

## میزان تاثیر جریمه تخلفات رانندگی در پیشگیری از انجام تخلف رانندگان، به تفکیک نوع وسیله نقلیه

سید تیمور حسینی<sup>۱</sup>، محمد ترحمی<sup>۲</sup>، سید مجتبی شهیدی<sup>۳</sup>، اسفندیار تاباشیر<sup>۴</sup>

تاریخ پذیرش: ۹۸/۰۳/۰۱

تاریخ دریافت: ۹۸/۰۱/۱۸

### چکیده

پس از گذشت بیش از هشت سال از تاریخ اجرای جدول جریمه‌های تخلفات رانندگی، برگرفته از قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، ضرورت ایجاب می‌کند تا بررسی شود، مبلغ جریمه جدول جریمه‌های تخلفات رانندگی که بدون توجه به نوع وسیله‌نقلیه تدوین شده است، بر پیشگیری از انجام تخلفات به چه میزان موثر بوده است؟ این پژوهش از نظر شیوه و روش جمع‌آوری و تحلیل داده‌ها، یک پژوهش توصیفی-تحلیلی از نوع پیمایشی (میدانی) است. جامعه آماری این تحقیق، ماموران اختطاریه‌نویس حوزه ترافیکی درون‌شهری و برون‌شهری بوده و حجم نمونه آماری، ۱۰۲ نفر از ماموران اختطاریه‌نویس مراکز استان‌های فارس، کرمان و کهگیلویه و بویراحمد هستند که به‌صورت تصادفی انتخاب شده‌اند. میزان تاثیر جریمه تخلفات ساکن و تخلفات متحرک غیرحادثه‌ساز در پیشگیری از انجام تخلف توسط رانندگان: وانت، کامیونت، کامیون، سواری، مینی‌بوس و اتوبوس بررسی شده است و نتیجه تحقیق نشان می‌دهد که هرچه نوع و کاربری وسیله‌نقلیه دارای ابعاد بزرگ‌تر باشد، میزان بازدارندگی جریمه تخلفات ساکن و تخلفات متحرک غیرحادثه‌ساز کمتر است. میزان تاثیر جریمه تخلفات متحرک حادثه‌ساز و اعمال نمره منفی در پیشگیری از انجام تخلف توسط رانندگان: وانت، کامیونت، کامیون، سواری، مینی‌بوس و اتوبوس بررسی شده است و نتیجه تحقیق نشان می‌دهد که هرچه نوع و کاربری وسیله‌نقلیه دارای ابعاد بزرگ‌تر باشد میزان بازدارندگی جریمه تخلفات متحرک حادثه‌ساز و اعمال نمره منفی بیشتر است. هر نوع اعمال مقررات براساس جدول جریمه‌های تخلفات رانندگی بر روی رانندگان موتورسیکلت به میزان کم و متوسط تاثیر دارد.

**کلیدواژه‌ها:** جدول جریمه‌های تخلفات رانندگی، نوع وسیله‌نقلیه، تخلفات حادثه‌ساز، نمره منفی.

۱. استادیار مدیریت راهبردی، دانشگاه علوم انتظامی امین

۲. دانشجوی دکتری مدیریت ایمنی ترافیک دانشگاه علوم انتظامی امین

۳. دانشجوی دکتری مدیریت ایمنی ترافیک دانشگاه علوم انتظامی امین

۴. دانشجوی دکتری مدیریت ایمنی ترافیک دانشگاه علوم انتظامی امین، نویسنده مسئول: tabashiresfandyar@yahoo.com

ابعاد هر سیستم حمل‌ونقلی، شامل: انسان، وسیله‌نقلیه، راه و محیط اطراف آن و مدیریت هوشمند حمل‌ونقل است و از جمله راه‌های مدیریت حمل‌ونقل و ترافیک ایجاد قوانین و مقررات و اعمال مقررات است؛ از طرفی مشکلات مربوط به حمل‌ونقل از قبیل: افزایش زمان‌های تلف‌شده، خسارت‌های مادی و معنوی ناشی از تصادفات، تخلفات رانندگی، آلودگی‌های زیست‌محیطی، کاهش منابع انرژی، روند رشد سریع تقاضای حمل و نقل و ... باعث شد تا مقام معظم رهبری حضرت آیت الله العظمی الامام خامنه‌ای در ظهر روز شنبه مورخ ۱۳۹۱/۱۲/۲۶ در سخنرانی خود در دیدار جمعی از دست‌اندرکاران سفرها و خدمات نوروزی، بیان فرمودند: "تمام دستگاه‌های مؤثر در سفرها و مسئول حفظ انضباط جاده‌ای، باید تلاش خود را برای به حداقل رساندن این حوادث به کار گیرند." و این فرمان موجب شد تا تامین حمل‌ونقل ایمن و کارا یکی از مهم‌ترین مسائل پیش‌روی اغلب دستگاه‌های مؤثر در سفرها محسوب شود. این موضوع از قبل نیز یکی از دغدغه‌های اصلی پلیس راهور ناجا بوده و از ظرفیت‌های قانونی موجود، استفاده کرده است؛ بر همین اساس، جدول جریمه‌های تخلفات راهنمایی و رانندگی، براساس نوع معبر که شامل سه بخش: الف- کلان‌شهرها، مراکز استان‌ها، جاده‌های بین شهری و مناطق آزاد تجاری- صنعتی؛ ب- سایر شهرها؛ ج- روستاها و راه‌های روستایی است، تدوین شده است؛ در تخلفات حادثه‌ساز نیز نمره منفی برای رانندگان متخلف در نظر گرفته شده و هم اکنون در حال اجرا است. ولی در جدول جریمه‌های تخلفات راهنمایی و رانندگی هیچ توجهی به ابعاد وسایل نقلیه‌ای که راننده با آن تخلف انجام می‌دهد نشده است. به‌عنوان مثال: در یک منطقه توقف ممنوع اگر یک دستگاه سواری (دارای طول سه متر) پارک کند و در همان منطقه هم‌زمان یک دستگاه اتوبوس (دارای طول ۱۲ متر) پارک کند جریمه هر دو وسیله‌نقلیه به یک میزان خواهد بود؛ در صورتی که اتوبوس موردنظر فضایی به اندازه چهار برابر سواری را اشغال کرده است؛ یعنی فضای اشغال شده در اثر انجام تخلف مذکور چهار برابر است و یا اگر

همان اتوبوس بدون رعایت حق تقدم در یک تقاطع چهار خطه اقدام به گردش کند، همزمان مسیر عبور چهار وسیله نقلیه را قطع می‌کند ولی اگر سواری فوق اقدام به گردش کند همزمان فقط در مسیر عبور یک وسیله نقلیه قرار می‌گیرد و احتمال وقوع تصادف بین اتوبوس با خودروهای عبوری در چهار خط مذکور در آن واحد چهار برابر احتمال وقوع برخورد با خودروی سواری است ولی در جدول جریمه‌های تخلفات راهنمایی و رانندگی موجود، میزان جریمه تخلف مذکور برای هر دو خودرو به یک میزان خواهد بود. حال پس از گذشت قریب به هشت سال از تاریخ اجرای جدول جریمه‌های تخلفات رانندگی ضرورت ایجاب می‌کند تا بررسی شود مبلغ جریمه جدول جریمه‌های تخلفات رانندگی که بدون توجه به نوع وسیله نقلیه تدوین شده است، بر پیشگیری از انجام تخلفات به چه میزان موثر بوده است؟

### مبانی نظری

در علوم امروزی، رفتار با گرایش ترافیکی از شاخص‌های پیشرفت جوامع انسانی شناخته شده است. آمار و ارقام نگران‌کننده، حوادث، تخلفات و برخی مشکلات و معضلات ترافیکی در ایران، مؤید ناهنجاری‌های رفتاری وسیع در این بخش است. نابهنجاری‌هایی که سالانه علاوه بر به هدر دادن بخش عظیمی از سرمایه ملی، زیان‌های جبران‌ناپذیری در بخش آسیب‌های اجتماعی بر پیکره این جامعه وارد کرده که اهمیت آن بسی بالاتر از ضرر و زیان‌های مادی است. بنابراین در نظر گرفتن یک سیاست جنایی پیش‌گیرانه و کارآمد می‌تواند تا حد بسیار زیادی از دامنه جرائم و تخلفات رانندگی بکاهد. (وروایی و فتاحی، ۱۳۹۵: ۹۵)

