


# 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.



## Extended Abstract

### 1. Introduction

Traffic and driver behavior have a significant impact on public health, the economy, and safety, and compliance with traffic laws is crucial for the prevention of accidents. Traffic violations such as speeding, running red lights, and driving under the influence are the main factors contributing to the increase in road accidents and fatalities. Reports indicate that over 90% of accidents are caused by human factors, and both Iran and Mazandaran Province have experienced a rising trend in casualties and injuries. These incidents, in addition to human losses, impose substantial economic costs. Understanding the factors influencing traffic violations in Mazandaran, because of its high population density, car-oriented transportation structure, and susceptibility to influences from major cities, is particularly important for reducing accidents and improving road safety.

### 2. Methodology

This study used a cross-sectional survey design. The target population included individuals over 18 years old with a valid driving license in Mazandaran Province, totaling 1,586,112 people according to the Applied Research Center of the Iranian Police (FARAJA). Using Cochran's formula, a sample of 400 participants was selected through stratified proportional sampling. Three counties (Babol, Ramsar, and Behshahr) were randomly chosen, and the sample size in each county was proportional to the number of license holders. Data were collected using questionnaires based on standardized items, which showed acceptable validity and reliability. The study examined variables such as traffic law violations, criminal propensity, criminogeneity of setting, differential reinforcement, neutralization techniques, and experiences of escaping punishment, all measured with validated instruments.

### 3. Findings

1. The respondents were mostly in the middle-age group (31–59 years), with an average age of approximately 42 years. Most were born in urban areas and currently reside in cities. In terms of education, about half of the participants held a university degree, while only 0.5% were illiterate. The majority had 10 to 20 years of driving experience, with an average of 14 years and 4 months. During a 24-hour period, most respondents drive for no more than one hour, and the average daily driving time is approximately two hours and thirty-five minutes. Additionally, 93% of respondents owned a passenger car, 4% a commercial vehicle, and 3% owned both types of vehicle

## A Sociological Explanation of Violations of Traffic Laws...

2.Regarding the main variables of the study, criminal propensity, Criminogeneity of setting, neutralizing definitions, and the Punishment avoidance were generally low among respondents, while differential reinforcement was mostly at a moderate level. Furthermore, in examining traffic violations over the past two years, the most common offense was “using a mobile phone while driving,” followed by “not wearing a seatbelt” and “not maintaining a safe distance from the vehicle ahead.” The least frequent violation was running a red light.

3.This study aimed to investigate the factors influencing traffic violations and to analyze the impact of individual and environmental factors on drivers’ behavior. The findings indicated that criminal propensity has a significant and positive effect on traffic violations; Individuals with criminal propensities are more likely to engage in illegal driving behaviors. Additionally, criminogenic environmental characteristics significantly increase violations, suggesting that environmental conditions conducive to committing offenses raise the likelihood of risky driving behaviors.

4. Contrary to expectations, differential reinforcement did not have a significant impact on violations, meaning that peer pressures and social influences from peer groups do not play a prominent role in this sample. In contrast, neutralization techniques and the experience of Punishment avoidance had a positive and significant effect on violations; that is, individuals who justify their behaviors or have experienced avoiding punishment are more likely to engage in repeated violations. These findings indicate that both psychological factors and previous individual experiences play an important role in committing violations.

### 4. Conclusion

In the present era, the importance of traffic and its impact on the economic, social, cultural, and health aspects of human life is undeniable. The increasing use of automobiles and the necessity of maintaining social order highlight the need for traffic laws and regulations for handling violations. Traffic laws are designed to reduce unsafe behaviors and prevent accidents, defining actions such as driving under the influence or speeding as illegal. In the present study, based on the theoretical framework of three theories (extended deterrence, social learning, and situational action) hypotheses related to the effects of criminal propensity, Criminogeneity of setting, differential reinforcement, neutralization techniques, and experiences of Punishment avoidance on traffic violations were tested.

The results of statistical analyses indicated that criminal propensity has a significant positive effect on traffic violations; in other words, an increase in criminal propensity leads to a higher likelihood of committing violations, which is consistent with Wikstrom’s situational action theory. Additionally, Criminogeneity of setting also have a significant positive impact on violations; that is, the more

conducive the environment is to committing violations, the higher the rate of traffic offenses. On the other hand, differential reinforcement did not have a significant effect on violations, and the related hypothesis was not confirmed, suggesting that in some societies, social pressures, environmental conditions, and lack of adequate supervision can neutralize the influence of social reinforcements. In contrast, neutralization techniques exert a significant positive effect on violations; individuals who justify or rationalize their behaviors reduce their feelings of guilt, which in turn increases the likelihood of repeated offenses. Furthermore, the experience of Punishment avoidance also has a significant positive impact on violations, meaning that the more frequently individuals experience evading sanctions, the more likely they are to commit violations. This finding aligns with the extended deterrence theory.

Based on these findings, policies aimed at reducing traffic violations should be grounded in both theoretical frameworks and empirical evidence. Proper and continuous education on traffic laws in schools, along with practical and theoretical training programs, can help internalize legal and ethical values in individuals. Promoting traffic safety culture and raising awareness through mass media, employing surveillance technologies such as trackers and smart cameras, implementing graduated fines and alternative punishments, ensuring transparency in police operations, and encouraging social participation in monitoring drivers can all contribute to reducing violations and enhancing compliance with traffic regulations. Overall, the study's findings suggest that a combination of education, cultural promotion, increased certainty of law enforcement, and the use of social and technological monitoring represents the most effective approach for mitigating traffic violations.

**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 بائی<sup>۱</sup>  اکبر علیوردی نیا<sup>۲</sup>  حیدر جانعلی زاده چوب‌بستی<sup>۳</sup> 

## چکیده

موضوع اصلی پژوهش حاضر تبیین تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی با استفاده از نظریه‌های بازدارندگی بسط یافته استفورد و وار، یادگیری اجتماعی ایکرز و کنش موقعیتی ویکستروم است. 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 انجام شده پاسخگویان در دو سال اخیر، استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی و کم‌ترین تخلفات، عبور از چراغ قرمز راهنمایی و رانندگی است. نتایج حاصل از تحلیل رگرسیون حاکی بود که تأثیر متغیرهای تمایل مجرمانه، جرم‌زایی محیط، تعاریف خنثی ساز 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 بسط یافته می‌توان اظهار کرد که گریز از مجازات با کاهش قطعیت درک شده مجازات، احتمال تخلف از قوانین را افزایش می‌دهد. باید اضافه نمود که اگرچه مطابق با نظریه یادگیری اجتماعی، تعاریف خنثی ساز از طریق کاهش احساس گناه می‌تواند منجر به تکرار تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی گردد، اما تقویت افتراقی این پیامد را به دنبال ندارد. این شاید به خاطر عادی سازی تخلفات و باور به عدم قطعیت مجازات در بین افراد باشد.

**کلیدواژگان:** گریز از مجازات، تقویت افتراقی، تعاریف خنثی ساز، 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/  
alibazadeh86@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 جرائم 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، ۴: ۱۳۸۵). این قوانین برای جلوگیری از رفتار نایمن رانندگی طراحی شده است (کرامتون، 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، ۲۰۱۱). در کشور ما نیز این نوع رفتارهای غیرقانونی شامل انجام حرکت نمایشی (مانند دورزدن درجا)، عبور از چراغ قرمز، رانندگی با سرعت غیرمجاز و غیره است. پورتر<sup>۳</sup> (۲۰۱۱) و سول و همکاران<sup>۴</sup> (۲۰۱۳) اظهار کردند که هدف از 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، ۲۰۱۹: ۱۷۱). کشورهای کم‌درآمد و متوسط، کم‌تر از نیمی از وسایل نقلیه جهان را در اختیار دارند. با وجود این، 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 سان‌مارینو، مالدیو، میکرونزی، سوئیس و نروژ در

1. Cramton
2. Walter et al.
3. Porter
4. Soole et al.
5. Dong et al.

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 بیشترین میزان تلفات جاده‌ای را دارا هستند. ایران نیز در رتبه ۶۳ از ۱۷۵ کشور قرار دارد (مداح، ۱۴۰۱: ۲۳).

گزارش‌های سالانه آمار متوفیان و مصدومان ناشی از حوادث رانندگی در کشور ما حاکی از آن است که تعداد مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات در یک دوره ده‌ساله (۱۳۹۸-۱۳۸۹) بیش از صد و هشتاد هزار نفر است و تعداد مصدومان در دوره مذکور سه میلیون و دویست و چهل و پنج هزار و هشت صد 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 ده‌ساله مذکور است. گزارش سال ۱۳۹۹ نیز نشان می‌دهد که تعداد ۱۵۳۹۶ نفر در سطح کشور به خاطر تصادف جان خود را از دست داده‌اند و ۲۷۶۷۷۱ نفر نیز مصدوم شده‌اند. گزارش سال ۱۴۰۰ نشان می‌دهد که میزان مرگ‌ومیر (۱۶۷۷۸) و مصدومان (۳۱۷۱۲۰) در مقایسه با مدت 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 مرگ‌ومیر 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 مرگ‌ومیر و ۴۱/۳ درصدی مصدومیت را نسبت به سال ۱۳۹۹ نشان می‌دهد. البته در سال ۱۴۰۳ تعداد تلفات انسانی (مرگ=۱۹۴۳۵ و مصدومان=۳۸۱۴۸۴) نسبت به سال قبل کمی کاهش داشته است.

