

بررسی عوامل مؤثر بر تخلفات رانندگی موتورسواران (مطالعه‌ای در شهر کرمان)^۱

مه‌دی امیرکافی^۲

(تاریخ دریافت ۹۱/۸/۲۴، تاریخ پذیرش ۹۲/۱۱/۳۰)

چکیده

تخلفات رانندگی درمیان موتورسیکلت‌سواران یکی از مسائل اصلی در بروز ترافیک به‌شمار می‌رود. تحقیقات نشان می‌دهد که رانندگی نایمن آنان نقش مهمی در حوادث رانندگی دارد.

تحقیق حاضر با بهره‌گیری از نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده و دیدگاه هنجاری به بررسی برخی عوامل و گرایش‌های اجتماعی تخلفات رانندگی موتورسواران می‌پردازد. این تحقیق از نوع پیمایشی است که با استفاده از شیوه نمونه‌گیری خوشه‌ای چندمرحله‌ای با ۴۷۳ نفر از موتورسواران بالای ۱۸ سال مصاحبه کرده است. نتایج نشان داد متغیرهای گرایش به انجام تخلف، هنجار ذهنی و کنترل رفتاری ادراک‌شده (احساس کنترل رفتاری) اثر معنی‌داری بر قصد و نیت موتورسواران برای انجام تخلفات رانندگی دارد. تأثیر قصد رفتاری، عدالت رویه‌ای و احساس الزام در پیروی از قوانین ترافیکی بر تخلفات رانندگی نیز زیاد است. در مجموع، نتایج تحلیل

۱. این مقاله برگرفته از طرح پژوهشی با عنوان "بررسی گرایش موتورسیکلت‌سواران نسبت به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در شهر کرمان" است که با حمایت مالی دفتر تحقیقات کاربردی فرماندهی انتظامی استان کرمان انجام شده است.

۲. دانشیار گروه علوم اجتماعی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه شهیدباهنر کرمان، کرمان، ایران
mamirkafi@uk.ac.ir

رگسیون نشان می‌دهد متغیرهای قصد رفتاری و احساس کنترل رفتاری مربوط به نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده و متغیرهای عدالت رویه‌ای و احساس الزام در پیروی از قوانین ترافیکی مربوط به دیدگاه هنجاری ۳۵ درصد از تغییرات تخلف رانندگی موتورسواران را توضیح می‌دهد.

واژگان کلیدی: نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده، دیدگاه هنجاری، گرایش، هنجار ذهنی و احساس الزام در پیروی از قانون.

مقدمه

بدون تردید یکی از آشکارترین و دردسترس‌ترین زمینه‌هایی که در آن شهروندان با الزامات قانونی و رعایت مقررات در زندگی روزانه مواجهند، حوزه عبور و مرور و حمل‌ونقل است. براساس همین رفتار ترافیکی شهروندان است که می‌توان میزان پایبندی آنها را به قانون، به‌روشنی و وضوح، در کوچه و خیابان و معابر عمومی مشاهده کرد.

برخی محققان نقض آشکار قوانین ترافیکی راه، که شهروندان (مثلاً رانندگان خودرو، موتورسواران و عابران پیاده) مرتکب می‌شوند، نشانه آنومی (رفیع‌پور، ۱۳۷۸) و شکلی از قانون‌گریزی (حیدری و همکاران، ۱۳۹۱: محسنی، ۱۳۹۱؛ فیروزجائیان، ۱۳۹۰؛ بابایی و فیروزجائیان، ۱۳۸۸؛ دانایی‌فرد، ۱۳۸۸؛ رضایی، ۱۳۸۴) دانسته‌اند و برخی دیگر آن را معرف سنجش جهت‌گیری‌های فردگرایانه و جمع‌گرایانه و میزان همکاری در دوراهی اجتماعی (معیدفر و دربندی، ۱۳۸۵) تلقی کرده‌اند. دو راهی اجتماعی شامل موقعیت‌هایی است که در آن منفعت فردی و منفعت جمعی با هم در تضاد اند، در این موقعیت‌ها افراد وسوسه می‌شوند در جهت منافع شخصی خود عمل کنند و حقوق دیگران را نادیده بگیرند.

تیلر (۱۹۹۰) در اثر خود با عنوان *چرا مردم از قانون اطاعت می‌کنند* برای سنجش اطاعت از شش قانون جزا بهره گرفت که تخلفات رانندگی یکی از سنجه‌های مهم آن بود. سان‌شاین و تیلر (۲۰۰۳) در بررسی اهمیت و نقش عدالت رویه‌ای در اطاعت از قانون از معرف‌های مشابهی بهره گرفتند.

دلیل این اهمیت آن است که تخلفات رانندگی برای عموم رؤیت‌پذیر و در سطح جامعه پراکنده است. علاوه‌براین، پیامدهای آن بسیار نامطلوب و زیان‌بار است. نقض قوانین ترافیکی می‌تواند به حوادث رانندگی منجر شود و به کشته و مصدوم‌شدن انسان‌های بی‌گناه بینجامد.

بیان مسئله

حادثه‌ها و تصادف‌های جاده‌ای مسئله‌ای جهانی است (الیوت و تامسون، ۲۰۱۰). سالیانه یک میلیون و دویست هزار نفر در سطح جهان بر اثر حوادث ترافیکی^۱ جان خود را از دست می‌دهند و بیش از پنجاه میلیون نفر نیز دچار صدمه و آسیب می‌شوند (کیلینگ و همکاران، ۲۰۱۱: ۲۳). در حدود ۸۵ درصد از تلفات ناشی از حوادث ترافیکی در جهان در کشورهای با درآمد کم و متوسط رخ می‌دهد. پیش‌بینی‌ها حاکی از این است که در طول دوده‌آینده میزان کشته‌ها به ۶۵ درصد افزایش می‌یابد (همان).

این درحالی است که موتورسواران در مقایسه با رانندگان خودرو با خطرهای بیشتری مواجهند و احتمال زخمی یا کشته‌شدنشان در حوادث ترافیکی بیشتر است (چنگ و همکاران، ۲۰۱۲). میزان صدمه و جراحت^۲ موتورسواران هشت برابر و مرگ^۳ آنها ۳۵ برابر سرنشینان اتومبیل است (رتنی و همکاران، ۲۰۱۰: ۲۰۵۷). نکتهٔ درخور تأمل آنکه تعداد زیادی از موتورسوارانی که در حادثه‌های رانندگی جان خود را از دست می‌دهند یا مصدوم می‌شوند جوان هستند و در گروه سنی ۱۶ تا ۲۵ سال قرار دارند (لین و همکاران، ۲۰۰۳).

آمارها در ایران نشان می‌دهد که در سال ۱۳۸۷، بیش از ۲۳ هزار نفر در معابر درون و برون شهری کشته و ۲۸۰ هزار نفر نیز مصدوم و مجروح شده‌اند. از مجموع مرگ‌ومیرهای ناشی از حوادث ترافیکی کشور، بیش از ۲۳ درصد به موتورسواران اختصاص دارد.

کرمان را نمی‌توان از این وضعیت کلی ترافیکی کشور مستثنا کرد. براساس آمار مرکز فرمان‌دهی و کنترل (مرفوک) در هشت‌ماههٔ اول سال ۱۳۹۱ در شهرستان‌های استان کرمان ۳۶۸۷ فقره تصادف به‌وقوع پیوسته است که بر اثر آن ۱۳۰ نفر در صحنه فوت کرده‌اند و ۴۴۲۰ نفر مجروح شده‌اند.

تجزیه و تحلیل حادثه‌های رانندگی در این دورهٔ زمانی نشان می‌دهد که در ۲۲۷۲ فقره از تصادف‌ها (معادل ۶۲ درصد) موتورسیکلت نقش داشته است که بر اثر آن ۵۷ نفر فوت کرده‌اند و ۲۷۴۱ نفر مجروح شده‌اند. در مجموع، موتورسواران ۴۴ درصد از کشته‌شدگان و ۶۲ درصد از مجروحان حوادث رانندگی را در هشت‌ماههٔ اول سال ۱۳۹۱ تشکیل می‌دهند.

1. Traffic accidents
2. Injury rate
3. Fatality rate

عوامل گوناگونی در ایجاد این پدیده نقش دارند. ساختار موتورسیکلت یکی از ساختارهایی است که کمترین میزان حفاظت را برای سرنشین فراهم می‌آورد. علاوه بر این، می‌توان به رفتار مخاطره‌جویانه^۱ موتورسواران و بی‌توجهی آنها به قوانین رانندگی اشاره کرد که نقش زیادی در حوادث ترافیکی دارد. موتورسواران تمایل دارند در مسیرهای شلوغ و پررفت‌وآمد سریع‌تر از رانندگان ماشین حرکت کنند، در بیشتر مواقع سبقت^۲ بگیرند و از میان خودروها با فاصله کم عبور کنند. به علت رفتارهای رانندگی نایمن موتورسواران است که برخی محققان از آنها با نام "عصیانگران سرعت"^۳ و "خطرجویان" یاد می‌کنند (چنگ و همکاران، ۲۰۱۲).

در میان تخلفات ترافیکی^۴ مختلفی که رانندگان موتورسیکلت مرتکب می‌شوند، فراتر رفتن از محدوده سرعت مجاز در رتبه اول قرار دارد. نتایج تحقیقات نشان می‌دهد، در حدود ۶۴ درصد از موتورسواران در هنگام رانندگی محدوده سرعت را رعایت نمی‌کنند (چن و چن، ۲۰۱۱: ۹۸۳). سرعت زیاد غالباً تعداد حوادث ترافیکی و شدت جراحات و صدمه‌های ناشی از تصادف را افزایش می‌دهد (هاگلاند و آبرگ، ۲۰۰۰؛ ۲۰۰۲).

محققان حوزه ترافیک عوامل مختلفی را جهت تبیین تخلفات رانندگی بررسی کرده‌اند. برخی با اتکا به نظریه‌های عمل منطقی و رفتار برنامه‌ریزی‌شده، رعایت قوانین ترافیکی یا نقض آن را به عوامل اغلب شناختی و فردی مرتبط دانسته‌اند (الیوت و همکاران، ۲۰۰۵؛ وارنر و آبرگ، ۲۰۰۸؛ پارکر و همکاران، ۱۹۹۲)؛ برخی دیگر نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده را از برخی جنبه‌ها نارسا دانسته و با وارد کردن متغیرهای جدید در مدل (مثلاً هویت- خود، هویت اجتماعی، و هنجار اخلاقی و...) از نسخه توسعه‌یافته نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده برای تبیین تخلفات رانندگی بهره گرفته‌اند (تانیکلیف و همکاران، ۲۰۱۲؛ چارلتون و همکاران، ۲۰۱۲؛ الیوت و تامسون، ۲۰۱۰؛ الیوت، ۲۰۱۰؛ نیومن و همکاران، ۲۰۰۴). اخیراً محققان با الهام از دیدگاه هنجاری، نقش مؤلفه‌ها و انگیزه‌های هنجاری را بررسی کرده‌اند (یاجیل، ۱۹۹۸؛ روزن بلوم و شاهار، ۲۰۰۷).

