

تحلیل جامعه‌شناختی رفتار ناهنجار ترافیکی عابرین پیاده

حسین بهروان^۱، ساره عبداللهی^۲، حسین اکبری^۳

۱- استاد جامعه‌شناسی، دانشگاه فردوسی مشهد

۲- کارشناس ارشد پژوهشگری علوم اجتماعی مشهد

۳- استادیار جامعه‌شناسی مسایل اجتماعی، دانشگاه فردوسی مشهد

چکیده

مطالعه حاضر به منظور تعیین چگونگی نگرش و عملکرد عابرین پیاده و همچنین بررسی عوامل مؤثر بر رفتار ناهنجار ترافیکی عابرین پیاده در شهر مشهد انجام گرفت. روش تحقیق پیمایشی و جامعه هدف، کلیه عابرین پیاده در معابر مناطق مختلف شهر مشهد بوده است. روش نمونه‌گیری، تصادفی سیستماتیک و طبقه‌ای از تمام مناطق شهر بوده و حجم نمونه مورد نیاز ۲۴۰ نفر تعیین گردید. نتایج نشان داد ۶۳٫۳ درصد پاسخگویان نسبت به قوانین ترافیکی مخصوص عابرین پیاده نگرش مثبت و ۳۶٫۷ درصد نگرش منفی دارند. ۷۲٫۹ درصد از عابرین پیاده اظهار کردند که هنگام عبور از خیابان در اکثر اوقات قوانین ترافیکی را رعایت می‌کنند و ۲۷٫۱ درصد اعتقادی به رعایت قوانین ترافیکی ندارند. با استفاده از آزمون ناپارامتری من ویتنی ثابت شد که میان رفتار ناهنجار ترافیکی مردان و زنان تفاوت معنادار وجود دارد در حالیکه آزمون کراسکال والیس تفاوتی میان تحصیلات و ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده نشان نداد. همچنین یافته‌ها حاکی از همبستگی منفی میان سن و ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده است. با استفاده از همبستگی اسپیرمن، مشخص شد که هر چه میزان خویشتن‌داری، رضایت از امکانات ترافیکی، دینداری و جمع‌گرایی افراد بیشتر باشد، ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده کمتر است همچنین بین هم‌نوایی و ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده همبستگی مثبت وجود دارد، اما اعتماد اجتماعی، کنترل اجتماعی، محرومیت اجتماعی رابطه معنادار با ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده ندارند.

کلید واژه: رفتار ناهنجار ترافیکی، عابرین پیاده، مشهد.

۱- مقدمه

با توجه به این آمار و آثار و تبعات وسیع ناشی از تصادفات عابرین پیاده، کنترل و کاهش این نوع تصادفات یکی از اولویت‌های برنامه‌ریزان و سیاستگذاران اجتماعی محسوب می‌شود. هدف اولیه و اساسی اقدامات و تجهیزات مهندسی ترافیک مربوط به عابرین پیاده بطور خلاصه، تنظیم، تسهیل و تقویت رفتار عابران پیاده هنگام جابجایی در معابر درون شهری برای دستیابی به اهداف و ارزش‌های سازمان مزبور، یعنی ایمنی از طریق کاهش تصادفات و تخلفات و نیز روان شدن ترافیک، است. لیکن به نظر می‌رسد، برای دستیابی به این هدف، تنها نگاه مهندسی از طریق نصب، طراحی و آرایه خدمات مهندسی کافی نیست، بلکه کارایی آنها مستلزم آگاهی و درک پیام و فرمان تجهیزات، پذیرش و نگرش مساعد نسبت به آنها، مشارکت و همکاری در اجرای فرمان و پیام تجهیزات و بالاخره، استفاده مناسب از تجهیزات از سوی عابرین پیاده است. لذا تحلیل عوامل اجتماعی مؤثر بر رفتار ناهنجار ترافیکی و عدم استفاده مناسب عابرین پیاده از این تجهیزات می‌تواند گامی مؤثر در پیشگیری تصادفات باشد.

اهمیت موضوع ترافیک و به خصوص عابرین پیاده در هر جامعه‌ای یک واقعیت اجتماعی است که ناشی از مسائل مختلف شکل می‌گیرد. آمارهای موجود و تحقیقات انجام شده نشان دادند که میزان تصادفات عابر پیاده (تلفات و جراحات) در سال‌های اخیر، بخش قابل توجهی از تصادفات رانندگی را در جهان به خود اختصاص داده است. بطوریکه حدود ۳۳٪ تصادفات جهان مربوط به عابرین پیاده می‌باشد (۱-۲). برخی تحقیقات در لندن حاکی است که عابرین پیاده حدود یک چهارم کشته‌شدگان در تصادفات خیابانی را تشکیل می‌دهند (۳). در اسرائیل نیز ۳۳٪ تلفات جاده‌ای عابرین پیاده بودند (۴). تحقیقات انجام شده در سال‌های اخیر در ایران نیز نشان داده‌اند که بیش از ۳۰ درصد تصادفات و نیز ۲۳ درصد تلفات رانندگی را عابران پیاده تشکیل می‌دهند و عابرین پیاده در ۱۵٪ تصادفات شهری در دنیا مقصر می‌باشند (۵-۶-۷-۸-۹).

1-behravan@um.ac.ir

2-abdollahi_sare@yahoo.com

3-h-akbari@um.ac.ir



۲- تعریف مسأله و اهداف تحقیق

سنجش یک علت به تنهایی کافی نیست، به عنوان مثال علاوه بر جامعه پذیری افراد در زمینه ترافیک، کنترل اجتماعی نیز برای الزام عابرین پیاده به رعایت ضوابط و مقررات ترافیکی ضروری به نظر می رسد (۲۳-۲۴).

با توجه به این وضعیت، مطالعه حاضر با هدف بررسی و تعیین عوامل جامعه شناختی مؤثر بر ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده در شهر مشهد صورت گرفته است. تا شاید از این طریق بتوان به نحو بهتر و هدفمند تری برنامه هایی را طراحی و اجرا نمود و در نهایت نگرش و رفتار عابرین پیاده را در زمینه رعایت قوانین ترافیکی ارتقا بخشید.

