

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

بررسی رابطه میزان سبک زندگی و سرمایه فرهنگی با میزان و نوع تخلفات رانندگی در شهر کرمان در سال 93

1- ابراهیم ملائی پور ، 2- سعیده گروسی 3- فاطمه ملائی

1- کارشناسی ارشد جامعه شناسی

ebrahimmolaieepoor@gmail.com

2- دانشیار دانشگاه شهید باهنر کرمان

saidehgarousi@gmail.com

3- کارشناسی علوم اجتماعی - پژوهشگری

fatemehmolaei@yahoo.com

چکیده

هدف اصلی این تحقیق بررسی رابطه میزان سرمایه فرهنگی و سبک زندگی با میزان و نوع تخلفات رانندگی در شهر کرمان است. در این تحقیق از روش پیمایش استفاده شده است. نوع تحقیق کاربردی و نوع مطالعه از نوع همبستگی می باشد. جامعه آماری این پژوهش رانندگان شهر کرمان افراد بالای 18 سال ساکن کرمان که بر اساس آمارهای دریافتی از سایت مرکز آمار کرمان سال 91 تعداد 508971 نفر می باشند و حجم نمونه 400 نفر است متغیر مستقل این پژوهش سرمایه اجتماعی و سبک زندگی و متغیر وابسته تخلفات رانندگی می باشد که با ابعاد قانون گریزی و بی توجهی به مقررات راهنمایی و رانندگی همبستگی و رابطه معناداری وجود دارد و نتایج این پژوهش نشان می دهد که با بالا رفتن سبک زندگی و افزایش سرمایه فرهنگی میزان تخلفات کاهش می یابد

واژگان کلیدی : سرمایه فرهنگی ، سبک زندگی ، تخلفات رانندگی ، قانون گریزی ، مقررات رانندگی

Scale relationship search of life way and cultural capital with balance and kind of traffic violation in kerman city on 1393 years

1.Ebrahim molaeipoor 2.saideh garousi 3.fatemeh molaei

1-sociology master of science

2-Associate professor of kerman , s shahid Bahonar university. Iran

3-social sciences- research expertise

Abstract

The main of this study is scale relationship search of life way cultural capital with balance and kind of traffic violation in kerman city .Measuring method has been used in this research. Research kind is application and study kind from correlation kind. Statistical society of this of kerman city drivers that are persons of over 18 years and too they reside in kerman on the basis of received statistics from site of kerman,s data center their number are 508971 in 1391and sample volume is 400 numbers independent variable of this research is social capital and life way and dependent variable is traffic violation that there is correlation and significant relation with lawbreaking dimension and inattention to traffic re regulation

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

and result of this research show that traffic balance decreases with rise of life way and increase of cultural capital.

Key words: cultural capital , life way , traffic violations , lawbreaking , traffic regulations

مقدمه

نظام ترافیک از پیچیده ترین و خطرناک ترین نظام هایی است که افراد جامعه همواره مجبور به مواجهه با آنها هستند، چنان که هر سال 1/2 میلیون نفر در اثر تصادفات جاده ای کشته می شوند و حدود 50 میلیون نفر نیز آسیب می بینند در سال 1998 حوادث ترافیکی دهمین علت مرگ و میر و نهمین علت ایجاد کننده بیماری بوده اند و پیش بینی می شود این شاخص در سال 2020 میلادی، پس از بیماری های قلبی و افسردگی، در رتبه سوم قرار گیرند. با توجه به گذار اپیدمیولوژیک و گسترش روند صنعتی شدن و تغییر شیوه زندگی کنونی دیگر آنچه بیش از همه سلامت بشر امروز را تهدید می کند عوامل بیماری زای زیست شناختی نیستند، بلکه مخاطرات محیطی ساخته بشر از جمله مصدومیت ها هستند.

حرکت به سوی مدرن شدن و در نتیجه، نبود توازن بین رشد ترافیک جاده ای و شرایط محیطی تراژدی سوانح ترافیکی را در کشورهایی که سطح درآمد پائین و متوسط دارند، وخیم تر کرده و به روند رو به رشد آنها سرعت بخشیده است. 85 درصد از مرگ و میرها و 90 درصد از بار بیماری ناشی از حوادث جاده ای در جهان مربوط به این گروه از کشورها است و به همین دلیل نیاز به توجه بیشتری دارند. این حقیقت که انجام رفتارهای خطرناک رانندگی، یکی از عوامل مهم و مؤثر در بروز تصادفات رانندگی است و حتی در موارد متعددی، رفتار انسانی عامل اصلی در بروز این نوع حوادث به حساب می آید.

تخلفات رانندگی همواره یکی از علل بروز مشکلات، معضلات و حوادث ترافیکی در همه جوامع می باشد که بسته به بافت فرهنگی، اجتماعی، و اقتصادی و جغرافیایی جوامع، میزان و نوع آن متفاوت خواهد بود گرچه در بروز تصادفات رانندگی، عوامل محیطی- کنترلی، اجرایی، و عدم تناسب ساختارهای مواصلاتی با تعداد خودروها و واحدهای عبور و مرور و غیره نیز دخیل می باشد اما علل انسانی به عنوان اصلی ترین عامل، بالاترین درصد علت تخلفات است.

در جامعه امروزی رانندگی امری مهم برای کار، زندگی اجتماعی، تفریح و فعالیتهای آموزشی، اقتصادی، خلاقیتی و دیگر جنبه ها می باشد. اما تصادفات وسایل موتوری یکی از عوامل بزرگ آسیب ها، معلولیت ها و مرگ محسوب می شوند.

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

بیان مسئله

تخلفات رانندگی را می توان امروزه زیر مجموعه ای از انحرافات اجتماعی محسوب کرد و می توان آن را در قلمرو دانش آسیب شناسی روانی - اجتماعی جستجو کرد در عرصه تخلفات راهنمایی و رانندگی سه عامل: 1- انسان 2- وسیله نقلیه 3- راه نقش مهمی را ایفا می کند یکی از سوال هایی که همیشه ذهن متخصصان و مسئولان مربوط را به خود مشغول کرده این است که به راستی تخلف چیست و چرا صورت میگیرد؟ یا تخلف بیشتر در کجا و چگونه اتفاق می افتد و ابعاد و ریشه های آن کدامند. آیا در تخلفات رانندگی خلیات افراد می تواند عامل مؤثری به حساب آید؟ آیا مسایل اجتماعی و فرهنگی در بروز تخلف نقش مهمی ایفا می کند یا نه (عبدالرحمانی - 1374) آنچه واضح است این است که می توان اشاره کرد که رانندگان (عامل انسانی) یکی از اساسی ترین عناصر در بروز تخلف می باشند اما نباید فراموش کرد که این مورد تنها عامل مهم در این راستا نیست. (دور کیم - 1964)

عامل انسانی در جوامع مختلف دارای تفاوت های فراوانی است به عبارت دیگر، هر کدام از این افراد دارای پایگاه اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی خاص می باشند. برخی از تحقیقات انجام شده در گذشته حاکی از این است که میزان انحراف از قوانین راهنمایی و رانندگی در پایگاه های اجتماعی مختلف، متفاوت است و نوع تخلف آنها نیز فرق می کند به نظر می رسد که برخی از پایگاهها کمتر و برخی بیشتر مرتکب تخلف می شوند. (برک - 1985)

از پدیده هایی که با پیشرفت فن آوری و صنعتی شدن جوامع گسترش یافته، و زیان ها و خسارات جانی و مالی زیادی را به جوامع بشری وارد می کند، تصادفات رانندگی است. سازمان بهداشت جهانی، سومین عامل مرگ و میر در جهان را جراحات ناشی از تصادفات ذکر کرده است. تصادفات یکی از شایع ترین عوامل مرگ و میر در میان نوجوانان و بزرگسالان است. (کاپلان و سادوک، 1376)

اهمیت و ضرورت تحقیق

پژوهشگران در عرصه های مختلف علمی، پژوهش های بسیاری را در حوزه های خود به انجام می رسانند اما بعضاً مشاهده می شود که بعضی از این تحقیقات چه به لحاظ مدت زمانی که صرف آن شده و چه به لحاظ اقتصادی اصلاً توجیه پذیر نبوده است در واقع می توان بیان کرد که پژوهشگر زمانی می تواند اقدام به انجام پژوهش دارای ضرورت و اهمیت باشد.

