

بررسی رابطه سرمایه اجتماعی و تخلف رانندگی

اصغر میرفردی^۱، سیروس احمدی^۲، راضیه امیری^۳

از صفحه ۱۱ تا ۳۷

تاریخ دریافت: ۹۳/۲/۱۶ تاریخ پذیرش: ۹۳/۳/۲۵

چکیده

تخلف رانندگی ضایعه‌ای است که سالانه خسارات زیادی برای جوامع مختلف و در سطح وسیع‌تر برای جامعه جهانی به بار می‌آورد. هدف این پژوهش بررسی رابطه سرمایه اجتماعی و تخلف رانندگی در شهر یاسوج است. این پژوهش در سال ۱۳۹۲، به روش پیمایشی و با استفاده از ابزار پرسش‌نامه انجام شده است. جامعه آماری کلیه شهروندان ۶۰-۱۸ ساله هستند که دارای گواهی‌نامه رانندگی بوده و طی بازه زمانی دوماه قبل از انجام پژوهش در سطح شهر یاسوج رانندگی کرده‌اند. در مجموع ۳۶۷ نفر به عنوان نمونه تعیین و با استفاده از روش نمونه‌گیری تصادفی چند مرحله‌ای انتخاب شدند. نتایج این پژوهش نشان داد که نرخ تخلف ترافیکی در بین رانندگان بسیار بالاست. همچنین رابطه معنادار و معکوسی بین سرمایه اجتماعی و تخلف رانندگی، وجود دارد. بنابراین با افزایش میزان سرمایه اجتماعی در بین رانندگان، تخلف رانندگی کاهش می‌یابد.

کلید واژه‌ها

تخلفات رانندگی، سرمایه اجتماعی، اعتماد اجتماعی، همیاری اجتماعی، اطلاعات و ارتباطات، حمایت اجتماعی، رانندگان، تصادفات.

۱. استادیار جامعه‌شناسی دانشگاه یاسوج (مأمور به خدمت در دانشگاه شیراز)، نویسنده مسئول: (a.mirfardi@gmail.com)

۲. دانشیار جامعه‌شناسی دانشگاه یاسوج

۳. دانشجوی کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی دانشگاه یاسوج

مقدمه

بی توجهی به قوانین و مقررات ترافیکی یکی از مسائل اجتماعی مهم در تمام جوامع است (پارکر^۱ و همکاران، ۱۹۹۵؛ پنا^۲، ۲۰۰۶)؛ زیرا به طور گسترده باعث اتلاف انرژی، اتلاف وقت، آلودگی زیست محیطی، ناراحتی‌های روانی، تصادفات، مرگ و میر و خسارت‌های مالی و مادی می‌شود (مانی^۳ و همکاران، ۲۰۰۷). بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی^۴ (۲۰۰۹) در نتیجه تخلفات ترافیکی، سالانه ۱/۲ میلیون نفر در سراسر جهان جان خود را از دست می‌دهند، بیش از ۵۰ میلیون نفر مصدوم و مجروح می‌شوند، بیش از ۵۱۸ میلیارد دلار خسارت مادی به بار می‌آید و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۰ رقم مرگ و میر حوادث ترافیکی، به بیش از ۲/۴ میلیون نفر افزایش یابد. ضرر و زیان ناشی از تصادفات که تنها یکی از پیامدهای تخلف رانندگی است سالانه ۱/۳ درصد از تولید ناخالص ملی کشورهای در حال توسعه را هدر می‌دهد (فلاح زاده، ۱۳۸۵).

در ایران نیز عواقب ناشی از تخلف رانندگی، هر ساله خسارات آشکار و پنهان بسیار بالایی به بار می‌آورد به گونه‌ای که روزانه در این کشور هزار و ششصد سال عمر به دلیل سوانح رانندگی از دست می‌رود؛ و مجموعه هزینه‌های مستقیم و غیر مستقیم ناشی از این حوادث، شامل هزینه درمان مصدومان، هزینه نگهداری معلولان، و توان‌بخشی آنها، هزینه از دست رفتن نیروی کار، هزینه معضلات ناشی از بی‌سرپرستی خانواده‌ها و دیگر هزینه‌ها در حدود هزار میلیارد تومان در سال برآورد شده است (آل عمران و آل عمران، ۱۳۹۱، ص ۳۷). همچنین حسب گزارش‌های ناجا، میزان خسارت تصادفات در ایران معادل ۳۳ سال بودجه راهداری کشور و ایجاد دو میلیون فرصت شغلی برای جوانان است (احمدی، ۱۳۸۸).

در سالیان اخیر ایران با افزایش تقریبی سالانه ۱۰ درصد در میزان مرگ و ابتلای ناشی از تصادفات رانندگی رو به رو بوده است (سلیمان اختیاری و شمس، ۱۳۸۸). در سال

1. Parker

2. Pennay

3. Mooney

4. World Health Organization (WHO)

۲۰۰۵ نرخ قربانیان حوادث رانندگی ایران به ازای هر صد هزار نفر جمعیت (۴۰ نفر)، از نرخ های آسیا (۱۴ نفر)، اروپا (۱۸/۱ نفر) و دنیا (۱۷/۹ نفر) به مراتب بالاتر است (مرادی و همکاران، ۱۳۹۱، ص ۵۶۲). هر چند نرخ قربانیان تصادفات جاده‌ای در سال ۲۰۰۷ برای ایران با اندکی کاهش به ۳۲/۲ نفر به ازای هر صد هزار نفر رسید اما در مقایسه با همه کشورهای آسیایی و آفریقایی که آمار آنها موجود بوده، ایران همچنان در رده نخست تلفات رانندگی قرار داشت (مرادی و همکاران، ۱۳۹۱، ص ۵۶۳). بررسی مقایسه‌ای ایران با برخی کشورهای اروپایی در سال ۲۰۰۹ نیز نشان داد که ایران کماکان از همه کشورهای مورد بررسی به لحاظ نرخ قربانیان ترافیکی بالاتر است (مرادی و همکاران، ۱۳۹۱، ص ۵۶۷). در ایران میزان مرگ و میر ناشی از حوادث رانندگی ۱۵ برابر کشورهای توسعه یافته است و شایع‌ترین دلیل تصادفات، عوامل انسانی گزارش شده است (سوری و همکاران، ۱۳۸۹). آمار تصادفات جاده‌ای در ایران بیست برابر میانگین جهانی است و در کل ۲/۵ درصد از کل تصادفات جاده‌ای دنیا، در این کشور اتفاق می‌افتد. در حالی که سهم ایران از کل جمعیت جهان یک درصد است (هاشمی^۱، ۱۳۸۶). همه این آمارها و همچنین صدور بیش از ۵۰ میلیون برگ جریمه برای تخلفات آشکار رانندگان، کشته شدن بیش از ۲۵ هزار نفر و مجروح و مصدوم شدن حدود ۷۰ هزار نفر در سال در سوانح ترافیکی (احمدی، ۱۳۸۹) ایران را در ردیف ۱۰ کشور اول دنیا به لحاظ تخلفات ترافیکی (سازمان بهداشت جهانی، ۲۰۰۹)، رده نخست تصادفات جاده‌ای و دومین کشور دنیا از نظر میزان خسارات ناشی از تصادفات (دستجردی^۲، ۱۳۹۱) قرار داده و بیانگر این مطلب است که بی‌توجهی به قوانین و مقررات ترافیکی در ایران، یک مسئله مهم اجتماعی است.