۳- پیشینه تحقیق

مطالعاتی که تا کنون در زمینه ی ترافیک، برای ساماندهی فرایندها و رفتارهای ترافیکی افراد جامعه در ایران انجام شده اغلب بر جنبه ی مهندسی ترافیک تأکید و تمرکز داشته اند (۲۱-۲۲-۲۵). در حالی که تحقیقات ثابت کرده است تغییرات فرهنگی در کنار مهندسی ترافیک راهبرد کامل تری برای اصلاح رفتار های ترافیکی اعضاء جامعه است (۲۶). با بررسی پژوهش های انجام شده در زمینه رفتار ترافیکی عابرین پیاده می توان متغیرهایی را که تا کنون مورد بررسی قرار گرفته است، در چند دسته طبقه بندی کرد:

- سن یکی از متغیرهایی است که در اکثر پژوهش های انجام شده مربوط به عابرین پیاده مطرح است. بر اساس نتایج بسیاری از تحقیقات جوانان و میانسالان بیش از کودکان و سالخوردگان دچار تصادفات جاده ای می شوند (۴-۲۶-۲۷). افراد مسن بیشتر از قوانین تبعیت می کنند (۲۹) اما نتایج تحقیقی نشان داد که عبور ناامن در میان سالخوردگان بیشتر از میانسالان دیده می شود (۰۳).

- جنسیت عابرین پیاده نیز در اکثر تحقیقات انجام شده از متغیرهای مؤثر بر رفتار ترافیکی عابرین پیاده است (۴-۲۹-۳۰-۳۱-۳۲). نتایج تحقیقات نشان داده است، که عابرین مرد در تصادفات بیش از زنان دیده می شوند، همچنین در میان عابرین، مردان بیش از زنان قوانین را زیر پا می گذارند (۴-۳۱-۳۲).

- محرومیت اجتماعی یا به عبارت دیگر نیازهای اجتماعی ریسک داشتن یک تصادف را برای عابر پیاده بیشتر می کند. در محله های قدیمی با خانه های قدیمی، در مناطقی که افراد بیکار زیاد دارند، تصادفات عابرین پیاده بیشتر دیده می شود (۳۳-۳۴).

صدمات وارده به عابرین پیاده و حتی مرگ و میر آن ها در محیط های شهری تمامی دنیا را شامل می شود. عابرین پیاده در ۱۵٪ تصادفات شهری در دنیا مقصر می باشند، جالب آنکه نزدیک به ۵۰ درصد این مقدار مرگ و میر در حاشیه محل های مخصوص عبور عابرین پیاده (خط کشی عابرین) اتفاق می افتد (۱۰). لذا چند وقتی است که به صورتی جدی در کشورهای گوناگون تصمیم به رفع این معضل گرفته شده است. در ایران نیز با توجه به آمار تصادفات و تلفات عابرین پیاده، اهمیت این مسئله روشن است. شهر مشهد نیز با توجه به جمعیت آن از این امر مستثنی نیست. به گزارش یکی از تحقیقات ۱۵ درصد عابرین پیاده در مشهد، تاکنون به عنوان عابر پیاده درون شهر تصادف کرده اند (۱۱).

به طور کلی مهمترین عامل بروز تصادفات، عامل انسانی است. به بیان دیگر عامل انسانی در ۹۰ تا ۹۵٪ رخدادهای ترافیکی به تنهایی یا مشترکاً با عوامل دیگر مسئول شناخته شده اند (۶-۱۲-۱۳-۱۴-۱۵-۱۶). بیشترین درصد درباره تأثیر عوامل انسانی (۶۴،۵ درصد) در بروز و شدت تصادفات، مربوط به بی توجهی به مقررات می باشد (۶،۶۴ درصد کسانی که تجربه تصادف به عنوان عابر پیاده را داشتند، اظهار کردند که می توانستند با رعایت مقررات از این پیشامد جلوگیری کنند (۱۱)). بنابراین این موضوع رعایت قوانین مربوط به عابران پیاده از جمله توجه به چراغ راهنما، عبور از خط کشی عابر پیاده، زیرگذرها ی عابر پیاده و پل های عابر را دو چندان می کند. اکثر تحقیقاتی که در استانهای مختلف از جمله خراسان رضوی انجام شده است، تأثیر یک علت را در تبیین ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده مورد بررسی قرار داده اند. به عنوان مثال نگرش و چگونگی تفکر عابرین پیاده سنجیده شده است (۱۱-۱۷)، چرا که بسیاری از نظریه پردازان معتقدند نگرش که از طریق یادگیری ایجاد می شود، بهترین پیش بینی کننده ی رفتار است (۱۸-۱۹). در حالیکه نتایج برخی از تحقیقات انجام شده نشان داده است که با وجود نگرش مثبت عابرین پیاده در زمینه رعایت مقررات ترافیکی، رفتار آن ها اینگونه نیست (۲۰). تحقیقات بسیار دیگر نیز در زمینه مهندسی ترافیک مربوط به عابرین پیاده انجام شده است (۸-۲۱-۲۲)، شاید بهتر است بگوییم ترکیبی از این عوامل در کنار یکدیگر می تواند به شکل بهتری ما را در تحلیلمان یاری کند. بنابراین با توجه به تحقیقات انجام شده در زمینه عابرین پیاده می توان دریافت که واریس ترکیب های متفاوت از تبیین کننده های گوناگون بهترین تحلیل جامعه شناختی را نشان می دهد. مجموعه و سلسله ای از علت های فردی، اجتماعی و موقعیتی در کنار یکدیگر باعث ایجاد تلفات و تصادفات عابرین پیاده شده اند و

۴-۱- نظریه انتخاب عقلانی

از آنجا که پدیده های اجتماعی حاصل جمع (اغلب ناخواسته) اعمال افراد بسیاری است که بر اساس محاسبات عقلانی عمل می کنند (۴۳) نظریه انتخاب عقلانی برای تبیین رفتارهای جمعی بسیار مفید و کاربردی است، می توان بر طبق نظریه انتخاب عقلانی، رفتار ترافیکی عابرین پیاده را که نوعی رفتار جمعی است، مورد تحلیل قرار داد. بنا براین نظر، عابرین پیاده کنشگرانی هستند که گاهی برای به حداکثر رساندن نفع فردی و بدون توجه به نظم اجتماعی و منافع و ارزش های جمع، مقررات و قوانین ترافیکی را زیر پا گذارده و بهترین برخورد را از روی عقل و منطق خود برای رسیدن به منفعت شخصی انتخاب می کنند.

