

سرهننگ علیرضا اسماعیلی^۱

تاریخ دریافت: ۱۳۸۹/۰۸/۱۵

سرهننگ^۲ ناصر میکائیلی

تاریخ پذیرش: ۱۳۸۹/۱۱/۰۵

چکیده

هدف این پژوهش بررسی رابطه بین سطح رفاه اقتصادی و میزان تخلفات رانندگی در شهرستان ارومیه است. در این پژوهش، اهداف فرعی دیگری نیز مورد بررسی قرار گرفته است. جامعه آماری پژوهش شامل کلیه رانندگان متخلفی است که در فاصله اول خردادماه سال ۱۳۸۷ الی آخر آذرماه سال ۱۳۸۷ در شهرستان ارومیه مرتکب تخلفات حادثه‌ساز شده‌اند و تعداد آنها براساس اطلاعات موجود در سیستم رایانه‌ای واحد آمار و اطلاعات پلیس راهنمایی و رانندگی شهرستان ارومیه ۲۷۳۱۷ نفر است. لذا پژوهش‌گر با مراجعه به جدول مورگان اقدام به نمونه‌گیری نموده که حجم نمونه این تحقیق ۳۸۰ نفر است. پژوهش‌گر برای جمع‌آوری داده‌های مورد نیاز خود از دو شیوه استفاده کرده است. برای بررسی سطح رفاه اقتصادی رانندگان و اطلاعات توصیفی در مورد آنها از پرسش‌نامه محقق ساخته استفاده کرده است که با استفاده از نرم‌افزار SPSS ضریب پایایی این پرسش‌نامه ۰/۷۵ به دست آمده است و در گام بعدی برای اطلاع از میزان تخلفات حادثه‌ساز، به سیستم آمار پلیس راهنمایی و رانندگی مراجعه شده است.

تجزیه و تحلیل داده‌های جمع‌آوری شده، حاکیست بین سطح رفاه اقتصادی و میزان تخلف عدم توجه به فرمان پلیس رابطه معناداری وجود دارد.

کلیدواژه‌ها: تخلفات رانندگی، رفاه اقتصادی، انباشت فرهنگی، تصادفات فوتی، فاصله

طولی

^۱ دکترای مدیریت منابع انسانی، استادیار دانشگاه علوم انتظامی، ar.esmaeili2007@gmail.com

^۲ کارشناس ارشد رشته عملیات ترافیک، جمعی پلیس راهور فرماندهی انتظامی استان آخ.

تخلفات رانندگی را می‌توان امروزه زیر مجموعه‌ای از انحرافات اجتماعی محسوب کرد و می‌توان آن را در قلمرو دانش آسیب‌شناسی روانی- اجتماعی جست‌وجو کرد. در عرصه تخلفات راهنمایی و رانندگی سه عامل (انسان، وسیله نقلیه و راه) نقش مهمی را ایفا می‌کنند. یکی از سؤال‌هایی که همیشه ذهن متخصصان و مسئولان مربوط را به خود مشغول کرده این است که به راستی تخلف چیست و چرا صورت می‌گیرد؟ یا تخلف بیشتر در کجا و چگونه اتفاق می‌افتد و ابعاد و ریشه‌های آن کدامند؟ آیا در تخلفات رانندگی خلیقات افراد می‌تواند عامل مؤثری به حساب آید؟ آیا مسائل اجتماعی و فرهنگی در بروز تخلف نقش مهمی ایفا می‌کند یا نه؟ و باز هم می‌توان سؤالات بیشتری را در این راستا مطرح کرد (عبدالرحمانی، ۱۳۷۴).

آنچه واضح است این است که می‌توان اشاره کرد که رانندگان (عامل انسانی) یکی از اساسی‌ترین عناصر در بروز تخلف می‌باشند. اما نباید فراموش کرد که این مورد تنها عامل مهم در این راستا نیست (دورکیم، ۱۹۶۴). عامل انسانی در جوامع مختلف دارای تفاوت‌های فراوانی است. به عبارت دیگر، هر کدام از این افراد دارای پایگاه اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی خاصی می‌باشند. برخی از تحقیقات انجام‌شده در گذشته حاکی از این است که میزان انحراف از قوانین راهنمایی و رانندگی در پایگاه‌های اجتماعی مختلف، متفاوت است و نوع تخلف آنها نیز فرق می‌کند. به نظر می‌رسد که برخی از پایگاه‌ها کمتر و برخی بیشتر مرتکب تخلف می‌شوند (برک، ۱۹۸۵).

آنچه که ذهن پژوهش‌گر را در این تحقیق به خود معطوف کرده است، این است که آیا می‌توان بین سطح رفاه اقتصادی رانندگان و میزان تخلفات راهنمایی و رانندگی آنان رابطه معناداری پیدا کرد؟ در واقع پژوهش‌گر در این تحقیق به دنبال بررسی سطح رفاه اقتصادی جامعه آماری مربوط خود و میزان تخلفات رانندگی است. به عبارت دیگر، مسئله اصلی این تحقیق بخش رابطه بین سطح رفاه اقتصادی و میزان تخلفات راهنمایی و رانندگی در شهر ارومیه است.

