

بررسی تأثیر مسیرهای حمل و نقل درون شهری بر رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی شهروندان (مورد مطالعه: مناطق ۲۲ و ۶ شهر تهران)

دکتر افسانه ادریسی^۱؛ فاطمه احمدی^۲

چکیده

خشونت استفاده از زور فیزیکی به منظور قرار دادن دیگران در وضعیتی برخلاف خواسته‌شان می‌باشد خشونت موجب اضطراب مردم و احساس ناامنی آن‌ها به ویژه گروه‌های ضعیف و آسیب‌پذیر می‌شود. خشونت را رفتاری آگاهانه در نظر می‌گیرند که نتایج احتمالی آن ایجاد آسیب فیزیکی یا درد در فرد دیگری است. هدف از این پژوهش شناسایی تأثیر مسیرهای حمل و نقل درون شهری بر رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی شهروندان است. به عبارت دیگر با اصولی سازی زیرساخت‌های شهری، مهندسی ترافیک، طراحی فضاهای شهری و اصلاح هندسی مسیرها میتوان بر عدم بروز رفتارهای خشونت‌آمیز ترافیکی موثر واقع شد. روش انجام این تحقیق علی - مقایسه ای تأثیر متغیر مستقل (مسیرهای حمل و نقل درون شهری) بر متغیر وابسته (رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی شهروندان) با استفاده از تکنیک پیمایش و ابزار جمع‌آوری اطلاعات پرسشنامه بوده است. جامعه آماری شهروندان تهرانی مناطق ۲۲ و ۶ بوده‌اند که با توجه به اصول شهرسازی دو منطقه فوق انتخاب گردیده‌اند (منطقه ۲۲ به عنوان منطقه دارای اصول شهرسازی و مهندسی ترافیک و منطقه ۶ به عنوان منطقه بدون رعایت اصول شهرسازی). شهروندان این مناطق با نمونه‌گیری خوشه‌ای - تصادفی و به تعداد ۳۸۴ نفر انتخاب شده و با استفاده از نرم افزار آماری SPSS نسخه ۲۱ تجزیه و تحلیل اطلاعات انجام گرفته است. یافته‌های این تحقیق حاکی از آن است که میزان روئیت رفتارهای خشونت‌آمیز ترافیکی در منطقه‌ای که زیر ساخت‌های حمل و نقل (مسیرهای حمل و نقل درون شهری) آن اصولی‌سازی نگردیده (منطقه ۶) بیشتر از منطقه‌ای است که مهندسی ترافیک در آن رعایت شده است (منطقه ۲۲).

واژگان کلیدی: حمل و نقل، حمل و نقل درون شهری، رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی، تهران.

تاریخ پذیرش: ۹۵/۵/۲۱

تاریخ دریافت: ۹۵/۲/۲۳

^۱ دانشیار گروه علوم اجتماعی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران شمال (نویسنده مسئول) edrisiafsaneh@yahoo.com

^۲ دانشجوی کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران شمال ayda.ahmadi@gmail.com

مقدمه

یکی از دغدغه‌های اندیشمندان جوامع بشری طراحی و مهندسی مدینه فاضله‌ای است که ساکنان آن بتوانند در آسایش و آرامش نسبی زندگی کنند. بر این مبنا، جوامع مختلف اهداف عالی و منزلت‌های ستایش‌برانگیزی را در یک طیف گسترده برای اعضای جامعه مشخص می‌کنند تا افراد جامعه را به سوی اهداف تعیین شده سوق دهند. در دوران مدرنیته، انسان متمدن طی چند قرن گذشته، تلاش کرده است که با تکیه بر خرد و اندیشه خود را از دنیای وحش بیش از پیش متمایز سازد. در جهان متمدن بیشتر قوانین مدنی برای پیشگیری از خشونت و تجاوز به حقوق فردی و اجتماعی شهروندان جوامع وضع شده تا خشونت در جوامع انسانی مهار شود.

چنانچه به صفحات روزنامه‌ها نگاهی بیاندازیم خواهیم که تا چه حد خشونت و بزهکاری و جنایت فراوان شده است. خشونت، تجاوز و جنایت در جامعه ما به جایی رسیده که دیگر نمی‌توان آن را نادیده گرفت. انگار جامعه امروز دیگر به معیارهای ارزشی و اخلاقی توجهی ندارد و به نظر می‌رسد که در صد قابل ملاحظه‌ای از مردم اگر نگوییم اکثریت آن‌ها، دیگر پاینده هیچ چیز نیستند نه آئین و نه ادعاهای اخلاقی و معنوی. بدیهی است که نباید و نمی‌توان برای تداوم و گسترش خشونت و کاستی‌های اخلاقی تنها در پی یک عامل و یک دوره و یا انسان‌های خاصی باشیم. تمامی مسائل مربوط به رفتار انسان چند عاملی و چند علتی است خشونت و پرخاشگری هم فقط دعوا، کتک کاری، چاقوکشی، ضرب و جرح و جنگ نیست. خشونت و پرخاشگری دارای طیف وسیعی است از فیزیکی تا روانی، گفتاری و نوشتاری گرفته تا انواع تجاوز به حریم و مرزهای دیگران است. خشونت خشونت است چه بر حسب عدالت خواهی و حمایت از ضعفا و سرکوب شدگان داشته باشد یا به خاطر آزادی، انسانیت، آئین، قومیت، ملیت و ایدئولوژی باشد و چه ناشی از قانون شکنی، قدرت طلبی، استثمار، سود جوئی و لذت‌های غریزی! این خشونت‌هاست که باید مهار شود، تا افراد جامعه احساس امنیت داشته باشند.

خشم یک هیجان است و این هیجان را همه انسان‌ها تجربه می‌کنند بنابراین تجربه خشم بیماری محسوب نمی‌شود اما اینکه خشم باعث بروز چه رفتاری شود و توانایی کنترل خشم اهمیت بسیار زیادی دارد. در واقع واکنش در بروز چنین احساسی می‌تواند مشخص کند که واکنش طبیعی است یا بیمارگونه. در شرایط مختلف مانند برخورد با ناکامی‌ها ممکن است، فرد خشم را تجربه کند و این طبیعی است اما واکنش به این احساس طبیعی مهم و تعیین کننده است. بروز خشم

۲ جزء دارد: جزء روانی و جزء فیزیکی. بخش روانی به همان حسی مربوط است که در فرد ایجاد می شود و معمولا به دنبال یک سری از افکار بروز می کند. مثلا فرد از کسی عصبانی می شود و فکر می کند حقش ضایع شده است. به این ترتیب یک قطار فکری ردیف می شود که به دنبال آن خشم بروز می کند. خشمی که به شکل عمومی در خیابان ها یا در تصادفات دیده می شود، بیشتر به اختلال شخصیت مربوط است که در بسیاری از موارد فرد هیچ آگاهی نسبت به آن ندارد و خود را سالم می داند. در مورد موضوع خشونت، مردم در مظان اتهام هستند، مردمی که محیط زندگی شان در تبدیل آنها به آدم هایی خشن نقش دارد و البته این موضوع شاید کمی از اتهام مردم بکاهد و ناهنجاری های اجتماعی را مسبب اصلی بروز خشونت بداند چرا که اعتقاد بر این است که رفتارهای خشن ناشی از مشکلات اجتماعی است. به طور مثال وقتی خیابان ها خراب است، پیاده روها مسدود است، ترافیک شهر مدیریت نمی شود یا وقتی مردم به عنوان ارباب رجوع به ادارات و سازمان ها می روند و به آنها بی اعتنایی می شود که همه این ها نشانه هایی از رواج بی حرمتی و از دست رفتن عزت نفس اجتماعی است و همین ها عاملی برای سرخوردگی و بروز خشونت می شوند.

خشونت به اندازه ای در جامعه ما گسترده و همه گیر شده که نمی توانیم صرفا سیستم آموزشی را در آن مقصر بدانیم بلکه انتقاد ابتدایی به خانواده ها وارد است که نقش اول را در تربیت انسان هایی با رفتارهای استاندارد دارند. با این حال خانواده نیز تنها کم کار این ماجرا نیست، بلکه مجموعه کشور و دولت نیز برای کنترل خشونت و از بین بردن عواملی که باعث گرگرفتن خشونت در جامعه می شود، نقش دارند. دولتمردان موظفند رفاه اجتماعی را تقویت کنند که دیگر کسی به واسطه مشکلات اقتصادی و اجتماعی، احساسات منفی خود را بر سر دیگران تخلیه نکند و ایجاد جامعه سالم را در دستور کار خود قرار دهند.

