

## بررسی موانع و مشکلات اعمال قانون راهنمایی و رانندگی

(شهر قم، سال ۱۳۹۵)

نوذر امین صرامی<sup>۱</sup>، حمید فریدونی<sup>۲</sup>، سلیمه سادات خسروی<sup>۳</sup>

از صفحه ۱۹۱ تا ۲۲۰

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۷/۰۶ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۵/۲۱

### چکیده

**زمینه و هدف:** وجود نظم اجتماعی و احترام به قوانین و مقررات، از ضروریات حیاتی هر جامعه است. مهم ترین هدف قانون گذاری، تأمین نظم و امنیت و تعیین حدود مرز و عدم گرایش انسان ها به بی نظمی، هنجارشکنی و قانون شکنی است. پذیرش قانون و مقررات موجود در جامعه از سوی عموم مردم موجب ایجاد نظم در سطوح و عناصر مختلف اجتماع می شود. جوامعی که موفق به درک مراحل توسعه شده اند، معمولاً از افرادی منضبط و مقید به قانون برخوردار بوده اند. هر اندازه میزان پذیرش قانون از سوی اکثریت افراد جامعه کمتر باشد، امکان اجرای درست آن فراهم نخواهد شد؛ اجرائشدن قوانین در سطوح خرد و کلان جامعه در بلندمدت، مشروعیت قوانین موجود را زیر سؤال می برد. در این رابطه، نهاد پلیس، وظیفه کنترل و اعمال قانون را دارد که در این رابطه با مشکلات و موانعی روبه رو است. با توجه به اینکه شهر مقدس قم، یکی از مهم ترین شهرهای زیارتی و مذهبی و سیاسی کشور می باشد و ساکنین آن متشکل از فرهنگ ها و قومیت های مختلف (داخلی و خارجی) می باشند؛ لذا لزوم بررسی موانع و مشکلات اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی و بررسی راهکارهای رفع این موانع، ضروری به نظر می رسد.

**روش:** این پژوهش با هدف شناسایی موانع اعمال قوانین راهور در شهر قم انجام گرفته است. این پژوهش از نظر نوع، کاربردی و از نظر روش و ماهیت، توصیفی پیمایشی است. جامعه آماری پژوهش، مدیران و کارکنان صف راهور قم به تعداد ۲۱۰ نفر می باشند. حجم نمونه از طریق فرمول کوکران به تعداد ۱۳۶ نفر به دست آمد. به منظور تجزیه و تحلیل داده ها از معادلات ساختاری استفاده شد.

**یافته ها:** نتایج نشان داد که عمده ترین موانع اعمال قانون در شهر قم به ترتیب اولویت عبارتند از: ۱- موانع مربوط به زیرساخت ها، ۲- موانع سازمانی، ۳- موانع مربوط به فرهنگ ترافیک و ۴- موانع مقرراتی.

**نتایج و پیشنهادها:** با توجه به نتایج پژوهش، پیشنهادهایی ارائه گردید؛ به طور مثال، موانع مربوط به زیرساخت ها از طریق مسئولین و دست اندر کاران شهری (از جمله شهرداری، استانداری و فرمانداری قم) اصلاح گردد.

**کلیدواژه ها:** موانع اعمال قانون، موانع ساختاری، موانع سازمانی، موانع فرهنگی، اعمال قانون و فرهنگ ترافیک.

۱. دانشیار گروه جامعه شناسی دانشگاه علوم انتظامی امین (نویسنده مسئول)، Naminsaremi@gmail.com

۲. کارشناس ارشد مدیریت ترافیک، S.hamid.fereidooni@gmail.com

۳. کارشناس ارشد مدیریت کار آفرینی، دانشگاه تهران، M.khosravi37@ut.ac.ir

## مقدمه

وجود نظم اجتماعی و احترام به قوانین و مقررات، از ضروریات حیاتی هر جامعه است. قانون راه و رسم و نظم و نظام مصوب است که زندگی اجتماعی انسان‌ها را امنیت بخشیده و سلامت جامعه را تأمین می‌کند. مهم‌ترین هدف قانون‌گذاری، تأمین نظم و امنیت و تعیین حدود مرز و عدم گرایش انسان‌ها به بی‌نظمی، هنجارشکنی و قانون‌شکنی است (محسنی، ۱۳۹۱). قانون‌گریزی که از آن تحت عنوان یک معضل اجتماعی نام برده می‌شود و سلامت جامعه را تهدید می‌کند، برخاسته از ناسازگاری‌هایی است که بر روابط فرد و جامعه حاکم است. این ناسازگاری‌ها که معلول عوامل خرد و کلان است، سبب می‌شود تا هم‌بستگی و انسجام اجتماعی تضعیف شود و وحدت سازمانی جامعه به خطر افتد و شرایط بی‌هنجاری در جامعه حاکم گردد. پذیرش قانون و مقررات موجود در جامعه از سوی عموم مردم موجب ایجاد نظم در سطوح و عناصر مختلف اجتماع می‌شود. جوامعی که موفق به درک مراحل توسعه شده‌اند، معمولاً از افرادی منضبط و مقید به قانون برخوردار بوده‌اند. نظر به اینکه قانون‌پذیری با نظام‌های شخصیتی، فرهنگی، اجتماعی و سیاسی جامعه مرتبط می‌باشد، می‌تواند کارکردهای متعددی داشته باشد (محسنی، ۱۳۹۱). در معرفی موانع قانون‌گرایی، توجه به ویژگی‌های خود قانون ضروری است؛ محیط بین‌الملل با نظام جهانی و سلسله‌مراتب توأم با وابستگی متقابل بین کشورها، تحمیل‌کننده استانداردها، قواعد و الزاماتی است که افراد و گروه‌های متعلق به هر دو جامعه و در برخی موارد حتی دولت‌ها در تعاملاتی فراملی تحت تأثیر آن‌ها و در پیگیری اهداف و منافع بین‌المللی خود ملزم به رعایت آن‌ها هستند.

ویژگی‌های تاریخی جامعه ایران از جمله سلطه سیاسی و خودکامگی و شکاف بین دولت و مردم، جو عدم اعتماد توأم با ترس و عدم تأمین حقوقی و قضایی و ناهم‌خوانی بین اخلاق نظری و عملی با حرف و عمل، گفتار و کردار، مانع

شکل‌گیری و تداوم سنت قانون‌گرایی و نهادمندی حقوق و قوانین نسبتاً عام و پایدار شده است. ویژگی‌های محیط طبیعی و جغرافیایی ایران از لحاظ تنوع منطقه‌ای و اقلیمی، زمینه‌ساز تنوع و پراکندگی اجتماعات و شیوه‌های معیشتی عشایری، روستایی و شهری شده است. هر یک از این نوع اجتماعات، حقوق و قواعد خود را داشته و به علت ضعف روابط بین‌گروهی، فرصتی برای تحول و هماهنگی این‌گونه قواعد پدید نیامده است. بی‌سوادی و کم‌سوادی، ناآگاهی و جهل به قانون، تعدد و تنوع خرده‌فرهنگ‌ها و توزیع و استفاده نابرابر از امکانات و خدمات آموزشی و فرهنگی در سطوح محلی و ملی و گسترش روزافزون ارتباطات فراملی، به پیدایش و تشدید تفاوت‌ها و تعارض‌های عقیدتی، ارزشی و هنجاری در بین افراد و گروه‌های اجتماعی منجر گردید؛ به طوری که بین نخبگان و مردم بر سر اصول و اهداف فرهنگی، فهم مشترک و وفاق وجود ندارد (عبداللهی، ۱۳۷۸).

با توجه به اینکه شهر قم، یکی از مهم‌ترین شهرهای زیارتی و مذهبی و سیاسی کشور می‌باشد و ساکنین آن متشکل از فرهنگ‌ها و قومیت‌های مختلف (داخلی و خارجی) می‌باشند، مشکلاتی را در ترافیک شهری ایجاد نموده که مدیریت آن توسط راهور را با چالش‌هایی همراه ساخته است. در این رابطه، لزوم بررسی موانع اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی و بررسی راهکارهای رفع این موانع، ضروری به نظر می‌رسد. در این پژوهش، به موانع و مشکلات کارکنان راهور شهر قم در اعمال قانون رانندگان متخلف این شهر پرداخته و راهکارهای مناسب در رفع موانع بررسی خواهد شد. هدف اصلی این پژوهش، شناسایی موانع اعمال قوانین راهور در شهر قم می‌باشد؛ و به این پرسش‌ها پاسخ می‌دهیم: ۱- موانع و مشکلات (مرتبط با فرهنگ ترافیک، قانونی، زیرساختی شهری و سازمانی) اعمال قوانین راهور در شهر قم کدامند؟ ۲- اولویت موانع مذکور چگونه است؟

## پیشینه پژوهش

حسینی (۱۳۹۵) در پژوهشی تحت عنوان «بررسی موانع سازمانی اجرای صحیح قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی استان کرمانشاه» که در سال ۹۵ صورت گرفته، نشان داد که موانع سازمانی بر عدم اجرای صحیح قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی تأثیر داشته است. سوری (۱۳۹۱) در پژوهشی تحت عنوان «ارزیابی قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور از نظر کاربران حوزه ترافیک» نشان داد که مهم‌ترین برتری قانون جدید و بالاترین تأثیر به ترتیب مربوط به افزایش مبلغ جریمه، درج امتیاز منفی و توقیف خودرو به علت دو تخلف هم‌زمان حادثه‌ساز است. در پژوهشی که توسط الیاسی و تقوی (۱۳۸۸) با عنوان «نقش تعاملات پلیس راهنمایی و رانندگی در رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان» در شهرک آزمایش انجام گرفت، نتیجه بیانگر این است که هرچه تعامل اجتماعی پلیس و نگرش پلیس راهور نسبت به برقراری ارتباط با مردم بیشتر شده و پلیس راهور از ابزارهای خشونت کمتر استفاده نماید و توجه بیشتری به خواسته‌های مردم داشته باشد، مردم نیز به قوانین راهور پایبندتر شده و نظام تشویق و تنبیه در میان کارکنان راهور می‌تواند در افزایش تعاملات اجتماعی آنان و پایبندی مردم به قوانین راهنمایی مؤثر باشد. پژوهشی توسط واحدی و همکارانش (۱۳۸۸) با عنوان «بررسی عوامل مؤثر بر قانون‌گرایی شهروندان (مطالعه موردی: شهروندان استان آذربایجان غربی)» انجام گرفته که نتیجه آن بیانگر این است که قانون‌گرایی با عمومیت قانون، ترس از مجازات، مذهب فرد و اطاعت از قوانین از روی شناخت و آگاهی، رابطه معناداری دارد.