تحقیق حاضر با عنایت به نظریه‌های مطرح‌شده و با استفاده از دیدگاه تلفیقی به بررسی عوامل مؤثر بر تخلفات ترافیکی موتورسواران می‌پردازد. براین اساس، پرسش تحقیق حاضر این

1. Risk - taking
2. Overtake
3. Speed rebels
4. Traffic Violations

است که چه عوامل گرایشی و اجتماعی موجب اطاعت از قوانین ترافیکی می‌شود یا سرپیچی از آن را به دنبال دارد؟ به‌طور مشخص متغیرهای گرایش به انجام تخلف، هنجارهای ذهنی، احساس کنترل رفتاری و قصد رفتاری (برگرفته از نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده) و نیز عدالت رویه‌ای، اعتماد به مأموران راهنمایی و رانندگی و احساس الزام در پیروی از مقررات رانندگی (برگرفته از دیدگاه هنجاری) چه نقشی در رعایت یا رعایت‌نکردن قوانین ترافیکی دارند.

مبانی نظری پژوهش

نظریه‌های عمل منطقی و رفتار برنامه‌ریزی‌شده

در چند دهه اخیر، مسئله تمایل به انجام تخلفات رانندگی به‌طور گسترده‌ای در پیوند با مفهوم گرایش و اغلب در چارچوب نظریه‌های عمل منطقی و رفتار برنامه‌ریزی‌شده هدف مطالعه قرار گرفته است (رادن‌گاتر، ۱۹۹۷؛ ۱۹۸۸).

طبق نظر فیش‌باین و آیزن، رفتار در پی زنجیره‌ای از عوامل به وجود می‌آید. حلقه ماقبل بروز رفتار، "قصد و نیت" برای انجام آن رفتار است. به‌وجود آمدن "قصد و نیت" خود تابع دو متغیر "گرایش به آن رفتار" و "هنجار ذهنی" است (رفیع‌پور، ۱۳۷۲: ۹).

فرض مبنایی نظریه عمل منطقی این است که تصمیم برای انجام رفتاری خاص حاصل فرایندی منطقی است. گزینه‌های رفتاری مختلفی بررسی می‌شوند، پیامدهای هر کدام ارزیابی می‌شود و تصمیم گرفته می‌شود که عمل انجام گیرد یا نگیرد. آن تصمیم سپس در قصد رفتاری^۱ یا قصد برای انجام رفتار بازتاب می‌یابد که اغلب عمل ما را در موقعیتی فرضی با قدرت پیش‌بینی می‌کند (بارون و دیگران، ۱۳۸۸: ۲۱۰).

برجسته‌ترین تلاش در جهت گسترش نظریه عمل منطقی را آیزن انجام داده است. نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده متغیر پیش‌بینی‌کننده دیگری را نیز در برمی‌گیرد که احساس کنترل رفتاری است. تصور می‌شد این متغیر افزوده‌شده، قدرت پیش‌بینی رفتارها را افزایش می‌دهد (بونر و وانک، ۱۳۹۰: ۲۸۲).

احساس کنترل رفتاری برداشت فرد درباره سهولت انجام رفتاری که در نظر دارد تعریف می‌شود و بر ادراک فرد از عوامل درونی (مثلاً مهارت) و بیرونی (مثلاً فرصت‌ها،^۲ محدودیت‌ها^۳)

1. Behavioral intentions
2. Opportunities
3. Constraints

مبتنی است که احتمالاً رفتار را تسهیل می‌کند یا مانع انجام آن می‌شود (چارلتون و همکاران، ۲۰۱۲). فرض بر این است که متغیر احساس کنترل رفتاری، مستقیم یا غیرمستقیم، و از طریق قصد و نیت بر رفتار تأثیر می‌گذارد.

در مطالعات پرشماری قابلیت و توانایی نظریه‌های عمل منطقی و رفتار برنامه‌ریزی شده در پیش‌بینی قصد و نیت^۱ بررسی شده است. نتایج تحقیقات نشان می‌دهد که این نظریه‌ها توانسته‌اند نسبت زیادی از واریانس متغیر رفتار رانندگی، به‌ویژه سرعت غیرمجاز و سبقت خطرناک،^۲ را تبیین کنند (پولتر و همکاران، ۲۰۰۸: ۲۰۵۹).

جیمسون و همکاران (۲۰۰۵) قصد و نیت موتورسواران را برای درگیر شدن^۳ در دامنه‌ای از رفتارهای رانندگی پرخطر،^۴ از جمله سرعت غیرمجاز، رانندگی در حال مستی^۵ و گردش یا پیچیدن سریع،^۶ بررسی کرده‌اند. آنها دریافتند که رفتار گذشته،^۷ گرایش و باورهای رفتاری، پیش‌بینی‌کننده قصد و نیت موتورسواران برای درگیر شدن در رفتارهای رانندگی پرخطر به‌ویژه سرعت غیرمجاز است (به نقل از ازکان و همکاران، ۲۰۱۱).

در تحقیق مشابهی، ستگ و براسل^۸ (۲۰۰۹) نشان دادند رانندگان موتورگازی،^۹ که گرایش مثبتی به سرعت غیرمجاز دارند و تصور می‌کنند دیگران رانندگی با سرعت غیرمجاز را تأیید می‌کنند و تمایل قوی‌تری نیز به سرپیچی^{۱۰} از قوانین سرعت دارند، به احتمال زیاد در عمل با سرعت غیرمجاز رانندگی می‌کنند.

نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده توسعه یافته^{۱۱}

اگرچه شواهد نیرومندی در دست است که کفایت نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده را تأیید می‌کند، این نظریه از دو جنبه برای تبیین رفتار نارساست: اول آنکه نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده بر

1. Intention
2. Dangerous Overtaking
3. Engaging
4. Risky riding behaviours
5. Drink- riding
6. Fast Cornering
7. Past behaviour
8. Steg and Van Brussel,
9. Moped riders
10. Disobey
11. Extended theory of planned behavior.

فرایندهای شناختی^۱ تمرکز دارد و این امر به بهای نادیده گرفتن انگیزه‌ها و عوامل عاطفی که موجب بروز رفتار می‌شوند، صورت گرفته است (برای مثال لذت بردن موتور سواران از رانندگی با سرعت بالا بدون اینکه به پیامدهای عمل‌شان توجه کنند یا سود و زیان آن را محاسبه نمایند) (الیوت، ۲۰۱۰: ۷۱۹). دوم آنکه در طول دو دهه تحقیق درباب نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده، نتایج بررسی‌ها نشان داده‌اند که ارتباط متغیر هنجار ذهنی با قصد رفتاری در مقایسه با رابطه دیگر متغیرها در مدل ضعیف‌تر است (تری و هاگ، ۱۹۹۶؛ آرمیتاژ و کانر، ۲۰۰۱).

هاوسن بلاس^۲ و همکاران (۱۹۹۷) با انجام فراتحلیل نشان دادند که میانگین همبستگی بین گرایش و قصد رفتاری معادل ۰/۵۲ و میانگین همبستگی بین احساس کنترل رفتاری و قصد رفتاری برابر با ۰/۴۳ است. درمقابل، رابطه بین هنجارهای ذهنی و قصد رفتاری (۰/۲۷) از همه ضعیف‌تر است (رایویس و شیران، ۲۰۰۳: ۵۶۹).

آیزن (۱۹۹۱) به شکل مشابهی گزارش کرده است که در بیش از نیمی از نوزده مطالعه، رابطه هنجار ذهنی با قصد رفتاری معنادار نبوده است. او براین اساس نتیجه می‌گیرد که قصد رفتاری اغلب تحت تأثیر عوامل شخصی^۳، یعنی گرایش و احساس کنترل رفتاری، قرار دارد. به عبارت دیگر، گرایش مؤلفه‌های هنجاری (هنجار ذهنی) را تحت شعاع قرار می‌دهد. این درحالی است که برخی محققان نتیجه‌گیری آیزن را شتاب‌زده دانسته و استدلال کرده‌اند که شیوه مفهوم‌سازی هنجارها در نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده ناکافی است و به همین دلیل نمی‌تواند جنبه‌های مهم تأثیر و نفوذ اجتماعی^۴ را بسنجد. در نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده، هنجار ذهنی فشار اجتماعی ادراک‌شده تعریف شده است. در این مفهوم‌سازی، هنجار ذهنی تأثیر مستقیم انتظارات دیگران از فرد را منعکس می‌سازد که اغلب برپایه نیاز به تأیید^۵ عمل می‌کند (باجوزی و لی، ۲۰۰۲: ۲۲۷).

این گروه از محققان خاطرنشان می‌کنند که کاربرد هنجار ذهنی در بسیاری از موقعیت‌ها ممکن است مسئله‌ساز شود؛ چراکه فشار اجتماعی به ندرت مستقیم و صریح است (آرمیتاژ و کانر، ۲۰۰۱؛ تری و هاگ، ۱۹۹۶؛ باجوزی و لی، ۲۰۰۲).

1. Cognitive process
2. Hausenblas.
3. Personal factors.
4. Social influence.
5. Need for approval.

براین اساس، تری و همکاران (۱۹۹۹) با بهره‌گیری از نظریه هویت اجتماعی و ارائه مفهوم‌سازی بدیلی از هنجارها، نشان دادند که هویت‌های اجتماعی از طریق نقش میانجی هنجارهای گروهی، بر قصد رفتاری تأثیر می‌گذارند. تأثیر هنجارهای گروهی بر قصد رفتاری، به‌ویژه در میان کسانی که احساس یگانگی بیشتری با گروه می‌کنند، از تأثیر هنجار ذهنی قوی‌تر است.

در حوزه ترافیک، تانیکلیف و همکاران (۲۰۱۲) نسخه توسعه‌یافته نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده را^۱ برای شناسایی عواملی به‌کار گرفتند که بر قصد و نیت موتورسواران در زمینه رانندگی ایمن و نایمن تأثیر می‌گذارد. در این بررسی متغیرهای پیش‌بینی‌کننده‌ای از نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده (گرایش، هنجار ذهنی و احساس کنترل رفتاری) و عوامل تأثیرگذار اضافی اجتماعی (هنجار گروهی، هنجار ذهنی خاص)، هویت (هویت-خود)^۲ و ویژگی‌های شخصیتی (هیجان‌طلبی،^۳ پرخاشگری^۴) انتخاب شدند. این ترکیب نظری برای مشخص کردن عوامل پیش‌بینی‌کننده روان‌شناختی و اجتماعی در پیوند با قصد و نیت موتورسواران برای انجام سه نوع رفتار رانندگی ایمن^۵ (کنترل ماهرانه موتورسیکلت،^۶ آگاهی کامل^۷ از وضعیت محیط و خودداری از رانندگی در هنگام خستگی) و سه نوع رفتار رانندگی نایمن^۸ (برداشت و تفسیر به‌رای قوانین حاکم بر جاده برای گذر از موانع ترافیکی، بی‌توجهی به محدودیت‌ها و انجام نمایش خطرناک و سرعت غیرمجاز^۹) به‌کار گرفته شد. نتایج نشان داد که در مجموع مدل توسعه‌یافته نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده در پیش‌بینی قصد و نیت (تمایل) موتورسواران برای انجام هر دو نوع رفتار رانندگی ایمن و پرخطر موفق عمل کرده است.