تخلفات ترافیکی یا بی‌توجهی به قواعد و قوانین ترافیکی، در استان کهگیلویه و بویراحمد و مرکز آن یعنی یاسوج همچون الگوی کلی کشور، شیوع زیادی دارد (احمدی و همکاران، ۱۳۹۱). حسب گزارش دایره آمار استان، طی سال ۹۱ و نیم سال اول ۹۲ در

۱. معاون عمرانی وقت وزیر کشور

۲. وزیر وقت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

مجموع ۳۲۵۹۹۲ فقره تخلف رانندگی در استان رخ داده است. همچنین، در سال‌های ۹۰ و ۹۱ در شهر یاسوج به ترتیب تعداد ۱۱۹۳۵۲ و ۹۱۴۴۷ فقره تخلف ترافیکی و همچنین تعداد ۸۷۸ و ۸۶۱ فقره تصادف ترافیکی روی داده است (مرفوک، ۱۳۹۲).

بدون شک تخلف رانندگی به عنوان یک مسئله اجتماعی به مانند هر پدیده اجتماعی دیگری ناشی از عوامل متعددی است (احمدی، ۱۳۸۸). اما به نظر می‌رسد میزان سرمایه اجتماعی در بین رانندگان می‌تواند نقش مهمی در بروز تخلفات ترافیکی از سوی آنان داشته باشد. ولی این رابطه به ندرت مورد توجه و بررسی قرار گرفته است. بنابراین سؤال اساسی تحقیق حاضر آن است که اولاً، میزان شیوع تخلف رانندگی در بین رانندگان شهر یاسوج به چه میزان است؟ و ثانیاً، آیا بین متغیر سرمایه اجتماعی و تخلف رانندگی رابطه معناداری وجود دارد؟

پیشینه تحقیق

بررسی تأثیر سرمایه اجتماعی بر تخلف یا قانونمندی ترافیکی کمتر مورد توجه قرار گرفته است با این حال می‌توان از برخی پژوهش‌ها نام برد که کم و بیش مرتبط با پژوهش حاضر هستند.

- احمدی (۱۳۸۸) در پژوهشی به بررسی عوامل اجتماعی مؤثر بر تخلفات رانندگان پرداخته است. این پژوهش که به روش پیمایشی و با استفاده از نمونه‌گیری تصادفی چند مرحله‌ای بر روی ۳۸۹ نفر از رانندگان در شهر یاسوج صورت گرفت، نشان داد تخلف رانندگان یاسوجی در سطح بسیار بالایی است.

- دعاگویان و رفیعی (۱۳۸۸) در پژوهش خود با "عنوان بررسی میزان سرمایه اجتماعی پلیس راهور و نقش آن در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی" با استفاده از چارچوب‌های تعاملات و سرمایه اجتماعی رابرت پانتنام، جیمز کلمن، گیدنز، فوکویاما و کریشنا، به بررسی و تجزیه و تحلیل میزان سرمایه اجتماعی پلیس راهور و تدوین الگوی مناسب

پرداختند. نتایج حاصل از این تحقیق پیمایشی بوده و داده‌های به دست آمده از دو جامعه آماری رانندگان و افسران راهنمایی و رانندگی نشان داد که مردم خواهان ارتباط انسانی با پلیس راهور بوده و این موضوع را در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی بسیار مؤثر می‌دانند.

- یونسیان و مرادی (۱۳۸۴) در پژوهشی به بررسی آگاهی، نگرش و عملکرد رانندگان وسایل نقلیه در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی در تهران پرداخته‌اند. این مطالعه که با استفاده از نمونه‌گیری خوشه‌ای بر روی ۲۲۰ نفر از رانندگان تهرانی انجام شد نشان داد ۶۷/۷٪، ۵۶/۴٪ و ۴۷/۷٪ درصد رانندگان دارای آگاهی، نگرش و عملکرد مناسب در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی بودند. این مطالعه نشان داد در مجموع عملکرد رانندگان در شهر تهران در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی ضعیف است. به علاوه، رابطه تحصيلات، وضع تأهل، شغل و نوع خودرو با عملکرد رانندگان در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی به لحاظ آماری معنادار است.

- فیروز جاثیان و بابایی (۱۳۹۲) در پژوهش خود با عنوان «فرسایش سرمایه اجتماعی و قانون‌گریزی در شهر تهران» که به روش پیمایشی بر روی ۴۰۰ نفر از افراد بالای ۲۴ سال شهر تهران انجام دادند، نشان دادند که فرسایش سرمایه اجتماعی بر میزان قانون‌گریزی اثر معنادار و مستقیمی دارد.

- ناگلر^۱ (۲۰۱۱) در پژوهشی به بررسی تأثیر سرمایه اجتماعی بر ارتقای امنیت جاده‌ای، در آمریکا پرداخته است. این پژوهش با استفاده از داده‌های پانل (۱۰ ساله) در ۴۸ منطقه آمریکا صورت گرفته است. نتایج این پژوهش نشان داد رابطه دو متغیر سرمایه اجتماعی و امنیت جاده‌ای معنادار است و طی آن با افزایش سرمایه اجتماعی، از تعداد تصادفات ترافیکی، مرگ و میرهای ترافیکی، مصدومیت‌های جدی ترافیکی، و مرگ و میر عابران پیاده، کاسته می‌شود.

چارچوب نظری

تخلف رانندگی رفتاری انحرافی است که طی آن قوانین و مقررات رانندگی توسط رانندگان نقض می‌شود (احمدی و امیری، ۱۳۹۱). در تعریفی دیگر تخلف رانندگی عبارت است از رفتاری که آگاهانه یا نا آگاهانه، به اختیار یا اجبار، از سوی رانندگانی که در ترافیک شرکت می‌کنند سرزند و خلاف قوانین و مقررات مصوب باشد (فکوهی، ۱۳۷۵، ص ۱۵). تخلفات رانندگی را به دو دسته آشکار یا ناآشکار طبقه بندی می‌کنند. تخلفات آشکار نیز به دو دسته ساکن، که از طرف پلیس مورد شناسایی، ثبت یا جریمه قرار می‌گیرند و تخلفات ترافیکی جاری که از دایره پلیس برکنار هستند، تقسیم‌بندی می‌شوند (سازمان مشاوره فنی، ۱۳۷۹: ۱۵). تخلفات ناآشکار تخلفاتی هستند که پلیس قادر به شناسایی آنها نیست.

تخلف رانندگی به عنوان مسئله اجتماعی مورد نظر در تحقیق حاضر، در ادبیات جامعه شناختی، یک رفتار انحرافی و آسیب شناختی است و به همین دلیل معمولاً در حوزه انحرافات اجتماعی تبیین می‌شود. اما پژوهش حاضر از منظری متفاوت به دنبال تبیین تخلف رانندگی است و تلاش دارد این مساله را بر حسب سرمایه اجتماعی تبیین کند که به زعم برخی اندیشمندان علاج مشکلات اجتماعی مدرن است (پورترز^۱، ۱۹۹۸). تعاریف مختلف (نه متناقضی) از سرمایه اجتماعی ارائه شده است که این تعاریف هم‌پوشانی‌های زیادی دارند و بسیاری از آنها به فرایندها و نتایج اساسی یکسان و مشابه اشاره دارند (وودهاوس^۲، ۲۰۰۶، ص ۸۴). به طور کلی بر حسب این تعاریف، سرمایه اجتماعی، پتانسیل نهفته در روابط بین و میان افراد (و گروه‌های) یک جامعه است که باعث انجام امورات آنها می‌شود (سعادت، ۱۳۸۶، ص ۱۷۷) و افزایش آن می‌تواند موجب پایین آمدن جدی سطح هزینه‌های عملیاتی سازمان‌ها شود (بانک جهانی، ۲۰۰۹). پاتنام (۲۰۰۰) معتقد است سرمایه اجتماعی به خصوصیات از سازمان اجتماعی نظیر شبکه‌ها، هنجارها و اعتماد اشاره دارد که همکاری و هماهنگی برای منافع متقابل را تسهیل می‌کند. کلمن (۱۹۹۸)