پژوهش‌گران در عرصه‌های مختلف علمی، پژوهش‌های بسیاری را در حوزه‌های خود به انجام می‌رسانند. اما بعضاً مشاهده می‌شود که بعضی از این تحقیقات چه به لحاظ مدت زمانی که صرف آن شده و چه به لحاظ اقتصادی اصلاً توجیه‌پذیر نبوده است. در واقع می‌توان بیان کرد که پژوهش‌گر زمانی می‌تواند اقدام به انجام پژوهشی کند، که آن پژوهش دارای ضرورت و اهمیت باشد.

پژوهش حاضر دارای اهمیت بسیار بالایی است؛ زیرا بررسی و شناخت مسائل و مشکلات اجتماعی و عوامل به وجودآورنده انحراف از قوانین می‌تواند عامل پیشگیری و کنترل به حساب آید. بروز تخلفات و تخلفات منجر به تصادفات از جمله مسائل مهم و اساسی کشور ما است.

آمارها نشان می‌دهد که کشور از لحاظ بروز تخلفات رانندگی و تصادفات نسبت به کشورهای جهان سهم بیشتری را به خود اختصاص داده است. طبق آخرین آماری که توسط کارشناسان امر ترافیک به دست آمده سالانه حدود دو درصد از تولید ناخالص ملی کشورمان در اثر تخلفات منجر به تصادفات رانندگی در جاده از بین می‌رود. حدود یک درصد نیز در تخلفات منجر به تصادفات درون‌شهری مصرف می‌شود که در مجموع سه درصد از تولید ناخالص ملی ما را به خود اختصاص می‌دهد یعنی رقمی بالغ بر سیصد میلیارد تومان صرف آثار و تبعات ناشی از تخلفات رانندگی و تصادفات آن می‌شود.

اگر پژوهش حاضر رابطه بین این دو متغیر یعنی سطح رفاه اقتصادی و میزان تخلفات رانندگی را تأیید کند در واقع ما گام بسیار مهمی را در راستای کشف یکی از عوامل تخلف و به دنبال آن کاهش تبعات ناشی از آن برداشته‌ایم و می‌توانیم راهکارهایی را در این زمینه ارائه کنیم.

تعاریف عملیاتی مفاهیم

سطح رفاه اقتصادی

در این پژوهش منظور محقق از سطح رفاه اقتصادی، میزان درآمد ماهیانه رانندگان متخلف، نوع خودرو، مدل خودرو، منطقه و محل سکونت رانندگان است.

میزان تخلف رانندگی

در این پژوهش منظور ما از تخلف رانندگی، میزان نرخ تکرار انحراف رانندگان از تخلفات رانندگی خطرآفرین و حادثه‌ساز است که عبارت‌انداز:

سرعت غیرمجاز

در این پژوهش منظور ما از سرعت غیرمجاز عبارت است از عدم رعایت سرعت‌های مجاز تعیین‌شده به نسبت هر معبر که در آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی به تفصیل در شرح ماده‌های ۱۲۶ تا ۱۳۱ آمده است.

سبقت غیرمجاز

در این پژوهش منظور ما از سبقت غیرمجاز عبارت‌است از مواردی که طبق ماده ۱۳۵ آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی ممنوع شده است.

عدم توجه به فرمان پلیس

براساس ماده ۹۹ مواد آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی فرمان پلیس راهنما که ممکن است مغایر با پیام علائم یا مقررات در محل باشد مقدم خواهد بود. در این پژوهش منظور ما از عدم توجه به فرمان پلیس تخطی از ماده پیش‌گفته است.

عبور از چراغ قرمز

رنگ قرمز چراغ راهنمایی به این معناست که وسیله نقلیه در پشت خط ایست عابرپیاده است که تخطی از این امر در این پژوهش تخلف عبور از چراغ قرمز محسوب می‌شود.

عبور از محل ممنوع

در این پژوهش منظور ما از تخلف عبور از محل ممنوع نادیده گرفتن تابلوی عبور ممنوع است که بر یک‌طرفه بودن معبر دلالت دارد.

علل انسانی تخلف

از جمله مشکلاتی که امروزه، تمامیت جسمی و آسایش عمومی مردم را در شهرهای بزرگ به مخاطره انداخته و اذهان عمومی را به خود معطوف ساخته، مسئله وقوع و افزایش آمار جرائم ناشی از تخلفات رانندگی است. ضرورت بررسی عوامل مختلف این معضل اجتماعی (انسان، جاده، محیط و وسیله نقلیه) به خصوص عوامل انسانی که بیش از ۷۰ درصد آن را به خود اختصاص داده است (اسماعیلی، ۱۳۸۲) برکسی پوشیده نیست.

بدون شک انسان مهم‌ترین عامل است؛ زیرا نه فقط واقعیت انسانی او در جنبه‌های گوناگون در ایجاد تخلف نقش اصلی را دارد بلکه این موقعیت تا اندازه زیادی به سه عامل دیگر شکل داده و آنها را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

از دیدگاهی دیگر علل بروز تخلف را به دو گروه تقسیم می‌کنند که توضیح مختصری در مورد این دو گروه ارائه می‌دهیم:

۱. **عامل فرهنگی:** منظور از عامل فرهنگی درجه انباشت فرهنگی و به‌ویژه رابطه میان بخش معنوی و بخش مادی رشد فرهنگ در یک جامعه است. ورود فناوری در کشورهای در حال توسعه غالباً بدون ورود فرهنگ منطبق با آن فناوری انجام گرفته است. این امر تأثیر مستقیمی بر رابطه انسان با وسیله و انسان با محیط دارد برای مثال جهش بسیاری از مردم کشورهای در حال توسعه برای عبور از مرحله استفاده از حیوانات بارکش به مرحله استفاده از خودروهای پیشرفته تأثیر بدی در رفتار آنها در امر ترافیک باقی گذاشته است که بی‌شک اصلاح آن نیازمند برنامه‌ریزی درازمدت همه‌جانبه است (تیو^۱، ۲۰۰۱).