مقایسه میزان مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات از سال ۱۳۸۴ تا سال ۱۴۰۳ نشان می‌دهد که کم‌ترین میزان مرگ‌ومیر، به سال ۱۳۹۹ اختصاص دارد. این کاهش به خاطر محدودیت‌ها و گاه ممنوعیت اعمال شده از سوی دولت در سال ۱۳۹۹ به دلیل بیماری کرونا بوده است، نه به خاطر پایبندی بیشتر مردم به قوانین راهنمایی و رانندگی. چون مقایسه تعداد سفرهای داخلی انجام شده در ۱۱ ماه اول ۱۳۹۸ (۲۷۴۹۸۱۰۰۰) با مدت مشابه سال ۱۳۹۹ (۳۲۲۸۶۰۰۰) در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، نشان‌دهنده کاهش ۸۸ درصدی تعداد سفرها در سال ۱۳۹۹ است (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۱: ۱۲-۱۱). 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 است. طبق گزارش سال‌های ۱۴۰۰، ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ تعداد مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات در استان مازندران به ترتیب ۵۸۷، ۶۳۷ و ۶۴۲ نفر و تعداد مصدومان ۱۱۹۹۲، ۱۳۴۸۳ و ۱۴۴۴۸ نفر است که نسبت به سال ۱۳۹۹ روند افزایشی داشته است (سایت پزشکی قانونی). 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).

افزون بر موارد ذکرشده، استان مازندران دارای ویژگی‌های خاصی است که اهمیت این پژوهش را پُررنگ‌تر می‌کند که از جمله آن می‌توان به تراکم جمعیتی بالا، ساختار سیستم ارتباطی استان مبنی بر اتومبیل‌محور بودن حمل‌ونقل، اثرپذیری از کلان‌شهرها خصوصاً تهران و سیل انبوه خانه‌های دوم احداث‌شده 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؛ شایان و همکاران، ۱۴۰۰).

تحقیقات خارجی (بیتس و همکاران، ۲۰۱۲<sup>۳</sup>: ۹۳-۹۲؛ پدن و همکاران، ۲۰۰۴<sup>۴</sup>) تأیید می‌کند که عوامل انسانی عامل مؤثر 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٪ است. 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 گفته شد، سؤال اساسی تحقیق آن است که چه عواملی موجب می‌شود که میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی در استان مازندران افزایش یا کاهش یابد؟

1. [https://www.lmo.ir/web\\_directory/53999-تصادفات.html](https://www.lmo.ir/web_directory/53999-تصادفات.html)

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

3. Bates et al

4. Peden et al.

## ۲. چارچوب نظری

در حوزه ترافیک، جهت راهنمایی، طراحی و انجام اقدامات اجرایی در زمینه ایمنی جاده، نظریه بازدارندگی متداول‌ترین چارچوب مورد استفاده است (بیتس و همکاران، ۲۰۱۲؛ فلیتر و همکاران، ۲۰۱۳؛ واتلینگ و لیل، ۲۰۱۲). 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<sup>۳</sup>؛ وینگیلیس، ۱۹۹۰؛ می‌یر و جانسون، ۱۹۷۷). انتقادات مربوط به محدودیت‌های مفهومی مدل کلاسیک نظریه بازدارندگی منجر به افزودن سازه‌های اضافی جهت تأیید تأثیر تجارب شخصی گذشته فرد از گریز از مجازات مانند مجازات، به همراه تجارب غیرمستقیم این پیامدها از طریق تعامل با دیگران شده است (بیتس و همکاران، ۲۰۱۵: ۳).

درحالی‌که مدل بسط یافته بازدارندگی توسط استفورد و وار<sup>۴</sup> (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، نظریه بازدارندگی فقط به تمرکز بر مجازات قانونی ادامه دادند و توجهی به مجازات اجتماعی ندارند. برای نمونه، اگر فردی مرتکب یک رفتار غیرقانونی شود ممکن است حمایت اجتماعی اعضای خانواده یا همسالان را از دست بدهد. به علاوه، نظریه بازدارندگی در مورد پیامدهای اجتماعی رفتار بحث نمی‌کند. به عنوان مثال، یک راننده ممکن است به خاطر رانندگی با سرعت غیرمجاز، تأیید همسالان را کسب کند (لوینگ استون، ۲۰۱۱<sup>۷</sup>: ۶۳).

وینگیلیس (۱۹۹۰) نیز استدلال کرده است که نظریه بازدارندگی طیف وسیعی از عوامل را که می‌توانند به انطباق با قانون تأثیر بگذارد، به حساب نمی‌آورد، از جمله پاداش‌ها و مجازات‌های 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

1. Fleiter et al
2. Watling & Leal
3. Homel
4. Vingilis
5. Meier & Johnson
6. Stafford & Warr
7. Lvingstone

سرمایه اجتماعی و...) نیز در تبیین تخلف از قوانین رانندگی استفاده شده است. به طور کلی در مورد نظریه‌های تبیین‌کننده جرم می‌توان به این ضعف مهم اشاره نمود که غالب این نظریه‌ها بر نقش عوامل فردی (شخصی) یا عوامل محیطی در ایجاد جرم تمرکز می‌کنند و به ندرت بر تعامل این دو متمرکز می‌شوند. تعداد کمی از این نظریه‌ها نقش تعامل محیط - فرد را در تجزیه و تحلیل خود درباره علل جرم جدی می‌گیرند که از جمله آن می‌توان به نظریه فعالیت روزمره اشاره کرد، اما در نهایت این نظریه نیز تفاوت‌های فردی و تعامل آن‌ها با محیط اطراف را نادیده می‌گیرد و تقریباً منحصرأ بر نقش محیط تمرکز می‌کند (ویکستروم، ۲۰۱۹: ۲۶۶، ۲۶۰).

با در نظر گرفتن این ضعف، ویکستروم نظریه کنش موقعیتی<sup>۱</sup> را مطرح می‌کند. نظریه کنش موقعیتی پیشنهاد می‌کند که علل کنش‌های انسانی، موقعیتی (نه فردی یا جمعی) هستند. مردم کاری را که انجام می‌دهند به دلیل شخصیتی (تمایل مجرمانه) که دارند و ویژگی‌های محیطی (جرم‌زابدون) که در آن شرکت می‌کنند، انجام می‌دهند. این که چه نوع افراد در چه نوع محیط‌هایی هستند تبیین می‌کند که احتمالاً چه نوع کنش‌هایی رخ می‌دهد (ویکستروم، ۲۰۱۴: ۷۵). با توجه به آنچه گفته شد، در چارچوب 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:

### ● نظریه بازدارندگی بسط‌یافته<sup>۲</sup>:

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،<sup>۴</sup> ۱۹۹۰؛ می‌یر و جانسون، ۱۹۷۷).

این نظریه باور بر این است که می‌توان با ترساندن افراد از عواقب انجام یک رفتار غیرقانونی خاص، اصلاح رفتار را به وجود آورد (هومل، ۱۹۸۸). زیرا پیش فرض این نظریه آن 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

1. Wikstrom

2. Situational action theory

3. Expanded deterrence theory

4. Vingilis

آن مانع از انجامش می‌شود (لافام و تاد، ۲۰۱۲: ۱۴۲). استفورد و وار در نقد نظریهٔ بازدارندگی کلاسیک اظهار می‌کنند که مفهوم سنتی بازدارندگی فقط بر تأثیرات مجازات‌شدن متمرکز هستند و 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 درک‌شدهٔ مجازات، احتمال ارتکاب جرم در آینده را افزایش خواهد داد (سیترن و اپلگیت، ۲۰۰۷: ۳۱).

### ● نظریهٔ یادگیری اجتماعی ایکرز<sup>۲</sup>

نظریه یادگیری اجتماعی، یکی از نظریه‌های عمومی جرم و جنایت است که در تحقیقات برای تبیین انواع رفتارهای مجرمانه مورد استفاده قرار می‌گیرد. این نظریه یکی از قابل‌آزمون‌ترین نظریه‌های معاصر جرم و انحراف است (ایکز و جنسن، ۲۰۰۶: ۹). نظریه یادگیری اجتماعی در جرم‌شناسی با کار ایکرز و برگس<sup>۴</sup> همراه است. آن‌ها نظریه پیوند افتراقی<sup>۵</sup> ساترلند<sup>۶</sup> را مورد تجدید نظر قرار داده و آن را تحت عنوان «تقویت. پیوند افتراقی<sup>۷</sup>» بسط داده‌اند.

نظریهٔ تقویت. پیوند افتراقی به‌طور صریح، فرایندهای یادگیری را بر مبنای شرطی‌سازی عامل، مفهوم‌سازی کرده است. آنچه در این فرایند نقش مهمی دارد، کنش متقابل فرد با محیط است. این نظریه معتقد است که تقویت و تنبیه (مثبت و منفی) رفتار فرد را شکل داده و در احتمال بروز و ادامهٔ آن رفتار، تعیین‌کننده است (علیوردی‌نیا و همکاران، ۱۳۹۳: ۳۴). بعدتر ایکرز مفهوم تقلید را اضافه کرد و عنوان نظریه را از تقویت. پیوند افتراقی به نظریهٔ یادگیری اجتماعی تغییر داد (ویتو و همکاران، ۲۰۰۵: ۸).