در اجتماع همه ما بارها شاهد دعوی بین رانندگان بوده ایم این دعوایی که معمولا از یک مشاجره ساده شروع و تا موارد شدیدتر و حتی تا قتل هم پیش می رود. اتفاقی که در مورد قوی ترین مرد ایران افتاد و او را به کام مرگ کشاند نمونه ای از همین دعوای خیابانی است. مشاجره هایی که حین رانندگی به وجود می آید نه ربطی به این دارد که چقدر شما قوی هستید و نه سن و سال می شناسد. در واقع در تمام سنین و تمام قشرها اتفاق می افتد. و خود به خود این سوال مطرح می شود که چرا خشونت اینقدر میان مردم ما رواج پیدا کرده است؟

از جمله رفتارهای خشونت آمیز که به صورت روزمره هر یک از ما بارها با آن روبه رو شده‌ایم عصبانیتی است که منجر به بروز رفتارها و حوادث ناگوار می‌شود. در فرهنگ ایران ما، هرگاه صحبت از خشونت می‌شود ذهن بیشتر افراد معطوف به آسیب‌های فیزیکی می‌گردد در حالیکه از نظر تعاریف روانشناختی و رفتاری به هر آن چه باعث وارد آمدن آزار و آسیب جسمی، روحی و روانی به دیگری شود خشونت تلقی می‌گردد. بنا به گفته رئیس انجمن مددکاری اجتماعی ایران: ناکامی یکی از مهمترین دلایل افزایش خشونت است و هر چه این ناکامی در خواسته فردی و جمعی بیشتر شود در نتیجه خشونت افزایش می‌یابد. یکی از رفتارهای خشونت آمیز اجتماعی رفتار افراد حین رانندگی و اصطلاحاً رفتار ترافیکی افراد در جامعه است. دعوا و درگیری بر سر مسائل وابسته به رانندگی یکی از بیشترین دلایل حضور روزانه مردم در سازمان پزشکی قانونی در ایران است. مردمی که در برابر ورودی آسانسور دائم به هم تعارف می‌کنند در هنگام رانندگی با داشتن تمام اراده و اختیار در انتخاب مسیر کمتر قانونمند رفتار کرده و گاهی حتی از کمترین گذشت در حق دیگران دریغ می‌کنند همانطوریکه در آمارهای غیر رسمی آمده است بیش از ۹۰٪ تصادفات تا اندازه‌ای به دلیل شخصیت و وابسته به رفتارهای راننده است. همان گونه که امروزه در سطح معابر شهر شاهد هستیم رفتارهای خشن و نابهنجار ترافیکی به صورت وافر در حال تکرار است و این زنگ خطری است که به تدریج آرامش را برهم زده و اضطراب را جایگزین می‌کند. چگونگی ساخت (مسیر)های شهری بر عدم بروز رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی موثر است چرا که مسیرهای ارتباط شهری که جهت تردد درون شهری تدارک می‌گردد جزء مولفه‌های تاثیر گذار بر بروز شماری از رفتارهای اجتماعی شهروندان است که همه ما به صورت روزانه در معابر شهری شاهد و یا فاعل آنها هستیم. با توجه به اینکه مهمترین چالش پیش روی کلان شهرها موضوع حمل و نقل می‌باشد و چنانچه بپذیریم همین کلان شهرها موتور اقتصاد جهانی هستند، آنگاه شبکه حمل و نقل است که این موتورها را کارآمد نگه می‌دارند. با گسترش فعالیت‌های حمل و نقلی عوارض گوناگونی در ارتباطات موثر، محیط و مصرف انرژی حادث شده است. در نتیجه روند فعالیت‌های حمل و نقلی در سطح جهانی حاکی از افزایش سطح وابستگی به خودرو و تغییر در سبک زندگی اجتماعی شهروندان که اثرات زیست محیطی و در حوزه سلامت اثرات (جسمی - روانی) را به همراه داشته است (Hine, 2000) و عدم پیش‌بینی‌های لازم به ویژه (در امر احداث ساخت و ساز بناها، اصلاح معابر و شکل‌گیری شهر و...) در خصوص

رعایت اصول شهرسازی می تواند باعث ایجاد مشکلات و گره های ترافیکی گردیده و در نتیجه سبب ساز بروز رفتارهای نا بهنجار و خشن از سوی رانندگان گردد. اینکه راه ارتباطی و یا مسیرهای آمد و شد می توانند باعث بروز این رفتارها باشند یا خیر همان سوال اصلی این پژوهش است که آیا مسیرهای حمل و نقل درون شهری بر رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی شهروندان موثر است؟

پیشینه تحقیق و ادبیات نظری

در پژوهش انجام شده توسط محسنی تبریزی و رحمتی (۱۳۸۱) بر اساس مفاهیم و نظریه های خشونت در ورزش (مورد مطالعه تماشاگران ورزش فوتبال در ایران) این نتیجه حاصل گردیده که تئوری ناکامی - پرخاشگری بیشتر معطوف به ماهیت عام خشونت و پرخاشگری است اما در نظریه های جامعه شناختی بیشتر به عوامل اوباشگری و خشونت (در ورزش) توجه می شود. شرفی (۱۳۹۰) در بررسی زیر ساخت های حمل و نقل و نقش آن در امنیت ترافیکی - اجتماعی شهروندان (مورد مطالعه شهر کرمان) به این نتیجه رسیده است که زیر ساخت های این شهر ضعف های زیادی دارد و مطابق با نتایج آماری T زیر ساخت های فیزیکی این شهر پاسخگوی نیازهای ترافیکی آن نمی باشد. حسینی و بهرامی (۱۳۹۱) در خصوص تاثیر ساختار فضایی شهر بر رفتار سفر شهروندان (مورد مطالعه شهر رشت) و نتیجه حاصله این است که با ورود اتومبیل به جوامع بشری ضمن ایجاد سهولت و افزایش سرعت سفر سبب حوادث ترافیکی بالا، انتشار آلاینده ها و ... شده و توسعه پایدار فرم شهر را نیز مختل کرده است. راه کار کاهش این اثرات سوء، توسعه شهری بر مبنای حمل و نقل عمومی می باشد. در نتیجه استفاده مفرط از خودروی شخصی (در شهر رشت) ناشی از ضعف سازمان فضای شهری و کارکردهای اصلی آن در سطح محلات بوده که در بلند مدت می تواند رفتار ترافیکی مردم را نیز تحت تاثیر قرار دهد. در پژوهشی دیگر که توسط صدیق میرزائی و سجودی حقیقی (۱۳۹۲) با موضوع بررسی شبکه های ارتباطی (معابر) شهری و آسیب های اجتماعی - ترافیکی صورت پذیرفته یافته ها حاکی از این است که شبکه های ارتباطی به ویژه بخش مرکزی شهرها و مشکلات ترافیکی آن به عنوان منطقه مستعد و دارای بیشترین تعاملات اجتماعی و همچنین عدم توجه به ساختار صحیح شبکه معابر شهری و امکانات و خدمات رفاهی، باعث کاهش سطح خدمات اجتماعی شده و منجر به برهم خوردن آرامش روانی و برخورد های فیزیکی و تصادفات گردیده است.

درباره رخداد خشونت در جامعه، دیدگاه‌های مختلفی وجود دارد. یکی از این دیدگاه‌ها به تبیین‌های زیست‌شناختی باز می‌گردد. در این دیدگاه بر عامل زیستی تاکید می‌شود؛ ویژگی‌هایی که از لحاظ بیولوژیکی و ژنتیکی و در پی تغییرات فیزیولوژیک افراد را به خشونت وامی‌دارد. جنبه‌های مختلف خشونت: خشونت کلامی /زبانی (فریاد/ نعره زدن - استفاده از کلمات توهین آمیز و رکیک) خشونت غیر کلامی/فیزیکی (برخورد فیزیکی با افراد -درگیری فیزیکی و گلاویز شدن -کنک کاری و ایراد ضرب و جرح -قتل). عواملی که پیرامون انسان وجود داشته و در بروز و تشدید خشونت و رفتارهای پرخاشگری موثر واقع می‌شوند عبارتند از: زندگی در ارتفاع خیلی زیاد و تغذیه نامناسب، تقویت پرخاشگری و خشونت به علت ضرر و زیان اجتماعی - فرهنگی، مشاهده ناهنجاریهای اجتماعی، نقش رسانه‌های گروهی در رفتارهای پرخاشگرانه و خشن و اینکه مردان به طور معمول پرخاشگرتر از زنان هستند.

