



ORIGINAL ARTICLE

Received: 2017/06/10

Accepted: 2017/07/22

Identification of Traffic Users Values in Yazd City and its Impact on Traffic (Focusing on Reducing Losses and Driving Accidents)

Mohammad Pourshams(M.Sc.)

M.Sc. of Management and Police Command, Deputy Technical Director of Yazd Province, School of Dafos, Amin Police University, Tehran, Iran. Email: mohammad.purshams@gmail.com Tel : 09168560056

Abstract

Introduction: Vehicle and motorcycle accidents are one of the main causes of mortality in the world and the highest rates of mortality are attributed to developing countries. On average, every day, there are three thousand car deaths in the world, and mortality related to vehicles are the 11th most common cause of death in developing countries. In our country, the death toll from driving accidents is very high. Ranked fourth in the top 25 high-losing countries. Basically, accidents are the cause of mortality at the age of 40 and traffic accidents as leading cause.

Methods: This is a descriptive-analytic method in terms of its purpose, its time of the beginning of the year 96, and the statistical population is all the drivers of Yazd city, which is a large community. In this research, due to the large size of the population and the impossibility of conducting research on the whole society, 384 people were selected as Krejisi and Morgan based on random sampling method for sampling. Thus, Yazd city is divided into 5 sections. Also, traffic user's values in Yazd were selected based on the baseline study, literature and its integration with the results obtained from field research data. Data analysis method; In this study, to test the hypotheses with the aim of measuring the effect of variables, multiple linear regression was used. For categorizing and analyzing data, the software EXCEL and spss23 were used which are presented by giving two tables Model Summary and regression coefficient table (ANOVA); correlation values between two variables (R and R²) and the significance level (sig) were determined and the results were analyzed.

Results: The results show that religious values (0.828), economic value (0.282), social value (0.250), knowledge value (0.91), health value (0.159) And familial value (146/0) had the highest impact on the traffic behavior variable, and there was no significant impact from the values of public value, aesthetic, pleasure and power.

Conclusion: By relying on the values that exist in a society, there can be some kind of correlation in order to advance and highlight the ruling values, which over time and observing this behavior (from the clingers), other people who are less affluent These values are also trying to maintain their coherence, so respecting these values is consistent with the results obtained in accordance with the proper traffic behavior; complying with traffic rules and regulations, which will result in traffic ordering And reduce accidents and losses caused by it.

Keywords: values, traffic users, Yazd, traffic behavior

Conflict of interest: The authors declared that there is no Conflict interest



This Paper Should be Cited as:

Identification of Traffic Users Values in Yazd City and its Impact on.....
Mohammad Pourshams.Tolooebehdasht Journal.2018; 17(2):84-93.[Persian]



شناسایی ارزشهای کاربران ترافیک در شهر یزد و ارتباط آن بر رفتار ترافیکی آنها (با تمرکز بر کاهش تلفات و حوادث رانندگی)

نویسنده: محمد پورششمس

۱. کارشناس ارشد مدیریت و فرماندهی انتظامی، دانشکده دافوس، دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران، ایران.

Email: mohammad.purshams@gmail.com

تلفن تماس: ۰۹۱۶۸۵۶۰۰۵۶

چکیده

مقدمه: تصادف وسایل نقلیه و موتوری یکی از عمده ترین دلایل مرگ و میر در سطح جهانی هستند و بالاترین نرخ این مرگ و میر به کشورهای در حال توسعه تعلق می گیرد. به طور متوسط هر روزه سه هزار تصادف خودرویی منجر به مرگ در سراسر جهان اتفاق می افتد و مرگ های مرتبط با وسایل نقلیه یازدهمین عامل رایج مرگ و میر در کشورهای در حال توسعه هستند. این مطالعه با هدف شناسایی ارزشهای کاربران ترافیک در شهر یزد و ارتباط آن بر رفتار ترافیکی آنها انجام گرفت.