انسان‌ها از عقل و شعور برخوردار بوده و در پی منافع شخصی خود می‌کوشند تا لذات خود را به عالی‌ترین سطح، ارتقا داده و رنج و درد خود را به پایین‌ترین سطح برسانند. انسان‌ها به انجام جرایم خواهند پرداخت، مشروط به این‌که به سودمندی آن

معتقد باشند. از این رو بهترین روش برای پیش‌گیری از جرم، مجازات‌هایی است که سریع، قاطع و به نسبت شدید باشند. (وروایی، ۱۳۹۴: ۱۱۱-۱۲۸)

در اکثر شهرهای کشور ما اتوبوس‌های مسافربری، اتوبوس‌های شرکت واحد و وسایل نقلیه سنگین باری (شامل انواع کامیون، کامیونت، خاور، نفتکش، تریلر و کشنده‌ها) دو گروه از وسایل نقلیه سنگین فعال در حمل‌ونقل جاده‌ای و درون‌شهری هستند (تن‌زاده، ۱۳۹۰). با وجود سهم اندک آنها از مجموع تعداد وسایل نقلیه در حال حرکت در جاده‌های برون‌شهری و معابر درون‌شهری کشور، متأسفانه بسیاری از مجروحان و متوفیان مربوط به تصادفاتی است که یک طرف آن، همین دو گروه از وسایل نقلیه سنگین (اعم از مقصر یا غیرمقصر) بوده‌اند (ایونس، ۱۹۹۹). حاجی‌حسینلو و همکاران به نقل از کمیته‌های تحقیقاتی کاربردی راهور، (۱۳۹۳) اعلام می‌دارند در مجموع حدود ۸/۷ درصد از کل وسایل نقلیه شماره شده را این دو گروه (اتوبوس‌ها و کامیون‌ها) تشکیل می‌دهند، در صورتی که ۴۵/۷ درصد از تصادفات فوتی و ۴۹/۹ درصد از کل متوفیان تصادفات جاده‌ای در سال را به خود اختصاص داده‌اند. این دو گروه از وسایل نقلیه سنگین در شهر تهران ۸۴/۳۲ درصد از فقره‌های تصادفات فوتی را در سال ۸۹ به خود اختصاص داده‌اند و حدود ۲۰ درصد نسبت تصادفات جرحی بیشتر از تصادفات فوتی است که نشان‌دهنده این است که شدت تصادفات مربوط به این دو گروه نیز بسیار بالا است.

از طرفی براساس قوانین دینامیکی بین سرعت و جرم وسیله‌نقلیه با میزان انرژی جنبشی تولید شده ناشی از حرکت، ارتباط مستقیم وجود دارد. یعنی:

$$K = \frac{1}{2}mv^2$$

اگر دو خودرو سواری ۱ و ۲ هر کدام با وزن برابر (مثلاً با وزن ۱۴۰۰ Kg) و با سرعت مجاز برابر (مثلاً ۶۰ کیلومتر بر ساعت) با هم تصادف کنند، هر یک از دو راننده دارای خطر یکسان  $I_{1,2} = I_{2,1} = 1$  هستند. ولی اگر جرم خودروی ۱ با اضافه کردن یک بار ۷۵ کیلوگرمی به ۱۴۷۵ کیلوگرم افزایش داده شود ولی سرعت آنها تغییر نکند، میزان خطر

برای راننده خودروی ۲ تا مقدار ۱/۰۹۸ افزایش پیدا می‌کند و اگر سرعت خودروی سنگین‌تر افزایش پیدا کند (۸۰ کیلومتر بر ساعت)، میزان خطر برای راننده خودروی ۲ با شیب لگاریتمی (تا ۳۰ برابر) افزایش پیدا می‌کند. (اسماعیلی و پاک‌گوهر، ۱۳۷۸: ۱۴۱ و ۳۳۵)

### پیشینه تحقیق

#### پژوهش‌های داخلی

وروایی و همکاران (۱۳۹۴) در پژوهشی که تحت عنوان "بررسی سیر تحول سیاست تقنینی ایران در کنترل جرائم و تخلفات رانندگی" انجام داده‌اند، نتیجه گرفتند که به هر تقدیر زمان آن فرا رسیده که با بازنگری در مقررات خود به دنبال راه کارهای مناسب‌تری برای مبارزه با افزایش سریع جرائم رانندگی باشیم؛ جرائمی که متأسفانه دارای فراوانی وقوع در سطح بسیار بالایی هستند. زنگی‌آبادی، علی و همکارانشان (۱۳۹۱) تحقیقی تحت عنوان "بررسی علل تصادفات در بزرگراه‌های شهر اصفهان" انجام داده‌اند و مشکینی و همکاران (۱۳۹۲) تحقیقی مشابه و با عنوان "بررسی عوامل مؤثر در افزایش تصادفات درون‌شهری شهر زنجان: انجام داده‌اند و هر دو گروه محقق در پایان اعلام کرده‌اند که توجه به بحث جریمه‌های تخلفات رانندگی و بعضاً سنگین‌تر کردن آنها می‌تواند در کاهش تخلفات و تصادفات رانندگی مؤثر باشد. عباسی و کرمی (۱۳۹۴) طی تحقیقی اقدام به بررسی عوامل اجتماعی مؤثر بر مخاطرات رانندگی کرده‌اند و نتیجه گرفتند به دلیل پیوند مخاطره‌آمیز با مسئولیت فردی، افراد، خود مسئول ایجاد مخاطره‌ها تلقی می‌شوند و بدین منظور نیز سرزنش می‌شوند؛ بنابراین برای پیشگیری و حتی رویارویی با مخاطره‌های رانندگی ناگزیر هستند که به دانش موجود اعتماد کنند. نتایج تحقیق ما در رابطه با مسئولیت فردی در ایجاد مخاطره قابل اعتنا بود؛ پاسخ‌گویان، دیگران را در ایجاد مخاطره‌های رانندگی مقصر می‌دانستند؛ اما نقش خود را در ایجاد مخاطره کم‌رنگ قلمداد می‌کردند؛ بنابراین هنوز در جامعه ما

افراد، مسئولیت اعمال خود را بر عهده نمی‌گیرند و برای گریز از سرزنش، عوامل بیرونی را مقصر پدیدآمدن مخاطرات می‌دانند. در تحقیقات علی و معلولی به عمل آمده در راستای شناسایی علت و سرچشمه وقوع تصادفات رانندگی، مشخص شده که هر تصادف رانندگی، زاییده یک خطا و تخلف رانندگی است. تصادفات رانندگی یکی از بزرگ‌ترین مشکلات سلامت عمومی در سطح جهان هستند (وهاب‌زاده، ۱۳۸۷). نتیجه تحقیق توکلی و منصوری کارگر (۱۳۹۵) درخصوص تأثیر رفتار رانندگان اتوبوس‌های شرکت واحد تهران بزرگ بر تصادفات درون‌شهری، نشان از وجود خطاها و تخلفات خطرناک توسط رانندگان اتوبوس‌های شرکت واحد داشته که خطر تصادف را افزایش می‌دهد و باعث ایجاد خطر برای سایر کاربران راه به‌ویژه عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و موتورسیکلت‌سواران می‌شود؛ هم‌چنین این بررسی نشان داد که بیشترین تخلفات رانندگان اتوبوس شامل تجاوز از سرعت مجاز (۵۰ کیلومتر بر ساعت) به دلیل بی‌توجهی به سرعت‌سنج اتوبوس (با میانگین ۶۴/۱)، اعلام حضور به خودروی جلویی با استفاده از بوق‌زدن یا چراغ‌زدن ممتد (با میانگین ۶۱/۱)، ورود بیش اندازه به تقاطع و مجبور کردن سایر خودروها به توقف (با میانگین ۲۸/۱) و بوق‌زدن برای نشان دادن ناراحتی خود (با میانگین ۱۹/۱) است. بنابراین اصلاح رفتارهای نایمن رانندگان اتوبوس، شامل تخلفات و خطاها، یکی از اصلی‌ترین راه‌کارهای کاهش خطر تصادفات است. در نتیجه تحقیق محمدی و همکاران (۱۳۹۶) درخصوص تخمین تصادفات شدید در الگوی برنامه‌ریزی حمل‌ونقل درون‌شهری مشهد اثبات شد که سرویس‌های اتوبوس و سرویس مدارس دارای بیشترین تأثیر در بروز تصادفات شدید شهری مشهد بوده است. تحقیقی تحت عنوان عوامل مؤثر بر تخلفات رانندگی در ایران از منظر اقتصاد جرم توسط آقای ابوحمزه و همکاران (۱۳۹۵) انجام گرفته و محققان دریافته‌اند که نرخ واقعی جریمه، تأثیر کاهنده در ارتکاب تخلف دارد و تأکید بر افزایش نرخ واقعی جریمه و نه صرفاً افزایش نرخ اسمی جریمه، به‌عنوان ابزاری مؤثر برای کاهش تخلفات رانندگی دارند. اکبرزاده و همکاران (۱۳۹۵) تحقیقی تحت عنوان "تأثیر ترافیکی توقف خارج از ایستگاه