خشونت رانندگی^۳ اصطلاحی در حوزه علم روانشناسی ترافیک است و به رفتار نابهنجاری که میل به صدمه زدن مستقیم به دیگری را در فرآیند عبور و مرور دارد، اطلاق می‌شود (احمد سوری، ۱۳۹۰) در خشونت حین رانندگی عواملی چون (سر و صدا -آب و هوا - متغیرهای جمعیت شناختی سن /جنس مطرح است). هنگامی که پس از هر تصادفی معمولاً نزاع و درگیری پیش می‌آید علل مختلفی برای آن متصور است. با ماشینی شدن زندگی افراد به تدریج فرهنگ گذشت رو به کاستی می‌گذارد، اشخاص کنترل عصبی ندارند و با کوچکترین جرقه‌ای چون آتش سوزان برافروخته و خشک و تر را با هم می‌سوزانند که این امر علل گوناگونی می‌تواند داشته باشد، وجود فرهنگ خشونت در جامعه و این که این فرهنگ از خانواده نشأت می‌گیرد و در جریان اجتماعی شدن فرد توسعه پیدا می‌کند. فی‌المثل در خانه‌ای که هر روزه بین زن و شوهر و فرزندان بر سر مسائل جزئی نزاع و کشمکش برپاست انتظار داشتن فرزندان با گذشت محال است. هزینه بر بودن خسارت ناشی از تصادفات رانندگی اغلب در شهرها اتفاق می‌افتد کسی که مقصر حادثه هم نمی‌باشد گرفتاری بیشتری می‌کشد زیرا می‌بایست وقت گذاشته به اداره پلیس، بیمه و در صورت نیاز به حل اختلاف مراجعه نماید، که این تشریفات معمولاً باعث می‌شود تا افراد در تصادفات جزئی و خسارتی به جای رجوع به قانون برای گرفتن حق خود به خشونت متوسل گردند و بخواهند عدالت را آن طوری که می‌پندارند عدالت است، اجراء کنند. تعدادی افراد تازه به دوران

³ Driving Violence

رسیده با خرید آخرین مدل ماشین دچار غرور کاذب هستند و تصور ایشان این است که چون چنین خودرویی سوار شده اند باید ومی توانند بر دیگران حکومت کنند در نتیجه حاضر به مصالحه و گذشت نیستند و بلافاصله به جای اینکه از عقل استفاده کنند از کلمات ناخوشایند و گاه نیروی بدنی استفاده و باعث حادث شدن وقایعی می شوند که گاه قابل جبران نیست. وضعیت روانی اشخاص درگیر، مشکلات اقتصادی تماشای فیلم های خشونت آمیز، حتی وضعیت آب و هوا که بر شیوع این رفتارها دامن می زند .

عوامل اصلی موثر بر خشونت حین رانندگی: عوامل محیطی که شامل ترافیک سنگین و طولانی، وضعیت آب و هوا به خصوص هوای گرم و شرجی، آلودگی صوتی و محیطی، احترام نگذاشتن به حق دیگران و رعایت قانون و پارک نامناسب و یا توقف مقابل پارکینگ ها. عوامل روانی شامل خشمگین بودن، درد شدید، احساس ناکامی، مصرف دارو، استفاده از مواد مخدر و الکل و گاهی مشکلات روحی و روانی جلوه های دیگری پیدا می کند و افراد با انگیزه های دیگری دست به کارهای خطرناک می زنند از جمله (حرکات ماریچ با انگیزه خودنمایی و ارضای عقده خود کم بینی)، احساس تبعیض نسبت به رانندگان پیر، بسیار جوان و خانم ها، گرفتاری خود شیفتگی، عقده خود بزرگ بینی و نادیده گرفتن حقوق دیگران، احساس برتری به خاطر برخورداری از خودروی گران قیمت و رفتارهای خشونت آمیز حین رانندگی ۳۸ رفتار می باشد که شماری از آنها عبارتند از سرعت و سبقت غیر مجاز - انحراف از مسیر اصلی و حرکت در شانه خاکی - تعقیب و گریز سایر خودروها با هدف خودنمایی - ترمزهای مکرر، ناگهانی، بی دلیل و بدون دادن علامت - عدم رعایت فاصله ایمنی با خودروهای عبوری - حرکات ماریچی و خطرناک و پشت سر هم - سبقت گرفتن از سمت راست با سرعت زیاد و فاصله اندک با سایر خودروها - نگهداشتن خودرو در محل نامناسب و درگیری فیزیکی با سایر راننده ها - تغییر جهت های ناگهانی بدون رعایت حق تقدم و استفاده از چراغ راهنما - چراغ و بوق زدن به منظور اعتراض یا آزار سایر راننده ها - صحبت با تلفن همراه و بی توجهی به رانندگی سایر خودروها - صحبت با عابرین پیاده و سایر رانندگان و ایجاد راه بندها - حرکت با سرعت بسیار آرام جلوی سایر خودروها به منظور آزار دادن آنها - اشغال طولانی مدت خط سرعت به منظور تنبیه خودروی پشت سری و خشونت خیابانی رفتاری است که برای آسیب رساندن به دیگری از کسی سر می زند و دامنه آن از تحقیر، توهین، تجاوز، ضرب و جرح تا تخریب اموال و دارایی و

قتل گسترده است. خشونت خیابانی پدیده‌ای شهری است و در شهرهای بزرگ که میزان آشنایی افراد با هم کم است انگیزه ارتکابش بیشتر است.

نظریه پردازان مختلف، خشونت را وابسته به عوامل مختلفی دانسته‌اند. در مورد منشاء رفتار خشونت‌آمیز انسان، تاکنون تبیین جامع و یگانه‌ای ارائه نشده است و از دیرباز موضوع بحث بسیاری از فلاسفه و اندیشمندان بوده است. برخی از اندیشمندان از جمله "مونتسکیو و الوسیوس" معتقد بودند که آدمی نه خوب به دنیا می‌آید و نه بد، عمدتاً محیط و آموزش یا بخت و اقبال یا مجموع اینها سبب شکل گرفتن و قالب یافتن آدمی می‌شود و برخی چون "لامتری" و "گاه" و "ولتر" عقیده داشتند که انسان‌ها بنا به طبیعت خود ظالم، مهاجم و ضعیف هستند و باید با اعمال ضوابط و نظام‌هایی آن‌ها را از میدان دادن و دامن زدن به این خصلت‌های ناپسند بازداشت. (برلین، ۱۳۸۵: ۴۹) "ژان ژاک روسو" فیلسوف فرانسوی قرن هجدهم؛ شرارت و خباثت بشر را امری غیر فطری و محصول جامعه تلقی می‌کند. در خلال نیمه دوم قرن بیستم رفتارهای خشن در دو گروه جای می‌گیرد: گروه نخست منبع این رفتارها را ملهم از سابق‌های درونی و غریز در نظر می‌گیرند (برخی از روانشناسان، رفتارشناسان و روان‌پزشکان)، گروه دوم خشونت را واکنشی به رویدادهای محیطی می‌دانند که از طریق آموزش فرهنگی و فردی تعدیل می‌شود (مانند اکثر انسان‌شناسان، جامعه‌شناسان و روان‌شناسان) (بائینگر، ۱۹۹۱: ۱). از نظر او انسان در محیط طبیعی موجودی مهربان شاد و خوب است. قیود اجتماعی او را مجبور به پرخاش‌گری و فساد می‌کند. این نظریه و نمونه‌های دیگر به جنبه اکتسابی یادگیری پرخاشگری تاکید دارد. از جمله "جان ولارد" فرضیه ناکامی - پرخاشگری را مطرح و معتقد است که پرخاشگری همواره نتیجه ناکامی است، لذا وفق این نظریه خشونت رانندگی ناشی از ناکامی‌هایی است که راننده به طور روزمره با آن مواجه می‌شود. "اریک فروم" معتقد است که انسان دارای نوعی از پرخاشگری بالقوه و ذاتی است که اساساً در پاسخ به تهدید علایق حیاتی او به طور اعم بروز می‌کند. این خشونت برای حفظ محیط زیست دفاعی ضروری است ولی نوع دیگر آن غریزی نیست بلکه تحت تاثیر یادگیری و محیط فرهنگی و اجتماعی انسان است. "پروفسور عدل" معتقد است انسان در محیط طبیعی خشن و بی‌رحم است و تنها برقراری نظم و تربیت در جامعه می‌تواند او را مهار کند و یا سبب تصعید غرائز طبیعی پرخاشگرانه او شود. "انتظاری" جامعه‌شناس اعتقاد دارد که میزان خشونت‌ها و پرخاشگری‌ها در جامعه ما بالا بوده است و فقط این روزها بیشتر به چشم می‌آید، این

