

موج عصر

ماهنامه پژوهشی فرهنگی

سال چهاردهم / شماره ۵۹ قیمت ۱۰۰۰۰۰ ریال
ویژه فعالان، کارشناسان و مسئولین فرهنگی
شماره استاندارد بین المللی (شاپا) ISSN2345-6027

■ **شناسایی و تحلیل مولفه های فرهنگی موثر بر
کاهش تصادفات و تخلفات**

فرزاد محمدی

■ **ملهارت و شکوفایی قلب از منظر قرآن کریم**

سید محمدرضا علاءالدین



انتشارات

فرهنگستان اندیشه

تبدیل پایان نامه به کتاب در کوتاه ترین زمان

در چاپ محدود و کمترین هزینه

همراه با مشاوره رایگان
جهت ارائه در مصاحبه دکترا و ارتقاء شغلی



آدرس: اصفهان / خیابان کاوه / خیابان شهید باهنر / ابتدای
خیابان آیت الله خادمی / ساختمان بقیه الله (عج)
تلفن: ۰۹۱۳۱۲۵۱۳۷۴ - ۰۹۱۳۳۲۵۳۰۲۷



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

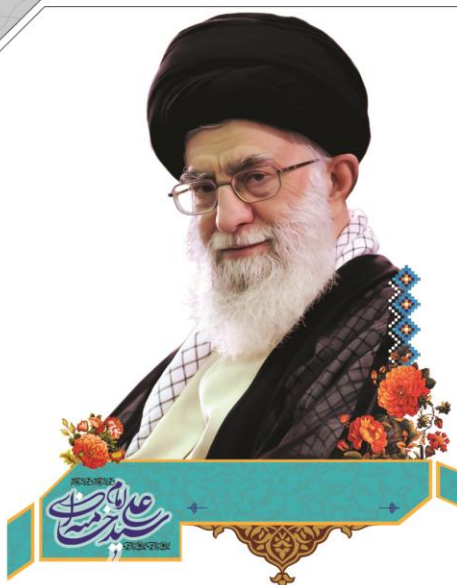


سال چهاردهم // شماره ۵۹ دی ماه ۱۴۰۲
 ویژه فعالیت کارشناسان و مستشرقین فرهنگی
 شماره انتشارات: ۰۲۱-۸۱۳۸۷۴۸۹۴ (شماره) / ISSN: 2445-0227
 صاحب امتیاز: مؤسسه فرهنگی
 بقیه الله (عجل الله تعالی فرجه الشریف)

مدیرمسئول: لیلا جوانی - سردبیر: محمدرضا ملکی ها

دفتر نشریه: اصفهان / خیابان کاوه / خیابان دکتر باهنر /
 ابتدای خیابان آیت الله خادمی / بنیاد فرهنگی بقیه الله (عجل الله تعالی فرجه الشریف)
 کدپستی: ۸۱۳۸۷۴۸۹۴ - تلفن: ۰۲۱ - ۳۳۳۷۸۳۲۳ - ۳۳۳۷۸۳۲۴
 دورنگار: ۰۲۱ - ۳۳۳۸۵۶۰۳ - پیغام گیر: ۰۲۱ - ۳۳۳۸۱۴۹۲
 www.farhangestan.net - bonyadbaghyatalah@chmail.com

 bonyadbaghyatalah  bonyadbaghyatalah
 farhangestanchannel  bonyadbaghyatalah



همه چیز متوِّب بر فرهنگ است. فرهنگ حاشیه و
 ذیل اقتصاد نیست، حاشیه و ذیل سیاست نیست، اقتصاد
 و سیاست حاشیه و ذیل بر فرهنگند. فرهنگ یک ملت
 است که می تواند آن ملت را پیشرفته، عزیز، توانا، عالم،
 فناور، نوآور و دارای آبروی جهانی کند.

هیئت تحریریه و همکاران این شماره:

فرزاد محمدی، اکرم اکبریان
 سید محمد رضا علاء الدین

هیئت علمی و شورای سیاست گذاری نشریه:

- | | |
|--|------------------------|
| دکترای علوم قرآن و حدیث | سید محمدرضا علاءالدینی |
| دکترای جامعه شناسی / عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اصفهان | رضا اسماعیلی |
| دکترای علوم ارتباطات / عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اصفهان | فائزه تقی پور |
| دکترای روابط عمومی | منصوره گلناری |
| دکترای مدیریت بازرگانی / کارشناس روابط عمومی | شهاب اکبریان |
| کارشناس ارشد مدیریت فرهنگی | مهدی باباربیع |

فهرست مطالب

۵

**شناسایی و تحلیل مولفه های فرهنگی موثر بر
کاهش تصادفات و تخلفات**
فرزاد محمدی، اکرم اکبریان

۳۶

طهارت و شکوفایی قلب از منظر قرآن کریم
سید محمد رضا علاء الدین



شناسایی و تحلیل مولفه های فرهنگی موثر بر کاهش تصادفات و تخلفات

فرزاد محمدی

اکرم اکبریان^۱

چکیده

این پژوهش با هدف شناسایی مولفه های فرهنگی موثر بر کاهش تصادفات و تخلفات انجام شد. روش تحقیق، ترکیبی از نوع کیفی-کمی (کیفی از نوع تحلیل مضمون و کمی از نوع پیمایشی) بوده است. جامعه پژوهش شامل رانندگان متخلف و یا رانندگانی که حداقل یک تصادف را تجربه کردند، و هم چنین پلیس های راهنمایی و رانندگی و یا خبرگان حوزه فرهنگی اصفهان بوده و نمونه گیری به صورت هدفمند تا اشباع اطلاعات ادامه یافته و تعداد شرکت کنندگان در آن به ۱۵ نفر رسیده است. جامعه آماری بخش کمی را شهروندان با سن بالاتر از ۱۸ سال شهر اصفهان تشکیل دادند که تعداد ۳۸۴ نفر به صورت تصادفی گزینش شدند. جمع آوری اطلاعات در بخش کیفی با استفاده از مصاحبه عمیق و تجزیه و تحلیل آن ها به روش تحلیل مضمون انجام شد و تعداد ۶۰ مفهوم به دست آمده که پس از دسته بندی در دو دسته اجزا و ابزار فرهنگی و چهار مولفه: «تقویت ارزش ها، تقویت هنجارها، نهادهای اجتماعی فرهنگی، رسانه» دسته بندی شده است. ابزار جمع آوری داده ها در بخش کمی پرسشنامه محقق ساخته بود با ۳۲ سوال در چهار بعد طراحی شد که آلفای کرونباخ آن ۰/۹۰ برآورد شد. داده

^۱ . نویسنده مسوول، A.Akbarian@khuif.ac.ir

ها با نرم افزار SPSS۲۳ مورد تحلیل قرار گرفت. نتایج نشان داد نقش اجزا و ابزار فرهنگی بر کاهش تخلفات و تصادفات بیشتر از سطح متوسط بوده است ($p < 0/01$). هم چنین نقش مولفه های فرهنگی تقویت ارزش ها، تقویت هنجارها، نهادهای اجتماعی فرهنگی و رسانه بر کاهش تخلفات و تصادفات بیشتر از سطح متوسط بود ($p < 0/01$).

واژگان کلیدی: اجزا و ابزار فرهنگی، ارزش، هنجار، نهادهای اجتماعی فرهنگی، رسانه، تخلفات و تصادفات

۱- مقدمه

حوادث ترافیکی و تلفات انسانی ناشی از آن در نیمه دوم قرن بیستم، هم در کشورهای توسعه یافته و هم در کشورهای در حال توسعه به طور چشمگیری افزایش یافته است (احمدی و همکاران، ۱۳۹۳). به طورمثال در هر سال در ایالات متحده امریکا تقریباً ۵۰۰۰ نفر در حوادث رانندگی کشته می شوند که این رقم تقریباً نصف تعداد کل امریکائیهائست که در کل جنگ ویتنام کشته شدند (مارک و ارنست، ۲۰۰۶). درکشورمانیز تصادفات جاده ای ۳۰ درصد حوادث کشور را به خود اختصاص داده و طبق آمار سازمان بهداشت جهانی کشور ایران از نظر وقوع تصادفات رانندگی مقام پنجم را در جهان احراز کرده است (سلطان فر و همکاران، ۱۳۹۶). بررسی آمار تلفات و مصدومان ناشی از تصادفات رانندگی در کشور (در حدود ۱۷۰۰۰ کشته و ۲۸۰۰۰۰ مجروح در سال) نشانگر آن است که هر ساله در حدود ۴/۰٪ از جمعیت کشور در تصادفات رانندگی کشته یا مجروح میشوند. این تعداد کشته و مجروح بیش از ۳۰٪

از تخته‌های بیمارستانی را اشغال می‌کنند که هزینه زیادی را به بخش بهداشت و سلامت تحمیل می‌کند. مقایسه این تعداد کشته و مجروح با آمار شهدای جنگ تحمیلی (۲۵۰۰۰۰ نفر) و زلزله‌زدگان بم در سال ۱۳۸۲ (۲۵۰۰۰ کشته و ۵۰۰۰۰ مجروح) قابل تامل می‌باشد. همچنین بر اساس پیش بینی سازمان بهداشت جهانی^۱ بیش از ۲۵٪ بودجه سلامت کشورهای در حال توسعه صرف قربانیان و مجروحان حوادث رانندگی می‌شود. (وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۹۴).

در مسیر علت‌یابی حوادث، متناظر بر جنبه‌های مختلف موضوع، دیدگاه‌های متفاوتی از جمله اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، اقتصادی، آموزشی، قانونی، حقوقی، تکنولوژیکی و... وجود دارد که هر یک بحثی متفاوت اما در یک جهت را مطرح می‌نمایند. نتیجه بررسی‌های صورت گرفته بر نقش عوامل مختلف در تصادفات نشان می‌دهد که عامل انسانی حداقل ۶۳ درصد (سلطان فر و همکاران، ۱۳۹۶) در بروز تصادفات تاثیرگذار می‌باشد. این در حالی است که درصد بالایی از اعتبارات دولتی، صرف اصلاح عواملی می‌شود که صرفاً سهم کمی در کاهش تصادفات دارند (نصرالله نژاد و آهنگر، ۱۳۹۲).

