

آسیب‌شناسی اجرای قوانین و مقررات موتورسیکلت‌سواران

(مطالعه موردی: شهر تهران)

فرا مرز زراعت پیما (مسئول مکاتبات)، دکترا، عضو هیئت‌علمی دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران

E-mail: faramarzraatpyma@gmail.com

محمد قبادی، دکترا، عضو هیئت‌علمی دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران

اردشیر مرادی، کارشناسی ارشد، مدیریت ایمنی ترافیک، تهران، ایران

چکیده

رانندگان موتورسیکلت با توجه به قدرت و جالاکوی موتورسیکلت و از طرفی عدم آشنایی کافی به مقررات راهنمایی و رانندگی خود را همانند سایر وسایل نقلیه، ملزم به رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی نمی‌دانند و تصادفات رانندگی ناگواری را به وجود می‌آورند. هدف اصلی این پژوهش آسیب‌شناسی اجرای قوانین موجود در اعمال مقررات موتورسیکلت‌سواران شهر تهران است. این پژوهش از نظر نوع هدف کاربردی، از لحاظ ماهیت توصیفی و از نظر رویکرد کمی، کیفی است. جامعه آماری بخش کمی شامل تمامی کרוکی های تصادفات جرحی و فوتی در بازه زمانی سال ۱۴۰۲ به تعداد ۱۴۴۹ و حجم نمونه آن برابر جدول مورگان ۳۰۲ فقره و در بخش کیفی، شامل روسا و جانشینان تصادفات مناطق راهور شهر تهران بوده که به صورت تمام شمار و به تعداد ۷۵ نفر است. تجزیه و تحلیل داده‌های بخش کمی به روش پیمایشی و استفاده از نرم‌افزار SPSS و در بخش کیفی به روش تحلیل محتوی و با استفاده از نرم‌افزار MAXQDA انجام پذیرفت. در بخش آسیب‌های ساختاری، کمبود زیرساخت‌های آموزشی و فرهنگ‌سازی، کمبود زیرساخت‌های سخت‌افزاری و کمبود امکانات پلیس راهور، در بخش زمین‌های، لزوم نصب بنرهای آموزشی در سطح شهر، ایفای بیشتر نقش سازمان‌های متولی فرهنگ، عدم تناسب جریمه با نوع تخلف ارتكابی موتورسیکلت‌سواران، نبود مدیریت واحد در تدوین قوانین بازدارنده، ... و در بخش آسیب‌های رفتاری، آموزش کارکنان سازمان‌ها و نهادها برای استفاده صحیح از موتورسیکلت، کاهش انگیزه لازم در کارکنان پلیس راهور در برخورد با متخلفین، عدم استفاده از تجربیات سایر کشورها، کمبود نیروی انسانی کارآموده و عدم تبیین نقش سازمان‌ها نظیر آموزش و پرورش و ... به دست آمده است. با توجه به آسیب‌های شناسایی شده، لزوم همکاری بیش‌ازپیش دستگاه‌های متولی به منظور ارائه یک مدل مدیریت واحد در جلوگیری از تخلفات موتورسیکلت‌سواران را می‌طلبید که در این خصوص پیشنهادات مربوطه ارائه گردیده است.

واژه‌های کلیدی: موتورسواران، قوانین رانندگی، آسیب‌شناسی

باشد. در ایران بیشتر موتورسواران از اقشار کم درآمد هستند و از دهک‌های پایین جامعه می‌باشند و اقبال زیادی به استفاده از موتورسیکلت دارند. به همین علت عوامل اجرایی نیز در برخورد با اغماض با تخلفات موتورسواران برخورد می‌کنند. یک‌چهارم آلودگی هوای پایتخت و همچنین ۵۰ درصد آلودگی صدا در مناطق مرکزی تهران مربوط به موتورسیکلت است و بیش از ۲ میلیون موتورسیکلت روزانه بدون داشتن معاینه فنی در خیابان‌های پرازدحام تردد می‌کنند (مهماندار، آریانا، مبادری و خلیل، ۱۳۹۷: ۲۸) وقوع سوانح ترافیکی مرتبط با موتورسواران در بین رانندگان جوان (زیر ۲۰ سال)، افراد متأهل، کارگران، رانندگان دارای تحصیلات ابتدایی، رانندگان بدون گواهینامه موتورسیکلت، عدم استفاده از کلاه ایمنی، رانندگان دارای سابقه تخلفات رانندگی، رانندگی با موتورسیکلت با حجم ۱۲۵ سی‌سی و بیشتر، رانندگانی که خود مالک موتورسیکلت نبوده‌اند، رانندگی طولانی‌مدت با موتورسیکلت، رانندگی با سرعت بالا، بیشتر است. همچنین وقوع این سوانح، در هوای ابری بیشتر است. مصرف مواد افیونی، مشروبات الکلی در بین مصدومین موتورسیکلت شایع است. در بررسی علل تخلف موتورسواران زود رسیدن به مقصد مهم‌ترین دلیل برای پایبند نبودن به قوانین راهنمایی و رانندگی است (مسعودنیا، ۱۳۹۹: ۲۳).

