

A Sociological Explanation of Violations of Traffic Laws (Case Study: Citizens of Mazandaran Province)

Ali Babazadeh Baei 

PhD Student in Social Problems of Iran, Department of Sociology, Faculty of Humanities and Social Sciences, University of Mazandaran, Babolsar, Iran (alibabazadeh86@yahoo.com)

Akbar Aliverdinia 

(Corresponding Author)

Professor of Sociology, Department of Sociology, Faculty of Humanities and Social Sciences, University of Mazandaran, Babolsar, Iran (aliverdinia@umz.ac.ir)

Heydar Janalizadeh Choobbasti 

Associate Professor of Sociology, Department of Sociology, Faculty of Humanities and Social Sciences, University of Mazandaran, Babolsar, Iran (hjc@umz.ac.ir)

Abstract

This research aims to explain violations of traffic laws using the Expanded Deterrence Theory of Stafford and Warr, Akers' Social Learning Theory, and Wikström's Situational Action Theory. This study employed a survey method, using a questionnaire for data collection. The statistical population consists of individuals over 18 years of age passed a driver's license in Mazandaran Province. Proportionate stratified random sampling was used for the sample size of 400 people. The descriptive findings indicate that the most common traffic violations committed by respondents in the past two years were using a mobile phone while driving, while the least frequent violations were running red lights. The results of the regression analysis reveal that the variables of criminal propensity, the Criminogeneity of setting, neutralizing definitions, and experience of punishment avoidance have a significant impact on traffic law violations. However, differential reinforcement does not significantly influence the dependent variable. Thus, based on Situational Action Theory, it can be argued that an increase in criminal propensity and the Criminogeneity of setting leads to a higher incidence of traffic law violations. Additionally, according to Extended Deterrence Theory, experience of punishment avoidance —by reducing the perceived certainty of punishment—may increase the violations. It should also be noted that, consistent with Social Learning Theory, neutralizing definitions may lead to repeated traffic violations by reducing guilty feeling, whereas differential reinforcement does not produce this outcome. This may be due to the normalization of violations and a widespread belief in the uncertainty of punishment within the studied population.

Keywords: Punishment avoidance, differential reinforcement, neutralizing definitions, the Criminogeneity of setting, criminal propensity, traffic law violations.

تبیین جامعه‌شناختی تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی (مطالعه موردی: شهروندان استان مازندران)

علی بابازاده بانی^۱  اکبر علیوردی‌نیا^۲  حیدر جانعلی‌زاده چوب‌بستی^۳ 

چکیده

موضوع اصلی پژوهش حاضر تبیین تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی با استفاده از نظریه‌های بازدارندگی بسط‌یافته استفورد و وار، یادگیری اجتماعی ایکرز و کنش موقعیتی ویکستروم می‌باشد. روش تحقیق، پیمایش و ابزار جمع‌آوری داده‌ها پرسشنامه بود. جامعه آماری تحقیق شامل افراد بالای ۱۸ سال دارنده گواهی نامه رانندگی در استان مازندران بود که ۴۰۰ نفر از آن‌ها با شیوه نمونه‌گیری تصادفی طبقه‌ای متناسب به عنوان نمونه انتخاب شدند. یافته‌های توصیفی نشان داد که بیش‌ترین تخلفات انجام‌شده پاسخگویان در دو سال اخیر، استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی و کم‌ترین تخلفات، عبور از چراغ قرمز راهنمایی و رانندگی می‌باشد. نتایج حاصل از تحلیل رگرسیون حاکی بود که تأثیر متغیرهای تمایل مجرمانه، جرم‌زایی محیط، تعاریف خنثی‌ساز و گریز از مجازات بر متغیر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی معنادار است، اما تأثیر تقویت افتراقی بر این تخلف معنادار نیست. لذا مطابق با نظریه کنش موقعیتی می‌توان گفت که افزایش تمایل مجرمانه و جرم‌زایی محیط باعث افزایش میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی می‌شود. همچنین، مطابق با نظریه بازدارندگی بسط‌یافته می‌توان اظهار کرد که گریز از مجازات با کاهش قطعیت درک‌شده مجازات، احتمال تخلف از قوانین را افزایش می‌دهد. باید اضافه نمود که اگرچه مطابق با نظریه یادگیری اجتماعی، تعاریف خنثی‌ساز از طریق کاهش احساس گناه می‌تواند منجر به تکرار تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی گردد اما تقویت افتراقی، این پیامد را به‌دنبال ندارد. این شاید به‌خاطر عادی‌سازی تخلفات و باور به عدم قطعیت مجازات در بین افراد باشد. **واژه‌های کلیدی:** گریز از مجازات، تقویت افتراقی، تعاریف خنثی‌ساز، جرم‌زایی محیط، تمایل مجرمانه، تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی

۱. دانشجوی دکتری مسائل اجتماعی ایران، گروه جامعه‌شناسی، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران/ alibabazadeh86@yahoo.com

۲. استاد جامعه‌شناسی، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران (نویسنده مسئول)/ aliverdina@umz.ac.ir

۳. دانشیار جامعه‌شناسی، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران/ hjc@umz.ac.ir

۱. بیان مسئله

امروزه اهمیت عبور و مرور در زندگی انسان‌ها و آثار اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و بهداشتی آن بر کسی پوشیده نیست. استفاده روزافزون از خودرو از یک سو، و ضرورت حفظ نظم اجتماعی در زندگی جمعی از سوی دیگر، وجود ضابطه قانونی برای مقررات رانندگی و همچنین شیوه برخورد و رسیدگی به تخلفات و جرایم رانندگی را آشکار می‌سازد. هنگامی که یک راننده، قانون مربوط به کار با وسیله نقلیه را زیر پا می‌گذارد، به آن تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی (ترافیکی) می‌گویند. رفتار ترافیکی به عنوان بخشی از فرهنگ عمومی، بیانگر میزان تبعیت یا عدم تبعیت افراد یک جامعه از قوانین راهنمایی و رانندگی و هنجارهای ترافیکی است (مرتضوی، ۱۳۸۵: ۴). این قوانین برای جلوگیری از رفتار ناایمن رانندگی طراحی شده است (کرامتون^۱، ۱۹۶۹: ۴۳۶). قوانین راهنمایی و رانندگی یکی از اصلی‌ترین ابزارهای موجود در جامعه برای کاهش تعداد و شدت تصادفات جاده‌ای است. در این قوانین تلاش می‌شود با غیرقانونی تعریف کردن رفتارهایی که دارای خطر هستند مانند رانندگی در حالت مستی یا با سرعت غیرمجاز، استانداردهای رانندگی بهبود یابد (والتر و همکاران^۲، ۲۰۱۱). در کشور ما نیز این نوع رفتارهای غیرقانونی شامل انجام حرکت نمایشی (مانند دور زدن درجا)، عبور از چراغ قرمز، رانندگی با سرعت غیرمجاز و غیره می‌باشد. پورتر^۳ (۲۰۱۱)، سول و همکاران^۴ (۲۰۱۳) اظهار کردند که هدف اجرای قوانین راهنمایی و رانندگی کاهش این تخلفات، تصادفات، جراحات و تلفات و ابزار کاهش هزینه‌ها و همچنین نجات جان افراد است.

بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی، سالانه تقریباً یک میلیون و سیصد و پنجاه هزار نفر در تصادفات جاده‌ای جهان می‌میرند و ده‌ها میلیون نفر در حوادث رانندگی مصدوم می‌شوند (دونگ و همکاران^۵، ۲۰۱۹: ۱۷۱). کشورهای کم درآمد و متوسط، کم‌تر از نیمی از وسایل نقلیه جهان را در اختیار دارند. با این وجود، بیش از ۹۰٪ از کل مرگ و میرهای رانندگی در این کشورها رخ می‌دهد. داده‌های این سازمان نشان می‌دهد که در رده‌بندی کشورها برحسب میزان تلفات جاده‌ای، کشورهای سان-مارینو، مالدیو، میکرونزی، سوئیس و نروژ در رتبه‌های ۱۷۵ تا ۱۷۱ قرار دارند به این معنا که این کشورها به ترتیب کم‌ترین میزان تلفات جاده‌ای را به خود اختصاص داده‌اند. کشورهای لیبریا، سنت لوسیا، برونئی، زیمبابوه و جمهوری دومینیکن به ترتیب در رتبه‌های ۱ تا ۵ قرار دارند و به ترتیب بیش‌ترین میزان تلفات جاده‌ای را دارا می‌باشند. ایران نیز در رتبه ۶۳ از ۱۷۵ کشور قرار دارد (مداح، ۱۴۰۱: ۲۳).

گزارش‌های سالانه آمار متوفیان و مصدومین ناشی از حوادث رانندگی در کشور ما حاکی از آن است که تعداد مرگ و میر ناشی از تصادفات در یک دوره ده سال (۱۳۸۹-۱۳۹۸) بیش از صد و هشتاد هزار نفر می‌باشد و تعداد مصدومین در دوره مذکور سه میلیون و دویست و چهل و پنج هزار و هشتصد و چهل و نه (۳۲۴۵۸۴۹) نفر را شامل می‌شود. همچنین؛ آمارهای مذکور در مورد استان مازندران نیز حاکی از مرگ ۷۷۳۶ نفر و مصدوم شدن ۱۶۵۸۴۰ نفر در دوره ده ساله مذکور می‌باشد. گزارش سال ۱۳۹۹ نیز نشان می‌دهد که تعداد ۱۵۳۹۶ نفر در سطح کشور بخاطر تصادف جان خود را از دست داده‌اند و ۲۷۶۷۷۱ نفر نیز مصدوم شده‌اند. گزارش سال ۱۴۰۰ نشان می‌دهد که میزان مرگ و میر (۱۶۷۷۸) و مصدومین (۳۱۷۱۲۰) در مقایسه با مدت

1. Cramton

2. Walter et al.

3. Porter

4. Soole et al.

5. Dong et al.

مشابه در سال ۱۳۹۹ به ترتیب افزایش ۹ و ۱۴/۶ درصدی داشته است. گزارش سال ۱۴۰۱ نیز با گزارش مرگ ۱۹۴۹۰ نفر و مصدومیت ۳۶۹۲۷۹ نفر افزایش ۲۶/۶ درصدی در مرگ و میر و ۳۳/۴ درصدی در مصدومیت را نشان می‌دهد. گزارش سال ۱۴۰۲ نیز وضعیت را وخیم‌تر نشان می‌دهد. چراکه با مرگ ۲۰۰۴۵ نفر و مصدومیت ۳۹۱۰۶۹ نفر، افزایش ۳۰/۲ درصدی مرگ و میر و ۴۱/۳ درصدی مصدومیت را نسبت به سال ۱۳۹۹ نشان می‌دهد. البته در سال ۱۴۰۳ تعداد تلفات انسانی (مرگ) = ۱۹۴۳۵ و مصدومین = ۳۸۱۴۸۴ نسبت به سال قبل کمی کاهش داشته است. مقایسه میزان مرگ و میر ناشی از تصادفات از سال ۱۳۸۴ تا سال ۱۴۰۳ نشان می‌دهد که کم‌ترین میزان مرگ و میر، به سال ۱۳۹۹ اختصاص دارد. این کاهش بخاطر محدودیت‌ها و گاه ممنوعیت اعمال شده از سوی دولت در سال ۱۳۹۹ به دلیل بیماری کرونا بوده است، نه بخاطر پایین‌بودن بیش‌تر مردم به قوانین راهنمایی و رانندگی. چون مقایسه تعداد سفرهای داخلی انجام شده در ۱۱ ماه اول ۱۳۹۸ (۲۷۴۹۸۱۰۰۰) با تعداد سفرهای انجام شده در مدت مشابه سال ۱۳۹۹ (۳۲۲۸۶۰۰۰) در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، نشان دهند کاهش ۸۸ درصدی تعداد سفرهای انجام شده در سال ۱۳۹۹ می‌باشد (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۱: ۱۱-۱۲). لازم به ذکر است که در سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ محدودیت‌ها کاهش یافته است و در سال ۱۴۰۲ کاملاً برداشته شد. مقایسه استانهای مختلف بر اساس آمار سال ۱۳۹۹ نشان می‌دهد که استان سیستان و بلوچستان با نرخ ۳۶/۲۲ مرگ در هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت و تهران با نرخ ۹/۱۱ مرگ در هر ۱۰۰ هزار نفر به ترتیب بیش‌ترین و کم‌ترین میزان تلفات جاده‌ای در کشور را به خود اختصاص داده‌اند. استان مازندران نیز با نرخ ۱۷/۲۹ مرگ در هر ۱۰۰ هزار نفر، رتبه ۲۷ را در بین استانهای کشور دارا می‌باشد. گزارش سال‌های ۱۴۰۰، ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ تعداد مرگ و میر ناشی از تصادفات در استان مازندران به ترتیب ۵۸۷، ۶۳۷ و ۶۴۲ نفر و تعداد مصدومین ۱۱۹۹۲، ۱۳۴۸۳ و ۱۴۴۴۸ نفر می‌باشند که نسبت به سال ۱۳۹۹ روند افزایشی داشته است (سایت پزشکی قانونی^۱). از سویی دیگر، علاوه بر تلفات جانی ناشی از تصادفات که جبران‌ناپذیر است، خسارت‌های ناشی از تصادفات در کشور نیز ۷٪ از تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص می‌دهد که ضربه بزرگی به اقتصاد ملی محسوب می‌شود (هادیانفر، ۱۴۰۱)^۲. افزون بر موارد ذکر شده، استان مازندران دارای ویژگی‌های خاصی است که اهمیت این پژوهش را پررنگ‌تر می‌کند که از جمله آن می‌توان به تراکم جمعیتی بالا، ساختار سیستم ارتباطی استان مبنی بر اتومبیل محور بودن حمل و نقل، اثرپذیری از کلان شهرها خصوصاً تهران و سیل انبوه خانه‌های دوم احداث شده در استان، گسترش مهاجرت معکوس (از شهر به روستا) اشاره نمود (قدیری معصوم و همکاران، ۱۳۹۱؛ رمضان‌زاده لسبویی و همکاران، ۱۳۹۴؛ علیپور و همکاران، ۱۳۹۸؛ شاپان و همکاران، ۱۴۰۰).

تحقیقات خارجی (بی‌تس و همکاران، ۲۰۱۲: ۹۳-۹۲؛ پدن و همکاران^۳، ۲۰۰۴) تایید می‌کند که عوامل انسانی عامل موثر در بیش از ۹۰٪ از تصادفات جاده‌ای است. نتایج تحقیقات داخلی (پاک‌گوهر و همکاران، ۱۳۸۹؛ مشکینی و همکاران، ۱۳۹۲؛ بختیاری و همکاران، ۱۳۹۳؛ توکلی کاشانی و همکاران، ۱۴۰۴) نیز نشان می‌دهد که سهم عوامل انسانی در بروز تصادفات در کشور بیش‌تر از ۹۰٪ می‌باشد. تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی معمولاً به‌عنوان عنصر مهمی از مجموعه عوامل انسانی شناخته می‌شود که در افزایش خطر ایجاد تصادف نقش دارد. با توجه به آنچه که گفته شد، سوال اساسی تحقیق آن است که چه عواملی موجب می‌شود که میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی افزایش یا کاهش یابد؟ لذا در پژوهش هدف اصلی آن است

1. https://www.lmo.ir/web_directory/53999/tصادفات.html

2. <https://www.isna.ir/news/1401031812939/>

3. Peden et al.

که عوامل موثر بر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی در استان مازندران مورد بررسی قرار گیرد.

۲. چارچوب نظری

در حوزه ترافیک، جهت راهنمایی، طراحی و انجام اقدامات اجرایی در زمینه ایمنی جاده، تئوری بازدارندگی متداولترین چارچوب مورد استفاده می باشد (بیتس و همکاران، ۲۰۱۲؛ فلیتر و همکاران، ۲۰۱۳؛ واتلینگ و لیل^۱، ۲۰۱۲). نظریه بازدارندگی در شکل کلاسیک خود فرض می کند که اثربخشی تهدید قانونی تابعی از خطر دستگیری درک شده و قطعیت، شدت و سرعت درک شده مجازات است (هومل، ۱۹۸۸؛ وینگیلیس^۲، ۱۹۹۰؛ می پر و جانسون، ۱۹۷۷). انتقادات مربوط به محدودیت های مفهومی مدل کلاسیک نظریه بازدارندگی منجر به افزودن سازه های اضافی جهت تایید تأثیر تجارب شخصی گذشته فرد از گریز از مجازات مانند مجازات، به همراه تجارب غیر مستقیم این پیامدها از طریق تعامل با دیگران شده است (بیتس و همکاران، ۲۰۱۵: ۳). در حالی که مدل بسط یافته بازدارندگی توسط استفورد و وار (۱۹۹۳)، طیف وسیعتری از تأثیرات را نسبت به شکل کلاسیک در نظر گرفته است، اما بسیاری از انتقادات در رابطه با نظریه بازدارندگی به طور کلی باقی مانده است. به عنوان مثال، تئوری بازدارندگی فقط به تمرکز بر مجازات های قانونی ادامه دادند و توجهی به مجازات های اجتماعی ندارند. برای نمونه اگر فردی مرتکب یک رفتار غیرقانونی شود ممکن است حمایت اجتماعی اعضای خانواده یا همسالان را از دست بدهد. بعلاوه، نظریه بازدارندگی در مورد پیامدهای اجتماعی رفتار بحث نمی کند. به عنوان مثال، یک راننده ممکن است بخاطر رانندگی با سرعت غیرمجاز، تائید همسالان را کسب کند (لوینگ استون^۳، ۲۰۱۱: ۶۳). وینگیلیس (۱۹۹۰) نیز استدلال کرده است که نظریه بازدارندگی طیف وسیعی از عوامل را که می توانند به انطباق با قانون تأثیر بگذارد، به حساب نمی آورد، از جمله: پاداش ها و مجازات های اجتماعی، تعهد اخلاقی به قانون، و فرصت ارتکاب جرم.