1. Porters

2. Woodhouse

به طور دقیق بیان می‌کند که میزان بالای بی‌سازمانی اجتماعی (که رعایت نکردن قوانین ترافیکی یکی از نمونه‌های آن است) با فقدان سرمایه اجتماعی در رابطه است. بوردیو^۱ (۲۰۰۱) سرمایه اجتماعی را منابع بالفعل و بالقوه‌ای می‌داند که در یک شبکه اجتماعی، شبکه روابط را تسهیل می‌کند. از نظر کوهن و پروساک^۲ (۲۰۰۱) سرمایه اجتماعی شامل اعتماد، شناخت متقابل، ارزش‌های مشترک و رفتارهایی است که اعضای شبکه‌های انسانی و اجتماعات را به هم پیوند می‌دهد و همکاری آنها را امکان‌پذیر می‌سازد. بورسیک^۳ (۱۹۸۸) معتقد است برخی اجتماعات به خاطر اختلال در فرایندهای رسمی و غیررسمی کنترل اجتماعی (از مؤلفه‌های سرمایه اجتماعی) قادر به خود تنظیمی مؤثر نیستند. این شرایط، ساختار سازمانی محله را مختل و باعث سست شدن پیوند ساکنان نسبت به همدیگر و اجتماع شده و در نتیجه، برخی ساکنان به طور طولانی مدتی از کنترل‌های اجتماعی هنجاری پیروی نخواهند کرد. بنابراین اگر چه تبیین تخلف رانندگی در قالب دیدگاه‌ها و نظریات متعددی، امکان‌پذیر است اما تمرکز عمده پژوهش حاضر بر نظریه سرمایه اجتماعی است.

نظریه پردازان سرمایه اجتماعی بر نقش این متغیر در تقلیل مسائل مختلف اجتماعی تأکید داشته‌اند به طوری که پاتنام^۴ (۲۰۰۰) آن را حلال مشکلات می‌داند. پاتنام و فوکویاما (۱۳۷۹) در بررسی‌های خود معتقد بودند که با افزایش میزان سرمایه اجتماعی، در صورت برابر بودن سایر شرایط، میزان انحرافات کاهش پیدا خواهد کرد. از منظر صاحب‌نظران سرمایه اجتماعی، تمامی افراد و گروه‌های جامعه منافع و خواسته‌هایی شخصی، گروهی یا اجتماعی در جهت بهبود وضعیت و جایگاه خودشان در شرایط و موقعیت‌های گوناگون دارند که برای تحویل این امیال و منافع به ناچار باید در یک سری پیوندهای ارتباطی قرار گیرند. هر کدام از این پیوندها، هنجارها و الزامات خاص خود را دارند که فرد یا گروه بسته به اینکه تا چه حد این مؤلفه‌ها را رعایت کنند و با آنها تطابق یابند، دستیابی

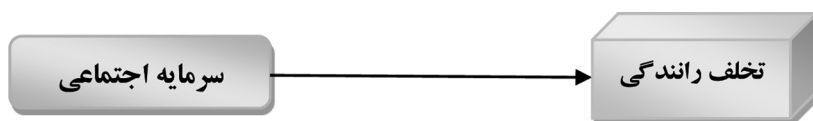
1. Bourdieu

2. Cohen, D & Prusak

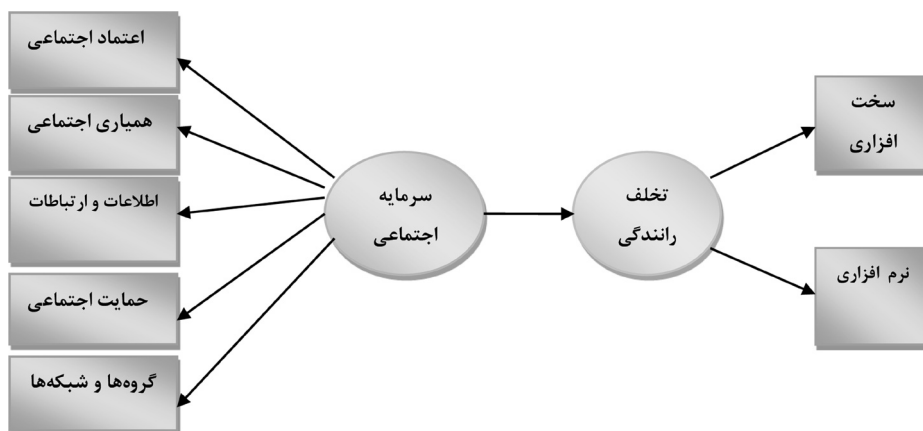
3. Bursik

به خواسته‌هایشان را تسهیل می‌بخشند. در واقع، سرمایه اجتماعی از طریق تسهیل کردن روابط اجتماعی، موجباتی فراهم می‌سازد که افراد بهتر و ساده‌تر بتوانند منافع فردی و گروهی خود از جمله منافع اقتصادی و اجتماعی را دنبال کنند. از آنجا که پدیده ترافیک نیز یک شبکه اجتماعی است، افراد مشارکت کننده در آن، از طریق پیوندهای ذهنی و هنجاری به همدیگر متصل می‌شوند و اعمال و رفتار همه آنها بر گسترش یا مختل شدن نظم و امنیت ترافیکی (که منافع تمامی افراد و گروه‌های جامعه محسوب می‌شود) به طور مستقیم تأثیر می‌گذارد. از طرف دیگر مطابق نظریه دورکیم و هیرشی^۱ (۱۹۶۹)، وقتی همبستگی اجتماعی پایین می‌آید انحرافات بروز می‌یابند. وفق این، سرمایه اجتماعی به واسطه افزایش سطح همبستگی در جامعه موجب کاهش انحرافات می‌شود. بر این اساس، هرچه سرمایه اجتماعی افراد بیشتر باشد؛ بیشتر محتمل خواهد بود که قواعد و مقررات ترافیکی را رعایت کنند. با استناد به این نظریه، فرضیه اساسی پژوهش حاضر این است که سرمایه اجتماعی قادر است بر بروز تخلف رانندگی تأثیر گذاشته، آن را کاهش دهد.

فرضیه تحقیق: بین سرمایه اجتماعی و تخلف رانندگی رابطه معناداری وجود دارد.



نمودار ۱: مدل مفهومی تحقیق



نمودار ۲: مدل تحلیلی تحقیق

روش شناسی تحقیق

روش انجام پژوهش حاضر، روش پیمایشی است که به لحاظ نوع، توصیفی-تبیینی و به لحاظ شیوه اجرا، مقطعی بوده است. جامعه آماری، کلیه شهروندان ۶۰-۱۸ سال شهر یاسوج است که در بازه زمانی دو ماه قبل از انجام پژوهش به عنوان راننده، با خودروی سواری در سطح شهر رانندگی کرده‌اند. با توجه به اینکه دسترسی به میزان دقیق افراد دارای گواهینامه رانندگی که در طی دو ماه قبل در سطح شهر رانندگی کرده باشند امکان‌پذیر نبود کلیه افراد ۶۰-۱۸ سال به عنوان جامعه آماری تحقیق در نظر گرفته شد که بر اساس سرشماری ۱۳۹۰ (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۱) تعداد آنها ۱۱۱۵۷ نفر است. با استفاده از جدول نمونه‌گیری کرجسی و مورگان (۱۹۷۰) اندازه نمونه ۳۶۷ نفر تعیین شد. برای انجام نمونه‌گیری از روش نمونه‌گیری تصادفی چند مرحله‌ای استفاده شد و در نهایت در شانزده محله (شامل: سالم آباد، راهنمایی، ترمینال، محمود آباد، ارم، رجاء، شاهد، گلستان، کشاورزی، معلم، شهدا، زیرتل، بنسنگان، دولت آباد، شرف آباد، امامت) داده‌های مورد نیاز از افراد واجد شرایط (دارا بودن گواهینامه و رانندگی در سطح شهر در دو ماه گذشته) که تمایل به مشارکت در تحقیق داشتند جمع‌آوری شد. ابزار تحقیق برای سنجش تخلف

