



بررسی وضعیت تخلفات رانندگی در شهر کرمان و عوامل موثر بر آن

سعیده درویشی^۱

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۲/۰۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۱۲/۲۵

چکیده

هدف پژوهش حاضر، بررسی وضعیت تخلفات رانندگی در شهر کرمان و عوامل موثر بر آن بود. در این پژوهش که به روش پیمایش انجام شد، ۴۰۰ نفر از شهروندان کرمانی در مقطع سنی ۱۸ سال و بالاتر از آن قرار داشتند و دارای گواهینامه رانندگی بودند با استفاده از روش نمونه‌گیری خوشه‌ای چند مرحله‌ای انتخاب و با کمک ابزار پرسشنامه مورد مطالعه قرار گرفتند.

نتایج حاصل از تحقیق نشان داد که میانگین تخلفات رانندگی به طور معنی داری در بین مردان بیشتر از زنان بود ($p < 0/05$). بین حمایت اجتماعی ادراک شده، قطعیت مجازات، سرعت مجازات و شدت مجازات با تخلفات رانندگی رابطه‌ی منفی و معنی داری وجود داشت. به عبارت دیگر هر چه میزان حمایت اجتماعی، قطعیت، شدت و سرعت مجازات‌ها بیشتر باشد، میزان تخلفات رانندگی پایین تر خواهد بود. نتایج تحلیل رگرسیون برای تخلفات رانندگی نشان داد که سرعت مجازات و شدت مجازات دو پیش‌بینی کننده تخلفات رانندگی هستند و ۱۴ درصد از واریانس متغیر وابسته را تبیین نموده‌اند.

واژگان کلیدی: تخلفات رانندگی، حمایت اجتماعی ادراک شده و بازدارندگی مجازات.





مقدمه

فضاهای شهری در کشورهای در حال توسعه و با تراکم جمعیتی بالا، به دلیل دامنه گسترده نقل و انتقالات، وسایل نقلیه، افراد پیاده، رانندگان اتومبیل ها و حجم بالای انواع خودروها و استفاده کنندگان موتورسیکلت، بسیار نامناسب و نامطمئن شده‌اند. هر چند، مجموعه افرادی که در این شهرها تردد می‌کنند، از ابزار حمل و نقل استفاده می‌کنند، اما همه آن‌ها از جاده‌ها و راه‌های مشترکی بهره می‌گیرند. علاوه بر این بخش اعظمی از صدمات مربوط به عبور و مرور جاده‌ای در شهرها اتفاق می‌افتد (مسعودنیا، ۱۳۹۳: ۲).

بر اساس آمارهای رسمی، سالانه یک میلیون و ۲۰۰ هزار نفر در سرتاسر جهان، بر اثر تصادفات کشته و ۵۰ میلیون نفر مجروح می‌شوند (صافرزاده، ۱۳۸۱: ۶۰).

همچنین تصادفات دومین عامل مرگ و میر در جهان در گروه سنی ۱۵ تا ۲۹ سال است و بر این اساس تخمین زده می‌شود که سالانه ۱/۲ میلیون انسان در تصادفات ترافیکی کشته و ۵۰ میلیون نفر مجروح می‌شوند. پیش بینی می‌شود که مرگ و میر ناشی از تصادفات ترافیکی تا سال ۲۰۲۰، به سومین علت مرگ و میر در جهان تبدیل شود در حالی که در سال ۱۹۹۰، این علت در رده نه قرار داشت (قطبی راوندی و همکاران، ۱۳۹۱: ۲).

بسیاری از محققان (راجالین، ۱۹۹۴؛ الویک، ۱۹۹۷؛ ماکینن و وولجکی، ۱۹۹۹) ضمن کشف رابطه بین تصادفات جاده‌ای و تخلفات رانندگی گزارش داده‌اند که پیشینه‌ی تخلفات ترافیکی با احتمال افزایش تصادفات جاده‌ای خطرناک رابطه دارد. الویک (۱۹۹۷) بیان می‌کند که با حذف ۱۶ درصد از رایج‌ترین تخلفات ترافیکی در کشور سوئد، ۴۸ درصد از تلفات و ۲۷ درصد از صدمات و جراحات ناشی از تصادفات جاده‌ای کاهش پیدا خواهد کرد. او همچنین اظهار نظر می‌کند که با حذف کلیه‌ی تخلفات ترافیکی، تلفات انسانی ناشی از تصادفات جاده‌ای تا ۷۶ درصد و تعداد سوانح و حوادث رانندگی تا ۴۸ درصد کاهش می‌یابد (Mehmood, 2010: 427 به نقل از امیرکافی، ۱۳۹۲: ۸۲).

همچنین مهم‌ترین علت مرگ و میر در ایران، تصادفات رانندگی می‌باشد که با وجود سرمایه‌گذاری‌های هنگفت در دو بخش تأثیرگذار بر تصادفات یعنی راهسازی و ایمن‌سازی جاده‌ها و همچنین بخش اتومبیل‌سازی، بازدهی طولانی مدت متناسب با این هزینه‌ها دیده نمی‌شود اگرچه سرمایه‌گذاری در بخش ایمن‌سازی جاده‌ها، زود بازده‌ترین سرمایه‌گذاری است (همان منبع: ۲).

کرمان نیز مانند بسیاری از مناطق ایران، جدای از این شرایط و روند کلی قرار ندارد و تقریباً از وضعیت مشابهی برخوردار است. بر اساس آمارهای ارائه شده توسط پلیس راهور





استان کرمان، در سال ۱۳۸۷ بیش از ۳۵ هزار تصادف روی داده است؛ یعنی روزانه به طور میانگین ۱۰۰ فقره تصادف در استان اتفاق افتاده است (امیرکافی، ۱۳۹۰: ۴).

همچنین، برابر همین گزارش در سال ۱۳۸۷ در استان کرمان، ۸۱۳۷۰۹ فقره تخلف ثبت شده است. این آمارها به نوبه‌ی خود گویای وضعیت نامناسب ترافیک در شهر کرمان است (همان منبع: ۱۵).

بدون شک مطالعه در این باره که چرا رانندگان خودروهای شخصی در هنگام رانندگی از کمر بند ایمنی استفاده نمی‌کنند؟ یا تمایل به رانندگی با سرعت بالا دارند؟ یا این که چرا پشت چراغ قرمز توقف نمی‌کنند و... دید ما را در مورد تصمیم‌گیری آنان جهت انجام تخلفات رانندگی عمیق‌تر می‌کند.

بنابراین ریشه‌یابی عوامل مؤثر بر تخلفات رانندگی در شهرهایی چون کرمان که حجم زیادی از وسایل نقلیه در معابر آن جریان دارد، می‌تواند گامی در جهت کاهش مشکلات حمل و نقل درون شهری باشد.