در نظریهٔ 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

1. Sitren & Applegate
2. Akers's social learning theory
3. Jensen
4. Burges
5. Differential association
6. Sutherland
7. Differential association – reinforcement
8. Vito et al

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 نظریه عبارت است از:

- پیوند افتراقی (از نظریه ساترلند)
- تعاریف<sup>۱</sup> (از نظریه ساترلند)
- تقلید<sup>۲</sup> (از نظریه یادگیری علوم رفتاری) (ایکرز، ۱۹۹۸: ۵)
- و تقویت افتراقی<sup>۳</sup> (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 به عنوان 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 آن چنان 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 است (ایکرز، ۱۹۹۸). تقویت افتراقی نیز به موازنه 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 تقویت‌های 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).

1. Definitions

2. Imitation

3. Differential reinforcement

### ● نظریه کنش موقعیتی<sup>۱</sup>

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 (جرم‌زاد 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 نظریه 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 طی دو دهه گذشته بیشتر در حال پیشرفت، توسعه و اصلاح بوده است (ویکستروم، ۲۰۰۵؛ ۲۰۱۰؛ ۲۰۱۱؛ ۲۰۱۹؛ ویکستروم و همکاران، ۲۰۱۰؛ ۲۰۱۲؛ ویکستروم و تریبر،<sup>۲</sup> ۲۰۰۷؛ ۲۰۰۹؛ ۲۰۱۵؛ ۲۰۱۷؛ ویکستروم و سونسون،<sup>۳</sup> ۲۰۰۸؛ ۲۰۱۰). ویکستروم در شکل‌گیری و بسط این نظریه نقش اساسی داشته است.

### الف. تمایلات مجرمانه مردم<sup>۴</sup>

یک سؤال 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 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، درحالی‌که شخص منجزر از جرم کسی است که به‌ندرت 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:

۱. اخلاقیات شخصی متناسب با قانون:<sup>۵</sup> 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.

1. Situational action theory
2. Treiber
3. Svensson
4. People's crime propensities
5. Law-relevant personal morals

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 سؤالی درباره دیدگاه‌های مربوط به این‌که انجام چه کاری در شرایط خاص کار درست و نادرستی است، بلکه یک سؤال 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 به عنوان 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 درحالی‌که 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).

**۲. توانایی اعمال خودکنترلی:** 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 برخلاف اخلاقیات شخصی‌شان، آسیب‌پذیرتر هستند. درحالی‌که 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).

بر اساس نظریه کنش موقعیتی، اعمال خودکنترلی، تحمل فشاری است که از بیرون بر فرد اعمال می‌شود تا برخلاف اخلاق شخصی‌اش عمل کند و توانایی اعمال خودکنترلی، به معنای ظرفیت فرد برای عمل بر اساس اخلاق شخصی‌اش در چنین شرایطی است. باید اضافه نمود که منبع چنین فشاری، وجود تعارض بین الگوهای رفتاری محیط و اخلاق

1. The ability to exercise self-control

شخصی فرد است. مثال اصلی، اصطلاح، "فشار همسالان" است. به عنوان مثال، فشاری که ایجاد می‌شود زمانی که دوستان شخص تلاش می‌کنند تا او را به مشارکت در عمل سرقت از مغازه ترغیب کنند اگرچه 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).

### ب. جرم‌زابدون محیط

جرم‌زابدون مکان<sup>۱</sup> ممکن است به عنوان تمایلاتش به القای جرم به عنوان یک گزینه کنش در پاسخ به فرصت‌ها و اصطکاک‌های آن تعریف شود. این تمایل به بستر اخلاقی فرصت‌ها و اصطکاک‌های آن بستگی دارد (ویکستروم، ۲۰۱۹: ۲۶۹).

۱. **هنجارهای اخلاقی متناسب با قانون محیط‌ها:**<sup>۲</sup> تردید کمی وجود دارد که هنجارهای اخلاقی، کنش‌های ما را هدایت می‌کنند. مردم واقعاً 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 به عنوان قواعد رفتاری مشترک تلقی شود که مشخص می‌کند در شرایط خاص، انجام دادن و ندادن چه کاری درست یا نادرست است. آن‌ها نسخه‌هایی هستند که به وسیله دیگران برای واکنش‌ها و پاسخ‌های قابل قبول به محرک‌های خاص حفظ می‌شوند (همان). این هنجارها نقش مهمی در پیش‌بینی رفتار دیگران ایفا می‌کند (ابراهیمی و دیگران، ۱۳۹۵: ۶).

اغلب استدلال می‌شود که بخش قابل توجهی از مردم باید یک قاعده رفتاری را تصدیق کنند تا به عنوان 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) به کار می‌رود. آن‌ها به وسیله انواع واکنش‌ها و پاسخ‌ها در شرایط خاص که معمولاً 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 (مندرج در قانون) را در ارتباط با محرک‌های خاص، تشویق یا منع می‌کند. هنجارهای اخلاقی همیشه در

1. Place's criminogenic inducements

2. Law-relevant moral norms of settings

مورد محرک‌ها و شرایط یک محیط اعمال می‌شود. در چارچوب نظریه کنش موقعیتی، هنجارهای اخلاقی (درک شده) محیط هستند که مستقیماً مربوط به کنش هستند. اگر هنجارهای اخلاقی به طور کلی بر اعمال افراد تأثیر می‌گذارد، به این خاطر چنین تأثیری دارند که از طریق فرایندهای درونی سازی گذشته، بخشی از اخلاق آن‌ها شده‌اند (ویکستروم، ۲۰۱۹: ۲۶۹).

هنجارهای اخلاقی از نظر سودمندی و اهمیتشان برای محرک‌ها و کنشگران خاص متفاوت است. آنچه 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 دربارهٔ سیگارکشیدن ارتباط ناچیز با کنش‌های کسانی که در محیط وسوسه به سیگارکشیدن می‌شوند، دارد. آنچه 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 به عنوان دیگری مهم شناخته می‌شود، ممکن است در محیط‌ها متفاوت باشد که محرک خاص و شرایط آن بستگی دارد (همان: ۲۷۰-۲۶۹).

**۲. اعمال هنجارهای اخلاقی:** هنجارهای اخلاقی یک محیط نه تنها از لحاظ ارتباط و اهمیت برای افراد شرکت‌کننده و محرک‌هایشان متفاوت هستند بلکه در اثربخشی اجرایشان از طریق فرایند بازدارندگی متفاوت‌اند. برخی از هنجارهای اخلاقی (و قوانین) به طور کلی، یا در محیط‌های خاص، با شدت بیشتری نسبت به سایر قوانین اجرا می‌شوند (همان: ۲۷۰). بازدارندگی (یا بازدارندگی مؤثر) 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)، به خاطر ترس (نگرانی) از پیامدهای منفی (آینده یا آنی) آن، مقاومت کند. مجازات ممکن است به عنوان تحمیل هدفمند سرزنش، درد، خسارت مالی یا سلب آزادی توسط شخص ثالث به عنوان 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 مؤثرترین 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 آنچه در چارچوب نظری گفته شد می‌توان فرضیه‌های تحقیق را مطرح نمود:

- تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی افراد تابعی مستقیم از تمایل مجرمانه<sup>۱</sup> آن‌ها است.
- تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی افراد تابعی مستقیم از جرم‌زایی محیط<sup>۲</sup> آن‌ها است.
- تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی افراد تابعی مستقیم از تقویت افتراقی آن‌ها است.
- تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی افراد تابعی مستقیم از تعاریف خنثی‌ساز<sup>۳</sup> آن‌ها است.
- تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی افراد تابعی مستقیم از تجربه‌گریز از مجازات<sup>۴</sup> آن‌ها است.

### ۳. پیشینه تجربی

از بین تحقیقات داخلی که با نگاه جامعه‌شناختی به مسئله تخلف از قوانین رانندگی پرداخته‌اند، تعداد محدودی (محمدفام و گل محمدی، ۱۳۸۲؛ مظلومی محمودآباد و همکاران، ۱۳۹۴) صرفاً توصیفی هستند.

