

## ارزیابی قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور از نظر کاربران حوزه ترافیک<sup>۱</sup>

حمید سوری<sup>۱</sup>، الهه عینی<sup>۲</sup>، محمدرضا مهماندار<sup>۳</sup>، کریم خسروی<sup>۴</sup>

از صفحه ۷۵ تا ۸۹

تاریخ دریافت: ۹۱/۲/۲۰ تاریخ پذیرش: ۹۱/۳/۵

### چکیده:

در ایران پس از سال‌ها قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی مورد بازنگری قرار گرفت. این مطالعه با هدف تعیین نظرات ذی‌نفعان مربوطه از جمله رانندگان، پلیس حاضر در صحنه، کارشناسان و خبرگان مرتبط در مورد قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور انجام شد. مطالعه حاضر از نظر نوع تحقیق کاربردی و از نظر روش توصیفی از نوع پیمایشی است. در این مطالعه ۸۰۱ نفر شامل ۲۴۱ کارشناس و متخصص حمل و نقل و ۵۶۰ راننده وسیله نقلیه شخصی و عمومی مورد بررسی قرار گرفتند. از پرسش نامه‌های محقق ساخته که جداگانه برای رانندگان و کارشناسان تهیه شده بود استفاده شد. انتخاب رانندگان به صورت تصادفی هدفمند و سهمیه‌ای به نسبت توزیع رانندگان در محورهای بین شهری و بقیه در محورهای درون شهری بودند. یافته‌ها: این تحقیق نشان داد که میانگین سنی کارشناسان و خبرگان ترافیکی  $۳۵/۵ \pm ۸/۶$  و میانگین سنی رانندگان مورد بررسی  $۳۷/۸ \pm ۱۰/۵$  بود. به نظر افراد مورد مطالعه مهمترین برتری قانون جدید و بالاترین تأثیر به ترتیب مربوط به افزایش مبلغ جریمه، درج امتیاز منفی و توقیف خودرو به علت دو تخلف هم‌زمان حادثه ساز است. در خصوص سازگاری میزان جریمه با درآمد  $۷۰/۹$  درصد از کارشناسان و خبرگان آن را ناسازگار عنوان کرده‌اند.  $۷۵/۹$  درصد از کارشناسان و خبرگان و  $۶۶/۸$  درصد از رانندگان رضایت بالا و متوسط از قوانین جدید راهنمایی و رانندگی داشتند. بین میزان جریمه با سطح درآمد جامعه و میزان رضایت از قوانین جدید راهنمایی و رانندگی ارتباط معناداری منفی مشاهده شد  $r = -۰/۲۸$  و  $(p < ۰/۰۰۱)$ . بین کاهش تخلف رانندگی و میزان رضایت از قوانین جدید ارتباط معناداری منفی مشاهده شد.  $(r = -۰/۲۵$  و  $P < ۰/۰۰۱)$ .

۱. این پژوهش با حمایت دفتر تحقیقات کاربردی راهور انجام شده است.

۲. دکترای اپیدمیولوژی، استاد دانشکده بهداشت و رئیس مرکز تحقیقات ارتقاء ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌ها،

دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی Email: hsoori@yahoo.com

۳. مدیر پژوهشی مرکز تحقیقات ارتقاء ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌ها، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی

۴. عضو هیئت علمی دانشکده علوم انتظامی

۵. معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور ناجا

نتایج این تحقیق نشان می دهد که قوانین جدید راهنمایی و رانندگی کشور فرصت های ارزشمندی را برای کاهش تخلف و جرح و فوت ناشی از سوانح ترافیکی ایجاد کرده است و نظر مثبت اکثر رانندگان، کارشناسان و متخصصان عرصه ترافیک از قانون جدید که می تواند حامی مناسبی برای اثربخشی بیش تر این قانون در کشور باشد. اعمال جدی، کامل و مستمر اجرای قوانین جدید توسط پلیس، به روز کردن مستمر قانون و افزایش رضایت مندی کاربران، نکته ای اساسی در افزایش موفقیت این قانون در پیشگیری از تخلف و جرح و فوت ناشی از سوانح ترافیکی کشور است.

کلید واژه ها: نظر سنجی / جرائم نقدی / توقیف / سرعت مجاز / راهنمایی و رانندگی / مقررات / تخلفات

## مقدمه و بیان مسئله

نظرسنجی مجموعه‌ای از اقدامات سازمان یافته و روشمند برای سنجش عقاید عمومی موجود در یک جامعه یا بخشی از آن است که نتایج آن مبین جهت‌گیری ذهنی روانی جامعه است و از دستاوردهای حاصله از به‌کارگیری این اقدامات روشمند می‌توان برای توصیف وضعیت و بیان عوامل موثر بر شکل‌گیری نگرش‌های عمومی و نیز ارتقای کمی و کیفی جامعه یا سازمان استفاده کرد (حاجیان، ۱۳۸۵). در ایران پس از حدود ۴ دهه، قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی مورد بازنگری قرار گرفت و با بهره‌گیری از تجارب پلیس راهور ناجا و کشورهای مختلف تلاش شد قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی به روز و پس از تصویب مجلس شورای اسلامی برای اجرا ابلاغ شود. قانون جدید رسیدگی به جرایم رانندگی با سی و پنج ماده و سی و دو تبصره در جلسه علنی هشتم اسفند هزار و سیصد و هشتاد و نه مجلس شورای اسلامی تصویب شد و در تاریخ ۲۴ اسفند ۱۳۸۹ به تأیید شورای نگهبان رسید (دفتر تحقیقات کاربردی راهور، ۱۳۹۰).

