

شناخت رابطه بین آگاهی از مقررات راهور و پیشگیری از وقوع جرایم رانندگی: مطالعه موردی شهر کرمانشاه

تاریخ دریافت: ۹۸/۰۵/۰۱

تاریخ پذیرش: ۹۸/۰۵/۳۰

کد مقاله: ۹۲۰۶۹

ادیب شریفی^۱، فرشاد نجفی^۲

چکیده

بقا قانونمندی و پذیرش قانون ریشه در ساختارهای اجتماعی دارد و در رابطه با فرهنگ عمومی جامعه قابل بررسی است. هدف پژوهش حاضر شناخت رابطه بین میزان آگاهی از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی با پیشگیری از وقوع جرائم راهور در بین شهروندان شهر کرمانشاه است. منطق پژوهش قیاسی و کمی و ابزار گردآوری داده‌ها پرسشنامه محقق ساخته بوده است. در این پژوهش، برای محاسبه حجم نمونه آماری لازم از فرمول کوکران استفاده شده است. حجم نمونه پس از محاسبه با استفاده از فرمول کوکران، با توجه به خطای نمونه‌گیری ۰/۰۵ و سطح اطمینان ۰/۹۵ با آماره مجذور کای برای یک درجه آزادی، مقدار $n=384$ است. برای پردازش اطلاعات، از نرم‌افزار آماری SPSS استفاده می‌شود. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد از هشت فرضیه مورد بررسی، پنج فرضیه تأیید و سه فرضیه رد شده‌اند، یعنی سن و تحصیلات و هوش اخلاقی و آگاهی ترافیکی و آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه مثبت و مستقیم با پیشگیری از وقوع جرم دارند ولی متغیرهای جنس و وضعیت تاهل و اشتغال رابطه‌ای با پیشگیری از وقوع جرم ندارند.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال ملی علوم انسانی

واژگان کلیدی: قوانین و مقررات، هوش اخلاقی، آگاهی ترافیکی

۱- کارشناس ارشد جامعه‌شناسی، عضو باشگاه پژوهشگران جوان، دانشگاه آزاد اسلامی، اسلام آباد غرب، ایران؛
adibsharifi714@gmail.com
۲- کارشناس ارشد جامعه‌شناسی

قانونمندی و پذیرش قانون ریشه در ساختارهای اجتماعی دارد و در رابطه با فرهنگ عمومی جامعه قابل بررسی است. گرایش شهروندان به قانون و اجرای آن نیز درگرو داشتن آمادگی جسمانی (عدم فقر مالی) آگاهی (عدم فقر فکری) و احساسی (عدم فقر عاطفی) است زیرا در صورت عدم رعایت قانون که بخشی از آن وابسته به فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی است می‌تواند وضعیت کل اجتماع را دچار انواع شورای‌ها، بی‌عدالتی‌ها و به طور کلی ساختار جامعه را نامطلوب نماید (کاشانی و همکاران، ۱۳۸۹: ۹۴). بر این اساس سوانح و ترافیکی یکی از پیامدهای تخلف رانندگی است و هرروزه در سراسر دنیا به‌خصوص در جوامع درحال توسعه تعداد زیادی از انسان‌ها در این سوانح جان خود را از دست می‌دهند به‌گونه‌ای که سالانه نزدیک یک میلیون نفر در جهان در اثر حوادث کشته و بیش از ۵۰ میلیون نفر دیگر مجروح می‌شوند. بیشتر این آمار مربوط به کشورهای درحال توسعه و کم‌درآمد است. صاحب‌نظران اعتقاددارند که عامل انسانی بیشترین سهم را در بروز حوادث ترافیکی دارد (یعقوبی، ۱۳۷۹: ۱۲). آمار تصادفات جاده‌ای ایران بیش ۱۵ برابر میانگین جهانی است و ۲/۵ درصد تصادفات جاده‌ای جهان در ایران اتفاق می‌افتد درحالی‌که سهم جمعیت ایران بر کل جمعیت جهان یک درصد است. آمار میزان حوادث تصادفات جاده‌ای مقدار ناموزونی را گزارش می‌کند به‌طوری‌که به‌صورت صعودی و نزولی افزایش و کاهش فراوانی را نشان می‌دهد. در ایران سالانه بیش از ۵۰ میلیون برگ جریمه صادر می‌شود و حدود ۷۰ هزار نفر در سال مجروح و مصدوم می‌شوند. این آمار موجب شده است که ایران رتبه دوم جهان را در میزان خسارات ناشی از تصادفات داشته باشد (میر فردی و همکاران، ۱۳۹۵: ۲). این آمار خود بازگوکننده این واقعیت است که مسئله تخلفات جاده‌ای و حوادث ناشی از آن در ایران یک مسئله اجتماعی و مهم در کشور است که علت آن‌ها کاملاً مشخص نشده است. یکی از این علت‌ها را می‌توان میزان آگاهی از قوانین ترافیکی دانست. شهر کرمانشاه نیز از این قاعده مستثنا نیست و سالانه حوادث و تخلفات جاده‌ای خسارات مالی و جانی فراوانی را بر مردم و صدمات روحی و اجتماعی بر پیکر جامعه وارد می‌کند. واکاوی بیشتر علل حوادث جاده‌ای و لزوم شناخت راهکارهایی برای پیشگیری از تخلفات جاده‌ای گامی اساسی است. بر این اساس مسئله اصلی پژوهش حاضر شناخت تأثیر آگاهی ترافیکی شهروندان و پیشگیری از جرائم است بنابراین در پژوهش حاضر برای نیل به این هدف با این پرسش بنیادی روبرو هستیم که، آیا آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی می‌تواند باعث پیشگیری از وقوع جرائم رانندگی شود؟

۲- ادبیات پژوهش

سوری و همکاران (۱۳۹۴) در پژوهش "مقایسه هوش هیجانی رانندگان متخلف با رانندگان عادی در شهر همدان" به این نتیجه رسیده‌اند که بین میزان خودکنترلی، خودآگاهی، خود انگیزی، هوشیاری اجتماعی و مهارت‌های اجتماعی دو گروه، تفاوت معناداری وجود دارد و گروه رانندگان عادی در این زمینه‌ها میانگین بیشتری نسبت به رانندگان متخلف دارند. هوش هیجانی رانندگان عادی نیز نسبت به رانندگان متخلف، میانگین بیشتری دارند، بنابراین، هوش هیجانی این رانندگان، از نظر آماری بیشتر از هوش هیجانی رانندگان متخلف است، در این عامل این دو گروه تفاوت معناداری وجود دارد.