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

پژوهش حاضر دارای اهمیت بسیار بالایی است، زیرا بررسی و شناخت مسائل و مشکلات اجتماعی و عوامل به وجود آورنده انحراف از قوانین می تواند عامل پیشگیری و کنترل به حساب آید.

بروز تخلفات و تخلفات منجر به تصادفات از جمله مسائل مهم و اساسی کشور ما است آمارها نشان می دهد که کشور از لحاظ بروز تخلفات رانندگی و تصادفات نسبت به کشورهای جهان سهم بیشتری را به خود اختصاص داده است. طبق آخرین آماری که توسط کارشناسان امر ترافیک به دست آمده، سالانه حدود 2 درصد از تولید ناخالص ملی کشورمان در اثر تخلفات منجر به تصادفات رانندگی در جاده از بین می رود.

حدود یک درصد نیز در تخلفات منجر به تصادفات درون شهری مصرف می شود که در مجموع 3 درصد از تولید ناخالص ملی ما را به خود اختصاص داده است یعنی رقمی بالغ بر 300 میلیارد زمان صرف آثار و تبعات ناشی از تخلفات رانندگی و تصادفات آن می شود.

از جمله مشکلاتی که امروزه تمامیت جسمی و آسایش عمومی مردم را در شهرهای بزرگ به مخاطره انداخته و اذهان عمومی را به خود معطوف ساخته، مسئله وقوع و افزایش آمار جرایم ناشی از تخلفات رانندگی است ضرورت بررسی عوامل مختلف این معضل اجتماعی (انسان، جاده، محیط، وسیله نقلیه) به خصوص عوامل انسانی که بیش از 70٪ آن را به خود اختصاص داده است بر کسی پوشیده نیست بدون شک انسان مهمترین عامل است زیرا نه فقط واقعیت انسانی او در جنبه های گوناگون در ایجاد تخلف نقش اصلی را دارد بلکه این موقعیت تا اندازه زیادی به سه عامل دیگر مشکل داده و آنها را تحت تأثیر قرار می دهد. (اسماعیلی، 1382)

اهداف تحقیق

هدف اصلی: بررسی رابطه میزان سرمایه فرهنگی و سبک زندگی با میزان و نوع تخلفات رانندگی در شهر کرمان

اهداف ویژه:

- سنجش سرمایه فرهنگی در ابعاد مادی و معنوی
- سنجش سبک زندگی در ابعاد سبک زندگی سالم و ناسالم
- سنجش تخلفات رانندگی در ابعاد قانون گریزی، بی توجهی به مقررات راهنمایی و رانندگی
- بررسی ارتباط بین تخلفات رانندگی و برخی متغیرهای زمینه ای نظیر سن و پایگاه اقتصادی و اجتماعی

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

- بررسی ارتباط بین متغیرهای مستقل با تخلفات رانندگی

مطالعات پیشین

دکتر محمد باقر علیزاده (1389) اقدام در تحقیقی در مورد سبک زندگی فرهنگی رانندگان ابزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آنها (مطالعه موردی رانندگان درون شهری تبریز) انجام داده است نتایج نشان می دهد که بین سرمایه فرهنگی و اشتباه بی توجهی ، اشتباه های خطرناک ، تخلفات خطرناک و سبک زندگی و رفتارهای ترافیکی ، رابطه معناداری وجود دارد، و بین ویژگی های فردی ، جنسیت ، سطح تحصیلات و نوع خودروی رانندگان نیز بر رفتارهای ترافیکی تأثیر گذار است.

علیرضا اسماعیلی و ناصر میکائیلی (1387) در مطالعه موردی در شهرستان ارومیه به بررسی رابطه بین سطح رفاه اقتصادی و تخلفات رانندگی پرداختند تجزیه و تحلیل داده های جمع آوری شده حاکیست بین سطح رفاه اقتصادی و میزان تخلف عدم توجه به فرمان پلیس رابطه معناداری وجود دارد.

سیف نیا (1387) در تحقیقی تحت عنوان بررسی حوادث و تصادفات جاده ای استان آذربایجان شرقی و آرایه راهکارهای کاهش آن به این نتیجه رسید که بیشترین خطاها در تصادفات مختص رانندگان جوان و تازه کار است. علیزاده اقدام و همکاران (1390) با بررسی پیمایشی در سال 1389 بر روی 400 نفر از رانندگان درون شهری دریافتند که میانگین رعایت قوانین و مقررات ترافیکی برای انواع گروه های با سرمایه فرهنگی بالاتر ، مانند هنرمندان ، آموزش دیده ها ، اهل فرهنگ و ادبیات ، افراد با مهارت های بالا ، تحصیل کرده (جنکینز ، 1385 به نقل از بوردیو) با هم متفاوت است به این معنا که افراد دارای تحصیلات بالا (لیسانس ، فوق لیسانس و دکتر بسیار کمتر از افراد کم سواد (بی سواد ، ابتدایی ، راهنمایی و دیپلم) تخلف می کنند و رفتارهای خطرناک رانندگی دارند.

- الندر و همکاران (1993) در تحقیقی به بررسی مهارت رانندگی و سبک رانندگی یا به عبارت دیگر عملکرد و رفتار راننده به عنوان دو مؤلفه اصلی از عوامل انسانی در رانندگی پرداختند و دریافتند که سبک رانندگی تحت تأثیر انگیزه ها ، نگرش ها و ویژگی های شخصیتی است ، در حالی که مهارت رانندگی به پردازش اطلاعات و مهارتهای حرکتی بستگی دارد.

- ازکان همکاران (2006) بر اساس مطالعه ای از 2041 تصادف ، رفتار رانندگی را به عنوان محوری ترین عوامل انسانی مؤثر در تصادفات شناسایی کردند. الندر و همکاران (1993) رانندگی را شامل رفتارهایی می دانند که راننده به صورت الگویی برای رانندگی خود انتخاب می کند.

- ریزن و همکاران (1990) بیان می کنند ، تمایز روشنی بین خطاها و تخلفات وجود دارد. خطاها و تخلفات انحراف عمدی از شیوه هایی است که برای حفظ اداره ایمن یک سیستم پرخطر لازم به نظر می رسد.

- ناتانن و سامالا (1976) در بررسی خود دریافتند که وقتی فرد در معرض شرایط ترافیک نامنظم قرار می گیرد از قواعد و قوانین پیروی نکرده و مرتکب خطاهای عمدی و غیر عمدی می شود.

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

- اسپولاندر (1993) نتیجه ای که در پژوهش اسپولاندر نیز تکرار شد البته احساس تسلط می تواند در این میان واجد نقش باشد. بدین ترتیب با ترکیب این نگرش که رانندگی تکلیفی مردانه است با این تلقی که مردان در رانندگی مهارت بیشتری دارند موجب می شود که رانندگان در موقعیت مختلف رانندگی بیشتر از زنان مستعد ارتکاب به اشتباه های عمدی یا غیر عمدی باشند. این همان پدیده ای است که مک لنا (1993 ، به نقل از زلفی و ملکی 1385) به آن خوشبینی واقعی یا توهم کنترل گفته است.

- سامر در پژوهشی بر روی رانندگان ترکیه به نتیجه ایی مشابه دست یافته وی معتقد است که این رانندگان به دلیل اطمینان بیش از حد به مهارت های ادراکی ، حرکتی خود و بی تفاوتی نسبت به تابلوهای هشدار دهنده بیشتر در معرض خطاهای عمدی و غیر عمدی قرار دارند.

- ستوری (1977) با بررسی آماری دریافت که مردان به دلیل سرعت زیاد بیشتر از زنان تصادف می کنند.

- مایکلز و اشنایدر (1984) نیز سرعت های بالا در رانندگی را به مردان به ویژه جوانان منتسب می کنند چیزی که به وسیله الاندر ، وست و فرنچ (1993) نیز تأیید شد.

