

تأثیر رعایت هنجارهای عام ترافیک بر نظم اجتماعی در بین رانندگان شهر بوشهر

تاریخ دریافت: ۹۳/۰۵/۲۰

تاریخ پذیرش: ۹۳/۰۶/۱۸

چکیده:

انضباط اجتماعی با رعایت هنجارهای اجتماعی ارتباط نزدیک دارد. کارکرد هنجارهای اجتماعی تحکیم انسجام در جامعه و تولید نظم عمومی است که در چهارچوب آن همزیستی انسان‌ها و افزایش کیفیت زندگی ممکن می‌شود. رفتار مناسب و مشارکت شهروندان از این دیدگاه حیاتی است. هدف این پژوهش بررسی تأثیر هنجارهای عام ترافیک بر انضباط اجتماعی در بین رانندگان شهر بوشهر در سال ۱۳۹۳ است. روش تحقیق پیمایش است و برای گردآوری داده‌ها از پرسشنامه محقق ساخته استفاده شد. جامعه آماری این تحقیق کلیه افراد سنین ۱۸ تا ۶۰ ساله دارای گواهینامه راهنمایی و رانندگی شهر بوشهر بودند که تعداد تقریبی آن ۱۰۰۰۰۰ نفر است. نمونه آماری محاسبه شده بر اساس جدول مورگان ۳۸۴ نفر است که با استفاده از روش نمونه‌گیری خوشه‌ای چند مرحله‌ای انتخاب شدند. یافته‌های تحقیق نشان داد که بین متغیرهای مستقل درونی کردن هنجارهای عمومی، وضعیت ترافیکی، جامعه‌پذیری رانندگان، مهندسی ترافیکی، پایگاه اجتماعی رانندگان و میزان رعایت هنجارهای عام ترافیکی ارتباط وجود دارد، درحالی‌که بین دو متغیر سن و جنسیت با انضباط اجتماعی رابطه معناداری مشاهده نشد که علت آن احتمالاً ساختار یکپارچه رانندگان بوشهری و شمار اندک رانندگان زن در این شهر است. نتیجه کلی پژوهش نشان داد که رابطه قطعی میان رفتار شهروندی رانندگان و کارکرد مناسب نظم عمومی وجود دارد.

واژگان کلیدی:

هنجارهای عام، نظم اجتماعی، رانندگان، ترافیک، بوشهر

مقدمه

یکی از ویژگی‌های اجتناب‌ناپذیر دنیای مدرن تحرک جغرافیایی است. عموم انسان‌ها تا چند دهه قبل در همان مکانی که به دنیا می‌آمدند، از دنیا می‌رفتند. افزایش سرعت زندگی در جهان امروزی نه فقط سبب تحرک

اجتماعی در دو بعد افقی و عمودی گردیده است، بلکه استفاده از وسایل نقلیه شکل غالب زندگی انسان حتی در درون جوامع ساکن در مکانی واحد شده است که پیامد آن افزایش مرگ در جاده‌هاست. نخستین «گزاره برگ»^۱ سازمان بهداشت جهانی در سال ۲۰۱۵ نشانی بر این ادعاست. آمار منعکس شده در این گزاره برگ نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۲ حدود ۱/۵ میلیون نفر در اثر بیماری ایدز، ۱/۳ میلیون نفر در اثر تصادف‌های رانندگی، ۹۰۰ هزار نفر در اثر سل و ۶۰۰ هزار نفر در اثر مالاریا از دنیا رفته‌اند. این به آن معناست که روزانه ۳۴۰۰ نفر در اثر تصادف جان خود را در سطح جهانی از دست داده‌اند که از این میان سه چهارم آن‌ها جوانان سنین ۱۵ تا ۲۹ سال بوده‌اند. این گزارش از پنج عامل اصلی تأثیرگذار بر تصادف‌های رانندگی به ترتیب زیر نام برده است: ۱. استفاده از مشروب الکلی، ۲. سرعت، ۳. عدم استفاده از کلاه ایمنی توسط موتورسیکلت‌سوارها، ۴. عدم استفاده از کمربند ایمنی در ماشین‌ها، ۵. عدم حفاظت از کودکان. این گزارش حاکی است که ۹۰٪ تصادف‌های رانندگی به کشورهای در حال توسعه تعلق دارد. این گزارش پیش‌بینی کرده است که میزان مرگ‌ومیر در اثر تصادف‌های رانندگی تا سال ۲۰۳۰ به نزدیک ۱/۹ میلیون نفر در سال خواهد رسید. هزینه‌های ناشی از تصادف‌های رانندگی به طور متوسط ۳٪ درآمد ناخالص ملی این جوامع را می‌بلعد. گزارش دوسالانه سازمان بهداشت جهانی درباره سلامت جاده‌ها نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۳ از میان ۱۸۲ کشور بررسی شده در این گزارش فقط ۲۸ کشور از قوانین لازم برای کاهش تصادف‌ها در جاده‌ها در اثر این پنج عامل اصلی برخوردار هستند. انواع تصادف‌ها در سال ۲۰۱۴ به ترتیب زیر گزارش شده است: موتورسیکلت ۲۳٪، عابر پیاده ۲۲٪ و دوچرخه‌سوار ۵٪؛ بنابراین می‌توان تصور کرد که کاهش نرخ تصادف‌ها و تلاش برای سلامت جاده‌ها از چه اهمیتی برخوردار است (گزاره برگ سازمان بهداشت جهانی، ۲۰۱۵).

بیان مسئله

نظم به مجموعه‌ای از اجزاء و عناصر گفته می‌شود که بر اساس قاعده و اصول خاصی در ارتباط مستمر، پایدار و کامل قرار گرفته است. در عرصه‌ی جامعه‌شناسی به کل جامعه، بخشی از جامعه و یا ساختار اجتماعی گفته

^۱ Fact Sheet

می‌شود که تحت تأثیر جهان‌بینی‌ها، ارزش‌ها، هنجارها، پاداش و تنبیه و سرانجام رابطه‌ی قدرت پیدا می‌شود، و اجزای آن در ارتباطی باثبات و تأثیرگذار بر یکدیگر قرار دارد. نظم اجتماعی دارای بعدهای گوناگون است و در ارزش‌ها، هنجارها، حقوق، نظام‌های حکومتی و ساختارهای افقی جامعه چون طبقات، اقشار و گروه اجتماعی و یا ترکیبی از پایگاه‌ها، جایگاه‌ها و نقش‌های اجتماعی بازتاب آن دیده می‌شود. اصول پیدایش نظم اجتماعی وابستگی متقابل، فرایند تبادل و تعاون میان انسان‌ها و در نتیجه نهادها و مؤسسات اجتماعی است. اگر در جوامع پیش نوین، نهادهای اجتماعی به صورت طبیعی پیدا می‌شد، اما در جوامع نوین معاصر این نهادها و مؤسسات به صورت آگاهانه بر اساس نوعی قرارداد شکل می‌گیرد. پیروان قرارداد اجتماعی بر این باور هستند که انسان‌ها در حرکتی داوطلبانه با راهنمایی خرد بر اساس قرارداد دور هم جمع شده‌اند. شماری دیگر که از دگرگونی‌های جامعه‌ی صنعتی و رشد فرد و فردیت در این جامعه تأثیر پذیرفته‌اند، بر نقش کنشگران در پیدایش مجامع انسانی تأکید دارند. نظریه کنش عقلایی و نظریه‌ی بازی از این جمله است. به نظر ماکس وبر اعتبار یک نظم ناشی از کنش افرادی است که وجود آن نظم را مشروع تصور می‌کنند، و با این تصور جهت‌گیری اجتماعی می‌نمایند (راسخ، ۱۳۹۱: ۱۱۵۳).

رفتار ترافیکی به عنوان بخشی از فرهنگ عمومی یکی از مهم‌ترین شاخص‌های توجه یا عدم توجه افراد جامعه به هنجارهای عمومی است. امروزه ترافیک در بسیاری از کلان‌شهرهای کشورهای در حال توسعه به مسئله‌ای بحرانی تبدیل شده است؛ یعنی انسان‌ها در مواردی خود را ملزم به رعایت مقررات زندگی شهری نمی‌دانند که این امر موجب شده است که بخش اعظم برنامه‌ریزی‌های شهری و اجتماعی به نتایج مطلوب و مورد انتظار نرسد (سپهری و همکاران، ۱۳۹۳؛ مهساتی زاد، ۱۳۹۱؛ محسنی تبریزی و همکاران، ۱۳۹۰) کم توجهی به رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان از جمله ناهنجاری‌هایی است که به صورت روزمره در سطح خیابان‌ها و بزرگراه‌های داخل شهر، جاده‌ها و آزادراه‌های بین شهری مشاهده می‌شود. در کشور ما سالانه بالغ بر ۲۳ هزار نفر بر اثر تصادف‌های رانندگی جان خود را از دست می‌دهند و بیش از هزاران نفر مجروح می‌شوند (رضایی، ۱۳۸۵: ۱۳۷). افزایش تعداد تصادف‌های درون‌شهری از ۱۳۵۵۶۰ مورد در سال ۱۳۷۰ به ۲۶۳۳۵۴ مورد در سال ۱۳۸۰ و سپس ۴۴۵۸۲۶ فقره در سال ۱۳۸۲ (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۳) نشان از رشدی معادل ۳۲۸ درصد در یک دوره دوازده ساله دارد (علی‌اکبری، ۱۳۸۵). نتایج بررسی‌ها نشان می‌دهد که میزان مرگ‌ومیرهای ناشی از حوادث ترافیکی در ۱۰۰۰۰۰ نفر ۳۰ نفر هست، در حالی که این میزان در جهان ۲۲/۶ برآورد شده است، ضمن آنکه نسبت عمر از دست رفته به علت حوادث ترافیکی در جهان ۲/۵٪ هست و در ایران این میزان ۱۳/۵٪ بالغ می‌شود (اکبری و نقوی، ۲: ۱۳۸۱-۱ و ۷۵-۴۳).