روش بررسی: این پژوهش از نظر روش توصیفی-تحلیلی، از نظر هدف کاربردی، مقطع زمانی آن ابتدای سال ۹۶ و جامعه آماری آن کلیه رانندگان شهر یزد بودند که بر حسب جدول کرجسی و مورگان ۳۸۴ نفر به عنوان نمونه به صورت تصادفی از ۵ منطقه شهر یزد انتخاب شدند. وسوالات پرسشنامه بر اساس ارزش های کاربران ترافیک در یزد بود که براساس مطالعه مبنایی، ادبیات و تلفیق آن با نتایج به دست آمده از اطلاعات تحقیقات میدانی پژوهش حاصل شده بود. برای طبقه بندی و تجزیه و تحلیل داده ها از نرم افزارهای EXCEL و SPSS ۲۳ استفاده شد که با دادن دو جدول خلاصه مدل (Model Summary) و جدول ضرایب رگرسیونی (ANOVA)، مقادیر همبستگی بین دو متغیر (R و R²) و سطح معنا داری (sig) مشخص شده و نتایج به دست آمده از آنها مورد تحلیل قرار گرفت.

یافته ها: متغیرهای ارزش مذهبی (۰/۲۸۹)، ارزش اقتصادی (۰/۲۸۲)، ارزش اجتماعی (۰/۲۵۰)، ارزش دانش (۰/۱۹۹)، ارزش سلامتی (۰/۱۵۹) و ارزش وجهه خانوادگی (۰/۱۴۶) به ترتیب بالاترین تاثیر را روی متغیر رفتار ترافیکی داشته اند و متغیرهای ارزش مردمی، زیبایی شناختی، لذت جویانه و قدرت، تاثیر معناداری نداشته است.

نتیجه گیری: با تکیه بر ارزشهایی که در یک جامعه وجود دارد می توان به نوعی همبستگی در جهت پیش بردن و برجسته کردن ارزشهای حاکم رسید، لذا رعایت ارزشهای مذکور برابر نتایج به دست آمده با توجه به همسویی با رفتارهای ترافیکی مناسب و درست باعث رعایت کردن قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی شده که این امر موجب نظم بخشی به ترافیک و کاهش تصادفات و تلفات ناشی از آن می شود.

واژه های کلیدی: ارزشها، کاربران ترافیک، یزد، رفتار ترافیکی

طلوع بهداشت

دو ماهنامه علمی پژوهشی

دانشکده بهداشت یزد

سال هفدهم

شماره: دوم

خرداد و تیر ۱۳۹۷

شماره مسلسل: ۶۸

تاریخ وصول: ۱۳۹۶/۰۲/۲۰

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۴/۳۱



مقدمه

ایرانیان با داشتن تمدن چند هزار ساله در دنیا و سرآمد فرهنگ و اخلاق در جهان متأسفانه در سالهای اخیر جزء کشورهای با آمار تلفات بالا در رانندگی بوده است و به همین دلیل رانندگی برای یک خارجی در ایران نسبتاً سخت یا با ریسک بالاست. "به نظر می رسد، عناصر خاصی باعث رفتارهای قانون شکنانه در رانندگی می شود، بعضی رفتارها به برآورده شدن برخی از نیازهای شخصی فرد منجر می شود، هرچند با سیستم قانونمند محیط اطراف مغایرت دارد. در شهر جدید ما با پدیده‌ای بنام ترافیک روبرو هستیم که سه عامل انسان-محیط-وسیله نقلیه را در رابطه‌ای تنگاتنگ و پیچیده با یکدیگر قرار می دهد" (۱).

ترافیک، فضای تعامل دو وجهی انسان وانسان، انسان و ماشین وانسان و محیط را مهیا می سازد. در این راستا تعامل انسانی نقش مهمی را به عهده داشته و به همین دلیل در مطالعات مربوط به ترافیک، قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و به خصوص در رسیدگی به تصادفات اغلب به راننده و عابر پیاده توجه بیشتری شده و به وسیله نقلیه و در موارد بسیار محدود به راه و تجهیزات ایمنی و مهندسی ترافیک نیز توجه شده است که علت این موضوع خود جای بحث و بررسی دقیق تری راتحت عنوان مؤثرترین عوامل پیچیدگی پدیده ترافیک دارد. لیکن انسان به عنوان یک راننده اقداماتی راحین رانندگی انجام می دهد که از جنس کنش های از پیش برنامه ریزی شده در قبال یک برداشت مشخص نمی باشد که این موضوع تحت تأثیر تراکم ترافیک شدت بیشتری پیدامی کند(۲). "زندگی اجتماعی انسان به وسیله هنجارها، قوانین و مقررات اداره می شود. اگر افراد جامعه به قوانین و مقررات و هنجارهای اجتماعی که رفتار آنها را به