اتوبوس‌های شهری در معابر دو خطه" به این نتیجه رسیدند که: در محدوده مورد بررسی، توقف اتوبوس در هر ایستگاه باعث تشکیل صفی با طول متوسط ۲/۵ خودرو در هر ایستگاه می‌شود. بیشترین میزان تاخیر تحمیل‌شده به خودروهای داخل صف در یک ایستگاه حدود ۶ دقیقه و مجموع آن در کل مسیر برابر ۲۷ دقیقه بوده است. صاحبی و همکاران (۱۳۹۴) پژوهشی با موضوع "ارائه مدل پیش‌بینی شدت تصادفات عابران‌پیاده در راه‌های برون‌شهری" انجام داده‌اند و به این نتیجه رسیدند که، شدت جراحت ناشی از تصادفات عابران‌پیاده در راه‌های برون‌شهری در تناسب با افزایش وزن خودرو به‌شدت افزایش می‌یابد. حاجی حسینلو و قائمی (۱۳۹۳) پژوهشی با عنوان "ارزیابی تاثیر وسایل نقلیه سنگین بر جریان ترافیک و میزان انتشار آلاینده‌های ناشی از آن در شبکه‌های درون‌شهری با استفاده از شبیه‌سازی ترافیکی" انجام دادند و این یافته را کشف کرده‌اند که حضور وسایل نقلیه سنگین در سطح شبکه باعث ناپایداری حرکت شده و جریان ترافیک را متراکم‌تر می‌کنند و باعث کاهش ۲۳ درصد از میانگین سرعت جریان ترافیک می‌شوند. احمدنیا و همکاران (۱۳۹۳) پژوهشی تحت عنوان "رابطه بین رفتارهای پرخطر رانندگی و گرایش به قانون‌گریزی رانندگان ناوگان حمل‌ونقل برون‌شهری" انجام دادند و به این نتیجه رسیدند که رفتار پرخطر رانندگی نزد رانندگان کامیون با میانگین ۱/۹۳ و انحراف معیار ۰/۱۶ دارای بیشترین میزان است (احمدنیا و همکاران، ۱۳۹۳). سپهری و رضایی (۱۳۹۱) در مقاله خود به بررسی کاهش پایدار بیش از ۴۰ درصد تصادفات مرگ‌بار جاده‌ای در ایران مبتنی بر راه‌کار پیشنهادی سازمان ملل متحد و اتحادیه اروپا پرداخته‌اند. طبق برآوردهای سازمان ملل متحد تا سال ۲۰۲۰ آمار تلفات جاده‌ای کشورهای در حال توسعه بین ۶۵ درصد تا ۸۰ درصد افزایش می‌یابد. در صورت عدم برنامه‌ریزی شفاف بر مبنای روش‌های علمی تجربه‌شده، تلفات جاده‌ای ایران در سال ۱۳۹۹ با کمترین تخمین حدود چهل هزار نفر و مجروحان حدود ۵۲۰،۰۰۰ نفر خواهد بود. (سپهری و رضایی، ۱۳۹۱)

جدول ۱- جمع‌بندی و گزارش نهایی پیشینه تحقیقات داخلی

محقق / محققان	سال	موضوع پژوهش	نتیجه تحقیق
احمدنیا و همکاران	۱۳۹۳	رابطه بین رفتارهای پرخطر رانندگی و گرایش به قانون‌گریزی رانندگان ناوگان حمل‌ونقل برون‌شهری	رفتار پرخطر رانندگی نزد رانندگان کامیون با میانگین ۱/۹۳ و انحراف معیار ۰/۱۶ دارای بیشترین میزان است
حاجی حسینلو و همکاران	۱۳۹۳	بررسی نقش کامیون‌ها در حوادث شدآمدی درون‌شهری	در مجموع حدود ۸/۷ درصد از کل وسایل نقلیه شماره شده را این دو گروه (اتوبوس‌ها و کامیون‌ها) تشکیل می‌دهند، در صورتی که ۴۵/۷ درصد از تصادفات فوتی و ۴۹/۹ درصد از کل متوفیان تصادفات جاده‌ای در سال را به خود اختصاص داده‌اند. این دو گروه از وسایل نقلیه سنگین در شهر تهران ۸۴/۳۲ درصد از فقره‌های تصادفات فوتی را در سال ۸۹ به خود اختصاص داده‌اند و حدود ۲۰ درصد نسبت تصادفات جرحی بیشتر از تصادفات فوتی است
اکبرزاده و همکاران	۱۳۹۵	تأثیر ترافیکی توقف خارج از ایستگاه اتوبوس‌های شهری در معابر دوخطه	به نتیجه رسیده اند که: در محدوده مورد بررسی، توقف اتوبوس در هر ایستگاه باعث تشکیل صفی با طول متوسط ۵/۲ خودرو در هر ایستگاه شد. بیشترین میزان تأخیر تحمیل شده به خودروهای داخل صف در یک ایستگاه حدود ۶ دقیقه و مجموع آن در کل مسیر برابر ۲۷ دقیقه بوده است.
توکلی و منصوری کارگر	۱۳۹۵	تأثیر رفتار رانندگان اتوبوس‌های شرکت واحد تهران بزرگ بر تصادفات درون‌شهری	رفتار رانندگان اتوبوس‌های شرکت واحد نشان از وجود خطاها و تخلفات خطرناک توسط رانندگان اتوبوس‌های شرکت واحد داشته که خطر تصادف را افزایش می‌دهد و باعث ایجاد خطر برای سایر کاربران راه به ویژه عابران پیاده، دوچرخه سواران و موتورسیکلت‌سواران می‌شود
صاحبی و همکاران	۱۳۹۴	ارائه مدل پیش‌بینی شدت تصادفات عابران پیاده در راه‌های برون‌شهری	شدت جراحات ناشی از تصادفات عابران پیاده در راه‌های برون‌شهری در تناسب با افزایش وزن خودرو به شدت افزایش می‌یابد.
حاجی	۱۳۹۳	ارزیابی تأثیر وسایل نقلیه	حضور وسایل نقلیه سنگین در سطح شبکه