آخرین آمار رسمی در دسترس متعلق به سال ۱۳۹۲ است. تلفات رانندگی به نقل از مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی برای سال ۱۳۹۲ به ۱۷.۹۹۴ نفر رسیده است. از مجموع ۱۷.۹۹۴ نفر متوفیان حوادث رانندگی در سال ۱۳۹۲ معادل ۱۱.۵۶۶ نفر یا ۶۴/۲۸ درصد آنان در حوادث رانندگی برون‌شهری (جاده‌ها) و ۵.۰۶۳ نفر یا ۲۸/۱۴ درصد آنان در حوادث رانندگی درون‌شهری، ۱.۲۹۶ نفر یا ۷/۲ درصد آنان در جاده‌های روستایی و بقیه یعنی ۶۹ نفر یا ۰/۳۸ درصد با علل نامعلوم تصادف، جان خود را در این سال از دست داده‌اند. بررسی متوفیان حوادث رانندگی برون‌شهری به تفکیک استان‌ها نشان می‌دهد که بیش‌ترین متوفیان در سال ۱۳۹۲ مربوط به استان فارس با ۱.۰۲۳ نفر و بعد از آن استان‌های خراسان رضوی و اصفهان به ترتیب با ۷۴۰ و ۶۱۸ نفر بوده است. در ارتباط با حمل‌ونقل درون‌شهری (داخل شهرها) بیش‌ترین متوفیان حوادث رانندگی در سال ۱۳۹۲ مربوط به استان تهران با ۱.۰۷۸ نفر است و پس از آن استان‌های خراسان رضوی با ۵۱۹ نفر و اصفهان با ۴۲۷ نفر قرار دارند. بررسی آمار ماهیانه متوفیان حوادث رانندگی در سال ۱۳۹۲ حکایت از آن دارد که در این سال بیش‌ترین تعداد متوفیان مربوط به ماه شهریور با ۱۲/۲۵ درصد از کل مرگ‌ومیر این سال و کمترین تعداد متوفیان مربوط به دی‌ماه سال ۱۳۹۲ با ۶/۴۷ درصد است. آمار پزشکی قانونی کشور نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۲ از مجموع ۱۷.۹۹۴ نفر فوت‌شدگان حوادث رانندگی معادل ۶.۴۳۴ نفر یا ۳۵/۸ درصد آنان را سرنشینان وسیله نقلیه، ۷.۰۷۳ نفر آنان یا ۳۹/۳ درصد آنان را رانندگان وسیله نقلیه و ۴.۱۷۰ نفر یا ۲۳/۲ درصد آنان را عابرین پیاده و بقیه را سایر، تشکیل داده‌اند. در این آمار، بیش‌ترین کشته‌ها در حوادث رانندگی در سال ۱۳۹۲ مربوط به رانندگان و سپس مربوط به سرنشینان وسیله نقلیه است. در این رابطه باید گفت کشته شدن راننده‌ها در حوادث رانندگی بیشتر در حمل‌ونقل درون‌شهری می‌تواند اتفاق بیفتد، در صورتی که بیشتر کشته‌شدگان حوادث رانندگی برون‌شهری سرنشینان هستند. در هر دو وضعیت وجود وسیله نقلیه استاندارد و ایمن (به‌خصوص در سواری‌ها)، استفاده از کمربند ایمنی، حضور و کنترل مستمر و با قدرت نیروی انتظامی (راهنمایی و رانندگی و پلیس‌راه) می‌تواند در کاهش میزان کشته‌ها مؤثر باشد. متوسط روزانه کشته‌ها در این دوره به‌استثنای سال ۱۳۹۲ که از رشد ۲/۲ درصدی برخوردار بوده، همواره کاهش یافته است، به طوری که از ۶۵/۹ نفر در سال ۱۳۹۰ به ۵۴/۲ نفر در سال ۱۳۹۳ رسیده است. نگاهی به آمار کشته‌ها در ایام نوروز سال ۱۳۹۳ حکایت از آن دارد که از مجموع ۱۰.۸۴ نفر کشته ایام نوروز این سال، استان خوزستان با ۹۴ نفر، بیش‌ترین و استان اردبیل با ۱۱ نفر، کمترین تعداد کشته‌ها در روز را در این ایام داشته‌اند. بعد از استان خوزستان، استان‌های فارس و خراسان رضوی هریک با ۹۳ و ۷۱ نفر بیش‌ترین و استان‌های کهگیلویه و بویراحمد و ایلام هر یک با ۱۲ و ۱۳ نفر کمترین تعداد کشته‌ها در روز را در ایام نوروز سال ۱۳۹۳ داشته‌اند.

همان طور که جدول زیر نشان می‌دهد، بوشهر با ۳۰۳ نفر کشته جاده‌ای در سال ۱۳۹۳ در مقایسه با دیگر استان‌ها کشور در سطحی متوسط قرار دارد (سایت مرکز پژوهش‌های مجلس، سایت سازمان پزشکی قانونی، خبر آنلاین).

جدول (۱): تلفات جاده‌ای در ۳۱ استان کشور در سال ۱۳۹۳

سیستان و سمنان	زنجان	خوزستان	خراسان	خراسان	خراسان	چهارمحال و تهران	بوشهر	ایلام	البرز	اصفهان	اردبیل	آذربایجان	آذربایجان
۸۲۵	۳۱۷	۹۰۷	۲۶۷	۱,۳۷۴	۲۸۰	۲۳۸	۳۰۳	۱۲۵	۳۶۸	۱,۱۱۴	۲۱۲	۶۳۳	۸۰۱
استان	یزد	هرمزگان	مرکزی	مازندران	لرستان	گیلان	گلستان	استان	کرمان	کردستان	قم	قزوین	فارس
۴۶۸	۲۶۴	۴۶۹	۶۳۳	۸۶۹	۴۹۹	۶۵۳	۴۰۷	۱۵۳	۹۰۴	۲۸۳	۳۴۹	۳۳۳	۱,۵۳۹

منبع: خبر آنلاین

روش تحقیق

تحقیق حاضر از حیث هدف کاربردی، ماهیت توصیفی و تحلیلی، اجرا و در نهایت آزمون فرضیه‌ها پیمایشی است. تحقیق حاضر از نوع تحقیقات همبستگی تبیینی است که در آن به توصیف شرایط و بیان روابط بین متغیرها پرداخته خواهد شد. روش جمع‌آوری اطلاعات تلفیقی از روش اسنادی و پیمایشی است. بر این اساس، ابزار جمع‌آوری اطلاعات، بخش میدانی از نوع پرسشنامه و مصاحبه است. جامعه آماری تحقیق شامل کلیه رانندگان گروه سنی ۱۸ تا ۶۰ سال ساکن در نقاط شهری بوشهر در سال ۱۳۹۳ هست که در مجموع حدوداً (۱۰۰۰۰۰) نفر می‌باشند (راهنمایی و رانندگی استان بوشهر). نمونه آماری محاسبه‌شده بر اساس جدول مورگان ۳۸۴ نفر است که با استفاده از روش نمونه‌گیری خوشه‌ای چند مرحله‌ای انتخاب شدند. در این تحقیق برای تعیین اعتبار گویه‌ها از اعتبار صوری و تجربی و برای تعیین پایایی آن‌ها از ضریب آلفای کرونباخ که عمومیت بیشتری دارد استفاده شد.

جدول شماره (۲): مقادیر آلفای کرنباخ برای هر یک از شاخص‌های تحقیق

ردیف	نوع	نام متغیر	تعداد	آلفای
۱	وابسته	انضباط اجتماعی	۱۸	۰/۷۵
۲	مستقل	درونی کردن هنجارهای	۲	۰/۷۲
۳	مستقل	وضعیت حجم ترافیکی	۲	۰/۶۸
۴	مستقل	اجتماعی شدن ترافیکی	۳	۰/۷۴
۵	مستقل	مهندسی ترافیکی	۲	۰/۷۶

پیشینه تحقیق

سپهری و همکاران (۱۳۹۳) در پژوهشی با عنوان «نقش دوربین‌های ثبت تخلفات سرعت در کاهش تلفات جاده‌ای» به این نتیجه رسیده‌اند که تلفات جاده‌ای نهمین عامل مرگ در جهان و اولین عامل مرگ در بین جوانان ۱۵ تا ۲۹ سال است. آن‌ها با آنالیزهای آماری به این نتیجه رسیده‌اند که اگر کشورها عمل سریع و مهمی انجام ندهند پیش‌بینی می‌شود که تا سال ۲۰۳۰ این تعداد به ۲/۴ میلیون نفر افزایش یافته و به پنجمین عامل مرگ‌ومیر در جهان تبدیل شود. تحقیق آن‌ها نشان می‌دهد که تلفات جاده‌ای در ایران بسیار بالاتر از میانگین جهانی است. یکی از راه‌کارهای مهم کاستن از تلفات کاهش میانگین سرعت خودروهاست که با آموزش و اعمال قانون حاصل می‌شود. آن‌ها نشان داده‌اند که با نصب دوربین‌های نسل سوم از میزان تلفات رانندگی در محدوده ۶ کیلومتری محل نصب ۲۲٪ تا ۶۵٪ یعنی ۷۰۰ نفر از تلفات ترافیکی شهر تهران کاسته شده است. مقایسه تعداد تلفات در تونل توحید قبل از نصب این دوربین‌ها با تعداد تلفات بعد از نصب آن‌ها و همچنین تعداد تلفات تونل نیایش و پل صدر نشان می‌دهد که ۸۵٪ تلفات کاهش یافته است که این نتایج با بررسی‌های جهانی مطابقت دارد.