عنوان مناسب و نامناسب تعریف می کنند، مقید نباشند، فعالیت انسان متوقف و یا دچار هرج و مرج خواهد شد، آنگاه نظم اجتماعی مختل شده و در آن صورت، افراد جامعه با هنجارهای اجتماعی که مبین نظم اجتماعی است همنا نگر دیده و مرتکب رفتارهای انحرافی و انواع قانون شکنی ها می شوند(۳). بی سوادی و کم سوادی نا آگاهی و جهل به قانون، تعدد و تنوع خرده فرهنگ ها و توزیع و استفاده نابرابر از امکانات و خدمات آموزشی و فرهنگی در سطوح محلی و ملی و گسترش روز افزون ارتباطات فراملی، به پیدایش و تشدید تفاوتها و تعارضات عقیدتی، ارزش و هنجاری در بین افراد و گروههای اجتماعی منجر می گردد(۴). "

حال با توجه به مطالب و نکات فوق و به منظور کاهش تخلفات رانندگی و ارتقاء رفتار رعایت کردن قوانین و مقررات راهور توسط کاربران ترافیکی می توان به چند نکته زیر توجه کرد: باید میل به پیروی از مقررات و هم رنگی با هنجارهای مطلوب جامعه را نیز در مردم ایجاد کرده و به کمک عادات، هنجارها و فنون خاص، طرز تفکر و نگرش های مطلوبی را در رانندگان به وجود آورد. برای وصول به این مقاصد، از آموزش به عنوان مهم ترین عامل مؤثر می توان نام برد. امروزه در دنیا اهمیت زیادی به آموزش قوانین راهنمایی رانندگی داده می شود(۵).

رانندگان را ملزم می کنند قبل از ورود به ترافیک قوانین راهنمایی و رانندگی را آموزش دیده و آن را فراگیرند(۶). حتی نتایج تحقیقات نشان داده است که رانندگان متخلف، بعد از کسب آموزش های مجدد، میزان تخلف رانندگی شان نیز کاهش می یابد(۷) "در واقع می توان گفت که ارزش از



با بررسی های به عمل آمده تحقیقات زیادی در حوزه داخلی و خارجی در خصوص ارزشها و الگوهای اجتماعی و تأثیر آنها بر سایر متغیرها انجام شده است، که در این تحقیق در غالب پیشینه داخلی و خارجی به برخی از آنها اشاره شده است: در سال ۹۵ جهانی و همکارانش در پژوهشی تحت عنوان " بررسی عوامل موثر بر کنترل رفتار ترافیکی موتورسیکلت سواران " نشان داد که بین عوامل کنترلی شامل آموزش، کنترل پلیس و قوانین و مقررات با رفتار ترافیکی موتورسیکلت سواران رابطه معناداری وجود دارد، هم چنین ضریب تعیین محاسبه شده نشان می دهد متغیرهای مستقل مورد مطالعه در این تحقیق از دیدگاه موتورسیکلت سواران حدوداً ۷۷ درصد و از دیدگاه کارشناسان راهور حدوداً ۸۰ درصد تأثیر بر متغیر وابسته را پوشش می دهند (۱۵). در تحقیق دیگری با عنوان " بررسی رابطه باورهای اجتماعی با رفتارهای ترافیکی رانندگی " که توسط امین صارمی و همکارانش در سال ۱۳۹۴ انجام گرفته به بررسی رابط باورهای اجتماعی با رفتارهای ترافیکی رانندگان درون شهری شهر بجنورد پرداخته که نتایج نشان می دهد برای تخلفات عمدی و غیر عمدی باید رانندگی قانون گریزی، رانندگی خصومت آمیز، کمبود نیازهای اجتماعی (احترام، محبت، احساس تبعیض و محرومیت) و تعداد جریمه را کاهش داد و از طرف دیگر احساس هویت ملی و دینی، تجربه رانندگی و نیز آگاهی مردم را افزایش داد. هم چنین مجموعه عوامل اجتماعی به طور پیوسته و مرتبط در کاهش رفتار رانندگی پر خطر مؤثر خواهند بود و از اقدامات منفرد و جداگانه بدون توجه به تأثیر و تأثر آنها بر یکدیگر باید پرهیز شود (۱۶). مطالعه ای تحت عنوان " ارزیابی نقش فرهنگ و رفتار ترافیکی در بهبود ایمنی و