مهم‌ترین هدف قانون‌گذاری، تأمین نظم و امنیت و تعیین حدود مرز و عدم گرایش انسان‌ها به بی‌نظمی، هنجارشکنی و قانون‌شکنی است. پذیرش قانون و مقررات موجود در جامعه از سوی عموم مردم موجب ایجاد نظم در سطوح و عناصر مختلف اجتماع می‌شود. جوامعی که موفق به درک مراحل توسعه شده‌اند، معمولاً از افرادی مقید به قانون برخوردار بوده‌اند. هراندازه میزان پذیرش قانون از سوی اکثریت افراد جامعه کمتر باشد، اجرای درست آن مقدور نخواهد شد، اجرا نشدن قوانین در جامعه، مشروعیت قوانین موجود را بی‌اثر می‌کند.

سوانح و حوادث نهمین عامل مرگ‌ومیر در دنیا هست. همچنین در دنیا ۱۲ درصد بیماری‌ها به دلیل سوانح و حوادث است، اما

تصادفات رانندگی در ایران یکی از مهم‌ترین علل مرگ‌ومیر است که بیشتر قربانیان این تصادفات موتورسیکلت‌سواران هستند. امروزه با توجه به ازدحام ترافیک و ناکارآمدی حمل‌ونقل عمومی موتورسیکلت نقش مهمی در اقتصاد خانواده‌ها ایفا می‌کند و با اقبال زیادی از طرف مردم روبرو شده است و با افزایش تعداد موتورسیکلت، تصادفات و تلفات ناشی از آن هر روزه افزایش یافته است، به طوری که استفاده از موتورسیکلت با تعداد تصادفات نسبت مستقیم دارد. رانندگان و ترک نشینان موتورسیکلت از آسیب‌پذیرترین کاربران ترافیکی محسوب می‌شوند، برای کاهش تلفات و هزینه‌ها و صدمات ناشی از تصادفات رانندگی باید به بعد انسانی آن توجه نمود و در آموزش و مجاب نمودن آن‌ها به رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی اهتمام ویژه‌ای داشت و با برنامه‌ریزی مناسب می‌توان ضمن ارتقا ایمنی تردد موتورسیکلت‌سواران میزان تصادفات آن‌ها را کاهش داد (احسانپور، ۱۴۰۳). بنابر آمار سازمان بهداشت جهانی، نیمی از آسیب دیدگان سوانح رانندگی شامل عابران، دوچرخه‌سواران و موتورسیکلت‌سواران می‌شود که سهم موتورسواران از این آمار ۲۳ درصد است. موتورسیکلت با توجه به اندازه نسبتاً کوچک، موتور با قدرت و سرعت بالا، نبود حفاظ برای ایمنی سرنشینان، قدرت مانور بالا و پایداری کم و سبکی موتورسوار را به یکی از آسیب‌پذیرترین کاربران ترافیکی تبدیل نموده است و رفتار مخاطره‌آمیز و عدم رعایت مقررات رانندگی از سوی برخی از موتورسواران میزان تصادفات و آسیب‌پذیری این وسیله نقلیه را افزایش داده است. در ایران ۲۹ درصد از تصادفات ترافیکی مربوط به موتورسواران است (حاجیان حسین‌آبادی، ۱۴۰۲). بی‌توجهی به قوانین و مقررات رانندگی به طور فزاینده‌ای در جامعه با افزایش رانندگان کم مهارت و جوان به یک ناهنجاری تبدیل شده و بازنگری در قوانین، تشدید نظارت‌های پنهان و آشکار بر رانندگانی که تازه گواهینامه گرفته‌اند و افزایش هزینه تخلفات رانندگی می‌تواند تأثیر مطلوبی بر کاهش سوانح رانندگی داشته

