ۰،۱۲۰ |
| | سطح معنادار | ۰،۴۶۰ |
| | تعداد | ۴۰ |

جهت بررسی فرضیه فوق از ضریب همبستگی پیرسون استفاده شده است که در سطح معناداری ۰،۰۵ مقدار ضریب همبستگی برابر (۰،۱۲۰) است و این بدین معنی است که بین دو متغیر نقش راه و کاهش تصادفات جاده‌ای ارتباط مثبت و معناداری وجود دارد.

فرضیه دوم: «افزایش مبالغ جرائم رانندگی در کاهش تصادفات جاده‌های جنوب استان کرمان نقش دارد».

جدول شماره ۵: بررسی میزان همبستگی افزایش مبالغ جرائم رانندگی و کاهش

تصادفات

| عامل | آماره | افزایش مبالغ جرائم رانندگی |
|--------------|--------------|----------------------------|
| کاهش تصادفات | ضریب همبستگی | ۰،۵۳۴ |
| | سطح معنادار | ۰،۰۰۰ |
| | تعداد | ۴۰ |

جهت بررسی فرضیه فوق از ضریب همبستگی پیرسون استفاده شده است که در سطح معناداری ۰،۰۱ مقدار ضریب همبستگی برابر (۰،۵۳۴) است و این بدین معنی است که بین دو متغیر افزایش مبالغ جرائم رانندگی و کاهش تصادفات جاده‌ای ارتباط مثبت و معناداری وجود دارد.

فرضیه سوم: «توقیف خودرو در کاهش تصادفات جاده‌های جنوب استان کرمان نقش دارد».

جدول شماره ۶: بررسی میزان همبستگی توقیف خودرو و کاهش تصادفات

| عامل | آماره | توقیف خودرو |
|--------------|--------------|-------------|
| کاهش تصادفات | ضریب همبستگی | ۰،۱۴۵ |
| | سطح معنادار | ۰،۳۷۳ |
| | تعداد | ۴۰ |

جهت بررسی فرضیه فوق از ضریب همبستگی پیرسون استفاده شده است که در سطح معناداری ۰,۳۷۳ مقدار ضریب همبستگی برابر (۰,۱۴۵) است و این بدین معنی است که بین دو متغیر توقیف خودرو و کاهش تصادفات جاده‌ای ارتباط مثبت و معناداری وجود دارد.

فرضیه چهارم: «اعمال نمره منفی در کاهش تصادفات جاده‌های جنوب استان کرمان نقش دارد».

جدول شماره ۷: بررسی میزان همبستگی اعمال نمره منفی و کاهش تصادفات

| عامل | آماره | اعمال نمره منفی |
|--------------|--------------|-----------------|
| کاهش تصادفات | ضریب همبستگی | ۰,۲۷۵ |
| | سطح معنادار | ۰,۰۸۶ |
| | تعداد | ۴۰ |

جهت بررسی فرضیه فوق از ضریب همبستگی پیرسون استفاده شده است که در سطح معناداری ۰,۰۸۶ مقدار ضریب همبستگی برابر (۰,۲۷۵) است و این بدین معنی است که بین دو متغیر اعمال نمره منفی و کاهش تصادفات جاده‌ای ارتباط مثبت و معناداری وجود دارد.

فرضیه پنجم: «وسیله نقلیه در کاهش تصادفات جاده‌های جنوب استان کرمان نقش دارد».

جدول شماره ۸: بررسی میزان همبستگی وسیله نقلیه و کاهش تصادفات

| عامل | آماره | وسیله نقلیه |
|--------------|--------------|-------------|
| کاهش تصادفات | ضریب همبستگی | ۰,۰۷۸ |
| | سطح معنادار | ۰,۶۳۱ |
| | تعداد | ۴۰ |

جهت بررسی فرضیه فوق از ضریب همبستگی پیرسون استفاده شده است که در سطح معناداری ۰،۶۳۱ مقدار ضریب همبستگی برابر (۰،۰۷۸) است و این بدین معنی است که بین دو متغیر وسیله نقلیه و کاهش تصادفات جاده‌ای ارتباط مثبت و معناداری وجود دارد.

فرضیه ششم: «مؤلفه‌های فوق در کاهش تصادفات جاده‌های جنوب استان کرمان اولویت‌بندی دارند».

همان‌طوری که مشاهده می‌شود افزایش مبالغ جریمه بیشترین میزان وابستگی و وسیله نقلیه کمترین میزان وابستگی با کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان دارد.