در کنار بازدارندگی و یادگیری، از نظریات دیگری (مانند نظریه کنترل اجتماعی، نظریه پیوند اجتماعی، نظریه سرمایه اجتماعی و ...) نیز در تبیین تخلف از قوانین رانندگی استفاده شده است. بطور کلی در مورد نظریه های تبیین کننده جرم می توان به این ضعف مهم اشاره نمود که غالب این نظریه ها بر نقش عوامل فردی (شخصی) در ایجاد جرم تمرکز می کنند یا بر عوامل محیطی، به ندرت بر تعامل این دو متمرکز می شوند. تعداد کمی از این نظریه ها نقش تعامل محیط-فرد را در تجزیه و تحلیل خود درباره علل جرم جدی می گیرند که از جمله آن می توان به نظریه فعالیت روزمره اشاره کرد، اما در نهایت این نظریه نیز تفاوت های فردی و تعامل آن ها با محیط اطراف را نادیده می گیرد و تقریباً منحصر بر نقش محیط تمرکز می کند (ویکستروم، ۲۰۱۹: ۲۶۶، ۲۶۰). با در نظر گرفتن این ضعف، ویکستروم^۴ نظریه کنش موقعیتی^۵ را مطرح می کند. نظریه کنش موقعیتی پیشنهاد می کند که علل کنش های انسانی، موقعیتی (نه فردی یا جمعی) هستند. مردم کاری را که انجام می دهند به دلیل شخصیتی (تمایل مجرمانه) که دارند و ویژگی های محیطی (جرمزا بودن) که در آن شرکت می کنند، انجام می دهند. این که چه نوع افراد در چه نوع محیط هایی هستند تبیین می کند که احتمالاً چه نوع کنش هایی رخ می دهد (ویکستروم، ۲۰۱۴: ۷۵). با توجه به آنچه که گفته شد، در چارچوب

1. Watling & Leal
2. Vingilis
3. Livingstone
4. Wikstrom
5. Situational Action Theory

نظری پژوهش حاضر، جهت تبیین تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی از سه نظریه بازدارندگی بسطیافته (استفورد و وار)، یادگیری (ایکرز) و نظریه کنش موقعیتی (ویکستروم) استفاده شده است:

۳-۱. نظریه بازدارندگی بسطیافته^۱

نظریه بازدارندگی در شکل کلاسیک خود فرض می‌کند که اثربخشی تهدید قانونی تابعی از خطر دستگیری درک شده و قطعیت، شدت و سرعت درک شده مجازات است (هومل، ۱۹۸۸؛ وینگیلیس^۲، ۱۹۹۰؛ می‌یر و جانسون، ۱۹۷۷). در این نظریه باور بر این است که می‌توان با ترساندن افراد از عواقب انجام یک رفتار غیرقانونی خاص، اصلاح رفتار را بوجود آورد (هومل، ۱۹۸۸). زیرا پیش فرض این نظریه این است که انسان موجودی منطقی است که در درجه اول انگیزه پرهیز از درد و جستجوی لذت را دارد، در انتخاب و کنترل رفتار آزاد است، در مورد رفتارهای مضر آگاه است و ترس از عواقب منفی آن مانع از انجامش می‌شود (لافام و تاد، ۲۰۱۲: ۱۴۲). استفورد و وار در نقد نظریه بازدارندگی کلاسیک اظهار می‌کنند که مفهوم سنتی بازدارندگی فقط بر تأثیرات مجازات شدن متمرکز هستند. اثرات احتمالی گریز از مجازات برای یک عمل مجرمانه نادیده گرفته می‌شود. آن‌ها ادعا می‌کنند که گریز از مجازات ممکن است بیش‌تر از مجازات برای تضعیف رفتار مجرمانه، آن‌ها را تقویت کند. به باور آن‌ها تجارب گریز از مجازات با کاهش قطعیت درک شده مجازات، احتمال ارتکاب جرم در آینده را افزایش خواهد داد (سیترن و اپلگیت^۳، ۲۰۰۷: ۳۱).

۳-۲. نظریه یادگیری اجتماعی ایکرز^۴

تئوری یادگیری اجتماعی، یکی از تئوری‌های عمومی جرم و جنایت است که در تحقیقات برای تبیین انواع رفتارهای مجرمانه مورد استفاده قرار می‌گیرد. این تئوری یکی از قابل آزمون‌ترین نظریه‌های معاصر جرم و انحراف است (ایکرز و جنسن^۵، ۲۰۰۶: ۹). تئوری یادگیری اجتماعی در جرم‌شناسی با کار ایکرز و برگس^۶ همراه است. آن‌ها تئوری پیوند افتراقی^۷ ساترلند^۸ را مورد تجدیدنظر قرار داده و آن را تحت عنوان "تقویت- پیوند افتراقی"^۹ بسط داده‌اند. نظریه تقویت- پیوند افتراقی به طور صریح، فرایندهای یادگیری را بر مبنای شرطی‌سازی عامل، مفهوم‌سازی کرده است. آنچه که در این فرایند نقش مهمی دارد، کنش متقابل فرد با محیط می‌باشد. این تئوری معتقد است که تقویت و تنبیه (مثبت و منفی) رفتار فرد را شکل داده و در احتمال بروز و ادامه‌ی آن رفتار، تعیین‌کننده می‌باشد (علیوردی نیا و همکاران، ۱۳۹۳: ۳۴). بعدتر ایکرز مفهوم تقلید را اضافه کرد و عنوان نظریه را از تقویت- پیوند افتراقی به نظریه یادگیری اجتماعی تغییر داد (ویتو و همکاران، ۲۰۰۵). در نظریه یادگیری اجتماعی مردم هم رفتار انحرافی و هم تعاریفی را که با آن وجود دارد یاد می‌گیرند. حفظ این رفتارها نیز نه تنها به تقویت خودش بستگی دارد بلکه به کیفیت تقویت در دسترس برای رفتار بدیل نیز وابسته است. اگر تعاریف مربوط به رفتار انحرافی تقویت شوند و رفتارهای بدیل به اندازه آن تقویت نشوند، احتمال دارد که فرد درگیر رفتار انحرافی شود (عمرانی، ۱۳۹۳: ۵۶). بدین ترتیب چهار مفهوم اساسی این

1. Expanded Deterrence Theory

2. Vingilis

3. Sitren & Applegate

4. Akers's social learning theory

5. Jensen

6. Burges

7. Differential association

8. Sutherland

9. Differential association – reinforcement

نظریه عبارت است از: پیوند افتراقی^۱ و تعاریف^۲ (از نظریه ساترلند)، و تقلید^۳ و تقویت افتراقی^۴ (از نظریه یادگیری علوم رفتاری) (ایکرز، ۱۹۹۸: ۵). از بین چهار مفهوم مطرح شده، دو مفهوم تعاریف و تقویت افتراقی در پژوهش حاضر مدنظر قرار گرفت. تعاریف شامل نگرش‌ها، خردورزی‌ها، باورهای اخلاقی و جهت‌گیری‌های فرد نسبت به یک رفتار خاص است که تعیین می‌کند که آیا انجام یک رفتار خاص خوب است یا بد، مطلوب است یا نامطلوب، موجه است یا غیرموجه. تعاریف را می‌توان به‌عنوان مطلوب، نامطلوب یا خنثی‌کننده نسبت به یک رفتار خاص دسته‌بندی کرد. در تعاریف خنثی‌کننده، گرچه ممکن است فرد این رفتار را نامطلوب ببیند، اما هنوز ممکن است باور داشته باشد که این توجیه‌پذیر، منطقی، موجه است یا عموماً در یک موقعیت خاص آنچنان بد دیده نمی‌شود (ایکرز، ۱۹۹۸؛ ایکرز و سلرز، ۲۰۰۹). هدف تعاریف خنثی‌کننده، کاهش احساس گناه و جلوگیری از سرزنش خود بعد از ارتکاب رفتار منحرفانه یا مجرمانه می‌باشد (ایکرز، ۱۹۹۸). تقویت افتراقی نیز به موازنه‌ی پاداش و تنبیه پیش‌بینی شده، تجربه شده یا درک شده برای رفتار اشاره می‌کند (ایکرز و جنینگز، ۲۰۰۹). ایکرز مدعی است که تقویت‌های مثبت (مانند پذیرش از طرف دوستان، خانواده یا معلمان) و تقویت‌ها منفی (مانند اجتناب از تجربیات ناخوشایند) احتمال وقوع یک رفتار خاص را افزایش می‌دهند. از طرف دیگر، تنبیه مثبت (مانند سرزنش یا واکنش تنبیهی به یک رفتار) و تنبیه منفی (مانند محرومیت از پاداش، تحسین نکردن یا سلب محبت) احتمال وقوع یک رفتار خاص را کاهش می‌دهند. لذا این‌که آیا افراد به رفتاری ادامه دهند یا از آن رفتار در آینده دست بکشند، بستگی به تنبیه و پاداش‌های آن رفتار در گذشته، حال و آینده دارد (ایکرز، ۱۹۹۴: ۹۸).

۳-۳. نظریه کنش موقعیتی^۵

نظریه کنش موقعیتی پیشنهاد می‌کند که علل کنش‌های انسانی، موقعیتی (نه فردی یا جمعی) هستند. مردم به دلیل شخصیتی (تمایل مجرمانه) که دارند و ویژگی‌های محیطی (جرم‌زا بودن) که در آن شرکت می‌کنند، رفتاری را انجام می‌دهند. این‌که چه نوع افراد در چه نوع محیط‌هایی هستند تبیین می‌کند که احتمالاً چه نوع کنش‌هایی رخ می‌دهد (ویکستروم، ۲۰۱۴: ۷۵). این تئوری ابتدا در اواخر دهه ۱۹۹۰ و اوایل دهه ۲۰۰۰ ظهور یافت. اولین طرح کلی نظریه کنش موقعیتی در انگلیس در سال ۲۰۰۴ منتشر شد و در طی دو دهه گذشته بیش‌تر در حال پیشرفت، توسعه و اصلاح بوده است (ویکستروم، ۲۰۰۴؛ ۲۰۰۵؛ ۲۰۰۶؛ ۲۰۱۰؛ ۲۰۱۱؛ ۲۰۱۴؛ ۲۰۱۷؛ ۲۰۱۹؛ ویکستروم و همکاران، ۲۰۱۰؛ ۲۰۱۲؛ ویکستروم و تربیر، ۲۰۰۷؛ ۲۰۰۹؛ ۲۰۱۵؛ ۲۰۱۷؛ ویکستروم و سونسون^۶، ۲۰۰۸؛ ۲۰۱۰). ویکستروم در شکل‌گیری و بسط این نظریه نقش اساسی داشته است.

۳-۳-۱. تمایلات مجرمانه مردم^۷

یک سوال اساسی در مورد تمایلات مجرمانه افراد این است که چرا برخی افراد در برخی شرایط برخی از اعمال مجرمانه را به‌عنوان گزینه‌های کنشی قابل قبول در نظر می‌گیرند. گرایش مجرمانه یک فرد ممکن است به‌عنوان تمایل به درک و انتخاب نقض‌های قوانین رفتاری (مندرج در قانون) به‌عنوان یک گزینه کنشی تلقی شود وقتی که به وسوسه‌ها و تحریکات خاص واکنش

1. Differential association

2. Definitions

3. Imitation

4. Differential Reinforcement

5. Situational Action Theory

6. Svensson

7. People's Crime Propensities

نشان می‌دهند. یک فرد مستعد جرم کسی است که تمایل دارد جرم را به‌عنوان یک گزینه کنش در پاسخ به فرصت‌ها و اصطکاک‌ها در طیف وسیعی از شرایط ببیند، درحالی که شخص منزجر از جرم کسی است که به ندرت عمل مجرمانه را به‌عنوان گزینه کنش می‌بیند (ویکستروم، ۲۰۱۹: ۲۶۷). نظریه کنش موقعیتی دو ویژگی فردی کلیدی را پیشنهاد می‌کند که تمایلات مجرمانه افراد را تعیین می‌کند:

الف. اخلاقیات شخصی متناسب با قانون^۱: از نظر ویکستروم مردم متفاوت هستند، و مهم‌تر آن‌که، آن‌ها ممکن است در اخلاقیات شخصی‌شان متفاوت باشند، روش‌هایی که ممکن است پیامدهای قابل توجهی را برای تمایلات‌شان به دیدن اعمال مجرمانه خاص به‌عنوان گزینه کنش در شرایط خاص داشته باشد. اخلاقیات شخصی در نظریه کنش موقعیتی به مجموعه‌ای از مقررات رفتاری مبتنی بر ارزش و احساسات تعریف می‌شود که تعیین‌کننده درستی و نادرستی انجام و عدم انجام کاری در شرایط خاص است (ویکستروم، ۲۰۱۹: ۲۶۷). اخلاق شخصی نه تنها سوالی درباره دیدگاه‌های مربوط به این‌که انجام چه کاری در شرایط خاص کار درست و نادرستی است، بلکه یک سوال درباره عواطف اخلاقی وابسته به دیدگاه‌های اخلاقی خاص است. احساسات کلیدی اخلاقی، گناه و شرم است. گناه به احساس بدی اشاره دارد که مردم هنگام تخطی از قاعده اخلاقی خاص رفتار نسبت به خودشان دارند. شرم به احساس بدی اشاره دارد که مردم زمانی که از نظر عمومی به‌عنوان ناقض یک قاعده اخلاقی شناخته می‌شوند در مقابل دیگران دارند. یک معیار خوب استحکام یک قاعده اخلاقی شخصی این است که هر تخلف از آن چقدر احساس گناه و شرم را برمی‌انگیزاند. برای مثال، برخی از مردم اگر درگیر فرار مالیاتی شوند، ممکن است احساس گناه و شرمساری کنند در حالی که سایرین ممکن است چنین احساسی نداشته باشند. افرادی که به یک قاعده اخلاقی خاص اهمیت زیادی می‌دهند، در صورت تخلف دیگران از آن ناراحت می‌شوند و اگر خودشان از آن تخلف کنند احساس گناه و شرم می‌کنند. این قابل قبول است که افرادی که سطوح بالاتری از احساس گناه و شرم را در صورت تخلف از قاعده اخلاقی خاص از خود نشان می‌دهند، احتمالاً کم‌تر از دیگران این قانون را نقض می‌کنند (ویکستروم، ۲۰۱۹: ۲۶۷).

ب. توانایی اعمال خودکنترلی^۲: طبق نظریه کنش موقعیتی، اخلاق شخصی افراد پایه و اساس تمایلات مجرمانه‌شان است. با این حال، تمایلات مجرمانه افراد نه تنها تابعی از اخلاقیات شخصی متناسب با قانون‌شان است بلکه به توانایی آن‌ها در عمل کردن مطابق با اخلاقیات شخصی متناسب با قانون بستگی دارد. برخی افراد در برابر فشارهای بیرونی نسبت به دیگران در عمل کردن بر خلاف اخلاقیات شخصی‌شان، آسیب‌پذیرتر هستند. در حالی که اخلاق شخصی به محتوای شناختی مربوط به کنش مرتبط است (ارزش‌ها، مقررات رفتاری)، خودکنترلی به اثربخشی سازوکارهای شناختی متناسب با کنش مربوط است (ویکستروم، ۲۰۱۹: ۲۶۸).

