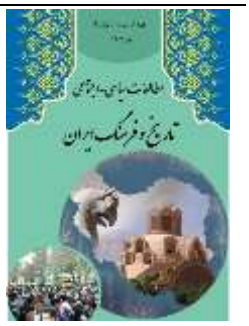
Journal Website

Article history:
Received 22 June 2026
Revised 14 November 2026
Accepted 21 November 2026
Published online 22 November 2026

Journal of Social-Political Studies of Iran's Culture and History

Volume 5, Issue 3, pp 1-13



An Analysis of Dominant Discourses of Traffic Management in Iran (1921–2011): Emphasizing a Historical-Discursive Approach Based on Foucault's Theory

Hamidreza Tamoli[1], Mehdi Mohammadkhani[2*], Mehrdad Sadeghi[3], Mohammad Latifi[4]

[1] PhD Student in Cultural Management and Planning, Isf.C., Islamic Azad University, Isfahan, Iran
[2] Department of Islamic Education, Isf.C., Islamic Azad University, Isfahan, Iran
[3] Department of Management, Isf.C., Islamic Azad University, Isfahan, Iran
[4] Department of Architecture, Isf.C., Islamic Azad University, Isfahan, Iran

*** Corresponding author email address**: mehdi.mohammadkhani@iau.ac.ir

A r t i c l e I n f o

Article type:
Original Research

How to cite this article:
Tamoli, H., Mohammadkhani, M., Sadeghi, M., & Latifi, M. (2026). An Analysis of Dominant Discourses of Traffic Management in Iran (1921–2011): Emphasizing a Historical-Discursive Approach Based on Foucault's Theory. *Journal of Social-Political Studies of Iran's Culture and History*, 5(3), 1-13.

© 2026 the authors. This is an open access article under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0) License.

A B S T R A C T

Despite decades of technical and law-enforcement investment, traffic in Iran has remained a persistent and chronic problem. Moving beyond reductionist approaches, this article seeks to understand the issue at the discursive level. Drawing on Michel Foucault's genealogical methodology and discourse analysis, historical documents—including traffic laws, regulations, resolutions of the Supreme Council of Traffic, newspapers, and educational films—from the Qajar period through the 2010s were analyzed. The findings indicate that traffic management in Iran has undergone four successive yet overlapping discourses: "Modernization and the Display of Power" (the Qajar period and the early Pahlavi era), "Engineering and Police Discipline" (the late Pahlavi era), "Control and Crisis Management" (the 1980s and 1990s), and "Reactive Culture-Building" (the 2000s and 2010s). The principal rupture in this historical transformation was the shift from "driving as a symbolic practice of modernity" to "driving as a field of anomie and strategic noncompliance with the law." The article concludes that, until recently, traffic policymaking in Iran has remained constrained by an "engineering–law enforcement discourse," and that the neglect of the cultural and historical layers that generate and reproduce traffic behavior has constituted a major factor underlying the failure of traffic policies.

Keywords: *discourse analysis, Michel Foucault, traffic management, historical noncompliance with the law, Iranian historical documents, automobile in Iran*

EXTENDED ABSTRACT

Traffic congestion and traffic-related disorder have become persistent and multidimensional challenges in major Iranian cities, despite decades of investment in road infrastructure, traffic engineering, policing, surveillance technologies, regulatory reform, and public education. Fatal crashes, air pollution, excessive travel time, urban stress, and social tension are among the most visible consequences of this problem. Yet the persistence of these outcomes suggests that the limitations of traffic management cannot be explained solely by inadequate implementation, insufficient financial resources, or technical deficiencies. The present study therefore approaches traffic management as a historically constituted discursive field and examines how different regimes of knowledge, power, and institutional authority have defined the "traffic problem," legitimate forms of intervention, and the identities of drivers, pedestrians, police officers, and public authorities over time. Drawing on Michel Foucault's understanding of discourse as a productive system that constitutes objects, subjects, norms, and fields of legitimate knowledge, the study assumes that traffic is not merely an objective technical reality waiting to be managed, but also a historically produced social reality shaped by dominant discourses (Foucault, 1972; Foucault, 2013; Hajali, 2016). From this perspective, traffic policies are inseparable from broader relations of power because they define normal and deviant conduct, establish legitimate authorities, and construct particular forms of subjectivity. This conceptualization is particularly relevant to the Iranian context, where automobile use, urban modernization, public regulation, and social attitudes toward law have developed through uneven historical trajectories. Existing studies on driving behavior, traffic culture, and automobile sociology in Iran have emphasized the importance of social and cultural dimensions beyond engineering approaches, thereby supporting the need to situate traffic behavior within wider institutional and historical contexts (Bastani, 2016; Motiei, 2013; Pourahmad, 2011). Accordingly, this study seeks to identify the dominant traffic-management discourses in Iran from approximately 1921 to 2011, examine how these discourses defined central traffic-related subjects and practices, and explain the major continuities and ruptures that characterized their historical transformation.

Methodologically, the study combines Foucauldian genealogy with discourse analysis in order to reconstruct the historical conditions under which particular understandings of traffic became dominant and others were marginalized. Foucault's archaeological perspective is useful for identifying rules governing statements, concepts, categories, and regimes of truth, whereas genealogy enables the analysis to connect those discursive formations to institutions, power relations, political transformations, and historical contingencies (Foucault, 1972; Foucault, 2013; Hosseinzadeh Yazdi et al., 2015). The methodological orientation of the study is therefore not limited to linguistic description; rather, it investigates how traffic-related knowledge became institutionalized and how specific forms of governance acquired legitimacy. The analytical procedure also draws on a three-level discourse-analytic logic consisting of description, interpretation, and explanation. At the descriptive level, the analysis identifies key terms, metaphors, categories, and discursive subjects within historical documents. At the interpretive level, it examines how texts functioned within their immediate institutional and communicative contexts and which social actors were included, excluded, empowered, or problematized. At the explanatory level, discursive patterns are related to broader sociohistorical structures and power configurations (Azodanloo, 2001; Bahrampour, 1999). The corpus consisted of written and audiovisual materials related to traffic, transportation, automobile use, and driving behavior from the late Qajar period through the 2010s. Purposive sampling was used to reach theoretical saturation across several types of sources, including

traffic laws and regulations, institutional resolutions, documents associated with the Supreme Council of Traffic, newspapers and magazines, public educational materials, and historical accounts of automobile development in Iran. Rather than treating these documents simply as factual records, the analysis examined them as discursive artifacts that reveal how institutions imagined social order, mobility, discipline, legality, citizenship, and public space. This approach made it possible to identify not only explicit policy objectives but also the implicit assumptions through which traffic behavior and traffic-related subjects were historically constituted.