امیری و همکارانش (۱۳۹۱) پژوهشی با عنوان «بررسی تأثیر عوامل سازمانی و قوانین راهنمایی و رانندگی» در شهر اراک انجام دادند. یافته‌های این پژوهش نشان داد که بین متغیرهای سازمانی (فرهنگ سازمانی، ساختار سازمانی و رسمیت) و

رعایت قوانین، رابطه معناداری وجود دارد.

مجددی و همکارانش (۱۳۹۲) در پژوهش خود بیان می‌دارند که قانون‌گریزی، نوعی جهت‌گیری نسبت به هنجارهای قانونی است که بر اساس آن، فرد، عدم پیروی از این هنجارها را به پیروی از آن‌ها ترجیح می‌دهد.

عباس‌زاده و همکارانش (۱۳۹۱) در بررسی ارتباط بین عوامل بازدارنده و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی به این نتیجه رسیدند که بین آگاهی از قوانین جدید و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی، هم‌بستگی معناداری وجود دارد؛ یعنی با افزایش آگاهی از قوانین جدید، میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی بیشتر و با کاهش آگاهی از قوانین، میزان رعایت مقررات کمتر می‌شود.

حبیب‌زاده و همکارانش (۱۳۹۴) پژوهشی با عنوان «بررسی موانع فرهنگی و اجتماعی اجرای قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» انجام دادند. یافته‌ها نشان داد که از دیدگاه کارشناسان، ابعاد موانع فرهنگی سواد رسانه‌ای، عدم انطباق با فرهنگ بومی، نهادهای فرهنگی و ارزش‌های فرهنگی تأخر فرهنگی، بر اجرای قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی تأثیرگذار هستند.

کلاتری، ربانی و صداقت (۱۳۸۴) عوامل فردی و فرهنگی - اجتماعی مؤثر بر قانون‌گرایی و قانون‌گریزی شهروندان تبریز را مورد بررسی قرار دادند. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که قانون‌گرایی به متغیرهای شهروندی، مشارکت اجتماعی، نگرش دینی و نگرش به قانون بستگی دارد؛ به طوری که هرچه سطح مشارکت اجتماعی شهروندان با عدم فقر فرهنگی و اجتماعی همراه باشد، به همان مقدار نیز قانون‌گرایی آنان بالاتر است.

جوادی یگانه، فولادیان و بحرآباد در پژوهشی با عنوان «بررسی عوامل مؤثر بر قانون‌گرایی در نظام اداری کشور» به این نتیجه رسیدند که متغیر «الزام‌آوردن قواعد سازمانی»، بیشتر از همه متغیرهای مستقل دیگر به طور مستقیم بر قانون‌گرایی تأثیر

می‌گذارد؛ جهت تأثیر این متغیر نیز مثبت و مستقیم بوده و بیانگر این مطلب است که با افزایش الزامات قواعد سازمانی، میزان قانون‌گرایی نیز افزایش پیدا می‌کند؛ و نیز بعد از متغیر الزام‌آوردن قواعد سازمانی، متغیرهای «اعتماد»، «اولویت مسائل مادی در نظام ترجیحات» و «احساس رابطه‌مداری»، به ترتیب بیشترین تأثیر معنادار را بر قانون‌گرایی دارند (جوادی یگانه و همکاران، ۱۳۸۹).

جدول ۱. جمع‌بندی پیشینه

ردیف	نام نویسنده	عنوان مطلب	سال	نتایج و پیشنهادها به صورت خیلی خلاصه
۱	کلاتری، ربانی و صداقت	عوامل فردی و فرهنگی - اجتماعی مؤثر بر قانون‌گرایی و قانون‌گریزی شهروندان تبریز	۱۳۸۴	قانون‌گرایی به متغیرهای شهروندی، مشارکت اجتماعی، نگرش دینی و نگرش به قانون بستگی دارد.
۲	واحدی و همکاران	بررسی عوامل مؤثر بر قانون‌گرایی شهروندان (مطالعه موردی: شهروندان استان آذربایجان غربی)	۱۳۸۸	قانون‌گرایی با عمومیت قانون، ترس از مجازات، مذهب فرد و اطاعت از قوانین از روی شناخت و آگاهی، رابطه معناداری دارد.
۳	الیاسی و تقوی	نقش تعاملات پلیس راهنمایی و رانندگی در رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان	۱۳۸۸	نظام تشویق و تنبیه در میان کارکنان راهور می‌تواند در افزایش تعاملات اجتماعی آنان و پایبندی مردم به قوانین راهنمایی مؤثر باشد.
۴	جوادی یگانه، فولادیان و بحرآباد	بررسی عوامل مؤثر بر قانون‌گرایی در نظام اداری کشور	۱۳۸۹	متغیر «الزام‌آوردن قواعد سازمانی» بیشتر از همه متغیرهای مستقل دیگر به‌طور مستقیم بر قانون‌گرایی تأثیر می‌گذارد.
۵	عباس‌زاده و همکاران	ارتباط بین عوامل بازدارنده و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی	۱۳۹۱	بین آگاهی از قوانین جدید و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی، هم‌بستگی معناداری وجود دارد.
۶	امیری و همکاران	بررسی تأثیر عوامل سازمانی و قوانین راهنمایی و رانندگی	۱۳۹۱	بین متغیرهای سازمانی (فرهنگ سازمانی، ساختار سازمانی و رسمیت) و رعایت قوانین، رابطه معناداری وجود دارد.
۷	سوری	ارزیابی قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور از نظر کلبران حوزه ترافیک	۱۳۹۱	مهم‌ترین برتری قانون جدید و بالاترین تأثیر به ترتیب مربوط به افزایش مبلغ جریمه، درج امتیاز منفی و توقیف خودرو به‌علت دو تخلف هم‌زمان حادثه‌ساز است.
۸	مجدی و همکاران	بررسی میزان قانون‌گریزی رانندگان خودروهای شخصی شهر مشهد و عوامل اجتماعی مؤثر بر آن	۱۳۹۲	قانون‌گریزی نوعی جهت‌گیری نسبت به هنجارهای قانونی است.
۹	حبیب‌زاده و همکاران	بررسی موانع فرهنگی و اجتماعی اجرای قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی	۱۳۹۴	از دیدگاه کارشناسان، ابعاد موانع فرهنگی سواد رسانه‌ای، عدم انطباق با فرهنگ بومی، نهادهای فرهنگی، ارزش‌های فرهنگی تاخر فرهنگی، بر اجرای قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی تأثیرگذار هستند.
۱۰	حسنی	بررسی موانع سازمانی اجرای صحیح قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی استان کرمانشاه	۱۳۹۵	موانع سازمانی بر عدم اجرای صحیح قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی تأثیر داشته است.

## مبانی نظری

### قانون‌گرایی

قانون‌گرایی به معنای ضابطه‌مند و قاعده‌مند بودن رفتارهای انسانی در قالب هنجارهای تدوین‌شده و موردپذیرش اکثریت افراد جامعه و باعث تداوم و قوام جامعه است. قانون از جمله پیچیده‌ترین مقوله‌هایی است که بشر در طول زیست خود روی کرهٔ خاکی با آن مواجه بوده است. در واقع زیر عنوان قانون است که نظم معنا پیدا کرده و انسان با دیگر هم‌نوعان خویش ارتباط و تعامل برقرار می‌کند. قانون به‌عنوان نمونه‌ای از قراردادهای اجتماعی، حوزه‌های مختلفی را در زندگی از قبیل اقتصاد، سیاست، حقوق، خانواده، کسب‌وکار و... دربرمی‌گیرد. تحقق بسیاری از اهداف اجتماعی متضمن رعایت قوانین و مقررات است؛ به‌عنوان نمونه، تحقق آزادی، اقتدار حاکمیت، عدالت اجتماعی، امنیت اجتماعی، هویت ملی، توسعهٔ اجتماعی سیاسی و بسیاری دیگر از اهداف اجتماعی را می‌توان نمونه‌هایی از این مدعا دانست (چلبی، ۱۳۷۵).

نهادمند شدن روابط در جامعه و یا به‌نوعی تحقق حاکمیت قانون در جامعه، از شاخص‌های جوامع توسعه‌یافته و از اهداف عمدهٔ توسعهٔ سیاسی است. از این‌رو هنگامی که از حاکمیت قانون در جامعه، به معنای کلی آن، سخن به میان می‌آید، منظور حاکمیت ضوابط و اصولی است که از سطح خرد (فردی) تا سطح کلان (دولت و حکومت) جریان دارد؛ به بیان دیگر، شکل‌گیری و نهادینه‌شدن سازوکارهایی برای حل منازعات و تنظیم روابط در درون ساخت جامعه. حاکمیت قانون را می‌توان چنین تعریف کرد: «وجود زمینه‌های ذهنی و عینی برای تطبیق قانون و برتری قانون نسبت به تمام مراجع دیگر در جامعه» (کاتوزیان، ۱۳۶۶). درست است که افراد و اجتماعات و نهادها، بالقوه مطیع قوانین حاکم هستند؛ اما نباید فراموش کنیم که تخطی از قوانین، همواره از سوی بسیاری از افراد جامعه انجام می‌شود (ویسی، ۱۳۸۲).

