

پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی

سال دوم، شماره پیاپی ۶، شماره دوم، پاییز و زمستان ۱۳۹۲

تاریخ دریافت: ۹۲/۲/۲۵ تاریخ پذیرش: ۹۲/۸/۵

صص ۲۵-۴۰

بررسی رابطه سرمایه اجتماعی و آگاهی ترافیکی با نظم‌گریزی عابران پیاده (مورد مطالعه: شهر یاسوج)

اصغر میرفردی، استادیار گروه علوم اجتماعی دانشگاه یاسوج*

سیروس احمدی، استادیار گروه علوم اجتماعی دانشگاه یاسوج

راضیه امیری، دانشجوی کارشناسی ارشد گروه علوم اجتماعی دانشگاه یاسوج

چکیده

پژوهش حاضر با هدف بررسی رابطه سرمایه اجتماعی و آگاهی ترافیکی، با نظم‌گریزی عابران پیاده در شهر یاسوج، انجام شده است. روش به کار گرفته شده در این تحقیق که در سال ۱۳۹۲ انجام شد، پیمایش و ابزار آن پرسشنامه بوده است. جامعه آماری کلیه شهروندان ۶۰-۱۸ ساله بودند که در بازه زمانی دو ماه قبل از اجرای پژوهش به عنوان عابر پیاده در ترافیک شرکت داشته‌اند. در مجموع ۴۷۹ نفر به عنوان حجم نمونه تعیین و با استفاده از روش نمونه‌گیری چند مرحله‌ای انتخاب شدند. مقیاس‌های نظم‌گریزی و آگاهی ترافیکی عابران پژوهشگر ساخته و دارای اعتبار محتوا هستند که برای سنجش پایایی آنها از همسانی درونی به روش کودر و ریچاردسون، استفاده گردید. برای سنجش سرمایه اجتماعی نیز از تلفیق دو پرسشنامه چن و همکاران، و گروتاثر و دیگران، استفاده شد. براساس نتایج توصیفی تحقیق، نرخ نظم‌گریزی ترافیکی در بین عابران بسیار بالا بوده است و بر اساس نتایج تحلیلی این پژوهش بین سرمایه اجتماعی و آگاهی ترافیکی و سن عابران، با نرخ نظم‌گریزی آنان رابطه معناداری وجود دارد. نتیجه‌گیری اساسی پژوهش حاضر این است که با افزایش سطح سرمایه اجتماعی و آگاهی ترافیکی، نرخ نظم‌گریزی عابران پیاده کاهش می‌یابد.

واژه‌های کلیدی: عابران پیاده، نظم‌گریزی ترافیکی، سرمایه اجتماعی، آگاهی ترافیکی.

بیان مسأله

تخلفات ترافیکی همواره مهمترین عامل بروز مشکلات، معضلات و سوانح ترافیکی است که بسته به بافت فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و جغرافیایی جوامع، میزان و نوع آن متفاوت خواهد بود (حق شناس و همکاران، ۱۳۸۷). طبق گزارش سازمان بهداشت جهانی، صدمات ناشی از ترافیک جاده‌ای، یک چالش مهم ولی مورد غفلت واقع شده در سلامت عمومی است که برای پیشگیری از آنها به تلاش‌های مداوم و متمرکز نیاز است (WHO, 2009). سوانح رانندگی مهمترین عامل مرگ و میر در سنین زیر ۴۰ سال و سومین عامل در میان تمام گروه‌های سنی را به خود اختصاص داده‌اند (سهرابی و دیگران، ۱۳۸۹). ترافیک اساساً دارای سه جزء اصلی انسان، وسیله نقلیه و جاده است و نارسایی هر کدام، می‌تواند به اختلال و ناهنجاری منجر گردد، اما عامل انسانی در قالب راننده یا عابر پیاده، نقش مهمتری دارد (فوروارد، ۲۰۰۸)، چرا که هم می‌تواند با مسؤولیت‌پذیری، نارسایی‌های وسیله نقلیه و جاده را مرتفع کند و هم با بی‌مسؤولیتی، مزایای وسیله نقلیه و جاده را خنثا نماید. به همین دلیل، نقش عامل انسانی در مسائل و مشکلات ترافیکی تا ۹۰ تا ۹۵ درصد نیز برآورد شده است (گلندون، ۲۰۰۷؛ یعقوبی، ۱۳۷۹).

ضرر و زیان ناشی از تصادفات که تنها یکی از پیامدهای تخلفات و نظم‌گریزی ترافیکی است، سالانه ۱/۳ درصد از تولید ناخالص ملی کشورهای در حال توسعه را هدر می‌دهد (فلاح‌زاده، ۱۳۸۵). بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی (WHO, 2009) بر اثر 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 که بخش قابل توجهی از آنان، عابران پیاده خواهند بود (احمدی، ۱۳۹۰). روزانه در ایران ۱۶۰۰ سال عمر به دلیل حوادث ترافیکی از دست می‌رود (آل عمران و آل عمران، ۱۳۹۱: 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). 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 (WHO, 2009)، ردهٔ نخست تصادفات جاده‌ای و دومین کشور دنیا از نظر میزان خسارات ناشی از تصادفات (دستجردی، ۱۳۹۱) قرار داده و بیانگر این مطلب است که بی‌توجهی به قوانین و مقررات ترافیکی و به تبع آن نظم‌گریزی ترافیکی در ایران، یک مسأله مهم اجتماعی است.

نظم‌گریزی ترافیکی یا بی‌توجهی به قواعد و قوانین ترافیکی، در استان کهگیلویه و بویراحمد و مرکز آن، یاسوج همچون الگوی کلی کشور، شیوع زیادی دارد (احمدی و همکاران، ۱۳۹۱). براساس گزارش دایره آمار استان، طی سال‌های ۹۰ و ۹۱ در شهر یاسوج به ترتیب تعداد ۹۱۴۴۷ و ۱۱۹۳۵۲ فقره تخلف ترافیکی و همچنین، تعداد ۸۷۸ و ۸۶۱ فقره تصادف روی داده است (مرفوک، ۱۳۹۲).

تخلف رانندگی به عنوان رفتاری انحرافی که طی آن قوانین و مقررات رانندگی توسط رانندگان، نقض می‌شود (احمدی و امیری، ۱۳۹۱) تنها یک جنبه از تخلف ترافیکی است و عابران پیاده نیز به عنوان بخش دیگر عوامل

^۱ وزیر وقت بهداشت

درصد از کشته شدگان درون شهری حوادث ترافیکی در این استان عابران پیاده هستند (مرفوک، ۱۳۹۲: ۲۳۲). روشن است که رفتارهای ترافیکی عابران، خود یکی از علل اصلی به خطر افتادن جان آنهاست. بر این اساس، نظم‌گریزی عابران در یاسوج یک مسأله مهم اجتماعی است که از سویی باعث بی‌نظمی ترافیکی و نازیبا شدن چهره شهر و از دیگر سو باعث افزایش سوانح و ناامنی ترافیکی می‌شود. با این تفصیل، توجه به عابر پیاده به عنوان یکی از علل و قربانیان اصلی حوادث و بی‌نظمی‌های ترافیکی ضروری می‌نماید و پژوهش‌های جدی‌ای را در این زمینه می‌طلبد. در تبیین نظم‌گریزی عابران عوامل متعددی می‌تواند دخیل باشد؛ اما به نظر می‌رسد میزان آگاهی و همچنین، سرمایه اجتماعی در بین عابران می‌تواند نقش مهمی داشته باشد. در این راستا، پژوهش حاضر بر آن است که ارتباط بین سرمایه اجتماعی و آگاهی ترافیکی با نظم‌گریزی عابران را مورد سنجش قرار دهد. با این تفصیل، پرسش اساسی تحقیق حاضر آن است که اولاً شیوع نظم‌گریزی در بین عابران پیاده در شهر یاسوج به چه میزان است؟ و ثانیاً بین متغیرهای سرمایه اجتماعی و آگاهی ترافیکی با نظم‌گریزی عابران در شهر یاسوج چه ارتباطی وجود دارد؟

