

مطالعه کیفی رانندگی غیرهنجارمند

تاریخ دریافت: ۸۹/۲/۱۸

سهیلا صادقی فسایی^۱

تاریخ پذیرش: ۹۰/۷/۸

سید احسان خیرخواه زاده^۲

چکیده

فراوانی حوادث ناشی از رانندگی غیر هنجارمند و هزینه‌های مرتبط با آن، امروزه به عنوان یکی از مسائل مهم اجتماعی در جامعه ما مطرح است. اگرچه تا به حال تحقیقات پراکنده‌ای در مورد نتایج رانندگی غیر هنجارمند و هزینه‌های ناشی از آن صورت پذیرفته، اما به نظر می‌رسد اصل موضوع که همان رفتار است به درستی مورد بررسی قرار نگرفته است.

تمرکز بر روی تحلیل رانندگی غیر هنجارمند به عنوان یک رفتار اجتماعی، زمینه‌هایی را برای شناسایی عوامل، توجیهات، مشکلات و خطرات مربوط به آن فراهم می‌سازد. این مقاله پیشنهاد می‌کند که رفتار عاملان اجتماعی (رانندگان) و عدم کنترل درونی از مهم‌ترین جهاتی است که به طور بالقوه می‌تواند در تبیین رانندگی غیرهنجارمند مؤثر باشد. کنترل درونی را می‌توان به عنوان مکملی مهم و انکارناپذیر برای کنترل بیرونی دانست. به عبارتی دیگر، کنترل بیرونی هنگامی کارآمد خواهد بود که با کنترل درونی همراه باشد. درونی کردن قوانین و مقررات رانندگی و برقراری کنترل درونی در یک فراگرد دوطرفه و مستمر انجام می‌گیرد، و به نظر می‌رسد که رانندگان در درونی کردن این هنجارها و به کار بستن آن یک گیرنده و اجراکننده صرف نبوده، بلکه به طور فعال مشارکت می‌کنند. مقاله حاضر که دریافتی از یک کار تحقیق کیفی و مصاحبه‌های عمیق می‌باشد، در جست‌وجوی موانعی است که رانندگان در درونی کردن قوانین و مقررات رانندگی و برقراری کنترل درونی با آن روبرو هستند.

براساس یافته‌های تحقیق می‌توان گفت عواملی نظیر نقص در فراگردهای اجتماعی شدن، عدم رضایت شغلی، عدم آگاهی نسبت به پیامدهای زیان بار تخلفات و موانع ارزشی ساختاری، از جمله موانع جدی است که درونی کردن قوانین و مقررات رانندگی و به تبع آن برقراری کنترل درونی را با مشکل مواجه می‌سازد، و در نتیجه زمینه را برای رانندگی غیرهنجارمند مهیا می‌سازد. بررسی عواملی که با رانندگی غیرهنجارمند مرتبط است، می‌تواند پیشنهادها مؤثری را برای رانندگان از یک سو و نهادهای قانونی و اجرایی از سوی دیگر مطرح سازد.

کلید واژه‌ها

کنترل اجتماعی / کنترل درونی / درونی کردن / اجتماعی شدن / قوانین و مقررات رانندگی / اعتماد / بوروکراسی.

۱ - دانشیار دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران

۲ - کارشناس ارشد پژوهش علوم اجتماعی

مقدمه

آمار بالای افرادی که در سوانح رانندگی در ایران کشته و زخمی می‌شوند، (صفار زاده، ۱۳۸۲) به همراه سایر هزینه‌های سنگین مالی، پزشکی، درمانی، روانی و اجتماعی بررسی موضوع این مقاله را به عنوان یک مسئله اجتماعی ضروری می‌نماید. به نظر می‌رسد رانندگی غیر هنجارمند با یک سلسله از رفتارهای غیرهنجارمند دیگر در ارتباط است، حال آنکه رفتار هنجارمند، مستلزم رعایت چهارچوب‌های هنجاری خاصی می‌باشد. رایبو و شنکاین^۱ در چهارچوب روش شناسی مردم‌نگار، راه رفتن راه، دستاورد هماهنگ اعضای جامعه به شمار آورده، به گونه‌ای که آدم‌ها برای با هم راه رفتن نه تنها باید مراقب نحوه راه رفتن خود باشند، بلکه باید نوعی راهبرد و الگوی جمعی داشته باشند، تا باهم برخورد ننمایند. (ریتزر^۲، ۱۳۸۴: ۳۶۶) با توجه به شباهت‌های بسیار رانندگی و راه رفتن، می‌توان این نظریه را مطرح نمود که رانندگی همچون راه رفتن، دست آورد هماهنگ اعضای اجتماع می‌باشد. همچنین با توجه به مسئله تعمیم در قضیه محرک هومنز که بیان می‌دارد: فردی که در یک موقعیت از رفتارش پاداش گرفته، این احتمال وجود خواهد داشت که آن رفتار را به موقعیت‌های مشابه دیگر بسط دهد. (همان: ۴۲۸) می‌توان تصور کرد که راننده‌ای که با رعایت نکردن بعضی از مقررات و قوانین آسان‌تر و سریع‌تر به مقصد رسیده و به نحوی پاداش گرفته، مایل باشد این رفتار غیرقانونمند را به موقعیت‌های دیگر، مثلاً در ارتباط با شغل خود، در اماکن عمومی و در مناسبات اجتماعی دیگری که برای دریافت کالا و خدمات در اجتماعات شهری تشکیل می‌شود و به طور کلی در حوزه‌های مختلف زندگی اجتماعی خود بسط و گسترش دهد و حال اینکه این رفتار یعنی رانندگی غیر هنجارمند، بیشترین پاداش منفی (تنبیه) یعنی خطر صدمات جسمی و حتی مرگ را نیز به طور پنهانی همراه خود دارد، احتمال ارتکاب رفتارهای مشابه که دارای پاداش منفی کمتری باشد، به طور

1-Ryave and Schenkein.

2- Ritzer, G.

مضاعف افزایش می‌یابد. با این توصیف، ما در اینجا فقط با نوع خاصی از رفتار روبرو نیستیم، بلکه با مجموعه‌ای از رفتارهای غیرهنجارمند مواجه‌ایم. در این رفتار اجتماعی (رانندگی) بسیاری از مفاهیم جامعه شناختی به ویژه مفاهیم مربوط به توسعه مانند ارزش‌ها و هنجارهای اجتماعی کلان جامعه، فراگردهای اجتماعی شدن، اعتماد به نظام‌های تخصصی، رضایت شغلی، بوروکراسی، مشارکت اجتماعی و سرمایه اجتماعی قابل تشخیص می‌باشد که در ادامه به آن خواهیم پرداخت. مدیریت مسائل اجتماعی مستلزم شناخت و آگاهی به مسائل از یک طرف و برنامه‌ریزی، طراحی و اجرای مکانیسم‌ها و فراگردهای لازم، اختصاص زمان و بودجه مقتضی و همچنین وجود جو همفکری، همکاری، اعتماد و مشارکت در لایه‌های مختلف جامعه (سرمایه اجتماعی بالا) می‌باشد. تحقق این امر در ابعاد سه گانه خرد، میانی، کلان و همچنین ساختاری و غیرساختاری قابل طرح می‌باشد. سؤال اصلی این تحقیق با رویکرد کیفی، شناخت موانعی است که رانندگان برای درونی کردن قوانین و مقررات رانندگی و برقراری کنترل درونی با آن روبرو هستند. از شناخت حاصل شده می‌توان در جهت ارائه راهکار (جامعه شناسی کاربردی) و یا یک گام جلوتر در جهت انجام مداخلات در حل این معضل استفاده نمود (جامعه شناسی بالینی).