## قانون‌گریزی

قانون‌گریزی، نوعی جهت‌گیری نسبت به هنجارهای قانونی جامعه است که به کج‌روی یا انحراف از قوانین منجر می‌شود. در همه جوامع، قانون‌گریزی به‌عنوان یک مسئله اجتماعی وجود دارد. قانون‌گریزی، رفتاری است که از مخالفت با قوانین رسمی جامعه به وجود می‌آید و قانون‌گریز، کسی است که با رفتار خود به‌صورت آگاهانه و از روی عمد، قوانین رسمی جامعه را نادیده می‌گیرد (علی بابایی و فیروزجائیان، ۱۳۸۸).

### کج‌روی چیست؟

بیشتر مردم، بسیاری اوقات با هنجارهای اجتماعی هم‌نوا هستند؛ اما نمی‌توان انکار کرد همان‌قدر که اعضای جامعه از هنجارها پیروی می‌کنند، به همان میزان هم سرپیچی از قواعد اجتماعی وجود دارد و این واقعیت، همه‌جا یکسان است. اندیشمندان اجتماعی همواره تأکید دارند که تصویر واقعی و کامل از یک جامعه انسانی، هم دربرگیرنده هم‌نوايي با مقررات رفتار اجتماعی و هم نمایشگر شکل‌های مختلف هنجارشکنی است. آنان شکل‌گیری کج‌روی را این‌گونه تحلیل می‌کنند که گردآمدن انسان‌ها در کنار یکدیگر و نیاز آنان به کنش متقابل در یک محیط، تضادهای میان منافع فردی را فعلیت می‌بخشد. افزون بر این، هنجارها و مقررات اجتماعی، افراد را مقید و محدود می‌سازد و از آزادی آنان برای دسترسی به آن منافع می‌کاهد. در نتیجه، چندان دور از انتظار نیست که افراد یا گروه‌هایی برای عملی‌ساختن تمایلات شخصی یا گروهی، منافع شخصی دیگران یا مصالح جمعی جامعه را زیر پا بگذارند و هنجارهای اجتماعی را که برای محافظت از این هر دو پدید آمده است، نقض کنند (سلیمی و داوری، ۱۳۸۶).



## تعریف کجروی

کجروی را نیز با تعبیرهای متفاوتی تعریف کرده‌اند که در ذیل به نمونه‌هایی از آن‌ها اشاره می‌شود:

- رفتار منع شده یا مشمول اهرم‌های کنترل اجتماعی؛
- رفتار شکننده هنجار یا رفتاری که قواعد، برداشت‌ها یا توقعات هنجاری نظام‌های اجتماعی را نقض می‌کند؛
- رفتار ناهم‌نوا با هنجارهای اجتماعی؛
- رفتار ناسازگار و غیرمنطبق با انتظارات جامعه یا یکی از گروه‌های مشخص درون آن، دوری جستن و فرار از هنجارها (با رعایت نکردن آن‌ها)؛
- منطبق نبودن با ارزش‌ها، الگوها و هنجارهای موجود جامعه، مخالفت با روش مرسوم در جامعه.

البته در اعتبار این تعریف‌ها تردیدی نیست؛ اما دلایلی که در سه محور زیر خلاصه می‌شوند، نشان می‌دهند که برای رسیدن به تعریفی نهایی نمی‌توان به آن‌ها بسنده کرد: نخست، اختلاف‌های مهمی که در میان دیدگاه‌های مختلف جامعه‌شناختی درباره این تعریف وجود دارد؛ دوم، تفاوت‌هایی که در سنجش‌های ارائه شده برای آن دیده می‌شود. دلیل سوم نیز آنجا آشکار می‌شود که با وجود ضرورتی که جامعه‌ها برای فهم و تبیین کجروی قائل هستند، پژوهشگران کجروی همواره از معضلاتی بزرگ سخن می‌گویند که در این مسیر بر سر راه خود دارند. دیدگاه‌های مختلفی در این زمینه وجود دارد؛ از جمله:

- رویکردهای اجتماعی: ۱- نظریه محیط اجتماعی، ۲- نظریه آسیب‌شناسی اجتماعی،
- ۳- نظریه کنترل اجتماعی و ۴- نظریه مجازات و پاداش (سزا) و جبران؛
- رویکردهای فرهنگی: ۱- نظریه معاشرت‌های ترجیحی، ۲- نظریه خرده‌فرهنگی،
- ۳- کوهن و ناکامی منزلتی و ۴- نظریه انگ‌زنی؛

- رویکردهای تضادگرایی: ۱- نظریه تضاد و ۲- نظریه‌های مارکسیستی؛  
- دین و حفظ نظم اجتماعی (سلیمی و داوری، ۱۳۸۶).

## نظریه کنترل اجتماعی

نظریه کنترل اجتماعی، چهارچوب مناسبی برای تبیین این موضوع است. از انواع مکانیسم‌های کنترل اجتماعی، دسته‌بندی‌های متفاوتی به شرح زیر ارائه شده است که با عنایت به هم‌پوشانی‌های بسیاری که با یکدیگر دارند، و در بیانی دقیق‌تر، صرفاً می‌توانند ما را به معیارهای متفاوت این دسته‌بندی‌ها و چشم‌اندازهای ممکن در فهم انواع واکنش‌های اجتماعی رهنمون شوند:

- ۱- مکانیسم‌های رسمی و غیررسمی؛
  - ۲- مکانیسم‌های بیرونی و درونی؛
  - ۳- مکانیسم‌های ارزشی، عاطفی، اقتصادی، خشن و ماورای طبیعی؛
  - ۴- مکانیسم‌های انتظامی، ارشادی و نهادی؛
  - ۵- مکانیسم‌های القایی و الزام‌آور (سرکوبگر)؛ و
  - ۶- مکانیسم‌های کنترل از راه دور و از راه نزدیک (هم‌جوار).
- اساس این نظریه بر این محور است که انسان، موجودی دارای امیال نامتناهی است و از این منظر به دیدگاه دورکیم و هابز نزدیک می‌باشد. موضوع موردنظر این تئوری، این است که چه عواملی باعث محدود شدن رفتار می‌گردد یا به عبارت دیگر، به جای اینکه بپرسیم چرا کج‌روی واقع شده است، باید سؤال کنیم که چرا همه مردم هنجارشکنی نمی‌کنند (ممتاز، ۱۳۸۱).

نظریه‌های کنترل، فرض را بر این قرار می‌دهند که رفتار افراد، رفتاری ضداجتماعی خواهد بود؛ مگر اینکه دیگران، آن‌ها را در جهت ترک آن هدایت کنند. افزون بر این، در تبیین‌های کنترل ادعا می‌شود که برخی افراد، هیچ‌گاه با دیگران مهم، پیوندی

برقرار نمی‌سازند؛ و از این رو، هیچ‌گاه کنترل‌های لازم را برای مهار رفتارهای ضداجتماعی، در خود درونی نمی‌کنند. بدین گونه به نظر می‌رسد که می‌توان پرسش اصلی در این تبیین‌ها را آن دانست که «چرا مردم هم‌نوایی می‌کنند». در میان صاحب‌نظران تبیین‌های کنترل، از یک‌سو می‌توان از تراویس هیرشی نام برد که در دو پژوهش خود، نوعی الگوی کنترل اجتماعی را ارائه داده است؛ الگویی که گاه با نام نظریه پیوند از آن یاد می‌شود؛ و پیدایش کج‌روی را معلول ضعف هم‌بستگی در گروه‌ها و نهادهای اجتماعی و تضعیف اعتقادات و باورهای موجود در جامعه می‌شمرد. در این الگو، هیرشی از یک‌سو خود را از این تحلیل دورکیم متأثر می‌بیند که مدعی است «کج‌روی یا خودکشی ناشی از ضعف یا گسستگی تعلق فرد به جامعه است»؛ اما از سوی دیگر، چنانچه در سطور پیش بدان اشاره شد، برخلاف دورکیم و هم‌فکران او، انسان را به‌خودی‌خود، متکی و پایبند به اصول اخلاق و مانند آن نمی‌داند. پس فرض را بر قطعی بودن تحقق کج‌روی در جامعه می‌گذارد و به ریشه‌یابی وقوع هم‌نوایی در جامعه می‌پردازد. دورکیم در تعریف آنومی، آن را عدم التزام به قواعد اخلاقی می‌داند (مسترویچ، ۱۹۸۴: ۸۴ و ۲۰۰۸: ۱۸۱-۱۸۶). این عدم التزام ناشی از کم‌رنگ شدن یا واضح نبودن این قواعد در جامعه است (ترنر، ۱۳۷۰: ۴۱۲-۴۱۴). منشأ اصلی این قواعد اخلاقی در طول حیات بشر، دو عامل مهم سنت (مذهب) و عرف (قوانین عرفی) بوده‌اند (دورکیم، ۱۳۶۰: ۴۸-۴۹). دورکیم، آنومی را در مورد جوامعی به کار می‌برد که به گفته او در دوران انتقال به سر می‌برند؛ یعنی جوامعی که در آن‌ها، مذهب و قوانین مذهبی (سنت)، اقتدار، مطلوبیت و یا کاربرد خود را از دست داده‌اند و نقش این عوامل در حال کم‌رنگ شدن است (دورکیم، ۱۳۷۸).

