

بررسی ارتباط بین عوامل بازدارنده و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی

محمد عباس زاده^۱، اصحاب حبیب زاده^۲، عیسی عابدینی^۳

از صفحه ۱۱ تا ۳۳

تاریخ دریافت: ۹۰/۱۰/۷ تاریخ پذیرش: ۹۱/۲/۱۴

چکیده

واضح است که رانندگی بدون رعایت مقررات و قوانین راهنمایی، نظم و امنیت هر جامعه‌ای را تهدید و باعث سلب آرامش و آسایش افراد جامعه می‌شود. عوامل متنوع و متعددی در رعایت مقررات و قوانین راهنمایی نقش دارند که هدف اصلی تحقیق حاضر شناسایی ارتباط بین عوامل بازدارنده و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در سطح شهر تبریز است. تحقیق حاضر از نظر کنترل شرایط پژوهش یک مطالعه پیمایشی و از نظر زمانی یک مطالعه مقطعی است. جامعه آماری پژوهش حاضر شامل کلیه شهروندان بالای ۱۸ سال است که دارای گواهی نامه راهنمایی و رانندگی و صاحب خودرو شخصی است که به روش نمونه‌گیری تصادفی ساده انتخاب و مورد بررسی قرار گرفته‌اند. ابزار گردآوری داده‌های تحقیق پرسش‌نامه است. یافته‌های این تحقیق نشان داد که بین متغیرهای نمره منفی برای تخلفات برای رانندگی پرخطر ($r=0/42$)، میزان آگاهی از قوانین جدید ($r=0/59$)، میزان خطر جریمه و مجازات ($r=0/526$) و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی رابطه‌ای معناداری وجود دارد. تحلیل رگرسیونی نیز نشان داد که ۳۷ درصد از تغییرات ملاک یعنی میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی توسط متغیرهای مستقل مورد استفاده تبیین شده است. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد هر چه میزان آگاهی از قوانین و مقررات جدید، دریافت نمره منفی و خطر جریمه و مجازات‌ها بیشتر باشند، احتمال میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی بیشتر می‌شود، و عکس این نیز صادق است.

کلید واژه‌ها

مقررات راهنمایی و رانندگی / نمره منفی / خطر جریمه و مجازات / آگاهی از قوانین

۱- استادیار جامعه‌شناسی دانشگاه تبریز M.abbaszadeh1@yahoo.com

۲- استادیار علوم ارتباطات دانشگاه علوم انتظامی

۳- مدرس دانشگاه پیام نور تبریز - زنوز و عضو شورای تحقیقات آموزش و پرورش ناحیه یک

(نویسنده مسئول: esaabedini@gmail.com)

مقدمه

رفتار ترافیکی به عنوان بخشی از فرهنگ عمومی، بیان کننده میزان تبعیت یا عدم تبعیت افراد یک جامعه از قوانین راهنمایی و رانندگی، هنجارهای ترافیکی و معیارهای ضروری برای تردد و جابه جایی افراد و وسایل نقلیه است (خبرنامه پلیس راهور، ۱۳۸۸، ص ۲). در بررسی رفتارهای ترافیکی، ایران از حیث تلفات رانندگی، رتبه دوم را در بین ۱۹۰ کشور جهان داراست. براساس آماري که در سال ۱۹۹۸ م. منتشر شد، در کشور ژاپن به ازای هر ۱۰ هزار خودور، سالانه ۵/۱ نفر جان خود را بر اثر تصادفات رانندگی از دست می دهند، این در حالی است که این میزان در ایران به ۲۳ نفر در ۱۰ هزار خودور می رسد (سیری، ۱۳۸۹). نکته جالب این است که در این میان، کشورهایی نظیر سوئد برنامه ای را دنبال می کنند تا میزان تلفات انسانی در تصادفات رانندگی شان را تا سال ۲۰۲۰ به صفر برسانند. از طرف دیگر، در کشورهای توسعه یافته در مقابل هر ۱۰۰ نفر مجروح سوانح رانندگی، فقط یک نفر جان خود را از دست می دهد، در حالی که این آمار در ایران یک کشته به ازای هر ۱۰ نفر مجروح است. متأسفانه قانون شکنی و قانون گریزی در رانندگی ما بیداد می کند و مقاومت ها برای اجرای قوانین بالاست (همان منبع).

مقایسه میزان جریمه ها و مجازات های تخلفات رانندگی در کشور ما با سایر کشورها نشان می دهد که بالاترین میزان جریمه و مجازات مالی حتی در قانون جدید هنوز هم بسیار کمتر از کشورهای است که آمار پایین تصادفات و تخلفات رانندگی را دارند. برای مثال، جریمه سرعت غیرمجاز در کشور ما ۲۰ هزار تومان است که این رقم در مصوبه جدید ۱۰۰ هزار تومان در نظر گرفته شده است، در حالی که میزان جریمه سبقت غیرمجاز در کشور انگلستان یک هزار پوند معادل یک میلیون و ۷۰۰ هزار تومان است. سرعت غیرمجاز در کشور نیوزلند ۶۴۰ هزار تومان و ۲۸ روز توقیف گواهی نامه توسط پلیس را به دنبال دارد و در نیویورک رانندگان با سرعت غیرمجاز بیش از ۶۰۰ هزار تومان جریمه می پردازند و اگر این تخلف در اطراف مدارس صورت گیرد راننده متخلف یک میلیون و ۲۰۰ هزار تومان جریمه می شود. همچنین جریمه سبقت غیرمجاز در کشور امارات ۱۰۸ هزار تومان است. در کشور آلمان وقتی پلیس، راننده ای را شناسایی می کند که با سرعت غیرمجاز می راند، نه تنها وی را جریمه می کند، بلکه اعتبار گواهی نامه اش را نیز به مدت

یک سال لغو می‌کند. در این کشور، فقط کافی است راننده‌ای طی ۲ سال یک بار مرتکب هر کدام از سه تخلف عبور از چراغ قرمز، سرعت غیرمجاز و رعایت نکردن فاصله مناسب با خودروی جلویی شود تا گواهی نامه وی باطل شود. در کشور سوئیس که یکی از موفق‌ترین کشورها در زمینه کنترل تخلفات حادثه ساز و کاهش تصادفات است، اگر تعداد تخلف رانندگی فردی از حد مجاز تعیین شده در سال بیشتر باشد به عنوان یک بیمار روانی از رانندگی محروم می‌شود (رمضانی، ۱۳۸۹).