در تحقیقی دیگر الیوت (۲۰۱۰) با استفاده از نظریه تلفیقی و مدلی مرکب از متغیرهای نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده (گرایش عاطفی^{۱۰} و قابلیت کنترل ادراک‌شده^{۱۱})، نظریه هویت^۱

1. Extended theory of Planned behavior
2. Self - Identity
3. Sensation seeking
4. Aggression
5. Safe riding behaviors
6. Handle My Motorcycle Skilfully
7. Maintain 100% awareness
8. Unsafe riding behavior
9. Perform stunts and / or ride at extreme speeds
10. Affective attitude
11. Perceived controllability

(هویت فرد) و نظریهٔ هویت اجتماعی^۲ (هنجار گروهی ادراک شده^۳ و هم‌ذات‌پنداری گروهی)^۴ به بررسی قصد و نیت موتورسواران برای انجام رفتار رانندگی با سرعت غیرمجاز^۵ پرداخت. نتایج تحقیق نشان داد که دو متغیر گرایش عاطفی و قابلیت کنترل ادراک شده سهم درخور توجهی از واریانس قصد و نیت موتورسواران را برای انجام رفتار رانندگی با سرعت غیرمجاز تبیین می‌کند. این یافته‌ها از کفایت متغیرهای هویت-خود و هویت اجتماعی برای پیش‌بینی قصد موتورسواران در انجام رانندگی با سرعت غیرمجاز حمایت کرد. علاوه‌براین، شواهدی در حمایت از واردکردن هنجار اخلاقی^۶ در نظریهٔ رفتار برنامه‌ریزی شده وجود دارد. مطالعات مختلف از جمله در حوزهٔ تخلفات ترافیکی (گادین و همکاران، ۲۰۰۵؛ الیوت و تامسون، ۲۰۱۰) نشان داده است که واردکردن هنجار اخلاقی، میزان واریانس بیشتری از رفتار را تبیین می‌کند. پارکر و همکاران (۱۹۹۵) در کنار تمایز میان هنجار اخلاقی و هنجار ذهنی تأکید می‌کنند که این تفکیک دربارهٔ رفتارهایی که مؤلفهٔ اخلاقی آشکاری دارند ضروری است. آنان استدلال می‌کنند با توجه به اینکه ارتکاب تخلف رانندگی به شکل آشکار با موضوع درست و نادرست ارتباط دارد، اضافه‌کردن سنجهٔ هنجار اخلاقی در پیش‌بینی تمایل به انجام چنین رفتارهایی مفید است. نتایج تحقیق آنها نشان داد پاسخگویانی که احساس می‌کردند ارتکاب تخلف رانندگی کاری اشتباه است، تمایل کمتری به سرپیچی از قوانین ترافیکی نشان می‌دادند و درمقابل، پاسخگویانی که انجام تخلف رانندگی را کاری درست ارزیابی می‌کردند، تمایل بیشتری به نقض قوانین ترافیکی داشتند. به‌طور کلی، بررسی نتایج تحقیقات تانیک‌لیف و همکاران، و الیوت و همکاران نشان می‌دهد که محققان مزبور با توسعهٔ چارچوب نظریهٔ رفتار برنامه‌ریزی شده و با گنجاندن متغیرهای پیش‌بینی‌کنندهٔ اضافی در مدل توانسته‌اند واریانس بیشتری از قصد رفتاری را تبیین کنند. اما مشکلی که در نتیجهٔ اضافه‌کردن متغیرهای جدید ایجاد شده این است که بر ابهام و پیچیدگی روابط علی در مدل رفتار برنامه‌ریزی شده افزوده است.

1. Identity theory
2. Social Identity theory
3. Perceived group norm
4. Group Identification
5. Motorcyclists Speeding intentions
6. Moral norm.

کانر و آبراهام (۲۰۰۱) به درستی اشاره می‌کنند که نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده مشخص نمی‌کند که چگونه متغیرهای جدید ممکن است شناخت‌ها و در نتیجه کنش را تحت تأثیر قرار دهد. بمبرگ و همکاران (۲۰۰۷) به شکل مشابهی استدلال می‌کنند که گنجاندن هنجار اخلاقی در نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده ضرورت وارد کردن عواملی را مطرح می‌کند که بر هنجار اخلاقی تأثیر می‌گذارند. علاوه بر این، لازم است رابطه آن با متغیرهای اصلی مدل رفتار برنامه‌ریزی شده مشخص شود.

می‌توان تلاش برای مفهوم‌سازی شیوه‌ای را که در آن هنجارهای اخلاقی بر رفتار تأثیر می‌گذارد در نظریه فعال‌سازی هنجار^۱ و دیدگاه هنجاری تشخیص داد. شوارتز (۱۹۷۷) استدلال می‌کند که احتمال دارد افراد زیادی، با اعتقاد، رفتارهای خاصی را بپذیرند، یعنی به دلیل اینکه برای پذیرش آنها نوعی الزام اخلاقی احساس می‌کنند. در واقع، افراد گاه در پاسخ به انتظاراتی که از خودشان دارند عمل می‌کنند نه با توجه به پیامدهایی که پیش‌بینی می‌کنند. شوارتز اعتقاد دارد هنجارهای اخلاقی در قالب احساس الزام اخلاقی تجربه می‌شوند نه قصد رفتاری، و می‌توانند به‌طور مستقیم رفتار را متأثر کنند (گادین و همکاران، ۲۰۰۵: ۵۰۰).

دیدگاه هنجاری

قانون و مقررات مؤثر^۲ یا اجرای کامل قوانین به خواست و تمایل^۳ افراد به پیروی از آن وابسته است (پترسون و دیس تورنس، ۲۰۱۲). این خواست و تمایل می‌تواند ناشی از حسابگری (انگیزه ابزاری)، احساس الزام و تکلیف (انگیزه هنجاری) و کسب تأیید اجتماعی (هنجار ذهنی) باشد. طبق نظریه نظم اجتماعی (چلبی، ۱۳۷۵؛ ۱۳۹۳) اگر تکالیف قانونی بر پایه تکالیف اجتماعی و اخلاقی بنا نشوند، از کارایی لازم برخوردار نخواهند بود و رعایت آنها بیشتر مبتنی بر مصلحت و نظارت بیرونی است که این خود هزینه‌های اقتصادی و روانی بیشتری دربردارد. احساس الزام و تکلیف افراد در پیروی از قوانین مبین تعهد آنان به قانون است. چنین تعهدی می‌تواند از تعهد مطلق^۴ تا تعهد برحسب موقعیت^۵ را دربرگیرد. در حد بالای طیف، احساس الزام یا

1. Norm- activation theory (NAT)
2. Effective regulation
3. Willingness
4. Absolute commitment.
5. Situational commitment.

تعهد افراد بسیار قوی است. با این سطح از تعهد رفتار قانون‌مدارانه^۱ افراد تقریباً بدون تأمل و به‌طور طبیعی صورت می‌گیرد. در درجه‌های پایین طیف تعهد موقعیتی قرار دارد که عمل به قانون اغلب به وضعیت پیرامون وابسته است (جیانگ و همکاران، ۲۰۱۱: ۴۹۶). تیلر (۱۹۹۰) برای تبیین سطوح مختلف احساس الزام عموم در پیروی از قانون دو دیدگاه نظری ارائه می‌کند: ابزاری و هنجاری. محور بحث دیدگاه ابزاری^۲ همان مسائلی است که در ادبیات اقتصادی مطرح است (هانلند، ۱۹۹۹). طبق این دیدگاه، پیروی از قوانین یا نادیده‌گرفتن آنها تحت تأثیر سود و زیان، پاداش‌ها و مجازات‌هاست (یاچیل، ۱۹۹۸)؛ درحالی‌که دیدگاه ابزاری بر تعادل سود و زیان متمرکز است، دیدگاه هنجاری بر اخلاق، جامعه‌پذیری و درونی‌کردن قانون تأکید می‌کند و به پیروی داوطلبانه افراد از آن توجه دارد.

طبق دیدگاه هنجاری، دستیابی به همکاری داوطلبانه عموم با مجریان قانون و پیروی آنان از قواعد قانونی مستلزم درونی‌کردن ارزش‌هایی است که اطاعت^۳ را تشویق می‌کنند. نتایج تحقیقات نشان می‌دهند که دو عامل در دستیابی به اطاعت داوطلبانه^۴ نقش مهمی دارند: اصول اخلاقی^۵ و مشروعیت^۶ (تیلر، ۱۹۹۸: ۸۵۹). به‌عبارت دیگر، احساس الزام و مسئولیت در پیروی از قوانین بر دو ارزش اجتماعی تمرکز دارد: (۱) باور به اینکه پیروی از قوانین از لحاظ اخلاقی کار شایسته و به‌جایی است (۲) باور به اینکه قانون و مقررات مشروعیت دارند و از این‌رو باید از آنها اطاعت کرد. به‌گفته تیلر و دارلی (۲۰۰۰) مارتین هافمن مفهوم ارزش‌های اجتماعی را به دقت و ظرافت در شرح و تفسیر خود درباره توسعه ارزش‌های اخلاقی بررسی کرده است. هافمن با الهام از دورکیم بیان می‌کند که اگرچه هنجارها در ابتدا برای فرد جنبه بیرونی دارند و اغلب با خواسته‌ها و تمایلات او در تضادند، درنهایت به بخشی از نظام انگیزه درونی^۷ فرد تبدیل می‌شوند و رفتار او را حتی در نبود اقتدار بیرونی^۸ هدایت می‌کنند و بدین‌ترتیب کنترل از بیرون، که از طریق دیگران صورت می‌گیرد، جای خود را به کنترل "خود"^۹ می‌دهد (تیلر و دارلی، ۲۰۰۰: ۷۱۵).

1. Law-abiding behavior
2. Instrumental perspective.
3. Compliance.
4. Voluntary compliance.
5. Morality.
6. legitimacy
7. Internal- motive-system.
8. External Authority
9. Self-control

دیدگاه هنجاری در جهت پایدار کردن رعایت قوانین، علاوه بر جامعه‌پذیری ارزش‌های اجتماعی^۱، توجه خود را به مسئله حفظ و تداوم فرهنگ قانونی^۲ در میان بزرگسالان معطوف می‌سازد.

اگرچه جامعه‌پذیری در دوران کودکی در جهت تثبیت اولیه ارزش‌های اجتماعی نقش مهمی ایفا می‌کند، مردم نیز تحت تأثیر تجربه‌هایشان در زمینه مجریان قانون در بزرگسالی قرار دارند. این تأثیر می‌تواند شخصی باشد و از تجربه‌هایی ناشی شود که شهروندان درباره مجریان قانون (برای مثال پلیس) دارند. همچنین می‌تواند از گزارش‌هایی ناشی شود که درباره مسئولان و مجریان قانون به دستشان می‌رسد. شهروندان اغلب این اطلاعات را از طریق اعضای خانواده، دوستان، همکاران یا از طریق رسانه‌های جمعی دریافت می‌کنند. صرف‌نظر از اینکه اطلاعات چگونه کسب شود، نکته مهم آن است که دیدگاه شهروندان درباره مجریان قانون در طول دوران کودکی منجمد و دست‌نخورده باقی نمی‌ماند، بلکه به اطلاعاتی که شهروندان در زندگی روزمره کسب می‌کنند، حساس است و از آنها تأثیر می‌پذیرد (تیلر و دارلی، ۲۰۰۰: ۷۱۸).

نوع تعامل مجریان قانون با مردم و تجربه‌هایی که مردم در این زمینه کسب می‌کنند، زیربنای مدل رابطه‌ای عدالت رویه‌ای را تشکیل می‌دهد که تیلر و دیگران (تیلر، ۱۹۹۸؛ ۲۰۰۱؛ ۲۰۰۱؛ سان‌شاین و تیلر، ۲۰۰۳؛ ۲۰۰۳؛ مورفی و تیلر، ۲۰۰۸) براساس آن به تشریح پیوندهای نظری میان متغیرهای عدالت رویه‌ای، اعتماد به مجریان قانون و احساس الزام در پیروی از قانون می‌پردازند.