ادبیات نظری

در پارادایم تعریف اجتماعی (برساخت گرایی) در برابر دو پارادایم مهم دیگر جامعه شناسی، یعنی پارادایم‌های واقعیت اجتماعی و رفتار اجتماعی، بر کنشگران و چگونگی ساخت واقعیت اجتماعی از سوی آنان، همچنین بر تعاریف و تعبیری که کنشگران از موقعیت‌ها به عمل می‌آورند، تأکید می‌شود و درکل تصویر خلاقانه‌ای از کنشگران ارائه می‌شود. از دیدگاه مکتب کنش متقابل نمادین به عنوان یکی از مکاتب پارادایم تعریف اجتماعی، انسان‌ها در فراگرد اجتماعی شدن نقشی فعال ایفا می‌کنند. به نظر صاحب‌نظران این مکتب، اجتماعی شدن فراگرد یک‌طرفه‌ای نیست

که طی آن کنشگران صرفاً اطلاعاتی را دریافت کنند، بلکه کنشگران به خاطر توانایی اندیشیدن و باز اندیشیدن ذهنی، هر آنچه را که در این فراگرد آموزشی اجتماعی کسب می‌کنند، در بست نمی‌پذیرند، بلکه برحسب موقعیت و مصالح زمانی و مکانی در این فراگرد دخل و تصرف می‌کنند. (ریتزر، ۱۳۸۴: ۲۸۳)

نظارت اجتماعی (کنترل اجتماعی) در واقع به بسط فراگرد اجتماعی شدن اطلاق می‌شود. این نظارت به روش‌ها و وسائلی بر می‌گردد که در جامعه به کار بسته می‌شوند که افراد را وادارند تا خود را با چشمداشتهای یک گروه یا جامعه خاص تطبیق دهند. (کوئن^۱، ۱۳۸۳: ۱۴۵) از انواع مکانیسم‌های کنترل اجتماعی، دسته‌بندی‌های متفاوتی ارائه شده است: ۱- مکانیسم‌های رسمی و غیر رسمی ۲- مکانیسم‌های بیرونی و درونی ۳- مکانیسم‌های ارزشی، عاطفی، اقتصادی، خشن و ماورای طبیعی ۴- مکانیسم‌های کنترل از راه دور و از راه نزدیک (هم جوار). (سلیمی و داوری، ۱۳۸۶: ۵۰۰)

روان‌شناسان اجتماعی معتقدند از میان مکانیسم‌های مطرح شده، کنترل درونی به عنوان مکمل مهم و انکارناپذیر کنترل بیرونی ایفای نقش می‌کند. (هرشی و گات فردسون، ۱۹۹۰، صدیق سروستانی، ۱۳۸۳، صادقی و کریمی، ۱۳۸۸) بیشترین کارآمدی کنترل بیرونی، هنگامی است که با کنترل درونی همساز باشد. همچنین کنترل رفتار به هنگام ضعف یا عدم وجود کنترل بیرونی درگرو کنترل درونی خواهد بود. (سلیمی و داوری، ۱۳۸۶: ۵۰۸) افراد در نتیجه یک فراگرد موفق اجتماعی شدن، هنجارهای یک فرهنگ را ملکه ذهنشان می‌سازند یا به عبارتی دیگر درونی می‌کنند. (کوئن، ۱۳۸۳: ۱۴۷)

درونمایه اصلی مکانیسم‌های درونی کنترل اجتماعی، بر ابعاد اخلاقی (ارزشی) یا عاطفی شخصیت افراد تأکید می‌کنند. در کنترل ارزشی، تأکید بر مفاهیم ارزشی و ضرورتی است که فرد، برای دستیابی به رشد و کمال در خود احساس می‌کند و بر اساس آن، می‌کوشد تا «واجد ارزش» شود و از آنچه ضد ارزش به نظر می‌رسد،

1 - Cohen, B.

دوری گزینند. در کنترل عاطفی عناصری مانند شرم، خجالت، سرافکندگی، گناه حتی تکبر که سهم مهمی در مهار رفتار فرد دارند و آگاهانه یا ناخود آگاهانه او را وا می‌دارند تا رفتار و حتی افکارش را در سمت و سویی که خود بدان متوجهند، هدایت کند و از آنجا که عواطف انسانی عمدتاً در بستر کنش متقابل اجتماعی شکل می‌گیرد، کنترل عاطفی با فشار اجتماعی بیرونی انطباق پیدا می‌کند. (سلیمی و داوری، ۱۳۸۶: ۵۱۳) نکته شایان توجه در این خصوص، کارکرد فراگرد اجتماعی شدن در زمینه انتقال میراث و ارزش‌های اجتماعی و گروهی به افراد و درونی کردن آن‌ها در وجدان‌های فردی است. همچنین محصول این انتقال و درونی سازی، آن است که اعضای جامعه، موازین و ارزش‌های اجتماعی و فرهنگی را ارزش و معیارهای شخصی خود می‌انگارند. (همان منبع: ۵۱۲)

با توجه به تعریف پیش گفته، از اجتماعی شدن و درونی کردن هنجارها می‌توان گفت: درونی کردن هنجارها و مقررات رانندگی و حفظ تقید به آن در یک فراگرد دو طرفه و مستمر انجام می‌گیرد و رانندگان در درونی کردن این هنجارها و به کار بستن آن یک گیرنده و اجراکننده صرف نبوده، بلکه به طور فعالی مشارکت می‌کنند. آنها همچنین در مورد محتوای این هنجارها، مراجع وضع کننده و مجریان این هنجارها و همچنین موقعیت‌های زمانی و مکانی اجرای آن به طور مستمر به تفسیر و معناسازی می‌پردازند و سپس تصمیم به درونی کردن یا نکردن هنجارهای جدید، حفظ یا عدم حفظ هنجارهای قبلاً درونی شده و همچنین رعایت یا عدم رعایت هنجارهای درونی شده می‌گیرند. مثلاً اگر در نوع رابطه رانندگان و افراد پلیس راهنمایی و رانندگی، اشکالات جدی وجود داشته باشد، می‌تواند رانندگان را به عدم حفظ مقرراتی که قبلاً در خود درونی کرده بودند، سوق دهد، یا مانع درونی کردن مقررات جدید شود. بر اساس این دیدگاه می‌توان گفت برای درونی کردن قوانین و مقررات رانندگی در رانندگان، اینکه رانندگان را در معرض انبوهی از پیام‌ها در مورد مقررات رانندگی و رعایت آن قرار دهیم که از طریق رسانه‌های همگانی منتشر می‌شود، به تنهایی کفایت نمی‌کند و یا اینکه اگر در گذشته در امر درونی کردن این هنجارها در

رانندگان موفق نبوده‌ایم، فقط بر حجم این پیام‌ها بیفزاییم، گره‌ای از مشکل ما باز نمی‌کند، بلکه می‌باید با واریسی دقیق این فراگرد دو طرفه و مستمر، موانعی را که رانندگان در درونی کردن این قوانین و مقررات و حفظ تقید مستمر به آن، چه از سمت خود آن‌ها و چه از سمت نهادها و سازمان‌ها (به ویژه پلیس راهنمایی و رانندگی) با آن روبرو هستند، مورد شناسایی قرار دهیم و سعی در رفع یا کاهش آن نماییم.

روش شناسی تحقیق

در این تحقیق از روش کیفی و برای جمع‌آوری اطلاعات از مصاحبه عمیق (باز) در شکل نیمه ساخت یافته استفاده شده است. تحقیق کیفی انجام تحقیق در دنیای واقعی است و بسیار ظریف و عمیق مسایل را مورد شناسایی قرار می‌دهد. با استفاده از این روش می‌توان پیچیدگی مسئله‌های اجتماعی را شناسایی کرد و از شرایط تصنعی و غیر واقعی فاصله گرفت. (مارشال و راس من^۱، ۱۳۸۶: ۲۱۸) روش تحقیق کیفی، بیش از آنکه تعمیمی باشد، انعکاس دهنده‌ی مفاهیم ناشناخته است و در اکتشاف مسائل و نکات جدید در رابطه با موضوعات مختلف و حوزه‌هایی که کمتر بدان توجه شده و کمتر بسط داده شده است، کاربرد دارد. (دارلینگتون و اسکات^۲، ۲۰۰۲: ۳) استفاده از روش کیفی در رابطه با رانندگی غیرهنجارمند، کمک می‌کند تا چند وجهی و چند بعدی بودن مسئله و همین‌طور پویایی آن را درک نماییم. با توجه به نظر گلیرز و اشتراوس^۳ بر خلاف تحقیق کمی که محقق غالباً با یک نظریه مشخص و فرضیات کاملاً تعریف شده سرو کار دارد و درصد آزمودن آنها می‌باشد، در تحقیق کیفی، محقق درصد آزمودن نظریات و فرضیات از قبل تعیین شده می‌باشد، بلکه کوشش می‌کند از خلال بررسی و مطالعه فراگردهای اجتماعی، به

1 - Marshall and Rossman.