تعریف متغیرهای تحقیق (مستقل و وابسته)

حمایت اجتماعی ادراک شده: حمایت اجتماعی ادراک شده بر مبنای تعریف کوب به میزان برخورداری از محبت، مساعدت و توجه اعضای خانواده، دوستان و سایر افراد است (پورمحمدرضای تجریشی و میرزمانی، ۱۳۸۶: ۲۲۶). در پژوهش حاضر حمایت اجتماعی ادراک شده دارای سه بعد حمایت خانواده، حمایت دوستان و حمایت دیگران است.

قطعیت مجازات: قطعیت یا حتمیت عبارت از تهدید بالفعل به مجازات و اطمینان از اجرای مجازات‌ها است.

شدت مجازات: شدت مجازات تهدید بالقوه به مجازات است و برای این که تأثیر مطلوب داشته باشد کافی است رنج حاصل از آن بیش از سودی باشد که از تخلف عاید می‌شود. به عبارت دیگر تناسب بین جرم و مجازات، شدت مجازات است.

سرعت مجازات: سرعت مجازات به معنای آن است که جریمه و مجازات چندان فاصله‌ای از نظر زمانی با وقوع تخلف نداشته باشد.

تخلفات رانندگی (متغیر وابسته): منظور از تخلفات رانندگی رفتارهایی است که طی آن قوانین و مقررات مصوب راهنمایی و رانندگی نقض می‌شود و منظور از قوانین راهنمایی و رانندگی، مجموعه‌ی اصول و قواعدی است که برای نشان دادن رفتارهای ترافیکی



مورد انتظار در موقعیت‌ها و شرایط مختلف رانندگی که به وسیله‌ی دستگاه‌های رسمی و مسئول به تصویب رسیده و ضمانت اجرایی یافته و برای نقض کنندگان آن مجازات‌هایی پیش‌بینی شده است. آنچه در ارتباط با سنجش متغیر وابسته اهمیت دارد، این است که میزان تخلفات رانندگی پاسخگویان (رانندگان خودروهای شخصی) در یک دوره‌ی زمانی (برای مثال یک سال) تا چه حد بوده است. به منظور بررسی میزان تخلفات رانندگی توسط پاسخگویان (رانندگان خودروهای شخصی)، فهرست ۵ مورد از ۱۷۱ عنوان تخلفات راهنمایی و رانندگی طبق مصوبه‌ی قانون جدید و در یک طیف شش قسمتی اصلاً، خیلی کم، کم، متوسط، زیاد و خیلی زیاد ارزش‌گذاری و از پاسخ‌گویان خواسته شد در صورتی که در یک سال اخیر نتوانسته‌اند طبق مقررات راهنمایی و رانندگی عمل کرده و در این موارد جریمه شده‌اند، آن را علامت‌گذاری نمایند. از ترکیب (جمع) ۵ سوال (گویه) تخلفات رانندگی، مفهوم کلی (شاخص) میزان تخلفات رانندگی حاصل می‌شود.

پیشینه تحقیق

مسعودنیا (۱۳۹۳) در پژوهشی به بررسی نارسایی حمایت اجتماعی بر تخلفات رانندگی استفاده‌کنندگان موتورسیکلت پرداخت. نتایج این پژوهش نشان داد نارسایی و نقص در حمایت اجتماعی ادراک شده، یکی از متغیرهای اثرگذار بر رفتار نقض‌کننده قوانین رانندگی در میان استفاده‌کنندگان موتورسیکلت بوده است.

امیرکافی و احمدیوسفی (۱۳۹۲) در پژوهشی به "بررسی رابطه عوامل جمعیت‌شناختی با تخلفات رانندگی" پرداختند. این تحقیق از نوع تحلیل ثانویه است و به تحلیل و تبیین رابطه متغیرهای سن و جنس با تخلفات ترافیکی می‌پردازد. یافته‌های تحلیل ثانویه نشان داد که میزان تخلفات رانندگی جوانان بیش از افراد بزرگسال و تعداد تخلفات مردان بیش از زنان است. علاوه بر این، نتایج حاکی از آن بود که انگیزه‌های ابزاری و هنجاری افراد بزرگسال در پیروی از قوانین ترافیکی قوی‌تر از جوانان و در زنان بیش از مردان است و در نهایت آثار بازدارندگی انگیزه‌های هنجاری بر روی تخلفات رانندگی بیش از انگیزه‌های ابزاری می‌باشد.

احمدی (۱۳۹۰) پژوهشی با عنوان رابطه‌ی بین جنسیت و تخلف رانندگی به روش پیمایش در شهر یاسوج انجام داد. نتایج توصیفی بیانگر آن بود که نرخ تخلف رانندگی در بین رانندگان بسیار بالاست. اما نتایج تحلیلی نشان داد بین جنسیت و تخلف رانندگی تفاوت معنی‌داری وجود ندارد. به عبارت دیگر، زنان و مردان در هیچ یک از ابعاد تخلف





رانندگی تفاوتی با یکدیگر ندارند و با توجه به این که نرخ تخلف رانندگی در ایران بسیار بالاست، رانندگان زن نیز همچون رانندگان مرد دارای تخلفات رانندگی بالایی هستند.

عباس‌زاده و همکاران (۱۳۹۲) به بررسی ارتباط آشفته‌گی اجتماعی و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان در سطح شهر تبریز پرداختند. نتایج حاصل از بررسی رابطه بین دو متغیر میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی با احتمال مجازات نشان می‌دهد، به هر میزان که رانندگان برای تخلفی که انجام می‌دهند، احتمال مجازات بدهند، میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از سوی آنان افزایش می‌یابد؛ یعنی مجازات رانندگان متخلف ارتباط معنی‌داری با میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی دارد.

درویشی (۱۳۹۴) به بررسی عوامل موثر بر تخلفات ترافیکی در شهر کرمان پرداخت. نتایج این پژوهش نشان داد بین متغیرهای مستقل قطعیت مجازات، شدت مجازات و سرعت مجازات با متغیر وابسته تخلفات ترافیکی رابطه‌ی منفی و معناداری وجود دارد. اسماعیلی و شمس (۱۳۹۲) به بررسی تأثیر بازدارندگی توقیف خودرو و موتورسیکلت و گواهی‌نامه در کاهش تخلفات حادثه‌ساز پرداختند. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که شدت اعمال قانون و اجرای صحیح قوانین توسط مأموران و کارشناسان راهنمایی و رانندگی، می‌تواند در کاهش تخلفات حادثه‌ساز مؤثر باشد.

لانزاک و همکاران (۲۰۰۷) در پژوهشی که با عنوان بررسی تأثیر جنسیت بر بروز تخلفات رانندگی بر خطر همراه با عصبانیت به این نتیجه رسیدند که مردان بیشتر از زنان اقدام به تخلفات و خشونت‌های رانندگی می‌کنند.