تحقیقات پیشین

در زمینه رفتارهای ترافیکی عابران و عوامل مرتبط با آن پژوهش‌های محدودی صورت گرفته است. کریمی و علی‌آبادی (۱۳۷۹) در پژوهش خود که به روش مشاهده فراوانی وقوع، در تهران و به منظور بررسی تأثیر حضور مأموران راهنمایی و رانندگی بر توقف عابران پشت چراغ قرمز انجام داده‌اند، به این نتیجه رسیده‌اند که اطاعت

انسانی نقش چشمگیری در تخلفات ترافیکی ایفا می‌کنند. این در حالی است که در بحث سرپیچی از قوانین ترافیکی همواره تخلفات رانندگان مورد توجه و تأکید بوده و اغلب نقش عابر پیاده در بروز این رویدادها مورد غفلت واقع شده است. در مقوله ترافیک نقش انسان به عنوان عابر، حائز اهمیت است و در تصادفات رانندگی ضربه‌پذیرترین واحد ترافیک، عابر پیاده است (حسام‌پور، ۱۳۷۶: ۱۴). اهمیت رعایت مقررات از سوی عابر پیاده در تنظیم ترافیک و برقراری نظم ترافیکی قابل انکار نیست؛ چرا که عابران پیاده جزو بیشترین استفاده‌کنندگان از خیابان هستند و سهم زیادی در تصادفات خیابانی دارند؛ به گونه‌ای که ۶۵٪ از کشته شدگان ناشی از سوانح جاده‌ای در کل جهان را تشکیل می‌دهند (Xu et al. 2013). حوادث ناشی از تردد عابران در خیابان در سال ۲۰۰۴، باعث کشته شدن ۴۶۴۱ نفر در آمریکا و ۲۲۳ نفر در استرالیا شد و در سال ۲۰۰۶ باعث مرگ ۲۳۲۸۵ نفر در چین شد که به ترتیب در برگیرنده ۱۱، ۱۴ و ۲۶ درصد از کل تلفات جاده‌ای در این کشورهاست (احدی و کاشی، ۱۳۸۷: ۱۲). (Zhou et al. 2009).

در ایران نیز عابران پیاده بخش قابل توجهی از تلفات جاده‌ای را شامل می‌شوند؛ به گونه‌ای که با استناد به آمارهای معاونت راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی در سال ۱۳۸۱ در کل کشور ۷۹۶ عابر پیاده جان خود را از دست داده‌اند و در همان سال، ۱۷۹۵۶ عابر پیاده دچار جراحت شده‌اند (هلاکوئی نائینی و مرادی، ۱۳۸۴). آمارها نشان می‌دهد که ۲۹۰۵۴ نفر عابر پیاده، طی سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۹ در حوادث رانندگی در ایران کشته شده‌اند که این تعداد نزدیک به یک چهارم (۲۴/۲ درصد) کل کشته‌های ناشی از حوادث رانندگی است (مرادی و همکاران، ۱۳۹۱). در استان کهگیلویه و بویر احمد نیز ۷۰

یافته است. تحلیل مجموع تصادفات نشان می‌دهد که روی هم رفته عابران نسبت به رانندگان در موارد بیشتری مقصر بوده‌اند (Preusser et al. 2002). پژوهش ایشاک و نولاند (۲۰۰۹) در انگلیس نشان داد که اگرچه تخلفات ترافیکی عابران تا حدودی به خاطر حجم بالای ترافیک بوده است، اما ۸۵٪ از عابران پیاده فرصت طلب بوده و توجهی به علائم و مقررات ترافیکی مربوط به عابران توجهی نداشته‌اند (Ishaque & Noland, 2009).

مبانی نظری

نظم‌گریزی عابران به عنوان یک رفتار، متأثر از عوامل متعددی است و در قالب نظریه‌های مختلفی قابل بحث و بررسی است. در تحقیق حاضر پژوهشگر سعی دارد این پدیده را در چارچوب دو نظریه سرمایه اجتماعی و پس افتادگی فرهنگی تبیین کند.

سرمایه اجتماعی به طور گسترده به عنوان ظرفیت برای عمل جمعی مبتنی بر اعتماد، هنجارها و شبکه‌ها قابل درک است (Zubareva & Polishchuk, 2005). سرمایه اجتماعی حاصل تعاملات و هنجارهای گروهی بوده و افزایش آن می‌تواند موجب پایین آمدن جدی سطح هزینه‌های عملیاتی سازمان‌ها گردد (World Bank, 1999). جاکوبز سرمایه اجتماعی را شبکه پیچیده‌ای از روابط انسانی می‌داند که در طول زمان ایجاد، و هنگام نیاز مورد حمایت دوجانبه می‌شود (فقیهی و فیضی، ۱۳۸۵: ۲۵). وی معتقد است که شبکه‌های اجتماعی فشرده در محدوده‌های قدیمی و مختلط شهری، صورتی از سرمایه اجتماعی را تشکیل می‌دهند و در ارتباط با حفظ نظافت، عدم جرم و جنایت خیابانی و دیگر تصمیمات در مورد کیفیت زندگی، در مقابل با عوامل نهادهای رسمی، مانند: نیروی حفاظتی پلیس، مسئولیت بیشتری از خود نشان می‌دهد (ماجدی و لهسایی‌زاده، ۱۳۸۵: ۱۰۲).

عابران از چراغ قرمز به خاطر حضور مأمور در تقاطع است. پژوهش هلاکوئی و مرادی (۱۳۸۴) نشان داد که عملکرد عابران در شهر تهران در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی ضعیف است. تحقیق آنها همچنین نشان داد که وضعیت مطلوب آگاهی، نگرش و عملکرد عابران، روندی کاهشی دارد. احدی و کاشی (۱۳۸۷) نیز در مطالعه‌ای موردی به این نتیجه رسیدند که صحبت کردن با تلفن همراه هنگام عبور از خیابان همواره با حواس پرتی و سردرگمی همراه است و می‌تواند ایمنی عابر را به خطر اندازد. پژوهش احمدی (۱۳۹۰)، که در شهر یاسوج صورت پذیرفت، نشان داد که میزان آگاهی از قوانین رانندگی بر میزان تخلف رانندگی تأثیر دارد. همچنین، نتایج پژوهش فراست و صادقی (۱۳۹۰) بیانگر این بود که عدم آشنایی کافی با مقررات راهنمایی و رانندگی، از عوامل مؤثر بر تخلف رانندگی است. پژوهش فیروزجانیان و بابایی (۱۳۹۲) که در تهران انجام گرفت نشان داد فرسایش سرمایه اجتماعی بر میزان قانون‌گریزی اثر مستقیمی دارد.