داوود دعاگویان (۱۳۸۲) در تحقیقی با عنوان بررسی میزان سرمایه اجتماعی پلیس راهور و نقش آن در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی به این نتیجه رسیده است که رانندگان آماده هرگونه همکاری با پلیس هستند. آنچه اهمیت دارد این است که تعامل پلیس راهور با مردم و رانندگان مناسب باشد، پلیس در برخورد با مردم با عطف، تشویق و تنبیه صحیح، صمیمیت، عدم استفاده از خشونت و انسانی برخورد کند که این‌گونه رفتار تأثیر زیادی بر رانندگان در رعایت قوانین راهنمایی رانندگی برجای می‌گذارد.

رفیعی (۱۳۹۰) تحقیقی تحت عنوان مروری بر مسئولیت‌ها و وظایف سازمان‌های دخیل در آموزش و فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی کشور انجام داده است. نتایج تحقیق او نشان می‌دهد که نهادهایی مثل خانواده و

سازمان‌هایی مثل آموزش و پرورش، شهرداری‌ها، راهنمایی و رانندگی و سازمان‌های مردم‌نهاد می‌توانند به طور مستقیم و غیرمستقیم در گسترش و آموزش فرهنگ نظم و امنیت ترافیک نقش داشته باشند.

دنیش موهان (۲۰۱۴) در پژوهشی با عنوان «تأثیر خسارت‌های جاده‌ای در آسیا: ارزیابی اقتصادی و انسانی» به این نتیجه رسیده است که الگوهای ترافیکی، شیوه مشارکت و نوع تصادف‌ها در کشورهای با درآمد بالا و پایین متفاوت است. این مطالعه نشان می‌دهد که سلامت جاده‌ها در هندوستان و بسیاری از کشورهای آسیایی از اولویت لازم برخوردار نیست، بنابراین اطلاعات و امکانات تحقیق در این باره در این‌گونه کشورها محدود است. اگرچه پژوهش‌های قبلی به این نتیجه رسیده‌اند که خسارت‌های جاده‌ای هزینه زیادی برای این کشورها دارد، لیکن باید در این زمینه هنوز تحقیق‌های دقیق‌تری انجام داد. این مطالعات نشان می‌دهند که ۲ تا ۴ درصد از درآمد سرانه این کشورها در جاده‌ها نابود می‌شود. محقق در نهایت به این نتیجه رسیده است: ۱. آگاهی و اطلاع درباره خسارت ناشی از تصادف‌های جاده‌ای باید افزایش یابد تا زمینه برای اتخاذ تدابیر جدید برای مقابله با این مشکل فراهم شود؛ ۲. خسارت جاده در هنگام طراحی و ساختن جاده‌ها محاسبه و در نتیجه جاده‌های ایمن‌تری ساخته شود؛ ۳. دولت مرکزی سازمانی مستقل متشکل از افراد صاحب‌نظر را مسئول بررسی این موضوع کند، ۴. قبل از طراحی و ساختن جاده‌ها امکان تأمین سلامت آن‌ها و تأثیرات آن بر محیط‌زیست بررسی شود، ۵. افراد بیشتر به سمت مطالعه این موضوع تشویق و در نتیجه شمار صاحب‌نظران در این حوزه بیشتر می‌شود.

جانک برسکی‌گیسولف (۲۰۱۵) در پژوهشی با عنوان «تأثیر حرکت موتورسیکلت‌ها در صدمات جاده‌ای: نتایج مطالعه گروه‌های همالان» تأثیر حرکت موتورسیکلت‌ها در نرخ مجروح‌ها در حمل‌ونقل جاده‌ای را با تحلیل نتایج حاصل از دو پیمایش متوالی در گروهی مشابه در تایلند بررسی کرده است. پژوهش‌های فوق در میان ۵۷۱۵۴ نفر شرکت‌کننده در گروه‌های مشابه در سال‌ها ۲۰۰۵ و ۲۰۰۹ انجام شد. جامعه آماری تصادف‌های گزارش‌شده در طول مدت ۱۲ ماه در سال ۲۰۰۹ بود. در این مدت ۵۶۰۸ فقره تصادف گزارش شد که موتورسیکلت‌سوارها در ۷۴٪ از این تصادف‌ها درگیر بودند. دسترسی به وسیله نقلیه چهارچرخ بین سال‌ها ۲۰۰۵ تا ۲۰۰۹ افزایش یافت و تعداد موتورسیکلت‌سوارها کاهش یافت. در بین کسانی که در هر دو دوره از موتورسیکلت استفاده کرده بودند، نرخ تصادف ۲/۸ بار بیشتر از کسانی بود که فقط در یکی از دو پیمایش متوالی از موتورسیکلت استفاده می‌کردند. برای تحلیل داده از جداول متقاطع و رگرسیون لجستیک چند متغیر استفاده شد. نتایج تحقیق نشان داد که تغییر وسیله نقلیه از موتورسیکلت به اتومبیل در اثر گسترش شهرنشینی سبب کاهش نرخ تصادف‌های رانندگی خواهد شد، اگرچه شهرها نیز مکان امینی برای ترافیک سالم‌تر نیستند.

فرح منصوری و همکاران (۲۰۱۵) پژوهشی با عنوان «سلامت جاده‌ها و تصادف‌های جاده‌ای در عربستان سعودی» انجام داده‌اند. هدف پژوهش مطالعه تغییرات در حمل‌ونقل جاده‌ای در ۲۵ سال گذشته در پادشاهی سعودی و تحلیل چشم اندازه‌های آینده آن بود. روش پژوهش تحلیل تمام مقالاتی بود که در این مدت در پادشاهی سعودی در این باره انتشار یافته بود. این پژوهش از دسامبر ۲۰۱۳ تا ماه مه ۲۰۱۴ در دانشگاه مدینه انجام گرفت. یافته‌های تحقیق نشان داد که تصادف‌های جاده‌ای ۸۳/۴٪ تلفات وارده به زائران بین سال‌های ۱۹۸۴ تا ۱۹۸۹ بوده است. مطالعات جدید نیز همین گرایش را نشان می‌دهد. در گزارش‌های اخیر بیشتر به خسارات سر و گردن و به دنبال آن دست و پاها اشاره و کمتر به آمار تلفات جاده‌ای اشاره می‌شود. خودداری از ارائه گزارش دقیق در باره تلفات جاده‌ای سبب شده است تا گزارش‌های اخیر با گزارش‌ها قبلی هماهنگ نباشد. در حالی که که گزارش غیررسمی بیمارستان‌ها نشان از افزایش ۸٪ شمار افرادی می‌دهد که در اثر تصادف‌های جاده‌ای جان خود را از دست داده‌اند، گزارش رسمی پلیس حاکی از کاهش ۲۷٪ مرگ‌ومیر در اثر تصادف بین سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۰ دارد. تمام گزارش‌ها نشان می‌دهند که سرعت علت اصلی تصادفات می‌باشد. نتایج تحقیق نشان داد که شیوه گزارش درباره داده‌ها و علت‌های تصادف در ۲۵ سال گذشته تغییر بنیادی کرده است. تلاش مستمر در جریان است تا خطای رانندگان علت اصلی قلمداد شود. تمام بیمارستان‌ها دفتر حراست دارند که شیوه گزارش دهی در باره تصادفات را مدیریت می‌کنند.

مبانی نظری

پارسونز نخستین اثر بزرگ خود ساختار کنش اجتماعی را با طرح مسئله نظم از دیدگاه هابز شروع می‌کند. او مسئله نظم از دیدگاه هابز را محور اصلی جامعه‌شناسی خود قرارداد. توماس هابز مسئله نظم را در چارچوب نظریه قرارداد اجتماعی بررسی کرده است. نظریه قرارداد اجتماعی در قرن‌های ۱۷ و ۱۸ طرح شد و از توماس هابز به جان لاک و از او به ژان ژاک روسو و از روسو به امانوئل کانت رسید. هدف شارحان این نظریه این بود که نظم اجتماعی ناشی از آزادی تصمیم‌گیری فردی را جایگزین نظم به تدریج در شرف اضمحلال سنتی ناشی از وابستگی فرد به سلسله‌مراتب اجتماعی بکنند. پرسش اصلی این نظریه این بود: چگونه اصولاً نظم در جامعه‌ای متشکل از افراد منفرد ممکن می‌شود. نظریه سازان قرارداد اجتماعی معتقد بودند که اگر پیگیری نامحدود منافع فردی هدف صرف کنش انسانی باشد، جامعه با مسئله جنگ همه علیه همه (هابز)، فقدان اعتماد به حقوق طبیعی انسان‌ها (جان لاک)، تلاش خودخواهانه برای موفقیت و تشنگی قدرتمندان برای کسب قدرت (روسو) یا جنگ اجتناب‌ناپذیر بر سر منافع محدود (کانت) درگیر خواهد شد. چنین وضعی را باید وضعیت طبیعی (هابز،

لاک، کانت) یا وضعیت تمدنی پیشرفته نامید. جامعه در چنین وضعیتی از تمامی قیود سنتی رهایی یافته، لیکن هنوز نظم جدیدی شکل نگرفته است (روسو). پارسونز معتقد بود که هابز با تیزبینی، پیامد نظامی متکی بر فایده گرایی ناب را شرح داده است. چنین نظامی هنوز هنجارهای موثق ندارد و افراد تلاش می‌کنند با استفاده از کارآمدترین و مؤثرترین ابزارهای عقلانی اهداف خود را پیش ببرند و منافع فردی خود را تأمین کنند. این حکم حتی صادق است اگر فایده‌گراها بر این نظر خود پافشاری کنند که نظم اجتماعی صرفاً حاصل شکوفایی آزاد منافع فردی است و در جامعه مدرن نیروی انسجام دیگری به جز منافع واگرا لیکن مکمل یکدیگر فردی وجود ندارد (مونش در کسلر ج ۲، ۱۳۹۳: ۱۹).