طور نیست که مسائل مربوط به خشونت‌ها و پرخاشگری‌ها حاد شده باشد. قبلاً هم به همین اندازه زیاد بوده است اما این روزها این ماجراها بیشتر رسانه‌ای می‌شود. دکتر انتظاری در تحلیل ریشه‌های وجود پدیده خشونت می‌گوید: این مسئله ریشه‌های مختلفی دارد که از جنبه‌های گوناگون قابل بررسی است اما شاید دو مورد از بقیه بیشتر به چشم بیاید و مهم‌تر باشد. این خشونت‌ها و پرخاشگری‌ها در درجه اول ریشه در مسائل اجتماعی دارد. اصولاً خشونت‌های اجتماعی محصول احساس محرومیت‌های نسبی است. وقتی توقعات در جامعه‌ای بالا برود و در واقع گروه‌های اجتماعی وسایل لازم برای دستیابی به اهداف مورد نظرشان را نداشته باشند، احساس محرومیت غالب می‌شود و تبعاتی به بار می‌آورد. اگر از جنبه دیگری پیشینه و سابقه این افرادی را که خشونت و پرخاشگری را اعمال می‌کنند بررسی کنیم، متوجه خواهیم شد که این افراد در زندگی‌شان تجربه ناکامی و محرومیت و مورد خشونت واقع شدن را داشته‌اند. روش کنترل خشونت‌ها در جامعه و نوع این مدیریت یکی از عوامل پایین یا بالا رفتن این پدیده است. بعضی مواقع پلیس نیروهای خودش را در سطح شهر و خیابان‌ها زیاد می‌کند تا موجب کنترل و نظم شود اما به آثار کارش واقف نیست. به نظر می‌رسد مدیریت این مسائل با استفاده از روش‌های قهری و زیاد کردن نیروهای انتظامی اشتباه است و باید به فکر کارهای زیربنایی بود. شرایط باید موجب نظم شود نه ابزارها و راهکارها. "امیل دور کیم" بنیان‌گذار علم جامعه‌شناسی پدیده‌های اجتماعی را نه به آسیب بلکه به طبیعی و غیرطبیعی تقسیم کرده، او معتقد است که وجود مقدار معینی از جرم در هر کشوری طبیعی و نرمال است و گرایش و میل به شیوع و بحرانی شدن را غیر عادی و غیرطبیعی قلمداد می‌کند، لذا با هر توصیف و طرز تلقی به نظر می‌رسد جدی گرفتن اوضاع و پایش و کنترل آن کاری لازم، مفید و عقلانی باشد. "نوربرت الیاس" در کتاب فرآیند تمدن ۱۹۹۳ می‌گوید: در تمدن‌های بشری استفاده از زور و اجبار عاملی بود که افراد جامعه را مجبور به قبول حقوق و حد و مرز زندگی با دیگران می‌کرد. او معتقد است که خشونت پدیده‌ای است که در فرآیند اجتماعی شدن آموخته می‌شود و از آنجائی که عدم خشونت ورزی به سطح تمدن جامعه و رشد فرهنگ احترام به شخصیت و عقاید دیگران و روش‌های زندگی و شیوه‌های رفتاری و شکل‌گیری فرهنگ دموکراسی در جامعه مربوط است. به نظر می‌رسد که خشونت ممکن نیست مگر آن که در همه نهادهای رسمی و غیر رسمی و خرد و کلان جامعه تغییر و تحولی بنیادین و مستمر صورت بگیرد. در این صورت است که فرهنگ خشونت ورزی جای خود

را به مدارای اجتماعی خواهد سپرد از نظر " حسین بر " دیدگاه‌های مختلفی در خصوص چرایی رخ دادن خشونت در جامعه وجود دارد. یکی از این دیدگاه‌ها به تبیین‌های زیست‌شناختی باز می‌گردد. در این دیدگاه بر عامل زیستی تاکید می‌شود. ویژگی‌هایی که از لحاظ بیولوژیکی و ژنتیکی و در پی تغییرات فیزیولوژیک افراد را به خشونت وا می‌دارد. دلایل خشونت از نظر " حسین بر "؛ ناکامی‌ها و اقدام به اعمال خشونت بار، فشارهای ساختاری، دیدگاه کنترل اجتماعی، محدودیت و روابط اجتماعی ناسالم خشونت به بار می‌آورد. وقتی خوب به حوادث ناشی از خشونت نگاه می‌کنیم، پی می‌بریم خیلی از این اتفاقات بدون هیچ‌گفت‌وگویی بین دو طرف ماجرا اتفاق افتاده است همچنین این موضوع نتیجه بستری است که جامعه برای آن فراهم می‌کند، اصولاً وقتی میزان خشونت‌ها بالا می‌رود، دو نوع برخورد با آن صورت می‌گیرد. یکی مواجهه آزادمنشانه است که در آن لوازم و ابزار گفت‌وگو فراهم است و مشکلات با برقراری گفتگو حل می‌شود. اما برخورد دیگر اخلاص طلبانه است که در آن لوازم خشونت وجود دارد و طرفین بدون هیچ‌گونه گفت‌وگویی به خشونت روی می‌آورند. حالا اگر در جامعه‌ای آزادمنشانه برخورد می‌شود بستر گفت‌وگو مهیا می‌شود و طرفین به راحتی مشکل خود را حل می‌کنند اما اگر به سمت رفتاری اخلاص طلبانه برویم بستر خشونت آمیز می‌شود و نتایجی مثل خشونت‌های رایج در سطح جامعه بروز می‌کند.

نظریه‌های جامعه‌شناختی در جوامع متمدن افراد در وهله نخست نسبت به ارتکاب خشونت و در مرحله بعد نسبت به مشاهده کنش‌های خشونت آمیز حساس تر می‌شوند و در عین حال خشونت و انواع آن به تدریج به پشت صحنه برده می‌شود و در نهایت کنش‌های خشونت آمیز منجر به ایجاد نگرانی و دلواپسی و احساس تقصیر بین مردم در جوامع می‌شود (دانیگ، ۱۹۹۳: ۶۱-۶۲). در تحلیل خشونت در مباحث مربوط به علوم اجتماعی، پرداختن به دیدگاه‌های جرم‌شناسی، روان‌شناختی، زیست‌شناختی کافی نیست. در علوم اجتماعی باید با دو دید کلی و خاص به مسائل اجتماعی نگریست. دیدگاه کلی درباره انحرافات بحث می‌کند و دیدگاه خاص می‌تواند به موضوع خشونت یا موضوعات دیگر بپردازد. در تبیین خشونت و پرخاشگری محور توجه اندیشمندان علوم اجتماعی معطوف به رهیافتی گردید که در آغاز در قالب تئوری " یادگیری اجتماعی " و از سوی " آلبرت باندورا " مطرح شده است. مبنای این تئوری بر این اساس است که پرخاشگری و خشونت رفتار و کنش اجتماعی است که از طریق فرایندهای اجتماعی تولید، باز

تولید و فرا گرفته می شود. به زعم او عوامل فردی و نیروهای اجتماعی همگی بر یکدیگر تاثیر گذاشته و از هم تاثیر می پذیرند. متمایز ترین جنبه نظریه "باندورا" این است که به باور او بیشتر رفتارهای انسانی از طریق مشاهده یا الگوهای مثالی (به صورت عمدی و تصادفی) آموخته می شوند (جیل و زیگلر، ۱۹۹۲: ۳۳۶).

نظریه آنومی (بی هنجاری) دورکیم؛ "دورکیم" از جمله نظریه پردازان قرن نوزدهم است که به تبیین کژرفتاری از دیدگاه جامعه شناختی پرداخته است. او بر این باور است که در شرایط اجتماعی استوار و پایدار آرزوهای انسان از طریق هنجارها تنظیم و محدود می شود و لذا با از هم پاشیدگی هنجارهای یک وضعیت، آرزوهای بی حد و حصر یا آنومی به وجود می آید. هنگامی که این آرزوها ارضاء نمی شود یک وضعیت نارضایتی اجتماعی دائمی پدید می آید. اگر خواسته های انسان مهار نشود زندگی اجتماعی را با وضعیت بی هنجاری مواجه می کند. بی هنجاری شرایط آشفته ای است که ضمن از بین بردن هنجارها گاه آنها را در تضاد و تقابل با یکدیگر قرار می دهد و زمانیکه در جامعه به طور گسترده ای بی هنجاری وجود داشته باشد، آن گاه در خطر تلاشی قرار می گیرد و اعضای آن در اغلب موارد احساس نگرانی و بی جهتی می کنند.

