

## رویکردی آینده‌پژوهانه به وضعیت رعایت مقررات

### راهنمایی و رانندگی رانندگان

کیومرث احمدی<sup>۱</sup>

از صفحه ۹ تا ۵۰

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۱۱/۹

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۶/۲۴

#### چکیده

**زمینه و هدف:** پژوهش با هدف گشودگی و وسعت بخشی به دیدگاه‌ها در خصوص آینده‌های محتمل پیش روی قانون‌مداری و رعایت قانون رانندگان در شهر سنندج که مسئله کانونی پژوهش بود، دنبال شد؛ لذا شناسایی آینده‌های محتمل یا همان سناریو و نهایتاً تبیین آینده مطلوب این سؤال کانونی از اهداف پژوهش است.

**روش:** پژوهش برحسب هدف، کاربردی و برحسب روش، توصیفی و از شاخه‌های اکتشافی و پیمایشی است؛ از لحاظ زمان جمع‌آوری داده‌های موردنیاز، از نوع دوره‌ای یا چندمقطعی است. همچنین این پژوهش بر اساس روش‌های آینده‌پژوهانه از روش‌های پایش محیطی، روش دلفی، روش تحلیل تأثیرات متقابل و نهایتاً از روش سناریونویسی بهره گرفته است.

**یافته‌ها:** بر اساس تحلیل داده‌های به‌دست آمده، ۳۹ عامل اثرگذار شناسایی شد که بعد از انجام تحلیل ماتریس تأثیر، عدم قطعیت نهایتاً در حدود ۱۱ عامل در وضعیت اثرگذار بالا اما پیش‌بینی ناپذیر قرار گرفتند که بعد از ترکیب و ریخت‌شناسی این عوامل در نهایت دو عدم قطعیت کلیدی مشخص و بر اساس آن چهار سناریو یا آینده محتمل تبیین گردید.

**پیشنهادها:** پیشنهادهایی در باب تحقق سناریو یا آینده مطلوب و عدم تحقق سناریو یا آینده نامطلوب به ذی‌نفعان بالأخص راهنمایی و رانندگی شهر سنندج ارائه گردید.

**کلیدواژه‌ها:** آینده‌پژوهی، قوانین و مقررات رانندگی، سناریونویسی.

۱. استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد سنندج، Ahmadi.kumars@gmail.com

## مقدمه

قانون و ضرورت وجود آن برای نظم‌بخشیدن به زندگی اجتماعی و رعایت حقوق فردی و اجتماعی افراد در جامعه بر کسی پوشیده نیست. اگر به فلسفه تدوین قوانین برگردیم، می‌بینیم که قانون را خود بشر برای رفاه حال خود وضع کرده است؛ زیرا در شرایط بی‌قانونی و آزادی مطلق آزادی ممکن است افرادی آزادی افراد دیگر را محدود کند (احمدی مقدم، ۱۳۸۹). اجرای مقررات، وظیفه‌ای بس سنگین برای نیروهای راهنمایی و رانندگی در جهت تحقق نظم ترافیکی برای نیل به امنیت اجتماعی است. نیروهای راهنمایی و رانندگی به‌موجب وضع قوانین با اعمال محدودیت‌ها که در تناقض با آزادی شهروندان است، به‌ناچار می‌بایستی مأموریت خود را در چارچوب قانون اجرا کنند. این نیروهای راهنمایی و رانندگی آگاه و توانمند هر قدر بتوانند زمینه اجرای مأموریت با تعامل سایر سازمان‌ها توأم با آموزش و آگاه‌سازی را فراهم کنند، اصطکاک کمتری با شهروندان خواهند داشت (خسروی و باقری، ۱۳۹۲). آنچه جوامع انسانی را از جوامع غیرانسانی متمایز می‌کند، همان قوانین اجتماعی است که خود نشئت گرفته از معیارها و ارزش‌های فرهنگی است. قانون‌پذیری و نظم اجتماعی گرچه عمدتاً از فرهنگ متأثر هستند، ولی بر غنای فرهنگی نیز تأثیر می‌گذارند؛ همچنین تکامل و قانون‌پذیری انسان به‌دنبال تماس‌های گوناگون او با اعضای جامعه بهبود می‌یابد.

وجود نظم روانی و اجتماعی در جامعه موجبات توسعه اجتماعی و اقتصادی و در نهایت قانونمندی هرچه بیشتر جوامع را فراهم می‌آورد (مردی، ۱۳۸۵). حمل‌ونقل یکی از مهم‌ترین ارکان توسعه شهری است که برای جابه‌جایی مردم و کالاها ضروری بوده و دستیابی به بهره‌وری سازنده در مناطق شهری فقط با تأمین نیازهای جابه‌جایی برآورده خواهد شد. حمل‌ونقل پایدار شهری، حرکت روان وسایل نقلیه، مردم و کالاهاست که مستلزم آسایش مردم و پایداری محیط با مطلوب‌ترین هزینه و

تلاش است (اسماعیلی، ۱۳۹۰: ۱۵). تخلفات رانندگی را می‌توان امروزه زیرمجموعه‌ای از انحرافات اجتماعی محسوب کرد و می‌توان آن را در قلمرو دانش آسیب‌شناسی روانی - اجتماعی جست‌وجو کرد (عبدالرحمانی، ۱۳۷۴).

آینده‌پژوهی یکی از کلیدی‌ترین و اساسی‌ترین ابزارهای عصر دانایی است و دانش نرم محسوب می‌شود. آینده‌پژوهی همان تاریخ است؛ اما تاریخی که به‌جای گذشته، آینده را می‌کاود. آینده‌پژوهی، کیفیتی از اندیشه است که افراد را قادر به پیش‌بینی آینده و آماده‌شدن برای آن می‌کند (مسلمی، ۱۳۹۰). دستاوردها و نتایج فرایند آینده‌پژوهی معمولاً این است که بتواند الگوهای ذهنی موجود مدیران و کارکنان را به هم متحول و گاهاً به هم بزند و همواره این امکان وجود دارد که مقاومت و عدم پذیرش سناریوهای آینده سازمان از سوی مدیران و کارکنان صورت گیرد؛ زیرا سناریو امکان دارد خیلی از نگرش‌ها و ذهنیت‌های فعلی و موجود را دچار چالش کند؛ یعنی شاید قابلیت هضم، فهم و قبول را برای خیلی‌ها نداشته باشد. سناریوها بصیرتی به مدیران می‌دهند که پیش‌ازاین ذهن آن‌ها سابقه‌ای از درک این موضوعات نداشته یا خیلی کم بوده است به‌احتمال زیاد می‌توان گفت که برای پژوهش‌های همه‌جانبه و برنامه‌ریزی‌های جامع، روش سناریوسازی قوی‌ترین و مفیدترین روش در آینده‌پژوهی محسوب می‌شود. سناریوها برای روشن‌شدن فضای ابهام‌آلوده حول یک یا چند موضوع اصلی یا تصمیمات راهبردی توسعه می‌یابد (احمدی، ۱۳۹۴).

### پیشینه پژوهش

در خصوص رویکردهای آینده‌نگارانه به مسئله کانونی پژوهش یعنی قانونمندی و قانون‌مداری رانندگان در داخل و خارج کشور هیچ پژوهشی یافت نشد؛ اما از جمله پژوهش‌های تقریباً مرتبط و مورد استفاده می‌توان موارد ذیل را نام برد - نظری و همکارانش در پژوهشی در سال ۱۳۹۱، عوامل انسانی و رفتار رانندگان را

یکی از مؤثرترین مسائل رانندگی عنوان کردند و بر اساس پژوهش، رانندگانی که قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را زیر پا گذاشته بودند، دارای تخلفات بیشتری هم بوده و دارای رفتار ترافیکی خطرناک‌تری می‌باشند. میزان نرخ تصادف رانندگان می‌تواند به‌عنوان یک عامل مؤثر در بررسی رفتار ترافیکی آن‌ها مورد ارزیابی قرار گیرد؛ از این جهت که عمدتاً رانندگان با نرخ تصادفات بیشتر، رفتار ترافیکی نامناسب‌تری دارند. بسیاری از پژوهش‌های موجود رابطه مستقیمی بین تعداد تصادفات رانندگان و میزان تخلفات آن‌ها را نشان می‌دهند. رانندگان دارای جرمه‌های بیشتر، رفتار ترافیکی پرخطری دارند و بیشتر در معرض تصادف قرار خواهند داشت. برای اصلاح رانندگان متخلف، ابتدا باید عوامل تأثیرگذار روی رانندگان را شناسایی کرده و با توجه به آن‌ها درصدد کاهش تخلف در قوانین برایم. همچنین به دست آمد که با کاهش سن رانندگان، میزان تخلف آن‌ها افزایش می‌یابد. در رانندگان مسن‌تر، مقدار تخلفات به‌صورت معنی‌داری کاهش می‌یابد که نشان‌دهنده درک و احترام بیشتر رانندگان مسن نسبت به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی می‌باشد. البته باید توجه داشت که رانندگان مسن‌تر نسبت به قشر جوان، از وسایل نقلیه استفاده کمتری دارند و در نتیجه کمتر مرتکب تخلف رانندگی می‌شوند.

- اسماعیلی و مکائیلی در پژوهشی در سال ۱۳۸۹، علل بروز تخلف رانندگی را به

دو گروه تقسیم می‌کنند که توضیح مختصری درمورد این دو گروه ارائه می‌دهیم:

۱- عامل فرهنگی: منظور از عامل فرهنگی، درجه انباشت فرهنگی و به‌ویژه رابطه میان بخش معنوی و بخش مادی رشد فرهنگ در یک جامعه است.

۲- دلایل اجتماعی اقتصادی: افرادی که وارد جریان ترافیک می‌شوند، همگی در خود حامل فشارهای گوناگون اجتماعی بوده و آن‌ها را مستقیماً در رفتار خود به‌عنوان راننده، عابر یا سرنشین دخالت می‌دهند.

- نوابی و مهران فرد در کار مطالعاتی خود در ۱۳۸۶ عنوان داشته‌اند که آمارهای جدید نشان می‌دهد ۷۵ درصد حوادث جاده‌ها مربوط به شخصیت انسان است؛ بنابراین خصوصیات روانی، اجتماعی، تربیتی و باورهای فرهنگی رانندگان در حین رانندگی از عوامل مهم ایجاد حوادث است.

- راتن گاتر (۲۰۰۰) به نقل از عبدالعلی و همکارانش در سال ۱۳۷۹ اشاره دارد که قانون‌گریزی افراطی، مهم‌ترین عامل پیش‌بینی‌کننده تخلفات است. به عقیده او، تخلفات رانندگی به صورت معناداری با رفتارهای ضداجتماعی رابطه دارد و نتیجه می‌گیرد که تمایل رانندگان برای انجام تخلف رانندگی و به تبع آن تصادف می‌تواند شاخص عمومی عدم احترام به قانون قلمداد شود. رفتار آن‌ها بیانگر انتخاب آن‌ها بین علایق کوتاه‌مدت و هزینه‌های بلندمدت است. نقش متغیرهای فردی نیز در نگرش به قانون رفتارهای رانندگی پرخطر و میزان تصادفات بررسی شده است که نشان می‌دهد مردان بیش از زنان، افراد جوان بیش از افراد مسن و افراد با تحصیلات کمتر در قیاس با افراد با تحصیلات بالاتر، رفتارهای پرخطر رانندگی بیشتری داشته و در نتیجه درگیر تعداد تصادفات بیشتری بوده‌اند.

- گایگانی و همکارانش در پژوهشی در سال ۱۳۸۷، تحت عنوان نظرسنجی از مردم تهران درباره مقررات راهنمایی و رانندگی به این نتایج دست یافتند: ۳۲ درصد از پاسخ‌گویان عنوان کردند تا حدی می‌توان مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت کرد، ۴۲ درصد از پاسخ‌گویان معتقد بودند که 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.

## مبانی نظری پژوهش

امروزه بسیاری از جامعه‌شناسان بر تقویت قانون‌گرایی در جامعه به‌عنوان یک اصل زیربنایی تأکید می‌کنند و بدان توجه دارند. قانون‌گرایی به‌عنوان یک پل، توسعه آموزشی را به توسعه اقتصادی و صنعتی ارتباط می‌دهد (آل عمران و آل عمران، ۱۳۹۱). تخلفات رانندگی را می‌توان امروزه زیرمجموعه‌ای از انحرافات اجتماعی محسوب کرد و می‌توان آن را در قلمرو دانش آسیب‌شناسی روانی - اجتماعی جست‌وجو کرد. در عرصه تخلفات راهنمایی و رانندگی، سه عامل (انسان، وسیله نقلیه و راه) نقش مهمی را ایفا می‌کنند. یکی از سؤال‌هایی که همیشه ذهن متخصصان و مسئولان مربوط را به خود مشغول کرده، این است که به‌راستی تخلف چیست و چرا صورت می‌گیرد؟ یا تخلف بیشتر در کجا و چگونه اتفاق می‌افتد و ابعاد و ریشه‌های آن کدامند؟ آیا در تخلفات رانندگی، خلیقات افراد می‌تواند عامل مؤثری به حساب آید؟ آیا مسائل اجتماعی و فرهنگی نقش مهمی در بروز تخلف ایفا می‌کند یا نه؟ و بازهم می‌توان سؤالات بیشتری را در این راستا مطرح کرد (عبدالرحمانی، ۱۳۷۴). از جمله مشکلاتی که امروزه تمامیت جسمی و آسایش عمومی مردم را در شهرهای بزرگ به مخاطره انداخته و اذهان عمومی را به خود معطوف ساخته، مسئله وقوع و افزایش آمار جرایم ناشی از تخلفات رانندگی است. ضرورت بررسی عوامل مختلف این معضل اجتماعی (انسان، جاده، محیط و وسیله نقلیه) به‌خصوص عوامل انسانی که بیش از ۷۰ درصد آن را به خود اختصاص داده است (اسماعیلی و مکائیلی، ۱۳۸۹). انواع قانون‌گریزی عبارت است از:

قانون‌گریزی ابزاری: در قانون‌گریزی ابزاری، کنشگر در موقعیت کنش به محاسبه سود و زیان ناشی از عدم اطاعت می‌پردازد و به این نکته آگاه می‌شود که کنش غیرقانونی در مجموع سود بیشتری برای او دربردارد. این نوع کنش به‌دقت آگاهانه است. قانون‌گریزی اعتراضی (ناهمنوایی): در قانون‌گریزی اعتراضی، عدم مشروعیت قانون و

نهادها و مجریان آن مبنای جهت‌گیری قانون‌گريزانه را شکل می‌دهد و در این حالت، هنجارها و الزامات درونی شده و مفهوم اطاعت از بین می‌رود.