معینی و همکاران (۱۳۹۴) در پژوهشی با عنوان "رابطه مهارت‌های اجتماعی و رفتارهای پرخطر جوانان در شیراز" به این نتیجه رسیدند آزمون فرضیات، نشان می‌دهد بین درآمد، دل‌بستگی به خانواده و دوستان، تعهد به هنجارها، مشارکت، باور به اصول اخلاقی، مهارت‌های اجتماعی و رفتارهای پرخطر رابطه معناداری وجود دارد. همچنین، از لحاظ رفتارهای پرخطر بین جنس، وضعیت تعهد، طبقه اجتماعی و ساختار خانواده، تفاوت معناداری وجود داشت، اما بین سن، تحصیلات و رفتارهای پرخطر رابطه معناداری دیده نشد. معادله رگرسیونی مربوط به تحلیل چند متغیره متغیرهای مستقل نیز نشان داد که در مجموع ۴ متغیر هنجارها جنس (مرد) باور به اصول اخلاقی و مهارت‌های اجتماعی، ۴۳ درصد از تغییرات متغیر وابسته را تبیین می‌کنند این معادله، برای پیش‌بینی متغیر وابسته به رفتارهای پرخطر، استفاده می‌شود.

خاکی و همکاران (۱۳۹۳) در پژوهشی با عنوان "نقش کلیدی فرهنگ و آموزش مجازی ترافیک در درک علائم ترافیکی برای کاهش تصادفات" ارزیابی کرده‌اند و به این نتیجه رسیده‌اند که تقویت و ارتقاء فرهنگ ترافیک الگوی درک و شناخت افراد از علائم ترافیکی را گسترش می‌دهد و بر این اساس، نیاز به توسعه و آموزش فرهنگ ترافیکی، جدا از پارامترهای جنسیت، سن، سوابق رانندگی به‌وضوح محسوس است.

حمیدی و همکاران (۱۳۹۲) در پژوهشی با عنوان "۱۲ عامل مؤثر بر تصادفات ما" بررسی کردند که شامل عوامل انسانی، وسیله نقلیه و راه هستند که نتایج پژوهش یادشده، معیارهای شیب عرضی نامناسب راه، تخلف از مقررات، معیارهای نفوذ کننده و معیارهای رعایت نکردن حق تقدم عبور دیگران، نداشتن برف پاک‌کن هنگام بارندگی و زنجیر چرخ زمان برف، معیارهای تحت نفوذ واقع شده معرفی شدند. معیار شیب عرضی نامناسب را در این ساختار به‌طور قطع نفوذکننده بر مجموع سیستم است و سایر عناصر به‌طور نسبی تحت نفوذ هستند.

ملک پور و همکاران (۱۳۹۱) طی پژوهشی تحت عنوان " بررسی ارتباط بین شخصیت، نگرش به ایمنی و رفتارهای مخاطره‌آمیز در موتورسوار در شهر تهران " به این نتایج دست یافتند که بین حیثه‌های مختلف شخصیت (نگرانی، عصبانیت، حالت احساس و هیجان، نوع دوستی، بی‌هنجاری) و نگرش به ایمنی (جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین، رانندگی با سرعت، رانندگی با هیجان) از لحاظ آماری ارتباط معنی‌داری وجود دارد. هم چنین فردوسی (۱۳۹۱) طی بررسی "عوامل روان‌شناختی مؤثر بر تصادفات رانندگی و ارائه مدل مداخله مؤثر در کاهش آن" به این نتایج دست‌یافته است که مقایسه وضعیت عاطفی رانندگان تصادفی و غیر تصادفی در آزمون شخصیت نشان می‌دهد که رانندگان تصادفی از احساس مسئولیت اجتماعی کمتر لکن از ماجراجویی و هیجان خواهی بیشتری نسبت به رانندگان غیر تصادفی برخوردار هستند. و در زمان واکنش رانندگان تصادفی سرعت عمل بیشتری دارند. همچنین در خصوص نگرش سنجی، رانندگان تصادفی مهم‌ترین عوامل تصادف را بی‌دقتی، عجله برای رسیدن به مقصد و بی‌احتیاطی و مشکلات مربوط به جاده و مسیر (خرابی، دست‌انداز ...) ذکر کرده‌اند. اما به نظر رانندگان غیر تصادفی عوامل عدم تصادف شامل دقت به جلو، احتیاط و هشیاری زیاد در رانندگی، رعایت مقررات، تجربه و مهارت، رانندگی با سرعت مجاز، آرامش هنگام رانندگی، رعایت فاصله ایمنی از ماشین جلویی و یاد خدا است.

عریضی و براتی (۱۳۹۰) طی پژوهشی تحت عنوان "پیش‌بینی خطاها و انحرافات رانندگی با استفاده از ویژگی‌های شخصیتی و عملکرد در آزمون خطرپذیری رانندگی" به این نتایج دست یافتند که بین ویژگی‌های شخصیتی رانندگان و انجام خطاها و انحرافات رانندگی رابطه وجود دارد. همچنین ویژگی‌های شخصیتی رانندگان پیش‌بینی کننده خطاها، لغزش‌ها و انحرافات رانندگی است. وتور و همکاران (۲۰۱۵) "تصادفات رانندگی درون شهری را برای عابران پیاده، دوچرخه سواران و سرنشینان وسایل نقلیه موتوری" با استفاده از تحلیل آماری بررسی کردند. در این بررسی، بیشترین تعداد فوتی به گروه‌های سنی ۲۰ تا ۲۹ و ۵۰ تا ۵۹ تعلق دارند تعداد قربانیان مرد در تمام گروه‌های سنی از زنان بیشتر است. جراحات وارد شده در افرادی که از تجهیزات ایمنی مانند کمربند ایمنی در زمان رانندگی و کلاه ایمنی هنگام موتورسواری استفاده کردند در قیاس با افراد فاقد این تجهیزات بسیار کمتر و جراحات وارد شده و عابران پیاده و دوچرخه سواران نسبت به سرنشینان وسایل نقلیه موتوری بیشتر است.