هنگامی که افراد با مجریان قانون سروکار پیدا می‌کنند، در طی تعامل، تجربه‌ها و اطلاعاتی کسب می‌کنند که از آنها برای پی‌بردن به انگیزه‌ها و نیات مجریان قانون استفاده می‌کنند. جنبه کلیدی در باب برخورد با کیفیت بالا^۳ این است که براساس آن می‌توان استنباط کرد که انگیزه و نیت^۴ مجریان قانون خیرخواهانه^۵ است. این استنباط تمایل افراد را برای پذیرش تصمیم مجریان قانون و اطاعت از مقررات تقویت می‌کند (تیلر، ۲۰۰۱: ۲۹۰).

جنبه‌های رابطه‌ای^۶ تجربه‌هایی که مردم در برخورد با مجریان قانون کسب می‌کنند موارد مختلفی از جمله رفتار محترمانه، بی‌طرفی، فقدان جانبداری و رعایت انصاف را دربرمی‌گیرد (مورفی و تیلر، ۲۰۰۸). تیلر (۲۰۰۱) رفتار محترمانه و بی‌طرف را قضاوت‌های رابطه‌ای^۷ می‌نامد و عقیده دارد

1. Socialization of social values.
2. Legal culture
3. High- quality treatment.
4. Intentions
5. Benevolent.
6. Relational aspects
7. Relational judgment.

این دو عامل، همراه با دیگر جنبه‌های تجربه‌های افراد، در برخورد با مجریان قانون بر سومین قضاوت رابطه‌ای یعنی اعتماد اجتماعی تأثیر می‌گذارد. به‌طور کلی، بحث اصلی ادبیات مربوط به عدالت رویه‌ای این است که کلید ایجاد و توسعه اعتماد، عمل به شیوه‌هایی است که شهروندان عدالت را تجربه کنند (مورفی، ۲۰۰۴: ۱۸۹). طبق مدل‌های رابطه‌ای عدالت رویه‌ای، به‌ویژه رهیافت ارزش گروهی، اگر افراد احساس کنند مجریان قانون براساس عدالت عمل می‌کنند، در اجرای قانون بی‌طرف هستند، با آنها محترمانه برخورد می‌کنند و... به احتمال زیاد تمایل بیشتری خواهند داشت که به مسئولان قانونی اعتماد کنند، داوطلبانه با آنان همکاری و از قواعد قانونی پیروی کنند (همان). علاوه بر این، نوع تعامل مجریان قانون با مردم اطلاعاتی درباره موقعیت و پایگاه اجتماعی افراد در جامعه منتقل می‌کند. تیلر در طرح این بحث، به‌شدت به نظریه هویت اجتماعی (تاجفل و ترنر، ۱۹۷۹؛ ۱۹۸۶) اتکا دارد. موضوع مبنایی نظریه هویت اجتماعی این است که افراد خودشان را براساس عضویت گروهی تعریف می‌کنند. علاوه بر این، عزت‌نفس اعضای گروه غالباً وابسته به این است که گروه چه ارزیابی‌ای از آنها دارد. رویه‌ها ابزار مهمی هستند که از طریق آن اطلاعات مربوط به ارزیابی گروه به اعضا انتقال می‌یابد (براکتر و سیگل، ۱۹۹۶: ۴۰۰).

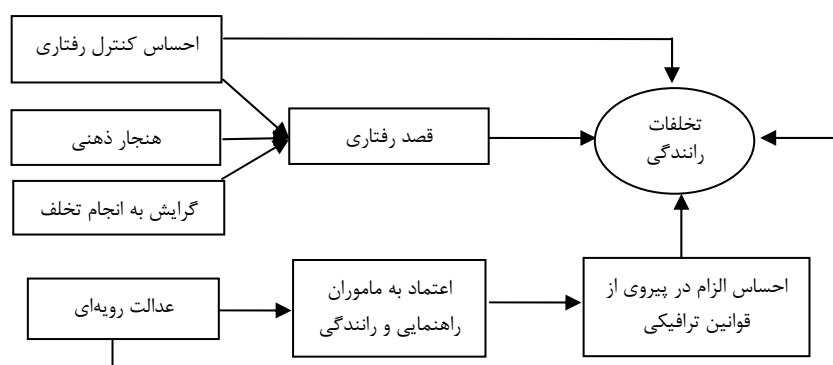
هنگامی که مجریان قانون با افراد رفتاری محترمانه دارند، با این عمل بیان می‌کنند که در جایگاه "مسئول" موقعیت آنها را تصدیق می‌کنند و همه تلاش خود را به‌کار می‌بندند تا بهزیستی و رفاه آنها تأمین شود. به عبارت دیگر، مردم موقعیتشان را در جامعه با توجه به رفتاری ارزیابی می‌کنند که مسئولان با آنها دارند. بر این اساس، کسانی که احساس می‌کنند برای جامعه ارزشمندند، با پیروی از مقررات واکنش مثبت و خشنودی خود را نشان می‌دهند.

اکنون با توجه به تبیین رابطه متغیرهای مستقل با متغیر وابسته (تخلفات رانندگی)، که در بخش مبانی نظری پژوهش ارائه شد، الگوی تحلیلی (نمودار ۱) برای این تحقیق طراحی شده است. چنان‌که ملاحظه می‌شود، متغیرهای موجود در مدل از نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده (گرایش به انجام تخلف، هنجار ذهنی، احساس کنترل رفتاری و قصد رفتاری) و دیدگاه هنجاری (عدالت رویه‌ای، اعتماد به مأموران راهنمایی و رانندگی و احساس الزام در پیروی از قوانین) گرفته شده است.

این دیدگاه تلفیقی مدل جدیدی از ارتباط میان عوامل هنجاری و متغیر وابسته پیشنهاد می‌کند. نکته مهم و محوری در این مدل، تمایز مفهومی میان هنجار ذهنی و احساس الزام در پیروی از قوانین است. هنجار ذهنی انتظارات دیگران مهم را منعکس و برپایه نیاز به تأیید عمل می‌کند. در این برداشت از هنجارها، انگیزه افراد در پیروی از قوانین ناشی از تمایل آنها برای کسب تأیید است. طبق نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده هنجار ذهنی همانند گرایش به انجام تخلف و احساس

کنترل رفتاری به شکل غیرمستقیم و از طریق متغیر میانجی قصد رفتاری بر متغیر وابسته (تخلف رانندگی) تأثیر می‌گذارد. از سوی دیگر، احساس الزام در پیروی از قوانین به اعتقاد افراد درباره آنچه درست یا نادرست است اشاره دارد و مبین احساس مسئولیت و الزام در پذیرش و پیروی از قوانین است. براساس نظریه فعال‌سازی هنجار و دیدگاه هنجاری، احساس الزام در پیروی از قوانین به شکل مستقیم بر متغیر وابسته تأثیر می‌گذارد.

علاوه بر این، همچنان‌که مدل ۱ نشان می‌دهد، در چارچوب دیدگاه هنجاری احساس الزام در پیروی از قوانین تحت تأثیر اعتماد به مجریان قانون و عدالت رویه‌ای قرار دارد. براساس مدل رابطه‌ای عدالت رویه‌ای یکی از دغدغه‌های موتورسواران درباره مسئولان و مأموران راهنمایی و رانندگی این است که آیا مأموران با موتورسواران عادلانه برخورد می‌کنند، حقوق موتورسواران را به رسمیت می‌شناسند، با موتورسواران رفتاری درخور و شایسته دارند، به مسائل و نگرانی‌های موتورسواران توجه دارند و به آنها اهمیت می‌دهند یا خیر. اگر موتورسواران احساس کنند که مأموران راهنمایی اقتدار خود را با استفاده از رویه‌های عادلانه اعمال می‌کنند، اعتمادشان به مأموران افزایش می‌یابد. با افزایش سطح اعتماد، احساس الزام و تعهد آنان به رعایت قوانین تقویت می‌شود. با وجود این، احساس بی‌عدالتی در پیوند با اعمال قانون به از خودبیگانگی، مبارزه‌طلبی،^۱ تمرد و همکاری نکردن منجر خواهد شد.



نمودار ۱. مدل تحلیلی

1. Defiance

فرضیه‌های تحقیق

الف - فرضیه‌های کلی

با توجه به دیدگاه‌های نظری و با عنایت به مطالعات تجربی، می‌توان دو فرضیه کلی به این شرح مطرح کرد:

- براساس نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده متغیرهای گرایش به انجام تخلف، هنجار ذهنی و احساس کنترل رفتاری بر تخلف رانندگی تأثیر می‌گذارند، این تأثیرها غیرمستقیم و از طریق متغیر قصد رفتاری صورت می‌گیرد.

- طبق دیدگاه هنجاری، ادراک از عدالت (عدالت رویه‌ای) مستقیم و غیرمستقیم بر تخلفات رانندگی تأثیر دارد. تأثیر غیرمستقیم از طریق دو متغیر میانجی اعتماد به مأموران راهنمایی و رانندگی و احساس الزام در پیروی از قوانین ترافیکی اعمال می‌شود.

ب - فرضیه‌های جزئی

- گرایش به انجام تخلف، هنجار ذهنی و احساس کنترل رفتاری با قصد رفتاری رابطه دارد.
- قصد رفتاری با تخلف رانندگی رابطه دارد.
- بین ادراک از عدالت (عدالت رویه‌ای) و تخلف رانندگی رابطه وجود دارد.
- بین ادراک از عدالت (عدالت رویه‌ای) و اعتماد به مأموران راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد.
- بین اعتماد به مأموران راهنمایی و رانندگی و احساس الزام در پیروی از قوانین ترافیکی رابطه وجود دارد.
- بین احساس الزام در پیروی از قوانین ترافیکی و تخلف رانندگی رابطه وجود دارد.

روش پژوهش

تعریف و مفهوم‌سازی متغیر وابسته

متغیر وابسته در تحقیق حاضر تخلفات ترافیکی موتورسواران است. تخلف مبین انحراف عمدی و آگاهانه از قواعد و اعمال رانندگی ایمن است. در این تحقیق تخلفات رانندگی با هشت‌گویه سنجیده شده‌اند که در بخش توصیف متغیر وابسته به تفصیل به آنها خواهیم پرداخت.

متغیرهای مستقل

قصد رفتاری: قصد و نیت مبین انگیزه کلی^۱ برای انجام رفتار است (الیوت و تامسون، ۲۰۱۰). به عبارت دیگر، قصد رفتاری آمادگی، میل و اشتیاق فرد را برای انجام رفتاری معین منعکس می‌کند (چارلتون و همکاران، ۲۰۱۲). قصد و تمایل موتورسواران به نادیده گرفتن قوانین ترافیکی با سه‌گویه سنجیده شده است. یک نمونه از این گویه‌ها به این شرح است: آیا شما قصد دارید در سطح شهر در آینده (سه‌ماه آینده) فراتر از محدوده سرعت قانونی رانندگی کنید (به‌طور قطع، فراتر از محدوده قانونی سرعت رانندگی می‌کنم/به‌طور قطع در محدوده سرعت قانونی رانندگی می‌کنم).

گرایش: گرایش را غالباً ارزیابی کلی فرد از موضوع تعریف می‌کنند (بونر و وانگ، ۱۳۹۰). در واقع، گرایش مبین ارزیابی‌های مثبت یا منفی کلی درباره انجام رفتار است. در تحقیق حاضر سنجه مستقیم گرایش به انجام تخلف از جمع دو گویه به دست آمده است: من فکر می‌کنم نادیده گرفتن محدوده سرعت در سطح شهر در آینده برای من زیان‌بخش / سودمند؛ خوشایند / ناخوشایند خواهد بود.