قانون‌گريزی اخلاقی: قانون‌گرایی اخلاقی، وضعیتی است که در آن، شخص به قوانین گردن می‌نهد؛ چون با ارزش‌های اخلاقی و درونی وی همخوانی دارد؛ اما شخص ممکن است دست به اعمالی بزند که علی‌رغم پیوستگی اش با ارزش‌های درونی وی، با ارزش‌های جمعی هم‌خوانی نداشته باشد (علی بابایی و فیروزجاییان، ۱۳۸۸).

تخلف در قلمروی ترافیک به معنای تجاوز آگاهانه و یا ناآگاهانه، اختیاری یا اجباری رانندگان، سرنشینان، عابران پیاده، کارگران، مأموران راهنمایی و راه‌سازی، دارندگان احشام و غیره از حدود مقررات مصوب در استفاده از تسهیلات حمل‌ونقل و ترافیک است. تخلف از مقررات عبور و مرور همانند قانون‌شکنی در دیگر عرصه‌های اجتماعی هرگز نمی‌تواند به بهانه «جهل» متخلف نسبت به مقررات یا وجود اضطرار و اجبار و یا حتی به دلیل نواقص در تسهیلات حمل‌ونقل و ترافیک، قلب ماهیت داده‌ی تخلف به‌شمار نیاید. به‌علاوه، حکم تخلف در ترافیک همانند حکم تخلف در هر رفتار اجتماعی دیگر برای عموم استفاده‌کنندگان از شبکه و تسهیلات سیستم حمل‌ونقل و ترافیک با رویه جاری بوده و هیچ مقام، شخص و گروهی در هیچ مرتبه و منزلت اجتماعی، سیاسی و شغلی (چه عالم و چه عامی، چه قانون‌گذار و چه مجری، چه شهری و چه روستایی و...) نمی‌تواند رفتار تخلف‌آمیز خود را در امر عبور و مرور و استفاده از تسهیلات، تخلف محسوب نماید. آن دسته از تخلفاتی است که به‌دلیلی به مرحله‌ی ثبت (به‌صورت جریمه یا تخلف) نمی‌رسند. این دسته از تخلفات، رقم‌متناهی از کل تخلفات واقعی را تشکیل می‌دهند. تخلفات ثبت‌شده، تخلفاتی است که توسط عواملان کنترل (مأموران ترافیک و پلیس راهنمایی و رانندگی) ثبت می‌شوند که تخلفات رسمی را تشکیل می‌دهند. تخلف منجر به تصادف، آن دسته از تخلفاتی است که در حالی که به‌عنوان نامرئی و ثبت‌نشده و

چه ثبت شده به تصادف منجر شده است؛ لذا می‌توان اظهار داشت پشت هر تصادفی حداقل یک تخلف نهفته است (مردی، ۱۳۸۵).

اطلاعات نشان می‌دهد که در هر ۵ ثانیه، یک مرگ بر اثر حادثه رانندگی رخ می‌دهد و برآورد شده که در سال ۲۰۲۰ میلادی، سومین عامل مرگ‌ومیر در سطح جهان حوادث ترافیکی و جاده‌ای باشد (سادات ایزی، ۱۳۹۴). در کشور ایران نیز سالیانه بیش از ۲۰۰ هزار فقره تصادف فوتی و جرحی در مجموع ۱۱۷ کیلومتر و ۱۰۱۷ پیکره شهری اتفاق می‌افتد. داشتن صرفاً مدرک گواهینامه رانندگی، دلیل بر صلاحیت کامل افراد برای رانندگی نیست؛ چه بسا افرادی که از دقت دید مناسب برخوردارند، اما از مشکلات و عقده‌های روانی، اجتماعی و فرهنگی رنج می‌برند. رفتار رانندگی، جزئی از رفتار فرهنگی افراد در جوامع است؛ زیرا به ارزش‌ها، عادت، نگرش‌ها و سایر عوامل مربوط است؛ لذا زمانی می‌توان میزان تصادفات را کاهش داد که رفتار رانندگی پرخطر و عوامل مؤثر بر آن در یک فرهنگ خاص بررسی شود (بهروان و بهروان، ۱۳۹۰).

برابر اعلام مراجع رسمی در هر ساعت، سه نفر در تصادفات جاده‌ای و درون‌شهری کشته می‌شوند. در ایران به‌ازای هر هزار وسیله نقلیه، ۱۲۰ تصادف صورت می‌گیرد؛ درحالی‌که این رقم در کشورهای توسعه‌یافته مثل فرانسه و ژاپن، ۱۲ تصادف است. در ایران، حوادث جاده‌ای اولین علت مرگ‌ومیر در گروه سنی زیر ۴۰ سال می‌باشد و بیش از ۷۱ درصد از کل مرگ‌ومیرها در این رده سنی مرتبط با حوادث ترافیکی است (سادات ایزی، ۱۳۹۴).

لذا رعایت قوانین و مقررات مرتبط با فرهنگ خودروداری و خودروسواری بسیار اهمیت خواهد یافت و عدم تدبیر و کاوش در وضعیت‌های آتی از رعایت مجموعه ضوابط و قوانین راهنمایی و رانندگی سبب غافل‌گیری نهادهای ذی‌ربط می‌گردد؛ لذا می‌تواند با سناریونویسی اقدام به مدیریت خطر کرد؛ یعنی تهدیدها را در حالت بالقوه



مدیریت کرد و نگذاریم کار به مدیریت بحران برسد و مجبور شویم تا تهدیدها را در حالت بالفعل و اثر گذاشته شده نگه داریم.

دغدغه این پژوهش، تأمل و تعمق بر آینده وضعیت رعایت قوانین و مقررات رانندگان در سطح شهر سنندج است و چون تاکنون چنین مطالعه‌ای در این خصوص انجام نگرفته بود؛ لذا این خلاء مطالعاتی سبب شد تا چنین پژوهشی انجام گیرد و برای بهره‌گیران و ذی‌نفعان موضوع در تصمیم‌گیری‌ها، سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌ها لحاظ شود؛ زیرا این واقعیت که تصمیم در زمان حال انجام می‌گیرد، اما کانون توجه آن بر زمان آینده است، پس اگر اطلاعاتی از آینده داشته باشیم تصمیمات اثربخشی بیشتری خواهند داشت و شرط بی‌چون‌وچرای اثربخشی هر راهبرد و سیاست داشتن اطلاعات از وضعیت کنونی و آتی عوامل محیطی است.

آینده‌پژوهان اعتقاد راسخی به اهمیت تصمیم‌گیری و اقدام آگاهانه بشر دارند. در اغلب موارد، توجه به مسائل زمان حال و تلاش در جهت رفع مشکلات فعلی مانع از آن می‌شود که مدیران و تصمیم‌گیران به آینده بیندیشند؛ حال آنکه مشکلات کنونی برخاسته از عدم شناخت آینده‌ای بوده است که اینک برای ما، زمان حال نامیده می‌شود. بحران‌ها و مشکلات کنونی، موجه‌ترین دلیل برای اندیشیدن درباره آینده است و ناگفته پیدا است که بحران‌های امروز، نتیجه قهری نپرداختن به موانع و مشکلات قبل از بروز آنها به شکل بحران است. واقعیت این است که برای هر انتخاب امروز می‌توان یک آینده ممکن را متصور شد. آینده، مقوله‌ای است که با اصل عدم قطعیت برگرفته از فلسفه‌های پست‌مدرن عجین شده است. عدم قطعیت نهفته در آینده برای بعضی توجیه‌کننده عدم دوراندیشی آنان است و برای عده‌ای دیگر، منبعی گران‌بها از فرصت. آینده به آن صورتی که اکثریت مردم می‌پندارند، قلمروی ناشناخته‌ای نیست بلکه آینده، محتوایی قابل تجسم دارد که بایستی به تفحص و کاوش آن پرداخت و آن را به تصویر کشید. یکی از نشانگان توسعه‌یافتگی شهرهای

مردن و انسان امروزی، قانون‌مداری و احترام به قانون است که قوانین و مقررات رانندگی، بخشی از این قوانین آمره است و در بعضی جوامع عدم رعایت آن در حد گناهان کبیره و دارای مجازات معنادار تلقی می‌گردد؛ زیرا عدم توجه به آن آثار منفی و زیان‌بار جانی، مالی، روانی، فرهنگی، اجتماعی و زیست‌محیطی را به بار می‌آورد. آمار تصادفات و تلفات جاده‌ای و درون‌شهری در کشور ما و پیامدهای نامطلوب آن گواه قضیه است.

میزان پیش‌بینی‌ناپذیر بودن تحولات و نتایج آینده را عدم قطعیت گویند؛ به‌طور مثال، رفتار آتی رقبا دارای عدم قطعیت بالا و روندهای جمعیتی دارای عدم قطعیت پایین است؛ یعنی عدم قطعیت میزان پیش‌بینی‌ناپذیری تحولات و اتفاقات ناشی از عوامل محیطی در آینده است (حاج‌آقا معمار و رحیم‌نیا، ۱۳۹۲). اساس و محورهای ماتریس سناریوی مبتنی بر پیشران‌ها، عدم قطعیت‌ها و عواملی است که بیشترین اثرگذاری و کمترین قابلیت پیش‌بینی را دارند (پستمن و لیبِل<sup>۱</sup>، ۲۰۰۵). بعضی‌ها می‌گویند اگر هر چیزی معلوم و از پیش مشخص باشد، نیاز به راهبرد نیست. اگر هر چیز کاملاً نامشخص و غیرقطعی باشد و غیرقابل پیش‌بینی باشد نیز بازهم تدوین راهبرد، غیرممکن و بی‌فایده است. در موقعیت‌های عدم قطعیت، برنامه‌ریزی تبدیل به یادگیری شده و هرگز متوقف نمی‌شود. بدون وجود عدم قطعیت‌ها معمولاً هر کسی در جایگاه مشابهی قرار می‌گیرد و تفکر درمورد کیفیت راهبردها تنها در زمان عدم قطعیت معنا می‌یابد (وندرهیدن، ۱۳۹۱). سازمان‌ها به‌ظاهر آزاد هستند؛ اما همواره به‌خاطر عدم قابلیت پیش‌بینی رویدادهای مهم، احساس محدودیت می‌کنند که این امر می‌تواند اعتماد به نفس را پایین آورد؛ لذا پرداختن به عدم قطعیت‌ها در جهت رفع این محدودیت و ارتقای اعتماد به نفس است. هر چقدر اطلاعات درباره

1. Postman & Liebl

فضای تصمیم‌گیری کمتر باشد، عدم قطعیت عمیق<sup>۱</sup> و بیشتر می‌شود. تشخیص و شناسایی عدم قطعیت‌های اصلی و اثرگذار بر تصمیمات راهبردی پیش روی سازمان از اهداف اصلی سناریوسازی است. سناریوها با کالبدشکافی عدم قطعیت‌ها و صرف‌نظر کردن‌های دسته‌جمعی، فضایی برای تخیل قانونمند و نظریه‌پردازی ایجاد می‌کنند که افراد را نسبت به اتفاقات ممکن آینده آگاه‌تر و آماده‌تر کرده و میزان شگفتی‌ها و درماندگی‌های افراد در مواجهه با وقایع آینده را تا حد امکان کاهش می‌دهند (شوارتز، ۱۳۸۶).

### روش‌شناسی پژوهش

روش، اقدامی است که عاملی انسانی به‌عمد و برای تحقق هدفی خاص به آن دست می‌زند. روش پژوهش، مجموعه‌ای از اقدامات عامدانه و آگاهانه پژوهشگران برای دستیابی به معرفتی معتبر و کارآمد است (تقوی، ۱۳۹۲). این پژوهش برحسب هدف، کاربردی است؛ و به دلیل تدارک اطلاعاتی برای تصمیم‌گیران و مدیران حوزه ترافیک شهری سنندج در زمره پژوهش‌های کاربردی محسوب می‌گردد. پژوهش برحسب روش، توصیفی و به‌صورت اکتشافی - پیمایشی است و از طریق آزمون باینومیال انجام می‌گیرد؛ به دلیل شناسایی و برآورد از آینده عوامل اثرگذار بر قانونمندی رانندگان شهر سنندج، اکتشافی است؛ زیرا قبلاً در خصوص آینده عوامل اثرگذار بر قانونمندی رانندگان شهر سنندج، اطلاعات قابل‌توجهی وجود ندارد و ادبیات و مبانی نظری موجود خیلی حمایت‌کننده پژوهش نبودند. به دلیل طرح پرسمان از افراد در خصوص وضعیت و شدت اثرگذاری و روند عوامل اثرگذار از طریق پرسشنامه تنظیمی، از نوع پیمایشی است. همچنین پژوهش برحسب زمانی جمع‌آوری داده، چندمقطعی محسوب می‌گردد و امکان اصلاح دیدگاه‌های خبرگان در رانندهای

1. Deep Uncertainty

مختلف روش دلفی وجود داشت.

