

eISSN: 3115-7955

Research-Quantitive

Sociological study of factors affecting lawlessness among motorcycle riders (case study: Mashhad city)

Ali Asghar Abbasi Esfjir¹, Abolghasem Hyderabad¹, Morteza Zarreparvar Tali²

1- Department of Sociology, Babol Branch, Islamic Azad University, Babol, Iran

2- Department of human resources studies and evaluation, Research Center of Resource Management Studies and Knowledge-Based Business, Iran.

Receive:

06 September 2025

Revise:

26 September 2025

Accept:

28 October 2025

Keywords:

Social factors,
Cultural factors,
Economic factors,
Law-evasion,
Motorcyclists,
Mashhad City

Abstract

Purpose: The purpose of this study was to investigate the sociological dimensions of social, cultural, and economic factors influencing law-evasion among motorcyclists in the city of Mashhad.

Method: This research employed a descriptive-survey design with a correlational approach. The statistical population consisted of 384 motorcyclists who, according to the criteria and assessments of traffic-police experts, had been identified as law-evading riders. Participants were selected using multi-stage cluster sampling based on Cochran's formula. Data were collected through a researcher-developed 23-item questionnaire measuring social, cultural, and economic factors influencing law-evasion, along with an 8-item law-evasion questionnaire. The validity and reliability of these instruments were assessed at 0.87 and 0.89, and 0.91 and 0.93, respectively. Data analysis was conducted using SPSS and LISREL.

Findings: The findings indicate:

1. A significant relationship exists between social factors and law-evasion among motorcyclists in Mashhad.
2. A significant relationship exists between cultural factors and law-evasion among motorcyclists in Mashhad.
3. A significant relationship exists between economic factors and law-evasion among motorcyclists in Mashhad.

Conclusion: To effectively control traffic-related violations, the most effective strategy is to strengthen informal social-control mechanisms, particularly through enhancing components of social capital.

Please cite this article as (APA): Abbasi Esfjir, A. A., Hyderabad, A. and Zarreparvar Tali, M. (2025). Sociological study of factors affecting lawlessness among motorcycle riders (case study: Mashhad city). *Journal of Approaches in Sociology and Development*, 1(3), 73-91.



<https://doi.org/10.22034/jasd.2025.234866>



Authors retain the copyright and full publishing rights.
Published by Research Center of Resource Management Studies and Knowledge-Based Business.
This article is an open access article licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

Publisher: Arya Hyrcanian Press (AH.PRESS)

Corresponding Author: Ali Asghar Abbasi Esfjir

Email: sedaghat.clinic1400@gmail.com



eISSN: 3115-7955

پژوهشی-کمی

بررسی جامعه‌شناختی عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی موتورسیکلت سواران (مورد مطالعه شهر مشهد)

علی اصغر عباسی اسفنجیر^۱، ابوالقاسم حیدرآبادی^۱، مرتضی ذره پرور تالی^۲

۱- گروه جامعه‌شناسی، واحد بابل، دانشگاه آزاد اسلامی، بابل، ایران

۲- گروه مطالعات و ارزیابی منابع انسانی، مرکز پژوهشی مطالعات مدیریت منابع و کسب و کار دانش محور، ایران

چکیده

هدف: هدف پژوهش حاضر، بررسی جامعه‌شناختی عوامل اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی مؤثر بر قانون‌گریزی موتورسیکلت سواران شهر مشهد بود.

روش: روش پژوهش حاضر توصیفی پیمایشی از نوع همبستگی بود. جامعه‌آماري این پژوهش شامل (۳۸۴) نفر از رانندگان (راکبین) موتورسیکلت که با توجه به شاخص‌ها و معیارهای کارشناسان پلیس راهنمایی و رانندگی، قانون‌گریز شناخته شده بودند می‌باشند که با استفاده از روش نمونه‌گیری خوشه‌ای چندمرحله‌ای و طبق فرمول کوکران انتخاب شدند. به منظور گردآوری داده‌ها از دو پرسشنامه ۲۳ سوالی عوامل اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی مؤثر بر قانون‌گریزی (محقق ساخته) و پرسشنامه ۸ سوالی قانون‌گریزی استفاده گردید. که روایی و پایایی آن به ترتیب ۰/۸۷ و ۰/۸۹ و ۰/۹۱ و ۰/۹۳ سنجیده شد. تمام تجزیه و تحلیل‌های آماری از طریق نرم‌افزارهای کامپیوتری SPSS و LISREL انجام گرفت.

یافته‌ها: نتایج حاصل از تجزیه و تحلیل داده‌ها نشان می‌دهد، که ۱- بین عوامل اجتماعی مؤثر بر قانون‌گریزی موتورسیکلت سواران شهر مشهد رابطه معنی‌داری وجود دارد. ۲- بین عوامل فرهنگی مؤثر بر قانون‌گریزی موتورسیکلت سواران شهر مشهد رابطه معنی‌داری وجود دارد. ۳- بین عوامل اقتصادی مؤثر بر قانون‌گریزی موتورسیکلت سواران شهر مشهد رابطه معنی‌داری وجود دارد.

نتیجه‌گیری: در صورتی که بخواهیم به هدف کنترل موفق رفتارهای متخلفان در زمینه رانندگی دست یابیم، بهترین راه، تقویت مکانیسم‌های کنترل غیررسمی، به‌ویژه از طریق تقویت مؤلفه‌های سرمایه اجتماعی است.

تاریخ دریافت:

۱۵ شهریور ۱۴۰۴

تاریخ بازنگری:

۰۴ مهر ۱۴۰۴

تاریخ پذیرش:

۰۶ آبان ۱۴۰۴

کلید واژه‌ها:

عوامل اجتماعی، عوامل فرهنگی، عوامل اقتصادی، قانون‌گریزی، موتورسیکلت سواران، شهر مشهد

لطفاً به این مقاله استناد کنید (APA): عباسی اسفنجیر، علی اصغر، حیدرآبادی، ابوالقاسم و ذره پرور تالی، مرتضی. (۱۴۰۴). بررسی جامعه‌شناختی عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی موتورسیکلت سواران (مورد مطالعه شهر مشهد). فصلنامه رهیافتی در جامعه‌شناسی و توسعه. ۷۳-۹۱.



https://doi.org/10.22034/jasd.2025.234866



Authors retain the copyright and full publishing rights.
Published by Research Center of Resource Management Studies and Knowledge-Based Business.
This article is an open access article licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

ناشر: انتشارات آریا هیرکانی

نویسنده مسئول: علی اصغر عباسی اسفنجیر

ایمیل: sedaghat.clinic1400@gmail.com

مقدمه

بی توجهی و عدم رعایت قواعد و مقررات وضع شده در هر جامعه مشکلات و تبعات منفی زیادی را برای آن جامعه به دنبال خواهد داشت، یکی از مهم ترین این قواعد در جامعه امروزی مربوط به رانندگی و نحوه استفاده از وسایل نقلیه می باشد (اکرم و همکاران، ۲۰۲۵:۵۵۰). یکی از مصادیق چشم گیر و مشهود قانون گریزی عدم استفاده از کلاه ایمنی است که توسط رانندگان موتورسیکلت و ترک نشینان این دسته از وسایل نقلیه اتفاق می افتد (شهیدی رضوی و شهیدی رضوی، ۱۴۰۳:۴۴). برخی رانندگان (راکبین) موتورسیکلت در زمان تردد در سطح معابر و خیابان ها به قوانین و مقررات، علائم راهنمایی و رانندگی و... توجه ننموده و با انجام حرکات نمایشی، تک چرخ زدن در جهت مسیر مخالف و پیاده رو، عدم استفاده از کلاه ایمنی و... سبب احساس ناامنی در بین شهروندان شده و گهگاه موجب بروز تصادف می گردند که در این ارتباط به خود یا دیگران آسیب های جسمی وارد می سازند و حتی برخی از آنها به علت شدت جراحات وارده فوت می نمایند و یا اعضای بدن آنها دچار نقص شده و در نهایت نظم اجتماعی را مخدوش می کنند (آمادو و همکاران^۲، ۲۰۲۳:۲۴۳). طبق برآورد، در سال ۲۰۲۴، سومین عامل مرگ و میر در سطح جهان، عدم توجه به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان وسایل نقلیه سبک به ویژه رانندگان (راکبان) موتورسیکلت بوده است (لوند بلوچ و همکاران^۳، ۲۰۲۵:۱۱۰). متأسفانه در زمینه عدم رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان برخی وسایل نقلیه، کشور ایران در وضعیت بسیار نامطلوبی قرار دارد و آمار و ارقام بالای تصادفات درون و برون شهری و مرگ میرهای ناشی از آن بالاخص با موتورسیکلت گویای این امر است (سلامتیان و احمدی، ۱۴۰۲:۹۰). در مورد شناسایی علل قانون گریزی در ایران، تلاش هایی صورت گرفته است. عده ای در سطح تاریخی و کلان، در جست و جوی علل قانون گریزی برآمده اند و تحقیقات زیادی را انجام دادند. این تحقیقات را می توان به دو دسته کلی تقسیم کرد: تحقیقات سیاست بنیاد و تحقیقات اقتصاد بنیاد. تحلیل سیاست بنیاد بر ماهیت ساختار قدرت در مشرق زمین و همچنین غیبت قرارداد اجتماعی تأکید می کند. اما تحلیل اقتصاد بنیاد بر تفاوت بین ماهیت مادی شرق و غرب تأکید دارد. در مقابل و در سطح خرد نیز تحقیقات زیادی برای شناسایی این مسئله اجتماعی در ایران انجام پذیرفته است (سایبانی و همکاران، ۱۴۰۴:۱۱۹). این تحقیقات نشان دهنده روبه رو شدن جامعه ایران با مسئله ای اجتماعی به نام قانون گریزی است و اهمیت پرداختن به این مسئله را آشکار می کند. زیرا بقای هر جامعه ای به نظم آن وابسته است و نظم اجتماعی نیز بر پایه قوانین پذیرفته شده جامعه قرار دارد (عشایری و حسین زاده فرمی، ۱۴۰۲:۲۱۷). قانون مداری موجب پایداری جامعه و قانون گریزی موجب به خطر افتادن و فروپاشی یک جامعه است (ژای چنژووا و خی، ۲۰۲۳:۲۱۷). اهمیت پرداختن به قانون گریزی در حوزه راهنمایی و رانندگی مخصوصاً راکبان موتورسیکلت که خطرات بیشتری در تصادفات به دلیل ناایمن بودن این وسیله نقلیه و همچنین ساختار جاده ای و شهری آنها را تهدید می کند از اهمیت بسزایی برخوردار است (ضرونی، ۱۴۰۳:۱۱۷). طبق تحقیقات و بررسی های صورت گرفته در ایران، آمار تصادفات رانندگی، روندی رو به افزایش داشته، به طوری که رشدی ۱۰ درصدی دارد و میزان مرگ و میرهای ناشی از حوادث رانندگی، ۱۵ برابر کشورهای توسعه یافته است (حیدرنژاد و همکاران، ۱۴۰۲:۱۰). بر اساس اعلام سازمان پزشکی قانونی کشور از کل

