

# بررسی جامعه‌شناسی تأثیر اخلاق ترافیک شهروندی بر تخلفات رانندگی در کلانشهر تهران

دکتر میقات حبیبیان<sup>۲</sup>  
مربی دانشگاه صنعتی امیرکبیر

دکتر سید یعقوب موسوی<sup>۱</sup>  
دانشیار دانشگاه الزهراء

زهرة آواز<sup>۳</sup>

کارشناس ارشد علوم اجتماعی دانشگاه الزهراء  
(تاریخ دریافت ۱۳۸۹/۳/۲۵، تاریخ پذیرش ۱۳۹۰/۱۰/۶)

## چکیده:

در دوران جدید، استفاده از ناوگان حمل‌ونقل به یکی از نیازهای مبرم زندگی در شهر تبدیل شده است و مسأله چگونگی تمهید شرایط ایمنی استفاده از آن و نیز جلوگیری از افزایش مشکلات کاربرد اتومبیل در شهر به کانون تحقیقات اجتماعی راه یافته است. صنعت و نیز نظام حمل و نقل همانند سایر دستاوردهای توسعه فنی و صنعتی، علی‌رغم فراهم نمودن تسهیلات و امکانات فراوان، عوارض و مشکلاتی را از نوع تصادفات، آلودگی هوا و مهمتر از همه تراکم ترافیک شهری در کلان‌شهرها موجب شده است. پیرامون علل افزایش مشکلات ناشی از ترافیک شهری نظریه‌های مختلفی مطرح می‌باشند. گذشته از ابعاد فیزیکی و فنی مرتبط با این موضوع نقش عنصر انسانی در پیدایش و یا افزایش این مسأله نیز خود از جمله محورهای تحقیق در این مسأله است. به نظر می‌رسد عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، به عنوان یک رفتار کج‌روانه، یکی از عوامل مؤثر در ایجاد اختلالات تردد با وسایل نقلیه است. بدیهی است این امر در فقدان فرایند درست اجتماعی شدن و نهادینه شدن قوانین اجتماعی در جامعه شهری ریشه دارد. این مطالعه در صدد است تا موضوع تأثیر اخلاق ترافیکی شهروندی شهر تهران را بر میزان تخلفات رانندگی آنان مورد بررسی قرار دهد. در این مطالعه، جامعه آماری شامل کلیه رانندگانی است که به مراکز پلیس +۱۰

۱. آدرس الکترونیکی: Ymousavi90@yahoo.com

۲. آدرس الکترونیکی: Habibian@aut.ac.ir

۳. آدرس الکترونیکی: z.avaz@yahoo.com

شهر تهران به منظور دریافت صورت تخلفات اتومبیل شخصی خود مراجعه داشته‌اند. تعداد نمونه آماری عبارت از ۲۱۵ نفر از کل جمعیت رانندگان شهر تهران است. روش مورد استفاده در این مطالعه پیمایش، ابزار و تکنیک مورد استفاده در آن پرسشنامه و واحد تحلیل نیز افراد می‌باشند. شاخص برازش مدل نشان می‌دهد که متغیرهای مورد بررسی در این تحقیق به عنوان بخشی از متغیرهای مربوط به عامل انسانی، تنها ۴۲ درصد در بروز تخلفات رانندگی نقش دارند. نتایج به دست آمده در این بررسی همچنین نشان می‌دهد که عواملی همچون جنسیت و تحصیلات و نیز مؤلفه‌های ناکارآمدی قوانین و عدم احساس عدالت اجتماعی از شاخص آنومی اجتماعی در بعد اجتماعی، شاخص دانش عمومی و مؤلفه تأثیر گروه‌های آغازین از شاخص الگوپذیری در بعد فرهنگی رابطه معناداری با میزان تخلفات ترافیکی در شهر تهران دارند.

**کلید واژه‌ها:** حمل و نقل شهری، اخلاق ترافیک شهروندی، تخلفات رانندگی، سرمایه اجتماعی، حقوق شهروندی.

### طرح مسأله

اگر چه زندگی در شهر امکانات و تسهیلات فراوانی را برای شهروندان آن فراهم نموده است، اما مشکلات فراوانی از نوع معضلات ترافیک و تردد در کلانشهرها، آلودگی‌های زیست محیطی، انهدام سرمایه‌های انسانی و ... را نیز به همراه داشته است. با گسترش شهرها متوسط فاصله محل کار با محل زندگی افراد، افزایش یافته و این امر نیاز به استفاده از وسایل حمل و نقل را تقویت نموده است. گذشته از آن، رشد مالکیت وسیله نقلیه و افزایش نقش دارندگان خودرو نیز به این موضوع دامن زده و موجب بروز مشکلات فراوان از جمله ایجاد راهبندان‌های وسیع در شبکه معابر شهری گردیده است. می‌توان تأکید نمود معضل روزمره‌ای که میلیون‌ها نفر در کلانشهر تهران خود را گرفتار آن می‌دانند مشکل "تراکم ترافیک شهری" است<sup>۱</sup>. کارشناسان حمل و نقل و ترافیک، انسان، وسایل نقلیه و شبکه معابر را عوامل مؤثر در بروز تصادفات رانندگی و ایجاد ترافیک شهری می‌دانند و طبق آمار به دست آمده از مطالعات مختلف، ۷۰ تا ۸۰ درصد علل تصادفات در خطاهای

۱. در این مطالعه منظور از تراکم ترافیکی، راهبندان و شلوغی حاصل از تردد وسایل نقلیه در سطح شهر است.

انسانی (hsjString fellow; 2010). همچنین عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از طرف انسان، (به منزله عامل فعال و با شعور این سیستم)، از علل اساسی این پدیده شهری بیان گردیده است (عزیزی؛ ۱۳۸۴).

بی توجهی به مقررات راهنمایی و رانندگی و قانون‌گریزی از علل بروز مشکلات، معضلات و حوادث ترافیکی در بسیاری از جوامع، تابعی از شرایط فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و جغرافیایی آن جامعه است. مطالعات انجام شده نشان می‌دهد که در همه کشورها خصوصاً در کشورهای توسعه یافته، عوامل بروز تخلفات بیشتر به ویژگی‌های شخصیتی رانندگان و هنجارهای غالب اخلاقی و اجتماعی بر آنان برمی‌گردد. از سایر عوامل بروز تخلفات و رفتارهای پرخطر در این کشورها، ویژگی‌های ترافیکی و مهندسی مسیر و سایر شرایط محیطی مانند رفتار سایر رانندگان عنوان شده است (وزارت راه و ترابری؛ ۱۳۸۷). همچنین مطالعات مشابه نشان می‌دهد که بررسی انسان‌ها و جنبه سازمانی آنها کلید اساسی شناخت علل تصادفات‌اند و مطالعات مهندسی و فنی بر روی میزان ریسک‌پذیری رانندگان و تخلفات آنها تأکیدی ندارند (String fellow; 2010).

بنا بر آمار و ارقام ارائه شده توسط واحد آمار مرکز راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ، در سال ۱۳۸۷ میزان تخلفات رانندگی ثبت شده در معابر درون شهری شهر تهران برابر ۹۰۰،۵۹۷،۷ و در سال ۱۳۸۸ برابر ۷۱۲،۱۶۷،۱ است (واحد آمار مرکز راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ؛ ۱۳۸۹). آمار نشان داده شده بیانگر تکرار مکرر تخلفات رانندگی از جانب رانندگان شهر تهران است. همین امر نیاز به مطالعه در زمینه علل بروز تخلفات رانندگی را نشان می‌دهد. ذکر این نکته مهم است که عامل انسانی از دیدگاه علوم مختلفی چون روان‌شناسی، جامعه‌شناسی، علوم تربیتی و بهداشت قابل بررسی است که در این مطالعه از دیدگاه جامعه‌شناسی به آن نگریسته می‌شود. شناسایی ریشه‌های جامعه‌شناختی بی توجهی به قوانین راهنمایی و رانندگی که در این مطالعه به عنوان "اخلاق ترافیک شهروندی" از آن یاد می‌شود، می‌تواند گامی جهت شناسایی عوامل اجتماعی موثر بر تخلفات رانندگی به عنوان یکی از نمادهای بارز کجرفتاری در کلانشهرها باشد.

### اهمیت و ضرورت پژوهش حاضر

زندگی اجتماعی انسان، تحت حاکمیت قواعد و هنجارهای اجتماعی است. هنجارها و

قواعدی که در رفتارها از آن‌ها پیروی می‌شود، به زندگی اجتماعی خصلتی منظم و قابل پیش‌بینی می‌بخشد. عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، یکی از نمادهای بارز کجرفتاری‌های اجتماعی در کلانشهرها می‌باشد (گیدنز، ۱۹۸۶). کجروی، ناهمنوایی با هنجار یا مجموعه هنجارهای معینی است که توسط تعداد فراوانی از مردم در اجتماع یا جامعه‌ای پذیرفته شده است (گیدنز، ۱۹۸۶). در واقع هرگاه افراد، هنجارها و قواعد تعیین شده از سوی نهادهای رسمی جامعه را زیر پا بگذارند، دچار رفتار انحرافی شده‌اند. به طور کلی رفتارهای انحرافی و کجروی، باعث برهم خوردن نظم شهری می‌شوند در حالی که اساس حفظ زندگی شهری، بر حفظ نظم است. یکی از مباحث مهم در جامعه‌شناسی معاصر، بحث شهروندی و به دنبال آن اخلاق شهروندی است. اخلاق شهروندی عبارت است از وظایف و تعهداتی که هر شهروند در قالب رفتارهای اجتماعی نسبت به نهادهای اجتماعی و سایر شهروندان دارد (فکوهی، ۱۳۸۰). در برخی مطالعات، عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی به عنوان رفتار نابهنجار رانندگان تلقی می‌شود که علت آن تعارض بین قوانین و فضای واقعی رانندگی (Mackenzie; 2010).

