

## بررسی تطبیقی شیوه‌های فرهنگی اصلاح رفتار ترافیکی کاربران در کشورهای توسعه یافته و ارائه راهکارهای اجرایی برای ایران

داود دعاگویان<sup>۱</sup>، حوریه امین سرخی<sup>۲</sup>، منیره رضایی<sup>۳</sup>

از صفحه ۱۱۷ تا ۱۵۴

تاریخ دریافت: ۹۴/۸/۱۰ تاریخ پذیرش: ۹۵/۱/۲۵

### چکیده

پژوهش بررسی تطبیقی شیوه‌های فرهنگی اصلاح رفتار ترافیکی کاربران در کشورهای توسعه یافته با هدف ارائه راهکارهای اجرایی برای ایران صورت گرفته است. نویسنده بر این اعتقاد است که می‌توان با استفاده از تجربیات موفق کشورهای که در زمینه اصلاح رفتار ترافیکی کاربران گام‌های مؤثری برداشته‌اند و به نتایج قابل قبولی در کاهش حوادث رانندگی دست یافته‌اند، الگویی را برای اصلاح رفتار ترافیکی کاربران ایرانی طراحی کرد. بدین منظور محقق از دو روش اکتشافی و پیمایشی برای جمع‌آوری داده‌ها استفاده کرده است؛ در بخش روش اکتشافی تلاش شده است که از بین انبوه منابع خارجی مربوط به تجربیات کشورها، شاخص‌ها و الگوی اصلی اصلاح رفتار ترافیکی شناسایی و نظر نخبگان نسبت به ارزیابی الگو و شاخص‌ها مورد ارزیابی قرار گیرد و سپس الگو بر پایه روش پیمایشی و استفاده از نظرات کارشناسان مورد بررسی و تطبیق با ایران قرار گیرد. ابزار جمع‌آوری داده‌ها نیز در بخش پیمایشی، پرسشنامه محقق ساخته بوده است که پایایی و روایی آن قبل از اجرا مورد تأیید قرار گرفت و جامعه آماری نیز، کارشناسان و نخبگان حوزه‌های مدیریت ترافیک، فرهنگ ترافیک و پلیس راهور (و البته استادهای حوزه اجتماعی، حقوقی، روان‌شناسی) بوده‌اند.

نتایج یافته‌های تطبیقی نشان می‌دهد که باید از شیوه‌های فرهنگی در جهت جمع‌گرایی در رانندگی و جهت‌دهی کاربران ترافیکی به سمت احترام به هم‌نوع و توجه به خواست و انتظارات دیگران در قالب آموزش‌های عملی سود جست و البته این نوع از آموزش‌ها حتماً

۱. دانشیار دانشگاه علوم انتظامی امین، (نویسنده مسئول: da.doagooyan@yahoo.com).

۲. کارشناس تاریخ و امور فرهنگی

۳. کارشناس ریاضی و تحلیل‌گر آماری

باید از دوران مدرسه آغاز شوند. اگرچه در ایران شیوه‌های فرهنگی برخلاف سایر کشورها در جهت کنترل پرخاشگری رانندگی و احترام به قانون کاربرد دارد؛ لیکن افراد به راحتی قوانین را با پرداخت جرایم و رانتهای اطلاعاتی دور می‌زنند؛ اما چنانچه این شیوه‌ها همانند سایر کشورهای پیشرفته با فرهنگ جامعه و روح جمع‌گرایی و ارزش‌های انسانی و حقوق دیگران منطبق باشد، به‌طور یقین در اصلاح رفتار رانندگی مؤثر است؛ لذا پیشنهاد می‌گردد که با اشاعه فرهنگ ترافیکی در مدارس و آموزش عملی دوچرخه‌سواری، استخدام افتخاری دانش‌آموزان به‌عنوان همیار پلیس، توزیع متون آموزش ترافیک با اولویت پیشگیری از ترافیک توسط شرکت‌های خودروسازی، شرکت‌های بیمه و بهداشت و درمان و سازمان‌های حمل‌ونقل و شهرداری‌ها به اصلاح رفتار ترافیکی کاربران و رانندگان زن و مرد خودروهای شخصی و عمومی پرداخت.

## کلیدواژه‌ها

فرهنگ، فرهنگ ترافیک، تجربه کشورها، تطبیقی، پلیس راهور و همیار پلیس.

## مقدمه

در طول چند دهه گذشته، اقدامات فرهنگی مؤثر در اصلاح رفتار ترافیکی بسیار مورد توجه نهادهای دانشگاهی و آموزشی، مدیریت شهری، مدیریت ترافیکی و وسایل ارتباط جمعی قرار گرفته است (نوابخش و کفاشی، ۱۳۸۷؛ عبدالرحمانی و دیگران، ۱۳۸۹). آمار و اطلاعات موجود نشان می‌دهد که در طول دهه گذشته، هزینه‌های انسانی و مالی مربوط به مدیریت ترافیک در حال افزایش بوده و به نظر می‌رسد که به دلیل تنگناها و موانع قانونی بیش‌ازپیش نمی‌توان پاسخگوی این هزینه بود و باید به سایر راهکارهای علمی در کنترل ترافیک جاده‌ای توجه کرد (راهبران، ۱۳۸۷).

به نظر می‌رسد که در وضعیت فعلی، فرهنگ رانندگی در ایران نادرست معنا شده است و ضرورت پایبندی انسان به قوانین رانندگی به‌عنوان نماد قانون‌گرایی در کشور به‌خوبی تعریف نشده است. رانندگی در دنیا، یک امر «جمعی» است و جمع‌گرایی به‌عنوان نمادی از

قانون‌گرایی و توجه به نیازهای اجتماعی - که بر نیازهای فردی اولویت دارد - باید مورد نظر رانندگان قرار گرفته و در عرصه‌های گسترش فرهنگ ترافیکی مورد توجه مسئولین ترافیکی قرار گیرد (سو، ۲۰۰۸). ارزش‌های کاربست جمع‌گرایی در رانندگی و تأثیر آن بر روان‌سازی ترافیک شهری، کشورهای پیشرو را بر آن داشته است که از زیرساخت‌های فرهنگ انسانی در کنترل ترافیک شهری و بین‌شهری استفاده کنند (ترگرگ و دیگران، ۲۰۱۲: ۱۴-۲۶). با این وجود هر چند سال‌هاست که اتومبیل وارد ایران شده، اما تعریف فرهنگ رانندگی هنوز به‌خوبی صورت نگرفته است (نوابخش و کفاشی، ۱۳۸۷).

بسیاری از کارشناسان معتقدند که دلیل اصلی بالابودن تخلفات رانندگی و تصادفات در کشور، بی‌توجهی به فرهنگ ترافیکی است؛ به‌گونه‌ای که در ایران سهم خطاهای انسانی در تصادفات بیش از موارد دیگر است و در ۷۰ درصد سوانح ترافیکی<sup>۱</sup>، علت اصلی حادثه محسوب می‌شود (رفیعی، ۱۳۹۰). به اعتقاد جامعه‌شناسان و کارشناسان حوزه حمل و نقل و ترافیک، هیچ‌یک از رفتارهای اجتماعی به‌جز رفتارهای ترافیکی مردم در اجتماع با اعمال زور و اجبار شکل نمی‌گیرد (عبدالرحمانی و دیگران، ۱۳۸۹) و گره کور ترافیکی با استفاده از تغییر باورها و ارزش‌های ترافیک (نادری خورشیدی و دیگران، ۱۳۹۰؛ میثاقی، ۱۳۸۴) و شیوه‌های فرهنگی مؤثر در نهادینه‌سازی فرهنگ ترافیکی در بین کاربران ترافیکی رفع می‌شود.

مطالعه تطبیقی کشورهای موفق در اصلاح رفتار ترافیکی کاربران از طریق شیوه‌های فرهنگی (عدالت‌خواه و پاک‌سرشت، ۱۳۹۲) می‌تواند زوایای پنهان معضل ترافیک شهری را در ایران آشکار سازد. به نظر می‌رسد که بیشتر شیوه‌های موجود کنترل ترافیکی کشور، رنگ‌وبوی مدیریتی و مهندسی داشته است و کمتر به شیوه‌های فرهنگی توجه شده است (فرضی‌پور، ۱۳۷۸؛ پزشکی، ۱۳۸۸؛ مرتضوی، ۱۳۸۳). با این وجود، اگرچه شیوه‌های فرهنگی از کشوری به کشور دیگر تفاوت دارد؛ لیکن باید برای کشور ایران طرحی نو در نظر گرفت. به نظر می‌آید که بسیاری از طرح‌های موجود حوزه ترافیکی در کشورهای اروپایی منسوخ شده است و مطالعات نوین می‌تواند اطلاعات خوبی از آخرین طرح‌ها را پیش روی مسئولین قرار دهد (فرجی، ۱۳۹۰)؛ به‌عنوان نمونه با توجه به رابطه تحصیلات و تصادفات، آیا نباید در این

۱. البته در سایر منابع علمی و سازمانی از جمله معاونت فرهنگی راهور ناجا، سهم خطاهای انسانی در تصادفات بین ۵۰ تا ۶۰ ذکر شده است.

زمینه، شیوه فرهنگی نوینی در نظر گرفت که بیشتر، گروه رانندگان با سواد ناکافی را مخاطب قرار دهد (جدول شماره ۱).

جدول شماره ۱. تعداد و درصد فوتی‌های ناشی از تصادفات بر اساس میزان تحصیلات در هنگام تصادف در کشورهای مختلف

ردیف	میزان تحصیلات	تعداد فوتی‌ها	درصد فوتی‌ها
۱	بی سواد	۱۱۶۷	۳۶
۲	ابتدایی	۹۶۷	۲۹
۳	راهنمایی	۵۷۶	۱۷
۴	متوسط	۵۰۴	۱۵
۵	دانشگاهی	۱۰۲	۳
	مجموع	۳۳۱۶	۱۰۰

(منبع: محسنیان، ۱۳۹۱)

واضح است که امروزه مطالعات تطبیقی، یکی از مهم‌ترین پژوهش‌های اجتماعی و فرهنگی بوده و عرصه گسترده‌ای از نظریه‌ها را به خود اختصاص می‌دهد. مطالعه تطبیقی می‌تواند مشکلات موجود فرهنگ ترافیک ایران را مشخص نموده و با الگوپذیری از سایر کشورها و به‌ویژه کشورهای که با فرهنگ ایرانی هم‌جواری بیشتری دارند، تنگناهای فرهنگ ترافیک شهری را رفع کند. مطالعه تطبیقی با مشخص کردن فرایند رشد و توسعه و شاخصه‌های فرهنگ ترافیکی در کشورهای مدل، ضمن مشخص کردن تنگناهای ایران، الگویی برای ایران ارائه می‌دهد؛ بنابراین هدف اصلی این تحقیق، شناسایی شیوه‌های فرهنگی اصلاح رفتار کاربران ترافیکی در کشورهای توسعه‌یافته است و اهداف دیگر عبارت‌اند از:

شناخت ابزارهای فرهنگی مورد استفاده کشورهای مدل در جهت اصلاح رفتار کاربران ترافیکی؛

شناسایی وضعیت موجود شیوه‌های ترافیکی اصلاح رفتار کاربران ترافیکی ایران از سوی

راهور ناجا و بررسی نمادها و سمبل‌های هنجاری در آن؛

کسب شناخت این مهم که باید کدام بخش از شیوه‌های فرهنگی کشورهای مدل را

برای اصلاح رفتار ترافیکی کاربران ایرانی به کار گرفت (شیوه‌هایی مانند آموزش در مدارس،

آموزش در دانشگاه‌ها، رسانه‌های جمعی، نشریات و کتب و ...):

شناسایی جایگاه و نقش نهادهای آموزشی و رسانه‌های جمعی (روزنامه‌ها، سایت‌ها و رادیو و تلویزیون) در استفاده از الگوهای فرهنگی در جهت اصلاح رفتار ترافیکی کاربران.

### پیشینه تحقیق

بسیاری از تحقیقات، حدود ۹۰ درصد سوانح رانندگی را به خصوصیات رفتاری ربط داده‌اند (بندر، ۲۰۰۳: ۹): این تحقیقات نشان داده‌اند که گروه خاصی از افراد دارای آمار تصادفات رانندگی بیشتری هستند و این گروه با دیگران در برخی از ویژگی‌های شخصیتی متفاوت می‌باشند (پارکر، ۱۹۹۴). در یک بررسی که به رابطه بین شخصیت و تفاوت‌های فردی پرداخته است، نشان داده شده که نمره صفت شخصیتی هیجان‌طلبی، بیشتر از همه، احتمال انجام خشونت در رانندگی را نشان می‌دهد (لاجونن، ۲۰۰۴: ۳۱).