برای انتخاب روش شناسی درست در آینده‌پژوهی لازم است تعیین قلمرو<sup>۱</sup> انجام گیرد؛ زیرا روش شناسی، تابعی از قلمرو موضوع است. قلمرو موضوع، مرزها و اطلاعات موردنیاز را مشخص می‌سازد. زمان و مکان پروژه، آینده‌پژوهی و میزان مشارکت و دخالت خبرگان و نوع دانش مورد درخواست و افق زمانی و مواردی دیگر را قلمرو موضوع آینده‌پژوهی تشخیص و تعیین می‌نماید. قلمرو موضوع بیانگر میزان عمق و گستره یا سطح پروژه آینده‌پژوهی است. به‌طور کلی، انواع آینده‌پژوهی را می‌توان در دو دسته ذیل قرار داد که این پژوهش متأثر از روش‌های اکتشافی است:

۱- روش‌های هنجاری: <sup>۲</sup> که مبنای آن، ارزش‌ها و هنجارها است. در اینجا این سؤال مطرح است که چه آینده‌ای را می‌خواهیم؟ یا اینکه چه چیزی برای ما مطلوب است؟ روش‌های هنجاری بیشتر مأموریت‌گرا هستند و با ارزیابی مقاصد، نیازها و تمایلات آینده شروع می‌شوند و به زمان حال بازمی‌گردند.

۲- روش‌های اکتشافی: <sup>۳</sup> با این روش‌ها مشخص می‌شود که چه چیزی ممکن است اتفاق بیفتد. این روش‌ها از یک پایه معرفتی محکم آغاز می‌شوند و به‌سوی آینده مشخصی جهت می‌یابند (مظلوم‌زاده و همکاران، ۱۳۸۶).

در خصوص مطالعات اسنادی و کتابخانه‌ای به‌منظور جمع‌آوری اطلاعات موردنیاز پژوهش از روش پایش محیطی بهره گرفته شد. پایش محیطی <sup>۴</sup> به معنی شناسایی علائم و نشانگانی از محیط است که ضرورت تغییر را به سازمان می‌رساند و هشدارهای اولیه‌ای را در خصوص تغییرات در حال وقوع محیط به سازمان اعلام می‌دارد (شاخص آینده، ۱۳۹۳). پایش محیطی را یک گام مهم و پیشین در خصوص

1. SCOPING

2. Normative Methods

3. Explorative Methods

4. Environmental Scanning

استفاده از روش‌های آینده‌پژوهی می‌دانند. در خصوص جمع‌آوری اطلاعات میدانی، اساس روش بر تکنیک دلفی و پرسشنامه بدون ساختاری که در دور اول توزیع شد و در نهایت بعد از سه دور به پرسشنامه‌ای ساختارمندی بدل گردید، استوار بود. روش دلفی، یک فرایند قضاوتی درباره موضوعات نامشخص است. روش دلفی تلاش می‌کند تا از پیشگویی‌های خودتکمیلی برای شکل دادن یا حتی ایجاد آینده استفاده کند (زالی، ۱۳۹۲). روایی روش دلفی بیشتر به کیفیت خبرگی گروه شرکت‌کننده بستگی دارد تا تعداد شرکت‌کنندگان یا خبرگان.

### یافته‌های پژوهش

تجزیه و تحلیل داده‌ها برای بررسی صحت و سقم سؤالات مطروحه و فرضیات هر پژوهش است. امروزه در بیشتر پژوهش‌هایی که متکی بر اطلاعات جمع‌آوری شده از موضوع مورد پژوهش است، تجزیه و تحلیل اطلاعات و داده‌ها از اصلی‌ترین و مهم‌ترین بخش‌ها محسوب می‌شود. در این پژوهش، برای خلق یک نگاه آینده‌پژوهانه به قانون‌مداری رانندگان سنندجی، از خبرگان و تکنیک دلفی بهره گرفته شده است که شاخص‌های تعریف خبرگی، داشتن تجربه و علاقه‌مندی به موضوع در بین اساتید دارای مدرک دکتری تخصصی جامعه‌شناسی، روان‌شناسی، حقوق، اقتصاد و مأموران راهنمایی و رانندگی با درجه سرهنگی و مدیران مجرب شورای ترافیک شهر سنندج معرفی گردید. با استفاده از مطالعات میدانی که از طریق سه دور توزیع پرسشنامه جهت شناسایی عوامل اثرگذار بر وضعیت قانون‌مداری رانندگان شهر سنندج از طریق روش دلفی و استفاده از مطالعات کتابخانه و روش پایش محیطی در نهایت عوامل شناسایی شده که می‌توانند به‌مثابه پیشران وضعیت قانون‌مداری یا قانون‌گریزی رانندگان شهر سنندج باشند، شناسایی شدند که میزان اثرگذاری هر عامل نیز در جدول ذیل مشخص می‌شود.

رویکردی آینده‌پژوهانه به وضعیت رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی رانندگان

ردیف	شرح	اثر گذاری خلی زیاد	اثر گذاری زیاد	تا حدودی اثر گذار	اثر گذاری کم	اثر گذاری خلی کم	مجموع
۱	وضعیت معابر عابران خیابان‌های شهر سنندج	۲۵٪	۵۰٪	۲۵٪	-	-	۱۰۰٪
۲	نرخ جرایم راهنمایی و رانندگی	۸۴٪	۵۰٪	۲۵٪	۱۶/۸٪	-	۱۰۰٪
۳	وضعیت و تعداد پارکینگ‌های عمومی و کنار خیابان	۴۱/۶٪	۵۰٪	-	۸۴٪	-	۱۰۰٪
۴	تعدد جریمه‌شدن رانندگان سنندجی	۸۴٪	۳۳/۳٪	۳۳/۳٪	۲۵٪	-	۱۰۰٪
۵	تعدد مأموران راهنمایی و رانندگی	۸۴٪	۲۵٪	۵۸/۳٪	۸۴٪	-	۱۰۰٪
۶	سطح میانگین تحصیلات و سواد رانندگان سنندجی	۱۶/۸٪	۳۳/۳٪	۵۰٪	-	-	۱۰۰٪
۷	عدم هوشیاری رانندگان سنندجی به علت مصرف دارو	۱۶/۸٪	-	۵۸/۳٪	۱۶/۸٪	۸۴٪	۱۰۰٪
۸	عدم هوشیاری رانندگان سنندجی به علت مصرف مشروبات و مخدرات	۲۵٪	-	۴۱/۶٪	۲۵٪	۸۴٪	۱۰۰٪
۹	وضعیت سن و جوان بودن رانندگان سنندجی	۸۴٪	۵۸/۳٪	۳۳/۳٪	-	-	۱۰۰٪
۱۰	کیفیت تعامل مأموران راهنمایی و رانندگی با رانندگان سنندجی	۳۳/۳٪	۴۱/۶٪	۸۴٪	۸۴٪	۸۴٪	۱۰۰٪
۱۱	نحوه استقرار مأموران راهنمایی و رانندگی در میدان‌ها و خیابان‌های شهر سنندج	۸۴٪	۵۰٪	۳۳/۳٪	۸۴٪	-	۱۰۰٪
۱۲	استفاده از ظرفیت‌های سازمان‌های دولتی و عمومی برای ارتقای فرهنگ ترافیک	۳۳/۳٪	۵۸/۳٪	۸۴٪	-	-	۱۰۰٪
۱۳	تراکم زردی اداری و خدماتی از مرکز شهر	۵۰٪	۳۳/۳٪	۱۶/۶٪	-	-	۱۰۰٪
۱۴	اعمال سلیقه‌ای قوانین توسط مأموران راهنمایی	۲۵٪	۲۵٪	۵۰٪	-	-	۱۰۰٪
۱۵	ارتقای جایگاه اجتماعی رانندگان ناوگان عمومی شهر	۸۴٪	۷۵٪	۱۶/۶٪	-	-	۱۰۰٪
۱۶	حذف قوانین غیر ضروری راهنمایی و رانندگی	۸۴٪	۴۱/۶٪	۳۳/۳٪	۸۴٪	۸۴٪	۱۰۰٪
۱۷	استفاده و بهره‌گیری مأموران از دوربین‌های کنترل تخلف	۴۱/۶٪	۴۱/۶٪	۱۶/۶٪	-	-	۱۰۰٪
۱۸	حذف میدان‌ها و تقاطع‌های غیر ضروری	۲۵٪	۶۶/۶٪	۸۴٪	-	-	۱۰۰٪
۱۹	ایجاد تقاطع‌های غیر هم‌سطح در شهر سنندج	۵۸/۳٪	۳۳/۳٪	۸۴٪	-	-	۱۰۰٪
۲۰	مهاجرپذیری و رشد جمعیت شهری سنندج	۴۱/۶٪	۵۰٪	۸۴٪	-	-	۱۰۰٪
۲۱	استفاده از تابلوهای الکترونیکی اطلاع‌دهنده وضعیت ترافیک و هشدارهای ترافیکی	۲۵٪	۵۰٪	۲۵٪	-	-	۱۰۰٪
۲۲	بهره‌گیری از رانندگان با سابقه و خوش سابقه در ناوگان عمومی شهر سنندج	۲۵٪	۵۰٪	۲۵٪	-	-	۱۰۰٪
۲۳	سامان‌دهی دست‌فروشان در پیاده‌روها	۳۳/۳٪	۳۳/۳٪	۲۵٪	۸۴٪	-	۱۰۰٪

۲۴	بهبود وضعیت اشتغال در شهر و کاهش مسافران کثرت های شخصی	%۴۱/۶	%۴۱/۶	%۱۶/۶	-	%۱۰۰
۲۵	هدیانها و باورهای غلط نسبت به دولت، جامعه و هر در رانندگان سندجی	%۳۳/۳	-	%۵۰	%۸/۴	%۱۰۰
۲۶	تمکن و توان مالی - اقتصادی شهرداری در توسعه خیابانهای شهر	%۵۰	%۳۳/۳	%۱۶/۶	-	%۱۰۰
۲۷	کیفیت خیابانها و آسفالت آنها	%۸/۴	%۵۸/۳	%۳۳/۳	-	%۱۰۰
۲۸	وجود رفتارهای خصمانه و تهاجمی در رانندگان	%۱۶/۶	%۵۰	%۳۳/۳	-	%۱۰۰
۲۹	کیفیت علایم و تعداد علایم راهنمایی و رانندگی	-	%۵۰	%۵۰	-	%۱۰۰
۳۰	وضعیت هماهنگی های لازم بین متولیان مدیریت ترافیک شهر	%۱۶/۶	%۵۸/۳	%۲۵	-	%۱۰۰
۳۱	تصور رانندگان سندجی از وجود هرج و مرج اجتماعی	%۸/۴	%۴۱/۶	%۴۱/۶	%۸/۴	%۱۰۰
۳۲	قانونمداری مسئولان شهری، استانی و ملی	%۴۱/۶	%۲۵	%۲۵	%۸/۴	%۱۰۰
۳۳	هشدارها و تذکرات شفاهی مأموران راهنمایی و رانندگی	%۸/۴	%۵۰	%۳۳/۳	%۸/۴	%۱۰۰
۳۴	احتمال پایین کشف تخلف رانندگی و جریمه شدن در شهر سندج	%۲۵	%۲۵	%۴۱/۶	%۸/۴	%۱۰۰
۳۵	جایگزینی خودروهای فرسوده و نوشتن ناوگان عمومی و خودروهای در شهر	%۸/۴	%۳۳/۳	%۵۸/۳	-	%۱۰۰
۳۶	جامعه پذیری و پذیرش و احترام به هنجارهای جامعه در رانندگان	%۵۸/۳	%۴۱/۶	-	-	%۱۰۰
۳۷	خروج مراکز تعمیرگاهی از بدنه شهر سندج	%۳۳/۳	%۳۳/۳	%۳۳/۳	-	%۱۰۰
۳۸	سطح بالای هزینه های زندگی در شهر سندج	-	%۳۳/۳	%۳۳/۳	%۳۳/۳	%۱۰۰
۳۹	وضعیت توپوگرافیکی شهر سندج و احتمال کم توسعه خیابانهای سطح شهر و کمربندیها	%۲۵	%۵۰	%۲۵	-	%۱۰۰

به واسطه جدول فوق الذکر می توان بر اساس اثرگذارترین عامل، یک نوع رتبه بندی را در بین ۳۹ عامل و پیشران شناسایی شده انجام داد تا به ترتیب به عوامل با بیشترین تأثیر تا عوامل با کمترین تأثیر از دیدگاه خبرگان و بر اساس نیل به یک کفایت نظری در این خصوص دست یافت. بر اساس جدول فوق الذکر که برگرفته از نظر خبرگان این پژوهش است، ۱۶ عامل از ۳۹ عامل شناسایی شده اثرگذار بر قانونمندی رانندگان شهر سندج، دارای شدت تأثیر خیلی زیاد هستند که حدود ۴۱ درصد از عوامل را شامل می شود و می تواند در تصمیم گیریها و سیاست گذاریهای مدیریت ترافیک

شهری و تلاش در جهت افزایش قانون‌مداری رانندگان شهر سنندج در اولویت باشد و به صورت ویژه لحاظ شود تا تصمیمات، اثربخشی و کارآمدی لازم را دارا باشند.