۴-۲- نظریه رشد اخلاقی

بر اساس نظریه رشد اخلاقی کلبرگ افراد متناسب با رشد اخلاقی خویش به شش دلیل؛ اجتناب از تنبیه، دریافت پاداش و مزایا، در امان بودن از عدم تأیید دیگران، در امان بودن از توبیخ مراجع قدرت، بهزیستی جامعه (بر خورداری از احترام همگنان و حفظ احترام به نفس)، رعایت اخلاقیات (در امان بودن از سرزنش خویشان) قوانین اجتماعی را رعایت می کنند (۴۴). بر طبق این نظریه می توان سطح رشد اخلاقی عابرین پیاده یا به عبارتی میزان خویشتن داری عابرین را سنجید و از این طریق که آن ها در چه مرحله ای (اخلاق پیش عرفی، عرفی و پس عرفی) قرار دارند به تبیین ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده پرداخت.

۴-۳- نظریه دینداری

یکی از عوامل مؤثر بر رفتار افراد در موقعیت های دوراهی اجتماعی، دینداری است. نظریات دینداری حاکی از آن است که دین امری اجتماعی است و شامل عناصری از خودکنترلی نیز هست، چرا که دین راهنماییها و قواعد خاص اخلاقی به منظور کنترل خویشتن برای امتناع از برخی رفتارها در اختیار فرد قرار میدهد (۵۴). اثر دینداری در پیشگیری از رفتارهای خلاف مقررات و رسوم اجتماعی ممکن است در افراد دارای سطوح مختلف خودکنترلی متفاوت باشد.

رابطه میان دینداری و رفتارهای همیارانه در موقعیت های دوراهی اجتماعی معنی دار است (۶۴). بر طبق این نظریه عابرین پیاده در موقعیتی قرار می گیرند که باید گزینش کنند و سپس بر اساس آنچه درست می پندارند، دست به عمل بزنند. بنابراین سنجش میزان دینداری عابرین پیاده می تواند در یافتن علت ناهنجاری ترافیکی به ما یاری رساند.

• همنوایی عامل مهمی در تعیین تصمیمگیری عابرین پیاده در عبور از تقاطع ها است (۳۵). نوجوانان تحت فشار اجتماعی دوستان خود رفتارهای ناپایمن در تقاطع ها انجام می دهند مانند عبور از بین خودروها، عدم استفاده از محل عبور عابر پیاده.

• ویژگی های شخصیتی از متغیرهای پیش بینی کننده ی رفتارهای ترافیکی عابرین پیاده است که در تحقیقات مورد بررسی قرار گرفته است (۳۶-۳۷). متغیر های نوع دوستی و نگرش نسبت به خطرپذیری، بر رفتار مخاطره آمیز مستقیمی اثر داشتند (۲۹-۳۷). هویت شخصی و نگرش به عنوان پیش بینی کننده های مستقل و مهم نیت و رفتار ترافیکی شناسایی شدند (۴). متغیرهای «ارزیابی پیامد رفتاری»، «تصور کنترل رفتاری»، «هنجار ذهنی»، «هنجار اخلاقی» و «هنجار توصیفی» در مجموع قادر به توضیح ۴۹٪ از واریانس انگیزه استفاده از چراغ عابر پیاده بودند (۱۷). عبور یا عدم عبور عابران پیاده از محل تقاطع ها، زمان وقوع تصادف (ساعت، روز، هفته) نوع راه و تخطی یا عدم تخطی از قوانین ترافیکی از عوامل مؤثر بر وقوع تصادفات عابران پیاده و میزان در معرض خطر بودن آنها است (۲۷).

• تعامل پلیس با مردم، نیز یکی از متغیرهایی است که در کنار عوامل دیگر بر رفتارهای ترافیکی اعضای جامعه تأثیر می گذارد (۳۸-۳۹-۴۰-۴۱). هرچه تعاملات اجتماعی پلیس، نحوه استفاده درست کارکنان راهنمایی و رانندگی از نظام تشویق و تنبیه، کاهش استفاده پلیس راهنمایی و رانندگی از ابزار خشونت، توجه و پیگیری به خواسته های مردم افزایش یابد مردم نیز به رعایت قوانین راهنمایی بیشتر پایبند می گردند (۳۸).

• یکی دیگر از متغیرهای مؤثر در رفتار ترافیکی عابرین پیاده، جمعیتی است که در هنگام عبور از خیابان وجود دارند. حضور عابرین پیاده منتظر بروی خط کشی هنگامی که عابر پیاده ای از راه می رسد احتمال عبور او را از چراغ قرمز کاهش می دهد ولی حجم ترافیک و عبور عابرین دیگر از چراغ قرمز، رفتار عابرین را پیش بینی نکرده است (۴-۴۲).

۴-۴- مبانی نظری

در این قسمت عوامل گوناگون رفتار نابهنجار ترافیکی عابرین پیاده از دیدگاه های مختلف توجیه می شود بدین صورت که ابتدا گزاره نظری اصلی بیان می شود و سپس عوامل مؤثر بر رفتار نابهنجار از منظر آن نظریه بیان می شود.

۴-۴- نظریه اعتماد اجتماعی

هنجاری و فقدان پرهیزکاری اخلاقی، مشکل مهار نیازها مضاعف می شود. نیازها را نمی توان سرکوب کرد بلکه باید شیوه مناسب برای ارضای آنها فراهم نمود (۵۲). بنابراین برای کاهش رفتار ناهنجار ترافیکی عابرین پیاده تغییر در شیوه ارضای نیازهای اجتماعی می تواند مفید باشد (۳۳).

۴-۸- نظریه کنترل اجتماعی

نظریه های کنترل اجتماعی هموائی را حاصل وجود پیوندهای اجتماعی بین افراد جامعه و اعمال انواع کنترل از طرف جامعه بر افراد دانسته و ناهموائی را ناشی از گسستن پیوندهای شخص با نظم قراردادی جامعه می دانند (۲۳-۵۳-۵۴). بنا بر این نظریه علت ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده به دو دلیل نبود یا کمبود کنترل های بیرونی و درونی است. درونی کردن هنجارهای عابرین پیاده از طریق خانواده، مدرسه، گروه دوستان، رسانه ها و ... و کشف تخلفات به همراه قرار دادن مجازات برای عابرین متخلف می تواند در کاهش ناهنجاری های عابرین پیاده مؤثر باشد.