اهمیت توجه به رفتار رانندگی از اهمیت خاصی برخوردار است؛ زیرا رفتار رانندگی تهاجمی، آسیب‌های فیزیکی فراوانی را بر پیکره کشورها وارد ساخته است (بندر و ازکان، ۲۰۰۶). مطالعات انجام‌گرفته در آمریکا و کانادا نشان داده است که میزان شیوع رفتار تهاجمی منجر به تصادف در رانندگی، بیش از ۳۰ درصد بوده است (میدو و لاسون، ۱۹۹۸). این پدیده نه تنها در دو کشور فوق، بلکه در کشورهای انگلیس و استرالیا نیز مشاهده شده است (باتن، پن، و بلوم، ۲۰۰۰؛ هاردینگ، مورگان، فرانته، و بلاگ، ۱۹۹۸).

پژوهش دیگری که فرهنگ رانندگی دو کشور غنا و نروژ را مورد مقایسه قرار داده است، نشان می‌دهد که بین فرهنگ دو کشور غنا و نروژ، هنجارها و رفتار رانندگی تحت تأثیر رسانه‌ها و قوانین قرار دارد. نفوذ رسانه‌ها در این دو کشور به نوعی است که در کشور نروژ، هنجارهای رانندگی زیر ذره‌بین رسانه‌ها قرار داشته و در این کشور، رانندگان رفتارهای پرخطر کمتری دارند؛ در مقابل، در کشور غنا به دلیل عدم نفوذ رسانه‌ها در کشور و ضعف قوانین رانندگی، رفتارهای پرخطر در رانندگی مشاهده می‌گردد (اسلوویک و همکاران، ۲۰۰۰؛ خلجی، ۲۰۰۶). مطالعه رفتار ترافیکی یکی از مهم‌ترین موضوعاتی است که کاربرد زیادی در شناخت ساختارها و اندازه‌گیری سبک رانندگی کاربران دارد (ریسون، مانستد، باکسترو و کامپل، ۱۹۹۰).

مبانی چنین موضوعی را باید در تئوری‌های رفتارشناسی (ریسون، ۱۹۹۰، ۱۹۹۷، ۲۰۰۰) و نظریه‌های جامعه‌شناسی با برد کلان اجتماعی جستجو کرد. واضح است که رفتار ترافیکی، یک موضوع بین‌رشته‌ای و دربردارنده مفاهیمی است که در نظریه‌های زیستی و اجتماعی و روان‌شناسی رفتار ریشه دارد (راسموسن، ۱۹۹۰: ۹). با این وجود نظریه‌های رفتار ترافیکی تلاش می‌کنند که رفتارهای بهنجار رانندگی را از رفتارهای نابهنجار بازشناسی کرده و برنامه‌های مناسب ترافیکی را در جهت اصلاح رفتارها و ایمن‌سازی راه‌ها ارائه دهند.

یکی از مهم‌ترین مباحث رفتار ترافیکی این است که موارد نقض قوانین راهنمایی از اعمال غیرارادی ناشی است یا موارد نقض در انحراف آگاهانه در بین کاربران ریشه است. مطالعات نشان می‌دهد که رفتار ترافیکی تحت تأثیر عوامل مختلفی مانند سن و جنسیت رانندگان، سطح آموزش، تیپ رانندگی (برای خودروهایی عمومی و شخصی و کامیون)، قدرت خطرپذیری رانندگان، محیط اجتماعی، نوع خودرو، مجریان و مدیران ترافیک، شرایط جاده و آب‌وهوا است (دیلمن، ۲۰۰۵). پژوهش‌های متعدد در خصوص عوامل انسانی مؤثر در بروز تصادفات جاده‌ای مشخص می‌سازد که داشتن چهارچوب نظری صحیح برای تبیین سوانح، نیازمند تمایز قائل شدن بین خطاها<sup>۱</sup> و تخلفات<sup>۲</sup> است. به نظر می‌رسد که این دو شکل از ناهنجاری، علل روان‌شناختی و جامعه‌شناختی داشته و برگرفته از نوع رفتار رانندگی و متأثر از فرهنگ حاکم بر رانندگی است.

تحقیقات انجام‌گرفته، وجود تمایز بین خطاها و تخلفات را در جمعیت‌های مختلف تأیید کرده‌اند (بیانچی، ۲۰۰۲: ۹۱). اساساً خطاها به ناتوانی یا نارسایی در قضاوت صحیح و انجام یک سلسله‌اعمال طراحی شده برای رسیدن به نتیجه مطلوب تعبیر شده‌اند (ازکان، ۲۰۰۶: ۹). تخلفات آن دسته از رفتارهایی هستند که ایمنی رانندگی را به خطر می‌اندازند؛ مانند سرعت بیش از حد مجاز یا حرکت کردن بدون رعایت فاصله لازم با دیگر وسایل نقلیه (جیمز، ۱۹۹۷: ۹). پژوهش‌های همسو ما را رهنمون می‌سازند که خطاها خود به دو نوع متمایز تقسیم می‌شوند؛ نوع اول، انحرافات هستند که به علت مشکلاتی در توجه، حافظه

---

1.Errors

2.Violations

و پردازش اطلاعات به وجود می‌آیند؛ این انحرافات شامل دو دسته عمده لغزش‌ها<sup>۱</sup> و خطاهای سهوی<sup>۲</sup> هستند؛ نوع دیگر خطاها، اشتباهاتی هستند که فرد، اعمال و مسیر نادرستی را برای رسیدن به مقصدش انتخاب می‌کند، بدون این‌که به اشتباه‌بودن آن آگاهی داشته باشد (ریسون، ۱۹۹۰: ۳۳).

تخلفات نیز به دو دسته مهم تقسیم می‌شوند؛ تخلفات غیر عمدی<sup>۳</sup>، رفتارهایی هستند که به نقض قوانین منجر می‌شوند، بدون این‌که در آن قصدی باشد؛ مانند رانندگی آهسته در یک بزرگراه باریک دوطرفه. در مقابل، تخلفات عمدی<sup>۴</sup>، رفتارهایی هستند که به قصد آسیب‌رساندن و نقض قانون انجام می‌شوند و نوعی رفتار خرابکارانه محسوب می‌شوند (همان، ۳۵)؛ درحالی‌که در خطاها، بعد شناختی و پردازش اطلاعات، نقش مهم‌تری بازی می‌کند و افرادی که دچار نارسایی‌های شناختی هستند، آمادگی بیشتری برای انواع خطاهای رانندگی دارند (ریسون، ۱۹۹۹).

## مبانی نظری تحقیق

### فرهنگ رانندگی

در کلیه مقالات و کتاب‌های نوشته‌شده بعد از دهه ۸۰ در خصوص فرهنگ رانندگی، واژه فرهنگ ترافیک به واژه‌های فرهنگ رانندگی و رفتار رانندگی تغییر ماهیت داده است (فدرستون، ۲۰۰۴؛ میلر، ۲۰۰۱؛ دیکسون و بانول، ۲۰۰۹). در بررسی واژه فرهنگ رانندگی، باید دو موضوع را از هم تمییز داد؛ اول اینکه خودرو به‌عنوان شکلی از فرهنگ مادی به‌عنوان نقطه شروع بحث فرهنگ رانندگی (میلر، ۲۰۰۱) محسوب شده و درک ما را از آن به‌عنوان یک ارزش فرهنگی و احساس هر فرد نسبت به آن عمیق‌تر می‌کند (یانگ، ۲۰۰۱)؛ در این تعریف جدید، خودرو نه به‌عنوان یک ابزار مصرفی بلکه به‌عنوان یک ارزش و هویت فرهنگی افراد محسوب می‌شود. به نظر می‌رسد که در فرهنگ رانندگی هر یک از جوامع، فرهنگ جوانان از

1. SLIP

2. Lapse

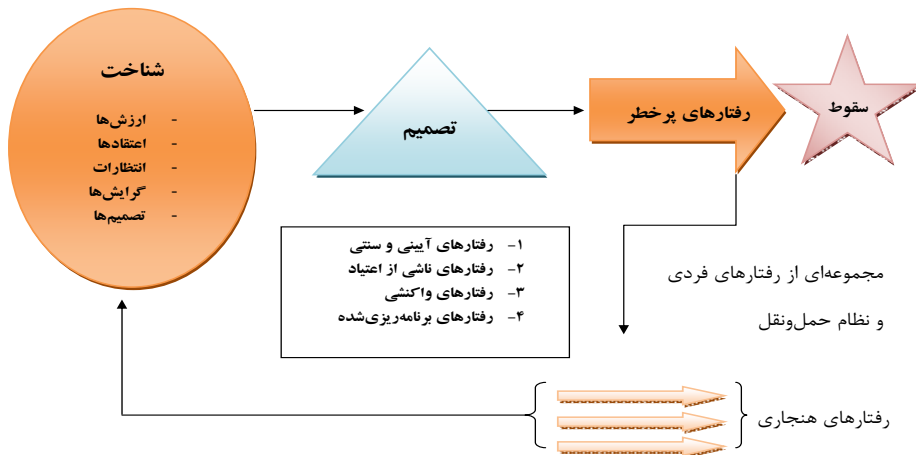
3. Unintentional Violation

4. Deliberate violation

طریق خودرو تعریف شده و این وسیله، نقش مهمی در تعاملات اجتماعی و ارتباطات انسانی جوانان و رانندگان دارد (کارانتون، ۲۰۰۸: ۲۸).

موضوع دوم این است که در بحث فرهنگ رانندگی باید به درون‌مایه رانندگان و شخصیت و طبقه اجتماعی آنان توجه کرد. استفاده انسان از خودرو و رعایت اصول رانندگی و قوانین راهنمایی و رانندگی به شخصیت انسان و نحوه درونی‌سازی هنجارهای رانندگی و قوانین ارتباط دارد (دیکسون و بانول، ۲۰۰۹؛ بارکلی، مورفی و دابول، ۲۰۰۲؛ فدرستون، ۲۰۰۴؛ لارسون، ۱۹۹۱؛ ازکان و همکاران، ۲۰۰۶). در واقع رابطه تنگاتنگی بین فرهنگ رانندگی و فرهنگ ایمنی ترافیک وجود دارد. فرهنگ ایمنی ترافیک به جنبه‌هایی از فرهنگ ترافیک مربوط است که به حوادث رانندگی و درک درست هنجارها و رفتارهای ایمنی رانندگان در حمل و نقل می‌پردازد (نمودار ۱).

نمودار ۱. فرایند فرهنگ ایمنی رانندگی «رفتار نرمال رانندگی» (وارد، لینکنج، کلر و اتو، ۲۰۱۰).



به‌طور کلی چهار رویکرد در فرهنگ رانندگی وجود دارد. رویکرد اول فرهنگ رانندگی این است که فرهنگ رانندگی یک جریان (کوتاه‌مدت و بلندمدت) است و هرگونه تغییر رفتار در رانندگی نیازمند و متضمن زمان طولانی است. رویکرد دوم فرهنگ رانندگی این است که درک عمیق از فرهنگ و نظام فرهنگی موجب درک درست از فرهنگ رانندگی می‌شود؛ در واقع



فرهنگ رانندگی رابطه عمیقی با فرهنگ جامعه و رفتار و منش افراد و نگرش آنان به خودرو و سفر دارد؛ برای مثال جوانان و مردان در رانندگی نسبت به زنان و افراد مسن حساسیت کمتری نسبت به خطرات رانندگی از خود نشان می‌دهند (کالیر و همکاران، ۲۰۱۰؛ لان کاستر و وارد، ۲۰۰۲). همچنین مطالعات نشان می‌دهد که زنان نسبت به مردان خطرات جاده‌ای و زیست‌محیطی را بیشتر از رانندگان مرد و جوانان احساس می‌کنند. رویکرد سوم فرهنگ رانندگی با تجسم راننده از خود و خودرو و تعاملات و رابطه او با نهادها و سازمان‌ها ارتباط دارد و در نهایت رویکرد چهارم فرهنگ رانندگی این است که ما می‌توانیم ضمن ایجاد ایمنی ترافیکی و رانندگی در جاده‌ها، فرهنگ رانندگی را اصلاح و تغییر دهیم؛ اگرچه هرگونه برنامه سیاست تغییر و اصلاح فرهنگ رانندگی به بازده زمانی و فناوری و اقدامات سازمان‌های مختلف نیاز دارد (پارکر و راییت، ۲۰۰۰).

## اصلاح رفتار

تغییر رفتار به مجموعه فنون و روش‌هایی گفته می‌شود که به رفع مشکلات سازگاری افراد در موقعیت‌های مختلف زندگی فردی و اجتماعی کمک می‌کند. نخستین بار، اسکینر و سولومون اصطلاح رفتاردرمانی را برای تغییر و اصلاح رفتار برای بهبود رفتارهای نابهنجار به کار بردند. در این روش، تغییر رفتار بر پایه بررسی تحلیلی اصول رفتارشناسی نابهنجار صورت می‌گیرد که بر شش اصل تأکید بر رفتار، تغییر بر اساس اصول رفتاری، تأکید بر رویدادهای جاری محیطی، انتخاب دقیق شیوه تغییر رفتار، عدم تأکید بر رویدادهای گذشته به‌منزله علل رفتار و رد علل فرضی زیربنایی رفتار مبتنی است (مارتین، ۱۹۹۲، ۱۳۹۵: ۲۳۰-۲۳۳).