در این مقاله، از دیدگاه جامعه‌شناسی، به بررسی تأثیر اخلاق ترافیک شهروندی بر عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان درون شهری، به عنوان یکی از اصلی‌ترین علل بروز بی‌نظمی در ترافیک شهری پرداخته می‌شود. از علل اجتماعی عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، می‌توان به از بین رفتن کارکردهای مثبت قوانین وضع شده اشاره کرد. بنابر نظریه کارکردگرایی، همه قوانین وضع شده اجتماعی دارای کارکردهای مثبت هستند، ولی گذشت زمان و شرایط اجتماعی، باعث کم‌رنگ شدن برخی از این کارکردها و در برخی موارد موجب تبدیل آن‌ها به کارکردهای منفی می‌شود (ریتزر، ۱۳۸۶). از دست رفتن این کارکردهای مثبت و نداشتن جایگزین مناسب برای آنها بنا بر نظریه دورکیم<sup>۱</sup>، باعث ایجاد شرایط آنومی<sup>۲</sup> اجتماعی در جامعه می‌شود. هرج و مرج و بی‌نظمی از تبعات ایجاد آنومی اجتماعی است. (ممتاز، ۱۳۸۳).

از دیگر علل اجتماعی عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، می‌توان به عدم

1. Emile Durkheim.  
2. Social Anomie.

احساس پیوند اجتماعی بین شهروندان و جامعه اشاره کرد. بنا بر نظریه پیوند اجتماعی هیرشی<sup>۱</sup>، زمانی فرد دست به کجرفتاری می‌زند که پیوند وی و جامعه ضعیف شده باشد. این امر ناشی از عدم احساس تعهد و تعلق خاطر، عدم احساس مسؤلیت اجتماعی و عدم احساس مشارکت اجتماعی در بین افراد و نهادهای جامعه (صدیق سروستانی، ۱۳۷۰). برهم خوردن نظم شهری، هرج و مرج و مشکلات تردد، بروز تصادفات و اختلال در رفت و آمد و تردد وسایل نقلیه و شهروندان، می‌تواند از پیامدهای ناشی از عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی محسوب شود. ذکر این نکته نیز حایز اهمیت است که گاه رانندگان به دلیل ناآگاهی و عدم شناخت قوانین راهنمایی و رانندگی، مرتکب تخلف می‌شوند. ولی در برخی مواقع، رانندگان با آگاهی و تعمّد مرتکب تخلفاتی می‌شوند. آنچه به منزله اخلاق ترافیک شهروندی، در این مطالعه در نظر گرفته می‌شود، شامل تخلفات آگاهانه و عمدی رانندگان است که ریشه در عدم احساس تعهد نسبت به قوانین وضع شده و نادیده گرفتن وظایف و مسؤلیت‌های خود در قبال جامعه و دیگر شهروندان دارد.

### اهداف پژوهش حاضر

سنجش رابطه اخلاق ترافیک شهروندی و میزان تخلفات رانندگی  
میزان پایبندی شهروندان در برابر قوانین وضع شده راهنمایی و رانندگی  
شناسایی عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر اخلاق ترافیک شهروندی

### محدوده و قلمرو پژوهش

همان گونه که تمامی پژوهش‌ها باید محدود باشند تا قابلیت سنجش و بررسی را داشته باشند، مطالعه حاضر نیز محدود به مکان و زمان مشخصی است. این تحقیق، به بررسی اخلاق ترافیک شهروندان و میزان تخلفات رانندگی آن‌ها در کلانشهر تهران، در طی یک سال (بازه زمانی تیرماه ۱۳۸۸ تا تیرماه ۱۳۸۹) می‌پردازد.<sup>۲</sup>

1. Travis Hirschi.

۲. علت انتخاب این بازه زمانی، به دلیل زمان انجام مطالعه و تاریخ هماهنگی شده با مراکز پلیس +۱۰ شهر تهران جهت توزیع پرسشنامه‌های آماده شده، یعنی مرداد ماه ۱۳۸۹ بوده است. همچنین شایان ذکر است چون این مطالعه توسط گروه پژوهشی مستقر در تهران انجام شده است، لذا در دسترس‌ترین جامعه آماری نیز رانندگان شهر تهران بوده‌اند.

### سوابق پژوهشی

طبق بررسی‌های صورت گرفته، تا به حال تحقیق مستقیمی بر روی اخلاق ترافیک شهروندی صورت نگرفته است. در اصل این مفهومی است که در این مطالعه اختصاصاً به آن پرداخته شده است. در بیشتر تحقیقاتی که صورت گرفته، به اخلاق شهروندی در جوامع مدنی و از بعد آرمانی توجه شده است و کمتر به سنجش سطح اخلاق شهروندی در بعد خاصی از جامعه پرداخته‌اند. در جدول ۱، لیست برخی از مقالات و پایان‌نامه‌های مشابهی که به نحوی با متغیرهای تحقیق ارتباط دارد به اختصار پرداخته می‌شود.

جدول ۱- سوابق مطالعات انجام شده

ردیف	عنوان، محقق و سال مطالعه
۱	ابعاد گوناگون تصادفات ترافیکی-آیتی (۱۳۷۱)
۲	اخلاق شهروندی، هویت یابی جمعی و ارزش‌های دیگرخواهانه- ذکایی (۱۳۸۰)
۳	شهروندی و موانع تحقق آن در ایران- شیانلی (۱۳۸۳)
۴	به کارگیری مدل‌های رگرسیون لجستیک دو متغیره حاشیه‌ای در بررسی عوامل مؤثر بر تصادفات رانندگی در ایران- میرزاده (۱۳۸۳)
۵	مطالعه عوامل اجتماعی مؤثر بر میزان پایبندی به اخلاق شهروندی در میان شاغلین مراکز دانشگاهی شهر تهران- خلفی؛ (۱۳۸۳)
۶	شهر بی‌انضباط و محدودیت‌های ظهور شهروندی: با تأکید بر فرهنگ ترافیک در تهران- کاظمی (۱۳۸۵)
۷	عامل انسانی در معضلات ترافیکی و راهکارهای کاهش تخلفات ترافیکی- شیرمحمدی؛ (۱۳۸۵)
۸	نقش شهروندان در ترافیک شهری- فروغی ابری را (۱۳۸۵)
۹	بررسی عوامل مؤثر بر عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان شهر تهران- رضایی (۱۳۸۵)
۱۰	عوامل مؤثر بر تعهدات شهروندی در بین شهروندان بالای ۱۸ سال شهر تهران- فاطمی نیا (۱۳۸۶)
۱۱	Accident analysis and Hazard analysis for human and organizational Margaret v. Stringfellow (2010) -factors
۱۲	A Sociology Of Traffic: Driving, Cycling, Walking- Jim Conley (2011)
۱۳	Driving an electric vehicle. A sociological analysis on pioneer users- Christophe Jemelin & Nicolas Louvet (2009)
۱۴	Traffic culture (human factors & traffic safety)-Dr. HaraldurSigþórsson& Dr. StefánEinarsson( 2010)

در بیشتر مطالعات انجام شده پیشین، سه نکته قابل ملاحظه است: چنانکه در جدول و عناوین فعالیت‌های پژوهشی گزارش شده، ملاحظه می‌شود، بیشترین توجه در تحقیقات به نقش انسان در بروز تصادفات رانندگی بوده است و نه لزوماً تخلفات رانندگی؛ اما در مطالعه کنونی بررسی تخلفات رانندگی که احتمالاً موجب تصادف می‌گردد، هدف اصلی تحقیق است. گذشته از آن، در مطالعات پیشین، عامل انسانی در جایگاه یک عامل در کنار دیگر عوامل همچون راه و وسایل نقلیه و بررسی شده است. در مطالعه پیش رو، به عامل انسانی در جایگاه اصلی‌ترین و تنها عامل باشعور در ناوگان حمل‌ونقل پرداخته می‌شود نکته نهایی آن است که در بیشتر مطالعات قبلی، بر عوامل زیست‌شناختی و روان‌شناختی رانندگان در بروز تخلفات و تصادفات اشاره شده است. در این پژوهش، تلاش شده است تا از منظر جامعه‌شناختی به شناسایی علل تخلفات رانندگی پرداخته شود.

### کلیات نظری تحقیق

در این مطالعه برای بررسی اخلاق ترافیک شهروندی و تخلفات رانندگی، از مجموعه‌ای از نظریات حوزه جامعه‌شناسی استفاده شده است. در واقع، در این مطالعه برای بررسی تخلفات رانندگی به منزله یک جرم، از مجموعه نظریه‌های مختلف در بیان جرایم و رفتار کجروانه استفاده شده است. برخی از این نظریه‌ها عبارتند از: نظریات کنترل اجتماعی (شامل نظریه کنترل اجتماعی هیرشی)، نظریه ارتباطات نسبی ساترلند به منزله عامل کجرفتاری، نظریه مرتون در مورد کجرفتاری و برخی عوامل محیطی مؤثر بر جرایم شهری. همچنین برای بررسی اخلاق ترافیک شهروندی نظریه ترکیبی از نظریه اخلاق چلبی، آنومی مرتن، سرمایه اجتماعی پاتنام و برخی نظریات دیگر استفاده شده است که در ادامه به اختصار در خصوص هر یک توضیحاتی داده می‌شود.