امروزه کشورهای پیشرفته بنابر توصیه سازمان بهداشت جهانی^۲ در سیاست ایمنی راه تجدید نظر کرده و برای علوم رفتاری هم، حداقل به اندازه علوم مربوط به راه و وسیله نقلیه اهمیت قائل شده و آموزش و اجرای قوانین را در رأس سیاست‌های جدید راه قرار داده‌اند (موسوی راد و ذوقی، ۱۳۹۵). با تمرین و یادآوری زیاد می‌توان به مرور امیدوار شد که قانون مداری جزئی از فرهنگ مردم شود پژوهش آسایلی^۳ (۲۰۱۷) نیز نشان می‌دهد که آموزش ایمنی راه^۴ آثار مثبتی به همراه خواهد داشت اگر

^۱WHO

^۲ World Health Organization (WHO)

^۳ Assailly

^۴ Road Safety Education (RSE)

تنها در حد دانش باقی نماند و به یک فرآیند یادگیری مادام‌العمر و مهارت زندگی^۱ (شایستگی اجتماعی و روانی زندگی) فرد تبدیل شود. عوامل فرهنگی تأثیر عمیق و وسیعی بر رفتار جوانان دارند و شامل فرهنگ، خرده‌فرهنگ و طبقه‌ی اجتماعی است (یاکاپ و جابلونسکی^۲، ۲۰۱۲). فرهنگ یکی از مهم‌ترین عوامل شکل‌دهنده به خواسته و رفتار فرد به حساب می‌آید (آرمسترانگ و کاتلر^۳، ۲۰۱۱).

فرهنگ‌ها اصولاً چارچوب‌هایی تحت عنوان هنجار و ارزش‌های فرهنگی برای رفتار افراد ایجاد می‌کنند و بر شیوه‌ی عملکرد نهادهایی مثل خانواده، رسانه و... تأثیر می‌گذارند. رفتار خرید مصرف‌کننده معمولاً توسط عوامل خارج از کنترل که تأثیر مستقیم و یا غیرمستقیم بر روی نحوه‌ی زندگی و مصرف افراد دارند، تحت تأثیر قرار می‌گیرد (یاکاپ و جابلونسکی، ۲۰۱۲). در نتیجه مدیران بازاریابی باید از ارزش‌های فرهنگی موجود و در حال ظهور در جوامع خود مطلع باشند، زیرا اشتباه در درک تفاوت‌های فرهنگی اثرات و نتایج منفی به همراه دارد (هاوکینز و همکاران، ۱۳۸۵). به نظر می‌رسد همه انسان‌ها به مجموعه‌ای از ارزش‌های فرهنگی پایبند هستند و تلاش می‌کنند که آنها را در زندگی خود رعایت کنند. حتی زمانی که به دلیل تعارض منافع یا ارزش‌ها، وادار به تخطی از این ارزش‌ها می‌شوند، تلاش می‌کنند تا حتی الامکان این کجروی را از نظر دیگران پنهان کنند و در صورت آشکار شدن این رفتار، احساس خجالت یا شرمساری می‌کنند. از کارکردهای فرهنگ قوی این است که می‌تواند به ارتقای رفتار صحیح منجر شود. یعنی با تأکید بر انواعی از مولفه‌های فرهنگی می‌توان افراد جامعه انسانی را به راه درست هدایت کرد. باتوجه به آنچه

^۱Life - Skills^۲Yakup & Jablonski^۳Armstrong & Kotler

ذکرگردید پژوهش حاضر درصدد است آن دسته از مولفه های فرهنگی که بر کاهش تخلفات و تصادفات موثر است را شناسایی، دسته بندی و ارزیابی کند تا مولفه های مهمتر که می توان جهت تقویت و اثرگذاری بر آنان سرمایه گذاری کرد را به دست آورد.

۲- سوالات تحقیق

عوامل موثر بر کاهش تصادفات و تخلفات چیست؟

سوال اصلی اول: تا چه میزان استفاده از اجزا فرهنگی بر کاهش تصادفات و تخلفات نقش دارد؟

سوال اصلی دوم: تا چه میزان استفاده از ابزار فرهنگی بر کاهش تصادفات و تخلفات نقش دارد؟

سوال اول: تا چه میزان استفاده از مولفه فرهنگی تقویت ارزش ها بر کاهش تصادفات و تخلفات نقش دارد؟

سوال دوم: تا چه میزان استفاده از مولفه فرهنگی تقویت هنجارها بر کاهش تصادفات و تخلفات نقش دارد؟

سوال سوم: تا چه میزان استفاده از مولفه فرهنگی نهادهای اجتماعی فرهنگی بر کاهش تصادفات و تخلفات نقش دارد؟

سوال چهارم: تا چه میزان استفاده از مولفه فرهنگی رسانه بر کاهش تصادفات و تخلفات نقش دارد؟

۳- مروری بر مطالعات انجام شده

صادقی (۱۳۹۵) "رتبه بندی سرفصل های آموزش رانندگان حرفه ای با استفاده از مدل های تصمیم گیری چند شاخصه" را مورد توجه و بررسی قرار داده است. نتایج پژوهش وی بدین شرح است که در دوره های آموزشی به ترتیب: "مهارت های

حرفه‌ای رانندگی"، "قوانین و مقررات حمل‌ونقل عمومی"، "بهداشت و سلامت شغلی"، "ضوابط حمل و مهار بار" و "شناخت مشخصات وسایل نقلیه"، رتبه‌های ۱ تا ۵ را کسب کردند. سرفصل‌های حمل مواد خطرناک، اصول مهار انواع بار، شناسایی ابزار مهار بار، آشنایی با ابعاد و اوزان بار و اتصال و انفصال کشنده و بارگیر رتبه ۱ تا ۵ را بدست آوردند.

ساعدی و همکاران (۱۳۹۲) تحقیقی با عنوان بررسی علل و عوامل موثر بر تخلفات رانندگی در استان کردستان انجام دادند. نتایج نشان داد رابطه‌ی بین فرهنگ فقر، احساس محرومیت نسبی، کنترل اجتماعی، یادگیری اجتماعی و تعلق شهروندی با تخلفات رانندگی رابطه‌ی مستقیم دارد.

روحی (۱۳۹۲) "اثربخشی آموزش فرهنگ ترافیک بر عملکرد ترافیکی و سطح آگاهی از رفتارهای خطرزای دانش‌آموزان مقطع ابتدایی" را مورد بررسی قرار داده و نتایج تحقیق وی موید آن است که آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی به دانش‌آموزان برافزایش میزان آگاهی آنان از مفاهیم و نگرش‌های پیشگیری‌کننده از خطرات احتمالی ترافیکی، بهبود گرایش به عملکرد ترافیکی و پیشگیری از رفتارهای خطرزای آنان اثر مثبت دارد.

هاشمی چهنویی (۱۳۹۲) در پایان‌نامه‌ی خود تحت عنوان "رفتارهای پرخطر رانندگی، درک خطر و نگرش در رانندگان مبتدی و باتجربه و بررسی اثربخشی آموزش بر درک خطر، نگرش و رفتارهای پرخطر مبتدیان" رفتارهای پرخطر رانندگی، درک خطر و نگرش در رانندگان مبتدی و باتجربه و بررسی اثربخشی آموزش بر درک خطر، نگرش و رفتارهای پرخطر مبتدیان را بررسی نموده و نتایج مطالعه اول نشان داد که درک خطرات ترافیکی رانندگان مبتدی کمتر از باتجربه‌ها است. همچنین رانندگان

باتجربه نگرش مثبت تری نسبت به رعایت سرعت و سبقت مجاز در رانندگی نسبت به مبتدیان داشتند. نتایج مطالعه دوم نشان داد که آموزش به رانندگان مبتدی نسبت به گروه کنترل منجر به افزایش درک خطر شد. همچنین، انگیزه، هنجارهای ذهنی و ادراک کنترل رفتاری آنها را نسبت به رعایت قوانین سرعت و سبقت، بیشتر کرد.

ناظر (۱۳۹۱) در تحقیقی تحت عنوان "مقایسه کارکردهای شناختی توجه رانندگان با حادثه و بدون حادثه و نقش آموزش شکل دهی توجه بر توجه رانندگان با حادثه" به بررسی تاثیر انواع مهارت‌های توجه بر رانندگی ایمن پرداخته و در نهایت به بررسی میزان تاثیر یک برنامه تمرین دیداری و شنیداری در تغییر توانایی توجه متمرکز و پراکنده و زمان واکنش به آن‌ها پرداخته است. نتیجه آنکه عامل حواس پرتی و کم توجهی در یک سوم از تصادفات، به عنوان علت حادثه مطرح است. آزمون‌های شناختی توجه، می‌تواند راننده‌های ایمن را از راننده‌های مستعد حادثه تمیز دهد. تمرین بر کارکردهای شناختی توجه تاثیر داشته است و می‌تواند توانایی توجه پراکنده و متمرکز و زمان واکنش به آن‌ها را بهبود بخشد؛ اما نتیجه‌گیری مهم اینکه با تقویت توجه نمی‌توان ادعای بهبودی و کاهش خطر در رانندگی را داشت.

پورمعلم و تیموری (۱۳۸۵) به "ارزیابی نقش فرهنگ و رفتار ترافیکی در بهبود ایمنی و روانسازی حمل و نقل و تصمیم سازی چند منظوره AHP" پرداخته اند. در این تحقیق، اهمیت و نقش فرهنگ و رفتار ترافیکی در بهبود ایمنی و روانسازی حمل و نقل مورد ارزیابی واقع شده است. در میان عوامل انسانی دخیل در امر خطیر رانندگی، عواملی چون میزان آشنایی رانندگان با علائم راهنمایی و رانندگی و میزان احترام به قوانین ترافیکی، میزان آشنایی با فرهنگ صحیح عبور و مرور، تاثیر مسائلی همانند خستگی، بی خوابی و اثر مواد مخدر، عوامل محرک های اجتماعی و روانی،

کیفیت آموزش های رسانه ای به آحاد مختلف، نقش و تاثیر مجریان قوانین راهنمایی و رانندگی و تاثیر عوامل ایمنی جاده ای و امداد رسانی در سوانح از اهم فاکتورهای تاثیرگذار و نقش آفرین در شکل گیری پدیده «فرهنگ و رفتار ترافیکی» است. از بین تدابیر و سیاستهای مختلف جهت بهسازی رفتار و فرهنگ ترافیکی عنصر «آموزش و فرهنگ سازی در میان اقشار مختلف جامعه» با وزن و اولویت نسبی نزدیک به ۵۰٪ بیشترین سهم را در میان مولفه های دیگر داراست.