2 - Darlington and Scott.

3 - Glasser and Strauss.

یک برداشت و درک نظری برسد. (فلیک^۱، ۱۳۸۷: ۱۱۳) البته اینکه تحقیق کیفی با نظریه و فرضیات خاصی شروع نمی‌شود، به معنای نداشتن دغدغه نظری نمی‌باشد، در تحقیق کیفی، نظریه بیشتر نقش ارجاعی دارد. درباره محاسن این روش می‌توان گفت که محقق در روش کیفی از مصاحبه‌های عمیقی که با افراد مورد بررسی انجام می‌دهد، نسبت به پرسش‌های بسته تحقیقات کمی و پیمایشی می‌تواند به یک برداشت عمیق‌تر و جامع‌تری در مورد موضوع مورد بررسی دست پیدا نماید. مصاحبه‌های عمیق در روش تحقیق کیفی به منزله کنش متقابلی است که بین محقق و موضوع مورد مطالعه شکل می‌گیرد. (همان: ۱۸) البته باید مراقب بود تا احساسات و قضاوت‌های شخصی محقق به موضوع تحمیل نشود و محقق صرفاً به داده‌هایی توجه نکند که نتیجه‌گیری‌های نظری او را تأیید می‌کند. (مارشال و راس من، ۱۳۸۶: ۱۹۹) به علاوه از نظر اشتراوس و گلیرز بین مراحل تحقیق در روش تحقیق کیفی وابستگی متقابل وجود دارد. یعنی میان مرحله گردآوری داده‌ها و تفسیر داده‌ها ارتباطی دورانی (نه خطی) برقرار می‌باشد. (فلیک، ۱۳۸۷: ۱۱۱) اما اینکه یافته‌های ما در روش کیفی به علت روش شناسی خاص آن به ویژه عدم دارا بودن یک نمونه معرف (به معنای آماری) بیشتر حالت موردی دارد تا تعمیمی، از نقاط ضعف این روش محسوب می‌شود. (مارشال و راس من، ۱۳۸۶: ۱۹۷)

نمونه و حجم آن

معمولاً نمونه مورد مطالعه در تحقیقات کیفی کاملاً مشخص و از پیش تعیین شده نمی‌باشد و نمونه‌گیری با توجه به ویژگی‌هایی چون شغل، درآمد، محل کار و میزان حقوق صورت می‌گیرد. در این تحقیق، نمونه‌گیری به صورت هدفمند صورت پذیرفته و با ۳۴ نفر از رانندگان اتومبیل‌های سواری خطی (پلاک زرد) که عموماً پژو یا سمند می‌باشد و در ۱۰ تا ۱۲ شرکت مشغول به کارند، مصاحبه‌های عمیق (باز) در شکل

1- Flick, U.

نیمه ساخت یافته انجام شد. این شرکت‌ها به تمامی استان‌ها به صورت نفری و دربستی سرویس می‌دهند و به صورت دولتی و خصوصی زیر نظر اتحادیه اتومبیل‌های سواری بین شهری اداره می‌شوند. دفاتر آن‌ها در یکی از پایانه‌های تهران (غرب) مستقر می‌باشد. مصاحبه‌های عمیق با رانندگان به لحاظ تعداد تا رسیدن به مرحله اشباع نظری ادامه یافت.

یافته‌های تحقیق

یافته‌های توصیفی

اطلاعات زمینه‌ای مصاحبه شوندگان

از میان پاسخگویانی که مورد مصاحبه عمیق واقع شده بودند، ۵۰ درصد زیر دیپلم، ۳۸ درصد دیپلم و ۱۲ درصد فوق دیپلم و لیسانس بودند. اکثر پاسخگویان درآمد ماهیانه خود را بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار تومان عنوان می‌کردند. میانگین سابقه کار آنان ۱۱ سال بود و پدران آنان غالباً در مشاغل چون کارگری کارخانه، کشاورزی، مغازه داری جزء و رانندگی شاغل بوده‌اند. از نظر الگوهای فرهنگی غالباً تلویزیون تماشا می‌کردند و به برنامه‌های ورزشی و فیلم‌های سینمایی علاقه‌مند بودند. تعداد کمتری از آن‌ها روزنامه می‌خواندند. جز یک یا دو مورد در ماه گذشته، هیچکدام کتابی مطالعه نکرده بودند.

یافته‌های تحلیلی

شناسایی عوامل مؤثر در رانندگی غیرهنجارمند

بعد از جمع‌آوری داده‌ها و کدگذاری آن‌ها، متغیرهای زیر به عنوان موانعی که رانندگان برای رانندگی هنجارمند با آن روبرو هستند، استخراج شد. (نمودار شماره ۱) متغیرهای اکتشافی زیر، این زمینه را فراهم می‌سازد که فرضیاتی جدید و قابل پیگیری و بررسی بیشتر، شکل گیرند (مارشال و راس من، ۱۳۸۶: ۱۹۷).

عدم تحقق کنترل درونی

الف) همان‌طور که درمبانی نظری گفته شد، مکانیسم کنترل درونی باعث می‌شود تا افراد به هنگام ضعف یا غیبت مکانیسم کنترل بیرونی، از درون خود را موظف به رعایت هنجارها و مقررات بدانند. طی مصاحبه‌های عمیقی که انجام شد معلوم شد در بسیاری از این رانندگان، این نوع مکانیسم کنترلی برقرار نبوده است. برای مثال رانندگان در پاسخ به این سؤال که «اگر در یک جاده بین شهری که حرکت می‌کنید، لازم نباشد ساعت بزنید و دستگاه جی پی اس هم نباشد، آیا حداکثر سرعت مجازی را که روی تابلو نوشته شده رعایت می‌کنید یا نه؟» ۵۵ درصد از رانندگان گفتند: ما بیشتر از سرعت تابلو می‌رویم و بیشتر آنان هم می‌گفته‌اند: ۱۰ تا ۲۰ کیلومتر در ساعت بیشتر از حداکثر سرعت مجاز تابلو می‌رویم. البته توجیهاتی هم داشتند، مانند:

- «تابلوهای سرعت، کارشناسی نشده است.»
 - «اگر خلوت باشد، ۱۰ تا ۱۵ کیلومتر بیشتر می‌روم.»
 - «تابلوی سرعت برای شب و ترافیک است، و من سرعتم را با توجه به خلوتی جاده و توان و مهارتم تنظیم می‌کنم.»
 - «اگر خسته باشم، بیشتر می‌روم.»
 - «۱۰ تا بیشتر می‌روم، برای موتور ماشین بهتر است.»
 - «برای من تابلو مهم نیست، چون تابلوها دقیق نیست.»
- راننده‌ای هم که اظهار داشت در این شرایط حداکثر سرعت مجاز تابلو را رعایت می‌کند، می‌گفت:
- «دوستم از بلژیک به ایران آمده بود، در چهار راه با دنده دو، با سرعت ۲۰ تا حرکت می‌کرد، به او گفتم تو ایران اینطوری برانی، به تو ناسزا می‌گویند.»
- ذکر این نکته حائز اهمیت می‌باشد که تخطی از حداکثر سرعت مجاز همواره یکی از مهم‌ترین دلایل تصادفات رانندگی در جاده‌های کشور در حوزه عوامل انسانی بوده است. (وهاب زاده، ۱۳۸۷)

ب) عدم تعهد تام و تمام نسبت به رعایت قانون غالباً به وجود نقص در فراگردهای اجتماعی شدن بر می‌گردد. پیدا نمودن درک و شناخت از مفهوم خود و شخصیت به عنوان الگوی تفکر، احساس و رفتار و درونی کردن هنجارهای جامعه دو مورد از کارکردهای مهم فراگردهای اجتماعی شدن می‌باشند. (کوئن، ۱۳۸۳: ۷۶) می‌توان گفت ترکیب این دو کارکرد فراگردهای اجتماعی شدن باعث می‌شود تا افراد یک جامعه، هنجارهای اجتماعی را به عنوان جزئی از ساختار شخصیت فردی درک نمایند.