به طور کلی در بیشتر مطالعات انجام شده پیشین سه نکته قابل ملاحظه است اول اینکه بیشتر تحقیقات توصیفی بوده دوم اینکه بیشترین توجه در تحقیقات به نقش انسان در بروز تصادفات رانندگی بوده است نه لزوم تخلفات رانندگی آنچه که در اکثر تحقیقات راجع با ارتباط بین این دو پدیده (سبک زندگی و سرمایه فرهنگی) مورد تأکید قرار گرفته است وجه دیالکتیکی بودن این ارتباط است. در معدود تحقیقاتی که در ایران در این حوزه انجام شده کمتر به سبک زندگی به منزله یک پدیده یا متغیری که خود در اثر تحول سرمایه فرهنگی دستخوش تغییر می شود پرداخته شده است. در این پژوهش تلاش شده است تا از منظر جامعه شناختی و با محوریت قرار دادن این وجه از رابطه سرمایه فرهنگی و سبک زندگی در شناسایی علل تخلفات رانندگی پرداخته شود.

چهارچوب نظری

جهان به جای ورد به دنیای پست مدرن به سوی دوره ای گام بر می دارد که در آن پیامدهای مدرنیته ریشه ای تر و جهانی تر از پیش شده اند. (گیدنز ، 1382 : 30) تشدید پیامدهای مدرنیته و وقوع تحولات بنیادین در چند دهه اخیر نظریه اجتماعی را به سمت پذیرش نقش فزاینده سبک زندگی در بر ساختن هویت های شخصی و اجتماعی سوق داده است. و در نتیجه همین رابطه بین سبک زندگی و سرمایه فرهنگی به موضوع محوری نظریه بدل شده است اگر چه در میان متفکران کلاسیک جامعه شناسی مانند زیمل به اهمیت سبک زندگی و شاخص های نقش آن در ایجاد تمایزهای اجتماعی اش و رابطه اش با مصرف توجه کرده اند.

زیمل در مورد سبک زندگی و معنای آن بیان های بسیاری در مورد صورت و سبک و تقابل آن با محتوا و زندگی ارائه می کند او درجایی می گوید که سبک زندگی ، تجسم تلاش انسان است برای یافتن ارزش های بنیادی یا به تعبیری فردیت برتر خود در فرهنگ عینی اش و شناساندن آن به دیگران به عبارت دیگر ، انسان برای معنای مورد نظر خود (فردیت برتر) ، شکل های رفتاری را بر می گزیند.

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

گیدنز سبک زندگی را مجموعه ای نسبتاً منسجم از همه رفتارها و فعالیت های یک فرد معین در جریان زندگی روزمره خود می داند که مستلزم مجموعه ای از عادات ها و جهت گیری هاست و بر همین اساس از نوعی وحدت برخوردار است. (پالومتس ، 1998)

از دیدگاه کاکرهام ، سبک زندگی دارای دو بعد مثبت یا منفی و یا به عبارت دیگر سالم یا خطرناک است. معتقد است که سبک زندگی سالم مجموعه انتخاب هایی است که فرد بنا بر موقعیت اجتماعی خود بر می گزیند و این انتخاب ها برآمده از موقعیت ساختاری و موقعیت فردی وی هستند. در حقیقت فرصت های زندگی یک شخص به وسیله ی موقعیت اجتماعی و ویژگی گروه های منزلتی ویژه تعیین می شود. (کاکرهام ، 1997 - 9 - 408)

بورديو بررسی سبک زندگی را مطالعه اول ، دارایی می داند که افراد دورخود جمع کرده اند مانند خانه ، ویلا، قایق تفریحی ، ماشین ، اثاثیه ، نقاشی ها ، کتاب ها ، نوشابه ها و ... دوم فعالیت هایی که با آن خود را متمایز نشان می دهد مانند : ورزش ها ، بازی ها ، تفریحات ، لباس پوشیدن و نحوه استفاده از زبان و (بورديو ، 1984 : 4 - 173 و 283)

به نظر بورديو ، سرمایه فرهنگی برآیند ترکیبی از سرمایه اقتصادی و به کارگیری عادت واره ها است. ریتزر در توضیح نظریه سرمایه فرهنگی بورديو می نویسد : « این سرمایه بیشتر از خاستگاه طبقه اجتماعی مردم و تجارب آموزشی شان سرچشمه می گیرد. در این بازار ، انسان ها سرمایه شان را جمع می کنند و آن را یا برای بهبود جایگاه اجتماعی شان هزینه می کنند و یا جایگاهشان را از دست می دهند و باعث می شود که جایگاهشان در چهارچوب اقتصاد فرهنگی وخیم تر شود».

ابعاد سرمایه فرهنگی از دیدگاه بورديو می تواند به سه صورت تجلی یابد:

- سرمایه فرهنگی تجسم یافته (**Embodied cultural capital**) می توان بیشتر ویژگی های سرمایه فرهنگی را از این واقعیت استنباط کرد که این سرمایه با شخصی که در آن تجسم می یابد ارتباط نزدیک دارد.

- سرمایه فرهنگی عینیت یافته : این سرمایه از بدیهی ترین و آشکار ترین نوع سرمایه فرهنگی است که افراد جامعه می توانند از آن بهره مند گردند و بیشتر در کالاها و اشیاء مادی است که افراد جامعه می توانند از آن بهره مند گردند.

- سرمایه فرهنگی نهادینه : سرمایه فرهنگی نهادی و ضابطه ای لازم سرمایه فرهنگی نهادی قبل از هر چیز وجود افراد با صلاحیت و مستعد در جهت کسب انواع مدارک تحصیلی و دانشگاهی است از طرف دیگر مستلزم وجود نهادهای رسمی که هم این مدارک تحصیلی را صادر و هم به آن رسمیت بخشند می باشد.

نظریه کنترل اجتماعی یکی از زیرساخت های جامعه پذیری است . جامعه پذیری موجب همنوایی می گردد و یا به طور کاملتر و بهتر می توان گفت که جامعه پذیری یک نوع همنوایی داوطلبانه و اختیاری است و اما وقتی همنوایی به طور اختیاری صورت نگیرد ، ساختارهای کنترل اجتماعی برای انتقال و تحمیل و اجرای هنجارها و انتظارات اجتماعی

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

به کار می روند. در واقع در فرآیند جامعه پذیری ارزشها و هنجارهای اجتماعی به فردآموخته می شود و سپس به وسیله کنترل اجتماعی رفتار او تحت نظارت قرار می گیرد. (ستوده ، 1386: ص 133)

به اعتقاد جامعه شناسان اگر فرآیند کنترل و نظارت اجتماعی جامعه بر افراد کم یا دچار نقصان شود ؛ به همان میزان امکان سرپیچی ، انحراف و رفتارهای مجرمانه بیشتر می شود.

بنابراین از نظر هیبرشی ، اگر در جوامع ، عوامل انسجام بخش اعم از عوامل کنترل بیرونی و یا عوامل کنترل درونی تضعیف شود ، آنگاه امکان تبعیت از هنجارهای اجتماعی کاهش می یابد و رفتارهای انحرافی و نابهنجار افزایش می یابد.