غالب تحقیقات توصیفی و تبیینی هستند. 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؛ علیزاده‌اقدم و صالحی، ۱۳۹۰؛ دعاگویان و رفیعی، ۱۳۸۸)، سرمایه فرهنگی (احمدی و همکاران، ۱۳۹۵)، سبک زندگی (مقیم و عابدی اردکانی، ۱۳۹۵؛ علیزاده‌اقدم و صالحی، ۱۳۹۱؛ علیزاده‌اقدم و صالحی، ۱۳۹۰)، عملکرد پلیس (احمدی و جم‌نژاد، ۱۳۹۷)، اعمال قانون (صادقی، ۱۳۹۵؛ آبرودی و همکاران، ۱۳۹۷)، کنترل اجتماعی (احمدی و سلامتیان، ۱۳۹۵؛ فیروزجائیان و توکلی، ۱۳۹۵؛ نیازی و همکاران، ۱۳۹۶؛ عبدالرحمانی و همکاران، ۱۳۹۳؛ عشایی، ۱۴۰۱؛ جوادیان و همکاران،

1. Criminal propensity
2. The criminogeneity of setting
3. Definitions of neutralizer
4. Experience of punishment avoidance

۱۳۹۷؛ نظیر حسن‌آباد و کسب‌کار، ۱۳۹۶؛ صادقی فسایی و خیرخواه‌زاده، ۱۳۹۰؛ میزری عالی و همکاران، ۱۳۹۸؛ ابراهیمی، ۱۳۹۲)، فرهنگ و رسانه‌ها (امین صارمی و همکاران، ۱۳۹۵؛ پورشمس و جان‌فدا، ۱۳۹۶؛ بهزاد بصیرت و دعاگویان، ۱۳۹۵؛ حبیب‌زاده و محمدی اطهر، ۱۳۸۴؛ واعظ‌زاده و حامد، ۱۳۹۶، زاهدی و همکاران، ۱۴۰۰؛ کبیری و حکیم‌آرا، ۱۳۹۳؛ موسوی و همکاران، ۱۳۹۰؛ امیری و همکاران، ۱۳۹۶؛ یاراحمدی و همکاران، ۱۳۹۹)، خانواده (پوراابراهیم 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؛ علیزاده آرند و همکاران، ۱۴۰۰) و... بر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی در شهرهای مختلف ایران پرداخته‌اند.

روش غالب این تحقیقات، پیمایش بوده و فقط در چند تحقیق، روش مصاحبه عمیق (صادقی فسایی 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، 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، ۲۰۰۶؛ الویک و کریستنسن، ۲۰۰۷؛ تاوارس و همکاران، ۲۰۰۸؛ والتر و همکاران، ۲۰۱۱؛ کریستوفر، ۲۰۱۱؛ لافام و تاد، ۲۰۱۲؛ رینگ، ۲۰۱۲؛ استانوچویچ و همکاران، ۲۰۱۳؛ گرسیتز، ۲۰۱۶؛ ژوگی و همکاران، ۲۰۱۷) در چارچوب نظری تحقیقات خود از نظریه بازدارندگی کلاسیک استفاده کرده‌اند که مورد تأیید 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

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.

در آینده (واتلینگ و فریمن، ۲۰۱۱) نیست. برخی از محققان (مانند واتسون، ۲۰۰۴؛ فریمن و واتسون، ۲۰۰۶؛ لوینگ استون، ۲۰۱۱؛ ژوگی و همکاران، ۲۰۱۷) نظریه بازدارندگی بسط‌یافته استفورد و وار را در چارچوب نظری خود برگزیده‌اند که نتیجه تحقیقات ایشان تأیید این نظریه بوده است. برخی دیگر از محققان نیز، نظریه بازدارندگی را به دلیل تمرکز بیش از حد به نقش مجازات‌های قانونی و عدم توجه به سایر عوامل مورد انتقاد قرار داده‌اند. برای مثال، وینگلیس<sup>۲</sup> (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<sup>۳</sup> (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 اعمال‌شده توسط دولت تأثیر قوی‌تری داشته باشد. گودوین و فاس<sup>۴</sup> (۲۰۰۴) نیز نشان دادند که والدین ممکن است در جلوگیری از رفتارهای رانندگی ناسازگارانه رانندگان جوان تأثیرگذارتر از پلیس باشند (آلن و همکاران،<sup>۵</sup> ۲۰۱۵: ۸۸۷). ازاین‌رو، برخی از محققان (دی‌بلاسیو،<sup>۶</sup> ۱۹۸۸؛ فرگوسن و همکاران،<sup>۷</sup> ۲۰۰۱؛ هارتوس و همکاران،<sup>۸</sup> ۲۰۰۲؛ سایمونز-مورتون و همکاران،<sup>۹</sup> ۲۰۰۲؛ اسکات-پارکر و همکاران،<sup>۱۰</sup> ۲۰۰۹؛ چن و همکاران،<sup>۱۱</sup> ۲۰۰۸؛ لوینگ استون، ۲۰۱۱؛ سنتیفانتی و همکاران،<sup>۱۲</sup> 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 مطرح‌شده، از نظریات دیگری (مانند کنترل اجتماعی و پیوند اجتماعی) نیز در تبیین تخلف از قوانین رانندگی استفاده شده است.

1. Livingstone
2. Vinglis
3. Anderson et al.
4. Goodwin & Foss
5. Allen et al.
6. DiBlasio
7. Ferguson et al.
8. Hartos et al.
9. Simons-Morton et al.
10. Scott-Parker et al.
11. Chen et al.
12. Centifanti et al

اگرچه تحقیقات گذشته یافته‌های ارزشمندی را ارائه کرده‌اند اما قابل نقد هستند. 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 مؤسسات تاکسی‌رانی، آژانس‌های اتومبیل‌رانی، مراکز ثبت و تعویض پلاک، مراکز بیمه، مراجعه به ادارات و پارک‌ها انجام گرفت. ضعف این شیوه آن است که تمام افراد جامعه آماری از فرصت برابر جهت انتخاب شدن برخوردار نیستند. به بیان 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 راهنمایی و رانندگی در کشور مورد استفاده قرار نگرفته است.

#### ۴. روش شناسی

##### جامعه آماری و حجم نمونه

پژوهش حاضر از نوع روش پیمایشی و مقطعی است و جامعه آماری آن، افراد بالای ۱۸ سال استان مازندران را شامل می‌شود که گواهی‌نامه رانندگی دارند. بر اساس آمارهای دریافتی از مرکز تحقیقات کاربردی فراجا، تعداد این افراد در استان مازندران ۱۵۸۶۱۱۲ نفر است که ۵۲۹۹۲۸ آن‌ها نرزن و ۱۰۵۶۱۸۴ نفر مرد هستند. بر اساس این داده‌ها، حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران ۴۰۰ نفر تعیین شد. 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 به صورت تصادفی برگزیده شده و حجم نمونه برحسب تعداد دارندگان گواهی‌نامه در این سه شهر به صورت متناسب به آن‌ها اختصاص داده شد.

##### تصریح مفاهیم و سنجش متغیرها

● تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی: هنگامی که یک راننده، قانون مربوط به کار با وسیله نقلیه رازی را می‌گذارد، به آن تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی می‌گویند (اکسلتون، ۲۰۲۰).

1. Violation of traffic laws

در تعریف عملیاتی مفهوم تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی، تخلفات رانندگی که در کتاب «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹» با تألیف مهرایی و قلی‌زاده (۱۳۸۹) آمده است، مدنظر قرار گرفت. ابتدا در مطالعهٔ مقدماتی ۲۰ تخلف از میان تخلفات مطرح‌شده در کتاب مذکور برگزیده شد اما در جریان مطالعهٔ مقدماتی مشخص گردید که واریانس برخی از گویه‌ها بسیار پایین است 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 پایینی داشته‌اند. لذا از ۱۶ گویه برای سنجش این متغیر استفاده شده است. این گویه‌ها دارای اعتبار صوری است. البته از آنجا 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 است و با توجه به همسویی این یافته با تحقیقات پیشین (یو 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 وابستهٔ تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی از اعتبار سازهٔ نظری برخوردار است. همچنین میزان پایایی آن ۰/۹۲ برآورد شده است.

● **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 ضعیف<sup>۱</sup> و مقیاس خودکنترلی پایین<sup>۲</sup> استفاده شده است. بُعد اخلاق شخصی ضعیف دارای دو مؤلفهٔ ارزش‌های اخلاقی و احساس اخلاقی است. برای سنجش ارزش‌های اخلاقی از پاسخگویان پرسیده شد که فکر می‌کنید انجام رفتارهای زیر تا چه اندازه اشتباه است؟

1. Yu et al
2. Armstrong et al
3. Truelove et al
4. weak personal morality
5. Low self-control

۶. رانندگی با سرعت غیرمجاز/دورزدن و عبور از محل‌های ممنوعه/انجام حرکات ماریچی یا لایی‌کشیدن در زمان رانندگی/رعایت نکردن فاصله با خودروی جلویی/رانندگی در شب با چراغ نوربالا یا نورافکن/رعایت نکردن حق تقدم و عبور از چراغ قرمز/استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی/نیستن کمربند ایمنی/استفاده نکردن از چراغ راهنما در زمان گردش به چپ یا راست/توقف در مکان‌های ممنوعه/سبقت غیرمجاز

برای سنجش احساس اخلاقی نیز دو سؤال طرح گردید: اگر دوستان صمیمی تان متوجه شوند که شما به خاطر انجام رفتارهای زیر جریمه شده‌اید، چقدر احساس شرمندگی خواهید کرد؟ اگر اعضای خانواده شما متوجه شوند که شما به خاطر انجام رفتارهای زیر جریمه شده‌اید، چقدر احساس شرمندگی خواهید کرد؟

در تنظیم گویه‌های بُعد اخلاق شخصی (ضعیف) از تحقیقات پیشین (هیرتنلنر و هاردی، ۲۰۱۶؛ هیرتنلنر و تریر، ۲۰۱۷؛ پاولز، ۲۰۱۸؛ ویکستروم و سونسون، ۲۰۱۰؛ تریودی-بتمن، ۲۰۱۹؛ سونسون، ۲۰۱۵؛ کوکران، ۲۰۱۶؛ کرونبگ 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 مؤلفه (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:** جرم‌زایی 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 بُعد بستر اخلاقی ضعیف و بازدارندگی ادراک شده ضعیف است.