**اولویت‌بندی عوامل محیطی شناسایی‌شده مؤثر بر قانونمندی رانندگان سنندجی  
(از اثرگذارترین تا کم اثرترین)**

ردیف	عامل	میانگین اثرگذاری عامل	شدت اثرگذاری عامل
۱	جامعه‌پذیری و پذیرش و احترام به هنجارهای جامعه در رانندگان	۱۶/۸	
۲	ایجاد تقاطع‌های غیرهم‌سطح در شهر سنندج مهاجرپذیری و رشد جمعیت شهری سنندج	۸	
۳	تراکم‌زدایی اداری و خدماتی از مرکز شهر تمکن و توان مالی- اقتصادی شهرداری در توسعه خیابان‌های شهر استفاده از ظرفیت‌های سازمان‌های دولتی و عمومی برای ارتقای فرهنگ ترافیک	۶۶/۷	
۴	بهبود وضعیت اشتغال در شهر و کاهش مسافرش‌های شخصی وضعیت و تعداد پارکینگ‌های عمومی و کنار خیابان استفاده و بهره‌گیری مأموران از دوربین‌های کنترل تخلف	۵/۷	
۵	قانون‌مداری مسئولان شهری، استانی و ملی وضعیت توپوگرافیکی شهر سنندج و احتمال کم توسعه خیابان‌ها و کمربندی‌ها	۴۱/۷	اثرگذاری خیلی زیاد
۶	ارتقای جایگاه اجتماعی رانندگان ناوگان عمومی شهر سنندج بهره‌گیری از رانندگان با سابقه و خوش سابقه در ناوگان عمومی شهر سنندج وضعیت معابر عابران خیابان‌های شهر سنندج خروج مراکز تعمیرگاهی از بدنه شهر سنندج استفاده از تابلوهای الکترونیکی اطلاع‌دهنده وضعیت ترافیک و هشدارهای ترافیکی	۷	
۷	حذف میدان‌ها و تقاطع‌های غیرضروری سامان‌دهی دست‌فروشان در پیاده‌روها	۸۳/۶	
۸	وضعیت هماهنگی‌های لازم بین متولیان مدیریت ترافیک شهر کیفیت تعامل مأموران راهنمایی و رانندگی با رانندگان سنندجی وجود رفتارهای خصمانه و تهاجمی در رانندگان سنندجی	۶۶/۶	
۹	نرخ جرایم راهنمایی و رانندگی وضعیت سن و جوان‌بودن رانندگان سنندجی	۵۸/۶	
۱۰	کیفیت خیابان‌ها و آسفالت آن‌ها	۵/۶	



اثرگذاری	اعمال سلبه‌های قوانین توسط مأموران راهنمایی		
زیاد	احتمال پایین کشف تخلف رانندگی و جریمه‌شدن در شهر سنندج	۳۳/۶	۱۱
	هشدارها و تذکرات شفاهی مأموران راهنمایی و رانندگی		
	نحوه استقرار مأموران راهنمایی و رانندگی در میدان‌ها و خیابان‌های شهر سنندج	۱۶/۶	۱۲
	سطح میانگین تحصیلات و سواد رانندگان سنندجی		
	جایگزینی خودروهای فرسوده و نوشدن ناوگان عمومی و خودروهای در شهر	۰/۸۶	۱۳
	کیفیت علائم و تعداد علائم راهنمایی و رانندگی	۶	۱۴
	تصور رانندگان سنندجی از وجود هرج و مرج اجتماعی		
	هدایان‌ها و باورهای غلط نسبت به دولت، جامعه و شهر در رانندگان سنندجی	۸۳/۵	۱۵
	حذف قوانین غیرضروری راهنمایی و رانندگی	۶۶/۵	۱۶
	تعداد مأموران راهنمایی و رانندگی	۶/۵	۱۷
	تعداد جریمه‌شدن رانندگان سنندجی	۵/۵	۱۸
اثرگذاری	عدم هوشیاری رانندگان سنندجی به علت مصرف مشروبات و مخدرات	۱۶/۵	۱۹
متوسط	عدم هوشیاری رانندگان سنندجی به علت مصرف دارو	۵	۲۰
	سطح بالای هزینه‌های زندگی در شهر سنندج		

جدول نشان می‌دهد که ۱۹ عامل از ۳۹ عامل شناسایی شده اثرگذار بر قانونمندی رانندگان شهر سنندج، دارای شدت تأثیر خیلی زیاد هستند که در حدود ۴۹ درصد از عوامل را شامل می‌شود و می‌تواند در تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری‌های مدیریت ترافیک شهری و تلاش در جهت افزایش قانون‌مداری رانندگان شهر سنندج به کار گرفته و لحاظ شود تا تصمیمات واقع‌بینانه‌تر اتخاذ گردد. جدول نشان می‌دهد که ۴ عامل از ۳۹ عامل شناسایی شده اثرگذار بر قانونمندی رانندگان شهر سنندج، دارای شدت تأثیر متوسطی هستند که در حدود ۱۰ درصد از عوامل را شامل می‌شود و به هر طریق می‌تواند در تصمیم‌گیری‌های مدیریت ترافیک شهری و تلاش در جهت افزایش قانون‌مداری رانندگان شهر سنندج به کار گرفته و لحاظ شود تا تصمیمات واقع‌بینانه‌تر اتخاذ گردد و ابعاد مختلف پدیده و سؤال کانونی پژوهش پوشش داده شود.

در جدول ذیل، میزان درصد فراوانی نظر پاسخ‌گویان از نظر قطعیت و درجه عدم اطمینان هرکدام از عوامل محیطی که بر قانونمندی رانندگان شهر سنج اثرگذار مشخص شده است و به شناسایی عوامل دارای عدم قطعیت کلیدی‌تر و حیاتی‌تر کمک شایانی می‌کند.

میزان درصد فراوانی پیش‌بینی‌ناپذیری هرکدام از عوامل شناسایی‌شده

ردیف	عامل	قابلیت پیش‌بینی خیلی زیاد	قابلیت پیش‌بینی زیاد	تا حدودی قابل پیش‌بینی	کم قابلیت پیش‌بینی کم	درصد تجمعی عامل
۱	بهبود وضعیت معابر خیابان‌های شهر سنج	٪۸/۴	٪۴۱/۶	٪۴۱/۶	٪۸/۴	٪۱۰۰ -
۲	افزایش نرخ جرایم راهنمایی و رانندگی	٪۳۳/۳	٪۳۳/۳	٪۳۳/۳	-	٪۱۰۰ -
۳	افزایش تعداد پارکینگ‌های عمومی و کنار خیابانی	٪۱۶/۸	٪۱۶/۸	٪۴۱/۶	٪۲۵	٪۱۰۰ -
۴	افزایش دفعات جریمه‌شدن رانندگان سنجی	٪۲۵	٪۲۵	٪۲۵	٪۲۵	٪۱۰۰ -
۵	افزایش تعداد مأموران راهنمایی و رانندگی	٪۲۵	٪۲۵	٪۳۳/۳	٪۱۶/۸	٪۱۰۰ -
۶	افزایش سطح میانگین تحصیلات و سواد رانندگان	٪۴۱/۶	٪۴۱/۶	٪۱۶/۸	-	٪۱۰۰ -
۷	افزایش عدم هوشیارهای رانندگان سنجی به علت مصرف دارو	٪۱۶/۸	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۳۳/۳	٪۱۰۰ ٪۸/۴
۸	افزایش عدم هوشیاری‌های رانندگان سنجی به علت مصرف مشروبات و مخدرات	٪۱۶/۸	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۲۵	٪۱۰۰ ٪۱۶/۸
۹	افزایش تعداد رانندگان جوان و کم‌سن‌وسال	٪۴۱/۶	٪۳۳/۳	٪۲۵	-	٪۱۰۰ -
۱۰	بهبود کیفیت تعامل مأموران راهنمایی و رانندگی با رانندگان سنجی	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۳۳/۳	٪۲۵	٪۱۰۰ -

۱۱	بهبود نحوه استقرار مأموران راهنمایی و رانندگی در میدان‌ها و خیابان‌های شهر سنندج	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۲۵	٪۲۵	٪۸/۴	٪۱۰۰
۱۲	استفاده از ظرفیت‌های سازمان‌های دولتی و عمومی برای ارتقای فرهنگ ترافیک	٪۸/۴	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۲۵	٪۲۵	٪۱۰۰
۱۳	تراکم‌زدایی اداری و خدماتی از مرکز شهر	٪۱۶/۸	٪۸/۴	٪۳۳/۳	٪۳۳/۳	٪۳۳/۳	٪۱۰۰
۱۴	کاهش اعمال سلبی‌های قوانین توسط مأموران راهنمایی	-	٪۸/۴	٪۲۵	٪۳۳/۳	٪۳۳/۳	٪۱۰۰
۱۵	ارتقای جایگاه اجتماعی رانندگان ناوگان عمومی شهر	-	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۳۳/۳	٪۳۳/۳	٪۱۰۰
۱۶	حذف قوانین غیرضروری راهنمایی و رانندگی	-	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۳۳/۳	٪۳۳/۳	٪۱۰۰
۱۷	استفاده و بهره‌گیری بیشتر مأموران از دوربین‌های کنترل و ثبت تخلف	٪۳۳/۳	٪۳۳/۳	٪۲۵	٪۲۵	٪۸/۴	-
۱۸	حذف میدان‌ها و تقاطع‌های غیرضروری	٪۸/۴	٪۳۳/۳	٪۳۳/۳	٪۳۳/۳	٪۲۵	٪۸/۴
۱۹	ایجاد تقاطع‌های غیرهم‌سطح در شهر سنندج	-	٪۱۶/۸	٪۳۳/۳	٪۳۳/۳	٪۳۳/۳	٪۱۶/۸
۲۰	مهاجرپذیری و رشد جمعیت شهری سنندج	٪۳۳/۳	٪۳۳/۳	٪۲۵	٪۲۵	٪۸/۴	-
۲۱	استفاده از تابلوهای الکترونیکی اطلاع‌دهنده وضعیت ترافیک و هشدارهای ترافیکی	٪۳۳/۳	٪۳۳/۳	٪۲۵	٪۲۵	٪۸/۴	-
۲۲	بهره‌گیری از رانندگان پاساژ و خوش سابقه در ناوگان عمومی شهر سنندج	٪۱۶/۸	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۲۵	٪۳۳/۳	-
۲۳	سامان‌دهی دست‌فروشان در پیاده‌روها	٪۸/۴	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۲۵	٪۳۳/۳	٪۱۶/۸
۲۴	بهبود وضعیت اشتغال در شهر و کاهش مسافرکش‌های شخصی	-	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۲۵	٪۳۳/۳	٪۲۵
۲۵	هدیان‌ها و باورهایی غلط نسبت به دولت، جامعه و شهر در رانندگان سنندجی	٪۸/۴	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۲۵	٪۳۳/۳	٪۲۵
۲۶	تمکن و توان مالی-اقتصادی شهرداری در توسعه خیابان‌های شهر	٪۸/۴	٪۱۶/۸	٪۳۳/۳	٪۳۳/۳	٪۲۵	٪۱۶/۸

رویکردی آینده‌پژوهانه به وضعیت رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی رانندگان

۲۷	کیفیت خیابان‌ها و آسفالت آن‌ها	٪۲۵	٪۲۵	٪۲۵	٪۱۶/۸	٪۸/۴	٪۱۰۰
۲۸	وجود رفتارهای خصمانه و تهاجمی در رانندگان سنندجی	-	٪۲۵	٪۲۵	٪۲۵	٪۲۵	٪۱۰۰
۲۹	کیفیت علائم و تعداد علائم راهنمایی و رانندگی	٪۲۵	٪۲۵	٪۲۵	٪۲۵	-	٪۱۰۰
۳۰	بهبود وضعیت هماهنگی‌های لازم بین متولیان مدیریت ترافیک شهر	٪۸/۴	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۳۳/۳	-	٪۱۰۰
۳۱	تصور رانندگان سنندجی از وجود و افزایش هرج و مرج اجتماعی	٪۱۶/۸	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۳۳/۳	٪۸/۴	٪۱۰۰
۳۲	اشاعه و زبانزد شدن قانون‌مداری مسئولان شهری، استانی و ملی	٪۸/۴	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۳۳/۳	٪۱۶/۸	٪۱۰۰
۳۳	افزایش هشدارها و تذکرات شفاهی مأموران راهنمایی و رانندگی	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۳۳/۳	٪۲۵	-	٪۱۰۰
۳۴	احتمال پایین کشف تخلف رانندگی و جریمه‌شدن در شهر سنندج	٪۲۵	٪۲۵	٪۳۳/۳	٪۱۶/۸	-	٪۱۰۰
۳۵	جایگزینی خودروهای فرسوده و نوشتن ناوگان عمومی و خودروهای در شهر	٪۸/۴	٪۱۶/۸	٪۳۳/۳	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۱۰۰
۳۶	ارتقای جامعه‌پذیری و احترام به هنجارهای جامعه در رانندگان	٪۸/۴	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۳۳/۳	٪۱۶/۸	٪۱۰۰
۳۷	خروج مراکز تعمیرگاهی از بدنه شهر سنندج	٪۱۶/۸	٪۲۵	٪۲۵	٪۳۳/۳	٪۱۶/۸	٪۱۰۰
۳۸	روند فزاینده سطح بالای هزینه‌های زندگی در شهر سنندج	٪۳۳/۳	٪۳۳/۳	٪۲۵	٪۸/۴	-	٪۱۰۰
۳۹	وضعیت توپوگرافیکی شهر سنندج و احتمال کم توسعه خیابان‌های سطح شهر و کمربندی‌ها	٪۳۳/۳	٪۴۱/۶	٪۲۵	-	-	٪۱۰۰

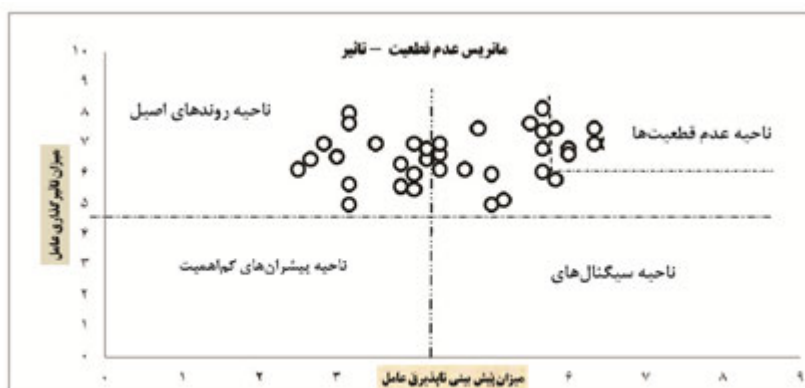
**اولویت‌بندی عوامل محیطی شناسایی‌شده مؤثر بر قانونمندی رانندگان سنندجی  
 (از پیش‌بینی‌ناپذیرترین تا پیش‌بینی‌پذیرترین)**