در قانون سابق جرائم رانندگی، برخورد با رانندگان متخلف فقط بر پایه جریمه نقدی استوار بود، در حالی که مسئولان راهنمایی و رانندگی با استناد به جدول جرائم رانندگی (جدول شماره ۱) در بسیاری از کشورهای دنیا معتقد بودند نه تنها این مبالغ کم و ناچیز است، بلکه صرفاً با تکیه بر جریمه نقدی نمی‌توان رانندگان متخلف را قانونمند کرد. همین موضوع سبب شد، در قانون جدید جرائم رانندگی علاوه بر جریمه، نمره منفی و توقیف خودرو نیز برای رانندگان متخلف در نظر گرفته شود. بر این اساس، ۲۰ تخلف از مجموع تخلفات رانندگی مشخص شده‌اند که به غیر از جریمه به آنها، نمره منفی نیز تعلق می‌گیرد و اگر جمع نمره‌های منفی تخلفات مذکور در مرحله اول به ۳۰ نمره برسد، گواهی نامه راننده برای بار اول به مدت ۳ ماه توقیف و پس از اتمام این دوره راننده خاطی، ۴۰۰ هزار ریال باید بپردازد تا گواهی نامه خود را پس بگیرد. در مرحله دوم، اگر راننده متخلف، ۲۵ امتیاز منفی گرفت، گواهی نامه وی ۶ ماه توقیف شده و پس از آن باید ۶۰۰ هزار ریال به حساب خزانه واریز کند تا گواهی نامه‌اش را پس بگیرد. در مرحله سوم، اگر راننده متخلف ۲۰ امتیاز منفی گرفت، گواهی نامه وی ابطال شده و صرفاً پس از یک سال و طی دوره‌های مربوطه و پرداخت یک میلیون ریال به حساب خزانه می‌تواند گواهی نامه را پس بگیرد. به جز ۶ تخلف انجام حرکات نمایشی، تجاوز از سرعت مجاز، سبقت غیرمجاز، عبور از چراغ قرمز، انجام حرکات مارپیچ و حرکت با دنده عقب در آزاد راه‌ها و بزرگراه‌ها برای هر تخلف ۲۰ گانه در هر ۲۴ ساعت، صرفاً یک بار نمره منفی محاسبه می‌شود و برای تخلفات شش گانه به‌ازای هر تخلف نمره منفی بدون احتساب مدت زمانی محاسبه خواهد شد. در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، کسانی که در مدت ضبط گواهی نامه رانندگی کنند مانند این است که بدون گواهی نامه رانندگی کرده‌اند و با آنها طبق قانون برخورد خواهد شد. براساس قانون جدید وسیله نقلیه رانندگان فاقد گواهی نامه

بررسی ارتباط بین عوامل بازدارنده و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی

توقیف و راننده به مراجع قضایی معرفی خواهد شد (محمدی، ۱۳۹۱).

جدول ۱: جدول نمرات منفی (برای تخلفات رانندگی پر خطر)

نمره منفی	عنوان تخلف رانندگی	رتبه
۱۰	هرگونه حرکات نمایشی مانند دور زدن در جا یا حرکت موتورسیکلت بر روی یک چرخ	۱
۱۵	تجاوز از سرعت مجاز (بیش از ۵۰ کیلومتر در ساعت)	۲
۱۰	سبقت غیر مجاز در راه های دوطرفه	۳
۱۰	عبور از چراغ قرمز راهنمایی و رانندگی	۴
۵	حرکت به طور مارپیچ	۵
۷	حرکت با دنده عقب در آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها	۶
۲۰	رانندگی در حالت مستی و مصرف داروهای روان گردان یا افیونی	۷
۱۰	تجاوز از سرعت مجاز (بیش از ۳۰ تا ۵۰ کیلومتر در ساعت)	۸
۶	عبور از محل ممنوع	۹
۹	تجاوز به چپ از محور راه	۱۰
۷	عبور وسایل نقلیه از پیاده رو	۱۱
۶	عدم رعایت حق تقدم عبور	۱۲
۵	دور زدن در محل ممنوع	۱۳
۵	استفاده از تلفن همراه یا وسایل ارتباطی مشابه در حین رانندگی در سرعت بالای ۶۰ کیلومتر	۱۴
۶	نقص فنی مؤثر یا نقص در سامانه (سیستم) روشنایی در شب	۱۵
۸	عدم رعایت مقررات ایمنی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک	۱۶
۷	رانندگی با وسایل نقلیه عمومی بیش از زمان مجاز	--
۷	عدم رعایت شرایط مندرج در گواهی‌نامه از قبیل استفاده از عینک، سمک یا تجهیزات خاص	۱۸
۵	عدم توجه به فرمان ایست یا پرچم مراقبان عبور و مرور محصلان یا پلیس مدرسه	۱۹
۸	عدم رعایت مقررات حمل بار	۲۰

(محمدی، ۱۳۹۱)

مؤمنی (۱۳۹۱) با بیان اینکه با قوانین ۵۰ ساله نمی‌توان مشکلات ترافیکی کشور را حل کرد، بر لزوم تدوین قوانین با قدرت بازدارندگی بالا تأکید می‌کند و گفت: عوامل بازدارنده تنها منوط به افزایش جرایم رانندگی نیست، بلکه اعمال جرایمی است که مردم را ملزم به رعایت قوانین بهتر می‌کند. بر این اساس گواهی‌نامه‌های رانندگی ۳۰ امتیاز خواهند داشت که در مرحله اول در صورت تخلف علاوه بر اعمال جریمه، از این امتیازها کاسته می‌شود و زمانی که این امتیاز به صفر رسید، گواهی‌نامه ۲۵ امتیازی صادر می‌شود که با تکرار تخلفات این میزان به ۲۰ امتیاز رسیده و در مرحله سوم گواهی‌نامه برای همیشه ابطال می‌شود (محمدی، ۱۳۹۱). واقعیت این است که تمامی تخلفات صورت پذیرفته از حیث نظری قابل تبیین هستند. برای مثال، توماس هابز^۱ ایجاد و بقای جامعه و نظم اجتماعی را بر محور قرارداد اجتماعی می‌داند. به نظر وی، انسان موجودی خودخواه است و صرفاً به ارضای امیال فردی علاقه‌مند است و بر این اساس روابط انسانی مبتنی بر اصل رقابت است. اما از طرفی، ارضای امیال فردی نمی‌تواند با وجود هرج و مرج در جامعه امکان‌پذیر باشد. راه حل نهایی، قرارداد اجتماعی و تبعیت از قوانین است (معدفر، ۱۳۸۸، ص ۱۲). قانونمندی و پذیرش قانون، ریشه در ساختارهای جامعه دارد و در رابطه با فرهنگ عمومی جامعه قابل بررسی است.

گرایش شهروندان به قانون و اجرای آن نیز در گرو داشتن آمادگی جسمانی (عدم فقر جسمانی)، آگاهی (عدم فقر فکری)، و احساسی (عدم احساس تبعیض) است. زیرا در صورت عدم رعایت قانون که بخشی از آن وابسته به فقر فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی است می‌تواند وضعیت کلی اجتماع را دچار دشواری‌ها کرده و ساخت‌های اقتصادی نامطلوب و بی‌عدالتی‌ها و به طور کلی نارضایتی و نابسامانی عمومی را سبب شود و در نهایت منجر به ورشکستگی دایره انسجام اجتماعی و در هم گسیختگی نظام اجتماعی شود، الزامات، مؤلفه‌ها و مهارت‌هایی که در جامعه مدنی ضروری است شکل‌نگیرد و در نهایت موجبات آسیب‌های اجتماعی را فراهم آورد که نمونه‌هایی از آنها عبارت‌اند از: آسیب رساندن به وسایط نقلیه عمومی، از بین بردن حرمت افراد جامعه، بی‌توجهی به قوانین راهنمایی و رانندگی و نیز پرداختن به مشاغل غیرقانونی (ماهرویی، ۱۳۸۱، ص ۱۳).