خشونت امری نسبی است، خشونت می تواند بنا بر هر محیط، جامعه و ارزش های آن تعاریف و اشکال مختلفی پیدا کند. برای مثال نیروهای پلیس و یا کسانی که وظیفه برقراری نظم در کشور را دارند نیز دست به انجام اعمالی مانند اعدام و قتل، می زنند، اما جامعه آن را خشونت تلقی نخواهد کرد. بنابراین دیدگاه اجتماعی درباره خشونت مهم است. نظریه های اجتماعی ای که می توان از طریق آنها خشونت در جامعه ایران را تحلیل کرد نظریه "فشارهای ساختاری" است. در این دیدگاه اگر جامعه از نظر اقتصادی در مضیقه و فشار باشد، زمینه انحرافات مانده خشونت شکل می گیرد. در تحلیل نظریات "مرتون" نیز می توان خشونت را نتیجه ناسازگاری وسایل رسیدن به هدفی که در ذهن مشخص کرده ایم با هدف مورد نظر بدانیم. دیدگاه "کنترل اجتماعی" یکی دیگر از دیدگاه های اجتماعی است که می گوید اگر کنترل های درونی و بیرونی افراد ضعیف باشد می تواند منجر به خشونت گردد. برای مثال اگر نیروهای برقرارکننده نظم در جامعه کارشان را به نحو احسن انجام ندهند، به معنای وجود کنترل پائین در جامعه است که افراد در آن می توانند راحت تر اعمال خشونت کنند. ضعف در کنترل درونی نیز هنگامی تعریف می شود که

فرآیند جامعه‌پذیری دچار اشکال و ارزش‌های جامعه در فرد درونی نشده باشد. در چنین شرایطی فرد بر روی خود کنترل ضعیفی دارد که می‌تواند منجر به اقدام به خشونت گردد.

از جمله نظریه‌های ساختی - کارکردی نظریه بی‌سازمانی اجتماعی است. این نظریه پردازان بر این باورند که عواملی چون کاهش کارایی نهاد های اجتماعی از جمله نهاد خانواده و تضعیف تقییدهای خویشاوندی به عنوان نیروهای غیر رسمی کنترل اجتماعی جرائمی چون قتل ، سرقت ، انحرافات جنسی و ... را افزایش می دهد. دیدگاه " مرتون " چگونه برخی از ساخت های اجتماعی بر افراد خاصی از جامعه تاثیر گذاشته و موجب شده اند تا آنها مرتکب رفتار ناهمنوا با هنجارهای اجتماعی شوند. از نظر او ساخت های اجتماعی فعال بوده و تولید کننده الگوهای رفتاری می باشند . او همچنین بر نظم اجتماعی تمرکز داشته و تاثیر ساخت های هنجاری را بر افراد، مورد تفحص قرار داده است. در الگوی آنومی " مرتون " آمده است آنومی فشاری است که هنگام ستیز اهداف و هنجارهای پذیرفته شده با واقعیت اجتماعی افراد وارد می آید . او به موقعیت ها و منزلت های اجتماعی تاکید می کند که فرد در آنها استقرار دارد و یاد آور می شود که هر جامعه ای نه تنها از لحاظ فرهنگی دارای اهداف معینی است که به لحاظ اجتماعی هم دارای ابزارهای تایید شده ای برای رسیدن به آن اهداف است . از دیگر نظریه ها ، الگوی نظام های کنش (کنش اجتماعی و آنومی) است. " پارسونز " معتقد است کارکردهای مناسب هر یک از خرده نظام های فرهنگ، اجتماع ، شخصیت ، اقتصاد و ارتباط و کنش متقابل بین آن ها عامل کنترل کننده هر جامعه و عامل بقا و پایداری نظام اجتماعی است . وقتی نهادها و سازمان های کارگزار جامعه پذیری نظیر خانواده، مدرسه ، وسایل ارتباط جمعی کارایی لازم را نداشته باشند، جامعه دچار بی سازمانی اجتماعی می شود که پیامد آن شیوع رفتار انحرافی در جامعه است . از نظر او کج روی پدیده ای است نشأت گرفته از فقدان سازماندهی اجتماعی . نظریه دیگر ، نظریه فشار ساختاری است. " رابرت مرتون " جامعه شناس آمریکایی این نظریه را بر پایه نظریه بی هنجاری دورکیم تعمیم داده است . از نظر او آنومی (بی هنجاری) فشاری است که وقتی هنجارهای پذیرفته شده با واقعیت اجتماعی در ستیز هستند بر افراد وارد می آید . وی بر این باور است که انحراف (کژرفتاری) برای این پیش می آید که جامعه دستیابی به برخی از اهداف را تشویق می کند اما وسایل ضروری برای رسیدن به این اهداف را در اختیار همه قرار نمی دهد و هنگامیکه راه های مقبول دستیابی به این اهداف فراهم نباشد فرد ناچار می شود تا از راه های دیگری به هدف

بررسی تاثیر مسیر های حمل و نقل درون شهری بر رفتارهای خشونت..... ۶۱

خود برسد. از نظر او رفتارهای انحرافی نتیجه فشارهای اجتماعی است که برخی از مردم را وادار به کج روی می کند. او بی هنجاری را از ویژگی های اجتماعی دانست که در آن هنجارها مبنای ثابت و محکمی ندارند و مردم نمی دانند از آن ها چه انتظاری می رود.

اگر جامعه از نظر اقتصادی در مضیقه و فشار باشد زمینه انحرافات چو خشونت شکل گرفته می شود. از نظر دکتر حسین بر" در تحلیل نظریات مرتون " نیز می توان خشونت را نتیجه ناسازگاری وسایل رسیدن به هدفی که در ذهن مشخص کرده ایم با هدف مورد نظر بدانیم. بی هنجاری: وضعیت آشفته ای است که هنجار را از بین برده یا با هنجارها در تضاد است. جامعه با وجود بی هنجاری های گسترده خطر تلاش را بدنبال دارد چرا که اعضاء برای نیل به مقاصد مشترک خطوط راهنمایی در اختیار ندارند و اغلب مواقع احساس نگرانی و بی توجهی می کنند(Doob,1988:172).

روش شناسی

روش انجام این پژوهش استفاده از روش پیمایش است که اختصاصی ترین روش علوم اجتماعی می باشد. هدف این شیوه تحقیق این است که با مقایسه دقیق ویژگی های مختلف موردها به استنباط علی می پردازد. به عبارت دیگر پیمایش شیوه ی سیستماتیک جمع آوری داده ها از طریق مصاحبه رودررو، تلفنی و یا پرسشنامه خود اجرا است. روش نمونه گیری (خوشه ای تصادفی). برآورد حجم نمونه؛ تعداد نمونه ۳۸۴ نفر بوده که با استفاده از فرمول کوکران و به طور متوسط در هر منطقه (۲۲ و ۶ تهران) حدود ۱۹۲ نفر بوده اند. نمونه گیری این پژوهش تصادفی و بر حسب زمان/مکان مختلف می باشد، در زمان های مختلف در مکان های مختلف (مناطق ۶ و ۲۲). جامعه آماری این تحقیق: دو منطقه ۲۲ و ۶ تهران (در منطقه ۲۲ محله های شهرک راه آهن - زیبا دشت و دهکده المپیک) و در منطقه ۶ (قائم مقام - یوسف آباد - ساعی - شیراز و میدان ولیعصر) انتخاب و کار جمع آوری اطلاعات با استفاده از ابزار پرسشنامه صورت پذیرفته است. خشونت عبارت است از هر فعالیتی، ناظر به استفاده از نیروی مادی و معنوی که حقوق جمعی یا فردی را از بین می برد یا به آن حقوق آسیب می رساند و یا آن حقوق را محدود می کند. خشونت نه تنها ابراز خشم و غضب بوده بلکه هر گونه ضرر اعم از مادی، معنوی، جسمی یا روانی و یا سایر اشکالی که به ارزش دیگران صدمه می رساند، را در برمی گیرد. خشونت: کنشی است که عامل آن به عمد به منظور آسیب رسانی فیزیکی به دیگری تلاش می کند (برکوتیز، ۱۹۸۶)

۶۲..... پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال دهم، شماره دوم، تابستان ۱۳۹۵