ریستو و ولی (۱۹۹۸) در پژوهش خود که در فنلاند و به منظور بررسی کارایی مدل‌های لجستیک در تحلیل رفتار عابران و رانندگان انجام داده بودند، نشان داد که بسیاری از متغیرهای توضیحی، از جمله فاصله عابر از پیاده‌رو، اندازه شهر، تعداد عابرانی که به طور همزمان از عرض خیابان عبور می‌کنند، سرعت وسیله نقلیه و اندازه اتومبیل در عملکرد عابران نقش مهمی ایفا می‌کنند (Veli & Risto, 1998). مطالعه روند تصادفات عابران در واشنگتن و بالتیمور در ایالات متحده آمریکا نشان داد که از سال ۱۹۷۰ تا ۱۹۹۸ تفاوت‌های اساسی در بین الگوهای این سوانح به وجود آمده است. تصادم‌های شدید در عابران پیاده که نوعاً در کودکان به وجود می‌آیند، در طول این سال‌ها در واشنگتن از ۳۷ درصد تا ۱۵ درصد کاهش

در نتیجه بررسی‌های خود معتقد بودند که با افزایش میزان سرمایه اجتماعی، در صورت برابر بودن سایر شرایط، میزان انحرافات کاهش پیدا خواهد کرد. از منظر همه صاحب‌نظران سرمایه اجتماعی، تمامی افراد و گروه‌های جامعه منافع و خواسته‌هایی شخصی، گروهی و یا اجتماعی در جهت بهبود وضعیت و جایگاه خودشان در شرایط و موقعیت‌های گوناگون دارند؛ که برای تحصیل 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 نمایند و با آنها تطابق یابند، دستیابی 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 مشارکت‌کننده در آن، از طریق پیوندهای ذهنی و هنجاری به یکدیگر متصل می‌شوند و اعمال و رفتار تک تک آنها بر گسترش و 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 (۱۹۶۹)، وقتی همبستگی اجتماعی پایین می‌آید، انحرافات بروز می‌یابند. بر این اساس، سرمایه اجتماعی به سبب افزایش سطح همبستگی در جامعه، موجب کاهش انحرافات می‌گردد. بنابراین، هرچه سرمایه اجتماعی افراد بیشتر باشد، بیشتر محتمل خواهد بود که قواعد و مقررات ترافیکی را رعایت نمایند. با استناد به این نظریه، یکی از فرض‌های اساسی پژوهش حاضر این است که سرمایه

به طور کلی، سرمایه اجتماعی متشکل از دو بعد شناختی و ساختاری است. جزء شناختی شامل: هنجارها، ارزش‌ها، نگرش‌ها و باورهاست و به برداشت افراد از سطح اعتماد، روابط متقابل، انسجام اجتماعی، تعهد متقابل فوکویاما سرمایه اجتماعی را مجموعه منابع بالفعل و بالقوه‌ای می‌داند که با عضویت در شبکه‌های اجتماعی کنشگران و سازمان‌ها به وجود می‌آید. بدین ترتیب، سرمایه اجتماعی مجموعه هنجارهای موجود در شبکه‌ها و سازمان‌هاست که موجب ارتقای سطح همکاری اعضای آن جامعه و کاهش سطح هزینه‌ها، تبادلات و ارتباطات می‌شود (فوکویاما، ۱۳۷۹). از نظر پاتنام، سرمایه اجتماعی در دورن گروه‌های مدنی و دینی، پیوندهای خانوادگی، شبکه‌های اجتماعی غیر رسمی دوستان و خویشاوندان، داوطلب شدن، از خود گذشتگی و اعتماد نهفته است. به زعم وی، سرمایه اجتماعی به هنجارهای روابط متقابل و شبکه یا انجمن‌ها اشاره دارد که باعث ارتقای همکاری و عملکردها می‌شود و می‌تواند به عنوان منابع اجتماعی در جهت منافع متقابل استفاده شود (Das, 2003: 30). به عقیده او، سرمایه اجتماعی کنش جمعی نیست، بلکه هنجارها و ضمانت‌های اعتماد و عمل متقابل در بین شبکه‌های اجتماعی است که مشکلات غیرقابل حل کنش اجتماعی را حل می‌کند (شارع پور و راد، ۱۳۸۷: ۱۳۱). به زعم وی، شبکه‌های مشارکت مدنی یکی از اشکال ضروری سرمایه اجتماعی اند. «هر چه این شبکه‌ها در جامعه متراکم‌تر باشند، احتمال بیشتری وجود دارد که شهروندان بتوانند در جهت منافع متقابل همکاری کنند» (پاتنام، 2000).

نظریه‌پردازان سرمایه اجتماعی بر نقش این متغیر در تقلیل مسائل مختلف اجتماعی تأکید داشته‌اند، به طوری که پاتنام آن را حلال مشکلات می‌داند. پاتنام و فوکویاما

اجتماعی قادر است بر نظم‌گریزی عابران تأثیر گذاشته، آن را کاهش دهد.

آگ برن (۱۹۵۷) با طرح یک مثال درباره تحول در صنعت اتومبیل و عقب مانده بودن زیر ساخت‌های جاده‌ای برای تطابق با این تحول، نظریه «پس افتادگی فرهنگی» را مطرح ساخت و سعی داشت با این مثال ساده، درک مخاطب از نظریه‌اش را سهولت بخشد. به زعم وی، پس‌افتادگی فرهنگی زمانی رخ می‌دهد که یکی از دو جنبه فرهنگ که به یکدیگر وابسته‌اند، یا قبل از جنبه دیگر و یا به میزان بیشتر تغییر کند، و بدین ترتیب، میان آن دو واحدی که قبلاً با یکدیگر سازگار بودند، ناسازگاری ایجاد می‌شود. آگ برن در مثال خود اذعان می‌کرد که در سال ۱۹۱۰، جاده‌ها و اتومبیل که دو جنبه مختلف فرهنگی به شمار می‌روند، با یکدیگر بخوبی سازگار بودند؛ چرا که سرعت اتومبیل‌ها زیاد نبود و لذا می‌توانستند از پیچ و خم‌ها بدون مشکل یا مواجه شدن با خطر زیاد عبور کنند، اما با گذشت زمان صنعت اتومبیل تحول زیادی یافت و خودروهای پیشرفته‌تر و پر سرعت‌تری وارد همان خیابان‌های خاکی و پر پیچ و خم شدند که متناسب با تحول در اتومبیل‌ها، تغییری نیافته بودند. آگ برن معتقد بود که عدم هماهنگی بین این دو جنبه فرهنگی، به سازش ناپذیری آنها منجر می‌گردد که به این پدیده پس‌افتادگی فرهنگی اطلاق می‌شود. وی معتقد بود سازگاری با احداث شاهراه‌های سریع جدید بهبود خواهد یافت؛ یعنی این جنبه از فرهنگ باید تغییر کند و خود را هماهنگ سازد که در آن صورت بدان «فرهنگ سازش‌پذیر» گفته می‌شود (آگ برن، ۱۳۶۷).

مثال آگ برن در زمینه پس‌افتادگی فرهنگی با موضوع پژوهش حاضر کاملاً مطابقت دارد؛ امروزه نیز تأخر فرهنگی، در استفاده از اتومبیل و معابر، چالش و مسأله‌ای اساسی در اکثر جوامع، به خصوص جوامع

جهان سوم است. در ایران و به خصوص در شهر یاسوج، عابران پیاده نتوانسته‌اند خود را به خوبی با تحولات گسترده‌ای که در حوزه ترافیک روی داده، تطبیق دهند؛ به گونه‌ای که با وجود افزایش بسیار زیاد تعداد اتومبیل‌ها و بالا رفتن حجم ترافیک، افزایش امکاناتی، از قبیل: خط‌کشی‌های عابر، پل‌های هوایی و غیره، مشاهده می‌گردد که عابران کمتر از علائم و اصول ترافیکی مربوط به خود پیروی می‌کنند. با استناد به این نظریه، یکی از فرض‌های اساسی پژوهش حاضر این است که آگاهی ترافیکی قادر است بر نظم‌گریزی عابران تأثیر گذاشته، آن را کاهش دهد.