جدول شماره ۹: اولویت‌بندی مؤلفه‌ها بر اساس میزان همبستگی مؤلفه‌ها با کاهش

تصادفات جاده‌ای

| میزان همبستگی | ابعاد | ردیف |
|---------------|--------------------|------|
| ۰،۵۳۴ | افزایش مبالغ جریمه | ۱ |
| ۰،۲۷۵ | اعمال نمره منفی | ۲ |
| ۰،۱۴۵ | توقیف خودرو | ۳ |
| ۰،۱۲۰ | نقش راه | ۴ |
| ۰،۰۷۸ | وسيله نقلیه | ۵ |

فرضیه اصلی: «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ در کاهش تصادفات جاده‌های جنوب استان کرمان نقش دارد».

جدول شماره ۱۰: بررسی میزان همبستگی اعمال کلی قانون و کاهش تصادفات

| عامل | آماره | اعمال کلی قانون |
|--------------|--------------|-----------------|
| کاهش تصادفات | ضریب همبستگی | ۰،۵۵۱ |
| | سطح معنادار | ۰،۰۰ |
| | تعداد | ۴۰ |

جهت بررسی فرضیه فوق از ضریب همبستگی پیرسون استفاده شده است که در سطح معناداری ۰،۰۱ مقدار ضریب همبستگی برابر (۰،۵۵۱) است و این بدین معنی است که بین این دو متغیر (اعمال کلی قانون و کاهش تصادفات جاده‌ای) ارتباط مثبت و معناداری وجود دارد.

مقایسه‌ی مؤلفه‌های تحقیق بر اساس میزان همبستگی مؤلفه‌ها با کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان

همان‌طوری که در جدول (۱۱) مشاهده می‌شود، اعمال کلی قانون بیشترین همبستگی را با کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان دارد. در بین متغیرهای مستقل مفروض در فرضیه‌های فرعی تحقیق بیشترین وابستگی مربوط به متغیر افزایش مبالغ جریمه و کمترین آن مربوط به مؤلفه‌ی وسیله نقلیه است.

جدول شماره ۱۱: بررسی مؤلفه‌های تحقیق بر اساس میزان همبستگی مؤلفه‌ها

با کاهش تصادفات جاده‌ای

| ردیف | ابعاد | میزان همبستگی |
|------|--------------------|---------------|
| ۱ | اعمال کلی قانون | ۰،۵۵۱ |
| ۲ | افزایش مبالغ جریمه | ۰،۵۳۴ |
| ۳ | اعمال نمره منفی | ۰،۲۷۵ |
| ۴ | توقیف خودرو | ۰،۱۴۵ |
| ۵ | نقش راه | ۰،۱۲۰ |
| ۶ | وسیله نقلیه | ۰،۰۷۸ |

نتیجه‌گیری

بر اساس تجزیه و تحلیل‌های به‌دست‌آمده از داده‌های آماری در ارتباط با فرضیه اول تحقیق مشخص گردید که بین متغیر نقش راه با متغیر کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان رابطه معناداری با ضریب همبستگی $0,120$ وجود دارد. به عبارتی ارتباط دو متغیر نقش راه و کاهش تصادفات جاده‌ای، مثبت و افزایش‌دهنده است. در مورد فرضیه دوم نتایج حاکی از آن بود که میان دو متغیر با ضریب همبستگی $0,534$ رابطه وجود دارد و می‌توان گفت «افزایش مبالغ جریمه» و «کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان» ارتباط مثبت و معناداری باهم دارند. ارتباط بین این دو فرضیه مثبت و معناداری باشد. در این تحقیق بر اساس آزمون فریدمن شاخص افزایش مبالغ جریمه در بین متغیرهای مفروض در فرضیه‌های فرعی تحقیق بیشترین میانگین رتبه ایران به دست آورده است. همچنین این متغیر در بین این متغیرها بیشترین میزان همبستگی را با کاهش تصادفات جاده‌ای دارد. در مورد فرضیه سوم نتایج آزمون حاکی از آن است که بین دو متغیر توقیف خودرو و کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان، همبستگی $0,145$ در سطح معناداری $0,373$ وجود دارد که نشان‌دهنده ارتباط بین دو متغیر می‌باشد و در نهایت ارتباط مثبت و معناداری بین توقیف خودرو و کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان وجود دارد. نتایج آزمون در خصوص ارتباط بین اعمال نمره منفی و کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان حاکی از آن است که بین این دو متغیر با ضریب $0,275$ همبستگی وجود دارد. نتایج آزمون فرضیه پنجم حاکی از آن است که بین دو متغیر وسیله نقلیه و کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان در سطح معناداری $0,916$ رابطه مثبت و معنادار وجود دارد. با توجه به نتیجه‌های به‌دست‌آمده از محاسبه ضریب همبستگی پیرسون بیشترین وابستگی در بین متغیرهای مفروض در فرضیه‌های فرعی مربوط به افزایش مبالغ جرائم رانندگی

است که عدد ۰،۵۳۴ است. کمترین وابستگی نیز مربوط به مؤلفه‌ی وسیله نقلیه با ضریب همبستگی ۰،۰۷۸ است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که در بین این متغیرها افزایش مبالغ جرائم رانندگی در کاهش تصادفات جاده‌های جنوب استان کرمان بیشترین نقش را دارد و کمترین نقش نیز مربوط به وسیله نقلیه است.

