

بررسی نقش نوع گواهی نامه‌ها در بروز حوادث رانندگی

احمد کریمی اسد^۱

(از صفحه ۱۹ تا ۳۴)

تاریخ پذیرش: ۹۱/۳/۱۰

تاریخ دریافت: ۹۱/۲/۴

چکیده:

مجوزهای رانندگی از جمله انواع گواهی نامه‌ها به عنوان یکی از عوامل مؤثر در فرآیند حمل و نقل محسوب شده و در واقع شروع قانونمند یک فعالیت رانندگی با بهره‌گیری از مجوزهای مذکور است. بررسی دقیق نقش و سهم هر یک از مجوزهای رانندگی در بروز تصادفات و حوادث می‌تواند زمینه اتخاذ تدابیر لازم توسط مسئولان و متولیان مربوط را فراهم کند. این تحقیق به روش توصیفی و مطالعه اسنادی به بررسی نقش انواع مجوزهای رانندگی در تصادفات فوتی، جرحی و خسارتی در بازه زمانی ۵ ساله و با بهره‌گیری از مستندات موجود در مراکز مختلف پلیس راهور ناجا پرداخته است. نتایج این تحقیق حاکی از آن است که دارندگان گواهی نامه‌های ب ۱ علی‌رغم محدودیت‌های قانونی و حضور کم رنگ در بین سایرین، دارای بیشترین سهم و نقش در بروز حوادث فوتی و جرحی می‌باشند و همچنین در بروز حوادث برخی علت‌ها از جمله عبور از چراغ قرمز، حرکت خلاف جهت عبور و عبور از محل ممنوع در بین رانندگان مقصر دارای گواهی نامه موتورسیکلت به ترتیب ۲/۵ و ۱۰ و ۵/۵ برابر بیش از سایر کاربران دارای دیگر مجوزهای رانندگی است.

کلید واژه‌ها

گواهی نامه / علت تصادف / رانندگی / تصادف فوتی

۱. کارشناس ارشد ترافیک و رئیس مرکز اجرائیات پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا (نویسنده مسئول: Trahvar@police.ir)

مقدمه

تصادفات یکی از بزرگ‌ترین مشکلات سلامت عمومی در جهان محسوب می‌شود. به طوری که برابر گزارش سازمان بهداشت جهانی سالانه ۲/۱ میلیون نفر در دنیا بر اثر تصادفات جاده‌ای کشته و حدود ۵۰ میلیون نفر مجروح یا مصدوم می‌شوند این به معنای کشته شدن روزانه به طور متوسط ۳۲۴۲ نفر در معابر جاده‌ای دنیا است (دنیس و همکاران، ۱۳۸۷) که این آمار در کشور ایران برای سال ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹ به ترتیب برابر با ۲۲/۹۷۴ نفر فوت، ۲۹۵/۱۹۷ نفر مجروح و ۲۳/۲۴۹ نفر فوت و ۳۱۲/۴۷۵ نفر مجروح است (پزشکی قانونی کشور، ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹).

بررسی آمار تصادفات بر اساس نوع گواهی‌نامه در بازه زمانی ۵ ساله مبین این مسئله است که در مجموع ۴/۲۲۵/۵۲۳ فقره تصادف در کشور به وقوع پیوسته که سهم معابر شهری و جاده‌ای از این تصادفات به ترتیب برابر با ۴۳۸/۲۴۹ و ۳/۷۸۷/۲۷۴ فقره است (سامانه تصادف، ۱۳۸۵-۱۳۹۰)، رشد و توسعه پدیده شهرنشینی در جوامع امروزی، فرآیند اجتناب ناپذیری است که ضمن به همراه داشتن مزایای مختلف شهرنشینی در میان مردم، عواقب منفی زیادی را نیز برای آنها به دنبال داشته است. از جمله این مشکلات به خصوص در شهرهای بزرگ، تراکم وسایل نقلیه در اثر افزایش تعداد سفرهای روزانه شهری و بین شهری است که این امر موجب تصادفات درون و برون شهری می‌شود. هرچند که در زمینه راهکارهای مقابله با کاهش تصادفات رانندگی و افزایش سطح آگاهی‌های رانندگان از سوی سازمان‌های ذی‌ربط اقدام‌های جدی صورت پذیرفته است؛ اما به دلیل عدم تناسب بین رشد وسایل نقلیه موتوری با توسعه معابر و راه‌های کشور و عدم توازن بین عوامل و اصول ترافیک به‌ویژه موضوع آموزش و مقررات ترافیک، همچنان شاهد وقوع تصادفات در جامعه هستیم.

با توجه بدین امر تحقیق انجام گرفته در نظر دارد تا در ابتدا به دسته‌بندی گواهی‌نامه‌های رانندگان حادثه‌آفرین در بازه زمانی ۵ ساله از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۰ پرداخته و سپس با تجزیه و تحلیل آماری - توصیفی داده‌های دریافتی از سامانه‌های آماری پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا به تعیین سهم هریک از گواهی‌نامه‌ها در وقوع تصادفات دست یابد.

مهم‌ترین اهداف مورد نظر در این مطالعه عبارت‌اند از:

- ۱- تحلیل آماری- توصیفی عوامل مؤثر در بروز حوادث رانندگی.
- ۲- تعیین مهم‌ترین عامل تصادفات رانندگی براساس نوع گواهی‌نامه رانندگی.
- ۳- بررسی نقش انواع گواهی‌نامه در تصادفات رانندگی.

