

## عوامل اجتماعی موثر بر وقوع حوادث رانندگی در کلان شهر تهران

مورد مطالعه: حوادث منجر به مرگ، بهار ۱۳۹۰

دکتر سیف اله سیف اللهی<sup>۱</sup> فریده نعمتی<sup>۲</sup>

### چکیده

با پیچیده تر شدن زندگی بشر، توسعه شهرها و تغییر الگوی زندگی، حرکت مردم برای تامین نیازهای روزمره خود، به گونه ای وصف ناپذیر، سرعت گرفته است. تا بدانجا که در همه کشور های جهان، خودرو (شخصی و عمومی) به عنوان عنصر اصلی و کاربردی خانواده ها نقش اساسی در پیشرفت و توسعه همه جانبه زندگی آنان ایفا می نماید. به همان نسبت، پی آمدها و عوارض جسمی و روحی ناشی از حضور این عنصر جدید، چنان گسترده و زیانبار است که در برخی کشور های جهان، تعداد انسانهای کشته شده در نتیجه حوادث رانندگی بیشتر از کشته های ناشی از بیماریهای مهلک می باشد. با توجه به اینکه ایران رکورد دار بالاترین آمار متوفیات ناشی از حوادث رانندگی در جهان می باشد، برای کاهش عوارض ناشی از حوادث رانندگی در محدوده کلان شهر تهران، علل و عوامل اجتماعی موثر بر وقوع حوادث رانندگی منجر به مرگ، مورد مطالعه و بررسی قرار گرفته است.

نتایج حاصل از این تحقیق نشان می دهد که مشکلات ساختاری و مدیریتی کلان کشور در ابعاد گوناگون و نا عادلانه بودن توزیع امکانات مورد نیاز مردم (از جمله شغل، که موجب هجوم روزانه میلیونها نفر به تهران و بالعکس می شود) و عدم تناسب وسعت جاده ها و خیابانها با تعداد خودرو هایی که روزانه در آن رفت و آمد می کنند، نظام اجتماعی متعادل را برهم زده و با بروز ناهنجاریها موجبات وقوع حوادث رانندگی منجر به مرگ را فراهم می سازد.

بدیهی است در طولانی مدت، تمرکز زدایی از کلان شهر تهران، توزیع عادلانه امکانات و... که همه در چارچوب تغییر ساختار مدیریتی کشور قرار دارند، در بعد راهبردی، می تواند علل و عوامل اجتماعی موثر بر وقوع حوادث رانندگی منجر به مرگ را که با عوامل فرهنگی و سیاسی و اقتصادی درهم تنیده شده اند، کاهش دهد.

از لحاظ کاربردی در کوتاه مدت، مدیریت آمرانه با تلاش و برنامه ریزی برای اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی و نظارت بدون انقطاع بر اجرای قوانین، آموزش و اطلاع رسانی به مردم و پلیس و بالابردن دانش، بینش و مهارت آنان و... می تواند از عوارض ناشی از این حوادث بکاهد.

واژگان کلیدی: حوادث، توسعه، کلان شهر تهران

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۱/۰۳/۲۱

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۰/۱۲/۱۰

۱. دانشیار و عضو هیأت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران rped\_almizan@yahoo.com

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد جامعه شناسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد گرمسار

## مقدمه

در مسیر رشد و توسعه، انسانها در قسمت اعظم زندگی خود در حال دویدن و تلاش هستند و وسایل حمل و نقل، انسانها را در راه رسیدن به اهداف و تحقق رویاهایشان، تا بدانجا می برد که جمع کثیری، روزانه از طریق زمینی یا هوایی یا دریایی جابجا می شوند. در ایران نیز همگام با ورود خورو تغییرات بنیادی در همه ابعاد زندگی رخ داده است، بگونه ای که رد پای این " فناوری" در جای جای زندگی ما دیده می شود. در قبال بدست آوردن این "سرعت در حرکت" ما به عنوان کشوری پیرامونی چه چیزهایی بدست آورده و چه چیزهایی از دست داده ایم؟ ره آورد تغییرات اجتماعی ناشی از ورود این فناوری، که خود، موجب بروز حوادث رانندگی، خصوصا حوادث منجر به مرگ می باشد، چه بوده و آیا راهکارهایی برای کاهش عوارض اجتماعی موثر بر وقوع حوادث رانندگی منجر به مرگ در کلان شهر تهران وجود دارد؟ در این مقاله، محقق با استفاده از روش تحلیل ثانویه داده های موجود در مورد متوفیات ناشی از حوادث رانندگی بهار ۹۰ و "نگرش سنجی" مردم تهران، به مطالعه و بررسی علل و عوامل موثر بر وقوع حوادث رانندگی پرداخته و با در نظر گرفتن پیامدهای آن، راه کارهایی برای بهبود وضعیت موجود ارائه نموده است.

از ابتدای ورود خودرو به ایران، همواره شاهد تصادفات انواع وسیله نقلیه موتوری و غیر موتوری، سبک و سنگین، در شهرها و جاده ها بوده ایم. آمارها نشان می دهد که ایران بالاترین تعداد مرگ و میر ناشی از تصادفات رانندگی در جهان را داراست (پارسا، ۱۳۸۸: ۱۶). سالانه بین ۲۵۰۰۰ تا ۲۷۰۰۰ نفر در اثر تصادفات رانندگی در ایران کشته شده اند (پارسا، ۱۳۸۸: ۱۶)، که این آمار به ۲۳۰۰۰ نفر در سال، کاهش پیدا نموده است (اسماعیلی، تین نیوز). تعداد کشته های حوادث رانندگی در ایران در طول ۱۰ سال گذشته از تعداد کشته های ۸ سال جنگ تحمیلی بیشتر بوده است (پارسا، ۱۳۸۸: ۱۶). هر ساله هفت هزار میلیارد ریال خسارت ناشی از تصادفات به کشور تحمیل می گردد (پارسا، ۱۳۸۸: ۱۶). و هر ساله حدود ۱۰۰۰۰ نفر به تعداد زندانیان جدیدی که توان پرداخت دیه ندارند، اضافه می شود (پارسا، ۱۳۸۸: ۱۷).

اگر بطور متوسط، سالانه ۲۵۰۰۰ نفر کشته شده باشند، در طول ۲۰ سال گذشته، تعداد ۵۰۰۰۰۰ نفر یعنی به اندازه ۵ استادיום ۱۰۰۰۰۰ نفری آزادی، از افراد جامعه ما، کشته شده اند. تصور این همه "کشته" بسیار وحشتناک است و اگر تعداد افراد خانواده های آنان را نیز، بطور اجمال به حساب آوریم و پراکندگی این "کشته" ها را در جای جای کشور، تصور نمایم، به نظر می رسد که هیچ قسمتی از جامعه، از اثرات آن مصون نمانده است. این حجم سنگین "کشته" ها از لحاظ کمی، و اثرات اقتصادی آن و عوارض ناشی از آن بر روح و روان و.. مردم و تبعات سنگین آن بر دولت و جامعه از لحاظ کیفی، لزوم مطالعه و بررسی جدی این پدیده را بوضوح عیان می سازد.

با توجه به وسعت کشور ایران، این تحقیق، با بررسی وضعیت متوفیات ناشی از حوادث رانندگی منجر به مرگ بهار ۹۰، و نگرش سنجی مردم، در کلان شهر تهران، صورت پذیرفته است.

## مباحث نظری

در راستای جهت دهی اندیشه خود و در لابلای انبوه نظرات خرد و کلان که غالب آنها از خاستگاه های بسیار متفاوت با کشور ما برخاسته اند، چند نظریه بسیار کلان که می تواند غالب جوامع بشری را پوشش دهد نظر انسان را به خود جلب می نماید. از آن جمله نظریه "تاخر فرهنگی" اگبرن است که از نگاه وی، زمانی که میان عناصر مادی و عناصر غیر مادی یک فرهنگ شکاف و فاصله زمانی ایجاد شود، پدیده "تاخر فرهنگی" حاصل می شود. بطور مثال: اختراع اتومبیل ایجاب می کند که دگرگونیهای فراوانی در فرهنگ مادی و غیر مادی جامعه از جمله در وضع کوچه ها و خیابانها، خانه ها، تولید کارخانه ها، وظایف پلیس، کار مردم و.. بوجود آید و بدیهی است که همه این دگرگونیها یکباره تحقق نمی یابد (آریانپور، ۱۳۴۷).

تاخر فرهنگی مفهومی است که توسط ویلیام اگبرن جامعه شناس امریکایی مطرح گردیده است. و با مفهوم تطبیق با شرایط جدید همراه است. سازش و تطابق اجتماعی به دو شکل قابل تصور است. یکی سازش و تطابق انسان با فرهنگ و دیگری هماهنگی و سازش میان قسمت‌های مختلف یک فرهنگ است. نظریه تاخر فرهنگی اگبرن مربوط به حالت دوم یعنی مشکل تطبیق قسمت های مختلف یک فرهنگ است که به علت سرعت تغییر و تحول از یکدیگر جدا شده اند. قسمت‌های مختلف یک فرهنگ (عناصر مادی و معنوی) به یک سنت و آهنگ تغییر نمی کنند (قلی زاده، ۱۳۷۴: ۷۴). مرتون در نظریه فرصت های مشروع (افتراقی) معتقد است که: جامعه فرد را به کج رفتاری وادار می کند. به عبارت دیگر کج رفتاری حاصل فشارهای ساختاری اجتماعی خاصی است که افراد را به کج رفتار شدن مجبور می کند (صدیق سروستانی، ۱۳۸۵: ۴۰). به نظر مرتون جوامع صنعتی جدید بر توفیقات مادی در زندگی تاکید دارند که به شکل انباشت ثروت و تحصیلات علمی به عنوان مهمترین اهداف زندگی شخصی و معیارهای منزلتی تجلی می کنند. دستیابی به این اهداف معقول اجتماعی نیاز به ابزار های معقولی هم دارد. که البته از دسترس جمعی از افراد جامعه، خارج است. یعنی جامعه طوری ساخت یافته که طبقات فرودست فرصت های کمتری برای تحقق آرزوهای خود دارند. در نتیجه چون این اهداف به آرمانهای اصلی زندگی همه افراد (فقیر و غنی) تبدیل شده، آن کس هم که دسترسی به ابزار مشروع ندارد تحت فشار جامعه برای دستیابی به آنها از ابزار نامشروع استفاده می کند (صدیق سروستانی، ۱۳۸۵: ۴۰). همچنین وی چهار نوع رفتار انحرافی را مشخص می کند: ۱- نو آوری ۲- مراسم گرایی ۳- کناره گیری یا انزوا ۴- طغیان یا سرکشی (ستوده ۱۳۸۱: ۱۲۸). از طرف دیگر ساترلند نیز در نظریه پیوند افتراقی عنوان نموده است که: افراد به این علت کج رفتار می شوند که تعداد تماسهای انحرافی آنان بیش از تماسهای غیر انحرافی آنان است. این تفاوت تعامل افراد، با کسانی که ایده های کج رفتارانه دارند نسبت به افرادی که از ایده های هم نوایانه بر خوردارند، علت اصلی کج رفتاری آنان است (صدیق سروستانی، ۱۳۸۵: ۴۳). همچنین وی در نظریه پیوند افتراقی خود معتقد است که: رفتار انحرافی از طریق معاشرت با دوستان ناباب آموخته می شود (ستوده ۱۳۸۱: ۱۳۰).

