



The Effect of Traffic Police Training in Improving the Cultural and Social Skills of Drivers in Khuzestan Province

Seyed Ahmad Hosseini^a, Ali Moradi^b, Gholamreza Jafarinaia^c

^a. Department of Sociology, Faculty of Human Sciences, Islamic Azad University of Bushehr, Bushehr, Iran

^b. Department of Sociology, Faculty of Human Sciences, Islamic Azad University of Islamabad gharb, Kermanshah, Iran

^c. Department of Sociology, Faculty of Human Sciences, Islamic Azad University of Bushehr, Bushehr, Iran

ARTICLE INFO

Keywords:

Traffic Police
Drivers
Cultural Skills
Social Skills
Education.

Received:

xx March 2022

Received in revised form:

xx June 2022

Accepted:

xx August 2022

pp.x-xx

ABSTRACT

The purpose of this article is to investigate traffic police training in improving the cultural and social skills of drivers. The research method is developmental in terms of purpose and qualitative data type with exploratory approach and theme analysis. The community of participants included the managers and specialists of the institutions related to education in the field of traffic in Khuzestan province, which was 12 people using the purposeful sampling method and the principle of theoretical saturation. Data collection was done using semi-structured interviews, which were analyzed using thematic analysis in "MAXQDA" software. In the analysis of the data obtained from the interview, 12 main components including measures, legislations, policies, guarantee of training implementations, training and evaluation, behavioral and social areas, content training, media training e and virtual, social rights and duties, driving culture, culture and social orientation, compulsory education and intelligence. Finally, 7 variables, 10 components and 92 indicators were introduced. These variables included family-oriented, school-oriented and community-oriented programs and national media in the field of training police forces and responsibility, risk management and raising awareness among drivers, which all the models that are among the components of the variables. The results obtained in the field of training of police forces and cultural and social driving skills were accepted. The results of the research confirmed that it is necessary for the traffic police to make policies and plans according to an organizational chart in order to train police forces and improve the cultural and social skills of drivers and to reduce traffic violations.

Corresponding author (Email: moradi.pop@gmail.com)

Copyright © 2022 The Authors. Published by Passive Defense Association of Iran. This is an open access article under the CC BY license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Introduction

Traffic accidents are one of the most important causes of death and severe injuries to life and property, and its heavy social, cultural and economic effects have threatened human societies. In this research, we are going to present a model based on the explanation of the effect of traffic police training on improving the cultural and social skills of drivers, so that, if possible, the growing trend of traffic crime statistics, which causes the inefficiency of traffic management and the occurrence of injuries and damages It is irreparable to the society. The purpose of this article is to investigate traffic police training in improving the cultural and social skills of drivers.

Methodology

The research method is developmental in terms of purpose and qualitative data type with exploratory approach and theme analysis. The community of participants included the managers and specialists of the institutions related to education in the field of traffic in Khuzestan province, which was 12 people using the purposeful sampling method and the principle of theoretical saturation. Data collection was done using semi-structured interviews, which were analyzed using thematic analysis in "MAXQDA" software.

Results and discussion

In the analysis of the data obtained from the interview, 12 main components including measures, legislations, policies, guarantee of training implementations, training and evaluation, behavioral and social areas, content training, media training e and virtual, social rights and duties, driving culture, culture and social orientation, compulsory education and intelligence. Finally, 7 variables, 10 components and 92 indicators were introduced. These variables included family-oriented, school-oriented and community-oriented programs and national media in the field of training police forces and responsibility, risk management and raising awareness among drivers, which all the models that are among the components of the variables The results obtained in the field of training of police forces and cultural and social driving skills were accepted.

Conclusion

Considering the daily increase of trainings in this field, it is better for the owners and officials of the country to act more intelligently regarding their orders. The training of traffic police forces from media fields and especially environmental advertising in the field of guidance, risk management, responsibility and driving behavior modification must first change the attitude of people and officials towards driving culture. This change is a complex, universal and gradual process. Also, the reform that wants to be done about driving culture should be accompanied by planning and measuring the degree of institutionalization of social behaviors towards driving culture. In fact, police trainings should continuously create innovation and creativity and a new and positive attitude in the driving behavior of the citizens of Khuzestan, which these trainings can be through community-oriented, family-oriented, school-oriented and national media programs. Consider unfreezing, replacing and re-freezing, which is part of the basic functions of cultural management of communication tools, on driving culture in the fields of awareness, risk management and social responsibility.

Funding

The results of the research confirmed that it is necessary for the traffic police to make policies and plans according to an organizational chart in order to train police forces and improve the cultural and social skills of drivers and to reduce traffic violations

Authors' Contribution

Authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work declaration of competing interest none.

Conflict of Interest

Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

We express our thanks and appreciation to the real and legal persons as well as professors and officials of Islamic Azad University, Bushehr branch, who cooperated in the process of conducting the research or in other words, helped to complete this research.



تأثیر آموزش‌های پلیس راهور در ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان استان خوزستان

سیداحمد حسینی - گروه جامعه‌شناسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی، بوشهر، ایران

علی مرادی* - گروه جامعه‌شناسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد اسلام آبادغرب، کرمانشاه، ایران

غلامرضا جعفری نیا - گروه جامعه‌شناسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی، بوشهر، ایران

واژگان کلیدی	چکیده
پلیس راهور رانندگان مهارت‌های فرهنگی مهارت‌های اجتماعی آموزش	<p>هدف این مقاله بررسی آموزش‌های پلیس راهور در ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان می‌باشد. روش پژوهش از نظر هدف توسعه‌ای و از نظر نوع داده کیفی با رویکرد اکتشافی و تحلیل مضامین است. جامعه مشارکت‌کنندگان شامل مدیران و متخصصان دستگاه‌های مرتبط با آموزش در حوزه راهنمایی و رانندگی استان خوزستان بودند که با استفاده از روش نمونه‌گیری هدفمند و اصل اشباع نظری به ۱۲ نفر بود. گردآوری داده‌ها با استفاده از مصاحبه‌های نیمه ساختاریافته انجام شد که با استفاده از تحلیل مضمون در نرم‌افزار «MAXQDA» تحلیل شد. در تحلیل داده‌های حاصل از مصاحبه ۱۲ مؤلفه اصلی شامل اقدامات، قانون‌گذاری، سیاست‌گذاری‌ها، ضمانت‌اجراهای آموزش، آموزش و ارزیابی، حوزه‌های رفتاری و اجتماعی، آموزش محتوایی، آموزش‌های رسانه‌ای و مجازی، حقوق و تکالیف اجتماعی، فرهنگ رانندگی، فرهنگ‌سازی و اجتماع‌مداری، آموزش الزامی و هوشمندسازی ارائه داد. درنهایت ۷ متغیر، ۱۰ مؤلفه و ۹۲ شاخص معرفی گردید. این متغیرها شامل برنامه‌های خانواده‌مدار، مدرسه‌مدار و اجتماع‌محوری و رسانه ملی در حوزه آموزش نیروهای پلیس و مسئولیت‌پذیری، مدیریت خطر و آگاهی‌سازی در رانندگان بود که تمامی مدل‌هایی که از مولفه‌های متغیرهای بدست آمده در حوزه آموزش‌های نیروهای پلیس و مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگی موردقبول واقع شد. پژوهش مؤید این بود که لازم است، پلیس‌راهنمایی و رانندگی برابر یک چارت سازمانی در جهت آموزش نیروهای پلیس و ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان و در جهت کاهش تخلفات رانندگی سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی نماید.</p>

*. نویسنده مسئول moradi.pop@gmail.com Email:

۱- مقدمه

امروزه مهم‌ترین خاستگاه زیستی انسان‌ها (شهرها) با پدیده‌های ترافیکی بسیاری از قبیل تراکم ترافیکی، رانندگی مخاطره‌آمیز، تصادفات، آلودگی هوا، آلودگی صوتی و امثال آن مواجه است که ناشی از تبعات ورود به دنیای مدرن و صنعتی می‌باشد؛ به طوری که سازمان بهداشت جهانی از حوادث رانندگی به منزله یکی از مهم‌ترین عوامل مرگ‌ومیر نام برده و پیش‌بینی می‌کند که اگر اقدامات اساسی بازدارنده در این زمینه صورت نپذیرد، چه بسا تا سال ۲۰۲۵ میلادی، جزو نخستین علل مرگ‌ومیر محسوب گردد (نعمتی و برندگی، ۱۳۹۹). خوشبختانه با اقدامات مثبت دولت و همکاری صمیمانه راهداری، نیروی انتظامی، اورژانس و هلال‌احمر و با وجود توسعه راه‌های کشور و افزایش قابل‌ملاحظه حجم وسایل نقلیه، تلفات ناشی از تصادفات با کاهش قابل‌تأمل روبه‌رو شده و بهبود نسبی در این امر را شاهد هستیم (سوری، ۱۳۹۸) ولی بازهم جا دارد که باهمت و تلاش بی‌وقفه در ایمن کردن وسایل نقلیه، اصلاح نقاط حادثه‌خیز، فرهنگ‌سازی، برخورد قاطع پلیس راهور با تخلفات حادثه‌ساز و همچنین رعایت مقررات مربوط در کاهش تصادفات و تخلفات رانندگی اقدام کنیم که نشان از اهمیت بالای مباحث فرهنگی و اجتماعی در زمینه رانندگی می‌باشد که نیازمند توجه ویژه جهت ارتقاء آن است.