محقق / محققان	سال	موضوع پژوهش	نتیجه تحقیق
حسینلو و قائمی		سنگین بر جریان ترافیک و میزان انتشار لاینده‌های ناشی از آن در شبکه‌های درون شهری با استفاده از شبیه‌سازی ترافیکی	باعث ناپایداری حرکت شده و جریان ترافیک را متراکم‌تر می‌کند و باعث کاهش ۲۳ درصد از میانگین سرعت جریان ترافیک می‌شود.
برادران رحمانیان و همکاران	۱۳۹۲	قوانین ساعت کاری و محدودیت‌های رانندگی با ناوگان حمل‌ونقل مسافری جاده‌ای کشور را ارزیابی کرده‌اند	محدودیت‌های میزان ساعت رانندگی و استراحت رانندگان ناوگان بین شهری حمل‌ونقل مسافری جاده‌ای کشور می‌تواند بر روی رفتار رانندگان و عملکرد رانندگی آنها تأثیرگذار باشد
عباسی و کرمی	۱۳۹۴	بررسی عوامل اجتماعی مؤثر بر مخاطرات رانندگی	در تحقیقات علی و معلولی به عمل آمده در راستای شناسایی علت و سرچشمه وقوع تصادفات رانندگی، مشخص شده که هر تصادف رانندگی زائیده یک خطا و تخلف رانندگی است.
وهاب‌زاده	۱۳۸۷	تأثیر عامل انسانی بر وقوع تصادفات رانندگی آزادراه کرج- قزوین و راه‌های کنترل و کاهش آن	در تحقیقات علی و معلولی به عمل آمده در راستای شناسایی علت و سرچشمه وقوع تصادفات رانندگی، مشخص شده که هر تصادف رانندگی زائیده یک خطا و تخلف رانندگی است.
وروایی	۱۳۹۴	تأثیر تدابیر پیشگیری غیرکیفیری بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون مصوب سال ۱۳۸۹	انسان‌ها به انجام جرایم خواهند پرداخت، مشروط به این‌که به سودمندی آن معتقد باشند. از این رو بهترین روش برای پیشگیری از جرم، مجازات‌هایی است که سریع، قاطع و به نسبت شدید باشند.
مومنی	۱۳۹۴	تعیین میزان بازدارندگی قوانین نوین راهنمایی و رانندگی در مدیریت تخلفات جاده‌ای	در تبیین تخلف رانندگی عوامل متعددی مطرح هستند اما وجود قوانین و مقررات رانندگی کارآمد و بازدارنده به عنوان مکانیزم اصلی کنترلی و نظارتی می‌تواند نقش مهمی داشته باشد
وروایی و فتاحی	۱۳۹۵	جایگاه پیشگیری وضعی در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹	در نظر گرفتن یک سیاست جنایی پیشگیرانه و کارآمد می‌تواند تا حد بسیار زیادی از دامنه جرائم و تخلفات رانندگی بکاهد

محققان / محقق	سال	موضوع پژوهش	نتیجه تحقیق
ابوحمز و همکاران	۱۳۹۵	عوامل مؤثر بر تخلفات رانندگی در ایران از منظر اقتصاد جرم	محققین دریافته‌اند که نرخ واقعی جریمه تأثیر کاهنده در ارتکاب تخلف دارد و تأکید بر افزایش نرخ واقعی جریمه و نه صرفاً افزایش نرخ اسمی جریمه، به‌عنوان ابزاری مؤثر برای کاهش تخلفات رانندگی دارند.
زنگی آبادی، علی و همکاران	۱۳۹۱	بررسی علل تصادفات در بزرگراه‌های شهر اصفهان	توجه به بحث جریمه‌های تخلفات رانندگی و بعضاً سنگین‌تر کردن آنها می‌تواند در کاهش تخلفات و تصادفات رانندگی مؤثر باشد.
مشکینی و همکاران	۱۳۹۲	بررسی عوامل مؤثر در افزایش تصادفات درون‌شهری شهر زنجان	توجه به بحث جریمه‌های تخلفات رانندگی و بعضاً سنگین‌تر کردن آنها می‌تواند در کاهش تخلفات و تصادفات رانندگی مؤثر باشد.

### پژوهش‌های خارجی

سرینکا، در نگرشی جدید به حوادث ترافیکی بیان می‌کنند که، در تصادفات تنها فرد مسئول تصادف است و باید پاسخ‌گو عمل خود باشد. اما بسیاری از عوامل دیگر نیز در بروز تصادفات نقش دارند که باید کنترل شوند، از قبیل طراحی‌های نامناسب راه‌ها و جاده‌ها و یا نابه‌سامانی‌هایی که در ساخت وسایل نقلیه وجود دارد. بحث این است که همیشه خطای انسانی نیست که پیامدها و نتایج خطرناک را در پی دارد (عصاریان‌نژاد، مهری، ۱۳۹۵). تحقیقات میداوز<sup>۱</sup> و همکاران (۱۹۹۸)، لاتان<sup>۲</sup> و همکاران (۱۹۹۷)، به‌طور مشخص، نقش قانون‌گریزی را در پیش‌بینی تصادفات رانندگی مطالعه کرده است. براساس یافته‌های پژوهش آنان رابطه مثبت معناداری بین قانون‌گریزی و تخلفات رانندگی وجود دارد. به عقیده راتن گاتر<sup>۳</sup> (۲۰۰۰)، تخلفات رانندگی به‌صورت معناداری با رفتارهای ضداجتماعی رابطه دارد و نتیجه می‌گیرد که تمایل رانندگان برای انجام تخلف رانندگی و به‌تبع آن تصادف، می‌تواند شاخص عمومی عدم احترام به قانون قلمداد شود.

1. Meadows
2. Lawton
3. Rothangatter

فینچ و همکاران معتقدند: در طول دهه‌های گذشته با افزایش راه‌ها و پیشرفت فناوری، قابلیت سفر با سرعت بالا افزایش پیدا کرده و در نتیجه مشکل تصادف در جاده‌ها ناشی از سرعت بالا تبدیل به یک مسئله مهم ایمنی شده است؛ همین مسئله هر ساله باعث تلفات جانی و مالی در اکثر کشورها شده و هزینه‌های زیادی از بودجه را به خود اختصاص داده است. تصادفات ناشی از سرعت، یک مسئله پیچیده است که تأثیر عوامل مختلفی از جمله رفتار کاربران جاده، عملکرد وسایل نقلیه، طراحی و خصوصیات جاده، محدودیت‌های سرعت اعمال شده و اقدام‌های اجرایی انجام شده را در بر می‌گیرد. یکی از مهم‌ترین اقدام‌هایی که می‌توان در ارتباط با کاهش مرگ‌ومیر و آسیب‌های جاده‌ای ناشی از سرعت انجام داد، کاهش سرعت از طریق اعمال قانون و مدیریت سرعت است. با استفاده از روش‌های مدیریت سرعت می‌توان بستر لازم را برای رسیدن به کاهش تصادف‌های جاده‌ای فراهم آورد. (فینچ<sup>۱</sup> و همکاران، ۱۹۹۴). فلیسون<sup>۲</sup> و فریمان<sup>۳</sup> (۲۰۰۸)، به انجام پژوهشی در خصوص مقایسه میزان رضایت استفاده‌کنندگان وسایل حمل‌ونقل عمومی در هشت شهر (استکهلم، بارسلونا، کپنهاگ، ژنوا، هلسینکی، وین، برلین، منچستر و اولسو) پرداخته‌اند. نتایج حاصل شده از تحقیق نشان می‌داد که استفاده‌کنندگان حمل‌ونقل عمومی رضایت خود را بیشتر در پنج عامل کلی بیان کرده‌اند که یکی از آن پنج عامل احساس امنیت نه فقط در اتوبوس و یا در ایستگاه، بلکه در خصوص حوادث و سوانح ترافیکی بوده است. بیراو<sup>۴</sup> و سارسفیلد<sup>۵</sup> (۲۰۰۷)، در پژوهشی به گزارش مزیت‌های استفاده از حمل‌ونقل عمومی برطبق نظر استفاده‌کنندگان از حمل‌ونقل عمومی در پرتقال پرداخته‌اند، براساس نتایج تحقیق، برخی از عوامل ناخوشایند مرتبط با استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی که از دیدگاه استفاده‌کنندگان مطرح شده است؛ که یکی از آنها بی‌کفایتی برخی از رانندگان

1. Finch
2. Feliesson
3. Friman
4. Beirao
5. Sarsfield

حمل و نقل عمومی بوده است. در پژوهش دیگری، فیرمن<sup>۱</sup> (۱۹۹۸)، به بررسی اثر پیشرفت‌های کیفیت حمل و نقل عمومی و فراوانی وقوع اتفاقات منفی در طول سفر بر رضایت مشتری پرداخته است. این مطالعه در ۱۳ منطقه در کشور سوئد انجام شد که به لحاظ پیشرفته بودن خطوط حمل و نقل در وضعیت یکسانی نبودند. نتایج این مطالعه گویای آن بوده است که پیشرفته بودن خطوط حمل و نقل عمومی فقط تا اندازه کمی بر رضایت مسافران تأثیرگذار بوده است و وقوع حوادث و رویدادهای منفی تأثیر بیشتر و مستقیمی بر رضایت مسافران داشته است.