The findings indicate that the first dominant discourse may be characterized as "modernization and the display of power," corresponding broadly to the late Qajar and early Pahlavi periods. During this phase, the automobile was not primarily constructed as a mass transportation technology or a social problem but as a symbol of modernity, technological progress, prestige, and state power. Automobile ownership and driving were concentrated among elites, aristocrats, state officials, and socially privileged groups, and the automobile functioned as a visible sign of participation in modern life. Historical accounts of the automobile in Iran show that its early cultural meanings were closely connected to social distinction, prestige, and modernization rather than everyday mass mobility (Bastani, 2016). In this discursive formation, the driver appeared less as an ordinary citizen and more as a privileged or ceremonial actor whose conduct symbolized refinement, status, and proximity to modern institutions. The pedestrian was comparatively marginal in this discourse, while streets increasingly became spaces through which the modernizing state displayed order and technological advancement. Early traffic regulation therefore possessed an important symbolic dimension: law was not simply a neutral mechanism for coordinating mobility but also an instrument through which the emerging modern state made its authority visible. In Foucauldian terms, this configuration resembles forms of sovereign power in which punishment and authority derive part of their effectiveness from public visibility and demonstration (Foucault, 2013). The automobile thus became simultaneously a technology of mobility and a cultural object through which social hierarchy and state modernization were represented. However, this discourse began to lose its explanatory capacity as automobile ownership expanded, cities grew, and driving gradually shifted from an elite practice to a routine mass activity. This transition created the conditions for a new discourse in which the principal concerns were no longer prestige and symbolic display but technical order, circulation, efficiency, and discipline.

The second dominant formation, "engineering and police discipline," emerged more clearly during the later Pahlavi period as urbanization, road construction, vehicle ownership, and daily mobility increased rapidly. In this period, traffic was increasingly represented as a technical system whose dysfunction could be corrected through scientific planning, road engineering, policing, driver education, signalization, and infrastructural intervention. Terms associated with intersections, traffic signals, geometric road design, traffic plans, driver training, and circulation management became increasingly prominent. The underlying metaphor was that of the street as a machine whose components could be technically optimized, and the dominant policy actor was increasingly imagined as an engineer, planner, or professionally trained traffic officer. This shift reflected a broader move from spectacular forms of authority toward disciplinary forms of governance, in which behavior is regulated through spatial organization, surveillance, training, repetition, and the internalization of rules (Foucault, 2013; Hajali, 2016). The ideal driver in this discourse was the disciplined subject who obeyed traffic rules even in the absence of direct police intervention, while the problematic driver was interpreted primarily as technically uninformed, insufficiently trained,

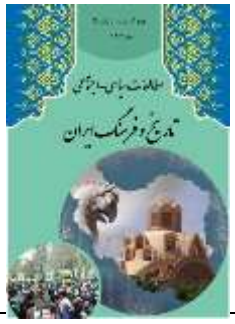
or behaviorally undisciplined. Yet the dominance of engineering rationality also narrowed the definition of the problem by treating congestion, traffic violations, and unsafe behavior primarily as technical or educational deficiencies. Historical analyses of Tehran's traffic-management crisis demonstrate that ambitious policy interventions often failed because they were embedded in uneven patterns of urban growth, centralized development, land-use imbalance, rapid motorization, and broader institutional weaknesses that could not be resolved through engineering solutions alone (Parvish, 2025). Sociological research on driving in Iran similarly indicates that driving behavior cannot be reduced to technical competence because it is shaped by norms, expectations, social relations, and perceptions of public order (Motiei, 2013). The disciplinary-engineering discourse therefore represented a major modernization of traffic governance, but it simultaneously established a persistent tendency to define traffic as a predominantly technical and administrative field.

The third and fourth discourses emerged under conditions in which the limitations of purely technical management became increasingly visible. The third discourse, "control and crisis management," developed after the 1979 Revolution, during the Iran–Iraq War and the subsequent reconstruction period, when resource constraints, rapid urbanization, infrastructural pressures, and growing travel demand transformed traffic from a technical inconvenience into a broader urban crisis. Concepts such as heavy traffic, peak hours, restricted circulation, fuel shortages, rationing, and traffic-control schemes became more prominent, and traffic governance increasingly required interinstitutional coordination rather than isolated action by a single administrative body. At the same time, the concept of "traffic culture" began to appear, although largely in the sense of compliance with government regulations rather than participatory citizenship. The fourth discourse, which became increasingly dominant from the 1990s onward, may be characterized as "reactive culture-building." Public institutions, municipalities, police organizations, and national media increasingly emphasized cultural education, public campaigns, responsible citizenship, traffic awareness, and behavioral change. Research on cultural factors affecting driving behavior in Tehran illustrates the growing recognition that traffic behavior is related to values, norms, attitudes, and social expectations, not merely to road design or law enforcement (Pourahmad, 2011). Nevertheless, the analysis shows that this cultural turn remained largely reactive and supplementary: educational campaigns intensified following major accidents, alarming statistics, or visible crises, but cultural explanations were rarely connected to deeper historical questions concerning institutional trust, the legitimacy of law, or the relationship between citizens and regulatory authorities. The resulting contradiction is especially important. Official discourse increasingly constructed the "responsible citizen" and the "cultured driver," while drivers continued to encounter inconsistent enforcement, weak institutional legitimacy, perceived unfairness, and unstable regulatory environments. Such conditions may contribute to forms of strategic noncompliance and anomie, particularly when social expectations and formal rules are poorly integrated. Theories of anomie emphasize precisely this weakening of the normative capacity of social institutions to regulate behavior under conditions of rapid transformation (Nayebi et al., 2017). The Iranian case therefore illustrates a broader shift from ceremonial driving to mass automobility without an equally rapid development of stable, collectively legitimate norms. Comparative work on automobility also confirms that the automobile transforms not only transportation systems but urban culture, public space, everyday identities, and relationships between citizens and institutions (Norton, 2008; Sheller & Urry, 2000).

The genealogical analysis further reveals two important cross-period patterns. First, despite major shifts in language and policy instruments, traffic governance in all four discourses remained strongly

centralized and predominantly top-down. Local associations, neighborhood networks, religious institutions, schools, informal community organizations, and other intermediary social structures were rarely constituted as legitimate actors in traffic governance, even though such institutions play a significant role in the production and reproduction of social norms. The persistence of centralized governance therefore limited the possibility of transforming traffic regulation from an externally imposed administrative command into a socially embedded practice. Second, the most significant "unsaid" dimension of official traffic discourse concerns the historical meaning of law itself. Official policies generally treated law-breaking as an individual behavioral deficiency, a technical problem, or a cultural weakness, but seldom questioned how historical experiences of centralized authority, institutional mistrust, uneven enforcement, and externally imposed regulation may have shaped everyday attitudes toward law. Foucauldian analysis is especially valuable here because it directs attention not only to what institutions explicitly say but also to the exclusions, silences, and conditions that determine what can be articulated within a given discourse (Azodanloo, 2001; Foucault, 1972). The historical evolution identified in this study can therefore be understood as a transition from driving as a symbolic performance of modernity to driving as a mass social practice increasingly characterized by normative instability and strategic rule avoidance. This interpretation is consistent with sociological analyses of the automobile in Iran and with scholarship emphasizing that driving cultures are socially produced rather than universally standardized (Bastani, 2016; Motiei, 2013; Sheller & Urry, 2000). The failure to integrate this historical dimension into traffic policymaking helps explain why successive technical, disciplinary, crisis-oriented, and cultural interventions have repeatedly produced limited or temporary effects.