۳۰۷: خشم؛ هیجانی است که می‌توانیم به هنگام روبرو شدن با رویدادهای ناخوشایند نشان دهیم (لامارش و دزیل ویدار، ۱۹۹۹) خشونت خیابانی؛ رفتاری است که برای آسیب رساندن به دیگری از کسی سر می‌زند و دامنه آن از تحقیر، توهین، تجاوز، ضرب و جرح تا تخریب اموال، دارایی و قتل گسترده است. خشونت خیابانی پدیده‌ای شهری است و در شهرهای بزرگ که میزان آشنایی افراد با هم کم است انگیزه ارتکابش بیشتر است. خشونت رانندگی؛ به رفتار نا بهنجاری که میل به صدمه زدن مستقیم به دیگری را در فرآیند عبور و مرور دارد، اطلاق می‌شود. روایی^۴ و پایایی^۵ یکی از ابزارهای اندازه‌گیری قابلیت اعتماد پرسشنامه، مصاحبه و یا سایر آزمون‌های علوم اجتماعی است و با این مفهوم سر و کار دارد که ابزار اندازه‌گیری در شرایط یکسان تا چه اندازه نتایج یکسانی به دست می‌دهد. در این پژوهش برای روایی پرسشنامه از روش آلفای کرونباخ و جهت سنجش میزان قابلیت اعتماد متغیرها نیز از همان روش استفاده گردیده که نتایج آن پس از انجام اجرای مقدماتی پرسشنامه (Pre-Test) برای تمامی متغیرها میزان بالای ۰/۷۰ را نشان می‌دهد که در علوم انسانی میزان مناسبی است.

یافته‌ها

یافته‌های توصیفی

یافته‌های تحقیق حاضر شامل؛ یافته‌های توصیفی و یافته‌های استنباطی است. یافته‌های توصیفی مربوط به متغیرهای اصلی (مستقل - وابسته). مطابق با جدول توزیع فراوانی و درصدی میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز، انواع خشونت ترافیکی اعم از (کلامی - روانی - عاطفی - جسمانی - اقتصادی) عبارتست از: ۱۷/۲٪ از افراد مورد بررسی ابراز داشته‌اند به میزان اصلا و خیلی کم، ۲۲/۴٪ از افراد مورد بررسی ابراز داشته‌اند به میزان کم، ۳۰/۱٪ از افراد مورد بررسی ابراز داشته‌اند به میزان متوسط، ۲۴/۵٪ از افراد مورد بررسی ابراز داشته‌اند به میزان زیاد، ۵/۸٪ از افراد مورد بررسی ابراز داشته‌اند به میزان خیلی زیاد رفتارهای خشونت آمیز رانندگان را مشاهده کرده‌اند.

⁴ Validity

⁵ Reliability

بررسی تاثیر مسیر های حمل و نقل درون شهری بر رفتارهای خشونت..... ۶۳

جدول ۱: توافقی گروهبندی متغیر منطقه شهری و میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز

| جمع فراوانی | جمع درصدی | منطقه | | میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز | |
|-------------|-----------|---------|----------|------------------------------------|----------------|
| | | منطقه ۶ | منطقه ۲۲ | درصد ردیفی | درصد ستونی |
| ۶۵ | 100.0% | 9.2% | 90.8% | درصد ردیفی | اصلا و خیلی کم |
| | 17.2% | 3.2% | 30.6% | درصد ستونی | |
| ۸۵ | 100.0% | 20.0% | 80.0% | درصد ردیفی | کم |
| | 22.4% | 9.1% | 35.2% | درصد ستونی | |
| ۱۱۴ | 100.0% | 56.1% | 43.9% | درصد ردیفی | متوسط |
| | 30.1% | 34.4% | 25.9% | درصد ستونی | |
| ۹۳ | 100.0% | 88.2% | 11.8% | درصد ردیفی | زیاد |
| | 24.5% | 44.1% | 5.7% | درصد ستونی | |
| ۲۲ | 100.0% | 77.3% | 22.7% | درصد ردیفی | خیلی زیاد |
| | 5.8% | 9.1% | 2.6% | درصد ستونی | |
| ۳۷۹ | 100.0% | 49.1% | 50.9% | درصد ردیفی | مجموع |
| | 100.0% | 100.0% | 100.0% | درصد ستونی | |
| | 379 | 186 | 193 | فراوانی | |

مطابق با جداول توافقی مربوط به متغیرهای منطقه شهری و میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی؛ نتایج حاکی از این است که ۹۰/۸٪ از افراد مورد بررسی ابراز داشته اند به میزان اصلا و خیلی کم شاهد رفتارهای خشونت آمیز رانندگان بوده اند، در منطقه ۲۲ و در منطقه ۶، ۷۷/۳٪ افراد به میزان خیلی زیاد شاهد رفتارهای خشونت آمیز از سوی رانندگان بوده اند.

یافته‌های استنباطی

مقایسه انواع رفتارهای خشونت آمیز در دو منطقه ۶ و ۲۲ شهری

جدول ۲: آزمون T برای مقایسه انواع رفتارهای خشونت آمیز در دو منطقه ۶ و ۲۲

| متغیرها | مقدار T | سطح معنی داری | تأیید یا عدم تأیید فرضیه |
|---------------------|---------|---------------|--------------------------|
| رفتارهای خشونت آمیز | -13.2 | .000 | تأیید |
| خشونت کلامی | -10.95 | .000 | تأیید |
| خشونت روانی | -8.989 | .000 | تأیید |
| خشونت عاطفی | -12.39 | .000 | تأیید |
| خشونت جسمانی | -10.92 | .000 | تأیید |
| خشونت اقتصادی | -8.184 | .000 | تأیید |

مطابق با آزمون T - با واریانس برابر در دو گروه شهروندان مناطق ۶ و ۲۲، در فاصله اطمینان ۹۹٪ با سطح معنی داری (sig=0/000) که از سطح استاندارد ۰/۰۵ کوچکتر است، نشان دهنده

۶۴..... پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال دهم، شماره دوم، تابستان ۱۳۹۵

تفاوت معنی دار انواع رفتارهای خشونت آمیز و میزان رفتار خشونت آمیز در دو منطقه شهری ۶ و ۲۲ شهر تهران است. در خصوص میزان دیده شدن خشونت‌های کلامی، روانی، عاطفی، جسمانی و اقتصادی تفاوت معنا دار می‌باشد و با توجه به اطلاعات موجود فرضیه تحقیق تائید و فرضیه H_0 رد می‌گردد. علامت منفی میزان T نیز نشان می‌دهد که میزان دیده شدن انواع خشونت‌های فوق در رانندگان منطقه ۶ بیشتر از رانندگان منطقه ۲۲ است.

رگرسیون چند متغیره

در بررسی میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز از شیوه رگرسیون خطی از روش Enter استفاده گردید. مقدار ضریب تبیین ($R^2=0/31$) می‌باشد و به عبارت دیگر ۷۱/۰٪ از متغیر میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز توسط متغیرهای دیگر تبیین می‌شود.

جدول ۳: ضرایب رگرسیونی مربوط به مدل‌های پیش‌بینی شده.

| سطح معنی داری | t | ضرایب رگرسیونی استاندارد نشده | | مقدار ثابت |
|---------------|--------|-------------------------------|------------|------------|
| | | Beta | Std. Error | |
| .000 | 9.415 | | 2.755 | 25.942 |
| .000 | 13.203 | .563 | 1.509 | 19.923 |

یافته‌های توصیفی مربوط به متغیرهای فرعی تحقیق (مستقل ثانویه - مداخله گر) آزمون F- در فاصله اطمینان ۹۵٪ با سطح معنی داری ($sig=0/66$) و میزان $F=0/40$ ، نتایج حاکی از آن است که میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی در بین گروه‌های مختلف سنی، تحصیلی و وضعیت شغلی تفاوت معنی داری ندارد. در نتیجه فرضیه تحقیق رد و فرضیه H_0 تائید می‌گردد. هر چند این فرضیه تائید نگردید اما میانگین رویت رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی از سوی پاسخگویان با مدارک تحصیلی فوق لیسانس، دکتری و بالاتر از سایر گروه‌های تحصیلی بیشتر بوده است. همچنین میانگین رویت رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی از سوی پاسخگویان شاغل و بازنشسته بیشتر از سایر گروه‌ها بوده است.