۲- **دلایل اجتماعی اقتصادی:** افرادی که وارد جریان ترافیک می‌شوند همگی در خود حامل فشارهای گوناگون اجتماعی بوده و آنها را مستقیماً در رفتار خود به عنوان راننده، عابر یا سرنشین دخالت می‌دهند. نخستین شکل این فشارها، فشارهای اقتصادی است. بی‌کاری آشکار یا پنهان، فقر عمومی، نیاز به تعدد مشاغل برای تأمین

¹ Thio

حداقل معیشت و ... از جمله مهم‌ترین فشارهای اقتصادی هستند (موشر^۱، ۱۹۹۲). نتیجه مستقیم فشارهای اقتصادی به صورت فشارهای دیگر اجتماعی در نقش‌آفرینان اجتماعی ترافیک وارد می‌آید. فشارهای خانواده بر جوانانی که به دلیل فقر رو به انحرافات اجتماعی می‌آورند و با شکست تحصیلی (یا خروج از رشته‌های دانشگاهی بدون بازار کار) بر لشکر بی‌کاران می‌افزایند. فشارهای درون خانواده بر سرپرستانی که قادر به تأمین معاش خانواده خود نیستند و تمام مدت روز را باید در اضطراب و فشارروانی سر کنند. این فشارها در مجموع کل رفتار انسان را نسبت به سایر انسان‌ها و نسبت به سه عامل دیگر ترافیک یعنی وسیله‌نقلیه، محیط و جاده دچار دگرگونی می‌کند (نتلر^۲، ۱۹۸۴).

شیوه رانندگی ایرانیان، یک ناهنجاری اجتماعی

زمانی که می‌شنویم آمار متوسط سالیانه تلفات جاده‌ای در ایران از میانگین کشته‌شدگان جنگ تحمیلی بیشتر است، بدان معناست که ما با وضعیتی فاجعه‌آمیز روبه‌رو هستیم. هنگامی که از شیوه رانندگی در ایران به عنوان پدیده‌ای ناهنجار یاد می‌شود، منظور اشاره به مجموعه رفتارهایی است که تخلفات جریمه‌شده تنها سهمی از آنها را در بر می‌گیرند. این پدیده ناهنجار در دو سوی یک صحنه جان و مال این مردم را به بازی گرفته است، اگر یک سوی پرده این نمایش را تلفات و خسارات مادی و جانی یا هزینه‌های بیمه پرداختی ببینیم، متأسفانه در مورد پشت پرده که سخنی از آن نمی‌رود یا بسیار کم مورد توجه قرار می‌گیرد، روندی پیچیده در جریان است که در آن تأثیرات متفاوتی از ایجاد یک هراس و اضطراب کوچک یا بروز تنش و آزرده‌گی روحی و درگیری‌های فیزیکی تا درد و آزرده‌گی ناشی از جراحی و در نهایت دلتنگی و رنج از دست‌دادن عزیزی که تأثیراتی پایدار و غیرقابل جبران برجای می‌گذارد، قابل شناسایی است (رستم زاده، ۱۳۸۲).

کج‌روی اجتماعی (تخلف) به مفهوم رفتاری است که به طریقی با انتظارات و منش‌های پذیرفته‌شده مشترک اعضای یک جامعه سازگاری ندارد و بیشتر افراد آن را

1 Mosher

2 Nettler

ناپسند و نادرست می‌دانند، به عبارت دیگر، یک رفتار زمانی ناهنجار قلمداد می‌شود که از سوی اکثریت جامعه قبیح و زشت شمرده شود و اکثریت بتوانند آن را از رفتار به‌هنجار یا درست تمیز دهند که به نظر می‌رسد بخش عمده‌ای از رانندگان ایرانی چه از نظر آگاهی و رفتاری، به چنین شناختی رسیده‌اند، بیان دو پدیده در سطح جامعه ایرانی تأییدکننده این دیدگاه است. نخست، تقریباً اکثریت مردم شهرنشین از وضعیت کنونی رانندگی در ایران سرخورده و دل‌زده و از این وضعیت نالان هستند و نسبت به ضرورت تغییر این شرایط اصرار دارند، اما پدیده جالب توجه آنکه در زمان تصادفات بسیاری از مردم با گردآمدن به دور صحنه تصادفات، به درستی و با دیدی فنی و کارشناسی می‌توانند مقصر را شناسایی کنند، لیکن نکته ظریف اینجاست که این اظهارنظر برای گروهی تنها در هنگام تشخیص مقصر به کار می‌آید نه برای رعایت در هنگام رانندگی (بگذریم از اینکه عده‌ای از رانندگان حرفه‌ای اصول فنی رانندگی و مقررات را برای رقم‌زدن صحنه تصادف به نفع خود به کار می‌گیرند) (رئیس‌دانا، ۱۳۸۷).