نتایج تحقیق زیماسا^۱ و همکاران (۲۰۱۹) با عنوان تاثیر حالت راننده بر روی ماشین: با استفاده از بار شناختی به عنوان یک مداخله نشان داد ایمنی رانندگی به توانایی راننده در حفظ تمرکز توجه خود متکی است و خلق و خوی یکی از عواملی است که بر این توانایی تاثیر می گذارد. در این مطالعه شبیه ساز رانندگی از تئوری سرگردان ذهن استفاده شده است تا بتواند تغییرات در ماشین را در زیر رفتار و الگوهای نگاه راننده تحت تاثیر قرار دهد، در حالی که تحت تاثیر روحیه خستگی، شاد، غمگین و عصبانیت در حین خودرو قرار دارد. از دو نوع بار شناختی برای بررسی راههای جدا کردن رانندگان از حالت سرگردان ذهن استفاده شد. خلق و خوی از طریق موسیقی و تصویر سازی ذهنی القا می شود و از طریق گزارش های خود و اقدامات فیزیولوژیکی ارزیابی می شود. نتایج نشان می دهد که قدرت خلقی و برانگیختگی تأثیرات متفاوتی بر ایمنی رانندگی دارد، با خلق و خوی منفی منجر به خطرناک ترین رانندگی، صرف نظر از برانگیختگی در برخی موارد، رانندگان را از سرگردان ذهن دور می کرد.

^۱ Zimasa

الویک^۱ و همکاران (۲۰۱۹) در تحقیقی با عنوان تجزیه و تحلیل عوامل مؤثر بر حوادث در پل های جاده ای در نروژ نشان دادند عوامل توضیح در مورد تنوع سیستماتیک در تعداد تصادفات آسیب دیده در پلهای جاده در نروژ طی سال ۲۰۱۶/۲۰۱۰ با استفاده از مدل های رگرسیون دوتایی منفی مشخص شده اند. در کل ۶۸۲۴ پل ضبط شده در کل ۱۳۶۸ تصادف گنجانده شده است. اگرچه تقریباً ۹۰٪ از پلها تصادفات صفر را ثبت کردند، اما هیچ مدرکی مبنی بر تعداد زیاد صفرها وجود ندارد، که اغلب به آنها "نورم صفر" گفته می شود. حجم ترافیک، به عنوان مهمترین عامل تأثیرگذار بر تعداد تصادفات اعلام شد. این تقریباً ۷۲ درصد از تغییرات سیستماتیک در تعداد تصادفات را توضیح داد. تعداد تصادفات کمتر از متناسب با حجم ترافیک افزایش یافته است، به این معنی که تصادفات در هر میلیون کیلومتر وسیله نقلیه با افزایش حجم ترافیک کاهش یافته است. مشخص شد که پل های بلند از پل های کوتاه ایمن تر هستند و پل های ساخته شده اخیر از پل های قدیمی تر ایمن هستند. بر اساس مطالعات عمیق، تجزیه و تحلیل دقیق تر عوامل مرتبط با حوادث مرگبار انجام شد.

نقوی^۲ و همکاران (۲۰۱۹) در تحقیقی با عنوان تبیین عوامل مؤثر بر حوادث فضایی محدود با استفاده از گزارش های بررسی حوادث و مصاحبه های نیمه ساختاریافته نشان دادند صنعت نفت و گاز یکی از صنایع خطرناک در زمینه صدمات محدود در فضا است. این مطالعه با هدف درک تصویری کلی از علل ناشی از تصادفات فضایی محدود از طریق تحلیل گزارش حوادث و استفاده از یک روش کیفی انجام شده است. بیست و یک تصادف منجر به مرگ و میر با توجه به روش تجزیه و تحلیل

^۱Elvik
^۲Naghavi

عوامل طبقه بندی و طبقه بندی سیستم انسانی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. علاوه بر این، سی و سه مصاحبه نیمه ساختار یافته با کارمندان در نقش های مختلف انجام شد تا تجربیات خود را در مورد عوامل مشارکتی ضبط کنند. تجزیه و تحلیل محتوای رونوشت مصاحبه با استفاده از نرم افزار MAXQDA انجام شد. براساس گزارش تصادفات، بیشترین نسبت عوامل علی (۷۷٪) با تأثیر غالب فرایند سازمانی به سطوح سازمانی و نظارتی نسبت داده شده است. ۲۵ عامل کمک کننده در تصادفات فضایی محدود را که علل خارج از چارچوب سیستم تحلیل و طبقه بندی فاکتورهای انسانی اصلی بودند، در این پژوهش شناسایی شد.

آسایلی (۲۰۱۷) «آموزش ایمنی جاده چه کار می کند» را موضوع تحقیق خود قرار داده و در آن به ارائه تعریف واحدی از آموزش ایمنی راه پرداخته، با توجه به اهمیت تجربیات هیجانی در ترافیک به بهره وری آموزش و بهبود مهارتهای ادراک مخاطره از طریق آموزش عملی و شبیه سازی تاکید دارد.

۴- روش تحقیق

تحقیق حاضر از نوع ترکیبی (کیفی- کمی) انجام شده است. تحقیق کیفی فرآیندی است که پژوهشگر می گوشت تا بدان و سیله پیچیدگی های روابط متقابل بین افراد را بهتر درک کند. پژوهش کیفی به دنبال کشف این است که مردم در زندگی روزانه خود چه می کنند و اعمال آنها چه مفهومی برایشان دارد (دنزین و لینکلن، ۲۰۱۱).

در بخش کمی این پژوهش از روش پیمایشی استفاده شده است. این پژوهش مقطعی است، زیرا گردآوری داده ها در آن، در بازدهی یک یا چند صفت یک مقطع از زمان از طریق نمونه گیری از جامعه انجام می شود. داده ها و اطلاعات این پژوهش در سال ۹۸-۱۳۹۷ جمع آوری شده است.

ابزار جمع آوری داده های کیفی مصاحبه عمیق نیمه ساختار یافته و ابزار بخش کمی، پرسشنامه محقق ساخته با کمک داده های کیفی بوده است که این پرسشنامه ۳۲ سوال دارد و ۴ بعد تقویت ارزش ها، تقویت هنجارها، نهادهای اجتماعی فرهنگی و رسانه را اندازه گیری می کند.

مشارکت کنندگان در این پژوهش در بخش کیفی رانندگان متخلف و یا رانندگانی که حداقل یک تصادف را تجربه کردند، و هم چنین پلیس های راهنمایی و رانندگی و یا خبرگان حوزه فرهنگی و در بخش کمی شهروندان با سن بالاتر از ۱۸ سال شهر اصفهان هستند.

انتخاب مشارکت کنندگان در پژوهش کیفی با هدف دستیابی به بیشترین اطلاعات در مورد پدیده مورد بررسی انجام می شود و بنابراین در این تحقیق بر مبنای روش هدفمند بوده است و تعداد افراد مورد نیاز در مصاحبه به اشباع داده ها بستگی دارد. مصاحبه با اولین مشارکت کننده آغاز و تا رسیدن به حد اشباع اطلاعاتی یعنی مصاحبه با ۱۵ نفر به اتمام رسید.

در بخش کمی از روش نمونه گیری در دسترس به صورت تصادفی استفاده شده است. جهت نمونه گیری در بخش کمی مطالعه (شهروندان با سن بالاتر از ۱۸ سال شهر اصفهان «در شش ماه اول سال ۹۸»)، محقق گام هایی را به شکل مرحله ای طی نمود تا چارچوب نمونه گیری تکمیل گردد. براساس جدول کرجسی و مورگان (۱۹۷۱) تعداد نمونه ی تعیین شده برای این جامعه ی آماری ۳۸۴ نفر در نظر گرفته شد که از این تعداد در نهایت ۳۶۶ پرسشنامه جمع آوری و تحلیل گردید. که نرخ بازگشت پذیری پرسشنامه ۹۵ درصد بوده است.

جهت انجام مصاحبه ها مراحل زیر توسط محقق انجام پذیرفت:

- سعی شد تا در صورت امکان مصاحبه در محل امن و آرامی که توسط پژوهشگر یا مصاحبه‌شونده پیشنهاد گردید، انجام پذیرد.
- از قبل با افراد جهت توضیح تحقیق و جلب رضایت برای شرکت در مصاحبه و تعیین زمان برای مصاحبه هماهنگی انجام شد.
- هر مصاحبه بین ۴۰ تا ۶۰ دقیقه به طول می‌انجامد که با استفاده از دستگاه تلفن همراه به‌طور کامل ضبط و سپس کلمه‌به‌کلمه بر روی کاغذ پیاده می‌شد.
- در مواردی که نیاز به بیان توضیحات بیشتر احساس می‌شد، دوباره به مصاحبه‌شونده مراجعه شد و مصاحبه تکمیل گردید.
- در پژوهش‌های کیفی اعتبار مبتنی است بر اعتمادپذیری، باورپذیری، اطمینان‌پذیری، انتقال‌پذیری و تصدیق‌پذیری. در این روش درک پژوهشگر از پدیده مورد پژوهش به این علت قابل اعتماد است که پدیده در دنیای واقعی و نه در محیط ساختگی، بررسی می‌شود. مصاحبه و یادداشت‌هایی که همزمان تهیه می‌شوند، به‌هیچ‌وجه مغایر با شرایط طبیعی جامعه نیستند (خداوردی، ۱۳۹۱).
- در این تحقیق پس از پیاده‌سازی مصاحبه‌ها از روی نوار و ویرایش آن، موارد زیر رعایت شد تا روایی و پایایی داده‌ها تأیید گردد:
- قرارگرفتن نخستین مصاحبه‌ها در اختیار چند استاد فرهنگی و استاد مشاور و استاد راهنما و مورد توجه قراردادن اصلاحات در مصاحبه‌های بعدی.
- بازگرداندن تعدادی از مصاحبه‌ها به مصاحبه‌شوندگان پس از پیاده‌سازی مصاحبه‌های ضبط‌شده و تأیید صحت آن‌ها توسط مصاحبه‌شوندگان.
- مستندسازی دقیق و گردآوری همه داده‌های تحقیق.