1. Thomas hobbes

با توجه به نتایج تحقیقات گایگانی و همکاران (۱۳۸۷) راننده‌ها بیشتر از عابران پیاده و مردان بیشتر از زنان مقررات را نقض کرده و رفیع پور (۱۳۷۸) عادت به خلاف و هنجارمند شدن آن و کلاتری و همکاران (۱۳۸۴) فقر نگرشی به قانون، فقر فرهنگی و فقر شهروندی بسترهای مساعدی برای قانون‌گریزی و توجیه اعمال قانون‌گریزانه و میرزایی (۱۳۸۱) ناسازگاری قوانین با خواست عمومی و عدم اعتماد به مدیران دستگاه‌ها و رحمانی (۱۳۸۸) علل قانون‌گریزی جوانان را در ناآگاهی از قانون، قانون‌گریزی در خانواده، قانون‌گریزی مسئولان دانسته و دعاگویان و عبدلهی (۱۳۸۸ و ۱۳۷۸) جو عدم اعتماد توأم با ترس، بی‌سوادی و کم‌سوادی، ناآگاهی و جهل به قانون و... از دلایل ناکارآمدی قانون یا تمایل پایین در پذیرش قوانین می‌دانند. بنابراین، این پژوهش به دنبال پاسخ‌گویی به این پرسش اساسی است که عوامل بازدارنده‌ای چون: احساس جریمه و مجازات، دریافت نمره منفی و آگاهی از قوانین تا چه حدی بر رعایت یا عدم رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی مؤثر است؟

پیشینه تحقیق

بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهند که در خصوص قانون‌گریزی و قانون‌گرایی و آسیب‌های اجتماعی و ... مطالعات و تحقیقات زیادی انجام شده است که به برخی از آنها اشاره می‌شود. یافته‌های تحقیق واحدی و همکاران (۱۳۸۸) در «بررسی عوامل مؤثر بر قانون‌گرایی شهروندان» بر آن است که قانون‌گرایی با عمومیت قانون، ترس از مجازات، مذهب فرد و اطاعت از قوانین از روی شناخت و آگاهی رابطه معناداری دارد. یافته‌های تحقیق گایگانی و همکاران (۱۳۸۷) در «نظرسنجی از مردم تهران درباره مقررات راهنمایی و رانندگی» به قرار زیر است: ۳۲ درصد از پاسخ‌گویان عنوان کردند تا حدی می‌توان مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت کرد. ۴۲ درصد از پاسخ‌گویان معتقدند به دلیل جمعیت زیاد در تهران نمی‌توان مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت کرد. ۳۵ درصد از پاسخ‌گویان مقررات راهنمایی و رانندگی را در حد زیاد رعایت می‌کنند.

کلاتری و همکاران (۱۳۸۴) به «بررسی ارتباط فقر با قانون‌گریزی و شکل‌گیری آسیب اجتماعی»

می‌پردازد که براساس مدل رگرسیونی به ترتیب فقر اقتصادی-اجتماعی، فقر نگرشی به قانون، فقر دینی، فقر فرهنگی، فقر شهروندی و عدم اعتماد بسترهای مساعدی را برای قانون‌گریزی و توجیه اعمال قانون‌گریزانه فراهم می‌کند.

رضا علی (۱۳۸۲) در تحقیق خود به بررسی «موانع قانون‌گرایی و قانون‌پذیری و راهکارهای مقابله با آن» می‌پردازد که نتایج به‌دست آمده عبارت‌اند از: مردان بیشتر از زنان از پذیرش قانون سرباز می‌زنند. گروه سنی ۳۰ تا ۴۰ ساله کمتر از سایر گروه‌های سنی پذیرای قانون بوده‌اند. ۵۵/۳ درصد افراد نمونه خود را پایبند به قوانین و مقررات راهنمایی قلمداد کرده‌اند. حدود ۶۲/۳ درصد افراد نمونه بر این نظر بودند که قوانین راهنمایی و رانندگی و دیگر قوانین و مقررات جامعه برای همگان یکسان اجرا نمی‌شود.

تحقیقی با عنوان «بررسی پدیده قانون‌گرایی از منظر شهروندان تبریز» از سوی مرکز افکارسنجی دانشجویان ایران (ایسپا) در شهر تبریز در تیرماه ۱۳۸۱ به اجرا گذاشته شد که نتایج این نظرسنجی نشان داد که حدود ۵۶ درصد مردم قوانین کشور را با خواست عمومی، چندان سازگاری نداشته‌اند. ایوان ات ال^۱ (۲۰۰۱) با مطالعه و بررسی «شدت تصادفات عابر پیاده»، دریافت که نوع وسیله نقلیه، مصرف الکل توسط راننده و عابر پیاده و سن بالای ۶۵ سال در عابران پیاده به طور معنادار میزان خسارت و صدمات وارده بر عابران پیاده را افزایش می‌دهد.

سولیوان و فلانگان^۲ (۲۰۰۲) مشاهده کردند که احتمال مرگ و میر عابران پیاده در شب در مقایسه با روز و در تقاطعات فاقد نور نسبت به تقاطعات روشن بیشتر است. نولند و کوداس^۳ (۲۰۰۴) هم در تحقیقات خود مشاهده کردند که میزان و شدت صدمات عابران پیاده با سکونت در مناطق فقیرنشین، درصد بالای عابران پیاده، میزان مصرف الکل و تردد بیشتر افراد رابطه دارد (ریفات^۴، ۲۰۱۱، ص ۲۷۷).

گلندون و سوتون^۵ (۲۰۰۵) در پژوهشی با عنوان «بررسی تخلفات رانندگی در جاده‌ها» مشاهده

1. Ivan et al

2. Sullivan and Flannagan

3. Noland and Quddus

4. Riffat

5. Glenden and Sutton

کردند که دو ویژگی عمده خودروها یعنی نوع خودرو و عمر خودرو می‌توانند بر بروز تخلفات رانندگی تأثیرگذار باشند.

وکیبامب ایساک^۱ (۲۰۰۴) در مقاله خود «تخلفات رانندگی: یک مطالعه اپیدمیولوژی» به بررسی تخلفات رانندگی پرداخته‌اند. یافته‌های به‌دست آمده در تحقیق حاضر از این قرارند: رانندگان مرد نمره بالاتری را در میزان ارتکاب جرائم رانندگی نشان دادند، بین تخلفات رانندگی و سن، تحصیلات، طول دوره آموزش رانندگی (آگاهی از قوانین) و عمر و وسیله نقلیه رابطه وجود دارد. سنسریک و اسوینبرن^۲ (۲۰۰۱) با انجام پژوهشی در استرالیا با عنوان «ارزیابی طرح آموزش رانندگان جوان» به این نتیجه رسیدند که اجرای برنامه‌های آموزشی (دادن آگاهی) برای رانندگان موجب ایجاد تغییرات چشمگیری در نگرش و عملکرد رانندگان در مورد خطرات رانندگی و کاهش خطر ایجاد حادثه در جوانان در مقایسه با سایر سنین شده است.