### الف- جرم شهری

تمرکز و تراکم جمعیت در شهرها، منجر به پدید آمدن و گسترش انواع مسایل اجتماعی شده است که مهمترین بعد آن جرایمی است که ویژگی شهری دارد. به عبارت دیگر هر قدر جمعیت و فعالیت‌های فیزیکی و انسانی در شهرها بیشتر می‌شود، احتمال بروز انواع

ناهنجاری‌های شهری نیز افزایش می‌یابد (موسوی، ۱۳۷۸). از دیدگاه جامعه‌شناسی، انحراف اجتماعی و در نهایت جرم اجتماعی به آن دسته از کردارها و ویژگی‌های رفتاری اطلاق می‌شود که به گونه‌ای با هنجارها، ارزش‌ها و رفتارهای مسلم و قابل قبول در عرف جامعه ناسازگار باشد (کوئن، ۱۳۷۰). اندیشمندان اجتماعی بر این باورند که گردآمدن انسانها در محیط‌های شهری و نیاز آنها به کنش متقابل در این محیط‌ها، تضادهای میان منافع فردی را بیشتر آشکار می‌نماید. در نتیجه به نظر طبیعی می‌رسد که افراد در اجتماعات بزرگ‌تر همچون کلانشهرها، برای رسیدن به منافع شخصی خود، منافع جمعی و مصالح دیگران را زیر پا بگذارند و دست به رفتارهای انحرافی بر خلاف هنجارهای اجتماعی جامعه بزنند (مظلومان، ۱۳۵۵). به طور کلی، از دیدگاه صاحب‌نظران جامعه‌شناسی، مهمترین علل پیدایش و گسترش جرایم شهری عبارتند از افزایش دامنه نابرابری‌های اقتصادی و اجتماعی در شهرها، تضاد میان هنجارها و نقش‌های اجتماعی افراد و همچنین تنزل روابط عاطفی و شخصی افراد (موسوی، ۱۳۷۸). عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی نیز به منزله یک رفتار انحرافی در کلانشهرها مطرح شده است (گیدنز، ۱۳۸۴). برخی علل دیگر نیز می‌توانند بر جرایم شهری (که در این مطالعه تخلفات رانندگی است)، تأثیرگذار باشند. محیط جغرافیایی، بی‌سازمانی اجتماعی، الگوی سکونت و جبر ضمایم محیطی برخی از این عوامل هستند (موسوی، ۱۳۷۸).

#### ب- اخلاق ترافیک شهروندی

اخلاق ترافیک شهروندی، مفهوم اصلی در مطالعه حاضر است. منظور از اخلاق ترافیک شهروندی، میزان تعهد و پایبندی افراد به قوانین و مقررات وضع شده در حیطه راهنمایی و رانندگی در کلانشهر تهران است. برای سنجش اخلاق ترافیک شهروندی، از نظریه چلبی استفاده می‌شود. چلبی برای تحلیل اخلاق، دو بعد اجتماعی و فرهنگی در نظر گرفته است (چلبی، ۱۳۸۵). در مطالعه حاضر نیز برای سنجش اخلاق ترافیک شهروندی دو بعد اجتماعی و فرهنگی در نظر گرفته می‌شود. همچنین بنا بر نظریه چلبی، تعهد رکن اصلی اخلاق مطرح شده است. وی تعهد را در سه سطح خرد، میانه و کلان دسته‌بندی می‌کند. سطح خرد مربوط به تعهد و احساس مسئولیت افراد نسبت به یکدیگر، سطح میانه، تعهد و



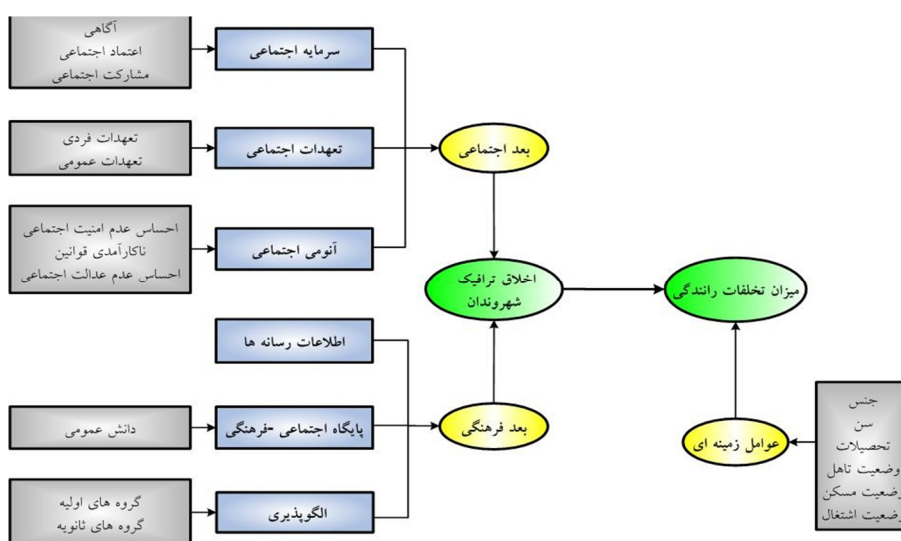
احساس مسؤولیت نسبت به سازمان‌ها و سطح کلان احساس مسؤولیت و تعهد نسبت به جامعه است. در تحقیق حاضر، سطح میانه کاربردی ندارد، بنابراین تعهد به عنوان یکی از شاخص‌های بعد اجتماعی در دو سطح خرد و کلان در نظر گرفته می‌شود.

همچنین بنا بر نظریه‌های مطرح شده در زمینه اخلاق شهروندی، شاخص‌هایی چون اعتماد اجتماعی در دو سطح فردی و عمومی و مشارکت در عرصه‌های عمومی مطرح گردیده است. در تحقیق حاضر نیز تلاش می‌شود تا این شاخص‌ها در دو بعد اجتماعی و فرهنگی اخلاق ترافیک شهروندی، گنجانده شود. همچنین از آن جا که عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی به منزله یک رفتار کجروانه در این مطالعه مطرح گردیده است، بنا بر نظریه‌های کجرفتاری که برخی از آنها در بخش قبلی تشریح گردید، عواملی چون عدم احساس تعلق، عدم پیوند اجتماعی بین فرد و جامعه، الگوپذیری افراد تحت تأثیر گروه‌های مختلف و همچنین رسانه‌ها به عنوان یک نماد تکنولوژی که وارد زندگی شهرنشینان شده است (ولی به دلیل تأخر فرهنگی موجود مورد بهره‌برداری مفید قرار نمی‌گیرند)، می‌توانند در بروز کجرفتاری در افراد تأثیر بگذارند. در این مطالعه، تلاش شده است تا هر یک از این عوامل بنا بر مصلحت در ابعاد اجتماعی و فرهنگی جایگزین شوند و مورد سنجش قرار گیرند.

بنا بر نظریه مرتون، کجرفتاری محصول شرایط آنومی اجتماعی است. بنابراین آنومی به عنوان یکی از شاخص‌های اجتماعی در این مطالعه فرض شده است. همچنین بنا بر نظریه هیرشی، ضعف پیوند بین افراد و جامعه موجب بروز کجرفتاری می‌گردد. این ضعف و عدم پیوند را می‌توان تحت تأثیر شاخص سرمایه اجتماعی مورد سنجش قرار داد. در اصل، بنا بر نظریه پاتنام، روابط بین افراد با یکدیگر و نیز با ساختارهای اجتماعی تحت عنوان سرمایه اجتماعی یاد می‌شود. فقدان یا ضعف این پیوند، می‌تواند موجب کجرفتاری‌های اجتماعی افراد گردد. بنابراین، یکی دیگر از شاخص‌های اجتماعی اخلاق شهروندی، سرمایه اجتماعی فرض می‌گردد.

بنا بر نظریه ارتباطات اجتماعی ساترلند، رفتار کجروانه تحت آموزش به فرد منتقل می‌گردد. این آموزش، می‌تواند از گروه‌های آغازین فرد، گروه‌های ثانوی و رسانه‌های جمعی حاصل گردد. به طور کلی آموزش به عنوان یکی از شاخص‌های مهم فرهنگی در

هر جامعه است. بنابراین، در بعد فرهنگی اخلاق شهروندی، الگوپذیری افراد از گروه‌های مختلف می‌تواند بیان گردد. علاوه بر عوامل ذکر شده، متغیرهای زمینه‌ای همچون جنسیت، تحصیلات، درآمد، شغل و ... نیز در نظر گرفته شده است. شکل ۱، مدل تحقیقی در نظر گرفته شده در این مطالعه را نشان می‌دهد.



شکل ۱- مدل نظری تحقیق

### فرضیات

در این مطالعه، فرضیات در دو گروه فرضیات اصلی و فرضیات فرعی به شرح زیر بیان می‌شود.

فرضیه اصلی:	بین اخلاق ترافیک شهروندی و میزان تخلفات رانندگی رابطه معناداری وجود دارد.
فرضیات فرعی:	بین تعهدات اجتماعی افراد و میزان تخلفات رانندگی رابطه وجود دارد.
	بین شرایط آنومی اجتماعی و میزان تخلفات رانندگی رابطه وجود دارد.
	بین سرمایه اجتماعی و میزان تخلفات رانندگی رابطه وجود دارد.
	بین دانش عمومی و میزان تخلفات رانندگی رابطه وجود دارد.
	بین اطلاعات رسانه‌ای افراد و میزان تخلفات رانندگی رابطه وجود دارد.
	بین الگوپذیری افراد و میزان تخلفات رانندگی رابطه وجود دارد.

### روش شناسی: پیمایش و پرسشنامه

روش تحقیق در این مطالعه، روش پیمایش است. از آنجا که در این مطالعه، هدف سنجش میزان تخلفات رانندگی افراد است، نیاز به مطالعه رانندگانی بود که تخلفات رانندگی برای آنان ثبت شده بود. بنابراین مراکز پلیس +۱۰ شهر تهران، به عنوان مکانی که رانندگان جهت دریافت تخلفات ثبت شده خود مراجعه می‌کردند، انتخاب گردید و جامعه آماری شامل کلیه رانندگان مراجعه کننده به واحد اجراییات مراکز "پلیس +۱۰" شهر تهران در نظر گرفته شد.