در نظریه تقویت افتراقی، برگس معتقد است که ادامه یا توقف هر نوع رفتاری بستگی به تشویق یا مجازات دارد. یعنی تشویق موجب ادامه رفتاری خاص و مجازات باعث توقف آن خواهد شد (صدیق سروستانی، ۱۳۸۵: ۴۵). طبیعی است ورود یک تکنولوژی تاثیرگذار مانند خودرو در کشوری بومی و گسترش فوقالعاده آن در مدت زمان کوتاه برای عموم مردمی که تمرین و آمادگی لازم و کافی برای برخورد صحیح با این تکنولوژی را ندارند (یعنی متولیان امور از قبل آن را بررسی ننموده و بومی سازی نکرده و نظام موجود را با آن تطبیق نداده باشند)، بسیار طبیعی است که نظام اجتماعی تخریب و احیاناً از هم پاشیده شود. از طرفی آنومی یا بی هنجاری یک از مسائل ناشی از دوران گذراست. اگر چه دورکیم آن را مربوط به جامعه مدرن می داند

اما در اصل نشانگر جامعه ای است که هنوز به تمام معنا مدرن نشده و دستخوش دگرگونی ها و تغییرات ساختار است. و در حقیقت می توان گفت که حالت مرضی آنومی اجتماعی در نظر دورکیم معرف نا هماهنگی و بی انسجامی اجتماعی در جامعه ای است که به تازگی گسست خود با جامعه سنتی را پشت سر گذاشته و سعی در مدرن شدن دارد. جامعه ای که دیگر سنتی نیست اما به تمام معنی نیز مدرن نشده است (آریانپور، ۱۳۴۷). نتایج حاصله از تحقیق صداقت و همکاران (۱۳۸۴) در ارتباط با فقر و قانون گریزی و شکل گیری آسیب اجتماعی، که در پاراگراف بعدی آورده خواهد شد نیز، به شرح زیر از نظریه های فوق استفاده نموده که نتایج آن تحقیق در رویکرد، نسبت به تحقیق حاضر موثر بوده است. از نگاه آنان، چمبرزدر نظریه تضاد خود معتقد است که نوسانات شدید اقتصادی و بی هنجاری های اقتصادی، شکاف طبقاتی را افزایش می دهد که در این حالت، اکثریت افراد جامعه قادر به تامین نیازمندی های خود نشده، در تله فقر گرفتار می شوند و در نتیجه بر ناتوانی و عدم هنجارپذیری آنان افزوده می شود.

ساترلند چنین وضعیتی را بر اساس الگوی انتقال فرهنگی تبیین کرده که باعث گسترش قانون‌گریزی و شیوع قانون‌گریزی به عنوان شکل‌گیری آسیب اجتماعی مطرح می‌کند

امکان دارد که بر اثر تغییرات جمعیتی، تقسیم کار اجتماعی، و ... نیروی وجدان جمعی نیز تضعیف گردد. از نگاه دورکیمیکی از پیش فرضهای اساسی نظریه بوم‌شناسی که در مکتب شیگاگو شکل گرفته، این است که، آن دسته از حوزه‌های درون شهرهای تجاری و صنعتی که به لحاظ اجتماعی دچار بی‌سامانی شده‌اند، ارزشها و سنتهای قانون‌شکنی و روی‌آوری به رفتارهای بزهکارانه را توسعه می‌دهند. برگس نیز بر این باور است که: به علت سطح بالای تحرک و تراکم جمعیت، تنگ بودن خیابانها و کوچه‌ها، شیوع رفتار قانون‌گریزانه بیشتر است.

همچنین از نظر وی قانون‌گریزی نتیجه تعاملات فرهنگی و زیستی است که در طبقه پایین مصداق بیشتری دارد. به نظر مرتون گروه فقرا با توجه به نیازها، باورها، اعتقادات و قدرت تفکر و تحلیل خود بر رفتارهای قانون‌گریزانه صحنه می‌گذارند و آن را به عنوان اخلاق به طریزی خودآگاهانه دنبال می‌کنند و در نتیجه به فرافکنی‌ها و تکنیک‌های خنثی‌سازی متوسل می‌شوند و قانون‌شکنی را حق عقب‌ماندگی یا ناتوان بودن خود می‌دانند که می‌تواند به بازده مثبت برسد.

نتایج تحقیق صداقت و همکاران (۱۳۸۴) با مبانی نظری فوق که می‌توان از نتایج تحقیق وی بعنوان چراغ راه استفاده نمود، به این شرح است که: سطح قانون‌گریزی در طبقه پایین جامعه بیشتر است. ضمن اینکه در گروه طبقه پایین مهارت‌های لازم برای شهروندگرایی نیز بسیار پایین‌تر از طبقه متوسط و بالای جامعه است که این یافته نظریه مرتن و ساترلند را تایید می‌کند. آشنا نبودن به الگوهای شهروندی شدن، قانون‌گریزی را افزایش می‌دهد. قانون‌گریزی یک بیماری مسری است. ریشه آن عدم نظم‌پذیری است. بی‌توجهی به علائم راهنمایی و رانندگی نوعی قانون‌گریزی است. میزان قانون‌گریزی عبارتست از نادیده گرفتن قواعد رفتاری و هنجارها که دارای ضمانتهای اجرائی نمی‌باشند. شیوع تکرار این رفتار، میزان قانون‌گریزی افراد را تعیین می‌کند. در مجموع فقر اقتصادی و فرهنگی، پایین بودن نگرش به قانون، پایین بودن نگرش دینی، فقر فرهنگی و فقر شهروندی تاثیر معنی‌داری بر قانون‌گریزی شهروندان دارد. گزینه فقر در ابعاد مختلف، خود سیستمی را تشکیل می‌دهد که فرد را برای قانون‌گریزی و عدم احساس مسئولیت در برابر قانون آماده می‌سازد که این خود تعامل چند وجهی انواع آسیب‌های اجتماعی را فراهم می‌آورد (صداقت و همکاران، ۱۳۸۴).

از دیدگاه سیف‌اللهی، ارکان و بنیان اصلی نظام اجتماعی ایران بر ۵ عنصر با مولفه‌های مربوطه استوار است این ۵ عنصر عبارتند از: ارکان، عناصر و مولفه‌های جغرافیایی - اقلیمی، جمعیتی، معیشتی - اقتصادی، فرهنگی، سیاسی (سیف‌اللهی، ۱۳۸۶: ۵۷). ترکیب ساختاری عناصر مزبور در ارتباط با عوامل بیرونی پس از دگرگونیهای زیاد به علت ساخت اجتماعی، اقتصادی فرهنگی و سیاسی خاص کشور ایران و شکل‌گیری سیستم اجتماعی - اقتصادی در ایران با تاثیرپذیری از پنج عنصر ناهمگون جغرافیایی - اقلیمی، جمعیتی، معیشتی، فرهنگی و سیاسی شکل گرفته است. ترکیب ناموزون اما موثر عناصر فوق‌زمینه را برای دگرگونیهای اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی خاصی فراهم کرده که تحلیل جامعه‌شناختی از ساخت اجتماعی و عوامل تعیین‌کننده زندگی اجتماعی و روابط اجتماعی را سخت‌مشکل ساخته است (سیف‌اللهی، ۱۳۸۸: ۲۵۹).

جامعه ایران با زندگی پرتضاد و نابرابر خود که چند انقلاب را در سده اخیر تجربه کرده است - هنوز نتوانسته است در یک قالب انسجام یافته و کم‌ستیز قرار گیرد. نفوذ و سلطه تمدن و فرهنگ این جهانی غرب - هم از نظر پیشرفت تکنولوژیکی و هم از نظر روابط و مناسبات اجتماعی - در جامعه ایران، نه تنها زمینه دگرگونی موزون و متعادل و سریع را فراهم نکرده، بلکه ساخت کهن آن را در هم ریخته است و مردم را رودرروی هم قرارداده، تضاد و تعارضات طبقاتی و نابرابریها را افزون ساخته و آگاهیهای متضاد و گاهی دور از عینیت و واقعیت را القا کرده است. این نابسامانی در ساخت اجتماعی - اقتصادی ایران، نابسامانیهای

فرهنگی و فکری را نیز سبب شده است. روحیه همکاری و همیاری کهن مردم ایران رو به ضعف و افول نهاد و فردگرایی مبتذل به جای آن نشست (سیف‌اللهی، ۱۳۸۸: ۲۶۰).

ترکیب ساختاری عناصر مزبور، در ارتباط با عوامل بیرونی، نظام اجتماعی ویژه‌ی را بوجود آورده است که نیازمند به بررسی ویژه‌ی است. ما این نظام را "نظام اجتماعی ایرانی" نام گذاری می‌کنیم. این نام گذاری بر این واقعیت تاکید دارد که فرایند توسعه اقتصادی - اجتماعی ایران با فرایند توسعه اقتصادی - اجتماعی جوامع غربی و سایر جوامع متفاوت است. بنابراین، برای بررسی کم و کیف چنین نظام اقتصادی - اجتماعی و ارایه الگوی توسعه مناسب باید از یکسو به ویژگی آن و از سوی دیگر، به تاثیر پذیری و تاثیرگذاری از عوامل بیرونی و همچنین بر عناصر و مولفه‌های درون جامعه‌ی موثر در روند و فرایند توسعه اقتصادی - اجتماعی ایران (مانند نقش دین در تحولات اجتماعی، سیاسی و فرهنگی) توجه بنیادین کرد (سیف‌اللهی، ۱۳۸۶: ۸۷). از دیدگاه فرامرزی رفیع پور مساله اصلی، سازگاری بین انتقال تکنولوژی با توسعه درونزا است. در جوامعی مانند ایران، پیوندهای سنتی بسیار عمیق و پیچیده با کنترل درونی قوی وجود دارد و مردم، به طور درونی، از فشار و نیروی عظیم هنجارهای سنتی و ملاحظات اجتماعی نا نوشته و غیر رسمی پیروی می‌کنند. لذا هر گونه الگوی اداره اجتماعی بیرونی و رسمی تا موقعیکه با نظام سنتی تطبیق داده و درونی نشود، نظم اجتماعی موجود را بر هم می‌زند (رفیع پور، ۱۳۷۷: ۵۴۴).