نظریه فایده گرایی اسیر تناقض است و این تناقض را می‌توان به وضوح در تحلیل هابز دید. هابز بی‌ثباتی در جامعه‌ای را نشان می‌دهد که مسئله اصلی آن تأمین منافع فردی است، لیکن او خود دچار افراط دیگری می‌شود و برای پاسخ به مسئله نظم در جامعه‌ای متشکل از افراد منفرد به دامن دولت نیرومند پناه می‌برد. پارسونز معتقد بود که پلی که هابز میان نظم اجتماعی و دولت می‌زند سست بنیاد است و آن را نمی‌توان راه‌حل نهایی مسئله نظم اجتماعی قلمداد کرد. نظریه قرارداد اجتماعی و نظم هابز شرطی دارد و شرط آن این است که افراد تشخیص بدهند که به نفع آن‌هاست برای حفظ منافع درازمدت خود از مزایای کوتاه مدت صرف‌نظر کرده و انگیزه‌ای پیدا کنند و برای حفظ خود، بخشی از اختیارات بالقوه خود را به دولت و دستگاه حکومت مرکزی واگذار کنند. لیکن افراد در چنین وضعیتی نمی‌توانند این کار را انجام دهند؛ چرا که مطمئن نیستند که طرف دیگر قرارداد، حاکمیت، زمانی که منافعش ایجاب کند اصول قرارداد را زیر پا نگذارد (همان جا، ۲۰).

مانکور آلسون کوشید سست بنیادی ارتباطی را که هابز میان وضعیت طبیعی و وضعیت قرارداد اجتماعی برقرار کرده و پارسونز قبلاً به آن اشاره کرده بود، با استفاده از مقوله «مسئله ثروت جمعی»^۱ نشان دهد. آلسون^۲ معتقد بود که نظم اجتماعی ثروت جمعی است که تمام افراد جامعه در آن شریک هستند و هیچ‌کس در جامعه از آن محروم نیست. به نظر آلسون به نسبتی که افراد جامعه افزایش پیدا می‌کنند، سهم آن‌ها در ثروت عمومی نظم جمعی کاهش پیدا می‌کند، به طوری که سهم افراد در نظم اجتماعی گرایش به صفر دارد، بنابراین هرچه تعداد کنشگران سهمیه در نظم اجتماعی زیادتر شود ثروت عمومی نظم اجتماعی می‌بایست در میان مجموعه‌ای بزرگ‌تر از افراد تقسیم شود. در نهایت سهم فردی در نظم اجتماعی آن اندازه کم می‌شود که فرد نمی‌تواند فایده خودش را در نظم اجتماعی محاسبه کند. نهادهای اخلاقی^۳ در این مورد وارد عمل می‌شوند تا ابتکار عمل را در

^۱ Kollektivgutproblem

^۲ Olson, M. Jr. ۱۹۶۵

^۳ Moralischer Unternehmer

دست گیرند و با ساختن دستگاه اجرایی کارآمد، هزینه بی‌نظمی را کاهش دهند و زمینه را برای تولید نظم فراهم کنند که ثروت جمعی است (همان جا، ۲۱).

اسپنسر با تحلیل فرایند دگرگونی اجتماعی می‌خواست چگونگی نظم اجتماعی را کشف کند و توضیح دهد. او جامعه را نظام اجتماعی خود سامان دهی^۱ می‌فهمید که در روند سازگاری مستمر با محیط تکامل می‌یابد. او این فرایند را کوشش برای رسیدن به توازن جدید می‌دید، ضمن آن‌که این توازن جدید نیز سیال است، البته به نظر او این امکان نیز وجود دارد که این تلاش به ثبات و رکود بی‌انجامد. اسپنسر درصدد طرح نظریه‌ای درباره پایداری ساختارهای اجتماعی نبود، لیکن پرسش‌هایی درباره پیش‌شرط‌های کارکردی جامعه طرح می‌کرد که جلوه آشکار آن در این نظریه او دیده می‌شود: «همبستگی اجتماعی مشروط به وجود میزان مشخص شروط عمومی معین است» (کونژیک در کسلر، ج ۱، ۱۳۹۳: ۶۵).

پارتو برای الگوهای خاص رفتار اجتماعی^۲ در زندگی جمعی نقش بسیار قائل بود، اگرچه کنشگران اغلب به این‌گونه الگوها آگاه نیستند و این‌گونه الگوها اغلب ناآگاهانه تأثیرگذار هستند، اما برای یکپارچگی و هستی‌تشکل‌های اجتماعی به منزله سازمانی باهدف منطقی و گفتمان مبتنی بر عقلانیت نقش اساسی دارند. هدف پارتو از طرح این موضوع فراهم کردن زمینه برای بررسی بنیادی سازوکارهای غیر عقلی و بنیادی برای پیدایش جماعت‌ها نبود، بلکه او بیش‌تر در آن‌ها «ساختارهای احساسی»^۳ نظم‌دهنده جوامع را می‌دید. نکته مهم در اینجا استفاده او از نوعی روش تفسیری است که در روش‌شناختی اثباتی معمول نیست و آن این‌که او ترکیب‌های فکری معین را در ارتباط با الگوهای گفتمانی و الگوهای تصوراتی جمعی و بنیادی بررسی می‌کرد (باخ در کسلر، ج ۱، ۱۳۹۳: ۷۹).

امیل دورکیم درک خاصی از ناهنجاری داشت و آن را ناشی از پس‌ماندگی آسیب‌شناسانه همبستگی آرگانیک از سطح تقسیم کار در یک جامعه می‌دانست (بوک، در کسلر ج ۱، ۱۳۹۳: ۳۸). دورکیم به منظور تبیین رقابت و کشمکش در جوامع مدرن، سه نوع تقسیم کار ناموفق و ناهنجار را از یکدیگر متمایز می‌کند که برای ارتباط میان تمایزات و همبستگی آرگانیکی دارای اهمیت قطعی هستند: اول تقسیم کار ناهنجار ناشی از رشد سریع کارکردها و آرگان‌های جدید بدون تثبیت قواعد همکاری و پیوندهای اجتماعی لازم است. کارکردها، قواعد و پیوندها معمولاً به صورت خودبه‌خود و از راه خوگیری و تثبیت نهادی و به صورت تدریجی انجام می‌شود، درحالی‌که دگرگونی اجتماعی، سریع به شکاف و ناهنجاری اجتماعی منجر خواهد شد. دوم تقسیم کار ناهنجار

^۱ Selbst regulierende soziale Systeme

^۲ spezifische soziale Verhaltensmuster

^۳ Gefühlsstrukturen

ناشی از تقسیم کار اجباری است که در چنین صورتی مشکل فقدان قواعد نیست، بلکه مسئله بی‌عدالتی قواعد موجود و تقسیم کار اجباری است. دورکیم مانند مارکس مبارزه طبقاتی و قراردادهای ناعادلانه را میراث سنتی نظم اجتماعی گذشته می‌داند که دیگر با آگاهی اخلاقی در حال ظهور مناسب نیست. او سومین شکل تقسیم کار ناهنجار را ناشی از فقدان و عدم تناسب تقسیم کار در درون سازمان ارزیابی می‌کند (مونش در کسلر ج ۱، ۱۳۹۳: ۱۳۵).

نظریه عقلانی شدن وبر محصول ناخواسته فعالیت‌های فکری و پژوهش‌های منفرد گوناگون است که نتایج این تعمق‌ها اتفاقاً بیش‌تر سبب نگرانی وبر می‌شد، لیکن این به آن معنا نیست که نمی‌توان درباره ویژگی‌های عمومی فرایند عقلانی شدن وبری سخن گفت که به نظر او کل بشریت را تهدید می‌کند. در معنایی ساده و کلی عقلانی شدن در آثار وبر چیزی جز نظم و نظام‌یافتگی مجموعه نامنظم و بی‌شماری از پدیده‌های منفرد با امکان ارتباط بی‌شمار بین آن‌ها نیست که با شاخص‌های انسانی منظم می‌شود. وبر نتیجه چنین تنظیم نظام‌یافته‌ای را «عقلانی شدن» می‌نامد، در حالی این نظم ممکن است حاصل کار خود کنشگر یا دانشمندی باشد که این نظام بررسی کرده و تحلیلی به آن نظم می‌دهد (کسلر در کسلر ج ۱، ۱۳۹۳: ۱۷۲).

پارک طرح نظریه اجتماعی خود را بر اساس تمایز میان دو مجموعه منظم جماعت و جامعه قرار می‌دهد. او نخست در تشابه با بوم‌شناسی حیوانی و گیاهی از خرده نظام یا «جماعت»^۱ نام می‌برد که مجموعه انسانی در محیط مشخص و فضای جغرافیایی معین است. جماعت بنیان آن چیزی است که او از آن با عنوان جامعه^۲ نام می‌برد که از نظر او موضوع اصلی پژوهش جامعه‌شناختی است و منظور او از آن در واقع نظم فرهنگی است. این رویکرد دوگانه از جامعه، فهمیدن جامعه یک‌بار با عنوان «جماعت» و بار دیگر با عنوان «جامعه»، اشاره به دو خرده نظام است که یکی به جنبه‌های زیستی و دیگری به چارچوب‌های فرهنگی مجموعه‌های انسانی اشاره دارد (لیندنر در کسلر ج ۱، ۱۳۹۳: ۱۹۶).