ایوان (۲۰۱۵) در مطالعه‌ای با عنوان "بررسی شدت تصادفات عابر پیاده" دریافت چه نوع وسیله نقلیه، مصرف الکل توسط راننده و عابر پیاده و سن بالای ۶۵ سال در ایران به‌طور معناداری میزان خسارت و صدمات وارده بر عابران پیاده را افزایش می‌دهد. اوزار و همکاران (۲۰۱۴) در مقاله خود "تخلفات رانندگی، یک مطالعه ایدئولوژی" به بررسی تخلفات رانندگی پرداختند. یافته‌های به دست آمده از این قرارند: رانندگانی که علائم اضطراب و پرخاشگری را در هنگام رانندگی نشان می‌دهند، مرتکب جرائم رانندگی می‌شوند، همبستگی مثبتی بین جرائم رانندگی و طول عمر موتور وسیله نقلیه و رفتار پرخاشگرانه وجود دارد.

وارنر و همکاران (۲۰۱۴) در مطالعه خود "کنترل اجتماعی و سازمان‌ها" نشان داده‌اند رابطه قوی بین کنترل اجتماعی و تضعیف روابط همسایگی، وابستگی نبودن به نهادها و سازمان‌های اجتماعی و افزایش بی‌اعتمادی به‌عنوان شاخص‌های بی‌سازمانی اجتماعی وجود دارد. پاور و همکارانش (۲۰۱۳) در پژوهشی "پیشگیری از رانندگی مخاطره‌آمیز" به روش آزمایش دریافتند که برای جلوگیری از رانندگی مخاطره‌آمیز، مداخلات کوتاه‌مدت برای آموزش و تعلیم قوانین راهنمایی و رانندگی به این رانندگان ضرورت دارد. نخست آن‌هایی که تجربه کافی ندارند و دوم آن‌هایی که رانندگی‌شان خطرناک است.

چن (۲۰۱۲) در پژوهش خود "موقعیت تصادفات روی نقشه" با توجه به اینکه نمایش محل تصادفات روی نقشه دشوار است اما ابتدا درباره‌ی این بحث می‌کند که چگونه موقعیت تصادفات با استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی روی نقشه نمایش داده شود و در مرحله دوم، بر اساس رابطه فضایی بین تصادفات و عناصر شبکه‌های معابر درون شهری، محل‌های حادثه‌خیز استخراج شود. در پژوهش یادشده علت‌های حادثه‌خیز بودن شناسایی شدند که به ارائه راهکارهایی برای تصمیم‌گیری در زمینه ایمنی ترافیک کمک می‌کند. مبولاجی و همکاران (۲۰۱۱) پژوهشی با عنوان "بروز تصادف‌ها و میزان هوش در نیجریه" انجام داده‌اند نتایج نشان می‌دهد توانایی راننده در جاده برای ارزیابی خطر و قضاوت در رفتار خود به میزان هوش بستگی دارد و این میزان، لزوماً نه دانشگاهی بلکه احساسی است. با توجه به نتیجه این پژوهش در رانندگی تحصیلات رسمی و مقدار درآمد تأثیر چشمگیری در احتمال وقوع تصادف ندارند، بلکه جنس، خطاهای غیرعمدی، الکل، آب‌وهوا و وضعیت جاده، از عوامل مؤثر در وقوع تصادفات از رفتار رانندگان در جاده‌ها تابع میزان تحصیلات رسمی نیست، اما به‌طور چشمگیری با میزان آموزش رانندگی قبل از گرفتن گواهینامه مرتبط است، بنابراین آموزش رانندگی نباید با در نظر گرفتن شرایط تحصیلات دانشگاهی باشد، بلکه باید آگاهی از بلوغ جنسی و هوش هیجانی را مینا قرارداد.

۳- مبانی نظری پژوهش

جامعه‌شناسان برای تبیین رفتارهای نابهنجار و تخلف افراد بر اساس رویکردهای نظری، تعبیر و تفسیرهای مختلفی ارائه می‌دهند، در ذیل به‌طور خلاصه مهم‌ترین نظریه‌های تبیین‌کننده قانون‌گریزی بیان می‌شود.

نظریه ساختی - کارکردی: در این تبیین، پدیده کج‌روی و رفتار انحرافی، در راستای برهم خوردن نظم اجتماعی موجود و به‌عنوان خطری برای ثبات نظام اجتماعی مورد توجه قرار می‌گیرد. بر اساس این دیدگاه، این ساختارهای کلی جامعه است که شرایطی مثل نابرابری را به وجود می‌آورند که در آن افراد برای رسیدن به ارزش‌های مطلوب جامعه دست به کج‌روی می‌زنند. دورکیم (۱۳۶۰) و مرتن (۱۹۷۱) دو نظریه‌پرداز اصلی در این رویکردند. از نظر کارکردگرایان بی‌قانونی و اعمال خلاف مقررات، برای خلاف‌کاران و قانون‌گریزان کارکرد مثبت و سازنده دارند و منافع تمنیات آن‌ها را برآورده می‌سازد. لذا آن‌ها حاضر نیستند از منافع خود چشم‌پوشند و از اعمال خلاف قانون دست‌بردارند (خاتمی، ۱۳۷۷: ۶). به‌زعم پیروان این مکتب، کج‌روی محصولی از زندگی جمعی انسان است (یعقوبی، ۱۳۸۱: ۳۲).