مبانی نظری مطالعه

۱- **تعریف گواهی‌نامه و انواع آن:** در ماده ۲۶ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی آمده که هر کس بخواهد با هر نوع وسیله نقلیه موتورزی زمینی رانندگی کند، باید گواهی‌نامه متناسب با آن وسیله نقلیه را دارا باشد. در غیر این صورت با متخلفان برابر قوانین رفتار می‌شود (معاونت راهور، ۱۳۸۴). گواهی‌نامه‌ها به‌طور کلی به دو دسته گواهی‌نامه بین‌المللی رانندگی و گواهی‌نامه رانندگی داخلی (پروانه رانندگی) تقسیم می‌شوند که:

الف) گواهی‌نامه بین‌المللی رانندگی: گواهی‌نامه‌ای است که به اعتبار گواهی‌نامه داخلی طبق مفاد قانون الحاق ایران به کنوانسیون عبور و مرور در جاده‌ها و کنوانسیون مربوط به علائم راه‌ها (مصوب ۱۳۴۵) توسط راهنمایی و رانندگی صادر می‌شود و مدت اعتبار آن یک‌سال است.

ب) گواهی‌نامه رانندگی (پروانه رانندگی): اجازه‌نامه رانندگی و وسایل نقلیه که از طرف راهنمایی و رانندگی به نام افراد صادر می‌شود.

تا قبل از تصویب آیین‌نامه جدید راهنمایی و رانندگی در سال ۱۳۸۴ انواع گواهی‌نامه رانندگی عبارت بودند از گواهی‌نامه موتورسیکلت، پایه دوم، پایه یکم و گواهی‌نامه ویژه که در آیین‌نامه جدید مطابق با آخرین تجربه‌های روز جهان، انواع گواهی‌نامه به پنج پایه در یازده گروه بشرح جدول زیر مشخص شد:

جدول ۱: طبقه بندی انواع گواهی نامه رانندگی (معاونت راهور، ۱۳۸۴)

پایه	گروه	نوع وسیله نقلیه	پیش نیاز
الف	۱	موتور گازی (دو چرخه موتوردار)	-
	۲	موتورسیکلت تا ۲۰۰ سی سی	-
	۳	موتورسیکلت از ۲۰۰ سی سی به بالا و سه چرخ با وزن تا ۴۰۰ کیلوگرم	الف - ۲
ب	۱	خودروهای تا ۹ نفر ظرفیت و وانت تا ۳/۵ تن	-
	۲	خودروهای ۱۰ تا ۱۵ نفر ظرفیت و خودروهای خدمات عمومی	-
پ	۱	وسایل نقلیه باربری با ظرفیت بیش از ۳/۵ تا ۱۰ تن	ب - ۱
	۲	وسایل نقلیه مسافربری با ظرفیت ۱۶ تا ۲۲ نفر	ب - ۲
ت	۱	وسایل نقلیه باربری با ظرفیت بیش از ۱۰ تا ۴۰ تن	پ - ۱
	۲	وسایل نقلیه مسافربری با ظرفیت ۲۷ نفر و بیشتر	پ - ۲
ویژه	وسایل نقلیه سبک عمرانی و کشاورزی		پ - ۱
	وسایل نقلیه سنگین عمرانی، کشاورزی و وسایل نقلیه فوق سنگین		

۲- محدودیت‌ها و ممنوعیت‌ها مرتبط با نوع گواهی نامه در رانندگی: افراد پس از دریافت گواهی نامه رانندگی، براساس نوع گواهی نامه با محدودیت‌ها و ممنوعیت‌هایی روبه‌رو می‌باشند. براساس بند «ت» ماده ۲۷ آیین نامه جدید راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴ گواهی نامه ب ۱ برای درخواست کنندگان در اولین مرحله با اعتبار موقت یک‌ساله صادر می‌شود و در مدت یاد شده دارنده آن مکلف به رعایت محدودیت‌ها و شرایط ویژه‌ای است که در صورت رعایت آنها و رعایت آیین نامه راهنمایی و رانندگی و مرتکب نشدن تخلف، به گواهی نامه رانندگی با اعتبار ۵ ساله تبدیل خواهد شد (همان منبع).

پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا به منظور رفاه حال متقاضیان و تشویق دارندگان این نوع گواهی نامه به رعایت قوانین و مقررات عبور و مرور و کاهش تخلفات و تصادفات با تغییر روش‌های موجود به جای صدور گواهی نامه فقط یک‌ساله، گواهی نامه‌های جدید را با دو اعتبار

یک ساله و پنج ساله صادر می کند تا در صورتی که دارنده گواهی نامه از تاریخ صدور گواهی نامه تا یک سال مقرارت را رعایت کرده و مرتکب تخلف نشود، اعتبار گواهی نامه وی بدون نیاز به مراجعه به راهنمایی و رانندگی پنج ساله خواهد بود و در صورت ارتکاب تخلفات مهم و حادثه آفرین زیر، گواهی نامه ب ۱ متخلف در محل توسط مأموران راهنمایی و رانندگی اخذ و جهت تبدیل به گواهی نامه موقت یک ساله به مراکز صدور پروانه های رانندگی ارسال خواهد شد.

۱- تقصیر در تصادف های فوتی؛ ۲- تقصیر در تصادف های جرحی؛

۳- سبقت غیر مجاز؛ ۴- تجاوز از سرعت مجاز.

با نگاهی اجمالی به جدول شماره یک می توان دریافت که انواع گواهی نامه براساس شرایط خاصی توسط راهنمایی و رانندگی برای افراد صادر می شود؛ برای مثال، برای دریافت گواهی نامه پ ۱ و پ ۲، درخواست دهنده ملزم به دارا بودن گواهی نامه نوع ب (۲و۱) می باشد تا بتواند در مراحل بعدی گواهی نامه هایی با درجه بالاتر را درخواست کند. این مسئله برای انواع گواهی نامه سری ت و ویژه نیز صادق است؛ یعنی درخواست دهنده بایستی گواهی نامه پ ۱ را دارا باشد تا بتواند گواهی نامه ویژه را بعد از درخواست و قبولی در آزمون های آیین نامه و عملی شهر دریافت کند. لازم به ذکر است که گواهی نامه های پایه الف به غیر از الف ۳ و پایه ب (۲و۱) نیازمند گواهی نامه های پیش نیاز نیستند (معاونت راهور، ۱۳۸۴).