براساس نظریه کنش موقعیتی، اعمال خودکنترلی تحمل فشار بیرونی جهت عمل برخلاف اخلاق شخصی فرد است و توانایی اعمال خودکنترلی، ظرفیت عمل مطابق با اخلاق شخصی فرد است هنگامی که برای عمل بطور متفاوت شدیداً تحت فشار است. منبع (پتانسیل) فشار خارجی مواجه شده با فرصت‌ها یا اصطکاک‌ها در زمینه‌های اخلاقی است که راهنمای قانونی آن‌ها (کم و بیش) در تعارض با اخلاق شخصی فرد می‌باشد. مثال اصلی، اصطلاحاً، "فشار همالان" است. به‌عنوان مثال، فشاری که ایجاد می‌شود زمانی که دوستان شخص تلاش می‌کنند تا او را به مشارکت در عمل سرقت از مغازه ترغیب کنند اگرچه

1. Law-Relevant Personal Morals

2. The Ability to Exercise Self-control

این برخلاف اخلاق شخصی او باشد. اگر فرد مقاومت کند، خودکنترلی را اعمال می‌کند، در غیر این صورت او در اعمال خودکنترلی شکست می‌خورد (همان: ۲۶۹-۲۶۸).

۳-۲-۳. جرم‌زا بودن محیط^۱

جرم‌زا بودن مکان ممکن است به‌عنوان تمایلاتش به القای جرم به‌عنوان یک گزینه کنش در پاسخ به فرصت‌ها و اسکاک‌های آن تعریف شود. این تمایل به بستر اخلاقی فرصت‌ها و اصطکاک‌های آن بستگی دارد (ویکستروم، ۲۰۱۹: ۲۶۹).

الف. هنجارهای اخلاقی متناسب با قانون محیط‌ها^۲: تردید کمی وجود دارد که هنجارهای اخلاقی، کنش‌های ما را هدایت می‌کنند. مردم واقعا به آنچه دیگران درباره کنش‌های‌شان فکر می‌کنند اهمیت می‌دهند (البته برخی بیش‌تر اهمیت می‌دهند). اما هنجارهای اخلاقی چیست، چگونه می‌فهمیم وقتی یک هنجار اخلاقی وجود دارد و چگونه آن بر کنش‌های ما تأثیر می‌گذارد؟ هنجارهای رفتاری ممکن است به‌عنوان قواعد رفتاری مشترک تلقی شود که مشخص می‌کند که در شرایط خاص، انجام دادن و ندادن چه کاری درست یا نادرست است. آن‌ها نسخه‌هایی هستند که بوسیله دیگران برای واکنش‌ها و پاسخ‌های قابل قبول به محرک‌های خاص حفظ می‌شوند. اغلب استدلال می‌شود که بخش قابل توجهی از مردم باید یک قاعده رفتاری را تصدیق کنند تا به‌عنوان یک هنجار اخلاقی تلقی شود، اگرچه مشخص نیست که بخش قابل توجه مستلزم چه چیزی است. هنجارهای اخلاقی یک محیط، هنجارهای اخلاقی هستند که در شرایط محیط (فرصت‌ها و اصطکاک‌های آن) بکار می‌رود. آن‌ها بوسیله انواع واکنش‌ها و پاسخ‌ها در شرایط خاص که معمولا مورد انتظار و قابل قبول در این شرایط هستند، راهنمای قانونی را برای کنشگران فراهم می‌کند. هنجارهای اخلاقی مربوط به قانون، هنجارهایی هستند که نقض قوانین رفتاری (مندرچ در قانون) را در ارتباط با محرک‌های خاص، تشویق یا منع می‌کند. هنجارهای اخلاقی همیشه در مورد محرک‌ها و شرایط یک محیط اعمال می‌شود. در چارچوب نظریه کنش موقعیتی، هنجارهای اخلاقی (درک شده) محیط هستند که مستقیما مربوط به کنش هستند. اگر هنجارهای اخلاقی بطور کلی بر اعمال افراد تأثیر می‌گذارد، به این خاطر چنین تأثیری دارند که از طریق فرایندهای درونی‌سازی گذشته، بخشی از اخلاق آن‌ها شده‌اند (همان).

هنجارهای اخلاقی از نظر سودمندی و اهمیت‌شان برای محرک‌ها و کنشگران خاص متفاوت است. آنچه که هنجارهای اخلاقی را برای درک فرد از گزینه‌های کنش، سودمند می‌سازد این است که آیا آن برای یک محرک مورد استفاده قرار می‌گیرد. برای مثال، یک هنجار اخلاقی مبتنی بر مکان درباره سیگار کشیدن ارتباط ناچیز با کنش‌های کسانی که در محیط وسوسه به سیگار کشیدن می‌شوند، دارد. آنچه که هنجارهای اخلاقی مربوطه را با اهمیت می‌سازد این است که آیا دیگران مهم (افرادی که نظراتشان برای کنشگران اهمیت دارد یا از آن‌ها می‌ترسند) در تصدیق این هنجارها یا حمایت از آن‌ها دیده می‌شوند. کسانی که به‌عنوان دیگری مهم شناخته می‌شود، ممکن است در محیط‌ها متفاوت با شد و به محرک خاص مورد نظر و شرایط آن بستگی دارد (همان: ۲۷۰-۲۶۹).

ب. اعمال هنجارهای اخلاقی: هنجارهای اخلاقی یک محیط نه تنها از لحاظ ارتباط و اهمیت برای افراد شرکت کننده و محرک-هایشان متفاوت هستند بلکه در اثربخشی اجرای‌شان از طریق فرایند بازدارندگی متفاوت‌اند. برخی از هنجارهای اخلاقی (و قوانین) بطور کلی، یا در محیط‌های خاص، با شدت بیش‌تری نسبت به سایر قوانین اجرا می‌شوند (همان: ۲۷۰).

1. Place's Criminogenic Inducements

2. Law-Relevant Moral Norms of Settings

بازدارندگی (یا بازدارندگی موثر) ممکن است به این صورت تعریف شود که تهدیدات (درک شده) مجازات‌ها در محیط فرد را وادار می‌کند تا در برابر فشارهای درونی جهت عمل کردن برخلاف یک هنجار اخلاقی (یا یک دستور قانونی)، بخاطر ترس (نگرانی) از پیامدهای منفی (آینده یا آنی) آن، مقاومت کند. مجازات ممکن است به‌عنوان تحمیل هدفمند سرزنش، درد، خسارت مالی یا سلب آزادی توسط شخص ثالث به‌عنوان پاسخ به تخلف از قاعده رفتاری تعریف شود. نکته مهم، تهدیدات مجازات‌ها در پاسخ به ارتکاب اعمال مجرمانه (نقض قواعد رفتاری مندرج در قانون) نه تنها توسط نهادهای قانونی انجام می‌گیرد، بلکه ممکن است توسط تعدادی از سایر کنشگران مانند والدین، معلمان، کارفرمایان، تماشاچی‌ها و دیگران نیز اعمال شود. تهدید قانونی مجازات همیشه موثرترین پیشگیری نیست، بعضی اوقات مردم ممکن است بیش‌تر نگران مداخلات و واکنش‌های دیگران مهم باشند. غالباً استدلال می‌شود که خطر کشف بیش‌تر از پیامدهای آن تأثیرگذار است، اما به نظر می‌رسد که این دو جنبه مرتبط به یکدیگر هستند که یک تهدید را معتبر و تأثیرگذار می‌کند. بعید به نظر می‌رسد که فقط خطر گرفتار شدن به تنهایی یک تهدید مهم و معتبر باشد اگر هیچگونه نتیجه مورد انتظاری در ارتباط با مشارکت در کنش تخطی از قانون وجود نداشته باشد (حتی اگر فقط این مسئله باشد که فرد اگر گرفتار شود احساس شرم خواهد کرد).

بنا بر آن چه که در چارچوب نظری گفته شد می‌توان فرضیه‌های تحقیق را مطرح نمود. به طور کلی فرضیه‌های تحقیق عبارتند از:

- ۱) تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی افراد تابعی مستقیم از تمایل مجرمانه^۱ آن‌ها است.
- ۲) تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی افراد تابعی مستقیم از جرم‌زایی محیط^۲ آن‌ها است.
- ۳) تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی افراد تابعی مستقیم از تقویت افتراقی آن‌ها است.
- ۴) تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی افراد تابعی مستقیم از تعارف خنثی‌ساز^۳ آن‌ها است.
- ۵) تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی افراد تابعی مستقیم از تجربه گریز از مجازات^۴ آن‌ها است.

۳. پیشینه تجربی

از بین تحقیقات داخلی که با نگاه جامعه‌شناختی به مسئله تخلف از قوانین رانندگی پرداخته‌اند، تعداد محدودی (محمدمقام و گلمحمدی، ۱۳۸۲؛ مظلومی محمودآباد و همکاران، ۱۳۹۴) صرفاً توصیفی هستند. غالب تحقیقات توصیفی و تبیینی می‌باشند. این تحقیقات به بررسی رابطه و تأثیر متغیرهای سرمایه اجتماعی (میرفردی و احمدی، ۱۳۹۳؛ سعادت، ۱۳۹۹؛ نظیر حسن‌آباد و کسب‌کار، ۱۳۹۶؛ دعاگویان، ۱۳۸۸؛ کاشانی و همکاران، ۱۳۸۹؛ دعاگویان، ۱۳۹۶؛ علیزاده اقدم و صالحی، ۱۳۹۰؛ دعاگویان و رفیعی، ۱۳۸۸)، سرمایه فرهنگی (احمدی و همکاران، ۱۳۹۵)، سبک زندگی (مقیمی و عابدی اردکانی، ۱۳۹۵؛ علیزاده اقدم و صالحی، ۱۳۹۱؛ علیزاده اقدم و صالحی، ۱۳۹۰)، عملکرد پلیس (احمدی و جم‌نژاد، ۱۳۹۷)، اعمال قانون (صادقی، ۱۳۹۵؛ آبرودی و همکاران، ۱۳۹۷)، کنترل اجتماعی (احمدی و سلامتیان، ۱۳۹۵؛ فیروزجانیان و توکلی، ۱۳۹۵؛ نیازی و همکاران، ۱۳۹۶؛ عبدالرحمانی و همکاران، ۱۳۹۳؛ عشایری، ۱۴۰۱؛ جوادیان و همکاران، ۱۳۹۷؛ نظیر حسن‌آباد و کسب‌کار، ۱۳۹۶؛ صادقی فسایی و خیرخواه زاده، ۱۳۹۰؛ میزری عالی و همکاران، ۱۳۹۸؛ ابراهیمی، ۱۳۹۲)، فرهنگ و رسانه‌ها (امین صارمی و همکاران، ۱۳۹۵؛ پورشمس و جان‌فدا، ۱۳۹۶؛ بهزادبصیرت و دعاگویان، ۱۳۹۵؛ حبیب‌زاده و محمدی اطهر، ۱۳۸۴؛ واعظ‌زاده

-
1. Criminal Propensity
 2. The Criminogeneity of setting
 3. Definitions of Neutralizer
 4. Experience of punishment Avoidance

و حامد، ۱۳۹۶، زاهدی و همکاران، ۱۴۰۰؛ کبیری و حکیم‌آرا، ۱۳۹۳؛ موسوی و همکاران، ۱۳۹۰؛ امیری و همکاران، ۱۳۹۶؛ یاراحمدی و همکاران، ۱۳۹۹)، خانواده (پورابراهیم و همکاران، ۱۳۹۹؛ عباسی اسفجیر و همکاران، ۱۳۹۷؛ خدادادی سنگده و همکاران، ۱۳۹۱؛ حبیب‌زاده و همکاران، ۱۳۹۳)، تجربه مجازات (فرضی، ۱۳۸۸؛ قدسی و می‌آبادی، ۱۳۹۴؛ حسینی و همکاران، ۱۳۹۸؛ اسماعیلی و شمس، ۱۳۹۲؛ عزیززاده آرند و همکاران، ۱۴۰۰) و بر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی در شهرهای مختلف پرداخته‌اند. روش غالب این تحقیقات، پیمایش بوده و فقط در چند تحقیق، روش مصاحبه عمیق (صادقی‌فسایی و خیرخواه‌زاده، ۱۳۹۰؛ ترحمی و همکاران، ۱۴۰۱؛ هوشنگی و شهابی، ۱۳۹۱) یا بحث گروهی (شمس و همکاران، ۱۳۸۹) مورد استفاده قرار گرفت. همچنین؛ در تحقیقات تبیینی، در چارچوب نظری از نظریات کنترل اجتماعی، سرمایه اجتماعی، سرمایه فرهنگی و بازدارندگی و ... استفاده شده است.

مروری بر تحقیقات خارجی گذشته در حوزه ترافیک نیز نشان می‌دهد که غالب محققان (مانند، واتسون، ۲۰۰۴؛ فریمن و واتسون^۱، ۲۰۰۶؛ الویک و کریستنسن^۲، ۲۰۰۷؛ تاواریس و همکاران^۳، ۲۰۰۸؛ والتر و همکاران^۴، ۲۰۱۱؛ کریستوفر، ۲۰۱۱؛ لافام و تاد^۵، ۲۰۱۲؛ رینگ^۶، ۲۰۱۲؛ استانوجویچ و همکاران^۷، ۲۰۱۳؛ گرسیتز^۸، ۲۰۱۶؛ ژوگی و همکاران^۹، ۲۰۱۷) در چارچوب نظری تحقیقات خود از نظریه بازدارندگی کلاسیک استفاده کرده‌اند که مورد تایید قرار گرفته است. البته نتایج برخی از تحقیقات نشان می‌دهد که نسخه‌های کلاسیک نظریه‌های بازدارندگی تبیین‌کننده رانندگی در حالت مستی (لافام و تاد، ۲۰۱۲) و قصد رانندگی بعد از مصرف مواد مخدر در آینده (واتلینگ و فریمن، ۲۰۱۱) نمی‌باشد. برخی از محققان (مانند: واتسون، ۲۰۰۴؛ فریمن و واتسون، ۲۰۰۶؛ لوینگ استون^{۱۰}، ۲۰۱۱؛ ژوگی و همکاران، ۲۰۱۷) نظریه بازدارندگی بسط یافته استفورد و وار را در چارچوب نظری خود برگزیده‌اند که نتیجه تحقیقات‌شان تایید این نظریه بوده است. برخی از محققان نیز، نظریه بازدارندگی را به دلیل تمرکز بیش از حد در نقش مجازات‌های قانونی و عدم توجه به سایر عوامل مورد انتقاد قرار داده‌اند. برای مثال وینگلیس^{۱۱} (۱۹۹۰) نظریه بازدارندگی را به دلیل عدم توجه به تأثیر عواملی مانند پاداش‌ها و مجازات‌های اجتماعی، تعهد اخلاقی به قانون و فرصت ارتکاب جرم مورد نقد قرار داده است (واتسون، ۲۰۰۴: ۳). همچنین؛ اندرسون و همکاران^{۱۲} (۱۹۷۷) مشخص کردند که کنترل اجتماعی غیررسمی که غالباً تحت تأثیر ساختارهای خانواده و محله قرار دارد در واقع می‌تواند در جلوگیری از رفتارهای اشتباه، نسبت به مجازات‌های رسمی اعمال شده توسط دولت تأثیر قوی‌تری داشته باشد. گودوین و فاس^{۱۳} (۲۰۰۴) نیز نشان دادند که والدین ممکن است در جلوگیری از رفتارهای رانندگی ناسازگارانه رانندگان جوان تأثیرگذارتر از پلیس باشند (آلن و

1. Freeman & Watson
2. Elvik & Christensen
3. Tavares et al.
4. Walter et al.
5. Lapham & Todd
6. Ryeng
7. Stanojevic et al.
8. Gehrsitz
9. Szogi et al.
10. Livingstone
11. Vinglis
12. Anderson et al.
13. Goodwin & Foss

همکاران^۱، ۲۰۱۵: ۸۸۷). از این رو، برخی از محققان (دیلاسیو، ۱۹۸۸؛ فرگوسن و همکاران^۲، ۲۰۰۱؛ هارتوس و همکاران^۳، ۲۰۰۲؛ سایمونز-مورتون و همکاران^۴، ۲۰۰۲؛ اسکات-پارکر و همکاران^۵، ۲۰۰۹؛ چن و همکاران^۶، ۲۰۰۸؛ لوینگ استون، ۲۰۱۱؛ سنتیفانتی و همکاران، ۲۰۱۴) تلاش کردند تا قدرت نظریه یادگیری اجتماعی را در تبیین تخلف از قوانین رانندگی مورد ارزیابی قرار دهند. لازم به ذکر است که در کنار نظریات مطرح شده، از نظریات دیگری (مانند کنترل اجتماعی و پیوند اجتماعی) نیز در تبیین تخلف از قوانین رانندگی استفاده شده است.