مرتون نیز در توضیح علل ساختاری هم‌نوایی (در اینجا قانون‌گرایی) و ناهم‌نوایی (در اینجا قانون‌گریزی) به وجود یا عدم وجود شکاف میان اهداف مقبول اجتماعی (برای فرد) و وسایل مشروع دستیابی به آن‌ها اشاره می‌کند (اورو، ۱۹۸۷: ۳-۱۲۲؛ هایدنسون،

۱۹۸۹: ۴۴). به نظر مرتون، اگر افراد در برآوردن اهداف خود از راه‌های مشروع ناکام شوند، برای دستیابی به این اهداف به رفتارهای ناهم‌نوایانه (مثل قانون‌گریزی) روی خواهند آورد (کلینارد، ۱۹۷۴: ۱۱۲). او این شکل ناهم‌نوایی را نوآوری یا بدعت نام می‌نهد و آن را حالتی می‌داند که فرد، اهداف پذیرفته‌شده جامعه را قبول دارد، ولی راه‌های دسترسی به آن‌ها برای وی میسر و یا قابل قبول نیستند (مرتین، ۱۹۶۸: ۵۱۶). مطابق نظریه انتخاب عقلانی، کنشگران برای کنش، راهی را برمی‌گزینند که کم‌هزینه‌تر و پرسودتر باشد (لیتل، ۱۳۷۳: ۶۴). نحوه محاسبه سود و زیان هر کنش، بستگی به دایره ارزش‌ها و نظام ترجیحات هر فرد دارد (برت، ۱۹۹۸: ۱۵۵؛ کرایب، ۱۳۷۸: ۹۲). از نظر تیلور، همه مردم فقط به‌خاطر وجود سیستم‌های جزا و پاداش و محاسبه سود و زیان کنش، قانون را رعایت نمی‌کنند، بلکه عامل مهم‌تر در این زمینه (قانون‌گرایی)، مشروعیت سیستم و نظامی است که قوانین در آن ساخته و اجرا می‌شوند و به همین دلیل است که بسیاری از مردم، قانون را رعایت می‌کنند؛ درحالی‌که ممکن است سودی برایشان نداشته باشد و حتی در مواردی به ضرر آن‌ها باشد (تیلور، ۲۰۰۱: ۳۳).

با توجه به این نظریه می‌توان انواعی از قانون‌گریزی را که از آن‌ها به‌عنوان «قانون‌گریزی اعتراضی» یاد می‌شود، تبیین کرد. به‌عبارت دیگر، اگر میزان مشروعیت نظام قانون‌گذاری و اجرا (نظام سیاسی) برای فرد، بالا باشد (فارغ از سود و زیان)، تمایل وی به رعایت قانون افزایش می‌یابد و بالعکس، اگر مشروعیت تضعیف شود (بازهم فارغ از سود و زیان کنش)، فرد تمایلی به رعایت قانون نداشته و حتی در صورت نبود سیستم نظارت کارآمد، وی برای نشان‌دادن اعتراض به این عدم مشروعیت، دست به قانون‌گریزی خواهد زد.

## روش پژوهش

پژوهش حاضر از نوع پژوهش‌های کمی می‌باشد که از حیث هدف، در دسته پژوهش‌های کاربردی و از لحاظ نحوه گردآوری داده‌ها در دسته پژوهش‌های توصیفی (غیرآزمایشی) قرار می‌گیرد. برای جمع‌آوری داده‌ها از ابزار پرسشنامه استفاده گردید. تعداد ۳۹ پرسش (گویه) در مقیاس لیکرت در این بخش از پرسشنامه قرار دارد.

در این پژوهش به منظور سنجش روایی محتوای ابزار پژوهش، پرسشنامه‌ها در اختیار تعدادی از مسئولین و صاحب‌نظران راهنمایی و رانندگی قرار داده و پس از اخذ نظرات اصلاحی آنان، اقدامات اصلاحی در پرسشنامه با نظر نهایی اساتید محترم راهنما و مشاور صورت گرفت. روایی سازه ابزار پژوهش با محاسبه بارهای عاملی بررسی شد؛ بارهای عاملی بیش از ۰/۵ قابل قبول است. در این پژوهش، بارهای عاملی همه گویه‌ها بیش از ۰/۵ به دست آمد که قابل قبول است. شاخص‌های پایایی ترکیبی (CR) و میانگین جذر واریانس استخراج شده (AVE) برای متغیرها محاسبه شد که به ترتیب ضریب پایایی ترکیبی بیش از ۰/۷ خوب و مناسب در نظر گرفته می‌شود و جذر واریانس استخراج شده که بیش از ۰/۵ باشد، مناسب در نظر گرفته می‌شود. بر مبنای محاسبه، این شاخص‌ها برای متغیرهای پژوهش در محدوده قابل قبول قرار دارند.

جامعه آماری کلیه مدیران و کارکنان صف راهور قم، تعداد ۲۱۰ نفر می‌باشند. روش نمونه‌گیری به صورت طبقه‌ای از بین مناطق مختلف راهور و نیز مدیران و کارکنان راهور شهرستان قم انجام گرفته است. حجم نمونه از طریق فرمول کوکران تعیین گردید که به تعداد ۱۳۶ نفر می‌باشد. برای تجزیه و تحلیل داده‌های جمع‌آوری شده توسط پرسشنامه، ابتدا برای تأیید، مدل تحلیل عاملی تأییدی انجام گرفت؛ سپس، آزمون‌های تی تک‌نمونه‌ای و آزمون فریدمن انجام شد. در این مرحله

از نرم‌افزار AMOS استفاده شد.

### یافته‌های پژوهش

داده‌های مربوط به پرسشنامه‌های توزیع شده نشان می‌دهد که بیشترین فراوانی نمونه در سنین بین ۲۰ تا ۳۰ سال قرار دارند که برابر با ۳۹/۴ درصد کل پاسخ‌گویان است و کمترین تعداد پاسخ‌گویان برابر با ۱۰/۶ درصد در سنین ۴۰ تا ۵۰ سال قرار دارند. در مورد متغیر سطح تحصیلات، تعداد افراد با تحصیلات زیر لیسانس، ۶۹ نفر (معادل ۵۲/۳ درصد کل پاسخ‌گویان) است که بیشترین تعداد پاسخ‌گویان را از نظر سطح تحصیلات تشکیل می‌دهند. بعد از سطح تحصیلات زیر لیسانس، لیسانس و بالاتر از لیسانس، به ترتیب با ۳۹/۴ درصد و ۶/۱ درصد، در رتبه‌های بعدی از نظر تعداد در میان پاسخ‌گویان مورد بررسی قرار دارند. توزیع فراوانی نمونه برحسب درجه نشان می‌دهد که بیشتر تعداد پاسخ‌گویان معادل ۵۵/۳ درصد کل افسر جزء بودند و ۳/۹ پاسخ‌گویان، افسر ارشد بودند که کمترین حجم پاسخ‌گویان را تشکیل داده‌اند. توزیع فراوانی نمونه برحسب سابقه خدمت در راه‌آورد نشان می‌دهد که بیشترین پاسخ‌گویان (۲۰/۵ درصد) ۱ تا ۱۰ سال سابقه کار در راه‌آورد داشتند؛ و نیز بیشترین تعداد پاسخ‌گویان معادل ۶۵/۹ درصد کل پاسخ‌گویان کارکنان صف بودند و ۳۱/۸ پاسخ‌گویان کارکنان ستاد بودند و بیشترین تعداد پاسخ‌گویان (۵۳ درصد)، ۱ تا ۱۰ سال و کمترین حجم پاسخ‌گویان (۶/۱ درصد)، ۲۰ تا ۳۰ سال سابقه خدمت در استان قم داشتند.

برای تجزیه و تحلیل از تحلیل عاملی تأییدی برای چهار دسته موانع مربوط به فرهنگ ترافیک، موانع مقرراتی، موانع مربوط به زیرساخت‌ها و موانع سازمانی استفاده و سه شاخص برای اندازه‌گیری آن‌ها در نظر گرفته شد. برای برازش مدل هر یک از ابعاد، شاخص‌هایی بررسی شد که محدوده قابل قبول آن در جدول زیر بیان شده است.