بدیهی است اجرای مقررات جدید چالش‌ها و فرصت‌هایی را ایجاد می‌کند که رویکرد علمی به آن‌ها می‌تواند در نتیجه‌گیری مناسب‌تر برای کاهش سوانح ترافیکی کشور مؤثر باشد. از جمله مسائلی که باید به طور دقیق بررسی و مورد توجه مجریان مقررات جدید قرار گیرد بررسی نظرات کاربران حوزه ترافیک است. این مطالعه با هدف تعیین نظرات ذی‌نفعان مربوطه از جمله رانندگان، پلیس حاضر در صحنه، کارشناسان و خبرگان مرتبط در مورد قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور انجام شد.

## روش شناسی

مطالعه حاضر از نظر هدف کاربردی و از نظر روش توصیفی از نوع پیمایشی است. طبقه آماری مطالعه را کلیه ی رانندگان، پلیس حاضر در صحنه، کارشناسان و خبرگان مرتبط با سوانح ترافیکی شناسایی شدند. پرسش‌نامه طرح روایی و پایایی شد، برای تعیین پایایی سؤالات هر بخش از آزمون آلفای کرون باخ استفاده شد. نتایج این آزمون نشان داد که ثبات درونی ابزار برای سؤالات مربوط به رانندگان معادل ۷۶ درصد، و برای سؤالات مربوط به کارشناسان ۸۵ درصد بود. برای اعتبار سنجی پرسشنامه‌ها برای هر قسمت جداگانه

هر پرسش نامه برای ۵ نفر از کارشناسان و مدیران ارشد پلیس مطلع با قانون جدید و متخصصان عرصه ترافیک ارسال شد. نظر صاحب نظران به منظور تعیین روایی محتوایی پرسش نامه، پرسیده شد و اعتبار سؤالات پرسش نامه را در ۳ سطح (ضروری، مناسب و نامناسب) ارزیابی شد. ضمناً به منظور تعیین روایی ظاهری پرسش نامه، درخواست شد که در این مرحله مقیاس‌های ارتباط (relevance)، را در ۴ سطح (غیر مرتبط، مرتبط اما نیازمند اصلاحات جدی، مرتبط اما نیازمند اصلاحات جزئی، کاملاً مرتبط) و شفافیت، اهمیت و سادگی را با امتیازدهی ۱ تا ۵ مشخص کنند. در روایی محتوا برای هر یک از سؤالات CVR<sup>۱</sup> و برای کل سؤالات شاخص روایی محتوا (CVI) محاسبه شد.

سپس بر اساس امتیازات به دست آمده از نظرات کارشناسان و با توجه به جدول لوشه در خصوص سؤالات تصمیم‌گیری گردید پرسش نامه‌های محقق ساخته برای رانندگان از طریق مصاحبه و تکمیل توسط پرسشگران و برای کارشناسان و خبرگان عرصه ترافیک به صورت خود تکمیلی<sup>۲</sup> پر شده‌اند.

برای جمع‌آوری اطلاعات از ۸ نفر در مقطع کارشناسی یا بالاتر که آموزش‌های لازم را دیدند استفاده شد. انتخاب رانندگان به صورت تصادفی هدفمند و سهمیه‌ای به نسبت توزیع رانندگان وسایل نقلیه شخصی، تاکسی و وانت، اتوبوس، مینی بوس و کامیون بود. رانندگان کامیون، و اتوبوس در محورهای بین شهری و بقیه در محورهای درون شهری بودند. افسران کارشناس مورد مطالعه می‌بایست افسر کادر بوده و در عرصه انجام وظیفه می‌کردند.

### یافته‌های تحقیق

تعداد کل نمونه معادل برای رانندگان ۵۶۰ نمونه و برای کارشناسان و خبرگان ۲۴۱ نمونه بود. رانندگان از ۷ مرکز استان کشور شامل تهران، مشهد، اصفهان، تبریز، اهواز، یزد و رشت مورد مطالعه قرار گرفتند. میانگین سنی افراد ۳۷/۸ سال با حداقل و حداکثر ۲۰ و ۷۷ و انحراف معیار ۱۰/۵ بود. به طور کلی، ۸۷/۹ درصد رانندگان مورد نظر مذکر و بقیه مؤنث بودند، بیش از نیمی از آن‌ها دیپلم یا پایین‌تر و ۶۲/۵ درصد ایشان راننده وسیله نقلیه شخصی بودند.