این رقم در ایران به ۲۵ تا ۳۰ درصد می‌رسد که آسیب‌های اقتصادی که به جامعه و کشور وارد می‌کند، سه برابر میانگین جهانی است. حوادث ترافیکی در ایران با میزان بروز سالانه ۲۶,۷ مورد در صد هزار نفر، دومین علت مرگ‌ومیر و اولین علت عمر به هدر رفته است. این آمار و اطلاعات نشان می‌دهد که توجه به این موضوع در کشور ما باید در اولویت مسئولین قرار بگیرد در همین زمینه موتورسواران به دلیل برخورداری از صرفاً دوچرخ و نداشتن تعادل کافی برای حرکت و سرعت و همچنین نوع برخورد در تصادفات، فقدان کابین و حفاظ مناسب و ضربه مستقیم پس از حادثه بسیار آسیب‌پذیر بوده و سهم بالایی از صدمات و تلفات رانندگی در بین سایر گروه‌های کاربران جاده‌ای دارند. گزارش وضعیت جهانی ایمنی جاده‌ها در سال ۲۰۲۳ نشان می‌دهد که تعداد تلفات سالانه تصادفات جاده‌ای اندکی به ۱,۱۹ میلیون نفر کاهش یافته است و تلاش‌ها برای بهبود ایمنی جاده‌ها تأثیرگذار است و در صورت اعمال تدابیر اثبات‌شده، می‌توان میزان مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات جاده‌ای را کاهش داد. باوجوداین، هزینه‌ای که برای تحرک پرداخت می‌شود بسیار بالا است. آسیب‌های ترافیکی جاده‌ای همچنان عامل اصلی کشته شدن کودکان و جوانان ۵ تا ۲۹ ساله است. بیش از نیمی از مرگ‌ومیرها در بین عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و موتورسواران، به‌ویژه آن‌هایی که در کشورهای کم‌درآمد و متوسط زندگی می‌کنند، رخ می‌دهد، در ۲۱ درصد از کل تلفات تصادفات جاده‌ای رانندگان موتورسیکلت یا اسکوتر از کلاه ایمنی موتورسیکلت استفاده کرده‌اند. با افزایش استفاده از موتورهای دو و سه‌چرخ، به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه، رانندگان موتورسیکلت اغلب از کلاه ایمنی استفاده نمی‌کنند. در تصادفات موتورسیکلت ضربه به سر علت اصلی مرگ است که کلاه ایمنی با کیفیت خطر مرگ را تا شش برابر و خطر آسیب مغزی را تا ۷۴٪ کاهش می‌دهد. عواملی مثل در دسترس نبودن و قیمت بالای کلاه ایمنی باکیفیت، بستن نادرست کلاه ایمنی، کمبود کلاه ایمنی در دسترس برای کودکان، هوای گرم در کاهش

استفاده از کلاه ایمنی مؤثر است که لازم است کشورها استاندارد خاص برای کلاه ایمنی و قوانین برای استفاده رانندگان و ترک نشینان موتورسیکلت در تمام جاده‌ها و انواع موتورها از کلاه ایمنی تدوین کنند.

با توجه به گزارش مرکز آمار ایران در سال ۱۴۰۲ تعداد ۵۶/۴ درصد خانوارهای ایرانی دارای خودروی شخصی و حدود ۱۲ میلیون موتورسیکلت در کشور و در شهر تهران ۴ میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه تردد می‌کند. مهم‌ترین عوامل مؤثر در فراوانی موتورسیکلت در ایران عبارت‌اند از: (ارزان بودن موتورسیکلت به نسبت سایر وسایل نقلیه موتوری - محدود شدن مناطق مرکزی کلان‌شهرها به محدوده طرح ترافیک - مصرف سوخت کمتر - هزینه‌های کمتر - شرایط آب و هوایی مناسب این وسیله در اکثر نقاط کشور - امکان پارک کردن موتورسیکلت در کوچک‌ترین فضای ممکن - مسافركشی و جابه‌جایی بار در کلان‌شهرها) در همین راستا، بررسی مشکلات اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی و چگونگی رفع آن‌ها، ضروری به نظر می‌رسد و این پژوهش به دنبال پاسخ به این سؤال است که آسیب‌های اجرای قوانین موجود در اعمال مقررات موتورسیکلت‌سواران شهر تهران چیست؟

۲. ادبیات پژوهش

۱-۲ موتورسیکلت

موتورسیکلت که به‌اختصار به آن موتور نیز گفته می‌شود، وسیله نقلیه‌ای برای حمل انسان که دارای دو یا سه چرخ با اتاقک پهلوی (ساید کار) یا بدون آن و مجهز به یک موتور محرکه باشد. نخستین موتورسیکلت در اشتوتگارت توسط مخترعان آلمانی گوتلیب دایملر و ویلهلم مایباخ در سال ۱۸۸۵ طراحی و ساخته شد.

۲-۲ قانون

قانون به‌عنوان سیستمی از احکام شناخته می‌شود که از طریق مؤسسات اجتماعی یا دولتی ایجاد و الزام می‌شود تا رفتارها را

تنظیم کند، باین حال تعریف دقیق قانون یک بحث طولانی است منظور از قانون در جمهوری اسلامی ایران منظور از قانون، مقرراتی است که توسط قوه مقننه، وضع شده و پس از ابلاغ توسط رئیس‌جمهور و انتشار در روزنامه رسمی، اجرا می‌گردد. از انواع قانون نیز می‌توان به قانون ماهوی و شکلی و قانون آمره و تفسیری، اشاره نمود.