جدول ۲. شاخص‌های برازش مدل

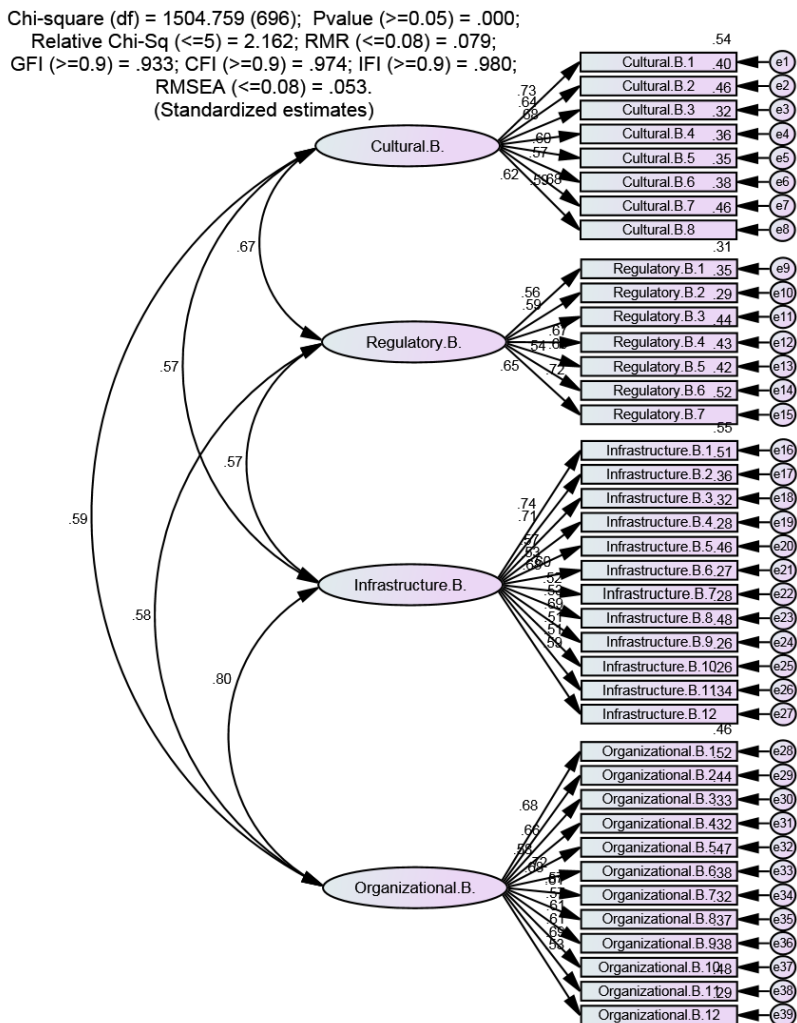
شاخص	نام اختصاری	سطح قابل قبول
شاخص‌های مطلق برازش <sup>۱</sup>		
کای اسکوئر <sup>۲</sup>	$\chi^2$ (df, p)	$p \geq \alpha$
شاخص نیکویی برازش <sup>۳</sup>	GFI	حداقل ۰/۹
ریشه دوم میانگین مربعات خطای برآورد <sup>۴</sup>	RMSEA	حداکثر ۰/۰۸
ریشه دوم میانگین مربعات باقی مانده <sup>۵</sup>	RMR	حداکثر ۰/۰۸
شاخص‌های برازش افزایشی <sup>۶</sup>		
شاخص توکر - لویز <sup>۷</sup>	TLI	حداقل ۰/۹
شاخص برازش هنجار شده <sup>۸</sup>	NFI	حداقل ۰/۹
شاخص برازش تطبیقی <sup>۹</sup>	CFI	حداقل ۰/۹
شاخص‌های برازش مقتصد <sup>۱۰</sup>		
کای اسکوئر هنجار شده <sup>۱۱</sup>	$\chi^2/df$	$\chi^2/df \leq 5$

منبع: هو<sup>۱۲</sup> (۲۰۰۶)، بیرن<sup>۱۳</sup> (۲۰۱۰)، هایر<sup>۱۴</sup> و همکاران (۲۰۰۶)، شوماخر و لومکس

1. Absolute Fit Measures
2. Chi-Square Statistic
3. Goodness of Fit Index
4. Root Mean Square Error of Approximation
5. Root Mean Square Residual
6. Incremental Fit Measurement
7. Tucker-Lewis Index
8. Normed Fit Index
9. Comparative Fit Index
10. Parsimonious Fit Index
11. Normed Chi-Square
12. Ho
13. Byren
14. Hair

طبق نظر بایرن (۲۰۱۰)، اگر حداقل سه شاخص در محدوده قابل قبول باشد، مدل برازش می‌شود. همچنین، چنانچه بارهای عاملی بیش از ۰/۵ باشد، شاخص مورد قبول است و تأیید می‌شود.

مدل اندازه‌گیری به شکل زیر طراحی شد.



شکل ۱. مدل اندازه‌گیری پژوهش



به منظور ارزیابی مدل اندازه‌گیری، مراحل زیر طی شد:

### ۱. ارزیابی نرمال بودن داده‌ها: از طریق چولگی و کشیدگی انجام گرفت.

بایرن<sup>۱</sup> (۲۰۱۰) برای داده‌های نرمال، کشیدگی کمتر از ۷ و چولگی بین ۳+ و ۳- را پیشنهاد می‌دهد. بر مبنای جدول ۳، چولگی داده‌ها در فاصله بین ۰/۸۰۸- (شاخص ۸- موانع مربوط به فرهنگ ترافیک) و ۰/۹۰۷ (شاخص موانع مربوط به فرهنگ ترافیک) و کشیدگی داده‌ها در فاصله ۱/۰۰۱- (شاخص ۳- موانع مقرراتی) و ۰/۶۹۰ (شاخص ۲- موانع سازمانی) می‌باشد که نشان‌دهنده نرمال بودن داده‌ها است.

### ۲. بررسی پایایی و روایی مدل: در این پژوهش، پایایی و روایی اجزای مدل اندازه‌گیری (اعتبار مقیاس اندازه‌گیری) به روش‌های زیر بررسی شد:

**الف) اعتبار همگرا<sup>۲</sup> که به صورت زیر بررسی شد:**

بار عاملی: طبق عقیده فارنل و لارکر (۱۹۸۱) و هیر و همکارانش (۲۰۰۶)، بارهای عاملی که حداقل برابر با ۰/۵ باشند، اعتبار را نشان می‌دهند.

همان‌طور که در جدول ۴ مشاهده می‌شود، بارهای عاملی در این مدل بین ۰/۵۰۸ تا ۰/۷۴۴ متغیر است که همگی در محدوده قابل قبول قرار دارند. همچنین، آماره تی برای معناداری بارهای عاملی بیش از ۱/۹۶ قرار دارد که نشان می‌دهد در سطح اطمینان ۹۹ درصد، بارهای عاملی معنادار هستند.

شاخص AVE<sup>۳</sup>: طبق عقیده هیر و همکارانش (۲۰۰۶)، در صورتی که این شاخص

1. Byren

2. Convergent Validity

3. Avarage Variance Extracted

از فرمول زیر استفاده شده است. CR برای محاسبه

$$\rho_c = \frac{(\sum \lambda_i)^2 \text{ var } F}{(\sum \lambda_i)^2 \text{ var } F + \sum \theta_{ii}}$$

به ترتیب نشان‌دهنده بار عاملی، واریانس عوامل و واریانس خطای هر عامل هستند.  $\lambda_i$  و  $\theta_{ii}$  که در آن،

بالاتر از ۰/۵ باشد، اعتبار سازه قابل قبول است.

طبق جدول ۴، شاخص AVE برای متغیرهای مدل بین ۰/۷۱۴ تا ۰/۷۹۱ به دست آمد که نشان‌دهنده اعتبار قابل قبول و خوب است.

ب) اعتبار تشخیصی<sup>۱</sup>: به دلیل اینکه در این مدل بیش از یک متغیر پنهان وجود دارد، اعتبار تشخیصی نیز بررسی شد. چنانچه ریشه دوم شاخص AVE برای هر متغیر از هم‌بستگی بین متغیر مذکور با سایر متغیرهای مدل بیشتر باشد، سازه‌ها دارای اعتبار تشخیصی می‌باشند. بر اساس جدول ۵، ریشه دوم AVE برای هر متغیر، بیشتر از هم‌بستگی آن متغیر با سایر متغیرها است؛ بنابراین، اعتبار تشخیصی سازه‌ها تأیید شد.

ج) پایایی همگرا که به صورت زیر بررسی شد:

شاخص CR<sup>۲</sup>: طبق هیر و همکارانش (۲۰۰۶)، در صورتی که این شاخص بالاتر از ۰/۷ باشد، اعتبار سازه بالا و بین ۰/۶ تا ۰/۷ قابل قبول است.

طبق جدول ۵، شاخص CR برای متغیرهای مدل بین ۰/۸۰۱ تا ۰/۸۵۱ به دست آمد که نشان‌دهنده اعتبار قابل قبول و خوب است.

سؤال فرعی اول پژوهش: موانع مرتبط با فرهنگ ترافیک در شهر قم کدامند؟ برای پاسخ به این سؤال، آزمون تی تک‌نمونه اجرا شد.

1. Discriminant Validity  
2. Composite reliability

جدول ۳. نتایج آزمون تی برای موانع مربوط به فرهنگ ترافیک

مانع	میانگین	مقدار تی	درجه آزادی	ضریب معناداری	تفاوت میانگین	
					سطح اطمینان ۹۵٪ حد پایین	حد بالا
سطح پایین فرهنگ ترافیکی مردم	۳/۵۷۵	۵/۴۰۵	۱۳۱	۰/۰۰۰	۰/۵۷۵	۰/۳۶۵
ضعف اطلاع‌رسانی درمورد قوانین و مقررات شهری به مردم	۳/۳۱۸	۳/۳۰۱	۱۳۱	۰/۰۰۱	۰/۳۱۸	۰/۱۲۷
ضعف رسانه‌ها در آموزش‌های ترافیکی	۳/۴۶۲	۴/۲۰۵	۱۳۱	۰/۰۰۰	۰/۴۶۳	۰/۲۴۵
وجود چندگانگی و تعدد فرهنگی در شهر	۳/۸۴۰	۹/۱۶۲	۱۳۱	۰/۰۰۰	۰/۸۴۰	۰/۶۵۹
تضاد فرهنگ سنتی مردم با مقررات مدرن	۳/۵۰۰	۵/۳۱۶	۱۳۱	۰/۰۰۰	۰/۵۰۰	۰/۳۱۴
ضعف آموزش فرهنگ ترافیک در مدارس به دانش‌آموزان	۳/۴۷۷	۴/۶۶۶	۱۳۱	۰/۰۰۰	۰/۴۷۷	۰/۲۷۵
ضعف تعامل مناسب آموزش و پرورش با راهور	۳/۴۰۱	۳/۸۵۴	۱۳۱	۰/۰۰۰	۰/۴۰۱	۰/۱۹۵
ضعف تعامل سایر دستگاه‌ها و سازمان‌ها با راهور قم	۳/۴۰۱	۴/۱۵۲	۱۳۱	۰/۰۰۰	۰/۴۰۱	۰/۲۱۰

طبق جدول ۳، ضریب معناداری برای همه موانع مربوط به فرهنگ ترافیک کمتر از ۰/۰۵ است؛ بنابراین، در تمامی موارد، فرض صفر رد می‌شود و تفاوت معنادار میانگین همه موانع مربوط به فرهنگ ترافیکی با مقدار مفروض ۳ تأیید می‌شود. از طرفی، از آنجا که کران بالا و پایین در همه موانع در محدوده مثبت قرار دارد و عدد میانگین در همه موانع بیش از میزان مفروض ۳ است؛ بنابراین، همه موانع مربوط به فرهنگ ترافیک از نظر پاسخ‌گویان به عنوان مانع اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی در شهر قم شناسایی شدند.