۱. Content Validity Ratio

۲. Self Administered

جدول شماره ۱ توزیع فراوانی و درصد ویژگی‌های عمومی جامعه رانندگان مورد بررسی را نشان می‌دهد. محل زندگی اکثر پاسخ دهندگان وسایل نقلیه شخصی، استان محل جمع آوری اطلاعات و محل زندگی رانندگان اتوبوس و کامیون از ۱۷ استان کشور بود.

جدول شماره ۱: ویژگی‌های عمومی جامعه رانندگان مورد بررسی در تحقیق

فراوانی ( % )			
متغیر	مذکر	مؤنث	جمع
<b>تحصیلات:</b>			
بی سواد	۷ (۱/۴٪)	۲ (۳/۳٪)	۹ (۱/۶٪)
ابتدایی	۶۵ (۱۳/۲٪)	۰ (۰/۰٪)	۶۵ (۱۱/۷٪)
راهنمایی	۱۰۳ (۲۰/۹٪)	۴ (۶/۶٪)	۱۰۷ (۱۹/۳٪)
دیپلم	۱۳۴ (۲۷/۲٪)	۱۳ (۲۱/۳٪)	۱۴۷ (۲۶/۵٪)
فوق دیپلم	۶۸ (۱۳/۸٪)	۱۳ (۲۱/۳٪)	۸۱ (۱۴/۶٪)
لیسانس	۹۳ (۱۸/۹٪)	۱۷ (۲۷/۹٪)	۱۱۰ (۱۹/۹٪)
فوق لیسانس	۲۰ (۴/۱٪)	۱۰ (۱۶/۴٪)	۳۰ (۵/۴٪)
دکترای تخصصی	۳ (۰/۶٪)	۲ (۳/۳٪)	۵ (۰/۹٪)
<b>شغل:</b>			
راننده	۱۹۳ (۳۹/۸٪)	۴ (۶/۸٪)	۱۹۷ (۳۶/۲٪)
کاسب/فروشنده	۲۳ (۴/۷٪)	۱ (۱/۷٪)	۲۴ (۴/۴٪)
کارمند دولتی	۶۸ (۱۴/۰٪)	۲۱ (۳۵/۶٪)	۸۹ (۱۶/۴٪)
کارمند بخش خصوصی	۶۰ (۱۲/۴٪)	۷ (۱۱/۹٪)	۶۷ (۱۲/۴٪)
شغل آزاد با درآمد بالا	۳۶ (۷/۴٪)	۱ (۱/۷٪)	۳۷ (۶/۸٪)
شغل آزاد با درآمد کم	۷۶ (۱۵/۷٪)	۴ (۶/۸٪)	۸۰ (۱۴/۷٪)
دانشجو	۲۸ (۵/۸٪)	۸ (۱۳/۶٪)	۳۶ (۶/۶٪)
خانه دار	۱ (۰/۲٪)	۱۳ (۲۲/۰٪)	۱۴ (۲/۶٪)
<b>وسیله نقلیه:</b>			
شخصی	۲۹۴ (۵۹/۰٪)	۵۷ (۹۱/۹٪)	۳۵۰ (۶۲/۷٪)
تاکسی و وانت	۷۰ (۱۴/۱٪)	۵ (۸/۱٪)	۷۵ (۱۳/۴٪)
اتوبوس	۶۷ (۱۳/۳٪)	۰ (۰/۰٪)	۶۷ (۱۲/۰٪)
کامیون	۶۰ (۱۲/۰٪)	۰ (۰/۰٪)	۶۲ (۱۰/۷٪)
مینی بوس	۷ (۱/۴٪)	۰ (۰/۰٪)	۷ (۱/۲٪)
جمع	۴۹۸	۶۲	۵۶۰

\* جمع اعداد کمتر از ۵۶۰ مربوط به پاسخ نداده‌ها می‌باشد.

ارزیابی قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور از نظر کاربران حوزه ترافیک

در مجموع ۲۴۱ نفر کارشناس و خبرنگار عرصه ترافیک در ۷ مرکز استان کشور شامل تهران، مشهد، اصفهان، تبریز، اهواز، یزد و رشت مورد مطالعه قرار گرفتند که از بین آن‌ها ۱۴۶ نفر (۶۳/۵ درصد) افسر پلیس، ۱۸ نفر (۷/۸ درصد) محقق یا مدرس دانشگاه، ۵۳ نفر (۲۳/۰ درصد) مهندس یا کارشناس حمل و نقل و ۵/۷ درصد جزء سایر متخصصان حوزه ایمنی و سوانح ترافیکی بودند. میانگین سنی افراد ۳۵/۵ سال با حداقل و حداکثر ۲۳ و ۶۰ و انحراف معیار ۸/۶ بود. به طور کلی، ۸۹/۶ درصد پاسخ دهندگان مذکر و بقیه مؤنث بودند، و ۶۲/۱ درصد دارای سطح تحصیلات لیسانس یا بالاتر بودند.

افسران پلیس نسبت به کارشناسان معتقد بودند رانندگان بیشتر رعایت مقررات می‌کنند ( $P < ۰/۰۰۱$ ).