اینکه چه عواملی در تقویت روحیه قانون‌مندی یا برعکس در افزایش حس قانون‌شکنی افراد مؤثر است، سالیان دراز مورد بحث کارشناسان قرار گرفته است. آنچه انسان را برای برآورد تمایلاتش تحریک می‌کند، انگیزه نام دارد. به عبارت دیگر انگیزه، عامل تحریک انسان برای انجام هر عملی است. در یک طبقه‌بندی کلی انگیزه‌ها را در سه گروه قرار می‌دهند:

۱- انگیزه‌های فیزیکی؛

۲- انگیزه‌های اجتماعی؛

۳- انگیزه‌های روانی.

به بخشی از نیازهای انسان در جامعه مانند تسهیلات رفاهی محیط (محل مناسب زندگی، هوا، نور و ...) انگیزه‌های فیزیکی اطلاق می‌شود. به دسته‌ای از نیازهای افراد که به رفتار دیگران و به‌ویژه به رفتار اجتماعی ارتباط پیدا می‌کند و بیشتر نیازهای اجتماعی انسان را برطرف می‌کند، انگیزه‌های اجتماعی می‌گویند، مانند پذیرش فرد به عنوان یک عضو مفید در جامعه که دارای احترام و شأن و منزلت

اجتماعی است. آن گروه از نیازهایی که رضایت روحی فرد را در پی دارد، جزو انگیزه‌های روانی محسوب می‌شوند، مانند برقراری روابط عاطفی با سایر افراد جامعه. از آنجاکه انگیزش افراد متفاوت است و عوامل مختلف با شیوه‌ها و از راه‌های گوناگون، بر افراد اثر متفاوت می‌گذارند. بنابراین، در بررسی برای سازگاری افراد با قانون‌های جاری جامعه، لازم است که انگیزش آنها مورد بررسی قرار گیرد.

به نظر کارشناسان، علاوه بر عوامل فرهنگی مانند عادات و سنن، اعتقادات دینی و ...، سطح رفاه اقتصادی و شرایط زندگی افراد عامل مؤثری در رفتار آنها به شمار می‌رود. از آنجاکه افراد عضو جامعه هستند، در تأثیر فرهنگ و الگوی مصرفی خاص آن جامعه قرار می‌گیرند. بنابراین، فرهنگ و معتقدات اجتماعی و سطح رفاه اقتصادی و الگوی مصرفی جامعه بدون شک تأثیر قابل توجهی در رفتار افراد ایفا می‌کنند. از این رو بررسی تأثیر علل اقتصادی در رفتار افراد، اهمیت روزافزونی در سازمان و مدیریت مؤسسات امروزی از جمله پلیس راهنمایی و رانندگی به دست آورده است و به این منظور باید ریشه‌های فرهنگ مصرف جامعه به خوبی شناخته شده و در صورت لزوم تغییر یابند (صدیق سروستانی، ۱۳۸۷).

در سطح سوم نیازها با عنوان نیازهای اجتماعی، انسان نیازمند است که از طرف دیگران مورد قبول واقع شود و در سطح چهارم که نیازهای حرمت نام گرفته است، انسان می‌خواهد که مورد توجه و احترام دیگران قرار گیرد و از موقعیت اجتماعی مناسبی برخوردار بوده و اطرافیان برای وی قدر و منزلت قائل شده و او را با ارزش بشمارند. با توجه به گسترش فرهنگ استفاده نادرست از وسیله نقلیه در جهت خودنمایی و سایر رفتارهای غلط از سوی قشر وسیعی از مردم در سالیان متمادی در کشورمان، آسیب‌شناسی این موضوع امری ضروری و حائز اهمیت تلقی می‌شود. بالاترین سطح سلسله نیازها را نیازهای خودشکوفایی تشکیل می‌دهند. به این مفهوم که فرد نیازمند پیشرفت در تحقق اهداف زندگی خود و نیز درک قابلیت‌های شخصیتی خویش است. به عبارت دیگر، نیاز برای شکوفاکردن قابلیت‌هایی است که فرد دارد.

هر کوششی که موجب وقفه یا مانع سیر طبیعی تکامل رشد روانی به ترتیب فوق شود، زبان آور است. در جوامع امروزی به نیازهای خود شکوفایی افراد کمتر توجه

می‌شود و همین امر مانع رشد شخصیت و خویشتن‌شناسی و احساس تعهد به قانون می‌شود و در نتیجه تعارض و ناسازگاری بین نیاز روانی فرد به خود شکوفایی از یک سو و نیاز جامعه به التزام قوانین از سوی دیگر ظاهر می‌شود. به عبارت دیگر، آنچه جامعه از فرد می‌خواهد این است که همه وقت و تلاش خود را صرف افزایش نظام‌مندی و بالابردن شعور اجتماعی جامعه کند که در این صورت افراد فرصت کافی برای ارضای نیازهای خود شکوفایی که لازمه رشد شخصیت است، پیدا نمی‌کنند.

به اعتقاد برخی کارشناسان، در حال حاضر توجه سیاست‌گذاران بیشتر معطوف به تأمین نیازهای نخستین افراد است، اما چون نیازهای اجتماعی و روانی و به ویژه نیازهای خود شکوفایی آنان ارضا نمی‌شود، در نتیجه احساس محرومیت کرده که منتهی به تعارض و ناسازگاری رفتاری بین افراد و قوانین جامعه می‌شود.