۲-۳ قانون‌گرایی

قانون‌گرایی به معنای ضابطه‌مند بودن رفتارهای انسانی در قالب هنجارهای موردپذیرش اکثریت افراد جامعه است که باعث تداوم و قوام جامعه می‌شود. قانون از جمله پیچیده‌ترین مقوله‌هایی است که بشر در طول زیست خود با آن مواجه بوده است. در واقع زیر عنوان قانون است که نظم معنا پیدا کرده و انسان با دیگر هم‌نوعان خویش ارتباط و تعامل برقرار می‌کند. قانون به‌عنوان نمونه‌های از قراردادهای اجتماعی، حوزه‌های مختلفی را در زندگی از قبیل اقتصاد، سیاست، حقوق، خانواده، کسب‌وکار و... در بر می‌گیرد. تحقق بسیاری از اهداف اجتماعی متضمن رعایت قوانین و مقررات است؛ به‌عنوان نمونه، تحقق آزادی، اقتدار حاکمیت، عدالت اجتماعی، امنیت اجتماعی، هویت ملی، توسعه اجتماعی سیاسی و بسیاری دیگر از اهداف اجتماعی را می‌توان نمونه‌هایی از این مدعا دانست (چلبی، ۱۳۷۵). نهاد مندشدن روابط در جامعه و یا به‌نوعی تحقق حاکمیت قانون در جامعه، از شاخص‌های جوامع توسعه‌یافته و از اهداف عمده توسعه سیاسی است. از این رو هنگامی که از حاکمیت قانون در جامعه، به معنای کلی آن، سخن به میان می‌آید، منظور حاکمیت ضوابط و اصولی است که از سطح خرد (فردی) تا سطح کلان (دولت و حکومت) جریان دارد؛ به‌بیان دیگر، شکل‌گیری و نهادینه شدن سازوکارهایی برای حل منازعات و تنظیم روابط در درون ساخت جامعه. حاکمیت قانون را می‌توان چنین تعریف کرد: «وجود زمینه‌های ذهنی و عینی برای تطبیق قانون و برتری قانون نسبت به تمام مراجع دیگر در جامعه» (کاتوزیان، ۱۳۶۶). درست است که افراد و اجتماعات و

نهادهای، بالقوه مطیع قوانین حاکم هستند؛ اما نباید فراموش کنیم که تخطی از قوانین، همواره از سوی بسیاری از افراد جامعه انجام می‌شود (ویسی، ۱۳۸۲).

۲-۴ آسیب‌شناسی

آسیب‌شناسی در لغت به معنای «زخم، ضرب، صدمه، عیب و نقص، تعب، رنج و... آمده است و در اصطلاح و به معنای عام، عبارت است از: شناخت دردها، کاستی‌ها، مصیبت‌ها و آفت‌های فکری، جنسی، فرهنگی، سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و... که روح و روان و محیط زندگی انسان‌ها را فرا گرفته است و نیز راه یافتن به ریشه‌ها و عوامل متنوع آن. آسیب‌شناسی اجتماعی مفهوم جدیدی است که از علوم زیستی گرفته شده و مبتنی بر تشابهی است که دانشمندان بین بیماری‌های عضوی و انحرافات اجتماعی قائل می‌شود در واقع با شکل‌گیری و رشد جامعه‌شناسی در قرن نوزدهم میلادی بهره‌گیری از علوم مختلف برای بیان فرایندهای اجتماعی نیز معمول گردید و در نتیجه بسیاری از اصطلاحات و واژه‌های رایج در علوم دیگر چون زیست‌شناسی، علوم پزشکی، زمین‌شناسی و مانند آن در جامعه‌شناسی نیز به کار گرفته شد که از جمله می‌توان آسیب‌شناسی را نام برد. آسیب‌شناسی عبارت است از مطالعه و شناخت ریشه بی‌نظمی‌ها در ارگانیسم انسانی؛ بنابراین در مشابهت کالبد انسانی با کالبد جامعه، اصطلاح آسیب‌شناسی اجتماعی برای مطالعه و ریشه‌یابی بی‌نظمی‌های اجتماعی بکار می‌رود (ستوده، ۱۴۰۰؛ ۱۱).

باباگلی و همکاران (۱۴۰۲) در تحلیل آماری و مدلسازی شدت تصادفات موتورسواران در راه‌های استان گیلان با استفاده از رگرسیون و شبکه عصبی مصنوعی پی بردند که متغیرهای وضعیت هوا، شرایط سطح راه، وضعیت روشنایی، آب‌وهوای بارانی؛ عدم توجه به جلو و تغییر مسیر ناگهانی، احتمال وقوع تصادفات موتورسواران را در معابر استان گیلان افزایش می‌دهند. سادات حسینی و همکاران (۱۴۰۱) در تعیین نرخ بیمه موتورسواران بر اساس ریسک تصادف آن‌ها دریافتند که خطر موتورسواری در استان‌های مختلف کشور متفاوت است. سن و

داشتن تجربه موتورسواری در احتمال تصادف موتورسواران مؤثر است. اگر شرکت‌های بیمه حق بیمه یا تخفیف سالیانه بیمه را با توجه به خصوصیات موتورسوار و محل سکونت آن‌ها تعیین نمایند. انگیزه برای احتیاط بیشتر برای موتورسوارانی که در معرض خطر بیشتری هستند فراهم می‌کند.