سؤال فرعی دوم پژوهش: موانع قانونی اعمال قوانین راهور در شهر قم کدامند؟  
برای پاسخ به این سؤال آزمون تی تک‌نمونه اجرا شد.

جدول ۴. نتایج آزمون تی برای موانع مقرراتی

مقدار مفروض تی = ۳						
شاخص	میانگین	مقدار تی	درجه آزادی	ضریب معناداری	تفاوت میانگین	سطح اطمینان ۹۵٪
					حد بالا حد پایین	
ابهام در قوانین موجود راهور	۳/۰۴۵	۰/۴۳۲	۱۳۱	۰/۶۶۷	۰/۰۴۵	-۰/۱۶۲ - ۰/۲۵۴
وجود خلأهای قانونی	۳/۲۱۹	۲/۳۲۳	۱۳۱	۰/۰۲۲	۰/۲۱۹	۰/۰۳۳ - ۰/۴۰۷
ضعف ضمانت اجرایی قوانین	۳/۵۹۸	۶/۲۶۷	۱۳۱	۰/۰۰۰	۰/۵۹۸	۰/۴۰۹ - ۰/۸۸۷
اعمال نفوذ در اجرای قوانین	۳/۷۲۷	۶/۸۲۸	۱۳۱	۰/۰۰۰	۰/۷۲۷	۰/۵۱۶ - ۰/۹۳۸
تضاد آیین‌نامه‌ها و مقررات شهری با یکدیگر	۲/۹۱۶	-۰/۸۱۲	۱۳۱	۰/۴۱۸	۰/۹۱۶	-۰/۲۸۶ - ۰/۱۲۰
تفسیرهای شخصی از قانون توسط شهروندان	۳/۹۰۹	۹/۶۰۵	۱۳۱	۰/۰۰۰	۰/۹۰۹	۰/۷۲۲ - ۱/۰۹۶
به‌روزی نبودن قوانین و مقررات راهوری	۳/۱۴۳	۱/۳۳۱	۱۳۱	۰/۱۸۶	۰/۱۴۳	-۰/۱۰۰ - ۰/۳۵۸

طبق جدول ۴، ضریب معناداری برای همه موانع مربوط به فرهنگ ترافیک کمتر از ۰/۰۵ است؛ بنابراین، در تمامی موارد، فرض صفر رد می‌شود و تفاوت معنادار میانگین همه موانع مربوط به قانون با مقدار مفروض ۳ تأیید می‌شود. از طرفی، از آنجا که کران بالا و پایین در همه موانع در محدوده مثبت قرار دارد و عدد میانگین در همه موانع بیش از میزان مفروض ۳ است؛ بنابراین، همه موانع مربوط به قانون از نظر پاسخ‌گویان به‌عنوان مانع اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی در شهر قم شناسایی شدند.

سؤال فرعی سوم پژوهش: موانع زیرساختی شهری مرتبط با اعمال قوانین راهور در

شهر قم کدامند؟

برای پاسخ به این سؤال آزمون تی تک‌نمونه اجرا شد.

جدول ۵. نتایج آزمون تی برای موانع مربوط به زیرساخت‌ها

سطح اطمینان ۹۵٪		مقدار مفروض تی = ۳				موانع	
حد بالا	حد پایین	تفاوت میانگین	ضریب معناداری	درجه آزادی	مقدار تی	میانگین	
۱/۴۳۲	۱/۰۵۳	۱/۲۴۲	۰/۰۰۰	۱۳۱	۱۲/۹۸۸	۴/۲۴۲	کهنه و قدیمی بودن بافت شهری
۱/۸۱۰	۱/۵۵۴	۱/۶۸۱	۰/۰۰۰	۱۳۱	۲۵/۹۴۹	۴/۶۸۱	فراوانی موتورسیکلت در سطح شهر
۱/۶۶۸	۱/۳۱۶	۱/۴۹۲	۰/۰۰۰	۱۳۱	۱۶/۷۶۷	۴/۴۹۲	کمبود پارکینگ
۱/۵۰۰	۱/۱۹۷	۱/۳۴۸	۰/۰۰۰	۱۳۱	۱۷/۵۶۰	۴/۳۴۸	حجم زیاد تردد زائرین در ایام خاص
۱/۴۵۰	۱/۱۵۶	۴/۳۰۳	۰/۰۰۰	۱۳۱	۱۷/۴۹۹	۴/۳۰۳	تردد مستمر دسته‌های عزاداری در ایام خاص
۱/۵۳۲	۱/۲۴۱	۱/۳۸۶	۰/۰۰۰	۱۳۱	۱۸/۸۷۴	۴/۳۸۶	معاپر تنگ و باریک شهری
۰/۸۷۰	۰/۴۶۳	۰/۶۶۶	۰/۰۰۰	۱۳۱	۶/۴۷۵	۳/۶۶۶	کمبود وسایل حمل و نقل عمومی
۱/۳۳۷	۱/۰۰۶	۱/۱۶۶	۰/۰۰۰	۱۳۱	۱۴/۳۴۸	۴/۱۶۶	تجمع مراکز اداری مذهبی و سیاسی در اطراف حرم مطهر و مرکز شهر
۱/۱۴۵	۰/۷۴۹	۰/۹۴۷	۰/۰۰۰	۱۳۱	۹/۴۷۸	۳/۹۴۷	ضعف برنامه‌ریزی شهری
۰/۹۲۷	۰/۵۲۸	۰/۷۲۷	۰/۰۰۰	۱۳۱	۷/۲۰۵	۳/۷۲۷	وجود مراکز صنعتی و کارگاه‌های تولیدی در مناطق مرکز شهر
۰/۸۵۳	۰/۴۵۰	۰/۶۵۱	۰/۰۰۰	۱۳۱	۶/۳۸۶	۳/۶۵۱	ساخت‌وسازه‌های بی‌رویه در سطح شهر
۱/۱۶۳	۰/۸۲۲	۰/۹۹۲	۰/۰۰۰	۱۳۱	۱۱/۴۹۰	۳/۹۹۲	فقدان طراحی محیط شهری مناسب

طبق جدول ۵، ضریب معناداری برای همه موانع مربوط به زیرساخت‌ها کمتر از ۰/۰۵ است؛ بنابراین، در تمامی موارد، فرض صفر رد می‌شود و تفاوت معنادار میانگین همه موانع مربوط به زیرساخت‌ها با مقدار مفروض ۳ تأیید می‌شود. از طرفی، از آنجا که کران بالا و پایین در همه موانع در محدوده مثبت قرار دارد و عدد میانگین در همه موانع بیش از میزان مفروض ۳ است؛ بنابراین، همه موانع مربوط به زیرساخت‌ها از نظر پاسخ‌گویان به‌عنوان موانع اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی در

شهر قم شناسایی شدند.

سؤال فرعی چهارم پژوهش: موانع سازمانی مرتبط با اعمال قوانین راهور در شهر قم کدامند؟

برای پاسخ به این سؤال، آزمون تی تک نمونه اجرا شد.

جدول ۶. نتایج آزمون تی برای موانع سازمانی

مقدار مفروض تی = ۳						میانگین	موانع
سطح اطمینان ۹۵٪	تفاوت	ضریب	درجه	مقدار	میانگین		
حد بالا	میانگین	معناداری	آزادی	تی	تی		
۱/۰۱۵	۰/۶۰۶	۰/۸۱۰	۰/۰۰۰	۱۳۱	۷/۸۵۳	۳/۸۱۰	کمبود نیرو برای اعمال قانون
۱/۲۵۲	۰/۸۶۹	۰/۰۶۰	۰/۰۰۰	۱۳۱	۱۰/۹۷۴	۴/۰۶۰	کمبود تجهیزات خودرویی برای اعمال قانون
۱/۲۰۹	۰/۸۰۶	۰/۰۰۷	۰/۰۰۰	۱۳۱	۹/۹۰۳	۴/۰۰۷	کمبود تجهیزات کنترلی مانند دوربین
۰/۲۹۹	-۰/۰۵۶	۰/۱۲۱	۰/۱۰۸	۱۳۱	۱/۳۴۷	۳/۱۲۱	ضعف آموزش کارکنان
۰/۹۱۷	۰/۵۰۷	۰/۸۱۲	۰/۰۰۰	۱۳۱	۶/۸۸۴	۳/۸۱۲	ضعف انگیزه کارکنان صفی
۱/۱۷۵	۰/۸۷۹	۰/۹۹۷	۰/۰۰۰	۱۳۱	۹/۸۷۲	۳/۹۹۷	حساسیت بالای مدیران نسبت به تردد مسئولین
۰/۹۳۴	۰/۵۲۱	۰/۸۲۷	۰/۰۰۰	۱۳۱	۶/۹۷۲	۳/۸۲۷	کمبود مشوقی‌ها برای کار فوق‌العاده
۰/۸۸۹	۰/۴۶۰	۰/۶۷۴	۰/۰۰۰	۱۳۱	۶/۲۲۳	۳/۶۷۴	ضعف حمایت فرماندهان در موضوع اعمال قانون
۰/۸۷۵	۰/۴۵۹	۰/۶۶۶	۰/۰۰۰	۱۳۱	۶/۳۳۸	۳/۶۶۶	مأموریت‌های متعدد و متنوع
۰/۸۰۷	۰/۴۸۰	۰/۶۴۳	۰/۰۰۰	۱۳۱	۷/۷۸۶	۳/۶۴۳	اجرای طرح‌های مقطعی و موقتی
۱/۲۸۵	۰/۹۱۲	۱/۰۹۸	۰/۰۰۰	۱۳۱	۱۱/۶۵۱	۴/۰۹۸	کمبود امکانات رفاهی در انجام مأموریت
۰/۸۸۵	۰/۳۸۱	۰/۵۸۳	۰/۰۰۰	۱۳۱	۵/۷۱۶	۳/۵۸۳	اجرای محدوده طرح ترافیک