طی مصاحبه‌هایی که انجام شد، نظر رانندگان در مورد «شخصیت» راننده‌ای که به هنگام رانندگی، قوانین و مقررات رانندگی را رعایت می‌نماید و در مورد «شخصیت» راننده‌ای که خود را مکلف به رعایت قوانین و مقررات نمی‌داند، پرسیده شد. شکل اولیه یکی از سؤال‌ها این بود که «نظر شما در مورد راننده‌ای که به هنگام رانندگی قوانین را رعایت می‌نماید، مثلاً حتماً کمربند ایمنی‌اش را می‌بندد و در مورد راننده‌ای که خود را مکلف به رعایت قوانین نمی‌داند چیست؟». لفظ «شخصیت» در سؤال مصاحبه‌گر وجود نداشت. بعد در یک مورد که از راننده خواسته شد، نظرش را بگوید به صورت اتفاقی لفظ «شخصیت» هم آورده شد و مشاهده گردید که راننده از این لفظ خوشش نیامد و در جواب به نحوی گفت: «بستن یا بستن کمربند به شخصیت راننده ربطی ندارد». با توجه به این واکنش، سؤال عوض شد و مخصوصاً لفظ «شخصیت» به عنوان یک محرک وارد گردید که جواب‌ها بدین قرار بود:

۵۸ درصد از پاسخگویان به گونه‌ای اظهار داشتند که رعایت یا عدم رعایت قوانین رانندگی (مانند بستن یا بستن کمربند ایمنی) ربطی به شخصیت راننده ندارد. جالب اینکه طی سؤال بعدی مشخص شد، اغلب این افراد خود را همیشه مکلف به رعایت قوانین رانندگی نمی‌دانند و در مورد علت بستن کمربند ایمنی، این دلایل را می‌آوردند:

«باعث تنگی نفس می‌شود؛ بیشتر برای سرنشینان لازم است تا راننده؛ برای داخل شهر نیاز نیست؛ در جاده استفاده می‌کنم و.....».

پاسخ‌های این رانندگان ما را به دو نتیجه مهم می‌رساند: اول، درونی نشدن قوانین و مقررات در رانندگان و دوم، وجود نقص و اشکال در فراگردهای اجتماعی شدن این افراد.

اما بقیه پاسخگویان شخصیت راننده قانون شکن را این گونه توصیف کرده‌اند: «چوب باید بالای سرش باشد؛ به درد نمی‌خورد؛ عوضی است؛ قانون را زیر پا گذاشته» و در مورد شخصیت راننده قانونمند این گونه جملات را می‌گفتند: «مقرراتی؛ با فرهنگ؛ خوب؛ با شخصیت؛ قانونمند؛ سلامت؛ منضبط؛ قانون شناس».

عدم اعتماد به کارایی قوانین و مقررات رانندگی

بعضی از رانندگان دلایل و توجیهات خاصی برای عدم رعایت مقررات و قوانین بیان کردند، مثلاً راننده‌ای در مورد دلایل استفاده نکردن از کمربند ایمنی عنوان کرد: «در یک حادثه رانندگی کمربند ایمنی باعث قطع گردن راننده شده یا در حادثه دیگری وقتی ماشین از جاده خارج می‌شود و در جهت سرازیری حرکت می‌کند، راننده که کمربند ایمنی را نبسته بود، فوراً از اتومبیل بیرون می‌پرد و جان خود را نجات می‌دهد و سرنشینی که کمربند ایمنی بسته بوده، نمی‌تواند خود را از ماشین خارج کند و با ماشین به ته دره سقوط می‌کند و کشته می‌شود».

البته دلایلی از این دست، در موارد دیگری مانند تابلوهای راهنمایی و رانندگی (مثلاً حداکثر سرعت مجاز) و میزان جریمه‌های انواع تخلفات رانندگی نیز عنوان شد. به نظر می‌رسد این افراد هوش و ذکاوت فردی خود را در این زمینه کاراتر از یک نظام تخصصی (مانند پلیس راهنمایی و رانندگی) و قوانین آن می‌دانستند و در نتیجه اعتماد لازم را به آن نداشتند. بی‌اعتمادی یا عدم اعتماد لازم به کارایی مقررات راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان می‌تواند به عنوان عاملی جدی بر

سرراه درونی کردن این قوانین و مقررات توسط رانندگان محسوب شود. برای مثال اگر رانندگان به کارایی مقررات راهنمایی و رانندگی مثلاً به حداکثر سرعت مجازی که از طریق تابلوها اعلام می‌شود، در یکی از جاده‌های بین شهری، اعتماد لازم را نداشته باشند و حداکثر سرعت مجاز اعلام شده را سرعتی کارشناسی نشده بدانند، این عدم اعتماد تا حد زیادی، می‌تواند آنها را به عدم رعایت این سرعت سوق دهد، حتی اگر آنها در گذشته رعایت حداکثر سرعت مجاز را درونی کرده باشند. حال آنکه در دوران جدید (مدرن) به نظر می‌رسد، بیش از هر دوره دیگری افراد باید به نظام‌های تخصصی اعتماد داشته باشند. از دیدگاه «آنتونی گیدنز» ماهیت نهادهای مدرن عمیقاً وابسته به مکانیسم‌های اعتماد به نظام‌های انتزاعی به ویژه نظام‌های تخصصی است. (فالكیمر^۱، ۲۰۰۷: ۲۹۳-۲۸۷) اعتمادی که افراد غیر متخصص به نظام‌های تخصصی دارند دو جنبه را در بر می‌گیرد: اعتماد به افرادی که این نظام‌ها را می‌گردانند و اعتماد به دانش یا مهارت‌هایی که این نظام‌ها از آن برخوردارند. (گیدنز^۲، ۱۳۸۴: ۱۰۲) همان‌طور که گیدنز می‌گوید برای آنکه نظام‌های تخصصی (مانند نظام‌های پزشکی، حقوقی و...) که باعث تضمین انجام کار در راستای زمان و مکان شده کارایی داشته باشند (البته نه بدون مخاطرات)، افراد جامعه باید به آنها اعتماد داشته باشند. وی معتقد است این اعتماد «اعتماد بنیادی» عمدتاً طی فراگرد اجتماعی شدن و در دوران کودکی به فرد تزریق می‌شود. اعتماد با مفهوم فاصله‌گیری ارتباط دارد، چون باید به کسانی اعتماد نماییم که پیوسته در معرض دیدمان نبوده‌اند. (ریتزر، ۱۳۸۴: ۷۶۸) از سویی دیگر تماس‌های مستقیم و بدون واسطه‌ای که افراد در «نقاط دسترسی» با کارگزاران نظام‌های تخصصی برقرار می‌کنند، عامل مهمی در تضعیف یا تقویت اعتماد افراد به این نظام‌ها به شمار می‌رود. (گیدنز، ۱۳۸۴: ۱۰۴) پس می‌توان گفت برخوردها و ارتباطات رو در رو و مستقیمی که رانندگان با مأموران پلیس، مثلاً در یکی از ایستگاه‌های پلیس راه دارند

1- Falkheimer, J.

2- Giddens, A.

و قضاوتی که بر مبنای آن ارتباطات از نوع عملکرد این مأموران پلیس پیدا می‌کنند، در آینده به منبع مهمی برای اعتماد یا عدم اعتماد آن‌ها به عملکرد کلیت یک نظام تخصصی به نام پلیس راهنمایی و راندگی تبدیل می‌گردد.