چهارچوب نظری تحقیق

بر اساس تئوری عمومی کنش پارسونز، افراد در نتیجه فرایند اجتماعی شدن موفق، هنجارهای یک فرهنگ را ملکه ذهن و درونی کرده و جامعه پذیر می‌شوند. آن‌ها شناخت کافی برای انجام کنش اجتماعی را به دست آورده می‌دانند که در موقعیتی خاص، چه نوع عمل و کنشی را باید انجام دهند. همان طور که قبلاً بیان شد

^۱ community
^۲ Gesellschaft

منظور از انضباط ترافیکی در این تحقیق، میزان پایبندی افراد به هنجارهای درونی شده ترافیکی است. بر اساس تئوری عمومی کنش، فرهنگ ترافیکی از طریق نظام اجتماعی در نتیجه فرایند اجتماعی شدن موفق در نظام شخصیت استقرار یافته، در افراد درونی شده و در آن‌ها پایبندی به وجود می‌آید. بر این اساس لازم است نظام فرهنگی، اجتماعی و شخصیت ترافیکی مورد بررسی قرار گیرد.

از این روی فرهنگ ترافیک بر پایه این سه عامل استوار هست. فرهنگ ترافیکی به صورت مدون در قالب مجموعه‌هایی از قبیل «آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی» یا دانستنی‌های راهنمایی و رانندگی با نظارت اداره راهنمایی و رانندگی در دسترس متقاضیان گواهینامه رانندگی قرار می‌گیرد. مقررات، ضابطه‌ها و الگوهای عمل برای رانندگان و عابران را می‌توان در چهار قسمت بیان داشت. قسمت اول، مشتمل بر تعدادی سؤال است که در ارتباط با نحوه صحیح رانندگی از قبیل نحوه سبقت، سرعت مجاز، توقف، تغییر مسیر و نیز نحوه عبور عابر پیاده از خیابان‌ها هست. قسمت دوم، شامل علائم راهنمایی و رانندگی مانند علائم خطر، علائم بازدارنده و حکم‌کننده و علائم اخباری هست. قسمت سوم در مورد چگونگی رعایت حق تقدم در تقاطع هست که شامل بیست مورد است. از جمله این موارد می‌توان به نحوه رعایت حق تقدم در چهارراه‌های هم‌عرض، در سه‌راه، در چهارراه‌های دارای تابلوی ایست با رعایت حق تقدم اشاره کرد؛ و نهایتاً در قسمت چهارم، در مورد خطوط - انواع خط‌کشی خیابان‌ها و مفاهیم آن - است. این قسمت شامل نه سؤال است که همراه با شکل هست. از جمله مهم‌ترین موارد این قسمت می‌توان به خط ممتد، خط مقطع، خط عابر پیاده و خط ایست اشاره نمود. کنش فرد در زمینه انضباط ترافیکی مبتنی بر رعایت مقررات و هنجارهای ترافیکی در صورت درونی کردن هنجارها هست که اجتماعی شدن قوانین و هنجارهای ترافیکی در افراد باعث ایجاد نظم و انضباط ترافیکی هست. با توجه به تأثیر نظام فرهنگی بر نظام شخصیتی فرد، ساختار فرهنگی جامعه اعم از وضعیت ترافیک، پایگاه اقتصادی - اجتماعی خانواده، سن و جنس بر کنش فرد مؤثر است. در مجموع تئوری پارسونز به عنوان چارچوب نظری این تحقیق معتقد به تأثیرات نظام فرهنگی بر نظام شخصیتی و سپس باعث ایجاد کنش در فرد می‌شود. در انضباط ترافیکی نیز ساختارهای فرهنگی جامعه باعث ایجاد نظام شخصیتی فرد و سپس ایجاد کنش در زمینه نظم و انضباط ترافیکی می‌گردد. ما با توجه به پیشینه تحقیق و مبانی نظری فوق، تأثیر عوامل جمعیتی مانند سن، شغل، وضعیت تحصیلی، جنسیت و همچنین پنج شاخص درونی کردن هنجارهای ترافیکی، وضعیت حجم ترافیکی، اجتماعی شدن ترافیکی رانندگان، وضعیت مهندسی ترافیکی و پایگاه اقتصادی اجتماعی رانندگان را بر انضباط اجتماعی رانندگان بررسی کردیم که نمودار در مدل زیر مشاهده می‌شود.

مدل شماره ۱- مدل مفهومی تحقیق



فرضیه‌های تحقیق

- فرضیه ۱: به نظر می‌رسد بین جنسیت افراد و انضباط اجتماعی رابطه وجود دارد.
- فرضیه ۲: به نظر می‌رسد بین سن افراد و انضباط اجتماعی رابطه وجود دارد.
- فرضیه ۳: به نظر می‌رسد بین درونی کردن هنجارهای ترافیکی و انضباط اجتماعی رابطه وجود دارد.
- فرضیه ۴: به نظر می‌رسد بین وضعیت حجم ترافیکی و انضباط اجتماعی رابطه وجود دارد.
- فرضیه ۵: به نظر می‌رسد بین اجتماعی شدن ترافیکی افراد و انضباط اجتماعی رابطه وجود دارد.
- فرضیه ۶: به نظر می‌رسد بین وضعیت مهندسی ترافیکی و انضباط اجتماعی رابطه وجود دارد.
- فرضیه ۷: به نظر می‌رسد بین پایگاه اقتصادی و اجتماعی افراد و انضباط اجتماعی رابطه وجود دارد.

تجزیه و تحلیل داده‌ها

الف: آمار توصیفی

بخش توصیفی پژوهش را به ارائه جداول در این باره محدود می‌کنیم تا از طولانی شدن غیر لازم مقاله پیشگیری شود

جدول (۳): ارتباط بین جنسیت افراد و انضباط اجتماعی

کل	انضباط اجتماعی بالا		انضباط اجتماعی متوسط	انضباط اجتماعی پایین		جنسیت/انضباط
	۱۴۱	۴۳/۹۴		۷	۲/۶۵٪	
۲۶۴	۵۳/۴۱٪		۱۱۶			مرد

زن	۷	۵/۸۳٪	۵۲	۴۳/۳۳٪	۶۱	۴۳/۳۳٪	۱۲۰
کل	۱۴		۱۶۸		۲۰۲		۳۸۴

همان طور که مشاهده می‌شود، مردها از انضباط اجتماعی بالاتری (۵۳/۴۱) در مقایسه با زنان (۴۳/۳۳) برخوردارند.

جدول (۴): ارتباط بین سن افراد و انضباط اجتماعی

سن/انضباط	انضباط اجتماعی پایین		انضباط اجتماعی متوسط		انضباط اجتماعی بالا		کل
۳۰-۱۸	۸	۵/۴٪	۶۳	۴۲/۹٪	۷۶	۵۱/۷٪	۱۴۷
۴۰-۳۱	۶	۳/۷٪	۷۸	۴۷/۹٪	۷۹	۴۸/۵٪	۱۶۳
۵۰-۴۱	۰	۰	۲۲	۳۴/۹٪	۴۱	۶۵/۱٪	۶۳
۶۰-۵۱	۰	۰	۵	۴۵/۵٪	۶	۴/۵٪	۱۱
کل	۱۴	۳/۶٪	۱۶۸	۴۳/۸٪	۲۰۲	۵۲/۶٪	۳۸۴

همان طور که مشاهده می‌شود، گروه سنی ۴۱ تا ۵۰ و ۵۱ تا ۶۰ از انضباط اجتماعی بالاتری برخوردار هستند.

جدول (۵): ارتباط بین درونی کردن هنجارهای ترافیکی و انضباط اجتماعی

درونی کردن هنجارها/انضباط	انضباط اجتماعی			کل
	پایین	متوسط	بالا	
در سطح بالا	۵	۲۲	۴	۳۱
	۱۶/۱٪	۷۱٪	۱۲/۹٪	۱۰۰
در سطح متوسط	۷	۱۰۳	۱۰۸	۲۱۸
	۲/۳٪	۴۷/۲٪	۴۹/۵٪	۱۰۰
در سطح پایین	۲	۴۳	۹۰	۱۳۵
	۱/۵٪	۳۱/۹٪	۶۶/۷٪	۱۰۰
کل	۱۴	۱۶۸	۲۰۲	۳۸۴
	۶/۳٪	۴۳/۸٪	۵۲/۶٪	۱۰۰

داده‌های جدول نشان می‌دهد که ۳۱ نفر از پاسخگویان به لحاظ درونی کردن هنجارهای ترافیکی در سطح پایین، ۲۱۸ نفر در سطح متوسط و ۱۳۵ نفر در سطح بالا قرار دارند. در میان پاسخگویانی که به لحاظ درونی کردن هنجارهای ترافیکی در سطح پایین‌تر قرار دارند ۴ نفر (۱۲/۹٪) دارای انضباط اجتماعی بالا، ۲۲ نفر (۷۱٪) دارای انضباط اجتماعی متوسط و ۵ نفر (۱۶/۱٪) دارای انضباط اجتماعی پایین می‌باشند. در میان پاسخگویانی که به لحاظ درونی کردن هنجارهای ترافیکی در سطح متوسط قرار دارند ۱۰۸ نفر (۴۹/۵٪) دارای انضباط

اجتماعی بالا، ۱۰۳ نفر (۰.۴۷/۲) دارای انضباط اجتماعی متوسط و ۷ نفر (۰.۳/۲) دارای انضباط اجتماعی پایین می‌باشند؛ و بالأخره اینکه در میان پاسخگویانی که به لحاظ درونی کردن هنجارهای ترافیکی در سطح بالا قرار دارند ۹۰ نفر (۰.۶۶/۷) دارای انضباط اجتماعی بالا، ۴۳ نفر (۰.۳۱/۹) دارای انضباط اجتماعی متوسط و ۲ نفر (۰.۱/۵) دارای انضباط اجتماعی پایین می‌باشند.