تصادفات ترافیکی از عوامل بسیار مهم مرگ‌ومیر و صدمات شدید جانی و مالی بوده و آثار و تبعات سنگین اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی آن، جوامع بشری را به شدت مورد تهدید قرار داده است. شدت این صدمات و تعداد و شدت تصادفات در کشورهای در حال توسعه در مقایسه با کشورهای توسعه‌یافته چندین مرتبه بالاتر است. آمار مرگ‌ومیر نشان می‌دهد که تصادفات جاده‌ای، حتی در کشورهای توسعه‌یافته صنعتی در صدر علل مرگ‌ومیر بوده و خصوصاً در رده‌های سنی ۱۵ تا ۲۵ سال، بیشتر از هر عامل دیگر باعث تلفات مردم می‌شود (حدادی و همکاران، ۱۳۹۹). کشور ایران از جمله کشورهای است که دارای نرخ بالای سوانح ترافیکی است (شجاعی، ۱۳۹۱). اگر به این قضیه نیک بنگریم، این نرخ بالای سوانح، نتیجه تخلف از قوانین و مقررات رانندگی است. از میان عوامل بروز ترافیکی یعنی

انسان، وسیله نقلیه و محیط، بیشترین نقش مربوط به عامل اول یعنی همان عامل انسانی است. از طرفی باید توجه داشت که رفتار انسان‌ها در خلأ شکل نمی‌گیرد، بلکه در جامعه شکل می‌گیرد و ظهور و بروز می‌یابد. رفتارهای انسان نیز بیشتر اکتسابی است و از طریق چرخه جامعه‌پذیری شکل می‌گیرد. بر اساس آمار پزشکی قانونی در ایران ۴۹ درصد از مرگ غیرطبیعی بر اثر تصادفات رانندگی حاصل می‌شود. یعنی تصادفات دومین عامل مرگ‌های غیرطبیعی در ایران است و اولین عامل مرگ در آسیب‌های غیرعمدی می‌باشد (ولی زاده، ۱۳۹۶: ۸) و با گسترش روزافزون استفاده از وسایل نقلیه، بی‌نظمی حمل‌ونقل و موارد ناشی از آن بر سلامت شهروندان تأثیرگذار بوده و نمونه بارز در آثار تخلفات و جرائم رانندگی کاهش ایمنی و در نتیجه تصادفات منجر به صدمات جبران‌ناپذیر و حتی مرگ شهروندان می‌باشد و این امر می‌تواند تا با نگرشی به این اوضاع و احوال راهی برای نجات انسان‌ها با استفاده از ظرفیت‌های علمی پیدا نماییم و در همه ابعاد پیشگیری اعم آموزش قوانین و مقررات و همچنین مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی راه‌کارهایی را که می‌تواند منجر به بازدارندگی از تخلفات رانندگی را گردد ارائه تا با اجرای مدل‌های موصوف حداکثر بهره‌گیری را در راستای ایمن‌سازی ترافیک انجام گردد.

در این پژوهش قرار است به ارائه مدل مبتنی بر تبیین تأثیر آموزش‌های پلیس راهور بر ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان از بپردازیم تا در صورت امکان از روند رو به رشد آمار جرائم راهنمایی و رانندگی که موجب ناکارآمدی مدیریت ترافیک و ورود صدمات و آسیب‌های جبران‌ناپذیر به جامعه می‌گردد. توجه به ضرورت ارتقای ایمنی ترافیک و به کار بستن تدابیر لازم و انجام اقدامات همه‌جانبه به منظور اجتناب از تخلفات رانندگی و کاهش تصادفات، راه‌های پیشگیری از بروز و شیوع تخلفات و جرائم رانندگی از اولویت‌هایی است که باید در سیاست‌گذاری کلان کشور در نظر گرفته شود. در مجموع اهداف برنامه عملیاتی سازمان ملل متحد برای مدیریت ایمنی راه تأکید اصلی بر راهبردهای ایمنی پایدار، تقویت نهادها و ظرفیت مدیریتی، تعیین اهداف کمی، تقویت زیرساخت‌ها، بهبود سیستم اطلاعات سوانح، استفاده از سیستم پایش و اثرسنجی و نهایتاً بهبود و افزایش اعتبارات ایمنی راه می‌باشد (Harrell,)

2018). در حال حاضر کاستی‌های فراوانی در حوزه آموزش مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی و آموزش قوانین می‌باشد به طوری که هدف از آموزش‌ها یا برگزاری همایش‌های مرتبط با مهارت‌های رانندگی تبیین نمی‌شود که با ایجاد مدلی علمی در اثرگذاری آموزش پلیس راهور بدیهی بوده و ضرورت این تحقیق که مسیری علمی را در پیش روی مسئولین پلیس راهور ناجا و همچنین قانون‌گذار در این خصوص می‌گذارد به روشنی قابل استنتاج است. بسیاری از کتاب‌های فارسی موجود در زمینه تأثیر آموزش‌های پلیس راهور در ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان موضوع را از زاویه بررسی علل، عوامل و پیامدهای ناشی از عدم توجه به این محث علمی در زمینه جامعه‌شناسی و برخی ابعاد آن در قالب یک بحث فرعی در مطالعه خود مورد بحث و بررسی قرار می‌دهند و به بررسی تأثیر آموزش‌های پلیس راهور در ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان نمی‌پردازند. که در این مقاله سعی شده است که به شناسایی مولفه‌های آموزش‌های پلیس راهور در ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان در استان خوزستان پرداخته شود.

۲- پیشینه و مبانی نظری

از جمله مطالعات صورت گرفته در این زمینه می‌توان به مطالعات میرزائی و همکاران (۱۴۰۱) با عنوان شناسایی پیشران‌های مؤثر بر تمایل رفتاری رانندگان ماشین سنگین نسبت به حمل محموله با تناژ غیرمجاز با رهیافت مدل‌سازی ساختاری تفسیری اشاره کرد که بیان کردند که پیشران‌ها در هفت سطح قرار گرفتند. مشکلات شخصی، عدم وجود جرائم بازدارنده و انگیزه سودجویی در سطح اول و زد و بند با مأموران راهور در سطح هفتم قرار گرفته است. همچنین مرادی (۱۴۰۰) در مقاله‌ای با عنوان مطالعه پدیدارشناسانه نحوه برخورد حکیمانانه پلیس راهور با مردم بیان کردند که رفتار حکیمانانه پلیس راهور مبتنی بر دو مقوله اثباتی و سلبی دسته‌بندی شد. بسیاری از رفتارهای حکیمانانه پلیس راهور در حوزه اثباتی و در حیطه سلبی قرار دارد. همچنین شیرزادی و مرادی (۱۳۹۹) در مقاله‌ای با عنوان بررسی تبلیغات محیطی و تأثیر آن بر ارتقای فرهنگ رانندگی (مورد مطالعه: افراد دارای گواهی‌نامه شهر کرمانشاه) بیان

کردند که تبلیغات محیطی در ابعادی مثل مکان تبلیغات و محتوای تبلیغات و ابزار تبلیغات با ارتقای فرهنگ رانندگی ارتباط معناداری دارد و همچنین محتواهای جذاب می‌تواند در جلب توجه شهروندان به خواندن و یادگیری مؤلفه‌های فرهنگ رانندگی تأثیرگذار باشند و بنابراین در ارتقای فرهنگ رانندگی تأثیرگذار باشند. در مطالعات خارج از کشور نیز مشخص شد که *Javid* و همکاران (۲۰۲۲) در پژوهشی با عنوان تجزیه و تحلیل ویژگی‌های اجتماعی-اقتصادی راننده در ارتباط با سرعت زیاد و درگیری در تصادف لاهور بیان کردند که رانندگانی که احتمال بیشتری برای تخطی از سرعت و تصادف دارند، فراهم می‌کند، نیاز به تمرکز بر عوامل جمعیتی خاص در تدوین سیاست‌های ایمنی ترافیک و مدیریت رفتارهای رانندگان سریع وجود دارد. همچنین *Sayed* و همکاران (۲۰۲۲) در پژوهشی با عنوان مطالعه رفتار رانندگی و درک خطر: دیدگاه ایمنی جاده در مصر بیان کردند که عامل انسانی، به‌ویژه عدم رعایت فاصله ایمن، عامل اصلی تصادفات بوده است و تکنیک *DBQ*، همراه با سناریوهای درک ریسک، می‌تواند برای درک ویژگی‌ها و رفتار رانندگان و جمع‌آوری اطلاعات در مورد تصادف‌هایی که تجربه می‌کنند استفاده شود. در پایان اینکه *Kleygrewe* و همکاران (۲۰۲۲) در پژوهشی با عنوان آموزش عملی پلیس: سازمان‌دهی و ارائه بر اساس آژانس‌های مجری قانون اروپا بیان کردند که مربیان پلیس به‌طور کامل از تدریس، ایجاد محیط‌های یادگیری حمایتی و انگیزشی و استفاده از دیدگاه‌های یادگیری شخصی خود در آموزش لذت می‌برند. با این وجود، مربیان پلیس نسبت به سطح آموزشی که می‌توانند با منابع موجود به آن دست یابند، انتقاد دارند.

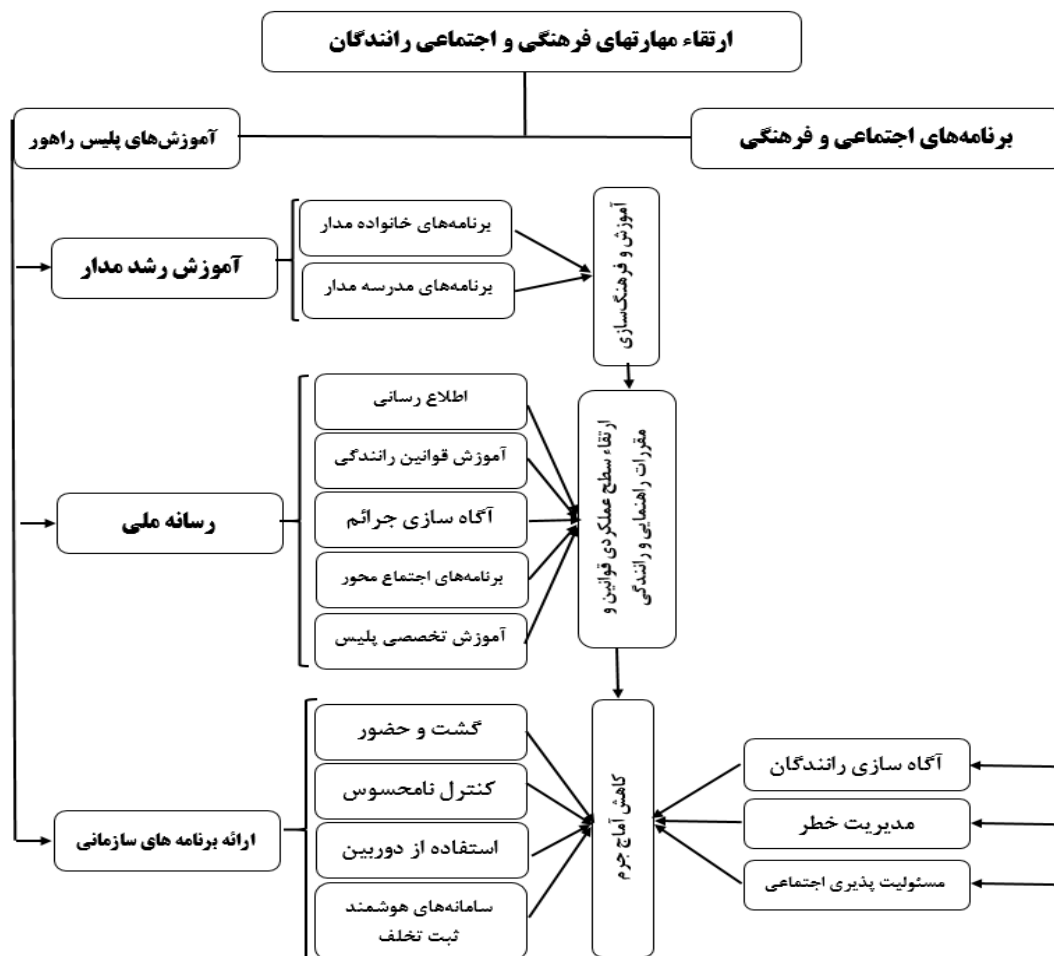
هدف پژوهش حاضر بررسی نقش آموزش پلیس بر ارتقاء سطح مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان می‌باشد و متغیر مستقل در تحقیق حال شامل آموزش پلیس راهور و مولفه‌های مربوط به آن است و متغیر وابسته شامل مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان است که با تبیین اجزا مربوط به مولفه‌های هر متغیر در این پژوهش تبیین می‌گردد. چراکه طبق نظریه‌های مطرح‌شده و همچنین ضرورت بیان‌شده در ابتدای بحث، جهت ارتقا سطح مهارت رانندگان، راه اصلی فرهنگ‌سازی و نهادینه