In conclusion, the study identifies four successive but overlapping dominant discourses in the historical development of traffic management in Iran: modernization and the display of power, engineering and police discipline, control and crisis management, and reactive culture-building. Although each discourse introduced new concepts, institutions, policy instruments, and forms of subjectivity, all were characterized to varying degrees by a tendency to define traffic through centralized and externally imposed frameworks while paying insufficient attention to the historical production of legal norms, institutional trust, and everyday social behavior. The main rupture in this trajectory was the transformation of driving from a privileged and ceremonial expression of modernity into an ordinary mass practice occurring under conditions in which social norms and regulatory institutions failed to develop at the same pace as motorization. The findings therefore suggest that traffic policy should not be limited to engineering interventions, stronger penalties, expanded surveillance, or episodic educational campaigns. A more sustainable approach requires the redefinition of traffic law as a socially legitimate and locally embedded form of collective agreement rather than merely a police or administrative command. Drivers, pedestrians, civil institutions, local communities, and enforcement agencies should be treated as participants in the production of traffic norms rather than simply as objects of regulation. Such a shift would also require greater attention to informal and community-based mechanisms through which norms are generated and reproduced in Iranian society. By reframing traffic as a historically constituted discursive and institutional problem, the study provides a broader basis for understanding the persistent failure of traffic-management policies and for designing interventions that address not only the visible symptoms of congestion and unsafe driving but also the deeper cultural, institutional, and historical conditions that shape traffic behavior.



مطالعات سیاسی–اجتماعی تاریخ و فرهنگ ایران

دوره ۵، شماره ۳، صفحه ۱۳-۱

وبسایت مجله

تاریخچه مقاله
دریافت شده در تاریخ ۱ تیر ۱۴۰۵
اصلاح شده در تاریخ ۲۳ آبان ۱۴۰۵
پذیرفته شده در تاریخ ۳۰ آبان ۱۴۰۵
منتشر شده در تاریخ ۱ آذر ۱۴۰۵

واکاوی گفتمان‌های مسلط مدیریت ترافیک در ایران (۱۳۹۰-۱۳۰۰) با تاکید بر رویکرد تاریخی- گفتمانی مبتنی بر نظریه فوکو

حمیدرضا تاملی[۱]، مهدی محمدخانی[۲*]، مهرداد صادقی[۳]، محمد لطیفی[۴]

۱. دانشجوی دکتری مدیریت و برنامه‌ریزی فرهنگی، واحد اصفهان (خوراسگان)، دانشگاه آزاد اسلامی، اصفهان، ایران
۲. گروه علوم تربیتی اسلامی، واحد اصفهان (خوراسگان)، دانشگاه آزاد اسلامی، اصفهان، ایران
۳. گروه مدیریت، واحد اصفهان (خوراسگان)، دانشگاه آزاد اسلامی، اصفهان، ایران
۴. گروه معماری، واحد اصفهان (خوراسگان)، دانشگاه آزاد اسلامی، اصفهان، ایران

[*]ایمیل نویسنده مسئول: mehdi.mohammadkhani@iau.ac.ir

اطلاعات مقاله

نوع مقاله
پژوهشی اصیل

نحوه استناد به این مقاله:
تاملی، حمیدرضا.، محمدخانی، مهدی.، صادقی، مهرداد.، و لطیفی، محمد. (۱۴۰۵). واکاوی گفتمان‌های مسلط مدیریت ترافیک در ایران (۱۳۰۰-۱۳۹۰) با تاکید بر رویکرد تاریخی- گفتمانی مبتنی بر نظریه فوکو. *مطالعات سیاسی-اجتماعی تاریخ و فرهنگ ایران*، ۵(۳)، ۱۳-۱.

© ۱۴۰۵ تمامی حقوق انتشار این مقاله متعلق به نویسنده است. انتشار این مقاله به‌صورت دسترسی آزاد مطابق با گواهی (CC BY-NC 4.0) صورت گرفته است.

چکیده

پدیده ترافیک در ایران، علیرغم دهه‌ها سرمایه‌گذاری فنی و انتظامی، همچنان به عنوان مسئله‌ای مزمن باقی مانده است. این مقاله با عبور از رویکردهای تقلیل‌گرایانه، به دنبال درک این مسئله در سطح گفتمانی است. با بهره‌گیری از روش‌شناسی تبارشناختی و تحلیل گفتمان میشل فوکو، اسناد تاریخی شامل قوانین راهنمایی و رانندگی، آیین‌نامه‌ها، مصوبات شورای عالی ترافیک، مطبوعات و فیلم‌های آموزشی از دوره قاجار تا دهه ۱۳۹۰ مورد تحلیل قرار گرفته‌اند. یافته‌ها نشان می‌دهد که مدیریت ترافیک در ایران چهار گفتمان متوالی اما هم‌پوش را تجربه کرده است: «تجدد و نمایش قدرت» (دوره قاجار و پهلوی اول)، «مهندسی و انضباط پلیسی» (پهلوی دوم)، «کنترل و مدیریت بحران» (دهه ۶۰ و ۷۰) و «فرهنگ‌سازی واکنشی» (دهه ۸۰ و ۹۰). گسست اصلی در این تحول، گذار از «رانندگی به مثابه کنش نمادین مدرنیت» به «رانندگی به مثابه میدان آنومی و قانون‌گریزی راهبردی» است. مقاله نتیجه می‌گیرد که سیاست‌گذاری ترافیک در ایران تا پیش از این، اسیر «گفتمان مهندسی-انتظامی» بوده و بی‌توجهی به لایه‌های فرهنگی و تاریخیِ تولیدکننده رفتار، عامل اصلی ناکامی سیاست‌ها بوده است.

