

# ارتباط بین عوامل فرهنگی و تخلفات راهنمایی و رانندگی شهروندان

## شهر یاسوج

تاریخ پذیرش: ۹۵/۰۷/۱۸

تاریخ دریافت: ۹۵/۰۶/۲۲

هدایت الله کرمپور<sup>۱</sup>

مرتضی خلق نیک<sup>۲</sup>

مژگان خلق نیک<sup>۳</sup>

### چکیده:

در جوامع کنونی از جمله قوانینی که در کشورها وضع می شود و مورد تأیید قرار می گیرد می توان به قوانین راهنمایی و رانندگی که یکی از اساسی ترین قوانین هر کشور به شمار می رود به همین خاطر در مقابل تخلفات و جرائمی که رانندگان مرتکب می شوند برخوردهای متفاوتی صورت می گیرد. از جمله جریمه های نقدی که در مقابل تخلفات رانندگی اعمال می شود امروزه جریمه های نقدی را می توان به عنوان اهمی مناسب در جهت کاهش تخلفات رانندگی و رعایت بیش از پیش قوانین شناخت، پس با توجه به اساسی و جدی بودن این جرائم یک سری ابزارها در هر کشور در نظر گرفته می شود. در این مقاله سعی می شود ابعاد فرهنگی تخلفات راهنمایی رانندگی را و همچنین ابزارهای مختلفی که در مقابل جرائم رانندگی اعمال می شود را مورد بررسی قرار دهیم و همچنین بررسی میزان تأثیر جرائم نقدی بر تخلفات را مورد بررسی قرار می دهیم میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی شهروندان رابطه معناداری وجود ندارد. به طور کلی ۶۱ درصد تغییرات میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی (متغیر وابسته) به وسیله متغیرهای مستقل تبیین می شود.

**کلید واژه ها:** فرهنگ، قوانین راهنمایی و رانندگی، تخلفات، شهر یاسوج.

---

۱- کارشناس دفتر تحقیقات کاربردی فاک و ب(نویسنده مسئول)

۲- کارشناس ارشد برنامه ریزی شهری [morteza.kholghnik@gmail.com](mailto:morteza.kholghnik@gmail.com)

۳- کارشناس آموزشی

## مقدمه

بی توجهی به مقررات راهنمایی و رانندگی و قانون گریزی همواره یکی از علل بروز مشکلات، معضلات و حوادث ترافیکی در همه جوامع میباشد که بسته به بافت فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و جغرافیایی جوامع میزان و نوع آن متفاوت خواهد بود. آمار حوادث ترافیکی در ایران موید میزان بالا و غیرمتمعارف تخلفات رانندگی در ایران است که هر ساله زیان های غیرجبران اقتصادی و آسیب های اجتماعی را باعث میگردد. گرچه در بروز تخلفات رانندگی عواملی محیطی کنترلی و اجرایی عدم تناسب ساختارهای مواصلاتی با تعداد خودروها و واحدهای عبور و مرور و... نیز دخیل میباشد، اما علل انسانی به عنوان اصلی ترین عامل علاوه بر این که بالاترین درصد علت تخلفات است میتواند عاملی موثر در جهت تعدیل و رفع سایر نواقص و کمبودها باشد. لذا پیش گیری از تخلفات که فقط به واسطه بی توجهی و بی مبالاتی عامل انسانی صورت میگیرد، به عنوان شاخصی اساسی در پیش گیری و تعدیل حوادث ترافیکی موثر خواهد است. براین اساس به نظر میرسد ابتدا ضمن بررسی کارشناسانه علل و انگیزه های بروز تخلفات توسط رانندگان و ریشه یابی آنها، برنامه هایی نیز در جهت رفع موارد تدوین و اجرا نمود و در کنار آن با استفاده از روش های گوناگون اقدام به کنترل عامل انسانی به خصوص رانندگان بی توجه و بی مبالا نمود.

تخلف رانندگی یک رفتار انحرافی است که طی آن قوانین و مقررات رانندگی نقض شده و امروزه بعنوان یکی از مسائل اجتماعی مهم در شهرهای بزرگ تبدیل شده است. تصادفات رانندگی از عوامل بسیار مهم مرگ و میر و صدمات شدید جانی و مالی بوده و آثار و تبعات اجتماعی، اقتصادی سنگینی را برای جوامع بشری در پی داشته است. راننده مهم ترین علت در ایجاد حوادث و سوانح رانندگی می باشد، که با رعایت نکردن قانون به عنوان حق تعیین شده خود و دیگران، حقوق دیگران را زیر پای می گذارد و به طور گسترده باعث اتلاف انرژی، اتلاف وقت، آلودگی زیست محیطی، ناراحتی های روانی، تصادفات، مرگ و میر و خسارت های مالی و مادی می شود. با گسترش شهرها و افزایش روزافزون استفاده از وسایل نقلیه به ویژه خودروها در جوامع مختلف و به زعم وضع مقررات گوناگون جهت استفاده از وسایل نقلیه، متأسفانه روز به روز بر تعداد افرادی که در اثر تصادفات که زایده تخلفات رانندگی است جان خود را از دست داده اند افزوده می شود که این مسئله باعث افزایش هزینه های مستقیم مانند هزینه های

درمانی ناشی از تصادفات و مراقبت از معولان حادثه و هزینه های غیر مستقیم نظیر ایجاد مشکلات روانی و افسردگی در افراد خانواده، از دست دادن نیروی کار فعال به صورت دائم یا موقت می شود. (حسینی، ۱۳۸۸: ۹)

بی توجهی به مقررات راهنمایی و رانندگی سبب بی نظمی و پیدایش مسائل و بحران های اجتماعی می گردد. زیرا دوام و قوام هر جامعه ای به حفظ نظم و مقررات آن جامعه بستگی دارد و نظم اجتماعی میسر نخواهد شد مگر این که هنجارهای تعریف شده جامعه مورد احترام افراد واقع شود. اجرای قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی به عنوان یک فعالیت هدف دار در کنترل رفتارهای رانندگی با پیشگیری، تشویق و تنبیه در نحوه حرکت ترافیک، مؤثر خواهد بود. اهمیت این امر به عنوان یک طرح اصلاحی در همه کشورها به وضوح به اثبات رسیده و نشان می دهد که حذف و از میان بردن تخلفات رانندگی در کاهش ۲۰ الی ۲۵ درصدی میزان خسارات ناشی از تصادفات مؤثر بوده است. (ماهرویی، ۱۳۸۱: ۱۳) کارشناسان بر این باورند که انسان به عنوان یکی از عوامل مؤثر در رانندگی، نقش مهمی را در بروز عوامل زیانبار رانندگی داشته است که با اصلاح رفتارهای وی در عرصه های ترافیکی با تعیین مجازات ها در جهت بازدارندگی فردی و عمومی به رواج فرهنگ صحیح استفاده از وسایل نقلیه و رعایت قوانین و مقررات مربوط کمک کرد تا به نهادینه شدن قوانین و مقررات و افزایش آگاهی های عمومی از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی جامعه منجر شود و بتواند به نحو چشمگیری در کاهش تصادفات رانندگی مؤثر واقع شود. هدف کلی این تحقیق بررسی و شناخت عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی در شهر یاسوج است. بنابراین این پژوهش به دنبال پاسخگویی به این سوال است که عوامل اجتماعی و فرهنگی تا چه میزان در روند تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی می تواند مؤثر می باشد؟