¹ - Akram & etal

² - Amoadu & etal

³ - Lund Baloch & etal

⁴ - Zhai,Chenzhao & Xi



تلفات حوادث رانندگی در شش ماهه اول سال ۱۴۰۴، هشت هزار و ۳۳۳ نفر مرد و دو هزار و ۸۱ نفر زن بودند. در این مدت استان‌های تهران با ۸۵۶، فارس با ۸۰۳ و خراسان رضوی با ۷۳۳ فوتی بیشترین و استان‌های ایلام با ۱۰۶، کهگیلویه و بویراحمد با ۱۲۰ و قم با ۱۴۲ فوتی کمترین تعداد تلفات را داشته‌اند (خبرگزاری ایسنا، ۱۴۰۴، کد خبر: ۳۷۰۲۷۰). در این مدت دو هزار و ۵۸۹ نفر در تصادفات درون شهری جان خود را از دست دادند در حالی که این رقم در مدت مشابه سال قبل دو هزار و ۳۹۰ نفر بوده است. بنابراین نیمه نخست ۱۴۰۴ رشد ۸٫۳ درصدی تلفات تصادفات درون شهری را داشته است. آمار تلفات حوادث رانندگی در محورهای درون شهری طی سال گذشته چهار هزار و ۷۵۹ نفر بوده که نسبت به سال قبل از آن ۳٫۵ درصد کاهش داشته است. همچنین در نیمه نخست سال ۱۴۰۴ متاسفانه ۴۹٫۷ درصد از متوفیات حوادث رانندگی را نوجوانان و جوانان ۱۱-۳۹ سال تشکیل داده است. در این مدت افراد بالای ۶۰ سال، ۱۹٫۵ درصد و افراد ۴۰ تا ۴۹ سال ۱۴ درصد از کل تلفات را به خود اختصاص داده‌اند. که بیش از نیمی از این افراد به وسیله رانندگی با موتور سیکلت و تصادف با آن جان خود را از دست داده‌اند که بسیار آمار دلخراش و تکان دهنده‌ای است (خبرگزاری مهر، ۱۴۰۴، به نقل از روابط عمومی سازمان پزشکی قانونی کشور). شهر مشهد به لحاظ مرگ و میرهای ناشی از حوادث ترافیکی رتبه اول را در کشور به خود اختصاص داده است. آمار راهنمایی و رانندگی این شهر نشان می‌دهد که تعداد مجروحان تصادفات درون شهری شهر مشهد در نیمه اول سال ۱۴۰۴، ۶۹۳۱ نفر و تعداد فوت در صحنه ۳ نفر و آمار مجروحان ۵۶۳۲ نفر اعلام شده است (جوان جعفری بجنوردی و همکاران، ۱۴۰۴: ۴۷). بی‌شک یکی از علل اصلی بالا بودن آمار تصادفات رانندگی با موتور سیکلت در کشور ما، عدم رعایت صحیح قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان این وسیله نقلیه است که در بیشتر موارد با نقض قوانین راهنمایی و رانندگی و بی توجهی به آنها جان خود و هزاران نفر از مردمان بی گناه را به خطر می‌اندازند. که آمار تکان دهنده تصادفات و خسارات ناشی از آن، لزوم بررسی دقیق ابعاد این مسئله اجتماعی را مشخص می‌کند (احسانپور و حق شناس، ۱۴۰۱: ۱۱). در این راستا پرسش اصلی پژوهش به انواع و میزان قانون‌گریزی و چرایی و تمایل به قانون‌گریزی رانندگان (راکبین) موتور سیکلت در شهر مشهد معطوف گردیده است. لذا در این تحقیق محقق درصدد است تا بررسی نماید عوامل مرتبط با قانون‌گریزی رانندگان موتور سیکلت کدامند؟ آیا بین عوامل اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی مؤثر بر قانون‌گریزی موتور سیکلت سواران شهر مشهد رابطه معنی‌داری وجود دارد؟ و در نهایت آنها را شناسایی و به راهکارهای پیشگیری از آن پردازد.

مبانی و چارچوب نظری تحقیق

برای مطالعه عوامل اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی مؤثر بر قانون‌گریزی موتور سیکلت سواران شهر مشهد از نظریات کارکردگرایی ساختاری^۱ دورکیم و مرتن^۲ (۱۹۷۱)، نظریه کارکردگرایی^۳ پارسونز^۴ (۱۹۳۰)، نظریه بی‌هنجاری (آنومی)^۵ مرتن (۱۹۷۱)، نظریه هم‌نشینی افتراقی^۶ ساترلند^۷ (۱۹۴۲)، نظریه کنترل اجتماعی^۸ هیرشی^۹ (۱۹۶۹)، نظریه تضاد گروهی^{۱۰}

1 - Structural functionalism

2 - Durkheim T Merton

3 - Functionalist

4 - Talcott Parsons

5 - Anomie

6 - Differential Association

7 - Sutherland

8 - social control

9 - Hirschi

10 - Group conflict

سلین، جرج ولد، ترک^۱ (۱۹۸۵)، نظریه بی‌سازمانی اجتماعی^۲ پارک و برگس^۳ (۱۹۲۷)، پارسونز (۱۹۴۲) و مرتن (۱۹۵۷)، نظریه‌های خرده فرهنگی (۱۹۸۵)، و نظریه بوم شناختی^۴ در مکتب شیکاگو^۵ پارک و برگس (۱۹۶۶)، نظریه یادگیری اجتماعی^۶ آلبرت بندورا^۷ (۱۹۷۷) استفاده شده است (سعیدی و نیازی، ۱۴۰۴: ۱۲). در این تبیین، پدیده کجروی و رفتار انحرافی، در راستای برهم خوردن نظم اجتماعی موجود و به عنوان خطری برای ثبات نظام اجتماعی مورد توجه قرار می‌گیرد. بر اساس این دیدگاه، این ساختارهای کلی جامعه است که شرایطی مثل نابرابری را به وجود می‌آورند که در آن افراد برای رسیدن به ارزش‌های مطلوب جامعه دست به کجروی می‌زنند (شهلائی منش و همکاران، ۱۴۰۳: ۷۰). از نظر کارکردگرایان بی‌قانونی و اعمال خلاف مقررات، برای خلافکاران و قانون‌گریزان کارکرد مثبت و سازنده دارند و منافع تمنیات آنها را برآورده می‌سازد. لذا آنها حاضر نیستند از منافع خود چشم‌پوشند و از اعمال خلاف قانون دست بردارند به زعم پیروان این مکتب، کجروی محصولی از زندگی جمعی انسان است (غدیری صورمان آبادی و همکاران، ۱۴۰۳: ۸۹). از نظر دورکیم سستی هنجارهای اجتماعی پیشین و بی‌اعتبار شدن سنت‌ها و پیوندهای گروهی معمول به واسطه پیشرفت و توسعه اجتماعی، علت اصلی شرایط بی‌هنجاری و آنومیک است (عینی پور و همکاران، ۱۴۰۳: ۱۷۶). با این حال وی معتقد بود که هیچ جامعه‌ای به وضعیت بی‌هنجاری کامل نمی‌رسد، اما در برخی شرایط میزان بی‌هنجاری در روابط اجتماعی و بخش‌های خاصی از جامعه اوج می‌گیرد. به زعم وی، زمانی که قواعد اجتماعی در جوامع پیچیده‌ای که با کاهش همبستگی و وفاق روبه‌روست، کمتر التزام آور می‌شود و مردم احساس می‌کنند که از فشار هنجارهای اجتماعی کاسته شده است، آنگاه افزایش انحرافات همچون، جرم و قانون‌گریزی اجتناب‌ناپذیر می‌شوند. دورکیم این وضعیت جامعه را آنومی یا بی‌هنجاری می‌خواند (معصومی و همکاران، ۱۴۰۳: ۱۸۷). آنومی از نظر مرتن حاصل شرایطی است که در آن هنجارها به عنوان شیوه‌های جمعی حصول موفقیت نمی‌توانند به خوبی عمل کنند، در نتیجه شیوه‌های فردی برای کسب موفقیت جایگزین می‌شوند. به عقیده مرتن آنومی به فشاری اطلاق می‌شود که وقتی هنجارهای پذیرفته شده با واقعیت اجتماعی در ستیزند، بر رفتار افراد وارد می‌شوند. مفهوم آنومی در نظریه مرتن حاصل شرایط نابسامان ساختاری است، وضعیتی که در آن تناسبی بین اهداف نهادی شده و وسایل نهادی شده جامعه (هنجارها) وجود ندارد، این وضعیت ساختاری، کنشگران را به سوی قانون‌گریزی سوق می‌دهد. به نظر وی جامعه‌ای آنومیک است که در آن خواست‌ها و نیازهای اجتماعی، تناسب معقولی با وسایل و امکانات برای برآوردن آن نیازها و خواست‌ها نداشته باشد (وکیلی و همکاران، ۱۴۰۴: ۲۳۵). ساترلند (۱۹۴۲) اصطلاح همنشینی افتراقی را به عنوان تبیینی از رفتار انحرافی به کار برد. در این نظریه برخلاف نظریه آنومی مرتن که با نرخ‌های رفتار نابهنجار تحت موقعیت‌های معین سروکار دارد، به جنبه‌های تعاملی منحرف شدن تمرکز دارد. تأکید این نظریه بر فرایندهای تعاملی است که فرد از طریق آنها رفتار قانون‌شکنانه را فرا گرفته و ظاهر می‌سازد. فرض اصلی ساترلند این است که مردم در معاشرت با دیگران ارزش‌ها، هنجارها، انگیزش‌ها، استدلال‌های عقلانی و شیوه‌های رفتاری انطباقی و غیر انطباقی را می‌آموزند. اساس این