حسینی و همکاران (۱۴۰۰) در تحقیقی با عنوان آسیب‌شناسی نحوه اعمال قانون خودروهای آلاینده شهر تهران دریافتند که مهم‌ترین آسیب‌ها در سه‌شاخه آسیب‌های رفتاری، زمینه‌ای و ساختاری در ۹ مؤلفه شامل: مدیران، جو سازمانی، قانون‌گریزی، انگیزه و آموزش، سیاسی- قانونی، فرهنگی- اجتماعی، اقتصادی- حقوقی، منابع مالی و زیرساخت طبقه‌بندی شدند.

صوفی و همکاران (۱۴۰۰) در پژوهشی در خصوص عوامل مؤثر بر رفتار قانون‌گریزی در موتورسواران پی بردند که رفتار رانندگی موتورسیکلت‌سواران با مصرف سیگار، الکل یا مواد مخدر ارتباط آماری معناداری دارد و بین نمره رفتار رانندگی و سلامت روان همبستگی آماری معناداری وجود دارد.

کربلایی اکرمی و همکاران (۱۳۹۹) در بررسی و مدل‌سازی تصادفات جرحی و حرکت‌های نامناسب موتورسیکلت‌سواران در میدان‌های شهری دریافت که افزایش عرض خروجی و حجم ترافیک موتورسوار در حال گردش به دور میدان، میزان حرکات نادرست موتورسواران در میدان افزایش می‌یابد.

مهماندار و همکارانش (۱۳۹۹) در ارزیابی مولفه‌های مؤثر بر ارتقای فرهنگ ایمنی ترافیک و کاهش تلفات با موتورسیکلت دریافتند که برنامه ریزی در جهت کاهش سفرهای درون شهری با موتورسیکلت، کنترل مهارت موتورسواران، اجرای قوانین راهنمایی و رانندگی، مداخله قوه قضائیه در بحث تخلفات موتورسیکلت، آموزش و اطلاع‌رسانی مکرر توسط رسانه‌های گروهی، ایجاد سیستم نظارتی واحد برای سیستم حمل‌ونقل با موتورسیکلت، ایمن سازی نقاط پرخطر، آرام سازی تردد موتورسیکلت سواران، تعامل بین بخش خصوصی و دولت و

مردم، استفاده از توان بالقوه مردم موجب ارتقای فرهنگ ایمنی ترافیک و کاهش تلفات با موتورسیکلت موثر است.

مسعودنیا (۱۳۹۸) در بررسی رابطه بین هنجار تقابل اجتماعی و قانون‌گریزی استفاده‌کنندگان موتورسیکلت در شهر یزد دریافت که به‌منظور کاهش نرخ قانون‌گریزی در میان استفاده‌کنندگان از موتورسیکلت، بهتر است در کنار اجرای استراتژی‌های بازدارنده بیرونی، مانند جریمه کردن، مداخله‌های اجتماعی و رفتاری، به اقدام‌های مداخله‌ای اجتماعی و رفتاری به‌صورت تقویت هنجار تقابل اجتماعی پرداخته شود.

پورشمس و همکارش (۱۳۹۸) بررسی تأثیر باورهای دینی بر رعایت کردن قوانین و مقررات راهور در بین رانندگان شهر یزد (با رویکرد مدل‌سازی معادلات ساختاری) دریافتند که میزان تأثیر بعد پیامدی باورهای دینی بر رعایت کردن قوانین و مقررات راهور در بین رانندگان شهر یزد برابر ۰,۵۱۸، میزان تأثیر بعد عاطفی باورهای دینی بر رعایت کردن قوانین و مقررات راهور در بین رانندگان شهر یزد برابر ۰,۲۷۰ و میزان تأثیر بعد اعتقادی باورهای دینی بر رعایت کردن قوانین و مقررات راهور در بین رانندگان شهر یزد برابر ۰,۰۵ است پس بین متغیرهای باورهای دینی و میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی رابطه‌ای معنی‌دار وجود دارد.

۳. روش پژوهش

این پژوهش از نظر نوع هدف کاربردی، از لحاظ ماهیت توصیفی و از نظر رویکرد کمی، کیفی است. جامعه آماری بخش کمی شامل تمامی کروکی‌های تصادفات جرحی و فوتی در بازه زمانی سال ۱۴۰۲ و در بخش کیفی، شامل روسای تصادفات مناطق راهور شهر تهران بوده که به‌صورت تمام شمار و تعداد ۷۵ نفر است. برای تجزیه و تحلیل داده‌های گردآوری شده بخش کمی از نرم‌افزار SPSS انجام شده است و در بخش کیفی به روش تحلیل محتوی و تحلیل داده‌ها با استفاده از نرم‌افزار مکس کیو دی انجام پذیرفت.

۴. تحلیل داده‌ها

۴-۱ یافته‌های توصیفی

خدمت ۷ درصد مشارکت‌کنندگان در اجرائیات، ۱۴ درصد شماره‌گذاری، ۲۰ درصد راهور استان و ۵۹ درصد نیز پلیس‌راه خدمت کرده بودند، در سابقه خدمت ۱۴ درصد مشارکت‌کنندگان دارای سابقه تا ۱۰ سال، ۴۶ درصد ۱۱ تا ۱۵ سال و ۴۰ درصد نیز دارای سابقه ۱۶ سال و بالاتر هستند، در متغیر میزان تحصیلات ۵۳ درصد مشارکت‌کنندگان دارای مدرک تحصیلی کارشناسی، ۴۰ درصد کارشناسی ارشد و ۷ درصد نیز دکتری هستند.