رانندگان پرسش نامه محقق ساخته و مشتمل بر دو بعد نرم افزاری (۸ گویه) و سخت افزاری (۷ گویه) و به صورت بلی / خیر است که اعتبار آن با روش اعتبار محتوی، و پایایی آن با استفاده از همسانی درونی به روش کودر ریچاردسون تعیین شده است. مطابق با محاسبات انجام شده ضریب پایایی برای مقیاس تخلفات رانندگی (کل) برابر با (۸۲ درصد)، برای بعد تخلف نرم افزاری برابر با (۸۲ درصد) و برای بعد تخلف سخت افزاری برابر با (۶۵ درصد) می باشد.

برای سنجش سرمایه اجتماعی نیز با تلفیق بخش هایی از دو پرسش نامه گورتاوترت و همکاران (۲۰۰۴)، و چن و دیگران (۲۰۰۹)، پرسش نامه ای مشتمل بر ۵ بعد و ۳۰ سؤال به روش طیف پنج درجه ای لیکرت تنظیم شد که پایایی آن با ضریب آلفای کرونباخ اندازه گیری شد. ضریب پایایی برای مقیاس سرمایه اجتماعی کل برابر با (۸۱ درصد)، برای بعد اعتماد اجتماعی برابر با (۷۸ درصد)، برای بعد همیاری اجتماعی برابر با (۷۳ درصد) برای بعد اطلاعات و ارتباطات برابر با (۶۴ درصد)، برای بعد حمایت اجتماعی برابر با (۸۰ درصد)، و برای بعد گروه ها و شبکه های اجتماعی برابر (۷۷ درصد) است. به منظور سنجش اعتبار مقیاس سرمایه اجتماعی از اعتبار سازه به روش تحلیل عاملی تأییدی استفاده شد که نتایج آن در جدول شماره ۱، انعکاس یافته است. تحلیل عاملی در نهایت با حذف ۷ مؤلفه از مدل (به دلیل فقدان بار عاملی یا همبستگی با سایر عوامل)، منجر به استخراج ۵ عامل اعتماد (۵ گویه)، همیاری (۴ گویه) و اطلاعات و ارتباطات (۴ گویه)، حمایت (۴ گویه)، و گروه ها و شبکه ها (۶ گویه) شد که در مجموع قادرند ۵۶/۸۹ درصد از واریانس سازه سرمایه اجتماعی را تبیین کنند.

جدول ۱: تحلیل عاملی سرمایه اجتماعی

مقدار واریانس تبیین شده	مقدار ویژه	عامل ۵	عامل ۴	عامل ۳	عامل ۲	عامل ۱	سازه
		گروه‌ها و شبکه‌ها	حمایت	اطلاعات و ارتباطات	همیاری	اعتماد	
		وزن عاملی	وزن عاملی	وزن عاملی	وزن عاملی	وزن عاملی	
۲۱/۱۷۵	۴/۸۷۰					۰/۳۱۱	اعتماد به دوستان
						۰/۶۷۴	اعتماد به پلیس
						۰/۷۸۷	اعتماد به معلم‌ها
						۰/۸۳۷	اعتماد به پرستاران
						۰/۸۳۸	اعتماد به پزشکان
۱۲/۱۱۰	۲/۷۸۵				۰/۶۵۸		همکاری با همسایه‌ها جهت آبادانی محله
					۰/۸۱۳		کمک به همسایه‌ها و آشنایان در هنگام بروز مشکل
					۰/۷۸۸		همکاری با دوستان و فامیل برای برگزاری جشن‌های آنها
					۰/۶۸۴		عبادت از دوستان و خویشاوندان در هنگام بیماری
۹/۲۱۶	۲/۱۲۰			۰/۴۷۳			میزان تماشای تلویزیون در طول هفته
				۰/۵۵۸			میزان گوش دادن به رادیو در طول هفته
				۰/۷۶۷			میزان خواندن مجله در طول هفته
				۰/۷۷۴			میزان مطالعه روزنامه در طول هفته

ادامه جدول شماره ۱

۸/۰۱۳	۱/۸۴۳		۰/۷۳۰				میزان احتمال کمک از سوی بستگان در هنگام نیاز
			۰/۸۱۳				میزان احتمال کمک از سوی دوستان در هنگام نیاز
			۰/۷۸۴				میزان احتمال کمک از سوی همسایه ها در هنگام نیاز
			۰/۷۳۹				میزان احتمال کمک از سوی هم محله ای ها در هنگام نیاز
۶/۳۷۹	۱/۴۶۷		۰/۵۵۰				عضویت در باشگاه های ورزشی و تفریحی
			۰/۷۸۴				عضویت در انجمن های علمی، آموزشی و ...
			۰/۶۱۷				وضعیت عضویت در پایگاه بسیج
			۰/۶۸۰				وضعیت عضویت در تشکل های صنفی مربوط به مشاغل
			۰/۷۴۱				وضعیت عضویت در تعاونی ها
			۰/۷۵۰				عضویت در تشکل های غیر دولتی (مردم نهاد)
			۰/۷۶۸				آزمون KMO جهت متناسب بودن اندازه نمونه
Chi- square= ۳۱۲۶/۲۴۳			Df = ۲۵۳	Sig = ۰۰۰/۰			آزمون Bartlett جهت درست بودن تفکیک عامل ها
۵۶/۸۹۳						مجموع واریانس (کل) تبیین شده	
			۰/۸۱۹				ضریب آلفای کرونباخ کل مقیاس سرمایه اجتماعی

یافته‌های تحقیق

الف) یافته‌های توصیفی: بر اساس یافته‌های توصیفی تحقیق، از مجموع ۳۶۷ نفر پاسخگو، ۲۸۱ نفر (۷۶/۶ درصد) مرد و ۸۶ نفر (۲۳/۴ درصد) زن بوده‌اند. میانگین سنی پاسخگویان ۳۲/۵۳ و میانگین سواد آنها بر حسب سال، ۱۴/۷۵، بوده است. به لحاظ وضعیت تأهل، ۲۲۸ نفر (۶۲/۱ درصد) متأهل و ۱۳۹ نفر (۳۷/۹ درصد) مجرد بوده‌اند. به لحاظ قومیت، ۳۰۵ نفر (۸۳/۱ درصد) لر، ۴۴ نفر (۱۲ درصد) فارس و ۱۸ نفر (۴/۹ درصد) ترک بودند. جدول ۲، توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب ابعاد دو گانه تخلف رانندگی را نشان می‌دهد. بر اساس یافته‌های جدول میانگین تخلفات نرم‌افزاری (تخلف از قوانین صریح رانندگی) در هنگام رانندگی بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۸، و میانگین واقعی ۴، برابر با ۳/۱۱، و میانگین تخلفات سخت‌افزاری (تخلفات فنی مربوط به خودرو) بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۷، و میانگین واقعی ۳/۵، برابر با ۱/۱۱، و میانگین کل تخلف رانندگی بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۱۵، و میانگین واقعی ۷/۵، برابر با ۴/۲۲ است.