برای سنجش بُعد بستر اخلاقی ضعیف دو سؤال 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 هیرتنلنر و هاردی (۲۰۱۶) استفاده شده است. برای سنجش بازدارندگی ادراک شده ضعیف این سؤال مطرح شد که: فکر می‌کنید اگر رفتارهای زیر را انجام دهید از سوی پلیس جریمه خواهید شد؟

1. Hirtenlehner & Hardi
2. Pauwels
3. Trivedi-Batman
4. Cochran
5. Kroneberg & Schulz
6. Weerman et al
7. Schepers & Reinecke
8. Kokkalera et al

در تنظیم گویه‌های مربوط به بازدارندگی ادراک شده<sup>۵</sup> ضعیف از تحقیقات پیشین (کوکران، ۲۰۱۶؛ کروبرگ 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 است (ایکرز و جنسن، ۲۰۰۶: ۵). در این تحقیق، متغیر تقویت افتراقی دارای سه بُعد عکس‌العمل تصویری<sup>۲</sup>، تشویق تصویری<sup>۳</sup> و هزینه تصویری<sup>۴</sup> است. برای سنجش بعد عکس‌العمل تصویری (دو مؤلفه<sup>۵</sup> عکس‌العمل تصویری دوستان و عکس‌العمل تصویری اعضای خانواده) دو سؤال طرح گردید: (۱) فکر می‌کنید اگر اعضای خانواده شما باخبر شوند که رفتارهای زیر را انجام داده‌اید، چه عکس‌العملی خواهند داشت؟ (۲) فکر می‌کنید اگر دوستان شما باخبر شوند که رفتارهای زیر را انجام داده‌اید، چه عکس‌العملی خواهند داشت؟<sup>۵</sup>

برای اندازه‌گیری بُعد تشویق، در مورد مؤلفه<sup>۶</sup> تشویق دوستان صمیمی (به دلیل پایین بودن واریانس مؤلفه<sup>۷</sup> اعضای خانواده در مطالعه<sup>۸</sup> مقدماتی، این مؤلفه از تحقیق حذف گردید)، این سؤال مطرح گردید که: فکر می‌کنید اگر رفتارهای زیر را انجام دهید، دوستان صمیمی‌تان شما را تشویق خواهند کرد؟

برای سنجش بُعد هزینه نیز از این سؤال استفاده شد که: فکر می‌کنید اگر رفتارهای زیر را انجام دهید، چه پیامدهای منفی برایتان خواهد داشت؟<sup>۹</sup> این سنجش بر مبنای تحقیقات تجربی پیشین (ایکرز و لی، ۱۹۹۹؛ ایکرز و همکاران، ۱۹۷۹؛ گانتز، ۲۰۰۸؛ هیگینز و همکاران، ۲۰۰۵<sup>۱۰</sup>؛ علیوردی‌نیا و همکاران، ۱۳۹۴؛ علیوردی‌نیا و حیدری، ۱۳۹۱؛ علیوردی‌نیا و همکاران، ۱۳۹۳؛ عمرانی، ۱۳۹۳؛ اسکندری و همکاران، ۱۴۰۰) صورت پذیرفته است.

1. Liu et al

2. Perceived Reaction

3. Perceived Encouragement

4. Perceived Cost

۵. گزینه‌های پاسخ در گویه‌های مربوط به بعد عکس‌العمل تصویری عبارت‌اند از رفتارم را تأیید می‌کنند/بی تفاوت هستند/ به من تذکر می‌دهند/مرا سرزنش می‌کنند/با من قهر می‌کنند.

۶. گزینه‌های پاسخ در گویه‌های مربوط به بعد هزینه تصویری شامل هزینه به خاطر جریمه شدن، پرداخت خسارت به خاطر 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 انتخاب‌شده، نمره واقعی فرد را نشان می‌دهد.

7. Gunter

8. Higgins et al

لازم به ذکر است که در تحقیقات پیشین، ابعاد دیگر این متغیر نیز موردسنجش قرار گرفت که بنا به ضرورت و پیوستگی با موضوع، در این تحقیق تنها به ۳ بُعد ذکر شده اکتفا گردید. این گویه‌ها دارای اعتبار صوری بوده و میزان پایایی آن ۰/۹۲ برآورد شده است.

● **تعاریف خنثی‌ساز:** تعاریف خنثی‌ساز به عنوان ابزاری برای توجیه و دلیل‌آوری برخی یا همه اشکال رفتارهای مجرمانه هستند (ایکرز و سلرز، ۲۰۰۴). متغیر تعاریف خنثی‌ساز دارای ۵ مؤلفهٔ انکار مسئولیت، محکوم کردن محکوم‌کنندگان، توسل به وفاداری‌های بالاتر، سرزنش قربانی و انکار آسیب است. برای هر مؤلفه 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. به خاطر شلوغی جاده‌ها مجبورم گاهی از محل‌های دوزدن ممنوع، ورود ممنوع و یا از چراغ‌قرمز عبور کنم. ۲. برای گیرنیفتادن در ترافیک گاهی با سرعت غیرمجاز رانندگی می‌کنم و یا سبقت غیرمجاز می‌گیرم.
محکوم کردن محکوم‌کنندگان	۱. اگر پلیس‌راه، 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، به خاطر این است که پلیس جایی را برای توقف نگذاشته است.
توسل به وفاداری‌های بالاتر	۱. با حرکات نمایشی (دوزدن 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 ثابت کنم که در هر شرایطی قادر به کنترل ماشین هستم.
سرزنش قربانی	۱. به وسیلهٔ نقلیهٔ پشت‌سرم اجازهٔ سبقت نمی‌دهم چون مدام چراغ می‌دهد و یا بوق می‌زند. ۲. این‌که در حین رانندگی به وسیلهٔ نقلیهٔ جلویی خیلی نزدیک می‌شوم به خاطر این است که به من اجازهٔ سبقت نمی‌دهد.
انکار آسیب	۱. نیستن کمربند ایمنی به من آسیبی وارد نمی‌کند. ۲. رانندگی در شب با استفاده از نورافکن (یا چراغ نوربالا) به دیگران آسیبی وارد نمی‌کند.

● تجربه گریز از مجازات: به این معنا 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 سؤال مطرح شد که، آیا ممکن است در دو سال اخیر رفتارهای زیر را انجام داده ولی از سوی پلیس جریمه نشده باشید؟<sup>۱</sup> در تنظیم گویه‌های این متغیر از تحقیقات واتسون (۲۰۰۴)، ژوگی و همکاران (۲۰۱۷) و فریمن و واتسون (۲۰۰۶) استفاده شده است. این گویه‌ها دارای اعتبار صوری بوده و میزان پایایی آن ۰/۹۱ برآورد شده است.

## ۵. یافته‌ها

یافته‌های تحقیق نشان داد که اغلب پاسخگویان در گروه سنی میان سالان (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 است. همچنین، محل تولد ۵۷٪ پاسخگویان، شهر و ۴۳٪ پاسخگویان، روستا است.

البته ۷۴٫۵٪ پاسخگویان ساکن شهر، ۱۸٫۲٪ پاسخگویان ساکن روستا و ۷٫۲٪ آنان نیز هم ساکن شهر و هم ساکن روستا هستند. 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) است. اغلب پاسخگویان (۳۲٫۲٪) حداکثر یک ساعت در طول شبانه‌روز رانندگی می‌کنند و میانگین رانندگی در هر شبانه‌روز نیز تقریباً دو ساعت و سی و پنج دقیقه است. باید اضافه نمود که ۹۳٪ پاسخگویان دارای خودروی سواری، ۴٪ آن‌ها دارای خودروی باربری و ۳٪ آن‌ها نیز دارای هر دو نوع خودرو هستند.

توزیع پاسخگویان برحسب متغیرهای اصلی تحقیق (جدول شماره ۲) نشان می‌دهد که تمایل مجرمانه (۷۱٫۸٪)، جرم‌زایی محیط (۷۲٫۲٪)، تعارف خنثی‌ساز (۷۷٫۸٪) و گریز از مجازات (۶۹٫۲٪) غالب پاسخگویان در حد کم است اما میزان تقویت افتراقی اغلب پاسخگویان (۷۸٪) در حد متوسط قرار دارد. بر اساس میانگین‌های جدول مذکور می‌توان گفت که میزان تقویت افتراقی پاسخگویان در حد متوسط و میانگین کسب شده پاسخگویان در سایر متغیرها در حد کم قرار دارد.