روش شناسی مطالعه

این تحقیق از نظر هدف و ماهیت موضوع مورد بررسی، از نوع «تحقیقات کاربردی» و از نظر روش و حوزه تحقیقات اجتماعی «تحقیق توصیفی» و از نظر شیوه نگارش و پرداختن به مسئله «توصیفی - تحلیلی» محسوب می شود. آمارهای به دست آمده از سیستم مرفوک پلیس راهور ناجا با استفاده از نرم افزار Excel ۲۰۰۷ مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار گرفته تا عوامل تأثیرگذار بر حوادث رانندگی براساس نوع گواهینامه پس از شناسایی دقیق با ارائه راهکارهای مناسب، اقدامی مؤثر در زمینه کاهش میزان تصادفات صورت پذیرد.

داده‌های آماری در این تحقیق براساس آمار ثبتی تصادفات جاده‌ای در سطح کشور، متصل به سیستم مرفوک گردآوری شده و شامل یک دوره ۵ ساله (۸۵/۱/۱ - ۹۰/۱/۱) است که در آن تعداد تصادفات براساس فوتی، جرحی و خسارتی تقسیم‌بندی شده است. داده‌های مورد استفاده مربوط به تصادف‌های رخ داده در خلال سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۰ به تفکیک نوع گواهینامه صادره از پلیس راهور بوده که توسط افسران کارشناس پلیس راهور بررسی و کروکی آن ترسیم شده است. در این تحقیق گواهی‌نامه‌هایی که دارای بیشترین فقره تصادفات بوده‌اند انتخاب شده و در ۵ گروه تقسیم‌بندی شده‌اند.

یافته‌های مطالعه

الف) دسته بندی گواهی‌نامه‌های رانندگان حادثه آفرین برابر آمار پنج ساله (۸۵-۹۰)
داده‌های مورد نیاز از سامانه تصادفات مرکز اطلاعات و کنترل ترافیک پلیس راهور ناجا و با احتساب حوادث درون و برون شهری به صورت مجموع از ۸۵/۱/۱ تا تاریخ ۹۰/۱/۱ دریافت شد که به دلیل حجم بالای داده‌ها و آمار موجود، نگارنده برای سهولت در انجام کار و تجزیه و تحلیل بهینه آماری ناچار به دسته بندی گواهی‌نامه‌ها در ۵ گروه اصلی از ۱۰ گروه موجود به سبب دارا بودن بیشترین آمار تخلف‌ها و تصادف‌ها در مدت پنج ساله گذشته شده است. بر این اساس گواهی‌نامه‌های دارای تخلف عمده در ۵ گروه به شرح زیر دسته بندی شد که عبارت‌انداز:

الف) موتورسیکلت؛	مجموع تصادف: ۵۰/۸۴۶ فقره فوتی، جرحی و خسارتی.
ب) پایه یکم؛	مجموع تصادف: ۵۱۶/۱۵۳ فقره فوتی، جرحی و خسارتی.
ت) پایه دوم؛	مجموع تصادف: ۳/۲۴۴/۳۹۱ فقره فوتی، جرحی و خسارتی.
ث) ب۱؛	مجموع تصادف: ۴۰۸/۰۱۹ فقره فوتی، جرحی و خسارتی.
ج) ب۲؛	مجموع تصادف: ۶/۱۱۴ فقره فوتی، جرحی و خسارتی.

ب) تحلیل آماری - توصیفی داده‌ها

۱) تعداد کل گواهی‌نامه‌های صادره در کشور از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۰: براساس آمار دریافتی از مرکز صدور گواهی‌نامه پلیس راهور ناجا، کل گواهی‌نامه‌های صادره از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۰ به تعداد ۱۴/۰۶۴/۶۰۰ جلد مربوط است که با توجه به جدول شماره ۲ تعداد این گواهی‌نامه‌ها برای موتورسیکلت ۱/۱۹۱/۰۳۶ جلد، ب ۱ تعداد ۸/۵۹۸/۱۷۰ جلد گواهی‌نامه ب ۲ تعداد ۱۰۹۵۳۵ جلد، پایه یکم ۶۶۲۲۵۴ جلد و گواهی‌نامه پایه دوم ۳۵۰۳۶۰۳ جلد به ثبت رسیده است (صدور گواهی‌نامه، ۱۳۸۵ - ۱۳۹۰).