طبق جدول ۶، ضریب معناداری برای همه موانع سازمانی به جز ضعف آموزش کارکنان کمتر از ۰/۰۵ است؛ بنابراین، در تمامی این موانع، فرض صفر رد می‌شود و تفاوت معنادار میانگین همه این موانع سازمانی با مقدار مفروض ۳ تأیید می‌شود. از طرفی، از آنجا که کران بالا و پایین در همه این موانع در محدوده مثبت قرار دارد و عدد میانگین در همه این موانع بیش از میزان مفروض ۳ است؛ بنابراین، همه موانع

سازمانی به جز ضعف آموزش کارکنان از نظر پاسخ‌گویان به‌عنوان مانع اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی در شهر قم شناسایی شدند. از طرفی، ضریب معناداری برای مانع ضعف آموزش کارکنان بیش از ۰/۰۵ و برابر با ۰/۱۰۸ است و حد بالا و پایین در این مانع شامل عدد صفر می‌شود؛ بنابراین در این مانع، فرض صفر تأیید می‌شود و میانگین این مانع با عدد مفروض ۳ برابر در نظر گرفته می‌شود. در نتیجه، این مانع نیز از نظر پاسخ‌گویان به‌عنوان مانع اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی در شهر قم شناسایی شد.

### نتایج پژوهش

در بررسی سؤال اصلی پژوهش یعنی «موانع اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی در شهر قم چه مواردی هستند و اولویت‌بندی آن‌ها چگونه است؟»، نتایج نشان داد: از موانع مربوط به فرهنگ ترافیک، وجود چندگانگی و تعدد فرهنگی در شهر، از موانع مقرراتی، دو مانع اعمال نفوذ در اجرای قوانین و تفسیرهای شخصی از قانون توسط شهروندان، از موانع مربوط به زیرساخت‌ها، فراوانی موتورسیکلت‌ها در سطح شهر و از موانع سازمانی، دو مانع کمبود تجهیزات خودرویی برای اعمال قانون و کمبود امکانات رفاهی در انجام مأموریت، در اولویت اول قرار دارند و اولویت موانع چهارگانه به شرح زیر است:

اولویت اول: موانع مربوط به زیرساخت‌ها؛

اولویت دوم: موانع سازمانی؛

اولویت سوم: موانع مربوط به فرهنگ ترافیک؛

اولویت چهارم: موانع مقرراتی.

تحلیل مدل معادلات ساختاری و نتایج آزمون فریدمن برای اولویت‌بندی موانع مربوط به فرهنگ ترافیک نشان می‌دهد که وجود چندگانگی و تعدد فرهنگی در شهر در اولویت اول این دسته موانع قرار دارد و این به آن معنی است که نظر اکثر کارکنان راهور قم بر آن است که وجود فرهنگ‌های مختلف قومیتی اعم از اقوام مختلف با عقاید و فرهنگ‌های مختلف ایرانی و همچنین اقوام خارجی با زبان‌ها و رنگ‌های گوناگون، مهم‌ترین عامل در عدم پذیرش قوانین و فرهنگ ترافیک و در نتیجه، رانندگی ناایمن در سطح شهر قم می‌باشد. سطح پایین فرهنگ ترافیکی مردم و ضعف تعامل سایر دستگاه‌ها و سازمان‌ها با راهور قم نیز از مواردی است که در رتبه دوم قرار دارند و مورد تأکید می‌باشند و این به آن معناست که با تعامل بیشتر سازمان‌ها و نهادها با راهور می‌توان سطح فرهنگ ترافیکی را در قشر جامعه افزایش داد. تجربه نشان داده است که در سال‌های اخیر، معاونت اجتماعی راهور ناجا با تولید تیزرهای تبلیغاتی و فیلم‌های پویانمایی توانسته است تا حدودی کمبود جایگاه فرهنگ ترافیک در بین عموم مردم جامعه خصوصاً شهروندان شهر مقدس قم را جبران نماید و همچنین کلاس‌های آموزشی و تربیت همیاران پلیس به‌عنوان نماینده راهور در خانواده‌ها، تأثیر بسزایی در این امر داشته است.

کلاتری، ربانی و صداقت (۱۳۸۴)، عوامل فردی و فرهنگی - اجتماعی مؤثر بر قانون‌گرایی و قانون‌گریزی شهروندان تبریز را مورد بررسی قرار دادند. یافته‌های این پژوهش پیمایشی نشان می‌دهد که قانون‌گرایی زنان و شهروندان متأهل، بالاتر از مردان و شهروندان مجرد است. همچنین قانون‌گریزی طبقات پایین نسبت به طبقات متوسط و بالا بیشتر بود. قانون‌گرایی به متغیرهای شهروندی، مشارکت اجتماعی، نگرش دینی و نگرش به قانون بستگی دارد؛ به طوری که هرچه سطح مشارکت اجتماعی شهروندان همراه با عدم فقر فرهنگی و اجتماعی باشد، به همان مقدار نیز قانون‌گرایی آنان بالاتر است.



همچنین نتایج آزمون فریدمن برای اولویت‌بندی موانع مقرراتی نیز نشان می‌دهد که اعمال نفوذ در اجرای قوانین و تفسیرهای شخصی از قانون توسط شهروندان، دو عامل بسیار مهم از موانع موجود در اعمال قانون تخلفات راهنمایی و رانندگی توسط پرسنل راه‌آورد قم می‌باشد. برخی افراد ثروتمند و بانفوذ، وابستگان افراد (سیاسی - مذهبی)، مسئولین ادارات و سازمان‌های ذی‌نفوذ، برخی خبرنگاران و اصحاب رسانه، برخی افراد دارای شهرت و همچنین برخی قضات که از لحاظ فرهنگ ترافیک دارای ضعف فرهنگی می‌باشند، از موقعیت خود برای توجیه تخلفات رانندگی‌شان سوءاستفاده می‌کنند و در صورت برخورد قاطع پلیس، اقدام به تهدید و یا تفسیر اشتباه خود از قانون می‌نمایند و قوانین و بعضی حتی نظام جمهوری اسلامی ایران را از ریشه زیر سؤال می‌برند و با اعلام اخبار کذب از طریق تماس تلفنی و یا ابزارهای فشار غیرمستقیم، در جهت تضعیف اقتدار و خردنمودن موقعیت و شخصیت پلیس که حافظ نظم و امنیت جامعه است، سعی می‌نمایند «که متأسفانه در بعضی مواقع نیز موفق هم می‌شوند»؛ این موارد، بزرگ‌ترین مانع پیشروی اکثر کارکنان نیروی انتظامی خصوصاً پرسنل راه‌آورد قم که از لحاظ موقعیت استراتژیک دارای شرایط مذکور می‌باشد، به حساب می‌آیند. ضعف ضمانت اجرایی نیز که دومین مانع پیشروی مأمورین است، به این مشکلات دامن می‌زند و متأسفانه در صورت بروز مشکلات این‌چنینی، حتی سازمان نیز قادر به دفاع از پرسنل خود نخواهد بود. این امر موجب تضعیف روحیه و اختلال در عملکرد بهینه کارکنان راه‌آورد یعنی همان برقراری نظم ترافیکی، افزایش قانون‌شکنی و عدم رشد فرهنگ ترافیک در اقشار جامعه شهر قم خواهد شد. وجود خلأهای قانونی، به‌روزی نبودن قوانین و مقررات راه‌آورد، ابهام در قوانین موجود راه‌آورد و تضاد آیین‌نامه‌ها و مقررات شهری با یکدیگر، به ترتیب در اولویت‌های بعدی در اولویت‌بندی موانع مقرراتی قرار دارند. در این راستا، سوری در پژوهشی تحت عنوان «ارزیابی قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور از

نظر کاربران حوزه ترافیک» نشان داد که مهم‌ترین برتری قانون جدید و بالاترین تأثیر به ترتیب مربوط به افزایش مبلغ جریمه، درج امتیاز منفی و توقیف خودرو به‌علت دو تخلف هم‌زمان حادثه‌ساز است. بین میزان جریمه با سطح درآمد جامعه و میزان رضایت از قوانین جدید راهنمایی و رانندگی، ارتباط معنادار منفی مشاهده شد. بین کاهش تخلف رانندگی و میزان رضایت از قوانین جدید، ارتباط معناداری منفی مشاهده شد.

در اولویت‌بندی موانع مربوط به زیرساخت‌ها، مهم‌ترین عامل و مانع موجود در سطح شهر که نه تنها پرسنل راه‌آورد قم با آن دست‌وپنجه نرم می‌کنند بلکه اکثر شهروندان قانونمند نیز از آن ابراز نارضایتی می‌نمایند، فراوانی موتورسیکلت در سطح شهر به‌علت وجود کارخانه‌های تولید موتورسیکلت در این استان بوده که تردد بیش‌ازحد و افسارگسیخته و عدم رعایت قوانین و مقررات ترافیکی توسط راکبین موتورسیکلت‌ها را که یکی از مشکلات بزرگ استانی می‌باشد، به‌دنبال دارد. این امر، خود موجب افزایش بی‌نظمی ترافیکی و افزایش تلفات انسانی به‌علت عدم رعایت قوانین و مقررات و عدم استفاده از کلاه ایمنی شده است.

همچنین موانع مربوط به زیرساخت‌ها در اولویت اول اهمیت قرار دارد؛ با توجه به جواب‌های انتخابی از سوی پرسنل راه‌آورد قم در پاسخنامه تهیه‌شده، موانع زیرساختی، خود مهم‌ترین مانع اعمال قانون تخلفات می‌باشد.