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

جدول شماره ۲: وضعیت پراکندگی پاسخگویان برحسب متغیرهای تحقیق

انحراف استاندارد	میانگین	زیاد		متوسط		کم		متغیر
		درصد معتبر	فراوانی	درصد معتبر	فراوانی	درصد معتبر	فراوانی	
۰٫۷۴	۱٫۸۷	۲٫۸	۱۱	۲۰	۸۰	۷۷٫۲	۳۰۹	تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی
۰٫۵۶	۲٫۰۵	۰٫۵	۲	۲۷٫۸	۱۱۱	۷۱٫۸	۲۸۷	تمایل مجرمانه
۰٫۵۴	۱٫۹۹	۰	۰	۲۷٫۸	۱۱۱	۷۲٫۲	۲۸۹	جرم‌زایی محیط
۰٫۳۹	۲٫۵۷	۲	۸	۷۸	۳۱۲	۲۰	۸۰	تقویت افتراقی
۰٫۶۵	۱٫۹۴	۲٫۵	۱۰	۱۹٫۸	۷۹	۷۷٫۸	۳۱۱	تعاریف خنثی‌ساز
۰٫۸۱	۱٫۷۸	۳٫۵	۱۴	۲۷٫۲	۱۰۹	۶۹٫۲	۲۷۷	تجربه‌گریز از مجازات

یافته‌های جدول شماره ۳ نشان می‌دهد که اکثر پاسخگویان در دو سال اخیر تخلفات ذکرشده (به‌جز 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 تخلف از مقررات راهنمایی و رانندگی که در دو سال اخیر توسط پاسخگویان انجام شده است استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی است. سپس، تخلفات نسبتن کم‌ریند 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 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 ۳ بار	تا ۴ بار ۶ بار	تا ۷ بار ۱۰ 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	نیستن کمر بند 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 غیر مجاز 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	راه‌انداز به وسیله نقلیه پشت سر برای سبقت	۷۲/۸	۱۸	۴	۳/۲	۲	۱/۴۴
۱۲	رانندگی با سرعت غیر مجاز	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	دورزدن در محل‌های دورزدن 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 چراغ راهنما در زمان گردش به چپ یا راست	۵۳/۲	۲۸/۲	۷	۴/۵	۷	۱/۸۴

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 است 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) است.

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 است اما تأثیر متغیر تعاریف خنثی ساز (بتا = ۰,۵۰۰) بر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی بیشتر از تأثیر تقویت افتراقی (بتا = ۰,۱۵۷) است.

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 تأیید و یازد فرضیه‌ها بر اساس آن صورت گرفته است، تمامی متغیرهای مستقل شامل متغیرهای نظریه کنش موقعیتی، نظریه یادگیری و نظریه بازدارندگی بسط یافته به صورت یکجا و با روش جبری ساده وارد معادله شدند. مقدار ضریب تعیین مدل چهارم ۰,۵۳۶ است که نشان می‌دهد این مدل می‌تواند ۵۳,۶٪ 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 تأیید قرار نمی‌گیرد.

با مقایسه مقادیر بتاها می‌توان استنباط کرد که متغیرهای تجربه گریز از مجازات، تعاریف خنثی ساز، جرم‌زایی محیط و تمایل مجرمانه به ترتیب بیشترین تأثیر را بر متغیر وابسته داشته‌اند. لذا فرضیه‌های مربوط به این متغیرها مورد تأیید قرار می‌گیرد. لازم به ذکر است که تأثیر تمام متغیرهای مطرح شده مثبت 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						
VIF	tolerance	Part	Partial	Ze-ro-order				
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 خنثی‌ساز
۱/۱۰۵	۰/۹۰۵	۰/۳۷۴	۰/۴۸۲	۰/۵۳۹	۰/۳۹۴**	۰/۵۳۹**		تجربه‌گریز از مجازات
p	F	ضریب تعیین تعدیل شده		ضریب تعیین	ضرایب همبستگی چندگانه	خلاصه مدل‌های 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		

\*  $p < 0.05$  \*\*  $p < 0.01$

## 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 جرائم رانندگی را آشکار می‌سازد. این قوانین برای جلوگیری از رفتار نایمن 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 بسط یافته، 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 است. 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 تأیید قرار می‌گیرد.

این فرضیه از نظریه کنش موقعیتی و یکس‌تروم استخراج شده است. در نظریه کنش موقعیتی برای تبیین جرم به دو عامل اشاره می‌شود. عامل اول تمایل مجرمانه است. یک سؤال اساسی در مورد تمایلات مجرمانه افراد این است که چرا برخی افراد در برخی شرایط برخی از اعمال مجرمانه را به عنوان 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 به عنوان یک گزینه کنش در پاسخ به فرصت‌ها و اصطکاک‌ها در طیف وسیعی از شرایط ببیند، درحالی‌که شخص منزجر از جرم کسی است که به ندرت عمل مجرمانه را به عنوان 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 است. افرادی که معمولاً به رعایت دستورالعمل‌های قانون توجه می‌کنند احتمال کم‌تری هست که قوانین را نقض کنند. باوجوداین، اساساً مردم از نظر قواعد رفتاری خاص (مندرج در قانون) که برای آن‌ها بااهمیت 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. باین حال، تمایلات مجرمانه افراد تنها تابعی از اخلاقیات شخصی متناسب با قانون‌شان 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 کسیک و همکاران<sup>۱</sup> (۲۰۱۹)، مون و همکاران<sup>۲</sup> (۲۰۲۰) و اندرسون و لاول (۲۰۲۲) منطبق است.

دومین فرضیه مطرح شده این است 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 است. 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، جرم‌زایی محیط است. جرم‌زایی محیط به بستر 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 جرم‌زایی محیط پایین‌تر بوده و احتمال کم‌تری وجود دارد که فرد از قوانین تخطی کند.

1. Kešić et al

2. Moon et al

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 تأیید 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 است.

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 مطرح‌شده مورد تأیید قرار نمی‌گیرد. بر این اساس باید گفت که نظریه یادگیری ایگرز (در مورد تقویت افتراقی) نمی‌تواند تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی افراد را تبیین کند. این یافته در تعارض با یافته‌های الکساندر و کیم<sup>۱</sup> (۲۰۱۵)، اسمیت و پاتر<sup>۲</sup> (۲۰۱۹) و ژانگ و همکاران<sup>۳</sup> (۲۰۲۱) است.

ایگرز مدعی است که تقویت‌های مثبت (مانند پذیرش از طرف دوستان و اعضای خانواده) و تقویت‌های 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) حتماً 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<sup>۴</sup> (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

1. Alexander & Kim
2. Smith & Potter
3. Zhang et al
4. Haghani et al

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 مؤثر است که با نظارت دائمی همراه باشد. در کشورهایی (مانند یونان و رومانی) که نظارت ضعیف بوده است، افزایش جریمه‌ها تأثیر ناچیزی داشته است. بررسی تأثیر جریمه‌های ترافیکی توسط ناگین و همکاران<sup>۱</sup> (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 خنثی ساز آن‌ها است. تحلیل‌های آماری دلالت بر آن دارد که تأثیر متغیر مستقل تعاریف خنثی ساز بر تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی معنادار است و جهت تأثیرگذاری نیز مثبت است. بدین معنا که افزایش تعاریف خنثی ساز 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 ایگز استخراچ شده است. هدف تعاریف خنثی ساز، کاهش احساس گناه و جلوگیری از سرزنش خود بعد از ارتکاب رفتار منحرفانه یا مجرمانه است. رفتار مجرمانه حتی اگر نامطلوب نیز تعریف شوند، می‌توانند اتفاق بیفتند و آن زمانی است که افراد از توجیحات و دلیل‌آوری‌ها برای ارتکاب به عملی که قبلاً انجام داده‌اند، استفاده می‌کنند. این توجیحات از طریق انکار مسئولیت، سرزنش قربانی، محکوم‌کردن 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 ایگز در مورد تعاریف خنثی ساز 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)، لوینگ استون (۲۰۱۱)، الکساندر و کیم (۲۰۱۵) و اسمیت و پاتر (۲۰۱۹) منطبق است.

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 است. بدین معنا که افزایش میزان تجربه گریز از مجازات سبب افزایش میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی می‌شود و کاهش تجربه گریز از

1. Nagin et al.

مجازات باعث کاهش تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی می‌گردد. این فرضیه از نظریه بازدارندگی بسط یافته 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)، لوینگ استون (۲۰۱۱) و ژوگی و همکاران (۲۰۱۷) همخوانی دارد.

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 این‌که در طرح فرضیه‌ها در پژوهش حاضر از سه نظریه کنش موقعیتی و یکستروم، 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 تأیید 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 است. می‌توانیم همانند برخی کشورهای اروپایی مانند آلمان و سوئد، آموزش نظری 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 تأثیرگذارند.

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 به‌عنوان یک گزینه‌ی کنشی در نظر نخواهد گرفت. لذا حتی اگر فرد در محیط جرم‌زا قرار گیرد از قوانین راهنمایی و رانندگی تخلف نمی‌کند. درونی‌شدن ارزش‌های متناسب با قوانین راهنمایی و رانندگی در فرد سبب تقویت اخلاق شخصی متناسب با قانون و خودکنترلی در فرد می‌گردد و این باعث کاهش تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی می‌شود.

۳. سومین توصیه‌ی سیاستی، آگاهی‌رسانی و فرهنگ‌سازی از طریق رسانه‌های جمعی است. 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 ارائه‌ی محتوای آموزشی و مستندات درباره‌ی 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 پُرخطر 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 گشت زنی نیروهای پلیس می‌توان میزان نظارت بر عملکرد رانندگان را افزایش داد که نتیجه آن کاهش تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی است.

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 پُرخطر (مانند سرعت غیرمجاز، سبقت غیرمجاز) می‌توان میزان تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی را کاهش داد.