بورديو با طرح نظریه عادت‌واره<sup>۱</sup> درصدد تبیین تغییر رفتار است (بورديو، ۱۹۷۲: ۸۸؛ بورديو، ۱۹۸۹: ۹۳). عادت‌واره، مجموعه الگوهایی است که انسان از طریق خانواده، رسانه‌ها، نهاد آموزش و پرورش و گروه هم‌سالان کسب کرده و آن‌ها را درونی کرده است؛ مانند چگونه غذا خوردن، چگونه لباس پوشیدن، چگونگی ارتباطات اجتماعی و چگونگی رانندگی (بورديو، ۱۳۷۹: ۱۵۱). درواقع رانندگان متخلف دارای عادت‌واره‌ای متفاوت از عادت‌واره فضای متعارف هستند و جوانانی که با فرهنگ فضای رانندگی مخالف باشند، یک فضای رانندگی

خصوصی شده و متفاوت از شکل فضای رانندگی جامعه برای خود طراحی می‌کنند. بر مبنای نظریه بورديو، این جوانانِ راننده غیرهنجاری، مجریان بی‌قانونی هستند که رانندگی را طبق قوانین خود انجام می‌دهند. در واقع این‌گونه افراد در تجمع‌های خصوصی خود آن‌گونه رفتار می‌کنند که بیشتر حالت بازیگر به خود می‌گیرند؛ بنابراین طبق نظر بورديو، برای تغییر و اصلاح رفتار افراد در جامعه باید فضاهای فرهنگی و عادت‌واره‌ها در جامعه تغییر کند که این مهم تنها با نظر و رفتار نخبگان - که می‌توانند عادت‌واره‌ها را تغییر دهند - میسر خواهد بود. بدین ترتیب، شاهد رفتارهای خوب و مناسب مد نظرمان در بیشتر افراد جامعه خواهیم بود. نظریه نورکراس و پروچاسکا در الگوی تغییر و اصلاح رفتار در واقع یک الگوی بین‌نظریه‌ای است. این نظریه بر تصمیم‌گیری افراد تمرکز دارد و ساختار مرکزی آن، مراحل تغییر رفتار است. در این الگو، فرض بر آن است که افراد می‌توانند در مراحل مختلف آمادگی برای تغییر قرار گیرند. معیار زمانی شش ماه و یک ماه بر اساس مؤلفه‌های الگوی مراحل تغییر تعریف شده‌اند و جزء ساختار و چهارچوب این الگو هستند. ابزارهای ارزیابی مراحل تغییر نیز بر اساس همین معیارها تدوین شده‌اند. در این الگو، افراد جنبه‌های موافق و مخالف تغییر رفتار را قبل از پیشرفت از یک مرحله به مرحله بعد موردسنجش قرار می‌دهند. پروچاسکا و دیکلمنته ادعا می‌کنند که افراد در مراحل مختلف تغییر، نگرش‌ها، اعتقادات و انگیزه‌های مختلفی در مورد رفتار جدید دارند؛ بنابراین ممکن است رویکردهای درمانی و راهبردهای ارتباطی مختلفی برای افراد در مراحل مختلف تغییر لازم باشد (پروچاسکا و نورکراس، ۱۹۹۹: ۴۲۷).

امرسون نیز طبق رویکرد پاداش و تنبیه در تغییر و اصلاح رفتار بیان می‌دارد که برای اصلاح هر رفتار باید ابتدا به نظام تعاملی آن رفتار و شکل ارتباط آن با عامل مقابل توجه کرد و این مهم می‌تواند پیش‌بینی رابطه مبادله را در آینده مشخص سازد (ریترز، ۱۳۷۴: ۶۱۶)؛ بنابراین اگر یک رابطه مبادله بین عامل الف (پلیس) و عامل ب (راننده) وجود دارد؛ بدین معنی است که عامل‌ها به مبادله منابع ارزشمند راغب هستند و هدف نظریه این نیست که بفهمد که این ارتباط در اصل چگونه اتفاق می‌افتد، بلکه به جای آن به این می‌پردازد که در طول زمان چه اتفاقی در آن روی خواهد داد (استونز، ۱۳۷۹: ۲۰۸).

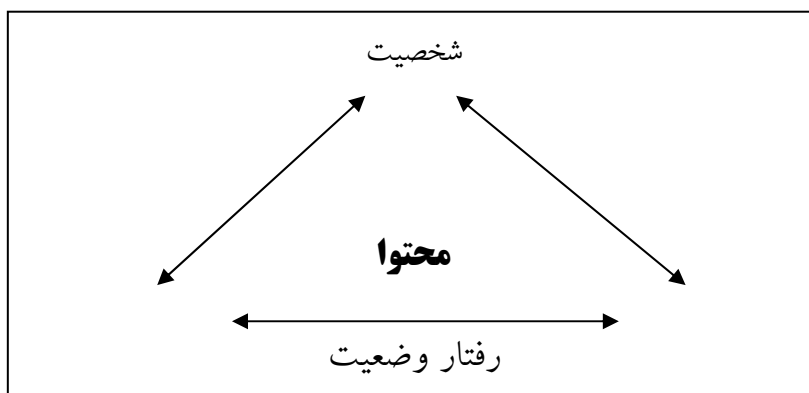
## نظریه‌های اصلاح رفتار ترافیکی

بررسی تجربه کشورهای پیشرفته در به‌کارگیری فرهنگ ترافیک و اصلاح رفتار ترافیکی کاربران نشان می‌دهد که هرگونه اقدامی باید در چهارچوب یک مدل نظری و ارائه الگوی ارتباط به متغیرهایی باشد که در این زمینه دخیل بوده و نقش ایمنی راه را بازی می‌کنند. در این زمینه سه نظریه به‌عنوان چهارچوبی برای اصلاح رفتارهای پرخطر ترافیکی کاربران ایرانی معرفی می‌شود که پایه و اساس مدل نظری این تحقیق است؛ این سه نظریه عبارتند از نظریه شناختی - اجتماعی، نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده و نظریه هنجار اجتماعی.

### الف) نظریه شناختی (روانی) - اجتماعی

این نظریه، رفتار انسان را متأثر از نتیجه تقابل عوامل داخلی (روانی) و مشاهده خارجی از وضعیت می‌داند. در واقع این نظریه بیان می‌کند که عوامل روانی فرد، انگیزه بروز رفتارهای رانندگی خاصی را برای رسیدن به اهداف در بین رانندگان مهیا می‌سازد (نمودار ۲). این نظریه فرض می‌کند که ارتباط و تعامل عوامل روانی، رفتارها و وضعیت تعیین‌کننده ویژگی رانندگی افراد است. باین وجود دو عامل روانی خودکارآمدی (اعتقادات مردم به اینکه آنها می‌توانند کنترل برانگیزش و رفتار خود را بر محیط اجتماعی اعمال کنند) و انتظارات، نیروی محرکه رفتار ترافیکی افراد هستند (کوپر، ۲۰۱۰).

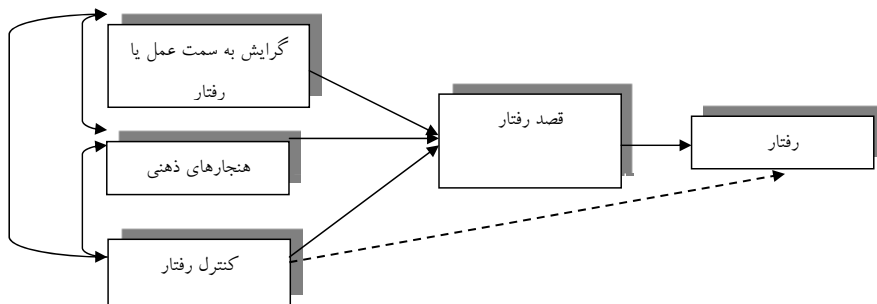
نمودار ۲. عوامل روانی شکل‌گیری رفتار ترافیکی (منبع: کوپر ۲۰۱۰)



### ب) نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده

این نظریه بیان می‌کند که شکل‌گیری رفتاری رانندگی بر پایه انگیزه فرد از وضعیت، هنجارهای ذهنی کنترل رفتار و ارزیابی فرد از پیامدهای رفتار رانندگی است. نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده در واقع یک چهارچوب مفهومی است که شناخت ما را در پیش‌بینی رفتار در شرایط مختلف افزایش می‌دهد. الگوی حاکم در این تئوری، استفاده از پیام‌ها برای تغییر رفتار ترافیکی پرخطر (پارکر، ۲۰۰۸) و بهره‌گیری از فیلم‌های آموزشی در تغییر نگرش افراد نسبت به سرعت خودرو با استفاده از باورهای اجتماعی و هنجارهای اخلاقی در جامعه است (نمودار ۳).

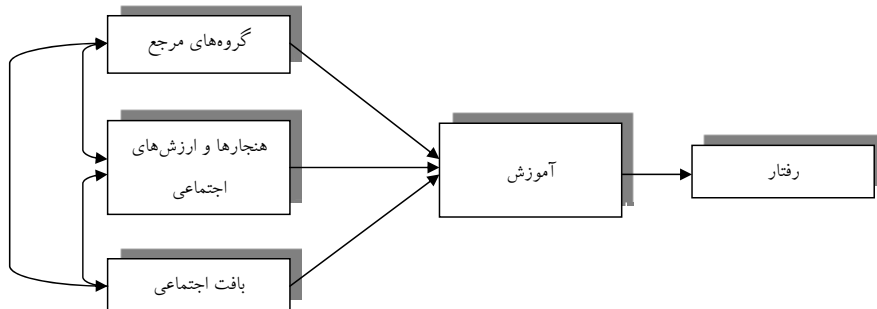
نمودار ۳. الگوی رفتار برنامه‌ریزی شده (منبع: آجنن، ۱۹۹۱)



### ج) نظریه هنجارهای اجتماعی

نظریه هنجارهای اجتماعی، هرگونه اقدامی در جهت تغییر و اصلاح رفتار رانندگی را در یک فرایند اجتماعی و ارتباطی و تعاملات بین افراد و ارزش‌های اجتماعی در نظر می‌گیرد. بر طبق این نظریه، گروه‌های مرجع می‌توانند با انتقال ارزش‌های رانندگی، مانع از بروز رفتارهای پرخطر در جامعه شده و ارزش‌های رانندگی را در بین مردم نهادینه کنند. گروه‌های مرجع برای کلیه مردم، حجت و الگو می‌باشند؛ بنابراین کلیه گروه‌های اجتماعی و کلیه سنین تابعیت محض از این گروه دارند. هنجارهای رانندگی این گروه می‌تواند حد متعادل رانندگی را برای دیگران مشخص سازد.

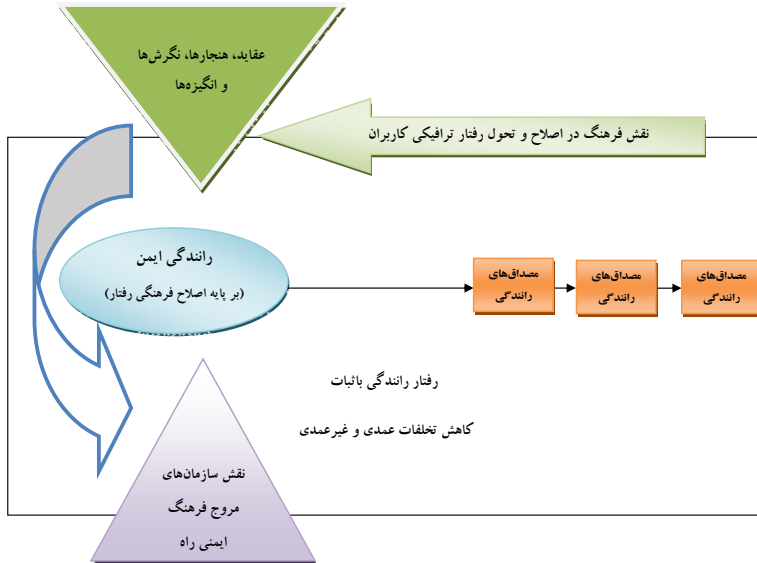
#### نمودار ۴. الگوی رفتار مبتنی بر هنجارهای اجتماعی



با عنایت به سه تئوری ذکر شده و بر پایه مدل اصلاح رفتار ترافیکی این تحقیق (نمودار ۵) اتخاذ هر برنامه، بدون توجه به ارزش‌های اخلاقی رانندگی موفق نخواهد بود. اصول اساسی این پارادایم عبارتند از:

- آموزش کودکان، نوجوانان و جوانان باید در رأس برنامه تغییر اصلاح رفتار ترافیکی قرار گیرد.
- متون آموزشی باید بر پایه توجه به فرهنگ جمع‌گرایی فرهنگ ترافیک تدوین گردد.
- هدف اصلی متون آموزشی، کاهش رفتارهای پرخطر رانندگی در جامعه ایران باشد.
- اصلاح رفتار ترافیکی باید با تعامل و همکاری کلیه دستگاه‌های دولتی و خصوصی و پژوهشی صورت گیرد؛ فعالیت‌های صرفاً پلیسی، مثرثمر نخواهد بود.
- هرگونه اصلاح رفتار ترافیکی باید با اصلاح ذهنیت افراد و کاربران رانندگی صورت گیرد؛ در نتیجه، فعالیت‌های تبلیغی و استفاده از رسانه‌های جمعی بیش از پیش مورد توجه قرار گیرد.
- تغییر هنجارهای رفتاری رانندگی باید با حمایت از گروه‌های مرجع جامعه در حوزه‌های اجتماعی، هنری، مذهبی، علمی و سیاسی صورت گیرد.
- برنامه به‌کارگیری افسران جوان به‌منظور همکاری با پلیس باید بر پایه تئوری جدید طراحی شده و برنامه‌های فعلی بازنگری شود.