بنیادی ترین عوامل در تبیین اندیشه، عمل یا اعمال فرد و هم چنین شکل گیری حیات اجتماعی است. برای همین، ارزشها معیارهایی هستند که به فرهنگ کلی و جامعه معنا می دهد (۸). ویژگی های ارزشها: ۱- از جنس امور ذهنی و معرفتی هستند، گرچه آثار و تجلی عینی آن در هنجارها مشخص می گردد. ۲- ضرورتهای قطعی هستند. ۳- درون ارزشها، بین ارزشها و سایر عناصر فرهنگ و نظام اجتماعی، ارتباط سلسله مراتبی و ساختاری وجود دارد. ۴- تعلق به ارزشها دارای در جات متفاوت است ۵- به لحاظ درجه اهمیت موضوع، جنس موضوع، سطح، منبع الهام بخش ارزش، دایره شمول موضوعی و سطح پذیرش ارزش به لحاظ فردی و جمعی انواع گوناگون دارند (۹).

در هر جامعه به برخی از ارزشها بهای بیشتری داده می شود، در جوامع صنعتی خوش قولی، پیشرفت مادی و رقابت از ارزشهای مهم اند و حال آنکه در یک جامعه غیرصنعتی ممکن است ارزشهای دیگری اهمیت داشته باشند.

در یک جامعه ساده، اعضاء جامعه معمولاً به سهولت در مورد مجموعه مشخصی از ارزشها توافق دارند و حال آنکه در جوامع صنعتی معمولاً نظام پیچیده و متضادی از ارزشها حاکم است. مثلاً " آیا افراد باید فردگرایی را توسعه دهند تا به عقاید گروهی پاسخ دهند؟ ". از آنجا که گرایشات و ارزشها از طریق فرهنگ جامعه تعریف می شوند، از جامعه ای به جامعه دیگر تفاوت دارند (۱۰).

آگاهی و شناخت ارزشها راه سلامت را به سوی فرد و جامعه می گشاید. در این رابطه قرآن و برخی از متون اسلامی مانند صحیفه سجاده نیز بر ضرورت آگاهی و توجه به این عامل در انجام آنها تأکید کرده اند (۱۴-۱۱).



با توجه به این که یکی از این عوامل تأثیر گذار ارزش ها و الگوهای است که در نزد افراد وجود دارد، این تحقیق بر آن است که با بررسی ارزش های موجود در بین رانندگان یزدی به شناسایی آن دسته از ارزش هایی پردازد که در رانندگی آنها و رعایت کردن یا رعایت نکردن قوانین راهور توسط آنان تأثیر دارد ما با شناخت این دسته از ارزش های تأثیر گذار در رفتار ترافیکی رانندگان می توانیم در برنامه ریزی ها و مدیریت ترافیک هم چنین کاهش تخلفات و تصادفات کمک به سزایی انجام دهیم.

روش بررسی

این تحقیق از لحاظ هدف جزء تحقیقات کاربردی و با توجه به نحوه گردآوری اطلاعات، از نظر روش توصیفی است. جامعه آماری این پژوهش، کلیه رانندگان شهر یزد می باشند که جامعه ای بزرگ می باشند. در این تحقیق، با توجه به بزرگی بودن جامعه آماری و میسر نبودن امکان اجرای تحقیق بر روی کل جامعه، بر حسب جدول کرجسی و مورگان ۳۸۴ نفر به عنوان نمونه انتخاب شدند، نمونه گیری به روش تصادفی از ۵ منطقه شهر یزد انجام شد و پرسش گر در هر بخش به صورت تصادفی ۷۷ نفر را از بین رانندگان مختلف از لحاظ سن و نوع وسیله در آن بخش انتخاب نموده و پرسشنامه را بعد از دادن توضیحات لازم جهت پر کردن در اختیار آنها قرار داده است. ابزار به کار رفته در این تحقیق دو نوع پرسشنامه می باشد، ۱- پرسشنامه استاندارد شده ارزش های شخصیتی (Personality values) شری و ورما برای سنجش و شناسایی ارزشهای موجود در بین کاربران ترافیک به کار رفته است، این پرسشنامه شامل ۴۰ گویه و ۱۰ مؤلفه تألیف: شری و ورما (۱۹۹۴) است، مؤلفه های مورد