چارچوب نظری

یکی از نظریه‌های تبیین گر موضوع، نظریه فشار است. سؤال اصلی در نظریه فشار مثل هر نظریه دیگری در پارادایم اثبات‌گرایی این است که چرا مردم کج رفتاری می‌کنند و پاسخ کلی این نظریه به این سؤال این است که عواملی در جامعه وجود دارند که برخی مردم را تحت فشار قرار می‌دهند و آنان را مجبور به کج رفتاری می‌کنند. مرتن (۱۹۶۸)، این فشار را ناشی از عدم توانایی شخص در دستیابی به اهداف مقبول اجتماعی می‌داند، کوهن (۱۹۵۵)، ناکامی در رسیدن به جایگاه بالا در جامعه را عامل فشار می‌شمارد و کلوارد و آلین (۱۹۶۰)، عدم برخوردار شدن اشخاص از فرصت‌های نامشروع برای نیل به هدف وارد کننده فشار بر افراد و راندن آنان به سوی کج رفتاری می‌دانند (صدیق سروسستانی، ۱۳۸۷، ص ۴۴-۴۵).

نظریه انتخاب عقلانی^۳: نظریه انتخاب عقلانی، همچون نظریه کلاسیک و بازدارندگی، فرض را بر این می‌گذارد که متخلفان افرادی معقولند که به دنبال افزایش حداکثر شادی و لذت و حداقل درد

1. Vukayibambe Isanc

2. Senserrick and Swindurne

3. Rational choice theory

و رنج هستند. در واقع، طرفداران اصلی نظریه انتخاب عقلانی، رونالد، کلارک و بیریک^۱ هستند. طبق گفته کورنیش^۲، نظریه انتخاب عقلانی، بر متخلفان به عنوان تصمیم گیرندگان عقلانی تمرکز دارد که محاسبه می کنند منافعشان در کجا قرار دارد، و چگونه آن را دنبال کنند (کلان^۳، ۲۰۰۶).

مرتن و فرصت های مشروع افتراقی: نظر رابرت مرتن این است که جامعه، فرد را به کج رفتاری وادار می کند. به بیان خود او، کج رفتاری حاصل فشارهای ساختاری اجتماعی خاصی است که افراد را به کج رفتار شدن وامی دارد. به نظر مرتن، جوامع صنعتی جدید بر توفیقات مادی در زندگی تأکید دارند که به شکل انباشت ثروت و تحصیلات علمی به عنوان مهم ترین اهداف زندگی شخص و معیارهای منزلتی تجلی می کنند. دستیابی به این اهداف مقبول اجتماعی نیاز به ابزارهای مقبولی هم دارد که البته از دسترس جمعی از افراد جامعه خارج است، یعنی جامعه طوری ساخت یافته که طبقات فرودست، فرصت های کمتری برای تحقق آرزوهای خود دارند. در نتیجه چون این اهداف به آرمان های اصلی زندگی همه افراد (فقیر و غنی) تبدیل شده آن کس هم که دسترسی به ابزار مشروع ندارد، تحت فشار جامعه برای دستیابی به آنها از ابزار نامشروع استفاده می کند (صدیق سروستانی، ۱۳۸۷، ص ۴۴).

کوهن^۴ و ناکامی منزلتی: از نگاه کوهن، ناهمسازی اهداف و ابزار مورد نظر مرتن به خودی خود به کج رفتاری نخواهد انجامید، جز اینکه متغیر مداخله گری چون سرخوردگی و ناکامی منزلتی به معادله اضافه شود. به بیان دیگر، کوهن و مرتن هر دو فرض کرده اند که اعضای طبقه پایین بیش از دیگران احتمال دارد که در فعالیت های نابهنجار مشارکت کنند، چون جامعه نمی تواند به آنها کمک کند که به آرزوهای خود دست یابند. بنابراین، اگر مرتن مدعی بود که شکاف بین اهداف و ابزار موجب کج رفتاری است، کوهن می گوید شکاف بین اهداف و ابزار به واسطه ناکامی منزلتی موجب کج رفتاری می شود (سلیمی و داوری، ۱۳۸۵، ص ۳۳۴).

نظریه بازدارندگی: نظریه بازدارندگی^۵، به تمامی انعکاس دهنده ایده ها و اندیشه های نظریه

-
1. Ronald, Clarke and Byryk
 2. Kornsh
 3. Cullen
 4. Cohen
 5. Inhibition theory

کلاسیک است. نظریه بازدارندگی مدعی است انسان‌ها بر خوردار از عقل و شعور بوده و در پی منافع شخصی خود می‌کوشند لذات خود را به عالی‌ترین سطح ارتقا داده و رنج و درد خود را به پایین‌ترین سطح برسانند. انسان‌ها به انجام جرم خواهند پرداخت، مشروط بر اینکه به سودمندی آن معتقد باشند. از این رو، بهترین شیوه برای پیشگیری از جرم، مجازات‌هایی است که سریع، قاطع و به نسبت شدید باشد. نظریه‌های مشابه با نظریه کلاسیک، بیش از همه بر تأثیر مجازات‌های رسمی پای می‌فشارند.

نظریه بازدارندگی خاص^۱: بازدارندگی خاص خط افتراقی میان دو گونه بازدارندگی می‌افکند: خاص و عام. بازدارندگی خاص اشاره‌ای است به این ایده که مجازات، از میزان جرم افراد خاصی که مجازات شده‌اند، می‌کاهد. پس، مجازات فرد مجرم، باید احتمال ارتکاب بعدی جرم را از سوی شخص کاهش دهد.

نظریه بازدارندگی عام^۲: مطالعات انجام یافته پیرامون بازدارندگی خاص، در پی فهم این نکته است که مجازات، آیا افراد مجازات شده را از ارتکاب جرم باز می‌دارد یا نه؟ مسئله بازدارندگی عام نیز این است که آیا مجازات ارتکاب جرم را در بین جمعیت کل کاهش می‌دهد یا نه؟ بنابراین استدلال می‌شود که مجازات می‌تواند از ارتکاب جرم در میان افراد مجازات نشده جلوگیری کند. برای مثال چند نفری را در نظر بگیرید که بر اثر دزدی از مغازه دستگیر شده و مجازات شوند. مجازات آنها ممکن است دیگران را از دزدی بازدارد به رغم عدم مجازات دیگران. دیگران نیز ممکن است احساس کنند که در صورت دزدی از مغازه، ممکن است گیر بیفتند و کیفر شوند (کلان، ۲۰۰۶).

نظریه‌های کنترل اجتماعی: نظریه کنترل هم در تحلیل و تبیین کج رفتاری‌های اجتماعی مورد استفاده قرار گرفته و از نظریه‌های با نفوذ حوزه جامعه‌شناسی انحرافات اجتماعی و جرم بوده است. فرض اصلی در این نظریه این است که همان‌طور که فروید گفته است، افراد به طور طبیعی تمایل به کج رفتاری دارند، و اگر تحت کنترل قرار نگیرند چنین می‌کنند. بنابراین فقدان یا ضعف

1. Special Inhibition theory
2. General Inhibition theory

کنترل اجتماعی علت اصلی کج رفتاری است (سلیمی و داوری، ۱۳۸۵، ص ۳۹۱).