جدول ۴: آزمون F (تحلیل واریانس) میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز در گروه‌های مختلف سنی

| Sig | F | میانگین مجزورات | df | مجموع مجزورات | |
|------|------|-----------------|-----|---------------|------------|
| .669 | .403 | 126.785 | 2 | 253.570 | بین گروهی |
| | | 314.904 | 376 | 118404.045 | درون گروهی |
| | | | 378 | 118657.615 | مجموع |

بررسی تاثیر مسیر های حمل و نقل درون شهری بر رفتارهای خشونت..... ۶۵

جدول ۵: آزمون F (تحلیل واریانس) میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز در گروه های مختلف تحصیلی

| Sig | F | میانگین مجذورات | df | مجموع مجذورات | |
|------|-------|-----------------|-----|---------------|------------|
| .063 | 2.016 | 622.509 | 6 | 3735.056 | بین گروهی |
| | | 308.789 | 370 | 114251.883 | درون گروهی |
| | | | 376 | 117986.939 | مجموع |

جدول ۶: آزمون F (تحلیل واریانس) میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز در گروه های مختلف وضعیت اشتغال

| Sig | F | میانگین مجذورات | df | مجموع مجذورات | |
|------|-------|-----------------|-----|---------------|------------|
| .088 | 2.201 | 684.350 | 3 | 2053.049 | بین گروهی |
| | | 310.946 | 375 | 116604.566 | درون گروهی |
| | | | 378 | 118657.615 | مجموع |

در فاصله اطمینان ۹۵٪ با سطح معنا داری (sig=0/23) نتایج حاصل از آزمون T با واریانس برابر در دو گروه از شهروندان (مردان - زنان) تفاوت معنا دار نمی باشد . بنابراین فرضیه تحقیق رد و فرضیه H0 تایید می گردد.

جدول ۷: آزمون T میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز در بین زنان و مردان

| تفاوت خطای استاندارد | تفاوت میانگین ها | Sig. (2-tailed) | df | T | آزمون لوین | | واریانس برابر | میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز |
|----------------------|------------------|-----------------|--------|--------|------------|------|-----------------|------------------------------------|
| | | | | | Sig. | F | | |
| 1.87305 | -2.2449 | .231 | 373 | -1.199 | .514 | .428 | واریانس برابر | میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز |
| 1.85195 | -2.2449 | .226 | 314.67 | -1.212 | | | واریانس نابرابر | |

در فاصله اطمینان ۹۵٪ با سطح معنا داری (sig=0/00) در دو گروه از شهروندان که رانندگی می کنند و کسانی که رانندگی نمی کنند تفاوت معنا دار می باشد. بنا براین فرضیه تحقیق تایید و فرضیه H0 رد می گردد. علامت مثبت میزان T نیز نشان می دهد که میزان خشونت اقتصادی دیده شده بین کسانی که رانندگی می کنند بیشتر از کسانی است که رانندگی نمی کنند.

جدول ۱۸: آزمون T میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز در بین دو گروهی که رانندگی می کنند و نمی کنند

| تفاوت خطای استاندارد | تفاوت میانگین ها | Sig. (2-tailed) | df | T | آزمون لوین | | واریانس برابر | میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز |
|----------------------|------------------|-----------------|--------|-------|------------|------|-----------------|------------------------------------|
| | | | | | Sig. | F | | |
| 1.95046 | 8.77897 | .000 | 367 | 4.501 | .956 | .003 | واریانس برابر | میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز |
| 1.95160 | 8.77897 | .000 | 214.06 | 4.498 | | | واریانس نابرابر | |

بحث و نتیجه گیری

نتایج به دست آمده از تحلیل های آماری و استنباطی حاکی از آن است که با تمام اینکه در جامعه شهری (چون تهران) در خصوص توزیع امکانات رفاهی در سطح کلان اقداماتی صورت

گرفته و حمل و نقل درون شهری نیز به عنوان یک الویت مهم و ویژه مورد توجه بوده اما همچنان نواقص و کمبودهای موجود توانسته حتی بیشتر از گذشته بر نحوه عملکرد و رفتار اجتماعی شهروندان علی‌الخصوص در بحث ترافیک تاثیر گذار باشد و سبب ساز بروز رفتارهای گوناگون و گاهاً غیر شهروندی گردد که یکی از این رفتارها موضوع بررسی پیش رو، رفتارهای خشونت آمیز (ترافیکی) است. بر اساس مطالعات نظری به عمل آمده و نظریه‌های مختلف روانشناسی - جامعه‌شناسی رفتارهای خشونت آمیز حاصل ناکامی‌ها و فشارهای درونی (انگیزش - عدم اعتماد - عدم وجود سلامت جسم و جان و ...) و بیرونی (اعم از اقتصادی - فرهنگی - اجتماعی و ...) است. از دیگر سو رفتار یک پدیده به نسبت اکتسابی است، چنانچه بتوانیم مسائل محیطی موثر بر خشونت و آرامش ترافیکی را حل کنیم و یا گام‌های موثری جهت تقلیل آن برداریم قطعاً در معابر شهری شهرمان با میزان کمتری از تشنج و رفتارهای نابهنجار که عواقب اسف بار و جبران ناپذیری دارد مواجه خواهیم شد. در بروز بسیاری از این رفتارها در سطح جامعه و در مواجهه با سایر افراد رفتار فردی خشونت تبدیل به یک رفتار اجتماعی ناپسند و نازیباً و بعضاً به شدت آسیب رساننده می‌گردد، چنانکه اخیراً به صورت روزمره بارها شاهد بروز اینگونه رفتارها که اصلاً چشم نواز هم نیستند بوده و یا ناخواسته فاعل برخی از این دست رفتارها هستیم. چنانچه برنامه ریزی اصولی در معابر شهری اعم از بزرگراهی، شریان‌های اصلی و فرعی صورت پذیرد و زیرساخت‌های حمل و نقل نیز کارشناسی و پیش‌بینی شده باشند، مشابه با ساخت شهری در منطقه ۲۲ تهران، آنگاه با نیازسنجی اصولی پیرامون ترافیک روان، ایمن، پیش‌بینی‌های لازم برای معابر ورودی، خروجی و حجمه افزایشی تردد خودروهای شخصی در معابر شهری به ویژه در ساعت اوج تردد از سوی مدیریت شهری صورت پذیرفته باشد، بسیاری از این نابهنجاری‌ها به صورت معمول مشاهده نمی‌گردند و شهروندان با آرامش نسبی رو به حداکثر به امورات روزمره خود در شهر می‌پردازند.

به عنوان محقق در خصوص این موضوع (رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی) اگر چه کمابیش خود را به صورت معضل فوری نشان نداده و در برخی موارد حتی به صورت عادی و معمول هم به نظر می‌رسد، معتقدم جهت کنترل خشونت‌های رفتاری شهروندان از منظر ترافیکی عوامل مختلفی دخیل هستند که با ارائه راه کارهای عملی و اجرایی می‌توان برای کنترل و حتی پیشگیری از آن‌ها اقدامات شایانی را به ثمر رساند. طراحی زیرساخت‌های حمل و نقل، اصلاح هندسی و

اصولی سازی معابر شریانی و فرعی، استفاده از تجهیزات ترافیکی به منظور هدایت صحیح رانندگان و شهروندان استفاده از مسیر های جایگزین با دسترسی اصولی و کوتاه کردن مسیرها با استفاده از سامانه های حمل و نقل همگانی به موقع و سریع السیر و در نظر گرفتن ترافیک ساکن فراخور رشد جمعیت و افزایش تعداد خودرو در معابر و ... همه و همه راه کارهای عملی برای کنترل رفتارهای ترافیکی غیر معقول هستند. همانطوریکه در انواع نظریه ها از جمله زیست شناختی - روانشناختی و جامعه شناختی بحث رفتارهای خشن، پرخاشگری و نابهنجاری را بررسی کردیم و نتایج به دست آمده از بررسی میدانی (اجرای پرسشنامه) نیز ما را به این سمت سوق داده که چنانچه در برنامه ریزی های امروز و آتی مدیریتی شهری (در مجموعه شهرداری - سازمان حمل و نقل و ترافیک و نهاد نظارتی پلیس) بتوانیم مسیرهای استاندارد و کارشناسی شده را برای سیستم حمل و نقل درون شهری طراحی کنیم و به صورت مستمر از همکاری دستگاه های نظارتی (پلیس - قوانین) نیز بهره بگیریم، قطعاً رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی شهروندان (خاصه رانندگان) به طرز چشمگیری متعادل شده و آرامش رفتاری و اخلاقی بر جامعه هدف (کلان شهر تهران) حاکم می گردد.