روانسازی حمل و نقل و تصمیم سازی چند منظوره AHP " که در سال ۱۳۸۵ توسط پور معلم و تیموری انجام شد. در میان عوامل انسانی دخیل در امر خطیر رانندگی، عواملی چون میزان آشنایی رانندگان با علائم راهنمایی و رانندگی و میزان احترام به قوانین ترافیکی، میزان آشنایی با فرهنگ صحیح عبور و مرور، تأثیر مسائلی همانند خستگی، بی خوابی و اثر مواد مخدر، عوامل محرک های اجتماعی و روانی، کیفیت آموزش های رسانه ای به آحاد مختلف، نقش و تأثیر مجریان قوانین راهنمایی و رانندگی و تأثیر عوامل ایمنی جاده ای و امداد رسانی در سوانح از اهم فاکتورهای تأثیر گذار و نقش آفرین در شکل گیری پدیده «فرهنگ و رفتار ترافیکی» شناخته شده است. هم چنین نتایج حاصل از تحلیل و ارزیابی نشان می دهد که از بین تدابیر و سیاست های مختلف جهت بهسازی رفتار و فرهنگ ترافیکی در راستای بهبود ایمنی و روانسازی حمل و نقل، عنصر «آموزش و فرهنگ سازی در میان اقشار مختلف جامعه» با وزن و اولویت نسبی نزدیک به ۵۰ درصد بیشترین سهم را در میان مولفه های دیگر داراست (۱۷).

در پژوهشی که توسط کانستانتیو و همکارانش (۲۰۱۱) "به بررسی علت رانندگی و رفتار پرخطر جوانان پرداخته اند." آنها بیان کرده اند که، اگرچه از لحاظ منطقی جوانان به دلیل کمال رشد فیزیکی و تحصیلات بیشتر از نسل قبل باید قادر باشند خطرات را بهتر در نظر بگیرند، اما شرایط فیزیولوژی عصبی نشان می دهد که مغز در نواحی قشر جلویی تا سن ۲۵ سالگی به طور کامل توسعه نیافته است. بنابراین جوانان به دلیل محدودیت سنی آماده مدیریت ریسک پیچیده رانندگی به خصوص تحت شرایط غیر بهینه را ندارند (۱۸).



(R2) و سطح معنا داری (sig) مشخص شده و نتایج به دست آمده از آنها مورد تحلیل قرار گرفته است.

یافته ها

در این بخش از تجزیه و تحلیل آماری به بررسی چگونگی توزیع نمونه‌های آماری از حیث متغیرهایی چون: میزان تحصیلات، سن و شغل پرداخته شده است.

ضمناً از ۳۸۴ نفر افراد نمونه که در مطالعه شرکت کردند ۳۱۲ نفر مرد و ۷۲ نفر زن بوده که نشان می‌دهد ۸۱ درصد مرد و ۱۹ درصد زن می‌باشند.

و از نظر تحصیلات ۷۴/۸ درصد از افراد دارای تحصیلات دیپلم تا لیسانس بودند و از نظر سن بیشتر افراد با ۵۴/۷ درصد در گروه سنی ۳۰-۱۸ سال قرار داشتند و ۵۰/۳ درصد از افراد دارای شغل آزاد بودند (جدول ۱).

جدول ۱: توزیع خصوصیات دموگرافیک کاربران ترافیک در شهر یزد

عنوان	فراوانی	درصد
تحصیلات		
ابتدایی	۱۹	۴/۹
زیر دیپلم	۴۶	۱۲
دیپلم و فوق دیپلم	۲۱۳	۵۵/۵
لیسانس	۷۴	۱۹/۳
فوق لیسانس و بالاتر	۳۲	۸/۳
جمع	۳۸۴	۱۰۰
سن		
۳۰-۱۸	۲۱۰	۵۴/۷
۴۰-۳۰	۱۵۱	۳۹/۳
۴۰-۵۰	۲۳	۶
جمع	۳۸۴	۱۰۰
شغل		
کارمند	۱۱۹	۳۱
آزاد	۱۹۳	۵۰/۳
راننده	۷۲	۱۸/۸
جمع	۳۸۴	۱۰۰