نمودار ۵. الگو و مدل جایگاه فرهنگ و اصلاح رفتار ترافیکی (الگو از محقق)



### روش تحقیق

روش تحقیق، تلاشی برای حل مسائلی است که در جهت بهره‌وری بیشتر از موضوعات و مبانی نظری و داده‌های به‌دست‌آمده از جامعه آماری هستند. پوپر اعتقاد دارد که روش علمی با طرح مراحل طرح مسئله و راه‌حل به‌کارگرفته‌شده برای پاسخ به سؤالات است (پوپر، ۱۳۸۳: ۱۰). در این تحقیق، محقق سعی می‌کند که بر مبنای تجربیات سایر کشورها در خصوص شیوه‌های فرهنگی اصلاح و تحول رفتار ترافیکی کاربران به‌عنوان مبانی نظری، رویکرد نوینی را برای راهور ناجا برای نهادینه‌سازی فرهنگ ترافیکی در کشور و کاهش مسائل ترافیکی ارائه کند؛ بنابراین نوع این تحقیق، کاربردی و روش تحقیق، اکتشافی است. ابتدا پژوهشگر برای تشریح شیوه‌های فرهنگی اصلاح رفتار ترافیکی کاربران ایرانی از تجربه سایر کشورها استفاده می‌کند و سپس با استفاده از نظر کارشناسان، نظر آنان را در خصوص کاربرد شیوه‌های فرهنگی سایر کشورها، برای اصلاح رفتار ترافیکی کاربران ایرانی موردبررسی قرار دهد.

روش تحقیق اکتشافی، پژوهشی است که به طور معکوس محقق را در تدوین نظریه و تبیین مسئله و ساخت فرضیه‌ها کمک می‌کند؛ و مصاحبه‌های اکتشافی یکی از مهم‌ترین ابزار جمع‌آوری نکات نظری هستند. (دعاگویان، ۱۳۹۲: ۳۲۲). با توجه به تجربه کشورهای توسعه‌یافته<sup>۱</sup> که با بهره‌گیری از شیوه‌های فرهنگی به اصلاح رفتار ترافیکی کاربران پرداخته‌اند، مانند کشورهای انگلیس، ژاپن و آمریکا، در خصوص جامعه آماری کارشناسان، می‌توان گفت که جامعه آماری این تحقیق، کلیه افرادی هستند که در موضوع ترافیک و فرهنگ ترافیک صاحب نظر بوده و در سازمان‌های مربوطه مشغول کار و تحقیق هستند و یا به‌عنوان استاد در دانشگاه مشغول تدریس هستند.

در این بخش طبق جدول مورگان تعداد نمونه‌ها، ۱۶۰ نفر کارشناس تعیین شد. همچنین برای جمع‌آوری نظرات کارشناسان از پرسشنامه استفاده شد که به صورت مقیاس پنج‌گزینه‌ای لیکرت، طراحی شده و در اختیار پاسخگو قرار می‌گیرد. برای سنجش اعتبار پرسشنامه از اعتبار سازه استفاده شد؛ همچنین سنجش پایایی پرسشنامه از طریق محاسبه آلفای کرونباخ صورت گرفته است (دعاگویان، ۱۳۹۴) که ضریب آلفا عدد قابل قبول ۰٫۹۳۴ را نشان می‌دهد.

### یافته‌های تحقیق

در آغاز بررسی یافته‌های تحقیق باید اشاره کرد که مقوله فرهنگ و شیوه‌های فرهنگی اصلاح رفتار ترافیکی به دلیل پیچیدگی و ریشه‌ای اجتماعی و آیینی، یک مقوله بسیار خاص و منحصر به فرد بوده و باید با ملاحظاتی از تجربیات سایر کشورها استفاده کرد. یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد که با توجه به تقسیم‌بندی مقوله رفتار (مانند رفتارهای ارادی، رفتار انعکاسی و غیرارادی، رفتار غریزی و رفتار اجتماعی و سازمانی)، رفتارهای ترافیکی دارای ابعاد چهارگانه فوق بوده و تغییر رفتارهای ترافیکی کاربران در حوزه فرهنگ باید با ملاحظات فوق صورت پذیرد (سیف، ۱۳۸۱؛ کریمی، ۱۳۹۰؛ توسلی، ۱۳۹۰ و امرسون ۲۰۰۵).

نظریه‌های اصلاح رفتار ترافیکی نشان می‌دهند که با توجه به نوع رفتارهای ترافیکی در ایران که با خشونت رفتاری همراه است؛ اصلاح رفتار ترافیکی (مانند سرعت رانندگی، میزان

۱. منظور از کشورهای مدل در این تحقیق، کشورهایی هستند که با استفاده از نمادها و شیوه‌های فرهنگی تأثیر عامل انسانی را در تصادفات و حوادث رانندگی به حداقل ممکن رسانده و جزء کشورهای صاحب سبک در حوزه فرهنگ ترافیک هستند.

تمرکز در رانندگی و حفظ میزان فاصله استاندارد و ...) با مشکلات زیادی روبه‌رو است و شیوه‌های فرهنگی اصلاح رفتار باید در راستای اصلاح این‌گونه رفتارها - که بیشتر غیرارادی و هیجانی هستند - برنامه‌ریزی شود (برگس، ۲۰۰۹: ۱۲۳؛ لاجونن، ۲۰۰۱: ۳۱). یافته‌های این تحقیق در دو بخش یافته‌های منتج از مطالعات تطبیقی و یافته‌های برآمده از یافته‌های تحلیلی و طراحی الگوی تحقیق ارائه می‌شود.

### بخش اول: نتایج ناشی از مطالعات تطبیقی

مطالعات تطبیقی نشان می‌دهد که سال‌ها است بیشتر کشورهای پیشرفته از شیوه‌های فرهنگی برای اصلاح رفتار ترافیکی کاربران استفاده می‌کنند و به نتایج مطلوبی دست یافته‌اند. برنامه‌های فرهنگی این کشورها با ساختار جمعیتی و مبانی انسانی آمیخته است؛ به‌عنوان مثال، برنامه‌های آموزشی و فرهنگ ایمنی ترافیک در کشور ژاپن با ساختار جمعیتی این کشور - که سالخورده است - ارتباط دارد. در ژاپن افزایش تعداد رانندگان سالخورده و تصادفات ناشی از ویژگی‌های خاص رفتاری در رانندگی این گروه سنی موجب شده است که در این کشور اقدامات فرهنگی و ایمنی رانندگی در راستای تقویت رفتارهای رانندگی ایمن در این گروه صورت گیرد؛ مانند الزام افراد بالای ۷۰ سال به شرکت در آزمون‌های بررسی صلاحیت رانندگی. به‌طور کلی مطالعات تطبیقی نشان می‌دهد که برنامه‌های فرهنگی اصلاح رفتار کاربران ترافیک، جزء مهم‌ترین اقدامات پیشگیرانه از سوانح رانندگی تلقی شده و به‌مراتب جایگاه مهم‌تری از برنامه‌های سخت‌گیرانه رانندگی برای اصلاح رفتار رانندگی دارد. البته می‌توان به برخی از این برنامه‌ها اشاره کرد:

**کشور ژاپن:** برنامه‌های اصلاح رفتار ترافیکی در کشور ژاپن بر پایه پنج محور قرار دارد که عبارت است از:

۱. توجه به آموزش پایه‌ای ترافیک از سطح مدارس ابتدایی تا دبیرستان‌ها به‌منظور آموزش و القای خطر تصادفات در بین دانش‌آموزانی که در آینده به رانندگی می‌پردازند.
۲. اولویت برخورد‌های فرهنگی و پیشگیرانه با رفتارهای پرخطر (مانند رانندگی در حال مستی) رانندگی.

۳. سنجش مداوم توانایی رانندگان در دو حوزه سنجش صلاحیت شناختی و حرکتی



رانندگان کهن سال برای رانندگی و بازآموزی آن‌ها.

۴. از دیگر اقدامات بهبود ایمنی ترافیک در ژاپن، تغییر نگرش عمومی از طریق توزیع پوستر، اطلاعیه، آگهی، و اطلاع‌رسانی در مطبوعات و رسانه‌های دیداری و شنیداری و اینترنت در مردم نسبت به جلوگیری از رانندگی در حال مستی است.

۵. همچنین از دیگر اقدامات اصلاح رفتار ترافیکی، فعالیت گسترده شرکت خودروسازان ژاپن (مانند شرکت بزرگ هوندا برای اشاعه فرهنگ ترافیک و آموزش‌های مربوط به آن است. **کشور آمریکا:** برنامه‌های آموزشی و فرهنگی آمریکا در جهت اصلاح رفتارهای ترافیکی رانندگان نسبت به کشور ژاپن با اقدامات برخوردی بیشتری با متخلفان روبه‌رو است و این مهم متأثر از فرهنگ رفتارهای خشن دولت و مردم آمریکا است؛ مانند اقداماتی همچون:

- برنامه ایمنی پیاده‌رو مراکز آموزشی؛

- جمعیت والدین حافظ جوانان؛

- برنامه حامی در جهت کاهش تصادفات ناشی از مصرف الکل در بین رانندگان

اسپانیایی‌زبان آمریکا؛

- توزیع صندلی ایمنی کودکان به خانواده‌های کم‌درآمد و موظف‌کردن دریافت‌کنندگان به

گذراندن دوره آموزشی استفاده از آن؛

- تهیه جزوات دوزبانه ایمنی ترافیکی، هدایت دوچرخه‌سواران به سمت استفاده از کلاه ایمنی؛

برگزاری کنفرانس بازماندگان تصادفات.

**کشور آلمان:** رانندگی در کشور آلمان از چنان قاعده‌ای برخوردار است که رانندگان این

کشور به هیچ‌وجه جرئت تخلف را به خود راه نمی‌دهند. با این وجود، کشور آلمان یکی از

پیشرفته‌ترین تاکتیک‌ها و تکنیک‌های آموزش ترافیکی و اصلاح رفتار کاربران ترافیکی را به

دنیا معرفی کرده است. برنامه‌های ترافیکی این کشور از سال ۱۹۷۰ میلادی به شکل سیستمی

آغاز شده است.

مطالعات نشان می‌دهد که در این سال، آموزش ترافیکی در مدارس، تلفات ۱۹ هزار نفری

را به ۹ هزار نفر در سال ۱۹۹۵ میلادی کاهش داده است. ماهیت آموزش ترافیکی کشور آلمان

بر پایه آموزش در دوره‌های کودکی و بهره‌جستن از ۱۵۵ مؤسسه خصوصی و دولتی به‌ویژه

مراکز ایمنی ترافیک است که در تدوین منابع با آموزش و پرورش همکاری دارند؛ این اقدام موجب نهادینه شدن رفتارهای ترافیکی در افراد شده است. ارزش‌های حاکم در این آموزش چنان است که هرگونه تخلف رانندگی، نوعی پایمال کردن حقوق عمومی تلقی می‌شود. با وجود نقش فعال مؤسسات خصوصی در نهادینه کردن آموزش و اصلاح رفتار ترافیکی در مردم، پلیس راهنمایی و رانندگی نیز در این خصوص فعال بوده و با تشکیل پلیس راهنمایی در مدارس، از دانش آموزان در کنترل خیابان‌های اطراف مدارس و کنترل خیابان‌ها در هنگام ورود و خروج دانش آموزان بهره می‌جوید. این نوع از همکاری‌ها تا سطح دانشگاه نیز ادامه داشته و موجب روحیه اطاعت‌پذیری افراد از پلیس در طرح‌های ترافیکی می‌شود.