1 - Celine, George Wold, Turk

2 - Social disorganization

3 - Park & Burgess

4 - Ecological Theory

5 - Chicago School

6 - Social learning

7 - Albert Bandura



نظریه بر این محور است که انسان موجودی است دارای امیال نامتناهی و از این منظر به دیدگاه دورکیم و هابز نزدیک است. موضوع مورد نظر این تئوری این است که چه عواملی باعث محدود شدن رفتار می‌گردد یا به عبارت دیگر به جای اینکه پیرسیم چرا کجروی واقع شده است، باید سؤال کنیم که چرا همه مردم هنجارشکنی نمی‌کنند (آلی جون، ۲۰۲۳: ۹۰). هیرشی (۱۹۶۹) عمل کجروی را ناشی از فقدان کنترل اجتماعی می‌داند. وی استدلال می‌کند آنانی که پیوند قوی با جامعه دارند، از شکستن قواعد و معیارهای آن خود داری می‌کنند و آنهایی که با هنجارهای جامعه پیوند ضعیفی دارند و یا هیچ پیوندی را با آنها ندارند برای کجروی مستعدتر و آزادتر هستند. هیرشی عناصری از قبیل «دلبستگی فرد به افراد خانواده و نهادهای اجتماعی»، «تعهد نسبت به جامعه»، «مشارکت در نقش‌ها و فعالیت‌های اجتماعی» و «باور و وفاداری فرد به ارزش‌ها و هنجارهای اخلاقی و اجتماعی» را پیوند دهنده افراد به یکدیگر و جامعه می‌داند (اسدیان و دلیری، ۲۰۲۳: ۱۹۳). استدلال پیروان نظریه تضاد در مورد اطاعت از قانون این است که دستگاه حقوق جامعه در این جهت طراحی شده است که نظام عدم تساوی را تضمین و تقویت کند. قانون ایزاری است که از طریق برگزیدگان به منظور سلطه و نظارت بر طبقات پایین جامعه مورد استفاده قرار می‌گیرد. در تبیین قانون‌پذیری و قانون‌گرایی بر پایه رویکرد تضاد، صاحب نظرانی چون هاروی به نیاز و توزیع عادلانه، گانگر بر تأکید بر تضاد طبقاتی و نابرابری بر نابهنجاری و جرم، تیتل و میلر بر گسترش فرهنگ فقر و طبقات پایین و رشد محرومیت‌ها، همچنین فارست و پال بر تأثیر فضا و نابرابری اجتماعی در سطح دستمزدها و درآمدها و برخورداری از خدمات اساسی همراه با ساختار شغلی نابرابر و فقیرانه تأکید دارند (یوسفی و همکاران، ۱۴۰۱: ۲۰۳). پیروان دیدگاه بی‌سازمانی اجتماعی معتقدند که پدیده‌هایی نظیر مهاجرت، صنعتی شدن و رشد سریع شهری، موجبات زیر پا گذاشتن یا عدم پیروی از الگوهای تثبیت شده و کاملاً سازمان یافته زندگی را فراهم می‌آورند و این الگوها به طور متقابل به وسیله قواعد رفتاری که از توافق عمومی برخوردار هستند، هدایت می‌شوند. قواعد مذکور در مواقعی که تغییر اجتماعی سریع به وجود می‌آید از هم پاشیده می‌شوند. از این رو، مردم معیارهای را که به روابط و رفتارهای آنها نظم می‌بخشد، از دست می‌دهند. به دنبال بی‌سازمانی اجتماعی حاصل در مناطقی که به وسیله جمعیت‌های ناپایدار مشخص می‌شوند، زمینه‌های مناسبی برای تخطی از قانون به وجود می‌آید (رستم زاده و احمدیان، ۱۴۰۳: ۸۶). در دیدگاه خورده فرهنگی که تحت تأثیر نظریه مرتن شکل گرفت، دلیل کجروی، خرده فرهنگ بزهکارانه است که از طرف گروه‌های مختلف جامعه در برابر فرهنگ اصلی جامعه پذیرفته می‌شود. در حقیقت، هنجارهای این خرده فرهنگ‌ها افراد عضو را مجبور به پذیرش اعمال کجروانه در جامعه می‌کند بر اساس این دیدگاه زمانی که برای برخی از افراد وسایل همسازی با محیط بر اساس معیارهای پذیرفته شده اجتماعی کافی نباشد، این افراد به نفعی جنبه‌هایی از فرهنگ جامعه که مشکلات همسازی با محیط را برای آنان فراهم نموده پرداخته‌اند و خرده فرهنگ‌هایی که زندگی را برایشان آسان‌تر می‌سازد، جایگزین این جنبه‌های نفعی شده فرهنگ جامعه می‌کنند. در صورتی که پذیرش معیارهای خرده فرهنگ‌های جایگزین مستلزم انحراف از معیارهای موجود در فرهنگ عمومی جامعه باشد، فرد انحراف از معیارهای موجود را برای خود موجه می‌سازد (صداقت و همکاران، ۲۰۲۳: ۱۶۷). نظریه بوم شناختی در مکتب شیکاگو را جامعه‌شناسانی چون پارک و برجس که در زمینه جامعه‌شناسی شهری مطالعه می‌کردند، مطرح نمودند. آنان در تبیین انحرافات اجتماعی بر متغیرهایی که با پدیده شهرنشینی ارتباط داشتند، نظیر زبان، قومیت،

¹ - Alijon

مهاجرت، حوزه‌های سکونتگاهی و تراکم جمعیت تمرکز کردند. در این نظریه میزان‌های قانون‌گریزی و مصادیق آن به عنوان نوعی از انحراف اجتماعی اغلب به صورت نقشه ترسیم شده و با سایر ویژگی‌های اقتصادی و اجتماعی ساکنان در ارتباط گذاشته شده است (پرینس و همکاران^۱، ۲۰۲۵: ۶۳). یکی از پیش فرض‌های اساسی نظریه بوم‌شناسی این است که آن دسته از حوزه‌های درون شهرهای تجاری و صنعتی که به لحاظ اجتماعی دچار بی‌سازمانی شده‌اند ارزش‌ها و سنت‌های قانون‌شکنی و روی آوری به رفتارهای بزهکارانه را توسعه می‌دهند. براساس نظریه برجس مناطق طبیعی شهر مخصوصاً منطقه انتقالی به وسیله شاخص‌های ویژه‌ای نظیر سطح بالای تحرک و تراکم جمعیت، ویرانی خانه‌ها، تنگ بودن کوچه‌ها و خیابان‌ها، پائین بودن سطح بهداشت عمومی اماکن و نیز وجود گروه‌های خرده فرهنگی همراه با پایگاه اجتماعی-اقتصادی پائین ساکنین این مناطق مشخص می‌شوند، که نسبت به سایر مناطق شیوع رفتارهای قانون‌گریزانه و اعمال خرابکارانه بیشتر است (ژو و همکاران^۲، ۲۰۲۴: ۵۱۶). نظریه یادگیری اجتماعی آلبرت بندورا یک نظریه یادگیری رفتار اجتماعی است که پیشنهاد می‌کند که رفتارهای جدید را می‌توان از طریق مشاهده و تقلید از دیگران به دست آورد. این نظریه بیان می‌کند یادگیری یک فرایند شناختی است که در یک زمینه اجتماعی شکل می‌گیرد و می‌تواند از طریق مشاهده یا آموزش مستقیم باشد یا حتی در غیاب سیستم تشویق و تنبیه مستقیم (تقویت). بندورا اهمیت تقویت مستقیم را به‌عنوان روشی برای تأثیر گذاشتن بر رفتار انکار نمی‌کند، ولی او این عقیده را که رفتار فقط می‌تواند از طریق تقویت مستقیم آموخته شود یا تغییر یابد، به چالش می‌طلبد. او معتقد است شرطی‌سازی کنشگر که به موجب آن رفتار کوشش و خطا ادامه می‌یابد تا اینکه فرد تصادفاً پاسخ درست را می‌دهد، روش نامناسب و بالقوه خطرناکی برای یادگیری مهارت‌هایی مانند شنا کردن یا رانندگی است. امکان دارد فرد قبل از یافتن زنجیره رفتارهای درستی که تقویت مثبت را به همراه دارند، غرق شده یا تصادف کند. از نظر بندورا، اغلب رفتارهای انسان از طریق الگو، به صورت عمدی یا تصادفی آموخته می‌شوند. ما با مشاهده کردن دیگران و تقلید کردن از رفتار آن‌ها یاد می‌گیریم (نظیفی و همکاران، ۱۴۰۱: ۱۴۹).

پیشینه تجربی تحقیق

- قاسمی و طالبی (۱۴۰۰) تحقیقی تحت عنوان علل و عوامل قانون‌گریزی موتورسیکلت سواران در استان خراسان جنوبی با محوریت عدم استفاده از کلاه ایمنی (مطالعه موردی شهر بیرجند- سال ۱۳۹۹) انجام دادند. نتایج این تحقیق نشان داد که بین قانون‌گریزی موتورسیکلت سواران در شهر بیرجند و عوامل فرهنگی و آموزشی، عوامل ساختاری رابطه معناداری وجود دارد و همچنین عوامل محیطی و اقتصادی بر قانون‌گریزی افراد، تأثیر گذار هستند.