خصوص پیشگیری از تخلفات حادثه‌ساز و میزان تأثیرگذاری آن بر کاهش علل و عوامل مؤثر بر وقوع تصادفات است. آشنایی رانندگان با مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی در طرح آموزش پلیس با موارد ایمنی و ترافیک و مقررات و تخلفات رانندگی می‌تواند موجب ارتقای سطح فرهنگ ایمنی و ترافیک و تقویت انضباط اجتماعی، تقویت روحیه مسئولیت‌پذیری، خودباوری و اعتمادبه‌نفس، نهادینه کردن رعایت و احترام به قوانین اجتماعی در خانواده‌ها شده و نهایتاً کاهش تخلفات رانندگی و به تبع آن کاهش تلفات انسانی و ضررهای مادی حاصل از سوانح رانندگی را در برداشته باشد.

از این رو با توجه به این مهم، در فصل دوم پژوهش حاضر با توجه به چارچوب تعریف‌شده در ابتدای فصل (مطالب اصلی به فرعی) مبانی نظری با تبیین وظایف و نقش‌های اصلی آموزش پلیس و نقش آن در مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان پرداخته شد. در موضوع ارتقاء سطح فرهنگی و اجتماعی رانندگان به صورت مبسوط انواع الگوها و نظریه‌های مربوط به هر الگو ارائه شد و در حوزه آموزش نیروهای پلیس به مباحثی از قبیل: وضعیت سطوح مؤلفه‌ها، الگوها، معیارها، نظریه‌ها، مکتب‌ها، مراحل و رویکردها اشاره شد. در طی مراحل بعدی مبانی نظری ابتدا مفهوم شناسی جرم و تخلفات رانندگی نوشته شد و در ادامه الگوی رویکرد آموزش پلیس در سیاست تقنینی و سیاست ایران بیان شد و راهبردها الزامات و ملاحظات رویکرد آن در جهت کمک به جامعه رانندگان ارائه شد و در نهایت مدل‌های رویکرد فرهنگی و اجتماعی پلیس در چند حوزه بیان شد و میزان توجه به مسائل آموزشی در حوزه عملکردی پلیس در نظر گرفته‌شده برای آن‌ها در قالب جداول آماری بیان شد و در نهایت با موارد در نظر گرفته‌شده در داخل کشور مقایسه گردید. در پایان سعی شد با استفاده از الگوهای آموزشی و همچنین الگوهای مهارتی به ارائه رویکردهای تخصصی فرهنگی و اجتماعی با در نظر گرفتن مولفه‌های مربوطه پرداخته شود و مباحثی در این زمینه بیان شد که تقویت‌کننده رهیافت‌های مکانیکی ارتقاء سطح فرهنگ و اجتماع رانندگان بود.

کردن رفتارهای اجتماعی، آموزش صحیح است. آموزش، فاصله بین شایستگی‌های موجود با شایستگی‌های مطلوب را پر می‌کند و توانمندی‌های انسان را از قوه به فعل درمی‌آورد. هدف از آموزش، ارائه باور و دیدگاهی جدید، اصلاح باورهای قبلی و حذف اعتقادات غلط است؛ و چون رفتارهای ارادی انسان، منشأ فکری و اعتقادی دارند، هدف اصلی و نهایی آموزش، تغییر رفتار فرد است. آموزش در طول عمر انسان از لحظه تولد تا مرگ ادامه دارد و جریان مستمری است که بدون وقفه با زندگی اجتماعی انسان همراهی می‌کند. انسان دائماً از محیط اطراف خود می‌آموزد و این آموزش اعم از رسمی و غیررسمی، کلامی و غیرکلامی، ارادی و غیرارادی و ... می‌باشد. (صدیق سروستانی، ۱۳۹۷). از این رو سازمان‌های مختلف از جمله پلیس راهنمایی و رانندگی با شیوه‌های مؤثر به ارائه برنامه‌های آموزشی نیروهای خود پرداخته‌اند. بر این اساس تلاش در راستای بهبود وضعیت ایمنی حمل‌ونقل، ایمنی سفر و کاهش خطرات سوانح رانندگی، امری ضروری است. یکی از مسائل مهم در بالا بردن ایمنی، این است که سطح انضباط رفتارهای ترافیکی رانندگان وسایل نقلیه به‌عنوان عامل انسانی که مهم‌ترین سهم در تصادفات و تلفات ناشی از آن را دارا می‌باشد، باید در قالب مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی افزایش یابد (توسلی، ۱۳۹۵).

بهترین راه کنترل و به مفهوم دیگر، به حداقل رساندن بخشی از ضرر و زیان، استفاده از سه گروه عواملی است که می‌توان به صورت نوعی دارو برای بهبود مشکلات ترافیکی و تصادفات جامعه تجویز کرد: ۱. آموزش رشد مدار از طریق برنامه‌های خانواده‌مدار و برنامه‌های مدرسه‌مدار در راستای آموزش و فرهنگ‌سازی، ۲. ارتقاء سطح عملکردی قوانین و مقررات رانندگی از طریق اطلاع‌رسانی، آموزش قوانین، آگاه‌سازی و آموزش تخصصی پلیس از طریق رسانه ملی ۳. ارائه برنامه‌های سازمانی برای پلیس راهور در قالب گشت و حضور، کنترل نامحسوس، استفاده از دوربین و سامانه‌های هوشمند ثبت تخلف (رهنورد، ۱۳۹۷). از آنجایی که اقدامات آموزشی و فرهنگی در مرحله قبل از وقوع تصادفات قرار داشته و می‌توانند از بروز تلفات زیادی جلوگیری کنند؛ لذا نهادینه شدن این امر بسیار مهم است. یکی از راه‌های نهادینه شدن این مسئله، ارتقای کارایی آموزش پلیس و رانندگان از طریق آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی در



شکل ۱- مدل مفهومی پژوهش

رانندگان، مدیریت خطر و مسئولیت‌پذیری اجتماعی اشاره کرد و در نهایت اینکه این تحقیق اکتشافی بوده و فاقد فرضیه مشخص در شروع به تحقیق می‌باشد.

۳- روش تحقیق

از منظر روش‌شناسی، روش تحقیق از نوع آمیخته (کیفی-کمی) برای دستیابی به یک الگو می‌باشد، در مرحله کیفی از روش تحلیل مضمون و در مرحله کمی از روش پیمایشی استفاده شد. در مرحله کیفی مطالعات نظری انجام و پس از دستیابی به چارچوب نظری موضوع پژوهش با شرکت-

در این مدل متغیر مستقل یا پیش‌بین شامل آموزش پلیس هست که شامل مؤلفه‌هایی همچون آموزش رشد مدار، رسانه ملی و ارائه برنامه‌های سازمانی می‌باشد که دربرگیرنده مفاهیم همچون برنامه‌های خانواده‌مدار، برنامه‌های مدرسه مدار، اطلاع‌رسانی، آموزش قوانین رانندگی، آگاه‌سازی جرائم، برنامه‌های اجتماع‌محور و آموزش تخصصی پلیس و همچنین ارائه برنامه‌های سازمانی در قالب گشت و حضور، کنترل نامحسوس، استفاده از دوربین و سازمان‌های هوشمند ثبت تخلف اشاره کرد و در حوزه برنامه‌های اجتماعی و فرهنگی می‌توان به آگاه‌سازی

۴- یافته‌ها

برای تحلیل داده‌های کیفی از رو تحلیل مضمون استفاده شد. در این طرح مراحل تحلیل داده‌های کیفی گردآوری‌شده از طریق کدگذاری باز و محوری انجام شد. با توجه به اینکه در این پژوهش شناسایی ابعاد اصلی و مؤلفه‌های مرتبط موردنظر بود بنابراین ابعاد اصلی و مؤلفه‌ها بر اساس فرآیند کدگذاری باز و محوری داده‌های حاصل از مصاحبه‌های عمیق و اکتشافی به‌دست آمد و اولویت هر یک از آن‌ها براساس فراوانی مضامین ذکرشده در مصاحبه‌ها مشخص شد. ابزار تحلیل داده‌ها نرم‌افزار «*Maxqda*» نسخه ۲۰۲۰ بود. پس از پیاده‌سازی و تایپ مصاحبه با مشارکت‌کنندگان در عملیات کدگذاری باز که پژوهشگر را به سمت تبیین مفاهیم و مقوله‌ها سوق می‌دهد؛ رابطه کدها و ارتباط منطقی هر کد در داخل یک مفهوم مشخص شد. بنابراین تمامی داده‌های پژوهش براساس کدگذاری باز ساماندهی شد و محقق مسیر احصاء مضمون‌ها (مفاهیم) و مقوله‌های اصلی و فرعی (ابعاد و مؤلفه‌ها) را طی کرد. درنهایت در پایان مرحله کدگذاری باز یافته‌های حاصل از مصاحبه‌ها در قالب ۱۱۵۶ مضمون دسته‌بندی شدند که تعداد مضمون‌های استخراج‌شده از هر مصاحبه‌شونده به تفکیک در جدول (۱) آمده است. کد مصاحبه‌شوندگان براساس مشخصات آن‌ها در نزد پژوهشگر محفوظ است.

