

پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی

سال اول، شماره چهارم، زمستان ۱۳۹۱

دریافت: ۹۱/۸/۲۵ پذیرش: ۹۲/۲/۲۲

صص ۳۸-۱۹

آشفته‌گی اجتماعی و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی

(مورد مطالعه: رانندگان شهر تبریز)^۱

محمد عباس زاده، دانشیار گروه جامعه‌شناسی دانشگاه تبریز *

عیسی عابدینی، کارشناس ارشد جامعه‌شناسی

محمد رضا حسینی، دانشجوی دکترای جامعه‌شناسی دانشگاه مازندران

مرتضی مبارک بخشایش، مربی، موسسه تحقیقات اجتماعی دانشگاه تبریز

چکیده

یکی از عوامل اجتماعی تأثیرگذار بر قانون‌گریزی، آشفته‌گی اجتماعی یا احساس آنومی است. هدف مقاله حاضر، مطالعه ارتباط آشفته‌گی اجتماعی و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان سطح شهر تبریز است. روش تحقیق، پیمایشی و ابزار اندازه‌گیری، پرسشنامه بسته پاسخ است. جامعه آماری مورد مطالعه، شامل کلیه شهروندان تبریزی بوده که دارای گواهینامه راهنمایی و رانندگی و خودرو شخصی بوده‌اند که ۴۰۰ نفر از آنها با استفاده از فرمول کوکران و به روش تصادفی ساده به عنوان حجم نمونه نهایی، انتخاب شده‌اند. داده‌های حاصله، با استفاده از نرم افزار spss تجزیه و تحلیل شده است. یافته‌ها نشان می‌دهد، بین متغیرهای احساس آنومی و احتمال مجازات و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی رابطه‌ای معناداری وجود دارد. همچنین، نتایج تحلیل رگرسیونی نشان می‌دهد، ۶۶ درصد از تغییرات متغیر میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی توسط متغیرهای مستقل تحقیق تبیین شده است.

واژه‌های کلیدی: رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی، احساس آنومی، احتمال مجازات و رانندگان سطح شهر

تبریز

^۱ این طرح با حمایت دفتر تحقیقات کاربردی فرماندهی انتظامی استان آذربایجان شرقی انجام یافته است.

مقدمه

آمارهای موجود نشان می‌دهند، در سال ۲۰۰۶ حدود ۲۶۰۰۰ نفر در تصادفات جاده‌ای در ایران جان باخته‌اند که این رقم در سال ۲۰۰۰، ۱۷۰۰۰ نفر بوده است. در کل ۲/۵٪ از کل تصادفات جاده‌ای دنیا، در ایران اتفاق می‌افتد. این به آن معناست که آمار تصادفات جاده‌ای در ایران بیست برابر دیگر کشورهای جهان است (یونیسف جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۶).

یکی از عوامل اجتماعی تأثیرگذار بر قانون‌گریزی، آشفتگی اجتماعی یا احساس آنومی است. زمانی که افراد احساس کنند هرج و مرج جامعه را فرا گرفته، در این وضعیت، احترام به قانون جایگاهی ندارد. نتایج تحقیقات تأثیر مثبت این عامل بر قانون‌گریزی را نشان می‌دهند (رضائی، ۱۳۸۴ و رفیع پور، ۱۳۷۸). در حقیقت، بین درجهٔ قانون‌پذیری پاسخگویان و نگرش آنها در مورد رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی از سوی مردم، رعایت حقوق همدیگر و ... رابطه معناداری مشاهده شده است (فخرائی، ۱۳۷۵).

منظور از آشفتگی اجتماعی، یک وضعیت بی‌قاعدگی یا بی‌هنجاری^۱ است که در آن افراد قادر نیستند براساس یک «نظام از قواعد مشترک» ارتباط متقابل برقرار کنند و نیازهای خود را ارضا نمایند. در نتیجه، نظم فرهنگی و اجتماعی از هم پاشیده می‌شود. «هنجار» واژه‌ای است که در فارسی برای کلمه نرم (Norm) به کار برده می‌شود. نرم در زبان لاتین و یونانی به معنای «مقیاس» است؛ به این مفهوم که هر جزئی که بخواهد در یک شبکه کلی‌تر قرار گیرد، باید با آن شبکه «جور» و «مقیاسش» با آن متناسب باشد (رفیع پور، ۱۳۷۸: ۱۳).

بنا به تعریف رفیع پور، «نرم اجتماعی» چند ویژگی

^۱ Normalness

دارد: قاعده و استاندارد رفتار اجتماعی (تنظیم رفتار اجتماعی)، فعالیت مشترک و کنش اجتماعی، مجازات در صورت عدم رعایت. در نتیجه این سه عامل است که هنجار در واقع یک دستورالعمل اجتماعی یا به قول داندورف و دیگران یک «گرامر اجتماعی» می‌شود. از نظر دورکیم^۲ ارتباط بین فرد با جامعه، ارتباط یک معتقد مکلف^۳ و رمز اخلاقی اوست و نظم اخلاقی علی‌رغم تغییر و تحول افراد، عنصر اصلی تداوم و استمرار روابط اجتماعی است (معیدفرف، ۱۳۸۸: ۲۶). این دال بر سرمایه اجتماعی و اعتماد است. به نظر می‌رسد با فرسایش سرمایه اجتماعی، رعایت قوانین کم رنگ شده، به عادت تبدیل خواهد شد و در پی آن احساس آنومی نیز بیشتر خواهد شد.

واژه آنومی^۴ ریشه یونانی-لاتین دارد و در آن A به معنای «بی» (یعنی حرف نفی‌کننده) و nomos به معنی قاعده، نظم، قانون یا هنجار است (رفیع پور، ۱۳۷۸: ۱۳). بنابراین، آنومی از نظر ریشه لغوی به معنای فقدان هنجارها^۵ و قوانین است. و در فارسی برای آن معادل‌هایی چون نابهنجاری و نابسامانی در نظر گرفته‌اند (ساروخانی، ۱۳۸۰: ۱۳).

رفیع پور (۱۳۷۸) در بررسی‌های خود مطرح می‌نماید، وقتی مردم به یک خلاف عادت کردند و آن رفتار از حالت نابهنجار بیرون آمد و هنجار شد، مردم دیگر این احساس را که رفتار مذکور باید مجازات شود، از دست می‌دهند (رفیع پور، ۱۳۷۸: ۵۰). در حقیقت، بین درجهٔ قانون‌پذیری پاسخگویان و نگرش آنها در مورد رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی از سوی مردم، رعایت انضباط اجتماعی، رعایت ساعات کار در ادارات و

^۲ Durkheim

^۳ Subscriber

^۴ Anomie

^۵ Normlessness

مجاز و رانندگی در حالت مستی و مصرف داروهای روان گردان و افیونی با ۱۰ نمره و حرکات نمایشی و عدم رعایت مقررات ایمنی حمل و نقل جاده‌ای مواد خطرناک با ۸ نمره است. جریمه تخلفات حادثه ساز به ۱۰۰ هزار تومان و مصرف روان گردان‌ها به ۲۰۰ هزار تومان رسیده است. به اعتقاد کارشناسان حمل و نقل؛ اجرای قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی، گام بزرگی در تحقق عدالت اجتماعی، حفظ حقوق مردم و برخورد قاطع با متخلفان رانندگی است (مجبی، ۱۳۹۰).

مواردی مانند آن رابطه معناداری مشاهده شده است (فخرائی، ۱۳۷۵). بدین منظور در مقاله حاضر، به بررسی رابطه آنومی یا آشفتگی اجتماعی و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان شهر تبریز پرداخته شده است.

براساس قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی، رانندگان متخلف، متناسب با نوع تخلف، جریمه می‌شوند (جدول ۱). بیشترین امتیاز منفی در جدول تدوین شده تخلفات رانندگی به ترتیب متعلق به تجاوز از سرعت

جدول ۱- میزان جرایم قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی (۱۳۹۰)

نوع تخلف	میزان جریمه
رانندگی در حالت مستی و مصرف روان گردان‌ها	۲۰۰ هزار تومان و ضبط گواهینامه به مدت ۶ ماه
سرعت غیر مجاز	۱۰۰ هزار تومان
سبقت غیر مجاز	۱۰۰ هزار تومان
حرکات ماریج و نمایشی	۱۰۰ هزار تومان
عبور از خط عابر پیاده	۲۰ هزار تومان

سایت: (www.migna.ir)

اندازه‌ای می‌کوشند آمار تصادفات ناشی از عدم رعایت مقررات را پایین آورند، ولی با بالا بودن آمار تصادفات و مرگ و میر ناشی از آنها به نظر می‌رسد مردم مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت نمی‌کنند. بی‌تردید، تا زمانی که مردم نسبت به مقررات رانندگی بی‌توجه باشند، هیچ اقدامی نمی‌تواند راهی قطعی برای بهبود وضعیت ترافیکی به حساب آید (محمدی، ۱۳۸۹).