#### چارچوب و رویکرد نظری

در مجموع، در بررسی نظریه‌های آگبرن، دورکیم، مرتون، ساترلند، چمبرز و برگس می‌توان رگه‌هایی از علل کلی وقوع حوادث رانندگی در سطوح کلان پیدا نمود، که از لحاظ منطقی می‌تواند تاثیراتی بر مسائل اجتماعی به صورت کلی داشته باشد. از طرف دیگر کشور ایران دارای ویژگی‌های خاص و منحصر به فردی است که خود، به پیچیدگی‌های بالا می‌افزاید. و یقیناً بدون شناخت و آگاهی از ویژگیهای خاص جوامع نمی‌توان مصادیق و نمودهای آشکار و نهان عناصر آن را بررسی و تعاملات آن را مورد تجزیه و تحلیل قرار داد.

حوادث رانندگی چه به عامل انسانی چه به عامل جاده یا عامل خودرو، مربوط باشد، در کشوری پیرامونی مانند ایران، ریشه‌های عمیقی، در حوزه‌های کلان فرهنگی و اقتصادی و .. دارند. همه این حوادث خرد، تابعی است از حوادث و تغییرات کلان فرهنگی، سیاسی، اقتصادی و اجتماعی رخ داده در کشور، در طول قرن‌ها و توسعه نازیبا و ناهمگون روستاهای بزرگی بنام کلانشهر (مانند تهران)، با ویژگیهای بسیار ناموزون و نازیبا.

تاخرفرنگی یا عدم هماهنگی رشد تکنولوژی و فرهنگ (انسان، راه، خودرو، مدیریت کلان) از سوی عامل انسانی و یا سازندگان خودرو، یا برنامه ریزان و مجریان دخیل در امور راه سازی و .. و نتایج آن به شکل بی‌هنجاری (آنومی) و قانون گریزی‌های آشکار و نهان شکل گرفته در وجود ایرانیان، علاوه بر مشکلات کشورهای در حال توسعه، به دلیل تفاوت‌های سیاسی و .. ایران را از مشکلات ویژه‌ای برخوردار ساخته است.

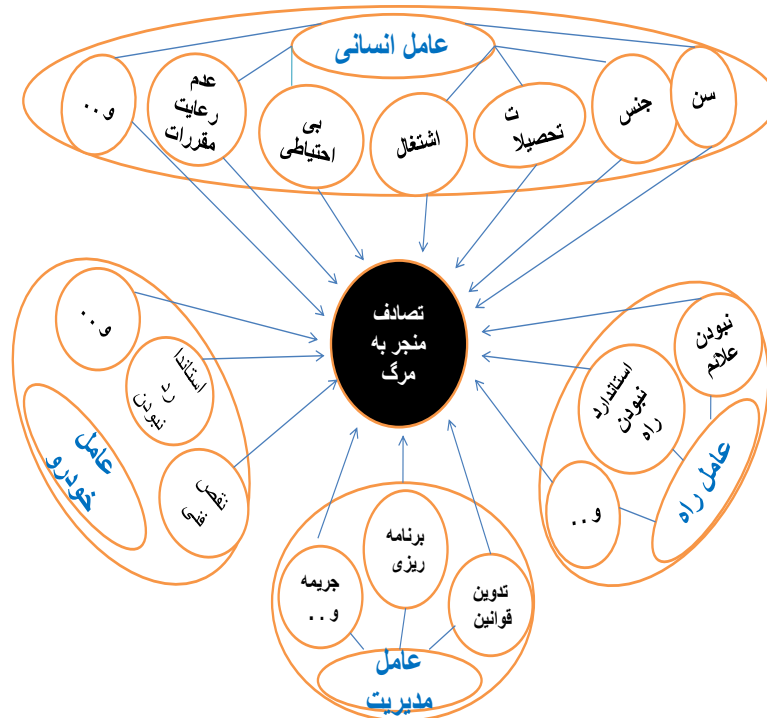
یک حادثه رانندگی اگر در یک ساخت موزون و متعادل اتفاق بیفتد یک تعریف دارد و اگر در یک ساختار ناموزون، نامتناسب و ناهمگون رخ دهد، تعریف، مشخصه، علل و عوارض متفاوت تری را دارا خواهد بود (برگرفته از دیدگاه سیف‌اللهی)، بنابراین اگرچه تاکنون از وجود نظریه خاصی در زمینه حوادث رانندگی آگاهی ندارم ولی با توجه به دیدگاه‌های سیف‌اللهی، درک نظریه‌های تاخرفرنگی و نتیجه آن آنومی (بی‌هنجاری) و ادامه آن قانون‌گریزی، و انطباق قسمتهایی از آن در کشور ایران، پیچیدگیهای خاص ناشی از متفاوت بودن مدیریت کلان در کشور، با رویکردی نقادانه و عقلانی، به مطالعه و بررسی موضوع مورد تحقیق پرداخته، و راهکارهایی هر چند کوچک، اما در راستای رشد و توسعه کشور، ارائه خواهد شد. در این تحقیق بر اساس قوانین توزیع فراوانی‌ها، بررسی آماری و ریاضی انجام خواهد گرفت. و در نهایت با مقایسه نتایج حاصله از

تجزیه و تحلیل، با نظریه های مذکور، و یافتن جایگاه این نتایج در الگوهای (نظریه ها) آماری، علل و عوامل اجتماعی موثر بر وقوع حوادث رانندگی در کلان شهر تهران، مورد مطالعه و بررسی قرار خواهد گرفت.

### الگوی تحلیلی و نظری موضوع مورد مطالعه

باتوجه به مباحث مطروحه و رویکرد نظری درخصوص علل و عوامل اجتماعی موثر بر وقوع حوادث رانندگی در کلان شهر

تهران الگوی نظری زیر ارائه می گردد:



### روش شناسی تحقیق

باتوجه به اینکه مورد مطالعه، حوادث منجر به مرگ در کلان شهر تهران در فصل بهار ۹۰ بوده است بنابراین برای جمع آوری داده ها از روش تحلیل ثانویه داده های موجود و تمام شماری متوفیات حوادث رانندگی منجر به مرگ استفاده شده است. نظر به نو و جدید بودن موضوع تحقیق، از روش پیمایشی و استفاده از تکنیک پرسشنامه خود ساخته که از اعتبار صوری برخوردار است برای جمع آوری داده های مربوط به "نگرش سنجی" مردم کلان شهر تهران استفاده گردید. در این قسمت از روش نمونه گیری تصادفی سیستماتیک، استفاده و از رانندگان تاکسی و اتوبوس و سرنشینان تاکسی و اتوبوس و پلیس راهنمایی و رانندگی مستقر در میدین و کارکنان ستادی اداره راهنمایی و رانندگی "نگرش سنجی" به عمل آمد.

### دست آوردهای تحقیق

نتایج حاصله از این تحقیق در مجموع، نشانگر آن است که بین جنس، سن، شغل، سابقه رانندگی، محدوده فعالیت، میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از طرف ماموران پلیس و خود مردم، و نظرات نسبت به "متغیر عوامل موثر بر کاهش تصادفات" ارتباط وجود دارد.

۴۶/۲ درصد از پاسخگویانی که می گویند خودشان در حد "متوسط" قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت می کنند بر این باورند که "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" بر کاهش تصادفات اثر "کمی" دارد. ۴۰/۸ درصد از پاسخگویانی که می گویند خودشان به میزان "زیادی" قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت می کنند بر این باورند که "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" بر کاهش تصادفات تاثیر "زیادی" دارد. ۱۸/۵ درصد از پاسخگویانی که خود به اندازه "متوسط" قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت می کنند بر این باورند که "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" بر کاهش تصادفات اثر "زیادی" دارد. ۵۹/۳ درصد (مجموع ۱۸/۵ درصد و ۴۰/۸ درصد) از پاسخگویانی که به میزان "متوسط به بالا" قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت می کنند بر این باورند که "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" تاثیر "زیادی" بر کاهش تصادفات دارد.

حدود یک چهارم پاسخگویان به سئوالات باز پاسخ نداده اند و حدود یک چهارم دیگر اطلاع رسانی یعنی آگاه ساختن مردم را بیشترین عامل موثر در کاهش حوادث رانندگی دانسته اند. یک هشتم از پاسخگویان، نظارت بیشتر مسئولین ذیربط را موثر دانسته اند. با محاسبه ۵/۹ درصدی که آموزش دقیق و جدی رانندگی را مورد نظر قرار داده اند، به نظر می رسد که از نگاه مردم پاسخگو، بیشترین مسئولیت به عهده مسئولین امر قرار دارد. نیمی از مردم پاسخگو (و اگر موارد متفرقه و بدون پاسخ را نیز به آن اضافه نماییم) اکثر پاسخگویان، اطلاع رسانی را، برای رعایت قوانین و مقررات ضروری دانسته اند. ۱۵ درصد نیز نظارت پلیس را برای اجرا و رعایت قوانین و مقررات رانندگی ضروری دانسته اند. اگر این دو مورد را به هم اضافه نماییم، به این نتیجه می رسیم که اکثر پاسخگویان اطلاع رسانی و نظارت را برای رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی موثر می دانند. ۵۰ درصد از افراد پلیس معتقدند که تاثیر "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" بر کاهش تصادفات "زیاد" است

با توجه به اینکه افراد پلیس بیشترین آشنائی به مقررات راهنمایی و رانندگی را دارا بوده و به طور تجربی و مستمر نیز در جریان تصادفات رانندگی و عوارض آن قرار دارند و با کسر نظرات غیر کارشناسی تعدادی از افراد پلیس که جوان و سرباز و یا کارمند ستادی هستند می توان ابراز نمود که کارشناسان معتقدند تاثیر "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" بر کاهش تصادفات "زیاد" می باشد. در نتیجه در تحقیقات بعدی می توان دقیق تر روی این عوامل بررسی و برنامه ریزی نمود. رانندگان نیز که طرفهای اصلی ماموران پلیس می باشند و طبق مشاهدات (خصوصا بخاطر جریمه ها) چندان دل خوشی از پلیس ندارند (همانند تام و جری) با اینحال ۳۵ درصد از رانندگان نظراتشان مشابه اکثر ماموران پلیس است یعنی معتقدند که "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" بر کاهش تصادفات اثرات "زیادی" دارد. و باز این نکته ما را به تاکید و توجه بیشتر و رفع نقائص و معایب آن عوامل برای تاثیر بیشتر، رهنمون می سازد. اگر نظرات ۴۵ درصد از رانندگان که معتقدند "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" بر کاهش تصادفات اثر متوسط دارد (با توجه به اینکه سلامت مردم مورد توجه است) و ۲۸/۱ درصد از نظرات ماموران پلیس که معتقدند مورد بالا اثر متوسط دارد را، به نظرات رانندگان و ماموران پلیس که گفته اند مورد بالا اثر زیادی دارد، اضافه نماییم، می توان نتیجه گرفت که ۷۸/۱ درصد از ماموران پلیس و ۸۰ درصد از رانندگان (نظرات نزدیک به هم است) که از لحاظ کاربردی دست اندرکاران اصلی امور جاده و خودرو می باشند، معتقدند که "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" در کاهش تصادفات موثر است.