کنندگان محدودی به اشتراک گذاشته شد؛ در نتیجه بر مبنای خروجی حاصل از مرحله کیفی گزاره‌های موردنظر برای طراحی ابزار سنجش در مرحله کمی فراهم شد. ماحصل رویکرد اکتشافی، شناسایی ابعاد، شاخص‌ها و مؤلفه‌های اثرگذار مدل بود. در مرحله بعد برای اثر سنجی با بهره‌گیری از ترجیحات برای تمایل به اقدام حسب رجحان بیان‌شده^۱ و رجحان آشکارشده^۲ از نظر کاربران اجرای قانون برای تحلیل عامل تأییدی استفاده شد. جامعه این پژوهش دربرگیرنده افرادی است که در موضوع آموزش پلیس راهور دارای تجربه غنی هستند (مصاحبه نیمه ساختاریافته) در این تحقیق، مدیران و متخصصان دستگاه‌های مرتبط با آموزش در حوزه راهنمایی و رانندگی استان خوزستان مشارکت داشتند که بالغ بر ۴۰ نفر بودند که با استفاده از روش نمونه‌گیری هدفمند تا اشباع داده‌ها ۱۲ نفر از مسئولین در زمینه راهنمایی و رانندگی و ترافیک شهری به‌عنوان نمونه آماری در نظر گرفته شدند.

ابزار گردآوری داده‌ها مصاحبه‌های کیفی نیمه ساختاریافته بود. بر این اساس برای شناسایی مؤلفه‌ها و شاخص‌های یادشده از طریق مصاحبه‌های عمیق و اکتشافی به‌صورت انفرادی با خبرگان و نخبگان داده‌های کیفی لازم جمع‌آوری شد. تحلیل داده‌های پژوهش از طریق تحلیل مضمون^۳ انجام شد. در این طرح مراحل تحلیل داده‌های کیفی گردآوری‌شده از طریق کدگذاری باز^۴ و کدگذاری محوری^۵ انجام شد. با توجه به اینکه در این پژوهش شناسایی ابعاد اصلی و مؤلفه‌های مرتبط موردنظر بود در مرحله کدگذاری باز مفاهیم شناسایی و برحسب ویژگی-هایشان بسط داده شدند. در این راستا از تحلیل تفسیری مصاحبه یا از نرم‌افزار *Maxqda* استفاده می‌شود (مراتب منوط به حجم مصاحبه‌ها تا ایجاد اشباع نظری می‌باشد). بعد از آن آغاز به‌کارگیری روش کمی می‌باشد.

-
- 1- Stated Preference (SP)
 - 2- Revealed Preference
 - 3- Thematic analysis
 - 4- Open Coding
 - 5- Axial Coding

جدول ۱- تعداد مضامین استخراجی از هر مصاحبه‌شونده

تعداد مضامین پس از حذف مضامین تکراری	تعداد کل مضامین	سمت سازمانی	کد مصاحبه‌شونده
۷۵	۱۰۷	مدیر مطالعات حمل‌ونقل، دبیر شورای ترافیک استان، استانداری	کد (۱)
۱۲۶	۱۵۸	معاون اجتماعی فرماندهی انتظامی استان خوزستان	کد (۲)
۸۹	۱۱۹	رئیس دانشکده اقتصاد و علوم اجتماعی دانشگاه شهید چمران اهواز	کد (۳)
۴۵	۷۰	رئیس پلیس راهور دزفول	کد (۴)
۴۱	۷۴	مسئول شماره‌گذاری	کد (۵)
۴۶	۶۱	رئیس پلیس راهور هندیجان	کد (۶)
۳۶	۴۸	رئیس پلیس راهور گتوند	کد (۷)
۴۶	۷۵	رئیس راهنمایی و رانندگی امیدیه	کد (۸)
۱۸	۳۶	جانشین رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی خوزستان	کد (۹)
۱۹	۲۸	فرماندار سابق قروه و بهبهان	کد (۱۰)
۲۱	۳۳	دبیر و مدرس دانشگاه شهید چمران	کد (۱۱)
۱۶	۲۷	معاون عملیات ترافیک پلیس راهور استان	کد (۱۲)
۲۱	۳۰	فرمانده پلیس راه سربندر	کد (۱۳)
۲۴	۳۸	معاون فرهنگ ترافیک راهنمایی رانندگی خوزستان	کد (۱۴)
۱۶	۲۹	رئیس امور آموزشگاه‌های رانندگی خوزستان	کد (۱۵)
۴۱	۵۹	دانشیار دانشگاه خرمشهر	کد (۱۶)
۲۷	۵۱	دانشجوی کارشناسی ارشد حمل‌ونقل و مدیریت ترافیک	کد (۱۷)
۲۲	۳۳	راننده کامیون	کد (۱۸)
۲۸	۴۱	راننده تاکسی اهواز	کد (۱۹)
۲۴	۳۹	راننده اتوبوس شرکت آریاسفر	کد (۲۰)
۷۸۱	۱۱۵۶	تعداد کل	

در جدول بالا بیشترین مضامین استخراجی مربوط به معاون اجتماعی فرماندهی انتظامی استان خوزستان (۱۵۸ مضمون) و پس‌از آن رئیس دانشکده اقتصاد و علوم اجتماعی دانشگاه شهید چمران اهواز (۱۱۹ مضمون و بقیه موارد بود. در ادامه نیز به ازای هر سؤال مطرح‌شده در متن مصاحبه نیز تقسیم‌بندی تعداد مضامین استخراجی مشخص شده است.

جدول ۲- تعداد مضامین استخراجی به ازای هر سؤال

تعداد مضامین پس از حذف مضامین تکراری	تعداد کل مضامین	مقوله اصلی	کد سؤال
--------------------------------------	-----------------	------------	---------

کد (۱)	رویکردها به اثر آموزش‌های پلیس راهور در ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان	۱۱۰	۸۰
کد (۲)	اقدامات آموزش‌های پلیس راهور در ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان برای کاهش جرائم و تخلفات رانندگی	۱۲۸	۸۲
کد (۳)	رویکردها به اقدامات ارتقاء سطح آموزش‌های پلیس راهور و همچنین ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان مؤثر در پیشگیری از بروز جرائم و تخلفات رانندگی	۹۹	۶۴
کد (۴)	اقدامات زمینه آموزش‌های پلیس راهور برای ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان	۱۳۵	۸۸
کد (۵)	راه‌کار مؤثر در برقراری ارتباط بین ارکان آموزش‌های پلیس راهور در ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان	۱۱۵	۷۸
کد (۶)	چگونگی تأثیر آموزش‌های پلیس راهور برای دستیابی راهکارهای عملی جهت ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان	۱۱۳	۸۸
کد (۷)	چگونگی بهبود مهارت اجتماعی و فرهنگی رانندگان در پی آموزش‌های پلیس	۹۴	۷۶
کد (۸)	نوع آموزش‌های منجر به ارتقای مهارت اجتماعی و فرهنگی	۱۰۶	۸۲
کد (۹)	جنبه‌های مهارت اجتماعی ارتقاء یافته در پی آموزش پلیس راهور	۱۲۷	۶۷
کد (۱۰)	جنبه‌های مهارت فرهنگی ارتقاء یافته در پی آموزش پلیس راهور	۱۲۹	۷۵
تعداد کل		۱۱۵۶	۷۸۱

تکراری ۸۸ مضمون در قالب ۹ مؤلفه ارائه شد. در ادامه نیز مشخص شد که راهکار مؤثر در برقراری ارتباط بین آموزش پلیس و ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان از ۱۱۵ مضمون تشکیل شده که با حذف مضامین تکراری ۷۸ در قالب ۱۰ مؤلفه معرفی شد.

همچنین در حوزه رویکردها به اثر آموزش‌های پلیس راهور در ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان از ۱۱۳ مضمون تشکیل شده که با حذف مضامین تکراری ۸۸ مضمون در قالب ۱۰ مؤلفه به شکل مقوله‌های فرعی قرار گرفتند. در زمینه تحلیل چگونگی افزایش مهارت اجتماعی و فرهنگی رانندگان از طریق آموزش پلیس نیز ۷۶ مضمون در قالب ۹ مؤلفه و برای مصادیق آموزشی منجر به ارتقای مهارت اجتماعی و فرهنگی رانندگان نیز ۸۲ مضمون در قالب ۱۰ مؤلفه و در ارتباط با جنبه‌های مهارت اجتماعی آموزش‌های پلیس راهور نیز ۶۷ مضمون در قالب ۸ و در نهایت در ارتباط با جنبه‌های مهارت فرهنگی آموزش‌های پلیس راهور نیز ۷۵ در قالب ۸ مؤلفه به شکل مقوله‌های فرعی قرار گرفتند. در ادامه نشان داده شده است که فراوانی هر مؤلفه در مصاحبه‌های انجام شده به چه صورت بوده است.

طبق جدول (۲) بیشترین تعداد مضامین استخراج شده مربوط به سؤال کد (۴) با تعداد ۱۳۵ مضمون و پس از آن به ترتیب مربوط به کدهای (۱۰)، (۹) و (۲) با تعداد ۱۲۹، ۱۲۷ و ۱۲۸ می‌باشد که در بخش‌های بعدی به بررسی و تحلیل هر کدام از مؤلفه‌ها با تجزیه مضامین پرداخته شده است. در ارتباط با تحلیل رویکردها به اثر آموزش‌های پلیس راهور در ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان مشخص شد که این مقوله از ۱۱۰ مضمون تشکیل شده که با حذف مضامین تکراری ۸۰ مضمون در قالب ۱۰ مؤلفه قرار گرفتند. همچنین در ارتباط با تحلیل اقدامات آموزشی پلیس راهور در راستای کاهش جرائم و تخلفات رانندگی نیز مشخص شد که از ۱۲۸ مضمون تشکیل شده که با حذف مضامین تکراری ۸۲ مضمون ذکر شده در قالب ۱۰ مؤلفه قرار گرفتند. بحث نقش ارتقاء سطح آموزش‌های پلیس و مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان در پیشگیری از بروز جرائم و تخلفات رانندگی نیز از ۹۹ مضمون تشکیل شده که با حذف مضامین تکراری ۶۴ مضمون در قالب ۹ مؤلفه معرفی گردید. در زمینه بحث اقدامات آموزش پلیس راهور برای ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی مشخص شد که این مقوله از ۱۳۵ مضمون تشکیل شده که با حذف مضامین