جدول ۲: توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب ابعاد دو گانه تخلف رانندگی

بلی		خیر		طی دو ماه گذشته کدام یک از موارد زیر را در هنگام رانندگی انجام داده اید؟	
درصد	فراوانی	درصد	فراوانی		
۴۶/۳	۱۷۰	۵۳/۷	۱۹۷	استفاده از بوق برای نشان دادن عصبانیت خود به دیگر رانندگان	تخلف نرم‌افزاری
۴۱/۱	۱۵۱	۵۸/۹	۲۱۶	نبستن کمر بند ایمنی	
۳۷/۶	۱۳۸	۶۲/۴	۲۲۹	پیامک فرستادن یا پیامک خواندن	
۲۶/۷	۹۸	۹۸/۳	۲۶۹	سبقت از سمت راست	
۲۶/۴	۹۷	۷۳/۶	۲۷۰	توقف در محل پارک ممنوع	

ادامه جدول شماره ۲

۳۷/۳	۱۳۷	۶۲/۷	۲۳۰	توقف دوبله	تخلف نرم افزاری
۲۴/۳	۸۹	۷۵/۷	۲۷۸	همراه نداشتن مدارک ماشین	
۷۱/۱	۲۶۱	۲۸/۹	۱۰۶	استفاده از بوق جهت سلام و یا خدا حافظی با دیگران	
بلی		خیر		در طی دو ماه گذشته در کدام یک از حالت های زیر رانندگی کرده اید؟	تخلف سخت افزاری
درصد	فراوانی	درصد	فراوانی		
۱۱/۴	۴۲	۸۸/۶	۳۲۵	خراب بودن چراغ جلو یا عقب	
۱۴/۴	۵۳	۸۵/۶	۳۱۴	خراب بودن بوق	
۲۲/۱	۸۱	۷۷/۹	۲۸۶	شیشه دودی بالاتر از ۱۵ درصد	
۱۸/۵	۶۸	۸۱,۵	۲۹۹	کم باد بودن لاستیک	
۱۳/۶	۵۰	۸۶/۴	۳۱۷	سفت یا خراب بودن دنده	
۱۵/۸	۵۸	۸۴/۲	۳۰۹	خراب بودن برف پاک کن	
۱۵/۳	۵۶	۸۴/۷	۳۱۱	خراب بودن چراغ ترمز	

بر اساس نتایج جدول ۳، نمره سرمایه اجتماعی در ابعاد، اعتماد اجتماعی بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۲۵ و میانگین واقعی ۱۲/۵ برابر با ۱۶/۰۹؛ همیاری اجتماعی بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۲۰ و میانگین واقعی ۱۰، برابر با ۱۲/۵۳؛ اطلاعات و ارتباطات بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۲۰ و میانگین واقعی ۱۰، برابر با ۹/۰۵؛ حمایت اجتماعی بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۲۰ و میانگین واقعی ۱۰، برابر با ۱۰/۷۵؛ و شبکه ها و گروه ها بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۳۰ و میانگین واقعی ۱۵، برابر با ۷/۱۱؛ است همچنین نمره سرمایه اجتماعی (کل) بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۱۱۵ و میانگین واقعی ۵۷/۵، برابر با ۵۸/۸۹ بوده است که بر این اساس به منظور فهم دقیق تر، میزان سرمایه اجتماعی به سه دسته ضعیف (۳۸/۳۳-۰)،

متوسط (۷۶/۶۶-۳۸/۳۴) و قوی (۱۱۵-۷۶/۶۷) تقسیم شد. نتایج نشان داد، ۸/۲ درصد از رانندگان دارای سرمایه اجتماعی ضعیف، ۸۲/۸ درصد دارای سرمایه اجتماعی متوسط، و ۹ درصد دارای سرمایه اجتماعی قوی بوده اند.

جدول ۳: توزیع فراوانی رانندگان در مقیاس سرمایه اجتماعی

میانگین	کل	بالا	متوسط	پایین	ابعاد	
۱۶/۰۹	۳۶۷	۱۸۶	۱۵۸	۲۳	تعداد	اعتماد
	۱۰۰	۵۰/۷	۴۳/۱	۶/۳	درصد	
۱۲/۵۳	۳۶۷	۱۶۵	۱۶۷	۳۵	تعداد	همیاری
	۱۰۰	۴۵	۴۵/۵	۹/۵	درصد	
۹/۰۵	۳۶۷	۴۵	۲۳۳	۹۹	تعداد	اطلاعات و ارتباطات
	۱۰۰	۱۲/۳	۶۰/۸	۲۷	درصد	
۱۰/۷۵	۳۶۷	۸۲	۵۵۸	۵۷	تعداد	حمایت
	۱۰۰	۲۲/۳	۱/۶۲	۱۵/۵	درصد	
۷/۱۱	۳۶۷	۱۱	۹۰	۲۶۶	تعداد	گروه ها و شبکه ها
	۱۰۰	۳	۲۴/۵	۷۲/۵	درصد	
۵۸/۸۹	۳۶۷	۳۳	۳۰۴	۳۰	تعداد	سرمایه اجتماعی (کل)
	۱۰۰	۹	۸۲/۸	۸/۲	درصد	

ب) یافته های تحلیلی

• بین میزان سرمایه اجتماعی و تخلف ترافیکی رانندگان رابطه معناداری وجود دارد. با توجه به داده های جدول شماره ۴، ضریب همبستگی دو متغیر سرمایه اجتماعی و تخلف ترافیکی برابر است با $(R = - ۴۶۵/۰)$ که در فاصله اطمینان ۹۹ درصد معنادار است $(= ۰۰۰/۰)$ (Sig) و طی آن با افزایش سرمایه اجتماعی، تخلف ترافیکی رانندگان کاهش می یابد.

جدول شماره ۴: ماتریس همبستگی سرمایه اجتماعی و تخلف ترافیکی رانندگان و ابعاد آنها

سرمایه اجتماعی	گروه ها و شبکه ها	حمایت	اطلاعات	همیاری	اعتماد	تخلف	
						۱	تخلف
					۱	-.۳۵۶**	اعتماد
				۱	/.۲۷۱**	-.۲۱۴**	همیاری
			۱	/.۲۸۷**	/.۰۹۷**	-.۲۷۲**	اطلاعات و ارتباطات
		۱	/.۲۳۸**	/.۲۵۰**	/.۳۰۳**	-.۳۲۴**	حمایت
	۱	/.۱۵۶*	/.۲۹۱**	/.۲۳۹**	/.۱۱۷*	-.۲۶۹**	گروه ها و شبکه ها
۱	/.۶۶۱**	/.۶۰۲**	/.۵۷۲**	/.۶۳۵**	/.۵۸۳**	-.۴۶۵**	سرمایه اجتماعی

رابطه در سطح ۹۵ درصد معنادار است. *رابطه در سطح ۹۹ درصد معنادار است

برای بررسی رابطه سرمایه اجتماعی با میزان تخلف رانندگی (کل) از آزمون رگرسیون خطی ساده، نیز استفاده شد. که نتایج آن در جدول ۵، قابل مشاهده است. نتایج جدول نشان می‌دهند ضریب همبستگی پیرسون برابر با ۰/۴۶۵ است. ضریب تعیین برابر با ۰/۲۱۷ است که نشان می‌دهد سرمایه اجتماعی می‌تواند تغییرات تخلف رانندگی ترافیکی را پیش‌بینی کند. مقدار F محاسبه شده نشان می‌دهد رگرسیون معنادار است و مقدار t نیز بیانگر آن است که ضریب رگرسیون معنادار است. به عبارت دیگر، به ازای یک واحد تغییر در انحراف معیار سرمایه اجتماعی به اندازه ۰/۴۶۵ در انحراف معیار تخلف رانندگی، تغییر ایجاد می‌شود.