### پیشینه تحقیق و چارچوب نظری

کاظمی (۱۳۹۱) پژوهشی تحت عنوان بررسی عوامل مؤثر بر تبعیت از تابلو راهنمایی و رانندگی ورود ممنوع انجام داد. نتایج حاصل از این پژوهش حاکی از آن است که متغیرهای سن، جنسیت و شغل در میزان توجه نسبت به تابلو ورود ممنوع نصب شده در مسیر مورد استفاده رانندگان، نقش پراهمیتی نداشته اند. در مقابل متغیرهای تحصیلات و وضعیت تاهل از سطح معناداری قابل قبول برخوردار بوده اند. (آل عمران، ۱۳۹۲: ۱۳۹). افضلی (۱۳۹۲) پژوهشی تحت عنوان بررسی عوامل اجتماعی و

- روانشناختی موثر بر قانون‌گریزی از قوانین راهنمایی و رانندگی انجام داد .
- نتایج این پژوهش حاکی از آن است که بین ویژگی‌های اجتماعی مثل تقدیرگرایی، بی‌هنجاری، احساس تعلق اجتماعی و ویژگی‌های روانشناختی مثل پرخاشگری و تخلیه احساسات و هیجانات و عدم ارضای نیازهای سطح پایین تر با قانون‌گریزی رابطه معناداری وجود دارد. (افضلی، ۱۳۹۲: ۱۱)
- کلانتری و همکاران (۱۳۸۴) پژوهشی تحت عنوان بررسی عوامل فردی و فرهنگی - اجتماعی مؤثر بر قانون‌گرایی و قانون‌گریزی شهروندان تبریزی انجام دادند نتایج حاصل از این پژوهش حاکی از آن است که قانون‌گرایی زنان و شهروندان متاهل بالاتر از مردان و شهروندان مجرد است. همچنین قانون‌گریزی طبقات پایین نیز نسبت به طبقات متوسط و بالا بیشتر بود. قانون‌گرایی به متغیرهای شهروندی، مشارکت اجتماعی، نگرش دینی و نگرش به قانون بستگی دارد. به طوری که هرچه سطح مشارکت اجتماعی شهروندان همراه با عدم فقر فرهنگی و اجتماعی باشد، به همان مقدار نیز قانون‌گرایی آنان بالاتر است. (کلانتری و همکاران، ۱۳۸۴: ۶۵). رضایی (۱۳۸۴) پژوهشی تحت عنوان بررسی میزان و نوع عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی انجام داد. نتایج حاصل از این پژوهش حاکی از آن است که احساس آنومی، میزان رواج زوردر جامعه، خاصگرایی، تصور از میزان اعمال نظارت و اعتماد به نظام سیاسی، بیشترین تأثیر را نسبت به سایر متغیرها بر قانون‌گریزی ابزاری داشته است. (رضایی، ۱۳۸۴: ۶۶)
- محسنی (۱۳۷۹) پژوهشی تحت عنوان بررسی گرایش به اطاعت از قانون در ایران انجام داد. نتایج این پژوهش حاکی از آن است که بین جنسیت و وضعیت تاهل پاسخگویان و نگرش آنها در رابطه با اطاعت از قانون رابطه معناداری وجود نداشت، ولی بین سن پاسخگویان و اطاعت از قانون رابطه معنی‌داری وجود داشت و همچنین با ارتقای سطح سواد، نگرش مثبتی بر اطاعت از قانون تقویت می‌شود. همین‌طور با کاربرد بیشتر رسانه‌ها و مطبوعات توجه به قانون بیشتر می‌شود، اما استفاده از نوارهای ویدئویی در برخی از افراد گرایش به عدم اطاعت از قانون را تقویت می‌کند. (محسنی، ۱۳۷۹: ۸۱)
- هاروی (۲۰۰۷) پژوهشی تحت عنوان بررسی موقعیت قانون‌شکنی انجام داد. نتایج حاصل از این پژوهش حاکی از آن است که رویکرد تصحیح رفتار قانون‌شکنانه از طریق بازسازی سببی، باید نیاز و ضرورت بازسازی کل موقعیت و نه فقط شخص به تنهایی را، تشخیص دهد به عبارت دیگر موقعیتی که فرد در آن قرار دارد را بررسی کند . (هاروی، ۲۰۰۷: ۴۸).

هایمن (۱۹۸۶) پژوهشی تحت عنوان بررسی جنسیت و رعایت قوانین رانندگی انجام داد.

نتایج حاصل از این پژوهش حاکی از آن است که زنان بیش از مردان، قواعد و قوانین رانندگی را نقض می کنند و به طور یکسان مرتکب تخلف رانندگی نمی شوند. (هایمن، ۱۹۸۶: ۶۵)