- عشایری و حسین زاده فرمی (۱۴۰۲) تحقیقی تحت عنوان عوامل اقتصادی-اجتماعی مؤثر بر قانون‌گریزی رانندگان شهر اردبیل انجام دادند. نتایج این تحقیق نشان داد که بین شکاف اجتماعی- طبقاتی (۰,۴۲۸)؛ بی‌عدالتی اجتماعی- اقتصادی (۰,۲۴۰)؛ آنومی اقتصادی (۰,۳۳۱)؛ محرومیت نسبی (۰,۴۷۲)؛ رضایت از زندگی (۰,۳۳۶)؛ کنترل و نظارت پلیسی (۰,۳۲۲) و میزان دین‌داری (۰,۴۶۲) با گرایش به قانون‌گریزی رانندگی رابطه معنی‌داری وجود دارد.

- سلامتیان و احمدی (۱۴۰۲) تحقیقی تحت عنوان تحلیل جامعه‌شناختی رابطه ناکامی و قانون‌گریزی رانندگی در بین رانندگان در کلان‌شهر شیراز انجام دادند. نتایج این تحقیق نشان داد میزان قانون‌گریزی رانندگی در سطح بالایی قرار

1 - Prince & etal

2 - Zhou & etal



دارد. به علاوه، براساس یافته‌های تحلیلی تحقیق، رابطه مثبت و معناداری بین ناکامی و قانون‌گریزی رانندگی وجود دارد. در مجموع، متغیرهای ناکامی، سن، جنس و میزان رانندگی، قادرند ۰/۲۶ تغییرات قانون‌گریزی در رانندگی را تبیین کنند.

- سعیدی و نیازی (۱۴۰۲) تحقیقی تحت عنوان از آنومی تا نظم: کالبدشکافی قانون‌گریزی در جامعه ایران انجام دادند. نتایج این تحقیق نشان داد که قانون‌گریزی در ایران تحت تأثیر مجموعه‌ای از متغیرهای جمعیتی، اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، سیاسی، مدیریتی و محیطی قرار دارد.

- شهیدی رضوی و شهیدی رضوی (۱۴۰۳) تحقیقی تحت عنوان نقد و بررسی قوانین پیرامون ممنوعیت صدور گواهینامه موتورسیکلت برای بانوان در ایران انجام دادند. نتایج این تحقیق نشان داد در تمام دنیا زنان و مردان پس از موفقیت در آزمون رانندگی موتورسیکلت و اخذ گواهینامه، مجاز به رانندگی با این وسیله نقلیه هستند. متأسفانه در کشور ما بانوان پس از انقلاب اسلامی سال ۱۳۵۷ از این حق محروم گردیده‌اند.

- کوچتووا^۱ (۲۰۲۲) تحقیقی تحت عنوان الگوهای رفتار ترافیکی رانندگان: شواهدی از سه کشور انجام داد. نتایج این تحقیق نشان داد رفتارهای پرخطر رانندگان در محیط ترافیک جاده‌ای باعث می‌شود حساسیت بیشتری برای رسیدگی به این امر برای جلوگیری از خطرات از سوی دولت‌ها وضع شود.

- شاکری و همکاران^۲ (۲۰۲۲) تحقیقی تحت عنوان نظریه رفتار برنامه‌ریزی‌شده، عوامل استرس‌زای روانی و قصد اجتناب از نقض قوانین راهنمایی و رانندگی: یک تحلیل مدل‌سازی چندسطحی انجام دادند. نتایج این تحقیق نشان داد رفتار برنامه‌ریزی‌شده، عوامل استرس‌زای روانی و قصد اجتناب از نقض قوانین راهنمایی و رانندگی به عنوان یک چارچوب کلی برای جلوگیری از قانون‌شکنی و قانون‌گریزی رانندگان نقش آفرینی می‌کند.

- محمد نجیب^۳ (۲۰۲۴) تحقیقی تحت عنوان بررسی عوامل روانشناختی مؤثر بر تخطی از قوانین توسط رانندگان انجام داد. نتایج این تحقیق نشان داد عوامل روانشناختی مؤثر سن، جنس، سابقه کار، تحصیلات و هیجان‌انگیزی بر تخطی از قوانین توسط رانندگان نقش مؤثری دارند.

- لوند بلوچ و همکاران (۲۰۲۵) تحقیقی تحت عنوان یادگیری قانون‌شکنی: مطالعه جرم‌شناختی تخلفات رانندگی والدین و تأثیر آن بر رفتار کودکان در پاکستان انجام دادند. نتایج این تحقیق نشان داد که تخلفات رانندگی گسترده توسط والدین، به ویژه رانندگان مرد، از جمله پارک غیرقانونی و سرعت غیرمجاز وجود دارد. حدود ۷۸ درصد از دانش‌آموزان مورد بررسی شاهد نقض قوانین راهنمایی و رانندگی توسط والدین خود بودند که به شدت با پذیرش و تقلید کودکان از چنین رفتاری مرتبط بود. اجرای ضعیف پلیس و تأثیر همسالان به عنوان عوامل اصلی مؤثر شناخته شدند. اجرای قوی‌تر قوانین راهنمایی و رانندگی در اطراف مدارس، برنامه‌های آموزش ایمنی برای والدین و دانش‌آموزان و کمپین‌های آگاهی عمومی برای شکستن چرخه رفتار غیرقانونی آموخته شده و تضمین محیط‌های امن‌تر مدرسه بسیار مهم هستند.

¹ - Kochetova

² - Shukri & etal

³ - Mohammed Najeeb

روش شناسی تحقیق

هدف از تحقیق حاضر توسعه دانش کاربردی در یک زمینه دانش خاص است و به قصد کاربرد نتایج یافته‌ها برای حل مشکلات خاص درون سازمان انجام می‌شود، بنابراین تحقیق حاضر از لحاظ هدف، تحقیق کاربردی و از نظر روش، تحقیق توصیفی از نوع همبستگی است که به شیوه تحقیقات میدانی به جمع‌آوری داده‌ها پرداخته می‌شود. داده‌های این مطالعه، در نیمه اول سال ۱۴۰۴، در مرکز پلیس راهنمایی و رانندگی و نیز در سطح خیابان‌های شهر مشهد جمع‌آوری شدند. جامعه آماری این پژوهش مرکب از همه افرادی بودند که برای انجام یکی از کارهای روزمره؛ یعنی خرید روزانه، رفتن به سر کار، و یا مسافركشی و حتی تفریح، از موتورسیکلت استفاده می‌کردند. معیار تشخیص موتورسواران قانون‌گریز، شامل موتورسیکلت سوارانی بودند که فاقد رفتارهای برشمرده شده برای افراد قانون‌مند بوده و افزون بر این، رفتارهایی مانند حرکات مارپیچ بین خودروها، حرکت در پیاده‌روها، مزاحمت برای عابران پیاده و نظایر آن را مرتکب شده بودند. تشخیص موتورسواران قانون‌گریز، توسط پنج نفر از کارشناسان پلیس راهور مشهد انجام می‌شد. بدین ترتیب که رانندگانی که از نظر کارشناسان راهور، قانون‌گریز تشخیص داده می‌شدند، برای مصاحبه انتخاب می‌شدند. با استفاده از فرمول اصلاح شده کوکران؛ یعنی، ۳۸۴ نفر از استفاده‌کنندگان موتورسیکلت انتخاب شدند.

$$n = \frac{\frac{Z_{1-\frac{\alpha}{2}}^2 \times p \times q}{d^2}}{1 + \left[\frac{1}{N} \left(\frac{Z_{1-\frac{\alpha}{2}}^2 \times p \times q}{d^2} - 1 \right) \right]} \Rightarrow n = \frac{(1/96)^2 \times \frac{(0/5 \times 0/5)}{(0/05)^2}}{1 + \frac{1}{100000} (1/96)^2 \times \frac{(0/5 \times 0/5)}{(0/05)^2} - 1} \cong 384$$

$Z=1.96$: صدک نهمصد و هفتاد و پنج هزارم در توزیع نرمال استاندارد.

$q=1-p$ و $P=0.5$: نسبت واحدهای جامعه با یک ویژگی مورد نظر.

$\alpha=0.05$: خطای نوع اول.

$d=0.05$: حداکثر خطای برآورد در نظر گرفته شده.

$N=384$: حجم جامعه.

در این تحقیق به منظور جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات از دو پرسشنامه استفاده شده است.

الف) پرسشنامه عوامل اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی مؤثر بر قانون‌گریزی که شامل ۲۳ سؤال و با طیف لیکرت ۵ گزینه‌ای (خیلی زیاد، زیاد، متوسط، کم و خیلی کم) می‌باشد.

ب) پرسشنامه قانون‌گریزی که شامل ۸ سؤال و با طیف لیکرت ۵ گزینه‌ای (کاملاً مخالف، مخالف، بی نظر، موافق و کاملاً موافق) می‌باشد.

روایی و پایایی پرسشنامه عوامل اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی مؤثر بر قانون‌گریزی به ترتیب ۰/۹۱ و ۰/۹۳ و روایی و پایایی پرسشنامه قانون‌گریزی به ترتیب ۰/۸۷ و ۰/۸۹ سنجیده شد.