بررسی اطلاعات و داده‌های موجود در جدول شماره ۲ بیانگر آن است که در یک سال ۱۳۸۵ سهم دارندگان گواهی‌نامه موتورسیکلت در بین سایر گواهی‌نامه‌های صادره ۸.۱ درصد بوده است و اخذ گواهی‌نامه ب ۱ با سهم ۶۷.۳ درصدی بیشترین فراوانی را در بین سایرین داشته است. صدور گواهی‌نامه پایه یکم با سهم ۴.۳ درصد، کمترین حضور را در بین دارندگان انواع گواهی‌نامه‌ها به خود اختصاص داده است. در سال ۱۳۸۶ صدور گواهی‌نامه ب ۱ با ۷۱.۳ درصد بیشترین میزان را در بین سایر گواهی‌نامه‌ها داشته و دارندگان گواهی‌نامه پایه یکم با سهم ۳.۷ درصدی کمترین میزان را در چرخه ترافیک داشته‌اند. همچنین گواهی‌نامه‌های پایه دوم و موتورسیکلت به ترتیب با سهم ۱۹.۲ و ۵.۶ درصدی ایفای نقش کرده‌اند. در سال‌های ۱۳۸۷، ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹ به ترتیب نقش دارندگان گواهی‌نامه موتورسیکلت در چرخه ترافیک کشور به ترتیب ۸، ۹.۴ و ۱۴ درصد بوده که روند رشد صعودی داشته است. این امر ناشی از کنترل‌های پلیس مبنی بر افزایش برخورد با راکبان موتورسیکلت فاقد گواهی‌نامه و همچنین علاقه‌مندی جوانان به بهره‌گیری از ظرفیت‌های قانونی و حضور قانونمند در معابر بوده است. در بازه زمانی بیان شده گواهی‌نامه ب ۱ به ترتیب ۶۲.۳، ۵۶.۷ و ۳۵.۳ درصد نقش داشته است که حضور در فرآیند آزمون آزمایشات در آموزشگاه‌های رانندگی یکی از نشانه‌های مؤثر در کاهش متقاضیان مذکور بوده است. در همین ایام تعداد دارندگان گواهی‌نامه پایه دوم با سهم ۲۵، ۲۷.۴ و ۴۰ درصدی روند افزایشی به خود گرفته است (همان منبع).

در دوره زمانی مورد مطالعه از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۰ در مجموع سهم دارندگان گواهی نامه موتورسیکلت ۸.۵ درصد، دارندگان گواهی نامه ب ۱ حدود ۶۱ درصد، گواهی نامه پایه دوم ۲۵ درصد و دارندگان پایه یکم ۵ درصد است که سهم چشمگیر گواهی نامه ب ۱ به دلیل پیش نیاز بودن آن برای سایر گواهی نامه ها بوده که حضور قابل توجهی در بین کاربران ترافیک داشته است (همان منبع).

جدول ۲: تعداد گواهی نامه های صادره در کشور از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۰

تعداد کل گواهی نامه های صادره در بازه زمانی مذکور							
ردیف	سال	موتورسیکلت	ب ۱	ب ۲	پایه یکم	پایه دوم	مجموع
۱	۱۳۸۵	تعداد	۲۰۶۹۸۰۲	-	۱۳۱۷۵۵	۶۲۱۸۳۸	۳,۷۲۹۰۳
	درصد	۸,۱	۶۷,۳	۰	۴,۳	۲۰,۲	٪۱۰۰
۲	۱۳۸۶	تعداد	۲۰۳۲۶۲	-	۱۳۸۸۲۸	۷۰۱۵۲۰	۳۶۴۶۴۰۴
	درصد	۵,۶	۷۱,۳	۰	۳,۸	۱۹,۲	٪۱۰۰
۳	۱۳۸۷	تعداد	۱۷۷۹۲۹۵	۷۹۲	۱۳۴۲۵۲	۷۱۰۴۵۵	۲۸۵۲۰۰۷
	درصد	۸	۶۲,۳	۰,۰۲	۴,۷	۲۵	٪۱۰۰
۴	۱۳۸۸	تعداد	۱۴۸۳۹۳۶	۳۷۰۳۵	۱۲۹۷۱۹	۷۱۸۹۳۸	۲۶۱۶۵۵۶
	درصد	۹,۴	۵۶,۷	۱,۶	۵	۲۷,۴	٪۱۰۰
۵	۱۳۸۹	تعداد	۶۶۲۳۴۴	۷۱۲۰۸	۱۲۷۷۰۰	۷۵۰۸۵۲	۱۸۷۶۲۲۹
	درصد	۱۴	۳۵,۳	۳,۸	۶,۸	۴۰	٪۱۰۰
مجموع		تعداد	۸۵۹۸۱۷۰	۱۰۹۵۳۵	۶۶۲۲۵۴	۳۵۰۳۶۰۳	۱۴۰۶۴۶۰۰
		درصد	۸,۵	۶۱	۰,۵	۵	۲۵

۲) تعیین و بررسی سهم گواهی نامه های رانندگان مقصر در حوادث رانندگی به تفکیک نوع تصادف در کشور از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۰: اطلاعات و یافته های تحقیق در جدول های ۳ و ۲ نشان می دهد که با وجود روند کاهش صدور برخی از گواهی نامه ها در خلال سال های ۱۳۸۵

تا ۱۳۹۰ سهم و نقش آنان در حوادث رو به رشد بوده است که این موضوع و روند افزایشی در بروز حوادث منجر به فوت و جرح نیز مصداق داشته است. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که دارندگان گواهی نامه ب ۱ با احتساب محدودیت‌های قانونی مبنی بر عدم حضور آنها در معابر و ساعت‌های مشخص یا محدودیت در بهره‌گیری از انواع وسایل نقلیه، حضور تأثیرگذار در بروز و ظهور حوادث جرحی و فوتی داشته‌اند. به گونه‌ای که سال ۱۳۸۶ در مقایسه با سال قبل در حوادث جرحی رشد ۳۲۹ درصدی و سال ۱۳۸۷ نسبت به مدت مشابه سال قبل دارای رشد ۸۰۰ درصدی و سال ۱۳۸۸ نسبت به سال ۱۳۸۷ رشد ۴۸ درصدی و سال ۱۳۸۹ نسبت به سال قبل رشد ۵۰ درصدی داشته است. این روند تصاعدی رشد در هیچ یک از گواهی‌نامه‌های مورد مطالعه مسبوق به سابقه نبوده و نتایج تحقیق نیز این موضوع را نشان نمی‌دهد (معاونت راهور، ۱۳۸۹).