جدول ۲- جمع‌بندی و گزارش نهایی پیشینه تحقیقات خارجی

محقق / محققان	سال	موضوع تحقیق	نتیجه تحقیق
الویک	۲۰۰۲	نتیجه بررسی تصادفات وسایل نقلیه سنگین، تجزیه و تحلیل و چگونگی پیشگیری از آنها	معتقد است میزان حوادث وسایل نقلیه سنگین تقریباً مشابه ماشین‌های سواری است ولی عاملی که باعث ایجاد خطر ویژه در مورد رانندگان وسایل نقلیه سنگین شده، حادثی است که در آنها وسایل نقلیه سنگین سهیم بوده و دخالت دارند. این حوادث به مراتب مرگ‌بارتر و خطرناک‌تر از حادثی است که در آنها تنها ماشین‌های سواری دخیل هستند.
مک کال و هوریتیز	۲۰۰۵	حوادث شغلی رانندگان وسایل نقلیه سنگین تجزیه و تحلیل و چگونگی پیشگیری از آنها	تحقیقات نشان داده‌اند که رانندگی کامیون یکی از خطرناک‌ترین مشاغل از نظر آسیب‌های کشنده محسوب می‌شود.
فیرمن	۱۹۹۸	بررسی اثر پیشرفت‌های کیفیت حمل و نقل عمومی و فراوانی وقوع اتفاقات منفی در طول سفر بر رضایت مشتری در کشور سوئد	نتایج این مطالعه گویای آن بوده است که پیشرفته بودن خطوط حمل و نقل عمومی فقط تا اندازه کمی بر رضایت مسافران تأثیرگذار بوده است و وقوع حوادث و رویدادهای منفی تأثیر بیشتر و مستقیمی بر رضایت مسافران داشته است.
ایونس	۱۹۹۹	باوجود سهم اندک آنها از مجموع تعداد وسایل نقلیه	

نتیجه تحقیق	موضوع تحقیق	سال	محقق / محققان
در حال حرکت در جاده‌های برون‌شهری و معابر درون‌شهری کشور، متأسفانه بسیاری از مجروحان و بررسی نقش کامیون‌ها در حوادث شدآمدی درون‌شهری هم‌چنین متوفیان مربوط به تصادفاتی است که یک طرف آن، همین دو گروه از وسایل نقلیه سنگین (اعم از مقصر یا غیرمقصر) بوده‌اند	سیستم ABS و انواع تصادفات مختلف		
یکی از عوامل ناخوشایند مرتبط با استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی بی‌کفایتی برخی از رانندگان حمل‌ونقل عمومی بوده است.	مزیت‌های استفاده از حمل‌ونقل عمومی برطبق نظر استفاده‌کنندگان از حمل‌ونقل عمومی در کشور	۲۰۰۷	بیراو و سار سفیلد
نتایج حاصل شده از تحقیق نشان می‌داد که استفاده کنندگان حمل‌ونقل عمومی رضایت خود را بیشتر در پنج عامل کلی بیان کرده‌اند که یکی از آن پنج عامل احساس امنیت نه فقط در اتوبوس و یا در ایستگاه، بلکه در خصوص حوادث و سوانح ترافیکی بوده است.	پرتقال مقایسه میزان رضایت استفاده‌کنندگان وسایل حمل‌ونقل عمومی در هشت شهر (استکهلم، بارسلونا، کپنهاگ، ژنوا، هلسینکی، وین، برلین، منچستر و اولسو)	۲۰۰۸	فلیسون و فیومن

### روش تحقیق

این پژوهش از نظر هدف، کاربردی است؛ زیرا ارتباط بین متغیرهایی که در ادبیات پژوهش شناسایی شده‌اند را در جامعه خاص مورد آزمون قرار می‌دهد و از نظر شیوه جمع‌آوری و تحلیل داده‌ها، یک پژوهش توصیفی-تحلیلی از نوع پیمایشی (میدانی) با رویکرد پژوهش ترکیبی است. جامعه آماری این تحقیق، ماموران اختاریه نویس حوزه ترافیکی درون‌شهری و برون‌شهری بوده و حجم نمونه آماری، ۱۰۲ نفر از ماموران اختاریه‌نویس مراکز استان‌های فارس، کرمان و کهگیلویه و بویراحمد هستند که به‌صورت تصادفی انتخاب شده‌اند. جهت بررسی نظرهای ماموران مذکور، پرسش‌نامه‌ای

محقق ساخته تهیه شده است و از دو ابزار بررسی و مطالعات کتابخانه‌ای و ... پژوهش‌های میدانی به‌منظور گردآوری داده‌ها استفاده شده است. روائی مدل پیشنهادی، براساس ادبیات موضوع و با استفاده از یافته‌های توصیفی-تحلیلی بررسی شد که این امر با مروری بر پیشینه پژوهش‌های انجام شده و از نظرهای کارشناسانه گروهی از خبرگان مدیران راهبردی راهور استفاده شد. در این مرحله ابتدا پرسش‌نامه‌ای با ۲۱ سوال تنظیم و بین ۱۰ نفر از خبرگان فوق توزیع و جمع‌آوری شد. پس از انجام جرح و تعدیل‌های پیشنهادی، مقیاس نهایی، در چهار حوزه تخلفات ساکن، تخلفات متحرک غیرحادثه‌ساز، تخلفات متحرک حادثه‌ساز و تخلفات دارای نمره منفی تنظیم شد. برای سنجش نظر خبرگان در مرحله بعد، یک پرسش‌نامه شامل ۳۲ سوال طراحی و بین ۱۵ نفر از خبرگان ترافیک (مدیران راهبردی) با هدف ارزیابی اعتبار روایی کلی پرسش‌نامه به‌روش دلفی توزیع شد و با استفاده از نظرات افراد پاسخ‌دهنده مورد سنجش قرار گرفت. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها، از روش‌های آمار توصیفی و استنباطی استفاده شده است. در بخش آمار توصیفی از جدول، میانگین، میانه، مد و انحراف معیار استفاده شده است و در بخش آمار استنباطی از آزمون فریدمن استفاده شده است. تجزیه و تحلیل داده‌ها با استفاده از نرم‌افزار SPSS ۱۷ انجام گرفت.

### تجزیه و تحلیل

با تجزیه و تحلیل نتایج به‌دست آمده از ۱۵ پرسش‌نامه جمع‌آوری شده، ضریب پایایی و قابلیت اعتماد پرسش‌نامه خبرگان به‌منظور بررسی همبستگی و رابطه میان عباراتی که پرسش‌نامه را ساخته‌اند، یا به‌عبارتی، همسانی درونی پرسش‌نامه توسط آلفای کرونباخ مورد ارزیابی قرار گرفت. ضریب آلفای کرونباخ ۰/۷۵۱ به‌دست آمد که پس از تعدیل و حذف سوالات ناهمبسته ضریب آلفا به میزان مطلوب ۰/۹۲۳ رسید که نشان می‌دهد پرسش‌نامه دارای پایایی مطلوب است و می‌توان از بابت همبستگی درونی سوالات اطمینان داشت.