در بررسی توصیفی متغیر جنسیت مشخص می‌شود ۶۶ درصد مصاحبه‌شوندگان مرد و ۳۴ درصد نیز زن هستند. در متغیر سن ۳۳ درصد مشارکت‌کنندگان در گروه سنی تا ۳۵ سال ۴۰ درصد در گروه ۳۶ الی ۴۰ سال، ۲۰ درصد در گروه ۴۱ الی ۵۰ سال و ۷ درصد نیز در گروه ۵۱ سال و بالاتر قرار دارند، در متغیر محل

جدول ۱. بررسی توصیفی ویژگی‌های جمعیت شناختی

متغیر	گروه	فراوانی	درصد	درصد فراوانی تجمعی
جنسیت	مرد	۲۹	۱۰۰	۱۰۰
	تا ۳۵ سال	۹	۳۱	۳۱
سن	۳۶ الی ۴۰ سال	۱۲	۴۱	۷۲
	۴۱ الی ۵۰ سال	۸	۲۸	۱۰۰
مدرک تحصیلی	کارشناسی	۱۸	۶۲	۶۲
	کارشناسی ارشد	۱۱	۳۸	۱۰۰

۴-۲ یافته‌های حاصل از کدگذاری باز، محوری و

گزینشی

جدول ۲. شبکه مضامین علل بروز تخلفات

ردیف	گویه	مؤلفه	کد
۱	نداشتن قوانین خاص و مدون به منظور پیشگیری از تخلفات	علل بروز تخلفات	X17
۲	کاستی‌های حوزه آموزش و فرهنگ‌سازی	علل بروز تخلفات	X18
۳	نداشتن مسئولیت موتورسوار در حین رانندگی	علل بروز تخلفات	X19
۴	عدم احساس مسئولیت فردی و اجتماعی	علل بروز تخلفات	X20
۵	در دسترس بودن آسان موتورسیکلت	علل بروز تخلفات	X21
۶	عدم آگاهی والدین از خطرات ناشی از تصادفات موتورسیکلت	علل بروز تخلفات	X22
۷	اطلاع‌رسانی ناکافی به راکبین موتورسیکلت	علل بروز تخلفات	X23
۸	عدم تمرکز بر روش‌های جدید آموزش	علل بروز تخلفات	X24

خاص و مدون به منظور پیشگیری از تخلفات، کاستی‌های حوزه آموزش و فرهنگ‌سازی، نداشتن مسئولیت موتورسوار در حین

در بررسی شبکه مضامین مربوط به علل بروز تخلفات مشخص می‌شود مشارکت‌کنندگان معتقدند این علل شامل؛ نداشتن قوانین

رانندگی، عدم احساس مسئولیت فردی و اجتماعی، در دسترس بودن آسان موتورسیکلت، عدم آگاهی والدین از خطرات ناشی از تصادفات موتورسیکلت، اطلاع‌رسانی ناکافی به راکبین موتورسیکلت و عدم تمرکز بر روش‌های جدید آموزش می‌باشند.

در بررسی شبکه مضامین، از نظر مشارکت‌کنندگان این پژوهش، گویه‌های هر بخش به شرح ذیل به دست آمد:

۱- در بخش ساختاری، گویه‌ها شامل: نبود زیرساخت‌های لازم در خصوص آموزش و فرهنگ‌سازی، نبود زیرساخت‌های لازم از حیث سخت‌افزاری و کمبود امکانات پلیس راهور می‌باشند.

۲- در بخش زمینه‌ای، گویه‌ها شامل: نصب بنرهای آموزشی در سطح شهر، ایفای نقش سازمان‌ها نظیر وزارت فرهنگ و ارشاد فرهنگ‌سازی، عدم تناسب مجازات با نوع تخلف ارتكابی توسط راکبین موتورسیکلت، نبود هماهنگی لازم بین

قوه مقننه و مجریه در تدوین قوانین بازدارنده، عدم حمایت قضایی و سازمانی از مأمورین برخوردکننده با متخلفین، استفاده از ظرفیت‌های رسانه‌ها شامل رسانه ملی، استفاده از ظرفیت‌های شبکه‌های اجتماعی و مجازی، استفاده از ظرفیت‌های رسانه‌های استانی و محلی، نبود سازوکار کنترل حمل‌ونقل و مدیریت ترافیک به‌صورت هوشمند، تولید موتورسیکلت‌هایی با سرعت بالای ۸۰ کیلومتر و نبود محورهای مخصوص عبور موتورسیکلت است.