ازکان و لاجونن (۲۰۰۶) در پژوهشی به بررسی عواملی که سبب تفاوت در رانندگی بین زنان و مردان جوان بود پرداختند، هدف از این مطالعه بررسی نقش جنس (مرد و زن) و نقش جنسیت (مردانگی و زنانگی) و اثر متقابل آن‌ها که چگونه با مهارت‌های رانندگی و تصادف در میان رانندگان جوان در ارتباط بود. ۲۱۷ راننده جوان ترکیه (۱۳۱ مرد و ۸۶ زن) در این مطالعه شرکت کردند که نتایج آن نشان داد که عامل جنس (مرد بودن) پیش‌بینی‌کننده‌ای قدرتمند برای کلیه‌ی تخلفات رانندگی است.

مبانی نظری

حمایت اجتماعی ادراک شده: جامعه‌شناسان، برای بررسی رابطه حمایت اجتماعی با ارتکاب رفتار نقض‌کننده قواعد اجتماعی، معمولاً بر نارسایی حمایت‌های اجتماعی





و یا نقص در روابط و شبکه‌های اجتماعی در قالب نظریه سرمایه‌ی اجتماعی تأکید دارند. از نظر جامعه‌شناسان، حمایت اجتماعی، یکی از مؤلفه‌های اساسی سرمایه اجتماعی است؛ هر چند برخی از آن‌ها، آن را به عنوان برآیند سرمایه اجتماعی تلقی کرده‌اند (مسعودنیا، ۱۳۹۳: ۵).

حمایت اجتماعی از پیامدهای اصلی روابط اجتماعی است که در فرهنگ‌های سراسر جهان مورد توجه است (Davidson & et al, 2008:363). افراد بر اساس روابط اجتماعی و نوع پیوندهایی که دارند از منابع حمایتی برای برطرف کردن نیازهایشان استفاده می‌کنند، به طوری که هر اندازه روابط اجتماعی گسترده‌تر باشد میزان دسترسی به منابع حمایتی را بیشتر می‌کند (دلپسند و همکاران، ۱۳۹۱: ۹۶).

در پژوهش‌های موجود حمایت اجتماعی به دو صورت حمایت اجتماعی دریافت شده و ادراک شده مورد مطالعه قرار می‌گیرد. در حمایت اجتماعی دریافت شده، میزان حمایت‌های کسب شده توسط فرد مورد تأکید است و در حمایت اجتماعی ادراک شده، ارزیابی‌های فرد از در دسترس بودن حمایت‌ها در مواقع ضروری و مورد نیاز بررسی می‌شود (حسام و همکاران، ۱۳۹۰: ۳۵).

حمایت اجتماعی ادراک شده بر وضعیت جسمی، روانی، رضایت از زندگی و جنبه‌های مختلف کیفیت زندگی افراد اثرات زیادی دارد و به عنوان یک عامل تعدیل‌کننده مؤثر در مقابله و سازگاری با شرایط استرس‌زای زندگی شناخته شده است. در حمایت اجتماعی ادراک شده، ارزیابی‌های فرد از در دسترس بودن حمایت‌ها در مواقع ضروری و مورد نیاز بررسی می‌شود. مفهوم حمایت اجتماعی ادراک شده به حمایت از دیدگاه ارزیابی شناختی فرد از روابطش اشاره دارد. نظریه‌پردازان این حوزه بر این باورند که تمام روابطی که فرد با دیگران دارد حمایت اجتماعی محسوب نمی‌شود؛ مگر این که فرد آن‌ها را به عنوان یک منبع در دسترس و مناسب برای رفع نیازهایش ارزیابی کند (حسام و همکاران، ۱۳۹۰: ۳۵).

حمایت اجتماعی به میزان برخورداری از محبت، همراهی و توجه اعضای خانواده، دوستان و سایر افراد تعریف شده است. برخی، حمایت‌های اجتماعی را واقعیت اجتماعی و برخی آن را ناشی از ادراک فرد می‌دانند (علی‌پور، ۱۳۸۸: ۱۳۵).

ساراسون: ساراسون و دیگران حمایت اجتماعی را دارای ابعاد پنج‌گانه می‌دانند:

۱- حمایت عاطفی: داشتن مهارت لازم در کمک گرفتن از دیگران هنگام برخورد با دشواری‌ها است.



۲- حمایت شبکه اجتماعی: به معنای دسترسی به عضویت در شبکه‌های اجتماعی است.

۳- حمایت خود ارزشمندی: این که دیگران در دشواری‌ها یا فشارهای روانی به وی بفهمانند که او فردی ارزشمند است و می‌تواند با به کارگیری توانایی‌های ویژه خود بر دشواری‌ها چیره شود.

۴- حمایت ابزاری: دسترسی داشتن به منابع مالی و خدماتی در سختی‌ها و دشواری‌ها گفته می‌شود.

۵- حمایت اطلاعاتی: می‌تواند اطلاعات مورد نیاز خود را برای درک موقعیت به دست آورد (کلدی و سلحشوری، ۱۳۹۱: ۱۲).

کاسل و کوب: کاسل حمایت اجتماعی را نوعی همبستگی اجتماعی تعریف می‌کند و کوب حمایت اجتماعی را عاملی محافظت‌کننده در مقابل فشار روانی می‌داند، به طوری که اثر زیادی بر سلامت و عملکرد اجتماعی دارد (حاجبی و فریدینیا، ۱۳۸۸: ۷۱).

حمایت اجتماعی احساس ذهنی تعلق، پذیرش، محبوب و ارزشمند بودن و نیز امکان دریافت کمک در وضعیت اضطراری تعریف شده است. حمایت اجتماعی شامل کمک و آرامشی است که کسی از رابطه‌ی پایدار و مداوم با شخص یا گروهی انتظار دارد. حمایت اجتماعی تبدلات بین فردی در میان اعضای شبکه‌ی اجتماعی است که به صورت روابط دوسویه و غیر رسمی و معمولاً خودبه‌خودی و سودمند است و دو حیطه‌ی عملکردی (حمایت اجتماعی ادراک شده) و ساختاری (اندازه‌ی شبکه‌ی اجتماعی) دارد (حیدری و همکاران، ۱۳۸۷).

نظریه بازدارندگی مجازات: بازدارندگی عبارت است از تهدیدهایی که ممکن است انگیزه‌ی مجرمانه مجرمی را با تغییر در شیوه‌ی اندیشه‌اش از طریق تجسم دورنمای پیامدهای سوء تحقق آن انگیزه تقلیل دهد. او معتقد است بسیاری از افرادی که در حین قصد ارتکاب عمل مجرمانه دچار وسوسه می‌شوند، از ارتکاب آن خودداری می‌ورزند؛ زیرا لذتی که از این طریق ممکن است کسب کنند، با بیم از نتیجه‌ی ناگواری که مجازات قانونی به دنبال دارد منتفی و خنثی می‌شود (پرادل، ۱۳۸۱: ۱۱۶).