جداول زیر مقدار آلفای کرونباخ را برای کل سوالات پرسش‌نامه مرحله دوم دلفی نشان می‌دهد:

جدول ۳- مقدار آلفای کرونباخ قبل از تعدیل سئوالات

ضریب آلفای کرونباخ	تعداد داده‌ها
۰/۷۵۱	۳۲

جدول ۴- مقدار آلفای کرونباخ پس از تعدیل سئوالات

ضریب آلفای کرونباخ	تعداد داده‌ها
۰/۹۲۳	۲۶

ضمن تأیید کلیات مفاهیم و ابعاد مدل مفهومی با نظر خبرگان، اصلاحات و شاخص‌های جدید لازم که توسط خبرگان و اساتید محترم پیشنهاد شده بود در پرسش‌نامه اعمال و پرسش‌نامه اصلاح‌شده با ۲۶ سوال به جامعه نمونه ارائه و مبنای تجزیه و تحلیل‌های آماری قرار گرفت. در این پژوهش با توجه به قصد محققان درخصوص بررسی میزان تاثیر جریمه‌های تخلفات رانندگی در پیشگیری از تخلف انواع وسایل نقلیه که براساس آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی به دو گروه وسایل نقلیه حمل بار (شامل: وانت، کامیونت و کامیون) و وسایل نقلیه حمل مسافر (شامل: سواری، مینی‌بوس و اتوبوس) و موتورسیکلت می‌توان آنها را تقسیم کرد، پرسش‌نامه محقق‌ساخته ۲۶ سوالی براساس طیف ۵ گزینه‌ای لیکرت با سطوح پاسخ (خیلی کم، کم، متوسط، زیاد و خیلی زیاد) بوده است که در جدول پنج، سوالات پرسش‌نامه تفکیک شده است.

در مولفه تخلفات ساکن؛ میزان تاثیر جریمه تخلفات ساکن در پیشگیری از انجام تخلف توسط رانندگان: وانت، کامیونت، کامیون، سواری، مینی‌بوس و اتوبوس بررسی شده است.

در مولفه تخلفات متحرک غیرحادثه ساز؛ میزان تاثیر جریمه تخلفات متحرک در پیشگیری از انجام تخلف توسط رانندگان: وانت، کامیونت، کامیون، سواری، مینی‌بوس، اتوبوس و موتورسیکلت بررسی شده است.

جدول ۵- تفکیک سوالات پرسش‌نامه (جدول تناظر)

متغیر	شماره سوالات
تخلفات ساکن	۱-۶
تخلفات متحرک غیرحادثه ساز	۷-۱۳
تخلفات متحرک حادثه ساز	۱۴-۱۹
تخلفات دارای نمره منفی	۲۰-۲۶

در مولفه تخلفات متحرک حادثه‌ساز؛ میزان تاثیر جرمه تخلفات متحرک حادثه‌ساز در پیشگیری از انجام تخلف توسط رانندگان: وانت، کامیونت، کامیون، سواری، مینی‌بوس، اتوبوس و موتورسیکلت بررسی شده است.

در مولفه تخلفات دارای نمره منفی؛ میزان تاثیر نمره منفی در پیشگیری از انجام تخلف توسط رانندگان: وانت، کامیونت، کامیون، سواری، مینی‌بوس، اتوبوس و موتورسیکلت بررسی شده است.

در بررسی مولفه اول یعنی تاثیر میزان جرمه تخلفات ساکن در پیشگیری از انجام تخلف رانندگی براساس نوع وسیله‌نقلیه با سطح معناداری ۹۵ درصد و  $\text{Sig} \leq 0.05$  حکایت از این واقعیت دارد که در وسایل نقلیه حمل‌بار، رانندگان وانت با میانگین نمره ۴/۰۱، کامیونت با میانگین نمره ۳/۴۷ و کامیون با میانگین نمره ۳/۱۹ به ترتیب بیشترین و کمترین تاثیرپذیری را از میزان جرمه تخلفات رانندگی دارند و در وسایل نقلیه حمل مسافر؛ سواری با میانگین نمره ۴/۲۱، مینی‌بوس با میانگین نمره ۳/۳۴ و اتوبوس با میانگین نمره ۳/۱۲ به ترتیب بیشترین و کمترین تاثیرپذیری را از میزان جرمه تخلفات ساکن دارند (جدول شماره شش).

جدول ۶- میزان تاثیر جرمه تخلفات ساکن در پیشگیری از انجام تخلف براساس نوع وسیله‌نقلیه

میانگین	نوع وسیله‌نقلیه
۴/۰۱	وانت
۳/۴۷	کامیونت



نوع وسیله نقلیه	میانگین
کامیون	۳/۱۹
سواری	۴/۲۱
مینی بوس	۳/۳۴
اتوبوس	۳/۱۲

در بررسی مولفه دوم یعنی تاثیر میزان جریمه تخلفات متحرک غیر حادثه‌ساز در پیشگیری از انجام تخلف رانندگی براساس نوع وسیله نقلیه با سطح معناداری ۹۵ درصد و  $\text{sig} \leq 5\%$ ، حکایت از این واقعیت دارد که در وسایل نقلیه حمل بار؛ رانندگان وانت با میانگین نمره ۴/۱۲، کامیونت با میانگین نمره ۳/۵۳ و کامیون با میانگین نمره ۳/۲۵ به ترتیب بیشترین و کمترین تاثیرپذیری را از میزان جریمه تخلفات رانندگی دارند و در وسایل نقلیه حمل مسافر؛ سواری با میانگین نمره ۴/۴۲، مینی بوس با میانگین نمره ۳/۸۵، اتوبوس با میانگین نمره ۳/۴۳ و موتورسیکلت با میانگین ۲/۰۲ به ترتیب بیشترین و کمترین تاثیرپذیری را از میزان جریمه تخلفات متحرک غیر حادثه‌ساز دارند (جدول شماره هفت).

جدول ۷- میزان تاثیر جریمه تخلفات متحرک غیر حادثه‌ساز در پیشگیری از انجام تخلف

براساس نوع وسیله نقلیه

نوع وسیله نقلیه	میانگین
وانت	۴/۱۲
کامیونت	۳/۵۳
کامیون	۳/۲۵
سواری	۴/۴۲
مینی بوس	۳/۸۵
اتوبوس	۳/۴۳
موتورسیکلت	۰

در بررسی مولفه سوم یعنی تاثیر میزان جریمه تخلفات متحرک حادثه‌ساز در پیشگیری از انجام تخلف رانندگی براساس نوع وسیله‌نقلیه با سطح معناداری ۹۵درصد و  $sig \leq 0.05$ ، حکایت از این واقعیت دارد که در وسایل نقلیه حمل بار؛ رانندگان وانت با میانگین نمره ۳/۸۵، کامیونت با میانگین نمره ۳/۹۲ و کامیون با میانگین نمره ۴/۲۵ به‌ترتیب کمترین و بیشترین تاثیرپذیری را از میزان جریمه تخلفات رانندگی دارند و در وسایل نقلیه حمل مسافر؛ سواری با میانگین نمره ۳/۹۵، مینی‌بوس با میانگین نمره ۴/۰۲، اتوبوس با میانگین نمره ۴/۴۱ کمترین و بیشترین تاثیرپذیری را از میزان جریمه تخلفات متحرک حادثه‌ساز دارند (جدول شماره هشت).

جدول ۸- میزان تاثیر جریمه تخلفات متحرک حادثه‌ساز در پیشگیری از انجام تخلف

براساس نوع وسیله‌نقلیه

نوع وسیله‌نقلیه	میانگین
وانت	۳/۸۵
کامیونت	۳/۹۲
کامیون	۴/۲۵
سواری	۳/۹۵
مینی‌بوس	۴/۰۲
اتوبوس	۴/۴۱

در بررسی مولفه چهارم یعنی تاثیر میزان نمره منفی در پیشگیری از انجام تخلف رانندگی براساس نوع وسیله‌نقلیه با سطح معناداری ۹۵درصد و  $sig \leq 0.05$ ، حکایت از این واقعیت دارد که در وسایل نقلیه حمل بار؛ رانندگان وانت با میانگین نمره ۳/۹۴، کامیونت با میانگین نمره ۴/۰۲ و کامیون با میانگین نمره ۴/۴۵ به‌ترتیب کمترین و بیشترین تاثیرپذیری را از میزان جریمه تخلفات رانندگی دارند و در وسایل نقلیه حمل مسافر؛ سواری با میانگین نمره ۳/۹۸، مینی‌بوس با میانگین نمره ۴/۱۳، اتوبوس با

میانگین نمره ۴/۶۵ کمترین و بیشترین و موتورسیکلت با میانگین نمره ۱/۲۱ کمترین میزان تاثیرپذیری را از نمره منفی دارند (جدول شماره نه).