۴-۹- نظریه کنش متقابل اجتماعی

بر اساس این دیدگاه می توان گفت برداشت عابر پیاده از قانون گرایی طی فرایند کنش متقابل اجتماعی و نقش گیری ایجاد می شود. مطابق این دیدگاه، نظام کنترل یا درونی است (یعنی از نظر انگیزشی و اخلاقی توانایی بازدارندگی در فرد ایجاد شده) یا بیرونی است (یعنی نظام تنبیه و مجازات چه از جانب خانواده و دوستان و چه قوانین اجتماعی) (۵۵). چون تخلف ترافیکی عابرین پیاده در جامعه بصورت جرم تفسیر نمی شود، بنابراین متخلفین به جای پذیرش مسئولیت تخلف خود، شرایط را مقصر قلمداد می کنند یا خسارت پدید آمده را ناچیز می شمارند.

۴-۷- نظریه نیاز

نیازها با کژرفتاری اجتماعی رابطه ی مستقیم دارند (۱۵). یعنی با افزایش نیازها و تمنیات فردی، احتمال کژرفتاری فزونی می گیرد. ناهنجاری اجتماعی از عواملی است که موجب افزایش نیاز می شود به طوریکه جامعه هنجارهای مناسب برای رفع نیازها را فراهم نمی کند و در سایه نابسامانی

اعتماد از میزان اطمینان یا مطمئن بودن به اشخاص، افراد، الگوها، ساختارها و نقش های اجتماعی برمی آید و موجب ایجاد ارتباط و مشارکت بهینه اعضای یک اجتماع شده و در نهایت منافع متقابل آنان را تأمین خواهد کرد. هرچه یک گروه اجتماعی دارای شعاع اعتماد بالاتری باشد، همکاری بیشتری نیز خواهد داشت (۴۷-۴۸). مطابق این نظریه هنگام از دست رفتن کارکرد همبستگی اعتماد اجتماعی، نظم و امنیت در جامعه کاهش یافته و میزان شک و تردید در بین افراد جامعه افزایش می یابد بنابراین عابرین پیاده به این دلیل که به همکاری دیگران یا به عبارتی به رعایت قوانین و مقررات ترافیکی توسط دیگران اعتماد ندارند، تمایلی به رعایت مقررات و حفظ انسجام و نظم ترافیکی نشان نمی دهند.

۴-۵- نظریه یادگیری اجتماعی

انسان موجودی فراگیرنده است یعنی بسیاری از رفتارهای او در اجتماعی که در آن زندگی می کند آموخته می شود. رفتارهای ترافیکی افراد نیز از این امر مستثنی نیست و در جریان جامعه پذیری افراد آموخته و نهادینه می شوند. بنابراین برای تحلیل و تبیین رفتارهای ترافیکی عابرین پیاده می توان از نظریات یادگیری اجتماعی بهره برد. در نظریه یادگیری، نقش مشاهده و اثر دیگران بسیار زیاد است (۴۹).

۴-۶- نظریه فشار عمومی

افراد محروم جامعه که در معرض فشار مکرر قرار دارند، احتمال بیشتری وجود دارد که قوانین اجتماعی را رعایت نکنند و اعمال ناهنجار مرتکب شوند. زیرا افزایش فشار منجر به افزایش خشم می شود و به دنبال آن افزایش خشم نیز حس صدمه دیدن و بی عدالتی را افزایش می دهد (۵۰). به نظر می رسد هرچه عابرین پیاده محرومیت بیشتری احساس کنند؛ یعنی در زندگی اجتماعی خود در معرض انواع فشار قرار گرفته باشند، بیشتر احتمال دارد که قوانین ترافیکی را رعایت نکرده و مرتکب ناهنجاری ترافیکی شوند.

۴-۷- نظریه نیاز

نیازها با کژرفتاری اجتماعی رابطه ی مستقیم دارند (۱۵). یعنی با افزایش نیازها و تمنیات فردی، احتمال کژرفتاری فزونی می گیرد. ناهنجاری اجتماعی از عواملی است که موجب افزایش نیاز می شود به طوریکه جامعه هنجارهای مناسب برای رفع نیازها را فراهم نمی کند و در سایه نابسامانی

۵- روش تحقیق

این تحقیق از نوع پیمایشی است و هدف آن توصیفی، تحلیلی و کاربردی است. جامعه آماری شامل کلیه عابرین پیاده در سنین بالاتر از ۱۵ سال است. حجم نمونه (n) ۲۴۰ نفر عابران پیاده ای است که نیمی از آن ها بهنجار و نیمی دیگر نابهنجار بودند.

۵-۱- روش نمونه گیری

روش نمونه گیری عابران پیاده طبقه ای متناسب با حجم و خوشه ای و تصادفی سیستماتیک است. بدین ترتیب که ابتدا کلیه نواحی (چهل گانه) به تفکیک مناطق سیزده گانه شهرمشهد، براساس منزلت اجتماعی-اقتصادی ساکنان به سه دسته بالا، متوسط و پایین طبقه بندی شد^۳. سپس در هر منطقه یکی از نواحی که دارای ۴ مورد از تجهیزات ترافیکی بود انتخاب گردید. پرسشگران در این نواحی در نزدیکی چراغ عابر پیاده، خط کشی، زیرگذر عابر پیاده و پل هوایی با ۴۰ عابر پیاده بهنجار و ۴۰ عابر پیاده نابهنجار هنگام عبور از خیابان مصاحبه کردند. ضمناً مصاحبه ها در دو نوبت از ساعت ۸ تا ۱۰ صبح و ۴ تا ۶ بعداز ظهر انجام شدند.

۵-۲- روش جمع آوری اطلاعات

اطلاعات با استفاده از پرسشنامه محقق ساخته که روایی صوری آن با استفاده از نظر اساتید و پایایی بوسیله آلفای کرونباخ مورد تأیید قرار گرفت، جمع آوری شد.

۵-۳- سنجش متغیر وابسته (رفتار نابهنجار ترافیکی عابرین پیاده)

رفتار نابهنجار ترافیکی عابرین پیاده بوسیله ترکیب سه بعد نگرش، سابقه رفتاری و رفتار مشاهده شده سنجیده شد. نگرش عابرین پیاده نسبت به قوانین ترافیکی با توجه به وظایف ۹ گانه عابرین پیاده در ماده ۲۱۵ قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی مورد ارزیابی قرار گرفت.

۵-۴- سنجش متغیرهای مستقل

برای سنجش متغیرهای مستقل از چندین گویه بر اساس مقیاس ها و نظریات موجود استفاده شد.

تعریف عملیاتی جمع گرایی برگرفته از مقیاس فردگرایی - جمعگرایی اوکلند (SCIA):

احساس نزدیکی با دیگران، تعلق داشتن به گروه و خانواده، وظیفه شناسی، هماهنگی با جمع، مشورت با دیگران، متکی بودن به بافت جمعی، وجود سلسله مراتب و گروه گرایی .