کلیدواژگان: *تحلیل گفتمان، میشل فوکو، مدیریت ترافیک، قانون‌گریزی تاریخی، اسناد تاریخی ایران، خودرو در ایران*

مقدمه

ترافیک در شهرهای بزرگ ایران به یکی از چالش‌های روزمره و مزمن تبدیل شده است. تصادفات منجر به فوت، آلودگی هوا، اتلاف وقت و تنش‌های اجتماعی، بخشی از پیامدهای این پدیده هستند. نهادهای مسئول، از پلیس راهور گرفته تا شهرداری‌ها و وزارت راه، راهکارهای متعددی را طی دهه‌های گذشته به کار گرفته‌اند: احداث بزرگراه‌های طبقاتی، نصب دوربین‌های کنترل سرعت و چراغ قرمز، افزایش مبالغ جریمه‌ها، طرح‌های ترافیکی و زوج و فرد، کمپین‌های آموزشی و... با این حال، به اذعان بیشتر کارشناسان، این راهکارها نتوانسته‌اند مسئله را به‌صورت پایدار حل کنند. این ناکامی مزمن، پرسشی بنیادین را برمی‌انگیزد: آیا مشکل صرفاً در «اجرای ناقص» راهکارهای درست است یا اینکه خودِ تعریف مسئله و گفتمان حاکم بر مدیریت ترافیک نیازمند بازاندیشی ریشه‌ای است؟

مقاله حاضر بر این فرض استوار است که بخش قابل‌توجهی از ناکامی‌های مدیریت ترافیک در ایران، ریشه در سطحی فراتر از کمبود بودجه یا ضعف اجرا دارد: ریشه در گفتمان‌های مسلطی دارد که طی سده اخیر، «مسئله ترافیک» و «راه‌حل‌های ممکن» را به نحو خاصی تعریف و محدود ساخته‌اند. به عبارت دیگر، آنچه ما امروز «واقعیت ترافیک» می‌نامیم، تا حد زیادی برساخته گفتمان‌های تاریخی‌ای است که هرکدام، قواعد خاص خود را برای «چه چیزی قابل گفتن است» و «چه کسی مجاز به گفتن است» تعیین کرده‌اند.

این مقاله با بهره‌گیری از مفهوم «گفتمان» در اندیشه میشل فوکو و روش‌شناسی تبارشناختی او، در پی پاسخ به این پرسش است که گفتمان‌های مسلط بر مدیریت ترافیک در ایران از حدود سال ۱۳۰۰ (ورود گسترده خودرو) تا ۱۳۹۰ چه تحولی یافته‌اند؟ این گفتمان‌ها چگونه «راننده»، «عابر»، «قانون» و «فضای عمومی» را معنا کرده‌اند؟ و سرانجام، کدام گسست‌ها و تداوم‌ها در این سیر گفتمانی قابل شناسایی است؟

اهمیت این پژوهش در آن است که با آشکارسازی لایه‌های ناپیدای گفتمانی، امکان خروج از تکرار راهکارهای شکست‌خورده را فراهم می‌آورد و زمینه را برای طراحی سیاست‌هایی مبتنی بر درکی عمیق‌تر از فرهنگ و تاریخ ترافیک در ایران هموار می‌سازد.

مبانی نظری و روش‌شناسی

در این بخش به مهم‌ترین مبناهای نظری و روش پژوهش پرداخته می‌شود:

نظریه گفتمان و قدرت میشل فوکو

نظریه گفتمان فوکو، فراتر از یک روش تحلیل زبانی، «دستگاهی مفهومی برای تحلیل نسبت دانش، قدرت و سوژه» است (Hajali, 2016). فوکو در آثاری چون «دیرینه‌شناسی دانش» (۱۹۷۲) و «مراقبت و تنبیه» (۱۹۷۵) نشان می‌دهد که گفتمان‌ها صرفاً بازتاب واقعیت نیستند، بلکه «واقعیت را می‌سازند». هر گفتمان، قواعدی دارد که تعیین می‌کند در یک دوره تاریخی معین، چه گزاره‌هایی معتبر، چه کسانی مجاز به سخن گفتن، و چه چیزهایی «ناگفتنی» تلقی می‌شوند (Foucault, 2013).

مفهوم کلیدی دیگر در اندیشه فوکو، نسبت گفتمان با قدرت است. از دید او، قدرت نه صرفاً سرکوبگر، بلکه «تولیدکننده» است: گفتمان‌ها از طریق تعریف «هنجار» و «انحراف»، سوژه‌ها را می‌سازند (Azodanloo, 2001). در زمینه ترافیک، این بدان معناست که گفتمان‌های مدیریت ترافیک نه‌تنها قوانین، بلکه «ذهنیت راننده» و «ادراک او از فضا و قانون» را نیز شکل می‌دهند.

با این وجود، درک فوکو از مبانی قدرت، چیزی فراتر از مفهومی است که صرفاً سرکوبگر یا سلبی و در سنت اندیشه سیاسی رایج است. بنابراین وی قدرت را به مفهوم قدرت تولیدکننده یا مولّد توسعه می‌دهد. از این نظر، قدرت صرفاً منع کردن نیست و خاصیت آن صرفاً نه گفتن به درخواست‌ها نیست، بلکه شبکه‌ای از روابط است که واقعیت، کنشگران و حتی خواسته‌ها را می‌آفریند (Foucault, 2013).

از این رو می‌توان گفت که مجموعه روش‌شناسی فوکو دو شاخه اصلی دارد: «دیرینه‌شناسی» که به قواعد درون‌گفتمانی و شکل‌گیری گزاره‌ها می‌پردازد، و «تبارشناسی» که بر پیوند گفتمان با نهادهای قدرت و شرایط تاریخی-اجتماعی تأکید دارد. این پژوهش از شاخه دوم، یعنی تبارشناسی، بهره می‌برد، زیرا هدف، نه صرفاً توصیف گفتمان‌ها، بلکه نشان دادن چگونگی شکل‌گیری آن‌ها در بستر منازعات قدرت و تحولات تاریخی است.

روش تحلیل گفتمان در پژوهش حاضر

رویکرد تحلیل گفتمان اتخاذشده در این مقاله، مبتنی بر الگوی سه‌سطحی نورمن فرکلاف (۱۹۹۵) است، اما با تعدیل‌های متناسب با روش تبارشناختی فوکو. این الگو شامل سه سطح است:

سطح اول: توصیف و شناسایی

این سطح در واقع به شناسایی و توصیف مفاهیم کلیدی، استعاره‌ها، بافت‌های زبانی و سوژه‌های گفتمانی در هر سند و توضیح شیوه اجرای روش‌ها می‌پردازد (Bahrampour, 1999).

سطح دوم: تفسیر و تحلیل کارکردی

این سطح به تحلیل رابطه میان متن و کنش گفتمانی می‌پردازد. همچنین بررسی اینکه متن در بافت موقعیتی خود چه کارکردی دارد و چه کنشگرانی را شامل یا حذف می‌کند.