۱۰۹

نظریه بازدارندگی مدعی است انسان‌ها برخوردار از عقل و شعور بوده و در پی منافع شخصی خود می‌کوشند، لذات خود را به عالی‌ترین سطح ارتقا داده و رنج و درد خود را به پایین‌ترین سطح برسانند. انسان‌ها به انجام جرم خواهند پرداخت، مشروط بر این که به سودمندی آن معتقد باشند (عباس زاده و همکاران، ۱۳۹۱: ۲۰).

مفهوم بازدارندگی در شناخته شده‌ترین تقسیم‌بندی به بازدارندگی خاص و عام دسته



بندی می شود (محمودی-جانکی و آقایی، ۱۳۸۷: ۳۴۹). بکاریا در تعریف بازدارندگی خاص و بازدارندگی عام معتقد است: هدف کیفر جز آن نیست که بزهکار را از زیان رسانیدن دوباره به شهروندان خود بازدارد (بازدارندگی خاص) و دیگران را نیز از پیروی در این راه بازدارد (بازدارندگی عام) (بکاریا، ۱۳۸۰: ۶۷). پس نتیجه آن خواهد بود که مجازات باید کمک کند تا جرمی که به وقوع پیوسته، دیگر بار چه توسط خود مجرم و چه توسط سایر شهروندان تکرار نشود (بولک، ۱۳۸۵: ۳۱). لذا منظور از نگاه فردگرایانه‌ی بازدارندگی خاص آن است که اعمال مجازات، بزهکار را از ارتکاب جرم مجدد باز خواهد داشت و رویکرد جامعه محور بازدارندگی عام نیز در مورد مجرمان بالقوه، صورت می گیرد، چرا که این دسته از افراد از آن چه که در صورت ارتکاب جرم نصیبشان خواهد شد، مطلع می گردند (Hudson, 2004: 24).

به عبارتی دیگر در مسیر بازدارندگی، جامعه با مجازات کردن مجرمان دستگیر شده به مجرمان احتمالی هشدار می دهد که فکر ارتکاب جرم را از سر به در کنند، چرا که همین سرنوشت در انتظار آنان نیز خواهد بود و این همان معنای بازدارندگی عمومی است (محسنی، ۱۳۸۲: ۲۶).

بکاریا پیشگیری از جرم را مهم تر از خود مجازات دانسته و آگاهی تمامی افراد از قوانین را یک ضرورت مهم می انگارد، به اثر ارعابی کیفرها در پیشگیری از جرائم اطمینان دارد و در همین راستا، بر اهرم افزایش جنبه‌ی زیان بار جرم در مسیر مقابله با بزهکاری ایمان دارد. به همین سبب است که این نظریه به صفات شدت، قطعیت (یا حتمیت) و سرعت اجرای مجازات دلبستگی فراوان دارد، چرا که این عوامل در پی زیان بار ساختن بزه، اسباب ترسیم کننده‌ی تصویر ارعابی مجازات‌ها هستند، تصویری که جایگاهی برجسته در پیشگیری از جرائم دارد (دادبان و آقایی، ۱۳۸۸: ۱۳۰). با توجه به این که جریمه‌ها و مجازات‌های رانندگان متخلف زمانی بازدارنده خواهد بود که سه مؤلفه‌ی شدت، سرعت و قطعیت جریمه و مجازات مدنظر قانونگذاران و مجریان قانون قرار گیرد. در این راستا به بررسی این موارد (شدت مجازات، حتمیت مجازات و سرعت مجازات) خواهیم پرداخت:

شدت مجازات: زمانی که در دیدگاه بازدارندگی از مقوله‌ی شدت مجازات بحث می شود، به هیچ عنوان سخن بر سر مجازات‌های شدید غیر انسانی و به دور از عدل و ضابطه نیست (بکاریا، ۱۳۸۰: ۷۰). بکاریا یکی از طرفداران ملایمت کیفرها بوده است اما با تمامی این اوصاف اینان در موقعیتی که رنج آور ساختن بزه و کاستن از لذات آن را





تنها با شدت کیفر محقق می‌بینند، از این اهرم به نحوی عاقلانه و در حد لازم برای ایجاد تأثیر مطلوب بهره برده و حسب مورد به مجازات‌های رسواکننده و تحقیرکننده نیز متوسل می‌شوند، به طوری که بنتام تا حدودی بر هولناک بودن و در عین حال مردمی بودن کیفرها، اصرار دارد، هر چند که در این وضعیت متمایل به فزونی رنج ظاهری کیفر در اذهان مردم بر رنج واقعی تحمیلی بر پیکر بزه کار است (پرادل، ۱۳۸۱: ۶۳). رنج ظاهری که سبب برانگیختن حس واهمه در افکار عمومی و خشکاندن ریشه‌ی تمایلات مجرمانه می‌شود، چرا که در باور ایشان انواع مجازات‌ها و شیوه‌های اجرای آن‌ها باید کاری‌ترین اثر را در ذهن مردمان و کم‌ترین اثر درد را بر جسم بزه‌کار به جای گذارد، زیرا به اعتقاد این اندیشمندان، قوای حسی انسان‌ها از تأثیرات ضعیف ولی پیاپی بیش از برخوردهای شدید ولی زودگذر متأثر می‌شود، زیرا وقتی مجازات، ملایم ولی مداوم باشد، احساس غالب همان ترس است (بکاریا، ۱۳۸۰: ۷۳-۷۲).

بنابراین نظریه‌ی بازدارندگی بر این باور است زمانی که می‌توان به وسیله‌ی کیفرهای خفیف به هدف ارعاب انگیزی نائل شد، باید از هرگونه کیفر شدیدی تبری جست (پرادل، ۱۳۸۱: ۵۹).

حتمیت یا قطعیت مجازات: از دید رویکرد بازدارندگی مجازات، آن چه ضامن نقش پیشگیرانه‌ی کیفرهاست، یعنی باور به این مطلب که احساس ترس از ارتکاب جرم را می‌توان با حتمی جلوه دادن مجازات، بیش از برپاکردن نمایش‌های مخوف ولی زودگذر در اذهان مردم برانگیخت (اردبیلی، ۱۳۸۶: ۳۹). بکاریا با پیروی از اندیشه مونتسکیو در روح القوانین می‌نویسد: «این شدت کیفر نیست که از جرم پیشگیری می‌کند، بلکه حتمی و قطعی بودن مجازات است که می‌تواند از جرم‌های آینده جلوگیری کند» (مونتسکیو، ۱۳۷۰: ۲۹۶ به نقل از دادبان و آقایی، ۱۳۸۸: ۱۳۱).