نظریه بی‌هنجاری: از نظر دورکیم سستی هنجارهای اجتماعی پیشین و بی‌اعتبار شدن سنت‌ها و پیوندهای گروهی معمول به‌واسطه پیشرفت و توسعه اجتماعی، علت اصلی شرایط بی‌هنجاری و آنومی است. باین‌حال وی معتقد بود که هیچ جامعه‌ای به وضعیت بی‌هنجاری کامل نمی‌رسد، اما در برخی شرایط میزان بی‌هنجاری در روابط اجتماعی و بخش‌های خاصی از جامعه اوج می‌گیرد. به‌زعم وی، زمانی که قواعد اجتماعی در جوامع پیچیده‌ای که با کاهش همبستگی و وفای روبه‌روست، کمتر التزام آور می‌شود و مردم احساس می‌کنند که از فشار هنجارهای اجتماعی کاسته شده است، آنگاه افزایش انحرافات هم‌چون، جرم و قانون‌گریزی اجتناب‌ناپذیر می‌شوند. دورکیم این وضعیت جامعه را آنومی یا بی‌هنجاری می‌خواند (یعقوبی، ۱۳۸۱: ۴۰). آنومی از نظر مرتن حاصل شرایطی است که در آن هنجارها به‌عنوان شیوه‌های جمعی حصول موفقیت نمی‌توانند به خوبی عمل کنند، در نتیجه شیوه‌های فردی برای کسب موفقیت جایگزین می‌شوند. به عقیده مرتن آنومی به فشاری اطلاق می‌شود که وقتی هنجارهای پذیرفته‌شده با واقعیت اجتماعی در ستیزند، بر رفتار افراد وارد می‌شوند. مفهوم آنومی در نظریه مرتن حاصل شرایط نابسامان ساختاری است، وضعیتی که در آن تناسبی بین اهداف نهادی شده و وسایل نهادی شده جامعه (هنجارها) وجود ندارد، این وضعیت ساختاری، کنشگران را به‌سوی قانون‌گریزی سوق می‌دهد. به نظر وی جامعه‌ای آنومی است که در آن خواست‌ها و نیازهای اجتماعی، تناسب معقولی با وسایل و امکانات برای برآوردن آن نیازها و خواست‌ها نداشته باشد (معدفر، ۱۳۷۹: ۲۱۶).

نظریه کنترل اجتماعی: اساس این نظریه بر این محور است که انسان موجودی است دارای امیال نامتناهی و از این منظر به دیدگاه دورکیم و هابز نزدیک است. موضوع موردنظر این تئوری این است که چه عواملی باعث محدود شدن رفتار می‌گردد یا به عبارت دیگر به‌جای اینکه بپرسیم چرا کج‌روی واقع شده است، باید سؤال کنیم که چرا همه مردم هنجارشکنی نمی‌کنند (ممتاز، ۱۳۸۱: ۱۲۰). هیرشی عمل کج‌روی را ناشی از فقدان کنترل اجتماعی می‌داند. وی استدلال می‌کند آنانی که پیوند قوی با جامعه دارند، از شکستن قواعد و معیارهای آن خودداری می‌کنند و آن‌هایی که با هنجارهای جامعه پیوند ضعیفی دارند و یا هیچ پیوندی را با آن‌ها ندارند برای کج‌روی مستعدتر و آزادتر هستند. هیرشی عناصری از قبیل "دل‌بستگی فرد به افراد خانواده و نهادهای اجتماعی"، "تعهد نسبت به جامعه"، "مشارکت در نقش‌ها و فعالیت‌های اجتماعی و" باور و وفاداری فرد به ارزش‌ها و هنجارهای اخلاقی و اجتماعی" را پیونددهنده افراد به یکدیگر و جامعه می‌داند (سلیمی و داوری، ۱۳۸۶: ۳۹۰).

نظریه تضاد: استدلال پیروان این نظریه در مورد اطاعت از قانون این است که دستگاه حقوق جامعه در این جهت طراحی شده است که نظام عدم‌تساوی را تضمین و تقویت کند. قانون ابزاری است که از طریق برگزیدگان به منظور سلطه و نظارت بر طبقات پایین جامعه مورد استفاده قرار می‌گیرد (محسنی، ۱۳۷۸: ۸۱). در تبیین قانون‌پذیری و قانون‌گرایی بر پایه رویکرد تضاد، صاحب‌نظرانی چون هاروی به نیاز و توزیع عادلانه، گالگر بر تأکید بر تضاد طبقاتی و نابرابری و نابهنجاری و جرم، تیتل و میلر بر گسترش فرهنگ فقر و طبقات پایین و رشد محرومیت‌ها، همچنین فارست و پال بر تأثیر فضا و نابرابری اجتماعی در سطح دستمزدها و درآمدها و برخورداری از خدمات اساسی همراه با ساختار شغلی نابرابر و فقیرانه تأکید دارند (افروغ، ۱۳۷۷: ۱۲۵).

نظریه بی‌سازمانی اجتماعی: پیروان این دیدگاه معتقدند که پدیده‌هایی نظیر مهاجرت، صنعتی شدن و رشد سریع شهری، موجبات زیر پا گذاشتن یا عدم پیروی از الگوهای تثبیت‌شده و کاملاً سازمان‌یافته زندگی را فراهم می‌آورند و این الگوها به‌طور متقابل به‌وسیله قواعد رفتاری که از توافق عمومی برخوردار هستند، هدایت می‌شوند. قواعد مذکور در مواقعی که تغییر اجتماعی سریع به وجود می‌آید از هم‌پاشیده می‌شوند. از این‌رو، مردم معیارهای را که به روابط و رفتارهای آن‌ها نظم می‌بخشد، از دست می‌دهند. به دنبال بی‌سازمانی اجتماعی حاصل در مناطقی که به‌وسیله جمعیت‌های ناپایدار مشخص می‌شوند، زمینه‌های مناسبی برای تخلف از قانون به وجود می‌آید (یعقوبی، ۱۳۸۱: ۴۶).

نظریه‌های خرده‌فرهنگی: در این دیدگاه که تحت تأثیر نظریه مرتن شکل گرفت، دلیل کج‌روی، خرده‌فرهنگ بزهکارانه است که از طرف گروه‌های مختلف جامعه در برابر فرهنگ اصلی جامعه پذیرفته می‌شود. در حقیقت، هنجارهای این خرده‌فرهنگ‌ها افراد عضو را مجبور به پذیرش اعمال کج روانه در جامعه می‌کند. بر اساس این دیدگاه زمانی که برای برخی از افراد وسایل همساز با محیط بر اساس معیارهای پذیرفته‌شده اجتماعی کافی نباشد، این افراد به نفع جنبه‌هایی از فرهنگ جامعه که مشکلات همساز با محیط را برای آنان فراهم نموده پرداخته‌اند و خرده‌فرهنگ‌هایی که زندگی را برایشان آسان‌تر می‌سازد، جایگزین این جنبه‌های