سطح سوم: تبیین و نسبت‌یابی

این سطح در حقیقت به نسبت‌یابی گفتمان با ساختارهای اجتماعی-تاریخی و مناسبات قدرت می‌پردازد. و اینکه این گفتمان به نفع کدام نهادها عمل می‌کند و چه سوژه‌هایی را تولید می‌کند (Bahrampour, 1999).

جامعه آماری و روش گردآوری داده‌ها

جامعه آماری این پژوهش، کلیه اسناد مکتوب و دیداری-شنیداری مرتبط با ترافیک، حمل‌ونقل و رفتار رانندگی در ایران از دوره قاجار (ظهور اولین خودروها) تا دهه ۱۳۹۰ است. روش نمونه‌گیری به‌صورت «هدفمند» انجام شده تا به نقطه اشباع نظری دست یابد. اسناد مورد تحلیل شامل سه دسته اصلی هستند:

دسته اول قوانین و مقرراتی از قبیل: قانون راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۰۴، ۱۳۳۸، ۱۳۵۴، ۱۳۸۴؛ آیین‌نامه‌های اجرایی است.

دسته دوم مصوبات نهادی مشتمل بر صورت‌جلسات و مصوبات شورای عالی ترافیک (از سال ۱۳۷۱) است.

دسته سوم مطبوعات است که شامل روزنامه‌های اطلاعات، کیهان، ایران و مجلات مرتبط از دهه ۱۳۰۰ تا ۱۳۹۰ می‌باشد.

۲- گفتمان‌های مسلط در بستر تاریخ

تحلیل اسناد تاریخی نشان می‌دهد که گفتمان مدیریت ترافیک در ایران طی حدود یک قرن، به‌طور مشخص چهار دوره متمایز را پشت سر گذاشته است. این دوره‌ها هرچند مرزهای دقیق زمانی ندارند و همپوشانی‌هایی نیز بین آن‌ها وجود دارد، از حیث «قواعد گفتمانی» و «سوژه‌های ساخته‌شده» قابل تفکیک هستند:

۱-۲- گفتمان اول: تجدد و نمایش قدرت در خلال سال‌های ۱۲۸۵ تا ۱۳۲۰ شمسی

اعم از اینکه مبدأ را ورود اولین خودرو به ایران ۱۲۸۵ قمری مصادف با سال ۱۲۴۴ شمسی در زمان ناصرالدین‌شاه قاجار) یا تولید و ثبت انبوه خودروها در نظر بگیریم، گفتمان مسلط این دوره، خودرو را به‌عنوان «نماد تمدن و تجدد» تعریف می‌کند.

در رابطه با مفاهیم کلیدی و استعاره‌ها لازم است که در مطبوعات این دوره، خودرو با واژگانی چون «ارابه آتشین»، «اسب بی‌علف»، «معجزه صنعت» و «نماد ترقی» توصیف می‌شود (Bastani, 2016). رانندگی یک «مهارت تشریفاتی» است که تنها اشراف، درباریان و معدود روشنفکران بدان دست می‌یابند. واژه «ترافیک» هنوز به کار نمی‌رود؛ به جای آن از «رفت و آمد» یا «عبور و مرور» استفاده می‌شود.

در رابطه با نوع سوژه‌های گفتمانی می‌توان گفت که «راننده خوب» کسی است که خودرو را «لطیف» و «باوقار» هدایت کند و در مراسم رسمی، جلوهٔ قدرت سلطنت را بازنمایی کند. «راننده بد» یا همان «شوفرهای مست» در اسناد پلیس تهران، تهدیدی برای نمایش عمومی قدرت تلقی می‌شوند (Bastani, 2016). «عابر پیاده» تقریباً در این گفتمان غایب است؛ خیابان از آنِ خودروها و نمایش تجدد است.

در رابطه با نوع نسبت با فرآیند قدرت می‌توان گفت که در این گفتمان، قانون ترافیک (اولین قانون راهنمایی و رانندگی ایران در ۱۳۰۴) به مثابه «ابزار نمایش قدرت دولت مدرن» عمل می‌کند. مجازات‌ها عمدتاً تنبیهی و شرم‌آورند. زیرا مجازات‌هایی مانند بستن راننده خاطی به تابلو اعلانات شهرداری نمی‌تواند در شأن انسان باشد، مضافاً اینکه هدف اصلاح‌سازی را نیز به دست نخواهد آورد. به همین علت است که فوکو این نوع قدرت را «قدرت سلطنتی-نمایشی» می‌نامد، به‌طوری‌که در آن مجازات و فرآیند اجرای آن باید به شکل علنی باشد تا عظمت حاکمیت را به جامعه و مردم آن نشان دهد (Foucault, 2013).

گفتمان دوم: مهندسی و انضباط پلیسی در خلال سال‌های ۱۳۳۰ تا ۱۳۵۷ شمسی

این دوره که با برنامه‌های عمرانی دهه ۱۳۳۰ و اوج‌گیری شهرنشینی و خودرویی شدن شتابان همراه است، گفتمان غالب را از «نمایش» به «مهندسی و انضباط» تغییر می‌دهد. مسئله ترافیک در این زمان فراتر از یک معضل صرفاً مهندسی، ریشه‌های عمیقی در ساختار نامتوازن توسعه و شهرنشینی ایران داشت؛ از مهاجرت بی‌رویه روستاییان به شهرها و تمرکز افراطی امکانات در پایتخت تا سوداگری زمین و فقدان مسکن مناسب که همگی به افزایش نیاز به تردد و تراکم شهری دامن می‌زدند. این رویکرد تک‌بعدی عملاً طرح‌های بلندپروازانه را محکوم به شکست می‌کرد. زیرا راهکاری برای حل ریشه‌های اصلی بحران ارائه نمی‌داد و صرفاً به جابه‌جایی یا پنهان کردن مشکلات می‌پرداخت، بدون اینکه گره‌های اصلی تله را باز کند. این نارسایی در نگاه جامع، در حوزه فرهنگ‌سازی نیز نمود پیدا می‌کرد. بدون اینکه گره‌های اصلی تله را باز کند (Parvish, 2025).