برای به دست آوردن حجم جامعه آماری، متوسط برگه‌های صادر شده از ۸ مرکز "پلیس +۱۰" شهر تهران، به طور تصادفی پرسیده شد. میانگین آمار به دست آمده از این مراکز، برابر ۳۰ گردید. همچنین با توجه به اینکه تا زمان جمع‌آوری اطلاعات، در کل شهر تهران، ۹۲ مرکز پلیس +۱۰ وجود داشته است، جامعه آماری این تحقیق عددی برابر ۲۷۶۰ ( $92 \times 30$ ) برآورد گردید. برای به دست آوردن حجم نمونه از رابطه کوکران<sup>۱</sup> و در سطح اطمینان ۹۵٪ استفاده شد. بنا بر این رابطه، حجم نمونه، برابر ۲۴۳ به دست آمد.

پرسشنامه به منزله تکنیک و ابزار گردآوری داده‌ها انتخاب شد. از این رو، بنا بر شاخص‌های به دست آمده، پرسشنامه‌ای با سؤالات بسته و در سه بخش تهیه گردید. بخش اول سؤالات مربوط به اطلاعات فردی (سن، جنس، تحصیلات، وضعیت تأهل، وضعیت مسکن و ...) پاسخگویان بود. در بخش دوم، ۶۵ سوال مربوط به سنجش متغیرهای مستقل در قالب طیف ۵ قسمتی لیکرت<sup>۲</sup> از کاملاً موافق تا کاملاً مخالف طراحی گردید. بخش سوم پرسشنامه جهت سنجش متغیر وابسته یعنی میزان تخلفات رانندگی افراد، ۱۲ تخلف شاخص که بنا بر آمارهای ارائه شده توسط مرکز راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ در طی سال‌های ۱۳۷۸ و ۱۳۸۸ به دست آمده بود، نوشته و از پاسخگویان خواسته شد تا دفعات ارتکاب هر یک از این تخلفات را بر مبنای آخرین برگه تخلفات در دست، علامت بزنند. ابتدا برای سنجش اعتبار ابزار تهیه شده از اعتبار صوری<sup>۳</sup> استفاده گردید. در این نوع

1. Cochran.  
2. Likert- Scale.  
3. Face validity.

اعتبار تأکید بر توافق داوران در مورد شاخص‌های انتخابی، دلیلی بر اعتبار است (ساروخانی؛ ۱۳۷۲). بر این اساس، پرسشنامه تهیه شده را تعدادی از استادان و دانشجویان کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی و برنامه‌ریزی حمل و نقل و ترافیک، مورد بازبینی قرار دادند و پس از مشورت و تأیید آنان، توزیع پرسشنامه‌ها انجام گرفت.

در مرحله پیش‌آزمون<sup>۱</sup>، ۳۰ پرسشنامه توسط ۳۰ نفر از افراد جامعه مورد مطالعه تکمیل گردید. پس از جمع‌آوری پرسشنامه‌های اولیه، پایایی<sup>۲</sup> (اعتماد) پرسشنامه مورد سنجش قرار گرفت. جهت بررسی میزان پایایی پرسشنامه این مطالعه از نرم افزار SPSS استفاده گردید. با توجه به نتایج به دست آمده از این پرسشنامه‌ها، برخی از سؤالات حذف و برخی دیگر اصلاح گردید و پرسشنامه نهایی، با پایایی (با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ) بالای ۰/۶ هر یک از مؤلفه‌ها (براساس اعتبار صوری و طبق نظر داوران)، تأیید، توزیع و جمع‌آوری گردید.

در این مطالعه، روش نمونه‌گیری به صورت نمونه‌گیری خوشه‌ای<sup>۳</sup> بوده است. به این شکل که تهران را به پنج منطقه شمال، جنوب، شرق، غرب و مرکز تقسیم نموده از هر قسمت سه مرکز پلیس +۱۰ به صورت تصادفی جهت توزیع پرسشنامه‌ها انتخاب گردید. پرسشنامه‌ها تنها به رانندگانی ارائه گردید که شخصاً از وسیله نقلیه استفاده می‌کردند و تخلفات ثبت شده منحصراً مربوط به خود شخص بوده است و نه کسی دیگر.

### تعریف نظری مفاهیم

در ابتدا لازم است تا تعاریف مورد نظر در مورد مفاهیم اصلی این مطالعه ارائه گردد. - **جرم:** جرم پدیده‌ای اجتماعی است که در اصل با معیارها، ارزش‌ها و الگوهای عام پذیرفته شده توسط اکثریت مردم تعارض دارد. به عبارت دیگر انحراف اجتماعی و در نهایت جرم اجتماعی به آن دسته از کردارها و ویژگی‌های رفتاری اطلاق می‌شود که به گونه‌ای با هنجارها، ارزش‌ها و رفتارهای مسلم و قابل قبول در عرف جامعه ناسازگار باشد

1. Primary Test.  
2. Reliability.  
3. Cluster sampling.

(کوئن، ۱۳۷۰).

- **تخلف:** هرگونه رفتاری که با چشمداشت‌های جامعه یا گروه معینی در داخل جامعه، تطبیق نداشته باشد، انحراف (تخلف) نامیده می‌شود (هاشمی، ۱۳۸۲). در این مطالعه به عدم رعایت هنجارهایی که توسط معاونت راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران - که به صورت قوانین و مقررات مدون - مشخص شده است، انحراف اطلاق می‌شود (که افراد به شکل فردی مرتکب می‌گردند).

- **تخلفات رانندگی:** عبارت است از عدم رعایت تقواین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان و وسایل نقلیه در سطح شهر، بر مبنای تخلفات ثبت شده آن‌ها.

- **اخلاق ترافیک شهروندان:** عبارت است از تعهدات و کنش‌های فرد که در قالب رعایت و احترام به قوانین راهنمایی و رانندگی وضع شده در شهر، نماد بیرونی پیدا می‌کند. دو بعد اصلی اخلاق ترافیک شهروندی در قلمرو فرهنگی و اجتماعی تعریف می‌شود. در قلمرو فرهنگی اخلاق ترافیک شهروندان، زمینه‌های الگوپذیری، اطلاعات رسانه‌ای و دانش عمومی و در قلمرو اجتماعی آن، تعهد اجتماعی، سرمایه اجتماعی و آنومی اجتماعی به عنوان عناصر اصلی مورد توجه است.

- **آنومی اجتماعی:** بنابر نظریه‌های امیل دورکیم و رابرت مرتن<sup>۱</sup>، آنومی اجتماعی، به شرایطی اجتماعی اطلاق می‌شود که در آن، هنجارهای تعمیم یافته و مورد پذیرش جامعه، تضعیف یا ناکارآمد شده باشند (فکوهی؛ ۱۳۸۰). در این تحقیق برای سنجش آنومی اجتماعی، سه مؤلفه ناکارآمدی قوانین، عدم احساس امنیت اجتماعی و عدم احساس عدالت اجتماعی مطرح گردید.

- **سرمایه اجتماعی:** مجموعه هنجارهای موجود در سیستم‌های اجتماعی که موجب ارتقای سطح همکاری اعضای آن جامعه و پایین آمدن سطح هزینه‌های تبادلات و ارتباطات می‌شود، سرمایه اجتماعی نامیده می‌شود (کلمن؛ ۱۳۸۶). بنا بر نظریه رابرت پاتنام<sup>۲</sup>، مؤلفه‌هایی چون آگاهی اجتماعی، مشارکت اجتماعی و اعتماد اجتماعی برای سنجش سرمایه اجتماعی، اجزای آن شمرده می‌شوند.

1. Robert Merton.  
2. Robert Patnam.

- **تعهدات اجتماعی:** بنا بر نظریه چلبی، احساس مسئولیت و تعلق خاطری که هر یک از افراد جامعه نسبت به جمع و جامعه‌ای که به آن تعلق دارند، به عنوان تعهدات اجتماعی نامیده می‌شوند. تعهدات اجتماعی افراد در سه سطح عمومی، سازمانی و فردی سنجیده می‌شود (چلبی؛ ۱۳۸۵). و از آنجا که در مطالعه حاضر تعهدات سازمانی مرتبط با مسأله نمی‌باشد نیست، این شاخص با دو مؤلفه تعهدات رابطه‌ای (عمومی) و تعهدات انضمامی (فردی) مورد سنجش قرار گرفت.

- **الگوپذیری:** در جریان جامعه‌پذیری، فرد تلاش می‌کند تا الگوهای رفتاری مختلف را انتخاب کند. الگوپذیری افراد بنا بر نظریه کولی<sup>۱</sup>، در گروه‌های آغازین<sup>۲</sup> و گروه‌های ثانوی<sup>۳</sup> صورت می‌گیرد (گلشن؛ ۱۳۸۱). گروه‌های آغازین، گروه‌هایی هستند که روابط در آنها بر اساس احساسات و به صورت غیررسمی است. افراد در این گروه‌ها دارای روابط چهره‌به‌چهره هستند. کولی معتقد است که بیشترین الگوپذیری در این گروه‌ها صورت می‌گیرد و از نظر دوام، این گروه‌ها تقریباً پایدارند (گلشن؛ ۱۳۸۱). در این مطالعه خانواده (شامل پدر و مادر)، دوستان و همکاران به عنوان گروه‌های آغازین در نظر گرفته شده‌اند. گروه‌های ثانوی، گروه‌هایی هستند که در آن روابط به صورت رسمی، بر اساس قواعد و مقررات خاص و بیشتر بنا بر منفعت فردی صورت می‌گیرد. طول عمر این گروه‌ها نسبت به گروه‌های آغازین، کوتاهتر و دوام آن کمتر است (گلشن؛ ۱۳۸۱). در این مطالعه، پلیس راهنمایی و رانندگی، رانندگان وسایل نقلیه همگانی و استادان و فرهیختگان دانشگاهی گروه‌های ثانوی در نظر گرفته شده‌اند.