ارزیابی در این پرسشنامه عبارتند از: ارزش مذهبی، ارزش اجتماعی، ارزش مردمی، ارزش زیبایی شناختی، ارزش اقتصادی، ارزش دانش، ارزش لذت جویانه، ارزش قدرت، ارزش وجهه خانوادگی و ارزش سلامتی (۱۹). ۲- پرسشنامه محقق ساخته رعایت قوانین و مقررات راهور برای آزمودن رفتارهای ترافیکی کاربران ترافیک شهر یزد طراحی شده است که شامل ۱۶ گویه با پاسخ طیف لیکرت می باشد. روش تحلیل داده ها: در این تحقیق به منظور آزمون فرضیه‌ها با هدف سنجش وجود تاثیر میان متغیرها، رگرسیون خطی چند گانه مورد استفاده قرار گرفت و برای طبقه بندی و تجزیه و تحلیل داده ها از نرم افزارهای EXCEL و SPSS ۲۳ استفاده شد که با دادن دو جدول خلاصه مدل (Model Summary) و جدول ضرایب رگرسیونی (ANOVA)، مقادیر همبستگی بین دو متغیر (R) و



کاربران ترافیک) قابل بیان است. هم چنین اماره دورین واتسون برای این مدل نزدیک ۲ می باشد که نشان دهنده استقلال باقی مانده ها است.

در جدول ۲ خلاصه مدل آزمون معناداری رگرسیون اشاره شده است و سطح معناداری (۰/۰۰۰) که کوچکتر از ۰/۰۵ است به دست آمده، بنابراین معادله رگرسیون خطی معنادار می باشد. هم چنین با توجه به ضریب تعیین می توان گفت ۵۸ درصد از

جدول ۲: خلاصه مدل رگرسیونی عوامل پیش بینی کننده رفتار ترافیکی کاربران ترافیک

مدل	ANOVA	آمار دورین	ضریب تعیین	ضریب تعدیل	R
Sig	F	واتسون	تعدیل شده	R ²	
۰/۰	۵۰/۹۴۱	۱/۸۵۷	۰/۵۶۵	۰/۵۷۷	۰/۷۵۹

جدول ۳: ضریب رگرسیونی عوامل پیش بینی کننده رفتار ترافیکی کاربران ترافیک در شهر یزد

مدل	آمارهای هم خطی	t	ضرایب استاندارد	ضرایب غیر استاندارد
Sig	t	Beta	خطای استاندارد	B
۰/۰	۳/۷۹۱	-	۰/۱۷۸	۰/۶۷۵
۰/۰	۴/۴۰۷	۰/۲۸۹	۰/۰۵۰	۰/۲۱۸
۰/۰	۳/۶۹۶	۰/۲۵۰	۰/۰۶۰	۰/۲۲۴
۰/۶۹۳	-۰/۳۹۶	۰/۰۲۶	۰/۰۶۳	۰/۰۲۵
۰/۴۹۷	-۰/۶۸۰	۰/۰۴۰	۰/۰۵۶	۰/۰۳۸
۰/۰	۴/۵۸۱	۰/۲۸۲	۰/۰۴۰	۰/۱۸۳
۰/۰	۶/۶۳۶	۰/۱۹۹	۰/۰۴۰	۰/۱۴۷
۰/۶۹۰	۰/۴۰۰	۰/۰۲۳	۰/۰۴۷	۰/۰۱۹
۰/۱۲۱	-۱/۵۵۴	۰/۰۸۴	۰/۰۶۲	۰/۰۹۷
۰/۰۳۳	۲/۱۴۱	-۰/۱۴۶	۰/۰۴۸	۰/۱۰۳
۰/۰۱۶	۲/۴۱۵	۰/۱۵۹	۰/۰۵۱	۰/۱۲۳

متغیر وابسته: رفتار ترافیکی



تبعیت از مقررات آن را نیز دارند، در حالی که کسانی که از اجتماع بریده اند، ممکن است تمایل به نقض آن مقررات داشته باشند. بنابراین کجروی‌ها و نوع کنترل اجتماعی با توجه به ساختار جامعه، شکل حکومت، فرهنگ و نهادهای اجتماعی متفاوت است (۲۰). منحرفان اجتماعی افرادی هستند که به نحو مؤثری نشان «انحراف» به آنها زده شده است. بر اساس این دیدگاه، مسئله اجتماعی مبتنی بر یک تعریف ذهنی است که مردم از آن دارند. زیرا انحراف چیزی نیست که ذاتاً در اشکال معینی از رفتار وجود داشته باشد، بلکه آنچه وجود دارد مصوباتی است که توسط ناظران مستقیم و غیر مستقیم این رفتارها وضع شده است. یعنی عامل مهم در تعیین انحراف، ناظران اجتماعی هستند که تصمیمی گیرند چه عمل یا اعمالی مصداق بارز انحراف به شمار می‌آیند یا نمی‌آیند (۲۱).