تعریف عملیاتی متغیر خویشتن داری برگرفته از نظریه رشد اخلاقی کلبرگ:

پیروی از قوانین به دلیل اجتناب از تنبیه، پیروی از قوانین به دلیل دریافت پاداش، پیروی از قوانین به دلیل در امان بودن از عدم تأیید دیگران، پیروی از قوانین به دلیل در امان بودن از توبیخ مراجع قدرت و احساس گناه در مورد انجام ندادن وظایف خود، پیروی از قوانین به دلیل برخورداری از احترام همگان و حفظ احترام به نفس، پیروی از اصول اخلاقی - عدالت، سرافرازی و برابری - به دلیل در امان بودن از سرزنش خویشتن.

تعریف عملیاتی متغیر دینداری برگرفته از مقیاس گلارک و استارک:

چهار بعد دینداری یعنی ابعاد اعتقادی (اعتقاد به خداوند، قرآن، قیامت، بهشت، دوزخ و ...)، مناسکی (انجام فرائض، شرکت در مراسم مذهبی، حضور در امکان مذهبی و ...)، تجربی (احساس ترس و انابه، نزدیکی به خدا، خلوص معنوی و ...) و پیامدی (رعایت معروف و اجتناب از منهیات در زندگی) مورد استفاده قرار گرفت.

تعریف عملیاتی متغیر همنوایی:

نفوذ اجتماعی، تأثیرگذاری بر افکار، احساسات و رفتار طرف مقابل. تغییر در رفتار آشکار یا باورهای فرد در نتیجه فشار غیرمستقیم افراد گروه یا جامعه، تغییر در رفتار و عقاید شخص در نتیجه اعمال فشار واقعی یا خیالی از طرف فرد یا گروهی دیگر از مردم .

۱- کنترل اجتماعی غیر مستقیم یا درونی

۲- کنترل اجتماعی مستقیم یا بیرونی

۳- یوسفی، علی (۱۳۸۸) تأملی بر مرزبندی اجتماعی فضای شهری مشهد:

طبقه بندی منزلتی نواحی شهر، مجله علوم اجتماعی دانشگاه فردوسی مشهد، پاییز و زمستان، صص ۶۱-۹۱. اطلاعات در سال ۱۳۸۷ براساس جمعا ۱۷۵۱۰ نمونه از خانوارهای ساکن در بلوکهای نمونه در هریک از نواحی چهل گانه در مناطق سیزده گانه شهرداری مشهد. حجم نمونه هر بلوک به تناسب جمعیت بلوک در هر ناحیه تعیین شده است. منزلت نواحی با سه شاخص تحصیلات سرپرست خانوار، درآمد سرانه، رتبه منزلت شغلی سرپرست خانوار سنجیده شده است.

۵-۶- روش های تحلیل

آزمون کلموگروف اسمیرنوف^۱ نشان داد که متغیر وابسته فاصله ای یعنی ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده غیر نرمال است. بنابراین برای بررسی وجود رابطه معنادار میان متغیرهای زمینه ای (جنسیت، تحصیلات، سن) و متغیر وابسته از آماره های ناپارامتری استفاده شده است. بازم به جهت غیرنرمال بودن متغیر وابسته برای تحلیل و سنجش میزان تاثیر متغیرهای مستقل بر رفتار ناهنجار ترافیکی عابرین پیاده به جای استفاده از مدل رگرسیون از همبستگی اسپیرمن^۲ استفاده شد.

تعریف عملیاتی متغیر اعتماد اجتماعی:

عدم تردید درباره ی قابل اعتماد بودن مردم، احساس امنیت در جامعه، درستکاری مردم در هر نوع معامله با دیگران، اعتماد به دیگران در روابط اجتماعی

تعریف عملیاتی متغیر کنترل اجتماعی:

احساس تعلق قوی به جامعه، احساس دین، احساس تقصیر، گناه و شرم هنگام انجام رفتار ناهنجار، تنبیه یا جریمه متخلف، افزایش هزینه رفتارهای خلاف، افزایش احتمال کشف ناهنجاری توسط پلیس.

تعریف عملیاتی متغیر محرومیت اجتماعی-اقتصادی:

روبرو شدن با انواع فشار در زندگی (عدم دستیابی به اهداف ارزشمند مثبت، حذف انگیزه های ارزشمند مثبت، وجود انگیزه های منفی، خشم، ناکامی و احساسات مضر و زبان آور.

سن	تحصیلات	جنسیت	مدل
Spearman's rho	Kruskal Wallis	Mann-Whitney U	ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده

جدول ۱- آماره مورد استفاده جهت رابطه متغیرهای زمینه ای و متغیر فاصله ای

۶- یافته های تحقیق

۶-۱- روش نمونه گیری

جنسیت: ۶۰ درصد پاسخگویان عابر پیاده مرد و ۴۰ درصد زن بودند.

وضع تاهل: ۶۸ درصد پاسخگویان عابر پیاده متاهل و ۳۱ درصد مجرد و ۱ درصد مطلقه بودند.

تحصیلات: ۶۰،۴ درصد پاسخگویان عابر پیاده دارای مدرک تحصیلی دیپلم و پایین تر، ۳۴،۶ درصد کاردانی و کارشناسی و ۴،۶ درصد دارای تحصیلات تکمیلی بودند.

سن: میانگین سن پاسخگویان عابر پیاده ۳۵ سال، کمترین سن ۱۵ و بیشترین سن ۷۷ سال است. یک چهارم کسانی که کمترین سن را داشتند ۲۳ سال و کمتر، نیمی از پاسخگویان ۳۰ سال و یک چهارم کسانی که بیشترین سن را داشتند ۴۰ سال و بیشتر بود.