فرضیه‌ها و سؤال تحقیق

- بین سرمایه اجتماعی و نظم‌گریزی عابران ارتباط معناداری وجود دارد.
- بین آگاهی ترافیکی و نظم‌گریزی عابران ارتباط معناداری وجود دارد.
- آیا بین متغیرهای زمینه‌ای و نظم‌گریزی عابران ارتباط معناداری وجود دارد.

روش‌شناسی پژوهش

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 هستند که روزانه در ترافیک شرکت می‌کنند. با توجه به حجم جامعه بر اساس سرشماری ۱۳۹۰ (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۱) و همچنین، با توجه به جدول نمونه‌گیری مورگان (کرجسی و مورگان، ۱۹۷۰) نمونه آماری متناسب با آن ۳۸۴ نفر تعیین گردید که در راستای دستیابی به برآوردی دقیقتر به ۴۷۹ نفر ارتقا یافت. نمونه‌گیری، به روش تصادفی چند مرحله‌ای انجام

ج- آگاهی ترافیکی

آگاهی مفهومی بین‌رشته‌ای است که به طرق مختلف تعریف شده است. گاهی منظور از آگاهی، هوشیاری و بیداری است؛ حالتی که در آن بر خلاف حالت خواب یا بی‌هوشی، انسان می‌تواند به پدیده‌ها و رخدادها توجه کند و از آنها با خبر شود. و گاهی مراد از آگاهی، دانستن، اطلاع داشتن و با خبر بودن است، که بهترین وجه در دانایی، بازتاب می‌یابد که محصول توانایی مغز در پردازش اطلاعات است (طاهری، ۱۳۸۸). پژوهشگران معتقدند که رفتار انسان تابع اطلاعاتی است که به دست می‌آورد و به تناسب آگاهی رفتار انسان تغییر می‌کند. آگاهی منبع اصلی ادراک است و کسب آگاهی باعث بهبود عملکرد می‌شود. آگاهی در ادبیات جامعه‌شناسی به منزله درک، شناخت و معرفت از شرایط و وضعیت خاص تعریف می‌شود (احمدی، ۱۳۸۸). آگاهی در حوزه ترافیک شامل شناخت و درک قواعد، اصول، علایم، و وضعیت کلی ترافیک و مسائل مربوط به آن (مثلاً آگاهی از وضعیت، شهر، کشور و جهان به لحاظ میزان سوانح ترافیکی و غیره) است.

ابزار تحقیق (تعریف عملیاتی متغیرها)

ابزار گردآوری داده‌های تحقیق، پرسشنامه است؛ که متشکل از مقیاس نظم‌گریزی (شامل هفت گویه با دامنه ۰ تا ۷)، و مقیاس آگاهی ترافیکی (شامل ۹ گویه با دامنه ۰ تا ۹) است. این دو مقیاس پژوهشگر ساخته‌اند و در قالب پرسش‌هایی دو وجهی و مبتنی بر قواعد و قوانین راهنمایی و رانندگی هستند. که اعتبار آنها با روش اعتبار محتوا، و پایایی‌شان با آزمون همسانی درونی به روش کودر و ریچاردسون تعیین گردید. همچنین، در این پرسشنامه برای سنجش سرمایه اجتماعی، با تلفیق بخش‌هایی از دو پرسشنامه گورتارت و همکاران

شد: ابتدا با استفاده از نقشه جامع شهر یاسوج، مناطق دوگانه شهرداری مشخص گردید. در مرحله بعد در هر یک از مناطق، محله‌های مختلف شناسایی و سپس به طور تصادفی تعدادی از محلات در هر منطقه انتخاب شدند و از هر محله بر اساس جمعیت آن، یک یا دو خوشه انتخاب شد. در مرحله نهایی با شناسایی دقیق کوچه‌ها، تلاش شد نمونه‌های تحقیق به طور کاملاً تصادفی انتخاب شوند.

تعریف نظری مفاهیم

الف- نظم‌گریزی عابران

تخلف در قلمرو ترافیک به معنای تجاوز آگاهانه و یا ناآگاهانه، اختیاری یا اجباری رانندگان، سرنشینان، عابران پیاده، کارگران، مأموران راهنمایی و راه‌سازی، دارندگان احشام و غیره از حدود مقررات مصوب در استفاده از تسهیلات حمل‌ونقل و ترافیک است (خسروشاهی، ۱۳۷۴: ۲۴). بر این اساس، به نقض قوانین ترافیکی عبور و مرور از سوی عابر پیاده، تخلف یا نظم‌گریزی ترافیکی عابران اطلاق می‌گردد.

ب- سرمایه اجتماعی

از سرمایه اجتماعی تعاریفی مختلف (نه متناقض) ارائه شده است که آن تعاریف همپوشانی‌های زیادی دارند و بسیاری از آنها به فرایندها و نتایج اساسی یکسان و مشابه اشاره دارند (Woodhouse, 2006: 84). به طور کلی، بر حسب این تعاریف، سرمایه اجتماعی، پتانسیل نهفته در روابط میان افراد (و گروه‌های) یک جامعه است که باعث انجام امورات آنها می‌شود (سعادت، ۱۳۸۶: ۱۷۷) و افزایش آن می‌تواند موجب پایین آمدن جدی سطح هزینه‌های عملیاتی سازمان‌ها گردد (World Bank, 2009).

(۲۰۰۴)، و چن و دیگران (۲۰۰۹)، مقیاسی متناسب با جامعه مورد مطالعه تنظیم شد که شامل ابعاد ششگانه اعتماد (۹ گویه)، همیاری (۴ گویه)، اطلاعات و ارتباطات (۶ گویه)، حمایت (۵ گویه)، تماس (۵ گویه و شبکه‌ها و گروه‌ها (۶ گویه) بود و با طیف لیکرت (از اصلاً تا خیلی زیاد و با دامنه صفر تا ۱۷۵) مورد سنجش قرار گرفت؛ و پایایی آن با آزمون همسانی درونی به روش آلفای کرونباخ اندازه‌گیری گردید. مطابق با محاسبات انجام شده ضریب پایایی برای مقیاس نظم‌گریزی عابران (کل) برابر با ۰/۶۱ و برای مقیاس آگاهی برابر با ۰/۸۵ است. این در حالی است که ضریب پایایی برای بعد اعتماد اجتماعی برابر با ۰/۷۸، برای بعد همیاری اجتماعی برابر با ۰/۷۳، برای بعد اطلاعات و ارتباطات برابر با ۰/۶۰، برای بعد حمایت اجتماعی برابر با ۰/۷۸، برای بعد تماس اجتماعی برابر با ۰/۷۰، برای بعد مشارکت اجتماعی برابر با ۰/۷۷ و برای مقیاس سرمایه اجتماعی کل برابر با ۰/۸۶ است.

یافته‌های توصیفی

براساس یافته‌های توصیفی تحقیق، از مجموع ۴۷۹ نفر پاسخگو، ۲۷۷ نفر (۵۷/۸٪) مرد و ۲۰۲ نفر (۴۲/۲٪) زن بوده‌اند. میانگین سنی پاسخگویان ۳۱/۹۹ و میانگین سواد آنها بر حسب سال، ۱۴/۳۱ بوده است. به لحاظ وضعیت

تأهل، ۲۸۹ نفر (۶۰/۳٪) متأهل و ۱۹۰ نفر (۳۹/۷٪) مجرد بوده‌اند. به لحاظ قومیت، ۳۹۰ نفر (۸۱/۴٪) لر، ۶۳ نفر (۱۳/۲٪) فارس و ۲۶ نفر (۵/۴٪) ترک بوده‌اند.