موانع سازمانی، اولویت دوم را دارد؛ موانع سازمانی نیز از مهم‌ترین موانع می‌باشد که طبق نظر کارکنان در اولویت دوم قرار می‌گیرد. دو مانع کمبود تجهیزات خودرویی برای اعمال قانون و کمبود امکانات رفاهی در انجام مأموریت در اولویت قرار دارند. مطالعات حسنی در پژوهشی تحت عنوان «بررسی موانع سازمانی اجرای صحیح قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی استان کرمانشاه» که در سال ۹۵ صورت گرفته است، نشان داد که موانع سازمانی بر عدم اجرای صحیح قانون جدید رسیدگی به

تخلفات رانندگی تأثیر داشته است. در انجام این پژوهش، عوامل سازمانی در زمینه موانع اجرایی، آموزشی، فناوری و زیرساختی مورد مطالعه قرار گرفته است. موانع مربوط به فرهنگ ترافیک در اولویت سوم موانع مقرراتی، آخرین رتبه را به خود اختصاص داده است.

### پیشنهاد‌های پژوهش

بر اساس یافته‌های پژوهش پیشنهاد می‌شود:

- ۱- موانع مربوط به زیرساخت‌ها از طریق مسئولین و دست‌اندرکاران شهری (از جمله شهرداری، استانداری و فرمانداری قم) اصلاح گردد.
- ۲- تولیدات کارخانه‌های موتورسیکلت و ارائه مجوزهای جدید برای تولید موتورسیکلت در این شهر محدود گردد.
- ۳- اصلاحات هندسی مورد نیاز مانند احداث راه‌ها و پل‌های جدید، نوسازی بافت‌های فرسوده و عریض نمودن خیابان‌های مرکز شهر قم در نظر گرفته و اجرا شود.
- ۴- طرح‌های ترافیکی مناسب طراحی و اجرا گردد.
- ۵- همچنین موانع سازمانی که در رتبه دوم قرار دارد نیز مورد توجه مسئولین راهور قم قرار گیرد؛ از جمله تأمین تجهیزات خودرویی و امکانات رفاهی و توجه به امر معیشتی پرسنل راهور قم.
- ۶- انگیزه کارکنان صفی راهور از طریق تشویق مادی و معنوی ارتقا یابد.
- ۷- در کاهش موانع مربوط به فرهنگ ترافیک از طریق تعامل با سازمان‌ها، خصوصاً آموزش و پرورش و صداوسیما اقدام گردد.
- ۸- تیزرها و پویانمایی‌های ترافیکی از طریق نصب بنرهای تبلیغاتی در سطح شهر برای ارتقای سطح فرهنگ ترافیک شهروندان طراحی و نصب شود.

## منابع

۱. الیاسی، محمدحسین؛ تقوی، منصور. (۱۳۸۸). نقش تعاملات پلیس راهنمایی و رانندگی در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان. مجله مطالعات مدیریت انتظامی، (۳)، ۳۲۶ - ۳۴۱.
۲. ترنر، جانانان و ال بیگلی. (۱۳۷۰). پیدایش نظریه جامعه‌شناسی (ترجمه عبدالعلی لهسایی‌زاده). شیراز، چاپ فرهنگ.
۳. جوادی یگانه، محمدرضا؛ فولادیان، مجید؛ رضایی بحرآباد، حسن. (۱۳۸۹). بررسی عوامل مؤثر بر قانون‌گرایی در نظام اداری کشور (با تأکید بر ادارات دولتی مشهد و تهران). فصلنامه دانش ارزیابی، سال دوم، (۵)، ۹ - ۳۴.
۴. چلبی، مسعود. (۱۳۷۵). جامعه‌شناسی نظم، تشریح و تحلیل نظری نظم اجتماعی. تهران: نشر نی.
۵. حبیب‌زاده، اصحاب؛ عبدالرحمانی، رضا؛ حاجی مقصود، محسن؛ امینی، محمدرضا. (۱۳۹۴). بررسی موانع اجتماعی اجرای قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی. علمی ترویجی وزارت علوم، (۳۹)، ۱ - ۱۸.
۶. حسنی، بهمن؛ امیری، موسی؛ جوادیان، رضا؛ عزیززاده، یدالله. (۱۳۹۵). بررسی موانع سازمانی اجرای صحیح قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی استان کرمانشاه. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال ۱۲، (۴۵).
۷. دورکیم، امیل. (۱۳۶۰). فلسفه و جامعه‌شناسی (ترجمه فرحناز خمسه‌ای). تهران، وزارت فرهنگ و آموزش عالی.
۸. دورکیم، امیل. (۱۳۷۸). خودکشی (ترجمه نادر سالارزاده). تهران، دانشگاه علامه طباطبایی.
۹. سلیمی، علی؛ داوری، محمد. (۱۳۸۶). مجموعه مطالعات کج‌روی و کنترل اجتماعی؛ جامعه‌شناسی کج‌روی. ویراست دوم، پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.

۱۰. سوری، حمید و دیگران. (۱۳۹۱). ارزیابی قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور از نظر کاربران حوزه ترافیک. *فصلنامه علمی - پژوهشی راهور*، سال ۹، (۱۷)، ۷۵-۹۸.
۱۱. عباس زاده، محمد؛ حبیب زاده، اصحاب؛ عابدینی، عیسی. (۱۳۹۱). بررسی ارتباط بین عوامل بازدارنده و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی. *مطالعات پژوهشی راهور*، (۲)، ۱۱ - ۳۳.
۱۲. عبداللهی، محمد. (۱۳۷۸). *موانع قانون‌گرایی و راه‌های مقابله با آن در ایران*، در *قانون‌گرایی و فرهنگ عمومی*. تهران: سازمان چاپ و انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
۱۳. علی بابایی، یحیی و فیروز جایان، علی اصغر. (۱۳۸۸). تحلیل جامعه‌شناختی عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی. *فصلنامه دانش انتظامی*، (۴)، ۷ - ۵۸.
۱۴. کاتوزیان، ناصر. (۱۳۶۶). *فلسفه حقوق*. ویرایش دوم، تهران: به‌نشر.
۱۵. کرایب، یان. (۱۳۷۸). *نظریه اجتماعی مدرن: از پارسنر تا هابرماس* (ترجمه عباس فجر). تهران: آگاه.
۱۶. کلانتری، صمد؛ ربانی، رسول؛ صداقت، کامران. (۱۳۸۴). ارتباط فقر با قانون‌گریزی و شکل‌گیری آسیب‌های اجتماعی. *فصلنامه رفاه اجتماعی*، (۱۸)، ۶۵-۹۰.
۱۷. لیتل، دانیل. (۱۳۷۳). *تبیین در علوم اجتماعی* (ترجمه عبدالکریم سروش). تهران، انتشارات صراط.
۱۸. مجدی، علی‌اکبر؛ حیدرثزاد، علی‌رضا؛ رضایی، رضایی، امید؛ قنبری، قاسم. (۱۳۹۲). بررسی عوامل اجتماعی مؤثر بر قانون‌گریزی رانندگان خودروهای شخصی در شهر مشهد. *مطالعات پژوهشی راهور*، (۸)، ۱۱ - ۳۱.
۱۹. محسنی، رضا علی. (۱۳۹۱). تحلیل جامعه‌شناختی قانون‌گریزی و راهکارهایی برای قانون‌گرایی و نظم عمومی. *نشریه نظم و امنیت اجتماعی*، (۱)، ۵ - ۸۳ - ۱۰۸.

۲۰. مرتن، رابرت. (۱۳۷۶). *مشکلات اجتماعی و نظریه جامعه‌شناختی* (ترجمه نوین تولایی). تهران: امیرکبیر.
۲۱. ممتاز، فریده. (۱۳۸۱). *انحرافات اجتماعی*. چاپ اول، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۲۲. واحدی، شهرام؛ بدری گرگری، رحیم؛ مصرآبادی، جواد. (۱۳۸۸). بررسی عوامل مؤثر بر قانون‌گرایی شهروندان (مطالعه موردی: شهروندان استان آذربایجان غربی). *نشریه انتظام اجتماعی*، (۲)، ۳۳ - ۵۶.
- Baert, Patrick. (1998). *Social Theory in the Twentieth Century*, Cambridge, Polity Press.
- Byrne, Barbara M. (2010). *Structural Equation Modeling with AMOS: Basic Concepts, Applications & Programming*. 2th edition, New York: Taylor & Francis Group.
- Clinard, Marshal. (1974). *Sociology of Deviant Behavior*, Holt, Rinehart and Winston inc.
- Fornell, C., Larcker, DF. (1981). Evaluating structural equation models with Unobservable variables & measurement error. *J Marketing Res*, Vol. 18, No.1, pp.39-47.
- Hair, JR., Joseph, F., Black, William, C. & Anderson, Rolph E. (2006). *Multivariate Data Analysis*, 7th edition, availableat: <http://www.mediafire.com/?mkrzmjmmonn> (accessed 1 December 2013).
- Heidenson, Frances. (1989). *Crime and Society*, Macmillan Press LTD Horton Paul B. & Gerald
- Merton, Robert. (1971). Social structure and anome, in mass society in crisis, Bernard Rosenberg, Israel Gerver and William Howton, New Yourk, Macmillan Company.
- Mestrovic, Stephan, G. & Ronald. Lorenzo. (2008). Durkheim concept of Anomie and the abuse at abu ghghraib. *Journal of classical society*, Vol. 8. No. 2. pp: 179-207.
- Orru, Marco. (1987). *Anomia: History and Meanings*, Allen and Unwin Raad.
- Earl & G. Selznick. (1961). *Major Social Problems*, New York: Row Peterson and Company.
- Tyler, Tom. R. (2001). Trust and law – Abidingness: A proactive model of social.