۳- در بخش رفتاری، گویه‌ها شامل: آموزش کارکنان سازمان‌ها و نهادها در استفاده صحیح از موتورسیکلت آموزش نامناسب سازمان‌ها و نهادهای مسئول، نبود انگیزه کافی در کارکنان پلیس راه در برخورد با متخلفین، عدم الگوبرداری آموزشی از سایر کشورهای، کمبود نیروی انسانی متخصص و کارآزموده و تبیین نقش سازمان‌ها نظیر آموزش و پرورش و ... می‌باشند.

جدول ۳. شبکه مضامین نوع چالش‌ها

ردیف	گویه	نوع چالش	کد
۱	نبود زیرساخت‌های لازم در خصوص آموزش و فرهنگ‌سازی	ساختاری	X25
۲	نبود زیرساخت‌های لازم از حیث سخت‌افزاری		X26
۳	کمبود امکانات پلیس راهور		X27
۴	نصب بنرهای آموزشی در سطح شهر	زمینه‌ای	X28
۵	ایفای نقش سازمان‌ها نظیر وزارت فرهنگ و ارشاد فرهنگ‌سازی		X29
۶	عدم تناسب مجازات با نوع تخلف ارتكابی توسط راکبین موتورسیکلت		X30
۷	نبود هماهنگی لازم بین قوه مقننه و مجریه در تدوین قوانین بازدارنده		X31
۸	عدم حمایت قضایی و سازمانی از مأمورین برخوردکننده با متخلفین		X32
۹	عدم استفاده از ظرفیت‌های رسانه‌ها شامل رسانه ملی		X33
۱۰	عدم استفاده از ظرفیت‌های شبکه‌های اجتماعی و مجازی		X34
۱۱	عدم استفاده از ظرفیت‌های رسانه‌های استانی و محلی	X35	
۱۲	نبود سازوکار کنترل حمل‌ونقل و مدیریت ترافیک به‌صورت هوشمند	رفتاری	X36
۱۳	تولید موتورسیکلت‌هایی با سرعت بالای ۸۰ کیلومتر		X37
۱۴	نبود محورهای مخصوص عبور موتورسیکلت		X38
۱۵	عدم آموزش کارکنان سازمان‌ها و نهادها در استفاده صحیح از موتورسیکلت		X39

ردیف	گروه	نوع چالش	کد
۱۶	عدم آموزش توسط سازمان‌ها و نهادهای مسئول		X40
۱۷	عدم تبیین نقش سازمان‌ها نظیر آموزش و پرورش و ...		X41
۱۸	عدم الگوبرداری آموزشی از سایر کشورها		X42
۱۹	کمبود نیروی انسانی متخصص و کارآموده		X43
۲۰	نبود انگیزه کافی در کارکنان پلیس‌راه در برخورد با متخلفین		X44

۵. بحث و نتیجه‌گیری

بخش زمینه‌ای شامل، نصب بنرهای آموزشی در سطح شهر، ایفای نقش سازمان‌ها نظیر وزارت فرهنگ و ارشاد فرهنگ‌سازی، عدم تناسب مجازات با نوع تخلف ارتكابی توسط راکبین موتورسیکلت، نبود هماهنگی لازم بین قوه مقننه و مجریه در تدوین قوانین بازدارنده، عدم حمایت قضایی و سازمانی از مأمورین برخوردکننده با متخلفین، استفاده از ظرفیت‌های رسانه‌ها شامل رسانه ملی، استفاده از ظرفیت‌های شبکه‌های اجتماعی و مجازی، استفاده از ظرفیت‌های رسانه‌های استانی و محلی، نبود سازوکار کنترل حمل‌ونقل و مدیریت ترافیک به‌صورت هوشمند، تولید موتورسیکلت‌هایی با سرعت بالای ۸۰ کیلومتر و نبود محورهای مخصوص عبور موتورسیکلت است، در بخش رفتاری، عدم آموزش کارکنان سازمان‌ها و نهادها در استفاده صحیح از موتورسیکلت، عدم فرهنگ‌سازی مناسب توسط سازمان‌ها و نهادهای مسئول، نبود انگیزه کافی در کارکنان پلیس‌راه در برخورد با متخلفین، عدم الگوبرداری آموزشی از کشورهای پیشرو، کمبود نیروی انسانی متخصص و کارآموده و عدم تبیین سهم و نقش سازمان‌هایی نظیر آموزش و پرورش و ... می‌باشند؛ و این یافته‌ها با تحقیقاتی که پژوهشگران قبلی مثل مهماندار، کربلایی و صوفی انجام داده‌اند همسویی دارد.

پیشنهاد: با توجه به احصاء آسیب‌های ساختاری، زمینه‌ای و رفتاری مرتبط با اجرای قوانین و مقررات این دسته از کاربران ترافیک، لزوم همکاری بیش‌ازپیش دستگاه‌های متولی به‌منظور ارائه یک مدل مدیریت واحد در جلوگیری از تخلفات موتورسیکلت‌سواران و در نتیجه اجرای هر چه بهتر قوانین و مقررات مربوط آنان پیشنهاد می‌گردد.