جدول ۱، توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب میزان نظم‌گریزی ترافیکی و میزان آگاهی ترافیکی عابران را نشان می‌دهد. براساس یافته‌های جدول میانگین نظم‌گریزی ترافیکی عابران بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۷ برابر با ۲/۶۵، و میانگین آگاهی ترافیکی آنان بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۹ برابر با ۶/۷۷ است. همچنین، میانگین سرمایه اجتماعی و ابعاد ششگانه آن در تحقیق حاضر، که برای رعایت اختصار از آوردن جدول مربوط به آن امتناع گردید، بدین قرار است: میانگین سرمایه اجتماعی کل بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۱۷۵ برابر با ۸۸/۷ بوده است. میانگین خرده مقیاس‌های اعتماد اجتماعی بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۴۵ برابر با ۲۷/۴، همیاری اجتماعی بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۲۰ برابر با ۱۲/۲، اطلاعات و ارتباطات بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۳۰ برابر با ۱۳/۴، حمایت اجتماعی بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۲۵ برابر با ۱۵/۱، تماس اجتماعی بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۲۵ برابر با ۱۴/۱، و مشارکت اجتماعی بر روی مقیاسی با دامنه ۰-۳۰ برابر با ۶/۴۱ است.

جدول ۱- توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب نظم‌گریزی ترافیکی

به عنوان یک عابر پیاده در دو ماه گذشته کارهای زیر را انجام داده اید؟			
خیر	فرایوانی	بلی	فرایوانی
درصد	درصد	درصد	درصد
۲۱۵	۴۴/۹	۲۶۴	۵۵/۱
۳۷۰	۷۷/۲	۱۰۹	۷۷/۸
۳۹۷	۸۲/۹	۸۲	۱۷/۱
۲۷۳	۵۷/۰	۲۰۶	۴۳/۰
۲۵۹	۵۴/۱	۲۲۰	۴۵/۹
۲۶۱	۵۴/۵	۲۱۸	۴۵/۵
۳۰۶	۶۳/۹	۱۷۳	۳۶/۱

عبور از طول خیابانی که دارای پیاده‌رو است
پیامک فرستادن هنگام عبور از عرض خیابان
عبور از خیابان بدون توجه به عبور وسایل نقلیه
صحبت کردن با تلفن همراه هنگام عبور از عرض خیابان
عدم استفاده از خطوط عابر پیاده برای عبور از عرض خیابان
ایستادن در محل‌هایی غیر از ایستگاه تاکسی برای تاکسی گرفتن
تجمع در قسمت پیاده‌رو و یا در خیابان برای صحبت کردن با دوستان یا آشنایان

جدول ۲- توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب آگاهی ترافیکی

هر یک از عبارات زیر صحیح است یا غلط؟				
غلط	صحیح	غلط	صحیح	
فراوانی درصد	فراوانی درصد	فراوانی درصد	فراوانی درصد	
۱۷۴	۳۶/۳	۳۰۵	۶۳/۷	عابران پیاده از مهمترین عوامل ایجاد ترافیک در شهر یاسوج هستند
۴۰۵	۸۴/۶	۷۴	۱۵/۴	سوار کردن کودک در آغوش سرنشین جلو مانعی ندارد
۱۱۱	۲۳/۲	۳۶۸	۷۶/۸	قوانین ترافیکی در دنیا به عنوان قوانین اصلی شناخته می‌شوند
۱۳۲	۲۷/۶	۳۴۷	۷۲/۴	تصادفات جاده‌ای، سومین علت مرگ و میر در ایران هستند
۳۶۳	۷۵/۸	۱۱۶	۲۴/۲	در مواقع ضروری می‌توان هنگام رانندگی از تلفن همراه در حد خیلی کوتاه استفاده کرد
۱۶۱	۳۳/۶	۳۱۸	۶۶/۴	ایران از لحاظ تصادفات جاده‌ای پنجمین رتبه جهان را دارد
۳۵۰	۷۳/۱	۱۲۹	۲۶/۹	در گذر گاه عابر پیاده که چراغ راهنمایی رانندگی نداشته باشد، حق تقدم با وسایل نقلیه است
۳۷۴	۷۸/۱	۱۰۵	۲۱/۹	هنگامی که پیاده‌رو شلوغ باشد، می‌توان از حاشیه خیابان برای راه رفتن استفاده نمود
۴۱۶	۸۶/۸	۶۳	۱۳/۲	در مواقع ضروری می‌توان هنگام عبور از عرض خیابان با تلفن همراه خود پیامک فرستاد

یافته‌های تحلیلی

- فرضیه اول: بین سرمایه اجتماعی و نظم‌گریزی ترافیکی عابران رابطه معناداری وجود دارد.

به منظور سنجش ارتباط سرمایه اجتماعی با نظم‌گریزی از آزمون رگرسیون خطی ساده استفاده شده که نتایج آن در جدول ۳، قابل مشاهده است. نتایج جدول نشان می‌دهند ضریب همبستگی پیرسون برابر با ۰/۴۵۰ است. ضریب تعیین برابر با ۰/۲۰ است که نشان

می‌دهد سرمایه اجتماعی می‌تواند تغییرات نظم‌گریزی ترافیکی را پیش‌بینی نماید. 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 ۰/۴۵۰ در انحراف معیار نظم‌گریزی، تغییر ایجاد می‌گردد.

جدول ۳- بررسی رابطه بین سرمایه اجتماعی و نظم‌گریزی عابران

متغیر	ضریب همبستگی	ضریب تعیین	مقدار F	Sig	Beta	مقدار t	Sig
نظم‌گریزی سرمایه اجتماعی	۰/۴۵۰	۰/۲۰	۱۲۱/۳۳۴	۰/۰۰۰	-۰/۴۵۵	-۱۱/۰۱۵	۰/۰۰۰

- فرضیه دوم: بین آگاهی ترافیکی و نظم‌گریزی عابران رابطه معناداری وجود دارد.

برای بررسی رابطه آگاهی ترافیکی با نظم‌گریزی عابران 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 ۰/۳۶۹ است. ضریب تعیین برابر با ۰/۱۳ است که نشان می‌دهد آگاهی ترافیکی می‌تواند تغییرات نظم‌گریزی را پیش‌بینی نماید. 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 آگاهی، به اندازه ۰/۳۶۹ در انحراف معیار نظم‌گریزی، تغییر ایجاد می‌گردد.

جدول ۴- بررسی رابطه بین آگاهی ترافیکی و نظم‌گریزی عابران

متغیر	ضریب همبستگی	ضریب تعیین	مقدار F	Sig	Beta	مقدار t	Sig
نظم‌گریزی آگاهی ترافیکی	۰/۳۶۹	۰/۱۳	۷۵/۳۴۹	۰/۰۰۰	-۰/۳۶۹	-۸/۶۸۰	۰/۰۰۰

اهمیت در تبیین متغیر وابسته وارد معادله می‌شوند و متغیرهایی که تأثیری در توضیح متغیر وابسته نداشته باشند یا تأثیر آنها بسیار اندک باشد، خارج از معادله قرار می‌گیرند. شایان ذکر است، برای این که مشخص شود متغیر کنترل سن تا چه حد بر متغیرهای مستقل تأثیر داشته‌اند، ابتدا تأثیر متغیرهای مستقل به تنهایی و سپس به همراه متغیرهای کنترل بار دیگر بررسی شده‌اند و تأثیرشان بر متغیر وابسته مورد بررسی قرار گرفته است.