مصادیق تخلف

در مصوبه هیئت وزیران به شماره ۴۳۶۱/ت/۴۱۶۴۶ هـ مورخه ۸۷/۱۱/۷ با استناد به تبصره ماده (۵) قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷ مصادیق و عناوین تخلفات حادثه‌ساز را در ۱۷ بند تعیین و تصویب کرده‌اند که دستور داده شده به کارشناسان تصادفات ابلاغ شود و در تصادفاتی که علت تامه تخلف حادثه‌ساز تشخیص داده شود به شرح زیر اقدام شود:

۱- به هنگام تعیین علت تامه تصادفات جرحی و فوتی در صورتی که وقوع آن ناشی از تخلفات ۱۷ گانه باشد، پس از ذکر تخلف جمله (حادثه ساز) نوشته شود. برای مثال، بی‌احتیاطی از جانب راننده سواری سمند شماره ۱۸۶م ۱۷ ایران ۱۱ به علت عدم رعایت حق تقدم عبور (تخلف حادثه ساز) تشخیص داده شد.

۲- نوع تخلف و مدت زمان ضبط گواهی‌نامه رانندگان مقصر در تصادفات فوتی و جرحی به شرح زیر تعیین شود:

۲/۱- در تصادفات منجر به فوت هرگاه علت تصادف ناشی از تخلفات ۱۷ گانه باشد و کروکی فوتی ترسیم گردیده باشد گواهی‌نامه به مدت ۳ ماه در پاسگاه پلیس‌راه یا مدیریت راهور محل وقوع، ضبط شود.

۲/۲- در تصادفات منجر به جرح هرگاه علت تصادف ناشی از انجام تخلفات موضوع بندهای: حرکات آکروباتیک و نمایشی مانند دورزدن درجا، دورزدن در محل ممنوع، عبور وسایل نقلیه از پیاده‌رو، عبور از محل ممنوع، سبقت غیرمجاز، تجاوز از سرعت مجاز، عدم رعایت حق تقدم، حرکت به طور مارپیچ در راه‌ها، تجاوز یا انحراف به سمت چپ معابر، رانندگی با وسیله نقلیه دارای عیب و نقص فنی موثر، مصرف مواد روان‌گردان و مشروبات الکلی گواهی‌نامه راننده مقصر به مدت ۲ ماه ضبط شود.

۲/۳ - در تصادفات منجر به جرح موضوع بندهای: نقص سیستم روشنایی وسایل نقلیه به هنگام شب (نقص چراغ‌های بزرگ جلو و خطر عقب)، عدم رعایت حق تقدم عبور، عدم رعایت فاصله طولی مناسب با وسیله جلوی یا عدم توجه به جلو، عدم رعایت شرایط مندرج در گواهی‌نامه از قبیل عدم استفاده از سمک و عینک یا تجهیزات خاص، گواهی‌نامه راننده مقصر به مدت یک ماه ضبط گردد (بلغاری، ۱۳۸۰).
تذکر: در صورتی که تقصیر منتسب به دو راننده یا بیشتر از آن باشد گواهی‌نامه همگی آنان به شرح بندهای ذکر شده اخذ و ضبط خواهد شد.

۳- تصادفات فوتی و تصادفات جرحی بالای ۳ نفر توسط دو نفر از کارشناسان رسیدگی شود.

۴- در صورتی که به دلیل رد نظریه افسران کارشناس در هیئت کارشناسی، صاحب گواهی‌نامه توقیفی برای استرداد آن مراجعه کند از مستردکردن گواهی‌نامه خودداری و تصویری از کروکی اولیه به همراه نظریه هیأت بعدی به معاونت عملیات ترافیک پلیس راهور ناجا (اداره بررسی تصادفات و تخلفات رانندگی) ارسال تا تصمیم‌گیری و پاسخ لازم ابلاغ شود.

تذکر: در صورتی که این اقدامات و ارائه پاسخ توسط معاونت عملیات پلیس راهور ناجا بیشتر از مدت زمان تعیین شده برای ضبط گواهی‌نامه به طول بیانجامد، استرداد گواهی‌نامه در پایان مدت زمان تعیین شده بلامانع است.

۵- مدت زمان ضبط گواهی‌نامه مندرج در بند ۲ بخش اول دستورالعمل شماره ۸۷/۸/۲۵ مورخ ۱۴/۵/۳۰۰/۲۱۵۹ به شرح بند ابلاغیه تعیین می‌شود.

قبل از پرداختن به شاخص‌های رفاه اقتصادی مورد بحث، ابتدا باید به ورود مفهوم رفاه اقتصادی در مباحث علم اقتصاد بپردازیم و بگوییم از چه مباحثی، رفاه اقتصادی مطرح شده است؟

با نگاهی اجمالی به مفاهیم کلی و گوناگون علم اقتصاد و شاخه‌های گوناگون این علم معلوم می‌شود که مفهوم رفاه اقتصادی یکی از موضوعات اساسی مطرح شده در علم اقتصاد توسعه است. اما اقتصاد توسعه چیست و چه رویکردی دارد؟