سرعت اجرای مجازات: طبق نظریه‌ی بازدارندگی در صورتی که خواهان کاربرد کیفر به عنوان مانعی مؤثر در برابر آماج جرم باشیم، اعمال این نهاد کیفری باید با وقوع جرم چندان فاصله‌ای از نظر زمانی نداشته باشد، زیرا در غیر این صورت تصور لازم میان جرم و کیفر در اذهان به سستی گرائیده است (بکاریا، ۱۳۸۰: ۱۷).

برای مثال رانندگان متخلفی را در نظر بگیرید که بر اثر سبقت غیر مجاز یا نبستن کمربند ایمنی جریمه و مجازات شده‌اند. مجازات آن‌ها ممکن است دیگر رانندگان را نیز از تخلف باز دارد، با وجود این که رانندگان دیگر عملاً جریمه و مجازات نشده‌اند. البته آن چه اهمیت دارد توجه به این نکته است که طبق نظریه‌ی بازدارندگی مجازات،





جریمه و مجازات‌ها باید از شدت کافی برخوردار باشند و با قاطعیت و سرعت در جامعه اجرا شوند در غیر این صورت احتمال تأثیر و بازدارندگی آن ممکن است ضعیف گردد (درویشی، ۱۳۹۴: ۴۱).

برای این که مجازات اثر بازدارنده‌ی خود را بر گروه مخاطب باقی گذارد، سه شرط لازم است: اول این که آن افراد از ممنوعیت عمل و داشتن ضمانت اجرای کیفری مطلع باشند؛ دوم این که امکان وارد کردن این آگاهی را به رفتار داشته باشند و سومین شرط این که در ارزش‌گذاری نهایی زیان حاصل از مجازات را بیش از سود حاصل از جرم بدانند (رابینسون و دارلی، ۲۰۰۴: ۱۴۵).

با توجه به اینکه یکی از راه‌های کاهش حوادث رانندگی برخورد مناسب و اصولی با رانندگان متخلف است، در همین راستا وضع و تصویب قوانین راهنمایی و رانندگی قابل توجه است. مجریان قانون بر اساس این تئوری مجازات‌های تخلفات رانندگی را بالاتر برده و علاوه بر مجازات‌های نقدی نمره‌ی منفی نیز برای تعدادی از تخلفات در نظر گرفته‌اند.

روش‌شناسی تحقیق

این تحقیق به روش پیمایش و از نوع توصیفی - تبیینی و همبستگی انجام گرفته است. ابتدا منابع موجود در زمینه‌ی پژوهش به روش اسنادی و بررسی ادبیات موضوع جمع‌آوری شده و چارچوب نظری تحقیق تهیه گردیده است. سپس متغیرها و شاخص‌ها بر اساس چارچوب نظری تبیین و اطلاعات مورد نیاز به وسیله‌ی پرسشنامه جمع‌آوری شده‌اند. در مرحله‌ی بعد اطلاعات موجود با استفاده از نرم افزار SPSS و با توجه به سطح سنجش در دو سطح توصیف و تحلیل پردازش گردیده است. در این پژوهش برای بررسی میزان ارتباط بین دو متغیر از آزمون‌های تی تست و پیرسون استفاده شده است. جامعه‌ی آماری پژوهش تعداد کل شهروندان کرمانی است که در مقطع سنی ۱۸ سال و بالاتر از آن قرار دارند و دارای گواهینامه رانندگی هستند. آمار دقیقی که نشان دهد چه تعداد از شهروندان کرمانی دارای گواهینامه‌ی رانندگی هستند در دست نیست. فقدان اطلاعات در مورد جمعیت تحقیق موجب گردید تا در نهایت ۴۰۰ پرسشنامه بین رانندگان توزیع گردد.

در پژوهش حاضر به منظور انتخاب نمونه‌ی آماری از روش نمونه‌گیری خوشه‌ای چند مرحله‌ای بین مناطق ۱ تا ۵ شهر کرمان استفاده گردید. در این پژوهش از اعتبار صوری





(استفاده از نظرات کارشناسان علوم اجتماعی) استفاده شده است. میزان پایایی پرسشنامه در تحقیق حاضر با استفاده از آلفای کرونباخ محاسبه گردید. مقدار آلفای کرونباخ برای متغیرهای مستقل و متغیر وابسته در تحقیق اصلی به شرح ذیل محاسبه گردیده است.

جدول ۱: ضریب آلفای کرونباخ متغیرهای پژوهش

نام متغیر	تعداد گویه	ضریب آلفا
حمایت اجتماعی ادراک شده	۱۲	۰/۸۹۳
قطعیت مجازات	۳	۰/۶۸۷
سرعت مجازات	۴	۰/۷۰۶
شدت مجازات	۳	۰/۸۱۵
تخلفات رانندگی	۵	۰/۸۱۸

یافته‌ها

از مجموع ۴۰۰ پاسخگویی که به عنوان نمونه انتخاب شدند، ۲۰۰ نفر آنان زن و ۲۰۰ نفر مرد بودند. بیشترین تعداد پاسخگویان به ترتیب در گروه سنی زیر ۳۰ سال و گروه سنی ۴۰-۳۱ سال قرار دارند که به ترتیب ۵۲/۸ و ۲۹/۹ درصد از پاسخگویان را در بر می‌گیرد. ۴۵/۵ درصد پاسخگویان دارای ۵ سال و کمتر از سال سابقه‌ی رانندگی هستند (جدول شماره ۲).

برای توصیف متغیر وابسته و متغیرهای مستقل اصلی، بر حسب توزیع فراوانی، حداقل حداکثر و محدوده نمرات کسب شده و از طریق کدگذاری مجدد، نمرات به سه گروه طبقه‌بندی شده‌اند و با سه ارزش کم، متوسط و زیاد مشخص گردیده‌اند (جدول شماره ۳).

یافته‌های توصیفی در مورد حمایت اجتماعی ادراک شده نشان داد ۹/۷ درصد از پاسخگویان در حد متوسط از محبت، مساعدت و توجه اعضای خانواده، دوستان و سایر افراد برخوردار هستند. ۸۳/۱ درصد از حمایت اجتماعی بالایی برخوردارند و ۷/۱ درصد باقی مانده نیز به میزان کمی مورد حمایت خانواده، دوستان و سایر افراد قرار می‌گیرند.