جدول ۲: توزیع فراوانی میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان از نظر

پلیس و خبرنگار ترافیکی

P. value	جمع	پاسخ دهنده		رعایت مقررات توسط رانندگان
		پلیس (%)	سایر متخصصان (%)	
<۰,۰۰۱	۹۰ (۳۸/۱)	۴۲ (۲۹/۸)	۴۸ (۵۰/۵)	کم
	۱۳۵ (۵۷/۲)	۸۸ (۶۲/۴)	۴۷ (۴۹/۵)	متوسط
	۱۱ (۴/۷)	۱۱ (۷/۸)	۰ (۰,۰)	زیاد
	۲۳۶	۱۴۱	۹۵	جمع

به نظر پلیس مهم‌ترین اقدام برای پایین آوردن آمار تصادفات رانندگی در کشور به ترتیب اصلاح معابر و ایمنی راه‌ها (۳۵/۸ درصد)، ارتقای ایمنی خودروها (۲۹/۹ درصد)، اعمال شدید تر قانون (۲۰/۱ درصد)، و آموزش عمومی مردم (۸/۲ درصد) بودند. به نظر افسران پلیس حاضر در صحنه برای کاهش سوانح ترافیکی، پلیس برای تخلفات حرکت با دنده عقب در آزاد راه‌ها و بزرگراه‌ها (۲۹/۴ درصد)، عبور از چراغ قرمز راهنمایی و رانندگی (۲۳/۸ درصد)، تجاوز از سرعت مجاز (۱۶/۷ درصد) و رانندگی در حال مستی و مصرف داروهای روان گردان یا افیونی (۱۵/۱ درصد) باید با شدت بیش تری اعمال قانون کند.

افسران پلیس شاغل در استان‌های کرمان (۹۰ درصد)، خوزستان (۸۷ درصد)، تهران (۸۳ درصد)، و البرز (۸۲ درصد) بیشتر از قانون جدید رضایت داشتند اما رضایت افسران پلیس شاغل در استان‌های آذربایجان شرقی (۵۶ درصد) و اصفهان (۶۷ درصد) کم تر از سایرین بود ( $P < 0/001$ ).

جدول شماره ۳: توزیع فراوانی و درصد نظرات کارشناسان پلیس و مشخصات حوزه ترافیک در مورد قانون جدید راهنمایی و رانندگی کشور

جمع	سایر کارشناسان و متخصصان	پلیس	
نیاز به بازنگری قانون راهنمایی و رانندگی کشور: *			
۳۵ (۲۱/۱٪)	۴ (۱۳/۸٪)	۳۱ (۲۲/۶٪)	هر سال
۳۳ (۱۹/۹٪)	۶ (۲۰/۷٪)	۲۷ (۱۹/۷٪)	هر دو سال
	۷۱ (۴۲/۶٪)	۱۳ (۴۴/۸٪)	۳-۵ سال (۴۲/۳٪)
۲۷ (۱۶/۳٪)	۶ (۲۰/۷٪)	۲۱ (۱۵/۳٪)	۶-۱۰ سال
۲۴۱	۹۵	۱۴۶	
مهم‌ترین برتری قانون جدید: *			
۱۱۰ (۴۵/۶٪)	۴۵ (۴۷/۴٪)	۶۵ (۴۴/۵٪)	افزایش مبلغ جرائم
۸۱ (۳۳/۶٪)	۴۲ (۴۴/۲٪)	۴۱ (۲۸/۱٪)	درج امتیاز منفی
۵۰ (۲۰/۸٪)	۸ (۸/۴٪)	۴۰ (۲۷/۴٪)	توقیف خودرو
آیا اعمال قانون جدید در تمام سال باید یکسان باشد: **			
۱۱۹ (۶۰/۱٪)	۲۸ (۵۰/۰٪)	۹۱ (۶۴/۱٪)	بلی
۷۹ (۳۹/۹٪)	۲۸ (۵۰/۰٪)	۵۱ (۳۵/۹٪)	خیر

\*  $P < 0/01/0$ , \*\* Not significant

بر اساس اطلاعات جدول شماره ۳، ۴۳/۱ درصد از کارشناسان و خبرگان مقررات راهنمایی و رانندگی را به طور متوسط و ۴۸/۴ درصد مقررات را به میزان بالا رعایت کرده‌اند. ۴۳/۵

ارزیابی قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور از نظر کاربران حوزه ترافیک

درصد از کارشناسان اعتقاد داشتند آموزش عمومی مهم‌ترین اقدام برای پایین آوردن آمار تصادفات رانندگی در کشور است. ۵۸/۹ درصد از کارشناسان و خبرگان آموزش عمومی را به عنوان مهم‌ترین اقدام برای رعایت بیش تر قوانین رانندگی ذکر کرده‌اند.