جدول ۳- توزیع فراوانی مولفه‌های رویکردی به اثربخشی و نقش آموزش‌های پلیس راهور

الف) رویکردی به اثر آموزش‌های پلیس راهور در ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان			ب) نقش ارتقاء سطح آموزش‌های پلیس راهور و ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان در پیشگیری از بروز جرائم و تخلفات رانندگی		
مؤلفه‌ها	تعداد مصاحبه‌ها	درصد فراوانی	مؤلفه‌ها	تعداد مصاحبه‌ها	درصد فراوانی
فرهنگ‌سازی و اجتماع‌مداری	۱۱	۵۷,۸۹	هوشمندسازی	۱۵	۷۵,۰۰
اثر پیشگیرانه و کاهش تخلفات	۹	۴۷,۳۷	آموزش مستمر و دوره‌ای	۱۱	۵۵,۰۰
ارتقاء مهارت‌ها	۸	۴۲,۱۱	اجرای طرح‌های نوین و کاهش خطرات	۸	۴۰,۰۰
ارائه آموزش	۷	۳۶,۸۴	مدیریت و ارزیابی	۵	۲۵,۰۰
اصلاح رفتار و ذهنیت	۶	۳۱,۵۸	الگوگیری و الگوسازی	۵	۲۵,۰۰
ارتقاء امنیت اجتماعی	۵	۲۶,۳۲	تخصیص بودجه و نیروی انسانی	۴	۲۰,۰۰
تولید محتوا و تبلیغات آنلاین	۴	۲۱,۰۵	به‌روزرسانی تجهیزات و زیرساخت‌ها	۴	۲۰,۰۰
شفاف‌سازی و مسئولیت‌پذیری	۴	۲۱,۰۵	هدف‌سازی و برنامه‌ریزی	۳	۱۵,۰۰
ارتقاء و پایش افکار و اطلاعات	۳	۱۵,۷۹	اعمال قوانین و مجازات‌ها	۲	۱۰,۰۰
ایجاد تعامل و همکاری	۲	۱۰,۵۳			
تعداد کل			۲۰		

اجتماعی رانندگان در پیشگیری از بروز جرائم و تخلفات رانندگی مشخص شد بحث هوشمندسازی در ۲۰ مصاحبه انجام‌شده از فراوانی بیشتری (۷۵ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بوده و بیشتر موردتوجه قرار گرفته است و سایر مؤلفه‌ها به ترتیب فراوانی شامل آموزش مستمر و دوره‌ای (۵۵ درصد)، اجرای طرح‌های نوین و کاهش خطرات (۴۰ درصد)، مدیریت و ارزیابی (۲۵ درصد)، الگوگیری و الگوسازی (۲۵ درصد)، تخصیص بودجه و نیروی انسانی (۲۰ درصد)، به‌روزرسانی تجهیزات و زیرساخت‌ها (۲۰ درصد)، هدف‌سازی و برنامه‌ریزی (۱۵ درصد)، اعمال قوانین و مجازات‌ها (۱۰ درصد) می‌باشند.

با توجه به قسمت الف) جدول (۳) مشاهده می‌شود که در ارتباط با تحلیل رویکردها به اثر آموزش‌های پلیس راهور در ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان مشخص شد بحث فرهنگ‌سازی و اجتماع‌محوری در ۲۰ مصاحبه انجام‌شده از فراوانی بیشتری (۵۷,۹ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بوده و بیشتر موردتوجه قرار گرفته است و سایر مؤلفه‌ها به ترتیب فراوانی شامل اثر پیشگیرانه و کاهش تخلفات (۴۷,۴ درصد)، ارتقاء مهارت‌ها (۴۲,۱ درصد)، ارائه آموزش (۳۶,۸ درصد)، اصلاح رفتار و ذهنیت (۳۱,۶ درصد)، ارتقاء امنیت اجتماعی (۲۶,۳ درصد)، تولید محتوا و تبلیغات آنلاین (۲۱,۱ درصد)، شفاف‌سازی و مسئولیت‌پذیری (۲۱,۱ درصد)، ارتقاء و پایش افکار و اطلاعات (۱۵,۸ درصد) و ایجاد تعامل و همکاری (۱۰,۵ درصد) می‌باشند. با توجه به قسمت ج) جدول (۳) مشاهده می‌شود که در ارتباط با تحلیل نقش ارتقاء سطح آموزش‌های پلیس راهور و ارتقای مهارت‌های فرهنگی و

جدول ۴- توزیع فراوانی مولفه‌های آموزشی و همچنین اقدامات صورت گرفته در حوزه ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان

ب) اقدامات آموزشی پلیس راهور در راستای کاهش جرائم و تخلفات رانندگی			ب) اقدامات آموزش پلیس راهور برای ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی		
مؤلفه‌ها	تعداد مصاحبه‌ها	درصد فراوانی	مؤلفه‌ها	تعداد مصاحبه‌ها	درصد فراوانی
الزامی بودن آموزش	۱۶	۸۰,۰۰	آموزش	۱۹	۹۵,۰۰
اطلاع‌رسانی و آگاهی سازی	۱۰	۵۰,۰۰	اجرای طرح‌های پلیسی	۱۴	۷۰,۰۰
تعامل و همکاری	۹	۴۵,۰۰	فرهنگ‌سازی و آگاهی سازی	۱۲	۶۰,۰۰
قانون‌گذاری برای جرائم و مجازات‌ها	۸	۴۰,۰۰	تبلیغات	۱۰	۵۰,۰۰
تشویق و تنبیه	۸	۴۰,۰۰	همکاری و هماهنگی	۸	۴۰,۰۰
مدیریت تحلیل	۷	۳۵,۰۰	تشویق و تنبیه	۷	۳۵,۰۰
مسئولیت‌پذیری و وظیفه‌شناسی	۶	۳۰,۰۰	اطلاع‌رسانی و ارتباطات	۷	۳۵,۰۰
علت‌یابی و بودجه‌ریزی و اجرای پروژه	۴	۲۰,۰۰	قانون‌گذاری و سیاست‌گذاری	۶	۳۰,۰۰
برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری	۳	۱۵,۰۰	بهبود شخصیت و مهارت	۴	۲۰,۰۰
کنترل و پایش هوشمند	۳	۱۵,۰۰			
ج) اقدامات آموزش پلیس راهور برای ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی			د) آموزش‌های پلیس راهور منجر به دستیابی راهکارهای عملی جهت ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان		
مؤلفه‌ها	تعداد مصاحبه‌ها	درصد فراوانی	مؤلفه‌ها	تعداد مصاحبه‌ها	درصد فراوانی
آموزش و تحلیل مسائل	۱۳	۶۸,۴۲	آموزش و ارزیابی	۱۳	۶۵,۰۰
تعامل، همکاری و برقراری ارتباط	۹	۴۷,۳۷	همکاری و تقویت حوزه‌های فعالیتی	۱۱	۵۵,۰۰
قانون‌گذاری و پیشگیری از جرائم	۹	۴۷,۳۷	تقویت ابعاد اجتماعی	۸	۴۰,۰۰
اطلاع‌رسانی و آگاهی سازی	۹	۴۷,۳۷	سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی	۷	۳۵,۰۰
مدیریت عملیاتی و چندجانبه	۸	۴۲,۱۱	نوآوری خدمات	۷	۳۵,۰۰
مدیریت افکار عمومی	۶	۳۱,۵۸	احترام به قوانین راهنمایی و رانندگی	۶	۳۰,۰۰
ارتقاء مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی	۶	۳۱,۵۸	مدیریت تحلیل	۶	۳۰,۰۰
کنترل و پایش	۶	۳۱,۵۸	نظارت و پایش	۵	۲۵,۰۰
برنامه‌ریزی	۴	۲۱,۰۵	مشارکت‌پذیری	۵	۲۵,۰۰
تولید محتوا	۴	۲۱,۰۵	هدف‌گذاری و اجرا	۳	۱۵,۰۰
تعداد کل			۲۰		

فراوانی شامل اطلاع‌رسانی و آگاهی سازی (۵۰ درصد)، تعامل و همکاری (۴۵ درصد)، قانون‌گذاری برای جرائم و مجازات‌ها (۴۰ درصد)، تشویق و تنبیه (۴۰ درصد)، مدیریت تحلیل (۳۵ درصد)، مسئولیت‌پذیری و وظیفه‌شناسی (۳۰ درصد)، علت‌یابی و بودجه‌ریزی و اجرای پروژه (۲۰ درصد)، برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری (۱۵ درصد)، کنترل و پایش

با توجه به قسمت (الف) جدول (۴) مشاهده می‌شود که در ارتباط با تحلیل اقدامات آموزشی پلیس راهور در راستای کاهش جرائم و تخلفات رانندگی مشخص شد بحث الزامی بودن آموزش در ۲۰ مصاحبه انجام‌شده از فراوانی بیشتری (۸۰ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بوده و بیشتر مورد توجه قرار گرفته است و سایر مؤلفه‌ها به ترتیب

هوشمند (۱۵ درصد)، می‌باشند. با توجه به قسمت (ب) جدول (۴) مشاهده می‌شود که در ارتباط با تحلیل اقدامات آموزش پلیس راهور برای ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی مشخص شد بحث آموزش در ۲۰ مصاحبه انجام شده از فراوانی بیشتری (۹۵ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بوده و بیشتر مورد توجه قرار گرفته است و سایر مؤلفه‌ها به ترتیب فراوانی شامل اجرای طرح‌های پلیسی (۷۰ درصد)، فرهنگ‌سازی و آگاهی‌سازی (۶۰ درصد)، تبلیغات (۵۰ درصد)، همکاری و هماهنگی (۴۰ درصد)، تشویق و تنبیه (۳۵ درصد)، اطلاع‌رسانی و ارتباطات (۳۵ درصد)، قانون‌گذاری و سیاست‌گذاری (۳۰ درصد) و بهبود شخصیت و مهارت (۲۰ درصد) می‌باشند.

با توجه به قسمت (ج) جدول (۴) مشاهده می‌شود که در ارتباط با تحلیل راه‌کار مؤثر در برقراری ارتباط بین آموزش پلیس و ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان مشخص شد آموزش و تحلیل مسائل در ۲۰ مصاحبه انجام شده از فراوانی بیشتری (۶۵ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بوده و بیشتر مورد توجه قرار گرفته است و سایر مؤلفه‌ها به ترتیب فراوانی شامل تعامل، همکاری و برقراری ارتباط (۴۵ درصد)، قانون‌گذاری و پیشگیری از

جرائم (۴۵ درصد)، اطلاع‌رسانی و آگاهی‌سازی (۴۵ درصد)، مدیریت عملیاتی و چندجانبه (۴۰ درصد)، مدیریت افکار عمومی (۳۰ درصد)، ارتقاء مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی (۳۰ درصد)، کنترل و پایش (۳۰ درصد)، برنامه‌ریزی (۲۰ درصد)، تولید محتوا (۲۰ درصد)، می‌باشند. با توجه به قسمت (د) جدول (۴) مشاهده می‌شود که در ارتباط با آموزش‌های پلیس راهور منجر به دستیابی راهکارهای عملی جهت ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان مشخص شد بحث آموزش و ارزیابی در ۲۰ مصاحبه انجام شده از فراوانی بیشتری (۶۵,۰۰ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بوده و بیشتر مورد توجه قرار گرفته است و سایر مؤلفه‌ها به ترتیب فراوانی شامل همکاری و تقویت حوزه‌های فعالیتی (۵۵,۰۰ درصد)، تقویت ابعاد اجتماعی (۴۰,۰۰ درصد)، سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی (۳۵,۰۰ درصد)، نوآوری خدمات (۳۵,۰۰ درصد)، احترام به قوانین راهنمایی و رانندگی (۳۰,۰۰ درصد)، مدیریت تحلیل (۳۰,۰۰ درصد)، نظارت و پایش (۲۵,۰۰ درصد)، مشارکت‌پذیری (۲۵,۰۰ درصد) و هدف‌گذاری و اجرا (۱۵,۰۰ درصد) می‌باشند.