به نظر آلبرت کوهن (1995) پسران جوان در مواقعی که مرتکب برخی از کژرفتاری هایی می شوند صرفاً به منظور کسب منافع مادی نیست. او بعضی از رفتارهای انحرافی جوانان مانند خشونت های فیزیکی ، رفتاری می داند که جوانان صرفاً به منظور لذت های شخصی مرتکب می شوند و این نوع رفتار توسط الگوهای خرده فرهنگی آنان ، به عنوان رفتارهای درست ارزیابی می شود (Bynum / Thompson , 1996 : 284) و فلدمن (1965) بر این باور است جوان بزهکاری که اتومبیلی را می دزدد برای فروش نیست ؛ بلکه برای از بین بردن آن و یا رانندگی که بدون رعایت قوانین است تا با این عمل پایگاه اجتماعی خود را در گروه تثبیت کند و اضافه می کند که برخی از جوانان برای نشان دادن صفت کله شقی و جرأت حادثه جویی که برای آنان بسیار ارزشمند است ، به بزهکاری روی می آورند :ظاهراً مصرف مواد مخدر یا دزدی ، او در همگنانش در گروه خرده فرهنگی کسی می سازد (Doob , 1988 : 121)

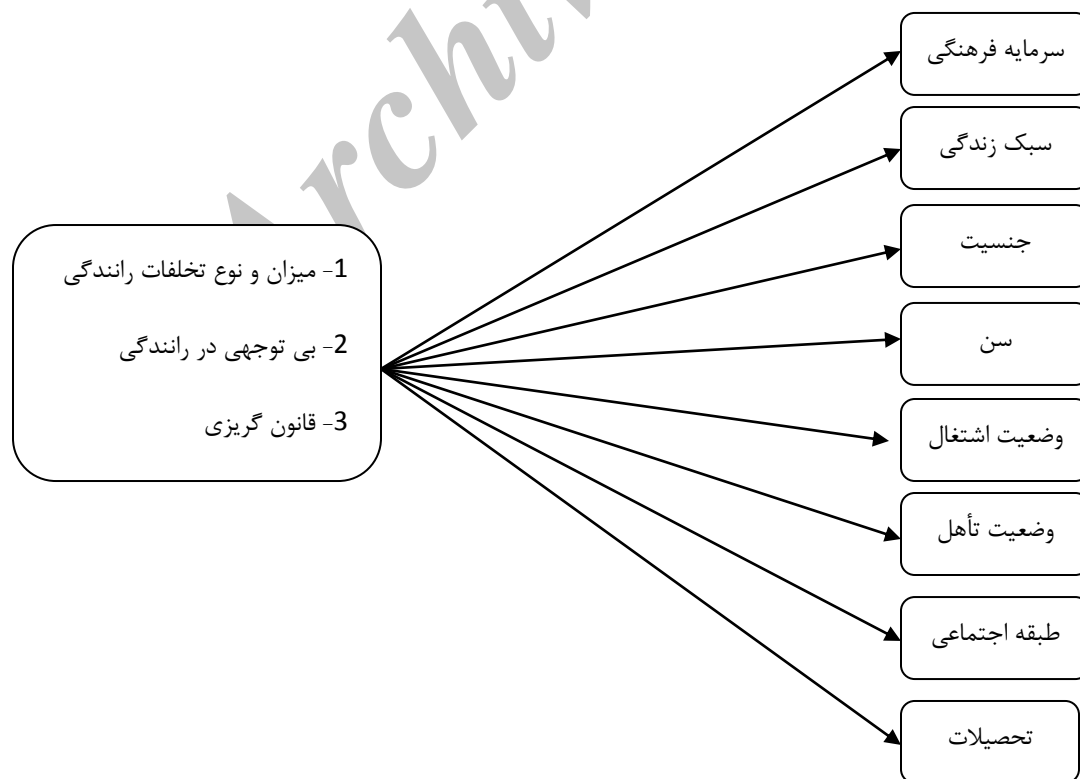
فرضیه های تحقیق

- 1- به نظر می رسد بین سرمایه فرهنگی و میزان و نوع تخلفات رانندگی رابطه وجود دارد.
- 2- به نظر می رسد بین سرمایه فرهنگی و بی توجهی در رانندگی رابطه وجود دارد.
- 3- به نظر می رسد بین سرمایه فرهنگی و قانون گریزی رابطه وجود دارد.
- 4- به نظر می رسد بین سبک زندگی و میزان و نوع تخلفات رانندگی رابطه وجود دارد.
- 5- به نظر می رسد بین سبک زندگی و بی توجهی در رانندگی رابطه وجود دارد.
- 6- به نظر می رسد بین سبک زندگی و قانون گریزی رابطه وجود دارد.
- 7- به نظر می رسد بین جنسیت و میزان و نوع تخلفات رانندگی رابطه وجود دارد.
- 8- به نظر می رسد بین جنسیت و میزان و بی توجهی در رانندگی رابطه وجود دارد.
- 9- به نظر می رسد بین جنسیت و قانون گریزی رابطه وجود دارد.
- 10- به نظر می رسد بین سن و میزان و نوع تخلفات رانندگی رابطه وجود دارد.
- 11- به نظر می رسد بین سن و میزان و بی توجهی در رانندگی رابطه وجود دارد.
- 12- به نظر می رسد بین سن و قانون گریزی رابطه وجود دارد.

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

- 13- به نظر می رسد بین وضعیت اشتغال و میزان ونوع تخلفات رانندگی رابطه وجود دارد.
- 14- به نظر می رسد بین وضعیت اشتغال و میزان و بی توجهی در رانندگی رابطه وجود دارد.
- 15- به نظر می رسد بین وضعیت اشتغال و قانون گریزی رابطه وجود دارد.
- 16- به نظر می رسد بین وضعیت تأهل و میزان ونوع تخلفات رانندگی رابطه وجود دارد.
- 17- به نظر می رسد بین وضعیت تأهل و میزان و بی توجهی در رانندگی رابطه وجود دارد.
- 18- به نظر می رسد بین وضعیت تأهل و قانون گریزی رابطه وجود دارد.
- 19- به نظر می رسد بین طبقه اجتماعی و میزان ونوع تخلفات رانندگی رابطه وجود دارد.
- 20- به نظر می رسد بین طبقه اجتماعی و میزان و بی توجهی در رانندگی رابطه وجود دارد.
- 21- به نظر می رسد بین طبقه اجتماعی و قانون گریزی رابطه وجود دارد.
- 22- به نظر می رسد بین تحصیلات و میزان ونوع تخلفات رانندگی رابطه وجود دارد.
- 23- به نظر می رسد بین تحصیلات و میزان و بی توجهی در رانندگی رابطه وجود دارد.
- 24- به نظر می رسد بین تحصیلات و قانون گریزی رابطه وجود دارد.

مدل تحلیلی



International Conference on innovation and research in the arts and humanities

روش پژوهش

این پژوهش به صورت پیمایشی انجام شده است. جامعه آماری این پژوهش را رانندگان شهر کرمان افراد بالای 18 سال ساکن کرمان که بر اساس آمارهای دریافتی از سایت مرکز آمار کرمان سال 91 تعداد 508971 نفر می باشند. تعداد نمونه در این پژوهش 383 نفر بود که با استفاده از روش نمونه گیری اتفاقی انتخاب شدند. ابزار گردآوری اطلاعات در این پژوهش از پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر جهت سنجش تخلف رانندگی و پرسشنامه محقق ساخته سرمایه فرهنگی و سبک زندگی استفاده شده است

پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر از 50 گویه تشکیل شده است پرسش نامه محقق ساخته سرمایه فرهنگی و سبک زندگی که از 37 گویه تشکیل شده است سبک زندگی دارای دو بعد مثبت و منفی یا به عبارت دیگر سالم و یا خطرناک است سبک زندگی سالم اشکال خود انتخابی مصرف گرایی و سرمایه فرهنگی با ابعاد سرمایه فرهنگی مادی و سرمایه فرهنگی غیر مادی تشکیل شده است کلیه سوالات در قالب طیف لیکرت مطرح شد و بر همین اساس نمره دهی انجام شد. پرسش نامه پس از تعیین اعتبار صوری ، برای حصول پایایی قبل از تکمیل نهایی 30 پرسشنامه به¹ طور تصادفی تکمیل شد و سپس آلفای طیف ها محاسبه گردید. در آزمون ضریب نهایی آلفای کرونباخ برای متغیرهای تخلفات رانندگی 0/91 ، سرمایه فرهنگی 0/83 ، سبک زندگی 0/80 بدست آمد.