عدم آگاهی نسبت به پیامدهای زیان بار و متعدد تخلفات راندگی در میان رانندگان

تخلفات راندگی می‌تواند به هزینه‌های جدی منجر شود که به لحاظ تنوع، قابل دسته‌بندی در سطوح مختلف می‌باشد. این تخلفات نه تنها هزینه‌هایی را در سطح خرد برای فرد به بار می‌آورد، بلکه در سطح میانی و کلان نیز هزینه‌هایی جدی را برای جامعه و نهادهای آن به بار می‌آورد. از جمله این هزینه‌ها در سطح خرد می‌توان به عنوان نمونه به هزینه‌هایی چون صدمات جانی، روحی، مالی، اتلاف وقت، از دست دادن اعتماد به نفس، اضطراب و نگرانی اشاره نمود و در سطح میانی به هزینه‌هایی چون اختلال در میان روابط اجتماعی و خانوادگی و در سطح کلان به هزینه‌هایی چون ترافیک، بی‌نظمی، آزار وجدان جمعی، رواج قانون‌گریزی و قانون ستیزی، شکستن حریم‌های اجتماعی و امنیت اجتماعی اشاره نمود. مصاحبه‌های عمیق آشکار ساخت که اکثر این رانندگان آن طور که باید به عواقب مختلف تخلفات به صورت یک زنجیره مرتبط و شدت هر یک از این عواقب نمی‌اندیشند. مثلاً راننده-ای در پاسخ به این سؤال که آیا تا به حال در مورد هزینه‌های مالی سنگینی که تخلفات راندگی بر دولت تحمیل می‌کند، فکر کرده‌اید می‌گفت:

«نه، در مورد نتایج تخلفات راندگی بر روی دولت تا این لحظه فکر نکرده بودم، خوبه ولی راستش به ما آموزش ندادند».

بدیهی است هر چه قدر شدت و تعدد پیامدهای منفی تخلفات راندگی برای افراد راننده بیشتر تصویر شود، آنها را بیشتر به سمت رعایت مقررات و قوانین راندگی سوق می‌دهد.

عدم رضایت شغلی

مازلو^۱ در تشخیص نیازهای بشر به نیازهای جسمانی، حس صیانت (امنیت، آزادی)، حس تعلق خاطر و عشق، ارزش و منزلت اجتماعی و رشد شخصیتی اشاره دارد. (سیلی^۲، ۱۹۹۲: ۳۲۴-۳۰۳) پورتر بر اساس نیازهایی که مازلو بیان می‌کند در تعریف رضایت شغلی از شاخص‌هایی چون امنیت شغلی، نیازهای اجتماعی، ارزش و منزلت شخص در محیط کار و خارج از آن و رشد شخصیتی به علاوه آگاهی و امکانات مالی نام می‌برد. (توسلی، ۱۳۸۵: ۱۴۷) یکی دیگر از شاخص‌هایی که در رضایت شغلی مؤثر است، دیدگاه روحی و روانی می‌باشد. به این معنا که فرد از کار کردن احساس لذت می‌کند، نگرش مثبت به کار دارد و اگر دوباره امکان انتخاب شغل داشته باشد، همان شغل را انتخاب می‌کند. اگرچه در نگاه اول، رضایت شغلی یک وضعیت و کیفیت روانی است، ولی به شدت از عوامل اجتماعی متأثر می‌باشد. رضایت شغلی از عوامل مهم در ایجاد تعهد به قوانین و مقررات کاری می‌باشد، زیرا رضایت شغلی باعث می‌شود، فرد با یک قرارداد روانشناختی (درونی) به کارش دلبستگی و پیوند پیدا کند، چنین فردی «خودکنترل» خواهد شد و سبک تازه‌ای از روابط را با سازمان برقرار خواهد کرد و خود را شریک سازمان خواهد دانست. در این صورت، اهداف فرد و سازمان به طور عمده با یکدیگر منطبق خواهد شد. (همان: ۱۴۱)

مصاحبه‌های عمیق در این تحقیق نشان می‌دهد که موارد ذکر شده در نظریه مازلو و پورتر برای پاسخگویان بسیار جدی و مورد تأکید است. از میان پاسخگویان ۷۷ درصد آن‌ها اعلام نمودند که از شغلشان لذت نمی‌برند و اگر دوباره امکان انتخاب شغل داشته باشند، آن را انتخاب نمی‌کنند و در پاسخ به اینکه اگر تغییری در شغلشان ایجاد شود از آن لذت می‌برید؟ به مواردی مثل خلوت شدن جاده‌ها، دریافت احترام از پلیس، دریافت احترام از مسافر، درآمد کافی، امنیت جاده‌ای، داشتن ساعت کار مشخص و داشتن بی سیم در اتومبیل برای ارتباط با پلیس و..... اشاره

1- Maslow, A.

2- Seeley, E.

نمودند. نکته قابل توجه این بود که بعضی از رانندگان بهتر شدن برخورد پلیس و مسافران را حتی از بالا رفتن درآمدشان مهم‌تر می‌دانستند. رانندگان تفسیر و معناسازی از مسائل به ظاهر کم اهمیت را در مورد علت رضایت یا عدم رضایت شغلی خود عنوان می‌کردند. برای مثال راننده‌ای که به شغل خود علاقه‌مند بود می‌گفت: «هنگامی که دارم رانندگی می‌کنم، وقتی می‌بینم که بر روی تابلوهای رانندگی یادگاری نوشته شده، ناراحت می‌شوم چون احساس می‌کنم که ابهت قوانین کشورم از بین رفته است».

در این تحقیق اکتشافی، عدم رضایت شغلی پاسخگویان از یک طرف به مثابه متغیر وابسته‌ای است که تحت تأثیر عوامل مختلفی چون نگاه منفی جامعه به شغل رانندگی، ترافیک جاده‌ای، برخورد نامناسب پلیس و مسافر، درآمد ناکافی، ساعت کار نامشخص، نبود امکانات رفاهی مانند خوابگاه و میزان خواب ناکافی تبیین می‌گردد و از طرف دیگر به مثابه متغیر مستقلی می‌باشد که بر رعایت مقررات رانندگی توسط این رانندگان (به عنوان متغیر وابسته) اثر منفی می‌گذارد.

از رانندگان سؤال شد که به نظر آن‌ها جامعه به یک راننده چگونه نگاه می‌کند. اغلب این رانندگان معتقد بودند جامعه دیدی منفی نسبت به راننده دارد. این نگاه منفی از یک سو ناشی از این واقعیت است که به اندازه کافی ارزش و کارکرد نقش‌های اجتماعی به طور عام و مشاغل مختلف به طور خاص و ضرورت وجود آن‌ها برای بقا، توسعه و پیشرفت جامعه برای افراد جامعه ما بیان نشده است و جامعه معمولاً توجه احترام آمیز خود را صرفاً به مشاغل اختصاص می‌دهد که دارای رتبه‌بندی شغلی بالا، درآمد مکفی و مدارک تحصیل دانشگاهی باشد و از سوی دیگر به وضعیت معیشتی، سطح تحصیلات، سبک زندگی و الگوهای فرهنگی دارندگان این شغل که عموماً در حد قابل قبولی نبوده، باز می‌گردد. این نگاه منفی جامعه همان‌طور که رانندگان می‌گفتند از علت‌های مهم پایین بودن رضایت شغلی در میان آنان است.

مشارکت حداقلی و عدم تحقق کنترل درونی

بنیادی‌ترین اندیشه زیرساز مشارکت، پذیرش اصل برابری مردم است، هدف از آن همفکری، همکاری و تشریک مساعی افراد در جهت بهبود کمیت و کیفیت زندگی در تمام زمینه‌های اجتماعی، اقتصادی و سیاسی است. (غفاری و نیازی، ۱۳۸۶: ۱۲) به نظر آلموند و پاول^۱ فعالیت‌های مشارکت جویانه، فعالیت‌هایی است که شهروند معمولی می‌کوشد از راه آن‌ها بر روی سیاست‌گذاری‌ها اعمال نفوذ نماید. (همان: ۱۳) مفهوم مشارکت از این جهت حائز اهمیت است که از یک سو باعث بالا بردن کارایی و بهره‌وری در یک زمینه شغلی خاص می‌شود و از سوی دیگر با مفهوم توسعه در ابعاد اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی در ارتباط است. در مدل‌های توسعه درون‌زا برخلاف الگوهای توسعه برون‌زا که مبتنی بر تأمین انحصارات چند ملیتی و در غیاب مردم و بدون مشارکت آنان است، به مردم به عنوان عناصری فعال و خلاق در روند توسعه می‌نگرند و بر آگاهی‌های تولیداتی و الویت‌های مردم برای توسعه تأکید می‌شود. امروزه به مشارکت به عنوان مؤلفه اساسی و تفکیک‌ناپذیر توسعه نگاه می‌شود. رابطه میان مشارکت و کنترل درونی به حدی مهم است که ویت^۲ یکی از نتایج مهم مشارکت را ایجاد انگیزش و ارزش درونی برای مشارکت‌کنندگان می‌داند (همان: ۱۳۶) از طرف دیگر در برقراری کنترل درونی، یکی از مکانیسم‌های اساسی تأکید بر ابعاد ارزشی افراد می‌باشد. اثر مکانیسم کنترل ارزشی را می‌توان به شرح زیر توضیح داد:

۱. فرد نیازمند است که ارزشمندی خود را از دست ندهد؛
۲. جامعه به او می‌آموزد که چگونه می‌توان ارزشمند بود و ارزشمند ماند؛
۳. او گاه با موقعیت‌هایی روبرو می‌شود که نیاز به ارزشمندی را دست کم موقتاً، به گزینه‌ای برتر بدل سازد؛

1 - Almond and Powel.