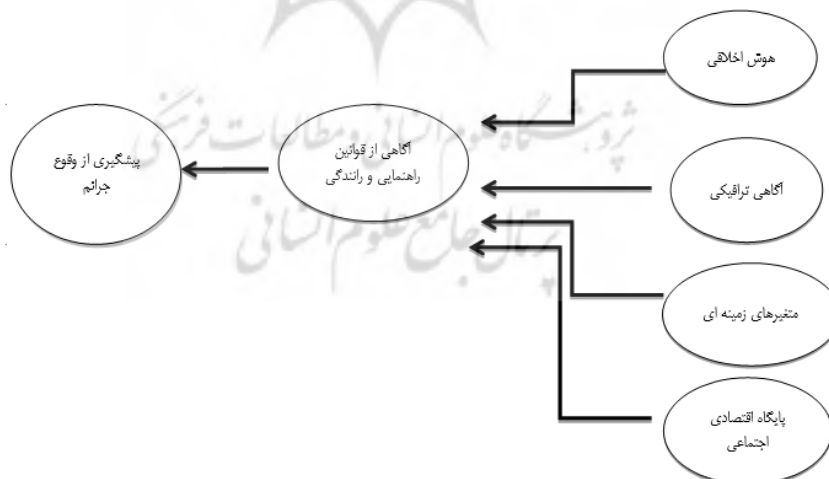
نفی شده فرهنگ جامعه می‌کنند. در صورتی که پذیرش معیارهای خرده‌فرهنگ‌های جایگزین مستلزم انحراف از معیارهای موجود در فرهنگ عمومی جامعه باشد، فرد انحراف از معیارهای موجود را برای خود موجه می‌سازد.

نظریه بوم‌شناختی: نظریه بوم‌شناختی در مکتب شیکاگو را جامعه‌شناسانی چون پارک و برجس که در زمینه جامعه‌شناسی شهری مطالعه می‌کردند، مطرح نمودند. آنان در تبیین انحرافات اجتماعی بر متغیرهایی که با پدیده شهرنشینی ارتباط داشتند، نظیر زبان، قومیت، مهاجرت، حوزه‌های سکونتگاهی و تراکم جمعیت تمرکز کردند. در این نظریه میزان‌های قانون‌گریزی و مصادیق آن به‌عنوان نوعی از انحراف اجتماعی اغلب به‌صورت نقشه ترسیم‌شده و با سایر ویژگی‌های اقتصادی و اجتماعی ساکنان در ارتباط گذاشته شده است. یکی از پیش‌فرض‌های اساسی نظریه بوم‌شناسی این است که آن دسته از حوزه‌های درون شهرهای تجاری و صنعتی که به لحاظ اجتماعی دچار بی‌سازمانی شده‌اند ارزش‌ها و سنت‌های قانون‌شکنی و روی‌آوری به رفتارهای بزهکارانه را توسعه می‌دهند. بر اساس نظریه برجس مناطق طبیعی شهر مخصوصاً منطقه انتقالی به‌وسیله شاخص‌های ویژه‌ای نظیر سطح بالای تحرک و تراکم جمعیت، ویرانی خانه‌ها، تنگ بودن کوچه‌ها و خیابان‌ها، پائین بودن سطح بهداشت عمومی اماکن و نیز وجود گروه‌های خرده‌فرهنگی همراه با پایگاه اجتماعی- اقتصادی پائین ساکنین این مناطق مشخص می‌شوند، که نسبت به سایر مناطق شیوع رفتارهای قانون‌گريزانه و اعمال خرابکارانه بیشتر است (ممتاز، ۱۳۸۱: ۸۸).

۴- فرضیات پژوهش

- بین سن و پیشگیری از وقوع جرم رابطه معنادار وجود دارد.
- بین میزان تحصیلات و پیشگیری از وقوع جرم رابطه معنادار وجود دارد.
- جنسیت بر پیشگیری از وقوع جرم تأثیر معنادار دارد.
- وضعیت تأهل بر پیشگیری از وقوع جرم تأثیر معنادار دارد.
- وضعیت اشتغال بر پیشگیری از وقوع جرم تأثیر معنادار دارد.
- آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی بر پیشگیری از وقوع جرم تأثیر معنادار دارد.
- هوش اخلاقی بر پیشگیری از وقوع جرم تأثیر معنادار دارد.
- آگاهی ترافیکی بر پیشگیری از وقوع جرم تأثیر معنادار دارد.

۵- مدل مفهومی پژوهش



شکل ۱- مدل مفهومی تحقیق

۶- روش تحقیق

پژوهش حاضر از نوع توصیفی تحلیلی بوده بنابراین منطق روش تحقیق حاضر قیاسی و ابزار گردآوری داده‌ها پرسشنامه محقق‌ساختی بوده است. بر اساس آمار دریافتی در سال جاری جمعیت شهر کرمانشاه ۹۵۲۴ نفر بوده که با استفاده از تکنیک برآورد حجم نمونه ۳۸۴ نفر به عنوان نمونه مورد مطالعه بر اساس روش نمونه‌گیری احتمالی ساده انتخاب شدند.

۷- اعتبار و روایی

جهت بررسی اعتبار پرسشنامه از روش اعتبار صوری استفاده شده است به دین شرح که پس از طراحی پرسشنامه از طریق مشورت با کارشناسان راهور و اساتید دانشگاه مورد اصلاح واقع شد. روایی پرسشنامه از طریق تکنیک آلفای کرونباخ مورد بررسی قرار گرفت که مقدار ۰/۸۹، به عنوان آلفای مورد تایید انتخاب شد.

تعاریف مفهومی متغیرها

پیشگیری از وقوع جرم: پیشگیری از وقوع جرم مجموعه اقداماتی بجز اقدامات کیفری است که هدف نهایی آن محدود کردن دامنه ارتکاب جرم، غیر ممکن کردن، مشکل کردن یا کم کردن احتمال وقوع جرم است به عبارتی پیشگیری از وقوع جرم یعنی مجموعه راهکارهای ساختاری که فرصت و ذهنیت مجرمانه را تعدیل یا حذف می‌کند و از وقوع جرم پیشگیری می‌کند (علیزاده، ۱۳۹۰: ۲۳۴).