رئیس مرکز تحقیقات پزشکی قانونی از مرگ ۲۰ هزار و ۶۸ نفر در تصادفات سال ۱۳۹۰ خبر داد و گفت: این آمار در مقایسه با مدت زمان مشابه سال گذشته که ۲۳ هزار و ۲۴۹ نفر در تصادفات رانندگی کشته شدند، ۱۳/۷ درصد کاهش را نشان می‌دهد (بهار، ۱۳۹۱). جدول ۲ جرایم نمره منفی و نوع جریمه قانون جدید را نشان می‌دهد. برای پایین آوردن آمار تصادفات رانندگی، دولت‌ها با سختگیری و به کار بستن قانون‌های جدید تا

جدول ۲- جرایم نمره منفی و نوع جریمه قانون جدید (۱۳۹۰)

نوع جریمه	میزان نمره منفی
۳ ماه ضبط گواهینامه برای بار اول و پرداخت ۴۰ هزار تومان جریمه	۳۰ نمره منفی در برابر تخلفات
۶ ماه ضبط گواهینامه و پرداخت ۶۰ هزار تومان	۲۵ نمره منفی برای بار دوم
ابطال گواهینامه و پرداخت ۱۰۰ هزار تومان	۲۰ نمره منفی برای بار سوم
توقیف خودرو	همراه نداشتن مدارک خودرو
ضبط گواهینامه و پلاک خودرو	عدم پرداخت بموقع جرایم
هر یک ساعت یکبار جریمه	ورود به محدوده طرح ترافیک
اعزام به تعمیرگاه	نقص فنی خودرو

سایت: (www.migna.ir)

با توجه به نتایج تحقیقات گایگانی و همکاران (۱۳۸۷) که راننده‌ها بیشتر از عابران پیاده و مردان بیشتر از زنان مقررات را نقض کرده و رفیع‌پور (۱۳۷۸) عادت به خلاف و هنجارمند شدن آن و کلاتری و همکاران (۱۳۸۴) فقر نگرشی به قانون، فقر فرهنگی و فقر شهروندی بسترهای مساعدی برای قانون‌گریزی و توجیه اعمال قانون‌گریزانه بوده و مرکز افکار سنجی دانشجویان ایران (ایسپا) در شهر تبریز (۱۳۸۱) ناسازگاری قوانین با خواست عمومی و عدم اعتماد به مدیران دستگاه‌ها و رحمانی (۱۳۸۸) علل قانون‌گریزی جوانان را در ناآگاهی از قانون، قانون‌گریزی در خانواده، قانون‌گریزی مسئولان دانسته و عبدالمهی (۱۳۷۸) جو عدم اعتماد توأم با ترس، بی‌سوادی و کم‌سوادی، ناآگاهی و جهل به قانون و ... را از دلایل ناکارآمدی قانون یا تمایل پایین در پذیرش قوانین می‌دانند و با توجه به شواهد بالا و تئوری‌های موجود؛ پرسش اساسی این است که تا چه حدی شهروندان تبریزی مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت می‌کنند؟ و آیا بین آنومی اجتماعی و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی رانندگان شهر تبریز ارتباطی وجود دارد؟

چنانکه مرتون می‌گوید: «وقتی بین اهداف فرهنگی (مانند موفقیت، ثروت) و وسایل تشکیلاتی برای دستیابی به این اهداف (مانند تحصیلات، دوستان متنوع) عدم تناسب وجود داشته باشد، در آن صورت افرادی که در یک ساختار اجتماعی تحت فشار هستند، احتمالاً بیش از دیگران رفتار انحرافی خواهند داشت» (رفیع‌پور، ۱۳۷۸: ۲۱).

تئوری بی‌سازمانی اجتماعی نشان می‌دهد که رشد اجتماعی بر انسجام اجتماعی تأثیر منفی دارد. این فرضیه مبتنی بر این دیدگاه است که اجتماعات بر توافق هنجاری- اصولی اهداف مشترک مبتنی گردیده‌اند تا بتوانند رفتارها را کنترل کنند. بی‌سازمانی اجتماعی نشان می‌دهد، جوامعی که رشد و توسعه را تجربه می‌کنند، هم دچار فقر، مقادیر بالای تحرک اجتماعی و بزهکاری می‌شوند. این نتایج منفی رشد باعث از بین رفتن توافق هنجاری می‌شود و نتیجه آن وقوع مقادیر بالای جرم است که این خود به دلیل سطح پایین کنترل اجتماعی اتفاق می‌افتد (Brown, 2010:1). برای نمونه؛ نتایج تحقیق رفیع‌پور (۱۳۷۸) نشان می‌دهد؛ بین سیستم کنترل اجتماعی پلیس و آشفستگی همبستگی معناداری وجود دارد (رفیع‌پور، ۱۳۷۸: ۱۳۱).

اهداف تحقیق

هدف اصلی: تبیین جامعه شناختی ارتباط بین آشفتگی اجتماعی و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی

اهداف ویژه

۱. تبیین ارتباط بین احساس آنومی و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی
۲. تبیین ارتباط بین احتمال مجازات و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی

پیشینه نظری

در نظر دورکیم، آنومی^۱ به وضعیتی در یک جامعه اطلاق می‌شود که در آن هنجارهای اجتماعی نفوذ خود را بر فرد از دست به دهند. در چنین شرایطی، افراد دیگر برای اقتدار اخلاقی جامعه احترام قائل نیستند و تأثیر آن بر آنها ناچیز است. بنابراین، احساس تشویش، سردرگمی و فقدان راهنمای اخلاقی به افراد دست می‌دهد. تقاضاها و خواهش‌های مادی آنها بی‌حساب و کتاب افزایش می‌یابد و خودخواهی بر آنها غلبه می‌یابد. شرایط نابسامانی که مستعد بی‌نظمی، جرم و انحراف است، همه را تحت تأثیر قرار می‌دهد. به اعتقاد دورکیم، وقتی فقدان التزام اجتماعی به قوانین، هنجارها و قواعد به وجود آید، افراد احساس می‌کنند راهنمایی در انتخاب‌های خود ندارند و در نتیجه، حالتی از گسستگی و بی‌سازمانی در نظام اجتماعی آشکار می‌شود. در حقیقت، تضعیف هنجارهای نظم‌دهنده به رفتارها وضعیت آنومیک خوانده می‌شود (اسلامی، ۱۳۸۸: ۴۶). در نظر دورکیم، پیامدهای آنومی در شکل نوعی نابسامانی فردی و در قالب تعارض شخصیت فردی و خودخواه انسان با شخصیت اجتماعی و دیگر خواه او متجلی می‌شود، نتیجه این تعارض هم این است که خواسته‌های وجدان جمعی کارایی خود را

از دست می‌دهد. تضعیف این فشارهای جمعی نیز موجب می‌شود که افراد به حال خود رها شوند (سلیمی و داوری، ۱۳۸۵: ۳۲۹-۴۳۰). با تبیین این تئوری در چنین شرایطی، رفتارهای کجرو اجتناب‌ناپذیر خواهد بود.

در سال ۱۹۳۸، رابرت کینگ مرتون مقاله پیشگام خود را با عنوان «ساختار اجتماعی و آنومی» منتشر کرد. وی در این تز پیشنهاد می‌کند که مقادیر جرم را می‌توان از طریق بررسی ساختار فرهنگی و اجتماعی جامعه به دست آورد. مرتون این تئوری را برای تشریح مقادیر نسبتاً بالای جرم و کجروی مطرح نمود (Bjerregaard & Cochran, 2008:31). در واقع مرتن بر این باور است که آنومی و بعضی از اشکال رفتارهای نابهنجار بیشتر ناشی از جدایی موجود بین اهداف نهادی شده فرهنگی یک جامعه و راه‌های ساخته شده اجتماعی برای رسیدن به آن اهداف سرچشمه می‌گیرد. به عبارت دیگر، شکاف بین اهداف و وسایل مشروع برای رسیدن به آنها باعث شکست ارزش‌ها در سطح فردی و اجتماعی می‌شود (Garfield, 1987: 272).

مرتن و فرصت‌های مشروع افتراقی: نظر رابرت مرتن این است که جامعه، فرد را به کجرفتاری وادار می‌کند. به بیان خود او، کجرفتاری حاصل فشارهای ساختاری اجتماعی خاصی است که افراد را به کجرفتار شدن مجبور می‌کند. به نظر مرتن، جوامع صنعتی جدید بر توفیقات مادی در زندگی تأکید دارند که به شکل انباشت ثروت و تحصیلات علمی به عنوان مهمترین اهداف زندگی شخص و معیارهای منزلتی تجلی می‌کنند. دستیابی به این اهداف مقبول اجتماعی به ابزارهای مقبولی هم نیاز دارد که البته از دسترس جمعی از افراد جامعه خارج است؛ یعنی جامعه طوری ساخت یافته که طبقات فرودست، فرصت‌های کمتری برای تحقق آرزوهای خود دارند. در نتیجه، چون این اهداف به

¹ Anomie

برای جبران ناکامی خود در رقابت برای دستیابی به منزلت، «خرده فرهنگ» بزهکاری تأسیس می‌کنند که نظام ارزشی آن درست نقطه مقابل نظام ارزشی طبقات برخوردار و فعالیت و رقابت در آن برای آنها ثمربخش است. از نگاه کوهن، ناهمسازی اهداف و ابزار مورد نظر مرتن به خودی خود به کج رفتاری نخواهد انجامید، جز اینکه متغیر مداخله‌گری چون سرخوردگی و ناکامی منزلتی به معادله اضافه شود. به بیان دیگر، کوهن و مرتن هر دو فرض کرده‌اند که اعضای طبقه پایین بیش از دیگران احتمال دارد که در فعالیت‌های نابهنجار مشارکت کنند، چون جامعه نمی‌تواند به آنها کمک کند که به آرزوهای خود دست یابند. بنابراین، اگر مرتن مدعی بود که شکاف بین اهداف و ابزار موجب کج رفتاری است، کوهن می‌گوید شکاف بین اهداف و ابزار به واسطه ناکامی منزلتی موجب کج رفتاری می‌شود (سلیمی و داوری، ۱۳۸۵: ۳۳۴).