از این رو مفاهیم کلیدی و استعاره‌ها در این دوره غالباً مشتمل بر واژگانی چون «طرح ترافیک»، «تقاطع غیرهمسطح»، «دوربرگردان»، «چراغ راهنمایی» و «آموزش رانندگی» وارد گفتمان رسمی است. استعاره مسلط، «خیابان به مثابه ماشین» است: باید روغن‌کاری شود (آسفالت)، قطعاتش تنظیم گردد (تقاطع‌ها)، و قوانین فیزیکی حاکم بر آن رعایت شود (فیزیک ترافیک). «ترافیک» یک مسئله فنی-مهندسی است، نه اجتماعی-فرهنگی. لذا در دوران پهلوی دوم آلودگی محیط‌زیست و به‌ویژه آلودگی هوا یکی از موضوعات جهانی محسوب می‌شد که از دیرباز نگاه سازمان‌های مختلف، از جمله سازمان ملل متحد، را به خود جلب کرده بود. انجام تحقیقات گستردهٔ علمی، تشکیل کنفرانس‌های منطقه‌ای و جهانی و برانگیختن توجه عموم به خطرات انواع آلودگی‌های محیط‌زیست بخشی از این تلاش‌هاست. در ایران هم سازمان‌های مختلف، از جمله مؤسسهٔ اطلاعات، جنبش‌هایی را برای مقابله با آلودگی محیط‌زیست تشکیل دادند (Parvish, 2025).

همچنین در این گفتمان، پلیس راهور (که در ۱۳۳۹ تأسیس می‌شود) نه به‌عنوان «ناظمِ تهدیدکننده»، بلکه به‌عنوان «مهندس جریان ترافیک» تعریف می‌گردد. آموزش پلیس بر مبنای اصول علمی و فنی است. با این حال، فوکو مفهوم «انضباط» را برای تحلیل این دوره کلیدی می‌داند: قدرت دیگر نمایشی نیست، بلکه «خرد و مویرگی» می‌شود؛ از طریق نگاه پلیس، نحوه چیدمان فضا و تکرار تمرین‌ها (آموزش رانندگی)، بدن راننده «مطیع و کارآمد» ساخته می‌شود (Hajali, 2016).

سوژه‌های گفتمانی در این نوع گفتمان در قالبی است که می‌توان گفت بر اساس این سوژه‌ها، «راننده خوب» کسی است که «قوانین ترافیکی را به مثابه قواعد فیزیکی» درونی کرده باشد؛ بدون نیاز به حضور فیزیکی پلیس، در تقاطع‌ها می‌ایستد، راهنمایی می‌زند و حق تقدم را رعایت می‌کند. «راننده بد» کسی است که «بی‌سوادِ ترافیکی» است و نیاز به «آموزش دیدن» دارد (Bastani, 2016).

افزون بر موارد مذکور، در این دوره گسست مهمی وجود دارد. زیرا این دوره را باید نقطه عطفی در گذار از «حکمرانی به مثابه نمایش» به «حکمرانی به مثابه مدیریت علمی» دانست. اما آنچه غایب است، توجه به «معانی ذهنی» رانندگی و «تعارضات اجتماعی» در فضای خیابان است (Motiei, 2013).

گفتمان سوم: کنترل و مدیریت بحران در خلال سال‌های ۱۳۵۷ تا ۱۳۷۰

انقلاب اسلامی، جنگ ایران و عراق و سپس بازسازی پساجنگ، شرایط ویژه‌ای ایجاد می‌کند که در آن گفتمان ترافیک به سمت «مدیریت بحران» تغییر جهت می‌دهد. این گفتمان با دوره قبل تداوم‌هایی دارد، اما گسست‌های مهمی نیز در آن دیده می‌شود.

تغییرات ساختاری به گونه‌ای است که در دهه ۱۳۶۰، منابع مالی و مدیریت شهری به‌شدت کاهش می‌یابد. واردات خودرو محدود می‌شود، اما شهرنشینی همچنان شتابان است. «ترافیک» دیگر یک مسئله فنی صرف نیست؛ به «بحرانی انسانی-اجتماعی» تبدیل می‌شود. شاید به همین علت است که طرح زوج و فرد در کلان‌شهرهایی مانند تهران از اوایل دهه ۱۳۶۰ اجرا شد و شورای عالی ترافیک نیز در سال ۱۳۷۱ تأسیس گردید.

مفاهیم کلیدی و استعاره‌های جدید در این دوره تاریخی، واژگانی چون «ترافیک سنگین»، «ساعت اوج»، «تردد غیرمجاز»، «کمبود بنزین» و «نوبت‌بندی» (طرح زوج و فرد از ۱۳۶۰) است که ساختار این گفتمان را می‌سازند. همچنین، برای اولین بار مفهوم «فرهنگ ترافیک» به شکلی جنینی ظاهر می‌شود، اما نه به مثابه «فرهنگ شهروندی»، بلکه به مثابه «پایبندی به قوانین دولتی» است.

سوژه‌های گفتمانی در این دوره به گونه‌ای است که به‌عنوان مثال می‌توان گفت که «راننده خوب» کسی است که در شرایط کمبود (بنزین، جاده مناسب، خودروی سالم) «صرفه‌جویی می‌کند، شکایت نمی‌کند و همکاری می‌کند». «عابر پیاده» برای اولین بار به‌صورت جدی به گفتمان وارد می‌شود. با این وجود، در جایگاهی تابع و «آسیب‌پذیرِ در معرض خطر» قرار می‌گیرد.

در این دوره، نهادها نقش قابل‌توجهی دارند. شورای عالی ترافیک در سال ۱۳۷۱ تأسیس می‌شود. این نهاد، حکایت از گسست گفتمانی مهمی دارد. مدیریت ترافیک دیگر کار یک وزارتخانه (راه یا کشور) نیست. بلکه به «مسئله ملی» تبدیل شده که نیازمند هماهنگی فرابخشی است.

گفتمان چهارم: فرهنگ‌سازی واکنشی در خلال سال‌های ۱۳۷۰ تا ۱۳۹۰

از دهه ۱۳۷۰ به بعد، با تشدید ترافیک کلان‌شهرها و ناکامی آشکار رویکردهای صرفاً مهندسی و انتظامی، گفتمان «فرهنگ‌سازی» به گفتمان مسلط تبدیل می‌شود.

مفاهیم کلیدی و استعاره‌ها: «فرهنگ ترافیک» واژه‌ای است که از اواسط دهه ۱۳۷۰ در اسناد رسمی و رسانه‌ها منتشر می‌شود (Pourahmad, 2011). استعاره مسلط، «ترافیک به مثابه آینه فرهنگ جامعه» است. واژگانی چون «مدیریت فرهنگی»، «آموزش همگانی»، «رسانه ملی»، «کمپین‌های ترافیکی» و «طرح تشویقی» رواج می‌یابند.

اما ویژگی «واکنشی» بودن: تحلیل دقیق اسناد این دوره نشان می‌دهد که گفتمان «فرهنگ‌سازی» در عمل، ماهیتی واکنشی و سطحی دارد. به این معنا که وقتی یک فاجعه رخ می‌دهد (مثلاً تصادف زنجیره‌ای در جاده‌های کشور) یا آمار تکان‌دهنده‌ای منتشر می‌شود، دستگاه‌های فرهنگی فعال می‌شوند، تیزر پخش می‌کنند، اما هیچ‌گاه به سراغ «ریشه‌های تاریخی و ساختاری قانون‌گریزی» نمی‌روند. فرهنگ

در این گفتمان، همچون «پوششی تزئینی» بر روی یک بدنه مهندسی-انتظامی باقی می‌ماند، نه «بستری بنیادین» برای بازتعریف رفتار (Pourahmad, 2011).