جدول ۳: تعداد گواهی‌نامه‌های رانندگان مقصر در حوادث رانندگی در کشور

تعداد گواهی‌نامه‌های رانندگان مقصر در حوادث رانندگی								
ردیف	سال	موتورسیکلت	ب ۱	ب ۲	پایه یکم	پایه دوم	مجموع	
۱	۱۳۸۵	تعداد	۷۳۰۷	۲۲۱۴	۱۲۲	۷۹۷۲۷	۷۶۱۸۴۹	۸۵۱۲۱۹
	درصد	۰٫۸۵	۰٫۲۶	۰٫۰۲	۹٫۳	۸۹٫۵	%۱۰۰	
۲	۱۳۸۶	تعداد	۷۳۸۰	۸۴۵۴	۲۲۱	۹۳۶۰۳	۷۴۸۶۴۱	۸۵۸۲۹۹
	درصد	۰٫۸۵	۱	۰٫۰۲	۱۱	۸۷٫۲	%۱۰۰	
۳	۱۳۸۷	تعداد	۹۳۹۵	۴۱۰۸۹	۲۸	۱۰۰۹۳۵	۷۰۷۳۲۴	۸۵۸۱۷۱
	درصد	۱٫۱	۴٫۸	۰٫۰۰۳	۱۱٫۷۵	۸۲٫۴	%۱۰۰	
۴	۱۳۸۸	تعداد	۱۲۲۷۳	۱۵۷۲۷۱	۱۳۷۳	۱۲۶۰۴۳	۵۹۲۷۴۳	۸۸۹۷۰۳
	درصد	۱٫۵	۱۷٫۷	۰٫۱۵	۱۴٫۴	۶۶٫۶	%۱۰۰	
۵	۱۳۸۹	تعداد	۱۴۴۹۱	۱۹۸۹۶۰	۴۳۷۰	۱۱۵۸۴۵	۴۳۳۸۳۴	۷۶۷۵۰۰
	درصد	۲	۲۶	۲	۱۵	۵۶	%۱۰۰	
مجموع	تعداد	۵۰۸۴۶	۴۰۸۰۱۹	۶۱۱۴	۵۱۶۱۵۳	۳۲۴۴۳۹۱	۴۲۲۵۵۲۳	
	درصد	۲	۹٫۷	۰٫۱	۱۲٫۲	۷۶٫۸	%۱۰۰	

در بروز حوادث منجر به فوت نیز دارندگان گواهی نامه های ب ۱ دارای تأثیرگذاری بیشتری نسبت به سایرین بوده اند. یافته های تحقیق نشان می دهد که نقش دارندگان گواهی نامه ب ۱ مقصر در بروز حوادث فوتی در سال ۱۳۸۶ نسبت به سال ۱۳۸۵ حدود ۱۳۴ درصد رشد داشته است و در سال ۱۳۸۷ نسبت به سال قبل رانندگان گواهی نامه ب ۱ مقصر در حوادث فوتی حدود ۴۷۰ درصد افزایش داشته است (جدول شماره ۵).

جدول ۴: تعداد گواهی نامه های رانندگان مقصر در حوادث رانندگی منجر به تصادف جرحی

تعداد و نوع گواهی نامه های رانندگان مقصر در حوادث رانندگی منجر به تصادف جرحی								
ردیف	سال	موتورسیکلت	ب ۱	ب ۲	پایه یکم	پایه دوم	مجموع	
۱	تعداد	۳۸۰۵	۲۱۷	۲۵	۵۲۳۲	۵۱۵۸۰	۶۰۸۵۹	
	درصد	۶	۰,۳۵	۰,۰۵	۹	۸۴,۵	۱۰۰٪	
۲	تعداد	۴۴۹۷	۹۳۷	۵	۶۵۶۰	۵۴۱۴۶	۶۶۱۴۵	
	درصد	۶,۵	۱,۵	۰,۰۰۷	۱۰	۸۲	۱۰۰٪	
۳	تعداد	۵۴۳۲	۱۱۴۰۷	۲۶	۷۳۵۴	۵۹۵۰۶	۸۳۷۲۵	
	درصد	۶,۵	۱۳,۵	۰,۰۳	۹	۷۱	۱۰۰٪	
۴	تعداد	۷۴۹۱	۲۲۷۲۲	۲۸۲	۱۲۱۲۱	۶۹۶۹۹	۱۱۲۳۱۵	
	درصد	۶,۷	۲۰	۰,۳	۱۱	۶۲	۱۰۰٪	
۵	تعداد	۹۶۷۳	۴۲۲۴۰	۹۲۰	۱۴۴۴۳	۷۳۵۶۵	۱۴۰۸۴۱	
	درصد	۷	۳۰	۰,۷	۱۰,۳	۵۲	۱۰۰٪	
مجموع	تعداد	۳۰۸۹۸	۷۷۵۲۳	۱۲۵۸	۴۵۷۱۰	۳۰۸۴۹۶	۴۶۳۸۱۵	
	درصد	۶,۷	۱۶,۷	۰,۳	۱۰	۶۶,۳	۱۰۰٪	

در سال ۱۳۸۸ نسبت به سال قبل سهم رانندگان گواهی نامه ب ۱ مقصر در حوادث فوتی بالغ بر ۲۸۲,۵ درصد افزایش و رشد داشته است. همچنین در سال ۱۳۸۹ نسبت به سال ۱۳۸۸ سهم دارندگان گواهی نامه ب ۱ مقصر در حوادث فوتی حدود ۴۴,۵ درصد بوده است (سامانه

تصادفات، ۱۳۸۵ و ۱۳۸۹).

یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که میزان نقش و تأثیر دارندگان گواهی‌نامه‌های ب ۱ در بروز حوادث فوتی و جرحی با وجود محدودیت‌های قانونی مورد نظر برای دارندگان این نوع گواهی‌نامه که زمینه حضور آنان را در چرخه ترافیک کمتر می‌کند بسیار بیشتر از سایر دارندگان گواهی‌نامه‌های باشند.

این موضوع متأثر از نحوه آموزش دارندگان گواهی‌نامه‌های ب ۱، عدم آشنایی و مهارت آنان در کنترل و هدایت وسایل نقلیه، شرایط غیر عادی و ... بوده است.

جدول ۵: تعداد گواهی‌نامه‌های رانندگان مقصر در حوادث رانندگی منجر به تصادف فوتی (سامانه تصادفات، ۱۳۸۵ و ۱۳۸۹).

تعداد و نوع گواهی‌نامه‌های رانندگان مقصر در حوادث رانندگی منجر به تصادف فوتی							
ردیف	سال	موتورسیکلت	ب ۱	ب ۲	پایه یکم	پایه دوم	مجموع
۱	تعداد	۱۲	۲	-	۱۸۶	۳۸۳	۵۸۳
	درصد	۲	۰,۳	-	۳۲	۶۵,۷	۱۰۰٪
۲	تعداد	۲۲	۴	-	۱۸۲	۳۴۴	۵۵۲
	درصد	۴	۰,۷	-	۳۳	۶۲,۳	۱۰۰٪
۳	تعداد	۱۳	۲۷	-	۱۶۶	۳۶۱	۵۶۷
	درصد	۲	۴	-	۳۰	۶۴	۱۰۰٪
۴	تعداد	۲۶	۴۵۶	۱۲	۱۰۷۸	۱۳۹۹	۲۹۷۱
	درصد	۱	۱۵,۳	۰,۴	۳۶,۲	۴۷	۱۰۰٪
۵	تعداد	۴۷	۱۰۶۰	۴۰	۱۶۸۷	۱۹۳۱	۴۷۶۵
	درصد	۱	۲۲,۱	۱	۳۵,۴	۴۰,۵	۱۰۰٪
مجموع	تعداد	۱۲۰	۱۵۴۹	۵۲	۳۲۹۹	۴۴۱۸	۹۴۳۸
	درصد	۱,۲	۱۶,۲	۰,۶	۳۵	۴۷	۱۰۰٪

در مجموع میزان تصادف منجر به خسارت در خلال سال‌های یاد شده به میزان ۳/۷۶۷/۲۲۶

فقره رسیده که از این تعداد یاد شده میزان ۲/۹۳۱/۴۷۷ فقره و ۷۸ درصد با بالاترین سهم برای گواهی نامه پایه دوم و کمترین میزان آن برای گواهی نامه پایه ۲ با ۴۸۰۴ فقره و ۰,۱ درصد به ثبت رسیده است (سامانه تصادفات، ۱۳۸۵ و ۱۳۸۹).

برابر جدول شماره ۶ نکته قابل توجه در زمینه تصادفات منجر به خسارت روند افزایش از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۰ برای گواهی نامه های موتورسیکلت، ب ۱، ب ۲ و پایه یکم است که این روند فقط برای گواهی نامه پایه دوم یک روند کاملاً نزولی از ۹۰ درصد در سال ۱۳۸۵ تا ۵۷,۵ درصد در سال ۱۳۸۹ را نشان می دهد.

جدول ۶: تعداد گواهی نامه های رانندگان مقصر در حوادث رانندگی منجر به تصادف خسارتی (سامانه تصادفات، ۱۳۸۵ و ۱۳۸۹).

تعداد و نوع گواهی نامه های رانندگان مقصر در حوادث رانندگی منجر به تصادف خسارتی								
ردیف	سال	موتورسیکلت	ب ۱	ب ۲	پایه یکم	پایه دوم	مجموع	
۱	۱۳۸۵	تعداد	۱۹۹۵	۹۷	۷۴۳۰۹	۷۰۹۸۸۶	۷۹۵۴۵۶	
	درصد	۰,۵	۰,۲	۰,۰۱	۹,۳	۹۰	۱۰۰٪	
۲	۱۳۸۶	تعداد	۷۵۱۳	۲۱۶	۸۶۸۶۱	۶۹۴۱۵۱	۷۹۱۶۰۳	
	درصد	۰,۳	۱	۰,۰۲	۱۱	۸۷,۷	۱۰۰٪	
۳	۱۳۸۷	تعداد	۲۹۶۵۵	۲	۹۳۴۱۵	۶۴۷۴۵۷	۷۷۴۴۷۹	
	درصد	۰,۵	۴	۰,۰۰۱	۱۲	۸۳,۵	۱۰۰٪	
۴	۱۳۸۸	تعداد	۱۳۴۰۹۳	۱۰۷۹	۱۱۲۸۴۴	۵۲۱۶۴۶	۷۷۴۴۱۷	
	درصد	۰,۶	۱۷,۴	۰,۱	۱۴,۵	۶۷,۴	۱۰۰٪	
۵	۱۳۸۹	تعداد	۱۵۵۶۶۰	۳۴۱۰	۹۹۷۱۵	۳۵۸۳۳۸	۶۲۱۸۹۴	
	درصد	۱	۲۵	۰,۵	۱۶	۵۷,۵	۱۰۰٪	
مجموع	تعداد	۱۹۸۲۸	۳۴۳۹۷۳	۴۸۰۴	۴۶۷۱۴۴	۲۹۳۱۴۷۷	۳۷۶۷۲۲۶	
	درصد	۰,۵	۹	۰,۱	۱۲,۵	۷۸	۱۰۰٪	

۳) علت تامه تصادف در حوادث رانندگی در کشور از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۰: برابر آمار

دریافتی از مرکز اطلاعات و کنترل ترافیک پلیس راهور ناجا تعداد کل تصادفات منجر به صدمات جرحی، فوتی و خسارتی در کشور به میزان ۹/۰۱۱/۴۶۶ فقره گزارش شده است. با توجه بدین موضوع و با وقوف به بالا بودن میزان تصادفات در سطح کشور، گواهی‌نامه‌های موجود در ۵ گروه و علل تامه تصادف نیز در ۱۹ گروه دسته بندی شده تا نتایج حاصل پس از خلاصه سازی آماری به واقعیت نزدیک‌تر شود (معاونت راهور، ۱۳۸۹).