۷. از طریق ایجاد واحدهای نظارتی درون سازمانی 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 مؤثر 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 است. 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، ۶۲-۵۱.
- آواز، زهره (۱۳۸۹). بررسی جامعه‌شناختی تأثیر اخلاق ترافیک شهروندی بر تخلفات رانندگی در کلان‌شهر تهران. (پایان‌نامه 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، دزنا (۱۳۹۵). کنترل اجتماعی و قانون‌گریزی رانندگی. مطالعات مدیریت ترافیک، ۴۲، ۵۶-۳۷.
- ابراهیمی، قربانعلی و علیوردی‌نیا، اکبر و جان‌محمدی لرگانی، وحید و اندرواژ، سیده فاطمه (۱۳۹۵). مطالعه جامعه‌شناختی پایبندی به هنجارهای اجتماعی و عوامل مرتبط با آن (مطالعه ساکنان و گردشگران استان مازندران). مسائل اجتماعی ایران، ۲، ۲۹-۵.
- احمدی، سیروس و جم‌نژاد، سیمین (۱۳۹۷). رابطه عملکرد پلیس راهنمایی رانندگی و تخلف رانندگی در بین رانندگان. مطالعات مدیریت ترافیک، ۴۸، ۴۲-۲۷.
- احمدی، سیروس، مختاری، مریم و محمدیان، عبدالخالق (۱۳۹۵). بررسی رابطه سرمایه فرهنگی و ناهنجاری‌های ترافیکی در بین رانندگان. مطالعات مدیریت ترافیک، ۴۰، ۱۴-۱.
- اسکندری، سمانه، علیوردی‌نیا، اکبر، ریاحی، محمداسماعیل و معمار، رحمت‌الله (۱۴۰۱). تبیین جامعه‌شناختی نگرش نسبت به خشونت علیه زنان در میان دانشجویان پسر دانشگاه‌های استان مازندران. مطالعات اجتماعی روان‌شناختی زنان، ۱۹(۲)، ۱۶۳-۱۱۹.
- امیرکافی، مهدی و احمد یوسفی، کوروش (۱۳۹۲). بررسی رابطه عوامل جمعیت‌شناختی با تخلفات رانندگی، مطالعات پژوهشی راهور، ۲(۷)، ۱۱۷-۸۱.
- امین صارمی، نوذر، بختیاری، تقی و پورشمس، محمد (۱۳۹۵). تأثیر خرده‌فرهنگ قومی بر رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی (مورد مطالعه: شهرستان خرم‌آباد). 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 بر اساس مدل‌های رگرسیونی LR و CART. مطالعات مدیریت ترافیک، ۴(۱۳)، ۶۶-۴۹.
- جوادیان، رضا، رنجبر، مجید و جهانی، عین‌الله (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 حمل‌ونقل، 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.
- رمضان زاده لسبویی، مهدی، رضوانی، محمدرضا و اکبرپور، محمد (۱۳۹۴). تحلیل آثار زیست محیطی گردشگری خانه‌های دوم از دیدگاه جامعه میزبان 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 سجاسی قیداری، 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 خیرخواه زاده، سیداحسان (۱۳۹۰). مطالعه کیفی رانندگی غیر هنجارمند. پژوهش‌های دانش انتظامی، ۱۳(۲)، ۱۱۱-۱۳۶.
- عبدالرحمانی، رضا، ابراهیم‌زاده، یاسر و اسدیان، صفدرعلی (۱۳۹۳). ارزیابی بررسی تأثیر نصب دوربین‌های 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 خانه‌های دوم در فضاهای پیراشهری استان مازندران. توسعه فضاهای پیراشهری، ۱(۲)، ۵۸-۴۷.
- علیزاده‌اقدم، محمدباقر و صالحی، ذاکر (۱۳۹۰). بررسی عوامل مؤثر بر سبک زندگی رفتارهای خطرناک رانندگان درون شهری تبریز. دانش انتظامی آذربایجان شرقی، ۲، ۱۱۹-۹۴.
- علیزاده‌اقدم، محمدباقر و صالحی، ذاکر (۱۳۹۱). سبک زندگی فرهنگی رانندگان ابزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آن‌ها. راهور، ۱، ۳۰-۱۱.
- علیوردی‌نیا، اکبر، جانعلی‌زاده، حیدر و عمرانی دهکان، سجاد (۱۳۹۴). بررسی نقش یادگیری اجتماعی در تقلب دانشگاهی. بررسی مسائل اجتماعی ایران، ۶(۲)، ۱۰۳-۷۱.
- علیوردی‌نیا، اکبر و حیدری، حمید (۱۳۹۱). کاربرد تجربی نظریه یادگیری اجتماعی ایگرز در مطالعه رفتارهای وندالیستی دانش‌آموزان. جامعه‌شناسی ایران، ۱۱(۱ و ۲)، ۲۹-۳.
- علیوردی‌نیا، اکبر و قهرمانیان، داریوش (۱۳۹۵). مطالعه جامعه‌شناختی رفتارهای انحرافی دانشجویان: کاربرد تجربی نظریه انتخاب عقلانی، جامعه‌شناسی نهادهای اجتماعی، ۳(۸)، ۴۲-۹.
- علیوردی‌نیا، اکبر، ملک‌دار، اعظم و حسنی، محمدرضا (۱۳۹۳). تخلفات رایانه‌ای در میان دانشجویان دانشگاه مازندران: آزمون تجربی نظریه یادگیری اجتماعی ایگرز. جامعه‌شناسی ایران، ۱۵(۲)، ۵۶-۲۳.
- علیوردی‌نیا، اکبر و میرزایی، سمیه (۱۳۹۸). دلالت‌های سیاستی نظریه‌های فشار انومی نهادی مسنر و روزنفلد و فشار عمومی آگنو در کاهش رفتارهای انحرافی دانشجویان. جامعه‌شناسی نهادهای اجتماعی، ۶(۱۴)، ۳۱۷-۳۵۷.
- فیروزجائیان، علی اصغر و توکلی، جواد (۱۳۹۵). تحلیل جامعه‌شناختی قانون‌گریزی در رانندگی

- با تأکید بر نظریه کنترل اجتماعی (مطالعه موردی: جوانان شهر نکا). پژوهش‌های راهبردی مسائل اجتماعی، ۲، ۴۰-۲۵.
- قدیری معصوم، مجتبی، حیدری، زهرا و رمضان‌زاده لسدوئی، مهدی (۱۳۹۱). گردشگری خانه‌های دوم و بررسی ابعاد مهاجرتی (بررسی موردی؛ نواحی روستایی دوهزار، شهرستان تنکابن). توسعه روستایی، ۴(۱)، ۷۰-۵۳.
- کاشانی، شمسی، عباس‌زاده، محمد و میرزایی، حسین (۱۳۸۹). بررسی جامعه‌شناختی رابطه انواع سرمایه‌ها با میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان حاشیه‌نشین و غیرحاشیه‌نشین شهر میانه. مطالعات جامعه‌شناسی، ۸، ۱۰۸-۹۳.
- محمدفام، ایرج و گل‌محمدی، رستم (۱۳۸۲). بررسی رفتارهای نایمن در بین رانندگان اتوبوس‌های بین‌شهری همدان. مجله تحقیقات علوم پزشکی زاهدان، ۵(۴)، ۲۶۰-۲۵۱.
- مداح، مهدی (۱۴۰۱). بررسی آمار و حوادث و تلفات جاده‌ای ۱۴۰۰-۱۳۹۲. انتشارات پژوهشکده آمار.
- مرتضوی، محمودرضا (۱۳۸۵). کارکرد رسانه‌های جمعی در تغییر نگرش و فرهنگ ترافیک. هفتمین کنفرانس مهندسی حمل‌ونقل و ترافیک ایران، تهران.
- مشکینی، ابوالفضل، غلامحسینی، رحیم و زادولی خواجه، شاهرخ (۱۳۹۲). بررسی عوامل مؤثر در افزایش تصادفات درون‌شهری شهر زنجان. راهور، ۲(۴)، ۳۲-۱۱.
- مظلومی محمودآباد، سیدسعید و همکاران (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 مؤثر 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 مربوط). 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 هیجان‌خواهی در رانندگان وسایل نقلیه عمومی برون‌شهری. نشریه روانشناسی اجتماعی، ۷(۵۱)، ۸۸-۷۹.
- 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](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., (2020). 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. (2018) 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., & Lajunenc, 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. (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](mailto:pow20@cam.ac.uk)
  - 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](https://doi.org/10.1007/978-3-030-20779-3_14).
  - Wikstrom, P.-O. H., et al. (2010), Activity fields and the dynamics of crime: Advancing knowledge about the role of the environment in crime causation, *Journal of Quantitative 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*. Chichester: 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.