جدول ۵: بررسی ارتباط بین سرمایه اجتماعی و تخلف ترافیکی

متغیر	ضریب همبستگی	ضریب تعیین	مقدار F	Beta	مقدار t	Sig
تخلف رانندگی	۰/۴۶۵	۰/۲۱۷	۱۰۰/۹۳۶	-۰/۴۶۵	-۱۰/۰۴۷	۰/۰۰۰
سرمایه اجتماعی						

برای بررسی رابطه سرمایه اجتماعی با بعد سخت افزاری تخلف رانندگی نیز از آزمون رگرسیون خطی ساده، استفاده شده که نتایج آن در جدول زیر انعکاس یافته است. مطابق با نتایج جدول، ضریب همبستگی پیرسون برابر با ۰/۲۷۳ است. ضریب تعیین برابر با ۰/۰۷۴ است که نشان می‌دهد سرمایه اجتماعی می‌تواند تغییرات تخلف سخت افزاری رانندگی را پیش‌بینی کند. مقدار F محاسبه شده نشان می‌دهد رگرسیون معنادار است و مقدار t نیز بیانگر آن است که ضریب رگرسیون معنادار و با توجه به منفی بودن بتا، این رابطه معکوس است. به عبارت دیگر، مدل نشانگر آن است که ازای یک واحد تغییر در انحراف معیار سرمایه اجتماعی، به اندازه ۰/۲۷۳ در انحراف معیار تخلف سخت افزاری رانندگی، تغییر ایجاد می‌شود.

جدول ۶: بررسی رابطه بین سرمایه اجتماعی و تخلف سخت افزاری

متغیر	ضریب همبستگی	ضریب تعیین	مقدار F	Beta	مقدار t	Sig
تخلف سخت افزاری	۰/۲۷۳	۰/۰۷۴	۳۲۹/۳۶۲	-۰/۲۷۳	-۵/۴۱۹	۰/۰۰۰
سرمایه اجتماعی						

برای بررسی رابطه سرمایه اجتماعی با بعد نرم‌افزاری تخلف رانندگی نیز از آزمون رگرسیون خطی ساده، استفاده شده که نتایج آن در جدول زیر انعکاس یافته است.

جدول ۷: بررسی ارتباط بین سرمایه اجتماعی و تخلف نرم افزاری

Sig	مقدار t	Beta	مقدار F	ضریب تعیین	ضریب همبستگی	متغیر
۰/۰۰۰	-۱۰/۷۶۹	-۰/۴۹۱	۱۱۵/۹۷۹	۰/۲۴۱	۰/۴۹۱	تخلف نرم افزاری
						سرمایه اجتماعی

مطابق با نتایج جدول، ضریب همبستگی پیرسون برابر با ۰/۴۹۱ است. ضریب تعیین برابر با ۰/۲۴۱ است که نشان می‌دهد سرمایه اجتماعی می‌تواند تغییرات تخلف رانندگی را پیش‌بینی کند. مقدار F محاسبه شده نشان می‌دهد رگرسیون معنادار است و مقدار t نیز بیانگر آن است که ضریب رگرسیون معنادار و با توجه به منفی بودن بتا، این رابطه معکوس است. به عبارت دیگر، مدل نشانگر آن است که ازای یک واحد تغییر در انحراف معیار سرمایه اجتماعی، به اندازه ۰/۴۹۱ در انحراف معیار تخلف رانندگی، تغییر ایجاد می‌شود. برای بررسی تأثیر متغیرهای جمعیتی (متغیرهای کنترل) بر روی متغیر وابسته از رگرسیون خطی به روش Enter استفاده شد. داده‌های جدول حاکی از آن است که با توجه مقدار t، فقط متغیر سرمایه اجتماعی، با تخلف رانندگی ارتباط معناداری دارد و متغیرهای سن، جنسیت، وضعیت تأهل، قومیت، و میزان تحصیلات معنادار نبوده‌اند. مدل زیر در مجموع می‌تواند ۲۲ درصد از تغییرات متغیر وابسته را تبیین کند که بر این اساس متغیرهای جمعیتی حدود ۱ درصد به ضریب تعیین اضافه کرده‌اند.

جدول ۸: بررسی اثر گذاری متغیرهای جمعیتی بر تخلف رانندگی

متغیر	ضریب همبستگی	ضریب تعیین	مقدار F	Sig	Beta	مقدار t	Sig
Constant					-	۸/۴۹۸	۰/۰۰۰
سرمایه اجتماعی					-۰/۴۶۶	-۹/۸۶۰	۰/۰۰۰
سن					-۰/۱۰۴	-۱/۶۸۲	۰/۰۹۳
جنسیت					۰/۰۶۲	۱/۲۷۴	۰/۲۰۴
وضعیت تأهل	۰/۴۷۶	۰/۲۲۷	۱۵/۰۲۸	۰/۰۰۰	-۰/۱۰۰	-۱/۶۱۵	۰/۱۰۷
قومیت لر					۰/۰۵۱	۰/۶۳۱	۰/۵۲۸
قومیت فارس					۰/۰۲۵	۳۱۶	۰/۷۵۲
قومیت ترک (مبنا)					-	-	-
میزان تحصیلات					۰/۰۱۲	۰/۲۴۴	۰/۸۰۷

بحث و نتیجه گیری

یافته‌های توصیفی تحقیق بیانگر این هستند که میزان تخلف رانندگی در بین رانندگان بسیار بالاست. به گونه‌ای که طی دو ماه گذشته ۹۴/۸ درصد رانندگان به نوعی مرتکب تخلف ترافیکی شده بودند. این یافته با نتایج پژوهش احمدی (۱۳۹۰) در یاسوج که نشان داد ۸۴/۳ درصد از رانندگان مرتکب مواردی از تخلف رانندگی شده بودند، انطباق دارد. بر این اساس می‌توان گفت که تخلف رانندگی یک مسئله اجتماعی مهم در این شهر است که از سویی ترافیک ایمن را دور از دسترس نموده و از دیگر سو، با منجر شدن به بی‌نظمی ترافیکی، چهره شهر را بسیار نازیبا کرده است. هر چند تخلف رانندگی در ایران یک مسئله ریشه‌دار و اپیدمیولوژیک است، اما ساختار اجتماعی شهر یاسوج که یک ساختار قبیله‌ای

و عشیره‌ای است بیشتر و بیشتر بر قانون‌گریزی رانندگان یاسوجی دامن می‌زند. این شهر با قدمتی کمتر از ۵۰ سال همواره پذیرای مهاجرانی از روستاهای اطراف خود است. این روستاییان که سال‌ها با فرهنگ روستا خو گرفته‌اند، پیش از این ملزم به رعایت اصول شهر نشینی نبوده‌اند، و هنوز به طور کامل با ملزومات شهروندی آشنایی ندارند یا اینکه به زعم برخی جامعه شناسان به دلیل روحیه محافظه کارانه در مقابل الگوی رفتاری جدید مقاومت کرده یا با اکراه به آن تن می‌دهند. بر این اساس پیشنهاد می‌شود برای کاهش نرخ تخلفات در کوتاه مدت، بر شدت برخوردهای انتظامی با این تخلفات افزوده شود و پلیس راهنمایی و رانندگی ترافیک شهری را با سامانه نظارتی قوی‌تری تحت پوشش قرار دهد و با تخلفات ترافیکی برخورد جدی‌تر و قاطعانه‌تری داشته باشد.