اقتصاد توسعه عبارت است از بررسی و تجزیه و تحلیل انواع مشکلات اجتماعی پیش‌روی توسعه اقتصادی کشورهای توسعه‌نیافته جهان، هر چند که مطالعه در زمینه اقتصاد توسعه ریشه تاریخی دارد و از «آدام اسمیت» شروع می‌شود و به مارکس، کینز و اقتصاددانان معاصر می‌رسد با این همه اکثر این اقتصاددانان بیشتر علاقه‌مند به مسائلی هستند که خصوصیات غیرقابل تعمیم به دیگر کشورها و فرهنگ‌ها دارند و در چارچوب فرهنگی، اجتماعی و سازمانی کشورهای اروپایی به‌طور اخص کشورهای اروپای غربی محدود می‌شود و در اصطلاح غیردینامیک‌اند. در تعریف اقتصاد توسعه به انواع مشکلات اجتماعی اشاره شده، حال این مشکلات اجتماعی چه دسته‌بندی و تعریفی دارند می‌تواند مورد بحث باشد. به صورتی که مشکلات اجتماعی در جوامع گوناگون با سطوح توسعه‌یافتگی مختلف دارای اشکال و گونه‌های متفاوتی از هم می‌باشند و این فقط از مباحث علم اقتصاد کلان در سطح کشورها نیست بلکه در جوامع بسیار محدود مثل شهرها و حتی قصبه‌ها نیز مطرح است و تاحدی فرا شمول است که بین دو خانواده در یک شهر یا محله با دو سطح اقتصادی قابل طرح است. به عبارتی، همان‌طور که مشکلات و معضلات ناشی از اقتصاد و برنامه‌ریزی‌های اقتصادی در کشور به خاطر رویکرد متفاوت طرح‌ریزی‌های این برنامه‌ها و اهداف اقتصادی آن دو کشور گوناگون و غیرمتشابه هم می‌باشد، مشکلات و معضلات دو خانواده در دو شهر نیز با توجه به اقتصاد و برنامه اقتصادی جاری در زندگی این دو خانواده با هم متفاوت است و به تبع آن دارای اشکال غیرمتشابه از هم است. برای مثال همان‌طور که مشکلات اجتماعی ناشی از اقتصاد و برنامه‌های اقتصادی مطرح در جامعه فرانسه و مشکلات

اجتماعی متأثر از اقتصاد و برنامه‌های اقتصاد جامعه ایران یا ترکیه یا یک کشور دیگر متفاوت است، مشکلات گریبان‌گیر دو خانواده در یک شهر با توجه به سطوح اقتصادی این دو خانواده نیز با هم فرق خواهند داشت که این تفاوت در نوع تخلفات و بزه‌های این دو نیز قابل مشاهده است. حتی مفهوم رشد و توسعه اقتصادی در کشورها مختلف است. به‌طور کلی توسعه اقتصادی به بررسی کشورهای توسعه‌نیافته می‌پردازد ولی رشد اقتصادی به بررسی مسائل کشورهای پیشرفته و صنعتی جهان.

مدیسون اقتصاددان آمریکایی بین رشد و توسعه اقتصادی به این شکل تمایز قائل می‌شود: «افزایش درآمد در کشورهای پیشرفته رشد اقتصادی است و در کشورهای توسعه‌نیافته یک توسعه اقتصادی». در این مجال هدف ما از طرح بحث رشد و توسعه اقتصادی رسیدن به مفهوم عام رفاه اقتصادی بوده و هست که مدنظر مطلب ما است.

توسعه اقتصادی را می‌توان از طریق چهار شاخص اندازه گرفت که عبارتند از:

۱) درآمد یا تولید ناخالص ملی (GNP)؛

۲) درآمد ناخالص سرانه ملی؛

۳) رفاه اقتصادی؛

۴) مشخص‌کننده‌های اجتماعی.

فرضیه‌های پژوهش

۱- بین سطح رفاه اقتصادی و میزان تخلف عدم توجه به فرمان پلیس رابطه معناداری وجود دارد.

۲- بین سطح رفاه اقتصادی و میزان تخلف سبقت غیرمجاز رابطه معناداری وجود دارد.

۳- بین سطح رفاه اقتصادی و میزان تخلف عبور از چراغ قرمز رابطه معناداری وجود دارد.

روش‌شناسی تحقیق

روش تحقیق حاضر براساس هدف، کاربردی است و از نظر نوع تحقیق توصیفی از نوع همبستگی است.

در این پژوهش، جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات توصیفی است و از ابزارهای پرسش‌نامه و مصاحبه برای جمع‌آوری اطلاعات استفاده شده است.

جامعه و نمونه آماری

جامعه آماری پژوهش شامل کلیه رانندگان متخلفی می‌باشد که در فاصله اول خردادماه سال ۱۳۸۷ الی آخر آذرماه سال ۱۳۸۷ در شهرستان ارومیه مرتکب تخلفات حادثه‌ساز شده‌اند و تعداد آنها براساس اطلاعات موجود در سیستم رایانه‌ای واحد آمار و اطلاعات پلیس راهنمایی و رانندگی شهرستان ارومیه ۲۷۳۱۷ نفر است. باتوجه به اینکه حجم جامعه آماری نسبتاً وسیع است. بنابراین پژوهش‌گر با مراجعه به جدول نمونه‌گیری مورگان و همکاران اقدام به نمونه‌گیری کرده که حجم نمونه این تحقیق ۳۸۰ نفر است. برای استفاده از نرم‌افزار SPSS ضریب پایایی (آلفای کرونباخ) پرسش‌نامه ۰/۷۵ به‌دست آمده است که این میزان دال بر قابل قبول بودن پرسش‌نامه مورد استفاده پژوهش‌گر است.