۶۰/۹ درصد از رانندگان افزایش مبلغ جرائم را مانع تخلف رانندگی عنوان کردند. ۶۸ درصد از رانندگان مقدار جریمه را متناسب با درآمد مردم اعلام کرده‌اند. ۵۷ درصد از رانندگان با توقیف خودرو در دو تخلف حادثه ساز هم زمان موافق بودند. در خصوص دخالت افراد در تدوین قوانین و مقررات رانندگی بر اساس نظر جامعه: پلیس راهنمایی رانندگی به میزان ۴۸/۴، رانندگان ۱۹/۶، متخصصان سلامت ۱۵، متخصصان ترافیک ۱۱/۲، حقوق دانان ۱/۴، نمایندگان مجلس ۱/۱ درصد باید دخالت داشته باشند.

در خصوص عدم رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی توسط خبرگان و کارشناسان ۸۹/۵ درصد تجاوز از سرعت غیر مجاز را ذکر کرده‌اند و برای اختصاص بیش ترین میزان جریمه در تخلفات این گروه ۳۴/۷ درصد تجاوز از سرعت غیر مجاز را ذکر کرده‌اند. به نظر ۳۶/۸ درصد از رانندگان برخورد پلیس با متخلفان باید ملایم تر و به نظر ۳۶/۴ درصد از رانندگان باید شدید تر باشد.

در خصوص سازگاری میزان جریمه با درآمد جامعه ۷۰/۹ درصد از کارشناسان و خبرگان آن را ناسازگار ذکر کرده‌اند. ۷۵/۹ درصد از کارشناسان و خبرگان از قوانین جدید رضایت بالا و متوسط و ۲۴/۱ درصد ناراضی بودند. ۷۰/۵ درصد از رانندگان افزایش جرائم رانندگی را باعث کاهش تخلف رانندگی می‌دانند. ۶۸/۸ درصد از رانندگان رضایت بالا و متوسط و تنها ۳۳/۲ درصد ناراضی بوده‌اند. بین میزان جریمه با سطح درآمد جامعه و میزان رضایت از قوانین جدید راهنمایی و رانندگی ارتباط معناداری منفی مشاهده شد ( $r = -0.28$  و  $P < 0.001$ ).

بین افزایش جرائم و کاهش تخلف رانندگی و میزان رضایت از قوانین جدید ارتباط معناداری منفی مشاهده شد ( $r = -0.25$  و  $P < 0.001$ ).

## بحث و نتیجه گیری

به نظر پلیس مهم‌ترین اقدام برای پایین آوردن آمار تصادفات رانندگی در کشور به ترتیب



اصلاح معابر و ایمنی راه‌ها، ارتقای ایمنی خودروها، اعمال شدید تر قانون و آموزش عمومی مردم است. به نظر افراد مورد مطالعه مهم‌ترین برتری قانون جدید و بالاترین تأثیر به ترتیب مربوط به افزایش مبلغ جریمه، درج امتیاز منفی و توقیف خودرو به علت دو تخلف هم‌زمان حادثه ساز است. کارشناسان اعتقاد داشتند آموزش عمومی مهم‌ترین اقدام برای پایین آوردن آمار تصادفات رانندگی و به عنوان مهم‌ترین اقدام برای رعایت بیش تر قوانین رانندگی در کشور است. تشدید اعمال قانون برای رانندگان متخلف در تجاوز از سرعت مجاز و نبستن کمر بند ایمنی توسط راننده و سرنشین جلو ضروری است. کارشناسان و خبرگان درج امتیاز منفی را به عنوان تأثیرگذارترین مورد در قانون جدید راهنمایی و رانندگی ذکر کرده‌اند.

رانندگان، افزایش مبلغ جریمه را مانع تخلف رانندگی عنوان کردند و مقدار جریمه را متناسب با درآمد مردم اعلام کرده‌اند و با توقیف خودرو در دو تخلف حادثه ساز هم‌زمان موافق بودند. به نظر رانندگان، افزایش جریمه باعث کاهش تخلف رانندگی شده است.

در این مطالعه بین کاهش تخلف رانندگی و میزان رضایت از قوانین جدید ارتباط معناداری منفی مشاهده شد. درفشی و همکاران در سال ۱۳۸۷ در یک نظرسنجی تلفنی از مردم تهران درباره ی مقررات راهنمایی و رانندگی نشان دادند که ۳۲ درصد از پاسخ‌گویان معتقدند مقررات راهنمایی و رانندگی را تا حدی می‌توان رعایت کرد. ۴۲ درصد از پاسخ‌گویان معتقدند به دلیل جمعیت زیاد در تهران نمی‌توان مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت کرد. ۵۲ درصد از پاسخ‌گویان به دلیل جلوگیری از تصادف و حفظ جان خویش به چراغ عابر پیاده بیش تر توجه می‌کنند. ۲۳ درصد از پاسخ‌گویان معتقد بودند آموزش از طریق رسانه‌ها در رعایت کردن مقررات از سوی مردم موثر است و توجه به چراغ عابر پیاده در بین زنان و توجه به چراغ راهنما در بین مردان بیشتر است. قوانین مربوط به عابران پیاده را مردان و رانندگی با سرعت مجاز را زنان بیشتر نادیده می‌گیرند. در استرالیا در بررسی رضایت مندی از قوانین راهنمایی و رانندگی مشاهده شد دو سوم از مردم حامی قوانین راهنمایی و رانندگی بوده و یک سوم از مردم انعطاف‌پذیری قوانین را در مناطق مختلف خواستار بودند. دغدغه اصلی مردم داشتن قوانینی با سخت‌گیری کم تر برای محدودیت سرعت و اجرای این قوانین و علت نارضایتی آن‌ها برای اجرای قوانین در مورد رانندگان بود به جای این که قوانین روی میزان سرعت اعمال شود. وضعیت حواشی راه‌ها باید بهتر درک شود. قضاوت