جالب اینجاست که قربانیان اصلی جاده ها یعنی مردم که (غالباً کارشناس امور نیستند) با ۴۵ درصد یعنی تقریباً نیمی از مردم، اثر "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" را بر کاهش تصادفات "کم" دانسته اند. و چون باز پای جان مردم در میان است، اگر ۳۲ درصدی را که این اثر را متوسط دانسته اند با ۴۵ درصد بالا جمع کنیم، یعنی ۷۷ درصد معتقدند که "متغیر عوامل موثر

در کاهش تصادفات " اثر " کمی " بر کاهش تصادفات دارد. یافته ها کاملا نشان دهنده تضاد نگرش مردم و رانندگان و پلیس می باشد.

۷۸ درصد از ماموران پلیس به اثر زیاد متغیر بالا اعتقاد دارند، و ۸۰ درصد از رانندگان نیز به اثر زیاد متغیر بالا اعتقاد دارند و بالعکس ۷۷ درصد از مردم به اثر زیاد متغیر بالا اعتقاد ندارند. نتایج کاملا نشان دهنده تضاد نگرش مجریان امور و سرویس گیرندگان می باشد. که این مورد بسیار قابل نقد و بررسی است.

همچنین نتایج نشان می دهند که بین جنس پاسخگویان ( زن و مرد ) و نظرات آنان نسبت به " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " رابطه وجود دارد. یعنی یک ناهمسوئی در نظرات مردان و زنان جامعه ما ( چه درست و کارشناسی چه نادرست و غیر کارشناسی ) دیده می شود. زنان و مردان اطلاعات ناهمگونی راجع به قوانین راهنمایی و رانندگی دارند. و این نتیجه نامتناسب بودن " اطلاع رسانی " دست اندر کاران در این زمینه در سطوح مختلف جامعه، می باشد. حتی اگر این دانسته ها را به عنوان معلومات یا دانشی تلقی کنیم که مردان و زنان آن را می دانند، آیا داشتن دانش کافی است؟ چه فکری برای بینش و داشتن مهارت در این زمینه باید نمود؟

مردم و پلیس وحتى خود رانندگان، هرچه سابقه رانندگی شان بیشتر می شود نظراتشان نسبت به تاثیر " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " بر کاهش تصادفات، تغییر می کند. رانندگان حرفه ای یعنی ۴۰/۶ درصد از افراد با سابقه در رانندگی، تاثیر متغیر فوق را بر کاهش تصادفات " زیاد " اعلام نموده اند. اگر مورد بالا را با ۴۳/۸ درصد از افراد با سابقه رانندگی زیاد، که به نظرشان تاثیر متغیر فوق بر کاهش تصادفات به میزان " متوسط " است، اضافه نمایم، اکثریت رانندگان حرفه ای ( چه پلیس، چه راننده، چه مردم ) معتقدند که " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " بر کاهش حوادث رانندگی تاثیر " زیادی " دارد. لذا این جدول نیز می تواند توجه ما را به سمت تاکید و کار بیشتر روی آن عوامل هم از لحاظ برنامه ریزی و هم از لحاظ کاربردی جلب نماید. جالب اینجاست که ۴۵/۶ درصد یعنی نیمی از افرادی که سابقه رانندگی نداشته اند ( ممکن است به علت جوان بودن و یا نداشتن خودرو ) اثر متغیر فوق را بر کاهش تصادفات " کم " اعلام نموده اند.

اگر درصد نظرات افرادی را که تجربه رانندگی نداشته اند و تاثیر متغیر فوق را بر کاهش تصادفات " زیاد " و " متوسط " دانسته اند، جمع نمایم ۵۴/۴ درصد از پاسخگویانی که سابقه رانندگی نداشته اند اثر متغیر فوق را بر کاهش تصادفات " زیاد " دانسته اند. یعنی نیمی از افراد بی تجربه اثر آن را زیاد و نیمی دیگر اثر آن را " کم " دانسته اند. با همه تفاوتها در مجموع به جز گروهی اندک، اغلب مردم، رانندگان و پلیس اثرات متغیر فوق را بر کاهش تصادفات " زیاد " ارزیابی نموده اند. ولی چون پای جان انسانها در میان است باید علت نظرات افراد بی تجربه بررسی و اقداماتی در جهت تغییر آن انجام گیرد.

نتایج حاصله نشان می دهد که هیچ پاسخگوی کمتر از ۱۸ سال تاثیر " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " را بر کاهش تصادفات " زیاد " ندانسته است. بالعکس ۴۶/۲ درصد یعنی حدود نیمی از پاسخگویان گروه سنی ۳۱ تا ۴۰ سال، تاثیر " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " بر کاهش تصادفات را " زیاد " دانسته اند. یعنی بالارفتن سن تغییرات زیادی در دیدگاههای مردم ایجاد می نماید. و چون جوانان زیر ۱۸ سال بیشتر در معرض خطر حوادث هستند، برنامه ریزان باید برنامه های خاصی را برای خیز فکری و آگاه نمودن آنها از این خطرات ارائه نمایند. جای تعجب است که نسل جدید که همزمان با این تغییرات دارد رشد می کند و تمام ابزارهای آگاهی در اختیارش است اینقدر دانشش، نسبت به این موضوع همگانی و حساس، کم است. وقتی دانش جوانان اینقدر " کم " باشد، بینش ایشان چگونه است و چگونه باید مهارت آنان را در این بعد خطر ساز و خطرناک زندگی بالا برد؟ این قسمت هم بسیار جای بحث دارد.

میزان تحصیلات پاسخگویان بر نظرات آنان نسبت به تاثیر " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " اثر گذاشته و نظر آنان را متفاوت می سازد. بر این اساس ۵۵/۶ درصد از افرادی که حداکثر مدرک سیکل داشته اند اعم از دانش آموزان یا کم سوادان



بزرگسال یا بی سوادان، تاثیر " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " را بر کاهش تصادفات " کم " دانسته اند و فقط ۱۱/۱ درصد از آنها تاثیر متغیر فوق را " زیاد " دانسته اند .

۳۵/۳ درصد از افراد بالاتر از فوق دیپلم تاثیر متغیر فوق را بر کاهش تصادفات " زیاد " دانسته اند . با توجه به اینکه افراد تحصیل کرده از دانش و بینش بیشتری ( به خاطر تحصیلات بالاتر ) در زمینه مسائل شهری دارند نظر ایشان قابل تامل تر می باشد و چنانچه نظرات افراد بالاتر از فوق دیپلمی را که تاثیر متغیر فوق را متوسط دانسته اند به نظر ایشان اضافه نمائیم ، به این نتیجه می رسیم که ۶۷/۱ درصد از افراد تحصیل کرده با تحصیلات بالاتر از فوق دیپلم معتقدند که " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " تاثیر " زیادی " بر کاهش تصادفات دارد

شغل افراد پاسخگو اعم از راننده ، خانه دار ، کارمند ، آزاد ، محصل ، بر نظرات آنان نسبت به " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " اثر دارد . این ناهمسوئی در افرادی با مشاغل و جنسیت مختلف شاید نشان از کم عمق بودن و ناکافی بودن اطلاعات آنان، در ارتباط با قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی می باشد. و یا شاید چون مردم ، نقشی سازنده و تعاملی در " وضع مقررات " ندارند ، آنچه از طریق رسانه ها و.. در این زمینه به مردم ارائه شده ، ناکافی بوده ، در وجودشان عمقی نشده و مورد تجزیه و تحلیل قرار نگرفته است .

محدوده فعالیت پاسخگویان نیز بر نظرات ایشان نسبت به میزان اثر " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " در کاهش تصادفات ، تاثیر داشته و به تناسب محدوده ، نظر افراد تغییر می کند . ۳۹/۶ درصد از افرادی که معمولاً در همه تهران فعالیت دارند معتقدند که اثرات متغیر فوق بر کاهش تصادفات " زیاد " می باشد .

۵۳/۳ درصد از مردمی که در محدوده جنوب شهر تهران فعالیت می کنند یعنی بیش از نیمی از آنان تاثیر " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " بر کاهش تصادفات را " متوسط " ارزیابی نموده اند اگر ۳۰ درصد افرادی را که در محدوده جنوب تهران فعالیت می کنند و معتقدند که تاثیر " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " بر کاهش تصادفات " زیاد " است را به ۵۳/۳ درصد اضافه کنیم نتیجه این می شود که ۸۳/۳ درصد از مردم فعال در جنوب شهر یعنی اکثریت قابل ملاحظه ای از آنان تاثیر متغیر فوق بر کاهش تصادفات را " زیاد " دانسته اند . این بدان معناست که محدوده فعالیت افراد و تجربیات اجتماعی و فرهنگی آنان دانش و نگرششان را ارتقاء می دهد .

نتایج جالبتر حاکی از توجه مردم به رفتار " پلیس " می باشد . ۵۱/۵ درصد از پاسخگویان یعنی نیمی از پاسخگویانی که معتقدند خود " پلیس " مقررات راهنمایی و رانندگی را به میزان " کم " رعایت می کند ، معتقدند که " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " بر کاهش تصادفات ، " کم " اثر می باشد .