یافته‌های تحقیق

فرضیه اول:

«بین سطح رفاه اقتصادی و میزان تخلف عدم توجه به فرمان پلیس رابطه

معناداری وجود دارد»

باتوجه به اینکه از ۴۳۴ نفر تنها ۱۸ نفر از فرمان پلیس تخطی کرده‌اند و این ۱۸ نفر هر کدام تنها یک بار از فرمان پلیس تخطی کرده‌اند. بنابراین مقدار فراوانی برای همه افراد یک است و نمی‌توان ضریب همبستگی برای آنها گرفت. ولی می‌توان از طریق رگرسیون لجستیک به بررسی رابطه بین این دو متغیر پرداخت. متغیر ملاک در این آزمون تخلف داشتن یا عدم تخلف عدم توجه به فرمان پلیس است که به صورت صفر و یک نمره‌گذاری می‌شود.

جدول یک: خلاصه مدل

گام	-2 log likelihood	مجذور R کاکس واسنل	مجذور R نکلرگ
اول	۱۳۶/۲۸۲	۰/۰۱۴	۰/۰۴۲

جدول دو: آزمون هوسمرولمشو

گام	مقدار خی دو	درجه آزادی	مقدار معناداری
اول	۸/۰۹۸	۸	۰/۴۲۴

جدول سه: آزمون‌های ضرایب مدل

	خی دو	درجه آزادی	سطح معناداری	گام اول
گام	۴/۸۵۹	۱	۰/۰۲۸	
بلوک	۴/۸۵۹	۱	۰/۰۲۸	
مدل	۴/۸۵۹	۱	۰/۰۲۸	

در جدول (۱ و ۲) برای تطابق داده‌ها با مدل استفاده می‌شود در صورت تطابق می‌توان به بررسی پیش‌بینی متغیر ملاک که در این جا تخلف عدم توجه به فرمان پلیس (با عدد یک) و عدم تخلف (عدد صفر) می‌باشند. بیشتر بودن ارزش p یا همان P-value از مقادیر ۰/۰۵ و ۰/۰۱ نشان می‌دهد که فرض صفر مربوط به درست نمایی داده‌ها با مدل پذیرفته می‌شود. این فرضیه دلخواه ماست که نشان‌دهنده تطابق داده‌ها با مدل است.

مقدار خی دو در جدول شماره سه نشان می‌دهد که در سطح معناداری ۰/۰۵ یا ۹۵ درصد اطمینان مدل ما از مدل صفر متفاوت است و متغیر پیش‌بینی‌کننده رفاه اقتصادی تأثیر معناداری در پیش‌بینی دارد.

$$(X^2 = 4/859, P - value = 0/028)$$

بنابراین می‌توان گفت که رابطه معناداری بین سطح رفاه اقتصادی و عدم توجه به فرمان پلیس وجود دارد. برای دست‌یابی به معادله پیش‌بینی از داده‌های جدول چهار استفاده می‌شود:

جدول چهار: ضرایب معادله لجستیک

Exp(B)	مقدار معناداری	درجه آزادی	آزمون والد	انحراف معیار از میانگین	ضریب B		
۱/۱۱۲	۰/۰۲۳	۱	۵/۱۵۲	۰/۰۴۷	۰/۱	میزان رفاه اقتصادی	گام اول
۰/۰۱۳	۰/۰۰۰	۱	۳۴/۲۶۶	۰/۷۴۸	-۴/۳۷۷	مقدار ثابت	

مقدار P-value (۰/۰۲۳) نشان می‌دهد که میزان رفاه اقتصادی می‌تواند به‌طور معناداری پیش‌بینی کند که یک فرد مرتکب تخطی از فرمان پلیس می‌شود یا خیر. این مقدار در سطح ۹۵ درصد اطمینان معنادار است. معادله پیش‌بینی با توجه به ضرایب مقدار ثابت و ضریب میزان رفاه اقتصادی به صورت زیر نوشته می‌شود:

$$\text{Logit} = -4/377 + 0/1 \text{ (میزان رفاه اقتصادی)}$$

فرضیه دوم:

فرضیه دوم پژوهش بیان می‌کند که «بین سطح رفاه اقتصادی و میزان تخلف سبقت غیرمجاز رابطه معناداری وجود دارد»

مانند فرضیه قبلی برای بررسی رابطه سطح رفاه اقتصادی و میزان تخلف سبقت غیرمجاز از رگرسیون لجستیک استفاده می‌شود تا در صورت وجود رابطه، معادله پیش‌بینی نیز نوشته شود.

جدول پنج: خلاصه مدل

گام	-2 log likelihood	مجذور R کاکس واسنل	مجذور R نگلرگ
اول	۱۷۳/۱۳۳	۰/۰۰۲	۰/۰۰۵

مجذور R مانند مجذور R در رگرسیون چندگانه متمایز است. مقدار پایین مجذور R (۰/۰۰۲ یا ۰/۰۰۵) نشان‌دهنده رابطه ضعیف بین رفاه اقتصادی و تخلف سبقت غیرمجاز است.