تأثیر مجموع متغیرهای مستقل بر نظم‌گریزی عابران به منظور بررسی رابطه مجموع متغیرهای مستقل با متغیر وابسته نظم‌گریزی عابران، تعیین این که متغیرهای مستقل در مجموع تا چه اندازه قادر به تبیین بی‌نظمی و هر یک از ابعاد آن هستند و کدام یک از آنها پیش‌بینی‌کننده قویتری است، از رگرسیون خطی به روش گام به گام استفاده شده است. در این روش متغیرهای مختلف به ترتیب میزان

جدول ۵- نتایج رگرسیون گام به گام نظم‌گریزی عابران بدون متغیر کنترل

مرحله	متغیر پیش‌بینی‌کننده	B	Beta	t	Sig	R	R ²	S.E	F	Sig
۱	سرمایه اجتماعی	-۰/۰۶۳	-۰/۴۵۰	-۱۱/۰۱	۰/۰۰۰	۰/۴۵۰	۰/۲۰۳	۱/۶۵	۱۲۱/۳۴	۰/۰۰۰
۲	سرمایه اجتماعی	-۰/۰۵	-۰/۳۶۰	-۸/۳۱۱	۰/۰۰۰	۰/۴۹۶	۰/۲۴۶	۱/۶۰	۷۷/۵۸	۰/۰۰۰
	آگاهی ترافیکی	-۰/۲۱۰	-۰/۲۲۶	-۵/۲۱۳	۰/۰۰۰					

این متغیر، ۴/۳ درصد به قدرت پیش‌بینی افزوده است. با این تفصیل، دو متغیر سرمایه اجتماعی و آگاهی ترافیکی به ترتیب قویترین پیش‌بینی‌کننده‌های نظم‌گریزی عابران هستند و قادرند تقریباً ۲۴ درصد از تغییرات آن را تبیین نمایند.

بر اساس نتایج جدول ۵، قویترین پیش‌بینی‌کننده نظم‌گریزی عابران، متغیر سرمایه اجتماعی است. این متغیر به تنهایی تقریباً ۲۰ درصد از واریانس نظم‌گریزی را تبیین می‌کند. در مرحله دوم با ورود متغیر آگاهی به مدل، ضریب تعیین به ۰/۲۴۶ می‌رسد که نشان می‌دهد

جدول ۶- نتایج رگرسیون گام به گام نظم‌گریزی عابران با متغیر کنترل

مرحله	متغیر پیش‌بینی کننده	B	Beta	t	Sig	R	R ²	S.E	F	Sig
۱	سرمایه اجتماعی	-۰/۰۶۳	-۰/۴۵۰	-۱۱/۰۱	۰/۰۰۰	۰/۴۵۰	۰/۲۰۳	۱/۶۵	۱۲۱/۳۴	۰/۰۰۰
۲	سرمایه اجتماعی	-۰/۰۵	-۰/۳۶۰	-۸/۳۱۱	۰/۰۰۰	۰/۴۹۶	۰/۲۴۶	۱/۶۰	۷۷/۵۸	۰/۰۰۰
	آگاهی	-۰/۲۱۰	-۰/۲۲۶	-۵/۲۱۳	۰/۰۰۰					
	سرمایه اجتماعی	-۰/۰۴۹	-۰/۳۵۱	-۱۹/۰۵۳	۰/۰۰۰					
۳	آگاهی	-۰/۲۱۸	-۰/۲۳۵	-۵/۵۰	۰/۰۰۰	۰/۵۲۲	۰/۲۷۳	۱/۵۸	۵۹/۳۴۵	۰/۰۰۰
	سن	-۰/۰۳۱	-۰/۱۶۴	-۴/۱۸	۰/۰۰۰					

۸۴/۳٪ از رانندگان مرتکب مواردی از تخلف رانندگی شده بودند، انطباق دارد. بر این اساس، می‌توان گفت که نظم‌گریزی ترافیکی یک مسأله اجتماعی مهم در این شهر است؛ که از سوی ترافیک ایمن را دور از دسترس نموده و از دیگر سو، با منجر شدن به بی‌نظمی ترافیکی، چهره شهر را بسیار نازیبا نموده است. هر چند نظم‌گریزی در ایران مسأله‌ای ریشه‌دار و اپیدمیولوژیک است، اما ساختار اجتماعی شهر یاسوج که ساختاری قبیله‌ای و عشیره‌ای است، بیشتر و بیشتر بر قانون‌گریزی عابران 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 به زعم برخی جامعه‌شناسان به دلیل روحیه محافظه‌کارانه در مقابل الگوی رفتاری جدید مقاومت کرده و یا با اکراه به آن تن می‌دهند.

یافته‌های تحلیلی بیانگر این هستند که بین سرمایه اجتماعی و تخلفات ترافیکی عابران رابطه منفی و معناداری وجود دارد. مقدار این رابطه برابر با ۴۵٪، و به صورت معکوس است؛ بدین معنی که با بالا رفتن سرمایه

بر اساس نتایج جدول ۶، قویترین پیش‌بینی‌کننده نظم‌گریزی عابران، متغیر سرمایه اجتماعی است. این متغیر به تنهایی تقریباً ۲۰ درصد از واریانس نظم‌گریزی را تبیین می‌کند. در مرحله دوم با ورود متغیر آگاهی به مدل، ضریب تعیین به ۰/۲۴۶ می‌رسد که نشان می‌دهد این متغیر، ۴/۳ درصد به قدرت پیش‌بینی افزوده است. در مرحله سوم با متغیر سن به مدل ضریب تبیین به ۰/۲۷۳ می‌رسد که نشان می‌دهد این متغیر، ۲/۷ درصد به قدرت پیش‌بینی مدل افزوده است. با این تفصیل، سه متغیر سرمایه اجتماعی، آگاهی ترافیکی و سن، به ترتیب قدرت پیش‌بینی، قادرند تقریباً ۲۷ درصد از تغییرات نظم‌گریزی عابران را تبیین نمایند.

بحث و نتیجه‌گیری

بر اساس نتایج مشخص شد که اکثر قریب به اتفاق عابران پیاده (۸۸/۱٪) در شهر یاسوج، در بازه زمانی دو ماه قبل از انجام پژوهش به نوعی مرتکب نظم‌گریزی ترافیکی شده‌اند. این یافته با پژوهش ایشاک و نولاند (۲۰۰۹) که در انگلیس انجام شد و نشان داد که ۸۵٪ از عابران به قوانین و مقررات توجهی نمی‌کنند و همچنین با نتایج پژوهش احمدی (۱۳۹۰) در یاسوج که نشان داد

اجتماعی، میزان تخلفات ترافیکی عابران کاهش می‌یابد. این یافته با پژوهش فیروزجانیان و بابایی (۱۳۹۲) که در تهران انجام گرفت و نشان داد که فرسایش سرمایه اجتماعی بر میزان قانون‌گریزی اثر مستقیمی دارد، مطابقت می‌کند. نظم‌گریزی ترافیکی به عنوان یکی از موارد قانون‌گریزی در هر جامعه‌ای وجود دارد. هر چند عوامل مختلفی می‌تواند موجب بروز این پدیده می‌شود، اما به نظر می‌رسد ضعف سرمایه اجتماعی عنصر مهمی در انحراف افراد از قوانین و هنجارهای اجتماعی و ترافیکی است. نظریه سرمایه اجتماعی با نظریه‌های اصلی و کلاسیک انحرافات، از جمله نظریه همبستگی دورکیم و نظریه کنترل اجتماعی هیرشی ارتباط آشکاری دارد. براساس این دو نظریه، هنگامی که همبستگی کاهش می‌یابد و پیوند و اتصال افراد با جامعه شکسته می‌شود، اعمال انحرافی بروز می‌یابند. در هر جامعه‌ای به نوعی سرمایه اجتماعی وجود دارد و افزایش سرمایه اجتماعی مصادف با افزایش انسجام و همبستگی اجتماعی است. این بدان معناست که سرمایه اجتماعی مفهومی کلیدی در تبیین انحرافات اجتماعی و به تبع آن نظم‌گریزی ترافیکی عابران است. همچنین، با توجه به نتایج حاصل از پژوهش حاضر، سرمایه اجتماعی در تعیین احتمال بروز نظم‌گریزی عابران نقش مؤثری ایفا می‌کند.