بر اساس نظریه یادگیری اجتماعی، رفتار انحرافی آموختنی است و در فرآیند رابطه با افراد دیگر، به خصوص در گروه‌های کوچک آموخته می‌شود. رفتار در نتیجه کنش متقابل بین شناخت و عوامل محیطی به وجود می‌آید. شخص می‌تواند با کمک فرآیند الگوسازی و با مشاهده رفتار دیگران، چه به صورت تصادفی و چه آگاهانه، یاد بگیرد.

انتخاب الگوی یادگیری به وسیله شخص، تحت تأثیر عوامل مختلفی نظیر: سن، جنس و موقعیت اجتماعی است و الگوهای برگزیده شده توسط فرد می‌تواند مطابق با ارزش‌ها و هنجارهای رسمی جامعه باشد (۲۲).

لذا با توجه به یافته‌های تحقیق و بررسی‌های به عمل آمده از ادبیات و نظریه‌های مرتبط و انطباق آنها با هم، با تکیه بر ارزش‌هایی که در یک جامعه وجود دارد می‌توان به نوعی همبستگی در جهت پیش بردن و برجسته کردن ارزش‌های

جهت بررسی فرضیات فرعی، از مدل رگرسیون چند گانه برای متغیر رفتار ترافیکی به عنوان متغیر وابسته و متغیرهای مستقل ابعاد ارزشهای کاربران استفاده شده که در خروجی به دست آمده در جدول ۳، ضرایب معادله خط رگرسیون و همچنین آزمون برابر با صفر بودن ضرایب انجام شده که مشخص می‌گردد که با توجه به سطح معناداری متغیرهای ارزش مذهبی، اجتماعی، اقتصادی، دانش، وجهه خانوادگی و سلامتی که کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد فرضیه صفر رد می‌شود و در سطح اطمینان ۹۵٪ ضرایب آنها در معادله رگرسیون معنادار است. ضمناً با توجه به ضرایب استاندارد متغیرهای ارزش مذهبی (۰/۲۸۹)، ارزش اقتصادی (۰/۲۸۲)، ارزش اجتماعی (۰/۲۵۰)، ارزش دانش (۰/۱۹۹)، ارزش سلامتی (۰/۱۵۹) و ارزش وجهه خانوادگی (۰/۱۴۶) به ترتیب بالاترین تاثیر معنا دار را روی متغیر رفتار ترافیکی داشته اند و متغیرهای ارزش مردمی، زیبایی شناختی، لذت جویانه و قدرت تاثیر معناداری نداشته است.

بحث و نتیجه گیری

بر اساس نتایج به دست آمده از مراحل ذکر شده از بین ارزش‌های شناسایی شده مورد توجه کاربران ترافیک یزد: ارزش سلامتی، ارزش اجتماعی، ارزش اقتصادی، ارزش دانش، ارزش وجهه خانوادگی، ارزش مذهبی با سطح معنی داری بالاتری تأثیر بیشتری بر رفتار ترافیکی آنها دارد. به اعتقاد دورکیم، اگر در جامعه‌ای «همبستگی اجتماعی» یعنی نیروی کششی که افراد یک جامعه را به هم پیوند می‌دهد قوی باشد، اعضای آن احتمالاً با هنجارهای اجتماعی و ارزش‌ها هم نوا می‌شوند. ولی اگر در جامعه‌ای همبستگی اجتماعی ضعیف باشد، ممکن است مردم به سوی رفتار مجرمانه کشیده شوند. به بیان دیگر، افرادی که با اجتماع خود، همبستگی دارند تمایل به



و در نهایت کاهش حوادث رانندگی که روزانه خسارات مالی، جانی و روانی زیادی بر جامعه، افراد و دولت می گذارد، اقدام نمایند.

تضاد منافع

هیچ گونه تضاد منافی در این مقاله وجود ندارد.

تشکر و قدردانی

از کلیه عزیزانی که در این بررسی با اینجانب همکاری داشته اند، همکاران، در مجموعه پلیس راهور و راه که خالصانه در جهت کاهش تلفات جاده ای تلاش می کنند و هم چنین عوامل و کارشناسان محترم مجله طلوع بهداشت کمال قدردانی و تشکر را دارم.