- **رسانه‌های جمعی:** دنیای امروز، به ارتباط مستمر یا کنش متقابل میان مردمی که بسیار جدا از یکدیگرند، وابسته است. روزنامه‌ها، مجلات، سینما، تلویزیون و به طور کلی رسانه‌های همگانی در بسیاری از جنبه‌های فعالیت‌های اجتماعی دخالت دارند و بسیاری از اطلاعاتی را که افراد در زندگی روزانه خود مورد استفاده قرار می‌دهند، فراهم می‌سازند (گیدنز؛ ۱۹۸۶). در این مطالعه، شناسایی منبع اطلاعات ترافیکی شهروندان از بین رسانه‌های

---

1. Cooley Chales.  
2. Primary Groups.  
3. Secondary Groups.

مختلف، در جهت بررسی میزان تأثیر این رسانه‌ها در قانونگرایی و کاهش تخلفات ترافیکی آنان مدنظر است.

- **پایگاه اجتماعی- فرهنگی:** در جامعه‌شناسی به تفاوت‌های میان گروه‌های اجتماعی از نظر احترام یا اعتبار اجتماعی پایگاه اجتماعی- فرهنگی اطلاق می‌گردد. پایگاه به ارزیابی‌های ذهنی افراد از اختلافات اجتماعی بستگی دارد و همیشه از درآمد و دارایی نشأت نمی‌گیرد. تحصیلات، شغل، طبقه اجتماعی و بسیاری موارد دیگر می‌تواند نشان دهنده پایگاه اجتماعی افراد باشد (گیدنز؛ ۱۹۸۶). ذکر این نکته نیز لازم است که افرادی که دارای پایگاه اجتماعی بالاتری هستند، احساس هم‌نوایی بیشتری نسبت به قوانین اجرایی جامعه دارند، بنابراین کمتر دچار رفتارهای کجرو و انحرافی از جمله نادیده گرفتن قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی می‌شوند (هاشمی؛ ۱۳۸۲) در این مطالعه، دانش عمومی افراد بر اساس تحصیلات و سواد به عنوان دانش عمومی مورد سنجش قرار گرفته است.

### تعریف عملیاتی مفاهیم

برای سنجش هر یک از مؤلفه‌ها، از چندین گویه در سطح طیف لیکرت ۵ قسمتی از کاملاً موافق تا کاملاً مخالف استفاده گردید. در جدول (۲)، شاخص‌های استفاده شده، برای سنجش متغیرهای مستقل و یک نمونه از گویه‌ها نشان داده می‌شود.

جدول ۲- شاخص‌های مورد استفاده برای سنجش متغیر مستقل

مفهوم	ابعاد	مؤلفه‌ها	شاخص‌های سطح اول	شاخص‌های سطح دوم	گویه‌ها <sup>۱</sup>
اخلاق ترافیک شهروندی	بهداشتی	تعهدات اجتماعی	تعهدات فردی	-----	وقتی دیگران قوانین راهنمایی و رانندگی را رعایت نمی‌کنند من مجبور به رعایت آن نیستم.
			تعهدات عمومی	-----	مشکل ترافیک شهر تهران، مشکل همه افراد در شهر است.
		سرمایه اجتماعی	آگاهی	-----	اهداف طرح‌های ترافیکی چندان برای عموم مردم روشن و شفاف نیست.

۱. برای سنجش هر یک از شاخص‌ها از چندین گویه استفاده شده است که در این جدول به دلیل محدودیت فضا تنها یک نمونه از سؤالات آورده شده است.

مفهوم	ابعاد	مؤلفه ها	شاخص های سطح اول	شاخص های سطح دوم	گویه ها <sup>۱</sup>
مفهوم اجتماعی	آنومی اجتماعی	احساس عدم امنیت اجتماعی	ناکارآمدی قوانین	اعتماد اجتماعی	تنها به اعضای خانواده ام اعتماد دارم. من به افرادی که نمی شناسم مطلقاً اعتماد نمی کنم
			احساس عدم عدالت اجتماعی	مشارکت اجتماعی	تشکیل جلسات مردمی برای حل مشکل ترافیک شهری، بی فایده است.
		اطلاعات رسانه ای	استفاده از رسانه ها	اعتماد فردی	در نیمه شب و زمان خلوتی خیابان ها نیاز به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی نیست. سرقت اشیا و لوازم در وسایل نقلیه همگانی پدیده ای شایع است. به تجربه ثابت شده است که همه کسانی که از چراغ قرمز عبور می کنند، جریمه نمی شوند.
			گروه های Hyhcdk	اعتماد عمومی	رادیو پیام، تلویزیون، روزنامه ها، اینترنت
	الگوپذیری	گروه های ثانوی	پلیس راهنمایی و رانندگی، رانندگان وسایل نقلیه همگانی، فرهیختگان و دانشجویان	پدر، مادر، دوستان و همکاران	
			پایگاه اجتماعی- فرهنگی	دانش عمومی	درآمد، شغل، تحصیلات، طبقه اجتماعی

### تحلیل داده ها

پس از گردآوری اطلاعات، از نرم افزار SPSS جهت تجزیه و تحلیل داده ها استفاده شده است. در ابتدا، بنابر روش های تحقیقی در علوم اجتماعی، از گویه های مورد سنجش، مؤلفه ها و سپس مفهوم مورد نظر استخراج گردید. با استفاده از ضریب همبستگی مناسب، به بررسی روابط بین متغیرهای مستقل و وابسته پرداخته شد که به دلیل کمی بودن متغیر وابسته در این مطالعه و رتبه ای بودن متغیرهای مستقل (به دست آمده از طیف لیکرت، از ضریب همبستگی رتبه ای اسپیرمن<sup>۱</sup> در سطح اطمینان ۹۵٪ استفاده گردید<sup>۲</sup> (کلاتری، ۱۳۸۵).

1. Correlation Coefficient Rank Spearman.

۲. استفاده از این ضریب همبستگی در مطالعات علوم اجتماعی توصیه شده است.



### یافته‌های توصیفی

نتایج حاصل از تحلیل داده‌ها، سیمای جامعه مورد مطالعه را به شرح زیر نشان می‌دهد:

- از لحاظ متغیرهای زمینه‌ای ۶۴ درصد جامعه مورد بررسی را مردان و ۳۶ درصد را زنان تشکیل داده‌اند. همچنین از لحاظ سنی، بیش از ۷۰ درصد جمعیت مورد مطالعه در گروه سنی زیر ۴۰ سال قرار دارند که نشان از جمعیت جوان جامعه مورد مطالعه است. از لحاظ وضعیت تأهل، ۳۸ درصد جامعه مورد بررسی مجرد و ۶۲ درصد آنها متأهل هستند. تنها ۴۰ درصد جامعه مورد مطالعه دارای تحصیلات لیسانس و بالاتر هستند و ۶۰ درصد دارای تحصیلات زیر لیسانس و از بین آنها ۴۴ درصد فاقد تحصیلات دانشگاهی بودند. از لحاظ وضعیت اشتغال، حدود ۴۶ درصد جمعیت مورد مطالعه کارمند ادارات و مابقی دارای مشاغل دیگر شامل کارگر، آزاد، دانشجو و بیکار بودند. در جامعه مورد مطالعه، تنها ۱۲ درصد افراد بودند که در طی هفته از وسایل نقلیه شخصی خود استفاده نمی‌کردند و حدود ۴۰ درصد کل هفته از وسایل نقلیه خود استفاده می‌کردند.

- نتایج حاصل از تحلیل شاخص‌های متغیرهای مستقل در این مطالعه نشان می‌دهد که ۶۳ درصد افراد جامعه مورد مطالعه دارای سطح تعهدات عمومی متوسط و کم و در مقابل ۶۵ درصد افراد دارای سطح تعهدات فردی بالایی هستند. همچنین نتایج به دست آمده از مؤلفه‌های شاخص سرمایه اجتماعی نشان می‌دهد که سطح آگاهی افراد از قوانین راهنمایی و رانندگی در جامعه مورد مطالعه در حد متوسط رو به پایین، اعتماد فردی در حد بالا و اعتماد تعمیم یافته بنا بر میانگین به دست آمده در حد پایین و ضعیف و میزان مشارکت اجتماعی در جامعه مورد مطالعه در حد متوسط است. بنابراین نتایج به دست آمده، سرمایه اجتماعی در جامعه مورد مطالعه بسیار پایین است. نتایج کسب شده از مؤلفه‌های شاخص آنومی اجتماعی در این مطالعه نشان دادند که ۷۲ درصد افراد جامعه مورد بررسی به عدم اجرای عدالت اجتماعی در راستای اجرای قوانین راهنمایی و رانندگی، ۶۴ درصد به عدم امنیت اجتماعی و ۶۱ درصد افراد به ناکارآمدی قوانین در زمینه قوانین راهنمایی و رانندگی اعتقاد داشتند. نتایج فوق نشان داد که بیش از ۸۳ درصد افراد جامعه معتقد بودند که آنومی اجتماعی در حد بالایی در جامعه وجود دارد.