1-One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test
2-Spearman's rho

۶-۲- رفتار نابهنجار ترافیکی

نگرش	فراوانی	درصد فراوانی
منفی	۸۸	۳۶/۷
مثبت	۱۵۲	۶۳/۳
جمع	۲۴۰	۱۰۰

جدول ۱- نگرش عابرین پیاده نسبت به قوانین ترافیکی

سابقه رفتاری	فراوانی	درصد فراوانی
رعایت قوانین ترافیکی	۱۷۵	۷۲/۹
عدم رعایت قوانین ترافیکی	۶۵	۲۷/۱
جمع	۲۴۰	۱۰۰

جدول ۱- سابقه رفتاری عابرین پیاده

رفتار مشاهده شده	فراوانی	درصد فراوانی
بهنجار	۱۲۰	۵۰
نابهنجار	۱۲۰	۵۰
جمع	۲۴۰	۱۰۰

جدول ۱- رفتار مشاهده شده عابرین پیاده

شاخص رفتار نابهنجار ترافیکی عابرین پیاده از ترکیب ۵ گویه بعد "نگرش"، ۴ گویه بعد "سابقه رفتاری" و بعد "رفتار مشاهده شده" ساخته شده است و سپس برای استاندارد کردن شاخص از فرمول زیر استفاده شده است:

$$(x - \min / \max - \min) * 100$$

-۱

چارک ها			انحراف معیار	میانگین	حداکثر	حداقل	ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده
۷۵	۵۰	۲۵					
۶۰	۴۸	۳۶	۱۸/۱۳	۴۹/۰۳	۱۰۰	۰	

جدول ۱- ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده

Sig (t- test) *	چارک ها			انحراف معیار	چولگی	میانگین	حداکثر	حداقل	متغیر
	۷۵	۵۰	۲۵						
۰/۰۰۹	۶۴	۵۵	۴۵	۱۵/۴۰	-۰/۱۴۹	۵۲/۶۴	۱۰۰	۰	جمع گرایی
۰/۰۰۰	۷۸	۶۷	۵۵	۱۷/۹۷	-۰/۵۱۶	۶۶/۰۱	۱۰۰	۰	خویشتن داری
۰/۰۰۰	۷۵	۶۷	۵۸	۱۴/۰۲	-۰/۵۷۶	۶۷/۵۷	۱۰۰	۰	دینداری
۰/۰۶۲	۶۷	۵۳	۴۰	۱۷/۱۶	-۰/۰۶۲	۵۲/۱۰			اعتماد اجتماعی
۰/۰۰۸	۵۹	۴۷	۳۵	۱۵/۸۶	۰/۲۲۵	۴۷/۲۳	۱۰۰	۰	رضایت از امکانات ترافیکی
۰/۰۰۰	۷۵	۶۲	۵۰	۱۶/۰۴	-۰/۴۲۵	۶۱/۳۳	۱۰۰	۰	کنترل اجتماعی
۰/۰۰۰	۶۹	۵۶	۴۴	۱۷/۷۲	-۰/۴۱۴	۵۷/۲۷	۱۰۰	۰	محرومیت اجتماعی

* تفاوت میانگین با عدد ۵۰ (حد وسط نظری مقیاس) مقایسه شده است.

جدول ۲- آماره های توصیفی متغیرهای مستقل در میان عابرین پیاده و آزمون مقایسه میانگین ها

متغیر مستقل	ابعاد سه گانه متغیر وابسته	نگرش عابرین پیاده نسبت به قوانین ترافیکی	سابقه رفتاری عابرین پیاده
جمع گرایی	۰.۷۹	۰.۱۳۶*	
خویشتن داری	۰.۳۶۱**	۰.۳۲۴**	
دینداری	۰.۲۵۳**	۰.۲۷۶**	
اعتماد اجتماعی	۰.۱۴۴*	۰.۰۴۵*	
رضایت از امکانات ترافیکی	۰.۱۵۷**	۰.۲۱۹**	
کنترل اجتماعی	۰.۰۱۱	۰.۰۴۰	
محرومیت اجتماعی	۰.۰۰۱	۰.۰۴۶	

** معناداری در سطح اطمینان ۹۹ درصد

* معناداری در سطح اطمینان ۹۵ درصد

جدول ۳- همبستگی میان متغیرهای مستقل و دو بعد ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده

ناهنجاری ترافیکی عابرین	همنوایی	محرومیت اجتماعی	کنترل اجتماعی	رضایت از امکانات ترافیکی	اعتماد اجتماعی	دینداری	خویشنداری	جمع گرایی	
-۰.۱۳۶*	-۰.۱۳۹*							۱	جمع گرایی
-۰.۴۶۴**					-۰.۱۹۹*	۰.۳۸۱**	۱		خویشنداری
-۰.۲۷۴**		۰.۲۶۹**				۱	۰.۳۸۱**		دینداری
					۱		-۰.۱۹۹**		اعتماد اجتماعی
-۰.۲۶۷**	-۰.۳۴۱**		-۰.۱۳۸*	۱					رضایت از امکانات ترافیکی
			۱	-۰.۱۳۸*					کنترل اجتماعی
	-۰.۱۴۲*	۱				-۰.۲۶۹**			محرومیت اجتماعی
۰.۲۴۱**	۱	-۰.۱۴۲*		-۰.۳۴۱**				-۰.۱۳۹*	همنوایی

** معناداری در سطح اطمینان ۹۹ درصد

* معناداری در سطح اطمینان ۹۵ درصد

جدول ۶- جدول ضرایب همبستگی متغیرهای مستقل و ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده

با توجه به این جدول میزان تاثیر هر یک از عوامل بر رفتار نابهنجار ترافیکی عابرین پیاده متفاوت است، ضریب بالاتر نشان تاثیر بیشتر است (بازه ۱- تا +). ملاحظه می شود که میزان خویشنداری، دینداری، رضایت از امکانات ترافیکی، همنوایی و جمع گرایی به ترتیب بیشترین تاثیر را بر ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده دارند. اما اعتماد اجتماعی، کنترل اجتماعی، محرومیت اجتماعی رابطه معنادار با ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده ندارد.