**کشور انگلستان:** افزایش تلفات رانندگی در این کشور از سال ۱۹۴۷ میلادی به بعد، پلیس را بر آن داشت که جدی‌ترین روش‌های آموزش فرهنگ ترافیک را به کار بندد. تصویب قانون ایمنی راه در این کشور، مقامات محلی را بر آن داشت تا با استخدام افسران ایمنی جاده و تأمین هزینه آموزشی و تبلیغات، برنامه‌های ایمنی راه را در دستورکار خود قرار دهد. پایه اصلی آموزش ترافیک در این کشور، کنترل خشونت‌های ترافیکی به عنوان یکی از مهم‌ترین مسائل رانندگی است. برخی از برنامه‌های فرهنگی اصلاح رفتار ترافیکی این کشور عبارتند از: آموزش‌های رسمی و حضوری رفتارهای ترافیکی، انتخاب افسران نوجوان ایمنی راه در مدارس در بین دانش آموزان پایه‌های ۵ تا ۶ بر پایه مصاحبه؛ پس از انتخاب این افسران، وظایف و مأموریت‌ها با یک بسته آموزشی به آن‌ها گوشزد می‌شود. اعم وظایف این افسران در انگلستان عبارتند از:

- اعطای گواهینامه لیاقت به افرادی که مقررات ایمنی راه را به خوبی رعایت می‌کنند؛  
- توزیع بسته‌های CD آموزش ایمنی راه در بین دانش آموزان و پیگیری استفاده مستمر دانش آموزان از آن؛

- بهره‌گیری از سایت مخصوص اعضای افسران نوجوان ایمنی راه و استفاده از مزایای آن که البته می‌توان به اولویت استخدام آن‌ها در سازمان‌های پلیسی اشاره کرد (جدول ۲).

جدول شماره ۲. جمع‌بندی شیوه‌های فرهنگی اصلاح رفتار کاربران در کشورهای مورد بررسی

مطالعات تطبیقی	شیوه‌های فرهنگی سایر کشورها
(اجباری خودآگاهانه (داوطلبانه	نوع یادگیری
از کودکی (حتی پیش دبستانی) تا کهن سالی	زمان یادگیری
پیشگیرانه و نه برخورد با متخلفان و هنجارشکنان ترافیکی	ماهیت یادگیری
رانندگی یک عمل جمعی است و باید از منافع شخصی در حین رانندگی پرهیز کرد	آموزش نوع رانندگی
سازمان‌های بیمه‌ای و شرکت‌های خودروسازی	نهادهای مؤثر در ترویج فرهنگ ترافیک
آموزش و پرورش	
شهرداری‌ها	
پلیس راهنمایی و رانندگی	
رسانه‌های جمعی	
آموزش گاه‌های رانندگی	ابزارهای ارتباطی پلیس با همیاران پلیس
سایت‌های اینترنتی و توزیع بازی‌های رایانه‌ای در زمینه اشاعه فرهنگ ایمنی راه در بین نوجوانان و جوانان	شعار ایمنی راه
جامعه مسئول - جمع‌گرایی در رانندگی و لذت بیشتر با خودرو در سفر	روش‌های ترویج فرهنگ ایمنی ترافیک
اشاعه فرهنگ ترافیک در بین رانندگان مسن	
ایجاد پایگاه‌های اینترنتی آموزش جذاب ترافیکی به دانش‌آموزان	
پلیس به‌عنوان نماد راهنما و یار همگان و منجی جاده‌ها	
مباحث ایمنی ترافیک در دروس اجتماعی مدارس	
برگزاری آزمون‌های دوچرخه‌سواری در مدارس	
انتخاب محافظان ترافیک در مدارس	
آموزش ارتباط ترافیک با مقوله‌های محیط‌زیست، بهداشت، اقتصاد و جامعه به دانش‌آموزان	
تأکید بر اهمیت مسئولیت‌پذیری شخصی در ایمنی در پیاده‌رو	
برنامه سازمان‌دهی جمعیت والدین حافظ جوانان دارای پرخطر رانندگی	
تأسیس مراکز ایمنی راه و کنترل بی‌توجهی دوچرخه‌سواران به استفاده از کلاه ایمنی	
برگزاری کنفرانس‌های بازماندگان تصادفات	حمایت‌های مالی
دولت، آموزش و پرورش، وزارتخانه‌ها	
کتاب / جزوه / فیلم / لوح فشرده / رسانه‌های جمعی	

### بخش دوم: یافته‌های تحلیلی

یافته‌های تحلیلی نشان می‌دهد که از بین شیوه‌های فرهنگی اصلاح رفتار ترافیکی سایر کشورها، تنها بیست شیوه، برای ایران کاربرد اجرایی داشته و می‌توان از این شیوه‌ها در اصلاح رفتار ترافیکی کاربران ایرانی استفاده کرد. بدیهی است که ملاک پذیرش این شیوه‌ها، ارقام میانگین بالای ۹,۳ در یافته‌های توصیفی است<sup>۱</sup> (جدول ۳).

جدول شماره ۳. کاربرد اجرایی شیوه‌های فرهنگی اصلاح رفتار ترافیکی سایر کشورها برای ایران

میانگین	کاربرد اجرایی (تناسب)	میانگین	کاربرد اجرایی (تناسب)
۴/۱۵۲۳	انتخاب محافظان ترافیک در مدارس	۴/۱۰۶۸	برگزاری آزمون‌های دوچرخه‌سواری در بین جوانان
۴/۲۹۰۸	آموزش ایمنی ترافیک و نحوه حضور در خیابان‌ها به دانش‌آموزان و والدین توسط پلیس	۴/۵۳۳۸	برنامه‌های ایمنی ترافیک در تلویزیون
۴/۰۸۷۲	آموزش عملی دوچرخه‌سواری به دانش‌آموزان در پیاده‌روها، خیابان‌ها و نیز آموزش به والدین برای هدایت دانش‌آموزان و نوجوانان	۴/۴۵۸۹	کارگاه‌های آموزش ترافیک در مدارس
۳/۹۹۵۹	استخدام افسران نوجوان ایمنی راه (یاوران پلیس)	۴/۱۵۸۶	ایجاد پایگاه‌ها اینترنتی آموزش جذاب ترافیکی به دانش‌آموزان
۴/۱۸۷۵	انتشار کتاب راهنمای ایمنی مدارس راهنمایی و نیز کتاب راهنمای ایمنی مدارس راهنمایی	۳/۹۷۳۵	پلیس به‌عنوان نماد راهنما و یار همگان و منجی جاده‌ها
۴/۰۵۵۶	پیاده‌سازی فرهنگ ایمنی پیاده‌رو و مراکز آموزشی توسط پلیس	۴/۲۰۱۴	شهرک‌های ترافیکی
۴/۲۳۶۱	مستندسازی و تبلیغ رفتارهای پرخطر دانش‌آموزان راهنمایی در پیاده‌روها	۴/۲۰۲۷	انتشار کتاب قصه‌های ایمنی ترافیک در مدارس
۳/۹۴۳۳	برنامه سازمان‌دهی جمعیت والدین حافظ جوانان دارای پرخطر رانندگی	۴/۲۵۶۹	حضور پلیس در مدارس و نهادینه کردن ایمنی ترافیک و کاهش اصطکاک بین پلیس و مردم
۳/۹۹۳۱	اجرای پانل‌های ایمنی راه توسط مسئولان بهداشت عمومی و سازمان‌های بیمه‌ای برای دانش‌آموزان	۴/۱۶۵۵	بازی و سرگرمی
۴/۰۵۷۶	آموزش ارتباط ترافیک با مقوله‌های محیط‌زیست، بهداشت، اقتصاد و جامعه به دانش‌آموزان	۴/۳۱۰۸	مباحث ایمنی ترافیک در دروس اجتماعی مدارس

همچنین یافته‌ها نشان می‌دهد که بیشترین تأثیر شیوه‌های فرهنگی به ترتیب در کاهش

تخلفات عمدی و تخلفات غیر عمدی ایمنی رانندگی، کاهش لغزش‌ها و کاهش اشتباهات ایمنی رانندگی است (جدول شماره ۴).

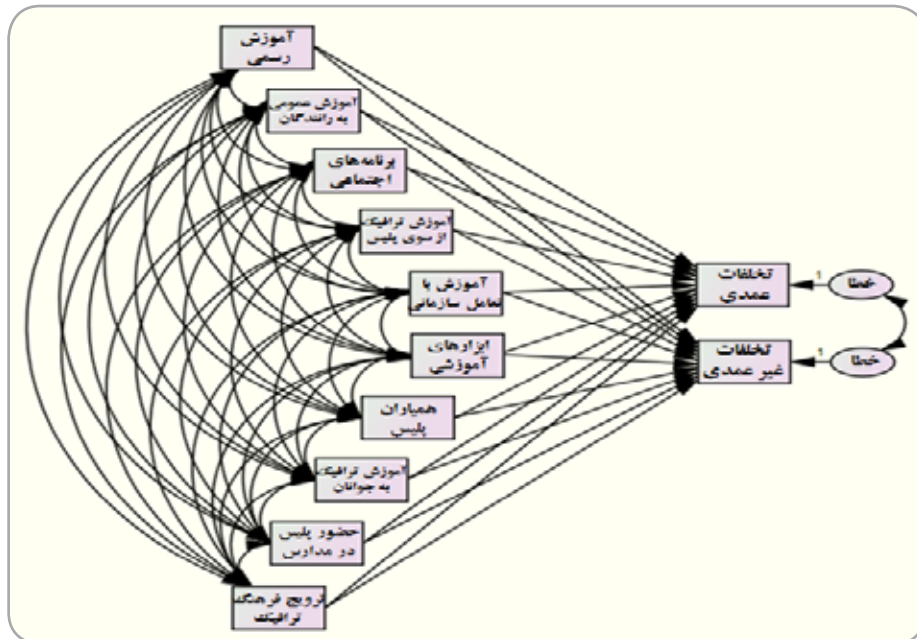
جدول شماره ۴. توزیع درصدی تأثیر شیوه‌های فرهنگی در نوع رفتار ترافیکی کاربران ایرانی

انحراف معیار	میانگین	بی‌جواب	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد	تأثیر شیوه‌های فرهنگی در نوع رفتار ترافیکی کاربران
۷۶۵۷۰.	۴/۰۸۲۲	۱۳/۷	۰	۲/۷	۳/۱۲	۴۳/۸	۲۷/۴	تأثیر بر کاهش لغزش‌ها در ایمنی رانندگی
۸۵۴۰۱.	۴/۱۴۱۱	۱۳/۷	۰	۴/۱	۱۷/۸	۳۵/۶	۲۸/۸	تأثیر بر کاهش تخلفات غیر عمدی ایمنی رانندگی
۶۳۳۰۴.	۴/۱۸۹۴	۱۵/۱	۰	۱/۴	۲۰/۵	۵۳/۴	۹/۶	تأثیر بر کاهش تخلفات عمدی ایمنی رانندگی
۷۶۹۱۵.	۴/۰۲۳۳	۱۳/۷	۰	۱/۴	۱۶/۴	۳۸/۴	۳۰/۱	تأثیر بر کاهش اشتباهات ایمنی رانندگی

### مدل ساختاری چندگانه تأثیر شیوه‌های فرهنگی در اصلاح رفتار رانندگی

مدل ساختاری و رگرسیونی چندگانه، یک رویکرد مدل‌سازی خطی عمومی برای تحلیل داده‌ها است (شوماخر و لومکس، ۱۳۸۸: ۱۴۶). در پژوهش حاضر، مدل نظری تحقیق در قالب مدل ساختاری اولیه برای بررسی تأثیر شیوه‌های فرهنگی (مستخرج از مطالعه تطبیقی و تحلیلی) مؤثر در کاهش تخلفات عمدی و غیر عمدی رانندگی تدوین شده است.

شکل ۶. مدل ساختاری اولیه برای بررسی تأثیر شیوه‌های فرهنگی در کاهش تخلفات عمدی و غیر عمدی در رانندگی



همان‌طور که ملاحظه می‌شود، در شکل ۶، تخلفات عمدی و غیر عمدی تحت تأثیر مستقیم ده شیوه فرهنگی (آموزش رسمی، آموزش‌های عمومی به رانندگان، برنامه‌های اجتماعی، آموزش ترافیک از سوی پلیس، آموزش‌هایی که با تعامل سازمان‌ها صورت می‌گیرد، ابزارهای آموزشی، مشارکت جوانان در ترافیک (همیاران پلیس)، آموزش‌های عملی ترافیک به جوانان، حضور پلیس در مدارس و ترویج فرهنگ ترافیک به اخلاص‌گران ترافیک شهری) است. در این مدل، ده شیوه فرهنگی به‌عنوان متغیرهای مشاهده‌شده بیرونی و مستقل و دو متغیر تخلفات عمدی و تخلفات غیر عمدی به‌عنوان متغیرهای مشاهده‌شده درونی و وابسته در نظر گرفته شده است.