در مورد ارتباط این شرایط با تصادف به خوبی روشن نیست. رانندگان در همه شرایط به طور کلی نظر مثبتی نسبت به قوانین داشتند، آن‌ها از خود قوانین شکایتی نداشتند ولی از راه‌های اجرای قوانین خصوصاً در محدودیت سرعت و عدم اجرای قانون توسط دیگر رانندگان شاکی بودند. پیشنهاد شد که رانندگان در مورد قوانین راهنمایی و رانندگی باید اطلاعاتشان به روز بوده و سالانه از آن‌ها امتحان به عمل آید. بیش تر افراد احساس قرابت و راحتی با قوانین راهنمایی و رانندگی داشتند خصوصاً در مناطق محلی. رانندگان مسن تر رضایت و دانش بیش تری نسبت به قوانین پایه ای راهنمایی و رانندگی نسبت به رانندگان جوان داشتند. در مطالعه حاضر به نظر رانندگان، افزایش جرایم باعث کاهش تخلف رانندگی شده است در حالی که پلیس نسبت به سایرین توقیف خودرو را بیش تر موثر و بالعکس سایر کارشناسان نسبت به پلیس درج امتیاز منفی را مؤثرتر دانسته یا وجه برتری قانون جدید می‌دانند. تحقیقات نشان داده است که ماهیت و شدت جرایم می‌تواند خود منجر به تخلف شود. احکام زندان در بسیاری از کشورها وجود دارد. در بریتانیا لغو مجوز را در حتی اولین تخلف حادثه ساز قائل می‌شوند. در ایتالیا لغو گواهی نامه برای ۱۵ روز در بار اول تخلف اعمال می‌شود و برای دفعات بعدی این زمان به طور معمول سه ماه یا بیشتر است (بق و همکاران، ۲۰۰۳).

افزایش مقدار نقدی جریمه‌ها این احتمال که پلیس برای تخفیف دادن به متخلفان برگه جریمه ای غیر واقعی و به خاطر تخلف کم هزینه تر صادر کند را بیش تر می‌کند. این کار موجب ایجاد خطای جدی در اطلاعات جمع آوری شده توسط پلیس و احیاناً گمراهی استفاده کنندگان از این داده‌ها برای برنامه های کنترل و پیشگیری خواهد شد و آمار علت تخلفات را خدشه دار خواهد کرد. میزان رضایت از قوانین با سطح درآمد جامعه ارتباط معنا دار منفی داشت که نشان می‌دهد تطابق میزان جرایم با سطح درآمد جامعه رضایت مندی از قوانین جدید راهنمایی و رانندگی را افزایش می‌دهد و برعکس عدم تطابق جریمه با درآمد خانواده نارضایتی را به دنبال خواهد داشت. همچنین کاهش تخلف با میزان رضایت ارتباط معنا دار منفی نشان داد که مؤید مطلب مذکور است. برخی کشورها مانند فن مقدار جریمه تخلفات رانندگی متناسب با میزان درآمد خانواده ارزیابی شده این رقم برای مثال در مورد سرعت به ۱۲۵ هزار دلار هم ممکن است برسد.