۷- نتیجه گیری

۸- مراجع

- 1- Transport for London, 2004
- 2- Zhou, z., ren, g., wang, w., zhang, y., wang, w., (2011), Pedestrian Crossing Behaviors at Signalized Intersections: Observational Study and Survey in China.
- 3- Martin, A. Ben Johnson. (2006). Factors Influencing Pedestrian Safety: A Literature review, Transport Road Safety Unit, London .
- 4- Rosenbloom, T. (2009). Crossing at a red light: Behaviour of individuals and groups. Transportation Research Part F, 12, 389-394.
- ۵- یعقوبی، ح. (۱۳۷۹) بررسی نقش عوامل انسانی در بروز تصادفات رانندگی در ایران، مجله اندیشه و رفتار، سال ششم، شماره ۱، صص ۲۷-۴۵.
- ۶- پاک گوهر، ع.، محدثه خ. صفارزاده، م. (۱۳۸۸) بررسی نقش عامل انسانی در بروز و شدت تصادفات جاده ای براساس مدل های رگرسیون LR و CART، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال چهارم، شماره ۴ صص ۶۲-۸۳
- ۷- طیبی، ز.، هاشمیان، س. (۱۳۹۰) رابطه بین نگرش ها و انگیزه افراد در استفاده از چراغ راهنما برای عبور از خیابان، دومین سمینار بین المللی کاهش بار سوانح ترافیکی، چالش ها و راهکارهای پیش رو، شیراز.
- ۸- صفارزاده، م.، حسنیور، ش.، عبدی، ع. (۱۳۹۰) بررسی تصادفات عابران پیاده در ایران و آرایه راهکارهای بهبود ایمنی آنها، مجله جاده، شماره ۶۹ صص ۸۳-۱۰۲
- ۹- حسن پور، ش.، اسداللهی، ر.، ذبیحی طاری، م. (۱۳۹۰) بررسی و تحلیل آمار تصادفات عابران پیاده در کشور براساس پارامترهای موثر، همایش ملی ترافیک و ایمنی.
- ۱۰- رضاپور، م.، رضاپور، پ. (۱۳۸۹) بالابردن ایمنی در تقاطعهای چراغدار شهری (مطالعه موردی: تقاطع طالقانی - قرنی)، برگزیده مجموعه مقالات دومین همایش جامعه ایمن شهر تهران.
- ۱۱- بهروان، ح. (۱۳۹۲) عوامل موثر بر میزان تبعیت از مقررات تجهیزات مهندسی ترافیک، سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری مشهد.
- نتایج حاصل از پژوهش بطور اختصار به شرح زیر است:
- ۱- ۶۳,۳ درصد پاسخگویان نسبت به قوانین ترافیکی مخصوص عابرین پیاده نگرش مثبت و ۳۶,۷ درصد نگرش منفی دارند.
- ۲- ۷۲,۹ درصد از عابرین پیاده اظهار کردند که هنگام عبور از خیابان در اکثر اوقات قوانین ترافیکی را رعایت می کنند و ۲۷,۱ درصد اعتقادی به رعایت قوانین ترافیکی ندارند.
- ۳- میان رفتار ناهنجار ترافیکی مردان و زنان تفاوت معنادار وجود دارد.
- ۴- میان تحصیلات و ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده تفاوت معنادار وجود ندارد.
- ۵- با افزایش سن، ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده کاهش می یابد.
- ۶- با احتمال ۹۹ درصد بین دینداری و خویشتن داری همبستگی مثبت وجود دارد.
- ۷- با احتمال ۹۹ درصد بین دینداری و محرومیت اجتماعی همبستگی مثبت وجود دارد.
- ۸- با احتمال ۵۹ درصد بین جمع گرایی و همنوایی همبستگی منفی وجود دارد.
- ۹- با احتمال ۹۹ درصد بین خویشتن داری و اعتماد اجتماعی همبستگی منفی وجود دارد.
- ۱۰- با احتمال ۹۵ درصد بین رضایت از امکانات ترافیکی و کنترل اجتماعی همبستگی منفی وجود دارد.
- ۱۱- با احتمال ۹۵ درصد بین محرومیت اجتماعی و همنوایی همبستگی منفی وجود دارد.
- ۱۲- با افزایش خویشتن داری، میزان ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده کاهش می یابد.
- ۱۳- با افزایش دینداری، میزان ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده کاهش می یابد.
- ۱۴- با افزایش رضایت از امکانات و تجهیزات ترافیکی، میزان ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده کاهش می یابد.
- ۱۵- با افزایش همنوایی، میزان ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده افزایش می یابد.
- ۱۶- بین اعتماد اجتماعی، کنترل اجتماعی، محرومیت اجتماعی و ناهنجاری ترافیکی عابرین پیاده ارتباط معنادار وجود ندارد.

۲۵- شاداب مهر، ه. (۱۳۸۸) رفتارهای ناهنجار ترافیکی در تقاطع های چراغدار شهر مشهد، بررسی، تعریف و مکانیزم جمع آوری اطلاعات، دومین همایش بین المللی حوادث رانندگی و جاده ای، دانشگاه تهران.

۲۶- علی اکبری، ا. (۱۳۸۵) ساماندهی فضا و پایداری در اصلاح رفتار ترافیکی شهرهای کشور (ضرورت جامع نگری به مقوله رفتار در شهرها)، مجله پیک نور، سال پنجم، شماره دوم.

27- Ashur, S.A., Kroeker, K.J., Baaj, M.H. (2007). A Study of Factors Contributing to pedestrian Crashes in El Paso County, Texas, Presented at the 82nd Annual Meeting of the Transportation Research Board, Florida Department of Transportation, January.

28- Velde, A.F., Kamp, J., Barela, J.A., Savelsbergh, G.J.P. (2005), "Visual Timing and Adaptive Behavior in a Roadcrossing Simulation Study", Accident Analysis and Prevention 37, 399-406.

29- Yagil D (2000). Beliefs, motives and situational factors related to pedestrians' self reported behaviour at signal-controlled crossings. Transportation Research Part F 3.

30- Holand, c., hill, r. (2010) Gender differences in factors predicting unsafe crossing decisions in adult pedestrians across the lifespan, Accident Analysis and Prevention, 42, 1097-1106.

31- Rosenbloom, T., Nemrodov, D., Barkan, H. (2004). For heaven's sake follow the rules: pedestrians' behavior in an ultra-orthodox and a non-orthodox city. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 7 (6), 395-404.

32- Tom, A. & Granie, M.A. (2011). Gender differences in pedestrian rule compliance and visual search at signalized and unsignalized crossroads. Accident Analysis and Prevention, 43, 1794-1801.

۳۳- بهروان، ح.، بهروان، ن. (۱۳۹۰) علل جامعه شناختی رانندگی پرخطر در مشهد، فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی.

34- Graham D, Glaister, S and R Anderson (2002). Child Pedestrian Casualties in England: The effect of Area Deprivation. Centre for Transport Studies. London.

35- Evans D and Norman P (1998). Understanding pedestrians' road crossing decisions: an application of the theory of planned behaviour. Health Education Research 13 (4), 481-9.

۱۲- آیتی، ا. (۱۳۷۱)، تصادفات جاده ای ایران، مشهد: مؤسسه چاپ و انتشارات دانشگاه فردوسی مشهد.

۱۳- فرجی، ع.، منجمی، م. (۱۳۸۰) «مدیریت علمی در فرآیند تصادفات» مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک، تهران: دبیرخانه دائمی کنفرانس مدیریت ترافیک.