هنجار ذهنی: هنجار ذهنی مبین فشار اجتماعی ادراک شده^۲ درباره انجام رفتار رانندگی ایمن یا نایمن است و اینکه دیگران مهم برای مثال خانواده، دوستان و... نادیده گرفتن قوانین ترافیکی را تأیید یا رد می‌کنند. برای سنجش مستقیم هنجار ذهنی از یک گویه استفاده شده است: افرادی که برای من مهم هستند (مثلاً اعضای خانواده، خویشاوندان و دوستان) نادیده گرفتن سرعت مجاز را در سطح شهر تأیید می‌کنند/ تأیید نمی‌کنند.

احساس کنترل رفتاری: این مؤلفه برداشت یا ادراک فرد درباره سهولت انجام رفتار تعریف می‌شود. بر این اساس، موتورسواران ارتکاب تخلف را کار آسانی می‌دانند یا آن را کار سخت و مشکلی ارزیابی می‌کنند. سنجه مستقیم احساس کنترل رفتاری از جمع دو گویه تشکیل شده است: یکی از گویه‌ها به این شرح است: برای من نادیده گرفتن سرعت مجاز در سطح شهر در آینده بسیار ساده/ بسیار مشکل است.

گفتنی است کلیه گویه‌های مربوط به متغیرهای نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده بر مبنای مقیاس افتراق معنایی (برش قطبین) طرح شده‌اند و پاسخگویان ارزیابی خود را در باب

1. Overall Motivation
2. Perceived social pressure

صفت‌های دوقطبی روی مقیاسی پنج‌درجه‌ای بیان کرده‌اند. دامنه نمره‌ها برای هرگویه دست کم ۱ و حداکثر ۵ است. نمره بیشتر به معنای نادیده گرفتن قوانین ترافیکی است.

احساس الزام در پیروی از قوانین ترافیکی: این متغیر احساس کلی مسئولیت و الزام به پذیرش و پیروی از قوانین و تصمیم‌های قانونی را منعکس می‌کند (تیلر، ۲۰۰۱). کسانی که درقبال قوانین ترافیکی احساس الزام و تکلیف می‌کنند، اعتقاد دارند همیشه باید از قوانین ترافیکی پیروی کرد. این کار باید بدون توجه به ارزیابی فرد از موقعیت صورت گیرد. درواقع، به باور آنها تصمیم شخصی برای تشخیص رفتار ترافیکی مناسب در موقعیت خاص باید کنار گذاشته شود. این گروه از افراد تمایل بیشتری به پذیرش قوانین ترافیکی دارند و مشروعیت آن را می‌پذیرند. این شاخص با چهارگویه سنجیده شده است. گویه‌ها در قالب طیف لیکرت با پنج امکان پاسخ (کاملاً درست، درست، بینابین، اشتباه، کاملاً اشتباه) طرح شده‌اند. یکی از این گویه‌ها به این شرح است: یک موتورسوار باید از همه قوانین ترافیکی پیروی کند، صرف‌نظر از اینکه منطقی یا غیرمنطقی به نظر برسند.

اعتماد به مأموران راهنمایی و رانندگی: اعتماد مبین حسن ظن موتورسواران به مأموران راهنمایی و رانندگی است. این متغیر با یک‌گویه در قالب مقیاس افتراق معنایی سنجیده شده است: مأموران راهنمایی قابل اعتماد هستند/ قابل اعتماد نیستند.

عدالت رویه‌ای: عدالت رویه‌ای مبین قضاوت موتورسواران درباره رویه‌هایی است که مأموران راهنمایی و رانندگی در اعمال قانون به کار می‌گیرند. برخورد محترمانه مأموران راهنمایی با موتورسواران و عمل بی‌طرفانه و بدون تبعیض آنان در مواجهه با موتورسواران موجب افزایش احساس عدالت درمیان موتورسواران می‌شود و درمقابل، رفتار جانب‌دارانه و تبعیض‌آمیز احساس بی‌عدالتی را تقویت می‌کند. شاخص عدالت رویه‌ای با سه‌گویه در قالب مقیاس افتراق معنایی سنجیده شده است. یکی از این گویه‌ها به این شرح است: مأموران راهنمایی و رانندگی قوانین رانندگی را برای همه یکسان اجرا می‌کنند/ قوانین رانندگی را برای همه یکسان اجرا نمی‌کنند.

دامنه نمره‌ها برای هرگویه دست کم ۱ و حداکثر ۵ است. نمره بیشتر مبین احساس عدالت و نمره کمتر به معنای احساس بی‌عدالتی است. این وضعیت درباره متغیرهای دیگر دیدگاه هنجاری نیز صادق است. به این معنا که نمره بیشتر به معنای احساس الزام در پیروی از قوانین ترافیکی و اعتماد به مأموران راهنمایی و نمره کمتر به معنای بی‌اعتمادی و فقدان احساس الزام است.

جامعه آماری و نمونه تحقیق

جامعه آماری پژوهش حاضر را موتورسواران بالای ۱۸ سال تشکیل می‌دهند. اگرچه درباره تعداد موتورسیکلت‌هایی که در سطح شهر کرمان تردد می‌کنند آمار مشخصی وجود ندارد، کارشناسان راهنمایی و رانندگی تخمین می‌زنند در حدود ۱۳۰/۰۰۰ دستگاه موتورسیکلت در این شهر وجود دارد. با توجه به تعداد موتورسیکلت‌ها و پذیرش این نکته که از همگی آنها استفاده می‌شوند (که البته برآورد زیادی خواهد بود)، آماردانان، از جمله لین (۱۹۷۶)، برای چنین جمعیتی با پی و کیو معادل ۰/۵ و خطای نمونه‌گیری ± 0.5 و سطح اطمینان ۹۵ درصد، نمونه‌ای معادل ۳۸۴ نفر را مناسب می‌دانند. در این پژوهش برای اطمینان بیشتر تعداد بیشتری به نمونه اضافه شدند و جمعاً با ۴۷۳ نفر مصاحبه انجام دادیم.

نمونه‌گیری در تحقیق حاضر براساس نمونه‌گیری خوشه‌ای چندمرحله‌ای^۱ صورت گرفت. براین اساس، ابتدا اداره شماره‌گذاری، دایره آزمون و واحد ترخیص، که از زیرمجموعه‌های اداره راهنمایی و رانندگی قلمداد می‌شوند، انتخاب و سپس نمونه‌ها به‌طور تصادفی از میان مراجعه‌کنندگان به این واحدها انتخاب شدند. علاوه بر این، تعدادی از پاسخگویان نیز به‌شکل مشابهی از میان کارمندان اداره‌های دولتی (همانند اداره پست، شهرداری، دادگستری و آموزش و پرورش) و پیک‌های موتوری انتخاب شدند و در نمونه قرار گرفتند.

اعتبار و پایایی

در تحقیق حاضر جهت سنجش اعتبار سؤالات و گویه‌ها از اعتبار ظاهری^۲ استفاده کردیم. پرسش‌نامه را به صاحب‌نظران، یعنی کارشناسان راهنمایی و رانندگی و استادان دانشگاه، دادیم تا نظر خود را درباره سؤالات مطرح کنند. در این مرحله، با توجه به دیدگاه صاحب‌نظران، به اصلاح، تعدیل و حذف برخی گویه‌ها اقدام کردیم. پس از تعیین اعتبار صوری، سنجش روایی شاخص‌ها در دو مرحله آزمون مقدماتی (مصاحبه با ۳۰ موتورسوار) و آزمون نهایی (مصاحبه با ۴۷۳ موتورسوار) انجام گرفت. در آزمون نهایی، ضریب آلفای کرونباخ برای متغیرهای گرایش به انجام تخلف، احساس کنترل رفتاری، قصد رفتاری، احساس الزام در پیروی از قوانین ترافیکی، عدالت رویه‌ای و تخلف رانندگی به ترتیب معادل ۰/۷۳، ۰/۶۰، ۰/۸۵، ۰/۶۵، ۰/۷۱ و ۰/۸۵ به دست آمد.

1. Multistage Cluster Sampling
2. Face Validity

یافته‌های پژوهش

توصیف متغیر وابسته: در تحقیق حاضر تخلفات رانندگی با هشت‌گویه در قالب طیف لیکرت و با پنج امکان پاسخ (هرگز، به ندرت، گاهی اوقات، اغلب اوقات و همیشه) سنجیده شده است. گویه‌ها طیف مختلفی از نقض قوانین راهنمایی و رانندگی نظیر سرعت غیرمجاز، عبور از چراغ قرمز، رعایت نکردن فاصله قانونی، رفتار رانندگی پرخاش جویانه، سبقت غیرمجاز، مسابقه و حرکات نمایشی در خیابان را دربرمی‌گیرد.

برای سنجش تخلفات رانندگی موتورسواران در زمینه نقض قوانین سرعت سه‌گویه و برای بقیه موارد یک‌گویه طراحی شد که به دلیل رعایت اصل تناظر و تطابق مقیاس سنجش گرایش و رفتار صورت گرفته بوده است. تعداد بیشتر گویه‌های مربوط به قوانین سرعت این امکان را فراهم کرد که هر دو مقیاس گرایش و رفتار از نظر میزان اختصاصی بودن با هم تناسب و هماهنگی بیشتری داشته باشند.

در جدول ۱، توزیع فراوانی پاسخ‌ها، میانگین و انحراف معیار نمرات مربوط به هرگویه آمده است که در ادامه به نکته‌های مهم آن اشاره می‌کنیم. در باب گویه اول، توزیع فراوانی پاسخ‌ها نشان می‌دهد تقریباً یک‌سوم (۳۴/۸ درصد) پاسخگویان در سه‌ماه گذشته هرگز مرتکب تخلفی نشده‌اند و در مقابل دوسوم پاسخگویان قوانین سرعت را نقض کرده‌اند. گروه اخیر را می‌توان براساس تخلفات، به سه گروه تقسیم کرد: گروه اول کسانی هستند (۳۱/۲ درصد) که کمتر قوانین سرعت را نقض می‌کنند. گروه دوم کسانی هستند (۹/۳ درصد) به طور مستمر قوانین سرعت را نقض می‌کنند و در نهایت گروه سوم شامل کسانی است (۲۴/۶ درصد) که میزان بی‌توجهی آنها به قوانین سرعت متوسط ارزیابی می‌شود.

درباره "سبقت غیرمجاز" (گویه ۷) نتایج حاکی از آن است که ۳۶ درصد از پاسخگویان هرگز مرتکب تخلف سبقت غیرمجاز نشده‌اند. در مقابل تقریباً ۵۴ درصد از افراد پاسخگو کم‌وبیش به این قاعده ترافیکی (سبقت مجاز) بی‌اعتنا بوده‌اند.

در مجموع، بررسی میانگین گویه‌ها نشان می‌دهد که در میان تخلفات رانندگی نقض قوانین سرعت بیش از دیگر تخلف‌هاست و در مقابل، انجام رفتار پرخاشگرانه در هنگام رانندگی کمترین میزان را به خود اختصاص می‌دهد.