یافته‌های تحلیلی بیانگر این هستند که بین سرمایه اجتماعی و تخلفات ترافیکی رانندگان رابطه منفی و معناداری وجود دارد. مقدار این رابطه که برابر با ۴۶ درصد بود، به صورت معکوس است. بدین معنی که با بالا رفتن سرمایه اجتماعی، میزان تخلف رانندگی کاهش می‌یابد. میزان ضریب تعیین تعدیل شده نشان می‌دهد متغیر سرمایه اجتماعی قادر است ۲۱ درصد از تغییرات واریانس تخلف رانندگی را پیش بینی کند. بررسی روابط ابعاد مختلف سرمایه اجتماعی بر میزان تخلفات ترافیکی رانندگان نیز نشان می‌دهد که رابطه ۵ بعد اعتماد اجتماعی همیاری اجتماعی، اطلاعات و ارتباطات اجتماعی، حمایت اجتماعی و شبکه‌ها و گروه‌های اجتماعی در سطح معناداری کوچک‌تر از ۰/۰۱ با میزان تخلف رانندگی معنادار است. این یافته با پژوهش فیروزجائیان و بابایی (۱۳۹۲) که در تهران انجام گرفت نشان داد که فرسایش سرمایه اجتماعی بر میزان قانون‌گریزی اثر مستقیمی دارد، مطابقت می‌کند. یافته اخیر همچنین با پژوهش ناگلر (۲۰۱۱) که با استفاده از داده‌های پانل (۱۰ ساله) در ۴۸ منطقه آمریکا به بررسی تأثیر سرمایه اجتماعی بر ارتقای امنیت جاده‌ای، در آمریکا پرداخته بود نیز نشان داد رابطه دو متغیر سرمایه اجتماعی و امنیت جاده‌ای معنادار است که طی آن با افزایش سرمایه اجتماعی، از تعداد تصادفات ترافیکی، مرگ و میرهای ترافیکی، مصدومیت‌های جدی ترافیکی، و مرگ و میر عابران پیاده، کاسته می‌شود؛ هم‌خوانی دارد.

این یافته با پژوهش دعاگویان و رفیعی (۱۳۸۸) که با استفاده از چارچوب های تعاملات و سرمایه اجتماعی رابرت پاتنام، جیمز کلمن، گیدنز، فوکویاما و کریشنا، به بررسی و تجزیه و تحلیل میزان سرمایه اجتماعی پلیس راهور و تدوین الگوی مناسب پرداخته بودند، نشان داد که مردم خواهان ارتباط انسانی با پلیس راهور بوده و این موضوع را در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی بسیار مؤثر می دانند، نیز مطابقت دارد و آنها را تأیید می کند.

تخلف رانندگی به عنوان یکی از موارد قانون گریزی در هر جامعه ای وجود دارد. هر چند عوامل مختلفی می تواند موجب بروز این پدیده شود اما به نظر می رسد ضعف سرمایه اجتماعی یک عنصر مهم در انحراف افراد از قوانین و هنجارهای اجتماعی و ترافیکی است. نظریه سرمایه اجتماعی با نظریه های اصلی و کلاسیک انحرافات از جمله نظریه همبستگی دورکیم و نظریه کنترل اجتماعی هیرشی ارتباط آشکاری دارد. بر اساس این دو نظریه هنگامی که همبستگی کاهش می یابد و پیوند و اتصال افراد با جامعه شکسته می شود، اعمال انحرافی بروز می یابند. در هر جامعه ای به نوعی سرمایه اجتماعی وجود دارد و افزایش سرمایه اجتماعی مصادف با افزایش انسجام و همبستگی اجتماعی است. این بدان معنی است که سرمایه اجتماعی مفهومی کلیدی در تبیین انحرافات اجتماعی و به تبع آن تخلف رانندگی می باشد. همچنین با توجه به نتایج حاصل از پژوهش حاضر، سرمایه اجتماعی در تعیین احتمال بروز تخلف رانندگی نقش مؤثری بازی می کند.

در تحقیق حاضر اثر متغیرهای جمعیتی به عنوان متغیرهای کنترل بر متغیر وابسته سنجیده شد که مشخص گردید هیچ یک از متغیرهای جمعیتی مورد سنجش شامل سن، جنسیت، قومیت، وضعیت تأهل و میزان تحصیلات رابطه معناداری با تخلف رانندگی ندارند. این یافته با پژوهش احمدی (۱۳۹۰) که نشان داد زنان و مردان یاسوجی در تخلف رانندگی با یکدیگر تفاوتی ندارند، مطابقت دارد.

پیشنهادها

۱- با توجه به نتایج تحقیق، مبنی بر بالا بودن میزان تخلف رانندگی در جامعه مورد

مطالعه، پیشنهاد می‌گردد این مسئله از ابعاد دیگر اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی نیز مورد بررسی قرار گیرد تا ارتباط سایر متغیرها با آن مورد ارزیابی قرار گیرد.

۲- نظر به اهمیت سرمایه اجتماعی، در نهادینه سازی فرهنگ و رفتار شهروندی و ارتباط معکوس میزان این متغیر با تخلف رانندگی که موید این اهمیت است، پیشنهاد می‌گردد عوامل کاهنده سرمایه اجتماعی در جامعه مورد مطالعه مورد بررسی قرار گیرد.

۳- پیشنهاد می‌گردد نسبت به بهینه سازی خدمات و فعالیت های نهادها و ادارات اقدام تا اعتماد نهادی به عنوان بخشی از سرمایه اجتماعی در جامعه مورد مطالعه بهبود یابد.

۴- پیشنهاد می‌گردد مجموعه نهادها و سازمان های آموزشی، فرهنگی و ترویجی و با محوریت دبیرخانه شورای فرهنگ عمومی در شهرستان بویراحمد موضوع سرمایه اجتماعی و تأثیر آن بر رفتارهای نابهنجار به ویژه تخلفات رانندگی را در دستور کار خود قرار داده و با بهره گیری از راهکارهای علمی نسبت به تدوین و اجرای کاربست‌های علمی در این زمینه برای بهبود سرمایه اجتماعی و در نتیجه کاستن از تخلفات رانندگی و دیگر جرائم اجتماعی اقدام نمایند.

۵- بهینه سازی فرایند مدیریت ناجا در زمینه راهنمایی و رانندگی به گونه ای که ضمن اجرای ضوابط قانونی، بعد آموزشی و توانمندسازی فرهنگی در زمینه رانندگی افزایش یابد. در این زمینه، پیشنهاد می‌گردد مؤسسات آموزش و صدور گواهینامه با همکاری ناجا نسبت به برگزاری دوره های آموزشی فرهنگی در زمینه رفتارهای شهروندی برای داوطلبان گواهینامه رانندگی اقدام کنند.

منابع

- آل عمران، رویا و آل عمران سید علی (۱۳۹۱). بررسی تأثیر ارتقای سطح سواد بر میزان تخلفات راهنمایی و رانندگی در ایران. فصلنامه علمی پژوهشی مطالعات راهور، سال اول، شماره ۳، زمستان ۹۱، ۵۰-۳۷.