نتایج آزمون فرضیه اصلی تحقیق نشان داد که بین دو متغیر اعمال کلی قانون و کاهش تصادفات جاده‌های جنوب استان کرمان با ضریب همبستگی ۰،۵۵۱، رابطه مثبت و معناداری وجود دارد. به‌طورکلی می‌توان گفت، کلیه‌ی فرضیه‌های تحقیق تأیید شده و ارتباط مثبت و معناداری میان متغیرهای موردبررسی به تأیید رسیده است، ولی نکته جالب‌توجه، میزان ارتباط میان این متغیرهاست. بین متغیر اعمال کلی قانون و کاهش تصادفات جاده‌های جنوب استان کرمان بیشترین ارتباط وجود دارد و کمترین ارتباط نیز بین متغیر وسیله نقلیه و کاهش تصادفات جاده‌های بوده است.

بنابراین در یک نگاه کلی این موضوع استنتاج می‌گردد که قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ و کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان رابطه مثبت و فزاینده‌ای باهم دارند. به عبارتی، با افزایش نقش قانون رسیدگی به تخلفات، کاهش تصادفات جاده‌ای جنوب استان کرمان نیز افزایش و بهبود خواهد یافت.

پیشنهادها

- با توجه نتایج تحقیق و ضریب همبستگی پیرسون افزایش مبالغ جرائم در کاهش تصادفات جاده‌ای تأثیر بسزایی دارد، بنابراین پیشنهاد می‌شود مسئولین این امر همواره با به‌کارگیری مؤثر و کارآمد امکانات، منابع انسانی و تجهیزات نسبت به اجرای این امر مهم اهتمام داشته باشند.

– نتایج تحقیق نشان می‌دهد اعمال نمره منفی در کاهش تصادفات نقش مهمی را ایفا می‌کند؛ لذا پیشنهاد می‌گردد، پلیس‌راه ضمن برطرف نمودن نواقص و مشکلات مربوط به انجام استعمال به نحوی برنامه‌ریزی نماید که به راحتی و بدون اتلاف وقت و نارضایتی مردم، سوابق رانندگانی که به هر دلیل پلیس گواهینامه آنان را رؤیت می‌نمایند را مشخص و قانون نیز در این خصوص اعمال گردد.

– با توجه به اینکه در تحقیق انجام‌شده سومین اولویت تأثیر در کاهش تصادفات جاده‌ای را، توقیف خودرو به خود اختصاص داده است، در نتیجه پیشنهاد می‌گردد پلیس ضمن توقیف وسایل نقلیه برابر قانون، حتماً نسبت به هماهنگی و اخذ مجوزهای قضایی لازم نسبت به توقیف خودروهایی که رانندگان آنان مرتکب تخلفات حادثه‌ساز می‌گردند، اقدام نمایند.

– به کلیه افسران و کارشناسان ابلاغ گردد تا مشکلات و نواقص حوزه راه را احصاء و سپس جهت رفع به مبادی ذی‌ربط منعکس گردد زیرا رفع نواقص راه در کاهش تصادفات جاده‌ای اهمیت زیادی دارد.

– مسئولان تصمیم‌گیرنده، اجرایی و قضایی در امور ایمنی ترافیک با اتخاذ راهبردهایی همچون؛ آموزش، توجیه رفتارهای ایمن و نایمن به رانندگان با سطوح تحصیل مختلف از طریق آموزش در مدارس و سایر مکان‌های کسب علم، رسانه‌ها، جراید، چاپ برشورها و دیگر روش‌ها، رانندگان را به انجام رانندگی متناسب با شرایط و اوضاع ترافیکی موجود در جاده‌ها، تشویق نمایند، تا به دنبال آن افزایش ایمنی ایجاد شود.