هوش اخلاقی: بوریا (۲۰۰۵) هوش اخلاقی را ظرفیت و توانایی درک درست از خلاف، باور داشت به اعتقادات اخلاقی قوی و عمل به آن‌ها و رفتار صحیح و درست تعریف می‌کند. در تعریف دیگر که لنیک و کیل ارائه داده‌اند، هوش اخلاقی توانایی ایجاد تمایز بین درست و غلط، بر اساس اصول جهان‌شمول تعریف شده است. این نوع هوش، در محیط جهانی مدرن کنونی نوعی جهت‌یابی برای اقدامات است. هوش اخلاقی جز آنکه چارچوبی مناسب برای فعالیت انسان‌ها فراهم می‌کند، کاربردهای فراوانی نیز در دنیای حقیقی دارد. در واقع، این هوش تمام انواع هوش انسان را برای انجام کارهای ارزشمند، هدایت می‌کند (یونسیان، ۱۳۸۳: ۱۶۷).

آگاهی ترافیکی: آگاهی مفهومی بین‌رشته‌ای است که به روش‌های مختلف تعریف شده است. این مفهوم، در ادبیات جامعه‌شناختی درک، شناخت و معرفت شرایط و وضعیت خاص تعریف می‌شود. آگاهی در حوزه ترافیک شامل: شناخت و درک از قواعد، اصول، علائم و وضعیت کلی ترافیک و مسائل مربوط به آن (مثلاً آگاهی از وضعیت شهر، کشور و جهان به لحاظ میزان سوانح ترافیکی و ...) است (احمدی، ۱۳۸۸: ۲۲۴).

۸- تعریف عملیاتی متغیرها

جدول ۱- تعریف عملیاتی متغیرها

تعریف عملیاتی	متغیرها
این مفهوم به معنای پیش‌بینی، شناسایی و ارزیابی خطر وقوع جرم و اتخاذ تدابیر و اقدامات لازم برای از میان بردن عوامل وقوع جرم است.	پیشگیری از وقوع جرم
درستکاری، دلسوزی، بخشش	هوش اخلاقی
آگاهی عمومی ترافیکی، آگاهی از قوانین ترافیکی	آگاهی ترافیکی
سن، جنسیت، وضعیت تاهل	متغیرهای زمینه‌ای
تخصیلات، اشتغال	پایگاه اقتصادی اجتماعی
نشانه‌های بازدارنده راهنمایی و رانندگی (تابلوه‌های بوق زدن ممنوع، منطقه ایستادن ممنوع و توقف ممنوع) تابلوه‌های هشدار دهنده یا اختاری (تابلوه‌های جاده باریک می‌شود، گذرگاه عابر پیاده و کارگران مشغول کار هستند) تابلوه‌های آگاهی‌دهنده یا اختاری (تابلوه‌های پایان منطقه محدوده سرعت، تونل و بیمارستان)	آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی

۹- آمارهای توصیفی

بر اساس مقادیر به دست آمده از جدول آمارهای توصیفی، بیشتر پاسخ‌گویان (۲۸/۵ درصد) در گروه سنی ۲۶ تا ۳۰ سال قرار دارند که تعداد ۵۷/۵ درصد آنان را مردان تشکیل داده‌اند در این بین ۶۷/۸ درصد را مجردها و ۳۲/۲ درصد را متاهل‌ها تشکیل دادند. در ارتباط با سطح تحصیلات پاسخ‌گویان، یافته‌ها نشان می‌دهد که بیشتر پاسخ‌گویان (۴۴/۳ درصد) دیپلم و فوق دیپلم، ۲۹/۸ درصد لیسانس و بالاتر داشته‌اند و بقیه حجم نمونه را افرادی کمتر از دیپلم شامل شده است.

۱۰- آمار استنباطی

۱۰-۱- آزمون فرضیه اول

فرضیه اول: بین سن و پیشگیری از وقوع جرم رابطه معنادار وجود دارد.

با توجه به جدول زیر مقدار کای اسکوتر (۷۶/۲۴۱) با اطمینان ۹۵ درصد و در سطح خطای (sig) کوچک تر از ۵/ معنادار است. بنابراین بین دو متغیر سن و پیشگیری از وقوع جرم رابطه وجود دارد. از این رو، فرض H0 رد و فرض H1 مورد قبول قرار می گیرد.

جدول ۲- نتایج آزمون فرضیه اول

متغیر مستقل	متغیر وابسته	مقدار کای اسکوتر	درجه آزادی	سطح معناداری
سن	پیشگیری از وقوع جرم	۷۶/۲۴۱	۶۸	۰/۲۳۱

۱۰-۲- آزمون فرضیه دوم

فرضیه دوم: بین میزان تحصیلات و پیشگیری از وقوع جرم رابطه معنادار وجود دارد. با توجه به نتایج جدول، مقدار کای اسکوتر (۶۹/۴۵۱) و sig (۰/۳۲۸) این فرضیه تایید می شود، بنابراین بین تحصیلات و پیشگیری از وقوع جرم رابطه وجود دارد. از این رو فرض H0 رد و فرض H1 تایید می شود.

جدول ۳- نتایج آزمون فرضیه دوم

متغیر مستقل	متغیر وابسته	مقدار کای اسکوتر	درجه آزادی	سطح معناداری
تحصیلات	پیشگیری از وقوع جرم	۶۹/۴۵۱	۶۸	۰/۳۲۸

۱۰-۳- آزمون فرضیه سوم

فرضیه سوم: جنسیت بر پیشگیری از وقوع جرم تأثیر معنادار دارد. با توجه به نتایج جدول زیر، مقدار کای اسکوتر (۳۶/۲۱) و sig (۰/۴۰۱) این فرضیه رد می شود، بنابراین بین جنسیت و پیشگیری از وقوع جرم رابطه ای وجود ندارد. از این رو فرض H0 تایید و فرض H1 رد می شود.

جدول ۳- نتایج آزمون فرضیه سوم

متغیر مستقل	متغیر وابسته	مقدار کای اسکوتر	درجه آزادی	سطح معناداری
جنسیت	پیشگیری از وقوع جرم	۳۶/۲۱	۲۳	۰/۴۰۱

۱۰-۴- آزمون فرضیه چهارم

فرضیه چهارم: وضعیت تاهل بر پیشگیری از وقوع جرم تأثیر معنادار دارد. با توجه به نتایج جدول زیر، مقدار کای اسکوتر (۱۰/۰۰۰) و sig (۰/۹۰۴) این فرضیه رد می شود، بنابراین بین وضعیت تاهل و پیشگیری از وقوع جرم رابطه ای وجود ندارد. از این رو فرض H0 تایید و فرض H1 رد می شود.