رتبه	عامل	میانگین پیش‌بینی‌ناپذیری	شدت پیش‌بینی‌ناپذیری
به		عامل	عامل
۱	تراکم‌زدایی اداری و خدماتی از مرکز شهر	۷	پیش‌بینی‌ناپذیری خیلی زیاد
۲	اعمال سلیقه‌ای قوانین توسط مأموران راهنمایی	۸۳/۶	
۳	خروج مراکز تعمیرگاهی از بدنه شهر سنندج	۵/۶	
۴	حذف قوانین غیرضروری راهنمایی و رانندگی ارتقای جایگاه اجتماعی رانندگان ناوگان عمومی شهر سنندج بهبود وضعیت اشتغال در شهر و کاهش مسافرت‌های شخصی	۳۳/۶	
۵	افزایش رفتارهای خصمانه و تهاجمی در رانندگان سنندجی ایجاد تقاطع‌های غیرهم‌سطح در شهر سنندج	۶	
۶	استفاده از ظرفیت سازمان‌های دولتی و عمومی برای ارتقای فرهنگ ترافیک توهمات و باورهای غلط نسبت به دولت، جامعه و شهر در رانندگان سنندجی	۸۳/۵	پیش‌بینی‌ناپذیری زیاد
۷	قانون‌مداری مسئولان شهری، استانی و ملی جامعه‌پذیری و پذیرش و احترام به هنجارهای جامعه در رانندگان سامان‌دهی دست‌فروشان در پیاده‌روها جایگزینی خودروهای فرسوده و نوشدن ناوگان عمومی و خودروهای در شهر	۶۶/۵	
۸	افزایش تمکن و توان مالی - اقتصادی شهرداری در توسعه خیابان‌های شهر عدم هوشیاری رانندگان سنندجی به علت مصرف مشروبات و مخدرات	۵/۵ ۱۶/۵	
۹	عدم هوشیاری رانندگان سنندجی به علت مصرف دارو تصور رانندگان سنندجی از افزایش هرج‌ومرج اجتماعی حذف میدان‌ها و تقاطع‌های غیرضروری	۵	
۱۰	وضعیت و تعداد پارکینگ‌های عمومی و کنار خیابان	۸۳/۴	
۱۱	نحوه استقرار مأموران راهنمایی و رانندگی در میدان‌ها و خیابان‌های شهر سنندج	۶۶/۴	
۱۲	بهره‌گیری از رانندگان با سابقه و خوش سابقه در ناوگان عمومی شهر سنندج افزایش هشدارها و تذکرات شفاهی مأموران راهنمایی و رانندگی کیفیت تعامل مأموران راهنمایی و رانندگی با رانندگان سنندجی	۳۳/۴	پیش‌بینی‌ناپذیری متوسط
۱۳	وضعیت هماهنگی‌های لازم بین متولیان مدیریت ترافیک شهر	۱۶/۴	

	بهبود وضعیت خیابان‌ها و آسفالت آن‌ها	
	بهبود وضعیت معابر عابران خیابان‌های شهر سنندج	
۴	بهبود کیفیت علائم و تعداد علائم راهنمایی و رانندگی	۱۴
	افزایش تعداد دفعات جریمه‌شدن رانندگان	
	افزایش تعداد مأموران راهنمایی و رانندگی در سطح شهری	
۸۳/۳	افزایش احتمال کشف تخلف رانندگی و جریمه‌شدن در شهر سنندج	۱۵
	استفاده از تابلوهای الکترونیکی اطلاع‌دهنده وضعیت و هشدارهای ترافیکی	۱۶
۵/۳	افزایش استفاده و بهره‌گیری مأموران از دوربین‌های کنترل تخلف	
	افزایش سطح بالای هزینه‌های زندگی در شهر سنندج	۱۷
	کنترل مهاجرپذیری و رشد جمعیت شهری سنندج	
پیش‌بینی ناپذیری کم	افزایش نرخ جرایم راهنمایی و رانندگی	۱۸
۳	بهبود وضعیت توپولوژیکی شهر سنندج و احتمال توسعه خیابان و کمربندی‌ها	۱۹
۸۳/۲	افزایش تعداد رانندگان جوان و کم‌سن و سال	۲۰
۶۶/۲	ارتقای سطح میانگین تحصیلات و سواد رانندگان سنندجی	۲۱
۵/۲		

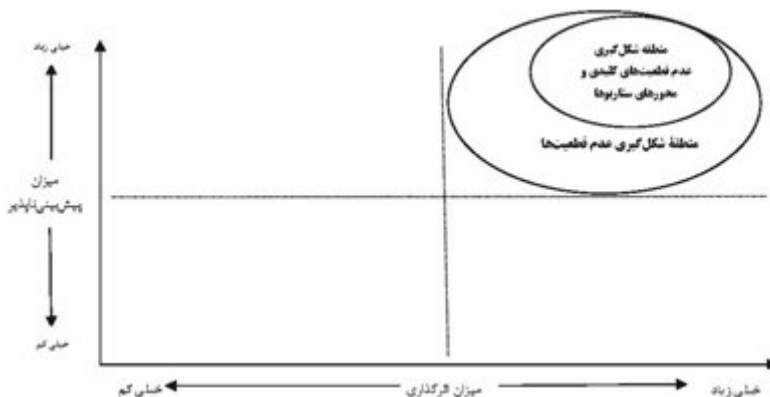
بر اساس جدول فوق که برگرفته از نظر خبرگان این پژوهش است، ۱ عامل از ۳۹ عامل شناسایی شده دارای شدت پیش‌بینی ناپذیری خیلی زیاد یعنی عدم توان تشخیص در انجام‌شدن یا نشدن عامل است که حدود ۲.۵ درصد از کل عوامل را شامل می‌شود و می‌تواند در تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری‌های مدیریت ترافیک شهری و تلاش در جهت افزایش قانون‌مداری رانندگان شهر سنندج در کانون توجهات باشد و سهمی زیاد در چندتکه‌شدن آینده مسئله کانونی داشته باشد. جدول نشان می‌دهد که ۱۳ عامل از ۳۹ عامل شناسایی شده اثرگذار بر قانونمندی رانندگان شهر سنندج، دارای شدت پیش‌بینی ناپذیری زیاد هستند که حدود ۳۳ درصد از عوامل را شامل می‌شود و می‌تواند در تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری‌های مدیریت ترافیک شهری و تلاش در جهت افزایش قانون‌مداری رانندگان شهر سنندج به کار گرفته شود و موردلحاظ قرار گیرد تا تصمیمات واقع‌بینانه‌تر اتخاذ گردد. همچنین بر اساس

جدول، ۴ عامل از ۳۹ عامل شناسایی شده اثرگذار بر قانونمندی رانندگان شهر سنندج، دارای شدت تأثیر متوسطی هستند که حدود ۱۰ درصد از عوامل را شامل و به هر طریقی می‌تواند در سیاست‌گذاری‌های مدیریت ترافیک شهری و تلاش در جهت افزایش قانون‌مداری رانندگان شهر سنندج به کار گرفته و لحاظ شود تا تصمیمات واقع‌بینانه‌تر اتخاذ گردد و ابعاد مختلف پدیده و سؤال کانونی پژوهش پوشش داده شود.



در ناحیه عدم قطعیت‌ها، چون تعداد عوامل خیلی زیاد است و امکان حصول به عدم قطعیت‌های کلیدی سخت‌تر می‌باشد، لازم است ناحیه عدم قطعیت‌ها محدود شده و ناحیه محدودشده به تحلیل عواملی که درجه و میزان اثرگذاری خیلی زیاد و همچنین پیش‌بینی ناپذیری خیلی زیادی هم دارند بپردازند. از آنجایی که روش آینده‌پژوهانه در این پژوهش، سناریونویسی است؛ لازم است با عوامل شناسایی شده با درجه اهمیت و اثرگذاری خیلی زیاد اما به شدت پیش‌بینی ناپذیر در تدوین روایت و داستان سناریوها بهره گرفت. اگر روش روندپژوهی بود، سراغ ناحیه‌ای می‌رفتیم که عواملی با درجه اثرگذاری خیلی زیاد اما پیش‌بینی پذیر به ما ارائه می‌داد می‌رفتیم.

رویکردی آینده‌پژوهانه به وضعیت رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی رانندگان



برای ایجاد سناریوها ضرورت دارد تا عدم قطعیت‌های کلیدی را با رعایت و تأمل بر عوامل با تأثیرگذاری بالا و پیش‌بینی‌ناپذیری بالا شناسایی و معرفی کنیم تا بتوان ماتریسی را ایجاد کرد و بر اساس مدل شوارتز، یک ماتریس دوجه‌دو را به‌منظور معرفی چهار سناریو در چهارخانه شکل بخشید.

عامل	میانگین اثرگذاری عامل	میانگین پیش‌بینی‌ناپذیری عامل
تسریع روند تراکم‌زدایی اداری و خدماتی از مرکز شهر	۶۶/۷	۷
بهبود وضعیت اشتغال در شهر و کاهش مسافرت‌های شخصی	۵/۷	۳۳/۶
افزایش جامعه‌پذیری و احترام به هنجارهای جامعه توسط رانندگان	۱۶/۸	۶۶/۵
تسریع در خروج مراکز تعمیرگاهی از بدنه شهر سنندج	۷	۵/۱۳
ارتقای جایگاه اجتماعی رانندگان ناوگان عمومی شهر سنندج	۷	۳۳/۶
استفاده از ظرفیت سازمان‌های دولتی و عمومی برای ارتقای فرهنگ ترافیک	۵/۷	۸۳/۵
کاهش اعمال سلیقه‌های قوانین توسط مأموران راهنمایی	۵/۶	۸۳/۱۳
افزایش توان مالی - اقتصادی شهرداری جهت توسعه خیابان‌های شهر	۶۶/۷	۵/۵
افزایش قانون‌مداری مسئولان شهری، استانی و ملی	۴۱/۷	۶۶/۵
حذف میدان‌ها و تقاطع‌های غیرضروری	۸۳/۶	۶
کاهش رفتارهای خصمانه و تهاجمی در رانندگان سنندجی	۶۶/۶	۶
استفاده و بهره‌گیری مأموران از دوربین‌های کنترل تخلف	۵/۷	۵/۱۲
سامان‌دهی دست‌فروشان در پیاده‌روها	۸۳/۶	۶۶/۵
بهبود وضعیت و تعداد پارکینگ‌های عمومی و کنار خیابان	۵/۷	۸۳/۴
جایگزینی خودروهای فرسوده و نوشدن ناوگان عمومی و خودروهای در شهر	۰/۶	۶۶/۵
توهمات و باورهایی غلط نسبت به دولت، جامعه و شهر در رانندگان سنندجی	۸۳/۵	۶۶/۱۱



۳۳/۱۱	۳۳/۴	۷	بهره‌گیری از رانندگان با سابقه و خوش سابقه در ناوگان عمومی شهر سنندج
۱۶/۱۱	۱۶/۳	۸	ایجاد تقاطع‌های غیرهم‌سطح در شهر سنندج
۱۱	۵	۶	تصور رانندگان سنندجی از وجود هرج و مرج اجتماعی
۱۱	۴	۷	وضعیت معابر عابران خیابان‌های شهر سنندج
۱۱	۱۶/۴	۸۳/۶	بهبود وضعیت هماهنگی‌های لازم بین متولیان مدیریت ترافیک شهر
۱۱	۳۳/۴	۶۶/۶	کیفیت تعامل مأموران راهنمایی و رانندگی با رانندگان سنندجی
۸۲/۱۰	۶۶/۴	۱۶/۶	نحوه استقرار مأموران راهنمایی و رانندگی در میدان‌ها و خیابان‌ها
۸۲/۱۰	۱۶/۳	۶۶/۷	کنترل روند مهاجری‌پذیری و رشد جمعیت شهری سنندج
۶۶/۱۰	۱۶/۴	۵/۶	بهبود کیفیت خیابان‌ها و آسفالت آن‌ها
۵/۱۰	۵/۳	۷	استفاده از تابلوهای الکترونیکی اطلاع‌دهنده وضعیت ترافیک و هشدارهای ترافیکی
۵/۱۰	۳۳/۴	۱۶/۶	افزایش هشدارها و تذکرات شفاهی مأموران راهنمایی و رانندگی
۳۳/۱۰	۱۶/۵	۱۶/۵	عدم هوشیاری رانندگان سنندجی به‌علت مصرف مشروبات و مخدرات
۱۶/۱۰	۸۳/۳	۳۳/۶	افزایش احتمال کشف تخلفات رانندگی و جریمه‌شدن در شهر سنندج
۱۰	۴	۶	کیفیت علائم و تعداد علائم راهنمایی و رانندگی
۱۰	۵	۵	عدم هوشیاری رانندگان سنندجی به‌علت مصرف دارو
۸۳/۹	۸۳/۲	۷	بهبود وضعیت توپوگرافیکی شهر سنندج و احتمال توسعه خیابان‌ها و کمربندی‌ها
۵/۹	۳	۵/۶	افزایش نرخ جرایم راهنمایی و رانندگی
۵/۹	۴	۵/۵	افزایش دفعات جریمه‌شدن رانندگان سنندجی
۴۳/۹	۸۳/۳	۶/۵	افزایش تعداد مأموران راهنمایی و رانندگی
۱۶/۹	۶۶/۲	۵/۶	افزایش تعداد رانندگان جوان و کم‌سن‌وسال
۸۲/۸	۱۶/۳	۶۶/۵	حذف قوانین غیرضروری راهنمایی و رانندگی
۶۶/۸	۵/۲	۱۶/۶	ارتقای سطح میانگین تحصیلات و سواد رانندگان سنندجی
۱۶/۸	۱۶/۳	۵	سطح بالای هزینه‌های زندگی در شهر سنندج

با توجه به تکرر و تعدد عوامل شناسایی شده که هرکدام از آن‌ها می‌تواند در تصمیم‌گیری‌ها مورد ملامت و لحاظ باشد، اما چون هدف تدوین سناریو و برنامه‌ریزی سناریویی خواهد بود؛ لذا تفکیک و برجسته‌نمودن عواملی با شدت اثرگذاری و پیش‌بینی‌ناپذیری خیلی زیاد و زیاد مورد توجه و کاربرد است.