### چارچوب نظری

به طور مشخص باید گفت چشم‌پوشی از تخلفات رانندگی و بی‌فرهنگی‌های رانندگی موجب جسارت بیشتر متخلفان شده است. بهترین روش برای نهادینه‌سازی الگوهای صحیح رانندگی و تغییر رفتار متخلفان ملزم کردن آنها به شرکت در دوره‌های آموزشی فرهنگ رانندگی است. روانشناسان معتقدند رفتارهای آدمی نتیجه امیال، عواطف و اندیشه‌های اوست و اگر این عناصر با یکدیگر موافق بوده و با هم همکاری داشته باشند، برای انسان خرسندی به ارمغان می‌آورد اما اگر یکی از آنها از حد متعادل خود خارج شود نتیجه آن تزلزل خواهد بود و مشکلات شخصیتی فرد آغاز می‌شود. بنابراین هیجان‌های افراد بر رانندگی آنها اثر مستقیم دارد و واکنش‌های محیطی آنها به دیگر رانندگان باعث ایجاد رفتار جمعی هماهنگ با قانون یا مغایر خواهد شد. روانشناسی رانندگی و ترافیک به‌عنوان یک شاخه از روانشناسی کاربردی به توصیف پیش‌بینی و احتمال تغییر رفتار رانندگان هنگام رانندگی می‌پردازد. مهم‌ترین موضوع روانشناسی رانندگی بررسی رفتار فرد درگیر در ترافیک، زیرساخت‌های رفتار خاص فرد در هنگام رانندگی، ارتباط بین این رفتار و تصادفات ترافیکی است. رفتار فرد هنگام رانندگی و یا در زمان ترافیک به مولفه‌هایی همچون وسیله نقلیه و مسیرهای ترددی، وضعیت جسمانی و روانی راننده حاضر در ترافیک، هنجارها و قوانین ترافیکی و نیز وضعیت ترافیک در مسیرهای ترددی به طور مستقیم وابسته است. از سویی نمی‌توان رفتار فرد را به‌عنوان تنها عامل سوانح رانندگی دانست. هرچند بسیاری از دست‌اندرکاران حوزه ترافیک و حمل‌ونقل تلاش دارند که نقش خودرو و موتورسیکلت را در بروز تصادفات رانندگی مهم‌تر از سایر عوامل جلوه دهند اما بر اساس پژوهش‌های انجام شده باید گفت نقش فرهنگ رانندگی و عوامل انسانی بیشترین تاثیر را در پیشگیری از تصادفات دارد. رانندگان هنگام رانندگی باید همه هوش و حواس‌شان به رانندگی و رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی باشد و از مشاجره، استفاده از موبایل و... به جد خودداری کنند. به‌طور کلی در ارتباطات اجتماعی، مسئله ترافیک و رانندگی به‌عنوان یکی از

اساسی‌ترین مولفه‌های زندگی شهری مورد توجه جامعه‌شناسان و روانشناسان است، زیرا مشکلات ناشی از ترافیک و رانندگی‌های غیراصولی و تهاجمی، زندگی شهروندان را تحت تاثیر قرار می‌دهد. امروز در بیشتر کشورهای توسعه‌یافته به دلیل اهمیت و نقش فرهنگ‌پذیری و ویژگی‌های شخصیتی افراد هنگام رانندگی، قانون‌مداری، پیشگیری از حوادث رانندگی، در بررسی معضل فرهنگ رانندگی و ترافیک و حوادث ناشی از رانندگی‌های تهاجمی بیشترین توجه به روانشناسی رانندگی معطوف می‌شود. چکیده کلام اینکه برای اصلاح الگوهای رانندگی و نهادینه‌سازی فرهنگ رانندگی، ارزش‌ها، باورها و نگرش‌ها، احساسات و انگیزه‌ها و مجموعه رفتارهای فردی و اجتماعی انسان باید به‌عنوان مهم‌ترین عامل در تبیین مسائل مربوط به حوزه ترافیک مدنظر قرار گیرد.

از این‌رو، منش اجتماعی و ویژگی‌های شخصیتی راننده، شرایط حاکم بر حوزه شناختی، احساسی، عاطفی، رفتاری، حسی و حرکتی او می‌تواند بیشترین نقش‌آفرینی را در ارتباط با نهادینه‌سازی فرهنگ رانندگی و ترافیک ایفا کند. براساس نظر روانشناسان برای نهادینه‌سازی فرهنگ صحیح رانندگی، آموزش فرهنگ رانندگی از کودکی ضرورت دارد و برای پیشگیری از رفتارهای تهاجمی و قانون‌گریزی آموزش فرهنگ رانندگی باید از کودکی از سوی نهادهای آموزشی اجرا شود. در حال حاضر رعایت مقررات به مسیرها و مکان‌هایی محدود می‌شود که مورد کنترل پلیس هستند. بنابراین در صورت نهادینه شدن فرهنگ ترافیک به‌طور حتم خودکنترلی برای رعایت مقررات رانندگی به یک فرهنگ عمومی تبدیل خواهد شد و شهروندان با اخلاق‌مداری و رعایت رفتار مناسب و فرهنگ صحیح رانندگی جامعه آرامی را تجربه خواهند کرد.

### نظریه بی‌هنجاری:

از نظر دورکیم آنومی به وضعیتی در یک جامعه اطلاق می‌شود که در آن هنجارهای اجتماعی نفوذ خود را بر رفتار فرد از دست بدهند. به نظر دورکیم در جوامع امروزی، معیارها و هنجارهای سنتی بدون آنکه توسط هنجارهای جدید جایگزین شوند، تضعیف می‌شوند. (معیدی فر، ۱۳۷۹: ۱۴۹)

دورکیم معتقد است که در شرایط اجتماعی مستحکم و پایدار، آرزوهای انسان‌ها از طریق هنجارها تنظیم و محدود شده است. با از هم پاشیدگی هنجارها و از بین رفتن کنترل آرزوها، آنومی با یک وضعیت آرزوهای بی‌حد و حصر به وجود می‌آید. از آنجا که این آرزوهای بی‌حد طبعاً نمی‌توانند ارضا و اشباع شوند، در نتیجه یک وضعیت

ناراضیاتی اجتماعی منفی نظیر: خودکشی، اقدامات جنایی، طلاق و ... ظاهر می شوند که افراد جامعه را به سوی قانون گریزی سوق می دهد. (وردی نیا، ۱۳۷۸: ۲۹)

### نظریه کنش اجتماعی:

مفهوم کنش اجتماعی را نباید با رفتار فردی یکی پنداشت، زیرا کنش پیوسته درک معانی مجموعه نشانه های است که در محیط می یابد، و به آنها پاسخ می دهد. کنش اجتماعی داوطلبانه است، لیکن در قالب اجتماع انجام می گیرد و شرایط مختلفی کنش فرد را تحت تاثیر قرار می دهد. بنابراین فرد نقش اجتماعی خود را ایفا می کند و هنجارها تعیین کننده کنش و رفتار او هستند. (توسلی، ۱۳۸۶: ۲۲۹)

رفتار رانندگان متخلف بیان کننده معناهای ذهنی رانندگان است که در ارتباط با رانندگان دیگر تفسیر شده و به موجب آن تفسیر واکنش نشان می دهند. بنابراین رانندگان به طور دائم با رانندگان دیگر یا سرنشینان در تعامل اند و نظر آنان را پیش بینی و تفسیر می کنند و رفتار مناسب از خود نشان می دهند. این معانی ممکن است به نیازهای اجتماعی وی مربوط باشد مانند نیاز به احترام و تایید، رقابت و مقابله یا جبران و ... از سوی دیگر رفتار رانندگی یک کنش اجتماعی در معنای اثباتی است که فشارهای اجتماعی از بیرون بر فرد اعمال می شود. بنابراین شرایط زندگی اجتماعی و فشارهای ناشی از آن بر کنش فرد تاثیر دارند. لذا رضایت از زندگی شغلی و تجربه های تلخ و شیرین می تواند بر رفتار رانندگی تاثیر گذارد. (بهروان، ۱۳۹۰: ۴۹)