جدول ۱: میزان پایایی پرسشنامه‌های تحقیق

آلفا کرونباخ	تعداد گویه	ابعاد
۰/۸۱	۵	احساس آنومی
۰/۸۳	۳	نبود رفاه اجتماعی
۰/۸۱	۳	آگاهی پایین از قوانین جامعه
۰/۸۴	۲	تعهد مذهبی
۰/۸۲	۳	خاص گرایی فرهنگی
۰/۸۹	۲	نقش رسانه‌ها
۰/۹۰	۳	بیکاری و درآمد پایین
۰/۸۶	۲	حفظ منافع مادی
۰/۹۳	۲۳	کل

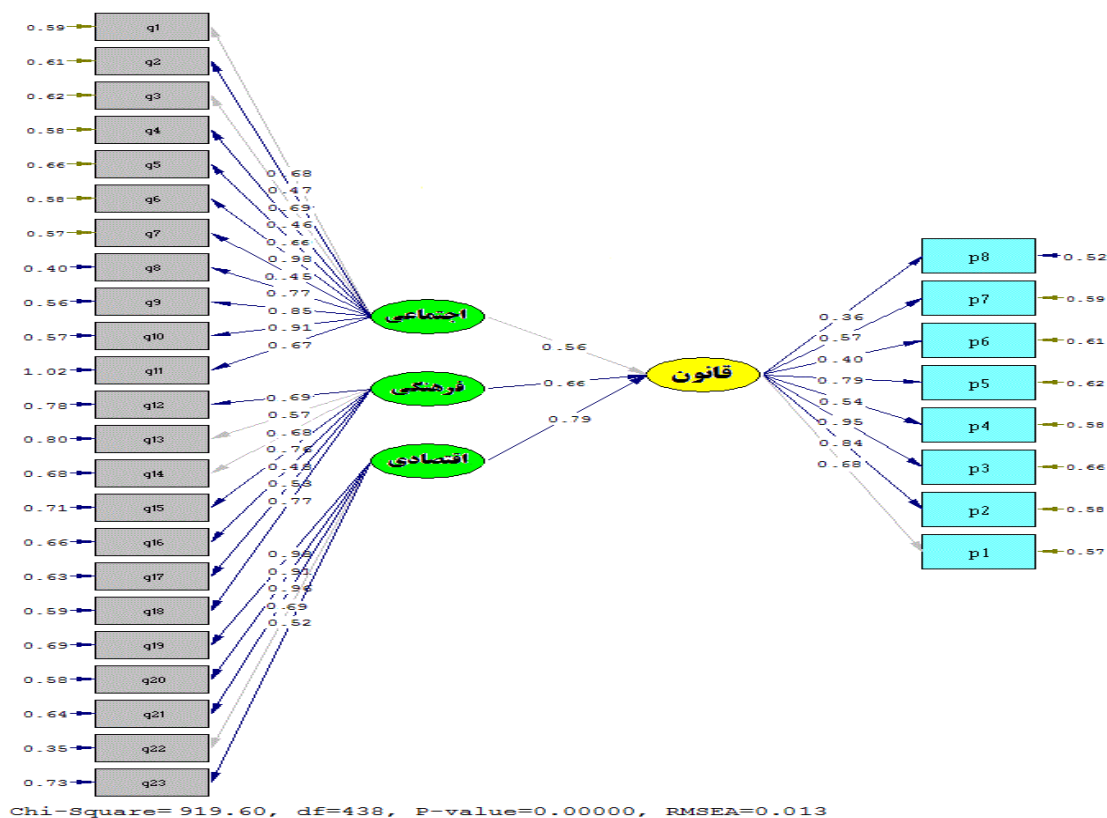
یافته‌های پژوهش

در این پژوهش از تکنیک کولموگوروف-اسمیرنوف برای تعیین نرمال بودن توزیع داده‌ها استفاده شده است.

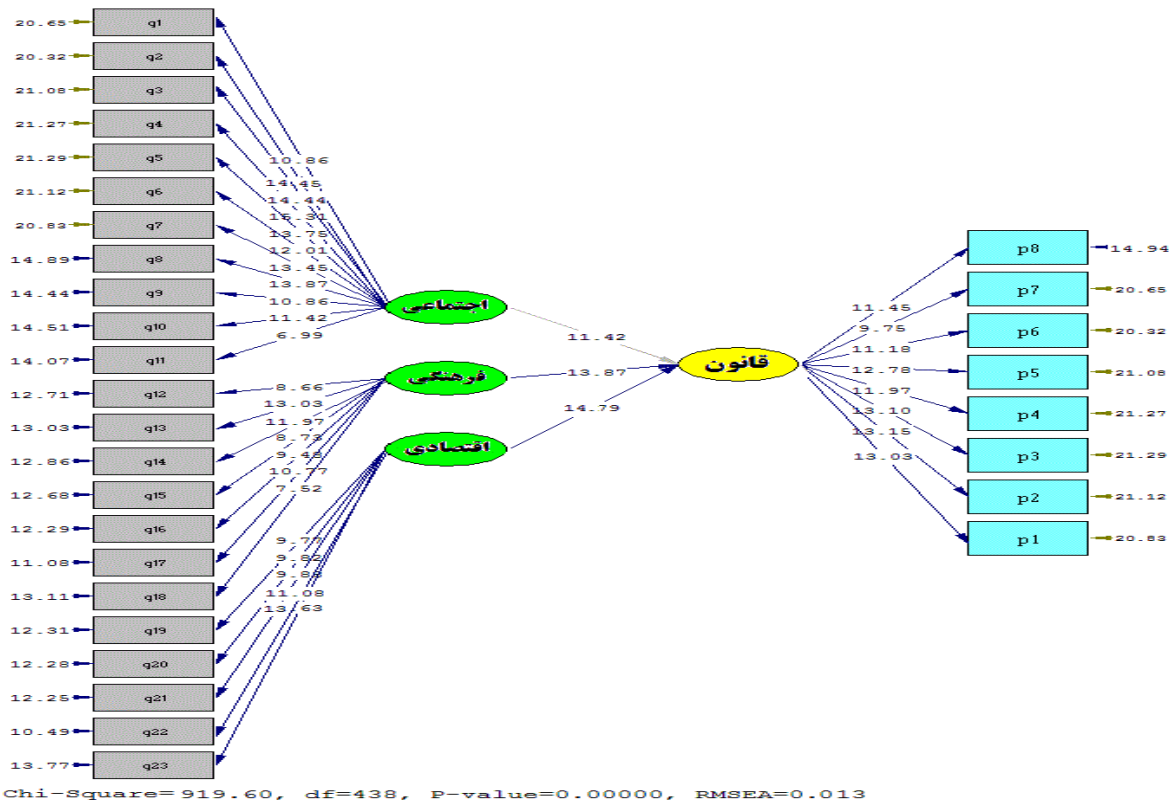
جدول ۲: آزمون نرمال بودن توزیع داده‌ها

وضعیت	درجه آزادی	مقدار K.S	متغیر
نرمال	۳۸۴	۰/۰۸۶	احساس آنومی
نرمال	۳۸۴	۰/۱۶۸	نبود رفاه اجتماعی
نرمال	۳۸۴	۰/۱۲۱	آگاهی پایین از قوانین جامعه
نرمال	۳۸۴	۰/۱۷۲	تعهد مذهبی
نرمال	۳۸۴	۰/۱۵۹	خاص گرایی فرهنگی
نرمال	۳۸۴	۰/۱۵۷	نقش رسانه‌ها
نرمال	۳۸۴	۰/۱۶۱	حفظ منافع مادی
نرمال	۳۸۴	۰/۱۶۰	بیکاری و درآمد پایین
نرمال	۳۸۴	۰/۰۶۹	قانون‌گریزی

مدل معادلات ساختاری نهایی برای سنجش رابطه دو طرف از سازه‌های اصلی تحقیق یعنی عوامل اجتماعی، عوامل فرهنگی، عوامل اقتصادی و قانون‌گریزی موتور سیکلت سواران استفاده شده است. از آنجا که هر سازه خود از تعدادی متغیر پنهان دیگر تشکیل شده‌اند، میانگین پاسخ‌های بدست آمده به گویه‌های هر متغیر محاسبه شده و از آن متغیر به عنوان یک متغیر قابل مشاهده در مدل نهایی استفاده شده است. مدل نهایی در شکل شماره (۱) ارائه شده است. این مدل با اقتباس از برون‌داد نرم افزار لیزرل ترسیم شده است. نتایج حاصل از سنجش معناداری داده‌های مدل نیز در شکل شماره (۲) ارائه شده است.



شکل ۱: نتایج تأیید مدل نهایی ارتباط بین عوامل اجتماعی، عوامل فرهنگی، عوامل اقتصادی بر قانون گریزی موتور سیکلت سواران



شکل ۲: آماره t-value نتایج تأیید مدل نهایی ارتباط بین عوامل اجتماعی، عوامل فرهنگی، عوامل اقتصادی بر قانون‌گریزی موتور سیکلت سواران

جهت برازش مدل ساختاری مدل اصلی تحقیق نیز از تعدادی از شاخص‌های نیکویی برازش استفاده شده است. یکی از شاخص‌های عمومی برای به حساب آوردن پارامترهای آزاد در محاسبه شاخص‌های برازش، شاخص خی-دو بهنجار است که از تقسیم ساده خی-دو بر درجه آزادی مدل محاسبه می‌شود. چنانچه این مقدار بین ۱ تا ۵ باشد مطلوب است.

$$\frac{\chi^2}{df} = \frac{919.60}{438} = 2.099$$

برای تعیین برازندگی مدل از تعدادی از شاخص‌های نیکویی برازش استفاده شده است که در جدول ۴-۸ ارائه شده است. از آنجا که شاخص RMSEA کوچک‌تر از ۰/۱ بدست آمده، مدل از برازندگی خوبی برخوردار است. همچنین سایر شاخص‌های نیکویی برازش نیز در بازه مورد قبول قرار گرفته‌اند.

جدول ۳: شاخص‌های نیکویی برازش مدل ساختاری فرضیه اصلی

شاخص برازندگی	SRMR	RMSEA	GFI	AGFI	NFI	NNFI	IFI
مقادیر قابل قبول	<0.1	<0.1	>0.9	>0.9	>0.9	>0.9	0-1
مقادیر محاسبه شده	0.036	0.013	0.93	0.97	0.94	0.95	0.96

۱- بین عوامل اجتماعی مؤثر بر قانون‌گزیزی موتورسیکلت سواران شهر مشهد رابطه معنی‌داری وجود دارد.

بر اساس محاسبات انجام شده، بار عاملی استاندارد سازه عوامل اجتماعی مرتبط با قانون‌گزیزی موتورسیکلت سواران برابر ۰/۵۶ بدست آمده است که نشان می‌دهد رابطه میان این دو متغیر مطلوب و قوی است. بار عاملی آماره t نیز ۱۱/۴۲ بدست آمده است که نشان می‌دهد همبستگی مشاهده شده معنادار است. بنابراین فرضیه ۱ تحقیق تأیید می‌گردد و می‌توان گفت در این سطح H_0 رد و H_1 تأیید می‌شود: به عبارت دیگر بین عوامل اجتماعی مؤثر بر قانون‌گزیزی موتورسیکلت سواران شهر مشهد رابطه معنی‌داری وجود دارد.