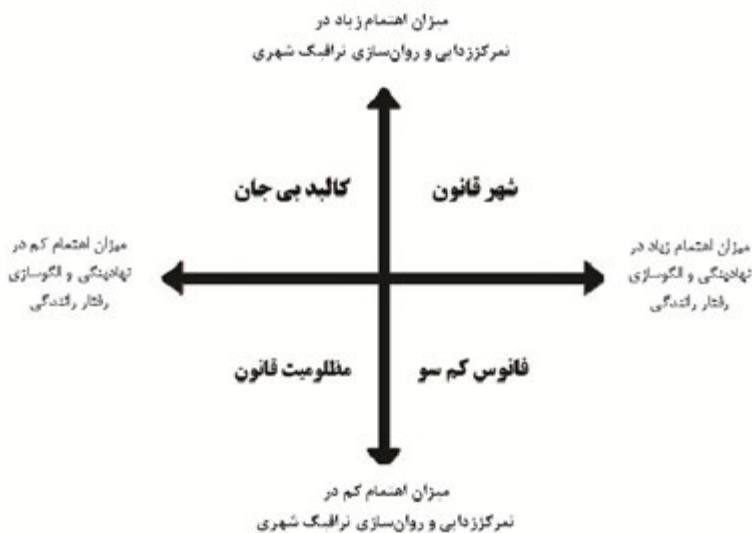
ردیف	عامل با تأثیرگذاری و پیش‌بینی ناپذیری بالا	میزان قرابت بین عوامل
۱	تسریع روند تراکم‌زدایی اداری و خدماتی از مرکز شهر	۱ و ۴ و ۸ و ۱۰
۲	بهبود وضعیت اشتغال در شهر و کاهش مسافرخش‌های شخصی	۶ و ۳ و ۵ و ۹ و ۷
۳	افزایش جامعه‌پذیری و احترام به هنجارهای جامعه توسط رانندگان	۶ و ۳ و ۵ و ۹ و ۷
۴	تسریع در خروج مراکز تعمیرگاهی از بدنه شهر سنندج	۱ و ۴ و ۸ و ۱۰
۵	ارتقای جایگاه اجتماعی رانندگان ناوگان عمومی شهر سنندج	۶ و ۳ و ۵ و ۹ و ۷
۶	استفاده از ظرفیت سازمان‌های دولتی و عمومی برای ارتقای فرهنگ ترافیک	۶ و ۳ و ۵ و ۹ و ۷
۷	کاهش اعمال سلیقه‌های قوانین توسط مأموران راهنمایی	۶ و ۳ و ۵ و ۹ و ۷
۸	افزایش توان مالی - اقتصادی شهرداری جهت توسعه خیابان‌های شهر	۱ و ۴ و ۸ و ۱۰
۹	افزایش قانون‌مداری مسئولان شهری، استانی و ملی	۶ و ۳ و ۵ و ۹ و ۷
۱۰	حذف میدان‌ها و تقاطع‌های غیرضروری	۱ و ۴ و ۸ و ۱۰
۱۱	کاهش رفتارهای خصمانه و تهاجمی در رانندگان سنندجی	۶ و ۳ و ۵ و ۹ و ۷

در این مرحله باید با ظرافت خاصی به ایجاد کمربند مفهومی پرداخت تا بتوان بین عوامل دارای اثرگذاری و پیش‌بینی ناپذیری خیلی زیاد اشتراکاتی از جنس ارزش، کاربرد و... پیدا کرد تا به دسته‌بندی کلیدی نائل شد.

ردیف	عامل با تأثیرگذاری و پیش‌بینی ناپذیری بالا	نام عدم قطعیت‌های کلیدی
۱	تسریع روند تراکم‌زدایی اداری و خدماتی از مرکز شهر	عدم قطعیت کلیدی ۱: میزان اهتمام در تمرکززدایی و روان‌سازی ترافیک شهری
	تسریع در خروج مراکز تعمیرگاهی از بدنه شهر سنندج	
۲	افزایش توان مالی - اقتصادی شهرداری جهت توسعه خیابان‌های شهر	عدم قطعیت کلیدی ۲: میزان اهتمام در نهادینگی و الگوسازی رفتار رانندگی
	حذف میدان‌ها و تقاطع‌های غیرضروری	
	بهبود وضعیت اشتغال در شهر و کاهش مسافرخش‌های شخصی	
	افزایش جامعه‌پذیری و احترام به هنجارهای جامعه توسط رانندگان	
	ارتقای جایگاه اجتماعی رانندگان ناوگان عمومی شهر سنندج	
	استفاده از ظرفیت سازمان‌های دولتی و عمومی برای ارتقای فرهنگ ترافیک	
کاهش اعمال سلیقه‌های قوانین توسط مأموران راهنمایی		
۲	افزایش قانون‌مداری مسئولان شهری، استانی و ملی	
	کاهش رفتارهای خصمانه و تهاجمی در رانندگان سنندجی	

در سناریونویسی یا سناریوسازی به‌مثابه هنر باید بتوان یک نوع کلاژ و جفت‌وجورکردن در ایجاد همسویی و تجمیع عوامل شناسایی شده خیلی اثرگذار اما پیش‌بینی ناپذیر را انجام داد تا بتوان از طریق این تجمیع و ترکیب به ۲ الی ۳ عدم

قطعیت کلیدی رسید عدم قطعیت‌هایی که آینده مسئله قانونی را به چند تکه تبدیل می‌کنند.



این پژوهش در نظر داشت تا گسستگی و گستردگی مجموعه عوامل اثرگذار و پیشران در وضعیت کنونی و پیش‌بینی آتی این عوامل را مستند سازد تا با تبدیل این نوع دانش ضمنی و ذهنی در بین خبرگان متعدد و متکثر به دانشی صریح و مستند زمینه استفاده از آن را برای سیاست‌گذاران و تصمیم‌گیران مسئله قانونی پژوهش یعنی قانون‌گرایی یا قانون‌گریزی رانندگان شهر سندج حداقل در یک دوره ده‌ساله آینده فراهم آورد. برای این امر از دوازده نفر خبره امر و با رعایت تکثر دیدگاه به شناسایی عوامل اثرگذار و پیشران اقدام شد که بعد از چند مرحله و راند درنهایت ۳۹ عامل موردجمع نظر قرار گرفت که در یک جدول از اثرگذارترین تا کم‌اثرترین عوامل رتبه‌بندی شدند. از آنجایی که برای نگاه آینده‌پژوهانه به وضعیت قانونمندی رانندگان از روش سناریونویسی استفاده شد، لذا لازم بود تا عوامل علاوه بر رتبه‌بندی از نظر اثرگذارترین تا کم‌اثرترین، به صورت پیش‌بینی‌ناپذیرترین تا پیش‌بینی‌پذیرترین هم

رتبه‌بندی و چیدمان شوند که این کار هم صورت پذیرفت و بر اساس تجمیع و کلاژ تعداد عوامل با درجات اثرگذارترین و پیش‌بینی‌ناپذیرترین، زمینه معرفی و تدوین دو عدم قطعیت کلیدی به‌عنوان محورهای حیاتی سناریوها میسر و ممکن شد که این دو عدم قطعیت کلیدی عبارت بودند از:

- عدم قطعیت کلیدی ۱: میزان اهتمام در تمرکززدایی و روان‌سازی ترافیک شهری؛

- عدم قطعیت کلیدی ۲: میزان اهتمام در نهادینگی و الگوسازی رفتار رانندگی.

درنهایت بر اساس تحلیلی بر روابط و تأثیرات متقابل پیشران‌ها و عوامل شناسایی شده و همچنین عدم قطعیت‌های کلیدی استخراج شده به داستان و روایت هر سناریو به‌عنوان یک آینده محتمل برای وضعیت قانونمندی رانندگان شهر سنندج پرداخته شد؛ به‌طوری‌که تحلیل بازیگران در هر سناریو نیز موردلحاظ بود. بعد از معرفی و شناسایی چهار آینده محتمل درنهایت با لحاظ آرمان‌ها، ارزش‌های موردانتظار سازمان که در این پژوهش، فرماندهی نیروی انتظامی و معاونت راهنمایی و رانندگی است، از بین چهار آینده محتمل شناسایی شده آینده مطلوب معرفی می‌گردد که امکان دارد کمی هم در روایت سناریو به‌واسطه هنجاری شدن و تزریق ارزش‌های سازمان مذکور تغییراتی حاصل شود.

#### آینده محتمل شماره ۱: سناریوی شهر قانون

باوجود وضعیت توپوگرافیکی شهر سنندج که یک نوع محدودیت توسعه و گسترش فضای شهری و خدمات شهری را ایجاد کرده است؛ اما شهرداری سنندج از طریق متنوع‌سازی شیوه‌های تأمین منابع مالی خود توانسته است یک بنيه و توان مالی خوب و مناسبی را در اختیار بگیرد و با جانمایی درست و خرید زمین در خارج از بدنه اصلی شهر بالأخص بافت سنتی، مراکز اداری و همچنین مراکز تعمیرگاهی را در بیرون شهر سنندج مستقر نماید. بنا بر همین اقدام بنیادین، از میزان تردها و توقف‌های خیابان‌های شهر تا حد زیادی کاسته شده است؛ همین ارتقای توان مالی

شهرداری سنندج و سبک‌شدن نسبی ترافیکی، امکان حذف میدان‌ها و تقاطع‌های غیرضروری را فراهم آورده است و در جهت روان‌سازی ترافیک شهری روگذر و زیرگذرهایی هم بنا به اقتضا و موقعیت محلی ایجاد شده است. خوشبختانه سازمان‌های دیگری از جمله معاونت راهنمایی و رانندگی در ایجاد این آرامش ترافیکی موجود سهم زیادی داشته‌اند و همراه با دیگر سازمان‌ها بال‌آخص در شورای ترافیک و از طریق رسانه‌های جمعی و محلی فرهنگ‌سازی و احترام به ارزش‌ها، حقوق و هنجارهای اجتماعی ذی‌ربط امر رانندگی و ترافیک شهری را ترویج و تبلیغ می‌کنند. به‌واسطه سیاست‌های درست دولت و مسئولان دولتی استان، تا حدودی روند مهاجرت به سنندج و شهرنشینی کنترل شده است و انباشت حاشیه‌نشینی در پیرامون شهر و گسیل افراد بیکار و جوان به درون شهر تقلیل یافته است. وضعیت اشتغال هم در شهر بهبود پیدا کرده است؛ از تعداد رانندگان و مسافرکش‌های شخصی هم به‌دلیل بهبود اشتغال و هم به‌دلیل محدودیت‌های قانونی اثربخش کاسته شده است. بهبود شرایط اشتغال از میزان دست‌فروشان پیاده‌روها کاسته است؛ شهرداری، محل‌های خوب و زیادی را برای این دسته از فروشندگان تدارک دیده است؛ لذا وضعیت معابر خیابان‌ها بهتر و امکان تردد در آن راحت‌تر است که خودبه‌خود از تردد عابران در حاشیه خیابان و درون خیابان‌ها به‌شدت کاسته است. افزایش سطح سواد رانندگان سنندجی در پذیرش این ارزش‌ها کم‌تأثیر نیست؛ ارزش‌هایی از قبیل نظم‌پذیری، احترام به قانون، احترام به هنجارهای جمعی، رعایت حال هم‌نوعان و... از آنجایی که تعداد رانندگان دارای سطح سواد بالاتر بیشتر شده است، این الگوسازی رفتاری توانسته بازخوردهای مثبتی داشته باشد و میزان قانون‌گریزی کمتر شده است. کیفیت تعامل مأموران راهنمایی و رانندگی با رانندگان هم بسیار بهتر شده است و گاه‌ا با توصیه‌ها و تذکراتی شفاهی، سعی در حفظ آرامش ترافیکی شهر دارند و مأموران می‌دانند که با تکرر و تعدد جریمه‌شدن یک راننده خیلی نمی‌توان آن را

قانونمند نمود، بلکه بذر رفتارهای تهاجمی، پرخاشگرانه و متعارضانه در راننده کاشته می‌شود و این تعارض به خانواده و جامعه بازتاب می‌یابد؛ لذا رویه‌های نرم و رفتاری را در دستورکار قرار داده‌اند. هرچند که مأموران راهنمایی و رانندگی با دراختیار گرفتن تجهیزات جدید، امکان کشف تخلفات رانندگی را افزایش داده‌اند؛ اما بر پیشگیری و نهادینگی رفتار صحیح در رانندگی اصرار دارند و تفسیر سلیقه‌ای از قانون ارائه نمی‌دهند تا قانون‌مداری خود و مدیرانشان، الگویی برای رفع توهمات رانندگان سنندجی از تصور هرج و مرج اجتماعی و قانون‌گریزی مسئولان گردد و این رانندگان قانون‌پذیرتر شوند. همین امر سبب تکریم مأموران از سوی رانندگان و کاهش رفتارهای تهاجمی و تخاصمی از سوی رانندگان سنندجی می‌گردد؛ لذا با این روند خیلی نیاز به افزایش تعداد مأموران راهنمایی و رانندگی و هزینه‌کرد تجهیزات کشف تخلفات گران‌بها نخواهد بود و به‌مرور بهترین سازوکار کنترلی یعنی خودصیانتی و خودکنترلی در بین رانندگان رو به گسترش خواهد گذاشت. همکاری و تعامل بین سازمانی نهادهای ذی‌ربط شورای ترافیک و امر ترویج فرهنگ ترافیک در سنندج ستودنی است؛ در واقع همگی به یک درک واحد از مسئله رسیده‌اند؛ لذا منابع و سیاست‌ها هم بر این مسئله واحد متمرکز است.