### نظریه انگیزش:

آنچه انسان را برای برآورد تمایلاتش تحریک می کند، انگیزه نام دارد. به عبارت دیگر انگیزه، عامل تحریک انسان برای انجام هر عملی است. بنابراین، در بررسی برای سازگاری افراد با قانون های جاری جامعه، لازم است که انگیزش آنها مورد بررسی قرار گیرد. فرهنگ و معتقدات اجتماعی و سطح رفاه اقتصادی و الگوی مصرفی جامعه بدون شک تأثیر قابل توجهی در رفتار افراد ایفا می کنند. از این رو بررسی سطح رفاه اقتصادی در رفتار رانندگان، اهمیت روزافزونی در سازمان و مدیریت مؤسسات امروزی از جمله پلیس راهنمایی و رانندگی به دست آورده است و به این منظور باید ریشه های فرهنگ مصرف جامعه به خوبی شناخته شده و در صورت لزوم تغییر یابند. 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، آسیب شناسی این موضوع امری ضروری و حائز اهمیت تلقی می شود. بالاترین سطح سلسله نیازها را

نیازهای خود شکوفایی تشکیل می دهند. به این مفهوم که فرد نیازمند پیشرفت در تحقق اهداف زندگی خود و نیز درک قابلیت های شخصیتی خویش است. همین امر مانع رشد شخصیت و خویشتن شناسی و احساس تعهد به قانون می شود 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 می شود. (صدیق سروستانی، ۱۳۸۷، ۴۵)

### نظریه فقر فرهنگی:

بی سوادی و کم سوادی، ناآگاهی و جهل به قانون، تعدد و تنوع خرده فرهنگی ها و توزیع واستفاده نابرابر از امکانات و خدمات آموزشی و فرهنگی در سطوح محلی و ملی و گسترش روزافزون فرا ملی، به پیدایش تفاوت ها و تعارضات عقیدتی، ارزشی و هنجاری در بین افراد و گروه های اجتماعی منجر می گردد. در چنین شرایطی افراد و گروه های اجتماعی اگر از نظر خانوادگی نیز دچار نابسامانی باشند. بر سر تشخیص اهداف و راه های نیل به اهداف دچار سرگردانی می شوند و از نظر اخلاق نظری و اخلاق عملی دچار تعارض می شوند و بر هنجارها و قواعد عمل نمی کنند و انگیزه مشارکت در امور عام المنفعه و خیر عمومی را از دست می دهند. این افراد در جهت نیل به اهداف فردی با صرف هزینه های عمومی به خودخواهی خود ادامه می دهند و از جامعه انتقام می گیرند. (عبدالهی، ۱۳۷۸: ۱۲۷)

### نظریه یادگیری اجتماعی:

تأثیر رسانه های جمعی در زندگی روزانه شهروندان، محدود به تقویت یا تغییر نگرشها و رفتارها نیست، بلکه می تواند منجر به کسب ارزشها و الگوهای رفتاری شود که از آن به آثار اجتماعی رسانه ها تعبیر میکنند. یکی از نظریه های مربوط به آثار اجتماعی رسانه ها، نظریه یادگیری اجتماعی آلبرت باندورا است که به طور ویژه با ارتباط جمعی در ارتباط است. براساس این نظریه، انسانها بیشتر آنچه را که برای راهنمایی و عمل در زندگی نیاز دارند، صرفاً از تجربه و مشاهده مستقیم یاد نمی گیرند، بلکه عمده آنها به طور غیر مستقیم و به ویژه از طریق رسانه های جمعی آموخته میشود.

ادعای اصلی باندورا این است که تعداد زیادی از رفتار خوب و بد، بهنجار و نابهنجار بوسیله تقلید کردن از رفتار دیگران آموخته می شود. (شولتز، ۱۳۸۰: ۴۶۰-۴۵۸)

باندورا نقش جامعه پذیری را بسیار پراهمیت می داند که در طی آن فرد هنجارها و قواعد جامعه را برای خود درونی می کند و به تبع آن شخصی که از این هنجارها



تخطی می کند. نیز محصول جامعه پذیری متفاوتی است. فردی که نسبت به سایر افراد جامعه از خود تعهد نشان می دهد و سرنوشت دیگران برایش مهم است، به خویشتن احترام می گذارد و در چارچوب هنجارهای اجتماعی روابطی موفقیت آمیز و رضایت بخش دارد از الگوهایی پیروی کرده است که در طی فرایند جامعه پذیری آنها را آموخته است. (ماسن و دیگران، ۱۳۷۹: ۳۹۸-۳۹۷)

خلاصه این که، رسانه های جمعی به خصوص رسانه های تصویری، منبع اصلی یادگیری اجتماعی هستند که افراد با مشاهده سوانح و تصادفات رانندگی در سطح جاده ها در اخبار و روزنامه ها و برنامه های تلویزیونی به سرمشق گرفتن از این گونه حوادث به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی بپردازند تا از وقوع این گونه حوادث دلخراش و غیرقابل تصور توسط رانندگان در سطح معابر و جاده های شهری و بین شهری پیشگیری به عمل آید.

### فرضیات پژوهش

۱. بین قوانین راهنمایی و رانندگی شهروندان و فرهنگ استفاده از قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد.
۲. بین جریمه های نقدی و کاهش تخریفات راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد.

### روش شناسی تحقیق

در این پژوهش از روش پیمایشی استفاده شده است. جامعه آماری تحقیق حاضر شامل تعدادی افراد ۱۸ سال به بالا شهر یاسوج میباشد به دلیل بزرگ بودن جامعه آماری از فرمول کوکران استفاده شده است و تعداد ۱۰۰ نفر به عنوان نمونه آماری انتخاب شدند. شیوه نمونه گیری در این پژوهش، به روش نمونه گیری خوشه‌ای است که پس از تعیین خوشه‌ها از روش نمونه‌گیری تصادفی ساده استفاده شده است. روش گردآوری اطلاعات، پرسشنامه محقق ساخته است.

### تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی:

در این پژوهش منظور محقق از تخلف رانندگی، میزان نرخ تکرار انحراف رانندگان از تخریفات رانندگی خطرآفرین و حادثه ساز نظیر: سرعت غیرمجاز، سبقت غیرمجاز، عدم توجه به فرمان پلیس، عبور از چراغ قرمز، عبور از محل ممنوع می باشد. که با استفاده از مقیاس لیکرت به وسیله ۱۲ گویه در سطح سنجش مقیاس فاصله ای سنجیده شده است.