جدول شش: آزمون‌های ضرایب مدل

سطح معناداری	درجه آزادی	خی دو		
۰/۴۱۴	۱	۰/۶۶۶	گام	گام اول
۰/۴۱۴	۱	۰/۶۶۶	بلوک	
۰/۴۱۴	۱	۰/۶۶۶	مدل	

مقدار X^2 (۰/۶۶۶) و مقدار سطح معناداری (۰/۴۱۴) نشان می‌دهند که مدل موردنظر ما که در آن رفاه اقتصادی به عنوان پیش‌بینی‌کننده تخلف سبقت غیرمجاز در نظر گرفته شده بود با مدل صفر که هیچ متغیر پیش‌بینی‌کننده‌ای وجود ندارد هیچ تفاوت معناداری ندارد و بنابراین رفاه اقتصادی قدرت پیش‌بینی‌کنندگی ندارد و بنابراین همبستگی بین رفاه اقتصادی و تخلف سبقت غیرمجاز معنادار نیست و فرض دیگر که دلالت بر رابطه معنادار بین دو متغیر دارد رد می‌شود و فرض صفر پذیرفته می‌شود. در زیر ضرایب معادله لجستیک ارائه می‌شود.

جدول هفت: ضرایب معادله لجستیک

Exp(B)	مقدار معناداری	درجه آزادی	آزمون والد	انحراف معیار از میانگین	ضریب B		
۱/۰۳۷	۰/۴۰۸	۱	۰/۶۸۵	۰/۰۴۴	۰/۰۳۶	میزان رفاه اقتصادی	گام اول
۰/۰۴۷	۰/۰۰۰	۱	۲۳/۵۹۲	۰/۶۳۱	-۳/۰۶۳	مقدار ثابت	

از آنجا که ضریب B مقدار ۰/۰۳۶ دارد و این مقدار در هیچ سطح معناداری معمول در پژوهش‌های روان‌شناختی معنادار نیست (P-value= 0/408) بنابراین نوشتن معادله پیش‌بینی لازم نیست. چراکه میزان رفاه اقتصادی نمی‌تواند ارتکاب تخلف سبقت غیرمجاز را پیش‌بینی کند (P-value= 0/408).

فرضیه سوم:

بین سطح رفاه اقتصادی و میزان تخلف عبور از چراغ قرمز رابطه معناداری

وجود دارد.

باتوجه به اطلاعات حاصله در تحقیق که توزیع فراوانی تخلف عبور از چراغ قرمز تنها دو مورد است. لذا چون حجم فراوانی‌های ما بسیار اندک می‌باشد نمی‌توان از آزمون آماری خاصی برای بررسی معناداری یا رابطه بین این دو متغیر استفاده کرد. لذا این فرضیه عقیم می‌ماند و قابل بررسی نیست.

باتوجه به پژوهش انجام شده پیشنهاد می‌گردد:

۱. به‌منظور اثربخشی مجازات‌های مربوط به جرائم و تخلفات رانندگی مجازات‌های ریالی را براساس موقعیت‌های محلی تعریف، به‌طوری‌که جرائم مربوط به مناطق با درآمد بالا و مناطق متوسط و درآمد پائین متفاوت باشد.
۲. برای کاهش ریسک متخلفین از قوانین و مقررات رانندگی علاوه بر مجازات‌های مادی (جریمه رانندگی)، مجازات‌های غیرمادی که به نوعی با موقعیت‌های اجتماعی افراد مرتبط می‌باشد دخالت داده تا هزینه انجام تخلفات بالا رود.
۳. محرومیت‌های موقت و دائمی برای رانندگان ریسک بالا و پرتخلف تا صرف داشتن بنیه مالی قوی موجب تکرار تخلف نگردد.

منابع

۱. اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۸۲). الگوهای رفتاری (یادگیری پنهان) و تأثیر آن بر رفتار ترافیکی رانندگان و عابران. مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک، تهران: انتشارات دبیرخانه دائمی کنفرانس مدیریت ترافیک. صفحات: ۷۸-۷۰.
۲. بلغاری، محمد. (۱۳۸۰). مجموعه قوانین راهنمایی و رانندگی امور حمل و نقل و ترافیک. تهران: انتشارات مجد، چاپ دوم.
۳. عبدالرحمانی، حسین. (۱۳۷۴). بررسی رابطه بین تخلفات رانندگی و سطح رفاه اقتصادی و اجتماعی رانندگان. پایان‌نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده علوم انسانی.
۴. صدیق سروسستانی، رحمت ا... (۱۳۸۳). آسیب‌شناسی اجتماعی، تهران: سمت.
۵. رستم‌زاده، مهران. (۱۳۸۲). بررسی علل پرخاشگری رانندگان، مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک. تهران: انتشارات دبیرخانه دائمی کنفرانس مدیریت ترافیک. صفحات: ۱۱۰-۱۰۰.
۶. رئیس‌دانا، فربرز. (۱۳۸۷). نقد و بررسی چند الگوی نظری در اقتصاد رفاه، فصلنامه علمی و پژوهشی رفاه اجتماعی. سال ۲، شماره ۳.
7. Brek, Richard A. and Phyllis J. Newton. (1985). Does Arrest really deter wife battery? An effort to replicate the findings of the Minneapolis spouse abuse experiment. American sociological review 50, 253-262.

Archive of SID

8. Durkheim, Emil. (1964). the division of labor in society. Newyork: free press.
9. Thio. Alex. (2001). deviant behavior. Boston: Allyn and Bacon.
10. Mosher, Stacy. (1992). Trouble with triads, far eastern economic review.
11. Nettler, Gwynn. (1984). Explaining crime. Newyork: McGraw-Hill.