لازم به ذکر است که علل تامه تصادف انتخابی دارای بالاترین میزان از نظر تعداد بوده و براساس گواهی‌نامه‌های مذکور انتخاب شده‌اند. تحلیل جدول شماره ۷ نشان می‌دهد که علت‌های عدم رعایت حق تقدم، عدم توجه به جلو و عدم رعایت فاصله طولی به ترتیب ۱/۰۴۷/۶۲۸، ۹۷۰/۶۲۵ و ۳۵۶/۰۳۲ مورد را به خود اختصاص داده و بیشترین سهم رادر بروز حوادث داشته‌اند. نکته قابل توجه این است که مهم‌ترین علل تصادف‌ها به تفکیک گواهی‌نامه رانندگان مقصر برای دارندگان گواهی‌نامه موتورسیکلت، عدم توجه به جلو با ۱۰۸۳۰ مورد، گواهی‌نامه ب ۱، عدم توجه به جلو با ۸۷۷۹۵ مورد، گواهی‌نامه ب ۲، عدم توجه به جلو با ۱۶۷۵ مورد گواهی‌نامه پایه یکم، عدم رعایت حق تقدم با ۱۱۸/۸۸۵ مورد و دارندگان گواهی‌نامه پایه دوم نیز با علت عدم رعایت حق تقدم و میزان ۸۴۳/۵۳۱ مورد به ثبت رسیده است (سامانه تصادفات، ۱۳۸۵ و ۱۳۸۹).

داده‌های جدول شماره ۷ بیانگر آن است که علی‌رغم سهم ۱/۲ درصدی علت حرکت خلاف جهت در بروز حوادث کلیه دارندگان انواع گواهی‌نامه‌ها، ۷ درصد دارندگان گواهی‌نامه موتورسیکلت به علت تخلف فوق مرتکب حادثه شده‌اند و همچنین علل عبور از چراغ قرمز و عبور از محل ممنوع به ترتیب ۳/۸ و ۶ درصد تصادفات مرگبار دارندگان گواهی‌نامه موتورسیکلت را شامل می‌شوند. در حالی که سهم این علل در مجموع دارندگان گواهی‌نامه ۱/۲ درصد در بروز حوادث است.

جدول ۷: علت تامه تصادف براساس نوع گواهی نامه رانندگان مقصر (سامانه تصادفات، ۱۳۸۵ و ۱۳۸۹).

ردیف	علت تامه تصادف	تعداد و نوع گواهی نامه های دارای تصادف از تاریخ ۸۵/۰۱/۰۱ تا تاریخ ۹۰/۰۱/۰۱ رانندگان مقصر					
		موتورسیکلت	ب ۱	ب ۲	پایه یکم	پایه دوم	مجموع
۱	انحراف به چپ	۱۸۴۸	۱۲۷۸۴	۲۸۵	۱۸۰۸۰	۱۰۴۱۳۶	۱۳۷۱۳۳
۲	انحراف به راست	۱۲۶	۱۲۳۲	۲۷	۶۴۶۲	۱۶۴۱۴	۲۴۲۶۱
۳	باز کردن ناگهانی درب وسیله نقلیه	۱۰	۱۲۳۶	۴۷	۵۵۷	۳۹۱۷	۵۷۶۷
۴	تجاوز از سرعت مقرر	۱۴۷	۱۹۹۸	۴۲	۱۴۷۸	۱۰۳۱۶	۱۳۹۸۱
۵	تجاوز به چپ ناشی از سبقت	۹۴۱	۵۴۲۵	۱۳۰	۶۳۴۹	۳۲۹۱۰	۴۵۷۵۵
۶	تخطی از سرعت مطمئنه	۳۸۶	۵۱۴۰	۱۲۱	۵۶۳۳	۲۸۵۳۴	۳۹۸۱۴
۷	تغییر مسیر ناگهانی	۲۲۱۵	۵۳۶۵	۳۷۵	۷۱۱۲۳	۲۰۱۸۵۲	۲۹۰۹۳۰
۸	حرکت با دنده عقب	۲۳۱	۱۶۵۰۵	۳۹۵	۳۹۵۲۸	۱۷۱۹۳۱	۲۲۸۵۹۰
۹	حرکت در خلاف جهت	۲۵۴۶	۳۴۲۰	۶۳	۵۰۳۶	۳۳۹۴۷	۴۵۰۱۲
۱۰	دور زدن در محل ممنوع	۲۳۷	۲۱۳	۴۴	۲۲۸۰	۱۹۸۹۱	۲۴۵۶۵
۱۱	عدم مهارت در رانندگی	۱۰۰	۹۵۱	۲۲	۱۲۲۷	۷۵۱۴	۹۸۱۴
۱۲	عبور از چراغ قرمز	۱۳۷۹	۴۵۷۹	۷۴	۴۰۶۳	۳۷۱۹۴	۴۷۲۸۹
۱۳	عبور از محل ممنوع	۲۱۶۲	۱۵۶۹	۲۹	۲۲۰۳	۱۸۳۰۲	۲۴۲۶۵
۱۴	عدم توانایی در کنترل وسیله نقلیه	۱۸۶۳	۳۲۰۸۳	۶۵۳	۲۴۸۶۲	۱۳۴۸۱۸	۱۹۴۲۷۹
۱۵	عدم توجه به جلو	۱۰۸۳۰	۸۷۷۹۵	۱۶۷۵	۱۱۷۷۰	۷۵۲۵۵۵	۹۷۰۶۲۵
۱۶	عدم رعایت حق تقدم	۷۸۷۶	۷۵۹۲۴	۱۴۱۲	۱۱۸۸۱۵	۸۴۳۵۳۱	۱۰۴۷۶۲۸
۱۷	عدم رعایت فاصله طولی	۱۶۱۶	۲۴۴۴۹	۴۱۷	۴۰۵۰۹	۲۸۹۰۴۱	۳۵۶۰۳۲
۱۸	عدم رعایت فاصله عرضی	۹۰۱	۴۸۶۹	۱۳۸	۵۱۸۷۶	۷۵۱۴۸	۱۳۲۹۳۲
۱۹	سایر علل	۶۷۶	۴۵۴۵	۹۷	۱۴۶۴۵	۷۲۸۵۵	۹۲۸۱۸
	مجموع	۳۶۰۹۰	۳۰۱۹۸۲	۶۰۴۶	۵۳۲۵۶۶	۲۸۵۴۸۰۶	۳۷۳۱۴۹۰