### باورهای مذهبی:

در این پژوهش منظور محقق از باورهای مذهبی، نوعی ادراک فردی برخاسته از معرفت دینی که به فرد بینش خاصی نسبت به حقانیت اصول دین ارائه می دهد. ( واعظی، ۱۳۷۲: ۳۷) که با استفاده از مقیاس لیکرت به وسیله ۱۲ گویه در سطح سنجش مقیاس فاصله ای سنجیده شده است.

### 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. که با استفاده از مقیاس لیکرت به وسیله ۵ گویه در سطح سنجش مقیاس فاصله ای سنجیده شده است.

### مسئولیت پذیری:

در این پژوهش منظور محقق از مسئولیت پذیری، احساس التزام به عمل یا واکنش فردی در موقعیت های گوناگون نسبت به سایرین است. (سبحانی نژاد، ۱۳۷۹: ۹۸). که با استفاده از مقیاس لیکرت به وسیله ۷ گویه در سطح سنجش مقیاس فاصله ای سنجیده شده است.

### آگاهی از قوانین و مقررات رانندگی:

در این پژوهش منظور محقق از آگاهی قوانین و مقررات، آگاهی داشتن نسبت به نحوه استفاده از تسهیلات حمل و نقل، منافع، وعوارض آن نظیر تصادفات، خطرات احتمالی و پیامدهای آن و حتی الامکان راهکارهای کاهش آن را به خوبی دانست. ( فقیه، ۱۳۸۳: ۳۸) که با استفاده از مقیاس لیکرت به وسیله ۵ گویه در سطح سنجش مقیاس فاصله ای سنجیده شده است.

### الگوهای ارائه شده:

در این پژوهش منظور محقق از الگوهای ارائه شده، الگو بعنوان بخشی که شکل یا کیفیت کل را نشان می دهد، و یا بعنوان پیش نویس یا نموداری که راه معمولی یک عمل یا رفتار و یک ساختار ادراکی را نمایش می دهد، می باشد. (هومن، ۱۳۸۶: ۶۵). که با استفاده از مقیاس لیکرت به وسیله ۸ گویه در سطح سنجش مقیاس فاصله ای سنجیده شده است.

### رسانه های گروهی:

در این پژوهش منظور محقق از رسانه های جمعی، به وسایل انتقال پیام ها از فرستنده یا فرستندگان به مخاطب یا مخاطبان گفته میشود؛ که شامل روزنامه، کتاب، رادیو،

تلویزیون، ماهواره، تکنولوژیهای نوین ارتباطات و اطلاعات و اینترنت و ... است. (دادگران، ۱۳۸۴: ۶). که با استفاده از مقیاس لیکرت به وسیله ۵ گویه در سطح سنجش مقیاس فاصله ای سنجیده شده است.

### سنجش پایایی یا قابلیت اعتماد:

برای سنجش پایایی پرسشنامه قبل از انجام نهایی تحقیق، از آزمون آلفای کرونباخ استفاده شده است. با توجه به اینکه مقادیر آلفا از ۰/۷. بیشتر هستند لذا پایایی پرسشنامه و سوالات شاخصها مورد تأیید قرار میگیرد.

جدول ۲: ضریب آلفای کرونباخ برای محاسبه پایایی متغیرهای تحقیق

متغیر مورد سنجش	تعداد گویه ها	آلفای کرونباخ	متغیر مورد سنجش	تعداد گویه ها	آلفای کرونباخ
سطح رفاه اقتصادی	۵	۰/۷۹۷	الگوهای ارائه شده	۸	۰/۸۹۹
باورهای مذهبی	۱۲	۰/۸۴۱	آگاهی از قوانین و مقررات	۵	۰/۸۴۶
آشنفگی اجتماعی	۷	۰/۸۱۱	رسانه های گروهی	۵	۰/۸۳۳
مسئولیت پذیری	۷	۰/۸۹۸	تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی	۱۲	۰/۹۰۰

### ۶- یافته های تحقیق

نمونه‌ی ۳۸۱ نفری شامل ۴۲/۵٪ زن و ۵۷/۵٪ مرد میباشد. بیشترین تعداد یعنی ۲۹/۷٪ در گروه سنی بالاتر ۲۱ تا ۳۰ سال قرار دارند و کمترین تعداد یعنی ۱۱/۳٪ در گروه سنی بالاتر از ۵۵ ساله قرار دارند. بیشترین تعداد یعنی ۲۸/۶٪ «خانه داری و مشاغل خانگی» و کمترین تعداد، یعنی ۱/۶٪ در مشاغل رانندگی و امور خدماتی مشغول هستند. ۱۸/۴٪ نیز بیکار میباشند. بیشترین تعداد یعنی ۲۸/۳٪ دارای تحصیلات لیسانس و کمترین تعداد، یعنی ۵/۱٪ نیز کم سواد هستند. بیشترین تعداد یعنی ۲۷/۸٪ دارای تحصیلات دیپلم و کمترین تعداد، یعنی ۴/۲٪ نیز دارای تحصیلات ابتدایی هستند. بیشترین تعداد یعنی ۵۰/۱٪ درآمدی از ۵۰۰۰۰۱ تا ۱۰۰۰۰۰۰ تومان دارند و در بررسی توصیفی شاخص سطح رفاه اقتصادی، در مجموع میانگین شاخص سطح رفاه اقتصادی شهروندان با مقدار ۴/۴۶ است و حکایت از میزان سطح رفاه اقتصادی شهروندان در حد بالای متوسط میباشد.

در بررسی توصیفی شاخص باورهای مذهبی شهروندان، در مجموع میانگین شاخص باورهای مذهبی شهروندان با مقدار ۴/۴۲ و حکایت از میزان باورهای مذهبی شهروندان در حد بالای متوسط می باشد.

در بررسی توصیفی شاخص آشفتگی اجتماعی شهروندان، در مجموع میانگین شاخص اخلاق اجتماعی شهروندان با مقدار ۱/۰۱ است و حکایت از میزان آشفتگی اجتماعی در حد کمتر از متوسط میباشد.

در بررسی توصیفی شاخص آگاهی از قوانین و مقررات شهروندان، در مجموع میانگین شاخص آگاهی از قوانین و مقررات شهروندان با مقدار ۳/۹۷ است و حکایت از میزان آگاهی از قوانین و مقررات شهروندان در حد بالای متوسط میباشد.

در بررسی توصیفی شاخص مسئولیت پذیری شهروندان، در مجموع میانگین شاخص مسئولیت پذیری شهروندان با مقدار ۴/۲۲ است و حکایت از میزان مسئولیت پذیری شهروندان در حد بالای متوسط میباشد.

در بررسی توصیفی شاخص پیروی شهروندان از الگوهای ارائه شده، در مجموع میانگین شاخص پیروی شهروندان از الگوهای ارائه شده با مقدار ۴/۳۱ است و حکایت از میزان پیروی شهروندان از الگوهای ارائه شده در حد بالای متوسط میباشد.