۲- بین عوامل فرهنگی مؤثر بر قانون‌گزیزی موتور سیکلت سواران شهر مشهد رابطه معنی‌داری وجود دارد.

بر اساس محاسبات انجام شده، بار عاملی استاندارد سازه عوامل فرهنگی مرتبط با قانون‌گزیزی موتور سیکلت سواران برابر ۰/۶۶ بدست آمده است که نشان می‌دهد رابطه میان این دو متغیر مطلوب و قوی است. بار عاملی آماره t نیز ۱۳/۸۷ بدست آمده است که نشان می‌دهد همبستگی مشاهده شده معنادار است. بنابراین فرضیه ۲ تحقیق تأیید می‌گردد و می‌توان گفت در این سطح H_0 رد و H_1 تأیید می‌شود: به عبارت دیگر بین عوامل فرهنگی مؤثر بر قانون‌گزیزی موتور سیکلت سواران شهر مشهد رابطه معنی‌داری وجود دارد.

۳- بین عوامل اقتصادی مؤثر بر قانون‌گزیزی موتور سیکلت سواران شهر مشهد رابطه معنی‌داری وجود دارد.

بر اساس محاسبات انجام شده، بار عاملی استاندارد سازه عوامل اقتصادی مرتبط با قانون‌گزیزی موتور سیکلت سواران برابر ۰/۷۹ بدست آمده است که نشان می‌دهد رابطه میان این دو متغیر مطلوب و قوی است. بار عاملی آماره t نیز ۱۴/۷۹ بدست آمده است که نشان می‌دهد همبستگی مشاهده شده معنادار است. بنابراین فرضیه ۳ تحقیق تأیید می‌گردد و می‌توان گفت در این سطح H_0 رد و H_1 تأیید می‌شود: به عبارت دیگر بین عوامل اقتصادی مؤثر بر قانون‌گزیزی موتور سیکلت سواران شهر مشهد رابطه معنی‌داری وجود دارد.

بحث و نتیجه‌گیری

در کشور ما در سال‌های اخیر به علت افزایش بی‌رویه تولید موتورسیکلت و پایین بودن نسبی قیمت آن، بسیاری از خانواده‌ها و افراد به ویژه جوانان به آسانی می‌توانند، نسبت به خرید و استفاده از آن اقدام کنند. در بعضی موارد می‌توان گفت که رانندگی موتورسیکلت به عنوان شغل برخی افراد محسوب می‌شود و ساعات زیادی از شبانه روز را با این وسیله سپری می‌کنند، بدین ترتیب استفاده از موتورسیکلت برای رفت و آمدهای درون شهری افزایش چشم‌گیری یافته است. آمارها نشان می‌دهد در پنج سال گذشته تعداد موتورسیکلت‌ها افزایش ۲/۵ برابر داشته است، به علت ماهیت غیرایمن این وسیله نقلیه، نداشتن حفاظ برای سرنشینان آن و به هم خوردن سریع تعادل آن به ویژه در هنگام وقوع سوانح رانندگی و استفاده روزافزون از آن توسط جوانان، بروز سوانح ترافیکی مرتبط با موتورسیکلت در کشور به سرعت رو به افزایش است. موتورسیکلت‌ها یکی از حادث‌ترین معضلات ترافیکی در ایران هستند. آلاینده‌گی بالا، عدم تبعیت از قانون، ایمنی پایین، عدم برخورد قانونی مناسب و... همگی سبب شده‌اند تا موتورسیکلت‌ها، اصلی‌ترین معضل ترافیکی در کلان‌شهرها



باشند. از همه مهمتر راکبان موتورسیکلت‌ها با عدم رعایت حقوق دیگر شهروندان و تخطی از قوانین راهنمایی و رانندگی مشکلات زیادی برای مدیریت شهری و در نتیجه شهروندان به وجود آورده‌اند که این تخطی از قوانین توسط برخی از رانندگان موتور سیکلت چالش‌ها و مشکلات زیادی را تمامی مردم و در نتیجه پلیس به وجود آورده است. بنابراین، بررسی جامعه‌شناختی علل و عوامل اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی قانون‌گریزی در حوزه راهنمایی و رانندگی بالاخص رانندگان موتور سیکلت به عنوان یک وسیله مرگ آفرین از اهمیت بسزایی برخوردار است و بنظر می‌رسد با شناخت عمیق‌تر علت‌های قانون‌گریزی بتوان برنامه‌ریزی بهتری در جهت تعدیل و کاهش تخلفات و عوارض و عواقب آن تدوین نمود. با توجه به رشد جمعیت و شهرنشینی در ایران، به عنوان کشوری در حال توسعه، هر روز شاهد خسارات فراوان ناشی از نقض قوانین رانندگی هستیم. از نظر محققان، در صورتی که بخواهیم به هدف کنترل موفق رفتارهای متخلفان در زمینه رانندگی دست یابیم، بهترین راه، تقویت مکانیسم‌های کنترل غیررسمی، به‌ویژه از طریق تقویت مؤلفه‌های سرمایه اجتماعی است.

نتایج فرضیه ۱ تحقیق: بین عوامل اجتماعی مؤثر بر قانون‌گریزی موتورسیکلت سواران شهر مشهد رابطه معنی‌داری وجود دارد. این نتایج با یافته‌های مسعودنیا (۱۳۹۳) که نشان داد متغیرهای اجتماعی جمعیت شناختی (مرحله اول) ۹/۳ الی ۱۲/۴ درصد، و مؤلفه‌های هنجار تقابل اجتماعی (مرحله دوم)، بین ۱۳/۷ تا ۱۸/۲ درصد از واریانس متغیر ملاک قانون‌گریزی یا قانونمندی در استفاده از موتورسیکلت را تبیین نمایند. هنجار تقابل اجتماعی و مؤلفه‌های آن، نقش مهمی در کاهش و پیشگیری از تمایل استفاده‌کنندگان از موتورسیکلت در شهر یزد در ارتکاب قانون‌گریزی دارند. و با یافته‌های کوهی و همکاران (۱۳۹۳) نشان دادند بین سن، سرمایه اجتماعی، سرمایه اقتصادی و میزان استفاده از رسانه‌ها با قانون‌گریزی همبستگی منفی و معکوس معنا داری وجود دارد. در مجموع بر حسب نتایج به دست آمده می‌توان گفت که سرمایه اجتماعی، سن، سرمایه اقتصادی و رسانه‌ها ۷۱ درصد از تغییرات متغیر قانون‌گریزی رانندگان را تبیین می‌کند. و با یافته‌های قاسمی و طالبی (۱۴۰۰) که نشان دادند بین قانون‌گریزی موتور سیکلت سواران در شهر بیرجند و عوامل فرهنگی و آموزشی، عوامل ساختاری رابطه معناداری وجود دارد و همچنین عوامل محیطی و اقتصادی بر قانون‌گریزی افراد، تأثیر گذار هستند. همخوان و همسو می‌باشد. است که زندگی بدون مقررات و قوانین، نظم و امنیت هر جامعه‌ای را تهدید کرده، باعث سلب آرامش و آسایش افراد جامعه می‌شود. زندگی در جوامع امروزی بدون وجود قوانین که روابط افراد و نهادها، مؤسسات را تنظیم می‌کند، تقریباً غیر ممکن به نظر می‌رسد. به دیگر سخن، قانون، حیثیت، شرف و ناموس اجتماعی یک جامعه است، قانون به زندگی اجتماعی انسان معنا می‌دهد و زندگی را با آسایش امنیت و عدالت توأم ساخته، نظم و ثبات اجتماعی را در جامعه تحقق می‌بخشد، تداوم زندگی اجتماعی انسان بدون قانون و مقررات امکان ندارد، پیدایش قانون همزاد با پیدایش جوامع بشری بوده است. در جوامع ابتدایی هم بیشتر به صورت ضمنی، افراد مابین خود به قراردادهایی برای امرار معاش تن در می‌دادند، قانون لازمه اجتماع انسانی است و به عنوان یک اصل در ذات جوامع مختلف نهفته شده است؛ به طوری که هیچ اجتماعی بدون تکیه به قانون آمیدی به تداوم زندگی خود نخواهد داشت. قانون باید به صورتی وضع و اجرا گردد تا ضمن تأمین امنیت و نظم و مصالح مادی افراد جامعه، از ارزش‌های معنوی انسان‌ها نیز حمایت کند.