میانگین شاخص‌های بعد فرهنگی اخلاق ترافیک شهروندی بیانگر این مطلب بودند که

بیش از ۶۰ درصد افراد در جامعه مورد مطالعه، دانش عمومی را عامل مؤثر بر اخلاق ترافیک شهروندی می‌دانند. همچنین بیش از ۷۸ درصد افراد تأثیر گروه‌های آغازین را بر اخلاق ترافیک شهروندی مؤثر و ۵۲ درصد تأثیر گروه‌های ثانوی را در حد متوسط بیان کرده‌اند. همچنین بیش از ۶۰ درصد افراد مورد مطالعه، تأثیر رسانه‌های اطلاعاتی را در اخلاق ترافیک شهروندی در حد متوسط ارزیابی نمودند.

### یافته‌های تبیینی (جدول‌های دو بعدی):

جدول ۳، نتایج حاصل از همبستگی متغیرهای مستقل و وابسته را نشان می‌دهد.

جدول ۳- ضرایب همبستگی متغیرهای مورد مطالعه

نتیجه	سطح معناداری	ضریب همبستگی	متغیر مستقل	متغیر وابسته
رابطه معنادار است	۰/۰۱۹	۰/۱۸۱(*)	تعهدات فردی	میزان تعقلات رانندگی
رابطه معنادار است	۰/۰۰۴	۰/۲۲۳(**)	تعهدات عمومی	
رابطه معنادار است	۰/۴۹۷	-۰/۰۴۷	عدم آگاهی	
رابطه معنادار است	۰/۲۴۷	-۰/۰۷۹	اعتماد فردی	
رابطه معنادار است	۰/۳۸۰	۰/۰۶۰	اعتماد تعمیم یافته	
رابطه معنادار است	۰/۰۳۴	۰/۱۶۳(*)	مشارکت اجتماعی	
رابطه معنادار است	۰/۰۱۸	۰/۱۸۲(*)	سرمایه اجتماعی	
رابطه معنادار است	۰/۰۰۲	۰/۲۰۷(**)	ناکارآمدی قوانین	
رابطه معنادار است	۰/۸۵۰	۰/۰۱۳	عدم احساس امنیت اجتماعی	
رابطه معنادار است	۰/۰۲۱	۰/۱۶۸(*)	عدم احساس عدالت اجتماعی	
رابطه معنادار است	۰/۰۴۲	۰/۱۵۷(*)	آنومی اجتماعی	
رابطه معنادار است	۰/۹۵۳	-۰/۰۰۵	استفاده از رسانه‌ها	
رابطه معنادار است	۰/۰۰	۰/۲۸۴(**)	الگوپذیری گروه‌های آغازین	
رابطه معنادار است	۰/۲۲۴	-۰/۰۹۴	الگوپذیری گروه‌های ثانوی	
رابطه معنادار است	۰/۰۰	۰/۲۷۲(**)	دانش عمومی	

- بنا بر آزمون فرضیات و نتایج حاصل از آن در سطح اطمینان ۹۵٪، بین تعهدات عمومی افراد و میزان تخلفات رانندگی، رابطه معنادار و معکوس و بین تعهدات فردی و میزان تخلفات رانندگی، رابطه معنادار و مستقیم وجود دارد. بر طبق نتایج به دست آمده، سطح تعهدات عمومی و میزان همبستگی و احساس مسئولیت عمومی در جامعه مورد نظر، بسیار ضعیف و میزان تعهدات فردی و احساس مسئولیت فردی بسیار بالا است. بنابراین در جامعه مورد مطالعه، میزان فردگرایی و کسب منافع فردی به مراتب بیش از جمع‌گرایی و کسب منافع عمومی می‌باشد.

- نتایج به دست آمده نشان می‌دهد بین مؤلفه‌های احساس عدم عدالت اجتماعی و ناکارآمدی قوانین و میزان تخلفات رانندگی در سطح ۹۵٪، رابطه معنادار و مستقیمی وجود دارد، ولی بین مؤلفه احساس عدم امنیت اجتماعی و میزان تخلفات رانندگی در سطح ۹۵٪، رابطه معناداری وجود ندارد. همچنین بنا بر نتایج حاصل، بین آنومی اجتماعی و میزان تخلفات رانندگی رابطه معناداری وجود دارد. این فرضیه با اطمینان ۹۵٪ تایید گردید. بنا بر نتایج بدست آمده در جامعه مورد نظر، آنومی اجتماعی به شدت حاکم است.

- نتایج به دست آمده بیانگر این مطلب است که بین آگاهی اجتماعی و میزان تخلفات رانندگی در سطح اطمینان ۹۵٪، در جامعه مورد نظر رابطه معناداری وجود ندارد بنابراین مؤلفه آگاهی اجتماعی در این مطالعه رد گردید. همچنین بین مشارکت اجتماعی و میزان تخلفات رانندگی در جامعه مورد مطالعه در سطح اطمینان ۹۵٪، رابطه معنادار و معکوسی وجود دارد. در جامعه مورد بررسی میزان مشارکت اجتماعی افراد در سطح بسیار پایین است. به طور کلی در جامعه مورد بررسی، افراد تمایلی به مشارکت در طرح‌های اجرایی در زمینه حل مشکلات ترافیکی نداشتند. علاوه بر آن بین اعتماد فردی و میزان تخلفات رانندگی افراد در سطح اطمینان ۹۵٪ هیچ رابطه معناداری وجود ندارد. در جامعه مورد بررسی، اعتماد فردی در سطح بالایی قرار داشت، ولی با میزان تخلفات رانندگی افراد رابطه معناداری نداشت؛ ولی بین اعتماد تعمیم یافته و میزان تخلفات رانندگی افراد در جامعه مورد بررسی و در سطح اطمینان ۹۵٪، رابطه معنادار و معکوسی وجود دارد. در جامعه مورد بررسی سطح اعتماد تعمیم یافته پایین است یعنی در این جامعه، میزان اعتماد عمومی و تعمیم یافته بسیار کم است و افراد تنها به گروه‌های آغازین و دوستان خود اعتماد

دارند. در نتیجه بین سرمایه اجتماعی و میزان تخلفات رانندگی افراد رابطه معناداری در سطح اطمینان ۹۵٪ وجود نداشت و این فرضیه رد گردید.

- بنا بر نتایج به دست آمده، در جامعه مورد بررسی بین دانش عمومی افراد و میزان تخلفات رانندگی آنها در جامعه مورد بررسی و سطح اطمینان ۹۵٪، رابطه معنادار و معکوسی وجود دارد. نگرش افراد جامعه بر این اصل است که هر چه افراد دارای دانش عمومی بالاتری باشند، میزان تخلفات رانندگی آنها نیز کمتر می شود.

- بنا بر نتایج به دست آمده در جامعه مورد بررسی، بین میزان استفاده افراد از رسانه های جمعی و میزان تخلفات رانندگی آنها رابطه معناداری در سطح اطمینان ۹۵٪ وجود ندارد. این فرضیه کاملاً رد می گردد. به طور کلی افراد در جامعه مورد بررسی، استفاده چندانی از رسانه های جمعی برای کسب اطلاعات در زمینه مسایل ترافیکی و تردد روانتر در سطح جامعه نمی کنند. بنابراین رسانه ها نقش چندانی در میزان تخلفات رانندگی آنها نداشته اند.

- نتایج حاصل از پرسش ها نشان داد بین الگوپذیری افراد از گروه های آغازین و میزان تخلفات رانندگی آنها در سطح اطمینان ۹۵٪، رابطه معنادار و مستقیمی وجود داشته است. افراد تحت تأثیر شدید گروه های آغازین خود شامل پدر، مادر، دوستان و همکاران خود بوده اند؛ ولی بین الگوپذیری افراد از گروه های ثانوی و میزان تخلفات رانندگی آنها در سطح اطمینان ۹۵٪ در جامعه مورد بررسی، رابطه معناداری وجود نداشت. در این مطالعه، استادان و فرهیختگان دانشگاهی، پلیس راهنمایی و رانندگی و رانندگان وسایل نقلیه عمومی به عنوان گروه های ثانوی در نظر گرفته شده بودند.

### نتایج حاصل از آزمون همبستگی چندگانه (تحلیل رگرسیون)

نتایج نهایی براساس دو آزمون تحلیل رگرسیون و تحلیل مسیر حاصل گردید. در جدول ۴ نتایج حاصل از روابط چندگانه متغیرهای مستقل و وابسته را براساس تحلیل رگرسیون و در جدول ۵، نتایج حاصل از روابط غیرمستقیم متغیرهای مستقل و وابسته براساس تحلیل مسیر نشان داده شده است. ذکر این نکته لازم است که تحلیل رگرسیون تنها به اثرهای مستقیم متغیرهای مستقل بر وابسته اشاره دارد؛ حال آنکه با تحلیل مسیر به اثرهای غیرمستقیم متغیرها نیز اشاره می شود.

جدول ۴- نتایج به دست آمده براساس آزمون همبستگی چندگانه (تحلیل رگرسیون)

سطح معناداری	t	ضرایب استاندارد	ضرایب غیراستاندارد		مولفه‌ها
		Beta	خطای استاندارد	B ضریب	
۰/۰۰۱	-۳/۵۴۷	-----	$۴۰۱/۸۶۰ \times ۱۰^۳$	$-۱/۴۲۵ \times ۱۰^۶$	مقدار ثابت
۰/۰۳۰	-۲/۱۸۷	-۰/۱۴۳	$۲۳۲/۱۴۴ \times ۱۰^۳$	$-۰/۵۰۷ \times ۱۰^۶$	جنسیت
۰/۰۴۳	-۲/۰۳۶	-۰/۱۴۸	$۱۶۸/۳۰۵ \times ۱۰^۳$	$-۰/۳۱۸ \times ۱۰^۶$	تحصیلات دانشگاهی
۰/۰۰۵	۲/۸۴۸	۰/۱۸۸	$۲۶/۰۶۶ \times ۱۰^۳$	$۰/۰۷۴ \times ۱۰^۶$	عدم عدالت اجتماعی
۰/۰۰	۶/۱۲۵	۰/۴۳۳	$۸۳/۱۹۱ \times ۱۰^۳$	$۰/۵۱۰ \times ۱۰^۶$	گروه‌های اولیه
۰/۰۳۴	۲/۱۳۷	۰/۱۵۸	$۱۹/۰۴۱ \times ۱۰^۳$	$۰/۰۴۰ \times ۱۰^۶$	ناکارآمدی قوانین

- بنابر نتایج جدول ۴، جنسیت، تحصیلات دانشگاهی، ناکارآمدی قوانین، احساس عدم عدالت اجتماعی و تأثیر گروه‌های اولیه متغیرهای تأثیرگذار بر تخلفات رانندگی افراد شناخته شدند.