- بیان شفاف در طی فرآیند تحقیق و ذکر منطق مفهوم‌سازی در بخش تجزیه و تحلیل داده‌ها.
 - صداقت در بیان جزئیات و نتایج تحقیق و پرهیز از هرگونه سوء‌گیری در روند تحقیق.
 - مراجعه به شرکت‌کنندگان در تحقیق و قراردادادن مفاهیم و یافته‌های پژوهش در اختیار آن‌ها برای اطمینان از موثق‌بودن یافته‌ها و هم‌خوانی استنادها به صحبت‌ها و منظور آن‌ها.
- در بخش کمی برای مشخص نمودن پایایی پرسشنامه از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شده است. این روش برای محاسبه هم‌هنگی درونی ابزار اندازه‌گیری از جمله پرسشنامه به کار می‌رود. پایایی پرسشنامه از طریق آلفای کرونباخ برای پرسشنامه مولفه‌های فرهنگی موثر بر کاهش تصادفات و تخلفات ۰/۹۰ به دست آمد. میزان آلفای کرونباخ معمولاً اگر از ۰/۷ بیشتر باشد گفته می‌شود گویه‌ها از انسجام درونی برخوردار هستند (ساروخانی، ۱۳۸۲).

جدول (۲-۳) ضرایب پایایی پرسشنامه مولفه‌های فرهنگی موثر بر کاهش تصادفات و

تخلفات

ضریب پایایی	ابعاد
۰/۸۷	تقویت ارزش‌ها
۰/۸۱	تقویت هنجارها
۰/۸۳	نهادهای اجتماعی فرهنگی
۰/۸۵	رسانه

به منظور تأیید روایی صوری ابزار، پرسشنامه بین ۴۰ نفر از شهروندان (نمونه‌ای از جامعه آماری) به صورت مقدماتی اجرا شد که بر اساس بازخوردهای شفاهی و

مکتوب مشارکت کنندگان در موارد شکلی و قالب ظاهری ابزار، اصلاحات نهایی انجام و بدین ترتیب روایی صوری ابزار مورد تأیید قرار گرفت و روایی محتوایی آن توسط استاد راهنما و چند تن از اساتید مجرب مورد تأیید قرار گرفت. در مطالعه کیفی محقق برای تحلیل داده‌ها از روش تحلیل محتوا استفاده نمود. در این بخش از نرم افزار کیفی Maxqda12 بهره برده شده است. تجزیه و تحلیل بخش کمی نیز با استفاده از نرم افزار آماری spss-23 انجام شد. که از آزمون t تک متغیره، و تحلیل واریانس چند راهه استفاده شده است.

۵- یافته های پژوهش

الف) یافته های بخش کیفی

در این پژوهش، محقق ابتدا به مرور مصاحبه های نوشته شده پرداخته و در چارچوب یک جدول درآورده و در ادامه نیز از طریق کدگذاری، مضامین به منظور دستیابی محقق به شبکه مضامین عوامل فرهنگی موثر بر کاهش تصادفات و تخلفات استخراج شد. لازم به ذکر است که پس از استخراج یافته ها، جهت کد گذاری مؤلفه ها از نرم افزار Maxqda12 استفاده گردید.

عبارات و مفاهیم فرهنگی موثر بر کاهش تصادفات و تخلفات که از مصاحبه ها استخراج گردیده است حدود ۶۰ کد داشت که بخشی از این به عنوان نمونه در جدول (۱) نمایه شده است.

جدول (۱) عبارات مستخرج از مصاحبه ها

عبارات مستخرج از مصاحبه ها

ردیف

در دین مفاهیمی است که در کاهش تصادفات و تخلفات، بازدارندگی دارند مانند حق الناس

۱

۲	تقویت دین و باورهای دینی در رعایت قوانین جامعه و کاهش جرایم بسیار موثر است
۳	ترس از عقوبت اخروی و مسئولیت دینی موجب فرهنگ سازی می شود. با گسترش فرهنگ دینی مردم قوانین را بهتر رعایت می کنند و به کاهش تصادفات تخلفات کمک می کند.
۴	اگر حس تعهد نباشد احساس مسئولیت و احساس مشارکت هم نخواهد بود و این موضوع باعث ایجاد یک رفتار نابهنجار و یا بی نظمی های اجتماعی می شود. و ..
۵	اگر به فرد دینی با استفاده از ادبیات دینی و باورهایش بگوییم اگر راست گرد خیابان را ببندد، یا در اتوبان با سرعت غیر مطمئنه حرکت کند و... موجب آزار دیگران می شود و افراد دیگر معطل می شوند و این معطلی باعث آسیب به دیگران می شود و اگر حق الناس کرد ممکن است هیچ وقت فرد را نبیند که بخواهد از وی طلب حلالیت کند
۶	مثلا بستن کمر بند ایمنی در اتوبانها که سرعت بیش از ۱۰۰ کیلومتر است لزوم دارد ولی در کوچه ها و یا خیابانهای شلوغ این الزام توجیه ندارد.
۷	اعتقاد درونی به اینکه قانون برای حفظ جان ماست به عنوان یک ارزش تاثیر بسزایی دارد.

محقق مولفه های به دست آمده را پس از چند مرحله در دو دسته اجزاء و ابزار فرهنگی دسته بندی نمود. که در جدول (۲) نمایه شده است.

جدول (۲) دسته بندی نهایی

ردیف	مفاهیم اولیه	دسته بندی سطح اول	دسته بندی سطح دوم	دسته بندی سطح سوم
۱	مفاهیم دینی مثل حق الناس	باورهای دینی	تقویت	ارزش ها
۲	تقویت دین و باورهای دینی			
۳	ترس از عقوبت اخروی و مسئولیت دینی			
۴	حس تعهد و مسئولیت			

عوامل فرهنگی	اجزاء فرهنگی		قانون پذیری	۵	ارشاد با ادبیات و باورهای دینی		
				۶	بستن کمربند ایمنی در همه مواقع		
				۷	اعتقاد درونی به اینکه قانون برای حفظ جان است		
				۸	رفتار و کنش مردم نسبت به قوانین تکمیل کننده فرهنگ احترام به قانون است.		
				۹	باور به بستن کمربند ایمنی کودکانی که در صندلی عقب نشستند		
				۱۰	رعایت سرعت مجاز در هر زمان و مکان		
				۱۱	برخی از تخلف ها به دلیل عدم باور رانندگان به قانون وضع شده است		
				۱۲	قانون شکنی به دلیل بی مورد دانستن قانون وضع شده		
				تقویت هنجارها	هنجارهای ترافیکی	۱۳	درونی کردن هنجارهای ترافیکی
						۱۴	نهادینه سازی قواعد و قوانین مثل عبور از روی خط کشی یا رعایت چراغ راهنمایی
	۱۵	رعایت هنجارها با توجه به فرهنگ ترافیکی حاکم بر جامعه و نظام اجتماعی ترافیک.					
	۱۶	فرهنگ ترافیک مجموعه ای از هنجارها					

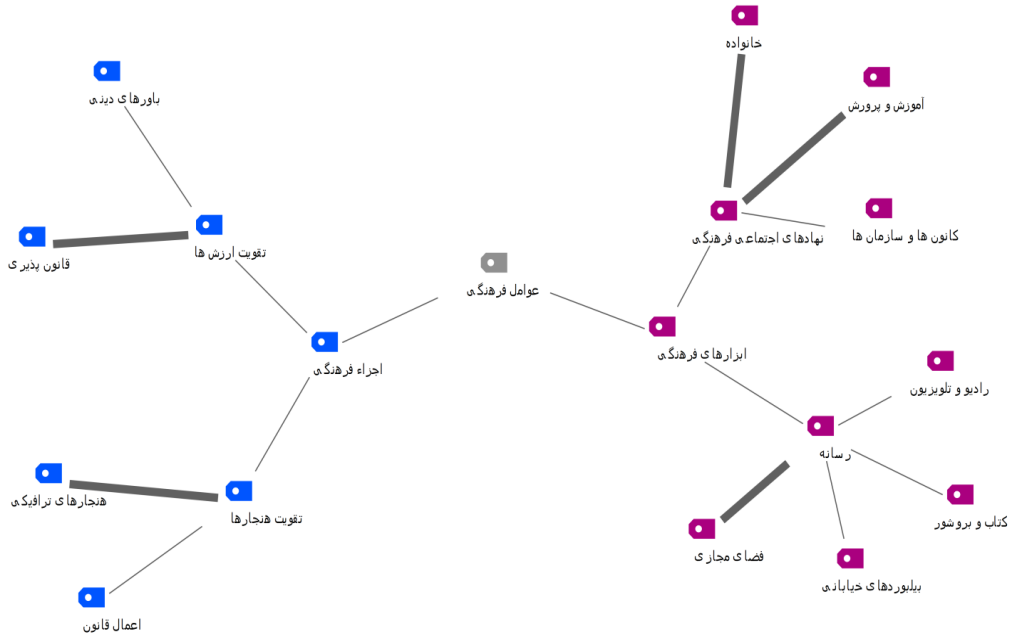
				و ضابطه هاست که از طرف مردم هنگام تردد در خیابان ها تبلور می یابد	
				عادت و رفتار صحیح	۱۷
				انطباق رفتار عملی مردم با هنجارهای قانونی نوشته شده	۱۸
				عابر پیاده نیز باید تابع قوانین راهنمایی و رانندگی باشد.	۱۹
				انسان با رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی می تواند پلیس خود باشد و دیگران را نیز به رعایت قوانین تشویق کند.	۲۰
				انضباط ترافیکی نوعی عمل به هنجارها و قواعد و آیین نامه های راهنمایی و رانندگی است	۲۱
			اعمال قانون	استفاده از جریمه بازدارندگی دارد	۲۲
				جرایم راهنمایی رانندگی چونان بازدارنده عمل می کند.	۲۳
				نظارت و کنترل ترافیکی از سوی مجریان قوانین	۲۴
				جریمه برای پای بندی متخلفان به قانون	۲۵
				جدیت و مداومت در اجرای قانون	۲۶
				رعایت قانون و فرهنگ شدن رفتار	۲۷