حاکم رسید که همین امر به مرور زمان و با مشاهده این رفتار (از افراد مقید) دیگر افراد که کمتر مقید به این ارزش ها هستند نیز سعی در همراهی و هم‌رنگی خود کرده لذا رعایت ارزش های مذکور برابر نتایج به دست آمده با توجه به همسویی با رفتارهای ترافیکی مناسب و درست، منجر به رعایت کردن قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی می شود.

لذا مسئولین امر ترافیک با همکاری سایر ارگان های مرتبط مانند: آموزش و پرورش، استانداری، دادگستری و مؤسسات تحقیقاتی و... می توانند با برنامه ریزی در این خصوص نسبت به ارتقاء ارزش های مذکور و همسو کردن آنها با اهداف مهم ترافیکی از جمله: ایجاد نظم و انضباط ترافیکی، کاهش تخلفات

References

- 1-Fakouei N, Urban Anthropology, Tehran, publication of Ney.2000:197(1):17.[Persian]
- 2-Park T C, Slaby TA. Cognitive Therapy and Emotional Disorders. New York: International W. Press.2000;86:32-36.
- 3-Ahmadi A. Educational Plans for Urban Families, Isfahan: Steel 2, Zob Ahan. 1998;11:14.[Persian]
- 4- Abdollahi, Mohammad, Barriers to Lawmaking in Iran, Public Culture. 1999;127(6) .[Persian]
- 5-Abolghasemi Mahani, Hossein. Study of Stage Driving Education Methods, First National Conference on Traffic, Safety and its Implementation Roadmap: Kerman. 2011;(2):28-42.[Persian]
- 6- Tronsmoen T. Associations between drivers training.2010; 48 : 35-45.
- 7-Kerr K, Roberts I, Collier T. PostLicense driver education for road traffic crashes prevention: a systematic review of randomized controlled trials, Accident Analysis and prevention.2005;37: 13.
- 8-Senserric TM, Swinburne GC. Evaluation of an insight driver training Program for young driver. Monash University Accident Research Center Report 186. 2001.
- 9-Talebi J. Social Relations in Urban Space, Social Science Monthly.2004;24(3): 44-59.[Persian]
- 10-Mohseni M. Preparations for Sociology, Tehran, Unfair.1994;380.[Persian]
- 11-Dansh Tz. what is a culprit, what is criminology, Tehran, Kayhan.1992;8(1).[Persian]
- 12-Holy Quran; Surah al-A'raf, verse:179



- 13- Qomi A. Mafatih al-Jenan, Qom: Cultural Publishing House; 1999. [Persian]
- 14- Sahifeh Sajjadih. Tehran: Oswah Publications; 69. [Persian]
- 15- gehani Ch, Momeni F, Adeli A, Investigating the Factors Affecting the Traffic Control of Motorcyclist Riders, Tehran, Scientific Journal-Expedition; Traffic Management Studies. 2016; 42(3):46-59. [Persian]
- 16- Saremi A, Rahmani N, Gholami R. The Study of the Relationship between Social Beliefs and Driving Traffic Behavior, The Journal of Northwest Khorasan, Second Year. 2014; 94(7). [Persian]
- 17- Pourmoalem Nasser, Teymoori H. Evaluation of the role of culture and traffic behavior in improving the safety and lubrication of transportation and multifunctional decision making of AHP, 7th Iranian Conference on Transport and Traffic Engineering, Tehran. Available from : http://www.civilica.com/Paper-TTC07-TTC07_111.html. 2006. [Persian]
- 18- Ismaili AR. Behavioral Patterns (Hidden Learning) and their Impact on Traffic Traffic of Drivers and Passengers, Second Regional Traffic Management Conference, Tehran. Available from : http://www.civilica.com/Paper-RCTM02-RCTM02_004.html. 2001.
- 19- Sherri C, Vorm A. Personality Values Questionnaire (P.V.Q.), Translator: Abolfazl Karami, Educational Leaflet of Sina Sunnabat. 1994.
- 20- Sotoudeh H A. Sociology of Social Issues of Iran, Tehran, Calla Arbana . 2007; 24(1):6-185.
- 21- Mohammadi AA. Income on the Sociology of Adolescent Behavioral Deviations (Juvenile Delinquency), Rasht: Honar. 2006; 14(1):9-148.
- 22- Ahmadi A. Educational Plans for Urban Families, Isfahan: Steel 2, Zob Ahan. 1998; 14(2): 26-40.