منطقی و بدیهی به نظر می رسد که پلیس الگوی رفتاری افراد جامعه باید باشد و مردم حتی اگر سواد کافی نیز نداشته باشند باید از پلیس بیاموزند .

در نتیجه وقتی نیمی از مردمی که در این روستای بزرگ زندگی می کنند ، باور داشته باشند که خود پلیس مقررات را رعایت نمی کند ، مردمی که فقط از طریق دیدن ، جامعه پذیر می شوند خیلی طبیعی است که مقررات را رعایت نکنند . وهمه این نشاندهنده این امر است که رعایت مقررات برای این گروه " بازتابی " است و ملکه وجوشان نشده . همانگونه که ملکه وجود افراد پلیس هم نشده است.

و این ، می نمایاند که این پدیده جدید (مدل جدید رفتار اجتماعی ما) بسیار نوپاست و نه در سطح کلان و نه در سطح مردم عمیق و قابل قبول نشده و راهی جز اعمال مدیریت آمرانه برای جلوگیری یا کاهش عوارض ناشی از حوادث راهنمایی و رانندگی برای ما باقی نمی گذارد . نزدیک به نیمی از مردم چون خودشان قوانین را کمتر رعایت می کنند ، معتقدند که "عوامل موثر در کاهش تصادفات " اثر کمی بر کاهش تصادفات دارد .

یا مردم "قیاس به نفس" می کنند، یعنی چون، خودشان رعایت نمی کنند، می گویند عوامل بی اثرند و یا چون، نمی دانند که اینها اثر دارند پس خودشان رعایت نمی کنند.

که هر دو این ها نشان از عدم توجه افراد به جمع و جامعه و توجه بیشتر به "خود جامعه پذیر نشده" شان، دارد و یا آنقدر آگاهی از سوی متولیان امر به سمتشان سرازیر نشده و به اندازه کافی نمی دانند و اگر هم بدانند بینش فرد گرایانه ایشان را، تغییر نداده است تا خود را ملزم به رعایت مقررات نمایند.

مسئولیت کم دانشی مردم و بینش های انسجام نیافته و از هم گسیخته آنان، اغلب نشات گرفته از ساختار فرهنگی و اجتماعی و... سطح کلان جامعه می باشد. زیرا "فرد" به تنهایی، نه در جریان شکل گیری آن و نه در بخش برنامه ریزی و نه در تخصیص سهمیه مورد نیاز خود از امکانات مادی و معنوی به نفع خودش، دخالتی ندارد و وارث هر آنچه که دیگران برای او اختصاص داده اند، می باشد. مثل همه موارد طبیعی، ژنتیک، فرهنگی، اقتصادی، زیست محیطی و... تقریباً تا به سن رشد نرسد فقط و فقط، مصرف کننده آنچه که دیگران، یعنی متولیان نظام حکومتی و برنامه ریزان و مجریان و خانواده، به او می دهند، می باشد. و چون خانواده هم سهم کوچکی از خانواده های یک کشور را به خود اختصاص می دهد، می توان نتیجه گرفت که سیستم مدیریتی هر کشوری بیشترین مسئولیت برنامه ریزی و تخصیص امکانات و... و هدایت افراد در مسیر رشد و پویایی را به عهده دارد.

#### نتایج تحقیق

این تحقیق جزو اولین گامهایی است که در زمینه مطالعه و بررسی علل و عوامل اجتماعی موثر بر حوادث منجر به مرگ صورت می پذیرد. صرف نظر از نوپا بودن محقق و نو بودن نوع نگاه به حوادث رانندگی منجر به مرگ، بخصوص از لحاظ اجتماعی، این دست از تحقیقات، نیازمند تلاش مستمر و پیگیر محققینی اندیشمند (نه فقط دانشمند) با دانشی وسیع در همه ابعاد انسانی (هرچه بیشتر، بهتر) و بینشی عمیق (هرچه عمیق تر، بهتر) می باشد تا بتوانند با نفوذ در زوایای مختلف و پیچیده نهان و آشکار جامعه انسانی، با مهارت، به واقعیاتی مورد نیاز برای برنامه ریزیهای سازنده و پیش برنده جامعه، دست یابند.

در این تحقیق، سعی بر این شد که با استفاده از دو روش اسنادی و پیمایشی مطالعه و بررسی لازم در حوزه انسان، جاده، خودرو و سیستم مدیریتی (که از نظر محقق، اساسی ترین عوامل موثر بر وقوع حوادث رانندگی بوده اند)، علل و عوامل اجتماعی آشکار و نهان موثر بر وقوع حوادث رانندگی، در حد توان، آشکار گردد. اما بسیار جالب است که می توان اذعان نمود که حدود ۹۰ درصد از یافته های این تحقیق به هیچ وجه در ابتدا دیده نشده بود و این بزرگترین یافته حاصل از این تحقیق می تواند باشد که اصولاً علل و عوامل اجتماعی و... اغلب در بعد ظاهری دیده نمی شوند و این، کار محقق را بسیار سخت تر می نماید.

#### نتایج حاصله از پرونده های مربوط به "متوفیات" حاکی از آن است که:

تعداد ۶۶ نفر متوفیات حوادث رانندگی فصل بهار ۱۳۹۰ در شهر تهران بزرگ ۵۱ نفر مرد و ۱۳ نفر زن و ۲ نفر از لحاظ جنسیت نامشخص بوده اند. کودکان کمتر از ۱۰ سال با ۳ درصد کمترین موارد فوتی، و متوفیات در سنین ۲۱ تا ۴۰ سال، نفر یعنی ۸۹/۴ درصد از متوفیات، میزان تحصیلاتشان در پرونده ها ذکر و ثبت نگردیده است.

۵۰ نفر یعنی ۷۵/۸ درصد از کشته شده ها شغلشان در پرونده ها ذکر نگردیده است. محدوده ورودی غربی تهران با ۳۱/۸ درصد تعداد متوفیات ناشی از حوادث رانندگی، بیشترین آمار را به خود اختصاص داده است. ورودی های شرقی و جنوبی نیز به ترتیب با ۲۸/۸ درصد و ۲۴/۲ درصد بیشتر آمار کشته ها را داشته اند.

محدوده مرکزی (محدوده طرح ترافیک اصلی) با ۶/۱ درصد و بعد از آن محدوده شمالی با ۷/۶ درصد کمترین کشته ها را به خود اختصاص داده اند. تعداد کشته ها در روز با ۵۷/۶ درصد بیشتر از تعداد کشته ها در شب با ۴۲/۴ درصد است. ۵۱/۵

درصد از کشته ها " عابر " بوده اند و کمترین آمار کشته ها با ۱۲/۱ درصد مربوط به رانندگان خودروها بوده است. موتورسواران کشته شده و سرنشینان موتور یا ماشین کشته شده با ۱۸/۲ درصد برابر هم می باشد. ۶۹/۷ درصد از کشته شده ها نهایی ترین علت تصادفشان در پرونده ذکر نگردیده و ۲۴/۲ درصدی هم که ذکر شده عبور غیر مجاز عابر از خیابان را نشان می دهد. ۶۹/۷ درصد از کشته ها از نظر قضاتی که به پرونده های آنان رسیدگی کرده اند بی احتیاطی را به عنوان مهمترین علت مرگ در حوادث رانندگی چه از طریق رانندگان و چه عابران ، دانسته اند. در ۹۸/۵ درصد از سوانح رانندگی یعنی در اکثریت قریب به اتفاق حوادث ، خودروها از سلامت برخوردار بوده اند. به نظر کارشناسان تصادفات ۸۹/۴ درصد از تصادفات ناشی از عجله و شتاب بی مورد عامل انسانی بوده است. و بی توجهی به مقررات با ۳ درصد کمترین نقش را در تصادفات داشته است. ۶۹/۷ درصد از متوفیات به هنگام تصادف لباس تیره به تن داشته اند یعنی اکثریت کشته ها. برخورد

خودرو با موتور ، خودرو با مانع ثابت ، خودرو باخودرو با ۱۸/۲ درصد و ۱۵/۲ درصد و ۱۵/۲ درصد تقریباً از فراوانی یکسانی برخوردار بوده و به نظر می رسد که عابران قربانیان اصلی حوادث رانندگی هستند

#### نتایج حاصل از نگرش سنجی مردم کلان شهر تهران نشان می دهد که :

۶۵ درصد از پاسخگویان مسافران تاکسی و اتوبوس بوده اند که از این به بعد با عنوان مردم از آنها یاد می نمایم. رانندگان ۱۳/۲ درصد از پاسخگویان را تشکیل داده اند که نیمی از آنها رانندگان اتوبوس و نیمی دیگر رانندگان تاکسی بوده اند. ۲۱/۱ درصد پاسخگویان افراد پلیس بوده اند که تعدادی از آنها در میادین به کار مشغول بوده و تعدادی از آنها هم در بخش ستادی اداره تصادفات شاغل بوده اند. ۶۱/۸ درصد پاسخگویان مرد و ۳۸/۲ درصد پاسخگویان زن بوده اند. و همچنین پلیس های راهنمایی و رانندگی همگی مرد می باشند و زنان سرنشین اتوبوس و تاکسی، تنها زنانی بوده اند که در مثلث مردم - اتوبوس - تاکسی ، نقش استفاده کننده داشته و به سوالات ما پاسخ داده اند. ۳۷/۵ درصد از پاسخگویان اصلاً سابقه رانندگی نداشته اند و ۲۱/۱ درصد سابقه رانندگی زیادی داشته اند. ۵۴/۶ درصد از افراد پاسخگو جوان بوده اند یعنی در فاصله سنی ۱۹ الی ۳۰ سال و پس از آن ۲۵/۷ درصد در فاصله سنی ۳۱ الی ۴۰ سال. اگر دو مورد بالا را باهم جمع نمائیم مشخص می شود که ۸۰/۳ درصد یعنی اکثریت پاسخگویان در محدوده سنی ۱۹ تا ۴۰ سال یعنی سنین جوانی. تنها ۱۵/۱ درصد از پاسخگویان در سنین بالاتر از ۴۱ سال قرار داشته اند. ۵۵/۹ درصد از افراد پاسخگو تحصیلات بالاتر از فوق دیپلم داشته اند.

افرادی با سطح تحصیلات سیکل تا دیپلم هم با ۳۲/۲ درصد در رده دوم قرار می گیرند که باز خود نشانگر این است که واژه های به کار برده شده در پرسشنامه برایشان قابل فهم بوده است. ۱۱/۸ درصد زیر سطح راهنمایی ، یا کارگر بوده اند یا دانش آموز که به هر حال پرسشگر به زبان ساده آنها را توجیه نموده بود و تاثیر نظرات آنها در جداول دوی بعدی مشخص تر خواهد شد.