کلوارد و اهلین و فرصت‌های نامشروع افتراقی: کلوارد و اهلین هم مدعی‌اند که فرض مرتن در مورد کمتر بودن فرصت‌های مشروع طبقات محروم برای دستیابی به اهداف مقبول اجتماعی درست است، اما اینکه فرض کرده است که این افراد در مواجهه با نبود فرصت‌های مشروع به طور خودکار و موفقیت آمیزی کج رفتاری می‌کنند، درست نیست. چون اعضای طبقات فرودست پس از مواجهه با فرصت‌های مشروع افتراقی با فرصت‌های نامشروع افتراقی هم مواجه می‌شوند. کلوارد و اهلین هم مثل کوهن، اصل فرض مرتن در مورد شکاف اهداف و ابزار و ارتباط آن با کج رفتاری را پذیرفته‌اند، اما مدعی‌اند که این شکاف با دخالت متغیر «فرصت‌های نامشروع افتراقی» به کج رفتاری می‌انجامد (Thio, 2001: 21-23).

نظریه‌های کنترل: نظریه کنترل هم در تحلیل و تبیین کج رفتاری‌های اجتماعی استفاده شده و از نظریه‌های با

آرمان‌های اصلی زندگی همه افراد (فقیر و غنی) تبدیل شده، آن کس هم که دسترسی به ابزار مشروع ندارد، تحت فشار جامعه برای دستیابی به آنها از ابزار نامشروع استفاده می‌کند. البته، مرتن تأکید دارد که واکنش همه افراد نسبت به فشارهای وارده اجتماعی به علت دسترسی نداشتن به فرصت‌های مشروع برای تحقق اهداف، مشابه نیست و همه فرودستان برای دستیابی به اهداف مقبول اجتماعی کج رفتاری نمی‌کنند و هرکس به طریقی خود را با محیط سازگار می‌کند. به نظر وی دسته‌ای از فرودستان نوآوردند و در سازگاری نابهنجار خود با محیط (که موضوع اصلی نظریه فشار است) از ابزارهای نامشروع بهره می‌گیرند. گروهی از افراطیون و انقلابیون نیز در مقابل اهداف و ابزار مشروع دست نیافتنی موجود اجتماعی طغیان کرده، اهداف و ابزار جدیدی را برای تغییر ساختار اجتماعی معرفی می‌کنند. عده‌ای نیز به ناچار از اهداف مقبول و ابزار مشروع اجتماعی دستیابی به آنها دست شسته، از جامعه کناره می‌گیرند. این سه گروه نوآوران، طغیانگران و کناره‌گیران در سازگاری خود با محیط و جامعه‌ای که امکان دسترسی آنها را به ابزار مشروع و مقبول اجتماعی محدود ساخته، کج رفتاری و هنجارشکنی را برگزیده‌اند (صدیق سروستانی، ۱۳۸۷: ۴۴).

کوهن و ناکامی منزلتی: کوهن مدعی است که فرزندان طبقات فرودست که مثل دیگر هم‌سن و سالان خود از طبقات متوسط جامعه به مدرسه می‌روند و در آنجا با ارزش‌های طبقات متوسط آشنا و طالب منزلت‌های اجتماعی مقبول (و هواخواه اهداف مشروع اجتماعی مورد نظر مرتن) می‌شوند، در رقابت با همکلاسان طبقات بالاتر خود، در می‌مانند، ناکام و تحقیر می‌شوند و می‌بازند. به نظر کوهن، این فرزندان شکست خورده محروم از مدارس مروج ارزش‌های طبقات برخوردار به همسایگی‌های محروم خود باز می‌گردند و

ضروری خود انجام دهند (مؤمنی، ۱۳۸۱).

قانون گریزی در نظریه بوم شناختی: نظریه بوم شناختی به تحلیل سیستمی از میزان‌های قانون گریزی و جرم که به لحاظ جغرافیایی در یک شهر یا سکونت گاه توزیع می‌شوند، اشاره می‌کند. در این نظریه، میزان‌های قانون گریزی و مصادیق آن اغلب به صورت نقشه ترسیم شده و با سایر ویژگی‌های اقتصادی و اجتماعی ساکنان در ارتباط گذاشته شده است. یکی از پیش فرض‌های اساسی نظریه بوم شناسی که در مکتب شیکاگو توسعه یافته، این است که آن دسته از حوزه‌های درون شهرهای تجاری و صنعتی که به لحاظ اجتماعی دچار بی‌سازمانی شده‌اند، ارزش‌ها و سنت‌های قانون شکنی و روی آوری به رفتارهای بزهکارانه را توسعه می‌دهند. براساس نظریه برگس، مناطق طبیعی شهر مخصوصاً منطقه انتقالی به وسیله شاخص‌های ویژه‌ای، نظیر: سطح بالای تحرک و تراکم جمعیت، ویرانی خانه‌ها، تنگ بودن کوچه‌ها و خیابان‌ها، پایین بودن سطح بهداشت عمومی اماکن و نیز وجود گروه‌های خرده فرهنگی همراه با پایگاه اجتماعی اقتصادی پایین ساکنان این مناطق مشخص می‌شوند؛ که نسبت به سایر مناطق شیوع رفتارهای قانون گریزانه و اعمال خرابکارانه بیشتر است (ممتاز، ۱۳۸۱: ۸۸).

از دیدگاه انتخاب عقلانی و با توجه به تئوری انتخاب ویلسون و هرنتین (۱۹۸۵)، می‌توان گفت که کاهش بالقوه پیوندهای اجتماعی و انسجام اجتماعی می‌تواند به آسانی به عنوان بازدارنده بالقوه در نظر گرفته شود، چرا که این کاهش از نظر فرد به عنوان هزینه‌ای برای گرایش به انحراف محسوب شده و اولین هزینه را با سود خالص آن مقایسه کرده و تصمیم‌گیری نهایی را نسبت به انجام دادن رفتار به وجود می‌آورد. در نهایت، براساس تئوری انتخاب عقلانی می‌توان گفت که در صورت وجود انسجام و پیوندهای اجتماعی و وجود روابط گرم متقابل و اعتماد کافی بین اعضای جامعه، افراد در اغلب موارد

نفوذ حوزه جامعه‌شناسی انحرافات اجتماعی و جرم بوده است. موضوع اصلی در این نظریه، این است که کج رفتاری نتیجه نبود کنترل اجتماعی است (سلیمی و داوری، ۱۳۸۵: ۳۹۱).

نظریه ساختاری فرصت، فقر و قانون گریزی: رابرت مرتن در نظریه ساختاری فرصت توضیحات جامعه شناختی متقاعد کننده‌ای در مورد ارتباط فقر با قانون گریزی ارائه می‌کند. او استدلال می‌کند، جامعه‌ای که تأکید زیادی بر موفقیت مادی دارد و میزان دارایی را معیار موفقیت افراد می‌شناسد، ثروت به عنوان یک هدف فرهنگی و اجتماعی شناخته می‌شود و غالب مردم عملاً می‌پذیرند که موفقیت، قاطعانه با معیار ثروت و مادیات سنجیده می‌شود. از آنجا که قشر کوچکی در جامعه، دسترسی گسترده‌ای به امکانات و اهداف مالی دارند، ولی قشر وسیعتری دسترسی ناچیزی به شیوه‌های درآمدزا، چنانکه موافق و مطلوب معیارهای سنجش موفقیت باشند، می‌یابند، بنابراین، برای گروه مردم (فقرا) ابزار و هدف اجتماعی بر هم منطبق نیستند. این گروه هدف را مطلوب می‌داند، ولی امکان دسترسی به آن را ندارد. از نظر مرتن در این شرایط مردم فقیر به روش‌های مختلف سعی بر انطباق اجتماعی می‌نمایند. سعی این افراد در گزینش شیوه‌های انطباق با هدف اجتماعی ممکن است به طیفی از رفتارهای مختلف، از قبیل فراهم آوردن امکانات جدید برای خود که مورد قبول جامعه نیست و یا روی آوری به رفتارهای غیرقانونی برای کسب درآمد و ثروت باشد. در مجموع از نظر مرتن، وقتی فقر در جامعه گسترش می‌یابد که جامعه ابزار و امکانات تولید ثروت را یکسان توزیع نمی‌نماید و استعداد و توانایی اعضای جامعه برای تلاش مشروع نیز به طور یکسان پرورش نمی‌یابد. بنابراین، در این شرایط باید انتظار داشت که فقرا برای تطبیق پذیری، رفتارهای غیرقانونی بیشتری برای پاسخگویی تقاضاها و رفع نیازهای

کجروی و جرم در نتیجه کنترل اجتماعی ضعیف روی می‌دهد. وقتی جوامع دچار به هم ریختگی می‌شوند، در این شرایط افراد برای درگیر شدن در انواع نظارت و کنترل که مانع فعالیت بزهکاران بالقوه می‌شود، تمایل کمتری نشان می‌دهند. به نظر منطقی می‌رسد که هر دو مؤلفه کلیدی سرمایه اجتماعی - اعتماد و مشارکت شهروندان - با سازمان اجتماعی مرتبط هستند. مشارکت در فعالیت‌های شهری موجب افزایش پیوندهای اعضای جامعه می‌شود و می‌تواند به عنوان مبنایی برای کنترل اجتماعی باشد. همچنین، مشارکت در فعالیت‌ها به نظارت دیگر اعضای جامعه منجر می‌شود که خود نوعی مشارکت محسوب می‌شود. بنابراین، سطوح بالای مشارکت اجتماعی باعث تقویت سازمان اجتماعی و ارتقای کنترل اجتماعی می‌شود و کاهش جرم و خشونت را به دنبال دارد (Messner & Rosenfeld, 2001: 286).

مطلب مهم در تئوری بی‌سازمانی اجتماعی، مکانیزم‌های محلی افراد است که باعث افزایش پیوندهای اجتماعی ساکنان و کنترل اجتماعی و کاهش هر نوع جرم و بی‌نظمی می‌شوند. پیوندهای اجتماعی و کنترل اجتماعی بیشتر به عنوان عوامل غیرمستقیم تاثیرگذار بی‌سازمانی اجتماعی بر میزان کجروی و جرم مطرح هستند (Kubrin & Weitzer, 2003: 375).