				توقف پشت خط عابر پیاده با ثبت بوسیله دوربین	
ابزارهای فرهنگی	نهادهای اجتماعی فرهنگی	خانواده	۲۸	انضباط ترافیکی با جامعه پذیری ترافیکی از خانواده	
			۲۹	نقش مهم خانواده در یاددهی هنجارها	
			۳۰	شیوه رانندگی افراد منعکس کننده ویژگی های شخصیتی و خانوادگی است	
			۳۱	خصوصیات فردی و روان شناختی خانوادگی کاربر ترافیکی	
			۳۲	ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکیابتدا از سوی نهادهای غیر رسمی اجتماعی مانند خانواده است	
			۳۳	اجتماعی شدن صحیح از سوی گروه های اولیه و ثانویه	
	آموزش و پرورش	۳۴	آموزش و تداوم کسب مهارت های لازم برای رانندگی		
		۳۵	آوردن مفاهیم فرهنگ ترافیک در دروس دانش آموزان		
		۳۶	اطلاع رسانی در مدارس به گونه ای که برای کودکان قابل فهم باشد		
		۳۷	درونی کردن هنجارهای ترافیکی با همکاری اداره کل آموزش و پرورش		

			آموزش و اطلاع رسانی بجا از مهد کودک و دبستان	۳۸
			همکاری آموزش و پرورش و شهرداری ها با نیروی انتظامی	۳۹
		کانون ها و سازمان ها	ترویج در ادارات و در مساجد	۴۰
			تذکر امام جماعت مسجد در سخنرانی ها	۴۱
			هشدار پلیس در کانون ها و گردهمایی ها و سازمان ها	۴۲
			جلب مشارکت مردمی و تعامل بین آنها و سازمان ها و نهادهای مستقر در شهرها به وسیله اداره آموزش و مشارکت عمومی معاونت اجتماعی	۴۳
	رسانه	رادیو و تلویزیون	نمایش های رادیویی و تلویزیونی	۴۴
			مسئله ارتقای فرهنگ ترافیک توسط رسانه	۴۵
			پیام های رادیو و تلویزیون	۴۶
			انیمیشن های سیاسی و ..	۴۷
		کتاب و بروشور	چاپ کتاب و بروشورهای هشدار	۴۸
			چاپ کتاب و بروشور توسط اداره آموزش و مشارکت عمومی در ایام عید نوروز و تعطیلات	۴۹
			چاپ آمارتصادفات و دلایل آن در قالب	۵۰

				کتاب	
				ارایه بروشورهای هشداردهنده به رانندگان در سفرهای جاده ایی	۵۱
فضای مجازی				فرهنگ سازی رسانه ای	۵۲
				هوشمند سازی آموزش ترافیک	۵۳
				رفع تعارضات در آموزش های رسانه ایدر فضای مجازی	۵۴
				استفاده از شبکه های مجازی جهت ارسال پیام های هشداردهنده و آمار تصادفات	۵۵
				استفاده مناسب از بستر فضای مجازی	۵۶
				بیلبردهای خیابانی	
هشدارهای خیابانی	۵۸				
تبلیغات جاده ای	۵۹				
استفاده از بیلبوردها و تابلوها در بزرگراه ها و دیگر سطوح شهر	۶۰				

جهت فهم بهترین دسته بندی به صورت شماتیک در شکل (۱) نمایش داده شده است. ضخامت خطوط ارتباط دهنده نشان دهنده میزان فراوانی کدهای دسته است.



شکل (۴-۱) شبکه مضامین عوامل موثر بر کاهش تصادفات و تخلفات

بحث و نتیجه گیری

نتایج پژوهش مولفه های فرهنگی موثر بر کاهش تخلفات از نگاه افراد را به دو دسته اجزا و ابزار فرهنگی تقسیم نمود که در بعد کمی نیز مورد آزمون قرار گرفت. آزمون کمی میانگین نقش استفاده از اجزا و ابزار فرهنگی بر کاهش تصادفات و تخلفات را به ترتیب $3/98$ و $4/07$ نشان داد و بیانگر آن است که نقش استفاده از اجزا فرهنگی و ابزار فرهنگی بیشتر از سطح متوسط است. بنابراین پاسخ سوالات اصلی اول و دوم مبنی بر موثر بودن این دو مقوله مثبت بوده است.

نتایج به دست آمده از اظهارات مشارکت‌کنندگان در این پژوهش اجزا فرهنگی را متشکل از مولفه های اصلی تقویت ارزش ها و تقویت هنجارها و ابزار فرهنگی را متشکل از رسانه و نهادهای اجتماعی - فرهنگی نمود.

یافته های پژوهش تایید کرد که میانگین نقش مولفه فرهنگی موثر تقویت ارزش ها بر کاهش تصادفات و تخلفات ۳/۸۲ می باشد. بنابراین نقش مولفه فرهنگی موثر تقویت ارزش ها بر کاهش تصادفات و تخلفات، بیشتر از سطح متوسط می باشد. نتیجه حاصل از تحقیق حاضر مبنی بر نقش تقویت ارزش ها بر کاهش تخلفات و تصادفات با نتایج تحقیق پورمعلم و تیموری (۱۳۸۵) همسو بود.

بخش کثیری از مردم در جامعه ما نه تنها تمایلی به رعایت قوانین و هنجارهای رانندگی در شهر و جاده ندارند، بلکه در منظر دیگران از آنها تخطی می کنند و از این کار احساس شرمساری نیز نمی کنند؟ پاسخ روشن است. به دلیل اینکه مردم جامعه هنجارهای رانندگی را ارزش نمی دانند و بلکه برعکس، عدم رعایت آن را ارزش می پندارند. یکی از شواهد ارزش های فرهنگی آن است که جامعه به رعایت آن پاداش های رسمی و غیر رسمی می دهد، تخطی از آن را مجازات می کند و از مجازات خاطیان حمایت می کند و بلکه به متصدیان برای مجازات آنان فشار می آورد. در بسیاری موارد فشار افکار عمومی جامعه نقش به سزایی در تسریع و تشدید متهمان داشته است. همچنین به نظر می رسد افکار عمومی جامعه بیش از حاکمان خواهان مجازات مفسدان اقتصادی است و تخفیف در مجازات آنان را نمی پسندد.

اگر به فرد دینی با استفاده از ادبیات دینی و باورهایش بگوییم اگر راست گرد خیابان را ببندد، یا در اتوبان با سرعت غیر مطمئنه حرکت کند و... موجب آزار دیگران می شود و افراد دیگر معطل می شوند و این معطلی باعث آسیب به دیگران می شود و اگر

حق الناس کرد ممکن است هیچ وقت فرد را نبیند که بخواهد از وی طلب حلالیت کند

یافته های پژوهش موید آن بود که میانگین نقش مولفه فرهنگی تقویت هنجارها بر کاهش تصادفات و تخلفات ۴/۱۵ می باشد. بنابراین نقش مولفه فرهنگی تقویت هنجارها بر کاهش تصادفات و تخلفات، بیشتر از سطح متوسط می باشد. نتیجه حاصل از تحقیق حاضر مبنی بر نقش تقویت هنجارها بر کاهش تخلفات و تصادفات با نتایج تحقیق صادقی (۱۳۹۵) همخوانی داشت.

به نظر می رسد میان مجموعه هنجارهای رسمی ترافیکی با هنجارهای غیررسمی و مورد قبول جامعه در این زمینه، شکاف و بلکه تعارض وجود دارد. جامعه بسیاری هنجارهای ترافیکی وضع شده توسط حاکمیت را قبول ندارد و در نتیجه تخطی از آنها را نامطلوب ارزیابی نمی کند. جامعه نسبت به هنجارهای و ارزش های ترافیکی مورد قبول خود، حساس است و در مورد تخطی از آنها واکنش نشان می دهد. راه حل اصلاح رفتارهای ترافیکی جامعه، نه به کارگیری نظام پاداش و تنبیه نامشروع از نظر جامعه، که فرهنگ سازی است. به عبارت دیگر، پیش از مجازات رفتاری به عنوان جرم، ابتدا باید جرم بودن آن مورد قبول جامعه قرار گیرد. در غیر این صورت، تعریف و اعمال یک سویه آن از سوی حاکمیت، صرفا موجب افزایش شکاف دولت-ملت در جامعه می گردد.

یکی از عوامل اجتماعی تأثیرگذار بر قانون گریزی آشفستگی 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 می تواند به اهدافش برسد، در این وضعیت احترام به قانون جایگاهی ندارد. بنابراین، با تقویت

ارزش‌ها و هنجارهای اجتماعی می‌توان از به‌وجود آمدن احساس انومی جلوگیری کرد.

برخی از تخلف‌ها به خاطر این است که رانندگان قانون وضع شده را باور ندارند احساس می‌کنند که این قانون نسنجیده است و همه جوانب در آن لحاظ نشده و یا عملاً قابل اجرا نیست لذا این فرهنگ در مردم بوجود می‌آید که از قوانین موجود تخلفی کنند.

یافته‌های پژوهش نشان داد که میانگین نقش مولفه فرهنگی نهادهای اجتماعی فرهنگی بر کاهش تصادفات و تخلفات ۴/۱۶ می‌باشد. بنابراین میزان نقش مولفه فرهنگی نهادهای اجتماعی فرهنگی بر کاهش تصادفات و تخلفات، بیشتر از سطح متوسط می‌باشد. نتیجه حاصل از تحقیق حاضر مبنی بر نقش نهادهای اجتماعی فرهنگی بر کاهش تخلفات و تصادفات با نتایج تحقیقات ناظر (۱۳۹۱)، ساعدی و همکاران (۱۳۹۲)، پورمعلم و تیموری (۱۳۸۵)، روحی (۱۳۹۲) همسوست.