یافته‌های تحلیلی بیانگر این هستند که متغیر آگاهی ترافیکی با نظم‌گریزی عابران رابطه معکوس و معناداری دارند و با افزایش میزان آگاهی ترافیکی نرخ نظم‌گریزی عابران کاهش می‌یابد. یافته اخیر با پژوهش هلاکوئی نائینی و مرادی (۱۳۸۴) که در تهران انجام داده بودند و نشان داد که عملکرد عابران در زمینه رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی، با آگاهی آنان از این قواعد ارتباط معناداری ندارد، مطابقت ندارد. این ناهمخوانی می‌تواند تحت تأثیر عواملی چون فاصله زمانی و مکانی باشد. از

طرفی، نتایج حاصل از پژوهش حاضر با پژوهش احمدی (۱۳۹۰) که در شهر یاسوج صورت پذیرفت و نشان داد که میزان آگاهی از قوانین رانندگی بر میزان تخلف رانندگی تأثیر دارد، و همچنین با نتایج پژوهش فراست و صادقی (۱۳۹۰) که نشان دادند عدم آشنایی کافی با مقررات راهنمایی و رانندگی، از عوامل مؤثر بر تخلف رانندگی است، انطباق دارد؛ که یکی بودن جامعه مورد مطالعه در پژوهش احمدی و تحقیق حاضر می‌تواند صحت این یافته را تأیید نماید. این یافته همچنین با نظریه آگ برن که معتقد بود هنگامی که یکی از دو جنبه فرهنگ که به یکدیگر وابسته‌اند، یا قبل از جنبه دیگر و یا به میزان بیشتر تغییر می‌کند، تأخر فرهنگی رخ می‌دهد، نیز منطبق است. شهر یاسوج که در سال ۱۳۴۴ فقط دارای یک خیابان اصلی بود، امروزه بسیار گسترده‌تر شده، به طوری که تاکنون بالغ بر ۱۸ کیلومتر وسعت یافته و جمعیت آن از ۱۰ هزار نفر در دهه ۵۰ به ۱۱۰ هزار نفر در ابتدای دهه ۹۰ رسیده است (خبرگزاری مهر، ۱۳۹۱). از طرفی، براساس گزارش سایت خبری-تحلیلی انتخاب به ازای هر ۵ نفر ایرانی یک خودرو در کشور وجود دارد؛ که به همین نسبت در یاسوج نیز هر روزه تعداد بسیار زیادی خودرو در انواع مدل و با قیمت‌های متنوع در حال تردد هستند. این در حالی است که بافت این شهر هنوز با اصول ترافیکی سازگار نیست و استانداردهای ترافیکی لازم را ندارد و از سویی، آگاهی ترافیکی شهروندان یاسوجی متناسب با گسترش وسایل نقلیه در این شهر، تحول نیافته و به سطح مطلوب نرسیده است، که این مهم یکی از عوامل بالا بودن میزان نظم‌گریزی عابران در شهر یاسوج است.

در پژوهش حاضر متغیرهای جمعیتی به عنوان متغیرهای کنترل وارد تحقیق شدند و مشخص شد که بین سن عابران با میزان نظم‌گریزی آنان رابطه معناداری

بیانگر آن است که بخشی از تغییر پذیری متغیر وابسته تحت تأثیر سن است. در این راستا، به پژوهشگران بعدی پیشنهاد می‌شود که برای سنجش نظم‌گریزی، دامنه سنی محدودتری را انتخاب نمایند تا میزان اثر این متغیر مزاحم به حداقل برسد.

منابع

- آل عمران، رویا؛ 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، ش ۳، زمستان ۹۱، صص ۳۷-۵۰.
- آگ برن، ویلیام. (۱۳۶۷). «پس افتادگی فرهنگی»، ترجمه: یوک محمدی، مجله کیهان فرهنگی، آذر ۱۳۶۷، ش ۵۷، صص ۳۵-۳۷.
- احمدی، سیروس. (۱۳۹۰). «بررسی آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی و تخلف رانندگی در بین رانندگان»، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال ششم، ش ۲۱، صص ۱-۱۸.
- احمدی، سیروس و راضیه امیری. (۱۳۹۱). «بررسی رابطه عملکرد پلیس راهنمایی و رانندگی و تخلف رانندگی». فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک (در دست چاپ).
- احمدی، سیروس. (۱۳۹۰). «بررسی رابطه جنسیت و تخلف رانندگی»، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال ششم، ش ۲۰، صص ۱۳-۲۴.
- _____. (۱۳۸۹). «بررسی تأثیر عامل خودرو بر تخلف رانندگی»، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال پنجم، ش ۱۷، صص ۷۳-۸۲.
- _____. (۱۳۸۸). «بررسی تخلفات ترافیکی رانندگان و

وجود دارد؛ به طوری که ۲/۷ درصد از تغییرات واریانس تخلفات ترافیکی عابران تحت تأثیر سن آنان بود. این امر می‌تواند بدین سبب باشد که عوامل حواس پرتی ترافیکی، از قبیل تلفن همراه بیشتر از سوی افراد جوانتر مورد استفاده قرار می‌گیرد. این یافته با پژوهش احمدی (۱۳۹۰) که نشان داد زنان و مردان یاسوجی در تخلف رانندگی با یکدیگر تفاوتی ندارند، مطابقت ندارد. علت این ناهمخوانی می‌تواند در این باشد که در پژوهش احمدی تنها تخلف رانندگی بررسی شده است.

پیشنهادها

- بر اساس نتایج پژوهش، سطح آگاهی ترافیکی عابران در حد متوسط است که این امر ناشی از نبود یا ضعیف بودن فعالیت کافی رسانه‌ها در زمینه اطلاع رسانی و آگاه‌سازی مردم در حیطه ترافیک و مسائل مربوط به آن است. بنابراین، پیشنهاد می‌گردد رسانه‌ها در جهت تحقق آگاه‌سازی مردم در مورد این مهم، بیشتر بکوشند.
- از آنجایی که عابران مانند راننده‌ها هیچ گونه التزام قانونی برای فراگیری قواعد ترافیکی ندارند، پیشنهاد می‌شود نظام آموزش و پرورش که عهده‌دار آموزش فرزندان کشور است، با گنجاندن درس و یا فعالیت‌های فوق برنامه، در برنامه کاری مدارس، به آموزش و درونی کردن احترام به این مقررات به دانش آموزان اقدام نماید.
- با توجه به اینکه متغیر سرمایه اجتماعی با نرخ نظم‌گریزی عابران رابطه معناداری دارد، پیشنهاد می‌شود پژوهشگران مرتبط با این حوزه، در زمینه ارتقای سرمایه اجتماعی در بین مردم، مطالعه و پژوهش کنند و راهکارهای کارآمدی در این زمینه ارائه دهند.
- بر اساس یافته‌های پژوهش، سن افراد با نظم‌گریزی آنها ارتباط معنادار و معکوسی دارد. این یافته

۱۳۱-۱۵۴.