نتایج فرضیه ۲ تحقیق: بین عوامل فرهنگی مؤثر بر قانون‌گریزی موتورسیکلت سواران شهر مشهد رابطه معنی‌داری وجود دارد. این نتایج با یافته‌های عشایری و حسین زاده فرمی (۱۴۰۲) که نشان دادند بین شکاف اجتماعی- طبقاتی (۰,۴۲۸)؛ بی عدالتی اجتماعی- اقتصادی (۰,۲۴۰)؛ آنومی اقتصادی (۰,۳۳۱)؛ محرومیت نسبی (۰,۴۷۲)؛ رضایت از زندگی (۰,۳۳۶)؛ کنترل و نظارت پلیسی (۰,۳۲۲) و میزان دین‌داری (۰,۴۶۲-) با گرایش به قانون‌گریزی رانندگی رابطه معنی‌داری وجود دارد. و با یافته‌های شاکری و همکاران (۲۰۲۲) تحقیقی تحت عنوان نظریه رفتار برنامه‌ریزی شده، عوامل استرس‌زای روانی و قصد اجتناب از نقض قوانین راهنمایی و رانندگی: یک تحلیل مدل‌سازی چند سطحی انجام دادند. نتایج این تحقیق نشان داد رفتار برنامه‌ریزی‌شده، عوامل استرس‌زای روانی و قصد اجتناب از نقض قوانین راهنمایی و رانندگی به عنوان یک چارچوب کلی برای جلوگیری از قانون‌شکنی و قانون‌گریزی رانندگان نقش آفرینی می‌کند. و با یافته‌های محمد نجیب (۲۰۲۴) که نشان داد عوامل روانشناختی مؤثر سن، جنس، سابقه کار، تحصیلات و هیجانات انگیزشی بر تخطی از قوانین توسط رانندگان نقش مؤثری دارند. و با یافته‌های لوند بلوچ و همکاران (۲۰۲۵) که نشان دادند تخلفات رانندگی گسترده توسط والدین، به ویژه رانندگان مرد، از جمله پارک غیر قانونی و سرعت غیرمجاز وجود دارد. حدود ۷۸ درصد از دانش‌آموزان مورد بررسی شاهد نقض قوانین راهنمایی و رانندگی توسط والدین خود بودند که به شدت با پذیرش و تقلید کودکان از چنین رفتاری مرتبط بود. اجرای ضعیف پلیس و تأثیر همسالان به عنوان عوامل اصلی مؤثر شناخته شدند. اجرای قوی‌تر قوانین راهنمایی و رانندگی در اطراف مدارس، برنامه‌های آموزش ایمنی برای والدین و دانش‌آموزان و کمپین‌های آگاهی عمومی برای شکستن چرخه رفتار غیرقانونی آموخته شده و تضمین محیط‌های امن‌تر مدرسه بسیار مهم هستند. همخوان و همسو می‌باشد. امروزه رعایت کردن مقررات اجتماعی و حقوق مدنی دیگران، یکی از اصول زندگی در کشورهای پیشرفته دنیاست. متأسفانه در ایران، هنوز این نوع اصول جامعه مدنی به خوبی جا نیفتاده است و دیده می‌شود که شهروندان بعضاً هیچ احترامی به حقوق دیگران نمی‌گذارند. در این حالت آشفته، امکان دارد یک یا دو نفر کارشان زودتر راه بیفتد، ولی کل مجموعه دچار مشکل شده، به تنش عصبی و اضطراب جمعی منجر می‌شود. برای مثال، دیده می‌شود که در رانندگی هیچ احترامی برای ایستادن در صف وجود ندارد و رانندگان سعی دارند از هر گوشه و کنار از دیگران «جلو» بزنند. حتی اگر این جلو زدن مستلزم رانندگی در خلاف جهت باشد و یا مجبور باشند در آخرین لحظه از منتها الیه چپ به منتها الیه راست بیایند و سر ماشین را دزدانه وارد یک روزنه خروجی اتوبان کنند. اکنون با این وصف به نظر می‌رسد که وجود نوعی احساس آنومی یا آشفتگی اجتماعی در بین مردم و رانندگان یکی از علل رعایت نکردن قوانین راهنمایی و رانندگی است.

نتایج فرضیه ۳ تحقیق: بین عوامل اقتصادی مؤثر بر قانون‌گریزی موتورسیکلت سواران شهر مشهد رابطه معنی‌داری وجود دارد. این نتایج با یافته‌های کشفی و همکاران (۱۳۹۴) که نشان دادند متغیرهای عوامل اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی با قانون‌گریزی موتور سواران در سطح خطای پنج درصد رابطه مثبت و معنادار دارند. ولی عوامل زمینه‌ای (سن، تأهل، تحصیلات در آمد، شغل) رانندگان با قانون‌گریزی آنان رابطه معناداری نداشت. همچنین نشان داد فقط متغیر عوامل فرهنگی با ضریب بتا یا اثر گذاری ۱/۱۱. معنادار بوده است. و با یافته‌های شهیدی و همکاران (۱۳۹۸) که نشان دادند هر سه فرضیه پژوهش تأیید گردیده و مجموعه عوامل رفتاری، ساختاری و زمینه‌ای در قانون‌گریزی موتورسیکلت سواران در استفاده از کلاه ایمنی تأثیر دارند و عوامل زمینه‌ای تا حد بیشتری از متوسط در قانون‌گریزی موتورسیکلت



سواران در استفاده از کلاه ایمنی مؤثر هستند و در مقایسه با عوامل ساختاری و رفتاری، به تقویت و بررسی بیشتری نیاز دارند. و با یافته‌های سلیمانی و همکاران (۱۴۰۰) که نشان دادند از یک سو بین رانندگان قانون گریز و رانندگان قانون مدار در حمایت اجتماعی و سرمایه اجتماعی، تفاوت معناداری وجود ندارد. اما بین رانندگان قانون گریز و رانندگان قانون مدار در مشارکت اجتماعی، کنترل اجتماعی و بی‌هنجاری اجتماعی، تفاوت معناداری وجود دارد. و با یافته‌های سلامتیان و احمدی (۱۴۰۲) که نشان دادند میزان قانون گریزی رانندگی در سطح بالایی قرار دارد. به علاوه، براساس یافته‌های تحلیلی تحقیق، رابطه مثبت و معناداری بین ناکامی و قانون گریزی رانندگی وجود دارد. در مجموع، متغیرهای ناکامی، سن، جنس و میزان رانندگی، قادرند ۰/۲۶ تغییرات قانون گریزی در رانندگی را تبیین کنند. و با یافته‌های سعیدی و نیازی (۱۴۰۲) که نشان دادند قانون گریزی در ایران تحت تأثیر مجموعه‌ای از متغیرهای جمعیتی، اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، سیاسی، مدیریتی و محیطی قرار دارد. همخوان و همسو می‌باشد. یکی از عوامل اجتماعی تأثیرگذار بر قانون گریزی آشننگی اجتماعی یا احساس آنومی است. زمانی که افراد احساس کنند هرج و مرج جامعه را فرا گرفته است، یا به تعبیر دیگر در جامعه زور جریان دارد و هر که زور بیشتری داشته باشد، بهتر می‌تواند به اهدافش برسد، در این وضعیت احترام به قانون جایگاهی ندارد. زمانی که همبستگی متقابل فرد و جامعه از میان برود و فرد نتواند به کمک مکانیزم‌ها و ابزارهایی که جامعه در اختیارش قرار می‌دهد، به اهدافش دست یابد، در نتیجه از راه‌های دیگری که خلاف است، سعی می‌کند به آن اهداف برسد در نتیجه می‌گوییم که فرد نابهنجار شد و وقتی این حالت به صورت عام در جامعه شیوع پیدا می‌کند می‌گوییم جامعه دچار آنومی یا نابسامانی شده و به عبارتی با از بین رفتن ارزش‌ها و هنجارها یا ضعیف شدن هنجارها و ارزش‌ها، اعضای جامعه دیگر ارزش‌ها و اهداف مشترکی را قبول ندارند. از جمله محدودیتی که این پژوهش داشت عدم همکاری پلیس راهور جهت تشخیص موتورسیکلت سواران قانون گریز و در اختیار گذاشتن اطلاعات این افراد برای جمع آوری اطلاعات این پژوهش و همچنین دست یابی سخت و عدم همکاری موتورسیکلت سواران قانون گریز با محقق بود.

با توجه به نتایج بالا می‌توان چند پیشنهاد عملی برای کاهش قانون گریزی در رانندگی ارائه کرد:

تقویت نهادهای کنترلی برای برخورد مناسب با قانون گریزی در رانندگی.

اصلاح و به روز کردن قوانین کنترلی و پیشگیرانه در حوزه قوانین رانندگی.

تلاش جهت شهروندسازی قانون گرا که علاوه بر رعایت قانون به عدم رعایت قانون توسط دیگران نیز حساس است.

با توجه به نقش تحصیلات در کاهش قانون گریزی، آگاهی بخشی در مورد قوانین از مدارس تا دانشگاه ضروری است.

تقویت نهادهای و انجمن‌های مشارکت جو در حوزه شهروندی قانون گرا.

منابع

۱. احسانپور، اسماعیل، حق شناس، مجید. (۱۴۰۱). بررسی بازدارندگی قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در پیشگیری از تصادفات. فصلنامه علمی راهور، ۱۱(۴۰)، ۹-۳۸.
۲. امینی خانه‌برق، صابر؛ آقایی بجستانی، مریم؛ ناجی زواره، مرتضی. (۱۴۰۰). پرونده شخصیت و نقش آن در پیشگیری از جرائم و تخلفات راهنمایی و رانندگی. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، (۶۳)، ۱۷۸-۱۴۷.