جدول ۱. آماره‌های توصیفی تخلفات رانندگی (تعداد پاسخگویان = ۴۷۳)

ردیف	گویه‌ها	طیف					انحراف معیار
		همیشه	اغلب اوقات	گاهی اوقات	بندرت	هرگز	
۱	در گذشته (سه‌ماه گذشته) تا چه حد در هنگام رانندگی با موتورسیکلت، بیش از سرعت مجاز رانندگی کرده‌اید.	۱/۹	۷/۴	۲۴/۶	۳۱/۲	۳۴/۸	۱/۱
۲	تا حالا برای شما پیش آمده که در جاده‌های روستایی و بین‌شهری، بیش از سرعت مجاز رانندگی کنید.	۸	۷/۶	۲۰/۶	۲۰/۱	۴۳/۶	۱/۱
۳	تا حالا برای شما پیش آمده که در اواخر شب یا در ساعات اولیه صبح که خیابان‌ها خلوت است، سرعت مجاز را رعایت نکنید.	۶/۶	۹/۳	۲۳/۱	۲۲/۳	۳۸/۶	۱/۲
۴	تا حالا برای شما اتفاق افتاده که برای پیش‌دستی از رانندگان کناری، با عجله از چراغ قرمز عبور کرده باشید.	۳/۴	۴/۹	۱۵/۳	۱۵/۶	۶۰/۷	۰/۷۵
۵	تا حالا برای شما اتفاق افتاده که با فاصله‌ای نزدیک با وسیله‌ای که جلو شما در حال حرکت است، رانندگی کرده باشید، به طوری که برای راننده آن دشوار بوده باشد که در مواقع اضطراری توقف کند.	۱/۷	۳/۸	۱۶/۹	۲۳/۷	۵۳/۸	۰/۷۷
۶	تا حالا برای شما اتفاق افتاده که از رفتار راننده‌ای عصبانی شده باشید و او را تعقیب کرده باشید تا عصبانیت خود را به او نشان دهید.	۲/۳	۴/۷	۱۱/۴	۱۵/۹	۶۵/۸	۰/۶۱
۷	تا حالا برای شما پیش آمده، برای اینکه به ترافیک برخورد نکنید از سمت راست خیابان حرکت کرده باشید و از وسائل نقلیه جلویی سبقت گرفته باشید.	۳/۸	۶/۶	۲۷/۷	۲۵/۶	۳۶/۲	۱/۱
۸	تا حالا برای شما پیش آمده، با ماشین‌ها یا سایر موتورسواران در خیابان مسابقه گذاشته باشید.	۲/۱	۷/۷	۱۱/۲	۱۶/۳	۶۲/۲	۰/۷۵

بررسی رابطه متغیرهای پیشینه‌ای با تخلف رانندگی

درباب رابطه متغیرهای پیشینه‌ای با تخلفات رانندگی، نتایج حاکی از آن است که سن، سابقه رانندگی، و وضعیت تأهل با تخلفات رانندگی رابطه دارد و این رابطه به لحاظ آماری معنی‌دار است.

سن: همبستگی میان سن و تخلفات رانندگی معادل $0/372-$ است، جهت رابطه منفی و در سطح $(0/01)$ معنی‌دار بوده است. جهت رابطه نشان می‌دهد که با افزایش سن، احتمال انجام

تخلف رانندگی کاهش می‌یابد. به عبارت دیگر، افراد مسن‌تر بیش از جوانان در هنگام رانندگی با موتورسیکلت قوانین رانندگی را رعایت می‌کنند.

سابقه رانندگی: همبستگی میان سابقه رانندگی و تخلف رانندگی معادل $0/217-$ است، جهت رابطه منفی و در سطح $(0/01)$ معنی‌دار است. میزان و جهت رابطه نشان می‌دهد موتورسوارانی که در رانندگی با موتورسیکلت از سابقه بیشتری برخوردارند و در این زمینه تجربه بیشتری دارند، کمتر قوانین رانندگی را نقض می‌کنند و بالعکس.

وضعیت تأهل: بررسی و مقایسه میانگین تخلفات رانندگی افراد متأهل و مجرد در جدول ۲ نشان می‌دهد که میزان تخلفات رانندگی موتورسواران مجرد $(9/9)$ تقریباً دوبرابر موتورسواران متأهل $(5/3)$ است.

جدول ۲. رابطه وضعیت تأهل با تخلفات رانندگی

سطح معنی‌داری	میانگین	تعداد پاسخ‌ها	وضعیت تأهل	متغیر مستقل
				متغیر وابسته
۰/۰۰۰	۹/۹	۲۱۵	مجرد	تخلفات رانندگی
	۵/۳	۲۴۵	متأهل	

مشارکت نسبی متغیرهای مستقل در تبیین تخلفات رانندگی

در این بخش با بهره‌گیری از رگرسیون چندمتغیره، تأثیر هم‌زمان متغیرهای مستقل را بر متغیر وابسته، به تفکیک بر سرعت غیرمجاز (متشکل از سه‌گویه) و تخلفات رانندگی (مركب از هشت‌گویه) بررسی می‌کنیم. نتایج به دست آمده در جدول ۳ نشان می‌دهد که متغیر قصد رفتاری بیشترین تأثیر $(0/44)$ را بر رفتار سرعت دارد و پس از آن به ترتیب متغیرهای عدالت رویه‌ای $(-0/16)$ و احساس الزام در پیروی از قوانین ترافیکی $(-0/11)$ قرار دارند. کمترین تأثیر مربوط به متغیر احساس کنترل رفتاری $(0/07)$ است.

مجدور آر معادل $0/37$ به دست آمده و نسبت اف برابر با $67/15$ بوده است. مقدار مجدور آر نشان می‌دهد که 37 درصد از کل واریانس رفتار سرعت (سرعت غیرمجاز) با ترکیبی خطی از متغیرهای قصد رفتاری، احساس کنترل رفتاری، احساس الزام در پیروی از قوانین رانندگی و عدالت رویه‌ای توضیح داده شده است و 63 درصد از تغییرات بدون توضیح باقی مانده‌اند. این تغییرات به عواملی نسبت داده می‌شوند که این مدل به آنها نپرداخته است. نسبت اف $67/15$ با 457 و درجه آزادی نشان می‌دهد که آر به لحاظ آماری کاملاً معنی‌دار است.

جدول ۳. میزان تأثیر هم‌زمان متغیرهای مستقل بر سرعت غیرمجاز

معناداری	تی	بتا	
۰/۰۰۰	۹/۲	۰/۴۴	قصد رفتاری
۰/۰۹۵	۱/۶	۰/۰۷	احساس کنترل رفتاری
۰/۰۰۶	-۲/۷	-۰/۱۱	احساس الزام در پیروی از قوانین ترافیکی
۰/۰۰۰	-۴/۱	-۰/۱۶	عدالت رویه‌ای

در مرحله دوم برای ارزیابی تأثیر متغیرهای نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده و دیدگاه هنجاری بر تخلف رانندگی، متغیرهای مربوط به هردو دیدگاه نظری وارد معادله رگرسیون شدند. در این مرحله، چنان‌که اشاره شد، متغیر وابسته تخلفات رانندگی است که کلیه تخلف‌ها از جمله سرعت غیرمجاز، سبقت غیرمجاز، عبور از چراغ قرمز، رعایت نکردن فاصله قانونی و... را دربرمی‌گیرد.

نتایج به‌دست‌آمده در جدول ۴ حاکی از آن است که همچنان قصد رفتاری بیشترین تأثیر را بر تخلف رانندگی دارد. اما در این مرحله از میزان تأثیر آن بسیار کاسته شده و از ۰/۴۴ به ۰/۳۶ کاهش یافته است. احساس کنترل رفتاری، دیگر متغیر نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده، کمترین تأثیر را بر متغیر وابسته دارد. ازسوی دیگر، میزان تأثیر متغیرهای دیدگاه هنجاری، یعنی احساس الزام در پیروی از قوانین ترافیکی و عدالت رویه‌ای، به ترتیب معادل ۰/۱۸- و ۰/۱۷- به‌دست آمده است. بررسی و مقایسه ضرایب رگرسیون نشان می‌دهد تأثیر متغیر عدالت رویه‌ای بر متغیر وابسته تغییر چندانی نداشته است. اما به میزان تأثیر متغیر احساس الزام در پیروی از قوانین افزوده شده است.

مجدور آر نشان می‌دهد که ۳۵ درصد از کل واریانس تخلفات رانندگی را متغیرهای مستقل توضیح داده‌اند. نسبت اف ۶۲/۴۱ با ۴ و ۴۵۴ درجه آزادی نشان می‌دهد آر به لحاظ آماری کاملاً معنی‌دار است.

جدول ۴. میزان تأثیر هم‌زمان متغیرهای مستقل بر تخلفات رانندگی (شاخص کل)

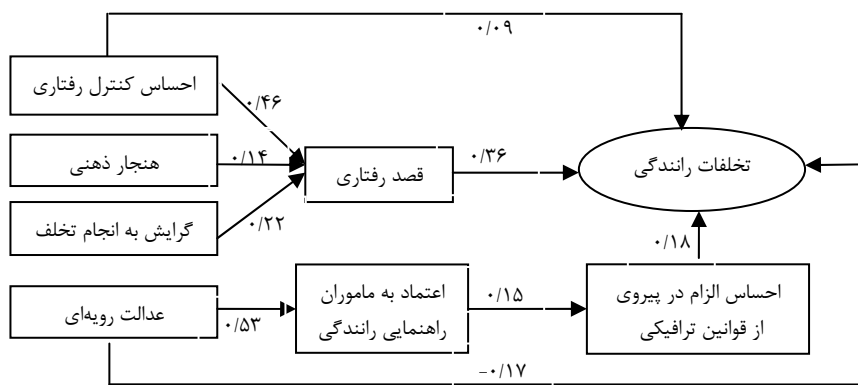
معناداری	تی	بتا	متغیرها
۰/۰۰۰	۷/۵	۰/۳۶	قصد رفتاری
۰/۰۴۶	۱/۹	۰/۰۹	احساس کنترل رفتاری
۰/۰۰۰	-۴/۵	-۰/۱۸	احساس الزام در پیروی از قوانین
۰/۰۰۰	-۴/۱	-۰/۱۷	عدالت رویه‌ای

تحلیل مسیر

نتایج تحلیل مسیر (نمودار ۲) نشان می‌دهد، متغیرهای گرایش به انجام تخلف، هنجار ذهنی و احساس کنترل رفتاری بر تمایل موتورسواران به تخلف (قصد رفتاری) تأثیر دارند. نتایج حاکی از آن است که احساس کنترل رفتاری بیشترین تأثیر (۰/۴۶) و هنجار ذهنی کمترین تأثیر (۰/۱۴) را دارد. نتایج مبین آن است که اگر موتورسواران نادیده‌گرفتن قوانین ترافیکی را سودمند و خوشایند ارزیابی کنند (گرایش به انجام تخلف) و دیگران مهم (اعضای خانواده، خویشاوندان و دوستان) نقض قوانین ترافیکی را تأیید کنند (هنجار ذهنی)، علاوه‌براین، اگر احساس کنند به‌راحتی می‌توانند قوانین ترافیکی را زیر پا بگذارند (احساس کنترل رفتاری)، قصد و تمایل آنها به انجام تخلفات رانندگی تقویت می‌شود و بالعکس. در مجموع، متغیرهای نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده ۳۸ درصد از واریانس متغیر قصد رفتاری را توضیح می‌دهد. از سوی دیگر، درباب پیش‌بینی رفتار ترافیکی نایمن، نتایج حاکی از آن است که چهارمتغیر به‌طور مستقیم بر تخلف رانندگی تأثیر دارد. بررسی و مقایسه ضرایب مسیر نشان می‌دهد که قصد رفتاری با ضریب مسیری معادل ۰/۳۶ بیشترین تأثیر را دارد. پس از آن، به‌ترتیب احساس الزام در پیروی از قوانین ترافیکی (۰/۱۸-) و عدالت رویه‌ای (۰/۱۷-) قرار دارد و درنهایت احساس کنترل رفتاری با ضریب مسیری معادل ۰/۰۹ دارای کمترین تأثیر است.