آموزش توسط نهادهای فرهنگی، مهمترین و خاص‌ترین مؤلفه در رانندگی صحیح و منطبق بر قانون است. رانندگی صحیح یعنی ترافیک روان و حادثه کمتر. نیروی انتظامی به عنوان مجری امنیت به تنهایی نمی‌تواند ایجادکننده و تامین‌کننده نظم اجتماعی باشد بلکه نهادهای دیگر از قبیل خانواده، مساجد، مدارس، دانشگاه‌ها، شهرداری‌ها، رسانه‌های محلی و تصویری، راه و ترابری و حمل و نقل عمومی مهمترین وظیفه را در این حوزه برعهده دارند. امروزه در بیشتر کشورها برای ارتقای فرهنگ ترافیک که همان رانندگی صحیح در بین رانندگان است، از سنین کودکی به امر آموزش ترافیک پرداخته شده و در این راستا شهرک‌های ترافیکی برای کودکان و نوجوانان در پارک‌ها و محل‌های مختلف ایجاد و در این شهرک‌ها کودک با فرهنگ رانندگی آشنا می‌شود و اصول

رانندگی را فرا می‌گیرد. بنابراین با انجام آموزش‌های لازم حال توسط هر نهاد و به هر طریق در سطح جامعه، باید به نوعی تعهد و التزام قلبی در اقصای مختلف جامعه ایجاد و آنان را به احترام و اجرای صحیح مقررات رانندگی برانگیخت زیرا در صورت وجود معابر وسیع و استاندارد و مناسب بودن شرایط جوی و اجرای مقررات توسط ماموران انتظامی باز امر آموزش است که در مردم نفوذ دارد. در این صورت اگر شخص آموزش دیده ای بر اثر بی توجهی یا هر دلیل دیگر مرتکب تخلفی شود و سیستم یا تدبیری در این مورد وجود نداشته باشد که آن شخص را تنبیه کند در اثر گذشت زمان این امر در جامعه تسری پیدا نموده و آن جامعه دچار هرج و مرج خواهد شد لذا ضروری است که برای ضمانت آموزش، مقرراتی نیز اعمال شود. پس برای تسهیل در امر عبور و مرور علاوه بر آموزش‌دهی اجرای آیین نامه راهنمایی و رانندگی نیز لازم الاجرا است.

یافته های پژوهش بیانگر آن بود که میانگین نقش مولفه فرهنگی رسانه بر کاهش تصادفات و تخلفات ۳/۹۹ می باشد. بنابراین نقش مولفه فرهنگی رسانه بر کاهش تصادفات و تخلفات، بیشتر از سطح متوسط می باشد. نتیجه حاصل از تحقیق حاضر مبنی بر نقش رسانه ها بر کاهش تخلفات و تصادفات به نتایج تحقیق پورمعلم و تیموری (۱۳۸۵) و صادقی (۱۳۹۵) نزدیک است.

رسانه ها در شرایط کنونی یکی از مهم ترین دستاوردهای پیشرفت بشری و یکی از با ارزش ترین وسیله آگاهی رسانی همگانی هستند که پیوسته و با سرعت سرسام آوری به دلیل جایگاه و اهمیت کلیدی و طبق نیازمندی متقاضیان در حال گسترش و فراگیری اند.

تدوین الگوهای راهبردی برای افزایش دانش عمومی و تقویت فرهنگ ترافیک و بهره گیری از ظرفیت رسانه ها با تولید انیمیشن، مستندهای آموزشی، استفاده از نظرات

کارشناسان راهنمایی و رانندگی در برنامه‌ها می‌تواند در نهادینه شدن فرهنگ ترافیک و رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی موثر باشد. رویکرد اصلی رسانه در افزایش انضباط ترافیکی و کاهش سوانح و حوادث، رویکرد فرهنگی است و برای ترویج و تقویت آن، همه دستگاه‌های امر باید همکاری کنند. با اطلاع‌رسانی و فرهنگ‌سازی مناسب صدا و سیما در چند سال گذشته شاهد کاهش تخلفات در حوزه راهنمایی و رانندگی هستیم. یکی از علت‌های اصلی کاهش تخلفات در حوزه راهنمایی و رانندگی، اطلاع‌رسانی گسترده، آموزش، برنامه‌سازی در راستای اعتلا و ارتقای فرهنگ رانندگی در حوزه‌های مختلف صدا و سیماست که چنین رویکردی قابل تقدیر است. و صدا و سیما مرکز باید همکاری مستمر و موثری در انعکاس برنامه‌های راهور در استان داشته باشد.

از طرفی مولفه‌های آموزشی مثبت نیز از طریق رسانه‌ها منتشر می‌شود بطور مثال بحث انیمیشن‌های سیاسی که تاثیر عمیقی روی مخاطبان خودش مخصوصاً قشر کودک و نوجوان داشت.

چاپ کتاب و بروشورهای هشدار برای آحاد جامعه توسط اداره آموزش و مشارکت عمومی در ایام عید نوروز و تعطیلات که بیشترین تردد انجام می‌شود.

بیلبوردهای خیابانی تأثیر عمیقی را بر جامعه اعمال می‌کند به طوری که قادر است با شیوه‌های پذیرفتنی عوام‌پسند هر نوع تغییری را در جامعه ایجاد کند و شکی نیست که در بهتر شدن وضعیت زندگی افراد جامعه تأثیر غیرقابل انکار دارد. در واقع می‌توان گفت که رسانه‌های جمعی قسمتی از فرهنگ‌آموزی هر روزه افراد جامعه می‌باشند و با داشتن امکانات وسیع در ارائه جذاب‌تر و بهتر هر ایده می‌تواند به عنوان یک کانال بی‌همتای ارتباطی عمل کند که هیچ ابزاری، توانایی رقابت با آن را ندارد.

فضای مجازی به عنوان فراگیرترین رسانه، نقش مهمی را در شکل‌گیری نگرش بیننده ایفا می‌کند، تصاویر به سرعت، یک الگوی قابل قبول برای بیننده در می‌آیند و می‌تواند در بهبود و پر کردن خلأها و توسعه فرهنگ رانندگی به خصوص در جاده‌ها سازنده عمل نماید. و نیز به دلیل اینکه این فضا ترکیبی از تصویر و رنگ و حرکت است تأثیرگذاری بیشتری بر مخاطب دارد.

در پایان پیشنهاد می‌شود:

در کنار جریمه و مجازات رانندگان خاطی، بر سیستم امتیازدهی نمره منفی، به عنوان روشی برای برخورد هوشمندانه با تخلفات ترافیکی افراد، از سیستم امتیاز دهی مثبت نیز به عنوان روشی اثرگذار بر کاهش تخلفات و افزایش کیفیت رانندگی استفاده شود تا شهروندان اطاعت پذیری بیشتری از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی داشته باشند و میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی افزایش یابد.

با توجه به اینکه هر چه میزان احساس بی‌نظمی و بی‌قانونی در بین آحاد مردم بیشتر شود، احتمال میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان کمتر می‌شود. لازم است کلیه مسئولان محترم در جهت ایجاد فضای اعتماد و مشروعیت قوانین و هنجارها بین مردم به اقدام اساسی دست بزنند، تا احساس عدم رعایت قانون در جامعه کاهش یابد و مردم با پذیرش قوانین و هنجارها باور کنند که پلیس به عنوان یک نهاد مشروع و قانونی در کنار مردم است و تصمیمات پلیس به عنوان بخشی از قانون قابل اطاعت است.

براساس نتایج به دست آمده از تحقیق، می‌توان چنین ابراز داشت که، مسئولان مرتبط با موضوع باید تلاش کنند تا هنجارهای اجتماعی نفوذ خود را بر افراد از دست ندهند

و شهروندان برای اقتدار اخلاقی جامعه احترام قائل باشند، زیرا که این حالت از بروز حالت بی‌نظمی جلوگیری می‌کند.

همچنین، بر طبق یافته‌های تحقیق، عدم رعایت قانون یکی از علل به وجود آمدن کم‌توجهی به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی است. لازم است متولیان امر تلاش کنند که رفتارهای خلاف قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی به عادت تبدیل نشود، زیرا در این صورت آن رفتار از حالت نابهنجار بیرون آمده، به هنجار تبدیل می‌شود و مردم دیگر این احساس را که رفتار مذکور باید مجازات شود، از دست می‌دهند.

فهرست منابع

- احمدی، اباصلت، عابدی، حسن، سلطانیان، افشین، احمدی دیزج، ایرج. (۱۳۹۳). نقش آموزش به همراه اجرای قانون در کاهش حوادث ترافیکی. سومین کنفرانس ملی تصادفات جاده‌ای و سوانح ریلی و هوایی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد زنجان.
- پورمعلم، نصرالله، تیموری، حمید. (۱۳۹۵). ارزیابی و بررسی نقش فرهنگ و رفتار ترافیکی در بهبود ایمنی و روانسازی حمل و نقل بر اساس سیستم‌های تصمیم‌سازی چندمنظوره AHP. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره).
- خداوردی، حسن. (۱۳۹۱). متدولوژی پژوهش کیفی. ره‌آورد سیاسی شماره ۲۱
- روحی، سامان. (۱۳۹۲). اثربخشی آموزش فرهنگ ترافیک بر عملکرد ترافیکی و سطح آگاهی از رفتارهای خطرناک دانش‌آموزان مقطع ابتدایی. پایان‌نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه علامه طباطبایی. دانشکده روانشناسی و علوم تربیتی.
- ساروخانی، باقر. (۱۳۸۲). روش‌های تحقیق در علوم اجتماعی: روش‌های کمی آمار پیشرفته. تهران: انتشارات دیدار.

سلطان فر، غلامرضا، ابوالحسنی، ابوالحسن، اسماعیلی، فردین. (۱۳۹۶). عوامل روانشناختی موثر در تصادفات رانندگی در ایران. ماهنامه ی آفاق علوم انسانی، شماره هشتم، آذر. ص ۳۹-۵۰

صادقی، یونس. (۱۳۹۵). رتبه بندی سرفصل های آموزش رانندگان حرفه ای با استفاده از مدل های تصمیم گیری چند شاخصه. پایان نامه ی کارشناسی ارشد. دانشگاه تربیت مدرس.

موسوی راد، رضا، ذوقی، حسن. (۱۳۹۵). بررسی تاثیر آموزش و اجرای قوانین در ایمنی و کنترل تصادفات جاده ای. همایش سراسری فناوری و تکنولوژی در مهندسی عمران، معماری، برق و مکانیک، گرگان، گروه آموزش و پژوهش شرکت مهندسی باروگستر پارس، دانشگاه فرهنگیان استان گلستان.

ناظر، محمد. (۱۳۹۱). مقایسه کارکردهای شناختی توجه رانندگان با حادثه و بدون حادثه و نقش آموزش شکل دهی توجه بر توجه رانندگان با حادثه. (پایان نامه کارشناسی ارشد) دانشگاه پیام نور مرکز.