اگرچه تحقیقات گذشته یافته‌های ارزشمندی را ارائه کرده‌اند اما قابل نقد می‌باشند. با توجه به بررسی‌های انجام شده در تحقیقات خارجی می‌توان گفت در غالب تحقیقات داخلی و خارجی نحوه دسترسی به نمونه از طریق مراجعه به مراکز تجمع رانندگان در موسسات تاکسی‌رانی، آژانس‌های اتومبیل‌رانی، مراکز ثبت و تعویض پلاک، مراکز بیمه، مراجعه به ادارات و پارک‌ها انجام گرفت. ضعف این شیوه این است که تمام افراد جامعه آماری از فرصت برابر جهت انتخاب شدن برخوردار نیستند. به بیانی دیگر نمونه آماری، معرف جامعه آماری نیست و این باعث کاهش اعتبار بیرونی تحقیق گردیده است. وجه تمایز پژوهش حاضر با تحقیقات قبل این است که تلاش شده است تا با استفاده از شیوه نمونه‌گیری درست، انتخاب نمونه‌ها به گونه‌ای باشد که معرف جامعه آماری باشند. همچنین؛ نظریه‌هایی که در پژوهش حاضر مورد استفاده قرار گرفته است قبلاً در تبیین تخلف از قوانین رانندگی و رانندگی در کشور مورد استفاده قرار نگرفته است.

۴. روش‌شناسی

۴-۱. جامعه آماری و حجم نمونه

پژوهش حاضر از نوع روش پیمایشی و مقطعی است؛ جامعه آماری پژوهش حاضر، افراد بالای ۱۸ سال استان مازندران را شامل می‌شود که دارای گواهی‌نامه رانندگی می‌باشند. براساس آمارهای دریافتی از مرکز تحقیقات کاربردی فراجا، تعداد این افراد در استان مازندران ۱۵۸۶۱۱۲ نفر می‌باشند که از این تعداد، ۵۲۹۹۲۸ نفر زن و ۱۰۵۶۱۸۴ نفر مرد هستند. بر اساس این داده‌ها، حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران ۴۰۰ نفر تعیین شده است. باید اضافه نمود که در این تحقیق، از شیوه نمونه‌گیری طبقه‌ای متناسب استفاده شده است. از بین شهرستان‌های مختلف استان مازندران سه شهر بابل، رامسر و بهشهر بصورت تصادفی برگزیده شده و حجم نمونه برحسب تعداد دارندگان گواهی‌نامه در این سه شهر به صورت متناسب به آن‌ها اختصاص داده شد.

۴-۲. تصریح مفاهیم و سنجش متغیرها

تمایل مجرمانه

مفهوم تمایل به این احتمال اشاره دارد که فردی در مواجهه با شرایط محیطی خاص به روشی خاص عمل کند (ویکستروم و همکاران، ۲۰۱۰: ۶۷). در پژوهش حاضر برای سنجش تمایل به جرم از یک معیار ترکیبی مبتنی بر مقیاس اخلاق شخصی

1. Allen et al.

2. Ferguson et al.

3. Hartos et al.

4. Simons-Morton et al.

5. Scott-Parker et al.

6. Chen et al.

ضعیف^۱ و مقیاس خود کنترلی پائین^۲ استفاده شده است. بعد اخلاق شخصی ضعیف داری دو مولفه ارزش‌های اخلاقی و احساس اخلاقی می‌باشد. برای سنجش ارزش‌های اخلاقی از پاسخگویان پرسیده شد که فکر می‌کنید انجام رفتارهای زیر^۳ تا چه اندازه اشتباه است؟ برای سنجش احساس اخلاقی نیز دو سوال طرح گردید: اگر دوستان صمیمی‌تان متوجه شوند که شما بخاطر انجام رفتارهای زیر جریمه شده‌اید، چقدر احساس شرمندگی خواهید کرد؟/ اگر اعضای خانواده شما متوجه شوند که شما بخاطر انجام رفتارهای زیر جریمه شده‌اید، چقدر احساس شرمندگی خواهید کرد؟ در تنظیم گویه‌های بعد اخلاق شخصی (ضعیف) از تحقیقات پیشین (هیرتلنر و هاردی، ۲۰۱۶؛ هیرتلنر و تریر، ۲۰۱۷؛ پاولز، ۲۰۱۸؛ ویکستروم و سونسون، ۲۰۱۰؛ تریدی-بتمن، ۲۰۱۹؛ سونسون، ۲۰۱۵؛ کوکران، ۲۰۱۶؛ کرونبرگ و شولز، ۲۰۱۸؛ ویرمن و همکاران، ۲۰۱۵؛ شپرز و راین‌که، ۲۰۱۸؛ کوکالرا و همکاران، ۲۰۲۰؛ ویکستروم و همکاران، ۲۰۱۰) استفاده شده است. برای سنجش^۴ مولفه (شتابزدگی، خطرپذیری، ابراز خشم و خودمحوری) خودکنترلی، از ۱۶ گویه طرح شده در تحقیقات علیوردی‌نیا و یونسی (۱۳۹۳)، علیوردی‌نیا و قهرمانیان (۱۳۹۵) استفاده شده است. گویه‌ها دارای اعتبار صوری بوده و پایایی آن ۰/۹۵ برآورد شده است.

جرم‌زایی محیط

جرم‌زا بودن محیط به‌عنوان تمایلاتش به القای جرم به‌عنوان یک گزینه کنش در پاسخ به فرصت‌ها و اصطکاک‌های آن تعریف می‌شود (ویکستروم، ۲۰۱۹: ۲۶۹). در این تحقیق متغیر جرم‌زایی محیط دارای دو بعد بستر اخلاقی ضعیف و بازدارندگی ادراک شده ضعیف می‌باشد. برای سنجش بعد بستر اخلاقی ضعیف دو سوال مطرح شد: (۱) اعضای خانواده شما تا چه اندازه رفتارهای زیر را انجام می‌دهند. (۲) دوستان صمیمی شما تا چه اندازه رفتارهای زیر را انجام می‌دهند. در تنظیم گویه‌های مربوط به بستر اخلاقی ضعیف، از تحقیقات شپرز (۲۰۱۶)، شپرز و راین‌که (۲۰۱۸)، کوکالرا و همکاران (۲۰۲۰) و هیرتلنر و هاردی (۲۰۱۶) استفاده شده است. برای سنجش بازدارندگی ادراک شده ضعیف این سوال مطرح شد که: فکر می‌کنید اگر رفتارهای زیر را انجام دهید از سوی پلیس جریمه خواهید شد؟ در تنظیم گویه‌های مربوط به بازدارندگی ادراک شده ضعیف از تحقیقات پیشین (کوکران، ۲۰۱۶؛ کرونبرگ و شولز، ۲۰۱۸؛ لیو و همکاران، ۲۰۲۰؛ سونسون، ۲۰۱۵) استفاده شده است. گویه‌ها دارای اعتبار صوری بوده و میزان پایایی آن ۰/۹۲ برآورد شده است.

تقویت افتراقی

تقویت افتراقی به پاداش‌ها و مجازات‌های واقعی یا مورد انتظاری اشاره دارد که با پیامدهای یک رفتار همراه می‌باشد (ایکروز و جنسن، ۲۰۰۶: ۵). در این تحقیق، متغیر تقویت افتراقی دارای سه بُعد عکس‌العمل تصویری^۴، تشویق تصویری^۵ و هزینه تصویری^۶ می‌باشد. برای سنجش بعد عکس‌العمل تصویری (دو مولفه‌ی عکس‌العمل تصویری دوستان و عکس‌العمل تصویری اعضای خانواده) دو سوال طرح گردید که بدین قرار است: (۱) فکر می‌کنید اگر اعضای خانواده شما باخبر شوند که رفتارهای زیر را انجام

1. Weak Personal Morality

2. Low Self-Control

۳. رانندگی با سرعت غیرمجاز/ دورزدن و عبور از محل‌های ممنوعه/ انجام حرکات مارپیچی یا لایی کشیدن در زمان رانندگی/ رعایت نکردن فاصله با خودروی جلویی/ رانندگی در شب با چراغ نور بالا یا نورافکن/ رعایت نکردن حق تقدم و عبور از چراغ قرمز/ استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی/ بستن کمربند ایمنی/ استفاده نکردن از چراغ راهنما در زمان گردش به چپ یا راست/ توقف در مکان‌های ممنوعه/ سبقت غیرمجاز

4. Perceived Reaction

5. Perceived Encouragement

6. Perceived Cost

داده‌اید، چه عکس‌عملی خواهند داشت؟ (۲) فکر می‌کنید اگر دوستان شما باخبر شوند که رفتارهای زیر را انجام داده‌اید، چه عکس‌عملی خواهند داشت؟^۱ برای اندازه‌گیری بعد تشویق، در مورد مولفه‌ی تشویق دوستان صمیمی (به دلیل پائین بودن واریانس مولفه اعضای خانواده در مطالعه مقدماتی، این مولفه از تحقیق حذف گردید)، این سوال مطرح گردید که: فکر می‌کنید اگر رفتارهای زیر را انجام دهید، دوستان صمیمی‌تان شما را تشویق خواهند کرد؟ برای سنجش بعد هزینه نیز از این سوال استفاده شد که: فکر می‌کنید اگر رفتارهای زیر را انجام دهید، چه پیامدهای منفی برای‌تان خواهد داشت؟^۲ این سنجش بر مبنای تحقیقات تجربی پیشین (ایکرز و لی، ۱۹۹۹؛ ایکرز و همکاران، ۱۹۷۹؛ گانتز، ۲۰۰۸؛ هیگینز و همکاران، ۲۰۰۵؛ علیوردی‌نیا و همکاران، ۱۳۹۴؛ علیوردی‌نیا و حیدری، ۱۳۹۱؛ علیوردی‌نیا و همکاران، ۱۳۹۳؛ عمرانی، ۱۳۹۳؛ اسکندری و همکاران، ۱۴۰۰) صورت پذیرفته است. لازم به ذکر است که در تحقیقات پیشین، ابعاد دیگر این متغیر نیز مورد سنجش قرار گرفت که بنا به ضرورت و پیوستگی با موضوع، در این تحقیق تنها به ۳ بعد ذکر شده اکتفا گردید. این گویه‌ها دارای اعتبار صوری بوده و میزان پایایی آن ۰/۹۲ برآورد شده است.

تعاریف خنثی‌ساز

تعاریف خنثی‌ساز به‌عنوان ابزاری برای توجیه و دلیل‌آوری برخی یا همه اشکال رفتارهای مجرمانه هستند (ایکرز و سلرز، ۲۰۰۴). متغیر تعاریف خنثی‌ساز دارای ۵ مولفه انکار مسئولیت، محکوم کردن محکوم کنندگان، توسل به وفاداری‌های بالاتر، سرزنش قربانی و انکار آسیب است. برای هر مولفه ۲ گویه و در مجموع ۱۰ گویه برای سنجش متغیر تعاریف خنثی‌ساز طرح شده است. این گویه‌ها بر مبنای تحقیقات تجربی پیشین (اسکینر و فریام، ۱۹۹۷؛ ایکرز و همکاران، ۱۹۹۶؛ موریس و هیگینز، ۲۰۰۹؛ علیوردی‌نیا و همکاران، ۱۳۹۴؛ علیوردی‌نیا و حیدری، ۱۳۹۱؛ علیوردی‌نیا و همکاران، ۱۳۹۳؛ عمرانی، ۱۳۹۳) صورت پذیرفته است. تعریف عملیاتی این متغیر در جدول شماره ۱ آمده است. این گویه‌ها دارای اعتبار صوری بوده و میزان پایایی آن ۰/۵۶ برآورد شده است.

جدول شماره ۱: تعریف عملیاتی متغیر تعاریف خنثی‌ساز

مؤلفه	گویه‌ها
انکار مسئولیت	۱. بخاطر شلوغی جاده‌ها مجبورم گاهی از محل‌های دور زدن ممنوع، ورود ممنوع و یا از چراغ قرمز عبور کنم. ۲. برای گیر نیفتادن در ترافیک گاهی با سرعت غیرمجاز رانندگی می‌کنم و یا سبقت غیرمجاز می‌گیرم.
محکوم کردن محکوم کنندگان	۱. اگر پلیس راه، دوربرگردان‌های متعددی در اتوبان‌ها ایجاد کند، رانندگان مجبور نیستند برای اصلاح مسیر خود با دنده عقب رانندگی کنند. ۲. این‌که در مکانهای ممنوعه توقف می‌کنم، بخاطر این است که پلیس جایی را برای توقف نگذاشته است.
توسل به وفاداری‌های بالاتر	۱. با حرکات نمایشی (دور زدن درجا یا حرکت مارپیچی) در جاده‌ها می‌توانم مهارتم در حفظ تعادل ماشین را به دوستانم اثبات کنم. ۲. با رانندگی در حالت مستی یا بعد از مصرف داروهای روان‌گردان می‌توانم به دوستانم ثابت‌کنم که در هرشرایطی قادر به کنترل ماشین هستم.
سرزنش قربانی	۱. به وسیله نقلیه پشت‌سرم اجازه سبقت نمی‌دهم چون مدام چراغ می‌دهد و یا بوق می‌زند. ۲. این‌که در حین رانندگی به وسیله نقلیه جلویی خیلی نزدیک می‌شوم بخاطر این است که به من اجازه سبقت نمی‌دهد.

۱. گزینه‌های پاسخ در گویه‌های مربوط به بعد عکس‌عمل تصویری عبارتند از رفتارم را تایید می‌کنند/ بی‌تفاوت هستند/ به من تذکر می‌دهند/ مرا سرزنش می‌کنند/ یا من قهر می‌کنند.
۲. گزینه‌های پاسخ در گویه‌های مربوط به بعد هزینه تصویری شامل هزینه بخاطر جریمه شدن، پرداخت خسارت بخاطر تصادف، احساس عذاب وجدان، احساس اضطراب، هیچکدام بوده است. در این بعد، پاسخگو می‌توانست بیش از یک گزینه را انتخاب کند. بر این اساس به هیچکدام نمره صفر و به هر یک از گزینه‌ها ۱+ داده شد. جمع نمره‌های مربوط به موارد انتخاب شده، نمره واقعی فرد را نشان می‌دهد.

انکار آسیب	۱. نبستن کمر بند ایمنی به من آسیبی وارد نمی‌کند. ۲. رانندگی در شب با استفاده از نورافکن (یا چراغ نور بالا) به دیگران آسیبی وارد نمی‌کند.
------------	---

تجربه گریز از مجازات

تجربه گریز از مجازات به این معناست که فرد علی‌رغم انجام تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی، توسط پلیس یا دوربین‌های کنترل، شناسایی و در نتیجه جریمه نشده است. برای سنجش این متغیر این سوال مطرح شد که، آیا ممکن است در دو سال اخیر رفتارهای زیر را انجام داده ولی از سوی پلیس جریمه نشده باشید؟^۱ در تنظیم گویه‌های این متغیر از تحقیقات واتسون (۲۰۰۴)، ژوگی و همکاران (۲۰۱۷) و فریمن و واتسون (۲۰۰۶) استفاده شده‌است. این گویه‌ها دارای اعتبار صوری بوده و میزان پایایی آن ۰/۹۱ برآورد شده است.

تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی^۲

هنگامی که یک راننده، قانون مربوط به کار با وسیله نقلیه را زیر پا می‌گذارد، به آن تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی می‌گویند (اکسلتون، ۲۰۲۰). در تعریف عملیاتی مفهوم تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی، تخلفات رانندگی که در کتاب "قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹" با تالیف مهرایی و قلی‌زاده (۱۳۸۹) آمده است، مدنظر قرار گرفت. ابتدا در مطالعه مقدماتی ۲۰ تخلف از میان تخلفات مطرح شده در کتاب مذکور برگزیده شد اما در جریان مطالعه مقدماتی مشخص گردید که واریانس برخی از گویه‌ها بسیار پائین می‌باشد لذا حذف گردیده و به ۱۶ تخلف کاهش یافت. لازم به ذکر است که در فرایند انتخاب گویه‌های مربوط به تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی، حذف سایر تخلفات به خاطر این بوده که به یک نوع خاصی از وسایل نقلیه مربوط می‌شده و یا تکراری بوده و یا واریانس بسیار پائینی داشته‌اند. لذا از ۱۶ گویه برای سنجش این متغیر استفاده شده است. این گویه‌ها دارای اعتبار صوری می‌باشد. البته از آنجایی که سطح معناداری آزمون t تفاوت میانگین تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی در دو گروه زنان و مردان را معنادار نشان می‌دهد و میانگین تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی مردان بیش‌تر از زنان می‌باشد و با توجه به همسویی این یافته با تحقیقات پیشین (پو و همکاران، ۲۰۰۶؛ آرمسترانگ و همکاران، ۲۰۱۴؛ مقابله، ۲۰۱۶؛ ترولاو و همکاران، ۲۰۱۷؛ آواز، ۱۳۸۹؛ ابراهیمی، ۱۳۹۲؛ امیرکافی و یوسفی، ۱۳۹۲؛ سعادت، ۱۳۹۹)، می‌توان گفت که متغیر وابسته تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی از اعتبار سازه نظری برخوردار است. همچنین میزان پایایی آن ۰/۹۲ برآورد شده است.