نتیجه‌گیری

- یافته‌های این تحقیق بیانگر آن است که در بازه زمانی ۵ساله مورد مطالعه، در مجموع صدور گواهینامه هر دوره نسبت به سال قبل دارای کاهش بوده است. به نحوی که به‌طور میانگین هر ساله دارای کاهشی ۸/۷ درصدی بوده است (بدون احتساب گواهینامه پایه دوم به دلیل عدم صدور آن).
- نتایج این تحقیق نشان می‌دهد سهم تقصیر دارندگان گواهی‌نامه موتورسیکلت، پایه یکم و پایه دوم در بروز انواع حوادث حد فاصل سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۰ به‌طور میانگین سالانه کمتر از ۲۰ درصد بوده است. در حالی که دارندگان گواهینامه ب ۱ به صورت تصاعدی رشد داشته و میانگین رشد سهم تقصیر آن‌ها بالغ بر ۱۹۰۰ درصد بوده است.
- یافته‌های این پژوهش بیانگر آن است که سهم تقصیر و نقش رانندگان دارای گواهی‌نامه ب ۱ علی‌رغم وجود محدودیت‌های قانونی در بهره‌گیری از انواع وسایل نقلیه یا زمان حضور در ترافیک در بروز حوادث منجر به فوت و جرح بسیار تأثیرگذار بوده و میانگین سالانه ۵۰ درصد نیز رشد داشته است.
- تحلیل علل بروز حوادث فوتی و جرحی بیانگر آن است که دارندگان گواهی‌نامه پایه دوم و پایه یکم به‌طور عمده با عدم رعایت حق تقدم موجبات بروز حوادث را فراهم کرده که تابعی از بی‌توجهی آنان به قوانین و مقررات است.
- یافته‌های تحقیق نشان‌دهنده آن است که سه تخلف عدم رعایت حق تقدم، عدم توجه به جلو و عدم رعایت فاصله طولی بیشترین سهم را در بروز حوادث فوتی و جرحی داشته که به ترتیب با دارندگان گواهی‌نامه‌های موتورسیکلت و ب ۱ و پایه دوم رابطه معناداری داشته‌اند.
- یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که سهم سه تخلف عبور از چراغ قرمز، عبور از محل ممنوع و حرکت در خلاف جهت در حوادث موتورسیکلت سواران به ترتیب ۵/۲، ۱۰ و ۵/۵ برابر بیشتر از سایر دارندگان انواع گواهی‌نامه‌هاست.

پیشنهادها

- ۱- نظارت و واپایش بیشتر بر فرآیند صدور گواهینامه توسط آموزشگاه‌های رانندگی؛
- ۲- پیش بینی تمهیدات مناسب برای نظارت بیشتر بر آموزش متقاضیان جدید دریافت گواهی نامه و الزام مربیان آموزشی به نظارت بیشتر بر عملکرد کارآموزان رانندگی حتی برای یک‌سال پس از دریافت گواهی نامه؛
- ۳- سه تخلف عمده موتورسیکلت سواران شامل عبور از چراغ قرمز، عبور از محل ممنوع و حرکت در خلاف جهت که بیشترین نقش در وقوع حوادث فوتی و جرحی این دسته از کاربران را داشته‌اند، بیشتر مورد واپایش تیم‌های عملیاتی انتظامی پلیس راهور قرار گیرد.

منابع

- سازمان پزشکی قانونی کشور، (سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹) آمار تصادفات در ایران، تهران: سازمان پزشکی قانونی.
- معاونت راهور ناجا. (مرفوک) (۸۹ - ۸۷)
- معاونت راهور ناجا (۱۳۸۷-۱۳۸۹) بانک اطلاعات مرکز صدور گواهی نامه.
- دنیش موهان و همکاران، (۱۳۸۷). راهنمای آموزش عملی پیشگیری از سوانح ترافیکی، ترجمه دکتر حمیدسوری و همکاران. تهران: دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهور ناجا.
- معاونت راهور ناجا (۱۳۸۷-۱۳۸۹) سامانه تصادفات.
- معاونت راهور ناجا، (۱۳۸۴) آیین نامه راهنمایی و رانندگی. تهران: نشر دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهور ناجا