متغیر	گروه‌ها	فراوانی	درصد
سن	زیر ۳۰ سال	۲۱۰	۵۲/۸
	۳۱-۴۰ سال	۱۱۹	۲۹/۹
	۴۱-۵۰ سال	۴۳	۱۰/۸
	بالای ۵۰ سال	۲۶	۶/۵
جنس	زن	۲۰۰	۵۰
	مرد	۲۰۰	۵۰
سابقه‌ی رانندگی	۵ سال و کمتر	۴۴/۹	۴۵/۵
	۶-۱۰ سال	۲۹/۲	۲۹/۵
	۱۱-۲۰ سال	۱۷/۵	۱۷/۷
	بیش از ۲۰ سال	۷/۲	۷/۳

احساس ترس از انجام تخلفات رانندگی را می‌توان با حتمی جلوه دادن جریمه‌های پلیس راهنمایی و رانندگی، برانگیخت. حتمی و قطعی بودن جریمه و مجازات توسط پلیس است که می‌تواند از تخلفات آینده و نادیده گرفتن قوانین راهنمایی و رانندگی جلوگیری کند. واکنش پاسخگویان در مورد اطمینان از جریمه شدن هنگام عبور از چراغ قرمز، عدم استفاده از کمر بند ایمنی، سبقت غیر مجاز، عبور از محل ممنوع و استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی، اطمینان نسبت به ضبط گواهینامه در صورت به حد معین رسیدن امتیازات منفی حاصل از انجام تخلفات رانندگی و اطمینان از توقیف اتومبیل توسط پلیس راهنمایی و رانندگی در صورت انجام همزمان چند تخلف حادثه ساز حاکی از این است که اکثر آن‌ها (۸۳/۴ درصد)، اطمینان دارند که پلیس در صورت ارتکاب تخلفات نامبرده آن‌ها را جریمه می‌کند. این نگرش مثبت نشان‌دهنده آگاهی از پیامدهای عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی است. همچنین اطلاع از پیامدها و جریمه‌های تخلفات رانندگی است که می‌تواند تا حدودی از تخلفات رانندگی جلوگیری نماید.





در صورتی که خواهان کاربرد جریمه‌های نقدی و غیر نقدی (ضبط گواهینامه و توقیف اتومبیل) به عنوان مانعی مؤثر در برابر تخلفات رانندگی باشیم، اعمال این جریمه‌ها باید با وقوع تخلف توسط رانندگان چندان فاصله‌ای از نظر زمانی نداشته باشد، زیرا در غیر این صورت تصور لازم میان تخلف و جریمه در اذهان به سستی می‌گراید. نتایج به دست آمده درباره‌ی اطمینان از ثبت فوری پلاک اتومبیل توسط دوربین‌های کنترل سرعت، ضبط گواهینامه توسط پلیس و توقیف اتومبیل در صورت انجام تخلفات حادثه ساز، نشان می‌دهد که ۸۳/۱ درصد از پاسخگویان سرعت عملکرد پلیس راهنمایی و رانندگی در اعمال مجازات‌های رانندگان متخلف را سریع ارزیابی می‌کنند.

در موقعیتی که رنج آور ساختن تخلف و کاستن از لذات آن تنها با شدت کیفر، مجازات و جریمه شدن محقق می‌شود، پلیس راهنمایی و رانندگی از این اهرم به نحوی عاقلانه و در حد لازم برای ایجاد تأثیر مطلوب بهره برده و حسب مورد به مجازات‌های نقدی، ضبط گواهینامه و توقیف اتومبیل متوسل می‌شوند. در مورد این که پرداخت جریمه‌ی نقدی، ضبط گواهینامه و توقیف اتومبیل چقدر در زندگی پاسخگویان مشکل ایجاد می‌کند، نتایج به دست آمده نشان می‌دهد که ۲۸/۶ درصد از پاسخگویان بیان داشتند که این جریمه‌ها در زندگی‌شان مشکلات زیادی را ایجاد می‌کند. همچنین به ترتیب ۳۷/۱ درصد و ۳۴/۳ درصد از پاسخگویان نیز بیان داشتند که پرداخت جریمه‌ی نقدی، ضبط گواهینامه و توقیف اتومبیل توسط پلیس مشکلاتی کم یا متوسطی را برایشان ایجاد می‌کند.

یافته‌های توصیفی در مورد میزان تخلفات رانندگی پاسخگویان نشان داد که ۸۴/۷ درصد از پاسخگویان دارای تخلفات رانندگی پایینی هستند؛ به سخن دیگر، میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در میان این دسته از پاسخگویان بالاست. ۱۲/۸ درصد پاسخگویان از لحاظ تخلفات ترافیکی در حد متوسطی قرار دارند و ۲/۵ درصد نیز دارای تخلفات رانندگی بالایی هستند.



جدول ۳: آمار توصیفی متغیر وابسته و متغیرهای مستقل تحقیق

متغیر	گروه	تعداد	درصد	میانگین	واریانس	انحراف معیار
حمایت اجتماعی ادراک شده	کم	۲۵	۷/۱	۴۴/۲۳	۹۰/۷۳	۹/۵۲
	متوسط	۳۴	۹/۷			
	زیاد	۲۹۱	۸۳/۱			
قطعیت مجازات	کم	۴	۱	۱۲/۹۶	۳/۵۸	۱/۸۹
	متوسط	۶۲	۱۵/۶			
	زیاد	۳۳۲	۸۳/۴			
سرعت مجازات	کم	۲	۰/۵	۱۷/۲۷	۵/۲۷	۲/۲۹
	متوسط	۶۵	۱۶/۴			
	زیاد	۳۲۹	۸۳/۱			
شدت مجازات	کم	۱۴۸	۳۷/۱	۵/۹۵	۱۳/۹۶	۳/۷۳
	متوسط	۱۳۷	۳۴/۳			
	زیاد	۱۱۴	۲۸/۶			
تخلفات رانندگی	کم	۳۳۸	۸۴/۷	۴/۹۴	۱۶/۶۸	۴/۴۳
	متوسط	۵۱	۱۲/۸			
	زیاد	۱۰	۲/۵			

آزمون فرضیات

بررسی ضریب همبستگی پیرسون در جدول شماره ۴ نشان می‌دهد که رابطه‌ی متغیرهای سن و سابقه‌ی رانندگی با تخلفات رانندگی معنی‌دار نمی‌باشد. جدول ۴: همبستگی دو متغیر سن و سابقه‌ی رانندگی با تخلفات رانندگی

متغیر وابسته (تخلفات رانندگی)		متغیر مستقل
سطح معناداری	ضریب همبستگی	
۰/۲۸۷	- ۰/۰۵۴	سن
۰/۱۹۳	۰/۰۶۶	سابقه‌ی رانندگی





میانگین تخلفات رانندگی پاسخگویان زن و مرد در جدول شماره ۵ منعکس گردیده است. مقایسه‌ی میانگین‌ها نشان می‌دهد که: میانگین تخلفات رانندگی زنان (۴/۰۰۵) با میانگین تخلفات رانندگی مردان (۵/۸۸۵) تفاوت دارد. در مجموع نتایج به دست آمده (Sig=0/001) نشان می‌دهد اختلاف بین میزان تخلفات رانندگی زنان و مردان به لحاظ آماری معنی دار است و تخلفات رانندگی مردان بیشتر از زنان است.