نظر به تحقیق حاضر و بررسی نتایج به دست آمده از تحلیل های آماری (توصیفی - استنباطی) حاصل از مطالعه در دو منطقه (۶ و ۲۲) ضمن اینکه فرض اصلی تحقیق به اثبات رسیده (مسیرهای حمل و نقل) درون شهری بر رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی موثر هستند. منطقه ۲۲ به عنوان منطقه شهری اصولی ساز که پیش از شکل گیری بافت شهری پیش بینی های لازم جهت احداث زیر ساخت های اصولی حمل و نقل درون شهری در آن دیده شده را با منطقه ۶ به عنوان یکی از مرکزی ترین و مهمترین منطقه شهری از لحاظ تراکم جمعیت، ساختمان های مسکونی - اداری - تجاری و با قدمت شهرنشینی بالاتر مقایسه کرده و نتایج ذیل را به دست آورده ایم. به صورت کلی میزان رویت رفتارهای خشونت آمیز در منطقه ۶ بیشتر از منطقه ۲۲ بوده است.

- ۱- میزان دیده شدن خشونت کلامی در منطقه ۶ بیشتر از منطقه ۲۲ بوده است.
- ۲- میزان دیده شدن خشونت روانی در منطقه ۶ بیشتر از منطقه ۲۲ بوده است.
- ۳- میزان دیده شدن خشونت عاطفی در منطقه ۶ بیشتر از منطقه ۲۲ بوده است.
- ۴- میزان دیده شدن خشونت جسمانی در منطقه ۶ بیشتر از منطقه ۲۲ بوده است.
- ۵- میزان دیده شدن خشونت اقتصادی در منطقه ۶ بیشتر از منطقه ۲۲ بوده است.

۶۸..... پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال دهم، شماره دوم، تابستان ۱۳۹۵

۶- میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز در فاصله اطمینان ۹۵ درصد با نهاد های ترافیکی همبستگی معناداری ندارد.

۷- ۰/۷۱ از متغیر میزان دیده شدن رفتارهای خشونت آمیز توسط متغیرهای دیگر تبیین می شوند.

۸- میزان روئیت رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی در بین پاسخگویان با گروه های سنی مختلف تفاوت معناداری ندارد .

۹- میزان روئیت رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی در بین پاسخگویان با گروه های مختلف تحصیلی تفاوت معناداری ندارد.

۱۰- میانگین روئیت رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی از سوی پاسخگویان با تحصیلات عالی (فوق لیسانس به بالا) از بقیه گروه های تحصیلی بیشتر بوده است .

۱۱- میزان روئیت رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی در بین پاسخگویان با گروه های مختلف وضعیت اشتغال تفاوت معناداری ندارد.

۱۲- میانگین روئیت رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی از سوی پاسخگویان شاغل و بازنشسته از بقیه گروه ها بیشتر بوده است.

۱۳- میزان روئیت رفتارهای خشونت آمیز ترافیکی در بین پاسخگویان با گروه های جنسیتی (زنان - مردان) با توجه به اطلاعات موجود فرضیه تحقیق رد و فرضیه H^۰ تایید می گردد .

۱۴- میزان خشونت اقتصادی روئیت شده در بین افرادی که رانندگی می کنند بیشتر از کسانی است که رانندگی نمی کنند.

منابع

۱. از کیا، مصطفی و غلامرضا غفاری (۱۳۸۰). جامعه شناسی توسعه، تهران: کلمه.
۲. افشاری کهن، جواد (۱۳۸۲). در آمدی بر جامعه شناسی مسائل اجتماعی، انتشارات سایه هور، چاپ اول.
۳. الوانی، منوچهر و حقیقی، محمد رضا (۱۳۸۸). راهکارهای مقابله با چالش های ترافیک شهری دفتر تحقیقات کاربردی انتظامی کرمان.
۴. امیرکافی، مهدی (۱۳۷۵). اعتماد اجتماعی و عوامل موثر بر آن، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه شهید بهشتی تهران، دانشکده ادبیات.
۵. آینی، اسماعیل (۱۳۸۱). هزینه های تصادفات در ایران، مشهد: انتشارات دانشگاه فردوسی.
۶. بورژل، گی (۱۳۷۷). شهر امروز، ترجمه حمید سید میرزائی، چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه شهید بهشتی.
۷. بهرامی، یوسف (۱۳۹۰). تاثیر ساختار فضایی شهر بر رفتار سفر شهروندان (مورد مطالعه شهر رشت)، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه پیام نور رشت.
۸. حسینی، سید علی (۱۳۸۹) اصول و مبانی برنامه ریزی شهری و روستایی، رشت: انتشارات دریای دانش.

بررسی تاثیر مسیر های حمل و نقل درون شهری بر رفتارهای خشونت..... ۶۹

۹. حمیدی، سید صادق، و نبوی، یاسر و هاشمی، سید احمد (۱۳۸۹). ضرورت ایجاد سیستم اطلاعات جغرافیایی تحت وب در مدیریت ترافیک شهری، دفتر تحقیقات کاربردی انتظامی کرمان.
۱۰. خدایی، علی (۱۳۸۵). مهندسی و برنامه ریزی حمل و نقل، دانشگاه صنعتی امیر کبیر، تهران.
۱۱. دی. ای. دواس (۱۳۹۱) پیمایش در تحقیقات اجتماعی، ترجمه هوشنگ نایی، نشر نی، چاپ چهاردهم، تهران.
۱۲. شاهی، جلیل (۱۳۶۸). مهندس ترافیک، تهران: مرکز نشر دانشگاهی.
۱۳. شرفی، حجت اله و همکاران (۱۳۹۰). کاربرد سیستم های اطلاعات جغرافیایی در تحلیل امنیت ترافیک شهری (با تاکید بر کارایی آن در پلیس راهور ناجا)، همایش ترافیک، کرمان.
۱۴. کامران نیا، جلال (۱۳۸۷) شهر نوین حمل و نقل نوین، نشریه صنعت حمل و نقل، شماره ۲۸۳.
۱۵. کلوانی نیتلی، علی (۱۳۹۰) کاربری اراضی و مدیریت ترافیک و حمل و نقل درون شهری، با مطالعه موردی مشکلات ترافیکی شهر ساحلی نور، دفتر تحقیقات کاربردی انتظامی کرمان.
۱۶. گار، تد رابرت (۱۳۷۷) چرا انسان ها شورش می کنند، علی مرشدی زاده، تهران: پژوهشکده مطالعات راهبردی.
۱۷. گیدنز، آنتونی (۱۳۸۴)، پیامدهای مدرنیت، ترجمه محسن ثلاثی، مرکز، تهران.
۱۸. محسنی تبریزی، علیرضا (۱۳۷۹) مبانی نظری و تجربی وندالیسم: مروری بر یافته های یک تحقیق، نامه علوم اجتماعی، شماره ۱۶.

19. Bandura, Albert. "Social Learning Theory", Englewood Cliffs, NJ: Prentice – Hall, 1977.
20. Baron, Robert , and Donn Byren. " Social Psych ohogy : Understanding Human Interaction", Allyn and Bacon, 1994 .
21. Bento, Antonio M. "The impact of urban spital structure on travel demand in the United States " , World Bank Policy Reseach Working Paper . No1.418-466,2004.
22. Bento. A, Cropper . M, Mobarak. A and Vinha.K. "The Impact of Urban Spatial Struture on Travel Demand in the United States " , World Bank policy research working paper no .p.p : 418-466 , 2004
23. B.Jiang and C.Claramunt ." A Structural Approch to the Model Generalization of an Urban Street Network", Geolnformatica , Vol.8, pp157-171 , 2004
24. Brehm, Sharon S. and Saul M.Kassin Paul, of Social Psychology, 1993 .
25. Berkowitz, Leonard. " A Survey of Social Psychology", CBA College Publishing Com, 1986.
26. Burbidge , S and Goulías,K. " Active travl behavior", Brigham Young University, University of California, Sanata Barbara, July7 2008.
27. Canada Mortgage and Housing Corporation (C.m.H.C) ."Impact of urban form and travel accessibility on private vehicle use " , Research Highlight, Socio-Economic Series 49.www.cmhc.ca, 2007.
28. Design Leck , Eran. "The impact of urban formon travel behavior", Berkeley Planning Journal, Volum19,2006.
29. Jabareen, R.Y. "Sustainable urban form : Their typologies, models and conceps", Journal of Planning Education and Research NO.26:p.p.38-52, 2006.
30. Johnson, M .p. " Environmental impacts of urban sprawl: A survey of the literature and propose research Agenda " , Planning and Design " , J.,Vol.33,p.p. 717-735,2001.
31. Leck Eran. " Impact of urban form and travel behavior," Berkeley Planning Journal, Volume 19,2006ter.