2 - White

۴. در چنین موقعیتی، جامعه تدابیری را اتخاذ می‌کند که فرد: همچنان به خود بباوراند که ارزشمند ماندن بهتر است (پیش از کجروی) و بپذیرد که مرتکب ضد ارزش شده است (پس از کجروی).

به بیان دیگر، در کنترل ارزشی، یا نیاز به ارزشمندی در فرد تقویت می‌گردد؛ یا به ارزشیابی مثبتی که از خود دارد حمله می‌گردد. (سلیمی و داوری، ۱۳۸۶: ۵۱۲)

مصاحبه‌های عمیق حاکی از آن بود که پاسخگویان مشارکت خود را بیهوده تلقی می‌کردند، زیرا بر این باور بودند که مسئولان راهنمایی و رانندگی به پیشنهادهای آنان ترتیب اثر نمی‌دهند. برای مثال پاسخگویان در جواب این سؤال که «آیا تا به حال به پلیس راهنمایی و رانندگی برای اصلاح مواردی که به شغلتان مربوط می‌شود، پیشنهادی داده‌اید یا خیر؟». حدود نیمی از رانندگان گفتند تا به حال شخصاً پیشنهادی نداده‌اند. بقیه هم فقط یک مورد را ذکر نمودند. مجموع این جواب‌ها ما را به پایین بودن سطح مشارکت شغلی در میان این رانندگان می‌رساند.

موانع ارزشی ساختاری

در پاسخ به این سؤال که «به نظر شما افراد در جامعه ما در شرایط کنونی تا کجا به منافع خود می‌اندیشند؟» ۹۶ درصد رانندگان اظهار نمودند که افراد در شرایط کنونی، فقط به فکر منفعت خود هستند. جالب اینکه وقتی همین سؤال از خود افراد می‌شد ۶۴ درصد می‌گفتند ما هم به فکر منفعت خود و هم به فکر منفعت جامعه هستیم.

طرز تلقی اکثریت رانندگان نسبت به منفعت‌گرایی افراد در جامعه ما در شرایط کنونی و تأکید بر آن، تامل جدی را ایجاب می‌کند. بدیهی است، وقتی در ذهن یک راننده گرایش‌های فردگرایانه، وجود داشته باشد، این گرایش‌ها می‌تواند به عنوان مانعی اساسی در برابر فراگرد درونی کردن هنجارهای جامعه پیرامونی مانند مقررات رانندگی و تقید مستمر به آن عمل نماید. لازم به ذکر است وجود تمایلات و احساسات فردگرایانه را فی نفسه نباید منفی تلقی کرد، چون معتقدیم ماهیت

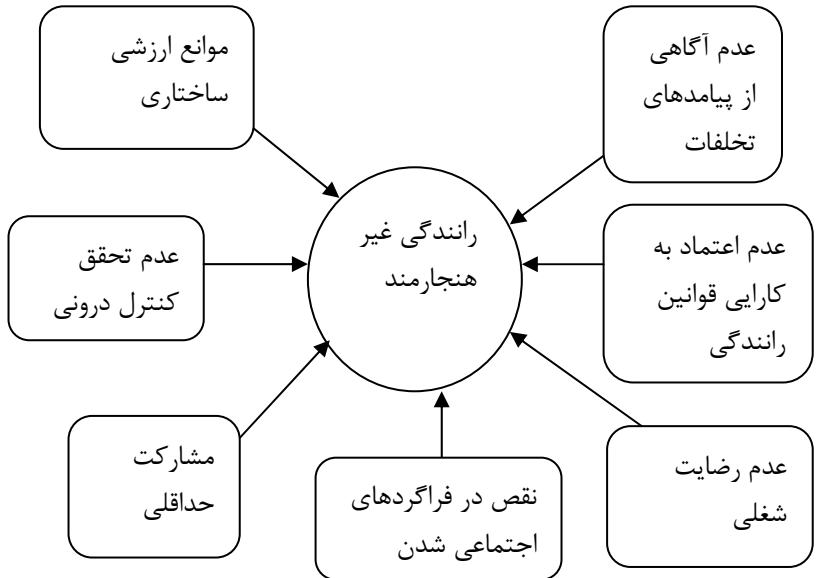
اساسی و ذاتی زندگی اجتماعی ایجاب می‌کند که افراد پیوسته نیازها و منافع فردی، خانوادگی، طبقاتی و سازمانی خود را در نظر گیرند و در جهت سازگار با آن عمل نمایند و اساساً در شرایط طبیعی، بدون وجود این نیازها و منافع، حفظ و تداوم زندگی اجتماعی امری محال است. با این همه در یک جامعه تکامل یافته و کارآمد این منافع طوری تدبیر و تنظیم می‌شوند که یکپارچگی جامعه و دستیابی آن را به اهداف از پیش تعیین شده، دچار اختلال نسازد، بلکه حتی تقویت نماید و به عبارت دیگر منافع فردی و اجتماعی مکمل و تقویت کننده یکدیگر باشد. پس این منافع فردی زمانی مضر و نامطلوب تلقی می‌شود که در تقابل با کلیت جامعه و اهدافش قرار گیرد.

در توضیح ریشه‌ها و خاستگاه این گونه عناصر فرهنگی به اجمال می‌توان گفت: در سابقه تاریخی جامعه ایران عواملی همچون وجود حکومت‌هایی با ساختار استبدادی، وضعیت جغرافیایی خاصی که باعث هجوم پیوسته اقوام بیرونی به آن بوده، انحصار قابل توجه دولت بر مالکیت، تمرکز قدرت در دست دولت، وضعیت طبقات اجتماعی، عدم امکان تحرک اجتماعی، فقدان یا ضعف حقوق فردی و عدم تضمین امنیت روانی، شغلی، مالی و حیثیتی و وجود نوعی روحیه تقدیرگرایی، قبیله گرایی، اسطوره سازی، ذهنی گرایی، عدم تعادل بین ابعاد ذهنی و عینی کنش، تلقی خاصی از مذهب (نحله‌های صوفیگری، درویشی، زهد مآبی) همه این موارد، نوعی از ساخت اقتصادی، اجتماعی و سیاسی را به وجود می‌آورد که باعث تبلور شکلی از فرهنگ شده که در آن می‌توان به عناصری همچون گریز از جامعه، قانون، مسئولیت اجتماعی و مشارکت اجتماعی، اصالت احساسات به جای عقل، اصالت منافع آنی به جای منافع آتی و در نهایت اصالت منافع فردی و گروهی به جای منافع جمعی اشاره نمود. (غفاری و نیازی، ۱۳۸۶: ۲۰۷) از سوی دیگر از زمانی که پیامدهای مادی و معنوی دوره مدرن (نوین) در اثر تماس با غرب به جامعه ایران رسیده است، در بسیاری از حوزه‌های زندگی جمعی شاهد نوعی ناهنجاری اجتماعی هستیم که به تعبیر دورکیم نوعی از آن ویژه جوامع در حال گذار از حالت سنتی به مدرن است که