سوژه‌های گفتمانی و تناقض آن: در این گفتمان، از یک سو «شهروند مسئول» و «راننده فرهنگ‌یافته» ساخته می‌شود؛ از سوی دیگر در عمل، همان راننده در تقاطع‌های واقعیت، با «ضمانت‌اجرای ضعیف»، «قوانین ناعادلانه» و «نبود شفافیت در تخصیص جریمه‌ها» مواجه است. این دوگانگی خود وسیله‌ای برای بازتولید آنومی و قانون‌گریزی راهبردی می‌شود (Nayebi et al., 2017).

گسست‌ها و تداوم‌ها

گسست اصلی از مرحله رانندگی تشریفاتی تا مرحله رانندگی آنومیک

در فرآیند تحول گفتمان‌ها، یک گسست بنیادین قابل تشخیص است. اولین گسست بنیادین در گذار از دوره اول که در آن رانندگی یک «مهارت تشریفاتی» برای نمایش قدرت و تجدد بود به دوره دوم به بعد که در آن رانندگی به یک «رفتار توده‌ای روزمره» تبدیل شد که در غیاب هنجارهای پایدار، دچار آنومی گردید، مشهود است. زیرا در دوره اول، رانندگان افراد معدودی بودند که از طبقه متمول جامعه و عمدتاً وابسته به دربار بودند. لذا در این برهه، نقض قانون استثنا بود و شرم‌آور تلقی می‌شد. اما از دهه ۱۳۳۰ به بعد، خودرو عملاً به یک کالای نیمه‌همگانی تبدیل شد و حجم خودروها از ظرفیت نهادی برای تولید هنجار (قوانین، آموزش، نظارت) پیشی گرفت (Norton, 2008). لذا در واقع می‌توان گفت که گسترش سریع خودرو بعد از جنگ جهانی دوم صرفاً یک تحول در حمل و نقل محسوب نمی‌شد، بلکه نوعی دگرگونی عمیقی در بافت اجتماعی و فرهنگی شهرها بود.

با این اوصاف، در کشور ایران در خلال دهه‌های ۱۳۳۰ و ۱۳۴۰ این بازتعریف اجتماعی با سرعتی بسیار کمتر از رشد کمی خودروها پیش رفت. این در حالی بود که تعداد خودروهای وارداتی از سال ۱۳۲۱ تا سال ۱۳۳۴ نزدیک به صد برابر افزایش یافت، در حالی که نهادهای تنظیم‌گری مانند پلیس راهنمایی رانندگی تا سال ۱۳۴۷ به‌صورت رسمی تأسیس نشده بودند (Bastani, 2016). چنین شکاف زمانی و نهادی در واقع زمینه بروز وضعیت آنومیکی‌ای شد که دورکهایم در مورد آن بحث نموده است.

بنابراین می‌توان بر این نکته تأکید ورزید که چنین وضعیتی به شکلی دقیق منطبق با «آنومی دورکهایمی» است. به این معنا که گسست میان نیازهای جدید اجتماعی و قواعد تنظیم‌کننده رفتار در این حیطه مشهود است. به لحاظ جامعه‌شناختی، آنومی دورکهایمی در واقع به وضعیتی گفته می‌شود که در آن هنجارهای اجتماعی تضعیف شده و دیگر توانایی هدایت رفتار افراد را ندارند. دورکهایم در تئوری خود بر اهمیت حوزه اقتصاد و بحران‌های اقتصادی و پیامدهای این بحران‌ها بر آشفتگی‌های اجتماعی و ضعف و انحطاط اخلاق عمومی تأکید می‌ورزد (Nayebi et al., 2017). در رابطه با رانندگی در کشور ایران چنین وضعیتی زمانی پدیدار شد که اتومبیل از یک نماد اشرافی متعلق به دربار و نخبگان به یک کالای در دسترس اقشار متوسط شهری تبدیل شد، ولی قوانین، آموزش‌های رانندگی و سازوکارهای نظارتیِ متناسب با این حجم عظیم از کاربران جدید، همچنان در مرحله‌ی شکل‌گیریِ ناقص باقی مانده بودند. به بیانی دیگر، نیازهای جدید اجتماعی مشتمل بر حمل و نقل انبوه و فردی بسیار سریع‌تر از قواعد تنظیم‌کننده رفتار مشتمل بر قوانین راهنمایی و رانندگی، فرهنگ ترافیک و نهادهای ناظر رشد کردند و همین ناهماهنگی به لحاظ ساختاری، به آنومی پایدار در حیطه رانندگی منجر شد.

تداوم ساختاری در غیاب سوژه‌های غیررسمی و محلی

یک تداوم مهم در تمام گفتمان‌های چهارگانه دیده می‌شود: غیاب یا حاشیه‌رانی نهادهای محلی و غیررسمی. در هر چهار گفتمان، مدیریت ترافیک «از بالا به پایین» و «از مرکز به حاشیه» تعریف شده است. شورای عالی ترافیک در تهران تشکیل جلسه می‌دهد، آیین‌نامه‌ها در تهران تصویب می‌شوند، رسانه ملی (که خود یک نهاد متمرکز است) تیزرهای فرهنگی می‌سازد. اما مسجد محله، هیئت مذهبی، شورایاری

محلات، کانون بازنشستگان، انجمن اولیا و مربیان مدرسه - این‌ها هیچ‌گاه در این گفتمان‌ها به‌عنوان کنشگر نقشی نداشته‌اند (Bastani, 2016). این تداوم، بازتولید همان «بی‌اعتمادی ساختاری به نظام حکمرانی» است که در مقدمه به آن اشاره شد.

۳-۳- حوزه‌های ناگفته گفتمان در قالب قانون‌گریزی به مثابه راهبرد تاریخی

شاید مهم‌ترین دستاورد تحلیل تبارشناختی، آشکار کردن «حوزه ناگفته» گفتمان‌های رسمی مدیریت ترافیک است. در هیچ‌یک از اسناد تحلیل‌شده، به این پرسش پرداخته نشده که «چرا قانون در ایران چنین جایگاه شکننده‌ای دارد؟» یا «آیا تجربه تاریخی استبداد، قانون‌گریزی را به یک استراتژی بقا تبدیل نکرده است؟» یا «چگونه بی‌اعتمادی به پلیس (که بازمانده نهاد نظمیه دوره استبدادی است) در رفتار رانندگی تبلور می‌یابد؟» (Azodanloo, 2001; Foucault, 2013).