۱۴- سوری، ا. (۱۳۸۴). روانشناسی ترافیک، تهران: عصر و نوشه.

۱۵- وهاب زاده، ا. (۱۳۸۷) تأثیر عامل انسانی بر وقوع تصادفات رانندگی آزاد راه کرج- قزوین در سال ۸۴ و راه های کنترل و کاهش آن، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال سوم شماره ۸، ص ۲۶-۳۱.

۱۶- آراسته، ح.، بهرنگی، م.، نوه ابراهیم، ع.، رفیعی، ح. (۱۳۹۰)، نقش تعامل بهینه نیروی انتظامی با آموزش و پرورش در ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی کشور، فصلنامه دانش انتظامی، سال سیزدهم، شماره دوم.

۱۷- طیبی، ز.، هاشمیان، س. (۱۳۹۰) رابطه بین نگرش ها و انگیزه افراد در استفاده از چراغ راهنما برای عبور از خیابان، دومین سمینار بین المللی کاهش بار سوانح ترافیکی، چالش ها و راهکارهای پیش رو، شیراز.

18- Bandura, A. (۱۹۷۷). Social learning theory. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.

۱۹- شولتز، د. (۱۳۸۶)، نظریه های شخصیت، مترجمان، یوسف کریمی و همکاران، تهران: نشر ارسباران، چاپ ششم.

۲۰- هلاکوئی نائینی، ک.، مرادی، ع. (۱۳۸۵) آگاهی، نگرش و عملکرد عابرین پیاده در زمینه رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی در عبور از محدوده چهارراه های اصلی شهر تهران، فصلنامه پایش، سال ششم، شماره اول.

۲۱- حسن پور، ش.، میربها، ب.، زنگانه رنجبر، پ. (۱۳۹۱) ارزیابی نواقص گذرگاه های تردد عرضی عابران پیاده (مورد مطالعه: منطقه ۳ شهرداری تهران)، فصلنامه مطالعات راهور، سال نهم، شماره ۱۷.

۲۲- صفارزاده، م.، ابوالحسن نژاد، و.، میرزا بروجردیان، ا. (۱۳۸۷) ارائه مدل اولویت بندی علتگرا جهت تعیین قطعات خطرناک جاده ها برای عابرین پیاده، نشریه دانشکده فنی، دوره ۴۲، شماره ۴.

23- Hirschi, T. (1969). Causes of delinquency. Berkeley: University of California Press.

24- Reekless, W. (1973). The Crime Problem. 4th ed. New York: Appleton.

۴۸- فوکویاما، فرانسیس (۱۳۷۹)، « پایان نظم: سرمایه اجتماعی و حفظ آن »، ترجمه غلامعباس توسلی، تهران: جامعه ایرانیان.

۴۹- ستوده، ه. (۱۳۸۸)، روانشناسی اجتماعی، تهران: آوای نور، چاپ دوازدهم.

50-Agnew, R. (1999). A General Strain Theory of Community Differences in Crime Rates. Journal of Research in crime and Delinquency: Volume 36, no 3, pp.123-155.

۵۱- چلبی، مسعود (۱۳۷۵) تحلیل اجتماعی در فضای کنش، تهران، نشر نی.

۵۲- مازلو، آ. (۱۳۷۲)، انگیزش و شخصیت، مترجم احمد رضوانی، مشهد، بهنشر.

۵۳- کوزرل، روزنبرگ، ب. (۱۳۷۸)، نظریه های بنیادی جامعه شناسی، ترجمه فرهنگ ارشاد، تهران، نشرنی، چاپ اول.

۵۴- احمدی، ح. (۱۳۸۴) جامعه شناسی انحرافات، تهران، نشر سمت: چاپ اول.

۵۵- جلالی پور، ح.، محمدی، ج. (۱۳۸۷). نظریه های متاخر جامعه شناسی، چاپ اول، نشر نی، تهران.

36- Holland CA, Hill R, Cooke R (2009) Understanding the role of self-identity in habitual risky behaviours: pedestrian road-crossing decisions across the life-span. Health Educ Res 24: 674-685.

37- Ulleberg, P. & Torbjorn, R. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behavior among young drivers. Safety Science, 41(5). doi: 10.1016/S0925-7535(01)00077-7

۳۸- الیاسی، م.، تقوی، م. (۱۳۸۸)، نقش تعاملات پلیس راهنمایی و رانندگی در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان، فصلنامه مطالعات مدیریت انتظامی، سال چهارم، شماره سوم.

۳۹- انصاری، ح. (۱۳۸۰)، پژوهش در عوامل مؤثر بر مشارکت مردم در امور مربوط به نیروی انتظامی در شهرستان تهران، تهران: معاونت اجتماعی نیروی انتظامی.

۴۰- بهاری، س. ع. (۱۳۸۶)، تعامل پلیس و مدارس (با رویکرد آگاه سازی) و تأثیر آن بر کاهش جرایم (بررسی موردی دبیرستان های پسرانه شمال شرق تهران)، دانشکده فرماندهی و ستاد دانشگاه علوم انتظامی.

۴۱- علی آبادی، خ.، کریمی، ی. (۱۳۷۹) تأثیر حضور ماموران راهنمایی و رانندگی بر توقف عابران پشت چراغ قرمز عابر، فصلنامه علوم اجتماعی، شماره ۱۲.

۴۲- سهرابی، ف.، کریمی، ی.، سبزیکاری، م. (۱۳۸۹) بررسی تأثیر همنوایی در تخلف از علائم چراغ راهنمایی عابر پیاده توسط عابرین در شهر تهران، فصلنامه علوم اجتماعی، شماره ۵.

۴۳- لیتل، د. (۱۳۷۳)، تبیین در علوم اجتماعی، مترجم، عبدالکریم سروش، تهران: موسسه فرهنگی صراط، چاپ چهارم.

۴۴- کدیور، پ. (۱۳۸۳). روانشناسی اخلاق. چاپ دوم. تهران: انتشارات آگاه.

45-Smith, C. (2003). Theorizing religious effects among American adolescents. Journal for the scientific study of religion; 42, 17-30.

۴۶- جوادی یگانه، م. (۱۳۸۳) دوراهی اجتماعی و عوامل مؤثر بر رفتار مردم در این موقعیت، رساله دکتری، تهران: دانشگاه تربیت مدرس.

۴۷- چلبی، مسعود (۱۳۷۵)، جامعه شناسی نظم؛ تحلیل و تشریح نظری نظم اجتماعی، تهران: نشرنی، چاپ اول.