جدول ۵- توزیع فراوانی چگونگی افزایش مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی و جنبه‌های مختلف آن

الف) چگونگی افزایش مهارت اجتماعی و فرهنگی رانندگان از طریق آموزش پلیس			ب) مصادیق آموزشی منجر به ارتقای مهارت اجتماعی و فرهنگی رانندگان		
مؤلفه‌ها	تعداد مصاحبه‌ها	درصد فراوانی	مؤلفه‌ها	تعداد مصاحبه‌ها	درصد فراوانی
تقویت حوزه‌های رفتاری و اجتماعی	۱۲	۶۳,۱۶	آموزش محتوایی	۱۲	۶۰,۰۰
اطلاع‌رسانی و ارتقاء مهارت‌ها	۸	۴۲,۱۱	آموزش رسانه‌ای و مجازی	۱۲	۶۰,۰۰
شفافیت و آگاهی‌سازی	۸	۴۲,۱۱	آموزش اجتماع‌محور	۱۰	۵۰,۰۰
تعامل و مسئولیت‌پذیری	۶	۳۱,۵۸	آموزش دوره‌ای	۷	۳۵,۰۰
مدیریت و رهبری	۵	۲۶,۳۲	آموزش حضوری	۷	۳۵,۰۰
هدف‌گذاری و برنامه‌ریزی	۵	۲۶,۳۲	همکاری و برنامه‌ریزی	۶	۳۰,۰۰
تشویق و ترغیب	۴	۲۱,۰۵	آموزش مدرسه‌محور	۶	۳۰,۰۰
فرهنگ‌سازی	۴	۲۱,۰۵	آموزش از طریق نظارت و پایش	۶	۳۰,۰۰
مجازات و تبعات تخلف	۴	۲۱,۰۵	آموزش از طریق تنبیه و جریمه	۴	۲۰,۰۰
			آموزش خانواده‌محور	۱	۵,۰۰
ج) جنبه‌های مهارت اجتماعی آموزش‌های پلیس راهور			د) جنبه‌های مهارت فرهنگی آموزش‌های پلیس راهور		

شیوه‌نامه‌ی نهایی نگارش مقاله برای ارسال به نشریه‌ی علمی شهر ایمن

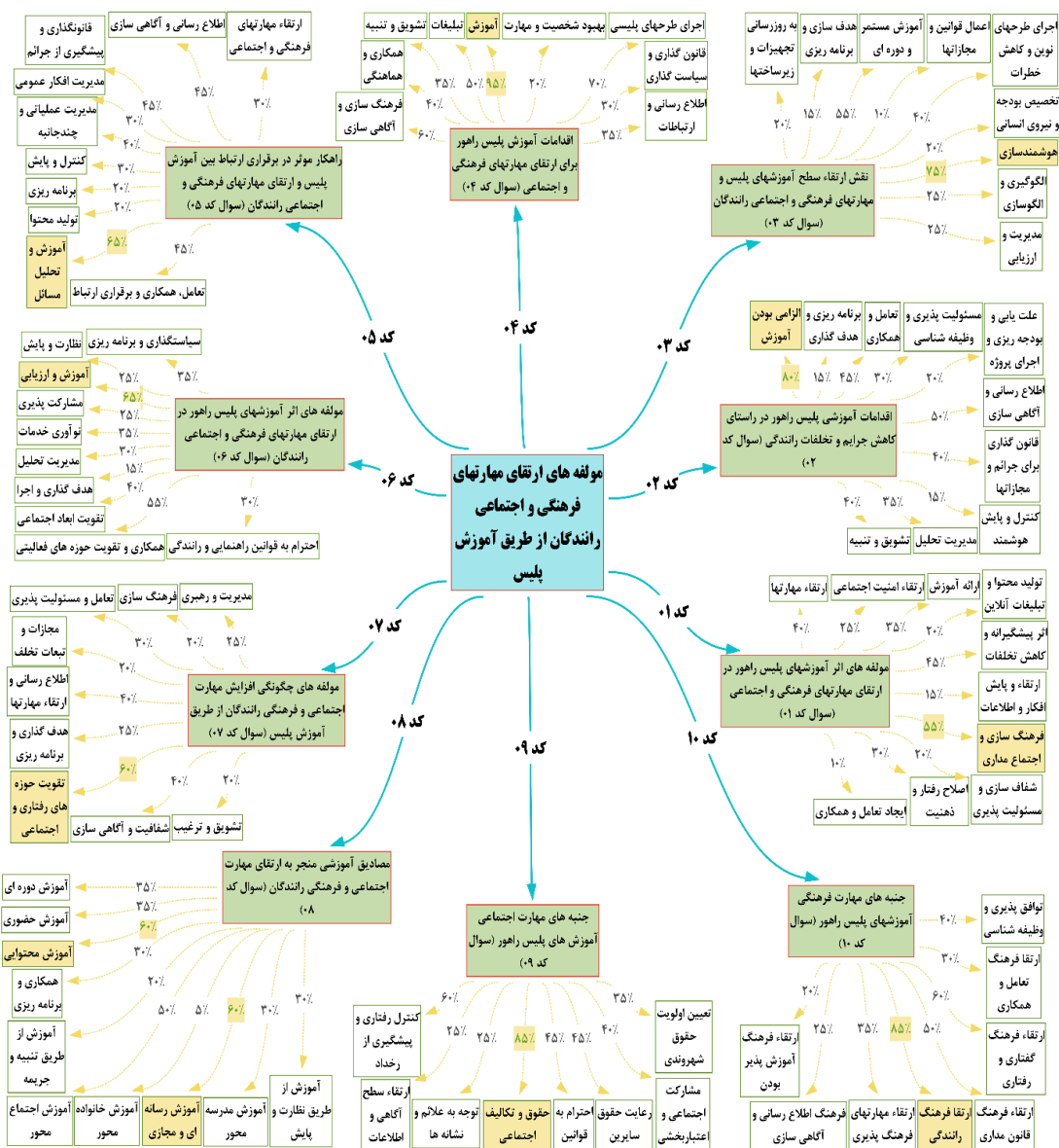
مؤلفه‌ها	تعداد مصاحبه‌ها	درصد فراوانی	مؤلفه‌ها	تعداد مصاحبه‌ها	درصد فراوانی
حقوق و تکالیف اجتماعی	۱۷	۸۵,۰۰	ارتقا فرهنگ رانندگی	۱۷	۸۵,۰۰
کنترل رفتاری و پیشگیری از رخداد	۱۲	۶۰,۰۰	ارتقاء فرهنگ گفتاری و رفتاری	۱۲	۶۰,۰۰
احترام به قوانین	۹	۴۵,۰۰	ارتقاء فرهنگ قانون مداری	۱۰	۵۰,۰۰
رعایت حقوق سایرین	۹	۴۵,۰۰	توافق پذیری و وظیفه‌شناسی	۸	۴۰,۰۰
مشارکت اجتماعی و اعتباربخشی	۸	۴۰,۰۰	ارتقاء مهارت‌های فرهنگ پذیری	۷	۳۵,۰۰
تعیین اولویت حقوق شهروندی	۷	۳۵,۰۰	ارتقا فرهنگ تعامل و همکاری	۶	۳۰,۰۰
توجه به علائم و نشانه‌ها	۵	۲۵,۰۰	فرهنگ اطلاع‌رسانی و آگاهی سازی	۵	۲۵,۰۰
ارتقاء سطح آگاهی و اطلاعات	۵	۲۵,۰۰	ارتقاء فرهنگ آموزش پذیر بودن	۴	۲۰,۰۰
تعداد کل	۲۰				

پلیس راهور مشخص شد بحث حقوق و تکالیف اجتماعی در ۲۰ مصاحبه انجام‌شده از فراوانی بیشتری (۸۵ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بوده و بیشتر موردتوجه قرار گرفته است و سایر مؤلفه‌ها به ترتیب فراوانی شامل کنترل رفتاری و پیشگیری از رخداد (۶۰ درصد)، احترام به قوانین (۴۵ درصد)، رعایت حقوق سایرین (۴۵ درصد)، مشارکت اجتماعی و اعتباربخشی (۴۰ درصد)، تعیین اولویت حقوق شهروندی (۳۵ درصد)، توجه به علائم و نشانه‌ها (۲۵ درصد) و ارتقاء سطح آگاهی و اطلاعات (۲۵ درصد) می‌باشند. با توجه به قسمت (د) جدول (۵) مشاهده می‌شود که در ارتباط با تحلیل جنبه‌های مهارت فرهنگی آموزش‌های پلیس راهور مشخص شد بحث ارتقا فرهنگ رانندگی در ۲۰ مصاحبه انجام‌شده از فراوانی بیشتری (۸۵ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بوده و بیشتر موردتوجه قرار گرفته است و سایر مؤلفه‌ها به ترتیب فراوانی شامل ارتقاء فرهنگ گفتاری و رفتاری (۶۰ درصد)؛ ارتقاء فرهنگ قانون مداری (۵۰ درصد)؛ توافق پذیری و وظیفه‌شناسی (۴۰ درصد)؛ ارتقاء مهارت‌های فرهنگ پذیری (۳۵ درصد)؛ ارتقا فرهنگ تعامل و همکاری (۳۰ درصد)؛ فرهنگ اطلاع‌رسانی و آگاهی سازی (۲۵ درصد)؛ ارتقاء فرهنگ آموزش پذیر بودن (۲۰ درصد) می‌باشند. مدل کلی ابعاد استخراجی از مصاحبه‌های انجام‌شده به شکل زیر می‌باشد:

در نمودار (۱) تعداد کل مولفه‌های شناسایی شده براساس تعداد مضامین تفکیک‌شده موضوعی مشخص شده است که براساس کد مضامین و آمار فراوانی نیز مشخص شده است.