جدول 1. جدول تعاریف عملی متغیرهای تحقیق

متغیر	ابعاد	شاخص
تخلفات رانندگی	بی توجهی	سرعت غیر مجاز، مشغله ذهنی ، انحراف به چپ ، نادیده گرفتن محدودیت های پزشکی مانند افت قندخون یا بالا رفتن فشار خون ، اشتباه تخمین زدن سرعت ماشین جلویی در هنگام سبقت گرفتن ، توجه نداشتن به عابرین پیاده ،
	قانون گریزی	فرار از چراغ قرمز ، رانندگی با چراغ خاموش در شب ، نادیده گرفتن سرعت قانونی ، خصومت و درگیری با رانندگان ، پارک در خط زرد ، سبقت غیر مجاز ، کورس گذاشتن ،
	نقض قوانین	
سبک زندگی	سبک زندگی سالم و ناسالم	الکوهای روابط اجتماعی ، فعالیت های فراغت ، الگوهای خرید ، مصرف فرهنگی ، شیوه های مدیریت بدن ، رفتارهای خانوادگی ، دکوراسیون منزل ومد است.
سرمایه فرهنگی	سرمایه مادی سرمایه معنوی	کالاهای فرهنگی ، تحصیلات ، اعتماد اجتماعی ، فعالیت های فرهنگی و هنری

¹ Albert koohen

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

یافته های تحقیق

جدول 2 : توزیع فراوانی پاسخگویان بر اساس سطح سرمایه فرهنگی ، سبک زندگی ، تخلفات رانندگی ، قانون گریزی ، بی توجهی در

رانندگی

درصد	فراوانی	سبک زندگی
0	0	پایین
11/8	47	متوسط
87/8	351	بالا
0/5	2	بدون پاسخ
100	400	جمع
درصد	فراوانی	سرمایه فرهنگی
0	0	پایین
22/8	91	متوسط
76/8	307	بالا
0/5	2	بدون پاسخ
100	400	جمع
درصد	فراوانی	تخلفات
88/5	354	پایین
7/8	31	متوسط
0	0	بالا
3/8	15	بدون پاسخ
100	400	جمع
درصد	فراوانی	قانون گریزی
89/2	357	پایین
8	32	متوسط
0/2	1	بالا
2/5	10	بدون پاسخ
100	400	جمع
درصد	فراوانی	بی توجهی در رانندگی
89	356	پایین
9/2	37	متوسط
0	0	بالا
1/8	7	بدون پاسخ

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

با توجه به مندرجات جدول شماره 2 : هیچ یک از پاسخگویان در نمره پایین سبک زندگی قرار ندارند در حالی که 11/8 درصد در نمره متوسط و 87/8 درصد در نمره بالا قرار می گیرند. همچنین هیچ یک از پاسخگویان در نمره پایین سرمایه فرهنگی قرار ندارند در حالی که 22/8 درصد در نمره متوسط و 76/8 درصد در نمره بالا قرار می گیرند. 88/5 درصد پاسخگویان از لحاظ تخلفات در نمره پایین، 7/8 درصد در نمره متوسط قرار می گیرند در حالی که در نمره بالای تخلفات هیچ فردی قرار نمی گیرد، 89/2 درصد پاسخگویان از لحاظ قانون گریزی در نمره پایین، 8 درصد در نمره متوسط و 0/2 درصد در نمره بالا قرار می گیرند. 89 درصد پاسخگویان از لحاظ بی توجهی در نمره پایین و 9/2 درصد در نمره متوسط قرار می گیرند در حالی که هیچ یک در نمره بالا قرار ندارند

جدول 3: جدول ضرایب همبستگی پیرسون متغیرهای مستقل تحقیق و تخلفات رانندگی

متغیر	ضریب پیرسون	جهت رابطه	ارزش پی
سرمایه فرهنگی	0/20	منفی	0/000
سبک زندگی	0/19	منفی	0/000
سن	0/052	-	0/31

با توجه به مندرجات جدول شماره 3 مشاهده می شود که بین سرمایه فرهنگی با میزان تخلفات رانندگی همبستگی و رابطه معکوس و معناداری وجود دارد در حقیقت یافته ها نشان می دهد که هر چه بر میزان سرمایه فرهنگی افزوده می شود میزان تخلفات رانندگی کاهش می یابد. همچنین بین سبک زندگی با میزان تخلفات همبستگی و رابطه معکوس و معناداری وجود دارد در حقیقت یافته ها نشان می دهد که هر چه سبک زندگی افراد بالا باشد میزان تخلفات رانندگی کاهش می یابد. همچنین بین سن با میزان تخلفات رانندگی همبستگی و رابطه معناداری وجود ندارد.

جدول شماره 4: آزمون مقایسه میانگین متغیرهای تخلفات رانندگی، قانون گریزی، بی توجهی در رانندگی در بین زنان و مردان

متغیرها	گروه	تعداد	میانگین	انحراف معیار	مقدار تی	پی
تخلفات رانندگی	زن	164	2/94	0/22	1/59	0/001
	مرد	221	2/90	0/30	1/65	
قانون گریزی	زن	165	2/95	0/21	2/25	0/000
	مرد	225	2/88	0/33	2/40	
بی توجهی در رانندگی	زن	169	2/94	0/23	2/06	0/000
	مرد	224	2/87	0/32	2/16	

یافته های جدول شماره 4 نشان می دهد که نمونه مورد بررسی در متغیر تخلفات رانندگی مرکب از 164 نفر زن و 221 نفر مرد بوده است. میانگین تخلفات رانندگی در بین مردان اندکی (حدود 0/04 درصد) از زنان کمتر است (

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

میانگین 2/90 در برابر 2/94) ، شاخص انحراف معیار نیز حاکی از آن است که پراکندگی میزان تخلفات رانندگی در بین زنان و مردان با یکدیگر متفاوت است (انحراف معیار 0/22 در برابر 0/30) مقایسه خطای میانگین نیز حاکی از آن است که مقدار این شاخص در بین زنان کمتر از مردان است (0/017 در برابر 0/020)

نتایج بدست آمده در مقایسه دو گروه در مورد تخلفات رانندگی نشان داد که در این مورد تفاوت معناداری بین دو گروه وجود دارد (sig= 0/001) که قابل تعمیم به جامعه آماری است.

همچنین بر اساس نتایج بدست آمده از جدول فوق مقایسه میانگین قانون گریزی در بین زنان و مردان که مرکب از 165 نفر زن و 225 نفر مرد می شود میانگین قانون گریزی در بین زنان بیشتر از مردان است (میانگین 2/95 در برابر 2/88) شاخص انحراف معیار نیز حاکی از آن است که پراکندگی میزان قانون گریزی در بین زنان و مردان با یکدیگر متفاوت است (انحراف معیار 0/21 در برابر 0/33) مقایسه خطای میانگین نیز حاکی از آن است که مقدار این شاخص در بین زنان کمتر از مردان است (0/016 در برابر 0/022)

مقایسه دو گروه در مورد قانون گریزی نشان داد که در این مورد تفاوت معناداری بین دو گروه وجود دارد (sig= 0/000) که قابل تعمیم به جامعه آماری است.

همچنین بر اساس نتایج بدست آمده از مقایسه میانگین بی توجهی در رانندگی در بین زنان و مردان که مرکب از 169 نفر زن و 224 نفر مرد می باشد. میانگین بی توجهی در رانندگی در بین زنان بیشتر از مردان است (میانگین 2/94 در برابر 2/87) شاخص انحراف معیار نیز حاکی از آن است که پراکندگی میزان بی توجهی به رانندگی در بین زنان و مردان متفاوت است (انحراف معیار 0/23 در برابر 0/32) مقایسه خطای میانگین نیز حاکی از آن است که مقدار این شاخص در بین زنان کمتر از مردان است (0/018 در برابر 0/021)

مقایسه دو گروه در مورد بی توجهی در رانندگی نشان داد که در این مورد تفاوت معناداری بین دو گروه وجود دارد که قابل تعمیم به جامعه آماری است (sig= 0/000)

جدول شماره 5: آزمون مقایسه میانگین متغیرهای تخلفات رانندگی ، قانون گریزی ، بی توجهی در رانندگی در بین مجردان و متأهلان

متغیرها	گروه	تعداد	میانگین	انحراف معیار	مقدار تی	پی
تخلفات رانندگی	مجرد	152	2/90	0/29	-0/813	0/417
	متأهل	231	2/93	0/25	-0/791	
قانون گریزی	مجرد	153	2/88	0/33	-1/602	0/001
	متأهل	235	2/93	0/24	-1/502	
بی توجهی در رانندگی	مجرد	154	2/88	0/31	-0/995	0/04
	متأهل	236	2/91	0/27	-0/966	

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

یافته های جدول شماره 5 نشان می دهد که نمونه مورد بررسی در متغیر تخلفات رانندگی که مرکب از 152 نفر مجرد و 231 نفر متأهل بوده است میانگین تخلفات رانندگی در بین متأهلان اندکی (حدود 0/03) از مجردان بیشتر است. (میانگین 2/93 در برابر 2/90) شاخص انحراف معیار نیز حاکی از آن است که پراکندگی میزان تخلفات رانندگی با یکدیگر کمی متفاوت است. (انحراف معیار 0/29 در برابر 0/25) مقایسه خطای میانگین نیز حاکی از آن است که مقدار این شاخص در بین متأهلان کمتر از مجردان است (0/016 در برابر 0/023) .