از همه اقشار و مشاغل در ۵ دسته راننده ، خانه دار ، کارمند ، شغل آزد و محصل پرسشها صورت پذیرفته است. و کارمندان با ۳۶/۲ درصد بیش از یک سوم پاسخگویان را به خود اختصاص داده اند و بقیه دسته های بالا تعدادشان به ترتیب با ۱۵/۱ درصد و ۱۵/۸ درصد و ۱۶/۴ درصد و ۱۶/۴ درصد در این نگرش سنجی به عنوان نمایندگان مردم کلان شهر تهران پاسخگوی سوالات تحقیق ما بوده اند. ۴۵/۴ درصد از پاسخگویان در محدوده شمال تهران رفت و آمد دارند. اکثریت پاسخگویان تاثیر " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " را در کاهش تصادفات تأیید نموده اند.

۵۱/۳ درصد از پاسخگویان یعنی نیمی از پاسخگویان اذعان داشته اند که پلیس به میزان " متوسط " مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت می کند. و تقریباً افرادی که معتقدند پلیس " زیاد " یا " کم " مقررات خودش را رعایت می کند به ترتیب با ۲۷ درصد و ۲۱/۷ درصد در ردیف بعدی قرار می گیرند. ۵۰ درصد از مردم مقررات راهنمایی و رانندگی را " زیاد " رعایت می کنند و با توجه به اینکه ۴۲/۸ درصد هم به اندازه متوسط خود را ملزم به رعایت مقررات می دانند. پاسخگویان مختلف ( یعنی رانندگان ، پلیس و مردم ) نظراتشان نسبت به میزان اثر " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " بر کاهش تصادفات با

یکدیگر متفاوت است. به این شکل که: ۵۰ درصد از افراد پلیس معتقدند که تاثیر "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" بر کاهش تصادف "زیاد" است.

با اینحال ۳۵ درصد از رانندگان نظراتشان مشابه اکثر ماموران پلیس است یعنی معتقدند که "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" بر کاهش تصادفات اثرات "زیادی" دارد. اکثر نظرات ۴۵ درصد از رانندگان که معتقدند "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" بر کاهش تصادفات اثر متوسط دارد و ۲۸/۱ درصد از ماموران پلیس که معتقدند مورد بالا اثر متوسط دارد ۷۸/۱ درصد از ماموران پلیس و ۸۰ درصد از رانندگان (نظرات نزدیک به هم است) که از لحاظ کاربردی دست اندرکاران اصلی امور جاده و خودرو می باشند معتقدند که "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" در کاهش تصادفات موثر است. قربانیان اصلی جاده ها یعنی مردم با ۴۵ درصد یعنی تقریباً نیمی از مردم اثر "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" را بر کاهش تصادفات "کم" دانسته اند. اگر ۳۲ درصد را که این اثر را متوسط دانسته اند با ۴۵ درصد بالا جمع کنیم یعنی ۷۷ درصد معتقدند که "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" اثر "کمی" بر کاهش تصادفات دارد. و این نشان دهنده تضاد نگرش مردم و رانندگان و پلیس می باشد.

هیچ رابطه ای بین جنس پاسخگویان (زن و مرد) و نظرات آنان نسبت به "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" بر کاهش تصادفات دیده نمی شود. مردم و پلیس و حتی خود رانندگان هرچه سابقه رانندگی شان بیشتر می شود نظراتشان نسبت به تاثیر "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" بر کاهش تصادفات تغییر می کند. رانندگان حرفه ای یعنی ۴۰/۶ درصد از افراد با سابقه در رانندگی تاثیر متغیر فوق را بر کاهش تصادفات "زیاد" اعلام نموده اند. اگر مورد بالا را با ۴۳/۸ درصد از افراد با سابقه رانندگی زیاد که به نظرشان تاثیر متغیر فوق بر کاهش تصادفات به میزان "متوسط" است، اضافه نمایم اکثریت رانندگان حرفه ای (چه پلیس، چه راننده، چه مردم) معتقدند که "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" بر کاهش حوادث رانندگی تاثیر "زیادی" دارد.

۴۵/۶ درصد یعنی نیمی از افرادی که سابقه رانندگی نداشته اند اثر متغیر فوق را بر کاهش تصادفات "کم" اعلام نموده اند. اگر درصد نظرات افرادی را که تجربه رانندگی نداشته اند و تاثیر متغیر فوق را بر کاهش تصادفات "زیاد" و "متوسط" دانسته اند، جمع نمایم ۵۴/۴ درصد از پاسخگویانی که سابقه رانندگی نداشته اند اثر متغیر فوق را بر کاهش تصادفات "زیاد" دانسته اند. یعنی نیمی از افراد بی تجربه اثر آن را زیاد و نیمی دیگر اثر آن را "کم" دانسته اند. با همه تفاوتها در مجموع به جز گروهی اندک اغلب مردم، رانندگان و پلیس اثرات متغیر فوق را بر کاهش تصادفات "زیاد" ارزیابی نموده اند. هیچ پاسخگوی کمتر از ۱۸ سال تاثیر "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" را بر کاهش تصادفات "زیاد" ندانسته است. بالعکس ۴۶/۲ درصد یعنی حدود نیمی از پاسخگویان گروه سنی ۳۱ تا ۴۰ سال تاثیر "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" بر کاهش تصادفات را "زیاد" دانسته اند میزان تحصیلات پاسخگویان بر نظرات آنان نسبت به تاثیر "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" اثر گذاشته و نظر آنان را متفاوت می سازد.

براین اساس ۵۵/۶ درصد از افرادی که حداکثر مدرک سیکل داشته اند اعم از دانش آموزان یا کم سوادان بزرگسال یا بی سوادان، تاثیر "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" را بر کاهش تصادفات "کم" دانسته اند و فقط ۱۱/۱ درصد از آنها تاثیر متغیر فوق را "زیاد" دانسته اند. ۳۵/۳ درصد از افراد بالاتر از فوق دیپلم تاثیر متغیر فوق را بر کاهش تصادفات "زیاد" دانسته اند. به این نتیجه می رسیم که ۶۷/۱ درصد از افراد تحصیل کرده با تحصیلات بالاتر از فوق دیپلم معتقدند که "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" تاثیر "زیادی" بر کاهش تصادفات دارد. شغل افراد پاسخگو اعم از راننده، خانه دار، کارمند، آزاد، محصل، تاثیری در نظرات آنان نسبت به اثر "متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات" بر کاهش تصادفات ندارد.

محدوده فعالیت پاسخگویان نیز بر نظرات ایشان نسبت به میزان اثر " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " در کاهش تصادفات ، تاثیر داشته و به تناسب محدوده ، نظر افراد تغییر می کند ۳۹/۶ در صد از افرادی که معمولا در همه تهران فعالیت دارند معتقدند که اثرات متغیر فوق بر کاهش تصادفات " زیاد " می باشد . ۵۳/۳ درصد از مردمی که در محدوده جنوب شهر تهران فعالیت می کنند یعنی بیش از نیمی از آنان تاثیر " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " بر کاهش تصادفات را " متوسط " ارزیابی نموده اند اگر ۳۰ درصد افرادی را که در محدوده جنوب تهران فعالیت می کنند و معتقدند که تاثیر " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " بر کاهش تصادفات " زیاد " است را به ۵۳/۳ درصد اضافه کنیم نتیجه این می شود که ۸۳/۳ درصد از مردم فعال در جنوب شهر یعنی اکثریت قابل ملاحظه ای از آنان تاثیر متغیر فوق بر کاهش تصادفات را " زیاد " دانسته اند . توجه مردم به رفتار " پلیس " می باشد .

۵۱/۵ درصد از پاسخگویان یعنی نیمی از پاسخگویان معتقدند که خود " پلیس " مقررات راهنمایی و رانندگی را به میزان " کم " رعایت می کند ، معتقدند که " متغیر عوامل موثر در کاهش تصادفات " بر کاهش تصادفات ، " کم " اثر می باشد . نزدیک به نیمی از مردم چون خودشان قوانین را کمتر رعایت می کنند ، معتقدند که " عوامل موثر در کاهش تصادفات " اثر کمی بر کاهش تصادفات دارد . حدود یک سوم از پاسخگویان به دو سوال باز تحقیق ، پاسخ نداده اند و نتایج حاصله از بقیه پاسخ ها نشان می دهد که " پلیس " علل و عوامل موثر بر وقوع حوادث رانندگی را به گردن مردم انداخته است و بالعکس ، مردم نیز ، آن را به گردن پلیس انداخته اند . ولی در مجموع هم پلیس و هم مردم اکثرا بر این باورند که " متغیر عوامل موثر بر کاهش تصادفات " با اعمال مدیریت آمرانه ، می تواند در کاهش حوادث رانندگی منجر به مرگ ، تاثیر گذار باشد .

از طرفی با توجه به ساختار عجیب کشورمان ، که مرز مشخصی بین مساله فرهنگی و اقتصادی و سیاسی و اجتماعی وجود ندارد و بعثت درهم تنیده بودن اینها ، بازتاب کشته شدن یک فرد در سطح وسیعی ، درهمه ابعاد ، تاثیرات ناگوار و اغلب جبران ناپذیری بر جا می گذارد . پاره شدن شیرازه زندگی مردم خصوصا در سطوح متوسط و فقیر ، نمود بیرونی ناهنجاری را در ظاهر همسان جامعه بروزمی دهد . و بازتاب منفی آن مجددا روی خانواده از هم گسیخته اثر می گذرد و این سیکل معیوب ، ضرر های جبران ناپذیری را بر دولت و ملت تحمیل می کند .