۳. جوان جعفری بجنوردی، عبدالرضا، صادقی، محمدمهدی، سیدزاده، مهدی. (۱۴۰۴). تحلیل کیفیت اثرگذاری جرم انگاری افراطی بر افزایش قانون‌گریزی؛ با تأکید بر نظام حقوقی ایران. فصلنامه حقوقی دادگستری، ۹۰(۱۳۰).
۴. حیدرنژاد، علیرضا؛ حبیب زاده، اصحاب؛ خوش‌نشان، محمود. (۱۴۰۲). تبیین جامعه‌شناختی مؤثر بر رفتار رانندگی مخاطره‌آمیز. فصلنامه فصلنامه علمی راهور، ۱۲(۴۵)، ۸-۳۹.
۵. خبرگزاری ایسنا (۱۴۰۴)، کد خبر: ۳۷۰۲۷۰. <https://shrr.ir/001YK6>
۶. خبرگزاری مهر (۱۴۰۴)، کد خبر: ۱۷۵۱۷۸۹.
۷. رستم زاده، امین؛ احمدیان، ذکریا. (۱۴۰۳). تبیین نقش میانجی قانون شکنی خیرخواهانه در رابطه بین رهبری زهرآگین و رفتار شهروندی سازمانی در کسب و کارهای خرد. فصلنامه رهبری آموزشی کاربردی، ۱۸(۱۸)، ۸۲-۹۶.
۸. سایبانی، علیرضا، جرجندی مقدم، رضا، عدالتی، ساره. (۱۴۰۴). نگرشی بر جرم انگاری تغییر وضعیت و ضبط خودروی فاقد کالای قاچاق از منظر حقوق شهروندی. فصلنامه پژوهش‌های حقوقی، ۲۴(۶۳)، ۱۱۷-۱۴۲.
۹. سعیدی، مژگان، نیازی، محسن. (۱۴۰۴). از آنومی تا نظم: کالبدشکافی قانون‌گریزی در جامعه ایران. فصلنامه مطالعات فرهنگی، ۵(۳)، ۴۲-۹.
۱۰. سلامتیان، درنا، احمدی، سیروس. (۱۴۰۲). تحلیل جامعه‌شناختی رابطه ناکامی و قانون‌گریزی رانندگی در بین رانندگان در کلان‌شهر شیراز. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۱۸(۴)، ۱۱۶-۸۹.
۱۱. سلیمانی، اسماعیل، حسینی، کتایون، بی‌باک، فرشید. (۱۴۰۰). بررسی عوامل اجتماعی مؤثر در قانون‌گریزی رانندگان و عدم تمکین از فرمان پلیس. فصلنامه راهور، ۱۰(۳۶)، ۱۴۵-۱۹۸.
۱۲. شهلائی منش، پیمان، احمدی، فریدون، ایراندوست، منصور. (۱۴۰۳). ریشه‌یابی عوامل قانون‌گریزی در سازمان‌های دولتی ایران بر اساس روش RCA. فصلنامه مدیریت سازمان‌های دولتی، ۱۲(۴۶)، ۸۸-۶۷.
۱۳. شهیدی، سیدمجتبی، حسینی، سیدتیمور، ترحمی، محمد، تابشیر، اسفندیار. (۱۳۹۸). بررسی علل قانون‌گریزی موتورسیکلت سواران در استفاده از کلاه ایمنی با استفاده از مدل سه شاخگی. فصلنامه علمی راهور، ۸(۳۰)، ۱۳۵-۱۶۲.
۱۴. شهیدی رضوی، امیرعلا، شهیدی رضوی، انوشیروان. (۱۴۰۳). نقد و بررسی قوانین پیرامون ممنوعیت صدور گواهینامه موتورسیکلت برای بانوان در ایران. فصلنامه مطالعات حقوقی، ۴۴(۴۴)، ۴۳-۵۸.
۱۵. ضرونی، علی. (۱۴۰۳). تبیین و ارزیابی دین‌باوری با رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در کشور (مطالعه موردی: تهران بزرگ). فصلنامه مدیریت شهری و روستایی، ۷۶(۷۶)، ۱۱۵-۱۲۶.
۱۶. عشایری، طاها، حسین زاده فرمی، مهدی. (۱۴۰۲). عوامل اقتصادی-اجتماعی مؤثر بر قانون‌گریزی رانندگان شهر اردبیل. فصلنامه علمی راهور، ۱۲(۴۵)، ۲۴۴-۲۱۵.
۱۷. عینی پور، جواد؛ سلیمی کوچی، محمد باقر؛ کشفی، سید سعید؛ عباسی، مراد. (۱۴۰۳). شناسایی اقدام‌های تنبیهی رانندگان در جهت بازدارندگی از تخلفات رانندگی. فصلنامه علمی راهور، ۱۳(۵۰)، ۱۷۴-۲۰۸.



۱۸. غدیری صورمان آبادی، فرهاد، عبدالمحمدی، کریم، ابراهیم زاده، خوشدوی، شیخی پورپاک، سینا، علی زاده عربلوی بیشه، سارا. (۱۴۰۳). مقایسه پرخاشگری و قانون‌گریزی در نوجوانان دارای صفات خودشیفته و عادی. فصلنامه مطالعات آموزشی و آموزشگاهی، ۱۳(۱)، ۸۷-۹۸.
۱۹. فیروز جانیان، علی اصغر، توکلی، جواد. (۱۳۹۵). تحلیل جامعه‌شناختی قانون‌گریزی در رانندگی با تاکید بر نظریه کنترل اجتماعی (مطالعه موردی: جوانان شهر نکا). فصلنامه پژوهش‌های راهبردی مسائل اجتماعی ایران، ۱۳(۱)، ۲۵-۴۰.
۲۰. قاسمی، محمد، طالبی، محمدعلی. (۱۴۰۰). علل و عوامل قانون‌گریزی موتورسیکلت سواران در استان خراسان جنوبی با محوریت عدم استفاده از کلاه ایمنی (مطالعه موردی شهر بیرجند- سال ۱۳۹۹). فصلنامه دانش انتظامی خراسان جنوبی، ۱۰(۲)، ۵۵-۸۵.
۲۱. کشفی، سیدسعید و چهارمحالی، جهانبخش و هاشمی، سیده فاطمه. (۱۳۹۴). بررسی عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی موتورسیکلت سواران تهران مورد مطالعه پلیس بزرگراه‌ها، مجموعه مقالات پانزدهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک، تهران.
۲۲. کوهی، کمال؛ تمنا، سعید؛ حسن پور، جواد؛ میرزائی، عبدالهادی. (۱۳۹۳). تبیین جامعه‌شناختی قانون‌گریزی رانندگان وسایل نقلیه سبک. فصلنامه علمی راهور، ۳(۱۰)، ۳۶-۱۱.
۲۳. مسعودنیا، ابراهیم. (۱۳۹۳). بررسی رابطه بین هنجار تقابل اجتماعی و قانون‌گریزی استفاده‌کنندگان موتورسیکلت در شهر یزد. فصلنامه جامعه‌شناسی کاربردی، ۲۵(۲)، ۱۵۸-۱۳۹.
۲۴. معصومی، مصطفی؛ مقیمی، مهدی؛ عبادی نژاد، سید علی؛ بارانی، محمد. (۱۴۰۳). الگوی کیفی سیاست جنایی مشارکتی در پیشگیری از تخلفات رانندگی. فصلنامه پژوهش‌های دانش انتظامی، ۱۰(۴)، ۱۸۵-۲۲۲.
۲۵. نظیفی، منا؛ نیری، مهدی؛ بیاضی، محمد حسین؛ تیموری، سعید. (۱۴۰۱). پیش‌بینی رفتارهای پرخطر در حوادث رانندگی بر اساس ویژگی‌های جمعیت‌شناختی و شخصیتی (سرشت و منش) رانندگان متخلف. فصلنامه علمی راهور، ۱۱(۴۳)، ۱۴۴-۱۵۱.
۲۶. وکیلی، نرجس، عمیدی مهر، امیر، مهرآوران پرنیا. (۱۴۰۴). اثربخشی آموزش تنظیم هیجان بر قانون‌گریزی و بی‌تفاوتی اخلاقی در نوجوانان دارای قلدری سایبری، فصلنامه رویش روان‌شناسی ۱۴ (۷)، ۲۴۰-۲۳۱.
۲۷. یوسفی، ناصر، محمدی، پویا، نصرتی مریم. (۱۴۰۱). بررسی تأثیر تیپ‌های شخصیتی بر قانون‌گریزی ترافیکی (مطالعه موردی شهرستان کامیاران). فصلنامه جاده، ۳۰(۱۲)، ۲۱۲-۲۰۱.
28. Akram, A., Asim, M., Ullah, S., Daraz, U., & Hussain, Z. (2025). When Learning Turns to Lawlessness: Socio-Economic, Political, and Institutional Drivers of Campus Crime in Tehsil Adenzai, Pakistan. *Research Journal for Social Affairs*, 3(5), 549-558.
29. Alijon, o. (2023). Socio-psychological factors of suicidal behavior in adolescence. *Innovative achievements in science*, 2(19), 88-103.
30. Amodu, M., Edward, W.A, Owusu Sarfo. J. (2023). Psychosocial work factors, road traffic accidents and risky driving behaviours in low-and middle-income countries: A scoping review, *IATSS Research* 47, 240-250. 1016.
31. Asadiyun, M., & Daliri, S. (2023). Suicide Attempt and Suicide Death in Iran: A Systematic Review and Meta-Analysis Study. *Iranian Journal of Psychiatry*, 18(2), 191-212.

32. Doba, K., Debbané, M., Auger, E., & Nandrino, J. L. (2025). Suicide risk, mentalizing and emotion regulation in adolescents: The role of maternal maladaptive emotion regulation. *Journal of Affective Disorders*, 374, 342-349.
33. Douglas, Jeremy (2023), Drivers of Illicit Trafficking in Border Communities in Southeast Asia, unicef: United Nations Office on Drugs and Crime.
34. Fang, Y., Niu, Y., & Dong, Y. (2021). Exploring the relationship between narcissism and depression: The mediating roles of perceived social support and life satisfaction. *Personality and Individual Differences*, 173(3), 110604.
35. Lund Baloch, N. A., Hussain Siyal, A., Panhwar, T. (2025). Learning to Break the Law: A Criminological Study of Parental Traffic Violations and its Influence on Children's Behavior in Pakistan. *Annals of Human and Social Sciences*, 6(2), 108-116.
36. Mohammed Najeeb. P. M. (2024). A Study of the psychologica factors that influence the rule violation behaviour of drivers. Research plan Motor Vehicle Department, Ministry of Transport, Kerala, India.
37. Prince, T., Driver, C., Boyes, A., Mulgrew, K. E., Elwyn, R., Mills, L., & Hermens, D. F. (2025). The neural underpinnings of body image-related cyberbullying in adolescent females: A proposed neurobiological model. *Behavioural Brain Research*, 115647.
38. Sedaghat H., Hyderabad A., Abbasi Esfjir A, A. (2023). Designing a model of successful social reintegration of drug offenders in Kerman prison. 1st International Conference on Applied Psychology Middle East, Indian Sub – Continent, and Asia Pacific, (29th – 30th November, 2023) Promoting Quality of Life and Mental Health in Developing Societies? University of Sistan and Baluchestan, Iran.
39. Shukri, M., Jones, F. and Conner, M. (2022) Theory of planned behaviour, psychological stressors and intention to avoid violating traffic rules: A Multi-Level modelling analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 169. 106624
40. Vardaki, S., George Y. (2013). Investigating the self-reported behavior of drivers and their attitudes to traffic violations. *Journal of Safety Research*, (46), 1-11.
41. Zhai, Chenzhao A, & Xi, W. (2023), The relationship between lifestyle, driving anger and dangerous driving behaviours—An explorative study in a Chinese sample, *Heliyon* 9 (2023) e16900.
42. Zhou, J., Zhao, H., & Zou, Y. (2024). Cyberbullying and traditional bullying victimization, depressive symptoms, and suicidal ideation among Chinese early adolescents: Cognitive reappraisal and emotion invalidation as moderators. *Social Science Computer Review*, 42(2), 512-534.