مقایسه دو گروه در مورد تخلفات رانندگی نشان داد که در این مورد تفاوت معناداری بین دو گروه وجود ندارد که قابل تعمیم به جامعه آماری نیست (sig= 0/417)

همچنین بر اساس نتایج بدست آمده از جدول فوق مقایسه میانگین متغیر قانون گریزی در بین مجردان و متأهلان که مرکب از 153 نفر مجرد و 235 نفر متأهل است. میانگین قانون گریزی در بین مجردان کمتر از متأهلان است (2/88 در برابر 2/93) شاخص انحراف معیار نیز حاکی از آن است که پراکندگی میزان قانون گریزی با یکدیگر متفاوت است. (انحراف معیار 0/33 در برابر 0/24) مقایسه خطای میانگین نیز حاکی از آن است که مقدار این شاخص در بین متأهلان کمتر از مجردان است (0/015 در برابر 0/027) .

مقایسه دو گروه در مورد قانون گریزی نشان داد که در این مورد تفاوت معناداری بین دو گروه وجود دارد که قابل تعمیم به جامعه آماری است (sig= 0/001)

همچنین بر اساس نتایج بدست آمده از مقایسه متغیر بی توجهی در رانندگی در بین مجردان و متأهلان که مرکب از 154 نفر مجرد و 236 نفر متأهل است میانگین بی توجهی در رانندگی در بین مجردان کمتر از متأهلان است (2/88 در برابر 2/91) شاخص انحراف معیار نیز حاکی از آن است که پراکندگی میزان بی توجهی در رانندگی با یکدیگر متفاوت است (انحراف معیار 0/31 در برابر 0/27) مقایسه خطای میانگین نیز حاکی از آن است که مقدار این شاخص در بین متأهلان کمتر از مجردان است. (0/017 در برابر 0/025)

مقایسه دو گروه در مورد بی توجهی در رانندگی نشان داد که در این مورد تفاوت معناداری بین دو گروه وجود دارد که قابل تعمیم به جامعه آماری است (sig= 0/04)

جدول شماره 6: متغیرهای مستقل درون معادله برای پیش بینی تخلفات رانندگی

مرحله	متغیر	بی	بتا	مقدار تی	سطح معنی داری
1	سرمایه فرهنگی	0/12	0/18	3/68	0/000

ضریب هبستگی (آر) - 0/18 ضریب تعیین (مجذور آر) - 0/03 ضریب تعیین تعدیل شده - 0/03

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

در پژوهش حاضر از آماره ی رگرسیون چندگانه خطی به شیوه ی گام به گام استفاده شد. نتایج تحلیل رگرسیون نشان داد که متغیر سرمایه فرهنگی در مرحله ی اول، شدت و اهمیتی که در تبیین متغیر وابسته داشته وارد معادله ی رگرسیونی شده و سایر متغیرهای مستقل از معادله خارج و غیر موثر تلقی شدند. در مجموع این متغیر توانست $0/03$ از واریانس متغیر وابسته را تبیین کند و توضیح دهد ($= 0/03R^2$)

بر اساس داده های جدول شماره 5 معادله رگرسیون خطی متغیر سرمایه فرهنگی با بتای $0/18$ درصد بیشترین تأثیر را بر تخلفات رانندگی دارد.

جدول شماره 7 : متغیرهای مستقل درون معادله برای پیش بینی قانون گریزی

مرحله	متغیر	بی	بتا	مقدار تی	سطح معنی داری
1	سرمایه فرهنگی	0/11	0/16	3/69	0/001
2	وضعیت اشتغال	-0/06	-0/19	-3/27	0/001
3	جنسیت	-0/10	-0/18	-3/12	0/002

ضریب همبستگی (آر) - $0/65$ ضریب تعیین (مجذور آر) - $0/14$ ضریب تعیین تعدیل شده - $0/13$

در پژوهش حاضر از آماره ی رگرسیون چندگانه خطی به شیوه ی گام به گام استفاده شد. نتایج تحلیل رگرسیون نشان داد که متغیر سرمایه فرهنگی در مرحله ی اول، وضعیت اشتغال در مرحله دوم ، جنسیت در مرحله سوم به ترتیب شدت و اهمیتی که در تبیین متغیر وابسته داشته اند وارد معادله ی رگرسیونی شده و سایر متغیرهای مستقل از معادله خارج و غیر موثر تلقی شدند. در مجموع این متغیرها توانستند $0/14$ از واریانس متغیر وابسته را تبیین کنند و توضیح دهد ($= 0/14R^2$)

مقایسه گام به گام عملیات رگرسیون تا سه مرحله انجام شده است میزان ضریب همبستگی چندگانه و ضریب تعیین در هر مرحله نسبت به مرحله قبل افزایش معناداری داشته و خطای برآورد در مراحل پایانی در مقایسه با مراحل اول کاهش معناداری داشته است. بررسی متغیرهای مستقل نشان می دهد که هر سه متغیر مورد بررسی (سرمایه فرهنگی ، وضعیت اشتغال ، جنسیت) نقش تعیین کننده ای در تبیین متغیر وابسته (قانون گریزی) دارد همانگونه که ملاحظه می شود این سه متغیر با میزان ($r^2 = 0/26$) با متغیر وابسته همبستگی دارند ضریب تعیین (R^2 square) حاصله بیانگر آن است که $0/07$ درصد از تغییرات موجود در قانون گریزی تابع متغیرهای مستقل مزبور است.

بر اساس داده های جدول معادله رگرسیون خطی بررسی جهت تأثیر متغیرها مستقل نشان می دهد که متغیر سرمایه فرهنگی با بتای $0/16$ درصد بیشترین تأثیر را بر قانون گریزی داشته و متغیرهای وضعیت اشتغال با بتای $0/19$ و

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

جنسیت با بتای 0/18- درصد کمترین تأثیر را بر قانون گریزی دارند. که وضعیت اشتغال و جنسیت تأثیر معکوس بر قانون گریزی دارد.