تئوری بی‌سازمانی اجتماعی خود بر مبنای مفاهیم سرمایه اجتماعی و انسانی بنا شده است. سرمایه اجتماعی به مهارت‌های اجتماعی و منابع مورد نیاز برای ایجاد تغییرات مثبت در زندگی اجتماعی گفته می‌شود. همچنین، باعث افزایش ظرفیت عمل برای رسیدن به اهداف اجتماعی است. ماهیت تئوری بی‌سازمانی این است که برخی اجتماعات به خاطر اختلال در فرآیندهای رسمی و غیررسمی کنترل اجتماعی قادر به خود تنظیمی مؤثر^{۱۳} نیستند. سرمایه اجتماعی ماهیت و بنیان کنترل

مرتکب جرم و کجروی نمی‌شوند، به خاطر اینکه با انجام دادن آن، شبکه روابط خود را از دست داده و از طرف کسانی که با آنها رابطه داشته‌اند، طرد می‌شوند، طوری که این فرآیند هزینه زیادی برای آنها خواهد داشت (چلبی و مبارکی، ۱۳۸۴: ۱۰).

تئوری بی‌سازمانی اجتماعی: این تئوری در تبیین جرم و کجروی بر روی عوامل اجتماعی و اقتصادی بویژه ساختار و سازمان اجتماعی جامعه تأکید دارد. از دید این تئوری به علت توسعه شهرنشینی، تغییرات سریع در صنعتی شدن، مهاجرت به شهرها و ... اجتماعات مدرن، بویژه کلان شهرها، با تغییراتی مواجه بوده‌اند که موجب افزایش جرم و کجروی می‌شود (Reid, 2000: 116, Crum et al, 2003: 4-5).

تئوری بی‌سازمانی بر شرایط تأکید می‌کند (شرایط بی‌سازمانی) که در آن وابستگی به نهادهای اجتماعی و سازمان اجتماعی از هم پاشیده و دیگر کنترل اعمال نمی‌شود. بی‌سازمانی اجتماعی نشان می‌دهد، جوانان در کسب ارزش‌ها، روابط اجتماعی و توانایی برای کسب اهداف مشترک تحت تأثیر والدین، همسایه‌ها و ساکنان محل هستند. مشخصه‌های ساختاری همچون فقر و بیکاری همگی پیش‌بینی کننده نتایج بی‌سازمانی می‌باشند. لذا، سطح پایین‌تر انسجام اجتماعی و کنترل اجتماعی جوانان، اغلب با متغیرهای ساختاری مرتبط می‌توانند پیامدهای آنومی را افزایش دهند (Bowen et al, 2002: 467). بنابراین، تئوری بی‌سازمانی اجتماعی چارچوبی فراهم می‌کند که گسیختگی اجتماعی شبکه‌های اجتماعی را که مبنای کنترل اجتماعی است، به هم می‌ریزد. بنابراین، گسیختگی اجتماعی بر پیوندهای اجتماعی آسیب می‌زند، چون سطوح دسترس پذیری سرمایه اجتماعی و تاثیرپذیری جمعی را کاهش می‌دهد (Rose & Clear, 2002: 183).

بحث اصلی تئوری بی‌سازمانی اجتماعی این است که

¹³ Effectively Self - Regulation

قانون‌گریزی و شکل‌گیری آسیب اجتماعی» پرداخته‌اند. بر اساس نتایج به دست آمده، ۹۰ درصد از شهروندان در شش ماه دوم سال ۸۳ حداقل یک بار قانون‌گریزی کرده‌اند. همچنین، براساس مدل رگرسیونی به ترتیب فقر اقتصادی اجتماعی، فقر نگرشی به قانون، فقر دینی، فقر فرهنگی و فقر شهروندی بسترهای مساعدی را برای قانون‌گریزی و توجیه اعمال قانون‌گریزانه فراهم می‌کند و فرد را در موقعیت‌های هدف‌یابی به مکانیسم‌های خنثی‌سازی هدایت می‌کند تا به روش‌های فردی و غیرهنجاری عمل نماید.

تحقیقی با عنوان «موانع قانون‌گرایی و قانون‌پذیری و راه‌های مقابله با آن در ایران» توسط عبدالهی در سال ۱۳۷۸ اجرا شده است. بر اساس نتایج تحقیق، یکی از دلایل ناکارآمدی قانون یا تمایل پایین در پذیرش قوانین، ویژگی‌های خود قانون در جامعه است. به عبارت دیگر، در تبیین مسأله قانون‌گرایی و قانون‌ستیزی لازم است به ویژگی‌های خود قانون هم توجه شود. شرایط نابسامان جامعه مانع تثبیت قوانین عام می‌شوند و از طرف دیگر، قوانین خاص‌گرایانه غیرقابل انطباق با نیازها و مقتضیات امروزی که راه تغییر و توسعه را در سطوح خرد و میانی و کلان بر روی افراد، نهادها و جامعه سد می‌کنند، خود بر تشدید وضعیت نابسامان یا آنومیک حاکم بر جامعه و رفتار افراد و گروه‌های اجتماعی آن مؤثرند. رفیع‌پور (۱۳۷۸) در تحقیقی با عنوان «آنومی یا آشفته‌گی اجتماعی، پژوهشی در زمینه پتانسیل آنومی در شهر تهران» به بررسی نابهنجاری‌های اجتماعی شهر تهران پرداخته است. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد، رعایت نکردن هنجارهای رسمی بسیار گسترده است و میزان رعایت هنجارهای غیر رسمی بالاست. همچنین، نتایج حاصله حاکی از این است که، عواملی چون نابرابری اجتماعی و وضعیت اقتصادی نامناسب بر نابهنجاری‌ها تاثیر دارد (رفیع‌پور، ۱۳۷۸).

اجتماعی است و آن شامل اشتراکات اجتماعی نیرومندی است که برای تقویت نظم به وجود آمده و این همان چیزی است که باعث تقویت هنجارها می‌شود. در نتیجه، سطح کنترل اجتماعی افزایش می‌یابد. جوامع بی‌سازمان همواره از وجود جرم و سایر شرایط منفی عذاب می‌کشند، چرا که آنها دچار کمبود منابع کافی سرمایه اجتماعی هستند (Rose & Clear, 1998: 8).

بورسیک و گراسمیک^{۱۴} (۱۹۹۳) خاطر نشان می‌سازند که بی‌سازمانی اجتماعی باعث تحلیل رفتن کنترل اجتماعی غیررسمی در درون محلات و اجتماع شده، لذا میزان جرم افزایش می‌یابد. فقدان یا ضعف کنترل اجتماعی عنصر مهمی است که در پشت مفهوم بی‌سازمانی اجتماعی وجود دارد و همین عنصر است که بی‌سازمانی اجتماعی را با نظریه‌های نوین کنترل اجتماعی پیوند می‌دهد. در مجموع، می‌توان گفت که بی‌سازمانی اجتماعی نتیجه فرآیندهای تضاد هنجاری و ارزشی، تغییرات فرهنگی، خلأهای فرهنگی و ضعف روابط اولیه است (Akcomak, 2008: 5-6).

آنومی اجتماعی باعث کاهش سرمایه اجتماعی و افزایش خشونت از طریق تضعیف هنجارهای مسلط بر رفتارها می‌شود. تعهد قوی به نظم هنجاری باعث افزایش اعتماد متقابل شده و در نتیجه کنش‌های متقابل به اجرا در آمده و از هنجارها تبعیت خواهد شد. برعکس، وقتی مردم به یکدیگر شک و تردید دارند، نسبت به قدرت هنجارها نمی‌توان اعتماد کرد (Massner & Rosenfeld, 2001: 287). لذا به نظر می‌رسد سطوح سرمایه اجتماعی باید به طور معکوس با آنومی رابطه داشته باشند و آنومی نیز رابطه مثبتی با کجروی و خشونت دارد.

پیشینه تجربی

کلانتری و همکاران (۱۳۸۴) به «بررسی ارتباط فقر با

¹⁴ Grasmik

وارنر و پیرس^{۱۲} (۱۹۹۳) در مطالعه خود نشان داده‌اند رابطه‌ای قوی بین کنترل اجتماعی و تضعیف روابط همسایگی، وابستگی نبودن به نهادها و سازمان‌های اجتماعی و افزایش بی‌اعتمادی به عنوان شاخص‌های بی‌سازمانی اجتماعی وجود دارد. تحقیقاتی که گاتفردسن^{۱۳} (۱۹۹۱)، سمپسون و گروز^{۱۴} (۱۹۸۹) انجام داده‌اند، نشان می‌دهد، بی‌سازمانی اجتماعی از طریق به تحلیل بردن کنترل اجتماعی بر روی جرم و انحراف تأثیر می‌گذارد و نیز رابطه قوی بین جنبه‌های مختلف بی‌سازمانی اجتماعی و عدم ثبات و انسجام اجتماعی وجود دارد.

سؤال‌های تحقیق: پرسش اساسی این است که تا چه حدی شهروندان تهریزی مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت می‌کنند؟ و آیا بین آنومی اجتماعی و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی رانندگان شهر تبریز ارتباطی وجود دارد؟

فرضیه‌های تحقیق

۱. بین احساس آنومی و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد.
 ۲. بین احتمال مجازات و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد.
- ابزار اندازه‌گیری پرسشنامه‌ای بسته پاسخ بود که بر اساس پایه‌های نظری و پیشینه تحقیق تنظیم شده و پس از تأیید روایی محتوایی و پایایی پرسشنامه اجرا شده است. پایایی پرسشنامه از طریق آلفای کرونباخ^{۱۵} محاسبه شده است. مقدار آلفای کرونباخ متغیرها در جدول ۳ آورده شده است.