در سال ۱۳۸۴ آئین نامه راهنمایی و رانندگی با ایجاد یک ساختار قانونی شکل گرفت و مورد اصلاح قرار گرفت و نیازها را پوشش داد. در عمل اقتصاد، ایمنی، کیفیت زندگی لحاظ و سپس قانون جدید راهنمایی و رانندگی به اجرا در آمده است. قانون ابزار خوبی را در اختیار پلیس قرار داد و بحث نوع مجازات‌ها در قوانین قبلی بحث جریمه نقدی بود که برای افراد ثروتمند افزایش جریمه تأثیری نداشت. منگنه کارت راهنمایی رانندگی نیز مشکلاتی را به همراه داشت. در قانون فعلی موارد جدیدی به عنوان محرومیت‌های اجتماعی و رفتارهای بازدارنده اضافه شد. بحث جریمه های مالی یا نقدی از کم ترین مبلغ از ۳ هزار تومان تا ۲۰۰ هزار تومان (مصرف مواد روان گردان و مستی- امتیاز منفی یا نمره منفی) رسید. در برخی کشورها راننده ابتدا دارای ۳۰ نمره مثبت است و اگر نمره مثبت صفر شود توقیف خودرو انجام می‌شود. در قانون ما هم این کار با شکل نمره منفی اعمال شد به نحوی که با هر تخلف نمره ای منفی تعلق می‌گیرد و اگر فرد ۳۰ نمره منفی بگیرد گواهی نامه برای ۳ ماه توقیف حتی می‌تواند به ابطال گواهینامه منجر شود. اخذ نمره منفی یکی از مجازات‌های بازدارنده است. توقیف وسیله نقلیه یکی از مجازات‌های جدید است که می‌تواند مؤثر باشد. توقیف خودرو گاه مؤثرتر از جریمه است. در بحث توقیف خودرو اگر تخلفات حادثه ساز را دو مورد با هم مرتکب شود تا ۷۲ ساعت می‌توان خودرو را متوقف کرد. توقیف پلاک وسیله نقلیه و این که چطور می‌شود مبلغ جریمه را دریافت کرد، اگر راننده ای خودرو اش متوقف شود بحث تسویه حساب مطرح می‌شود. چنانچه کسی جریمه شود و تا ۴ ماه جریمه را پرداخت نکند پلاک شخص توقیف می‌شود. اگر میزان جریمه از یک میلیون تومان بیش تر شود و اگر پرداخت نکند پلیس می‌تواند خودرو راننده را متوقف کند. استفاده از بازرسان نامحسوس مورد وثوق آموزش دیده در قانون جدی نوشته شده و از این وضعیت استفاده کرده و به درجه داران دیپلم نیز اجازه داده شده تا در ثبت تخلفات مشارکت و ظرفیت‌های نیروی انسانی را به حداقل برسانند. کسانی که ده سال سابقه دارند و تجربه لازم را کسب کرده‌اند اجازه استفاده از تجهیزات الکترونیکی را دارند. بستن کمربند ایمنی ردیف جلو از قبل اجباری بود که برای ردیف عقب جدیداً در حوزه جاده‌ها اجباری شده است. مخصوصاً در مورد حمل و نقل عمومی اجباری بودن آن حتمی است. استفاده از صندلی ایمنی کودک در این قانون پیش بینی شده است. مجوز بازدارندگی در تعیین مجازات، در قانون جدید

راهنمایی و رانندگی تخلفات حادثه ساز را به صراحت و مشخصاً تعیین کرده است که ۲۰ مورد است.

یکی از ضعف‌های قانون جدید، بحث معاینه فنی است که در خودروهای جدید تا ۵ سال نیاز به معاینه فنی ندارد. موفقیت قانون در مشارکت مردم و تعهد مجریان قانون به اجرای صحیح آن است. تنها مردم در کاهش تخلفات نقش نداشته سهم خودروساز، متولیان احداث جاده‌ها نیز باید در نظر گرفته شده و در مورد سوانح ترافیکی که راننده دخالت مستقیم نداشته باید غرامت اجتماعی<sup>۱</sup> وجود داشته باشد. در بحث‌های بین‌المللی نیز می‌بایست مشارکت داشته و از درس‌های سایر کشورها ایده بگیریم (مهماندار، ۱۳۹۰).

### نتیجه گیری

قوانین جدید راهنمایی و رانندگی کشور فرصت‌های ارزشمندی را برای کاهش تخلف و جرح و فوت ناشی از سوانح ترافیکی ایجاد کرده است. نظر مثبت اکثر رانندگان و کارشناسان و متخصصان عرصه ترافیک از قانون جدید می‌تواند حامی مناسبی برای اثربخشی بیش تر این قانون در کشور باشد. اعمال جدی، کامل و مستمر اجرای قوانین جدید توسط پلیس نکته ای اساسی در افزایش موفقیت این قانون در پیشگیری از تخلف و جرح و فوت ناشی از سوانح ترافیکی کشور است. اغلب رانندگان کشور مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت می‌کنند و قانون جدید را در کاهش تخلفات و سوانح ترافیکی مؤثر می‌دانند و معتقدند پلیس با متخلفان باید با جدیت بیش تری برخورد کند. شرایط محیط راه باید رانندگان را به رعایت قانون تشویق کند. در مواردی که اجرای کامل قانون به دلیل محدودیت‌های امکانات (مانند کمبود پارکینگ یا مهندسی نامناسب معابر) مقدور نیست لازم است برای رفع این محدودیت‌ها اقدام شود. دلیل بیش تر تخلفات عدم آگاهی و نگرش مناسب است، برنامه ریزی‌های آموزشی بالاخص در خصوص مقررات جدید راهنمایی و رانندگی می‌تواند اطاعت از قوانین را به نحو مطلوب و استاندارد افزایش دهد. اطلاع رسانی به مردم و رانندگان در باره ی قانون جدید هنوز نیاز به پیگیری دارد. نقش رادیو، بیلبرد تبلیغاتی به خصوص برای رانندگان وسایل نقلیه عمومی با اهمیت تر است. رضایت افسران پلیس شاغل در استان‌های آذربایجان شرقی و اصفهان کم تر از سایرین بود. لازم است در این خصوص بررسی و توجه جدی