ساختار سنتی کشور ما چه از لحاظ سیاسی و اجتماعی و فرهنگی و اقتصادی قبل از گسترش و توسعه روز افزون شهرها و دگرگونی و تغییر الگوی زندگی اجتماعی آنها ، بقدر کافی ، پیچیده و درهم تنیده بوده بطوریکه مرز مشخصی بین آنها دیده نمی شد . این ساختار درهم و برهم با ورود تکنولوژیهای مدرن و پیشرفته بخصوص خودرو هایی که سرعت حرکت انسانها را به طرز وصف ناپذیری در سطوح وسیعتر ممکن ساخته ، به طور طبیعی به پیچیدگی بیشتر این کلاف سردرگم ، اضافه نموده است . در ساختار سنتی ، ارتباطات فرهنگی و اجتماعی و اقتصادی تا حدودی تعریف شده بود . با این تغییرات ، این تعاریف به طرز عجیبی درهم ریخته شده و نتیجه ای جز تاخر فرهنگی ، بحران هویت و سرگردانی و آنومی و عوارض ناشی از آنان عاید جامعه نگردید . ( البته منکر برخی پیشرفتها و خلاقیت ها و .. در بعضی ابعاد نمی توان شد ) و متولیان امر یعنی مدیریت کلان جامعه که باید قبل از هر تغییری آن را پیش بینی و راهکارهایی برای رفع پیامدهای ناگوار ناشی از آن داشته باشد ، به هر دلیل موجه یا غیر موجه ، نتوانسته است آن را پیش بینی و راهکارهایی برای خنثی نمودن و کاهش عوارض این تغییرات ارائه نماید . ( یعنی همواره بعد از بوجود آمدن هر مساله ای بدنبال شناخت و حل آن بوده است )

از طرفی با تغییرات سیاسی ایجاد شده بعد از انقلاب در کشور و روی کار آمدن حکومتی کاملا متفاوت با دیگر کشور های جهان با ویژگیهای خاص و جدید خود ، پیچیدگی بیشتری در ابعاد مختلف ساختاری کشور بوجود آمد ( بحث در زمینه پیچیدگی است نه ، بهتر یا بد تر شدن ) یعنی مردم علاوه بر معادلات چند مجهولی بالا باید به تطبیق همه افکار و اعمال و ظواهر رفتار خود با موازین اسلامی در بیرون و درون خود پردازند . تغییر ظاهری به علت فشار بیرونی زود تر محقق شد ولی سرعت

تغییرات فرهنگی و اجتماعی در درون با سرعتی لاک پشتی تحقق می پذیرد. در نتیجه خود این موارد که انسان و ادار می شود کل ظواهر امر را با عامل بیرونی تطبیق دهد و درونش با فرهنگ قبلی که در وجودش نقش بسته و .. بروز ناهنجاری را تسریع می کند.

بهر حال وقتی عامل جدیدی به حیطه عوامل شکل گرفته قبلی وارد می شود تمام تعاملات و ارتباطات قبلی به هم ریخته و نیاز مند نوع جدیدی از ارتباطات و هماهنگی و همسویی می باشد. ولی اینکه آیا ورود این عامل جدید آنقدر قابلیت و توان داشته است که ناهماهنگی ها و یا ناموزونی های قبلی را توازن بخشد و خلاها را پاسخگو باشد حتی اگر چنانچه اینگونه باشد، این جریان به خودی خود جاری و ساری نمی شود، بلکه متولیان امر باید بسیار به ساختار قبلی، پیچیدگی های آن، چگونگی شکل گیری آن، خلاها و ناموزونی های آن، ویژگی های انسانهای برخاسته از آن فرهنگ و نوع ارتباطات و تعاملات آنان و .. شناخت داشته و از طرفی دیگر به تمام زوایا و زیر و بم بیش مورد نظر خود، آگاهی داشته باشند (از لحاظ نظری) و بعد از این همه دانایی، توانایی پیاده نمودن و کاربردی کردن و تطبیق و یا جایگزینی آن "در" و یا "با" ساختار قبلی با کمترین جراحت، هنری است مدبرانه، که نیازمند حداکثر تجهیزات فرهنگی و اقتصادی و .. می باشد.

اگر همه موارد بالا از طرف متولیان امر مطالعه، بررسی، برنامه ریزی و اجرا گردد، حداقل آسیب در تغییرات بزرگ و ناگهانی سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و حکومتی و .. نمایان می شود. همه این پیچیدگی ها و تغییرات دست به دست هم داده و سرعت حرکت مردم را برای تامین حداقل نیازهای زندگی خود آنقدر شتاب بخشیده که فرصت "زندگی کردن" را از آنان گرفته است. گروهی از مردم فاقد دانش و بینش و مهارت لازم برای آداپته شدن با شرایط جدید زندگی هستند و عده ای حتی لزوم آن را حس نمی کنند و عده ای هم که می دانند و می خواهند فرصت لازم را نداشته و یا امکانات اطلاع رسانی در دسترس آنان قرار نگرفته است.

نتیجه آنکه ما وارث ساختاری ناموزون و نامتناسب (که در طول قرنهای شکل گرفته) چه از لحاظ کیفی و چه از لحاظ کمی یا مادی هستیم، در نتیجه در روابط، احساسات، عواطف نگرش به زندگی و .. یعنی در هر قدم از زندگی جدید، نیازمند یادگیری روش جدید زندگی در آن لحظه، هستیم و این امری فردی نیست و بخودی خود محقق نمی شود. چون یک فرد معمولاً مانند بازیکن فوتبال در درون زمین فقط به دنبال توپ؟؟ (پاسخگویی به نیازهای اساسی و اولیه اش) می دود. این مربی و داور، است که با تسلط نظارتی و هدایتی و ... بر فرد، زمین، روابط، قواعد، اصول و .. می تواند مشخص کند که کدام حرکت درست و منتج به گل است و کدام حرکت نادرست است. (البته این بدان معنا نیست که انسانها صد درصد ناتوان و منفعلند و در مواجهه با مسائل جدید، هیچ کاری نمی توانند انجام دهند، چه در آن صورت با اینگونه مدیریت ها و .. در غالب کشورهای پیرامونی باید نسل بشر از بین می رفت ولی با همه سختی ها و .. نه تنها مردم در اتیوپی و افغانستان هنوز زنده اند؟؟ و نسل آنها برکنده نشده. بلکه تداوم زندگی بشر در قرون اخیر، حاکی از آن است که بهرحال "این نیز بگذرد" ولی اینکه "چگونه می گذرد" و "چگونه باید بگذرد" بحثی است که تفاوت های ساختاری و مدیریتی کلان کشورها در آن نقش اساسی دارند).

اگرچه بسیار دور از ذهن بود ولی در این لحظه رد پا و ریشه اصلی عوامل موثر بر وقوع حوادث رانندگی را در ساختار کلان جامعه در همه ابعاد و همچنین مدیریت کلان جامعه که متولیان امور مردم کشور می باشند، می بینم و آنگونه که لازم دانستم در پیشنهاداتم در حد توان آنها را طبقه بندی نمودم ولی بهرحال در مجموع اگر در همین وضعیت موجود نیز، امکانات موجود در جامعه به صورت عادلانه توزیع گردد و چند میلیون نفر از مردم برای تلاش معاش روزانه به پایتخت سرازیر نشوند، باز تهران قابل تحمل تر و مردم راحت تر و عوارض ناشی از حوادث رانندگی نیز کمتر خواهد شد. (چون بسیاری بدهی است که این پیشنهاد رویایی حتی اگر از این لحظه نیز برای تحقق آن شروع به حرکت نمایند متضمن زمانی بسیار طولانی برای نتیجه

بخشی خواهد بود) ولی ناچاریم در این مقطع، به این موضوع به عنوان بحرانی بسیار اورژانسی نگاه کنیم (چون پای جان مردم در میان است) و برنامه های بسیار کوتاه مدت برای پیشگیری و کاهش عوارض آن، تهیه و اجرا نماییم. و چون در این جامعه مردم، (براساس یافته ها) خود تمایل دارند که مدیریت آمرانه ای بر آنان نظارت داشته باشد و راهی جز اجبار و "عادت دادن" آنان به رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی نمی باشد پس در این موقعیت بحرانی با توجه به پیشنهاداتی که ارائه می گردد، مدیریت آمرانه می تواند با اطلاع رسانی، آگاهی دادن، آموزش و... دانش و مهارت مردم را در نقش عابر و راننده بالا ببرد و با نظارت دقیق و بدون انقطاع آنها را وادار به اجرای مقررات به نفع خودشان نماید. بدیهی است همانطور که از یافته ها برآمد، تغییرات بینشی مردم، چه پلیس و چه دیگر افراد، زمانی ایجاد خواهد شد که تغییرات اساسی ساختاری و... در جامعه ایجاد گردد.

#### پیشنهاد ها و راهکارها

۱. بازنگری، مطالعه و بررسی وضعیت ساختاری موجود کشور در سطح کلان و در بخش تحقیقات کلان کشور و استفاده از نظر همه صاحب نظران موافق و مخالف و مدیران و مجریان موافق و مخالف (با نگاهی از بیرون و درون به جامعه).
۲. ماحصل تحقیق بالا می تواند در میان مدت!، وضعیت را برای برنامه ریزی بهتر و درست تر هموار سازد.
۳. مطالعه و بررسی وضع موجود از نگاه اداره راهنمایی و رانندگی و تحقیقات اساسی و دقیق در این بعد برای دستیابی به علل و عوامل ایجاد کننده وضعیت موجود خصوصا عوامل اجتماعی که تا بحال مورد بی مهری قرار گرفته و استفاده از متخصصان اندیشمندان در جهت برنامه ریزی برای بهبود وضعیت موجود و برنامه ریزی طولانی مدت
۴. در برنامه کوتاه مدت، ارزیابی روزانه و ماهانه وضع موجود در زمینه حوادث رانندگی و برنامه ریزیهای مقطعی و ارزیابی دائمی آنها تا بتوان حداقل وضعیت موجود را با تدبیر آمرانه و... کنترل و عوارض آن را کاهش داد (هر چند اگر ریشه بیماری درمان نگردد هر لحظه امکان بازگشت بیماری وجود دارد)
۵. لزوم وجود و اعمال مدیریت آمرانه در برنامه ریزی و اجرای "متغیر عوامل کاهش دهنده تصادفات"
۶. قاطع بودن در اجرای برنامه های ارائه شده و استمرار در این زمینه (هر چند ماه یکبار آن را رها نکنیم) چون مردم عادت دارند که "زور" را قبول کنند و عادت دارند که "عادت کنند" پس می توان از این خصیصه موجود استفاده و وضعیت موجود را کنترل و عوارض آن را کاهش داد.
۷. نیاز به برنامه ریزی در زمینه اطلاع رسانی و آموزش و آگاهی در مبادی ورودی شهر (چند میلیون ورودی و خروجی روزانه انسانی) که بیشترین جابجائی در میان اقشار متوسط و پائین جامعه در آنجا متمرکز است.
۸. آگاهی های لازم و جدید در زمینه اطلاع رسانی در صدا و سیما و بیلبوردهای تبلیغاتی و مدارس و... در جهت بالا بردن بروز رساندن سطح اطلاعات مردم
۹. آموزش رانندگان تاکسی های دولتی و خصوصی برای آموزش روستاوندان در تاکسی ها و آژانس ها.
۱۰. اختصاص جایگاهی در ترمنالها برای برنامه های اطلاع رسانی در زمینه ترافیک و حقوق "روستا" وندی
۱۱. توضیح دادن به مردم در زمینه تلاشهایی که اداره راهنمایی و رانندگی برای آسایش مردم انجام می دهد (تا مردم بدانند که عده ای شب و روز برای آنها تلاش می کنند) و مردم در قبال آن باید برای حفاظت از جان خویش، مقررات را بیشتر رعایت نمایند. گامی در مسیر هدایت مردم به سمت داشتن حقوق متقابل بین مردم و مدیریت. (نمود مهم بودن انسانها، برای مدیریت)
۱۲. آموزش نظری و کاربردی قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از مهد کودک تا دانشگاه.
۱۳. آموزش اخلاق و رفتار و رعایت مقررات به کارکنان پلیس، تا الگوی تمام عیاری برای روستاوندان باشند (تا اگر کسی هم آموزش ندیده باشد، از نگاه کردن به پلیس آداب ترافیکی را فرا بگیرد). (ضرورت اعتماد مردم به پلیس جهت الگو پذیری)