جدول (۶): ارتباط بین وضعیت حجم ترافیکی و انضباط اجتماعی

وضعیت ترافیکی/انضباط	حجم	انضباط اجتماعی		
		پایین	متوسط	بالا
در سطح بالا	۴	۷۵	۱۲۲	۲۰۱
	%۲	%۳۷/۳	%۶۰/۷	۱۰۰
در سطح متوسط	۹	۷۷	۵۸	۱۴۴
	%۶/۳	%۵۳/۵	%۴۰/۳	۱۰۰
در سطح پایین	۱	۱۶	۲۲	۳۹
	%۲/۶	%۴۱	%۵۶/۴	۱۰۰
کل	۱۴	۱۶۲	۲۰۸	۳۸۴
	%۳/۶	%۴۳/۸	%۵۲/۶	۱۰۰

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود ۲۰۱ نفر از پاسخگویان به لحاظ وضعیت حجم ترافیکی در سطح بالا، ۱۴۴ نفر در سطح متوسط و ۳۹ نفر در سطح پایین قرار دارند. در میان پاسخگویانی که به لحاظ وضعیت حجم ترافیکی در سطح بالا قرار دارند ۱۲۲ نفر (۰.۶۰/۷) دارای انضباط اجتماعی بالا، ۷۵ نفر (۰.۳۷/۳) دارای انضباط اجتماعی متوسط و ۴ نفر (۰.۲) دارای انضباط اجتماعی پایین می‌باشند. در میان پاسخگویانی که به لحاظ وضعیت حجم ترافیکی در سطح متوسط قرار دارند ۵۸ نفر (۰.۴۰/۳) دارای انضباط اجتماعی بالا، ۷۷ نفر (۰.۵۳/۵) دارای انضباط اجتماعی متوسط و ۹ نفر (۰.۶/۳) دارای انضباط اجتماعی پایین می‌باشند؛ و بالأخره اینکه در میان پاسخگویانی که به لحاظ وضعیت حجم ترافیکی در سطح پایین قرار دارند ۲۲ نفر (۰.۵۶/۴) دارای انضباط اجتماعی بالا، ۱۶ نفر (۰.۴۱) دارای انضباط اجتماعی متوسط و ۱ نفر (۰.۲/۶) دارای انضباط اجتماعی پایین می‌باشند.

جدول (۷): ارتباط بین اجتماعی شدن و انضباط اجتماعی

اجتماعی شدن/انضباط	انضباط اجتماعی پایین	انضباط اجتماعی متوسط	انضباط اجتماعی بالا	کل
--------------------	----------------------	----------------------	---------------------	----

۲۰۸	۱۲۴	۸۰	۴	در سطح بالا
۱۰۰	%۵۹/۶	%۳۸/۵	%۱/۹	
۱۲۴	۵۹	۵۶	۹	در سطح متوسط
۱۰۰	%۴۷/۶	%۴۵/۲	%۷/۳	
۵۲	۱۹	۳۲	۱	در سطح پایین
۱۰۰	%۳۶/۵	%۶۱/۵	%۱/۹	
۳۸۴	۲۰۲	۱۶۸	۱۴	کل
۱۰۰	%۵۲/۶	%۴۳/۸	%۶/۳	

داده‌های جدول نشان می‌دهد که ۲۰۸ نفر از پاسخگویان به لحاظ اجتماعی شدن ترافیکی در سطح بالا، ۱۲۴ نفر در سطح متوسط و ۵۲ نفر در سطح پایین قرار دارند. در میان پاسخگویانی که به لحاظ اجتماعی شدن ترافیکی در سطح بالا قرار دارند ۱۲۴ نفر (%۵۹/۶) دارای انضباط اجتماعی بالا، ۸۰ نفر (%۳۸/۵) دارای انضباط اجتماعی متوسط و ۴ نفر (%۱/۹) دارای انضباط اجتماعی پایین می‌باشند. در میان پاسخگویانی که به لحاظ اجتماعی شدن ترافیکی در سطح متوسط قرار دارند ۵۹ نفر (%۴۷/۶) دارای انضباط اجتماعی بالا، ۵۶ نفر (%۴۵/۲) دارای انضباط اجتماعی متوسط و ۹ نفر (%۷/۳) دارای انضباط اجتماعی پایین می‌باشند؛ و بالأخره اینکه در میان پاسخگویانی که به لحاظ اجتماعی شدن ترافیکی در سطح پایین قرار دارند ۱۹ نفر (%۳۶/۵) دارای انضباط اجتماعی بالا، ۳۲ نفر (%۶۱/۵) دارای انضباط اجتماعی متوسط و ۱ نفر (%۱/۹) دارای انضباط اجتماعی پایین می‌باشند.

جدول (۸): ارتباط بین وضعیت مهندسی ترافیکی و انضباط اجتماعی

وضعیت مهندسی ترافیکی/انضباط	انضباط اجتماعی پایین	انضباط اجتماعی متوسط	انضباط اجتماعی بالا	کل
در سطح بالا	۲	۶۲	۱۲۳	۱۸۷
	%۱/۱	%۳۳/۲	%۶۵/۸	۱۰۰
در سطح متوسط	۱۱	۷۹	۴۰	۱۳۰
	%۸/۵	%۶۰/۸	%۳۰/۸	۱۰۰
در سطح پایین	۱	۲۷	۳۹	۶۷
	%۱/۵	%۴۰/۳	%۵۸/۲	۱۰۰
کل	۱۴	۱۶۸	۲۰۲	۳۸۴
	%۳/۶	%۴۳/۸	%۵۲/۶	۱۰۰

داده‌های جدول نشان می‌دهد که ۱۸۷ نفر از پاسخگویان به لحاظ وضعیت مهندسی ترافیکی در سطح بالا، ۱۳۰ نفر در سطح متوسط و ۶۷ نفر در سطح پایین قرار دارند. در میان پاسخگویانی که به لحاظ وضعیت مهندسی ترافیکی در سطح بالا قرار دارند ۱۲۳ نفر (%۶۵/۸) دارای انضباط اجتماعی بالا، ۶۲ نفر (%۳۳/۲) دارای انضباط اجتماعی متوسط و ۱ نفر (%۱/۵) دارای انضباط اجتماعی پایین می‌باشند. در میان پاسخگویانی که به

لحاظ وضعیت مهندسی ترافیکی در سطح متوسط قرار دارند ۴۰ نفر (۳۰/۸٪) دارای انضباط اجتماعی بالا، ۷۹ نفر (۶۰/۸٪) دارای انضباط اجتماعی متوسط و ۱۱ نفر (۸/۵٪) دارای انضباط اجتماعی پایین می‌باشند؛ و بالأخره اینکه در میان پاسخگویانی که به لحاظ وضعیت مهندسی ترافیکی در سطح پایین قرار دارند ۳۹ نفر (۵۸/۲٪) دارای انضباط اجتماعی بالا، ۲۷ نفر (۴۰/۳٪) دارای انضباط اجتماعی متوسط و ۱ نفر (۱/۵٪) دارای انضباط اجتماعی پایین می‌باشند.

جدول (۹): ارتباط بین پایگاه اقتصادی و اجتماعی و انضباط اجتماعی

کل	انضباط اجتماعی بالا	انضباط اجتماعی متوسط	انضباط اجتماعی پایین	پایگاه اقتصادی اجتماعی/انضباط
۵۹	۴۱	۱۷	۱	در سطح بالا
۱۰۰	٪۶۹/۵	٪۲۸/۸	٪۱/۷	
۱۰۲	۵۹	۳۸	۵	در سطح متوسط
۱۰۰	٪۵۷/۸	٪۳۷/۳	٪۴/۹	
۲۲۳	۱۰۲	۱۱۳	۸	در سطح پایین
۱۰۰	٪۴۷/۷	٪۵۰/۷	٪۳/۶	
۳۸۴	۲۰۲	۱۶۸	۱۴	کل
۱۰۰	٪۵۲/۶	٪۴۳/۸	٪۳/۶	

متغیر پایگاه اقتصادی و اجتماعی با توجه به ترکیب متغیرهای، میزان تحصیلات و درآمد با استفاده از دستورات کامپیوتری `compute, recode` و دستیابی به شاخص پایگاه اقتصادی و اجتماعی به دست آمده است. داده‌های جدول فوق نشان می‌دهد که ۵۹ نفر از پاسخگویان به لحاظ پایگاه اقتصادی و اجتماعی در سطح پایین، ۱۰۲ نفر در سطح متوسط و ۲۲۳ نفر در سطح بالا قرار دارند. در میان پاسخگویانی که به لحاظ پایگاه اقتصادی و اجتماعی در سطح پایین‌تر قرار دارند ۴۱ نفر (۶۹/۵٪) دارای انضباط اجتماعی بالا، ۱۷ نفر (۲۸/۸٪) دارای انضباط اجتماعی متوسط و ۱ نفر (۱/۷٪) دارای انضباط اجتماعی پایین می‌باشند. در میان پاسخگویانی که به لحاظ پایگاه اقتصادی و اجتماعی در سطح متوسط قرار دارند ۵۹ نفر (۵۷/۸٪) دارای انضباط اجتماعی بالا، ۳۸ نفر (۳۷/۳٪) دارای انضباط اجتماعی متوسط و ۵ نفر (۴/۹٪) دارای انضباط اجتماعی پایین می‌باشند؛ و بالأخره اینکه در میان پاسخگویانی که به لحاظ پایگاه اقتصادی و اجتماعی در سطح بالا قرار دارند ۱۰۲ نفر (۴۵/۷٪) دارای انضباط اجتماعی بالا، ۱۱۳ نفر (۵۰/۷٪) دارای انضباط اجتماعی متوسط و ۸ نفر (۳/۶٪) دارای انضباط اجتماعی پایین می‌باشند.