غفاری (۱۳۸۷) در تحقیقی با عنوان «سرمایه اجتماعی و پیشگیری از جرم» به بحث از آنومی و جرم می‌پردازد. به نظر او سرمایه اجتماعی می‌تواند نگرش مثبتی نسبت به سازمان‌ها در ذهن افراد ایجاد کند؛ به ویژه به این دلیل که عملکرد سازمان‌های نظارتی و سایر نهادها در جایی که شبکه‌ها قوی هستند و سطوح همبستگی هنجاری بالاست، مؤثرتر است (غفاری، ۱۳۸۷).

در خارج از کشور نیز تحقیقاتی پیرامون مسائل ترافیکی و عوامل مؤثر بر رعایت و یا عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی به انجام رسیده است:

ایوان ات ال^۱ (۲۰۰۱) با مطالعه و بررسی «شدت تصادفات عابر پیاده»، دریافت که نوع وسیله نقلیه، مصرف الکل توسط راننده و عابر پیاده و سن بالای ۶۵ سال در عابران پیاده به طور معناداری میزان خسارت و صدمات وارده بر عابران پیاده را افزایش می‌دهد. نولند و کوداس^۲ (۲۰۰۴) هم در تحقیقات خود مشاهده کردند که میزان و شدت صدمات عابران پیاده با سکونت در مناطق فقیرنشین، درصد بالای عابران پیاده، میزان مصرف الکل و تردد بیشتر افراد رابطه دارد (Rifaat, 2011: 277).

خوزا و کیامب ایساک (۲۰۰۴) در مقاله خود «تخلفات رانندگی: یک مطالعه اپیدمیولوژی» به بررسی تخلفات رانندگی پرداخته‌اند. یافته‌های به دست آمده از این قرارند: رانندگان مرد نمره بالاتری را در میزان ارتکاب جرایم رانندگی نشان دادند؛ رانندگانی که علائم اضطراب و پرخاشگری را در هنگام رانندگی نشان می‌دهند، مرتکب جرایم رانندگی می‌شوند؛ همبستگی مثبتی بین جرایم رانندگی و طول عمر موتور وسیله نقلیه و رفتار پرخاشگرانه وجود دارد (Vukayibambe Isaac, 2004).

¹² Warnre & Pierce

¹³ Gottfredson, et al

¹⁴ Sampson & Groves

⁶ Cronbach Alpha Test

¹ Ivan et al

² Noland and Quddus

جدول ۳- نتایج پایایی پرسشنامه از طریق آلفای کرونباخ متغیرها

ردیف	نام متغیرها	تعداد گویه	مقدار آلفای مطالعه اولیه
۱	قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی (م.وابسته)	۲۰	۰/۸۸
۲	احساس آنومی (م. مستقل)	۹	۰/۸۴
۳	احتمال مجازات (م. مستقل)	۶	۰/۷۱

روش تحقیق

تحقیق حاضر از نظر کنترل شرایط پژوهش مطالعه‌ای پیمایشی و از نظر زمانی مطالعه‌ای مقطعی است. گردآوری داده‌ها به روش مصاحبه و با پرسشنامه انجام گرفته است. جامعه آماری پژوهش حاضر شامل کلیه شهروندان بالای ۱۸ سال است که دارای گواهینامه راهنمایی و رانندگی و صاحب خودرو شخصی هستند. نمونه آماری تحقیق برابر ۴۰۰ نفر است. از هر یک از مناطق دهگانه شهرداری حدود ۴۰ نفر نمونه به طور تصادفی ساده به عنوان نمونه آماری انتخاب شدند.

رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی (میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی) به عنوان متغیر وابسته است. قانون گریزی: عبارت است از نادیده گرفتن قواعد رفتاری و هنجارها که دارای ضمانت‌های اجرایی رسمی هستند. شیوع این رفتار، میزان قانون گریزی افراد را تعیین می‌کند (ماهرویی، ۱۳۸۱)، مانند قوانین راهنمایی و رانندگی. برای سنجش میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی، فهرست ۲۰ مورد از ۱۷۱ عنوان تخلفات راهنمایی و رانندگی را طبق مصوبه قانون جدید و در یک طیف شش قسمتی (خیلی کم (۱)، کم (۲)، تا حدی کم (۳)، تا حدی زیاد (۴)، زیاد (۵) و خیلی زیاد (۶) ارزش گذاری نموده‌ایم. از پاسخگویان خواسته شده که نظر خودشان را بیان کنند. فهرست بیست مورد از ۱۷۱ عنوان تخلفات راهنمایی و رانندگی طبق مصوبه قانون جدید شامل: (عدم استفاده از کمربند ایمنی، تجاوز به سطح

گذرگاه عابر پیاده در سواره‌رو، استفاده از تلفن همراه، سرعت غیر مجاز، عبور از چراغ قرمز راهنمایی، عبور از محل ممنوع، حرکات نمایشی، سبقت غیر مجاز، توقف وسیله نقلیه در پیاده رو، دور زدن در محل ممنوع، توقف در محل ممنوع، همراه نداشتن گواهینامه و شناسنامه و وسیله نقلیه، گردش به چپ یا به راست در محل ممنوع، عدم رعایت حق تقدم، حمل مسافر با وسیله نقلیه شخصی، توقف دوبله، عدم توجه به فرمان پلیس راهنما در تقاطع‌ها، توقف سایر وسایل نقلیه در ایستگاه اتوبوس و تاکسی، بوق زدن غیر ضروری و مکرر، عدم توجه به تابلوی ایست یا چراغ قرمز چشمک زن) است که با قرار دادن فهرست تخلفات فوق در اختیار آزمودنی‌ها، میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی سنجیده شده است.

با توجه چارچوب نظری و هدف پژوهش، عوامل بازدارنده به عنوان متغیرهای مستقل در ابعاد؛ احساس خطر جریمه و مجازات (۷ گویه)، دریافت نمره منفی (۵ گویه) و آگاهی از قوانین (۴ گویه) مد نظر ما بوده است که در یک طیف شش قسمتی کاملاً موافقم (۶)، موافقم (۵)، تا حدی موافقم (۴)، تا حدی مخالفم (۳)، مخالفم (۲) و کاملاً مخالفم (۱) و به تعداد ۱۶ گویه در ابعاد مختلف ارزش گذاری شده است.

ابتدا به تعریف هریک از مفاهیم اساسی می‌پردازیم که معرف سازی نموده‌ایم:

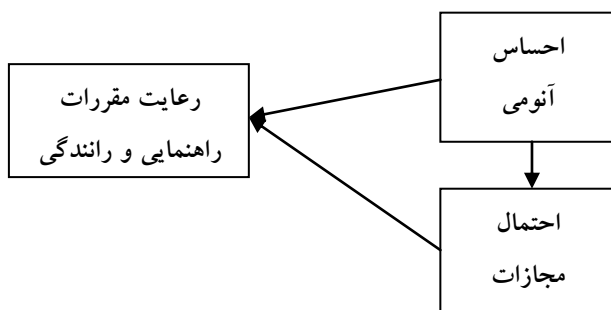
احساس آنومی^۱: (بی‌هنجاری) از نظر ریشه لغوی فقدان

^۱ Anomie

پلیس را از جریمه کردن منصرف کنم.

مدل تحقیق

در بررسی مبانی نظری مطالعه جامعه شناختی میزان تأثیر احساس آنومی و احتمال مجازات بر میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی مشخص گردید. بر این اساس، الگوی تحقیق که بر گرفته از نظریه‌های مذکور است، چنین ترسیم می‌گردد:



نمودار ۱- مدل تحلیلی تحقیق

یافته‌های تحقیق

الف) یافته‌های توصیفی

واضح است که زندگی بدون مقررات و قوانین، نظم و امنیت هر جامعه‌ای را تهدید کرده، باعث سلب آرامش و آسایش افراد جامعه می‌شود. زندگی در جوامع امروزی بدون وجود قوانین که روابط افراد و نهادها، مؤسسات را تنظیم می‌کند، تقریباً غیر ممکن به نظر می‌رسد. به دیگر سخن، قانون، حیثیت، شرف و ناموس اجتماعی یک جامعه است، قانون به زندگی اجتماعی انسان معنا می‌دهد و زندگی را با آسایش امنیت و عدالت توأم ساخته، نظم و ثبات اجتماعی را در جامعه تحقق می‌بخشد، تداوم زندگی اجتماعی انسان بدون قانون و مقررات امکان ندارد، پیدایش قانون همزاد با پیدایش جوامع بشری بوده است. در جوامع ابتدایی هم بیشتر به صورت ضمنی، افراد مابین

هنجارها یا قوانین را می‌رساند. دورکیم رفتار آنومی را در برابر هدف‌ها و هنجارهایی که علی‌الاصول گروه به پذیرش آنان پرداخته، به کار گرفته است. بر اساس نظر مرتن رفتار آنومی می‌تواند برحسب مواردی چون: نوآوری، طغیان، اصلاح خواهی اجتماعی و یا رفتارهای ضد اجتماعی، تنازع و عدم پذیرش هنجارها و... باشد (بیرو، ۱۳۷۵: ۱۶).

متغیر مزبور با گویه‌های زیر عملیاتی می‌شود: ۱- وقتی هیچ کس قوانین ترافیک را رعایت نمی‌کند، اگر من رعایت کنم سرم کلاه رفته؛ ۲- با این شرایط، رعایت قوانین معنی ندارد؛ ۳- بدون پارتی کار اصلاً راه نمی‌افتد؛ ۴- تو این شرایط باید هر کس حق خودش را بگیرد؛ ۵- وضع طوری است که هیچ کس به وعده اش عمل نمی‌کند؛ ۶- به نظر می‌رسد قوانین یکسان اجرا نمی‌شود؛ ۷- برای من چندان مهم نیست که سر وقت به کارم برسم؛ ۸- در این شهر، هرکس هر طوری که خواست، رانندگی می‌کند.