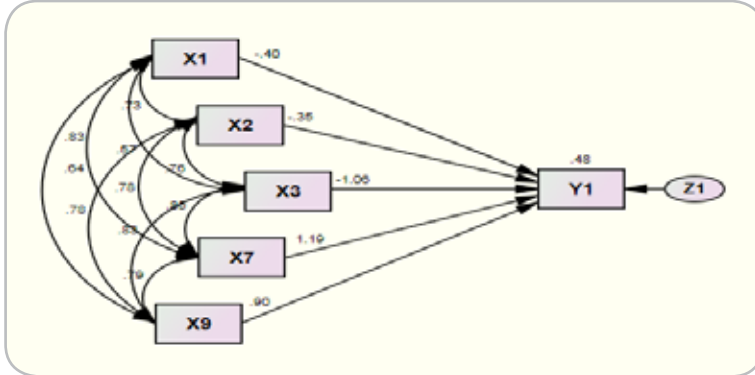
جدول شماره ۵. انواع متغیر در مدل تدوین شده

نوع متغیر	متغیر	نماد
مشاهده شده بیرونی و مستقل	آموزش رسمی	۱X
	آموزش عمومی به رانندگان	۲X
	برنامه های اجتماعی	۳X
	آموزش ترافیک از سوی پلیس	۴X
	آموزش با تعامل سازمانی	۵X
	ابزارهای آموزشی	۶X
	همیاران پلیس	۷X
	آموزش ترافیک به جوانان	۸X
	حضور پلیس در مدارس	۹X
	ترویج فرهنگ ترافیک	۱۰X
مشاهده شده درونی و وابسته	تخلفات عمدی	۱Y
	تخلفات غیر عمدی	۲Y
خطای ساختاری متغیر مشاهده شده درونی	خطای ساختاری تخلفات عمدی	۱Z
	خطای ساختاری تخلفات غیر عمدی	۲Z

### مدل ساختاری تخلفات عمدی

پس از آزمون مدل، نتایج برآوردهای استاندارد برای کوواریانس، ضرایب تأثیر و مجذور همبستگی های چندگانه (ضریب تعیین) مدل علی تأثیر شیوه های فرهنگی در کاهش تخلفات عمدی در شکل ۷ نمایش داده شده است.

شکل ۷. مدل ساختاری نهایی تأثیر شیوه‌های فرهنگی در کاهش تخلفات عمدی در رانندگی



همان‌طور که مشاهده می‌شود، از میان ده متغیری که ابتدا وارد مدل شدند، تنها پنج متغیر آموزش رسمی ( $X_1$ )، آموزش‌های عمومی به رانندگان ( $X_2$ )، برنامه‌های اجتماعی ( $X_3$ )، مشارکت جوانان در ترافیک (همیاران پلیس) ( $X_6$ ) و حضور پلیس در مدارس ( $X_9$ ) بر متغیر وابسته تخلفات عمدی تأثیر معنادار داشتند.

ضریب همبستگی چندگانه متغیر تخلفات عمدی ( $692,0$ ) نشان می‌دهد که از روی ۵ متغیر (شیوه فرهنگی) مؤثر بر آن، به میزان  $26,69$  درصد می‌توان متغیر تخلفات عمدی را پیش‌بینی کرد. مجذور همبستگی‌های چندگانه (ضریب تعیین) ( $6922,0 \times 100$ ) نیز بیانگر این مطلب است که  $9,47$  درصد واریانس تخلفات عمدی توسط متغیرهای مؤثر بر آن تبیین می‌شود. با توجه به این مدل، متغیر همیاران پلیس ( $X_7$ ) با ضریب تأثیر  $28,1$  بیشترین تأثیر را بر تخلفات عمدی ( $Y_1$ ) داشته است؛ بنابراین متغیر تخلفات عمدی بیش از سایر متغیرهای تأثیرگذار در مدل، تابع متغیر همیاران پلیس است. همچنین، متغیر ترویج فرهنگ ترافیک به اخلاص‌گران ترافیک شهری ( $X_{10}$ ) با ضریب تأثیر  $12,0$ ، کمترین تأثیر را بر تخلفات عمدی داشته است.

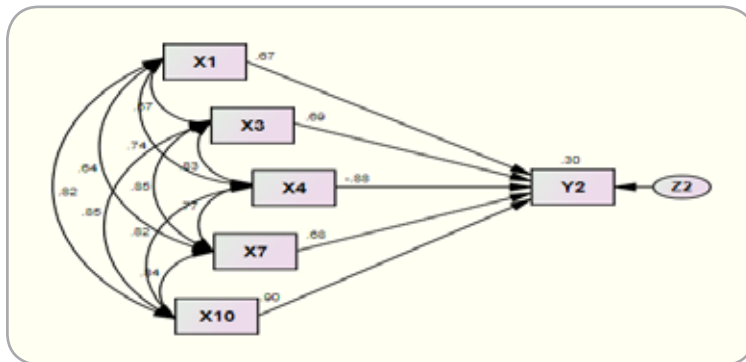
#### مدل ساختاری تخلفات غیر عمدی

پس از آزمون مدل، نتایج برآوردهای استاندارد برای کوواریانس، ضرایب تأثیر و مجذور همبستگی‌های چندگانه (ضریب تعیین) مدل علی تأثیر شیوه‌های فرهنگی در کاهش تخلفات



غیر عمدی در شکل ۸ نمایش داده شده است.

شکل ۸. مدل ساختاری نهایی تأثیر شیوه‌های فرهنگی در کاهش تخلفات غیر عمدی



همان‌طور که مشاهده می‌شود، از میان ۱۰ متغیری که ابتدا وارد مدل شدند، تنها ۵ متغیر آموزش رسمی (X۱)، برنامه‌های اجتماعی (X۳)، آموزش ترافیک از سوی پلیس (X۴)، مشارکت جوانان در ترافیک (همیاران پلیس) (X۷) و ترویج فرهنگ ترافیک به اخلال‌گران ترافیک شهری (X۱۰) دارای تأثیر معنادار بر متغیر وابسته تخلفات غیر عمدی بودند. ضریب همبستگی چندگانه متغیر تخلفات عمدی (۵۵۰٫۰) نشان می‌دهد که از روی ۵ متغیر (شیوه فرهنگی) مؤثر بر آن، به میزان ۵۵ درصد می‌توان متغیر تخلفات غیر عمدی را پیش‌بینی کرد. مجذور همبستگی‌های چندگانه (ضریب تعیین) (۵۵۰۲٫۰ × ۱۰۰) نیز بیانگر این مطلب است که ۳٫۳۰ درصد واریانس تخلفات عمدی توسط متغیرهای مؤثر بر آن تبیین می‌شود. وضعیت و نحوه تأثیرگذاری ۱۰ متغیر ورودی به مدل رگرسیونی اولیه به صورت جداگانه و در قالب مدل ساختاری نهایی تخلفات عمدی و مدل ساختاری نهایی تخلفات غیر عمدی در جدول شماره ۶ نشان داده شده است.

**جدول شماره ۶. وضعیت و نحوه تأثیرگذاری ده متغیر ورودی به مدل رگرسیونی اولیه**

متغیر	وضعیت متغیر در مدل نهایی تخلفات عمدی	وضعیت متغیر در مدل نهایی تخلفات غیر عمدی	نحوه تأثیرگذاری بر متغیرهای وابسته
آموزش رسمی (۱X)	وارد شده	وارد شده	بر هر دو متغیر وابسته تأثیر معنادار داشته است.
آموزش‌های عمومی به رانندگان (۲X)	وارد شده	حذف شده	بر متغیر تخلفات عمدی، تأثیر معنادار داشته و بر متغیر تخلفات غیر عمدی تأثیر معناداری نداشته است.
برنامه‌های اجتماعی (۳X)	وارد شده	وارد شده	بر هر دو متغیر وابسته تأثیر معنادار داشته است.
آموزش ترافیک از سوی پلیس (۴X)	حذف شده	وارد شده	بر متغیر تخلفات عمدی تأثیر معنادار نداشته و بر متغیر تخلفات غیر عمدی تأثیر معناداری داشته است.
آموزش‌هایی که با تعامل سازمان‌ها صورت می‌گیرد (۵X)	حذف شده	حذف شده	بر هیچ‌یک از متغیرهای وابسته تأثیر معناداری نداشته است.
ابزارهای آموزشی (۶X)	حذف شده	حذف شده	بر هیچ‌یک از متغیرهای وابسته تأثیر معناداری نداشته است.
مشارکت جوانان در ترافیک (همیاران پلیس) (۷X)	وارد شده	وارد شده	بر هر دو متغیر وابسته تأثیر معنادار داشته است.
آموزش‌های عملی ترافیک به جوانان (۸X)	حذف شده	حذف شده	بر هیچ‌یک از متغیرهای وابسته تأثیر معناداری نداشته است.
حضور پلیس در مدارس (۹X)	وارد شده	حذف شده	بر متغیر تخلفات عمدی تأثیر معنادار داشته و بر متغیر تخلفات غیر عمدی تأثیر معناداری نداشته است.
ترویج فرهنگ ترافیک به اخلاص‌گران ترافیک شهری (۱۰X)	حذف شده	وارد شده	بر متغیر تخلفات عمدی تأثیر معنادار نداشته و بر متغیر تخلفات غیر عمدی تأثیر معناداری داشته است.

طبق جدول بالا، با توجه به مقادیر ضریب تعیین برای دو متغیر وابسته پژوهش یعنی تخلفات عمدی و غیر عمدی در هر دو مدل ساختاری اولیه و نهایی می‌توان این‌طور نتیجه گرفت که شیوه‌های فرهنگی مطرح شده در این پژوهش بیشتر از تخلفات غیر عمدی تبیین‌گر تخلفات عمدی می‌باشند.

### پیشنهادهای تحقیق

با توجه به طراحی و نیکویی دو مدل تحلیل ساختاری، تأثیر شیوه‌های فرهنگی در اصلاح رفتار ترافیکی (در قالب کاهش تخلفات عمدی و غیر عمدی کاربران ترافیکی) پیشنهاد می‌شود که با توسعه آموزش‌های رسمی و عمومی به رانندگان، اجرای عملی برنامه‌های اجتماعی

مربوط به روش‌های درست رفتارهای ترافیکی، توسعه مشارکت جوانان در برنامه‌های ترافیکی نهادهای مؤثر (همیاران پلیس) و حضور پلیس در مدارس و تعامل گسترده با مدیران، معلم‌ها، والدین و دانش‌آموزان در جهت اصلاح رفتارهای ترافیکی از زمان دانش‌آموزی و ترویج فرهنگ ترافیک به اخلاص‌گران ترافیکی، می‌توان گام‌های مؤثری در اصلاح رفتارهای کاربران ترافیکی و کاهش تخلفات عمدی و غیرعمدی برداشت. به‌نوعی که:

شیوه‌های فرهنگی آموزش رسمی، برنامه‌های اجتماعی و مشارکت جوانان در ترافیک (همیاران پلیس) می‌توانند بر هر دو متغیر وابسته تخلفات عمدی و غیرعمدی مؤثر باشند. شیوه‌های فرهنگی آموزش‌های عمومی به رانندگان و حضور پلیس در مدارس می‌تواند بر متغیر وابسته تخلفات عمدی مؤثر باشد؛ اما بر متغیر تخلفات غیرعمدی تأثیر ندارد.

شیوه‌های فرهنگی آموزش ترافیک از سوی پلیس و ترویج فرهنگ ترافیک به اخلاص‌گران ترافیک شهری بر متغیر وابسته تخلفات غیرعمدی مؤثر است؛ اما بر متغیر تخلفات عمدی تأثیر ندارد. شیوه‌های فرهنگی آموزش‌هایی که با تعامل سازمان‌ها صورت می‌گیرد، ابزارهای آموزشی و آموزش‌های عملی ترافیک به جوانان بر هیچ‌یک از متغیرهای وابسته تأثیر ندارد.

با توجه به این نتایج، پلیس راهنمایی و رانندگی باید در مواجهه با تخلفات عمدی و غیرعمدی از شیوه‌های فرهنگی مختلفی استفاده کند.

سیاست و تأکید پلیس راهنمایی و رانندگی در مواجهه با تخلفات عمدی باید بیش از همه بر شیوه‌های فرهنگی آموزش رسمی، برنامه‌های اجتماعی، مشارکت جوانان در ترافیک (همیاران پلیس)، آموزش‌های عمومی به رانندگان و حضور پلیس در مدارس متمرکز باشد.