از یک طرف وجدان جمعی، نهادها و هنجارهای سنتی سست شده و از طرف دیگر نهادها و هنجارهای جدید نتوانسته جای آن‌ها را بگیرد. (آرون^۱، ۱۳۸۴: ۳۷۴) در جامعه ما نیز از یک طرف هنجارها و ارزش‌های جهان سنتی، مانند قناعت، صبر، ریاضت نفس، گذشت، تقوای دینی، تقدیرگرایی، ماوراء الطبیعه و آخرت‌گرایی سست شده یا از بین رفته و از طرف دیگر هنجارها و ارزش‌های متعلق به دوره جدید مانند عقلگرایی، تفکر منطقی، حسابرسی، نظم‌گرایی، تحول‌گرایی، برنامه‌ریزی فردی و جمعی یا اصلاً به وجود نیامده و یا در سطح پایینی ظهور کرده است و در نتیجه، تماس با غرب باعث ایجاد یک ساخت ذهنی دوگانه (سنتی - مدرن) در افراد جامعه شده است. وجود این دو عامل یعنی عناصر فرهنگی - تاریخی نامطلوب از قبیل منفعت‌گرایی فردی که با هنجارهایی مانند قوانین و مقررات رانندگی انطباق لازم را ندارد و ساخت ذهنی دوگانه (سنتی - مدرن) که می‌تواند جهت یابی ارزشی هنجاری افراد را دچار مشکل سازد، یکی دیگر از موانع رانندگی هنجارمند می‌باشد.

جمع‌بندی یافته‌های تحقیق

همان‌طور که اشاره شد بر اساس مصاحبه‌های عمیق با رانندگان می‌توان به شناسایی عواملی پرداخت که به عنوان موانع درونی کردن قوانین و مقررات رانندگی و برقراری کنترل درونی عمل می‌نمایند و زمینه را برای رفتارهای غیرهنجارمند در رانندگی مهیا می‌سازند. عوامل اکتشافی شناسایی شده می‌تواند ما را به سوی یک مدل نظری فرضی هدایت نماید، که در مرحله بعد زمینه ساز تحقیقات بعدی قرار گیرد. مدل فرضی مذکور به صورت زیر قابل ترسیم است:



نمودار شماره (۱): مدل نظری عوامل زمینه‌ساز رانندگی غیرهنجارمند

قابل ذکر است که با توجه به نوع معرفت‌شناسی حاکم بر تحقیقات کیفی و با توجه به عدم وجود نمونه معرف، توضیح روابط به شکل علت و معلولی میان عوامل شناسایی شده به معنایی که در تحقیقات کمی مطرح است، مطرح نمی‌باشد. بنابراین نویسندگان مدل فوق را صرفاً یک دریافت نظری تلقی کرده و به هیچ وجه آن را قطعی و یا تعمیمی تلقی نمی‌کنند.

نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادها

اگر از دیدگاه پارادایم تعریف اجتماعی (برساخت‌گرایی) بخواهیم، به مسئله رانندگی غیر هنجارمند نگاه کنیم. می‌توان گفت: درونی کردن هنجارها و مقررات رانندگی و تقید مستمر به آن، در یک فراگرد دو طرفه و مستمر انجام می‌گیرد و رانندگان در درونی کردن این هنجارها و به کار بستن آن یک گیرنده و اجرا کننده منفعل نبوده، بلکه به طور فعال مشارکت می‌کنند. آن‌ها همچنین در مورد محتوای این هنجارها، مراجع وضع کننده و مجریان این هنجارها و همچنین موقعیت‌های زمانی و مکانی

اجرای آن طی یک جریان مستمر و پیوسته به تفسیر و معنا سازی می‌پردازند و سپس تصمیم به درونی کردن یا نکردن هنجارهای جدید، حفظ یا عدم حفظ هنجارهای قبلاً درونی شده و همچنین رعایت یا عدم رعایت هنجارهای درونی شده می‌گیرند. وجود هرگونه مانع یا شکاف در این جریان، تحقق رانندگی هنجارمند را با اشکال اساسی روبرو می‌سازد. شاید بتوان ادعا نمود که یکی از مهم‌ترین حلقه‌های مفقوده ما در بحث کاهش سوانح ترافیکی در کشور، غفلت از نقش فعال، خلاق و مستمر رانندگان در درونی کردن قوانین و مقررات رانندگی و تقید به آن می‌باشد. همان طور که در بخش مبانی نظری بیان شد، کنترل درونی را باید به عنوان مکملی موثر برای کنترل بیرونی به حساب آورد و اینکه کنترل بیرونی زمانی بیشترین کارایی را پیدا می‌کند که با کنترل درونی همراه باشد. از سوی دیگر کنترل رفتار به هنگام ضعف یا عدم وجود کنترل بیرونی به شدت درگرو کنترل درونی خواهد بود. (سلیمی و داوری، ۱۳۸۶: ۵۰۸) پر واضح است، به هر اندازه که بر تعداد کارکنان پلیس راهنمایی و رانندگی در سطح جاده‌های کشور افزوده شود و از امکانات و فناوری‌های به روزتری هم استفاده شود و هر قدر هم که بر روی اقدامات تنبیهی برای تخلفات رانندگی از قبیل تشدید نوع جریمه‌های تخلفات یا افزایش مبالغ آن تأکید بیشتری صورت گیرد، پلیس راهنمایی و رانندگی نمی‌تواند کنترل بیرونی خود را در تمام موقعیت‌های مکانی و زمانی بر رانندگان اعمال نماید، در این گونه موقعیت‌ها، عاملی که نقش مهم و اساسی را بازی می‌کند، میزان درونی شدن مقررات و برقراری کنترل درونی در آن‌ها می‌باشد. همچنین در موقعیت‌هایی که کنترل بیرونی پلیس برقرار است و پلیس به نحوی در موقعیت حضور دارد، اگر این کنترل با کنترل درونی رانندگان منطبق نباشد، به هیچ وجه پلیس موفقیت لازم را در انجام وظیفه‌اش به دست نمی‌آورد. با توجه به دیدگاه مطرح شده، این تحقیق درصدد یافتن پاسخی به این سؤال می‌باشد که رانندگان برای رانندگی هنجارمند با چه موانعی روبرو می‌باشند.

بر اساس یافته‌های تحقیق می‌توان گفت عواملی چون نقص در فراگردهای اجتماعی شدن، عدم اعتماد لازم در میان رانندگان نسبت به کارایی قوانین رانندگی، عدم آگاهی از پیامدهای تخلفات، عدم برخورداری از رضایت شغلی، سطح پایین مشارکت و موانع ارزشی ساختاری، از جمله موانع جدی است که درونی کردن قوانین و مقررات رانندگی و به تبع آن برقراری کنترل درونی را با مشکل مواجه می‌سازد و در نتیجه زمینه را برای رانندگی غیرهنجارمند مهیا می‌سازد.

عوامل مطرح شده را می‌توان توسط تحقیقات بعدی در قالب روش‌های کمی یا کیفی مورد بررسی دقیق تر قرار داد. با توجه به نوع معرفت‌شناسی و روش‌شناسی حاکم بر تحقیقات کیفی، توضیح روابط به شکل علت و معلولی میان این عوامل و رانندگی غیرهنجارمند به معنایی که در تحقیقات کمی (پوزیتیویستی) مطرح می‌باشد، خارج از محدوده یافته‌های این تحقیق می‌باشد. اما بر اساس مصاحبه‌های عمیق با رانندگان می‌توان به شناسایی عواملی پرداخت که به عنوان موانعی بر سر راه رانندگی هنجارمند عمل می‌نمایند و زمینه را برای رفتارهای غیر هنجارمند در رانندگی مهیا می‌سازند. جهت دستیابی به یک تحلیل عمیق‌تر می‌توان مصاحبه‌هایی به صورت متقارن با پرسنل پلیس داشت که موضوع محوری آن می‌تواند در مورد رانندگان و تخلفات رانندگی و همچنین در مورد مسائلی که رانندگان در ارتباط با پرسنل پلیس راهنمایی و رانندگی عنوان می‌کردند، باشد. انجام چنین تحقیقی می‌تواند به لحاظ روش‌شناسی اعتبار یافته‌های تحقیق حاضر را افزایش دهد. در مورد روش جمع‌آوری اطلاعات، در این تحقیق صرفاً از روش مصاحبه‌های عمیق استفاده شد و حال آنکه می‌توان از روش‌هایی دیگری هم بهره برد. به عنوان مثال برای بررسی کیفیت رابطه پلیس و رانندگان می‌توان در پاسگاه‌های پلیس راه در جاده‌های بین شهری از روش مشاهده مستقیم استفاده نمود یا می‌توان با تشکیل مصاحبه کانونی یا گروهی بین رانندگان و کارکنان پلیس راهنمایی و رانندگی با محوریت موضوعاتی که ذکر شد، جامعیت یافته‌ها را تقویت نمود و نتایج ارزشمندی به خصوص برای انجام مداخلات با هدف رفع یا کاهش مشکلاتی که در رفتارهای

شغلی دارندگان این دو نقش (رانندگان و پلیس راهنمایی و رانندگی) وجود دارد و همچنین ارتقای کیفیت این رفتارها به دست آورد.