منابع

- احمدفینی، علیرضا (۱۳۹۰)، «فرماندهی صحنه حادثه»، تهران، انتشارات دانشگاه علوم انتظامی.
- احمدی نژاد، محمود، شریعت، افشین و احمدی فینی، علیرضا (۱۳۸۵)، «به‌کارگیری مدیریت سوانح به‌منظور ارتقای عملکرد شبکه حمل‌ونقل در برابر حوادث جاده‌ای»، برگرفته از سایت [www. scribd. Com](http://www.scribd.com).
- حاجی مقصود، محسن، بررسی نقش اعمال نمره‌های منفی در کاهش تخلفات و حوادث رانندگی» فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، دانشکده راهنمایی و رانندگی دانشگاه علوم انتظامی، شماره ۱۹، پاییز ۱۳۹۱.
- حق‌شناس، حسن، ماریه حسینی، معصومه جمشیدی و حمیدرضا عزیززی (۱۳۸۷)، رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز (۱۳۸۴)، فصلنامه حکیم، دوره یازدهم، شماره سوم.
- دعاگویان، داود، رفیعی، محمدرضا؛ «بررسی میزان سرمایه اجتماعی پلیس راهور و نقش آن در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان»، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، شماره ۱۱، زمستان ۱۳۸۷.
- سوری، حمید و همکاران؛ «ارزیابی قانون بازنگری شده سال ۱۳۸۹ رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور از نظر کاربران حوزه ترافیک» فصلنامه علمی-ترویجی راهور، شرکت ناجی نشر، شماره ۱۷، بهار ۹۱.
- شاکری‌نیا، ایرج؛ «بررسی مقایسه‌ای خطاها و تخلفات رانندگی در زنان و مردان» فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک دانشکده راهنمایی و رانندگی دانشگاه علوم انتظامی، شماره ۲۲، پاییز ۱۳۹۰.

- عریضی، حمیدرضا و سید عباس حقایق (۱۳۸۸) ویژگی‌های روان‌سنجی پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر، فصلنامه پایش، سال نهم، شماره اول، زمستان ۱۳۸۸ صص ۲۱-۲۸.

- فراهانی، محمدتقی و یدا... کثیرلو (۱۳۸۵)، مقایسه پنج عامل بزرگ شخصیتی رانندگان متخلف و غیر متخلف در شهر تهران، فصلنامه علمی - پژوهشی روانشناسی دانشگاه تبریز، سال اول، شماره ۱، بهار ۱۳۸۵.

- فاردین، آف. بی (۱۳۸۷)، «راهنمای مدیریت سوانح ترافیکی»، ترجمه گل‌گونه نیک بیگر، انتشارات دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهنمایی و رانندگی.

- عمید، حسن. (۱۳۷۴)؛ فرهنگ فارسی عمید، تهران: امیرکبیر.

- وروایی، اکبر، علی فتاحی. (۱۳۹۴)، تدابیر قانونی پیشگیری از تخلفات رانندگی در بوته آزمایش، تهران، انتشارات خرسندی.

- Bina, Manuela, Federica Graziano and Silvia Bonino (2006) Risky driving and lifestyles in adolescence, *Accident Analysis and Prevention* 38 (2006) PP. 472-481.
- Bonino, Silvia, Elena cattlino and Silvia ciairano (2003), *Adolescents and Risk: behavior, Functions and Protective factors*, springer, Milan, berlin, new york.
- Fernandes, Ralston, R. f. Soames job and Julie Hatfield (2007) a challenge to the assumed generalizability of Prediction and countermeasure for risky driving. *Different factors Predict different risky driving behaviors*, *journal of safety Research* 38 (2007) PP. 59-70.
- Forward, Sonja E. (2009) An assessment of what motivates road violations, *Transportation Research Part F*. 12 (2009) PP. 225-234.
- King, Y and D. Parker (2008), *Driving violations, aggression and perceived consensus*, *Revue europeenne de psychologie appliquee* 58, pp. 43-49.
- Laapotti, Sirkku, Esko keskinen, Mika Hatakka and Ari katila (2001) *Novice drivers' accidents and violations - a Failure on higher or lower hierarchical levels of driving behavior*, *Accident Analysis and Prevention* 33 (2001) PP. 759-769.

- Lajunen, Timo, Dianne Parrker and Stephen G. Stradling (1998), Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violation and their mediation by safety orientation in UK drivers, Transportation Research Part Of. 1, pp. 107-121.
- Rothengatter, Talib (1988) Risk and the absence of Pleasure: A motivational approach to Modelling road user behavior, Ergonomics, vol. 31, No. 4, PP. 599-607.
- Rothengatter, Talib (1997) Psychological aspects of Road User behaviour, APPLIED Psychology: An international Review. 1997. 46 (3) PP. 223-234.
- Rothengatter, Talib (1997) Psychological aspects of Road User behaviour, APPLIED Psychology: An international Review. 1997. 46 (3) PP. 223-234.
- Shi, Jing, Yun Bai, xiwen ying and Paul Atchley (2010) Aberrant driving behaviors: A Study of drivers in Beijing, Accident Analysis and Prevention 42 (2010) PP. 1031-1041.