جدول ۹- میزان تاثیر نمره منفی در پیشگیری از انجام تخلف براساس نوع وسیله نقلیه

نوع وسیله نقلیه	میانگین
وانت	۳/۹۴
کامیونت	۴/۰۲
کامیون	۴/۴۵
سواری	۳/۹۸
مینی بوس	۴/۱۳
اتوبوس	۴/۶۵
موتورسیکلت	۱/۲۱

### نتیجه گیری

در این پژوهش با توجه به قصد محققان درخصوص بررسی میزان تاثیر جریمه های تخلفات رانندگی در پیشگیری از تخلف انواع وسایل نقلیه که براساس آیین نامه راهنمایی و رانندگی به دو گروه وسایل نقلیه حمل بار (شامل: وانت، کامیونت و کامیون) و وسایل نقلیه حمل مسافر (شامل: سواری، مینی بوس و اتوبوس) و موتورسیکلت می توان آنها را تقسیم بندی کرد، در چهار مولفه بررسی و نتیجه آن به شرح زیر اعلام می شود:

۱- **تخلفات ساکن:** میزان تاثیر جریمه تخلفات ساکن در پیشگیری از انجام تخلف توسط رانندگان: وانت، کامیونت، کامیون، سواری، مینی بوس و اتوبوس بررسی شده است و نتیجه تحقیق نشان می دهد که هرچه نوع و کاربری وسیله نقلیه دارای ابعاد بزرگ تر باشد، میزان بازدارندگی جریمه تخلفات ساکن کمتر است. این تحقیق با نتیجه تحقیق ابوحمزه و همکاران، که اشعار می دارد؛ "نرخ واقعی جریمه، تأثیر کاهنده در ارتکاب

تخلف دارد و تأکید بر افزایش نرخ واقعی جریمه و نه صرفاً افزایش نرخ اسمی جریمه، به‌عنوان ابزاری مؤثر برای کاهش تخلفات رانندگی دارند. "هم‌خوانی دارد.

**۲- تخلفات متحرک غیرحادثه‌ساز:** میزان تاثیر جریمه تخلفات متحرک در پیشگیری از انجام تخلف توسط رانندگان: وانت، کامیونت، کامیون، سواری، مینی‌بوس، اتوبوس و موتورسیکلت بررسی شده است و نتیجه تحقیق نشان می‌دهد که هرچه نوع و کاربری وسیله‌نقلیه دارای ابعاد بزرگ‌تر باشد (به‌غیر از موتورسیکلت)، میزان بازدارندگی جریمه تخلفات متحرک غیرحادثه‌ساز کمتر است. از طرفی میزان مجازات تخلفات متحرک غیرحادثه‌ساز برای انواع وسایل‌نقلیه برابر است و وسایل‌نقلیه هرچه دارای ظرفیت بیشتری باشد از لحاظ کاربری دارای ابعاد بزرگ‌تری بوده و از لحاظ درآمد نیز دارای درآمد بالاتری است. این موضوع با تحقیق و روایی که بیان می‌کند "انسان‌ها به انجام جرایم خواهند پرداخت، مشروط به این‌که به سودمندی آن معتقد باشند. از این رو بهترین روش برای پیشگیری از جرم، مجازات‌هایی است که سریع، قاطع و به نسبت شدید باشند."

**۳- تخلفات متحرک حادثه‌ساز:** میزان تاثیر جریمه تخلفات متحرک حادثه‌ساز در پیشگیری از انجام تخلف توسط رانندگان: وانت، کامیونت، کامیون، سواری، مینی‌بوس و اتوبوس بررسی شده است و نتیجه تحقیق نشان می‌دهد که هرچه نوع و کاربری وسیله‌نقلیه دارای ابعاد بزرگ‌تر باشد، میزان بازدارندگی جریمه تخلفات متحرک حادثه‌ساز بیشتر است. این نتیجه با تحقیق مشکینی و همکاران که بیان می‌دارند؛ "توجه به بحث جریمه‌های تخلفات رانندگی و بعضاً سنگین‌تر کردن آنها می‌تواند در کاهش تخلفات و تصادفات رانندگی مؤثر باشد" هم‌خوانی دارد؛ یعنی هرچه میزان مجازات متناسب‌تر با نوع و کاربری وسیله‌نقلیه باشد میزان تاثیرگذاری آن در پیشگیری از انجام تخلف بیشتر است.

**۴- تخلفات دارای نمره منفی:** میزان تاثیر نمره منفی در پیشگیری از انجام تخلف توسط رانندگان: وانت، کامیونت، کامیون، سواری، مینی‌بوس، اتوبوس و موتورسیکلت

بررسی شده است و نتیجه تحقیق نشان می‌دهد که هرچه نوع و کاربری وسیله نقلیه دارای ابعاد بزرگ‌تر باشد، میزان بازدارندگی نمره منفی بیشتر است. از آن‌جا که تخلفات حادثه‌ساز برای رانندگان وسایل نقلیه عمومی و سنگین دارای بالاترین میزان نمره منفی بوده لذا نتیجه تحقیق با تحقیق مومنی که معتقد است: "در تبیین تخلف رانندگی عوامل متعددی مطرح هستند اما وجود قوانین و مقررات رانندگی کارآمد و بازدارنده به‌عنوان مکانیزم اصلی کنترلی و نظارتی می‌تواند نقش مهمی داشته باشد." هم‌خوانی دارد؛ یعنی هرچه میزان مجازات متناسب‌تر با نوع و کاربری وسیله نقلیه باشد، میزان تاثیرگذاری آن در پیشگیری از انجام تخلف بیشتر است.

با توجه به نتیجه پژوهش پیش‌رو و پژوهش‌های انجام‌شده توسط محققان ذکر شده در پیشینه تحقیق که معتقدند در تبیین تخلف رانندگی عوامل متعددی مطرح هستند اما وجود قوانین و مقررات رانندگی کارآمد و بازدارنده به‌عنوان مکانیزم اصلی کنترلی و نظارتی می‌تواند نقش مهمی داشته باشد و انسان‌ها به انجام جرایم خواهند پرداخت، مشروط به این‌که به سودمندی آن معتقد باشند. از این‌رو بهترین روش برای پیشگیری از جرم، مجازات‌هایی است که سریع، قاطع و به نسبت شدید باشند از طرفی محققان دریافته‌اند که نرخ واقعی جرمه تأثیر کاهنده در ارتکاب تخلف دارد و تأکید بر افزایش نرخ واقعی جرمه و نه صرفاً افزایش نرخ اسمی جرمه، به‌عنوان ابزاری مؤثر برای کاهش تخلفات رانندگی دارند. لذا در نظر گرفتن یک سیاست پیش‌گیرانه و کارآمد می‌تواند تا حد بسیار زیادی از دامنه تصادفات و تخلفات رانندگی بکاهد، لذا محققان پیشنهادهایی به شرح ذیل ارائه می‌کنند.

### پیشنهادها

- با توجه به تجزیه و تحلیل انجام گرفته در متن تحقیق و نتیجه‌های به‌دست آمده در بالا و با عنایت به قوانین دینامیکی و وجود ارتباط بین جرم وسیله نقلیه با میزان انرژی جنبشی تولیدشده ناشی از حرکت آن، پیشنهاد می‌شود، میزان نمره منفی صرفاً

براساس وسیله‌نقلیه شخصی - عمومی و تخلفات خاص در نظر گرفته نشود بلکه براساس تمام تخلفات متحرک و ابعاد و کاربری وسایل نقلیه اصلاح شود.