نتایج مربوط به تأثیر مستقیم و غیرمستقیم عدالت رویه‌ای بر تخلفات رانندگی با مدل‌های رابطه‌ای عدالت رویه‌ای، به‌ویژه مدل ارزش گروهی، هم‌سو است. طبق این مدل، موتورسواران به مسئله طرد و شمول حساس هستند. آنها به نشانه‌هایی توجه می‌کنند که موقعیت آنها را در گروه‌ها، اجتماع‌ها و جامعه به‌طور کلی نشان می‌دهد. رویه‌ها ابزار مهمی هستند که از طریق آنها، نشانه‌ها و اطلاعات مربوط به موقعیت و هویت موتورسواران در جمع‌های اجتماعی انتقال می‌یابد.

نمودار ۲. دیاگرام مسیر



از این رو، ادراک عدالت رویه‌ای، که مبین ادراک و احساس موتورسواران درباره رفتار مأموران راهنمایی و رانندگی و بی‌طرفی آنان در اعمال قوانین است، می‌تواند برای موتورسواران حامل این پیام باشد که آنها عضوی ارزشمند و محترم برای جامعه هستند. این باور موتورسواران می‌تواند اعتماد آنان را به مأموران راهنمایی تقویت کند و موجب شود موتورسواران در قبال رعایت قوانین ترافیکی احساس الزام و تعهد بیشتری کنند و در عمل قانون را رعایت کنند و بالعکس.

در مجموع، بر اساس نتایج تحلیل مسیر می‌توان نتیجه گرفت که رابطه متغیرهای مستقل با تخلفات رانندگی با انتظارات نظری تحقیق مطابقت دارد و فرضیه‌های تحقیق را تأیید می‌کند.

بحث و نتیجه‌گیری

هدف این مقاله بررسی تأثیر برخی عوامل گرایشی و اجتماعی بر تخلفات رانندگی موتورسواران با اتکا بر نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده و دیدگاه هنجاری بود. نتایج تحقیق نشان می‌دهد، هم‌سو با نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده، متغیرهای گرایش به انجام تخلف، هنجار ذهنی و احساس کنترل رفتاری، همگی، قصد رفتاری را متأثر می‌سازند. به‌ویژه تأثیر زیاد دو متغیر گرایش به انجام تخلف و احساس کنترل رفتاری بر قصد رفتاری، تأییدی بر کفایت نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده است. با این همه، بررسی و مقایسه ضرایب رگرسیون و مسیر نشان می‌دهد، هنجار ذهنی در مقایسه با متغیرهای دیگر کمترین تأثیر را دارد. این نتایج با شواهد فراتحلیل درباب نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده هم‌خوانی دارد (آرمیتاژ و کانر، ۲۰۰۱).

یافته مزبور از این دیدگاه نیز حمایت می‌کند که هنجار ذهنی در نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده، صرفاً بخشی از فضای مفهومی نفوذ اجتماعی را دربرمیگیرد و از این رو قادر نیست وجوه و ابعاد مختلف هنجارها را بسنجد (آرمیتاژ و کانر، ۲۰۰۱؛ تری و هاگ، ۱۹۹۶؛ تری و همکاران، ۱۹۹۹؛ باجوزی و لی، ۲۰۰۲؛ البیوت، ۲۰۱۰؛ تانیک‌لیف و همکاران، ۲۰۱۲؛ چارلتون و همکاران، ۲۰۱۲).

از سوی دیگر، بررسی رابطه متغیرهای مربوط به نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده و دیدگاه هنجاری با تخلفات رانندگی حاکی از آن است که قصد رفتاری بیشترین تأثیر را دارد و پس از آن به ترتیب متغیرهای احساس الزام در پیروی از قوانین ترافیکی و عدالت رویه‌ای قرار دارند. درنهایت، احساس کنترل رفتاری کمترین تأثیر را بر تخلفات رانندگی دارد.

تأثیر مستقیم و بی‌واسطه دو متغیر احساس الزام در پیروی از قوانین ترافیکی و عدالت رویه‌ای بر تخلفات رانندگی (رفتار رانندگی نالایمن) از آن جهت درخور توجه است که مدعای

نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده را به مبارزه می‌طلبد. فرض نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده این است که تنها قصد رفتاری و احساس کنترل رفتاری با تخلفات رانندگی رابطه مستقیم دارند و تأثیر متغیرهای دیگر با میانجی متغیر قصد رفتاری صورت می‌گیرد. این درحالی است که نه تنها متغیرهای دیدگاه هنجاری بر رفتار رانندگی ناایمن تأثیر مستقیم دارند، بلکه میزان این تأثیر به مراتب بیش از متغیر احساس کنترل رفتاری است.

نتایج این تحقیق درباب تأثیر مستقیم احساس الزام در پیروی از قوانین ترافیکی بر رفتار رانندگی ناایمن با یافته‌های یاجیل (۱۹۹۸) هم‌سو است. او در تحقیق خود نشان داد، افرادی که در برابر قانون احساس الزام و تکلیف می‌کنند، بیشتر احتمال دارد که در عمل قوانین را رعایت کنند و کمتر مرتکب تخلف شوند؛ مثلاً راننده‌ای که حس الزام قوی در پیروی از قوانین سرعت دارد، این قوانین را نقض نخواهد کرد، حتی اگر متقاعد شود که فراتر رفتن از محدوده سرعت، ایمنی او و رانندگان دیگر را به خطر نمی‌اندازد.

علاوه بر این، یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد، عدالت رویه‌ای، غیرمستقیم و از طریق دو متغیر اعتماد به مأموران راهنمایی و رانندگی و احساس الزام در پیروی از قوانین ترافیکی، بر تخلفات رانندگی تأثیر می‌گذارند.

این یافته با نتایج تحقیق تیلر (۱۹۹۸) و سان‌شاین و تیلر (۲۰۰۳) هم‌خوانی دارد. تیلر دریافت که اعتماد به مجریان قانون تحت تأثیر عدالت رویه‌ای قرار دارد. تحلیل رگرسیون نشان داد میزان تأثیر دو متغیر برخورد محترمانه مجریان قانون و بی‌طرفی آنها در اعمال قانون بر اعتماد یکسان بوده و معادل ۰/۱۷ می‌باشد. از طرف دیگر، تأثیر اعتماد به مجریان قانون (قابل‌اعتماد دانستن آنها) بر احساس الزام در پیروی از قانون (۰/۴۱) بیش از هر عامل دیگری است.

از دیدگاه تیلر (۲۰۰۱، ۱۹۹۸)، این "قابل‌اعتماد بودن" خصیصه‌ای اجتماعی دارد؛ به این معنا که مردم تنها به این مسئله توجه ندارند که آیا می‌توانند آنچه را مجریان قانون در آینده انجام می‌دهند پیش‌بینی کنند. واضح است که اغلب آنها به دلیل فقدان اطلاعات و تخصص لازم قادر به نتیجه‌گیری درباره رفتار احتمالی مجریان قانون در آینده نیستند، اما در عوض به این موضوع اعتماد دارند که رفتار، هرچه باشد، رفاه آنها را در نظر می‌گیرد.

به شکل مشابهی، تحقیق سان‌شاین و تیلر (۲۰۰۳) نشان داد که قضاوت درباره پلیس غالباً مبتنی بر ملاحظات مربوط به برخورد پلیس (عدالت رویه‌ای) است و کمتر تحت تأثیر ارزیابی از عملکرد یا عدالت توزیعی قرار دارد.

درواقع، تأثیر مستقیم و غیرمستقیم عدالت رویه‌ای بر تخلفات رانندگی (رفتار رانندگی ناایمن) کفایت دیدگاه هنجاری، به‌ویژه مدل رابطه‌ای عدالت رویه‌ای، را تأیید می‌کند. طبق این

مدل، رابطه موتورسواران با مأموران راهنمایی و رانندگی صرفاً نوعی مبادله منابع نیست، بلکه تا اندازه‌ای مبین مبادله اطلاعات مرتبط با منزلت است. موتورسواران به نشانه‌هایی که مأموران راهنمایی و رانندگی به آنها منتقل می‌کنند توجه نشان می‌دهند. پیام این نشانه‌ها این است که آنها عضوی ارزشمند از گروهی با منزلت بالا هستند یا از منزلت پایین برخوردارند و جزء طرد شدگان می‌باشند.

براساس مدل رابطه‌ای، مأموران راهنمایی، نشانه‌ها را از طریق اجرای عدالت رویه‌ای، یعنی با رفتار محترمانه، بی‌طرفی در اعمال قانون و رعایت انصاف، منتقل می‌کنند. بدین ترتیب، موتورسوارانی که در هنگام تعامل با مأموران راهنمایی عدالت را تجربه و احساس می‌کنند افرادی محترم هستند، با پیروی از قانون واکنش نشان می‌دهند. این فرایند ممکن است به‌طور معکوس روی دهد، یعنی هنگامی که مأموران راهنمایی با موتورسواران رفتار درخور و محترمانه‌ای ندارند و قانون را ناعادلانه و تبعیض‌آمیز به کار می‌گیرند، احتمال سرپیچی از قانون افزایش می‌یابد.

به‌طور کلی، نتایج تحقیق نشان داد که تخلفات رانندگی (رفتار رانندگی نا ایمن) موتورسواران، علاوه بر فرایندهای گرایشی، تحت تأثیر مؤلفه‌های هنجاری و قضاوت‌های مربوط به عدالت رویه‌ای قرار دارد. داده‌ها حاکی از آن است که منابع تأثیر و نفوذ اجتماعی متعدّدند و متغیر هنجار ذهنی در نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده، مفهوم‌سازی محدودی از آن ارائه می‌کند. نتایج نشان داد احساس الزام در پیروی از قوانین ترافیکی منابع و ابعاد نفوذ اجتماعی را فراتر از هنجار ذهنی مفهوم‌سازی می‌کند. در مجموع، یافته‌ها از این بحث حمایت می‌کنند که انگیزه موتورسواران در پیروی از قوانین، در روابط اجتماعی و قضاوت‌های اخلاقی ریشه دارد و صرفاً از خواست آنها برای دست‌یابی به تأیید اجتماعی ناشی نمی‌شود.

از این رو، دیدگاه هنجاری و مدل رابطه‌ای عدالت رویه‌ای در مقایسه با نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده شناخت عمیق‌تری به‌ویژه در باب فرایندهایی ارائه می‌کند که از طریق آن هنجارهای درونی بر رعایت قوانین ترافیکی یا نقض آن تأثیر می‌گذارد و امکان تبیین جامع‌تری را فراهم می‌سازد.