نصراله نژاد، محمدرضا، آهنگر، مطهره. (۱۳۹۲). بررسی تاثیر آموزش های تخصصی ترافیک به رانندگان بین شهری. سیزدهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک، تهران، معاونت و سازمان حمل و نقل و ترافیک.

هاشمی چهنویی، سیده هدی. (۱۳۹۲). رفتارهای پرخطر رانندگی، درک خطر و نگرش در رانندگان مبتدی و باتجربه و بررسی اثربخشی آموزش بر درک خطر، نگرش و رفتارهای پرخطر مبتدیان. پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه فردوسی مشهد.

هاوکینز، دل، کانی، کنیث، بست، راجر. (۱۳۸۵). رفتار مصرف کننده. مترجمین احمد روستا، عطیه بحایی. تهران: انتشارات سارگل.

وزارت راه و شهرسازی. (۱۳۹۴). **سیمای ایمنی راه ها**. گزارش ملی وضعیت ایمنی رانندگی در ایران.

یاندیس، تری، چارلامبوس، هری. (۱۳۷۸). **فرهنگ رفتار اجتماعی**. ترجمه نصرت فتحی. تهران: نشر رسانش.

Armstrong, G. , Kotler, P. (2011). **Principles of Marketing**. Pearson Prentice Hall, 14th Ed, p: 32.

Assailly, J. P. (2017). **Road Safty Education: what works**. patient education and counseling, volume 100, supplement1. P. 24-29.

Denzin, N. K. , Lincoln, Y. S. (2011). **Handbook of qualitative research**. Second edition. London/Thousand Oaks/New Dehli.

Elvik, Rune , Sagberg, Fridulv. (2019). **An analysis of factors influencing accidents on road bridges in Norway**. Accident Analysis & Prevention, Volume 129, August 2019, Pages 1-6

Mark, S. ,& Ernest J. (2006). **Human factors in engineering and design**. 7th ed, New York: McGraw- Hill. P. 234-267.

Naghavi, Zahra. , Seyed, B. , Mortazavi, Seyed. (2019). **Exploring the Contributory Factors of Confined Space Accidents Using Accident Investigation Reports and Semistructured Interviews**. Safety and Health at Work ,Volume 10, Issue 3, September 2019, Pages 305-313

Yakup, D. , & Jablonsk, S. (2012). **Doing Gender in Fear of Crime: The Impact of Gender Identity on Reported Levels of Fear of Crime in Adolescents and Young Adults**. *British. Journal Criminology*, 51: 58-74.

Zimasa, Tatjana, Zimasa., Samantha. (2019). **The influence of driver's mood on car following and glance behaviour: Using cognitive load as an intervention**. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour Volume 66, October 2019, Pages 87-100

Identification of Effective Cultural Factors in Reducing Traffic Accidents and Traffic Offenses in Isfahan

Abstract

The purpose of this study was to identify the cultural factors affecting the reduction of accidents and traffic offenses. The research method was qualitative-quantitative (qualitative thematic analysis and quantitative surveying). The study population consisted of violating drivers or drivers who experienced at least one accident, as well as traffic police officers or cultural experts in Isfahan and also purposeful sampling, continued until information saturation reached 15 subjects. The statistical population was small portion of citizens over 18 years old in Isfahan. The qualitative data were collected through in-depth interviews and thematically analyzed through content analysis and 60 concepts were obtained which were classified into two categories of cultural instruments and components and four components: “reinforcing values, reinforcing norms, socio-cultural institutions, Media”. To check the reliability and validity, the results of the interviews, as well as the research results, were provided to the supervisor and several professors of cultural disciplines to ensure the classification of information. The data collection tool was a researcher-made questionnaire with 32 questions designed in four dimensions with a Cronbach's alpha of 0.90. Data were analyzed by SPSS software using descriptive and inferential statistics with univariate t-test and Friedman test. The results showed that the role of cultural components and tools in reducing traffic offenses and accidents was higher than the average level ($p < 0.01$). Also, the role of cultural components of reinforcing values, reinforcing norms, socio-cultural institutions and media on reducing traffic offenses and accidents was higher than the average level ($p < 0.01$).

Keywords: Cultural components and tools, Values, Norms, Socio-cultural institutions, Media, Traffic offenses and accidents

هارت و شکوفایی قلب از منظر قرآن کریم

سید محمدرضا علاءالدین

چکیده :

طهارت قلب و حیات آن و راهکارهای استمرار بخشی به این حیات و رشد و تعالی حیات طیبه آن و احیاء و شکوفایی آن از اضطراب ، غم و ناراحتی قلب و چرکین شدن آن به گناه و قساوت یا بی آن و سپس مرگ قلب از جمله موضوعات راهبردی در اخلاق و تربیت دینی است که از منظر قرآن کریم مورد بررسی قرار گرفته و به منظر شما خوانندگان عزیز تقدیم گردیده است.

*کلید واژه : قلب، حالات قلب، عوامل حیات بخشی و ممات قلب

قلب یا دل :

مقصود از قلب از نظر اهل معرفت عالی ترین مرتبه روح انسانی است آنچه در آیات و روایات آمده قلب یا دل را امری مجرد و مرتبه ای عالی از نفس و روح دانسته که مرکز دریافت الهامات و فهم عواطفی چون خوف، رجاء، عشق، محبت، غم و شادی و حیاء و ... می باشد، واضح است که انسان مرکب از عنصر جسمانی و عنصر روحانی است به اعتبار دیگر نفس را به دو قوه عامله و عالمه تقسیم می کنند.

قوه عامله همان نیروی نفس است که در سراسر بدن پراکنده شده و کارها را انجام می دهد و قوه عالمه یا ادراک نفس بر ۵ قسم می باشد.

۱- قوه احساس : شامل حواس ظاهری می شود (لامسه، سامعه، باصر، ذائقه، شامه)

۲- قوه خیال : محل نگهداری محسوسات و بایگانی آنها می باشد .

۳- قوه تخیل : محل ترکیب محسوسات و ابداع صورت های جدید می باشد .

۴- قوه عقل : ادراک کلیات را بر عهده دارد و شامل عقل نظری و عملی می باشد .

۵- قوه قلب : ادراک امور الهامی و عواطف را عهده دار می باشد .

تمامی این پنج قوه جلوه های مختلف نفس اند و نفس یک حقیقت است که مشتمل بر همه ی این قواست لذا قلب هم مرتبه ای از نفس است . البته قلب از مهم ترین شئون وجودی روح و کانون همه اکتسابات و اعمال نیک و بد انسان است. به همین خاطر به نفس و روح، قلب هم گفته می شود.

در جایگاه و اهمیت قلب همین بس که (عرش الرحمن) است و جایگاه معرفت

الهی ، حضرت امام خمینی علیه السلام در کتاب شریف (آداب الصلاه) مقامات اهل

سلوک را چهار مقام برشمرده اند. سلوک علمی، حصول ایمان به حقایق علمی، مقام

اطمینان و مقام مشاهده. بر این اساس در اصلی ترین مرحله

معرفت ، تنها ابزاری که به کار می آید و با آن می توان در عالم معنا و ملکوت عالم

سیر کرد و به حقایق علوی (۱) دست یافت قلب است و لذا قلب را مایه ی شرف و

فضیلت انسان و سبب برتری او بر مخلوقات دیگر دانسته اند. (۲)

قلب در قرآن کریم و روایات :

در قرآن کریم قلب بر پنج وجه آمده است:

۱- آیاتی که به صفات روحی قلب اشاره دارد: غلظت، (۳) خضوع (۴)، قساوت (۵)، اطمینان (۶)

۲- آیاتی که به حالات قلب اشاره دارد. مانند رعب (۷)، وجل (۸) و ...

۳- آیاتی که به افعال قلب اشاره دارد. مانند اثم (۹)، کسب (۱۰)

۴- آیاتی که به ویژگی ها، شناختی قلب اشاره دارد. مانند ریب (۱۱)، تفقه (۱۲)، تعقل (۱۳) و ...

۵- آیاتی که به خصیصه های قلب اشاره دارد. مانند طبع (۱۴)، اکنه (۱۵)، رین (۱۶)

قلب یا دل که در قرآن از آن بسیار یاد شده است دارای حالات و ویژگی هایی است از جمله :

۱- طمانینه و اطمینان قلب (رعد / ۲۸ - فتح / ۴ - فجر / ۲۷ و ۲۸)

۲- طهارت قلب (احزاب / ۳۳ و ۵۳ - مائده / ۴۱ - توبه / ۱۰۸)

۳- انشراح قلب یا شرح صدر (انعام / ۱۲۵ - انشراح / ۱)

۴- مهر خوردن قلب (غافر / ۳۵ - یونس / ۷۴ - روم / ۵۹ - اعراف / ۱۰۱ - نساء / ۱۵۵)

۵- ختم قلب (جائیه / ۲۳ - بقره / ۷)

- ۶- کوردلی (کوری قلب) (حج / ۴۶ - اسراء / ۷۲)
 ۷- حجاب قلب (انعام / ۲۵ - مطففین / ۱۴ و ۱۵)
 ۸- زیغ قلب (آل عمران / ۶ و ۷ - صف / ۵)
 ۹- قساوت قلب (بقره / ۱۰ - انفال / ۱۷) / ۲۴ - حج / ۵۳ - احزاب / ۶۰)
 ۱۰- شفای قلب (یونس / ۵۷)

امام باقر (ع) می فرماید: قلب چهار قسم است:

- ۱- قلبی که در آن نفاق و ایمان هر دو است، پس (۱۸) اگر هنگام مرگ صاحب آن دل با نفاق باشد هلاک شده و اگر با ایمان باشد در نجات است.
 - ۲- قلبی که وارونه است و آن دل مشرک است.
 - ۳- قلبی که چرکین و زنگ زده و بسته است و آن دل منافق (۱۹) است.
 - ۴- قلبی که پاک است و آن قلب مومنین است که همانند چراغی فروزان است. اگر خداوند به او نعمت دهد سپاس گذار است و اگر بر او بلا فرستد صبر می نماید.
- پس همان طور که از فرمایش امام باقر علیه السلام فهمیده می شود که همه انسان ها دارای قلب هستند با این تفاوت که قلوب آنها با هم فرق دارند و برخی از انسان ها هستند که به واسطه ی برخی از اعمال قلبشان را زنگار و چرکی گرفته و برخی هم قساوت و سختی در قلبشان ایجاد شده تا آنجا که گفته می شود قلبشان مرده است.
- عوامل مرگ قلب از منظر قرآن و روایات:

عواملی که موجب مرگ قلب و یا سختی آن می شود طبق قرآن و روایات ائمه معصومین (ع) عبارتند از:

۱- تکذیب آیات الهی: قرآن کریم یکی از عوامل مهم مرگ قلب و قساوت آن را تکذیب آیات الهی می داند که در سوره بقره می فرماید: پس سخت گشت دل‌های شما (یهود) بعد از این آیات الهی پس قلب های شما مانند سنگ است در سختی بلکه سخت تر از سنگ است در قساوت (۲۰).