سیاست و تأکید پلیس راهنمایی و رانندگی در مواجهه با تخلفات غیرعمدی باید بیش از همه بر شیوه‌های فرهنگی آموزش رسمی، برنامه‌های اجتماعی، مشارکت جوانان در ترافیک (همیاران پلیس)، آموزش ترافیک از سوی پلیس و ترویج فرهنگ ترافیک به اخلاص‌گران ترافیک شهری متمرکز باشد.

با توجه به اینکه سه شیوه فرهنگی آموزش‌هایی که با تعامل سازمان‌ها صورت می‌گیرد، ابزارهای آموزشی و آموزش‌های عملی ترافیک به جوانان بر هیچ‌یک از متغیرهای وابسته تأثیر معناداری نداشته است؛ لذا پیشنهاد می‌گردد که آسیب‌شناسی لازم در مورد این شیوه‌های

فرهنگی صورت گرفته و دلیل عدم تأثیرگذاری آن‌ها مشخص شود تا در صورت نیاز، به اصلاح روند اجرایی این شیوه‌ها پرداخته شود و در نتیجه، تأثیرگذاری آن‌ها بر وضعیت تخلفات عمدی و غیرعمدی محقق شود.

## منابع

- نوابخش، مهرداد و کفاشی، مجید. (۱۳۸۷). برنامه‌ریزی اجتماعی حمل‌ونقل و نقش آن در توسعه پایدار (مطالعه موردی: شهر تهران). پژوهشکده تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام، گروه پژوهش‌های فرهنگی و اجتماعی، پژوهشنامه (۱۸)، تابستان ۱۳۸۷.
- سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ها. (۱۳۸۷). شماره ۱۹.
- مرتضوی، محمودرضا (۱۳۸۳). کارکرد رسانه‌های جمعی در تغییر نگرش و فرهنگ ترافیک. اولین همایش حمل‌ونقل و ترافیک، تهران.
- منعم، محمدرضا. (۱۳۸۴). نقش فرهنگ در روان‌سازی ترافیک. اینترنت.
- فرضی‌پور، حسین. (۱۳۷۸). بررسی وضعیت ایمنی عبور و مرور در کشور. تازه‌های ترافیک، سال ۱ (۲)، تابستان ۱۳۷۸.
- پزشکی، نجم‌السادات. (۱۳۸۷). ضرورت آموزش و تدوین فرهنگ ترافیک. تازه‌های ترافیک، سال ۲ (۶)، تابستان.
- نشریه راهبران، (۲۲).
- نادری خورشیدی، علیرضا. (۱۳۹۰). نقش عوامل ساختاری برخاسته از باورها و ارزش‌ها در رفتار کاربران ترافیکی. فصلنامه مدیریت اسلامی، سال ۱۹ (۱).
- دبیرخانه مجمع جهانی راه (پیارک) در ایران. (۱۳۸۴). تراکم ترافیک در آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها (ترجمه پیمان میثاقی و همکاران).
- آراسته، حمیدرضا و دیگران. (۱۳۹۰). نقش تعامل بهینه نیروی انتظامی با آموزش و پرورش در ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیک کشور. فصلنامه مدیریت ترافیک، (۲۰).
- رفیعی، حسین‌رضا. (۱۳۹۰). آموزش فرهنگ ترافیک نظم و امنیت ترافیک کشور. فصلنامه مدیریت ترافیک، (۲۰).

- عبدالرحمانی، رضا و همکاران. (۱۳۸۹). رویکرد جامعه‌شناسی به مهندسی ترافیک. فصلنامه مدیریت ترافیک، سال ۵ (۱۸).
- نوابخش، مهرداد و کفاشی، مجید. (۱۳۸۷). برنامه‌ریزی اجتماعی حمل و نقل و نقش آن در توسعه پایدار. پژوهشنامه پژوهشکده تحقیقات استراتژیک مجمع مصلحت نظام، (۱۸).
- عدالت‌خواه فردین؛ پاک‌سرشت، سلیمان. (بدون سال). سازوکارهای اشاعه فرهنگ صحیح ترافیک: تجربه دو کشور توسعه‌یافته. یازدهمین کنفرانس ایمنی حمل و نقل و ترافیک. - محسنیان، حسن. (۱۳۹۱). روش‌های ارتقای فرهنگ ترافیک. سایت فرهنگ ترافیک.
- فرجی، مهران. (۱۳۹۰). شیوه‌های منسوخ در اروپا، معمول در ایران. روزنامه شرق، سال ۹ (۱۳۸۴)، ۱۱ آبان ۱۳۹۰.
- فکوهی، ناصر. (۱۳۸۳). انسان‌شناسی شهری. تهران: نشر نی.
- بارت، رولان. (۱۳۷۰). عناصر نشانه‌شناسی (ترجمه مجید محمدی). انتشارات بین‌المللی الهدی.
- دعاگویان، داود. (۱۳۹۲). روش‌های تحقیق پیشرفته با رویکرد انتظامی. دانشگاه علوم انتظامی امین.
- شعاری‌نژاد، علی‌اکبر. (۱۳۶۴). فرهنگ علوم رفتاری. تهران: سپهر.
- شایان‌مهر، علیرضا. (۱۳۷۷). دائرةالمعارف تطبیقی علوم اجتماعی. چاپ اول، ۲۸۲، تهران: کیهان.
- سیف، علی‌اکبر. (۱۳۸۱). تغییر رفتار و رفتاردرمانی. تهران: آگاه.
- توسلی، عباس. (۱۳۹۰). نظریه‌های جامعه‌شناسی. انتشارات سمت.
- کریمی، یوسف. (۱۳۷۵). روان‌شناسی اجتماعی. انتشارات ارسباران.
- روشه، گی. (۱۳۷۹). کنش اجتماعی (ترجمه هما زنجانی‌زاده). ۳۴، مشهد: انتشارات دانشگاه فردوسی.
- دفتر همکاری حوزه دانشگاه. (۱۳۷۳). درآمدی بر جامعه‌شناسی اسلامی. تهران: ناشر دفتر همکاری حوزه دانشگاه.
- لسنگی، گرهارد و لنسکی، چین. (۱۳۷۴). سیر جوامع بشر. ج ۲، تهران: علمی و فرهنگی.

- سیاسی، علی اکبر. (۱۳۵۴). نظریه‌های مربوط به شخصیت. انتشارات دانشگاه تهران.
- مزلو، ابراهام هارولد. (۱۳۶۷). روانشناسی شخصیت سالم (ترجمه شیوا رویگران). تهران: سازمان چاپ هدف.
- مزلو، ابراهام هارولد. (۱۳۶۹). انگیزش و شخصیت (ترجمه احمد رضوانی). مشهد: مؤسسه چاپ و انتشارات آستان قدس رضوی.
- آن ماری، روش بلاو، اسپنله. (۱۳۷۲). مفهوم نقش در روانشناسی اجتماعی (ترجمه ابوالحسن سروقدم). مشهد: آستان قدس رضوی.
- توسلی، غلام عباس. (۱۳۸۲). نظریه‌های جامعه‌شناسی. تهران: سمت.
- کوزر، لوئیس و روزنبرگ، برنارد. (۱۳۷۸). نظریه‌های بنیادی جامعه‌شناختی (ترجمه فرهنگ ارشاد). تهران: نی.
- لنسکی، گرهارد ایمنیوئل و لنسکی، جین. (۱۳۶۹). سیر جوامع بشری (ترجمه ناصر موفقیان). تهران: انتشارات علمی-فرهنگی.
- ترنر، جان اتان اچ. (۱۳۸۲). ساخت نظریه‌های جامعه‌شناسی (ترجمه عبدالعلی لهسایی‌زاده). ج ۲، شیراز: نشر نوید شیراز.
- ریتزر، جورج. (۱۳۷۴). نظریه جامعه‌شناسی در دوران معاصر (ترجمه محسن ثلاثی). چاپ ۲، تهران: انتشارات علمی.
- روح‌الامینی، محمود. (۱۳۷۰). مبانی انسان‌شناسی. تهران: انتشارات عطار.
- کوش، دنی. (۱۳۸۱). مفهوم فرهنگ در علوم اجتماعی (ترجمه فریدون وحیدا). سروش.
- نراقی، احسان. (۱۳۹۲). علوم اجتماعی و سیر تکوینی آن. فرزانه روز.
- آشوری، داریوش. (۱۳۵۷). تعریف‌ها و مفهوم فرهنگ. تهران: مرکز اسناد فرهنگی آسیا.
- آلن، پیرو. (۱۳۷۰). فرهنگ علوم اجتماعی (ترجمه باقر روحانی). تهران: مؤسسه کیهان.
- گیدنز، آنتونی. (۱۳۷۳). جامعه‌شناسی (ترجمه منوچهر صبوری). تهران: نی.
- گیدنز، آنتونی. (۱۳۶۳). دورکیم (ترجمه یوسف اباذری). تهران: خوارزمی.
- گیدنز، آنتونی. (۱۳۷۷). پیامدهای مدرنیته (ترجمه محسن ثلاثی). چاپ اول، پایان‌نامه دکتری، تهران: دانشگاه تهران.

- گیدنز، آنتونی. (۱۳۷۸). تجدد و تشخص (ترجمه ناصر موفقیان). چاپ اول، تهران: نشر نی.
- جاناتان اچ، ترنروال بیگی. (۱۳۷۱)، پیدایش نظریه جامعه‌شناختی (ترجمه عبدالعلی لسایی زاده). شیراز: دانشگاه شیراز.
- فکوهی، ناصر. (۱۳۸۱) انسان‌شناسی شهری. تهران: نی.
- اسمیت، فلیپ. درآمدی بر نظریه فرهنگی (ترجمه حسن پویان). دفتر پژوهش‌های فرهنگی، ۸۳.
- میلز، آندرو و برایت، جف. (۱۳۸۵). درآمدی بر نظریه فرهنگی معاصر (ترجمه جمال محمدی).
- ریشه، گی. (۱۳۷۶). جامعه‌شناسی تالکوت پارسونز (ترجمه عبدالحسین نیک‌گهر). تهران: تبيان.
- والرشتاين، آمانوئل. (۱۳۷۷). سياست و فرهنگ در نظام متحول جهانی (ترجمه پیروز ایزدی). چاپ اول، تهران.
- پناهی، محمدحسین. (۱۳۸۱). راهکارهای افزایش مشارکت مردمی در عرصه فرهنگ. مجموعه مقالات همایش دولت و مشارکت مردمی، جلد اول، نشر آن.
- حسینی، سیدرضا. (۱۳۸۰). اصلاح فرهنگ ترافیکی با اجتماعی کردن مجدد بزرگسالان. تهران: دبیرخانه دومین کنفرانس مدیریت ترافیک.
- رضازاده، راضیه. (۱۳۸۱). زمان، سرعت و ضرب‌آهنگ زندگی شهری. فصلنامه مدیریت شهری، سال ۳ (۹).
- کاظمی، عباس و رضایی، محمد. (۱۳۸۵). ترافیک و اخلاق شهروندی دفتر مطالعات فرهنگی شهرداری تهران.
- مکارم شیرازی و گروهی از دانشمندان. (۱۳۷۴). تفسیر نمونه. ج ۱۰، ۱۴۶.
- عاملی، شیخ حر. (۱۴۰۹ ق). وسائل الشیعه. اول، قم: مؤسسه آل‌البیت (ع).
- گروه حدیث پژوهشکده باقرالعلوم (ع). (۱۴۲۵ ق). موسوعه کلمات الإمام الحسین (ع). اول، انتشارات اسوه.