جدول شماره 8 : متغیر های مستقل درون معادله برای پیش بینی بی توجهی در رانندگی

مرحله	متغیر	بی	بتا	مقدار تی	سطح معنی داری
1	سرمایه فرهنگی	0/11	0/16	3/26	0/001
2	سبک زندگی	0/14	-0/15	3/06	0/002
3	تحصیلات	-0/03	-0/13	2/61	0/009

ضریب همبستگی (آر) -0/82 ضریب تعیین (مجذور آر) 0/23 ضریب تعیین تعدیل شده - 0/21

در پژوهش حاضر از آماره ی رگرسیون چندگانه خطی به شیوه ی گام به گام استفاده شد. نتایج تحلیل رگرسیون نشان داد که متغیر سرمایه فرهنگی در مرحله ی اول، سبک زندگی در مرحله دوم ، تحصیلات در مرحله سوم به ترتیب شدت و اهمیتی که در تبیین متغیر وابسته داشته اند وارد معادله ی رگرسیونی شده و سایر متغیرهای مستقل از معادله خارج و غیر موثر تلقی شدند. در مجموع این متغیرها توانستند 0/23 از واریانس متغیر وابسته را تبیین کند و توضیح دهد ($0/23R^2 =$)

مقایسه گام به گام عملیات رگرسیون تا سه مرحله انجام شده است میزان ضریب همبستگی چندگانه و ضریب تعیین در هر مرحله نسبت به مرحله قبل افزایش معناداری داشته و خطای برآورد در مراحل پایانی در مقایسه با مراحل اول کاهش معناداری داشته است. بررسی متغیرهای مستقل نشان می دهد که هر سه متغیر مورد بررسی (سرمایه فرهنگی ، سبک زندگی ، تحصیلات) نقش تعیین کننده ای در تبیین متغیر وابسته (بی توجهی در رانندگی) دارند همانگونه که ملاحظه می شود این سه متغیر با میزان ($r = 31\%$) با متغیر وابسته همبستگی دارند ضریب تعیین (R^2 square) حاصله بیانگر آن است که 0/10 درصد از تغییرات موجود در بی توجهی به رانندگی تابع متغیرهای مستقل مزبور است.

بر اساس داده های جدول معادله رگرسیون خطی بررسی جهت تأثیر متغیرها مستقل نشان می دهد که متغیر سرمایه فرهنگی با بتای 0/16 درصد بیشترین تأثیر را در بی توجهی در رانندگی را داشته و تحصیلات با بتای 0/13- کمترین تأثیر را بر بی توجهی در رانندگی دارند. که سبک زندگی و تحصیلات تأثیر معکوس بر بی توجهی در رانندگی دارد.

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

بحث و نتیجه گیری

تخلفات رانندگی را می توان امروزه زیرمجموعه ای از انحرافات اجتماعی محسوب کرد و می توان آن را در قلمرو دانش آسیب شناسی روانی - اجتماعی جستجو کرد. در عرصه تخلفات راهنمایی و رانندگی سه عامل (انسان ، وسیله نقلیه و راه) نقش مهمی را ایفا می کنند. یکی از سؤال هایی که همیشه ذهن متخصصان و مسئولان مربوطه را به خود مشغول کرده این است که به راستی تخلف چیست و چرا صورت می گیرد ؟ یا تخلف بیشتر در کجا و چگونه اتفاق می افتد و ابعاد و ریشه های آن کدامند ؟ آیا در تخلفات رانندگی خلیات افراد می تواند عامل مؤثری به حساب آید ؟ آیا مسائل اجتماعی و فرهنگی در بروز تخلف نقش مهمی ایفا می کند یا نه و با هم می توان سؤالات بیشتری در این راستا مطرح کرد (عبدالرحمانی ، 1374)

در تحقیقات قبلی که در زمینه تخلفات رانندگی انجام شده است به برخی از عوامل مؤثر بر این پدیده اشاره کرده اند از جمله سبک زندگی فرهنگی رانندگان ابزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آنها (دکتر محمد باقر علیزاده اقدام ، بررسی حوادث و تصادفات جاده ای استان آذربایجان شرقی (سیف نیا ، 1387) فردگرایی و خودمداری یکی از علل قانون گریزی ترافیکی در ایرانیان (کرمی ، 1390)

نتایج این پژوهش نشان داد 5/57 درصد از پاسخگویان مرد و 5/42 درصد زن هستند میانگین سنی پاسخگویان (زن و مرد) 31 سال است و بیشترین فراوانی در مورد سن پاسخگویان با توجه به جدول فراوانی ، سنین 35 سال و بالاتر و کمترین فراوانی مربوط به سنین 16 تا 27 سال می باشد. در مورد تحصیلات بیشترین فراوانی مربوط به تحصیلات در سطح دیپلم است و کمترین فراوانی مربوط به تحصیلات در مقطع دکتری می باشد. در مورد وضعیت شغلی با توجه به این که اغلب پاسخ گویان مرد بوده اند بیشترین فراوانی مربوط به شاغلین است. در مورد وضعیت تأهل بیشترین فراوانی مربوط به متأهلین است در مورد طبقه اجتماعی بیشترین فراوانی مربوط به طبقه متوسط و کمترین فراوانی مربوط به طبقه بالا می باشند.

نتایج این پژوهش نشان داد که با بالا رفتن سبک زندگی و افزایش سرمایه فرهنگی میزان تخلفات کاهش می یابد این یافته مؤید نتایج پژوهش دکتر محمد باقر علیزاده اقدام است که نشان می دهد بین سطح سبک زندگی فرهنگی رانندگان با میزان تخلفات رانندگی به طور معناداری بالاست. همچنین در تحقیقی پیرامون حوادث و تصادفات جاده ای استان آذربایجان شرقی به نتیجه مشابهی دست یافته به طوری که نتایج نشان داد سبک زندگی رانندگان بر حسب تحصیلات متفاوت است افرادی که بی سواد هستند کم تر از سایر افراد با تحصیلات بالاتر قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت می کنند. علیرضا اسماعیلی و ناصر میکائیلی در مطالعه موردی بین سطح رفاه اقتصادی و تخلفات رانندگی به این نتیجه رسید که بین سطح رفاه اقتصادی و تخلفات رانندگی رابطه وجود دارد. نتایج تحقیق نشان می دهد هر چه سبک زندگی و سرمایه فرهنگی افزایش یابد میزان تخلفات کاهش می یابد. بررسی همبستگی دو به دوی

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

متغیرهای اصلی تحقیق شامل سرمایه فرهنگی ، سبک زندگی با متغیر وابسته حاکی از این است که رابطه معکوس و معناداری با متغیر تخلفات رانندگی دارند. و فرضیه های تحقیق را تأیید می کنند.

همچنین نتایج حاصله از تحلیل واریانس مبین این است که تفاوت های مشاهده شده در متغیر های میزان تحصیلات ، طبقات اجتماعی ، وضعیت اشتغال ، وضعیت تأهل ، جنسیت ، کاملاً معنادار است.

تحصیلات ، شغل ، طبقه اجتماعی و بسیار موارد دیگر می تواند نشان دهنده پایگاه اجتماعی افراد باشد. (گیدنز ؛ 1986) ذکر این نکته نیز لازم است که افرادی که دارای پایگاه اجتماعی بالاتری هستند ، احساس همناوایی بیشتری نسبت به قوانین اجرایی جامعه دارند و بنابراین دچار رفتارهای کجرو و انحرافی از جمله نادیده گرفتن قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی می شود. (هاشمی ؛ 1382)

نتایج حاصل از تحلیل رگرسیون نیز مبین آن است که بر حسب ارزش ضریب بتا سرمایه فرهنگی تعیین کننده ترین عامل تأثیر گذار بر تخلفات رانندگی محسوب می شود شایان ذکر است که ترکیب سرمایه مادی و غیر مادی که به عنوان ابعاد سرمایه فرهنگی قابل توجه است که این امر نشان می دهد که سرمایه فرهنگی بیشترین تأثیر را بر متغیر وابسته دارد تأثیر قابل ملاحظه سرمایه فرهنگی با دیدگاه بورديو مطابقت دارد به نظر بورديو سرمایه فرهنگی برآیند ترکیبی از سرمایه اقتصادی و به کارگیری عادت واره هاست. ریتزر در توضیح نظریه سرمایه فرهنگی بورديو می نویسد « این سرمایه بیشتر از خاستگاه طبقه اجتماعی مردم و تجارب آموزشی شان سرچشمه می گیرد. در این بازار ، انسان ها سرمایه شان را جمع می کنند و آن را یا برای بهبود جایگاه اجتماعی شان هزینه می کنند یا جایگاهشان را از دست می دهند و باعث می شود که جایگاهشان در چارچوب اقتصاد فرهنگی وخیم تر شود » (ریتز ، 1374 : ص 728)

سبک زندگی و ابعاد اصلی آن یعنی سبک زندگی سالم و ناسالم ارتباط معناداری با میزان و نوع تخلفات رانندگی دارد یعنی با بالا رفتن سبک زندگی میزان تخلفات کاهش می یابد. تأثیر رابطه سبک زندگی بر تخلفات با دیدگاههای کاکر هام ، زیمل و گیدنز مطابقت دارد.