۵. یافته‌ها

یافته‌های تحقیق نشان داد که اغلب پاسخگویان در گروه سنی میانسالان (۵۹-۳۱ سال) قرار دارند که ۸۳/۲٪ آن‌ها را شامل می‌شود. کم‌ترین فراوانی (۴/۸٪) نیز به گروه سنی سالخوردگان (۶۰ سال و بالاتر) اختصاص دارد. میانگین سن پاسخگویان تقریباً ۴۲ سال می‌باشد. همچنین، محل تولد ۵۷٪ پاسخگویان، شهر و ۴۳٪ پاسخگویان، روستا می‌باشد. البته ۷۴/۵٪ پاسخگویان ساکن شهر، ۱۸/۲٪ پاسخگویان ساکن روستا و ۷/۲٪ آنان نیز هم ساکن شهر و هم ساکن روستا می‌باشند. یافته‌ها همچنین حاکی از آن است که ۰/۵٪ پاسخگویان بی‌سوادند و ۵۱/۷٪ افراد نیز تحصیلات دانشگاهی دارند. همچنین، اغلب پاسخگویان (۴۲/۴٪) بین ۱۰ سال تا ۲۰ سال سابقه رانندگی دارند و میانگین سابقه رانندگی ۱۴/۰۴ (چهارده سال و چهار ماه)

۱. گزینه‌های پاسخ در گویه‌های مربوط به متغیر گریز از مجازات عبارتند از: بیشتر از ۱۰ بار/ ۷ تا ۱۰ بار/ ۴ تا ۶ بار/ ۱ تا ۳ بار/ اصلاً

2. Violation of Traffic Laws

می باشد. اغلب پاسخگویان (۳۲/۲٪) حداکثر یک ساعت در طول شبانه روز رانندگی می کنند و میانگین رانندگی در هر شبانه روز نیز تقریباً دو ساعت و سی و پنج دقیقه است. باید اضافه نمود که ۹۳٪ پاسخگویان دارای خودروی سواری، ۴٪ آن ها دارای خودروی باربری و ۳٪ آن ها نیز دارای هر دو نوع خودرو می باشند.

توزیع پاسخگویان برحسب متغیرهای اصلی تحقیق (در جدول شماره ۲) نشان می دهد که تمایل مجرمانه (۷۱/۸٪)، جرم زایی محیط (۷۲/۲٪)، تعارف خنثی ساز (۷۷/۸٪) و گریز از مجازات (۶۹/۲٪) غالب پاسخگویان در حد کم می باشد اما میزان تقویت افتراقی اغلب پاسخگویان (۷۸٪) در حد متوسط قرار دارد. بر اساس میانگین های جدول مذکور می توان گفت که میزان تقویت افتراقی پاسخگویان در حد متوسط و میانگین کسب شده پاسخگویان در سایر متغیرهای موجود در جدول در حد کم قرار دارد.

جدول شماره ۲: وضعیت پراکندگی پاسخگویان برحسب متغیرهای تحقیق

متغیر	کم		متوسط		زیاد		میانگین	انحراف استاندارد
	درصد معتبر	فراوانی	درصد معتبر	فراوانی	درصد معتبر	فراوانی		
تمایل مجرمانه	۷۱/۸	۱۱۱	۲۷/۸	۲	۰/۵	۲	۲/۰۵	۰/۵۶
جرم زایی محیط	۷۲/۲	۱۱۱	۲۷/۸	۰	۰	۰	۱/۹۹	۰/۵۴
تقویت افتراقی	۲۰	۳۱۲	۷۸	۸	۲	۸	۲/۵۷	۰/۳۹
تعارف خنثی ساز	۷۷/۸	۷۹	۱۹/۸	۱۰	۲/۵	۱۰	۱/۹۴	۰/۶۵
تجربه گریز از مجازات	۶۹/۲	۱۰۹	۲۷/۲	۱۴	۳/۵	۱۴	۱/۷۸	۰/۸۱
تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی	۷۷/۲	۸۰	۲۰	۱۱	۲/۸	۱۱	۱/۸۷	۰/۷۴

جدول شماره ۳: توصیف درصدی تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی

ردیف	در دو سال اخیر تا چه اندازه رفتارهای زیر را در زمان رانندگی انجام داده‌اید؟	اصلاً	تا ۱ بار	تا ۴ بار	تا ۷ بار	بیش‌تر از ۱۰ بار	میانگین
۱	استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی	۱۴	۲۷/۲	۱۳	۸	۳۷/۸	۳/۲۸
۲	انجام حرکت مارپیچی یا لایی کشیدن در زمان رانندگی	۷۶/۵	۱۲/۵	۵	۲/۸	۳/۲	۱/۴۴
۳	توقف در مکان‌های ممنوعه	۴۴/۸	۳۴	۸	۶	۷/۲	۱/۹۷
۴	عبور از محلهای ممنوعه یا ورود ممنوع	۶۶/۲	۲۴/۱	۴/۳	۳/۳	۲/۳	۱/۵۱
۵	ن بستن کمربند ایمنی	۳۶/۸	۲۴/۳	۹/۵	۶/۳	۲۳/۱	۲/۵۴
۶	عبور از چراغ قرمز راهنمایی و رانندگی	۷۷/۵	۱۶	۳/۲	۱	۲/۲	۱/۳۴
۷	سبقت از سمت راست وسیله نقلیه دیگر	۵۰/۵	۲۹/۲	۱۰/۵	۳	۶/۸	۱/۸۶
۸	سبقت از جاده خاکی	۷۴/۲	۱۶	۵/۵	۲	۳/۲	۱/۴۲
۹	سبقت غیرمجاز در راه‌های دوطرفه	۵۸/۲	۲۴/۲	۷/۸	۵/۵	۴/۲	۱/۷۳
۱۰	رعایت نکردن حق تقدم عبور	۶۴/۸	۲۴	۶/۵	۴/۲	۰/۵	۱/۵۲
۱۱	راه ندادن به وسیله نقلیه پشت‌سر برای سبقت	۷۲/۸	۱۸	۴	۳/۲	۲	۱/۴۴
۱۲	رانندگی با سرعت غیرمجاز	۴۳	۲۸/۵	۷/۸	۶	۱۴/۸	۲/۲۱
۱۳	استفاده از چراغ نور بالا (یا نورافکن) در زمان رانندگی شب	۵۸/۲	۲۲/۵	۶/۲	۴/۸	۸/۲	۱/۸۲
۱۴	دور زدن در محل‌های دور زدن ممنوع	۵۷	۲۹/۸	۸	۱/۸	۳/۵	۱/۶۵
۱۵	رعایت نکردن فاصله با وسیله نقلیه جلویی	۳۹/۲	۲۷/۸	۱۰/۵	۶/۵	۱۶	۲/۳۲
۱۶	استفاده نکردن از چراغ‌راهنما در زمان گردش به چپ یا راست	۵۳/۲	۲۸/۲	۷	۴/۵	۷	۱/۸۴

یافته‌های جدول شماره ۳ نشان می‌دهد که اکثر پاسخگویان در دو سال اخیر تخلفات ذکر شده (بجز استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی) را اصلاً انجام نداده‌اند. اکثر پاسخگویان اظهار کردند که در مدت مذکور بیش‌تر از ۱۰ بار از تلفن همراه در حین رانندگی استفاده کرده‌اند. درصد افرادی که اصلاً تخلف «عبور از چراغ قرمز راهنمایی و رانندگی» را انجام نداده‌اند ۷۷/۵٪ پاسخگویان را شامل می‌شود که بیش‌ترین نسبت را در بین گویه‌های مختلف به خود اختصاص داده است. بر اساس مقدار میانگین‌ها می‌توان اظهار کرد که بیش‌ترین تخلفی که در دو سال اخیر توسط پاسخگویان انجام شده است استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی می‌باشد. سپس، تخلفات نبستن کمربند ایمنی و رعایت نکردن فاصله با خودروی جلویی پرتکرارترین تخلفاتی هستند که از سوی پاسخگویان انجام شده است. در مقابل، کم‌ترین تخلفی که از سوی پاسخگویان انجام شد تخلف عبور از چراغ قرمز راهنمایی و رانندگی است.

جدول شماره ۴: تحلیل رگرسیونی تأثیر متغیرهای مستقل در تبیین تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی

مدل چهارم						مدل سوم	مدل دوم	مدل اول	متغیرهای مستقل
آمار هم خطی		همبستگی			β				
VIF	tolerance	Part	Partial	Zero-order		β	β	β	β
۱/۵۴۰	۰/۶۵۰	۰/۰۷۲	۰/۱۰۵	۰/۴۳۰	۰/۰۸۹*			۰/۲۹۲**	تمایل مجرمانه
۱/۳۳۴	۰/۷۵۰	۰/۱۳۸	۰/۱۹۸	۰/۴۵۱	۰/۱۵۹**			۰/۳۲۸**	جرم‌زایی محیط
۱/۲۶۹	۰/۷۸۸	۰/۰۶۲	۰/۰۹۰	۰/۳۲۰	۰/۰۷۰			۰/۱۵۷**	تقویت افتراقی
۱/۳۶۴	۰/۷۳۳	۰/۲۹۷	۰/۳۹۹	۰/۵۵۱	۰/۳۴۷**			۰/۵۰۰**	تعاریف خنثی ساز
۱/۱۰۵	۰/۹۰۵	۰/۳۷۴	۰/۴۸۲	۰/۵۳۹	۰/۳۹۴**	۰/۵۳۹**			تجربه گریز از مجازات
p	F	ضریب تعیین تعدیل شده		ضریب تعیین	ضرایب همبستگی چندگانه		خلاصه مدل های رگرسیونی		
۰/۰۰۰	۷۴/۶۵۸	۰/۲۷۰		۰/۲۷۳	۰/۵۲۳		مدل اول		
۰/۰۰۰	۹۵/۹۹۷	۰/۳۲۳		۰/۳۲۶	۰/۵۷۱		مدل دوم		
۰/۰۰۰	۱۶۳/۲۵۳	۰/۲۸۹		۰/۲۹۱	۰/۵۳۹		مدل سوم		
۰/۰۰۰	۹۰/۹۱۸	۰/۵۳۰		۰/۵۳۶	۰/۷۳۲		مدل چهارم		

$p > ۰/۰۱$ ** $p > ۰/۰۰۵$

در جدول شماره ۴ ضرایب رگرسیونی چندگانه به منظور تبیین تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی به صورت مجزا ارائه شده است. در مدل اول، متغیرهای نظریه کنش موقعیتی که شامل تمایل مجرمانه و جرم‌زایی محیط می‌باشد به روش جبری ساده وارد مدل شدند. با مشاهده ضریب تعیین این مدل می‌توان گفت که ۲۷/۳٪ از واریانس متغیر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی توسط دو متغیر یاد شده تبیین می‌شود و مابقی مربوط به سایر متغیرها است که در مدل مذکور وجود ندارد. بر اساس مقادیر بتا می‌توان استنباط کرد که اگرچه تأثیر هر دو متغیر بر متغیر وابسته، مثبت و معنادار است اما تأثیر متغیر جرم‌زایی محیط (بتا=۰/۳۲۸) بر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی بیش‌تر از تأثیر تمایل مجرمانه (بتا=۰/۲۹۲) می‌باشد.

در مدل دوم که متغیرهای نظریه یادگیری اجتماعی (تقویت افتراقی و تعاریف خنثی ساز) وارد مدل شدند، مقدار ضریب تعیین ۰/۳۲۶ به دست آمده است. بر این اساس می‌توان گفت که متغیرهای نظریه یادگیری اجتماعی قادر به تبیین ۳۲/۶٪ از واریانس تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی هستند. با مقایسه ضریب تعیین دو مدل می‌توان دریافت که مدل دوم نسبت به مدل اول، قدرت تبیین کم‌تری دارد. در این مدل نیز اگرچه تأثیر هر دو متغیر بر متغیر وابسته معنادار می‌باشد اما تأثیر متغیر تعاریف خنثی ساز (بتا=۰/۵۰۰) بر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی بیش‌تر از تأثیر تقویت افتراقی (بتا=۰/۱۵۷) می‌باشد.

در مدل سوم، متغیر نظریه بازدارندگی بسط یافته (تجربه گریز از مجازات) وارد مدل شده که ضریب تعیین آن ۰/۲۹۱ به دست آمده است. بر این اساس می‌توان گفت که متغیر تجربه گریز از مجازات قادر است ۲۹/۱٪ از تغییرات تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی را تبیین کند.

در مدل چهارم که نتایج آزمون تایید و یار فرضیه‌ها بر اساس آن صورت گرفته است، تمامی متغیرهای مستقل شامل متغیرهای نظریه کنش موقعیتی، نظریه یادگیری و نظریه بازدارندگی بسط یافته بصورت یکجا و با روش جبری ساده وارد معادله شدند. مقدار

ضریب تعیین مدل چهارم $0/536$ می‌باشد که نشان می‌دهد که این مدل می‌تواند $53/6\%$ از تغییرات متغیر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی را تبیین کند. لازم به ذکر است که در این مدل تأثیر متغیر تقویت افتراقی معنادار نبوده است. لذا می‌توان گفت که فرضیه مربوط به تأثیر تقویت افتراقی بر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی، به لحاظ تجربی مورد تایید قرار نمی‌گیرد.

با مقایسه مقادیر بتاها می‌توان استنباط کرد که متغیر تجربه گریز از مجازات با بتای $0/394$ بیش‌ترین تأثیر را بر متغیر وابسته تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی دارد. لذا می‌توان گفت که فرضیه مربوط به متغیر تجربه گریز از مجازات به لحاظ تجربی مورد تایید قرار می‌گیرد. دومین متغیری که در مدل چهارم دارای بیش‌ترین تأثیر بر متغیر وابسته است، متغیر تعاریف خنثی‌ساز با بتای $0/347$ می‌باشد که فرضیه مربوط به آن به لحاظ تجربی مورد تایید قرار می‌گیرد. سومین متغیر که در مدل چهارم بیش‌ترین تأثیر را دارد متغیر جرم‌زایی محیط با بتای $0/159$ است. لذا فرضیه مربوط به آن مورد تایید قرار می‌گیرد. در نهایت تأثیر متغیر تمایل مجرمانه با بتای $0/089$ مثبت و معنادار بوده که بر این اساس می‌توان گفت که فرضیه مربوطه به لحاظ تجربی مورد تایید قرار می‌گیرد.

۶. بحث و نتیجه‌گیری

امروزه اهمیت عبور و مرور در زندگی انسان‌ها و آثار اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و بهداشتی آن بر کسی پوشیده نیست. استفاده روزافزون از خودرو از یک سو، و ضرورت حفظ نظم اجتماعی در زندگی جمعی از سوی دیگر، وجود ضابطه قانونی برای مقررات رانندگی و همچنین نحوه برخورد و رسیدگی به تخلفات و جرایم رانندگی را آشکار می‌سازد. این قوانین برای جلوگیری از رفتار ناایمن رانندگی طراحی شده است و یکی از اصلی‌ترین ابزارهای موجود در جامعه برای کاهش تعداد و شدت تصادفات جاده‌ای است. در این قوانین تلاش می‌شود با غیرقانونی تعریف کردن رفتارهایی که دارای خطر هستند مانند رانندگی در حالت مستی یا رانندگی با سرعت غیرمجاز، استانداردهای رانندگی بهبود یابد. در چارچوب نظری پژوهش حاضر سه نظریه بازدارندگی بسط‌یافته، یادگیری اجتماعی و کنش موقعیتی مطرح گردید. از سه نظریه مطرح شده فرضیه‌هایی در ارتباط با تأثیر متغیرهای تمایل مجرمانه، جرم‌زایی محیط، تقویت افتراقی، تعاریف خنثی‌ساز و تجربه گریز از مجازات بر متغیر وابسته تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی استخراج شده که در جریان تحقیق مورد آزمون قرار گرفته است.