شاید بتوان گفت تا این گونه موانع به صورت جدی مورد اصلاح و مداخله قرار نگیرد، که البته امری زمان بر می‌باشد، صرف افزودن به حجم پیام‌هایی که از طریق رسانه‌های مختلف منعکس می‌شود و رانندگان را در مورد لزوم رعایت مقررات و قوانین رانندگی مخاطب قرار می‌دهد، گره‌ای اساسی از مشکل ما در درونی کردن مقررات در رانندگان باز نمی‌کند، کما اینکه تا به حال موفقیت چندانی به ارمغان نیاورده است. افزون بر اینکه وقتی این اقدامات فرهنگی نتایج مطلوب را به بار نمی‌آورد، خود به خود، برنامه‌ریزان و مجریان این اقدامات در تداوم آن انگیزه اولیه خود را از دست می‌دهند و این اقدامات در یک روند تدریجی به سمت کمرنگ شدن و برگشت به حالت اولیه حرکت می‌کند، غافل از اینکه گره کار در جای دیگری است. برای انجام این مداخلات تأکید بر عواملی که جنبه ساختاری و کلان کمتری دارند و در واقع برای انجام مداخلات قابل دسترس‌تر می‌باشند، اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند. به طور مثال بهبود در وضعیت معیشتی رانندگان به نحو آشکاری به توسعه ساختار کلان اقتصادی کشور و توزیع متناسب‌تر و عادلانه‌تر درآمدها و منابع اقتصادی وابسته است، که تحقق این گونه تغییرات در کوتاه مدت یا حتی میان مدت امری دشوار به نظر می‌رسد و حال آنکه در قیاس با این نوع متغیرهای ساختاری و کلان وقتی طی تحقیقات مشخص می‌شود که رانندگان به کارایی قوانین و مقرراتی که پلیس راهنمایی و رانندگی وضع نموده است و مثلاً در تابلوهای رانندگی بیان شده است، آن میزان اعتمادی را که باید داشته باشند، ندارند و دچار تردیدهای جدی می‌باشند؛ می‌توان درصدد مداخله برآمد و با روش‌هایی این عدم اعتماد را تا حد ممکن به اعتماد تبدیل نمود. به عنوان نمونه وقتی مشخص می‌شود که تعداد زیادی از رانندگان حداکثر سرعت مجازی که بر روی تابلوها نوشته شده است و در جاده‌ها قبل از پیچ‌ها نصب شده است را به دلایلی قبول ندارند و در واقع کارشناسی نشده می‌دانند، می‌توان از مهندسان و متخصصان رشته‌هایی همچون راه سازی و

ترافیک که با اصول طراحی جاده‌ها آشنا هستند، دعوت کرد تا طی جلساتی که با رانندگان این شرکت‌ها برگزار می‌کنند، آنها را در مورد دلایل فنی وضع این سرعت-های مجاز، البته به زبانی که برای رانندگان قابل فهم باشد، توجیه نمایند. البته ذکر این نکته مهم می‌باشد؛ از آنجایی که رانندگان طی یک جریان مداوم و پیوسته مشغول به مشارکت فعال، تفسیر و معناسازی و در نهایت درونی کردن این قوانین و مقررات هستند، پس شناسایی این موانع و برطرف کردن یا کاهش آن (مثلاً در زمینه اعتماد رانندگان به قوانین پلیس راهنمایی و رانندگی) نیز باید بدون وقفه زمانی و به صورت مداوم و پیوسته انجام گیرد.

برای آگاهی از نحوه و روش انجام این گونه مداخلات، رویکردهای علمی در قالب رشته‌هایی از قبیل جامعه‌شناسی و روان‌شناسی خصوصاً گرایش‌های کاربردی و بالینی در کنار رشته‌هایی که به لحاظ فنی به مسئله مربوط می‌باشند، به طور قطع می‌تواند به مسئولان و برنامه‌ریزان مربوطه کمک شایانی ارائه دهد. تجربه موفقیت‌آمیز کشورهای که در مواجهه با کژرفتاری‌ها و مسائل اجتماعی خود، چه در مرحله شناخت و چه در مرحله مداخله از این گونه روش‌های ترکیبی استفاده نموده‌اند، گواهی جدی بر این مدعاست.

منابع فارسی

- آرون، ریمون (۱۳۸۴). مراحل اساسی سیر اندیشه در جامعه‌شناسی، ترجمه باقر پرهام، چاپ هفتم، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- توسلی، غلامعباس (۱۳۸۵). جامعه‌شناسی کار و شغل، چاپ هشتم، تهران: سمت.
- ریتزر، جورج (۱۳۸۴). نظریه جامعه‌شناسی در دوران معاصر، ترجمه محسن ثلاثی، چاپ نهم، تهران: انتشارات علمی.

- سلیمی، علی و داوری، محمد (۱۳۸۶). جامعه شناسی کجروی، چاپ سوم، قم: پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.
- صادقی فسایی، سهیلا و کریمی، شیوا (۱۳۸۸). جرم شناسی خود و دیگری؛ دیدگاه‌های نظری کاهش جرم و نقش خانواده، دفتر تحقیقات کاربردی پلیس پیشگیری ناجا، مجموع مقالات.
- صدیق سروستانی، رحمت الله (۱۳۸۳). آسیب شناسی اجتماعی، نشر آن.
- صفار زاده، محمود (۱۳۸۲). «نقش مدیریت و کنترل ترافیک در ارتقای ایمنی حمل و نقل جاده‌ای»، فصل‌نامه دانش انتظامی، سال پنجم، شماره ۴.
- غفاری، غلامرضا و نیازی، محسن (۱۳۸۶). جامعه شناسی مشارکت، چاپ اول، تهران: نشر نزدیک.
- فلیک، اووه (۱۳۸۷). درآمدی بر تحقیق کیفی، ترجمه هادی جلیلی، چاپ اول، تهران: نشر نی.
- کوئن، بروس (۱۳۸۳). درآمدی به جامعه شناسی، ترجمه محسن ثلاثی، چاپ بیست و سوم، تهران: نشر توتیا.
- گیدنز، آنتونی (۱۳۸۴). پیامدهای مدرنیت، ترجمه محسن ثلاثی، چاپ سوم، تهران: نشر مرکز.
- مارشال، کاترین و راس من، گرچن ب (۱۳۸۶). روش تحقیق کیفی، ترجمه علی پارسائیان و سید محمد اعرابی، چاپ سوم، تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- وهاب زاده، ابراهیم (۱۳۸۷). «تأثیر عامل انسانی بر وقوع تصادفات رانندگی در آزاد راه کرج- قزوین در سال ۸۴ و راه‌های کنترل و کاهش آن»، فصل‌نامه مطالعات ترافیک و مدیریت ترافیک، سال سوم، شماره ۸.

انگلیسی

- Darlington, Y. and Scott, D. (2002). *Qualitative Research in Practice: Stories from the Field*. Singapore, South Wind Productions.
- Falkheimer, J. (2007). "Anthony Giddens and Public Relations: A Third Way Perspective," *Public Relations Review*. 33: 287-293.
- Hirschi, T. and Gottfredson, M.R. (1990). *A General Theory of Crime*. Stanford, C A, Stanford University Press.
- Seeley, E. (1992). "Human Needs and Consumer Economics," *Journal of Socio-Economics*. 4:303-324.