۱. Social compensation

تری صورت پذیرد. گرچه هنوز هزینه تخلف رانندگی در کشور ما نسبت به سایر کشورها پایین است، اما بیش تر افسران پلیس میزان جریمه ها را بیش تر از سطح درآمد جامعه ارزیابی می کردند در حالی که تنها ۴۷/۶ درصد متخصصان عرصه ترافیک چنین نظری داشتند. در شهرهایی که میزان رضایت مندی مردم از قانون جدید کمتر است (مانند اصفهان و تبریز) تبیین آثار مثبت قانون جدید باید بیش تر مورد توجه دست اندر کاران قرار گیرد. عادت به تخلف، عجله در رسیدن به مقصد و عدم رعایت مقررات توسط دیگران عمده ترین دلیل تخلف هستند. شاید همانند برخی کشورها، لازم باشد مقدار جرایم نقدی متناسب با درآمد متخلفان باشد تا اثربخشی اعمال قانون در پیشگیری از تخلف بیش تر شود. به روز کردن مستمر قانون راهنمایی و رانندگی و نقش بازرسان نامحسوس در اجرای کامل تر قانون جدید اجتناب ناپذیر است.

### منابع:

- آیا به دلیل دست کاری و تحریف در نظرسنجی ها، نباید نظرسنجی کرد؟ وبلاگ ۲۴/۵/۱۳۸۹
- حاجیانی ابراهیم. رییس مرکز افکار سنجی دانشجویان ایران «ایسنا» ۰۸:۲۳ ۰۴/۰۲/۱۳۹۰
- فکوهی، ناصر -۸۵
- دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهور ناجا. قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی. ابلاغیه سال ۱۳۹۰.
- دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهور ناجا. جدول جریمه های تخلفات راهنمایی و رانندگی. ماده قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی ۱۳۹۰
- درفشی ف، چهره ش، ادريس آبادی، زاغی م، محمودی پ، دیداری ز و کفایی س. نظرسنجی از مردم تهران درباره مقررات راهنمایی و رانندگی مرکز مطالعات و تحقیقات رسانه ای روزنامه همشهری. ۱۳۸۷.
- مهماندار م ر(۱۳۹۰). قوانین جدید راهنمایی و رانندگی. مجموعه مقالات همایش ملی حمل و نقل و ترافیک. تهران: دانشکده علوم و فنون راهنمایی و رانندگی دانشگاه علوم انتظامی.

- Aresi G; Fornari L; Repetto Ch; Scolari M. Evaluation of a designated driver intervention to prevent alcohol-related road accidents in the clubs of Milan, Italy. *Adicciones*, 288-279: (4)21 ; 2009.
- Begg D, Stephenson S. Graduated driver licensing: the New Zealand experience. *Journal of Safety Research* 105-99 : 34 ; 2003.
- David Span. National transport commission of Australia. Community Satisfaction with the Australian Road Rules and Vehicle Standards Rules May 2011.
- Evans L. A new traffic safety vision for the United States. *American Journal of Public Health* 1386-9: 1384 ; 2003.
- Farland RA, Moore RC. Human factors in Highway safety: a review and evaluation. *N Engl J Med* 798-256: 792; 1957.
- Harris GT, Olukoga IA. A cost benefit analysis of an enhanced seat belt enforcement program in South Africa. *Injury Prevention* ; 2005 102-105: 101.
- HINJI, N., MASAO, I. & AKIO, K. Population strategies and high-risk-individual strategies for road safety in Japan. *Health Policy* ; 2011 255-247 : 100.
- Lewin I. Driver training : a perceptual motor skill approach. *Ergonomics* 924-25: 917 ; 1982.
- Mao Y, Zhang J, Robbins G, Clarke K, Lam M, Pickette W. Factors affecting the severity of motor vehicle traffic crashes involving young drivers in Ontario. *Injury Prevention* 189-183 : 3 ; 1997.
- Mcknight AJ, Peck RC. Graduated driver licensing and safer driving. *Journal of Safety Research* 89-85 : 34 , 2003.
- Omar Cawich S, Harding HE, Roberta Evans N, Crandon IW, Martin

- A. Revisiting current strategies for primary prevention of motorcycle collisions in Jamaica. *Injury and Violence* 60 -55 : (1)2 ,2010.
- On DWI. Laws in other countries. DOT HS 037 809 March 2000. [www.nhtsa.dot.gov](http://www.nhtsa.dot.gov).
  - Peden MM, krug E, Mohan D, Hyder A, Norton R, Mackay M, et al. A -5year WHO strategy on Road Traffic Injury prevention. Geneva: World Health Organization, 2002, Ref: WHO/NMH/VIP/01.03
  - Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder AA, Jarawan E, et al. World report on road traffic injury prevention .Geneva: World Health Organization, 2004.
  - Perez K, Dellolmo M, Tobias A, Borrell C. Reducing Road Traffic Injuries: Effectiveness of Speed Cameras in an Urban Setting. *American Journal of Public Health* 169-163: (9)97 ; .2007.
  - Zhang J, Lindsay J, Clarke K, Robbins G, Mao Y. Factors affecting the severity of motor vehicle traffic crashes involving elderly drivers in Ontario. *Accident Analysis and Prevention* 125-117 : 32 ; 1999.