- جنسیت با علامت منفی، بر میزان تخلفات رانندگی اثر دارد. از آن‌جا که در این رابطه به زنان کد صفر (۰) و به مردان کد یک (۱) اختصاص داده شده، ضریب متغیر فوق بیانگر ارتکاب تخلفات بیشتر توسط مردان است. بر اساس تئوری‌های زیستی - جامعه‌شناختی جرایمی که نیاز به چالاکی و عکس‌العمل سریع دارند، در میان مردان بیشتر و رایجتر است. برخی از تخلفات رانندگی همچون سرعت غیرمجاز نیز نیاز به قدرت کنترل و عکس‌العمل سریع راننده دارد. به طور کلی طبق مطالعات پیشین نیز جنسیت بر میزان تخلفات اثر معناداری دارد (Laapottia; 2003).

- تحصیلات دانشگاهی به دو دسته زیر لیسانس - لیسانس و بالاتر تقسیم شد. این دسته‌بندی رابطه معنادار و معکوسی بین سطح تحصیلات و میزان تخلفات رانندگی را نشان می‌دهد. افرادی که دارای تحصیلات بالاتر هستند، زمان بیشتری را در جامعه و بین افراد جامعه می‌گذرانند. این امر باعث درونی شدن بیشتر قوانین و هم‌نوایی بیشتر افراد با قوانین وضع

شده اجتماعی می‌گردد.

- مثبت شدن ضریب ناکارآمدی قوانین در این مطالعه، بیانگر تمایل ترمرد از قوانین توسط شهروندان است. ناکارآمدی قوانین نشان دهنده از بین رفتن کارکردهای مثبت قوانین است. تغییر شرایط اجتماعی و فرهنگی جوامع، لزوم بازنگری قوانین در طول زمان را ایجاد می‌کند. همچنین بنا بر عنصر اعتقاد در نظریه کنترل اجتماعی هیرشی، زمانی که افراد به قوانین اجتماعی اعتقاد ندارند، احتمال بروز رفتار ناهمنوا در آنها بیشتر است. پس انحراف می‌تواند به علت نبود اعتقاد به اعتبار هنجارها و قوانین باشد.

- بنابر نتایج به دست آمده، احساس عدم عدالت اجتماعی با ضریب مثبت بیانگر افزایش تمایل به تخلفات رانندگی توسط این افراد است. احساس عدم عدالت اجتماعی، ناشی از ضعف کنترل اجتماعی است. در جامعه مورد مطالعه، نگرش مردم نسبت به اجرای قوانین و سیستم کنترل اجتماعی منفی است و نیز به دلیل عدم درونی شدن قوانین، فرد تنها خود را در شرایط وجود نظارت و کنترل اجتماعی ملزم به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی می‌داند. همچنین این امر نشان از ضعف کنترل درونی افراد دارد که ناشی از عدم پیوند بین فرد و جامعه است.

- بنا بر نتایج به دست آمده، در جامعه مورد مطالعه بین الگوپذیری افراد از گروه‌های اولیه خود و میزان تخلفات رانندگی، رابطه معنادار و مستقیم وجود دارد. بنابراین، خانواده به عنوان نخستین گروه اجتماعی که فرد در آن عضویت دارد، بیشترین تأثیر را بر الگوپذیری افراد دارد.

### نتایج حاصل از آزمون همبستگی چندگانه (تحلیل مسیر)

نتایج به دست آمده در قسمت پیشین، نشان می‌دهد که برخی از متغیرهای مستقل در نظر گرفته شده در این مطالعه، در تحلیل رگرسیون اثری مستقیم و معنادار بر متغیر وابسته پیدا نکردند. با توجه به آنکه متغیرهای در نظر گرفته شده در این مطالعه، متغیرهای معنادار در پیش آزمون بوده‌اند، از طریق تحلیل مسیر به بررسی اثر غیرمستقیم آنها پرداخته می‌شود. در جدول ۵، نتایج به دست آمده براساس آزمون همبستگی چندگانه (تحلیل مسیر) نشان داده می‌شود.

جدول ۵- نتایج به دست آمده براساس آزمون همبستگی چندگانه (تحلیل مسیر)

رابطه غیرمستقیم	رابطه مستقیم	متغیر
۰/۱۲	-۰/۵۰	جنسیت
----	-۰/۳۱	تحصیلات دانشگاهی
۰/۵۵	۰/۵۲	دانش عمومی
۰/۷۳	۰/۵۱	الگوپذیری از گروه‌های آغازین
۰/۱۷	۰/۰۷	ناکارآمدی قوانین
----	۰/۰۴	احساس عدم عدالت اجتماعی
۰/۰۳	----	احساس عدم امنیت اجتماعی
۰/۲۰	----	تعهدات فردی
-۰/۲۵	----	اعتماد تعمیم یافته

- بنا بر نتایج به دست آمده در جدول ۵، اعتماد تعمیم یافته به عنوان عامل اجتماعی تأثیرگذار بر میزان تخلفات رانندگی در نظر گرفته شده بود. در بخش قبلی بنا بر تحلیل رگرسیونی که صورت گرفت، این عامل، تأثیری بر میزان تخلفات رانندگی نداشت؛ ولی با توجه به تحلیل مسیری که انجام گرفت، اعتماد تعمیم یافته با تأثیر بر الگوپذیری افراد از گروه‌های آغازین و همچنین دانش عمومی، به صورت غیرمستقیم بر میزان تخلفات رانندگی افراد تأثیر می‌گذارد. البته ذکر این مطلب نیز حایز اهمیت است که این متغیر تأثیر معکوسی نیز بر احساس عدالت اجتماعی می‌گذارد. بنابراین، اعتماد تعمیم یافته به صورت غیرمستقیم، بر میزان تخلفات رانندگی افراد اثر دارد.

- در این مطالعه احساس امنیت اجتماعی، عامل اجتماعی تأثیرگذار بر میزان تخلفات رانندگی در نظر گرفته شده بود. در بخش قبلی، بنا بر تحلیل رگرسیونی که صورت گرفت، این عامل تأثیری بر میزان تخلفات رانندگی نداشت؛ ولی با توجه به تحلیل مسیری که انجام گرفت، احساس امنیت اجتماعی با تأثیر بر الگوپذیری افراد از گروه‌های آغازین و همچنین دانش عمومی، به صورت غیرمستقیم بر میزان تخلفات رانندگی افراد تأثیر می‌گذارد. البته ذکر این مطلب نیز حایز اهمیت است که این متغیر تأثیر ضعیفی نیز بر احساس عدالت اجتماعی دارد.

- در این مطالعه، تعهدات به عنوان عامل اجتماعی تأثیرگذار بر میزان تخلفات رانندگی در نظر گرفته شده بود. در بخش قبلی بنا بر آزمون تحلیل رگرسیون این فرضیه رد شد. در نتایج به دست آمده از تحلیل مسیر، این متغیر تأثیر مستقیم و معناداری بر دانش عمومی، الگوپذیری افراد از گروه‌های آغازین و همچنین عدم احساس عدالت اجتماعی دارد. در اصل تعهدات فردی به عنوان شاخصی غیرمستقیم، بر میزان تخلفات رانندگی افراد اثر می‌گذارد.

### پیشنهادها و راهکارها

در این مطالعه، به شناخت و بررسی عامل انسانی، به عنوان مهمترین عامل بروز تخلفات رانندگی، از دو بعد اجتماعی و فرهنگی پرداخته شد. طبق نتایج به دست آمده تنها ۴۲ درصد، عامل انسانی از جنبه اخلاق ترافیک شهروندی، در تخلفات عمدی رانندگی در این مطالعه تأثیرگذار بوده است و ۵۸ درصد دیگر، مربوط به تخلفات سهوی و همچنین عواملی است که در مطالعه مد نظر قرار نگرفته است که لزوم انجام مطالعات بیشتر در راستای شناسایی این عوامل را نشان می‌دهد.