جدول ۴- نتایج آزمون فرضیه چهارم

متغیر مستقل	متغیر وابسته	مقدار کای اسکوتر	درجه آزادی	سطح معناداری
وضعیت تاهل	پیشگیری از وقوع جرم	۱۰/۰۰۰	۱۷	۰/۹۰۴

۱۰-۵- آزمون فرضیه پنجم

فرضیه پنجم: وضعیت اشتغال بر پیشگیری از وقوع جرم تأثیر معنادار دارد. با توجه به نتایج جدول زیر، مقدار کای اسکوتر (۴۹/۵۶) و sig (۰/۶۴۶) این فرضیه رد می شود، بنابراین بین وضعیت اشتغال و پیشگیری از وقوع جرم رابطه ای وجود ندارد. از این رو فرض H0 تایید و فرض H1 رد می شود.

جدول ۵- نتایج آزمون فرضیه پنجم

متغیر مستقل	متغیر وابسته	مقدار کای اسکوتر	درجه آزادی	سطح معناداری
وضعیت اشتغال	پیشگیری از وقوع جرم	۴۹/۵۶	۳۶	۰/۶۴۶

۱۰-۶-آزمون فرضیه ششم

فرضیه ششم: آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی بر پیشگیری از وقوع جرم تأثیر معنادار دارد. با توجه به نتایج جدول زیر، مقدار ضریب همبستگی پیرسون (۰۹۰) و sig (۱۱۸) این فرضیه تأیید می‌شود، بنابراین بین آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی و پیشگیری از وقوع جرم رابطه وجود دارد. از این رو فرض H0 رد و فرض H1 تأیید می‌شود.

جدول ۶- نتایج آزمون فرضیه ششم

متغیر مستقل	متغیر وابسته	ضریب همبستگی پیرسون	سطح معناداری	تعداد
آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی	پیشگیری از وقوع جرم	۰۹۰	۱۱۸	۳۴۴

۱۰-۷-آزمون فرضیه هفتم

فرضیه هفتم: هوش اخلاقی بر پیشگیری از وقوع جرم تأثیر معنادار دارد. با توجه به نتایج جدول زیر، مقدار ضریب همبستگی پیرسون (۲۹۲) و sig (۰۱) این فرضیه تأیید می‌شود، بنابراین بین هوش اخلاقی و پیشگیری از وقوع جرم رابطه وجود دارد. از این رو فرض H0 رد و فرض H1 تأیید می‌شود.

جدول ۷- نتایج آزمون فرضیه هفتم

متغیر مستقل	متغیر وابسته	ضریب همبستگی پیرسون	سطح معناداری	تعداد
هوش اخلاقی	پیشگیری از وقوع جرم	۲۹۲	۰۱	۳۸۴

۱۰-۸-آزمون فرضیه هشتم

فرضیه هشتم: آگاهی ترافیکی بر پیشگیری از وقوع جرم تأثیر معنادار دارد. با توجه به جدول زیر مقدار ضریب همبستگی پیرسون (۱۱۳) با اطمینان ۹۵ درصد و در سطح خطای sig) ۰۰۰ / معنادار است. بنابراین بین دو متغیر آگاهی ترافیکی و پیشگیری از وقوع جرم رابطه وجود دارد. از این رو، فرض H0 رد و فرض H1 مورد قبول قرار می‌گیرد.

جدول ۸- نتایج آزمون فرضیه هشتم

متغیر مستقل	متغیر وابسته	ضریب همبستگی پیرسون	سطح معناداری	تعداد
آگاهی ترافیکی	پیشگیری از وقوع جرم	۱۱۳	۰۰۰	۳۴۴

۱۱-رگرسیون

در این مدل رگرسیونی به بررسی رابطه ی متغیر وابسته و متغیر مستقل پرداخته شده است. با توجه به میانگین متغیرها و سطح معناداری آنها می‌توان با اطمینان ۹۹ درصد و سطح خطای کمتر از ۱۱۸ / گفت که بین متغیر پیشگیری از وقوع جرم و آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی مورد بررسی رابطه ی معناداری وجود دارد.

جدول ۹- رگرسیون برای تاثیر آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی بر پیشگیری از وقوع جرم

متغیر های وابسته و مستقل	میانگین	انحراف معیار	تعداد
پیشگیری از وقوع جرم	۰۱۶	۰۴۵	۳۸۴
آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی	۰۰۷	۰۱۵	۳۸۴

جدول ۱۰- نتایج آزمون رگرسیون

متغیرهای وابسته و مستقل	B	بتا	Sig
پیشگیری از وقوع جرم	۱/۴۳۴	۰۴۷	۰۰۰
آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی	۰۲۳	۰۱۶	۱۱۸