ب: آمار استنباطی

فرضیه ۱: ارتباط سن و انضباط اجتماعی

انضباط اجتماعی		سن
۰/۰۶۲	مقدار پیرسون	
۰/۱۳۸	سطح معناداری	
۳۸۴	تعداد	

آزمون آماری پیرسون نیز با سطح اطمینان ۹۵ درصد و احتمال خطای ۰/۰۵ رابطه بین سن و میزان انضباط اجتماعی را به لحاظ آماری تأیید نمی‌کند؛ بنابراین می‌توان با ۹۵ درصد اطمینان قضاوت کرد که احتمال هم تغییری مستقیم سن با میزان انضباط اجتماعی برابر با ۰/۰۶۲ درصد است؛ بنابراین می‌توان با ۹۵ درصد اطمینان قضاوت کرد که بین دو متغیر مزبور رابطه آماری معنی‌داری وجود ندارد و فرض مزبور مورد تأیید قرار نمی‌گیرد.

فرضیه ۲: ارتباط جنسیت و انضباط اجتماعی

انضباط اجتماعی		جنسیت
۰/۴۷۵	مقدار پیرسون	
۰/۰۳۶	سطح معناداری	
۳۸۴	تعداد	

آزمون آماری پیرسون نیز با سطح اطمینان ۹۵ درصد و احتمال خطای ۰/۰۵ رابطه بین جنس و انضباط اجتماعی را به لحاظ آماری تأیید نمی‌کند؛ بنابراین می‌توان با ۹۵ درصد اطمینان قضاوت کرد که احتمال هم تغییری جنس با میزان انضباط اجتماعی برابر با ۰/۰۳ درصد است؛ یعنی جنسیت فرد اعم از زن یا مرد در حد پایینی در افزایش میزان انضباط اجتماعی تأثیر دارد؛ بنابراین می‌توان با ۹۵ درصد اطمینان قضاوت کرد که بین دو متغیر مزبور رابطه آماری معنی‌داری وجود ندارد و فرض مزبور مورد تأیید قرار نمی‌گیرد.

فرضیه ۳: ارتباط پایگاه اقتصادی - اجتماعی و انضباط اجتماعی

انضباط اجتماعی		پایگاه اقتصادی و اجتماعی
۰/۱۵۸	مقدار پیرسون	

۰/۰۰۱	سطح معناداری	
۳۸۴	تعداد	

آزمون آماری پیرسون نیز با سطح اطمینان ۹۵ درصد و احتمال خطای ۰/۰۵ رابطه بین پایگاه اقتصادی و اجتماعی و میزان انضباط اجتماعی را به لحاظ آماری تأیید می‌کند؛ بنابراین می‌توان با ۹۵ درصد اطمینان قضاوت کرد که احتمال هم تغییری مستقیم پایگاه اقتصادی و اجتماعی با میزان انضباط اجتماعی برابر با ۰/۱۵ درصد است؛ بنابراین می‌توان با ۹۵ درصد اطمینان قضاوت کرد که بین دو متغیر مزبور رابطه آماری معنی‌داری وجود دارد و فرض مزبور مورد تأیید قرار می‌گیرد.

فرضیه ۴: ارتباط درونی کردن هنجارهای ترافیکی و انضباط اجتماعی

انضباط اجتماعی		درونی کردن هنجارهای ترافیکی
۰/۲۶۲	مقدار پیرسون	
۰/۰۰۰	سطح معناداری	
۳۸۴	تعداد	

آزمون آماری پیرسون نیز با سطح اطمینان ۹۵ درصد و احتمال خطای ۰/۰۵ رابطه بین درونی کردن هنجارهای ترافیکی و میزان انضباط اجتماعی را به لحاظ آماری تأیید می‌کند؛ بنابراین می‌توان با ۹۵ درصد اطمینان قضاوت کرد که احتمال هم تغییری مستقیم درونی کردن هنجارهای ترافیکی با میزان انضباط اجتماعی برابر با ۰/۲۶ درصد است؛ یعنی با درونی کردن هنجارهای ترافیکی، میزان انضباط اجتماعی افزایش می‌یابد؛ بنابراین می‌توان با ۹۵ درصد اطمینان قضاوت کرد که بین دو متغیر مزبور رابطه آماری معنی‌داری وجود دارد و فرض مزبور مورد تأیید قرار می‌گیرد.

فرضیه ۵: ارتباط وضعیت حجم ترافیکی و انضباط اجتماعی

انضباط اجتماعی		وضعیت حجم ترافیکی
۰/۱۳۹	مقدار پیرسون	
۰/۰۰۴	سطح معناداری	
۳۸۴	تعداد	

آزمون آماری پیرسون نیز با سطح اطمینان ۹۵ درصد و احتمال خطای ۰/۰۵ رابطه بین حجم ترافیکی و میزان انضباط اجتماعی را به لحاظ آماری تأیید می‌کند؛ بنابراین می‌توان با ۹۵ درصد اطمینان قضاوت کرد که

احتمال هم تغییری مستقیم حجم ترافیکی با میزان انضباط اجتماعی برابر با $0/13$ درصد است؛ یعنی با توجه کردن به وضعیت حجم ترافیکی، میزان انضباط اجتماعی افزایش می‌یابد؛ بنابراین می‌توان با 95 درصد اطمینان قضاوت کرد که بین دو متغیر مزبور رابطه آماری معنی‌داری وجود دارد و فرض مزبور مورد تأیید قرار می‌گیرد.

فرضیه ۶: ارتباط میزان اجتماعی شدن ترافیکی و انضباط اجتماعی

انضباط اجتماعی		میزان اجتماعی شدن ترافیکی
مقدار پیرسون	$0/159$	
سطح معناداری	$0/001$	
تعداد	۳۸۴	

آزمون آماری پیرسون نیز با سطح اطمینان 95 درصد و احتمال خطای $0/05$ رابطه بین اجتماعی شدن ترافیکی و میزان انضباط اجتماعی را به لحاظ آماری تأیید می‌کند؛ بنابراین می‌توان با 95 درصد اطمینان قضاوت کرد که احتمال هم تغییری مستقیم میزان اجتماعی شدن ترافیکی با میزان انضباط اجتماعی برابر با $0/15$ درصد است؛ یعنی با اجتماعی شدن ترافیکی، میزان انضباط اجتماعی افزایش می‌یابد؛ بنابراین می‌توان با 95 درصد اطمینان قضاوت کرد که بین دو متغیر مزبور رابطه آماری معنی‌داری وجود دارد و فرض مزبور مورد تأیید قرار می‌گیرد.

فرضیه ۷: ارتباط وضعیت مهندسی ترافیکی و انضباط اجتماعی

انضباط اجتماعی		وضعیت مهندسی ترافیکی
مقدار پیرسون	$0/175$	
سطح معناداری	$0/000$	
تعداد	۳۸۴	

آزمون آماری پیرسون نیز با سطح اطمینان 95 درصد و احتمال خطای $0/05$ رابطه بین مهندسی ترافیکی و میزان انضباط اجتماعی را به لحاظ آماری تأیید می‌کند؛ بنابراین می‌توان با 95 درصد اطمینان قضاوت کرد که احتمال هم تغییری مستقیم مهندسی ترافیکی با میزان انضباط اجتماعی برابر با $0/17$ درصد است؛ و این هم تغییری دارای شدت بسیار بالای می‌باشد یعنی با توجه به بالا رفتن میزان وضعیت مهندسی ترافیکی، احتمال

زیادی دارد که میزان انضباط اجتماعی افزایش یابد؛ بنابراین می‌توان با ۹۵ درصد اطمینان قضاوت کرد که بین دو متغیر مزبور رابطه آماری معنی‌داری وجود دارد و فرض مزبور مورد تأیید قرار می‌گیرد.

بحث و نتیجه‌گیری

ما در این مقاله تلاش کردیم، تأثیر هنجارهای عام ترافیکی را بر انضباط اجتماعی در شهر بوشهر بررسی کنیم. رانندگان شهر بوشهر به عنوان نمونه موردی مطالعه انتخاب شدند. برای سنجش میزان تأثیر هنجارهای عام ترافیکی بر انضباط اجتماعی از پنج شاخص درونی کردن هنجارهای ترافیکی، وضعیت حجم ترافیکی، اجتماعی شدن ترافیکی، مهندسی ترافیکی و پایگاه اقتصادی و اجتماعی استفاده شد. این شاخص‌ها ۴۳/۷۵ درصد عوامل تأثیرگذار بر انضباط اجتماعی را تبیین کردند که نشان از ارتباط زیاد بین در نظر گرفتن این عوامل و انضباط اجتماعی در ترافیک درون‌شهری است. ما در این تحقیق همچنین تأثیر عوامل جمعیتی مانند جنسیت، سن، نوع شغل، میزان تحصیلات، نوع اتومبیل و سال ساخت اتومبیل بر انضباط اجتماعی را بررسی کردیم که به دلیل جلوگیری از مطول شدن مقاله از ارائه جداول تمام داده‌های جمع آوری شده در این باره خودداری کردیم. در بخش استنباطی نیز روابط بین متغیرهای مستقل با متغیر وابسته تحقیق مورد بررسی قرار گرفت.