احتمال مجازات: تصور افراد در این خصوص است که در صورت تخلف از قوانین رانندگی، چقدر احتمال کشف تخلف از سوی مأموران راهنمایی و رانندگی و لذا جریمه شدن وجود دارد (Tyler, 2005:331). متغیر مزبور با گویه‌های زیر عملیاتی می‌شود: در صورت نقض هر کدام از قوانین و مقررات زیر چقدر احتمال می‌دهید مورد مجازات و جریمه قرار بگیرید:

۱- مردم همیشه از جریمه شدن می‌ترسند؛ ۲- جریمه‌ها خیلی سنگین هستند؛ ۳- اکثر مواقع به خاطر ترس از جریمه دیر می‌رسم؛ ۴- در اکثر اوقات پلیس رانندگان متخلف را جریمه می‌کند؛ ۵- هیچ تخلفی از چشم پلیس نادیده گرفته نمی‌شود؛ ۶- در هنگام تخلف سعی می‌کنم

¹ Risk of sanctioning

تبریز سیستم‌های کنترل الکترونیکی سهم مهمی را در کنترل مقررات راهنمایی و رانندگی ایفا می‌کنند. بررسی توصیفی متغیر میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی مندرج در پیوستار شماره ۱ نشان می‌دهد، با توجه به اینکه مقدار میانگین طیفی متغیر مذکور ۷۰ و مقدار مقدار میانگین به دست آمده ۹۷/۸۵ است، در نتیجه می‌توان ادعا داشت، که رانندگان مورد مطالعه در شهر تبریز به لحاظ رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در وضعیت مطلوبی قرار دارند. همچنین، با توجه به نتایج پیوستار شماره ۲ میزان احساس آنومی در جامعه آماری مورد مطالعه از حد مورد انتظار پایین‌تر است. میانگین مورد انتظار احساس آنومی برای رانندگان شهر تبریز ۲۸ است، در حالی که میانگین به دست آمده کمتر است و در پیوستار در نقطه ۲۳/۰۱ قرار دارد. بررسی متغیر احتمال مجازات رانندگان متخلف نشان می‌دهد، با توجه به اینکه مقدار میانگین طیفی ۲۱ و مقدار میانگین به دست آمده ۲۷/۹۳ است، در نتیجه می‌توان بیان داشت که رانندگان مورد مطالعه در شهر تبریز، بالاتر از حد مورد انتظار، احتمال مجازات در صورت تخلف را دارند.

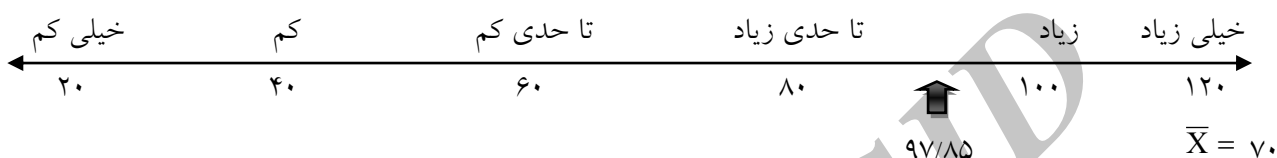
خود به قراردادهایی برای امرار معاش تن در می‌دادند، قانون لازمه اجتماع انسانی است و به عنوان یک اصل در ذات جوامع مختلف نهفته شده است؛ به طوری که هیچ اجتماعی بدون تکیه به قانون امیدی به تداوم زندگی خود نخواهد داشت. قانون باید به صورتی وضع و اجرا گردد تا ضمن تأمین امنیت و نظم و مصالح مادی افراد جامعه، ارزش‌های معنوی انسان‌ها نیز حمایت کند. بر این اساس، در زیر نتایج ۴۰۰ پرسشنامه که توسط رانندگان شهر تبریز تکمیل و با استفاده از نرم افزار آماری برای علوم اجتماعی^۱ تجزیه و تحلیل شده است، ابتدا به صورت توصیفی و سپس به صورت استنباطی ارائه شده است. نتایج حاصله از تحقیق کل نمونه مورد بررسی را بر اساس جنسیت نشان می‌دهد. بر این اساس ۸۸/۲ درصد پاسخگویان را مردان و ۱۱/۸ درصد پاسخگویان را زنان تشکیل می‌دهند. نتایج حاصل از بررسی نحوه آموزش مقررات رانندگی (به شیوه قدیم و جدید) نشان می‌دهد، ۵۹ درصد پاسخگویان به شیوه قدیم و ۴۱ درصد پاسخگویان نیز به شیوه جدید، مقررات رانندگی را آموزش دیده‌اند. بر اساس نوع گواهینامه (پایه یکم و پایه دوم) نتایج حاصله نشان می‌دهد، ۸۵/۳ درصد پاسخگویان دارای گواهینامه پایه دوم و ۱۴/۸ درصد پاسخگویان دارای گواهینامه پایه یکم بوده‌اند. نتایج حاصله براساس سیستم کنترل مقررات راهنمایی و رانندگی نشان می‌دهد، ۵۵/۷ درصد پاسخگویان سیستم کنترل الکترونیکی را ترجیح داده‌اند و ۴۴/۳ درصد پاسخگویان، کنترل توسط ماموران راهنمایی را در رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی مؤثر دانسته‌اند. بنابراین، می‌توان به لحاظ توصیفی ادعا کرد، از نظر رانندگان شهر

^۱ Statistical Package for Social Science (SPSS)

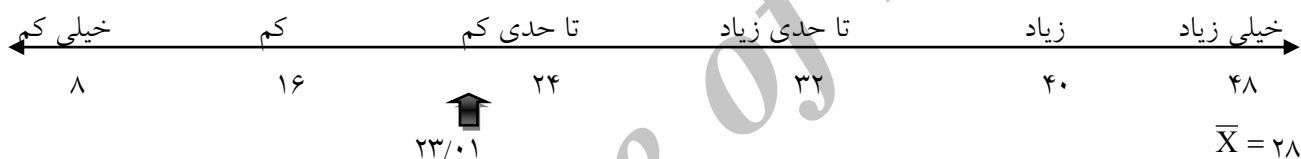
جدول ۴- شاخص‌های تمایل به مرکز و پراکندگی متغیرهای تحقیق

متغیر	میانگین	میانه	انحراف معیار	دامنه تعییرات	کمترین	بیشترین
قوانین و مقررات راهنمایی	۹۷/۸۵	۱۰۱/۸۵	۱۳/۵۵	۷۵	۴۵	۱۲۰
احساس آنومی	۲۳/۰۱	۲۰/۵	۹/۴	۴۰	۸	۴۰
احتمال مجازات	۲۷/۹۳	۳۰	۵/۰۴	۳۶	۱۲	۲۴

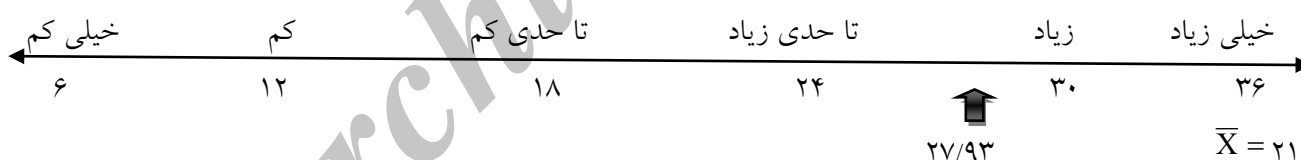
پیوستار ۱- میانگین رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی



پیوستار ۲- میانگین احساس آنومی



پیوستار ۳- میانگین احتمال مجازات



ب) یافته‌های استنباطی

آزمون همبستگی

با توجه به سطوح سنجش متغیرهای تحقیق برای بررسی رابطه بین متغیرهای مستقل و وابسته از ضریب همبستگی پیرسون استفاده شده است. اطلاعات حاصل از جدول ۵ نشان می‌دهد، با توجه به اینکه همبستگی بین دو متغیر میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و احساس آنومی در سطح اطمینان $\text{sig} = ۰/۰۰۰$ معنادار است، بنابراین با $۰/۹۹$ اطمینان می‌توان گفت، به هر میزان

که احساس آنومی کمتر شود، میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان نیز افزایش می‌یابد. همچنین، عکس رابطه نیز صادق است. این بدان معناست که، رانندگانی که بیشتر احساس آنومی می‌کنند، احتمال اینکه عدم رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از سوی آنان افزایش یابد بیشتر است. همچنین، ضریب همبستگی $-۰/۵۳$ نشان می‌دهد، شدت همبستگی به دست آمده برای بررسی رابطه بین دو متغیر متوسط و معکوس است.

بدهند، میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از سوی آنان افزایش می‌یابد؛ یعنی مجازات رانندگان متخلف ارتباط معناداری با میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی دارد. همچنین، مقدار ضریب همبستگی به دست آمده ۰/۵۲۶ حاکی از وجود همبستگی متوسط و مستقیم بین این دو متغیر است.

نتایج حاصل از بررسی رابطه بین دو متغیر میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی با احتمال مجازات نشان می‌دهد، با توجه به اینکه مقدار ضریب همبستگی به دست آمده در سطح اطمینان $\text{sig} = 0/000$ معنادار است، بنابراین، با ۰/۹۹ اطمینان می‌توان به نتایج به دست آمده اعتماد کرد و اذعان داشت به هر میزان که رانندگان برای تخلفی که انجام می‌دهند، احتمال مجازات

جدول ۵- خلاصه فرضیه‌ها، آزمون‌های آماری و نتایج آن

متغیر وابسته	متغیرهای مستقل	ضریب همبستگی	سطح معنی‌داری	نتیجه نهایی
رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی	احساس انومی	-۰/۵۳	۰/۰۰۰	تأیید
رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی	احتمال مجازات	۰/۵۲۶	۰/۰۰۰	تأیید

و می‌توان انتظار داشت که هر یک از عوامل و متغیرها، سهمی در شکل‌گیری میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی رانندگان شهر تبریز داشته باشد. در تحلیل رگرسیون چند متغیری، برای پیش‌بینی متغیر وابسته از متغیرهای مستقل استفاده می‌شود.