- ریتزر، جورج. (۱۳۷۴). نظریه‌های جامعه‌شناسی (ترجمه احمد غروی مرند). چاپ اول، تهران: مؤسسه انتشارات جهاد دانشگاهی.
- ریتزر، جورج. (۱۳۷۴). نظریه جامعه‌شناسی در دوران معاصر (ترجمه محسن ثلاثی). چاپ دوم، تهران: انتشارات علمی.
- ترنر، جانانان. اچ و بیگلی. آل. (۱۳۷۱)، پیدایش نظریه جامعه‌شناختی (ترجمه عبدالعلی لهسایی‌زاده). چاپ اول، شیراز: نشر دانشگاهی.
- چلبی، مسعود. (۱۳۷۵). جامعه‌شناسی نظم: تشریح و تحلیل نظری نظم اجتماعی. تهران: نی.
- راب، استونز. (۱۳۷۹). متفکران بزرگ جامعه‌شناسی (ترجمه مهرداد میردامادی). تهران: نشر مرکز.
- بوردیو، پی. یر. (۱۳۷۹). تکوین تاریخی زیباشناسی ناب (ترجمه مراد فرهادپور). فصلنامه فلسفی، ادبی، فرهنگی ارغنون. (۱۷)، زمستان ۱۳۷۹.
- بوردیو، پی. یر. (۱۳۸۰). نظریه کنش، دلایل عملی و انتخاب عقلانی (ترجمه مرتضی مردیها). انتشارات نقش و نگار.
- کالینیکوس، آکس. (۱۳۸۳). درآمدی تاریخی بر نظریه اجتماعی (ترجمه اکبر معصوم بیگی). تهران: آگه.
- نوذری، حسینعلی. (۱۳۸۴). نظریه انتقادی مکتب فرانکفورت در علوم اجتماعی و انسانی. تهران: آگه.
- پروچاسکا، ج؛ نورکراس، ج. (۱۳۸۱). نظریه‌های روان‌درمانی (ترجمه یحیی سیدمحمدی). ویرایش چهارم، ۱۵۹، تهران: رشد.
- علی‌خواه، فردین؛ پاک‌سرشت، سلیمان. (۱۳۹۱). سازوکارهای اشاعه فرهنگ ترافیک: تجربه دوکشور توسعه‌یافته، [WWW.fardinalikhah.com](http://WWW.fardinalikhah.com).
- نجات‌بخش اصفهانی، علی. (۱۳۸۰). روش‌های آموزش و ارتقای فرهنگ عمومی. مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک، معاونت راهور ناجا، ۶۲.
- رستگار، مهدی. (۱۳۸۹). نقش کارکردی آموزش و رسانه‌های جمعی در فرهنگ ترافیک



با تأکید بر شهر مشهد. دومین کنفرانس برنامه‌ریزی و مدیریت شهری.

- اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۸۸). طراحی و تدوین الگوی راهبردی توسعه فرهنگ ترافیک (ارائه نمودار کلان نظام توسعه فرهنگ ترافیک). فصلنامه دانش انتظامی، سال ۱۰ (۲)، ۱۱۱-۱۲۷.

- معاونت و سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، شورای فرهنگی و معاونت مطالعات و برنامه‌ریزی (۱۳۹۳). سند ارتقای فرهنگ ترافیک تهران. شهرداری تهران، ۱-۱۱۱.

- فرمانداری گوتنبرگ و استانداری یوتالند غربی. (۲۰۱۲). درباره سوئد (ترجمه طلیمه اشجاری). سوئد: انتشارات گوتنبرگ.

- گزارش سالانه وزارت راه و ترابری و شهرسازی. (۱۳۸۴). وضعیت ترافیک کشورهای جهان، ترکیه. تهران: مرکز تحقیقات.

Swov. (2008). Fact Sheets, Driver training in steps, Institute for Road Safety search. Institute for Road Safety Research, The Netherlands, Retrieved from: [www.swov.nl](http://www.swov.nl).

Emerson, T.; Conroy, S.; and C. Stanley. (2007). Ethical Attitudes of Accountants: Recent Evidence from a Practitioners' Survey. *Journal of Business Ethics*, 71(1), pp. 73-87.

Roche. P. (1991). *Molecular Signals in Plant-Microbe Communications*. CRC Press, Boca Raton, pp. 295-324.

Wallace, J. E. (1995). Organizational and Professional Commitment in. *Administrative Science Quarterly*, Vol.40, No.2, PP: 333 - 349.

Moore, Christopher. (1989). *The mediation Processes*, san Francisco publishers. Newton, Kenneth, Trust, Social Capital, Civil Society and Democracy. *International Political Science Review* (2001), Vole 22, No. 2, 201-214.

Näätänen R, Summala H. (1976). *Road-User Behavior and Traffic Accidents*. Amsterdam, Netherlands: North Holland.

Özkan T, Lajunen T. (2005). Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC): factor structure and relationship to risky driving. *Personality and Individual Differences*, 38, 533-545.

Bener A, Abu-Zidan FM, Bensiali AK, Al-Mulla AAK, Jadaan KS. (2003).

- Strategy to improve road safety in developing countries, *Saudi Med J.*, 24:603-608.
- Lajunen T, Parker D, Summala H. (2004). The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: across-cultural study. *Acc Anal Prev*, 2004; 36: 231-238.
- Parker D, Reason JT, Manstead ASR, Stradling SG. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38: 1036-1048.
- Bener A, Lajunen T, Ozkan T, Haigney D. (2006). The effect of mobile phone use on driving style and driving skills. *Int J Crash.*, 11(5), 459-465.
- Meadow ML, Stradling SG, Lawson S. (1998). The role of social deviance and violations in predicting road traffic accidents in a sample of young offenders. *British Journal of Psychology*, 89: 417-431.
- Harding, R., Morgan, F., Indermaur, D. Ferrante, A. and Blagg, H. (1998). Road Rage and the Epidemiology of Violence: Something Old, Something New. *Studies on Crime and Crime Prevention*, 7, 2, 221- 238.
- Reason J, Manstead A, Stradling S, Baxter J, Campbell K. (1990). Errors and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics*, 33(10-11):1315–32.
- Rasmussen, J. (1997). Risk management in a dynamic society: A modelling problem. *Safety Science*, 27: 2/3, pp. 183-213.
- Reason, J. (1990). *Human Error*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Reason, J. (1997). *Managing the risks of organisational accidents*. Burlington. Ashgate Publishing Ltd.
- Reason, J. (2000). Human error: models and management. *BMJ*, 320, pp. 768-770.
- Delhomme, P., Meyer, T. (1998). Control motivation and young drivers' decision making. *Ergonomics*, 41 (3), 373–393.
- Bianchi, A. & Summala, H. (2002). Moral judgment and driver behavior among Brazilian students. *Psychological Reports, Estados Unidos*, 91, 759-766.
- James, leason. (1997). *Principles of Driving Psychology . Road Rage And Aggressive Driving* by Leon James and Diane Nahl.
- White, R. A., (1997). Religion and Media in the Construction of Cultures. In S. M. Hoover and K.Lundby (eds.), *Rethinking Media, Religion and Culture*.

Thousand Oaks, London, and New Delhi, Sage. 37-64

White, R. A., (1997). Religion and Media in the Construction of Cultures. In S. M. Hoover and K. Rethinking Media, Religion and Culture. Thousand Oaks, London, and New Delhi: .Lundby (eds.), Sage. 37-64

Featherstone M. (2001). Aesthetic of Everyday Life, Translated by Mahsa Karampour, Arghavan Journal, No. 19. Caution, Drivers! Children Present: Caution, Drivers! Children Present: Traffic, Pollution, And Infant Health Christopher R.

Knittel Douglas L. Miller Nicholas J. Sanders. (2001). Ra A Joint Center of the Department of Economics, MIT Energy Initiative and MIT Sloan School of Managementffic, Pollution, and Infant HealthTraffic, Pollution, and Infant Health.

Dixon, J., & Banwell, C. (2009). Theory driven research designs for explaining behavioral health risk transitions: The case of smoking. Social Science & Medicine, 68, 2206-2214.

Cranton, P. (2008). Understanding and promoting transformative learning: A guide for educators of adults. San Francisco: Jossey-Bass.

BARKLEY, R.A., MURPHY, K.R., DU PAUL, G. J., and Bush, T. (2002). Driving in young adults with attention deficit hyperactivity disorder: Knowledge, performance, adverse outcomes, and the role of executive functioning. Journal of the International Neuropsychological Society, 8, pp. 655-672.

LARSON, G.E., and MERRITT, C.R. (1991). Can accidents be predicted? An empirical test of the Cognitive Failures Questionnaire. Applied Psychology: An International Review, 40, pp. 37-45. Tu"rker O" zkan a, Timo Lajunen b,\* , Joannes El. Chliaoutakis c.

Dianne Parker d, Heikki Summala. (2006). Cross-cultural differences in driving behaviours: A comparison of six countries. www.elsevier.com/locate/trf. White Papers for: Toward Zero Deaths: A National Strategy on Highway Safety .White Paper on Traffic afety Culture Prepared by: Nicholas J. Ward Jeff Linkenbach Sarah N. Keller Jay Otto: Vanasse Hangen Brustlin, Inc.

- Deffenbacher, J. L., Deffenbacher, D. M., Lynch, R. S., & Richards, T. L. (2003). Anger, aggression, and risky behavior: A comparison of high and low anger drivers. *Behaviour Research and Therapy*, 701–718.
- Collier .A, Cotterill .A, Everett. T, l Muckle.R, Pike .M. (2010). Understanding and influencing behaviours: a review of social research, economics and policy making in Defra. A discussion paper bringing together the expertise of Defra economists and social researchers.
- Rebecca Lancaster and Rachel Ward. (2002). The contribution of individual factors to driving behaviour: Implications for managing work-related road safety. Prepared by Entec UK Limited for the Health and Safety Executive and Scottish Executive 2002
- Slovic, P., Monahan, J. & Macgregor, D. G. (2000). Violence Risk Assessment and Risk Communication: The Effects of Using Actual Cases, Providing Instruction, and Employing Probabiliy Versus Frequency Formats. *Law and Human Behavior*, 24 (3).
- Khalaji K, S. M, Eshraghian M, Motavalian A, Halakouei-Naeini K. (2006). Risk Factors for Road Traffic Injuries on Qazvin- Loshan Road-2005. *Iran J Epidemiol*, 12(1):27-35.
- Parker D, McDonald L, Rabbitt P, et al .( 2000). Elderly drivers and their accidents: the aging Driver Questionnaire. *Accident, Anal. Prev*; 32: 751-759.
- Martin, J. (1992). *Cultures in Organizations: Three Perspectives*. New York: Oxford University Press.
- Martin, J. (1995). The Style and Structure of Cultures in Organizations: Three Perspectives.*Organization Science*. 6(2): 230-232.to behavior analysis? *The Behavior Analyst*, 19, 61-70.
- Sternberg, R. J., & Clinkenbeard, P. R. (1995). The triarchic model applied to identifying, teaching, and assessing gifted children. *Roeper Review*, 17(4), 255–260.
- Reese, H. W. (1996). How is physiology relevant Bourdieu, Pierre (1972a) ‘Les strategies matrimoniales dans le system de reproduction’, *Annales* 4–5:

1105-27.

Bourdieu, Pierre .(1972b). Esquisse d'une théorie la pratique, précédé de trois études d'ethnologie kabyle. Geneva: Droz.

Bourdieu, Pierre. (1986). The Forms of Capital, in John G. Richardson (ed.). Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education, pp. 241-58. New York: Greenwood.

Ansart, Pierre. (1990). Les sociologies contemporaines. Ed Points Essais. Paris.

Bourdieu Pierre. (1972). Esquisse d'une théorie de la pratique, précédée de trois études d'éthnologie Kabyle. Ed Droz. Genève.

Bourdieu, Pierre. (1989). Le sens pratique. Paris: Les Editions de Minuit.

Lefebvre Henri, et Norbert Guterman. (1999). La conscience mystifiée. Edition, Syllepse. Lourau René, (1981), L'Analyse Institutionnelle, éditions de Minuit.

Scherrer, P.H., Schou, J., Bush, R.I., Kosovichev, A.G., Bogart, R.S., Hoeksema, J.T, Y., Duvall, T.L.,

Zhao, J., Title, A.M., Schrijver, C.J., Tarbell, T.D., Tomczyk, S. (2012). The Helioseismic and Magnetic Imager (HMI) Investigation for the Solar Dynamics Observatory (SDO). Solar Phys. 275, 207 - 227. doi:10.1007/s11207-011-9834-2.

SCHERRER-RATHJE, M., BOYLE, T. A. & DEFLORIN, P. (2009). Lean, take two! Reflections from the second attempt at lean implementation. Business Horizons, 52, 79-88.

SCHNEIDER, B., BRIEF, A. P. & GUZZO, R. A. (1996). Creating a climate and culture for sustainable organizational change. Organizational Dynamics, 24, 7-19.

YAMADA, S. & PRICE, H. E. Year. (1991). The Human Technology Project in Japan. In: Human Factor Society, 35th Annual Meeting, 1991 San Francisco, California, USA. p. 1194 -1198.

Hiroshi, ishii. (2014). www.hcii2013.org.http://portal.acm.org/dl.cfm), IO-Port (www.io-port.net).

Khattak. Asad J, Rodriguez. Daniel. (2005). Travel behavior in neo-traditional

neighborhood developments: A case study in USA. University of North Carolina, Received 25 November 2004; received in revised form 21 January 2005. Pp 481-500.

Allen P, Mercer GW. The role of public sur- fic safety culture veys in measuring program effectiveness , p 345-365. And improving road safety, p 93-111.

Hanf, Jon H. (2009). Values as driving forces of culture-specific consumption patterns – an empirical investigation of wine consumers (GERMANY). Contributed Paper prepared for presentation at the International Association of Agricultural Economists Conference, Beijing, China, August 16-22.

www.scie.org.uk .As required by the Police and Fire Reform (Scotland) Act 2012, the Scottish Police Authority and the Chief Constable are responsible for driving continuous improvement and sustainable development. .Annual Police Plan 2013/14 | 3.