در بررسی توصیفی شاخص میزان استفاده از رسانه گروهی، در مجموع میانگین شاخص میزان استفاده از رسانه گروهی ۱/۵۶ می باشد و نشان از میزان استفاده از رسانه گروهی پاسخگویان در حد متوسط میباشد.

در بررسی توصیفی شاخص تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی توسط شهروندان، در مجموع میانگین شاخص تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی توسط شهروندان ۱/۰۲ می باشد و نشان از تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی توسط شهروندان در حد کم می باشد.

### ب: یافته های تحلیلی

در این قسمت از پژوهش برای آزمون متغیرها و فرضیه های تحقیق، تحلیل های دو متغیر تحقیق صورت خواهد گرفت و با استفاده از تکنیک های آمار استنباطی مثل ضریب همبستگی پیرسون و تحلیل واریانس و آزمون T به بررسی فرضیه های تحقیق خواهیم پرداخت.

## آزمون همبستگی پیرسون بین متغیرهای مستقل و تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی

متغیرهای مستقل	ضریب همبستگی پیرسون	سطح معنی داری
میزان آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی شهروندان	$r=0/537$	$Sig=0/000$
باورهای مذهبی	$r=0/677$	$Sig=0/000$
آشنایی اجتماعی شهروندان	$r=0/496$	$Sig=0/000$
مسئولیت پذیری شهروندان	$r=0/659$	$Sig=0/000$
پیروی شهروندان از الگوهای ارائه شده	$r=0/716$	$Sig=0/000$
میزان استفاده از رسانه گروهی	$r=0/460$	$Sig=0/000$

با توجه به نتایج آزمون ضریب همبستگی پیرسون ( $r=0/537$ ) سطح معنی داری کمتر از ۵ درصد ( $Sig=0/000$ ).

با توجه به نتایج آزمون ضریب همبستگی پیرسون ( $r=0/677$ ) و سطح معنی داری کمتر از ۵ درصد ( $Sig=0/000$ ) میتوان گفت که بین باورهای مذهبی شهروندان و میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه مستقیم و قوی وجود دارد و با افزایش باورهای مذهبی شهروندان، میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی کاهش مییابد. با توجه به نتایج آزمون ضریب همبستگی پیرسون ( $r=0/496$ ) و سطح معنی داری کمتر از ۵ درصد ( $Sig=0/000$ ) میتوان گفت که بین آشنایی اجتماعی شهروندان و میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه مستقیم و متوسطی وجود دارد و با کاهش آشنایی اجتماعی شهروندان، میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی بهبود مییابد.

با توجه به نتایج آزمون ضریب همبستگی پیرسون ( $r=0/659$ ) و سطح معنی داری کمتر از ۵ درصد ( $Sig=0/000$ ) میتوان گفت که بین مسئولیت پذیری شهروندان و میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه مستقیم و قوی وجود دارد و با افزایش مسئولیت پذیری شهروندان، میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی کاهش مییابد. با توجه به نتایج آزمون ضریب همبستگی پیرسون ( $r=0/716$ ) و سطح معنی داری کمتر از ۵ درصد ( $Sig=0/000$ ) میتوان گفت که بین پیروی شهروندان از الگوهای ارائه شده و میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه مستقیم و قوی وجود دارد و با افزایش پیروی شهروندان از الگوهای ارائه شده، میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی کاهش مییابد.

با توجه به نتایج آزمون ضریب همبستگی پیرسون ( $r=0/460$ ) و سطح معنی داری کمتر از ۵ درصد ( $Sig=0/000$ ).

آزمون تحلیل واریانس (F) بین متغیرهای مستقل و تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی

متغیرهای مستقل	تحلیل واریانس (F)	سطح معنی داری
سطح رفاه اقتصادی شهروندان	$F=3/04$	$Sig=0/017$
تحصیلات شهروندان	$F=0/636$	$Sig=0/075$
سن شهروندان	$F=5/81$	$Sig=0/000$

با توجه به نتایج آزمون تحلیل واریانس ( $F=3/04$ ) و سطح معنی داری کمتر از ۵ درصد ( $Sig=0/017$ ) میتوان گفت که بین میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی بر حسب سطح رفاه اقتصادی تفاوت معناداری وجود دارد. به عبارت دیگر بین سطح رفاه اقتصادی و میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد.

با توجه به نتایج آزمون تحلیل واریانس ( $F=0/636$ ) و سطح معنی داری کمتر از ۵ درصد ( $Sig=0/075$ )

نیست میتوان گفت که میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی بر حسب تحصیلات یکسان نیست. به عبارت دیگر بین تحصیلات شهروندان و میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد.

با توجه به نتایج آزمون تحلیل واریانس ( $F=5/81$ ) و سطح معنی داری کمتر از ۵ درصد ( $Sig=0/000$ )

بین متغیرهای مستقل و تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی T جدول ۵: آزمون

سطح معنی داری	شاخص متغیر (مستقل)	آماره T	سطح معنی داری (P)
میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی	جنسیت	۱/۳۴	۰/۰۰۰
میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی	وضعیت تاهل	۱/۲۵	۰/۰۸۶

با توجه به اینکه سطح معنی داری آزمون T مقدار ۰/۰۰۰ محاسبه شده و کمتر از خطای ۵٪ کمتر است لذا فرض صفر رد میشود و فرض مقابل (ادعای تحقیق) تأیید میگردد. یعنی میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی بر حسب جنسیت یکسان نیست و بین جنسیت شهروندان و میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد.

با توجه به اینکه سطح معنی داری آزمون T مقدار ۰/۰۰۰ محاسبه شده و کمتر از خطای ۵٪ کمترین است لذا فرض صفر رد نمیشود و فرض مقابل (ادعای تحقیق) تأیید میگردد.

### تحلیل مسیر شاخص های پژوهش با نرم افزار لیزرل

ضرایب مدل تحلیل مسیر در شاخصهای  $X_1, X_2, X_3, X_4, X_5, X_6, X_7$  و  $X_{11}$  و  $X_{12}$  بزرگتر از ۵٪ معنی دار بوده و در سطح خطای ۰/۰۵ معنی دار هستند. لازم به ذکر است که ضرایب مدل تحلیل مسیر در شاخص های  $X_8, X_9, X_{10}, X_{11}, X_{12}$  کوچکتر از مقدار ۰/۵ بوده و در سطح خطای ۰/۰۵ معنی دار نیستند. ضریب تعیین مدل رگرسیونی ۰/۶۱۶ محاسبه شده و بیانگر این است که ۶۱/۶٪ از تغییرات مدل رگرسیونی بوسیله ی ۸ شاخص موثر در مدل رگرسیون تحلیل مسیر تبیین شده است. ضرایب و سطوح معنی داری آزمون برای هر شاخص در جدول زیر مندرج میباشد (متغیر Y تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی). متغیرهای « پیروی شهروندان از الگوهای ارایه شده» و « آگاهی از قوانین شهروندان» با مقادیر بالای ۱۲ درصد بیشترین تأثیر و متغیر تاهل و تحصیلات با مقادیر کمتر از ۴ درصد، کمترین تأثیر را در تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی داشته اند.