### آیندهٔ محتمل شمارهٔ ۲: سناریوی فانوس کم‌سو

در سال‌های اخیر، دولت در استان و همچنین شهر سنندج، برنامه‌ها و اقداماتی خوب و اثربخشی در زمینهٔ بهبود معیشت و اشتغال برداشته است و این سیاست ایجاد مشاغل مولد و حذف مشاغل کاذب مسئولان دولتی در شهر سبب کاهش چشمگیر دست‌فروشان مستقر در معابر پیاده‌روها و همچنین مسافرکش‌های شخصی در شهر سنندج شده است. این روند به افزایش اعتماد عمومی شهروندان سنندجی در قبال دولت بسیار کمک کرده است و آرامش روانی بیشتری در رفتار شهروندان و به همان نسبت در رانندگان سنندجی دیده می‌شود. معاونت راهنمایی و رانندگی با همکاری

دیگر مسئولان شورای ترافیک شهر سعی دارد تا قوانین غیر ضروری را به حداقل ممکن برساند و از این طریق، اعمال سلیقه‌ای قانون توسط مأموران خود را کنترل و محدود سازد. این معاونت، کاهش اعمال عوامل انسانی در ثبت و ضبط تخلفات رانندگی و رفتارهای قانون‌گریزانه را در دستور کار خود دارد و دنبال می‌کند؛ زیرا می‌خواهد برداشت و تصور رانندگان و افکار عمومی در شهر را در قبال وجود هرج و مرج اجتماعی و کنایه‌های هرکی هرکی اصلاح و بهبود بخشد؛ زیرا می‌داند که گسترش و رواج تصورات هرج و مرج در رانندگان به گسترش و رواج رفتارهای تهاجمی و قانون‌گریزی ختم خواهد شد و در این راستا اهتمام ویژه‌ای دارد. همکاری نهادهای دولتی و غیردولتی در اشاعه ارزش‌ها، هنجارها و در نهایت فرهنگ رانندگی و ترافیک در بین شهروندان وجود دارد و همواره در این راستا جلسات، نشست‌ها و تمهیداتی صورت می‌گیرد.

شهر سنندج به واسطه تفاوت امکانات شهری نسبت به سایر شهرستان‌های استان و همچنین وضعیت تغییر اقلیم و کاهش نزولات آسمانی و آسیب دیدن اقتصاد روستایی به ناچار شاهد مهاجرپذیری فزاینده و توسعه حاشیه‌نشینی و همچنین پدیده افزایش طبقه متوسط شهری گردیده است؛ به طوری که به‌ازای هر خانوار در شهر سنندج تقریباً یک خودرو وجود دارد. همین وضعیت روند افزایشی جمعیت شهری و خودرو سبب تراکم خودرو در خیابان‌های شهر شده است و رانندگان همواره وقت زیادی را در ترافیک‌های درون‌شهری هدر می‌دهند که این امر باعث کلافگی و تحلیل رفتگی رانندگان می‌شود. شهرداری فاقد آن توان مالی و مدیریتی لازم در جهت توسعه زیرساخت‌های درون‌شهری است و به این وضعیت موجود قبلی بسنده کرده است. هر چند شرایط توپولوژیکی شهر سنندج، امکان توسعه خیابان‌ها، کمربندی‌ها، پارکینگ‌ها و دیگر زیرساخت‌های شهری را دشوار کرده است؛ اما خود شهرداری هم آن ظرفیت و قابلیت متناسب با فرهنگ‌سازی صورت گرفته در شهروندان و رانندگان

را ندارد و خیلی از برنامه‌ها و فعالیت‌های این نهاد عمومی نتوانسته ارتقا و رشد صورت گرفته در دانش، نگرش و رفتار شهروندان و رانندگان سنندجی را جذب و نهادینه سازد تا این رشد به توسعه بدل شود. یک نوع عدم تجانس و عدم توازن قابل لمس است؛ به طوری که برای ترویج هنجارها و رفتار منتهی به بهبود رانندگی و ترافیک اهتمام و اصرار است؛ اما برای ترویج ساختارهای منتهی به بهبود رانندگی و ترافیک، اهتمام و جدیتی وجود ندارد و نگرش‌های ایجادشده با واقعیات موجود دارای ناهمسانی و ناهماهنگی است و این تناقض سبب می‌شود تا عدم بهبود ساختارهای لازم به منظور بهبود فضای رانندگی به زایل شدن نگرش‌ها و رفتارهای رانندگی در شهر سنندج بینجامد و بسنده شدن به ترویج ارزش‌ها و هنجارهای منتهی به فرهنگ رانندگی و ترافیک نمی‌تواند آن وضعیت موردخواست و انتظار را در شهر برای ذی‌نفعان من جمله معاونت راهنمایی و رانندگی فرماندهی نیروی انتظامی فراهم آورد. در واقع، چراغ و فانوسی کم‌سو بیش نیست که باید سوخت منورسازی آن را با توسعه زیرساخت‌ها و روان‌سازی ترافیک شهری فراهم آورد.

### آینده محتمل شماره ۳: سناریوی کالبد بی‌جان

تلاش و اهتمام سازمان دولتی در امر توسعه زیرساخت‌های شهری و همراهی این سازمان‌ها با شهرداری سنندج کاملاً ملموس است. این ظرفیت همراهی سبب شده تا شهرداری بتواند با سیاست متنوع‌سازی شیوه‌های تأمین منابع مالی به یک وضعیت مناسب تمکن و توان مالی برسد که به واسطه همین تمکن مالی و از طریق همکاری با شورای ترافیک شهر، به اجرای طرح جامع ترافیک شهر سنندج اقدام نمودند. شهرداری با جانمایی درست در بیرون شهر و لکه‌های درون‌شهری خارج از محدوده‌های پرتراфик شهری، اقدام به ساخت مراکز تعمیرگاهی و سایت‌های اداری نموده است و به تدریج در حال خرج کردن تعمیرگاه‌های درون شهر و ادارات و نهادهای دولتی و عمومی پرتردد است. با وجود وضعیت توپولوژیکی شهر سنندج و



محدودیت‌های موجود جهت توسعه شهر، اما شهرداری به توسعه معابر، خیابان‌ها، پارکینگ‌ها، روگذرها، زیرگذرها و کمربندی‌ها اقدام کرده است؛ همین ساخت پارکینگ‌های عمومی در مراکز شهر و خروج مراکز تعمیرگاهی و اداری از بافت پرتراфик شهر توانسته از میزان تردد و توقف‌های زاید و غیرضروری بکاهد. رشد امکانات و زیرساخت‌های شهری در این سال‌های اخیر کاملاً جهشی و چشمگیر بوده است؛ اما برای اینکه بتوان این رشد را به توسعه تبدیل کرد، ضرورت دارد تا نهادینگی لازم در رشد مذکور تجربه شود. باوجود توسعه ساختارها و امکانات شهری، اما تلاش و اهتمام زیادی در جهت بهبود دانش، نگرش و رفتار شهروندان و به نسبت بیشتر در رانندگان شهر سنندج صورت نگرفته است. روند شهرنشینی و حاشیه‌نشینی شهر سنندج مهار نشده و در حال افزایش است و به همان میزان بر تعداد بیکاران نیز افزوده شده است و بی‌اعتمادی فی‌مابین شهروندان نسبت به برنامه‌های نهادهای دولتی و وابسته به دولت در حال گسترش و نفوذ است. برداشت شهروندان سنندجی از پروژه‌های شهری، کسب منفعت و رانت برای برخی از مسئولان است؛ زیرا تمهیداتی در راستای بهبود اعتماد عمومی مردم به دولت و انعکاس قانون‌مداری مسئولان نشده است؛ مردم، مسئولان را قانون‌مدار نمی‌پندارند و رانندگان هنوز هم نسبت به دولت و قانون دارای هذیان و توهمات هستند. در برداشت آنان، قانون همواره برای ضعف اجرا می‌شود و هرج و مرج اجتماعی در کشور و در این شهر، امری انکارناپذیر است و این احساس هرج و مرج اجتماعی در باور آنان رسوب کرده است؛ لذا علی‌رغم تلاش‌های فراوان در زمینه توسعه زیرساخت‌ها و ساختارهای بهبود ترافیک شهری، این رانندگان در هر موقعیتی به‌دوراز چشم مأموران راهنمایی و رانندگی و دوربین‌های ثبت تخلف، در پی فرار از قانون و شکستن ضوابط ذی‌ربط ترافیکی هستند و رفتارهای تخاصمی، تهاجمی و قانون‌گریزانه خود را انجام می‌دهند. توسعه زیرساخت‌ها و خروج مراکز تعمیرگاهی

و اداری از بافت پرتردد و پرتراфик شهری صورت گرفته توانسته بخشی از تخلفات رانندگی از قبیل پارک غیرقانونی، تصادفات سطحی و... را کاهش دهد؛ اما این امر دارای تعمیق و فراگیری لازم نیست.

در سال‌های اخیر، کوشش و اهتمامی در جهت آموزش، ارتقای سواد رانندگی و ترافیکی، چه در سطوح مبتدی و چه در سطوح پیشرفته در خانواده‌ها، مدارس، رسانه‌ها و محافل عمومی انجام نگرفته است و قانون من جمله قوانین راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان به امری با پذیرش داوطلبانه و قابل احترام تبدیل نشده است. به دلیل نبود مدیریت فرهنگی کارآمد در زمینه فرهنگ رانندگی و ترافیکی و متأسفانه به غلط، قانون‌گریزی در بین رانندگان یک رفتار شجاعانه قلمداد می‌شود و در حال تبدیل به یک هنجار و ارزش اجتماعی است رانندگان برای ضابطه‌شکنی و گریز از قوانین با همدیگر همکاری دارند و همدیگر را یاری می‌دهند و عدم همیاری در این قانون‌گریزی سبب شکل‌گیری یک نوع مؤاخذه عمومی و عذاب وجدان شخصی شده است. ساختارها توسعه پیدا کردند؛ اما رفتارها به آن سطح از توسعه یافتگی لازم نرسیدند و رشدی به اندازه قبال ساختار نداشتند. هر آنچه در این ساختار ترافیکی شهری سنندج، جریان و شریان سالم ایجاد می‌کند، رفتارهای سالم رانندگان است. در واقع کالبد شکل گرفته، اما این افزایش کالبد زیرساخت ترافیکی شهری، کم‌جان و بی‌روح است. عدم بلوغ و توسعه نگرش‌ها و رفتارهای رانندگان شهر سنندج سبب شده تا رانندگان خیلی با مأموران راهنمایی و رانندگی که ضامن اجرای قانون و مانع قانون‌گریزی هستند، به تفاهم لازم نرسند و همین عدم تفاهم سبب شده تا از یک سو، رفتارهای تهاجمی، تخاصمی و هنجارشکنانه رانندگان سنندجی تشدید گردد و از سوی دیگر، اصرار بر تجهیز ثبت تخلفات رانندگان به صورت هوشمند و افزایش تعداد مأموران راهنمایی و رانندگی در معابر جهت بالابردن احتمال کشف تخلفات توسط مأموران راهنمایی و رانندگی دنبال شود که رقابتی غیرسازنده است؛ زیرا اصرار

بر کشف حداکثری تخلفات به افزایش رفتارهای تخاصمی و قانون‌گريزانه و رفتارهای تخاصمی و قانون‌گريزانه به اصرار بر کشف حداکثری تخلفات رانندگی می‌انجامد و چرخه معیوبی از روابط عوامل در سیستم شکل می‌گیرد.

#### آیندهٔ محتمل شمارهٔ ۴: سناریوی مظلومیت قانون

روزمردگی، سیاست‌زدگی و درگیر شدن در مشکلات کنونی، دستورکار اکثریت جلسات و نشست‌های شورای ترافیک شده است و این شورا با تفاسیر موسع از قوانین راهنمایی و رانندگی و سیاست‌های ذی‌ربط مدیریت ترافیک شهری به تدوین مقررات اجرایی سلیقه‌ای و تشدید تورم مقرراتی مشغول است. عدم توان مالی مدیریتی شهرداری و ارگان‌های ذی‌ربط در اجرای طرح جامع ترافیک شهر سنج بر تصویب طرح‌های سلیقه‌ای و انجام خطا - آزمون در این زمینه افزوده است. از طرفی دیگر، اعمال سلیقه‌ای قوانین و مقررات توسط مأموران راهنمایی و رانندگی به دلیل تورم قوانین و عدم حذف قوانین غیرضروری و حداقل‌سازی عوامل انسانی در اعمال قانون سبب شکل‌گیری ناعدالتی درک‌شدهٔ اعمال قانون مأموران در ذهن و برداشت رانندگان و در نهایت تصورات هرج‌ومرج اجتماعی در رانندگان سنج می‌گردد. این رانندگان احساس می‌کنند که این سخت‌گیری‌ها فقط مختص عده‌ای از رانندگان است. متأسفانه به واسطهٔ دسترسی حداکثری شهروندان به شبکه‌های مجازی و رسانه‌های ملی و محلی، با توجه به افشای مصادیق فساد و ضابطه‌شکنی برخی مسئولان مهم دولتی و غیردولتی در سطح ملی و درون استانی، این امر تصورات هنجارگریزی و هرج‌ومرج و قانون‌گریزی را تسهیل می‌سازد؛ لذا رفتار رانندگان در قبال سخت‌گیری‌های مأموران راهنمایی و رانندگی، تهاجمی و تخاصمی و مقابله‌جویانه خواهد شد؛ و تنش و تعارض بین مأموران با رانندگان بیشتر می‌شود.