- احمدی، سیروس (۱۳۸۸). بررسی تخلفات ترافیکی رانندگان و عوامل اجتماعی موثر بر آن در شهر یاسوج. طرح پژوهشی، یاسوج: معاونت پژوهشی و فناوری دانشگاه یاسوج.
- احمدی، سیروس (۱۳۸۹). بررسی تاثیر عامل خودرو بر تخلف رانندگی. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال پنجم، شماره ۱۷، ۸۲-۷۳.
- احمدی، سیروس (۱۳۹۰). بررسی رابطه جنسیت و تخلف رانندگی، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال ششم، شماره ۲۰، ۲۴-۱۳.
- احمدی، سیروس (۱۳۹۰). بررسی آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی و تخلف رانندگی در بین رانندگان. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال ششم، شماره ۲۱، ۱۸-۱.
- احمدی، سیروس و امیری، راضیه (۱۳۹۱). بررسی رابطه عملکرد پلیس راهنمایی رانندگی و تخلف رانندگی. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک (در دست چاپ). شماره اول، سال اول.
- احمدی، سیروس؛ عادل، علیرضا و امیری، راضیه (۱۳۹۱). بررسی رابطه احساس بی نظمی و احساس ناامنی در بین شهروندان یاسوجی. فصلنامه پژوهش های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی، سال اول، شماره سوم، پاییز ۱۳۹۱، ۸۰-۶۳.
- دعا گویان، داود؛ رفیعی، محمد رضا (۱۳۸۸). "بررسی میزان سرمایه اجتماعی پلیس راهور و نقش آن در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی"، فصلنامه مدیریت ترافیک، سال سوم، شماره ۱۱، ۱۰۳-۸۳.
- سوری، حمید؛ رویانین، محمد؛ زالی، علیرضا و موحدی نژاد، عباسعلی (۱۳۸۹). بررسی سوانح ترافیکی قبل و بعد از اجرای چهار فعالیت اجرایی پلیس راهنمایی و رانندگی کشور. مجله پژوهنده، سال چهاردهم، شماره ۶۷، ۲۰-۱۵.
- سازمان مشاوره فنی و مهندسی شهر تهران، مهندسين مشاور سبزینه (۱۳۷۹) رویکرد جامعه شناختی به تخلف زایی ترافیکی در تهران: مجله شهر داری ها، شماره ۱۴، ۱۹-۱۵.
- سلیمان اختیاری، یلدا؛ و محسن شمس (۱۳۸۸). « بسیج های رسانه ای اطلاع رسانی آموزشی و پیشگیری از حوادث ترافیکی»، پژوهش های مدیریت انتظامی، تابستان ۱۳۸۸، شماره ۲، ۲۶۷-۲۵۲.

- سعادت، رحمان؛ تخمین سطح و توزیع سرمایه اجتماعی استان‌ها، فصلنامه علمی-پژوهشی رفاه اجتماعی، ۱۳۸۶، سال ششم، شماره ۲۳، ۱۹۰-۱۷۷.
 - هاشمی، سید مهدی (۱۳۸۶)، تصادفات جاده ای ایران ۲۰ برابر میانگین جهانی است، پایگاه خبری همشهری آنلاین، تاریخ انتشار ۸۶/۳/۱۹، تاریخ دسترسی {۱۳۹۱/۶/۳}.
 - دستجردی (۱۳۹۱)، ۲۰ میلیارد دلار خسارت سالانه تصادفات، پایگاه خبری تحلیلی فردا نیوز، تاریخ انتشار ۱۳۹۰/۱۱/۱۶، تاریخ دسترسی {۱۳۹۱/۶/۳}.
- 8C%DB%85%D9%-20/184773/http://www.fardanews.com/fa/news
- مرفوک راهنمایی و و رانندگی استان کهگیلویه و بویر احمد (۱۳۹۲).
 - مرکز آمار ایران (۱۳۹۱). نتایج سرشماری سال ۱۳۹۰.
 - مرادی، سعداله؛ خادمی، علی؛ و مهدی جاورتنی (۱۳۹۱). قربانیان حوادث رانندگی دهه هشتاد از نگاه آمار. با مشارکت مرکز تحقیقات کاربردی پلیس راهور ناجا، چاپ اول، تهران: مرکز چاپ و نشر حدیث کوثر.
 - فوکویاما، فرانسیس (۱۳۷۹). پایان نظم. ترجمه غلامعلی توسلی، تهران: نشر جامعه ایرانیان.
 - فکوهی، ناصر (۱۳۷۵). "تخلف رانندگی، فرهنگ، قانون و مشارکت"، مجله صنعت حمل و نقل، شماره ۱۵۰، ۵۴-۵۵.
 - فیروزجانیان، علی اصغر؛ و یحیی علی بابایی (۱۳۹۲). "فرسایش سرمایه اجتماعی و قانون گریزی در شهر تهران". مجله جامعه شناسی ایران، دوره چهاردهم، شماره ۱، بهار ۹۲، ۱۵۹-۱۲۸.
 - یونسین، مسعود و مرادی، علی (۱۳۸۴). آگاهی، نگرش و عملکرد رانندگان در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی در تهران. مجله بهداشت و انستیتو تحقیقات بهداشتی، دوره سوم، شماره سوم، ۵۷-۶۶.
- Bourdieu, P. (2001). The forms of capital" in J. G. Richardson (Ed), Handbook of theory and research for the sociology of education, New

York:Greenwood press.

- Bursik, R. (1988). Social disorganiazation and theories of crime and delinquency: Problems and prospects *Criminology*, 26(4),519-551.
- Cohen, D & Prusak, I.(2001). In good company: how social capital make organizations work. In Vilanova & Josa, (2003) social capital as a managerial phenomenon, department of industrial engineering and management, tamper university of technology.
- Colemam,J.C. (1988). Social capital in the creation of human capital. *American journal of sociology* 94: PP95-120.
- Chen , X. Stanton, J. Gong ,X. Fang, X. and X. Li.(2009). »Personal Social Capital Scale: an instrument for health and behavioral research«,*Heakth Edukation Research*, 1,24 (2), 306–317.
- Grootaert, Ch. Narayan, D. Nyhan Jones, V. and Michael Woolcock.(2004). » Measuring Social Capital: an integrated questionnaire«.The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank 1818 H Street, N.W. Washington, D.C. 20433, U.S.A
- Hirschi, T. (1969). "Causes of delinquency", Berkley: University of California press, 28- 38.
- Krejcie, R. V., & Morgan, D. W. (1970). Determining sample size for research activities. *Educational and Psychological Measurement*, 30, 607-610
- Mooney, L, A., Knox,D.,Schacht,C.(2007)."Understanding social problems". United States, Thomson Wadsworth.
- Nagler,M,G. (2011). Does social capital promote safety on the roads? *Economic Inquiry*, Available on:<http://www.cuny.cuny.cuny.edu/facultysites/mnagler/research/sctrffic.pdf>.
- Krejcie, R. V., & Morgan, D. W. (1970). Determining sample size for research activities. *Educational and Psychological Measurement*, 30, 607-610
- Pennay, D. (2006). *Community Attitudes to Road Safety: Community Attitudes Survey Wave 18, 2005* (No. CR 227), Canberra: Australian

Transport Safety Bureau.

- Porters, A .(1998). Social capital: Its origins and applications in modern sociology, Annual Review of Sociology 24: PP1-24.
- Putnam, R, D. (2000). Bowling alone: The collapse and revival of American community. New york: simon and Schuster.
- Parker, D., Reason, J, T., Manstead, A, S., Stradling, S,G .(1995). Driving error, driving violations and accident involvement. Ergonomics ,38.
- Pelsmacker, P, D., Janssens,W.(2007). The effect of norms, attitudes and habits on speeding behavior: Scale development and model building and estimation. Accident Analysis and Prevention,39,6-15.
- Ulriksen, C(2008), The Significance of Social Capital as a Concept for Understanding and Analyzing Community-Based Organizations: Lessons for Chile. A thesis submitted In partial fulfillment of the requirements for the degree of University of California, Berkeley. ProQuest, UMI(3334270), Dissertation Publishing.
- World Health Organization(2009)Global status report on road safety: time for action,Geneva, WHO Publishing.
- World Bank, (2000). Wath Is Social Capital? From: - [http:// www.World bank. Org/poverty/capital/whastc.htm](http://www.Worldbank.Org/poverty/capital/whastc.htm)
- Woodhouse, A (2006) " Social Capital and Economic Development in Regional Australia: A Case Study" . Journal of Rural Studies,22:38- 94.