۲- انجام گناه: گناه بزرگترین سبب مرگ و قساوت قلب است هر گناهی که از انسان سر می زند به تدریج باعث تیرگی قلب شده مگر آنکه زودتر توبه کند تا پاک و تمیز شود.

امام علی علیه السلام می فرماید: قلب ها قساوت دار نشد مگر به سبب بسیاری گناهان (۲۱)
 امام صادق علیه السلام می فرماید: پدرم همواره می فرمود: هیچ چیز چون گناه قلب را تباه نکند قلب همچنان بر گناه اصرار ورزد تا اینکه بر آن غالب آید و آن را وارونه کند (۲۲). امام باقر علیه السلام می فرماید هیچ بنده ای نیست جز آنکه در دلش نقطه سفیدی است و هر گاه گناهی کند در آن نقطه سیاهی پدیدار شود اگر توبه کند آن سیاهی برود و اگر دنبال گناه رود سیاهی بیافزاید تا آنجا که همه سفیدی دل را فرو گیرد و چون این سفیدی از سیاهی گناهان پوشیده شود دیگر صاحب آن دل سیاه هرگز به خوبی و صلاح برنگردد. (۲۳)

۳- آرزوهای دراز: آرزوهای دراز و خواهشهای دنیوی و خواسته های نفسانی که برای رسیدن به آن خواسته ها نهایی پیدا نمی شود از دیگر عوامل مرگ قلب است.

حضرت علی علیه السلام فرمود: به واسطه ی دو چیز از شما می ترسم یکی هوای پرستی و دوم آرزوی دراز. زیرا پیروی از هوای نفس شما را از حق باز می دارد و آرزوی دراز انسان را از آخرت به فراموشی می اندازد. (۲۴)

۴- پرخوری: رسول خدا صلی الله علیه و آله فرموده است: نمیراند دلها را جزء زیاد خوردن و آشامیدن زیرا قلب ها می میرند همانند زراعتی که بیش از حد آبش دهند. (۲۵)
و علی علیه السلام می فرماید: بپرهیزید از پرخوری که آن سبب قساوت دل و کسل کننده در نماز و خراب کننده بدن است. (۲۶)

۵- پرگویی: پرگویی و زیاد سخن گفتن اگر به حرام باشد مثل دروغ و غیبت و سخن چینی حتما موجب قساوت قلب می شود چون گناه است و مراد از پرگویی یعنی سخنانی که هیچ نفعی نداشته باشد و سخنان لغو باشد زیادی آن مکروه و موجب قساوت است.

امام صادق علیه السلام فرمود: حضرت عیسی علیه السلام فرموده است: زیاد سخن نگویند در غیر ذکر خداوند زیرا آنان که پرگویی می کنند در غیر ذکر خداوند دلهاشان قساوت دار است لکن خودشان نمی دانند. (۲۷)

۶- پرخواهی: علی علیه السلام فرموده است: بسیار خوردن و خوابیدن قلب را فاسد و آن را می کشد (۲۸). و امام صادق علیه السلام فرموده است: زیاد خوابیدن قلب را از تفکر باز داشته و قسی می کند. (۲۹)

۷- ثروتمندی زیاد: علی علیه السلام فرموده است: مال زیاد دین شخص را فاسد می کند و باعث قساوت قلب می شود. (۳۰)

۸- غفلت : امام باقر علیه السلام به جابر جعفی فرموده است: پرهیز کن از غفلت که در غفلت

قساوت قلب است. (۳۱)

و غفلت یعنی ناآگاهی و در یاد خدا و آخرت نبودن و در روایتی رسول خدا می فرمایند: پنج چیز قلب را قساوت می دهد:

۱- گوش دادن به لهو ۲- درب خانه سلطان رفتن ۳- دوستی خواب ۴- دوستی راحتی

(راحت طلبی) ۵- دوستی خوردن (۳۲) و در حدیث دیگر رسول خدا صلی الله علیه و آله فرموده اند: پنج چیز دلها را می میراند:

۱- گناه بالای گناه ۲- مجادله با احمق (نابخرد) ۳- هم صحبت و مجالست بیش از حد با زنان ۴- نشستن با مردگان ، گفتند رسول الله (ص) مردگان چه کسانی هستند ؟ فرمود : هر بنده خوش گذران سرکش که او مرده است. (۳۳)

۵- در مدت زیادی تنها در خانه ماندن باعث قساوت قلب می شود. (۳۴)

قساوت قلب یکی از بیماری های روحی است که منشا بسیاری از آلودگی ها و گناهان می شود و باید از آن پیشگیری کرد و اگر خدای ناکرده دچار آن شدیم آن را درمان نماییم.

راهکارهای درمان قساوت قلب:

مهمترین راه های درمان قساوت قلب:

۱- ذکر خدا و یاد خدا است:

زیرا خود قرآن ذکر خدا را باعث آرامش قلب‌ها می‌داند، به طور مثال هوا برای ریه خوب است اما آب خوب نیست، بلعکس آب برای معده خوب است اما هوا خوب نیست، نفس انسان مثل معده است، که طالب محبت دنیا است.

دنیا برای نفس مطلوب است اما قلب انسان مثل ریه است که به هوا نیاز دارد. محتاج ذکر الله است چطور اگر انسان برای چند لحظه ای هوا به ریه اش نرسد می‌میرد و اگر هوای ذکر خدا هم به قلب نرسد خواهد مرد از جمله ذکرهای مهم در جلای قلب که در بر طرف کردن قساوت خیلی موثر است ذکر استغفار (استغفرالله ربی و اتوب و الیه) ۲ - ذکر لا اله الا الله ۳ - و صلوات بر محمد و آل محمد (۳۵) است.

۲- دوری از گناه:

زیرا قساوت دل مربوط به گناه است پس اول باید توبه کرد و هر روز با خدا عهد بست که گناه نکنیم و اگر مرتکب آن شده حتما و فوراً توبه کرده و عزم بر ترک گناه داشته باشیم و در این مورد توصیه می‌شود حتما مناجات تائبین از مناجات خمسه عشر از امام سجاد علیه السلام که در مفاتیح آمده را غفلت نکنیم و به قرائت و تدبر در آن بپردازیم. (۳۶)

۲- یاد مرگ:

که باعث می‌شود دل انسان جلا پیدا کرده و غفلت را از بین می‌برد که علی علیه السلام می‌فرماید: رسول خدا (سفرارش می‌کرد به اصحابشان به این که یاد مرگ باشید زیرا یاد مرگ شکننده ی لذات نفسانی و مانع از میل‌های حیوانی است. (۳۷)

۴- مطالعه کتابهای اخلاقی و احادیث ائمه هدی:

مطالعه این کتب و احادیث (تاثیر فوق العاده دارد و امام باقر علیه السلام فرموده است: ان حدیثنا یحیی القلوب یعنی احادیث ما قلب را زنده می کند). (۳۸)

۵- مهربانی با مستمندان و ایتم:

روایت است شخصی به رسول خدا صلی الله علیه و آله از قساوت دلش شکایت کرد ، رسول خدا صلی الله علیه و آله فرمود: هر گاه بخواهی دلت نرم شود پس اطعام کن مسکین را و دست بر سر یتیم بکش (۳۹).

در پایان برای مطالعه بیشتر در مورد قلب و قساوت و درمان آن کتب ذیل پیشنهاد می گردد .

- ۱- قلب سلیم، نوشته شهید دستغیب ۲ - حکمتها و اندرزها، شهید مرتضی مطهری
- ۳ - پندها و اندرزها آیت الله حائری

پی نوشت:

۱ (رضا رمضانی گیلانی، گناه شناسی، مبحث قلب و دل)

۲ (امام خمینی علیه السلام آداب الصلاه، مقامات اهل سلوک)

۳ (آل عمران، ۱۵۹)

۴ (حدید / ۱۶)

۵ (بقره / ۷۴)

۶ (همان ۲۶۰)

۷ (احزاب / ۲۶)

- ۸ (انفال / ۲)
- ۹ (بقره / ۲۸۲)
- ۱۰ (همان / ۲۲۵)
- ۱۱ (توبه / ۱۱۰)
- ۱۲ (اعراف / ۱۷۹)
- ۱۳ (حج / ۴۶)
- ۱۴ (نحل / ۱۰۸)
- ۱۵ (انعام / ۲۵)
- ۱۶ (مطففین / ۱۴)
- ۱۷ (بهاء الدین خرمشاهی، دانشنامه قرآن و قران پژوهی، ص ۱۷۷۳)
- ۱۸ (محمدی ری شهری، گزیده میزان الحکمه، موضوع قلب ص ۶۵۴)
- ۱۹ (اصول کافی، ج ۲، ص ۳۰۹)
- ۲۰ (بقره / ۷۲)
- ۲۱ (علل الشرایع)
- ۲۲ (اصول کافی، ج ۱، ص ۲۶۹)
- ۲۳ (اصول کافی، کتاب ایمان و کفر باب الذنوب، حدیث ۲۰)
- ۲۴ (نهج البلاغه، کلمات قصار)
- ۲۵ (قلب سلیم، ص ۳۲۹)
- ۲۶ (همان)

- ۲۷ (وسايل الشيعه، باب ۱۲، ص ۹۰)
- ۲۸ (قلب سليم، ص ۳۳۲)
- ۲۹ (همان)
- ۳۰ (تحف العقول)
- ۳۱ (قلب سليم، ص ۳۳۴)
- ۳۲ (همان)
- ۳۳ (خصال شيخ صدوق ۱۰۶)
- ۳۴ (شهيد دستغيب، قلب سليم، ص ۳۱۵)
- ۳۵ (محمدي ري شهري، گزيده ميزان الحكمه، مبحث قلب و دل، ص ۶۵۴)