با توجه به قسمت (الف) جدول (۵) مشاهده می‌شود که در ارتباط با تحلیل چگونگی افزایش مهارت اجتماعی و فرهنگی رانندگان از طریق آموزش پلیس مشخص شد بحث تقویت حوزه‌های رفتاری و اجتماعی در ۲۰ مصاحبه انجام‌شده از فراوانی بیشتری (۶۰ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بوده و بیشتر موردتوجه قرار گرفته است و سایر مؤلفه‌ها به ترتیب فراوانی شامل اطلاع‌رسانی و ارتقاء مهارت‌ها (۴۰ درصد)، شفافیت و آگاهی سازی (۴۰ درصد)، تعامل و مسئولیت‌پذیری (۳۰ درصد)، مدیریت و رهبری (۲۵ درصد)، هدف‌گذاری و برنامه‌ریزی (۲۵ درصد)، تشویق و ترغیب (۲۰ درصد)، فرهنگ‌سازی (۲۰ درصد) و مجازات و تبعات تخلف (۲۰ درصد) می‌باشند. با توجه به قسمت (ب) جدول (۵) مشاهده می‌شود که در ارتباط با تحلیل مصادیق آموزشی منجر به ارتقای مهارت اجتماعی و فرهنگی رانندگان مشخص شد بحث مربوط به دو مؤلفه آموزش محتوایی و آموزش رسانه‌ای و مجازی در ۲۰ مصاحبه انجام‌شده از فراوانی بیشتری (۶۰ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بوده و بیشتر موردتوجه قرار گرفته است و سایر مؤلفه‌ها به ترتیب فراوانی شامل آموزش اجتماع‌محور (۵۰ درصد)، آموزش دوره‌ای (۳۵ درصد)، آموزش حضوری (۳۵ درصد)، همکاری و برنامه‌ریزی (۳۰ درصد)، آموزش مدرسه محور (۳۰ درصد)، آموزش از طریق نظارت و پایش (۳۰ درصد)، آموزش از طریق تنبیه و جریمه (۲۰ درصد) و آموزش خانواده محور (۵ درصد) می‌باشند.

با توجه به قسمت (ج) جدول (۵) مشاهده می‌شود که در ارتباط با تحلیل جنبه‌های مهارت اجتماعی آموزش‌های



نمودار ۱- مدل نهایی ابعاد مختلف الگوی ارتقای مهارت های فرهنگی و اجتماعی رانندگان با آموزش نیروهای پلیس

۵- بحث و نتیجه گیری

مضمون دسته بندی شدند. بیشترین مضامین استخراجی مربوط به معاون اجتماعی فرماندهی انتظامی استان خوزستان (۱۵۸ مضمون) و پس از آن رئیس دانشکده اقتصاد و علوم اجتماعی دانشگاه شهید چمران اهواز (۱۱۹ مضمون

نتایج تحقیق حاضر نشان داد که در پایان مرحله کدگذاری باز یافته های حاصل از مصاحبه ها در قالب ۱۱۵۶

۱۰ مؤلفه بودند که بحث آموزش و تحلیل مسائل در ۲۰ مصاحبه انجام شده از فراوانی بیشتری (۶۵ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بود.

در ادامه نتایج این پژوهش نیز مشخص شد که در ارتباط با تحلیل رویکردها به اثر آموزش‌های پلیس راهور در ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان از ۸۸ مضمون شناسایی شده در قالب ۱۰ مؤلفه، بحث آموزش و ارزیابی از فراوانی بیشتری (۶۵،۰۰ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بوده و همچنین در حوزه چگونگی افزایش مهارت اجتماعی و فرهنگی رانندگان از طریق آموزش پلیس مشخص شد که از ۷۶ مضمون شناسایی شده در قالب ۹ مؤلفه بحث تقویت حوزه‌های رفتاری و اجتماعی از فراوانی بیشتری (۶۰ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بود. در ارتباط با تحلیل مصادیق آموزشی منجر به ارتقای مهارت اجتماعی و فرهنگی رانندگان نیز از ۸۲ مضمون شناسایی شده در قالب ۱۰ مؤلفه بحث مربوط به دو مؤلفه آموزش محتوایی و آموزش رسانه‌ای و مجازی از فراوانی بیشتری (۶۰ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بود. در ارتباط با تحلیل جنبه‌های مهارت اجتماعی آموزش‌های پلیس راهور نیز مشخص شد که از ۶۷ مضمون شناسایی شده در قالب ۸ مؤلفه بحث حقوق و تکالیف اجتماعی از فراوانی بیشتری (۸۵ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بود و در نهایت در ارتباط با تحلیل جنبه‌های مهارت فرهنگی آموزش‌های پلیس راهور مشخص شد که این مقوله از ۷۵ مضمون در قالب ۸ مؤلفه معرفی شدند که بحث ارتقا فرهنگ رانندگی در ۲۰ مصاحبه انجام شده از فراوانی بیشتری (۸۵ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بود.

نتایج به دست آمده با نتایج مطالعات میرزائی و همکاران (۱۴۰۱)، مرادی (۱۴۰۰)، شیرزادی و مرادی (۱۳۹۹)، نعمتی و برندگی (۱۳۹۹)، صمدپور خلیفه محله و کاظمی (۱۳۹۹)، بیابانی و ستوده گندیشمن (۱۳۹۹)، عباسی و همکاران (۱۳۹۶)، *Sayed* و همکاران (۲۰۲۲)، *Kleygrewe* و همکاران (۲۰۲۲)، *Wolfe* و همکاران *Rosenbaum and Siregar* (۲۰۱۸)، *Lawrence* (۲۰۱۷) و *Shaaban* و همکاران (۲۰۱۷) همخوانی دارد.

و بقیه موارد بود. بیشترین تعداد مضامین استخراج شده مربوط به سؤال کد (۴) با تعداد ۱۳۵ مضمون و پس از آن به ترتیب مربوط به کدهای (۱۰)، (۹) و (۲) با تعداد ۱۲۹، ۱۲۷ و ۱۲۸ می‌باشد بیشترین مضامین استخراجی مربوط به معاون اجتماعی فرماندهی انتظامی استان خوزستان (۱۵۸ مضمون) و پس از آن رئیس دانشکده اقتصاد و علوم اجتماعی دانشگاه شهید چمران اهواز (۱۱۹ مضمون و بقیه موارد بود. همچنین بیشترین تعداد مضامین استخراج شده مربوط به سؤال کد (۴) با تعداد ۱۳۵ مضمون و پس از آن به ترتیب مربوط به کدهای (۱۰)، (۹) و (۲) با تعداد ۱۲۹، ۱۲۷ و ۱۲۸ می‌باشد که در بخش‌های بعد به تحلیل هر کدام از مؤلفه‌ها با تجزیه مضامین پرداخته شده است. در ارتباط با تحلیل رویکردها به اثر آموزش‌های پلیس راهور در ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان از ۸۰ مضمون معرفی شده در قالب ۱۰ مؤلفه بحث فرهنگ‌سازی و اجتماع محوری از فراوانی بیشتری (۵۷،۹ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بوده و بیشتر مورد توجه قرار گرفته است. همچنین در ارتباط با تحلیل اقدامات آموزشی پلیس راهور در راستای کاهش جرائم و تخلفات رانندگی مشخص شد که این مقوله از ۸۲ مضمون در قالب ۱۰ مؤلفه تشکیل شده که بحث الزامی بودن آموزش از فراوانی بیشتری (۸۰ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بود. در ادامه نیز مشخص شد که در ارتباط با تحلیل نقش ارتقاء سطح آموزش‌های پلیس و مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان در پیشگیری از بروز جرائم و تخلفات رانندگی مشخص شد که این مقوله از ۶۴ مضمون در قالب ۹ مؤلفه به شکل مقوله‌های فرعی قرار گرفتند که بحث هوشمندسازی در ۲۰ مصاحبه انجام شده از فراوانی بیشتری (۷۵ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بود. در بخشی دیگر نیز مشخص شد اقدامات آموزش پلیس راهور برای ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی مشخص شد از ۸۸ مضمون در قالب ۹ مؤلفه تشکیل شده که بحث آموزش در ۲۰ مصاحبه انجام شده از فراوانی بیشتری (۹۵ درصد) نسبت به سایر مؤلفه‌ها برخوردار بوده و بیشتر مورد توجه قرار گرفته است. در ارتباط با تحلیل راهکار مؤثر در برقراری ارتباط بین آموزش پلیس و ارتقای مهارت‌های فرهنگی و اجتماعی رانندگان مشخص شد که این مقوله از ۷۸ مضمون در قالب

در تشریح و تبیین نتایج فوق و به‌منظور نتیجه‌گیری مشخص شد که آموزش‌های پلیس راهور در صورتی که به بحث ادراک سریع مطالب توجه کنند و نوع طراحی و قلم به‌کاررفته در مباحث آموزشی و محل آموزش مناسب در نظر بگیرند؛ می‌توانند در ارتقای آگاهی و فرهنگ رانندگان در یک جامعه بسیار تأثیرگذار باشند. بنابراین آموزش‌های پلیس راهور با موضوع محتوای راهنمایی و رانندگی و از جمله برنامه‌های خانواده‌مدار، مدرسه مدار و رسانه ملی و در نهایت برنامه‌های اجتماع‌محور باید در حوزه‌های مختلف مطرح‌شده و علاوه بر شناخت مباحث، دید عمیق رانندگان را هم وسیع کنند. به‌عنوان مثال بسیاری از آموزش‌ها در حوزه‌هایی ارائه‌شده‌اند که دید رانندگان را به حوزه قوانین منفی کرده و مانع اجرای قوانین در بین آن‌ها می‌شوند. بنابراین در این راستا درصد بسیار زیادی از آموزش‌ها در ایران برای تبلیغ کالا و خدمات است و منافع آن عاید رانندگان نمی‌شود. از طرفی هم برخی از مزایای استفاده از این آموزش‌ها در مقابل آموزش‌های دیگر قرار دادن بالقوه آموزش‌های نزدیک به نقطه فروش، تکرار بسیار آن‌ها در محیط و مواجهه با مسافران به‌طور منظم، دسترسی بالا، حضور و قابلیت مشاهده ۲۴ ساعته انعطاف جغرافیایی برای تبلیغ‌کنندگان بومی، کارایی اقتصادی از نظر هزینه‌های تولیدی پایین و هزینه پایین هر هزار مواجهه، تأثیرگذاری دیداری بر اندازه تبلیغ و خلاف پیام و آگاهی از برند.