در تحلیل نتایج حاصله و از منظر مشارکت‌کنندگان این پژوهش، بیشترین تخلفات شامل، حرکت و عبور از محل ممنوعه، استفاده از موتورسیکلت فاقد پلاک یا پلاک مخدوش، حرکت در آزادراه‌ها و بزرگراه‌های درون و برون‌شهری، انجام حرکات نمایشی و حرکت روی یک چرخ، نداشتن گواهینامه مجاز جهت رانندگی با موتورسیکلت، عدم استفاده از کلاه ایمنی، استفاده از موتورسیکلت برای جابجایی بار و کالا، سرعت غیرمجاز، عدم رعایت حق تقدم در معابر، عبور از خط ویژه اتوبوس، حرکت در جهت خلاف عبور وسایل نقلیه، عدم توجه به نواقص فنی موتورسیکلت، آلودگی صوتی و استفاده از، آگزوزهای غیرمجاز، مصرف مشروبات الکلی و قرص‌ها روان‌گردان، عبور از چراغ‌قرمز و استفاده از موتورسیکلت برای حمل بیش از دو نفر است. علل بروز حوادث از نظر مشارکت‌کنندگان شامل: نداشتن قوانین خاص و مدون به‌منظور پیشگیری از تخلفات، کاستی‌های حوزه آموزش و فرهنگ‌سازی، نداشتن مسئولیت موتورسوار در حین رانندگی، عدم احساس مسئولیت فردی و اجتماعی، در دسترس بودن آسان موتورسیکلت، عدم آگاهی والدین از خطرات ناشی از تصادفات موتورسیکلت، اطلاع‌رسانی ناکافی به راکبین موتورسیکلت و عدم تمرکز بر روش‌های جدید آموزش می‌باشند. همچنین از منظر مشارکت‌کنندگان، سه چالش اصلی در این حوزه وجود دارد که شامل ساختاری، زمینه‌ای و رفتاری است، بخش ساختاری شامل، نبود زیرساخت‌های لازم در خصوص آموزش و فرهنگ‌سازی، نبود زیرساخت‌های لازم از حیث سخت‌افزاری و کمبود امکانات پلیس راهور می‌باشند، در

۶. مراجع

– مسعودنیا، ابراهیم (۱۳۹۳)، بررسی رابطه بین هنجارها تقابل اجتماعی و قانون‌گزینی استفاده‌کنندگان موتورسیکلت در شهر یزد، فصلنامه جامعه‌شناسی کاربردی، سال بیست و پنجم، شماره پیاپی (۵۴)، شماره دوم.

– مهماندار، محمدرضا، آریانا، محمد، مبادری، توفیق و خلیلی، احسان (۱۳۹۹)، ارزیابی مؤلفه‌های مؤثر بر ارتقای فرهنگ ایمنی ترافیک و کاهش تلفات با موتورسیکلت، فصلنامه مهندسی حمل‌ونقل، سال یازدهم، شماره سوم، بهار.

– احسانپور، اسماعیل؛ حق شناس، مجید (۱۴۰۳). ارزیابی تأثیر اجرای طرح موتوریار بر ایمنی تردد موتورسیکلت‌سواران. فصلنامه حمل‌ونقل، سال ۲۱، دوره ۳، شماره ۸، صص ۵۵۰-۵۳۵.

– باباگلی، رضوان؛ فلاح، هامون (۱۴۰۲). تحلیل آماری و مدل‌سازی شدت تصادفات موتورسواران در راه‌های استان گیلان با استفاده از رگرسیون و شبکه عصبی مصنوعی. فصلنامه علمی جاده، سال ۲۱، شماره ۱۱۵، صص ۹۷-۱۱۴.

– حاجیان حسین آبادی، محمد؛ سلیمی، محمدرضا؛ حسینی، سید تیمور (۱۴۰۲). ارائه راهبردهای مدیریت پیشگیری از تصادفات موتورسیکلت‌سواران در جاده‌های درون‌شهری اصفهان. فصلنامه علمی راهور، سال ۱۲، شماره ۴۴، صص ۱۱۶-۷۹.

– سادات حسینی، سیدمحمد؛ عزیززی، حمیدرضا (۱۴۰۱). تعیین نرخ بیمه موتورسواران براساس ریسک تصادف آن‌ها. فصلنامه علمی جاده، سال ۲۰، شماره ۱۱۰، صص ۱۲۸-۱۱۹.

– صوفی، خدامراد، شهنوازی، مدینه، دادگر، فرهاد (۱۳۹۹)، رفتار رانندگی موتورسیکلت‌سواران و عوامل مرتبط با آن در شهرستان سرپاز، مجله طب پیشگیری، سال هفتم، شماره دوم.

– کربلایی اکرمی، سیدمحمدجواد؛ آیتی، اسماعیل (۱۳۹۹). بررسی و مدل‌سازی تصادفات جرحی و حرکت‌های نامناسب موتورسیکلت‌سواران در میدان‌های شهری. فصلنامه مهندسی حمل‌ونقل، سال ۱۲، شماره ۴۶، صص ۱۸۲-۱۶۳.