• با توجه به این‌که ابعاد وسایل نقلیه در تخلفات ساکن تاثیر به‌سزایی در کند شدن جریان ترافیک و راه‌بندان‌ها دارد، پیشنهاد می‌شود میزان جریمه تخلفات ساکن متناسب با ابعاد انواع وسیله‌نقلیه اصلاح شود نه این‌که انواع وسیله‌نقلیه در تخلفات ساکن مشابه، به یک میزان جریمه شوند.

• در پژوهش مذکور مشخص شد که میزان جرایم تخلفات متحرک و نمره منفی تاثیر چندانی در پیشگیری از انجام تخلف رانندگان موتورسیکلت ندارد، لذا پیشنهاد می‌شود سایر عوامل موثر در اثرپذیری رانندگان موتورسیکلت و پیشگیری از انجام تخلف آنها، از قبیل عوامل اجتماعی، فرهنگی، اشتغال و ... مورد بررسی قرار گیرد.

## منابع

الامام خامنه‌ای. (۱۳۹۱). سخنرانی در ظهر روز شنبه مورخ ۱۳۹۱/۱۲/۲۶ در دیدار جمعی از دست اندرکاران سفرها و خدمات نوروزی.

احمدنیا، هادی؛ مدقالچی، علی؛ فرج‌زاده، محمدرضا. (۱۳۹۳). رابطه بین رفتارهای پرخطر رانندگی و گرایش به قانون‌گریزی رانندگان ناوگان حمل‌ونقل برون‌شهری، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، شماره ۹، ص ۵۳-۷۲.

ابوحمز، داریوش؛ فاطمی اردستانی، سید فرشاد؛ شادکار، محمد سعید. (۱۳۹۵). عوامل مؤثر بر تخلفات رانندگی در ایران از منظر اقتصاد جرم، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، شماره ۱۹، ص ۱۶۵-۱۸۶.

برادران رحمانیان، نصیر؛ شهرکی ثانوی، حمیدرضا؛ خوش‌نشان، محمود. (۱۳۹۲). ارزیابی قوانین ساعت کاری و محدودیت‌های رانندگی با ناوگان حمل‌ونقل مسافری جاده‌ای کشور، فصلنامه علمی ترویجی راهور، شماره ۲۴، ص ۷۷-۸۹.

تن‌زاده، جواد. (۱۳۹۰). طرح هندسی و ایمنی راه؛ تهران: انتشارات ستاره سبز.

توکلی، علی؛ منصوری کارگر، حمزه. (۱۳۹۵). تأثیر رفتار رانندگان اتوبوس‌های شرکت واحد

تهران بزرگ بر تصادفات درون‌شهری، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، شماره ۱۶، ص ۳۹-۶۱. حاجی‌حسینلو، منصور؛ قائمی، سیدعلی. (۱۳۹۳). ارزیابی تاثیر وسایل نقلیه سنگین بر جریان ترافیک و میزان انتشار آلاینده‌های ناشی از آن در شبکه‌های درون‌شهری با استفاده از شبیه‌سازی ترافیکی، پژوهش‌نامه مهندسی حمل‌ونقل، شماره چهارم، ص ۴۷۱-۴۸۲.

زنگی‌آبادی، علی؛ شیران، غلامرضا؛ گشتیل، خیری. (۱۳۹۱). بررسی علل تصادفات در بزرگراه‌ها، مورد مطالعه: بزرگراه‌های درون‌شهری اصفهان، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، شماره یک، ص ۹۶.

صاحبی، سینا؛ میربها، بابک؛ ماهپور، علیرضا؛ نوروزعلیایی، محمدحسین. (۱۳۹۴). ارائه مدل پیش‌بینی شدت تصادفات عابران پیاده در راه‌های برون‌شهری، پژوهش‌نامه مهندسی حمل‌ونقل، شماره چهارم، ص ۵۸۱-۵۹۲.

عباسی، زینب؛ کرمی، افسانه. (۱۳۹۴). بررسی عوامل اجتماعی مؤثر بر مخاطرات رانندگی، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، شماره ۱۴، ص ۱۲۹-۱۴۹.

عصاریان‌نژاد، حسین؛ مهري، تقی. (۱۳۹۵). بررسی نقش سامانه‌های هوشمند در کاهش تلفات انسانی در بزرگراه‌های شهر تهران، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، شماره ۳۷-۷۳.

محمدی، مهدی؛ شفابخش، غلامعلی؛ نادران، علی. (۱۳۹۶). تخمین تصادفات شدید در الگوی برنامه‌ریزی حمل‌ونقل درون‌شهری، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، شماره ۲۲، ص ۵۳-۸۲.

مشکینی، ابوالفضل؛ غلامحسینی، رحیم؛ زادولی خواجه، شاهرخ. (۱۳۹۲). بررسی عوامل مؤثر در افزایش تصادفات درون‌شهری شهر زنجان، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، شماره ۴، ص ۱۱-۳۲.

مومنی، اسکندر. (۱۳۹۴). تعیین میزان بازدارندگی قوانین نوین راهنمایی و رانندگی در مدیریت تخلفات جاده‌ای، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، شماره ۱۳، ص ۱۲۴.

وروایی، اکبر. (۱۳۹۴). تأثیر تدابیر پیشگیری غیرکیفری بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون مصوب سال ۱۳۸۹، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، شماره ۱۵، ص ۱۱۱-۱۲۸.

وروایی، اکبر؛ فتاحی، علی. (۱۳۹۵). جایگاه پیشگیری وضعی در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، شماره ۱۸، ص ۹۴.

وروایی، اکبر؛ فتاحی، علی؛ یآوری، علی. (۱۳۹۴). بررسی سیر تحول سیاست تقنینی ایران در

- کنترل جرائم و تخلفات رانندگی، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، شماره ۱۲، ص ۱۴۲.
- وهاب‌زاده، ابراهیم. (۱۳۸۷). تأثیر عامل انسانی بر وقوع تصادفات رانندگی آزادراه کرج- قزوین و راه‌های کنترل و کاهش آن، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، شماره ۸، ص ۳۱-۲۶.
- Beirao, G.; Sarsfield Cabral, J. A. (2007). Understanding attitudes towards public transport and private car: A Qualitative study. *Transport policy*, 14 (6). 478-489.
- Elvic, R. (2002). The effect on accidents of technical inspections of heavy vehicles in Norway. *Accident analysis and Prevention*. 34: 753-762.
- Evans, L. (1986). Double pair comparison - a new method to determine how occupant characteristics affect fatality risk in traffic crashes. *Accid Anal Prev*. 18: 217-27.
- Fellessen, M.; F., Margareta. (2008). Perceived Satisfaction with Public Transport Service in Nine European Cities. *Journal of the Transportaton Research Forum*, 47 (3), 93-103.
- Finch, D. J.; Kompfner, P.; Lockwood, CR.; Maycock, G. (1994). Speed, Speed Limit and accident. Project report 58. Transport Laboratory, UK.
- Firman, M. (1998). Satisfaction with public transport services. Diss. Karlstad: Hogskolani Karlstad.
- Lawton, R.; Parker D.; Stradling, S.G.; Manstead, A. (1997). Predicting Road Traffic Accidents: The Role of Social Deviance and Violations. *British Journal of Psychology*, 88, 249- 262.
- McCall, B.; Horwitz, I. (2005). Occupational vehicular accident claims: A workers' ompensation analysis of Oregon truck drivers 1990-1997. *Accident Analysis and Prevention*. 37: 767-774.
- Meadows, Michelle L.; Stradling, Stephen, G.; Lawson, Susanna. (1998). The Role of Social Deviance and Violations in Predicting Road Traffic Accidents in a Sample of Young Offenders. *British Journal of Psychology*, 89, 417 - 431.
- Rothangatter, T. (2000). Attitudes towards High and Low Risk Violations. *Traffic Safety on 2 Continents*. 103 - 105.