جدول ۵: رابطه بین جنسیت و تخلفات رانندگی بر اساس آزمون تی-تست

متغیر وابسته	متغیر مستقل	جنسیت	تعداد پاسخ‌ها (N)	میانگین	T	Df	سطح معنی داری
							۰/۰۰۰
تخلفات رانندگی		زن	۱۹۹	۴/۰۰۵	- ۴/۳۲۵	۳۹۷	۰/۰۰۰
		مرد	۲۰۰	۵/۸۸۵			

نتایج جدول شماره ۶ نشان داد که بین متغیرهای حمایت اجتماعی، قطعیت مجازات، سرعت مجازات و شدت مجازات با میزان تخلفات رانندگی پاسخگویان رابطه‌ی معنی داری وجود دارد.

مقادیر منفی از همبستگی‌های به دست آمده به معنی آن است که هر چقدر افراد حمایت بیشتری را از خانواده، دوستان و دیگران دریافت کنند، تخلفات کمتری را مرتکب می‌شوند و میزان پایبندی آن‌ها به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی بیشتر می‌شود. همچنین هر چقدر افراد قطعیت اجرای قوانین را بیشتر بدانند، پایبندی آن‌ها به قوانین راهنمایی و رانندگی بیشتر می‌شود و کمتر تخلف می‌کنند. علاوه بر این هر چه اطمینان افراد از سرعت عملکرد دوربین‌های کنترل سرعت و مأمورین راهنمایی و رانندگی برای ثبت تخلفات راهنمایی و رانندگی بیشتر باشد، تخلفات ترافیکی آن‌ها کمتر می‌شود و پایبندی آن‌ها به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی افزایش می‌یابد و در نهایت اینکه هر چقدر افراد شدت اجرای قوانین را بیشتر بدانند و جرائم نقدی، ضبط گواهی‌نامه و توقیف اتومبیل در زندگی آن‌ها مشکل بیشتری ایجاد کند پایبندی آن‌ها به قوانین راهنمایی و رانندگی بیشتر می‌شود و کمتر مرتکب تخلفات ترافیکی می‌شوند.



جدول ۶: ضریب همبستگی بین متغیرهای مستقل و وابسته

تخلفات رانندگی		متغیرهای مستقل
سطح معناداری	ضریب همبستگی	
۰/۰۴۷	- ۰/۱۰۶*	حمایت اجتماعی ادراک شده
۰/۰۰۰	- ۰/۲۴۶***	قطعیت مجازات
۰/۰۰۰	- ۰/۳۵۶***	سرعت مجازات
۰/۰۰	- ۰/۱۸۹***	شدت مجازات

$p \leq ۰/۰۵^*$ $p \leq ۰/۰۱^{**}$

رگرسیون

در پژوهش حاضر از آماره رگرسیون چند متغیره به شیوه‌ی همزمان استفاده شد. مقایسه‌ی همزمان نتایج جدول شماره‌ی ۷ نشان می‌دهد متغیرهای سرعت مجازات و شدت مجازات نقش تعیین کننده‌ای در تبیین متغیر وابسته (تخلفات رانندگی) دارند. همانگونه که ملاحظه می‌شود این متغیرها به میزان $r=0/375$ با متغیر وابسته همبستگی دارند. ضریب تعیین ($R \text{ Square}=0/140$) حاصله، نیز بیانگر آن است که ۱۴ درصد از تغییرات موجود در تخلفات رانندگی، تابع متغیرهای مستقل مزبور است. به عبارت دیگر ۱۴ درصد از واریانس متغیر تخلفات رانندگی از طریق متغیرهای مستقل تبیین و توجیه شده است و مابقی متعلق به دیگر متغیرهایی است که در این مطالعه در نظر گرفته نشده است.

جدول ۷: متغیرهای مستقل درون معادله رگرسیونی برای پیش بینی تخلفات رانندگی

Sig	T	Beta	Std. error	B	متغیرهای مستقل
۰/۰۰۰	۷/۸۵۹	----	۲/۰۹۸	۱۶/۴۸۴	ضریب ثابت
۰/۹۸۹	۰/۰۱۳	۰/۰۰۱	۰/۰۲۵	۰/۰۰۰	حمایت اجتماعی ادراک شده
۰/۳۹۳	-۰/۸۵۵	-۰/۰۵۴	۰/۱۴۹	- ۰/۱۲۸	قطعیت مجازات
۰/۰۰۰	-۴/۹۴۲	-۰/۳۱۷	۰/۱۲۵	-۰/۶۱۶	سرعت مجازات
۰/۰۴۷	۱/۹۹۴	۰/۱۰۲	۰/۰۶۲	۰/۱۲۴	شدت مجازات

$R=0/375$

$R \text{ Square}=0/140$



بحث و نتیجه گیری

پژوهش حاضر با هدف بررسی وضعیت تخلفات رانندگی در شهر کرمان انجام شده است. در این تحقیق عوامل حمایت اجتماعی ادراک شده، قطعیت مجازات، سرعت مجازات و شدت مجازات، مورد نظر محقق بوده‌اند. یافته‌های توصیفی در مورد میزان جریمه شدن پاسخگویان در یک سال گذشته نشان داد که ۸۴/۷ درصد از پاسخگویان دارای تخلفات رانندگی پایینی هستند؛ این در حالی است که پاسخگویان تنها مواردی را که جریمه شده‌اند اعلام نموده‌اند و آماری از تخلفاتی که در عدم حضور پلیس رخ می‌دهد در دست نیست. احمدی (۱۳۹۰) در پژوهشی که در شهر یاسوج انجام داد به این نتیجه دست یافت که نرخ تخلف رانندگی در بین رانندگان این شهر بسیار بالاست. نتایج مطالعه حاضر نشان داد که بین رانندگان زن و مرد از نظر نقض قوانین رانندگی تفاوت معنی داری وجود دارد. این نتیجه با یافته‌های امیرکافی و احمد یوسفی (۱۳۹۲)، لانزاک و همکاران (۲۰۰۷) و ازکان و لاجونن (۲۰۰۶) همخوانی دارد و با پژوهش احمدی (۱۳۹۰) در تناقض است.

در خصوص رابطه بین حمایت اجتماعی به عنوان یکی از مؤلفه‌های سرمایه اجتماعی و تخلفات رانندگی، نتایج نشان داد تفاوت معنی داری بین این دو متغیر وجود دارد و افرادی که از حمایت خانواده، دوستان و اطرافیان خود برخوردارند، کمتر مرتکب نقض قوانین رانندگی می‌شوند، این نتایج با یافته‌های مسعودنیا (۱۳۹۳) هماهنگ است.

با توجه به یافته‌های پژوهش حاضر هر چقدر افراد قطعیت، شدت و سرعت بیشتری را در اجرای قوانین بدانند، پایبندی آن‌ها به قوانین راهنمایی و رانندگی بیشتر می‌شود و کمتر تخلف می‌کنند. نتایج به دست آمده از پژوهش‌های درویشی (۱۳۹۴) و عباس‌زاده و همکاران (۱۳۹۲) نیز هم راستا با نتایج پژوهش حاضر است.