برای پردازش مدل‌های تبیین کننده تأثیر احساس انومی و احتمال مجازات در میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی رانندگان شهر تبریز، مدل رگرسیونی به روش گام به گام (Stepwise) اجرا شده است.

در روش رگرسیون گام به گام، متغیرهای مستقلی که در رگرسیون دارای سطح معناداری نزدیک به صفر باشند، برای مدل‌های بعدی انتخاب می‌شوند. سرانجام پس از چندین مرحله دو نوع مدل استخراج می‌شود: ۱- مدلی از متغیرهایی که می‌توانند در تبیین واریانس متغیر وابسته نقش داشته باشند؛ ۲- مدل دیگر شامل متغیرهای حذف شده از مدل نهایی را به نمایش می‌گذارند. متغیرهای خارج شده از مدل نهایی تأثیری معنادار در

تحلیل رگرسیون

جدول ۶ بیانگر ضرایب b و بتا متغیرهای مستقل بر روی متغیر وابسته است و نشان می‌دهد که ورود هر یک از متغیرهای جدید چه تأثیری بر ضرایب سایر متغیرها دارد. با توجه به جدول زیر به این نتیجه می‌توان رسید که متغیر احساس انومی با $\text{Beta} = -0/462$ بیشترین و متغیر احتمال مجازات با $\text{Beta} = 0/201$ کمترین مقدار واریانس متغیر میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی رانندگان شهر تبریز را تبیین کرده است.

هدف از کاربرد تحلیل رگرسیون چند متغیره، پیش‌بینی و تبیین تغییرات و واریانس متغیر وابسته از طریق متغیرهای مستقل است. به عبارت دیگر، تغییر در متغیر وابسته معمولاً نتیجه تأثیرات متغیرهای مستقل متعددی است که همزمان عمل می‌کنند. در این تحقیق نیز میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی رانندگان شهر تبریز خود از عوامل متعددی تأثیر می‌پذیرد. هر یک از این متغیرهای مستقل عاملی برای برآورد جنبه‌های متفاوتی از متغیر وابسته بشمار می‌رود،

تبیین تغییرات متغیر وابسته ایفا نمی‌کنند.

نتایج حاصل از جدول حاکی از آن است که دو متغیر (احساس آنومی و احتمال مجازات) در مجموع ۰/۶۶ از واریانس میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی رانندگان شهر تبریز را تبیین می‌کنند. به عبارت

دیگر، این‌گونه می‌توان مطرح کرد که از کل واریانس میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی رانندگان شهر تبریز ۰/۶۶ آن توسط این دو متغیر تبیین می‌شود و بقیه به عوامل دیگری بر می‌گردد که در اینجا سنجش قرار نشده‌اند.

جدول ۶- عناصر متغیرهای مستقل درون معادله برای پیش‌بینی رعایت قوانین و مقررات

نام متغیر	B	Std.B	Beta	T	sig
احساس آنومی	-۰/۶۶۵	۰/۰۴۸	-۰/۴۶۲	-۱۳/۸۴۴	۰/۰۰۰
احتمال مجازات	۰/۵۴۱	۰/۱۲۹	۰/۲۰۱	۴/۱۸۸	۰/۰۰۰

با توجه به نتایج حاصله از تحلیل رگرسیون چندگانه معادله پیش‌بینی عوامل تعیین کننده میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی به شکل زیر است:

$$\text{عوامل تعیین کننده رعایت قوانین راهنمایی (۰/۶۶۳)} \\ = \text{احساس آنومی (-۰/۴۶۲)} + \text{احتمال مجازات (۰/۲۰۱)}$$

بحث و نتیجه‌گیری

امروزه رعایت کردن مقررات اجتماعی و حقوق مدنی دیگران، یکی از اصول زندگی در کشورهای پیشرفته دنیاست. متأسفانه در ایران، هنوز این نوع اصول جامعه مدنی به خوبی جا نیفتاده است و دیده می‌شود که شهروندان بعضاً هیچ احترامی به حقوق دیگران نمی‌گذارند. در این حالت آشفته، امکان دارد یک یا دو نفر کارشان زودتر راه بیفتد، ولی کل مجموعه دچار مشکل شده، به تنش عصبی و اضطراب جمعی منجر می‌شود. برای مثال، دیده می‌شود که در رانندگی هیچ احترامی برای ایستادن در صف وجود ندارد و رانندگان سعی دارند از هر گوشه و کنار از دیگران «جلو» بزنند. حتی اگر این جلو زدن مستلزم رانندگی در خلاف جهت

باشد و یا مجبور باشند در آخرین لحظه از متنها الیه چپ به متنها الیه راست بیایند و سر ماشین را دزدانه وارد یک روزنه خروجی اتوبان کنند. اکنون با این وصف به نظر می‌رسد که وجود نوعی احساس آنومی یا آشفتگی اجتماعی در بین مردم و رانندگان یکی از علل رعایت نکردن قوانین راهنمایی و رانندگی است.

مقاله حاضر با هدف «مطالعه ارتباط بین آنومی یا آشفتگی اجتماعی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در سطح شهر تبریز» انجام گرفته است. یکی از عوامل اجتماعی تأثیرگذار بر قانون‌گریزی آشفتگی اجتماعی یا احساس آنومی است. زمانی که افراد احساس کنند هرج و مرج جامعه را فرا گرفته است، یا به تعبیر دیگر در جامعه زور جریان دارد و هر که زور بیشتری داشته باشد، بهتر می‌تواند به اهدافش برسد، در این وضعیت احترام به قانون جایگاهی ندارد. زمانی که همبستگی متقابل فرد و جامعه از میان برود و فرد نتواند به کمک مکانیزم‌ها و ابزارهایی که جامعه در اختیارش قرار می‌دهد، به اهدافش دست یابد، در نتیجه از راه‌های دیگری که خلاف است، سعی می‌کند به آن اهداف برسد

دست آمده از تحقیق بدان معناست که، چنانچه مجازات متخلفان رانندگی دقیق صورت گیرد و هر راننده پس از انجام تخلف، انتظار تنبیه داشته باشد، در این صورت رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی افزایش می‌یابد. نتایج حاصله از این تحقیق با نظریه آنومی مرتن و دورکیم و رضائی (۱۳۸۴)، رحمانی (۱۳۸۸)، کلانتری و همکاران (۱۳۸۴)، رفیع پور (۱۳۷۸)، فخرائی (۱۳۷۵)، ایوان.ات. ال (۲۰۰۱)، نولند و کوداس (۲۰۰۴)، خوزا و کیامب ایساک (۲۰۰۴)، و (تئوری‌های بی‌سازمانی اجتماعی، نظریه فرصت افتراقی، نظریه کنترل اجتماعی) مطابقت دارد. بر اساس تئوری‌های مذکور، شهرهای مدرن با تغییراتی مواجه بوده‌اند، مثل تضعیف علقه‌های خویشاوندی، کاهش کارآیی نهادهای اجتماعی، تضعیف روابط همسایگی، کاهش انسجام اجتماعی، افزایش فقر، افزایش بی‌اعتمادی و ... که محیط مناسبی برای کجروی و جرم فراهم می‌کند. فرض بی‌سازمانی اجتماعی بر این است که عدم وابستگی به نهادها و سازمان‌های اجتماعی، از قبیل: خانواده، مدرسه و ... موجب رفتار انحرافی می‌شود. به عبارت دیگر، تئوری بی‌سازمانی بر شرایط تأکید می‌کند (شرایط بی‌سازمانی) که در آن وابستگی به نهادهای اجتماعی و سازمان اجتماعی از هم پاشیده و دیگر کنترل اعمال نمی‌شود و نهایتاً احساس آنومی و عدم رعایت قوانین در جامعه بیشتر می‌شود.

نهایتاً می‌توان نتیجه گرفت که: هر چه میزان احساس آنومی در بین رانندگان بیشتر می‌شود، احتمال میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی کمتر می‌شود و هر چه میزان احتمال مجازات بیشتر باشند، احتمال میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی بیشتر می‌شود. بر اساس نتایج حاصله پیشنهاد می‌شود:

- طبق قوانین مصوبه جدید در مورد تخلفات رانندگی، احتمال مجازات رانندگان خاطی و وسایل نقلیه شخصی،

در نتیجه می‌گوییم که فرد نابهنجار شد و وقتی این حالت به صورت عام در جامعه شیوع پیدا می‌کند می‌گوییم جامعه دچار آنومی یا نابسامانی شده و به عبارتی با از بین رفتن ارزش‌ها و هنجارها یا ضعیف شدن هنجارها و ارزش‌ها، اعضای جامعه دیگر ارزش‌ها و اهداف مشترکی را قبول ندارند. نتایج به دست آمده از تحقیق نشان داد، بین میزان احساس آنومی و میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی همبستگی معکوس و معنی‌داری وجود دارد؛ یعنی با افزایش میزان احساس آنومی، میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی کمتر و با کاهش میزان احساس آنومی، میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی بیشتر می‌شود. بنابراین، با تقویت ارزش‌ها و هنجارهای اجتماعی می‌توان از به‌وجود آمدن احساس آنومی جلوگیری کرد. نتایج حاصله از این تحقیق با نظریه (آنومی مرتن و دورکیم، مرتن و فرصت‌های مشروع افتراقی، کوهن و ناکامی منزلتی، کلوارد و اهلین و فرصت‌های نامشروع افتراقی، نظریه ساختاری فرصت، فقر و قانون‌گریزی، قانون‌گریزی در نظریه بوم‌شناختی، تئوری انتخاب ویلسون و هرنستین (۱۹۸۵)، کلانتری و همکاران (۱۳۸۴)، عبدالهی (۱۳۷۸)، غفاری (۱۳۸۷)، ایوان.ات.ال (۲۰۰۱)، نولند و کوداس (۲۰۰۴)، خوزا و کیامب ایساک (۲۰۰۴)، وارنر و پیرس (۱۹۹۳)، گاتفردسن (۱۹۹۱)، سمپسون و گروز (۱۹۸۹) و رفیع پور (۱۳۷۸) مطابقت دارد.