نظریه شرمنده سازی: جان بریتویت هم مثل هرشی علت وجود همنوایی در جامعه را کنترل رفتار افراد توسط عوامل مختلف می داند، اما هرشی شیوه این کنترل را «پیوند» فرد با جامعه می داند در حالی که بریتویت از کنترل افراد توسط جامعه از طریق شرمنده سازی متخلف بحث می کند. به نظر وی شرمنده سازی نوعی ابزار عدم تأیید اجتماعی نسبت به رفتاری خاص برای تحریک ندامت در شخص خلاف کار است (صدیق سروستانی، ۱۳۸۷، ص ۵۳).

رویکرد رفتاری: زمینه قانون گرایی از طریق قوانین یادگیری و فرایندهای تنبیه و تقویت (مثبت و منفی) ایجاد می شود. اگر جامعه تمامی رفتارهای افراد را در چارچوب مشخص و منسجمی تعیین کند و زمینه کسب قانون گرایی فراهم شود، آنگاه می توان بر اساس نظام کنترل رفتار به خصوص فرایند تقویت رفتارهای مطلوب را افزایش داد (محسنی، ۱۳۸۴، ص ۵).

نظریه یادگیری اجتماعی: بندورا معتقد است نوعاً یادگیری انسان از طریق مشاهده پیامدهای رفتار سرمشق یا الگو به دست می آید. این گونه یادگیری جانشینی به توسط استعداد آدمی در نمادسازی و ذخیره سازی اطلاعات و بعد عمل کردن بر روی اطلاعات امکان پذیر است. وی معتقد است بین رفتار، محیط و شخص یک تعامل متقابل وجود دارد (هرگنهان، ۱۳۸۳، ص ۳۸۳).

نظریه شناختی: در نظریه های شناختی عوامل اصلی نگهدارنده رفتار فرایندهای شناختی فرض می شود. افراد براساس ادراکی که از امور و رویدادها دارند به آنها واکنش نشان می دهند (سیف، ۱۳۷۳، ص ۴۲۴).

نظریه کارکردگرایی: از نظر کارکردگرایان بی قانونی و اعمال خلاف مقررات، برای خلافکاران و قانون گریزان کارکرد مثبت و سازنده دارند و منافع تمنیات آنها را برآورده می سازد. بنابراین آنها حاضر نیستند از منافع خود چشم پوشند و از اعمال خلاف قانون دست بردارند. به زعم پیروان این مکتب، کج روی محصولی از زندگی جمعی انسان است (خاتمی، ۱۳۷۷، ص ۶؛ یعقوبی، ۱۳۸۱، ص ۳۲).

فرضیه‌های تحقیق

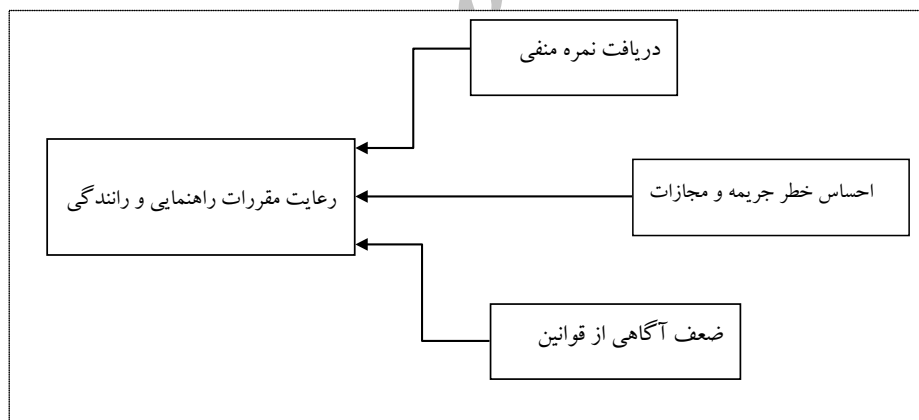
۱- بین احساس خطر جریمه و مجازات و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد.

۲- بین دریافت نمره منفی و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد.

۳- بین آگاهی از قوانین و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد.

۴- متغیرهای احساس خطر جریمه و مجازات، دریافت نمره منفی و آگاهی از قوانین بر میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی تأثیر دارند.

در بررسی مبانی نظری مطالعه جامعه شناختی میزان تأثیر عوامل بازدارنده (احساس خطر جریمه و مجازات، دریافت نمره منفی و آگاهی از قوانین) بر میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی مشخص گردید. بر این اساس مدل مفهومی و نظری تحقیق به شرح زیر ترسیم شده است.



نمودار ۱: مدل مفهومی تحقیق

روش شناسی تحقیق

تحقیق حاضر از نظر کنترل شرایط پژوهش یک مطالعه پیمایشی و از نظر زمانی یک مطالعه مقطعی است. برای گردآوری داده‌ها از ابزار پرسش نامه استفاده شده است. جامعه آماری

پژوهش حاضر شامل کلیه شهروندان بالای ۱۸ سال دارای گواهی نامه راهنمایی و رانندگی و صاحب خودرو شخصی می باشد. نمونه آماری تحقیق برابر ۴۰۰ نفر می باشد. از هر یک از مناطق ده گانه شهرداری حدود ۴۰ نفر نمونه به طور تصادفی ساده به عنوان نمونه آماری انتخاب شد.

رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی (میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی) به عنوان متغیر وابسته می باشد. **قانون گریزی**: عبارت است از نادیده گرفتن قواعد رفتاری و هنجارها که دارای ضمانت‌های اجرایی رسمی می باشند. شیوع این رفتار، میزان قانون گریزی افراد را تعیین می کند (ماهرویی، ۱۳۸۱). برای سنجش میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی، فهرست ۲۰ مورد از ۱۷۱ عنوان تخلفات راهنمایی و رانندگی طبق مصوبه قانون جدید و در یک طیف شش قسمتی خیلی کم (۱)، کم (۲)، تا حدی کم (۳)، تا حدی زیاد (۴)، زیاد (۵) و خیلی زیاد (۶) ارزش گذاری و از پاسخ گویان خواسته شده که نظر خودشان را بیان کنند. فهرست بیست مورد از ۱۷۱ عنوان تخلفات راهنمایی و رانندگی طبق مصوبه قانون جدید شامل عدم استفاده از کمربند ایمنی، تجاوز به سطح گذرگاه عابر پیاده در سواره‌رو، استفاده از تلفن همراه، سرعت غیر مجاز، عبور از چراغ قرمز راهنمایی، عبور از محل ممنوع، حرکات نمایشی، سبقت غیر مجاز، توقف وسیله نقلیه در پیاده رو، دور زدن در محل ممنوع، توقف در محل ممنوع، همراه نداشتن گواهی نامه و شناسنامه وسیله نقلیه، گردش به چپ یا به راست در محل ممنوع، عدم رعایت حق تقدم، حمل مسافر با وسیله نقلیه شخصی، توقف دوبله، عدم توجه به فرمان پلیس راهنما در تقاطع‌ها، توقف سایر وسایل نقلیه در ایستگاه اتوبوس و تاکسی، بوق زدن غیر ضروری و مکرر، عدم توجه به تابلوی ایست یا چراغ قرمز چشمک‌زن است که با قرار دادن فهرست تخلفات فوق در اختیار آزمودنی‌ها، میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی سنجیده شده است.