اولین فرضیه تحقیق این بوده است که تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی افراد تابعی مستقیم از تمایل مجرمانه آن‌ها است. تحلیل‌های آماری نشان می‌دهد که تأثیر متغیر مستقل تمایل مجرمانه بر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی معنادار است و جهت تأثیرگذاری نیز مثبت می‌باشد. بدین معنا که افزایش تمایل مجرمانه سبب افزایش میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی می‌شود و به عکس. لذا می‌توان گفت که فرضیه مطرح شده مورد تایید قرار می‌گیرد. این فرضیه از نظریه کنش موقعیتی و یکسروم استخراج شده است. در نظریه کنش موقعیتی برای تبیین جرم به دو عامل اشاره می‌شود. عامل اول تمایل مجرمانه است. یک سوال اساسی در مورد تمایلات مجرمانه افراد این است که چرا برخی افراد در برخی شرایط برخی از اعمال مجرمانه را به‌عنوان گزینه‌های کنشی قابل قبول در نظر می‌گیرند؟ افراد به لحاظ تمایل به جرم متفاوت هستند. یک فرد مستعد جرم کسی است که تمایل دارد جرم را به‌عنوان یک گزینه کنش در پاسخ به فرصت‌ها و اصطکاک‌ها در طیف وسیعی از شرایط ببیند، درحالی که شخص منزجر از جرم کسی است که به ندرت عمل مجرمانه را به‌عنوان گزینه کنش می‌بیند. نظریه کنش موقعیتی دو ویژگی فردی کلیدی را پیشنهاد می‌کند که تمایلات مجرمانه افراد را تعیین می‌کند. اولین ویژگی، اخلاقیات شخصی متناسب با قانون فرد می‌باشد. افرادی که معمولاً به رعایت دستورالعمل‌های قانون توجه می‌کنند احتمال کم‌تری هست که قوانین را نقض کنند. با این وجود، اساساً مردم از

نظر قواعد رفتاری خاص (مندرج در قانون) که برای آن‌ها با اهمیت و مهم هستند و این‌که تا چه اندازه به رعایت دستورالعمل‌های قوانین خاص (اخلاقیات شخصی متناسب با قانون خاص) توجه می‌کنند، متفاوت هستند. این فرضیه منطقی است که این امر تمایل آن‌ها را برای انجام انواع خاصی از اعمال مجرمانه تحت تأثیر قرار می‌دهد. طبق نظریه کنش موقعیتی، اخلاق شخصی افراد پایه و اساس تمایلات مجرمانه‌شان است. با این حال، تمایلات مجرمانه افراد تنها تابعی از اخلاقیات شخصی متناسب با قانون-شان نیست بلکه به توانایی آن‌ها در عمل کردن مطابق با اخلاقیات شخصی متناسب با قانون (یعنی خودکنترلی) نیز بستگی دارد. در مجموع بر اساس یافته‌ها می‌توان گفت که نظریه ویکستروم درباره تأثیر تمایل مجرمانه بر جرم، در مورد تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی نیز صدق می‌کند. لذا اگر تمایل مجرمانه افراد افزایش یابد، تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی آن‌ها نیز افزایش می‌یابد. این یافته با یافته‌های تحقیقات کسپک و همکاران (۲۰۱۹)، مون و همکاران (۲۰۲۰) و اندرسون و لاو (۲۰۲۲) منطبق می‌باشد.

دومین فرضیه مطرح شده این می‌باشد که میزان تخلف افراد از قوانین راهنمایی و رانندگی تابعی مستقیم از میزان جرم‌زایی محیط‌های آن‌ها است. تحلیل‌های آماری دلالت بر آن دارد که تأثیر متغیر مستقل مذکور بر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی معنادار است و جهت تأثیرگذاری نیز مثبت می‌باشد. بدین معنا که افزایش جرم‌زایی محیط سبب افزایش میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی می‌شود و به عکس. این فرضیه نیز از نظریه کنش موقعیتی ویکستروم استخراج شده است. طبق نظریه کنش موقعیتی ویکستروم، دومین عامل تأثیرگذار در انجام اعمال مجرمانه جرم‌زا بودن محیط می‌باشد. جرم‌زا بودن محیط به سبب اخلاقی و میزان اعمال قانون (بازدارندگی) بستگی دارد. بر این اساس اگر رفتارهای دیگران مهم (اعضای خانواده و دوستان صمیمی) منطبق با قوانین باشد و نیز درک فرد از میزان اعمال قانون (بازدارندگی) در سطح بالایی باشد، میزان جرم‌زا بودن محیط پائین‌تر بوده و احتمال کم‌تری وجود دارد که فرد از قوانین تخطی کند. در مجموع بر اساس یافته‌ها می‌توان گفت این نظریه ویکستروم که جرم‌زایی محیط می‌تواند باعث افزایش جرم گردد، در مورد تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی مورد تایید قرار می‌گیرد. لذا اگر شرایط محیط برای ارتکاب جرم مناسب‌تر باشد، میزان تخلف افراد از قوانین راهنمایی و رانندگی افزایش می‌یابد. این یافته با یافته‌های اندرسون و لاو (۲۰۲۲) منطبق می‌باشد.

فرضیه سوم در پژوهش حاضر این است که تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی افراد تابعی مستقیم از تقویت افتراقی آن‌هاست. تحلیل‌های آماری نشان می‌دهد که تأثیر این متغیر بر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی پاسخگویان معنادار نیست. لذا می‌توان گفت که فرضیه مطرح شده مورد تایید قرار نمی‌گیرد. بر این اساس باید گفت که نظریه یادگیری ایکرز (در مورد تقویت افتراقی) نمی‌تواند تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی افراد را تبیین کند. این یافته در تعارض با یافته‌های الکساندر و کیم (۲۰۱۵)، اسمیت و پاتر (۲۰۱۹) و ژانگ و همکاران (۲۰۲۱) می‌باشد. ایکرز مدعی است که تقویت‌های مثبت (مانند پذیرش از طرف دوستان و اعضای خانواده) و تقویت‌ها منفی (مانند اجتناب از تجربیات ناخوشایند) احتمال وقوع یک رفتار خاص را افزایش می‌دهند. از طرف دیگر، تنبیه مثبت (مانند سرزنش یا واکنش تنبیهی به یک رفتار) و تنبیه منفی (مانند محرومیت از پاداش، تحسین نکردن یا سلب محبت) احتمال وقوع یک رفتار خاص را کاهش می‌دهند. گاهی شرایط خاص موجب می‌گردد تا یک نظریه نتواند انجام رفتاری را در یک جامعه تبیین کند. در این مورد خاص می‌توان گفت که در برخی جوامع، تخلفات رانندگی به عنوان رفتار عادی تلقی می‌شود و یا این‌که جریمه‌های مالی ناچیز هستند و نمی‌توانند باعث تغییر رفتار شود. همچنین اگر رانندگان باور نداشته باشند که تخلفات‌شان (به دلیل ضعف نظارتی) حتما شناسایی و جریمه می‌شود، تقویت افتراقی بی‌اثر می‌گردد. باید اضافه نمود که در

شهرهای شلوغ، رانندگان به دلیل استرس و کمبود وقت مجبور به تخلف می‌شوند. در چنین شرایطی، تقویت افتراقی نمی‌تواند به فشارهای محیطی غلبه کند. بررسی حقانی و همکاران (۲۰۲۲) درباره تأثیر جریمه‌های مالی بر کاهش تخلفات سرعت در استرالیا و ایران نشان می‌دهد که در ایران حتی با افزایش جریمه‌ها، تغییر محسوسی در رفتار رانندگان ایجاد نشده است. دلیل اصلی، عادی‌سازی تخلفات و باور به عدم قطعیت جریمه ذکر شده است. مرور سیستماتیک تحقیقات انجام شده توسط الویک (۲۰۱۵) در اروپا نیز نشان داده است که تقویت افتراقی تنها زمانی موثر است که با نظارت دائمی همراه باشد. در کشورهایی (مانند یونان و رومانی) که نظارت ضعیف بوده است، افزایش جریمه‌ها تأثیر ناچیزی داشته است. همچنین؛ بررسی تأثیر جریمه‌های ترافیکی توسط ناگین و همکاران^۱ (۲۰۱۸) در آمریکا نیز حاکی از آن است که اگر احتمال دستگیری متخلفان کم‌تر از ۳۰٪ باشد، حتی جریمه‌های سنگین نیز بی‌اثر هستند.

چهارمین فرضیه تحقیق این بوده است که میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی افراد تابعی مستقیم از تعاریف خنثی‌ساز آن‌ها است. تحلیل‌های آماری دلالت بر آن دارد که تأثیر متغیر مستقل تعاریف خنثی‌ساز بر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی معنادار است و جهت تأثیرگذاری نیز مثبت می‌باشد. بدین معنا که افزایش تعاریف خنثی‌ساز سبب افزایش میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی می‌شود و به عکس. لذا می‌توان گفت که فرضیه مذکور مورد تأیید قرار می‌گیرد. این فرضیه از نظریه یادگیری اجتماعی ایکنز استخراج شده است. هدف تعاریف خنثی‌ساز، کاهش احساس گناه و جلوگیری از سرزنش خود بعد از ارتکاب رفتار منحرفانه یا مجرمانه می‌باشد. رفتار مجرمانه حتی اگر نامطلوب نیز تعریف شوند، می‌توانند اتفاق بیفتند و آن زمانی است که افراد از توجیهات و دلیل‌آوری‌ها برای ارتکاب به عملی که قبلاً انجام داده‌اند، استفاده می‌کنند. این توجیهات از طریق انکار مسئولیت، سرزنش قربانی، محکوم کردن محکوم‌کنندگان، انکار آسیب و توسل به وفاداری‌های بالاتر، علاوه بر تعدیل و تقلیل مجازات‌های منفی دیگران و کاهش احساس گناه، منجر به تکرار رفتار مجرمانه می‌گردند. در مجموع بر اساس یافته‌ها می‌توان گفت که نظریه یادگیری ایکنز در مورد تعاریف خنثی‌ساز می‌تواند متغیر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی را تبیین کند. این یافته با یافته‌های واتسون (۲۰۰۴)، آرمسترانگ و همکاران (۲۰۰۵)، فلیتر و همکاران (۲۰۰۶)، لوینگ‌استون (۲۰۱۱)، الکساندر و کیم (۲۰۱۵) و اسمیت و پارتر (۲۰۱۹) منطبق می‌باشد.

پنجمین فرضیه در پژوهش حاضر این است که تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی افراد تابعی مستقیم از تجربه گریز از مجازات آن‌هاست. تحلیل‌های آماری نشان می‌دهد که تأثیر متغیر مستقل گریز از مجازات بر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی معنادار است و جهت تأثیرگذاری نیز مثبت می‌باشد. بدین معنا که افزایش میزان تجربه گریز از مجازات سبب افزایش میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی می‌شود و کاهش تجربه گریز از مجازات باعث کاهش تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی می‌گردد. این فرضیه از نظریه بازدارندگی بسط‌یافته استفورد و وار گرفته شده است. به زعم استفورد و وار، تجربه مجازات، درک فرد از قطعیت و شاید شدت مجازات را افزایش دهد. و چنین تجربه‌هایی به نوبه خود، تمایل آینده فرد به ارتکاب جرم را کاهش خواهد داد. برعکس، تجارب گریز از مجازات با کاهش قطعیت درک شده مجازات، احتمال ارتکاب جرم در آینده را افزایش خواهد داد. این یافته با تحقیقات پاترنوستر و پیکوئرو (۱۹۹۵)، پیکوئرو و پاترنوستر (۱۹۹۸)، واتسون (۲۰۰۴)، آرمسترانگ و همکاران (۲۰۰۵)، فلیتر و واتسون (۲۰۰۶)، فریمن و واتسون (۲۰۰۶)، واتلینگ و همکاران (۲۰۱۱)، لوینگ‌استون (۲۰۱۱) و ژوگی و همکاران (۲۰۱۷) همخوانی دارد.

1. Nagin et al.

سیاست‌های کاهش جرم، به شرطی موفق و کارآمدند که مبتنی بر مباحث نظری و از پشتوانه تجربی برخوردار باشند (علی‌وردی‌نیا و میرزایی، ۱۳۹۸: ۳۲۲). بر این اساس؛ با توجه به این که در طرح فرضیه‌ها در پژوهش حاضر از سه نظریه کنش موقعیتی و یکسکتروم، نظریه یادگیری اجتماعی ایکرز و نظریه بازدارندگی بسط یافته استفورد و وار استفاده شده است، و نیز با در نظر گرفتن این موضوع که تمام فرضیه‌های تحقیق (به جز فرضیه مربوط به متغیر تقویت افتراقی) مورد تایید قرار گرفتند، دلالت‌های سیاستی مبتنی بر نظریه‌های مطرح شده در چارچوب نظری تحقیق به شرح ذیل پیشنهاد می‌گردد:

۱. اولین توصیه سیاستی که می‌توان ارائه کرد آموزش درست و به موقع قوانین راهنمایی و رانندگی می‌باشد. می‌توانیم همانند برخی کشورهای اروپایی مانند آلمان و سوئد، آموزش تئوری و عملی رانندگی را در مدارس و به دانش آموزان ارائه دهیم. آموزش مستمر به دانش آموزان در مدارس این امکان را می‌دهد که اطلاعات و مهارت‌های جدید را به تدریج و به صورت مداوم یاد بگیرند، که این امر به تثبیت یادگیری کمک می‌کند. آموزش‌ها می‌تواند به شکل‌های مختلفی انجام شود. برای نمونه، می‌توان قوانین راهنمایی و رانندگی را به عنوان بخشی از برنامه درسی مدارس، در مقاطع مختلف گنجانده و یا کلاس‌های ویژه و کارگاه‌های آموزشی در مورد ایمنی جاده و قوانین راهنمایی و رانندگی در مدارس برگزار کرد. در آموزش عملی، از طریق شبیه‌سازهای رانندگی و برگزاری تمرین‌های عملی در محیط‌های کنترل شده، می‌توان به دانش آموزان کمک کرد تا قوانین را بهتر درک کنند. همچنین بازدید از مراکز پلیس یا سازمان‌های مرتبط با حمل و نقل برای آشنایی بیشتر با قوانین و مقررات تأثیرگذار خواهد بود. مدارس حتی می‌توانند کلاس‌های آموزشی درباره اهمیت قوانین راهنمایی و رانندگی را برای والدین دانش آموزان برگزار نمایند و از این طریق بر رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی والدین دانش آموزان تأثیر گذارند.

۲. مدرسه به عنوان یکی از نهادهای اصلی در جامعه‌پذیری افراد شناخته می‌شود. این نهاد می‌تواند در کنار آموزش، تأثیر بسزایی در شکل‌گیری رفتارهای اجتماعی و مسئولانه داشته باشد. اگر مدارس بتوانند ارزش‌های منطبق با قوانین راهنمایی و رانندگی را در افراد درونی کنند، آنگاه این افراد در انجام رفتارهای مربوط به رانندگی، تخلف از قوانین را به عنوان یک گزینه کنشی در نظر نخواهد گرفت. لذا حتی اگر فرد در محیط جرم‌زا قرار گیرد از قوانین راهنمایی و رانندگی تخلف نمی‌کند. درونی شدن ارزش‌های متناسب با قوانین راهنمایی و رانندگی در فرد سبب تقویت اخلاق شخصی متناسب با قانون و خود کنترلی در فرد می‌گردد و این باعث کاهش تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی می‌شود.

۳. سومین توصیه سیاستی، آگاهی رسانی و فرهنگ سازی از طریق رسانه‌های جمعی می‌باشد. رسانه‌های جمعی می‌توانند با افزایش آگاهی عمومی و ترویج فرهنگ رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، نقش مهمی در جلوگیری از تخلفات ایفا کنند. این رسانه‌ها از طریق اطلاع‌رسانی، آموزش و ایجاد حس مسئولیت اجتماعی، می‌توانند به کاهش سوانح و تصادفات کمک کنند. آن‌ها با انتشار اخبار و اطلاعات مربوط به قوانین راهنمایی و رانندگی، می‌توانند آگاهی عمومی را افزایش دهند. این آگاهی می‌تواند شامل عواقب تخلفات و مزایای رعایت قوانین باشد. همچنین، از طریق برنامه‌های آموزشی و کمپین‌های تبلیغاتی، می‌توانند فرهنگ ایمنی را ترویج دهند. آن‌ها می‌توانند با برگزاری پویش‌ها و کمپین‌های اجتماعی، مردم را به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی تشویق کنند. آن‌ها همچنین می‌توانند با ارائه محتوای آموزشی و مستندات درباره تأثیرات منفی تخلفات، نگرش رانندگان را تغییر دهند و آن‌ها را به رعایت قوانین ترغیب کنند و نیز با ترویج پیام‌های اجتماعی و اخلاقی، می‌توانند حس مسئولیت اجتماعی را در میان رانندگان تقویت کنند. این حس می‌تواند به کاهش تخلفات و سوانح منجر شود. ذکر این نکته ضروری است که رسانه‌های جمعی می‌توانند در مسیر فرهنگ‌سازی از چهره‌های محبوب ورزشی، هنری و ... کمک بگیرند. همکاری با این افراد باعث

افزایش میزان موفقیت رسانه‌های جمعی در دستیابی به هدف ترویج رانندگی ایمن می‌شود.

۴. ملزم نمودن رانندگان وسایل نقلیه عمومی (مانند تاکسی، اسنپ و ...) به استفاده از ردیاب (GPS)، امکان نظارت بر عملکرد این رانندگان را برای پلیس فراهم می‌کند. اجرای این سیاست باعث اصلاح الگوی رفتاری رانندگان پرخطر این وسایل نقلیه و کاهش تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی می‌گردد.

۵. از طریق نصب دوربین‌های هوشمند ثبت تخلفات خصوصاً در مکان‌هایی که احتمال تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی در آن مناطق بیش‌تر است و نیز افزایش حضور و گشت‌زنی نیروهای پلیس می‌توان میزان نظارت بر عملکرد رانندگان را افزایش داد که نتیجه آن کاهش تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی می‌باشد.