در این پژوهش تبیین ، جامعه شناختی تخلفات رانندگی با نظریات دورکیم ، هیرشی ، کوهن ، ساترلند مطابقت دارد از علل اجتماعی عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی می توان به از بین رفتن کارکردهای مثبت قوانین وضع شده اشاره کرد . بنابر نظریه کارکرد گرایی ، همه قوانین وضع شده اجتماعی دارای کارکردهای مثبت هستند ، ولی گذشت زمان و شرایط اجتماعی باعث کم رنگ شدن برخی از این کارکردها و در برخی موارد موجب تبدیل آن ها به کارکرد های منفی می شود. (ریتزر ، 1386) از دست رفتن این کارکردهای مثبت و نداشتن جایگزین مناسب برای آنها بنا بر نظریه دورکیم باعث ایجاد آنومی اجتماعی در جامعه می شود. هرج و مرج و بی نظمی از تبعات ایجاد آنومی اجتماعی است. (ممتاز ، 1383)

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

از دیگر علل اجتماعی عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی می توان به عدم احساس پیوند اجتماعی بین شهروندان و جامعه اشاره کرد. بنا بر نظریه پیوند اجتماعی هیرشی ، زمانی که فرد دست به کجروی می زند که پیوند میان وی و جامعه ضعیف شده باشد این امر ناشی از عدم احساس تعهد ، عدم احساس مسئولیت اجتماعی و عدم احساس مشارکت اجتماعی در بین افراد و نهادی جامعه است. (صدیق سروستانی ، ۱۳۷۰)

به طور کلی نتایج این پژوهش در جهت تأیید تحقیقات پیشین بود.

پیشنهادات

۱- همانطور که این تحقیق نشان داد با افزایش سرمایه فرهنگی میزان تخلفات کمتر می شود پس یکی از راههای کاهش تخلفات ، تلاش برای افزایش جنبه های مختلف سرمایه فرهنگی است.

۱-۱ خانواده : باید گفت که امروزه بخشی از آموزش های شهروندی در حوزه رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی احترام به بایدها و نبایدهای ترافیکی است که نهاد اجتماعی خانواده باید در جهت آن گام های اساسی و مستمر بردارد، والدین با جامعه پذیر کردن کودکان به طور غیر رسمی، به آن ها می آموزند که در مراحل متفاوت زندگی به عنوان یک شهروند (مثلاً عابر پیاده، سرنشین، سواره) باید به قوانین راهنمایی و رانندگی احترام بگذارند.

1-2 مدارس : یکی از راهکارهای عملی آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی به کودکان با همکاری پلیس راهور و مدیران مدارس می باشد. طرح همیار پلیس باعث ارتقاء فرهنگی عمومی دانش آموزان در بحث راهنمایی و رانندگی در زمان تردد آنها در مدرسه و یا خارج از مدرسه می توان اشاره کرد.

1-3 صدا و سیما : آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و ترویج احترام به قوانین و عواقب قانون گریزی در قالب برنامه های سیما با محوریت کودک و نوجوان

2- بر طبق یافته این تحقیق که با بالا رفتن سبک زندگی افراد میزان تخلفات رانندگی کمتر می شود سبک زندگی رانندگان ، رفتار یا عادت خلق الساعه نمی تواند باشد و به عنوان سبک زندگی ریشه در جامعه پذیری ، گذشته و یادگیری اجتماعی افراد دارد برای حل این مشکل هم نمی توان با راه حل های آنی به میدان آمد و بایستی روی منش و یا سبک زندگی آنها کار کرد.

3- نتایج نشان می دهد که تخلفات رانندگی بر حسب تحصیلات متفاوت است افرادی که بی سواد هستند کمتر از سایر افراد با تحصیلات متفاوت قوانین راهنمایی و رانندگی را رعایت می کنند و با بالا رفتن تحصیلات افراد رعایت آنها

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

از قوانین راهنمایی و رانندگی افزوده می شود این امر نشان می دهد که رفتار رانندگی آموزش پذیر است یعنی با آموزش افراد و بالا بردن سبک زندگی می توان رفتار رانندگی آن ها را ارتقاء بخشید.

5-6- منابع

- الوانی ، شیروانی ، سید مهدی ، علیرضا (1385) سرمایه اجتماعی ، اصفهان ، نشر مانی
- اسماعیلی ، میکائیلی ، علیرضا ، ناصر (1389) بررسی رابطه بین سطح رفاه اقتصادی و تخلفات رانندگی ، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک ، سال پنجم ، شماره 18
- بیرو ، آلن (1361) فرهنگ علوم اجتماعی ، ترجمه باقر ساروخانی ، تهران ، انتشارات کیهان
- جنکینز ، ریچارد (1385) پیر بوردیو ، ترجمه حسن چاوشیان ، تهران ، نشر نی
- چلبی ، مسعود (1381) تحلیل اجتماعی در فضای کنش ، تهران ، نشر نی
- خاکی ، غلامرضا (1389) ، روش تحقیق با رویکردی به پایان نامه نویسی ، انتشارات جامعه شناسان ، چاپ دوازدهم ، تهران
- دواس ، دی ای (1376) پیمایش در تحقیقات علوم اجتماعی ، ترجمه هوشنگ ناییبی ، تهران ، نشر نی
- رفیع پور ، فرامرز (1371) آنومی یا آشفتگی اجتماعی ، تهران ، نشر سروش
- روحانی ، حسن (1388) درآمدی بر نظریه سرمایه فرهنگی ، فصلنامه راهبرد ، سال هیجدهم ، شماره 53
- ریتزر ، جورج (1386) نظریه های جامعه شناسی در دوران معاصر ، ترجمه محسن ثلاثی ، انتشارات علمی ، چاپ دوازدهم ، تهران
- صدیق سروستانی ، رحمت الله (1370) - آسیب شناسی اجتماعی ، انتشارات دانشگاه تهران
- عبدالرحمانی و حسین پور ، رضا ، جعفر (1392) تحلیلی بر فرهنگ ترافیک ، فصلنامه علمی ترویجی ، سال دهم ، شماره 22
- عزیزی ، ر (1384) تخلفات راهنمایی و رانندگی و روشهای پیشگیرانه (در ایران) اولین کنفرانس بین المللی حوادث رانندگی و جاده ای

International Conference on innovation and research in the arts and humanities

علیزاده اقدام ، محمد باقر و صالحی ، ذاکر (1390) سبک زندگی فرهنگی رانندگان ابزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آنها (مطالعه موردی رانندگان درون شهری تبریز) فصلنامه عملی - ترویجی راهور ، سال هشتم ، شماره 15

- فاضلی ، محمد (1382) مصرف و سبک زندگی ، قم نشر صبح صادق

- فکوهی ، ناصر (1380) انسان شناسی شهری ، نشر نی ، چاپ ششم ، تهران

- کلمن جیمز (1377) نظریه های بنیادین جامعه شناختی ، منوچهر صبوری ، تهران : نشر نی

- کوزر ، لوئیس (1370) زندگی و اندیشه بزرگان جامعه شناسی ، ترجمه : محسن ثلاثی ، تهران : انتشارات علمی

- موسوی ، حبیبیان ، سید یعقوب ، میقات (1389) بررسی جامعه شناختی تأثیر اخلاق ترافیک شهروندی بر تخلفات رانندگی در کلانشهر تهران ، مجله تحلیل اجتماعی، شماره 61/4

- نیاز خانی ، مرتضی (1388) بررسی آسیب شناسی تخلفات رانندگی حادثه ساز ، نشریه راهور ، سال ششم ، شماره

8

پایگاه اینترنت

www.Sid.ir

www.magiran.ir

www.Noormages.org

www.aftabir.com

همایش بین المللی نوآوری و تحقیق در هنر و علوم انسانی

International Conference on innovation and research in
the arts and humanities

Archive of SID