در جامعه مورد مطالعه یکی از عوامل مؤثر بر ضعف اخلاق ترافیک شهروندی، ناکارآمدی قوانین به شمار می‌آید. از دیدگاه افراد مورد مطالعه، بسیاری از قوانین کارکردهای خود را از دست داده‌اند و یا دارای کارکردهای مثبتی نیستند. برای مثال، عدم رعایت سرعت مجاز دومین عامل تخلفات رانندگی در جامعه مورد نظر شناخته شده است. بسیاری از شهروندان عقیده دارند که سرعت مجاز تعیین شده در قوانین، مناسب مسیرهای کنونی نیست، بنابراین خود را موجه برای عدم رعایت آن می‌دانند. به نظر می‌رسد بازبینی برخی قوانین، کمک شایانی به حل این گونه تخلفات نماید. این بازبینی باید توسط کارشناسان مجرب و با مشورت مردم صورت گیرد. تشکیل جلسات تخصصی - کاربردی در اماکن عمومی همچون پارک‌ها و مراکز عمومی می‌تواند فرصتی مناسب برای توجیه علمی قوانین برای عموم مردم، توسط متخصصین راهنمایی و رانندگی باشد. حضور مردم و کارشناسان در کنار یکدیگر گامی است برای ایجاد روحیه مشارکت جمعی در جامعه. مشارکت اجتماعی، گامی بسیار مؤثر در حل مشکلات شهری است. همچنین حضور مردم در تصمیم‌گیری‌های اجتماعی می‌تواند عاملی برای بالا رفتن حس تعلق اجتماعی،



همکاری و تعاون بین مسئولین و شهروندان باشد. تشکیل گروه‌های محلی، می‌تواند راه‌حل مناسبی برای ایجاد ارتباط بین مسئولین و افراد ساکن در محلات باشد. یکی دیگر از علل تخلفات رانندگی، اعتقاد مردم به عدم رعایت عدالت اجتماعی در برخورد پلیس با متخلفان بود. آنها عقیده دارند که چون همواره احتمال جریمه شدن وجود ندارد و مأمورین راهنمایی و رانندگی در تمام شهر حضور ندارند، پس نیازی به رعایت همیشگی قوانین نیست. این مسأله ناشی از عدم درونی شدن قوانین در بین شهروندان است. یقیناً تدوین هر قانونی، با هدفی مشخص صورت گرفته است. بنابراین افراد خود باید رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی را امری لازم بدانند و حضور یا عدم حضور مأمورین نقش اساسی در رخداد تخلفات نداشته باشد. برای درونی کردن قوانین مطرح شده، مسئولیت اصلی بر عهده خانواده‌ها و نهادهای آموزشی است. خانواده‌ها و نهادهای آموزشی همچون مهدکودک‌ها و مدارس به عنوان اولین گروه‌هایی که فرد در آنها عضویت می‌یابد، باید به پرورش روح قانون‌گرایی در بین کودکان اقدام نمایند. از دیگر عوامل مؤثر بر میزان تخلفات رانندگی در جامعه مورد مطالعه، نگرش و انتظارات اجتماعی است که افراد بنا بر تحصیلات از دیگر افراد جامعه دارند. پنداشت عموم مردم بر این اصل است. که تحصیلات به فرد، منزلت و پایگاه اجتماعی می‌دهد. بنابراین انتظارات بر کم بودن میزان تخلفات رانندگی آنهاست. حال آنکه باید این نگرش در بین افراد جامعه گسترش یابد که رعایت قوانین وضع شده اجتماعی بر عهده عموم مردم است. منزلت و پایگاه اجتماعی افراد، عاملی برای قانونمداری آنها نیست. بنابراین همه افراد در برابر قانون یکسان و ملزم به رعایت آن جهت برقراری نظم اجتماعی و دوام زندگی شهری هستند.

در این مطالعه آنومی اجتماعی تأثیر زیادی بر میزان تخلفات رانندگی افراد داشت. سرمایه اجتماعی یک عامل تأثیرگذار بر شرایط آنومی اجتماعی شناخته شد. بنابراین، آگاهی، مشارکت و اعتماد که از مؤلفه‌های سرمایه اجتماعی هستند بر شرایط آنومی اجتماعی تأثیر دارند. ارتقای آگاهی افراد از طریق آموزش و فرهنگ‌سازی، ایجاد روحیه مشارکت اجتماعی و همچنین ایجاد اعتماد اجتماعی در بین شهروندان، می‌تواند شرایط آنومی اجتماعی را کاهش دهد و طبعاً باعث کاهش میزان تخلفات رانندگی افراد و ایجاد

نظم بیشتر در سیستم حمل و نقل شهری گردد.

بنا نظریه‌های مختلف جامعه‌شناسی، رسانه‌های جمعی در دنیای اطلاعات امروز، نقش بسزایی در الگوپذیری و آگاهی افراد دارند. طبق نتایج به دست آمده در این مطالعه، میزان استفاده افراد از رسانه‌های جمعی در سطح کمی است. این امر می‌تواند ناشی از عوامل مختلف سیاسی، اقتصادی و فرهنگی در جامعه مورد بررسی باشد. همچنین ذکر این مطلب نیز حایز اهمیت می‌باشد که تغییر فرهنگ درونی شده افراد، نیاز به زمان طولانی و تکرار مکرر آن مسأله برای درونی شدن و پذیرش توسط افراد دارد. تبلیغات مناسب رسانه‌ها، پوسترهای زیبا و جذاب در سطح شهر و زیرنویس قوانین در برنامه‌های پرتعداد تلویزیونی می‌تواند راهکارهای مناسب جهت درونی شدن فرهنگ ترافیکی در جامعه باشد.

#### کتابنامه

- آیتی، ا. (۱۳۷۱)، ابعاد گوناگون تصادفات ترافیکی، اولین سمینار بررسی تصادفات ترافیکی و علل آن. چلبی، مسعود، (۱۳۸۵)، تحلیل اجتماعی در فضای کنش، نشر نی، چاپ اول، تهران، ۳۳۲ صفحه.
- حسینی، ر. (۱۳۸۰)، "اصلاح فرهنگ ترافیکی با اجتماعی شدن مجدد بزرگسالان"، مجموعه مقالات دومین کنفرانس منطقه‌ای مدیریت ترافیک.
- خاکی، غلامرضا، (۱۳۸۹)، روش تحقیق با رویکردی به پایان‌نامه نویسی، انتشارات جامعه‌شناسان، چاپ اول، ۱۸۰ صفحه.
- دفتر برنامه‌ریزی سازمان راهداری، (۱۳۷۴)، "نقش عوامل انسانی در ایمنی راه‌ها همراه با روش‌های پیشنهادی جهت کاهش تصادفات"، گزارش شماره ۱۳.
- ریتزر، جورج، (۱۳۸۶)، نظریه جامعه‌شناسی در دوران معاصر، ترجمه محسن ثلاثی، انتشارات علمی، چاپ دوازدهم، تهران، ۶۹۴ صفحه.
- شیرمحمدی، ح. (۱۳۸۵)، عامل انسانی در معضلات ترافیکی و راهکارهای کاهش تخلفات ترافیکی، همایش ملی ترافیک شهری "معضلات-راهکارها".
- صدیق سروسستانی، رحمت الله، (۱۳۷۰)، جزوه درسی آسیب‌شناسی اجتماعی، انتشارات دانشگاه تهران.
- عزیزی، ر. (۱۳۸۴)، "تخلفات راهنمایی و رانندگی و روشهای پیشگیری (در ایران)"، اولین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای.
- فکوهی، ناصر، (۱۳۸۰)، انسان‌شناسی شهری، نشر نی، چاپ ششم، تهران، ۵۸۳ صفحه.
- کلاتری، خلیل، (۱۳۸۵)، پردازش و تحلیل داده‌ها در تحقیقات اجتماعی-اقتصادی، انتشارات شریف،

- چاپ دوم، تهران، ۳۹۲ صفحه.
- کوئن، بروس، (۱۳۷۰)، *درآمدی بر جامعه‌شناسی*، ترجمه محسن ثلاثی، انتشارات فرهنگ معاصر، چاپ هشتم، تهران.
- گیدنز، آنتونی، (۱۹۸۶)، *جامعه‌شناسی*، ترجمه منوچهر صبوری، نشر نی، نوبت سیزدهم، تهران، ۸۸۶ صفحه.
- مظلومان، رضا، (۱۳۵۵)، *جرم‌شناسی*، انتشارات دانشگاه ملی ایران، جلد دوم.
- ممتاز، فریده، (۱۳۸۳)، *جامعه‌شناسی شهر*، شرکت سه‌لای انتشار، چاپ سوم، تهران، ۱۷۶ صفحه.
- موسوی، سید یعقوب، (۱۳۷۸)، "تبیین نظری و جامعه‌شناختی جرایم شهری، دو ماهنامه اطلاعات سیاسی - اقتصادی"، سال سیزدهم، شماره ۱۱ و ۱۲، مرداد و شهریور.
- وزارت راه و ترابری، (۱۳۸۷)، *تعیین نوع و میزان جریمه‌های تخلفات ترافیکی با رویکرد افزایش اثر بازدارندگی*، پژوهشکده حمل‌ونقل.
- هاشمی طاری، مرتضی، (۱۳۸۲)، *جزوه درسی جامعه‌شناسی انحرافات اجتماعی*، انتشارات دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز.
- Bjo`rklund, Gunilla M, (2005), "*Driver behavior in intersections: formal and informal traffic rules*", Dalarna University, 781 88 Borla` nge, Sweden.
- Conley Jim, (2011), "*A Sociology of traffic: Driving, Cycling, Walking*", forthcoming in Phillip Vannini, *Technologies of Mobility in the Americas*. Oxford & Bern: Peter Lang.
- Jemelin, Christophe & Nicolas Louvet, (2009), *Driving an electric vehicle. A sociological analysis on pioneer users*", Magali Pierre, EDF R&D, France.
- Jorgensen Anette Jerup, (2008), "*The culture of automobility: How interacting drivers relate to legal standards and to each other in traffic*".
- Laapottia, s, Keskinena, E, Rajalin, S, (2003), "*Comparison of young male and female drivers' attitude and self-reported traffic behavior in Finland in 1978 and 2001*", *Journal of Safety Research* 34, 579- 587
- Sigbórsson, Haraldur and Stefán Einarsson, ( 2010), "*Traffic culture (human factors & traffic safety)*" University of Minnoseta.
- String fellow, Margaret, (2010), "*Accident analysis and Hazard analysis for human and organizational factors*", Massachusetts Institute of Technology.
- Mackenzie, S., Bannister, J., Flint, J., Parr, S., Millie, A., and Fleetwood, J. (2010), "*The drivers of perceptions of anti-social behavior*", Home Office Research Report (34). ISSN 175.63666.