جدول ۶: ضرایب و سطوح معنی داری آزمون برای شاخص های پژوهش

شاخص های موثر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی	ضرایب	سطح معنی داری (P)	درصد تأثیر
آگاهی از قوانین ( $X_1$ )	۵۱٪	۰/۰۲	۹/۰۴
باورهای مذهبی ( $X_2$ )	۰/۶۲	۰/۰۱	۱۰/۹۹
آشنایی اجتماعی ( $X_3$ )	۰/۵۰	۰/۰۲	۸/۸۶
مسئولیت پذیری ( $X_4$ )	۰/۶۶	۰/۰۱	۱۱/۷۰
پیروی شهروندان از الگوهای ارایه شده ( $X_5$ )	۰/۷۳	۰/۰۰	۱۲/۹۴
رسانه های گروهی ( $X_6$ )	۰/۶۴	۰/۰۱	۱۱/۳۵
سطح رفاه اقتصادی شهروندان ( $X_7$ )	۰/۶۱	۰/۰۱	۱۰/۸۱
تحصیلات شهروندان ( $X_8$ )	۰/۲۱	۰/۱۵	۳/۷۲
سن شهروندان ( $X_9$ )	۰/۳۹	۰/۱۰	۶/۹۱
شغل شهروندان ( $X_{10}$ )	۰/۷۲	۰/۰۰	۱۲/۷۷
جنسیت شهروندان ( $X_{11}$ )	۰/۰۵	۰/۰۰۰	۶/۷۲
وضعیت تاهل شهروندان ( $X_{12}$ )	۰/۰۱۲	۰/۸۶	۰/۸۸

### نتیجه گیری

پژوهش حاضر با هدف ارتباط بین مسایل فرهنگی و میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی شهروندان شهر یاسوج صورت گرفته است. بی توجهی به مقررات راهنمایی و رانندگی سبب بی نظمی و پیدایش مسائل و بحران های اجتماعی می گردد. زیرا دوام و قوام هر جامعه ای به حفظ نظم و مقررات آن جامعه بستگی دارد و نظم اجتماعی میسر نخواهد شد. اجرای قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی به عنوان یک فعالیت هدف دار در کنترل رفتارهای رانندگی با پیشگیری، تشویق و تنبیه در نحوه حرکت ترافیک، مؤثر خواهد بود. اهمیت این امر به عنوان یک طرح اصلاحی در همه کشورها به وضوح به اثبات رسیده و نشان می دهد که حذف و از میان بردن تخلفات رانندگی در کاهش ۲۰ الی ۲۵ درصدی میزان خسارات ناشی از تصادفات مؤثر بوده است.

### پیشنهادها و راهکارها

✓ یکی از راههایی بسیار مؤثر در این زمینه، مسئله آموزش است. این آموزش می تواند ابتدا از طریق مدارس، به دانش آموزان انتقال یابد زیرا اولاً این دانش آموزان در آینده نه چندان دور نیز گرفتار رانندگی و امر ترافیک هستند، ثانیاً آموزشهایی که در مدارس تعلیم داده می شود در صورت مؤثر واقع شدن در آنها، از طریق دانش آموز به والدین و افراد دیگر انتقال می یابد و راهی برای جلوگیری از بروز تخلفات و تصادفات است که طرح همیار پلیس یکی از نمونه های بارز این مسئله است.

درخواست افزایش وسایل نقلیه عمومی و تشویق مردم به فرهنگ استفاده از این وسایل و از میزان استفاده از اتومبیل های شخصی کاسته شود.

اقدام به ساخت پل های زیر گذر و روگذر در سطح شهر و تعمیر و اصلاح و طویل کردن عرض خیابانها، که متأسفانه هزینه و وقت زیادی را می طلبد. که تا تحقق چنین امری، می توان عبور و مرور وسایل نقلیه را بر اساس پلاک، زوج و فرد کرد تا از میزان ترافیک خیابانها کاسته شود و بالطبع در کاهش میزان تصادف و تخلف مؤثر است.

- نیروی انتظامی راهنمایی و رانندگی را باید در همه زمینه ها از جمله، آموزشهای لازم در مواردی چون، نحوه برخورد با متخلفان، میزان جریمه، کارشناسی تصادفات و ... ایجاد انگیزه از طریق پاداش های نقدی و غیر نقدی، استفاده از نیروهای جوان و پر انرژی و .. تقویت نمود. تا بتوانند نقشی مؤثر در کاهش میزان تخلفات و تصادفات ایفا کنند.

- افسران راهنمایی و رانندگی باید در برخورد با متخلفان قاطع برخورد نمایند و طبق قوانین مصوب افراد را جریمه کنند. زیرا اگر ارتباطات بر اساس رابطه و



نه ضابطه باشد، افراد متخلف قوانین را کوچک و بی ارزش می‌انگارند و نسبت به رعایت قوانین بی‌اعتنا هستند.

برای رانندگان متخلف، کلاسهای آموزشی به صورت حضوری و غیرحضوری تشکیل دهند و حساسیت مردم را در مقابل رانندگان متخلف بالا ببرند.

با توجه به اینکه معضل ترافیک و تصادفات و تخلفات مربوط به آن یکی از مسایل امروزی جامعه شهری است، باید بیشتر به محققان و پژوهشگران در زمینه حوزه ترافیک و انجام تحقیقات اهمیت داد.

یکی دیگر از راهکارها در زمینه کاهش تصادفات و تخلفات، نصب دوربین‌های مخفی و هوشمند بر سر کلیه چهار راههای شهرها، اختصاص بودجه کافی در زمینه توسعه خدمات شهری از جمله نصب تابلوها و سرعت گیرهای مناسب، تقویت روشنایی های شهری برای عبور مرور به هنگام شب و ... است.

برخی از عادات رانندگان بر افزایش تصادفات مؤثر است که متأسفانه همه آنها تخلف محسوب می‌شوند از جمله، خوردن و نوشیدن در هنگام رانندگی، حرکات نمایشی در حین رانندگی، صحبت کردن با تلفن همراه، رانندگی با چراغ خاموش و ... و باید این عادات از رانندگان گرفته شود و در این راه می‌توان میزان اعتقاد افراد را به لزوم رعایت از طریق بروشورهایی که توزیع می‌گردد و یا نصب بنرهای مربوطه در سطح شهر تقویت نمود.