با توجه چارچوب نظری و هدف پژوهش، عوامل بازدارنده به عنوان متغیرهای مستقل در ابعاد؛ احساس خطر جرمه و مجازات (۷ گویه)، دریافت نمره منفی (۵ گویه) و آگاهی از قوانین (۴ گویه) مد نظر بوده است که در یک طیف شش قسمتی کاملاً موافقم (۶)، موافقم (۵)، تا حدی

موافقم (۴)، تاحدی مخالفم (۳)، مخالفم (۲) و کاملاً مخالفم (۱) و به تعداد ۱۶ گویه در ابعاد مختلف ارزش گذاری شده است.

برای ارزیابی اعتبار ابزار اندازه گیری از اعتبار محتوایی و برای بررسی پایایی از ضریب آلفای کرونباخ^۱ استفاده شده است. مقدار ضریب یاد شده در جدول (۱) آورده شده است.

جدول ۱: نتایج پایایی پرسش نامه از طریق ضریب آلفای کرونباخ

ردیف	متغیرها	تعداد گویه	مقدار آلفا
۱	قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی	۲۰	۰/۸۸
۲	احساس خطر جریمه و مجازات	۶	۰/۷۱
۳	دریافت نمره منفی	۵	۰/۷۶
۴	آگاهی از قوانین	۴	۰/۸۱

یافته های تحقیق

الف) یافته های توصیفی: نتایج حاصله از تحقیق کل نمونه مورد بررسی را بر اساس جنسیت نشان می دهد که ۸۸/۲ درصد پاسخ گویان را مردان و ۱۱/۸ درصد پاسخ گویان را زنان تشکیل می دهد. شاخص دیگر تحقیق کل نمونه مورد بررسی را بر اساس نحوه آموزش مقررات رانندگی (به شیوه قدیم و جدید) نشان می دهد که ۵۹ درصد پاسخ گویان به شیوه قدیم ۴۱ درصد پاسخ گویان به شیوه جدید مقررات رانندگی آموزش دیده اند و در نهایت بر اساس شاخص نوع گواهی نامه (پایه یکم و پایه دوم) نتایج نشان می دهد که ۸۵/۳ درصد پاسخ گویان دارای گواهی نامه پایه دوم و ۱۴/۸ درصد پاسخ گویان دارای گواهی نامه پایه یکم بوده اند. نتایج مربوط به سیستم کنترل مقررات راهنمایی و رانندگی نشان می دهد که ۵۵/۷ درصد پاسخ گویان کنترل الکترونیکی و ۴۴/۳ درصد پاسخ گویان دارای مأموران راهنمایی بوده اند.

1. Cronbach Alpha Test

میانگین میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در جامعه آماری مطالعه شده ۹۷/۸۵ درصد است تقریباً در روی طیف (۶-۱۲۰) بالاتر از متوسط می باشد. میانگین میزان نمره منفی در جامعه آماری مطالعه شده ۲۲/۲۷ درصد است. که تقریباً در روی طیف (۶-۳۰) بالاتر از متوسط می باشد. میانگین میزان آگاهی از قوانین جدید در جامعه آماری مطالعه شده ۱۸/۴۶ درصد است. که تقریباً در روی طیف (۶-۲۴) بالاتر از متوسط می باشد. نتایج حاصل از تحقیق نشان می دهد، میانگین میزان خطر جریمه و مجازات در جامعه آماری مطالعه شده ۲۷/۹۲ درصد است. که تقریباً در روی طیف (۶-۳۶) بالاتر از متوسط می باشد.

جدول ۲: شاخص های تمایل به مرکز و پراکنندگی متغیرهای تحقیق

متغیر	میانگین	میانه	انحراف معیار	دامنه تعییرات	کمترین	بیشترین
قوانین و مقررات راهنمایی	۹۷/۸۵	۱۰۱/۸۵	۱۳/۵۵	۷۵	۴۵	۱۲۰
خطر جریمه و مجازات	۲۷/۹۲	۳۰	۵/۰۴	۳۶	۱۲	۲۴
آگاهی از قوانین	۱۸/۴۶	۱۹	۳/۶۷	۲۴	۷	۱۷
دریافت نمره منفی	۲۲/۲۷	۲۳	۴/۱۰	۳۰	۷	۲۳

ب) یافته های تحلیلی: برای بررسی رابطه بین متغیرهای مستقل و وابسته از ضریب همبستگی پیرسون استفاده شده است. داده های جدول ۳ نشان می دهد که بین متغیرهای خطر جریمه و مجازات ($r= ۰/۴۲$)، آگاهی از قوانین ($r= ۰/۵۹$) و دریافت نمره منفی ($r= ۰/۵۳۶$) با میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی رابطه معناداری وجود دارد. بدین معنا بین متغیرهای خطر جریمه و مجازات، آگاهی از قوانین و دریافت نمره منفی و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی رابطه خطی و مثبت در سطح معناداری ۰/۰۱ وجود دارد، بنابراین می توان نتیجه گرفت که هر چه میزان آگاهی به قوانین و مقررات جدید در بین آحاد مردم بیشتر شود، احتمال میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی بیشتر می شود. هر چه میزان

دریافت نمره منفی در بین رانندگان بیشتر می شود، احتمال میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی بیشتر می شود و در نهایت هر چه خطر جریمه و مجازات‌ها بیشتر باشند، احتمال میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی بیشتر می شود (جدول شماره ۳). در واقع می توان گفت که متغیرهای خطر جریمه و مجازات، آگاهی از قوانین و دریافت نمره منفی به عنوان عوامل بازدارنده در میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی مؤثرند.

جدول ۳: خلاصه فرضیه‌ها، آزمون‌های آماری و نتایج آن

نتیجه نهایی	سطح معنا داری	ضریب همبستگی	متغیرهای مستقل	متغیر وابسته
تأیید	۰/۰۰۰	۰/۴۲	دریافت نمره منفی	رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی
تأیید	۰/۰۰۰	۰/۵۹	آگاهی از قوانین جدید	رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی
تأیید	۰/۰۰۰	۰/۵۲۶	خطر جریمه و مجازات	رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی

تحلیل رگرسیونی: در این تحقیق از آماره رگرسیون چند متغیره گام به گام^۱ استفاده شده است. در این روش متغیرها به ترتیب میزان اهمیت در تبیین متغیر وابسته وارد معادله شده‌اند. جدول ۴ عناصر متغیرهای مستقل درون معادله برای پیش بینی رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را نشان می دهد. متغیر آگاهی از قوانین با مقدار ضریب بتای (۰/۳۸۵) در مرحله اول، خطر جریمه و مجازات با مقدار (۰/۲۱۹) در مرحله دوم، دریافت نمره منفی با مقدار ضریب بتای (۰/۰۷۸) در مرحله سوم، به ترتیب میزان اهمیت در تبیین متغیر وابسته نقش داشته و وارد معادله رگرسیونی شده‌اند و در مجموع این ۳ متغیر توانسته‌اند ۳۷ درصد از واریانس متغیر وابسته یعنی میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی مورد تبیین قرار دهند (جدول شماره ۴).