۶. ممکن است جریمه مالی برای برخی افراد بازدارنده نباشد. با اعمال جریمه‌های پلکانی بر اساس تخلفات مکرر و یا استفاده از مجازات‌های جایگزین مانند خدمات عمومی اجباری و نیز افزایش نمرات منفی برای تکرار تخلفات پرخطر (مانند سرعت غیرمجاز، سبقت غیرمجاز) می‌توان میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی را کاهش داد.

۷. از طریق ایجاد واحدهای نظارتی درون‌سازمانی که وظیفه بررسی و ارزیابی عملکرد پلیس را دارند و نیز نصب دوربین بر روی لباس پلیس راهنمایی و رانندگی، که یک روش مدرن و موثر برای نظارت بر عملکرد پلیس و افزایش شفافیت در تعاملات آن‌ها با شهروندان است، می‌توان میزان قطعیت اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی را افزایش داد. این سیاست می‌تواند باعث کاهش تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی گردد.

۸. استفاده از نظارت اجتماعی در تخلفات رانندگی به معنای استفاده از مشارکت عمومی، فناوری و ابزارهای نوین برای نظارت بر رفتار رانندگان می‌باشد. پلیس راهنمایی و رانندگی با ارائه اپلیکیشن‌های موبایل و سیستم‌های ثبت تخلف می‌تواند از مردم برای نظارت بر رفتار رانندگان کمک بگیرد. این روش به دلیل نامشخص بودن زمان و مکان حضور افراد ثبت‌کننده تخلف، اثربخشی زیادی در کاهش تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی خواهد داشت.

منابع

- آبرودی، سیدمجتبی؛ کشفی، سیدسعید و حسینی، سیدتیمور (۱۳۹۷). تأثیر قانون جدید رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی بر بازدارندگی و کاهش تصادفات و تخلفات (مورد مطالعه: شهر تهران). اقتصاد و مدیریت شهری، ۲۴، ۵۱-۶۲.
- آواز، زهره (۱۳۸۹). بررسی جامعه‌شناختی تأثیر اخلاق ترافیک شهروندی بر تخلفات رانندگی در کلانشهر تهران. (پایان نامه کارشناسی ارشد)، دانشکده علوم اجتماعی و اقتصادی، دانشگاه الزهراء(س).
- ابراهیمی، قربانعلی (۱۳۹۲). طرح پژوهشی بررسی رابطه ویژگی‌های شخصیتی، اجتماعی و رفتاری رانندگان بومی و غیربومی در استان مازندران. نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران: دفتر تحقیقات کاربردی راهور-اداره پژوهش.
- احمدی، سیروس و سلامتیان، درنا (۱۳۹۵). کنترل اجتماعی و قانون‌گریزی رانندگی. مطالعات مدیریت ترافیک، ۴۲، ۵۶-۳۷.
- احمدی، سیروس و جم‌نژاد، سیمین (۱۳۹۷). رابطه عملکرد پلیس راهنمایی و رانندگی و تخلف رانندگی در بین رانندگان. مطالعات مدیریت ترافیک، ۴۸، ۲۷-۴۲.
- احمدی، سیروس؛ مختاری، مریم و محمدیان، عبدالخالق (۱۳۹۵). بررسی رابطه سرمایه فرهنگی و ناهنجاری‌های ترافیکی

- در بین رانندگان. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۴۰، ۱۴-۱.
- اسکندری، سمانه؛ علیوردی نیا، اکبر؛ ریاحی، محمداسماعیل و معمار، رحمت الله (۱۴۰۱). تبیین جامعه‌شناختی نگرش نسبت به خشونت علیه زنان در میان دانشجویان پسر دانشگاه‌های استان مازندران. فصلنامه مطالعات اجتماعی روان‌شناختی زنان، ۱۹(۲)، ۱۶۳-۱۱۹.
 - امیرکافی، مهدی و احمد یوسفی، کوروش (۱۳۹۲). بررسی رابطه عوامل جمعیت شناختی با تخلفات رانندگی، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، ۲(۷)، ۸۱-۱۱۷.
 - امین صارمی، نوذر؛ بختیاری، تقی و پورشمس، محمد (۱۳۹۵). تأثیر خرده فرهنگ قومی بر رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی (مورد مطالعه: شهرستان خرم آباد). فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۴۰، ۸۲-۶۱.
 - بختیاری، محمود؛ سوری، حمید؛ عینی، الهه؛ صالحی، مسعود و مهماندار، محمدرضا (۱۳۹۳). بررسی نقش عوامل خطر انسانی در شدت سوانح ترافیکی در راه‌های درون و برون شهری کشور. ارتقای ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌ها، ۲(۱)، ۸-۱.
 - پاک‌گوهر، علیرضا؛ خلیلی، محدثه و صفارزاده، محمود (۱۳۸۸). بررسی نقش عامل انسانی در بروز و شدت تصادفات جاده‌ای براساس مدل‌های رگرسیونی LR و CART. مطالعات مدیریت ترافیک، ۴(۱۳)، ۶۶-۴۹.
 - جوادیان، رضا؛ رنجبر، مجید و جهانی، عین‌اله (۱۳۹۷). تأثیر دوربین‌های ثبت تخلفات طرح زوج و فرد بر میزان قانون‌پذیری رانندگان (مورد مطالعه شهر تهران). جاده، ۲۶(۳)، ۱۷۱-۱۶۱.
 - توکلی‌کاشانی، علی؛ ذهبیون، معید؛ هادی‌نیا، مهدی و چنگیز، متین (۱۴۰۴). تعیین سهم عوامل سه‌گانه انسان، وسیله نقلیه و راه در تصادفات استان اصفهان. پژوهشنامه حمل و نقل، ۲۲(۸۲)، ۳۳۶-۳۲۳.
 - دعاگویان، داود (۱۳۸۸). بررسی میزان سرمایه اجتماعی پلیس راهور و نقش آن در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی. راهور، ۷، ۴۸-۲۴.
 - دعاگویان، داود (۱۳۹۶). رابطه سرمایه اجتماعی پلیس راهور و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان. راهور، ۲۱، ۵۳-۷۴.
 - دعاگویان، داود و رفیعی، محمدرضا (۱۳۸۸). بررسی میزان سرمایه اجتماعی پلیس راهور و نقش آن در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان. مطالعات مدیریت ترافیک، ۱۱، ۱۰۴-۸۳.
 - رمضان‌زاده‌لسبونی، مهدی؛ رضوانی، محمدرضا و اکبرپور، محمد (۱۳۹۴). تحلیل آثار زیست‌محیطی گردشگری خانه‌های دوم از دیدگاه جامعه‌میزبان و مهمان (مطالعه موردی: روستاهای ناحیه دوهزار، شهرستان تنکابن). پژوهش‌های جغرافیای انسانی، ۴۷(۴)، ۶۴۳-۶۲۵.
 - سعادت، موسی (۱۳۹۹). تبیین اجتماعی رانندگی مخاطره‌آمیز بر اساس سازه سرمایه اجتماعی. پژوهش‌های روان‌شناسی اجتماعی، ۳۸، ۴۰-۲۱.
 - شایان، حمید؛ عرفانی، زینب و سجاسی‌قیداری، حمداله (۱۴۰۰). تحلیل مقایسه‌ای مهاجرت معکوس (شهری-روستایی) ایران در مقیاس استانی. روستا و توسعه پایدار فضا، ۲(۳)، ۱۸-۱.
 - صادقی، اسماعیل (۱۳۹۵). بررسی انواع روش‌های اعمال قانون تخلفات رانندگی در ایران و تأثیر آن در اصلاح رفتار

- رانندگان. دانش انتظامی سمنان، ۶(۳)، ۳۱-۹.
- صادقی فسایی، سهیلا و خیرخواهزاده، سیداحسان (۱۳۹۰). مطالعه کیفی راندگی غیر هنجارمند. پژوهش های دانش انتظامی، ۱۳(۲)، ۱۱۱-۱۳۶.
 - عبدالرحمانی، رضا؛ ابراهیمزاده، یاسر و اسدیان، صفدرعلی (۱۳۹۳). ارزیابی بررسی تأثیر نصب دوربین های هوشمند طرح ترافیک در کنترل ورود به محدوده طرح و نرخ جریان ترافیک. مطالعات مدیریت ترافیک، ۳۳، ۱۰۸-۸۹.
 - عشایری، طاها (۱۴۰۱)، مطالعه رابطه کنترل اجتماعی و تخلفات رانندگان شهروندان اردبیلی، راهور، ۴۱، ۱۶۵-۱۱۷.
 - علیپور، حسین؛ براری، معصومه و سبحانی، نویخت (۱۳۹۸). بازتاب گسترش خانه های دوم در فضاهای پیراشهری استان مازندران. توسعه فضاهای پیراشهری، ۲۱(۲)، ۵۸-۴۷.
 - عزیززاده اقدم، محمدباقر و صالحی، ذاکر (۱۳۹۰). بررسی عوامل موثر بر سبک زندگی رفتار های خطرناک رانندگان درون شهری تبریز. دانش انتظامی آذربایجان شرقی، ۲، ۱۱۹-۹۴.
 - عزیززاده اقدم، محمدباقر و صالحی، ذاکر (۱۳۹۱). سبک زندگی فرهنگی رانندگان ابزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آن ها. راهور، ۱، ۳۰-۱۱.
 - علیوردی نیا، اکبر، جانعلی زاده، حیدر و عمرانی دهکان، سجاد (۱۳۹۴). بررسی نقش یادگیری اجتماعی در تقلب دانشگاهی. فصلنامه بررسی مسائل اجتماعی ایران، ۶(۲)، ۱۰۳-۷۱.
 - علیوردی نیا، اکبر و حیدری، حمید (۱۳۹۱). کاربرست تجربی نظریه یادگیری اجتماعی ایکرز در مطالعه رفتارهای وندالیستی دانش آموزان. جامعه شناسی ایران، ۱۳(۱ و ۲)، ۲۹-۳.
 - علیوردی نیا، اکبر و قهرمانیان، داریوش (۱۳۹۵). مطالعه جامعه شنلختی رفتارهای انحرافی دانشجویان: کاربرست تجربی نظریه انتخاب عقلانی، جامعه شناسی نهادهای اجتماعی، ۳(۸)، ۴۲-۹.
 - علیوردی نیا، اکبر، ملک دار، اعظم و حسنی، محمدرضا (۱۳۹۳). تخلفات رایانه ای در میان دانشجویان دانشگاه مازندران: آزمون تجربی نظریه یادگیری اجتماعی ایکرز. جامعه شناسی ایران، ۱۵(۲)، ۵۶-۲۳.
 - علیوردی نیا، اکبر و میرزایی، سمیه (۱۳۹۸). دلالت های سیاستی نظریه های فشار آتومی نهادی مسنر و روزنفلد و فشار عمومی اکتو درکاهش رفتارهای انحرافی دانشجویان. جامعه شناسی نهادهای اجتماعی، ۶(۱۴)، ۳۵۷-۳۱۷.
 - فیروزجائیان، علی اصغر و توکلی، جواد (۱۳۹۵). تحلیل جامعه شناختی قانون گریزی در راندگی با تاکید بر نظریه کنترل اجتماعی (مطالعه موردی: جوانان شهر نکا). پژوهش های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی، ۲، ۴۰-۲۵.
 - قدیری معصوم، مجتبی؛ حیدری، زهرا و رمضانزاده لسدونی، مهدی (۱۳۹۱). گردشگری خانه های دوم و بررسی ابعاد مهاجرتی (بررسی موردی: نواحی روستایی دوهزار، شهرستان تنکابن). توسعه روستایی، ۴(۱)، ۷۰-۵۳.
 - کاشانی، شمس؛ عباسزاده، محمد و میرزایی، حسین (۱۳۸۹). بررسی جامعه شناختی رابطه انواع سرمایه ها با میزان رعایت قوانین راهنمایی و راندگی در بین رانندگان حاشیه نشین و غیرحاشیه نشین شهر میانه. مطالعات جامعه شناسی، ۸، ۱۰۸-۹۳.
 - محمدفام، ایرج و گل محمدی، رستم (۱۳۸۲). بررسی رفتارهای نا ایمن در بین رانندگان اتوبوسهای بین شهری همدان. مجله تحقیقات علوم پزشکی زاهدان، ۵(۴)، ۲۶۰-۲۵۱.

- مداح، مهدی (۱۴۰۱). بررسی آمار و حوادث و تلفات جاده‌ای ۱۴۰۰-۱۳۹۲. انتشارات پژوهشکده‌ی آمار.
- مرتضوی، محمودرضا (۱۳۸۵). کارکرد رسانه‌های جمعی در تغییر نگرش و فرهنگ ترافیک. هفتمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک ایران، تهران.
- مشکینی، ابوالفضل؛ غلامحسینی، رحیم وزادولی خواجه، شاهرخ (۱۳۹۲). بررسی عوامل موثر در افزایش تصادفات درون شهری شهر زنجان. راهور، ۲(۴)، ۱۱-۳۲.
- مظلومی محمودآباد، سیدسعید؛ مرادی، محمدرضا؛ فلاح‌زاده، حسین؛ زارع، اکبر؛ خوش‌اخلاق، امیرحسین وبرزگرپور، وحید (۱۳۹۴). بررسی رفتارهای خطرناک در رانندگان شهر یزد در سال ۱۳۹۲. نشریه طلوع بهداشت، ۱۴(۶)، ۲۳-۱۴.
- مقیمی، اعظم و عابدی اردکانی، محمد (۱۳۹۵). بررسی عوامل اجتماعی و فرهنگی موثر بر انضباط رانندگی شهرستان‌های اردکان و میبد. مجله راهور، ۱۹، ۱۳۸-۱۱۱.
- مهرایی، محسن و قلی‌زاده، پروین (۱۳۸۹). قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ (به همراه آیین‌نامه‌های مربوطه). تهران: مرکز تحقیقات کاربردی پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا.
- میرفردی، اصغر و احمدی، سیروس (۱۳۹۳). بررسی رابطه سرمایه اجتماعی و تخلف رانندگی. راهور، ۹، ۳۷-۱۱.
- میزری عالی، راضیه؛ جنگی، پریا و سنگانی، علیرضا (۱۳۹۸). پیش‌بینی رفتار رانندگی بر اساس کنترل اجتماعی و هیجان خواهی در رانندگان وسایل نقلیه عمومی برون شهری. نشریه روانشناسی اجتماعی، ۷(۵۱)، ۷۹-۸۸.
- نظیر حسن‌آباد، وحید و کسب‌کار، حسین (۱۳۹۶). بررسی عوامل مرتبط با میزان گرایش به تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی (مورد مطالعه: دانشجویان دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تبریز). دانش انتظامی آذربایجان شرقی، ۲۵، ۱۴۹-۱۲۳.
- نیازی، محسن؛ عسگری، اسما و نورانی، الناز (۱۳۹۶). نقش دوربین‌های نظارتی پلیس در کاهش تخلفات رانندگی. مطالعات مدیریت ترافیک، ۴۷، ۸۲-۶۷.
- Akers, R. (1994). *Criminological theories: introduction and evaluation*. Los Angeles, CA: Roxbury Publishing.
- Akers, R.L. (1998). *Social learning and social structure: A general theory of crime and deviance*. Boston: Northeastern University Press.
- Akers, R. L., & Jensen, G. F. (2006). *The empirical status of social learning theory of crime and deviance: The past, present, and future*. New Brunswick.
- Akers, R. L., & Jennings, W. (2009). Social learning theory. In J. Miller, *Criminology A Reference Handbook*. sage.
- Akers, R. L., Krohn, M. D., Lanza-Kaduce, L., & Radosevich, M. (1979). Social learning and deviant behavior: A specific test of a general theory. *American Sociological Review*, 44: 636-655.
- Akers, R. L., & Lee., G. (1999). Age, social learning, and social bonding in adolescent substance use. *Deviant Behavior*, 20(1): 1-25.
- Akers, R. L., & Sellers., C.S. (2004). *Criminological theories: Introduction, evaluation, and application* (4th ed). Los Angeles: Roxbury.
- Akers, R. L., & Sellers, C. S. (2009). *Criminological theories: Introduction, evaluation,*

and application (5th ed.), New York: Oxford University Press.