فوکویاما، فرانسیس. (۱۳۷۹). *پایان نظم*، ترجمه: غلامعلی توسلی، نشر جامعه ایرانیان.

فلاح زاده، حسین. (۱۳۸۵). «اپیدمیولوژی توصیفی تصادفات در استان یزد در سال ۱۳۸۳»، *مجله علمی پزشکی قانونی*، دوره ۱۲، ش ۳، پاییز ۱۳۸۵، صص ۱۵۸-۱۶۱.

فقیهی، ابوالحسن و فیضی، طاهره. (۱۳۸۵). «سرمایه اجتماعی رویکردی نو در سازمان»، *دانش مدیریت*، ش ۷۲، ص ۲۳-۴۶.

فراست، مرضیه؛ صادقی، زهره. (۱۳۹۰). «بررسی انگیزه تخلفات از دیدگاه رانندگان وسایل نقلیه شخصی شهر اصفهان»، *اولین همایش ملی ترافیک، ایمنی و راهکارهای اجرایی ارتقای آن*، ۳۱ فروردین و یکم اردیبهشت، کرمان.

حق‌شناس، حسن؛ حسینی، ماربّه؛ جمشیدی، معصومه و حمیدرضا عزیززی. (۱۳۸۴). «رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار ترافیکی در شهر شیراز»، *مجله پژوهشی حکیم*، پاییز ۸۷، دوره یازدهم، شماره سوم، صص ۴۷-۵۴.

حسام پور، تیمور. (۱۳۷۶). «نقش انسان در بهبود ترافیک»، *ماهنامه علوم انتظامی*، ش ۱، تهران: معاونت پژوهش دانشگاه علوم انتظامی.

خسروشاهی، سید مهدی. (۱۳۷۴). *ترافیک تهران و عوامل مؤثر در ایجاد مشکل آن*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد؛ تهران: دانشگاه علوم انتظامی، ۲۴.

کریمی، یوسف؛ علی‌آبادی، خدیجه. (۱۳۷۹). «تأثیر حضور مأموران راهنمایی و رانندگی بر توقف عابران پشت چراغ قرمز عابر»، *فصلنامه علوم اجتماعی*، ش ۱۱ و ۱۲، صص ۲۲۵-۲۳۵.

عوامل اجتماعی مؤثر بر آن در شهر یاسوج»، *طرح پژوهشی، یاسوج، معاونت پژوهشی و فناوری دانشگاه یاسوج*.

احمدی، سیروس؛ عادلی، علیرضا؛ امیری، راضیه. (۱۳۹۱). «بررسی رابطه احساس بی‌نظمی و احساس ناامنی در بین شهروندان یاسوجی»، *فصلنامه پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی*، سال اول، شماره سوم، پاییز ۱۳۹۱، صص ۶۳-۸۰.

احدی، محمد رضا و احسان کاشی. (۱۳۸۷). «پیامدهای استفاده از تلفن همراه بر عابران هنگام عبور از عرض خیابان»، *فصلنامه مدیریت ترافیک*، سال سوم، ش ۸، بهار ۱۳۸۷، صص ۱۱-۲۶.

هلاکویی نایینی، کورش؛ مرادی، علی. (۱۳۸۵). «آگاهی، نگرش و عملکرد عابرین پیاده در زمینه رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی در عبور از محدوده‌های چهار راه‌های اصلی شهر تهران»، *فصلنامه پایش*، سال ششم، شماره اول، صص ۲۷-۳۵.

سهرابی، فرامرز؛ کریمی، یوسف؛ و مرضیه سبزیکاری. (۱۳۸۹). «بررسی تأثیر همنوایی در تخلف از علایم چراغ راهنمایی عابر پیاده توسط عابرین در شهر تهران»، *فصلنامه علوم اجتماعی*، ش ۵۶، صص ۲۵۷-۲۸۳.

سازمان مشاوره فنی و مهندسی شهر تهران، مهندسين مشاور سبزینه. (۱۳۷۹). «رویکرد جامعه شناختی به تخلف‌زایی ترافیکی در تهران»، *مجله شهرداری‌ها*، ش ۱۴، صص ۱۵-۱۹.

شارع پور، محمود؛ حسینی‌راد، علی. (۱۳۸۷). «بررسی رابطه بین سرمایه اجتماعی و مشارکت ورزشی». *نشریه تربیت بدنی*، پاییز ۱۳۸۷، ش ۳۷، صص

- Summaries of Uppsala Dissertations from the Faculty of Social Sciences*, 44, Uppsala University.
- Glendon, A. I. (2007) "Driving Violations Observed, An Australian Study", *Ergonomics*, 50(8), 1159-1182.
- 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
- Ishaque MM and Noland RB. (2009) "Pedestrian and Vehicle Flow Calibration Inmultimodal Traffic Microsimulation". *J Transp Eng* 2009; 135: 338-348.
- Krejcie, R. V. & Morgan, D. W. (1970) "Determining Sample Size for Research Activities". *Educational and Psychological Measurement*, 30, 607-610
- Preusser, D. Wells, J. Williams, A. Weinstein, H. (2002) "Pedestrian Crashes in Washington DC and Baltimore". *Accident Analysis and Prevention* 34: 703-10
- Putnam, R. D. (2000) *Bowling alone: The collapse and revival of American community*, New york: *Simon and Schuster*.
- Veli, H. Risto, K. (1998) "An Application of Logit Models Inanalysing the Behaviour of Pedestrians and Car Drivers on Pedestrian Crossings". *Accident Analysis & Prevention*, 3: 187-97
- World Health Organization. (2009) *Global Status Report on Road Safety: Time for Action Geneva*, WHO Publishing
- World Bank, (200۹) *Wath Is Social Capital?*
- 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، مرکز چاپ و نشر حدیث کوثر، چاپ اول، زمستان ۹۱.*
- ماجدی، سید مسعود؛ لهسایی‌زاده، عبدالعلی. (۱۳۸۵). "بررسی رابطه بین متغیرهای زمینه‌ای، سرمایه اجتماعی و رضایت از کیفیت زندگی: مطالعه موردی در روستاهای استان فارس"، *فصلنامه روستا و توسعه، زمستان ۱۳۸۵، ش ۹، صص ۹۱-۱۳۵.*
- یعقوبی، حمید. (۱۳۷۹). «بررسی نقش عوامل انسانی در بروز تصادفات رانندگی در ایران»، *مجله اندیشه و رفتار، سال ششم، ش ۱، تابستان ۱۳۷۹، صص ۶۰-۶۷.*
- 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.
- Das, J. Raju. (2003) "Social Capital and Poverty of the Wage-Labour Class: Problems with the Social Capital Theory". University of Dundee, *Department of Geography*, Dundee DD1 4HN.p: 27-45.
- Hirschi, T. (1969) "Causes of delinquency", Berkley: University of California press, 29.
- Forward, S. (2008) "Driving Violation Investigating Forms of Irrational Rationality" *Digital Comprehensive*

- Zubareva, D. Polishchuk, L. (2010) "Drivers and Citizens: The Impact of Social Capital on Traffic Conditions in Russian Cities". *National Research University – Higher School of Economics, Moscow*.
- Zhou, R. Horrey, W. Ruifing, Y. (2013) "The Effect of Conformity Tendency on Pedestrians' Road-Crossing Intentions in China: An Application of the Theory of Planned Behavior". *Accident Analysis and Prevention*, 41 : 491–497.
- 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 : 83–94.
- Xu, Y. Li, Y. Zhang, F. (2013) "Pedestrians' Intention to Jaywalk: Automatic or planned? A Study Based on a Dual-Process Model in China". *Accident Analysis and Prevention* 50 : 811– 819.