۱۴. توسعه خیلی خیلی بیشتر وسایل حمل و نقل عمومی چه در بخش دولتی و چه در بخش خصوصی برای کاهش زمان رفت و آمد مردم تا مردم باور کنند که با استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی سریعتر و انشاءا... "ارزاتر" ، به مقصد می رسند .
۱۵. و اگر اتوبوسهای بخش خصوصی هم توسعه یافته و سرویس دهی خوبی با قیمت بالاتر عرضه کند بخش متوسط جامعه راضی تر خواهد بود که از آنها استفاده و کمتر از خودرو شخصی استفاده نماید .
۱۶. توسعه شبکه مترو تا شهرهای اقماری ( که در دست اقدام است ) و تسریع آن و قرارداد تلویزیون و پخش گاه به گاه برنامه های آموزشی (حقوق روستاوندی) در فاصله زمانی بین ایستگاهها .
۱۷. توسعه و اصلاح خیابانها و جاده ها (عریض نمودن و...) احداث پل های چند طبقه هوایی و زیر زمینی برای عبور خود رو ها
۱۸. اجرای قاطع و پیگیر طرح جریمه کردن و امتیاز منفی برای رانندگان و موتورسواران و عابرائی که قوانین و عبور و مرور را رعایت نمی کنند .
۱۹. تشویق رانندگانی که در طول مقاطع زمانی مشخصی ، مرتکب جرائم رانندگی نشدند .
۲۰. ارائه برنامه های آموزشی جذاب در شبکه های رادیویی مختلف در سراسر کشور برای آموزش همه مردمی که روزی به شهر ها ، خواهند آمد .
۲۱. تفکیک برنامه های آموزشی برای زنان خانه دار، کارگران ، کارمندان و دانش آموزان ( توجه به شخصیت آنها ) به تفکیک جنس ، پایگاه اجتماعی آنها در خانه و بیرون از آن
۲۲. مسابقه دانش و بینش و مهارت امور ترافیکی در بین دانش آموزان مدارس انگیزه ای برای خیز فرهنگی و اجتماعی آنان .
۲۳. بها دادن به مادران خانواده و بالا بردن سطح دانش و بینش و مهارت آنان ، ( چون مادران دلسوزترین و بهترین و قابل ترین کسانی هستند که نقش اساسی در بالا بردن سطوح مختلف از جمله جامعه پذیری افراد خانواده خود دارند .)
۲۴. انسجام و آموزش رانندگان مسافر کش بدون مجوز ( چون به علت گرانی شدید ، بیشتر افراد بی سواد و آموزش ندیده به " مسافر کشی " رو آورده اند و خود این موضوع ، در امور ترافیکی ، اختلال بوجود آورده است .
۲۵. اداره راهنمایی و رانندگی دقت بیشتری در آموزش رانندگان جوان نموده و پس از هر یکسال یا دوسال به تناسب میزان رعایت قوانین و مقررات و آزمون جدید ، آن را تمدید نماید .
۲۶. فشار بیشتر (آگاهی بیشتر ) به موتور سواران جهت استفاده از کلاه ایمنی و سایر موارد ایمنی و رانندگی درست و احترام به حقوق دیگر روستاوندان
۲۷. انسجام و برنامه ریزی در سطح کلان برای امنیت موتورسواران بار بر ( پیک موتوری ها ) و مردم کوچه و بازار ( نظام مند نمودن آنها ) . ظهور نسل جدید پیک موتوری ها که با تغییرات جدید در الگوی مصرف ، نقش اساسی در ارتباطات اجتماعی و اقتصادی جامعه پیدا نموده اند .
۲۸. تسریع جریان پیگیری عوارض ناشی از تصادفات خصوصا تصادفات منجر به مرگ مانند قضاوت در مورد متهم ، پرداخت دیه ، امور مربوط به بیمه - زندان متهم و ..
۲۹. تشکیل سازمانهایی ( بین سازمانی ) برای پیگیری امور خانواده های قربانیان حوادث رانندگی ( اعم از متهم یا متوفیات ) جهت از هم نپاشیدن کانون خانواده ها و کاهش عوارض ناشی از نبود متهم و یا متوفی در خانه و تاحدودی جبران خلا وجودی متهم یا متوفی در خانواده ، در راستای کاهش موارد منجر به فحشاء و دزدی و قاچاقچی گری و رفتارهای ضد اجتماعی و ناهنجار ( هم از لحاظ اقتصادی و هم از لحاظ فرهنگی و اجتماعی ) که همه سازمانها با این "سازمان" در تماس مستمر قرار گیرند ( به نوعی یک سازمان مدد کاری پیشرفته و توانمند و متخصص ) .



۳۰. وضع قوانین جدید با استفاده از نظرات متخصصین برای پرداخت دیه معنوی! یعنی ارزش گذاری صدمات روحی و روانی واز دست دادن پایگاه اجتماعی و اقتصادی و .. پرداخت هزینه آن به خانواده مصدومین و کشته شده ها .
۳۱. محققان جامعه شناس اساسی ترین نقش را می توانند در بررسی های فوق چه در سطح کلان و چه در سطح خرد داشته باشند . در نتیجه در همه سازمانها برنامه ریز و مجری ، نقش جامعه شناسان محقق نه تنها ضروری بلکه حیاتی به نظر می رسد . اگر چه با رشد قارچ گونه گروههای پژوهنده ای که موج سواری می نمایند و در قبال قراردادهای کلان ، اطلاعات نادرست به سازمان های متبوع می دهند ، سخت است که بتوان گروههای محققین حقیقی و خوشفکر، دلسوز و مجهز به ابزار دقیق مادی و معنوی تحقیق ، را شناخت . ولی بهر حال با تحقیق و بررسی و شناخت ، باید کار را به دست کاردان سپرد .
۳۲. ایجاد شغل و امکانات در شهرهای دیگر تا سیل آمدو رفت به تهران تا حدودی کاهش یابد( تهران کعبه آمال نباشد. )
۳۳. اگر امکانات موجود در جامعه با قسط و عدل تقسیم شود (قسط به معنای اینکه تبعیض بین افراد نباشد و عدالت به معنای اینکه حق دیگری گرفته نشود و اگر به معنایی که این محقق بکار می برد ، عدالت یعنی اینکه هر چیزی سر جای خودش باشد) ، یعنی همه مردم در شهر ها و استانهای دیگر در همانجا ، برایشان امکانات اولیه زندگی (خوراک ، پوشاک، سرپناه ، شغل و ..) فراهم باشد ، به خودی خود روستای بزرگ تهران از مرکزیت درمیآید و به یک روستای نزدیک به شهر تبدیل می شود و از عوارض حوادث رانندگی هم ؟! کاسته می شود ( البته این رویای زیبا ، فقط یک رویاست ) ولی همانطور که در کشورهای اروپایی نیز ما با ساخت های شهری سنتی ، مواجهیم و نمی توانیم آنها را که ریشه در فرهنگ و .. دارند از بین ببریم ( فرانسه ، ایتالیا و .. ) و از نو بسازیم . در ایران و در تهران هم چنین قصدی نمی توانیم داشته باشیم ولی آن چه را که الان با آن مواجهیم ، تنها می تواند در طول سالهای آینده آرام آرام صیقل خورده و تغییر شکل پیدا کند . ولی می توان با بکار بردن تمام پیشنهادات راهبردی و کاربردی بالا از عوارض آن کاست . یعنی بعضی قسمتهای مدنیت را تغییر داده و مدنیتی تلفیقی در کلان روستاهای ایرانی با نام " روستائیت " ( روستای نوسازی شده ) بوجود آورد .

#### منابع

۱. آریانپور، امیر حسین (۱۳۴۷). **زمینه جامعه شناسی**. تهران: انتشارات افست .
۲. اسماعیلی، استادیار دانشگاه علوم انتظامی. به نقل از شبکه خبری صنعت حمل و نقل، تین نیوز .
۳. رفیع پور ، فرامرز (۱۳۷۷). **توسعه و تضاد** . تهران: چاپ اول شرکت سهامی انتشار.
۴. پارسا، حسین منوچهر (۱۳۸۸). **تصادفات رانندگی در ایران و راهکارهای کاهش آن** . تهران: امیر علی،
۵. ستوده ، هدایت اله (۱۳۸۱). **آسیب شناسی اجتماعی (جامعه شناسی انحرافات اجتماعی)**. تهران: آوای نور.
۶. سیفاللهی، سیفاله (۱۳۸۱). **جامعه شناسی مسایلا اجتماعی ایران**، تهران: انتشارات جامعه پژوهان سینا.
۷. صداقت، کامران و کلانتری ، صمد و ربانی، رسول (بی تا). **ارتباط فقر با قانون گریزی و شکل گیری آسیب اجتماعی** (۲۶ صفحه - از ۶۵ تا ۹۰) به نقل از وبلاک مقالات روانشناسی، مصطفی نجفی به آدرس: WWW:RAVAN-USB.BLOGFA.COM ، ۱۳۸۴.
۸. صدیق سروستانی، رحمت اله (۱۳۸۵). **آسیب شناسی اجتماعی** (جامعه شناسی انحرافات اجتماعی). تهران
۹. قلی زاده ، آذر (۱۳۷۴). **مبانی جامعه شناسی**. کاشان: محترم .