همچنین، نتایج تحقیق نشان داد، بین احتمال مجازات و میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی همبستگی معنی‌داری وجود دارد؛ یعنی با افزایش احتمال مجازات، میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی بیشتر و با کاهش احتمال مجازات میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی کمتر می‌شود. نتایج به

لازم است متولیان امر تلاش کنند که رفتارهای خلاف قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی به عادت تبدیل نشود، زیرا در این صورت آن رفتار از حالت نابهنجار بیرون آمده، به هنجار تبدیل می‌شود و مردم دیگر این احساس را که رفتار مذکور باید مجازات شود، از دست می‌دهند.

منابع

اسلامی، سید رضا. (۱۳۸۸). بررسی امنیت اجتماعی و برخی عوامل مرتبط با آن، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه آزاد تبریز.

بهار؛ پایگاه خبری و تحلیلی مستقل ایران. (۱۳۹۱). «۲۰ هزار ایرانی در تصادفات رانندگی سال ۹۰ جان باختند»، سایت: (www.baharnews.ir). دوشنبه ۴ اردیبهشت ۱۳۹۱.

پیرو، آلن. (۱۳۷۵). فرهنگ علوم اجتماعی؛ ترجمه: ساروخانی، باقر، تهران: انتشارات کیهان. چلبی، مسعود، و مبارکی، محمد. (۱۳۸۴). تحلیل رابطه سرمایه اجتماعی و جرم در سطوح خرد و کلان، مجله جامعه‌شناسی، ش ۲، دوره ششم، صص ۳-۴۴.

رضایی، محمد. (۱۳۸۴). میزان، نوع و عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی، طرح تحقیقاتی، مؤسسه فرهنگ، هنر و ارتباطات، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی. رفیع‌پور، فرامرز. (۱۳۷۸). آنومی، یا، آشنفتگی اجتماعی: پژوهشی در زمینه پتانسیل آنومی در شهر تهران، تهران: سروش.

سلیمی، علی و داوری، محمد. (۱۳۸۵). جامعه‌شناسی کجروی، قم: پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.

عمومی و سنگین بر اساس شاخص‌های بیستگانه از ۱۷۱ مورد تخلف رانندگی که از این تحقیق حاصل شده است، تأییدی بر اثر مثبت جریمه و مجازات و نیز ثبت نمره منفی برای رانندگان خاطی برای رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی است. پیشنهاد می‌گردد در کنار جریمه و مجازات رانندگان خاطی، بر سیستم امتیازدهی نمره منفی، به عنوان روشی برای برخورد هوشمندانه با تخلفات ترافیکی افراد، از سیستم امتیاز دهی مثبت نیز به عنوان روشی اثرگذار بر کاهش تخلفات و افزایش کیفیت رانندگی استفاده شود تا شهروندان اطاعت پذیری بیشتری از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی داشته باشند و میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی افزایش یابد.

- با توجه به اینکه هر چه میزان احساس آنومی در بین آحاد مردم بیشتر شود، احتمال میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان کمتر می‌شود. لازم است کلیه مسؤولان محترم در جهت ایجاد فضای اعتماد و مشروعیت قوانین و هنجارها بین مردم به اقدام اساسی دست بزنند، تا احساس آنومی در جامعه کاهش یابد و مردم با پذیرش قوانین و هنجارها باور کنند که پلیس به عنوان یک نهاد مشروع و قانونی در کنار مردم است و تصمیمات پلیس به عنوان بخشی از قانون قابل اطاعت است. براساس نتایج به دست آمده از تحقیق، می‌توان چنین ابراز داشت که، مسؤولان مرتبط با موضوع باید تلاش کنند تا هنجارهای اجتماعی نفوذ خود را بر افراد از دست ندهند و شهروندان برای اقتدار اخلاقی جامعه احترام قائل باشند، زیرا که این حالت از بروز حالت آنومیک جلوگیری می‌کند. همچنین، بر طبق یافته‌های تحقیق، آنومی اجتماعی یکی از علل به وجود آمدن کم توجهی به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی است.

- Bjerregaard, Beth., Cochran, John K., (2008). *A Cross-National Test of Institutional Anomie Theory: Do the Strength of Other Social Institutions Mediate or Moderate the Effects of the Economy on the Rate of Crime?*, *Western Criminology Review* 9(1), Pp: 31–48.
- Bowen, Natasha K., Bowen, Gary L., Ware, William ., (2002), *Neighborhood Social Disorganization, Families, and the Educational Behavior of Adolescents*, *Journal of Adolescent Research*, Vol. 17 No. 5, Pp: 468 – 490.
- Crum, Billy., Ambrose, Kenneth., Garnett, Richard., Roth, Fred ., (2003), *Social Disorganization Theory and Crime in West Virginia*, Thesis Submitted to The Graduate College of Marshall University.
- Kubrin, Charis E., Weitzer, Ronald., (2003), *New Directions in Social Disorganization Theory*, *Journal of Research in Crime and Delinquency*, Vol. 40 No. 4, Pp: 374 – 402.
- Messner, Steven F., Baumer, Eric p., Rosenfeld, Richard ., (2001), *Social capital and Homicide , social Forces*, Vol. 80, No. 1, Pp: 283 – 310.
- Reid, S. T., (2000), *Crime and Criminology*, McGraw-Hill Higher Education, A Division of McGraw-Hill Companies.
- Rifaat, Shakil Mohammad & Richard Tay & Alexandre de Barros (2011): *Effect of street pattern on the severity of crashes involving vulnerable road users*, *Accident Analysis and Prevention*, <http://yjj.sagepub.com/>.
- Rose, Dna A., Clear, Todd R., (1998). *Incarceration, Social Capital, and Crime: Implications for social Disorganization Theory*, *Criminology*. Beverly Hills: vol. 36, Iss. 3, Pp: 441- 479.
- Rose, Dna A., Clear, Todd R., (2002). *Incarceration, Social Capital, and Crime: Implications for social Disorganization*
- صدیق سروسناتی، رحمت‌الله. (۱۳۸۷). *آسیب‌شناسی اجتماعی (جامعه‌شناسی انحرافات اجتماعی)*، تهران: سمت، چاپ چهارم.
- غفاری، غلامرضا. (۱۳۸۷). *سرمایه اجتماعی و پیشگیری از جرم*، مجموعه مقالات نخستین همایش پیشگیری از جرم، تهران، دفتر تحقیقات کاربردی پلیس، صص ۲۶۳–۲۸۹.
- کلانتری، صمد و ربانی، رسول و صداقت، کامران. (۱۳۸۴). «ارتباط فقر با قانون‌گریزی و شکل‌گیری آسیب اجتماعی»، *مجله رفاه اجتماعی*، پاییز ۱۳۸۴ – ش ۱۸، صص ۶۵ تا ۹۰.
- مؤمنی، پروین. (۱۳۸۱). *قانون‌گریزی علل و عوامل آن*، نشریه وکالت، ش ۵.
- ماهرویی، ابوالحسن. (۱۳۸۱). *حقوق و تکالیف شهروندی و قانون‌گریزی شهروندان*، نشریه عدالت، ش ۱۵.
- محبی، اصغر. (۱۳۹۰). *قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی*، سایت: (www.migna.ir).
- ممتاز، فریده. (۱۳۸۱). *انحرافات اجتماعی*، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- یونسف جمهوری اسلامی ایران. (۱۳۸۶). *آموزش ایمنی در سنین خردسالی، بهترین راه کاهش آمار بالای حوادث و تصادفات*، سایت: (www.unicef.org/iran/fa/media_3809.html)
- فخرائی، سیروس. (۱۳۷۵). *بررسی میزان قانون‌پذیری و عوامل موثر بر آن*، دبیرخانه شورای فرهنگ عمومی اذربایجان شرقی، طرح پژوهشی.
- Akçomak, İ. Semih., Weel, Bas ter., (2008), *The Impact of Social Capital on Crime: Evidence from the Netherlands*, Discussion Paper No. 3603.

- and Confidence in the Police*, Police Quarterly, <http://pqx.sagepub.com/>
- Vukayibambe Isaac, Khoza (2004): *Deviant driving behaviour* : an epidemiological study, <http://yjj.sagepub.com/>.
- Warner, Barbara., Glenn, D. Pierce, L., (1993), *Re- Examining Social Disorganization Theory Using Calls to The Police as a Measure of Crime*, Criminology 31, Pp: 493- 518.
- Theory*, Criminology. Beverly Hills: vol. 36, Iss. 3, Pp:183 – 200.
- Sampson, R., Groves, B., (1989), Community Structure and Crime: Testing Social Disorganization Theory. *American Journal of Sociology* 94, Pp: 774-802.
- Thio, Alex (2001). *Deviant behavior*, 6th ed. boston: Allyn and bacon.
- Tyler, Tom R.(2005): *Policing in Black and White: Ethnic Group Differences in Trust*

Archive of SID