هر پژوهشی متناسب با نحوه‌ی اجرای آن، با مشکلات و محدودیت‌هایی همراه است که محقق با آن روبرو می‌شود. پژوهش حاضر نیز دارای محدودیت‌ها و مشکلاتی بود که به آن اشاره می‌گردد:

- از آن جایی که مناطق جغرافیایی شهر کرمان برای پر کردن پرسشنامه مدنظر بود، افرادی که در مناطق پایین‌تر زندگی می‌کردند و از لحاظ تحصیل و طبقه‌ی اجتماعی پایین‌تر بودند، از پاسخگویی امتناع می‌ورزیدند.

- جمع‌آوری اطلاعات درب منازل، با توجه به ثابت بودن محل سکونت و قابلیت شناسایی، باعث می‌گردد که پاسخگویان به پرسشگر اعتماد نکرده، از دادن اطلاعات





دقیق به خصوص در زمینه‌ی درآمد امتناع ورزند؛ لذا جمع‌آوری اطلاعات درب منازل، مشکل‌تر از مکان‌های عمومی می‌باشد.

با توجه به یافته‌های این پژوهش، پیشنهادها به شرح زیر ارائه می‌گردد:

- نتایج نشان داد هرچه رانندگان حمایت اجتماعی بالاتری را دریافت کنند، پایبندی آنان به قوانین راهنمایی و رانندگی نیز افزایش می‌یابد. بنابراین لازم است سیاست‌گذاران به طراحی سیاست‌های عملی بپردازند که موجب افزایش حمایت از افراد گردد.
- نظارت و کنترل بیشتر پلیس راهنمایی و رانندگی بر اجرای مجازات‌ها

منابع

- احمدی، سیروس. (۱۳۹۰)؛ بررسی رابطه بین جنسیت و تخلف رانندگی. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، شماره ۲۰، ص ۲۰-۱۳.
- اسماعیلی، علیرضا و شمس، ستار. (۱۳۹۲)؛ تأثیر بازدارندگی توقیف خودرو و موتورسیکلت و گواهی نامه در کاهش تخلفات حادثه‌ساز. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، شماره ۳۱، ص ۱۵-۱.
- امیرکافی، مهدی. (۱۳۹۰)؛ بررسی علل و عوامل مؤثر بر تخلفات رانندگی. کرمان: نشر دفتر تحقیقات کاربردی فرماندهی انتظامی استان کرمان.
- امیرکافی، مهدی و احمدیوسفی، کوروش. (۱۳۹۲)؛ بررسی رابطه عوامل جمعیت‌شناختی با تخلفات رانندگی، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، سال دوم، شماره ۷، ص ۱۱۷-۸۱.
- حاجبی، احمد و فریدنیا، پیمان. (۱۳۸۸)؛ ارتباط بین سلامت روان و حمایت اجتماعی در کارکنان بهداشت و درمان صنعت نفت بوشهر. دوفصلنامه‌ی طب جنوب، سال دوازدهم، شماره ۱، ص ۷۴-۶۷.
- حسام، مسلم، آسایش، حمید، قربانی، مصطفی و همکاران. (۱۳۹۰)؛ ارتباط حمایت اجتماعی ادراک شده، سلامت روان و رضایت از زندگی در دانشجویان شاهد و ایثارگر دانشگاه‌های دولتی شهر گرگان. مجله دانشکده پرستاری و مامایی بویه گرگان، دوره ۸، ش ۱، ص ۴۱-۳۴.
- حیدری، سعیده و همکاران. (۱۳۸۷)؛ ارتباط حمایت اجتماعی ادراک شده و اندازه‌ی شبکه اجتماعی با کیفیت زندگی بیماران مبتلا به سرطان. فصلنامه فیض، دوره دوازدهم، شماره ۲، ص ۶۳-۵۷.
- درویشی، سعیده. (۱۳۹۴)؛ بررسی تأثیر «جنسیت»، «سن» و «گرایش‌ها نسبت به قوانین رانندگی» بر روی تخلفات ترافیکی (مطالعه موردی شهر کرمان). پایان‌نامه کارشناسی ارشد مطالعات زنان، دانشگاه شهید باهنر کرمان، چاپ نشده.
- صفارزاده، محمود. (۱۳۸۱)؛ ارتقای فرهنگ ترافیک و استفاده از وسایل نقلیه: شروع مناسب در اصلاح و توسعه‌ی فرهنگ شهرنشینی، کنفرانس راهکارهای توسعه فرهنگ شهروندی، اصفهان.



- عباس زاده، محمد؛ حبیب زاده، اصحاب و عابدینی، عیسی. (۱۳۹۱)؛ بررسی ارتباط بین عوامل بازدارنده و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی. فصلنامه ی مطالعات پژوهشی راهور، سال اول، شماره ۲، ص ۱۱-۳۳.
- علی پور، احمد. (۱۳۸۸)؛ ارتباط حمایت اجتماعی با شاخص های ایمنی بدن در افراد سالم: بررسی تاثیر مدل کلی. مجله روانپزشکی و روانشناسی بالینی ایران، شماره ۱۲، پیاپی ۴۵، ص ۱۳۹-۱۳۴.
- قطبی راوندی، ابوالحسن؛ محمدزاده مقدم، ابوالفضل و آیتی، اسماعیل. (۱۳۹۱)؛ بررسی اثر جنسیت بر تصادفات از طریق رفتارهای غلط رانندگی و نوع شخصیت راننده، دوازدهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک، سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران.
- کلدی، علیرضا و سلحشوری، پروانه. (۱۳۹۱)؛ بررسی تاثیر حمایت اجتماعی بر توانمندسازی زنان. مجله مطالعات توسعه اجتماعی ایران، سال چهارم، شماره چهارم، ص ۲۳-۱۶.
- مسعودنیا، ابراهیم. (۱۳۹۳)؛ بررسی نارسایی حمایت اجتماعی بر تخلفات رانندگی استفاده کنندگان موتورسیکلت. پژوهش های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی، سال سوم، شماره پیاپی، شماره اول، ص ۱-۱۸.
- میرزایی، خلیل. (۱۳۹۰)؛ پژوهش، پژوهشگری و پژوهش نامه نویسی. تهران: انتشارات جامعه شناسان.
- Davidson, L & et al (2008) United stated and finish adolescent's perceptions of social support: a cross-cultural analysis. School psychology international. Vol. 29 (3): 363-375.
- Lonczak, H. & Neighbors, C. & Donvan. M (2007). Predicting risky and angry driving as a function of gender. Accident analysis and prevention 39, 536-545.
- Ozkan, T. & T. Lajunen (2006) what causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers driving behavior and self-assessment of skills Transportation Research. 9: 269-277.