جدول ۱۱- نتایج مدل رگرسیون

مدل ۱	R	R2	R2 تعدیل شده	sig	F
۱	۰۹۰	۰۰۸	۰۰۵	۱۱۸	۲/۴۵۳

بحث و نتیجه گیری

قانونمندی و پذیرش قانون ریشه در ساختارهای اجتماعی دارد و در رابطه با فرهنگ عمومی جامعه قابل بررسی است. گرایش شهروندان به قانون و اجرای آن نیز درگرو داشتن آمادگی جسمانی (عدم فقر مالی) آگاهی (عدم فقر فکری) و احساسی (عدم فقر عاطفی) است زیرا در صورت عدم رعایت قانون که بخشی از آن وابسته به فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی است می‌تواند وضعیت کل اجتماع را دچار انواع شورای ها، بی‌عدالتی‌ها و به‌طور کلی ساختار جامعه را نامطلوب نماید (کاشانی و همکاران، ۱۳۸۹: ۹۴). بر این اساس سوانح و ترافیکی یکی از پیامدهای تخلف رانندگی است و هر روزه در سراسر دنیا به‌خصوص در جوامع درحال توسعه تعداد زیادی از انسان‌ها در این سوانح جان خود را از دست می‌دهند به‌گونه‌ای که سالانه نزدیک یک میلیون نفر در جهان در اثر حوادث کشته و بیش از ۵۰ میلیون نفر دیگر مجروح می‌شوند. بیشتر این آمار مربوط به کشورهای درحال توسعه و کم‌درآمد است. صاحب‌نظران اعتقاد دارند که عامل انسانی بیشترین سهم را در بروز حوادث ترافیکی دارد (یعقوبی، ۱۳۷۹: ۱۲). جامعه‌شناسان برای تبیین رفتارهای ناپسند و تخلف آمیز افراد بر اساس رویکردهای نظری، تعبیر و تفسیرهای مختلفی ارائه می‌دهند، نظریه ساختی-کارکردی: در این تبیین، پدیده کج‌روی و رفتار انحرافی، در راستای برهم خوردن نظم اجتماعی موجود و به‌عنوان خطری برای ثبات نظام اجتماعی مورد توجه قرار می‌گیرد. بر اساس این دیدگاه، این ساختارهای کلی جامعه است که شرایطی مثل نابرابری را به وجود می‌آورد که در آن افراد برای رسیدن به ارزش‌های مطلوب جامعه دست به کج‌روی می‌زنند. دورکیم (۱۳۶۰) و مرتن (۱۹۷۱) دو نظریه پرداز اصلی در این رویکردند. از نظر کارکردگرایان بی‌قانونی و اعمال خلاف مقررات، برای خلاف کاران و قانون‌گریزان کارکرد مثبت و سازنده دارند و منافع تمنیات آن‌ها را برآورده می‌سازد. لذا آن‌ها حاضر نیستند از منافع خود چشم‌پوشند و از اعمال خلاف قانون دست بردارند (خاتمی، ۱۳۷۷: ۶). به‌زعم پیروان این مکتب، کج‌روی محصولی از زندگی جمعی انسان است (یعقوبی، ۱۳۸۱: ۳۲). متغیر وابسته این پژوهش یعنی، پیشگیری از وقوع جرم با پژوهش‌های حمیدی و همکاران (۱۳۹۲) و احمدی (۱۳۸۹) همسویی دارد. متغیر مستقل هوش اخلاقی با پژوهش‌های سوری و همکاران (۱۳۹۴) همسو است. متغیر مستقل آگاهی ترافیکی با پژوهش معینی (۱۳۹۴) منطبق است. متغیر مستقل متغیرهای زمینه‌ای با پژوهش‌های معینی (۱۳۹۴)، وتور و همکاران (۲۰۱۵) هماهنگی دارد. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد از هشت فرضیه مورد بررسی پنج فرضیه تأیید و سه فرضیه رد شده‌اند، یعنی سن و تحصیلات و آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی، هوش اخلاقی و آگاهی ترافیکی رابطه مثبت و مستقیم با پیشگیری از وقوع جرم دارند ولی متغیرهای جنس و وضعیت تأهل و اشتغال رابطه‌ای با پیشگیری از وقوع جرم ندارند.

منابع

- احمدی، محمد (۱۳۸۸) "میزان، نوع و عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی"، مجله جامعه‌شناسی ایران، دوره ششم، شماره ۳، ص ۱۲۵.
- افروغ، عماد (۱۳۷۷) "فضا و نابرابری اجتماعی"، تهران: انتشارات دانشگاه تربیت مدرس.
- خاتمی، علی (۱۳۸۱) "آگاهی، نگرش و عملکرد رانندگان در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی در تهران"، مجله بهداشت و انستیتو تحقیقات، بهداشتی، دوره سه، شماره سه، ص ۵۷-۱۶.
- سوری، حمید (۱۹۹۸) "بررسی سوانح ترافیکی قبل و بعد از اجرای چهار فعالیت اجرایی پلیس راهنمایی و رانندگی کشور"، مجله پژوهنده، سال ۱۴، شماره ۶۷ ص ۸.
- سلیمی، علی و داوری، محمد. (۱۳۸۵) "مجموعه مطالعات کج‌روی و کنترل اجتماعی؛ جامعه‌شناسی کج‌روی"، ویراست دوم، پژوهشگاه حوزه و دانشگاه، ص ۴۳۰.
- علیزاده، اقدام (۱۳۹۰) "سبک زندگی رانندگان ابزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آن‌ها"، فصلنامه علمی ترویجی، سال هشتم، شماره پانزدهم، ص ۲۰-۴۰.
- کاشانی، شمسی، عباس زاده، میرزایی، محمد و حسین (۱۳۸۹) "بررسی جامعه‌شناختی رابطه انواع سرمایه‌ها با میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان حاشیه نشین و غیر حاشیه نشین شهر میانه"، مطالعات جامعه‌شناسی، سال دوم، شماره هشتم، ص ۹۴-۱۰۸.
- معیدفر، سعید (۱۳۷۹) "جامعه‌شناسی مسائل اجتماعی معاصر ایران"، تهران: انتشارات سرزمین ما.
- ممتاز، فریده. (۱۳۸۱) "انحرافات اجتماعی"، چاپ اول. تهران: شرکت سهامی انتشار.
- میرفردی، اصغر (۱۳۹۵) "بررسی رابطه هوش اخلاقی و آگاهی ترافیکی با تخلف رانندگی در شهر یاسوج"، پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی، سال پنجم، شماره پیاپی ۱۵. شماره ۱۴. ص ۵-۱۸.
- یعقوبی، صمد (۱۳۸۱) "بررسی پدیده قانون‌گریزی و قانون‌گریزی در بین شهروندان تبریزی"، تبریز: مرکز افکار سنجی دانشجویان. ص ۳۳۱.
- یونسین، امید (۱۳۸۳) "تخلفات رانندگی و مشارکت مردم"، مجموعه مقالات همایش ملی، ترافیک شهری، تهران: نشر معاونت پژوهشی دانشگاه آزاد اسلامی واحد خوراسگان، ص ۱۶۷.



سال دوم، شماره ۳ (پیاپی: ۶)، شهریور ۱۳۹۸

فصلنامه مطالعات کاردی در
علوم اجتماعی و جامعه‌شناسی

ISSN: 2645-4475