بهبود کیفی امتحانات رانندگی و همچنین معاینات پزشکی و کنترل کیفیت کار معلمان آموزشگاههای تعلیم رانندگی نیز یکی دیگر از پیشنهادات در زمینه کاهش تخلفات و تصادفات است.

فعالیت‌های ارگانهای ذیربط تحت مدیریت و آیین نامه اجرایی هماهنگ شود و نیازهای خدماتی و فنی واحدهای مربوطه رفع گردد، و همچنین گروههای مراقبت ویژه تصادفات ایجاد گردد و عملکرد افراد مسئول در این زمینه کنترل شود.

✓ میزان آگاهی رانندگان از قواعد راهنمایی و رانندگی، در سطح متوسط است. این امر دلایل متعددی دارد اما یکی از عوامل تأثیرگذار، نحوه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و صدور گواهینامه رانندگی در محدوده زمانی بسیار کوتاه در ایران است. براین اساس پیشنهاد می‌شود در راستای مدیریت بهتر ترافیک، نظام آموزش قوانین راهنمایی و رانندگی به گونه ای باشد که آموزش طولانی مدت تر قوانین رانندگی قبل از اخذ گواهینامه، مورد

توجه باشد. پیشنهاد می شود آموزش مداوم قوانین رانندگی به رانندگان، مورد توجه باشد. برای مثال پیشنهاد می شود تمديد گواهینامه رانندگی، منوط به موفقیت در آزمون آگاهی استاندارد از قوانین راهنمایی و رانندگی شود و رانندگان متخلف، نیز تنها پس از موفقیت در آزمون آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی، مجاز به رانندگی کردن باشند، قانونی که در بسیاری کشورها اعمال می شود.

- ✓ برای کاهش ریسک متخلفین از قوانین و مقررات رانندگی علاوه بر مجازاتهای مادی (جریمه رانندگی)، مجازات های غیرمادی که به نوعی با موقعیت های اجتماعی افراد مرتبط می باشد دخالت داده تا هزینه انجام تخلفات بالا رود.
- ✓ محرومیت های موقت و دائمی برای شهروندان ریسک بالا و پرتخلف تا صرف داشتن بنیه مالی قوی موجب تکرار تخلف نگردد.
- ✓ فعالیتهای مختلف مربوط به فرهنگ ترافیک توسط رسانه های جمعی و سازمانهای دولتی و غیردولتی مرتبط با آن در دوره های کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت در مسیر بهبود فرهنگ ترافیک منجسم شود.
- ✓ معرفی الگوهای ترافیکی استاندارد شده و استفاده از شخصیتها و سازمانهای دارای مقبولیت اجتماعی.
- ✓ به منظور اثربخشی مجازات های مربوط به جرائم و تخلفات رانندگی مجازاتهای ریالی را براساس موقعیت های محلی تعریف، به طوری که جرائم مربوط به مناطق با درآمد بالا و مناطق متوسط و درآمد پائین متفاوت باشد.

## منابع

۱. افضلی، نرگس (۱۳۹۲). بررسی عوامل اجتماعی و روانشناختی موثر بر قانون گریزی از قوانین راهنمایی و رانندگی. فصلنامه علمی پژوهشی راهور، سال دوم، ۳۲، ۷-۱۱.
۲. آل عمران، رویا (۱۳۹۲). بررسی عوامل موثر بر میزان تخلفات راهنمایی و رانندگی در ایران. فصلنامه علمی پژوهشی راهور، ۲، ۱۵۰، ۷-۱۳۲.
۳. بهروان، حسین (۱۳۹۰). علل جامعه شناختی رانندگی پرخطر درمشهد. فصلنامه علمی- پژوهشی، ۱۴۲، ۲۸-۱۰۹.
۴. سبحانی نژاد، مهدی (۱۳۷۹). مسئولیت پذیری اجتماعی دربرنامه درسی کنونی دوره ابتدایی. فصلنامه مدرس علوم انسانی، ۱۴، ۹۵-۱۱۴.
۵. دادگران، محمد (۱۳۸۴). مبانی ارتباط جمعی. تهران: نشر مروارید و فیروزه.

۶. رضایی، محمد (۱۳۸۴). میزان و نوع و عوامل موثر بر قانون گریزی. مجله جامعه شناسی. ایران، ۶، ۳.
۷. عبدالهی، محمد (۱۳۷۸). موانع قانون گرای در ایران، مجموعه مقالات قانون گرای و فرهنگ عمومی. تهران: انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
۸. فتحی، سروش و محمدی، حامد (۱۳۹۰). شهرنشینی، بیگانگی اجتماعی و رفتارهای وندالیستی جوانان. فصلنامه پژوهش اجتماعی، ۱۳.
۹. فقیه، نظام الدین (۱۳۸۳). منطق فازی و فرهنگ ترافیک. شیراز: انتشارات نسیم حیات.
۱۰. کلانتری، صمد و ربانی، رسول و صداقت، کامران (۱۳۸۴). ارتباط فقر با قانون گریزی و شکل گیری آسیب اجتماعی. مجله رفاه اجتماعی، ۱۸، ۹۰-۶۵.
۱۱. صدیق سروستانی، رحمت الله (۱۳۸۷). آسیب شناسی اجتماعی. تهران: سمت
۱۲. ماهرویی، ابوالحسن (۱۳۸۱). حقوق و تکالیف شهروندی و قانون گریزی شهروندان. نشریه عدالت، ۱۵.
۱۳. ماسن، پاول هنری (۱۳۷۹). رشد شخصیت کودک. ترجمه مهشید یاسایی. تهران: نشر مرکز ۲۲.
۱۴. معیدفر، سعید (۱۳۷۹). تبیین جامعه شناختی تقدم مصالح فردی بر مصالح جمعی در ایران. تهران: انتشارات فرهنگ و ارشاد اسلامی.
۱۵. هومن، علی حیدر (۱۳۸۶). شناخت روش علمی در علوم رفتاری. تهران: سمت.
۱۶. وردی نیا، علی (۱۳۸۷). میزان قانون ستیزی در استان مازندران. ارومیه: دبیرخانه شورای فرهنگ عمومی استان آذربایجان غربی.
۱۷. واعظی، سید احمد (۱۳۷۲). نقش پایبندی مذهبی در فراگیری شخصیت افراد. تهران، نشر آوای نور.

۱۸. Harvery, O.L. (۲۰۰۷). The Law-BreaKing Situation, Jornal of Abnormal and Social psychology. Volume ۳۲, Issuel.
۱۹. Hyman, M, M. (۱۹۸۶). The social characteristics of person arrested for driving while intoxicated.