به عبارت دیگر، گفتمان‌های رسمی، ترافیک را «مسئله‌ای بی‌تاریخ» انگاشته‌اند و در نتیجه راهکارهایی ارائه داده‌اند که با «بدن تاریخی جامعه ایرانی» بیگانه است. همان‌طور که ادنسور (۲۰۰۴، ص ۱۰۸) نشان داده، «رانندگی» هرگز یک رفتار جهانی نیست؛ بلکه عمیقاً در «هویت ملی» و «تاریخ محلی» ریشه دارد (Sheller & Urry, 2000).

نتیجه‌گیری

با توجه به مطالب مذکور مهم‌ترین یافته‌ها در قالب‌های ذیل بروز و نمود می‌یابد:

۱- یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که گفتمان‌های مسلط مدیریت ترافیک در ایران طی سده اخیر حداقل چندین مرحله را پشت سر نهاده است. مراحلی مشتمل بر تجددنمایی، مهندسی انضباطی، مدیریت بحران و فرهنگ‌سازی واکنشی از مرحله‌های مهم این نوع گفتمان است. بین این گفتمان‌ها با وجود تفاوت‌های ساختاری، یک نقطه مشترک وجود دارد مبنی بر اینکه همگی مسئله ترافیک را بدون تاریخ فرض کرده‌اند و به جای کندوکاو در لایه‌های عمیق فرهنگی و تاریخی قانون‌گریزی و بی‌اعتمادی نهادی، راهکارهای فنی یا تنبیهی تجویز کرده‌اند. نتیجه، بازتولید آنومی و ناکامی پایدار سیاست‌ها بوده است.

۲- به لحاظ نظری مقاله حاضر به این نقطه دست یافت که در واقع مفهوم «گفتمان» در اندیشه فوکو و روش تبارشناسی، ابزاری قدرتمند برای تحلیل سیاست‌های عمومی در حوزه‌ای به ظاهر «فنی» مانند ترافیک فراهم می‌کند. لذا لازم است ترافیک در کشور ایران صرفاً یک مسئله مهندسی یا قانون‌شکنی فردی نباشد، بلکه در قالب یک مسئله گفتمانی تاریخی بازتعریف شود. همچنین به جای کمپین‌های سطحی و در حد واکنش‌محور بودن لازم است به نقاط اهرمی مبتنی بر فرهنگ غنی کشور ایران مراجعه شود. لذا نقاط اهرمی فرهنگ ایرانی مانند احساس مسئولیت جمعی در بحران‌ها یا نهادهای غیررسمی مانند مساجد، هیئت‌ها و شبکه‌های خویشاوندی لازم است مورد اهتمام قرار گیرد.

۳- یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که تقابل قانون و فرهنگ در کشور ایران صرفاً یک تقابل گوهرشناسانه نیست، بلکه نوعی برساخته گفتمان تاریخی است. به این معنا که آنچه که جامعه امروز به نام «فرهنگِ قانون‌گریزی» از آن یاد می‌کند، ضرورتاً ذات ایرانیان نیست، بلکه محصولِ گفتمان‌هایی است که برای یک قرن، «قانون» را به مثابه «دستوری بیرونی و تحمیلی از بالا» معنا کرده‌اند و نه اینکه به مثابه توافقی مدنی و درون‌زاد محسوب شود. لذا می‌توان به این نکته دست یافت که راهبرد اساسی برای عبور از این بحران، نه افزودن بر کمپین‌های فرهنگیِ واکنشی، بلکه بازطراحیِ خودِ گفتمانِ قانون است.

۴- یافته‌ها حاکی از آن است که مجموعه قانون ترافیک لازم است که از یک «دستورِ پلیسی-مهندسی» به یک «پیمانِ اجتماعیِ محلی» تبدیل شود که در آن، راننده، عابر، نهادهای مدنی و پلیس همگی به‌عنوان «سوژه‌های مسئولِ گفت‌وگو» حضور داشته باشند. این بازطراحی، مستلزم پذیرش این واقعیت است که «هنجار» در جامعهٔ ایرانی، نه از طریق بخشنامه، بلکه از طریق کنش‌های جمعیِ غیررسمی

(همانند آنچه در هیئت‌های مذهبی، مساجد یا شبکه‌های خویشاوندی جریان دارد) تولید و بازتولید می‌شود. نادیده گرفتن این بسترهای غیررسمی، هرگونه سیاست‌گذاری را محکوم به شکست خواهد کرد، چنان‌که تا امروز شکست خورده است.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ‌گونه تضاد منافعی وجود ندارد.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

موازین اخلاقی

در انجام این پژوهش تمامی موازین و اصول اخلاقی رعایت گردیده است.

شفافیت داده‌ها

داده‌ها و مآخذ پژوهش حاضر در صورت درخواست از نویسنده مسئول و ضمن رعایت اصول کپی رایت ارسال خواهد شد.

حامی مالی

این پژوهش حامی مالی نداشته است.

References

Azodanloo, H. (2001). *Discourse and society*. SAMT.

Bahrampour, S. (1999). An introduction to discourse analysis. In M. R. Tajik (Ed.), *Discourse and discourse analysis: Collected essays*. Farhang-e Gofteman.

Bastani, H. (2016). *The sociology of the automobile in Iran*. Tisa.

Foucault, M. (1972). *The Archaeology of Knowledge*. Routledge.

Foucault, M. (2013). *The archaeology of knowledge*. Ney.

Hajali, A. (2016). Foucault, discourse, discourse analysis. *Cultural and Communication Studies*, *12*(42), 63-88.

Hosseinzadeh Yazdi, M., Mollabashi, S. M., & Zeinolabedini Renani, M. (2015). Explaining and examining the epistemological foundations of Michel Foucault's archaeology. *Social Studies*, *3*(1).

Motiei, S. (2013). A sociological study of driving in Iran. *Iranian Social Studies*(3).

Nayebi, H., Moeidfar, S., Serajzadeh, S. H., & Feizi, I. (2017). Durkheim's and Merton's theories of anomie: Similarities, differences and methods of measurement. *Social Welfare*, *17*(66).

Norton, P. D. (2008). *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*. The MIT Press.

Parvish, M. (2025). A historical-comparative analysis of policy failure and the Tehran traffic management crisis, 1968–1979. *Comparative Public Management*, *3*(3).

Pourahmad, A. (2011). Analysis of cultural factors affecting driving behavior in the metropolis of Tehran. *Human Geography Research*(75), 21-40.

Sheller, M., & Urry, J. (2000). The city and the Car. *International Journal of Urban and Regional Research*, *24*(4), 737-757.