- Alexander, R., & Kim, Y. (2015). Social learning theory and risky driving among youth: A longitudinal analysis. *Journal of Criminal Justice*, 43(5), 357-365.
- Allen, S., Murphy, K., & Bates, L. (2015). What Drives Compliance? The Effects of Deterrence and Shame Emotions on Young Drivers' Compliance with Road Laws. *Policing and Society*, 27(8), 884-898.
- Anderson, A. B., & Love, C. D. (2022). The role of situational factors and self-control in traffic violations: A test of Situational Action Theory. *Journal of Traffic Psychology and Behavioral Science*, 15 (3), 45-60.
- Armstrong, K., Watling, C. N., & Davey, J. (2014). Deterrence of Drug Driving: The Impact of the ACT Drug Driving Legislation and Detection Techniques. <http://acrs.org.au/files/roadsafetytrust/1403696326.docx>
- Armstrong, K., Wills, A., & Watson, B. (2005). *Psychosocial Influences on Drug Driving in Young Australian Drivers*. Paper Presented at the Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference, Wellington, New Zealand.
- Bates, L., Darvell, M.J., & Watson, B., (2015). Young and Unaffected by Road Policing Strategies: Using Deterrence Theory to Explain Provisional Drivers' (non)Compliance. *Australian & New Zealand Journal of Criminology*, 50(1), 23-38.
- Bates, L., Soole, D., & Watson, B. (2012). *The Effectiveness of Traffic Policing in Reducing Traffic Crashes*. <https://www.researchgate.net/publication/304790615>
- Centifanti, L.C.M., MacLellan, S., Modecki, K.L., & Gowling, H. (2014). Driving Under the Influence of Risky Peers: An Experimental Study of Adolescent Risk Taking. *Journal of Research on Adolescence*, 26(1), 207-222.
- Chen, M. J., Grube, J. W., Nygaard, P., & Brenda A. Miller, B. A. (2008). Identifying Social Mechanisms for the Prevention of Adolescent Drinking and Driving. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 576-585.
- Cochran, J.K. (2016). Moral Propensity, Setting, and Choice: A Partial Test of Situational Action Theory. *Deviant Behavior*, 37:7, 811-823.
- Cramton, R.C. (1969). Driver Behavior and Legal Sanctions: A Study of Deterrence. *Cornell Law Faculty Publications*, 67, 420-454.
- DiBlasio, F. A. (1988). Predriving Riders and Drinking Drivers. *Journal of Studies on Alcohol*, 49(1), 11 - 15.
- Dong, H., Jia, N., Tian, J., & Ma, S. (2019). The Effectiveness and Influencing Factors of a Penalty Point System in China from the Perspective of Risky Driving Behaviors. *Accident Analysis and Prevention*, 131, 171-179.
- Elvik, R. (2015). A review of meta-analyses of the effect of road safety measures on the number of accidents. *Accident Analysis & Prevention*, 75, 245-253.
- Elvik, R., & Christensen, P. (2007). The Deterrent Effect of Increasing Fixed Penalties for Traffic Offences: The Norwegian experience. *Journal of Safety Research*, 38, 689-695.
- Ferguson, S. A., Williams, A. F., Chapline, J. F., Reinfurt, D. W., & De Leonardis, D. M. (2001). Relationship of Parent Driving Records to the Driving Records of Their Children. *Accident Analysis & Prevention*, 33 (2), 229-234.

- Fleiter, J. J., & Watson, B. (2006). The speed paradox: The misalignment between driver attitudes and speeding behaviour. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 17(2), 23–30.
- Fleiter, J. J., Watson, B., Lennon, A., & Lewis, I. (2006). *Significant others, who are they? —Examining normative influences on speeding*. Paper presented at the Australasian Road Safety Research Policing Education Conference, Gold Coast, Queensland.
- Fleiter, J.J., Watson, B., & Lennon, A. (2013). Effective Punishment Experiences: A Novel Approach to Conceptualising Behavioural Punishers and Reinforcers in a Road Safety Context. In N. Castro (Ed.), *Psychology of Punishment: New Research*, Chapter 1, 1-30: Nova Publishers.
- Freeman, J., & Watson, B. (2006). An Application of Stafford and Warr's Reconceptualisation of Deterrence to a Group of Recidivist Drink Drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 38(3), 462-471.
- Gehrsitz, M. (2016). Speeding, Punishment, and Recidivism: Evidence from a Regression Discontinuity Design. *Journal of Law and Economics*, 60, 497-528.
- Gunter, W. D. (2008). Piracy on the High Speeds: A Test of Social Learning Theory on Digital Piracy among College Students. *Criminal Justice Scien*, 3 (1): 54–68.
- Haghani, M., Behnood, A., Oviedo-Trespalacios, O., Shahinfar, S., & Fontanesi, L. (2022). The effectiveness of traffic enforcement interventions on speeding behavior: A systematic review and meta-analysis. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 88,1-15.
- Hartos, J., Eitel, P., & Simons-Morton, B., (2202). Parenting Practices and Adolescent Risky Driving: A Three-Month Prospective Study. *Health Educ. Behav*, 29 (2), 194–206.
- Higgins, E. G., Feel, D. B., & Wilson, L. A. (2005). An Application of Deterrence Theory to Software Piracy, *Journal of Criminal Justice and Popular Culture*, 12 (3): 166-184.
- Hirtenlehner, H., & Treiber, K. (2017). Can Situational Action Theory explain the gender gap in adolescent shoplifting? Results from Austria, *International Criminal Justice Review*, 27, 165–187.
- Hirtenlehner, H., & Hardi, B. (2016) On the Conditional Relevance of Controls: An Application of Situational Action Theory Shoplifting? *Deviant Behavior*, 37:3, 315-331.
- Homel, R. (1988). *Policing and Punishing the Drinking Driver: A Study of General and Specific Deterrence*. New York: Springer-Verlag.
- Kešić, D., Pajtić, B., & Šporčić, B. (2019). Situational Action Theory and traffic offences: The role of morality and self-control in a sample of Croatian drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 62, 1-13.
- Kokkalera, S.S., Marshall, I.H., & Marshall, C.E. (2020). How Exceptional Is India? A Test of Situational Action Theory. *Asian Journal of Criminology*, <https://doi.org/10.1007/s11417-020-09312-5>.
- Kroneberg, C., & Schulz, S. (2017) Revisiting the role of self-control in Situational Action Theory, *European Journal of Criminology*, DOI: 10.1177/1477370817732189.
- Lapham, S. C., & Todd, M. (2012) Do Deterrence and Social-Control Theories Predict Driving after Drinking 15 Years after a DWI Conviction? *Accident Analysis and*

Prevention, 45, 142– 151.

- Liu, W., Qiu, G., & Zhang, S. (2020). Situational Action Theory and School Bullying: Rethinking the Moral Filter. *Crime & Delinquency*, DOI: 10.1177/0011128720974318.
- Lvingston, K. (2011). *A Comparison of Psychological, Social, and Legal Factors Contributing to Speeding and Drink Driving Behavior*. (Master Thesis). Queensland university of technology, Australian.
- Meier, R. F., & Johnson, W. T. (1977). Deterrence as Social Control: The Legal and Extralegal Production of Conformity. *American Sociological Review*, 42(2), 292-304.
- Moon, B., Morash, M., & McCluskey, J. D. (2020). A test of situational action theory: The interaction between morality and self-control in drunk driving. *Crime & Delinquency*, 66(1), 93-118.
- Nagin, D. S., Solow, R. M., & Lum, C. (2018). Deterrence, criminal opportunities, and police. *Criminology*, 56(3), 405-434.
- Paternoster, R., & Piquero, A. (1995). Reconceptualizing deterrence: An empirical test of personal and vicarious experiences. *Journal of Research in Crime & Delinquency*, 32, 251-286
- Pauwels, L.J.R.(2018). Analysing the perception–choice process in Situational Action Theory. A randomized scenario studies. *European Journal of Criminology*, DOI: 10.1177/1477370817732195.
- Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A.A., Jarawan, E., Mathers, C. (2004). *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. World Health Organization, Geneva.
- Piquero, A., & Paternoster, R. (1998). An application of Stafford and Warr's Reconceptualization of Deterrence to Drinking and Driving. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 35(1), 3-39.
- Porter, B. E. (2011). *Chapter 31 - Enforcement*. In: BRYAN, E. P. (ed.) *Handbook of Traffic Psychology*. San Diego: Academic Press.
- Ryeng, E. O. (2012). The Effect of Sanctions and Police Enforcement on Drivers' Choice of Speed. *Accident Analysis & Prevention*, 45, 446-454.
- Scott-Parker, B., Watson, B. C., & King, M.J. (2009). Exploring How Parents and Peers Influence the Behaviour of Young Drivers. <http://www.rsconference.com>.
- Schepers, D. (2016). Causes of the causes of juvenile delinquency: Social disadvantages in the context of Situational Action Theory. *European Journal of Criminology*, DOI: 10.1177/1477370816649622.
- Schepers, D., & Reinecke, J. (2018). Conditional relevance of controls: A simultaneous test of the influences of self-control and deterrence on criminal behaviour in the context of Situational Action Theory. *European Journal of Criminology*, 15(1), 77-92.
- Simons-Morton, B. G., Hartos, J. L., & Leaf, W.A. (2002). Promoting Parental Management of Teen Driving. *Injury Prevention*, 8 (suppl 2), ii24–ii31.
- Sitren, A. H., & Applegate, B. K. (2007). Testing the deterrent effects of personal and vicarious experience with punishment and punishment avoidance. *Deviant Behaviour*, 28(1), 29-55.
- Skinner, F. W & Fream M. A (1997). Social Learning Theory analysis of Computer Crime among College Students. *Journal of Research in Crime and Delinquency*. 34(4): 495-518.

- Smith, J., & Potter, L. (2019). The relative influence of family and peers on young driver violations: A social ecological approach. *Journal of Applied Social Psychology*, 49(8), 512-525. Authors: Smith, J., & Potter, L.
- Soole, D. W., Watson, B. C., & Fleiter, J. J. (2013). Effects of Average Speed Enforcement on Speed Compliance and Crashes: A Review of the Literature. *Accident Analysis & Prevention*, 54, 46-56.
- Stafford, M. C., & Warr, M. (1993). A Reconceptualization of General and Specific Deterrence. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 30(2), 123-135.
- Stanojević, P., Jovanović, D., & Lajunen, T. (2013). Influence of Traffic Enforcement on the Attitudes and Behavior of Drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 52, 29– 38.
- Sutherland, E. (1947). *Principles of Criminology* (4th ed), Philadelphia, PA: J.B. Lippincott.
- Svensson, R. (2015). An Examination of the Interaction Between Morality and Deterrence in Offending: A Research Note, *Crime & Delinquency*, 2015, Vol. 61(1) 3– 18.
- Szogi, E., Darvell, M., Freeman, J., Truelove, V., Palk, G., Davey, J., & Armstrong, K. (2017). Does Getting Away With it Count? An Application of Stafford and Warr's Reconceptualised Model of Deterrence to Drink Driving. *Accident Analysis and Prevention*, 108, 261–267.
- Tavares, A.F., Mendes, S.M., & Costa, C.S. (2008). *The Impact of Deterrence Policies on Reckless Driving: The Case of Portugal*. <https://www.researchgate.net/publication/227159309>
- Trivedi-Batman, N. (2019). The Combined Roles of Moral Emotion and Moral Rules in Explaining Acts of Violence Using a Situational Action Theory Perspective. *Journal of Interpersonal Violence*, DOI: 10.1177/0886260519852634.
- Truelove, V., Freeman, J., & Szogi, E., Kaye, S., Davey, J., & Armstrong, K. (2017). Beyond the Threat of Legal Sanctions: What Deters Speeding Behaviours? *Transportation Research Part F*, 50, 128–136.
- Vingilis E.R. (1990). *A new look at deterrence*. In *Drinking and Driving: Advances in Research and Prevention*, Edited by R.J. Wilson & R.E. Mann, 99-115. New York: The Guilford Press.
- Vito, G.F., Maahs, J. R., & Holmes, R. M. (2005). *Criminology: Theory, Research, and Policy*. Jones & Bartlett Learning.
- Walter, L., Broughton, J., & Knowles, J. (2011). The Effects of Increased Police Enforcement Along a Route in London. *Accident Analysis and Prevention*, 43, 1219– 1227.
- Watling, C. N., & Freeman, J. (2011). Exploring the Theoretical Underpinnings of Driving Whilst Influenced by Illicit Substances. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(6), 567-578.
- Watling, C. N., Freeman, J., Palk, G. R., & Davey, J. (2011). Sex, Drugs, and Deterrence: Applying Stafford and Warr's Reconceptualization of Deterrence Theory to Drug Driving Across the Genders. In N. M. Palmetti & J. P. Russo (Eds.), *Psychology of Punishment*: Nova Science Publishers, Inc.
- Watling, C. N., Leal, N. L. (2012). *Exploring Perceived Legitimacy of Traffic Law Enforcement*. In ACRS 2012 National Conference, 9-10, Menzies Sydney Hotel,

Sydney, NSW. <http://eprints.qut.edu.au/53083/>

- Watson, B. (2004) How Effective Is Deterrence Theory in Explaining Driver Behaviour: A Case Study of Unlicensed Driving. *Proceedings Road Safety Research, Policing and Education Conference*, Perth, WA. Accessed From <http://eprints.qut.edu.au>.
- Weerman, F. M., Bernasco, W., Bruinsma, G. j. n., & Pauwels, J.J. (2015). Gender Differences in Delinquency and Situational Action Theory: A Partial Test. *Justice Quarterly*, DOI: 10.1080/07418825.2015.1064987.
- Wikstrom, P.-O. (2005). The Social Origins of Pathways in Crime. Towards a Developmental Ecological Action Theory of Crime Involvement and Its Changes. In D. P. Farrington (Ed.), *Integrated Developmental and Life-Course Theories of Offending. Advances in Criminological Theory*. New Brunswick: Transaction.
- Wikstrom, P.-O. (2006). Individuals, Settings and Acts of Crime. Situational Mechanisms and the Explanation of Crime. In P.-O. Wikstrom & J. Sampson Robert (Eds.), *The Explanation of Crime: Context, Mechanisms and Development*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Wikstrom, P.-O. (2010). Explaining Crime as Moral Action. In S. Hitlin & S. Vaysey (Eds.), *Handbook of the Sociology of Morality*. New York: Springer Verlag.
- Wikstrom, P.-O. (2011). Does Everything Matter? Addressing the Problem of Causation and Explanation in the Study of Crime. In J. M. McGloin, C. J. Sullivan, & L. W. Kennedy (Eds.), *When Crime Appears: The Role of Emergence*. London: Routledge.
- Wikstrom, P.-O. H. (2014). *Why Crime Happens: A Situational Action Theory*, pow20@cam.ac.uk
- Wikstrom, P.-O. (2017). Character, Circumstances, and the Causes of Crime. In A. Liebling, S. Maruna, & L. McAra (Eds.), *The Oxford Handbook of Criminology*. Oxford: Oxford University Press.
- Wikstrom, P.-O. H. (2019). *Situational Action Theory: A General, Dynamic and Mechanism-based Theory of Crime and its Causes*. https://doi.org/10.1007/978-3-030-20779-3_14.
- Wikstrom, P-O H. , et al. (2010), Activity fi elds and the dynamics of crime:Advancing knowledge about the role of the environment in crime causation , *Journal of uantitative Criminology* , 26 (1), 55 – 87 .
- Wikstrom, P.-O., & Treiber, K. (2007). The Role of Self-Control in Crime Causation: Beyond Gottfredson and Hirschi's General Theory of Crime. *European Journal of Criminology*, 4, 237–264.
- Wikstrom, P.-O., & Treiber, K. (2009). What Drives Persistent Offending. The Neglected and Unexplored Role of the Social Environment. In J. Savage (Ed.), *The Development of Persistent Criminality*. Oxford: Oxford University Press.
- Wikstrom, P.-O., & Treiber, K. (2015). Situational Theory. The Importance of Interactions and Action Mechanisms. In A. Piquero (Ed.), *The Handbook of Criminological Theory*. Chicester: Wiley Blackwell.
- Wikstrom, P.-O., & Treiber, K. (2017). Beyond Risk Factors: An Analytical Approach to Crime Prevention. In B. Teasdale & M. S. Bradley (Eds.), *Preventing Crime and Violence, Advances in Prevention Science. Volume 2*. New York: Springer verlag.
- Wikstrom, P. O. H., & Svensson, R. (2008). Why are English Youths More Violent Than Swedish Youths? A Comparative Study of the Role of Crime Propensity, Lifestyles and

Their Interactions in Two Cities. *European Journal of Criminology*, 5(3), 309-330.

- Wikstrom, P. O. H., & Svensson, R. (2010). When Does Self-Control Matter? The Interaction Between Morality and Self-Control in Crime Causation. *European Journal of Criminology*, 7(5), 395–410.
- Yu, J., Evans, P. C., & Clark, L. P. (2006). Alcohol Addiction and Perceived Sanction Risks: Deterring Drinking Drivers. *Journal of Criminal Justice*, 34 , 165–174.
- Zhang, L., Wang, Y., & Chen, X. (2021). Urban vs. rural: Differential reinforcement in traffic violations—A multilevel analysis of Chinese drivers. *Asian Journal of Criminology*, 16(3), 245-263.
- Szogi, E., Darvell, M., Freeman, J. et al. (2017). Does Getting Away with It Count? An Application of Stafford and Warr’s Reconceptualised Model of Deterrence to Drink Driving. *Accident Analysis & Prevention*, 108: 261–267.