بنابراین با توجه به افزایش روزه‌روز آموزش‌های این حوزه بهتر است که صاحبان و مسئولین کشوری با هوشمندی بیشتری نسبت به سفارش آن‌ها اقدام کنند. آموزش نیروهای پلیس راهور از حوزه‌های رسانه‌ای و مخصوصاً تبلیغات محیطی در حیطه هدایت‌کنندگی، مدیریت خطر، مسئولیت‌پذیری و اصلاح رفتار رانندگی ابتدا باید نگرش مردم و مسئولان نسبت به فرهنگ رانندگی را تغییر دهند. این تغییر فرایندی است پیچیده، همگانی و تدریجی است. هم‌چنین اصلاحی که درباره فرهنگ رانندگی می‌خواهد انجام شود، باید با برنامه‌ریزی و سنجش میزان تحقق نهادینه شدن رفتارهای اجتماعی نسبت به فرهنگ رانندگی همراه باشد. در واقع آموزش‌های پلیسی باید نوآوری و خلاقیت و نگرش نو و مثبت، به‌صورت مستمر در رفتارهای رانندگی شهروندان خوزستانی ایجاد کنند که این آموزش‌ها

می‌تواند از طریق برنامه‌های اجتماع‌محور، خانواده‌مدار، مدرسه مدار و رسانه ملی برای تغییر نگرش رفتار رانندگی شهروندان باید مراحل سه‌گانه‌ای چون انجماد زدایی، جایگزینی و انجماد مجدد را مدنظر داشته باشند، که جزء کارکردهای اساسی مدیریت فرهنگی وسایل ارتباطی، بر فرهنگ‌سازی رانندگی در حوزه‌های آگاهی‌سازی، مدیریت خطر و مسئولیت‌پذیری اجتماعی است. برای این‌که تفکر غلط رفتار رانندگی در ذهنیت و نگرش افراد حذف شود، باید انجمادزدایی کرد. این فرایند از طریق متقاعدسازی شکل می‌گیرد، در واقع از طریق این فرایند، تلاش شده که نگرش دیگران را تغییر داد، این تغییر نگرش همراه با درجاتی از عناصر شناختی، عاطفی و رفتاری همراه است؛ که باعث ترغیب سازی به رفتار جدید شده است. مثلاً پیام‌های آموزشی که توسط افرادی که نزد عموم شهروندان از شخصیت بالایی برخوردارند ارائه شوند. پیام‌های دوجانبه همراه با بی‌طرفی و انصاف باشد، اثرگذاری بیشتری نسبت به پیام‌های یک‌جانبه دارد. هم‌چنین استفاده از محتواهایی که معنا و مفهوم آن برای مردم خوشایندتر باشد. بعد از انجمادزدایی باید رفتار جدید رانندگی که بعد مثبت و فرهنگ‌سازی دارد، را جایگزین کرد. در این راستا تأکید بر عوامل انگیزه‌بخش در حوزه رفتار رانندگی مؤثر است.

هنگامی که رفتار جدید رانندگی در اذهان تثبیت نشود، ممکن است نگرش‌های غلط حالت ارتجاعی و بازگشت داشته باشند؛ برای جلوگیری از این فرایند و بقاء دوام نگرش جدید در اذهان شهروندان، باید به تکرار پیام‌های آموزشی و تبلیغی با ساختار متفاوت در حوزه رفتار رانندگی پرداخت که در جهت بهبود و ارتقا مهارت‌های رانندگی و هم‌چنین آموزش نیروهای پلیس راهور پیشنهادات زیر ارائه می‌گردد:

- ۱- پیشنهاد می‌گردد که یک گروه کارشناس باهدف راهکارهای افزایش رفتارهای مثبت رانندگی و کاهش رفتارهای منفی رانندگی در ساختار شبکه‌های حمل‌ونقل شهری و برون‌شهری تشکیل گردد تا ضمن آسیب‌شناسی‌های شخصیتی و انگیزشی، نقاط ضعف به قوت و تهدیدات به فرصت تبدیل گردد.
- ۲- توجه بیشتر به خصوصیات شخصیتی در زمینه استخدام رانندگان برون‌شهری. چراکه ویژگی‌های

کاری اهتمام ورزند و این موضوع رسیدن به اهداف مطلوب سازمان حمل‌ونقل برون‌شهری را سهل‌الوصول می‌نماید.

۴- کارکنان و مدیران باید نگرش‌های مثبت نسبت به وظیفه‌شناسی سازمانی را بین رانندگان خود ارتقاء دهند که این امر موجب ارتقای وفاداری رانندگان به شغل و سازمان خود شده و در نتیجه شاهد ارتقای سطح رفتارهای مثبت رانندگی خواهیم بود.

شخصیتی مطلوب مؤلفه‌هایی همانند وجدان کاری، خطرپذیری، الگوی ارتباطی مناسب و مسئولیت‌پذیری و... را علاوه بر اینکه رعایت می‌کنند، در میان افراد سازمان حمل‌ونقل نیز توسعه می‌دهند.

۳- توصیه می‌شود ایجاد امکانات رفاهی و ویژه در محیط پایانه و خارج از آن که می‌تواند انگیزه‌ای قوی برای افزایش رفتارهای مثبت رانندگی برای رانندگان باشد فراهم گردد چراکه آن‌ها می‌توانند با آسودگی خاطر و اطمینان کامل، نسبت به امور

۶- منابع

- Abbasi, Nasser, (2017), *providing a model of the effectiveness of training for urban public transport drivers on reducing accidents and violations using SPSS software (case study: Golestan city)*, master's thesis under the guidance of Dr. Mostafa Sadegh Nejad and the advice of Seyyed Ruhollah Moafi, Islamic Azad University, Shahriar branch. [in Persian]
- Biabani, Gholamhossein; Sotoude Gandashmin, Mojtabi. (2020). Measuring and evaluating the training periods of police assistants (a case study of elementary school students in Tehran). *Educational Measurement Quarterly*, 10(39), 105-121. [in Persian] <https://doi.org/10.22054/jem.2020.50406.2015>
- Haddadi, Mashianeh; Soori, Hamid; Shakiba, Maryam; Eyni, Elaheh. (2020). Global Report on the State of Road Safety 2015, *Naja Traffic Police Applied Research Office*. [in Persian] <https://www.bhrc.ac.ir/irsap>
- Harrell, A. W., Mercer, S. H., & DeRosier, M. E. (2018). Improving the social-behavioral adjustment of adolescents: The effectiveness of a social skills group intervention. *Journal of Child and Family Studies*, 18(4), 378-387. <https://doi.org/10.1007/s10826-008-9241-y>
- Javid, M. A., Ali, N., Abdullah, M., Campisi, T., Shah, S. A. H., & Suparp, S. (2022). Analysis of driver's socioeconomic characteristics relating to speeding behavior and crash involvement: A case study in Lahore. *Infrastructures*, 7(2), 18. [in Persian] <https://doi.org/10.3390/infrastructures7020018>
- Kleygrewe, L., Oudejans, R. R., Koedijk, M., & Hutter, R. I. (2022). Police training in practice: Organization and delivery according to European law enforcement agencies. *Frontiers in psychology*, 12, 798067. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2021.798067>
- Mirzaee, Ahmed; Hazrati, Morteza; Mirzaee, Zahra; Mousavi, Narjes. (2022). Identifying drivers affecting the behavioral tendency of heavy vehicle drivers towards carrying cargo with illegal tonnage using structural modeling approach, *Journal of New Research Approaches in Management and Accounting*, 84: 1642-1664. [in Persian] <https://majournal.ir/index.php/ma/article/view/1360>
- Moradi, Ali. (2021). A phenomenological study of how the highway police wisely deal with people, *Rahvar Scientific Journal*, 10(46): 118-85. [in Persian] <https://www.magiran.com/paper/2327458>
- Nemati, Peyman; Barandegi, Badri (2020). Investigating the role of traffic police interactions on the law-abiding drivers from the perspective of the traffic police, the second scientific research

conference on psychology, counseling, educational sciences, social sciences and humanities, Tehran. [in Persian] <https://civilica.com/doc/1133877>

- Rahnavard, Farajullah. (2018). Participatory management (theory and practice). *Publications of the Government Management Training Center*. [in Persian]
- Rosenbaum, D.P., Lawrence, D.S. (2017). Teaching procedural justice and communication skills during police–community encounters: Results of a randomized control trial with police recruits. *J Exp Criminol*. 13, 293–319 <https://doi.org/10.1007/s11292-017-9293-3>
- Samadpur Khalife Mohalle, Vahid; Kazemi, Saeed. (2020). Investigating the effect of mandatory retraining of driving laws and regulations on the performance of delinquent drivers. *Quarterly Journal of Traffic Management Studies*, 57: 33-52. [in Persian] <https://www.magiran.com/paper/2203014>
- Sayed, I., Abdelgawad, H., & Said, D. (2022). Studying driving behavior and risk perception: a road safety perspective in Egypt. *Journal of Engineering and Applied Science*, 69(1), 22. <https://doi.org/10.1186/s44147-021-00059-z>
- Seddiq Sarvestani, Rahmatullah. (2018). *Social pathology (sociology of social deviations)*. Samt Publications. Tehran. [in Persian]
- Shaaban, K. (2017). Assessment of drivers' perceptions of various police enforcement strategies and associated penalties and rewards. *Journal of advanced transportation*, 2017. <https://doi.org/10.1155/2017/5169176>
- Shirzadi, Shahin; Moradi, Ali. (2020). Investigating environmental advertising and its effect on promoting driving culture (case study: Kermanshah license holders), *Kermanshah Police Science Quarterly*, 10(2): 129-164. [in Persian]
- Siregar, A. A. (2018). How can speed enforcement be made more effective? An investigation into the effect of police presence, speed awareness training and roadside publicity on drivers' choice of speed (Doctoral dissertation, University of Leeds). <https://etheses.whiterose.ac.uk/20653/>
- Soori, Ahmad. (2019). *Traffic psychology*. Amin University of Police Sciences. [in Persian]
- Tavasoli, Gholam Abbas. (2015). *Sociological theories*, Samt Publications. Tehran. [in Persian]
- Valizadeh, Akbar. (2017). *Examining the strengths and weaknesses of the traffic law from the perspective of elites*, Naja Traffic Police Investigation Office. [in Persian]
- Weld, George; Thomas Bernard; Jeffrey Snipes. (2012). *Theoretical criminology: a review of criminological theories*. Samt Publications. Tehran. [in Persian]
- Wolfe, S., Rojek, J., McLean, K., & Alpert, G. (2020). Social Interaction Training to Reduce Police Use of Force. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 687(1), 124–145 <https://doi.org/10.1177/0002716219887>