جدول ۴: عناصر متغیرهای مستقل درون معادله برای پیش بینی رعایت قوانین و مقررات

sig	T	Beta	Std.B	B	نام متغیر
۰/۰۰۰	۵/۷۳۲	۰/۳۸۵	۰/۲۴۸	۱/۴۲	آگاهی از قوانین
۰/۰۰۰	۳/۸۷۲	۰/۲۱۹	۰/۱۵۲	۰/۵۸۹	خطر جریمه و مجازات
۰/۰۳۳	۱/۵۰۵	۰/۰۷۸	۰/۱۷۲	۰/۲۵۹	دریافت نمره منفی

با توجه به نتایج حاصله از تحلیل رگرسیون چند گانه معادله پیش بینی عوامل تعیین کننده میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی به شکل زیر است:

$$\text{عوامل تعیین کننده رعایت قوانین راهنمایی} = \text{آگاهی از قوانین (۰/۳۸۵)} + \text{خطر جریمه و مجازات (۰/۲۱۹)} + \text{دریافت نمره منفی (۰/۰۷۸)}$$

نتیجه گیری

پژوهش حاضر با هدف «مطالعه ارتباط بین عوامل بازدارنده و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در سطح شهر تبریز» نوشته شده است. کلان (۲۰۰۶) طبق نظریه بازدارندگی مدعی است انسان‌ها برخوردار از عقل و شعور بوده و در پی منافع شخصی خود می‌کوشند لذات خود را به عالی‌ترین سطح ارتقا داده و رنج و درد خود را به پایین‌ترین سطح برسانند. انسان‌ها به انجام جرم خواهند پرداخت، مشروط بر اینکه به سودمندی آن معتقد باشند. از این رو، بهترین شیوه برای پیشگیری از جرم، مجازات‌هایی است که سریع، قاطع و به نسبت شدید باشد (مانند: دریافت نمره منفی، آگاهی از قوانین جدید و خطر جریمه و مجازات به عنوان عوامل بازدارنده در میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی مؤثر باشند).

نتایج تحقیق نشان می‌دهد که بین دریافت نمره منفی و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی همبستگی معناداری وجود دارد، یعنی افزایش نمره منفی، میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی بیشتر و با کاهش نمره منفی میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی کمتر می‌شود. نتایج حاصله از این تحقیق با تحقیق و کیبامب ایساک (۲۰۰۴) و قوانین جدید

تخلفات رانندگی (۱۳۹۰) مطابقت دارد و نیز طبق رویکرد رفتاری، زمینه قانون گرای از طریق قوانین یادگیری و فرایندهای تنبیه و تقویت (مثبت و منفی) ایجاد می شود. اگر جامعه تمامی رفتارهای افراد را در چارچوب مشخص و منسجمی تعیین کند و زمینه کسب قانون گرای فراهم شود، آنگاه می توان بر اساس نظام کنترل رفتار به خصوص فرایند تقویت رفتارهای مطلوب را افزایش داد (محسنی، ۱۳۸۴، ص ۵).

نتایج تحقیق نشان می دهد که بین آگاهی از قوانین جدید و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی همبستگی معناداری وجود دارد، یعنی افزایش آگاهی از قوانین جدید، میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی بیشتر و با کاهش آگاهی از قوانین جدید میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی کمتر می شود. نتایج حاصله از این تحقیق با نتایج تحقیق و کیامب ایساک (۲۰۰۴) و قوانین جدید تخلفات رانندگی (۱۳۹۰) مطابقت دارد. طبق نظریه یادگیری اجتماعی، بندورا معتقد است نوعاً یادگیری انسان از طریق مشاهده پیامدهای رفتار سرمشق یا الگو به دست می آید. این گونه یادگیری جانشینی به توسط استعداد آدمی در نمادسازی و ذخیره سازی اطلاعات و بعد عمل کردن بر روی اطلاعات امکان پذیر است. وی معتقد است بین رفتار، محیط و شخص یک تعامل متقابل وجود دارد (هرگنهان، ۱۳۸۲). نتایج این تحقیق در مورد آگاهی از قوانین جدید، منطبق بر نظریه یادگیری اجتماعی است. همچنین طبق نظریه شناختی عوامل اصلی نگهدارنده رفتار فرایندهای شناختی فرض می شود. افراد بر اساس ادراکی که از امور و رویدادها دارند به آنها واکنش نشان می دهند (سیف، ۱۳۷۳، ص ۴۲۴). پس آگاهی از قوانین جدید به عنوان یک عامل بازدارنده در میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی می تواند مؤثر واقع شود.

همچنین نتایج تحقیق نشان می دهد که بین خطر جریمه و مجازات و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی همبستگی معناداری وجود دارد، یعنی افزایش خطر جریمه و مجازات، میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی بیشتر و با کاهش سن خطر جریمه و مجازات میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی کمتر می شود. نتایج حاصله از این تحقیق با نظریه آنومی مرتن، دورکیم و رفیع پور (۱۳۷۸) و نظریه های بی سازمانی اجتماعی، نظریه فرصت افتراقی،

کنترل اجتماعی، الگوی مهار و نظریه‌های اتکینسون و ویز مطابقت دارد. از نظر کارکردگرایان بی قانونی و اعمال خلاف مقررات، برای خلافکاران و قانون گریزان کارکرد مثبت و سازنده دارند و منافع تمنیات آنها را برآورده می‌سازد. بنابراین آنها حاضر نیستند از منافع خود چشم‌پوشند و از اعمال خلاف قانون دست بردارند. به زعم پیروان این مکتب، کج‌روی محصولی از زندگی جمعی انسان است (یعقوبی، ۱۳۸۱، ص ۳۲). که نتایج این تحقیق با تئوری مذکور مطابقت دارد.

در کل می‌توان گفت هر چه میزان آگاهی به قوانین و مقررات جدید در بین آحاد مردم بیشتر شود، احتمال میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی بیشتر می‌شود. هر چه میزان دریافت نمره منفی در بین رانندگان بیشتر می‌شود، احتمال میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی بیشتر می‌شود و در نهایت هر چه خطر جریمه و مجازات‌ها بیشتر باشند، احتمال میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی بیشتر می‌شود.

پیشنهادها

۱- با توجه به تغییرات در قوانین و مقررات جدید، برای بالا بردن میزان آگاهی به این قوانین تدوین راهبرد آموزش پایدار مقررات راهنمایی و رانندگی به صورت کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت با استفاده از نیروی انسانی کارآمد و متخصص الزامی است.

۲- با توجه به همسوئی میزان آگاهی به قوانین و مقررات جدید در بین آحاد مردم و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی پیشنهاد می‌شود کار گروه اختصاصی در جهت برگزاری همایش و گردهمایی در زمینه تخصصی قوانین و مقررات جدید تشکیل شده و به برگزاری کلاس‌های آموزشی و توجیهی جهت اطلاع رسانی و ارائه آموزش‌های لازم اقدام کنند.