متغیر جنسیت نشان می‌دهد که ۲۶۴ نفر از پاسخگویان (۶۸/۸٪) درصد مرد و ۱۲۰ نفر زن (۳۱/۲٪) هستند. از مجموع پاسخگویان ۱۴۷ نفر در گروه سنی ۱۸-۳۰، ۱۶۳ نفر در گروه سنی ۳۱ تا ۴۰، ۶۳ نفر در گروه سنی ۴۱ تا ۵۰ سال و ۱۱ نفر در گروه سنی ۵۱ تا ۶۰ سال قرار دارند. پاسخگویان در چهار گروه درآمدی قرار گرفتند: گروه اول: کمتر از ۵۰۰۰۰۰، گروه دوم: ۵۰۰۰۰۰-۱۰۰۰۰۰۰، گروه سوم: ۱۰۰۰۰۰۰-۱۵۰۰۰۰۰ و گروه چهارم: ۱۵۰۰۰۰۰-۲۰۰۰۰۰۰. این گروه‌ها در سه طبقه پایین، متوسط و بالا دسته بندی شدند. برای اندازه‌گیری رابطه میزان تحصیلات و انضباط اجتماعی پاسخگویان به پنج گروه تقسیم شدند: ۱- زیر دیپلم ۲- دیپلم ۳- فوق دیپلم ۴- لیسانس ۵- فوق لیسانس و بالاتر که گروه‌های ۱ و ۲ در طبقه پایین، گروه سوم در طبقه متوسط و گروه‌های ۴ و ۵ در طبقه بالا قرار گرفتند. در ارتباط با رابطه بین شغل و میزان انضباط اجتماعی بیش‌ترین فراوانی به شغل کارمندی به تعداد ۱۶۹ نفر (۴۴٪) و کمترین فراوانی مربوط به شغل خانه‌داری با ۳۸ نفر (۹/۹٪) تعلق گرفت. یافته‌های متغیر نوع اتومبیل نشان می‌دهد که در پژوهش انجام‌شده ۳۳۱ (۶۸/۲٪) نفر از پاسخگویان دارای وسیله نقلیه ساخت داخل و ۵۳ (۱۳/۸٪) نفر وسیله نقلیه ساخت خارج داشتند.

یافته‌های تحقیق نشان از وجود رابطه مثبت بین پایگاه اجتماعی رانندگان، درونی کردن هنجارهای ترافیکی توسط آن‌ها، نظارت بر حجم ترافیکی، اجتماعی شدن ترافیکی رانندگان و مهندسی ترافیکی است، درحالی‌که رابطه قوی بین سن رانندگان و رعایت انضباط ترافیکی تعیین نگردید.

پیشنهادها و راهکارها

◆ آموزش مقررات رانندگی از دوران کودکی به کودکان و ملزم کردن بزرگسالان به رعایت آن‌ها.

- ◆ طراحی و تدوین هنجارهای مربوط به اجزا ماشین مطابق با استانداردهای روز در سطح جهان مانند استفاده از اجزا خودرویی متناسب نظیر لاستیک، چراغ‌های کوچک، بوق مناسب و غیره.
- ◆ ایجاد مکانیسم‌های مبتنی بر وجدان عمومی و به تعبیری خود کنترلی در رعایت انضباط اجتماعی به طور عام و انضباط ترافیکی به طور خاص چه در زمان‌های پر رفت‌وآمد و چه در زمان کم رفت‌وآمد یا شرایط عادی و غیرعادی توسط رانندگان.
- ◆ تلاش در جهت ایجاد شرایط لازم جهت جامعه‌پذیری و به تعبیری اجتماعی شدن ترافیکی در سطح جامعه و نیز تمام سنین و اقشار با استفاده از برنامه‌ریزی‌های اجتماعی و فرهنگی.
- ◆ تلاش در جهت ایجاد و اجرای طرح جامع مهندسی خیابان‌ها، تقاطع، میدان‌ها و سایر ابعاد ترافیکی مانند بلوک گذاری، کانال بندی خیابان و غیره، به نحوی که زمینه را جهت ایجاد اعمال خلاف رانندگان فراهم نیاورد و از طرفی تابلوها و علائم رانندگی مطابق با استانداردهای بین‌المللی در معابر و خیابان نصب گردد.

- اکبریم آ و نقوی م. (۱۳۸۱)، «همه گیرشناسی آسیب‌های ناشی از علل خارجی حوادث در جمهوری اسلامی ایران» تهران: انتشارات فکرت.
- دعاگویان د. (۱۳۸۲)، ساختار جامع تعامل پلیس و مردم، تهران: سازمان تحقیقات و مطالعات نیروی انتظامی.
- راسخ، کرامت اله (۱۳۹۱)، فرهنگ جامع جامعه‌شناسی و علوم انسانی، شامل ۵۰۰۰ مدخل با معادل‌های انگلیسی و آلمانی. جهرم: دانشگاه آزاد اسلامی و نشر نوید شیراز.
- رضایی ع. (۱۳۸۵)، «عدم رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان و عوامل مؤثر بر آن با تکیه بر ایجاد فرهنگی و اجتماعی»، فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی، سال دوم، شماره چهارم و پنجم صص: ۱۷۲-۱۳۷.
- رفیعی ح ر. (۱۳۹۰)، «مروری بر مسئولیت‌ها و وظایف سازمان‌های دخیل در آموزش فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی کشور»، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، شماره ۲۰.
- سپهری، آ. آ؛ و همکاران (۱۳۹۳)، «نقش دروبین‌های ثبت تخلفات سرعت در کاهش تلفات جاده‌ای»، پژوهشکده سامانه‌های حمل‌ونقل هوشمند دانشگاه صنعتی امیرکبیر.
- علی‌اکبری اس. (۱۳۸۵۰)، «سازمان‌دهی فضا و پایداری در اصلاح رفتار ترافیکی شهرهای کشور»، پیک نور، سال پنجم، شماره دوم، صص: ۳۶-۲۵.
- غضنفری، ه. (۱۳۹۳)، «بررسی هنجارهای عام ترافیک بر انضباط اجتماعی در بین رانندگان شهر بوشهر»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه آزاد اسلامی واحد جهرم
- کسلر، دیرک (گردآورنده) (۱۳۹۳)، نظریه‌های جامعه‌شناسان کلاسیک، از تالکوت پارسونز تا پیر بوردیو، ترجمه کرامت اله راسخ، جلد اول، جهرم: دانشگاه آزاد اسلامی.
- کسلر، دیرک (گردآورنده) (۱۳۹۳)، نظریه‌های جامعه‌شناسان کلاسیک، از آگوست کنت تا آلفرد شویتس، ترجمه کرامت اله راسخ، جلد دوم، جهرم: دانشگاه آزاد اسلامی.
- کسلر، دیرک (گردآورنده) (۱۳۹۴)، نظریه‌های روز جامعه‌شناسی، از ایزنشتات تا پسامدرن‌ها، ترجمه کرامت اله راسخ، تهران: نشر آگه.
- گالبرایت جان ک (۱۳۷۱)، کالبدشناسی قدرت، احمد شهسا، تهران، انتشارات قومس.
- محسنی تبریزی ع، قهرمانی س، یامک س (۱۳۹۰)، «فضاهای بی دفاع شهری و خشونت (مطالعه موردی فضاهای بی دفاع شهر تهران)» مجله جامعه‌شناسی کاربردی، شماره پیاپی ۴۴، زمستان، صص: ۷۰-۵۱.

مهستانی زاده ع. (۱۳۹۱)، «نقش محرومیت نسبی در افزایش خشونت‌های شهری: مناطق حاشیه نشین»،

فصلنامه مطالعات شهری، سال دوم، شماره سوم، تابستان، صص: ۶۴-۲۱

Berecki-Gisolf, Janneke and others (۲۰۱۵), "The Impact of the Thai Motorcycle Transition on Road Traffic Injury: Thai Cohort Study Results", journal.pone, ۱۰ (۳).

Mansuri, Farah A. and others (۲۰۱۵), "Road safety and road traffic accidents in Saudi Arabia A systematic review of existing evidence", Saudi Med J ۲۰۱۵; Vol. ۳۶ (۴): ۴۱۸-۴۲۴

Mohan, Dinesh (۲۰۱۴), "Impact of road traffic crashes in Asia: a Human and Economic assessment", Transportation Research and Injury Prevention Programme.

Olson, M. Jr. (۱۹۶۵), The Logic of Collective Action. Cambridge, Mass.

World Health Organization, Road Safety: Basic Facts, Fact Sheet # ۱, ۲۰۱۵

ج: سایت‌ها

خبر آنلاین: <http://www.khabaronline.ir/detail/۳۶۸۲۱۵/society/events>

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی: <http://rc.majlis.ir/fa/news/show/۹۰۶۹۲۸>

<http://www.lmo.ir/index.aspx?fkeyid=&siteid=۱&pageid=۲۳۱۶&newsview=۲۰۵۶>

The impact of compliance with the traffic general standards to the social order among motorists in Bushehr city

Keramatollah Rasekh

Assistant Professor of Sociology, Jahrom Branch, Islamic Azad University (Krasekh@gmail.com)

Hashem Ghazanfari

Graduated Master of Sociology, Jahrom Branch, Islamic Azad University (hgazanferi@yahoo.com)

This study aims to investigate the impact of the behavior of road users on the social order in Bushehr city

Abstract:

Social order have close link with social norms, which have the function to ensure the continuity of society and the production of discipline to allow coexistence of man and to increase the quality of life. The contributions of citizens in terms of social behavior play an important role in this context. This study aims to investigate the impact of the behavior of road users on the social order in Bushehr city in year of ۲۰۱۴. The method of research is survey and the data were collected by the researcher-made questionnaire. The population of the research are all people aged ۱۸ to ۶۰ with driving license who lived in ۲۰۱۴ in Bushehr. They are about ۱۰۰,۰۰۰ people. The statistical sample consists of ۳۸۴ individuals who were selected by cluster sampling. The results of the study show there is a significant relationship between independent variables such as internalization of the general norms, the presence of transport facilities, the socialization of people, the management of traffic and the socio-economic status of the driver and the social Order. We could find no probably relationship between age and gender of road users because of homogeneity of the sample. The general results of the research show there is a decisive relationship between the civilized behavior of the driver and the function of the public order.

Key words:

General norms, social order, drivers, traffic, Bushehr city