با توجه به روند پیش‌آمده، نیروی انتظامی اقدام به استخدام و به‌کارگیری تعداد بیشتری از مأموران و بهره‌گیری بیشتری از تجهیزات الکترونیکی از قبیل دوربین ثبت

تخلفات خواهد نمود تا بتواند امکان کشف و ثبت رفتارهای قانون‌گریزانه و متخلفانه رانندگان در سنندج را به حداکثر برساند. از آن طرف، رانندگان نیز با توجه درآمد پایین سرانه شهر سنندج نسبت به میانگین کشوری به طریقی سعی در انتقام و جبران خسارات تحمیلی فوق‌الذکر دارند که این امر هزینه روانی، اقتصادی، اجتماعی و سیاسی اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی در شهر سنندج را بسیار بالا می‌برد. فرماندهی نیروی انتظامی باید نیروی بیشتری استخدام کند و در معابر شهری امکانات استقرار ثابت یا سیار آنان را فراهم آورد و تجهیزات الکترونیکی خریداری کند تا کنترل و نظارت امور از دستش خارج نشود. از طرف دیگر، رانندگان بالأخص قشر فزاینده رانندگان جوان که به جمعیت رانندگان سنندجی افزوده شده‌اند، تهاجمی‌تر قانون‌گریزی می‌کنند و اعمال قانون را یک نوع استثمار و تحکیم و تحمیل تلقی می‌کنند و هنجارشکن تر می‌شوند. از آنجایی که آموزش و فرهنگ‌سازی لازم در خصوص ضرورت و اهمیت قانون بالأخص قوانین راهنمایی و رانندگی در خانواده، مدرسه، رسانه و محافل عمومی به‌درستی تبیین و تعمیق نشده است، برداشت‌های اشتباه و توهماتی در قبال اعمال قانون مأموران در رانندگان شکل می‌گیرد. ضعف توان مالی و مدیریتی شهرداری در بهبود معابر، توسعه پارکینگ‌ها، روگذرها، زیرگذرها، حذف میدان‌ها و ایجاد کمربندی‌ها و همچنین عدم توان سامان‌دهی دست‌فروشان و خارج کردن مراکز اداری و تعمیرگاهی به خارج شهر به‌شدت بر فشار وارده بر رانندگان و مأموران اثرگذار است و بر عدم هم‌نوایی و عدم تفاهم ایجادشده مأموران و رانندگان می‌افزاید؛ زیرا این عوامل با خلق شلوغی و آشفتگی درون‌شهری، یک نوع عدم آرامش ترافیکی را دامن می‌زنند که اصرار بر اعمال قانون در مأموران راهنمایی و رانندگی و از طرفی دیگر، اصرار بر قانون‌گریزی و رهایی از محدودیت‌های قانونی در رانندگان سنندجی را بیشتر می‌سازد. شهر سنندج به‌واسطه عدم مدیریت مهاجرت و روند شهرنشینی روزبه‌روز در حال بزرگ‌تر شدن و تعداد

حاشیه‌نشینان آن در حال افزایش است؛ تعداد بیکاران زیاد و به همان نسبت تعداد دست‌فروشان که مخمل آرامش ترافیکی هستند، بیشتر می‌شود؛ تعداد مسافرکش‌های شخصی و رانندگان آژانس و تاکسی هم افزایش یافته است. عدم توسعه زیرساخت‌های شهری، افزایش تعداد خودرو در شهر، نبود فرهنگ‌سازی لازم در زمینه قوانین رانندگی و ترافیکی، عدم پذیرش قوانین راهنمایی و رانندگی در رانندگان به‌مثابه یک ارزش اصیل، عدم توان همکاری بین سازمانی اعضای شورای ترافیک و مواردی دیگر سبب شده تا ژن اجتماعی شهر سنندج، این شهر را به شهری شلوغ، پرتراфик تحلیل‌برنده و پرتنش تبدیل سازد.

### تبیین آینده مطلوب

با تفاسیری که از وضعیت آینده‌های محتمل در خصوص وضعیت قانونمندی رانندگان شهر سنندج ارائه شد و همچنین اینکه ذی‌نفع کلیدی این پژوهش، معاونت نیروی انتظامی فرماندهی نیروی انتظامی استان کردستان است؛ لذا آینده مطلوب باید دربرگیرنده ارزش‌ها و مطلوبیت‌های دلخواه این ذی‌نفع باشد؛ به همین خاطر، قانونمندشدن رانندگان شهر سنندج را در لوا و با برآیند وجود عقلانیت‌های اقتصادی، حرفه‌ای، اجتماعی، قانونی، سیاسی و اخلاقی و حتی دینی در سیاست‌گذاری‌ها و اقدامات دنبال می‌کند. شهر سنندج طی ده سال اخیر، پیشرفت‌های چشمگیری بالأخص از جنبه احترام به قوانین، نظم‌پذیری و رعایت هنجارهای اجتماعی داشته است؛ خانواده‌ها، مدارس، رسانه‌ها و ارگان‌های مختلف در این جامعه‌پذیری و تبدیل احترام به قوانین راهنمایی و رانندگی به‌عنوان یک ارزش مهم، اهتمام ویژه‌ای داشته‌اند. ترافیک روان و آرامش ترافیکی بر شهر حکم‌فرما است و مأموران با آرامش خاطر و احساس خوشایند بیشتری در محل کار خود حاضر می‌شوند؛ تنش‌ها بسیار کم و معمولاً از طریق توصیه‌ها یا تذکرات شفاهی قابل حل است؛ حکم‌فرمایی اخلاق

در بین سوء تفاهم‌های ایجاد شده، کمک زیادی به کیفیت تعاملات رانندگان و مأموران می‌کند؛ لذا اعتماد عمومی و احساس صمیمیت اجتماعی و ملی در نزد رانندگان و در نهایت شهروندان سنندجی بیشتر شده است. تصورات مثبتی از حاکمیت و کارکردهای حاکمیتی در ذهن آنان خلق شده است؛ و ذی‌نفعان سیاسی در این زمینه یک نوع رضایت نسبی از وضعیت دارند. با روند رو به افزایش خودصیانتی رانندگان بابت قانونمندی و اجتناب از ضابطه‌شکنی‌ها، دیگر خیلی نیاز به هزینه‌کرد به واسطه جذب و استخدام مأموران راهنمایی و رانندگی بیشتر نیست امکانات و تجهیزات الکترونیکی از قبیل دوربین‌ها و تابلوهای الکترونیکی در مراکز پرتردد شهر سنندج هم کار اطلاع‌رسانی انجام می‌دهند و هم در صورت وجود تخلفات نسبت به ثبت آنان اقدام می‌کنند. اعمال سلیقه‌ای قانون حداقل است و این همان عقلانیت اقتصادی موردنظر است. سواد رانندگی و ترافیکی، بخشی از سواد و مهارت زندگی هر شهروند سنندجی است؛ البته در کنار رعایت ارزش‌های محلی، ارزشی دیگر به نام رعایت قوانین رانندگی و ترافیکی به آنان افزوده شده است. به واسطه خروج مراکز اداری از شهر و همچنین استفاده از ظرفیت‌های دولت الکترونیک، رفت‌وآمدهای وسایط نقلیه کمتر شده است؛ همچنین خروج مراکز تعمیرگاهی از بافت پرتراфик شهر به مناطق کم‌ترافیک و حتی برون شهر سبب روان‌شدن ترافیک در شهر شده است. دولت کمک کرده و شهرداری هم با مدیریت کارآمد خود توانسته توسعه خوبی در زیرساخت‌های شهری متناسبی ایجاد کند. سرانه پارکینگ مناسب، وجود معابر قابل تردد و روان پیاده‌روها و خیابان‌ها، روگذرهای و زیرگذرهای بجا از مصادیق اقدامات شهرداری است.

## پیشنادهای کاربردی

- پیشنهاد می‌شود تا آموزش سواد رانندگی و ترافیکی به‌عنوان یکی از مهارت‌های زندگی اجتماعی در شهر سنندج از طریق مدارس، رسانه و خانواده‌ها با جدیت پیگیری شود.

- پیشنهاد می‌شود سیاست هوشمندسازی ثبت تخلفات و اعمال قوانین و راهنمایی و رانندگی در اماکن پرترافیک دنبال شود.

- پیشنهاد می‌شود تا معاونت راهنمایی و رانندگی به‌عنوان یک ذی‌نفع کلیدی، سیاست خروج مراکز تعمیرگاهی و اداری از مناطق پرترافیک شهر را با جدیت مطرح و پیگیری نماید.

- پیشنهاد می‌شود تا معاونت راهنمایی و رانندگی به‌عنوان یک ذی‌نفع کلیدی، طرح جامع ترافیک شهر سنندج را پیگیری نماید تا از اعمال طرح‌های ترافیکی موقت، مسکن‌گونه و سلیقه‌ای اجتناب شود.

- پیشنهاد می‌شود تا معاونت راهنمایی و رانندگی نسبت به بازنگری قوانین و مقررات اقدام و در صورت امکان، نسبت به حذف قوانین غیرضروری مبادرت ورزد؛ در غیر این صورت پیشنهادهای خود را به نهادهای مسئول ارائه نمایند تا از اعمال سلیقه‌ای قوانین اجتناب شود.

- پیشنهاد می‌شود تا معاونت راهنمایی و رانندگی، سیاست حداکثرسازی قانون‌مداری رانندگان را بر حداکثرسازی احتمال کشف تخلفات رانندگی ترجیح دهد.

## منابع

- آل‌عمران، رؤیا؛ آل‌عمران، سید علی. (۱۳۹۱). بررسی تأثیر ارتقای سطح سواد بر میزان تخلفات راهنمایی و رانندگی در ایران. *فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور*، ۱ (۳).

- احمدی مقدم، اسماعیل. (۱۳۸۹). انضباط ترافیکی: ضرورت‌ها و پیامدها. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، (۱۹).
- احمدی، کیومرث. (۱۳۹۴). آینده‌پژوهی سازمانی. انتشارات ترمه.
- اسماعیلی، علیرضا؛ میکائیلی، ناصر. (۱۳۸۹). بررسی رابطه بین سطح رفاه اقتصادی و تخلفات رانندگی. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۵ (۱۸).
- بهروان، حسین؛ بهروان، ندا. (۱۳۹۰). علل جامعه‌شناختی رانندگی پرخطر در مشهد. فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی، (۷).
- تقوی، مصطفی. (۱۳۹۲). آینده‌پژوهی در سازمان. انتشارات مؤسسه آموزشی و تحقیقاتی صنایع دفاعی، مرکز آینده‌پژوهی علوم و فناوری دفاعی.
- حاج‌آقا معمار، حامد؛ رحیم‌نیا، فریبرز. (۱۳۹۲). ضرورت آینده‌پژوهی سازمانی با روش سناریوسازی. اولین کنفرانس مدیریت، چالش‌ها و راهکارها، شیراز.
- خسروی، محمدکریم؛ باقری، محمد. (۱۳۹۲). بررسی نقش قوانین راهنمایی و رانندگی بر حقوق شهروندی. فصلنامه علمی ترویجی راهور، (۱۱).
- زالی، نادر. (۱۳۹۲). آینده‌نگری راهبردی در برنامه‌ریزی و توسعه منطقه‌ای. انتشارات پژوهشکده راهبردی.
- سادات ایزی، الهه. (۱۳۹۴). تحلیل جامعه‌شناختی رفتار رانندگی پرخطر در بین جوانان. فصلنامه دانش انتظامی خراسان شمالی، سال دوم.
- شوارتز، پیتر. (۱۳۸۶). هنر دورنگری (ترجمه عزیز علیزاده). انتشارات مرکز آینده‌پژوهی علوم و فناوری دفاعی.
- عبدالرحمانی، رضا. (۱۳۷۴). بررسی رابطه پایگاه اجتماعی و اقتصادی رانندگان با میزان انحراف از قوانین راهنمایی و رانندگی شهر تهران. پایان‌نامه منتشر نشده کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی، دانشگاه تربیت مدرس تهران.
- علی بابایی، یحیی؛ فیروزجاییان، علی اصغر. (۱۳۸۸). تحلیل جامعه‌شناختی عوامل



مؤثر بر قانون‌گزیزی. فصلنامه دانش نیروی انتظامی، (۴).

- مردی، صفر. (۱۳۸۵). بررسی رابطه بین تحصیلات و آشنایی با قوانین و مقررات

راهنمایی و رانندگی. فصلنامه دانش انتظامی، ۸ (۴).

- نظری، حامد؛ ابوالقاسم سقا، نیوشا و سلیمانی، امیر. (۱۳۹۱). ارائه مدل پیش‌بینی

میزان تخلفات رانندگان بر اساس جایگاه اجتماعی و رفتار ترافیکی. دوازدهمین

کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک ایران.

- وندرهیدن، کیس. (۱۳۹۱). سناریوها، هنر گفتگوی راهبردی (ترجمه مسعود

منزوی). انتشارات مؤسسه آموزشی و تحقیقاتی صنایع دفاعی، مرکز آینده‌پژوهی

علوم و فناوری دفاعی.

- Postma. T. B & Liebl.F. (2005). How to Improve Scenario analysis as a strategic Management tool? *Journal Technological For ecasting & Social Change*, Vol. 72.