۳- طبق قوانین مصوبه جدید در مورد تخلفات رانندگی، نمره منفی برای رانندگان خاطی وسایل نقلیه شخصی، و عمومی و سنگین بر اساس شاخص‌های بیست‌گانه از ۱۷۱ مورد تخلف رانندگی که از این تحقیق حاصل شده است، تاییدی بر اثر مثبت نمره منفی برای رانندگان خاطی جهت رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی است. پیشنهاد می‌شود در کنار

سیستم امتیازدهی نمره منفی، به عنوان روشی برای برخورد هوشمندانه با تخلفات ترافیکی افراد، از سیستم امتیازدهی مثبت نیز به عنوان روشی اثرگذار بر کاهش تخلفات و افزایش کیفیت رانندگی استفاده شود تا شهروندان مطیع قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی شوند.

۴- با توجه به همسوئی خطر جریمه و مجازات‌ها و میزبان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی؛ چاپ و انتشار بروشور، پوستر، گاهنامه و ماهنامه در زمینه ارائه اخبار مربوط به مقررات راهنمایی و رانندگی، تغییرات و تحولات امور و بهره‌مندی از خبرنامه‌ها، آمار و ارقام جرائم و خطر جریمه و مجازات می‌تواند زمینه ساز هر چه بیشتر رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی شود.

Archive of SID

منابع

- خاتمی، عیسی (۱۳۷۷). راهکارهای نهادینه شدن قانون‌گرایی در فرهنگ عمومی، مجموعه مقالات همایش قانون و قانون‌گرایی و تأثیر آن بر فرهنگ عمومی، ارومیه: اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- خبرنامه پلیس راهور و راه ناجا. (۱۳۸۸). ویژه‌نامه انضباط، امنیت و سرمایه اجتماعی، سال دوم، شماره دوازدهم، مهر ماه.
- دعاگویان، داود و رفیعی، محمدرضا (۱۳۸۸) بررسی میزان سرمایه اجتماعی پلیس راهور و نقش آن در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان.
سایت: <http://www.magiran.com>
- رفیع پور، فرامرز. (۱۳۷۸). آنومی یا آشفتگی اجتماعی در تهران؛ پژوهش در زمینه پتانسیل‌های آنومی در شهر تهران، تهران: انتشارات سروش.
- رضاعلی، محسن، (۱۳۸۲). موانع قانون‌گرایی و قانون‌پذیری و راهکارهای مقابله با آن: مطالعه مورد استان مازندران، مجموعه مقالات قوه قضائیه و پیشگیری از وقوع جرم. مازندران: بی‌نا.
- رحمانی، حمید (۱۳۸۹/۸/۸) قانون مداری و قانون‌گریزی جوانان،
سایت: <http://noorportal.net>
- رضانی، علی (۱۳۸۹). میزان جرمه‌های رانندگی در سایر کشورها: <http://titronline.ir>
- سایت معاونت راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی، (۱۳۹۰)، www.polic.ir
- سیری، غلامرضا. (۱۳۸۹). نقش تأثیر‌گذار رسانه در تغییر رفتار رانندگان: <http://www.tinn.ir>
- سلیمی، علی و داوری، محمد. (۱۳۸۵). جامعه‌شناسی کجروی، قم: پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.
- سیف، علی اکبر (۱۳۷۳). تغییر رفتار و رفتار درمانی: نظریه‌ها و روش‌ها، تهران: نشر دانا.
- صدیق سروسستانی، رحمت‌الله. (۱۳۸۷). آسیب‌شناسی اجتماعی (جامعه‌شناسی انحرافات اجتماعی) (چاپ چهارم)، تهران: سمت.
- عبداللهی، محمد. (۱۳۷۸). موانع قانون‌گرایی در ایران؛ مجموعه مقالات قانون‌گرایی و فرهنگ عمومی، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.

- کلانتری، صمد و ربانی، رسول و صداقت، کامران. (۱۳۸۴). ارتباط فقر با قانون‌گریزی و شکل‌گیری آسیب اجتماعی، مجله رفاه اجتماعی، ۱۸، ص ۹۰-۶۵.
- گایگانی، سمیه و همکاران (۱۳۸۷). نظرسنجی از مردم تهران درباره مقررات راهنمایی و رانندگی، تهران: مرکز مطالعات و تحقیقات رسانه‌ای روزنامه همشهری.
- ماهروی، ابوالحسن. (۱۳۸۱). حقوق و تکالیف شهروندی و قانون‌گریزی شهروندان، نشریه عدالت، شماره ۱۵.
- معیدفر، سعید (۱۳۷۹). تبیین جامعه‌شناختی تقدم مصالح فردی بر مصالح جمعی در ایران، مجموعه مقالات بررسی علل و عوامل تقدم مصالح فردی بر مصالح جمعی در ایران، تهران: اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- میرزائی، حسین علی (۱۳۸۱). بررسی پدیده قانون‌گرایی از منظر شهروندان تبریزی. تهران: مرکز آمار سنجی دانشگاه ایران.
- محمدی، پوران (۱۳۸۹). نگاهی مقایسه‌ای به وضعیت جرایم رانندگی در ایران با دیگر کشورهای دنیا: www.jamejamonline.ir.
- محمدی، پوران (۱۳۹۱). قوانین راهنمایی و رانندگی ۵۰ ساله است، پایگاه خبری پلیس ایران، گروه جامعه (۸۳/۱۳۹۱): <http://www.jamejamonline.ir> و www.news.police.ir.
- واحدی، شهرام، بدری، رحیم و مصرآبادی جواد (۱۳۸۸). بررسی عوامل مؤثر بر قانون‌گرایی شهروندان (مطالعه موردی: شهروندان استان آذربایجان غربی) فصلنامه علمی - پژوهشی انتظام اجتماعی، سال اول، شماره دوم، ص ۶۰-۳۸.
- هرگنهان، بی. آر (۱۳۸۲). مقدمه‌ای بر نظریه‌های یادگیری، مترجم علی اکبر سیف، ویرایش ششم، تهران: نشر دوران.
- یعقوبی، صمد (۱۳۸۱). بررسی پدیده قانون‌گرایی و قانون‌گریزی در بین شهروندان تبریزی، تبریز: مرکز افکار سنجی دانشجویان.

• Cullen, francis .t. & Robert agnew(2006). criminological theory past to present,

roxbury publishing company.

- Glendon, A, I. (2007); Driving violations observed, an Australian study, Ergonomics, Vol 50, No 8, PP 1159-1182.
- Rifaat, Shakil Mohammad & Richard Tay & Alexandre de Barros(2011): Effect of street pattern on the severity of crashes involving vulnerable road users, Accident Analysis and Prevention.
- Tyler, Tom R.(2005): Policing in Black and White: Ethnic Group Differences in Trust and Confidence in the Police, Police Quarterly, <http://pqx.sagepub.com/>
- Vukayibambe Isaac, Khoza(2004): Deviant driving behaviour : an epidemiological study, <http://yjj.sagepub.com/>.

Archive of SID