### References in Persian

- Abdolrahmani, R., Ebrahimzadeh, Y., & Asadian, S. A. (2014). Evaluating the impact of Placing smart traffic cameras on controlling entry to restricted traffic zones and traffic flow rates. *Traffic Management Studies*, 33, 89–108.
- Abroodi, S. M., Keshfi, S. S., & Hosseini, S. T. (2018). The Impact of the New Traffic Violations Law on Deterrence and the Reduction of Accidents and Offenses (Case study: Tehran City). *Urban Economics and Management*, 24, 51–62.
- Ahmadi, S., & Jam-Nejad, S. (2018). The relationship between the performance of the traffic police and driving violations among drivers. *Traffic Management Studies*, 48, 27–42.
- Ahmadi, S., & Salamatyian, D. (2016). Social control and driving law evasion. *Traffic Management Studies*, 42, 37–56.
- Ahmadi, S., Mokhtari, M., & Mohammadian, A. (2016). An investigation of the relationship between cultural capital and traffic violations among drivers. *Traffic Management Studies*, 40, 1–14.
- Alipour, H., Barari, M., & Sobhani, N. (2019). The impact of the expansion of second homes on peri-urban areas of Mazandaran Province. *Urban Peripheral Development*, 1(2), 47–58.
- Alizadeh-Aghdam, M. B., & Salehi, Z. (2011). Investigating the Factors Affecting the Lifestyle and Risky Driving Behaviors of Urban Drivers in Tabriz. *East Azerbaijan Police Science*, 2, 94–119.
- Alizadeh-Aghdam, M. B., & Salehi, Z. (2012). Cultural lifestyle of drivers as a framework for explaining their traffic behavior. *Rahvar*, 1, 11–30.
- Alivardinia, A., & Ghahremanian, D. (2016). A Sociological Study of Deviant Behaviors among University Students: An Empirical Application of Rational Choice Theory. *Sociology of Social Institutions*, 3(8), 9–42.

- Alivardinia, A., & Heydari, H. (2012). Empirical application of Akers' social learning theory in studying students' vandalistic behaviors. *Iranian Sociology*, 13(1 & 2), 3–29.
- Alivardinia, A., Janali-Zadeh, H., & Omrani-Dehkan, S. (2015). Examining the role of social learning in academic cheating. *Iranian Journal of Social Issues*, 6(2), 71–103.
- Alivardinia, A., Malekdar, A., & Hasani, M. R. (2014). Computer-related violations among students of the University of Mazandaran: An empirical test of Akers' social learning theory. *Iranian Sociology*, 15(2), 23–56.
- Alivardinia, A., & Mirzaei, S. (2019). Policy Implications of Agnew's General Strain Theory & Messner and Rosenfeld's Institutional Anomy Theory to Reduce Students' Deviant Behaviors. *Sociology of Social Institutions*, 6(14), 317–357.
- Amirkafi, M., & Ahmad-Yousefi, K. (2013). An investigation of the relationship between demographic factors and traffic violations. *Rahvar Research Studies*, 2(7), 81–117.
- Amin-Sarami, N., Bakhtiari, T., & Pourshams, M. (2016). The impact of ethnic subculture on compliance with traffic laws and regulations (Case study: Khorramabad County). *Traffic Management Studies*, 40, 61–82.
- Avaz, Z. (2010). A sociological study of the impact of citizens' traffic ethics on traffic violations in Tehran metropolis. (Master's thesis). Faculty of Social and Economic Sciences, Alzahra University, Tehran, Iran.
- Ashayeri, T. (2022). Studying the relationship between social control and drivers' violations among citizens of Ardabil. *Rahvar*, 41, 117–165.
- Bakhtiari, M., Souri, H., Eini, E., Salehi, M., & Mehmandar, M. R. (2014). Examining the role of human risk factors in the severity of traffic accidents on urban and intercity roads in Iran. *Safety Promotion and Injury Prevention*, 2(1), 1–8.
- Doagouyan, D. (2009). An investigation of the level of traffic police social capital and its role in compliance with traffic laws. *Rahvar*, 7, 24–48.
- Doagouyan, D. (2017). The relationship between traffic police social capital and drivers' compliance with traffic laws. *Rahvar*, 21, 53–74.
- Doagouyan, D., & Rafiei, M. R. (2009). An investigation of the level of traffic police social capital and its role in drivers' compliance with traffic laws. *Traffic Management Studies*, 11, 83–104.
- Ebrahimi, G. (2013). A research project on the relationship between personality, social, and behavioral characteristics of local and non-local drivers in Mazandaran Province. Islamic Republic of Iran Police (NAJA), Applied Research Office of Rahvar Police – Research Department.
- Ebrahimi, G., Alivardinia, A., Janmohammadi Largani, V., & Andervazh, S. F. (2016). A sociological study of adherence to social norms and its related factors: A study of

- residents and tourists in Mazandaran Province. *Social Problems of Iran*, (2), 5–29.
- Eskandari, S., Aliverdina, A., Riahi, M. E., & Memar, R. (2022). A sociological explanation of attitudes toward violence against women among male university students in Universities of Mazandaran Province. *Psychological-Social Studies of Women*, 19(2), 119–163.
  - Firoozjayan, A.-A., & Tavakoli, J. (2016). The Sociological Analysis of Law-breaking in Driving with Emphasis on Theory of Social Control (Case Study: Neka Youths). *Strategic Research on Social Problems*, 2, 25–44.
  - Ghadiri-Masoum, M., Heydari, Z., & Ramazanzadeh-Lasdoei, M. (2012). Second home tourism and aspects of its migration (case study: Dohezar rural areas, Tonekabon township). *Rural Development*, 4(1), 53–70.
  - Javadian, R., Ranjbar, M., & Jahani, E. (2018). The Effect of Traffic Violation Cameras in the Odd-Even Scheme on Drivers' Law-Abiding Behavior: A case study of Tehran. *Jadeh*, 26(3), 161–171.
  - Kashani, Sh., Abbaszadeh, M., & Mirzaei, H. (2010). A Sociological Study of the Relationship Between Types of Capital and the Level of Traffic Law Compliance Among Marginalized and Non-Marginalized Drivers in the City of Mianeh. *Sociological Studies*, 8, 93–108.
  - Maddah, M. (2022). Review of road statistics, accidents, and fatalities from 2013 to 2021. Tehran: Statistical Research Institute Publications.
  - Mehryai, M., & Gholizadeh, P. (2010). The Law on handling traffic violations, enacted in 2010 (including related regulations). Tehran, Iran: Applied Research Center of the Traffic Police, NAJA.
  - Meshkini, A., Gholamhosseini, R., & Zadvali-Khaje, S. (2013). Investigation of factors influencing the increase of urban accidents in Zanjan city. *Rahvar*, 2(4), 11–32.
  - Mirfardi, A., & Ahmadi, S. (2014). Investigation of the relationship between social capital and driving violations. *Rahvar*, 9, 11–37.
  - Mizari Ali, R., Jangi, P., & Sangani, A. R. (2019). Predicting driving behavior based on social control and sensation seeking among intercity public vehicle drivers. *Journal of Social Psychology*, 7(51), 79–88.
  - Mohamdfam, I., & Golmohammadi, R. (2003). A Study of Unsafe Behaviors Among Intercity Bus Drivers in Hamedan. *Zahedan Journal of Medical Sciences Research*, 5(4), 251–260.
  - Moqimi, A., & Abedi Ardakani, M. (2016). The study of social and cultural factors affecting on drivers' driving discipline in the cities of Ardakan and Meibod. *Rahvar Journal*, 19, 111–138.
  - Mortezaei, M. R. (2006). The role of mass media in changing traffic attitudes and culture. Paper presented at the 7th Iranian Conference on Transport and Traffic Engineering, Tehran, Iran.

- Mazlumi Mahmoudabad, S., et al. (2015). Investigation of risky behaviors among drivers in Yazd city in 2013. *The Journal of Toloo-e-behdasht*, 14(6), 14–23.
- Nazir Hasanabad, V., & Kasbkar, H. (2017). Examining factors related to the propensity to violate traffic laws: A case study of students at the Faculty of Social Sciences, University of Tabriz. *Journal of East Azerbaijan Police Science*, 25, 123–149.
- Niazi, M., Asgari, A., & Noorani, E. (2017). The role of police surveillance cameras in reducing traffic violations. *Traffic Management Studies*, 47, 67–82.
- Pak-Gohar, A., Khalili, M., & Safarzadeh, M. R. (2009). Examining the role of human factors in the occurrence and severity of road accidents based on LR and CART regression models. *Traffic Management Studies*, 4(13), 49–66.
- Ramezanzadeh-Lasbouei, M., Rezvani, M. R., & Akbarpour, M. (2015). An analysis of the environmental impacts of second-home tourism from the viewpoint of host and guest communities (Case study: Dohezar rural area, Tonekabon County). *Human Geography Research Journal*, 47(4), 625–643.
- Sadeghi, E. (2016). An examination of various methods of enforcing traffic laws in Iran and their impact on correcting drivers' behavior. *Semnan Police Knowledge*, 6(3), 9–31.
- Sadeghi-Fasaei, S., & Kheirkhazadeh, S. E. (2011). A qualitative study of non-normative driving behavior. *Journal of Research Police Science*, 13(2), 111–136.
- Seadati, M. (2020). A social explanation of risky driving based on the concept of social capital. *Social Psychology Studies*, 38, 21–40.
- Shayan, H., Erfani, Z., & Sojasi-Qeidari, H. (2021). A comparative analysis of reverse (urban–rural) migration in Iran at the provincial scale. *Rural and Sustainable Spatial Development*, 2(3), 1–18.
- Tavakoli Kashani, A., Zahabion, M., Hadi-Nia, M., & Changiz, M. (2025). Determining the contribution of the three factors—human, vehicle, and road—in traffic accidents in Isfahan Province. *Transportation Research Journal*, 22(82), 323–336.

[ DOI: 10.61882/jspi.16.3.9 ]

[ DOR: 20.1001.1.24766933.1404.16.3.1.9 ]

[ Downloaded from jspi.khu.ac.ir on 2026-05-22 ]