منابع

- بارون، رابرت، دان بیرن و نایلا برنسکامب (۱۳۸۸) *روان‌شناسی اجتماعی*، ترجمه یوسف کریمی، چاپ دوم، تهران: روان.
- برکوویتز، لئونارد (۱۳۷۲) *روان‌شناسی اجتماعی*، ترجمه محمدحسین فرجاد و عباس محمدی اصل، تهران: اساطیر.
- بونو، جرد و مایکل وانک (۱۳۹۰) *نگرش و تغییر نگرش*، ترجمه جواد طهوریان، تهران: رشد.
- چلبی، مسعود (۱۳۷۵) *جامعه‌شناسی نظم: تشریح و تحلیل نظری نظم اجتماعی*، تهران: نی.
- چلبی، مسعود (۱۳۹۳) *تحلیل نظری و تطبیقی در جامعه‌شناسی*، تهران: نی.
- حیدری، آرش، کریم رضادوست و شهروز فروتن‌کیا (۱۳۹۱) «نظریه‌ی ازم‌گسیختگی نهادی و قانون‌گریزی»، *مسائل اجتماعی ایران*، سال سوم، شماره ۲: ۳۹-۵۹.
- دانایی‌فرد، حسن، عادل آذر و علی صالحی (۱۳۸۸) «قانون‌گریزی در ایران: تبیین نقش عوامل سیاسی، اقتصادی، قانونی، مدیریتی و اجتماعی-فرهنگی»، *فصلنامه دانش انتظامی*، ۱۱ (۳): ۶۵-۷.
- رضایی، محمد (۱۳۸۴) «میزان، نوع و عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی»، *مجله جامعه‌شناسی ایران*، دوره ششم، شماره ۳: ۲۷-۶۹.
- رفیع‌پور، فرامرز (۱۳۷۲) *سنجش گرایش روستائیان نسبت به جهاد سازندگی*، تهران: مرکز تحقیقات و بررسی مسائل روستایی.
- رفیع‌پور، فرامرز (۱۳۷۸) *آنومی یا آشفتگی اجتماعی: پژوهشی در زمینه پتانسیل آنومی در شهر تهران*، تهران: سروش.
- عباس‌زاده، محمد، اصحاب حبیب‌زاده و عیسی عابدینی (۱۳۹۱) «بررسی ارتباط بین عوامل بازدارنده و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی»، *فصلنامه راهور*، سال اول، شماره ۲: ۱۱-۳۳.
- علی‌بابایی، یحیی و علی‌اصغر فیروز‌جائیان (۱۳۸۸) «تحلیل جامعه‌شناختی عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی»، *فصلنامه دانش انتظامی*، ۱۱ (۴): ۵۸-۷.
- فیروز‌جائیان، علی‌اصغر (۱۳۹۰) «قانون‌گریزی (تحلیلی از منظر نظریه عدالت رویه‌ای)»، *رفاه اجتماعی*، ۱۱ (۴۲): ۳۸۱-۴۱۰.
- محسنی، رضا علی (۱۳۹۱) «تحلیل جامعه‌شناختی قانون‌گریزی و راهکارهایی برای قانون‌گرایی و نظم عمومی»، *فصلنامه نظم و امنیت انتظامی*، سال پنجم، شماره ۱ (۱۷): ۸۳-۱۰۸.
- معیدفر، سعید و سید علیرضا دربندی (۱۳۸۵) «بررسی رفتار و نگرش جمع‌گرایانه شهروندان تهران»، *مجله جامعه‌شناسی ایران*، دوره هفتم، شماره ۳: ۳۴-۵۸.
- Ajzen, I., (1991) "The Theory of Planned Behavior", *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50: 179-211.

- Armitage, C. J. and Mark, C. (2001) "Efficacy of the Theory of Planned Behavior: A meta- Analytic Review", *British, Journal of Social Psychology*, 40: 471-499.
- Bagozzi, R. P. & Lee, K. H. (2002) "Multiple Routes for Social Influence: the Role of Compliance, Internalization and Social Identity", *Social Psychology Quarterly*, 65 (3): 226-247.
- Bamberg, S., Huneck, M & Blobaum, A. (2007) "Social Context, Personal Norms and the Use of Public Transportation: Two Field Studies", *Journal of Environmental Psychology*, 27: 190 – 203.
- Brockner, J., and Siegel, P. (1996) "Understanding the Interaction Between Procedural and Distributive Justice", Pp. 390-413 In R. M. Kramer and T. R. Tyler (eds.) *Trust in Organizations*, Sage publications.
- Chen, C. F. & Chen, C. W. (2011) "Speeding for Fun? Exploring the Speeding Behavior of Reders of Heavy Motorcycle Using the Theory of Planned Behavior and Psychological Flow Theory", *Accident Analysis and Prevention*, 43: 983-990.
- Cheng, Andy S. K., Terry C. K. Ng and Hoe C. Lee (2012) "Impulsive Personality and Risk - Taking Behavior in Motorcycle Traffic Offenders: A Matched Controlled Study", *Personality and Individual Differences*.
- Chorlton, K., Conner M. & Jamson, S. (2012) "Identifying the Psychological Determinants of Risky Riding: An Application of an Extended Theory of Planned Behaviour", *Accident Analysis and Prevention*, 49: 142-153.
- Conner ,M. & Abraham, C.(2001) "Conscientiousness and the Theory of Planned Behavior: Toward a More Complete Model of the Antecedents of Intentions and Behavior", *Personality and Social Psychology Bulletin*, 27(11): 1547-1561.
- Elliott, M. A. & Thomson, J. A. (2010) "The Social Cognitive Determinants of Offending Drivers' Speeding Behavior", *Accident Analysis and Prevention*, 42: 1595-1605.
- Elliott, M. A. (2010) "Predicting Motorcyclists' Intentions to Speed: Effects of Selected Cognitions from the Theory of Planned Behaviour, Self-Identity and Social Identity", *Accident Analysis and Prevention*, 42: 718-725.
- Elliott, M. A., Armitage, C. J., & Baughan, C. J. (2005) "Exploring the Beliefs Underpinning Drivers' Intentions to Comply With Speed Limits", *Transportation Research Part F*, 8: 459-479.
- Godin, G., Conner, M. & Sheeran, P. (2005) "Bridging the Intention – Behavior Gap: The Role of Moral Norm", *British Journal of Social Psychology*, 44: 497 – 512.

- Haglund M., & Aberg, L. (2000) "Speed Choice in Relation to Speed Limit and Influences from Others Drivers", *Transportation Research Part F*, 3: 39-51.
- Haglund, M. & Aberg, L. (2002) "Stability in Drivers' Speed Choice", *Transportation Research Part F*, 5: 177- 188.
- Honneland, G. (1999) "A Model of Compliance in Fisheries: Theoretical Foundations and Practical Application", *Ocean and Coastal Management*, 42: 699 – 716.
- Jiang, S., Wu, Y. & Wang, J. (2011) "Citizens' Obligation to Obey the Law: An Empirical Study of Guangzhou, China", *International Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology*, 57(4): 495-518.
- Kieling, R. R., Szobot, C. M., Matte, B., Coelho, R. S., Kieling, C., Pechansky, F. & Rohde L. A., (2011) "Mental Disorders and Delivery Motorcycle Drivers (Motoboys): A Dangerous Association", *European Psychiatry*, 26: 23-27.
- Lin, M. R., Chang, S. H., Pai, L.U. & Keyl, P.M. (2003) "A Longitudinal Study of Risk Factors for Motorcycle Crashes Among Junior College Student in Taiwan", *Accident Analysis and prevention*, 35: 23- 252.
- Lin, N. (1976) *Foundations of Social Research*, New York: McGraw Hill.
- Murphy, K. (2004) "The Role of Trust in Nurturing Compliance: A study of Accused Tax Avoiders", *Law and Human Behavior*, 28 (2): 187 – 209.
- Murphy, K., & Tyler, T. (2008) "Procedural Justice and Compliance Behavior: The Mediating Role of Emotions", *European Journal of Social Psychology*, 38: 652-668.
- Newnam, S., Watson, B. & Murray, W. (2004) "Factors Predicting Intentions to Speed in A work and Personal Vehicle", *Transportation Research Part F*, 7: 287-300.
- Ozkan,T., Lajunen, T., Dogruyol, B., Yildirim, Z., & Coymak, A. (2011) "Motorcycle Accidents, Rider Behaviour and Psychological Models", *Accident Analysis and Prevention*.
- Parker, D., Manstead, A. S., straddling, J. S. & Reason, J. T. (1992) "Determinants of Intention to Commit Driving Violations, *Accid. Anal. And prev*, 24(2): 117-131.
- Parker, D., Antony, S.R. Manstead, A. S. & Stradling, S. G. (1995) "Extending the Theory of Planned Behaviour: The Role of Personal Norm", *British Journal of Social Psychology*, 34: 127-137.
- Peterson, K. & Diss-Torrance, A. (2012) "Motivation for Compliance With Environmental Regulations Related to Forest Health", *Journal of Environmental Management*, 112: 104 – 119.

- Poulter, D. R., Chapman, P., Bibby, P. A., Clarke, D. D., & Crundall, D. (2008) "An Application of the Theory of Planned Behaviour to Truck Driving Behaviour and Compliance With Regulation", *Accident Analysis and Prevention*, 40: 2058-2064.
- Ranney, M. L., Mello, M. J., Baird, J.B., Chai, P. R. & Melissa (2010) "Correlates of Motorcycle Helmet Use Among Recent Graduates of a Motorcycle Course", *Accident Analysis and Prevention*, 42: 2057-2062.
- Rivis, A. & Sheeran, P. (2003) "Social Influences and the Theory of Planned Behavior: Evidence for a Direct Relationship Between Prototypes and Young People's Exercise Behavior", *Psychology and Health*, 18(5): 567 – 583.
- Rosenbloom, T., & Shahar, A. (2007) "Differences Between Taxi and Non Professional Male Drivers in Attitudes towards Traffic - Violation Penalties", *Transportation Research Part F*, 10: 428-435.
- Rothengatter, T. (1988) "Risk and the Absence of Pleasure: A Motivational Approach to Modeling Road User Behavior", *Ergonomics*, 31(4): 599-607.
- Rothengatter, T. (1997) "Psychological Aspects of Road User Behavior", *Applied Psychology: An International Review*, 46(3): 223- 234.
- Steg, L., & Brussel, A. V. (2009) "Accidents, Aberrant Behaviours and Speeding of Young Moped Riders", *Transportation Research Part F*, 12: 503 – 511.
- Stewart, R. G. (1958) "Can Psychologists Measure Driving Attitudes?" *Educational and Psychological Measurement*, 8: 63-73.
- Terry, D. & Hogg, M. A. (1996) "Group Norms and the Attitude- Behavior Relationship: A Role for Group Identification", *Personality and Social Psychology Bulletin*, 22(8): 776-793.
- Terry, D. J., Hogg, M. A. & White, K.M. (1999) "The Theory of Planned Behavior : Self – Identity, Social Identity and Group Norms", *British Journal of Social Psychology*, 38: 225-244.
- Tunnicliff, D. J, Watson, B., White, K. M., Hyde, M. K., Schonfeld, C. C. & Wishart, D. E. (2012) "Understanding the Factors Influencing Safe and Unsafe Motorcycle Rider Intentions", *Accident Analysis and Prevention*, 49: 133-141.
- Tyler, T. R. (1998) "Public Mistrust of the Law: A Political Perspective," *University of Cincinnati Law Review*, 66: 847-876.
- Tyler, T. R. (2001) "Why Do People Rely on Others? Social Identity and Social Aspects of Trust", Pp. 285-307 in Karen s. Cook (ed.) *Trust in Society*, New York: Russell Sage Foundation.
- Tyler, T. R. & Darley, J. M. (2000) "Building a Law- Abiding Society: Taking Public Views About Morality and the Legitimacy of Legal

Authorities into Account When Formulating Substantive Law", *Hofstra Law Review*, 28:707-739.

Tyler, T. R. (2001) "Public Trust and Confidence in Legal Authorities: What Do Majority and Minority Group Members Want from the Law and Legal Institutions?" *Behavioral Sciences and the Law* , 19: 215 – 235.

Warner, H. W. & Aberg, L. (2008) "Drivers' Beliefs about Exceeding the Speed Limits", *Transportation Research Part F*, 11: 376- 389.