

بررسی انگیزه‌های مؤثر بر وندالیزم^۱ (با تکیه بر سنگ‌پرانی به قطارهای مسافربری)

محمد عفتی*

چکیده

در این مقاله سعی شده است به این پرسش پاسخ داده شود که چه کسانی با چه انگیزه‌هایی به سوی قطارهای مسافری سنگ‌پرتاب می‌کنند. عوامل فرهنگی و اجتماعی مؤثر بر این مسئله چه بوده و صاحب‌نظران و متخصصان اجتماعی، فرهنگی و روانشناسی در این باره چه نظری دارند. همچنین سعی شده است با توجه به نتایج به دست آمده از تحقیق مذکور، علل و انگیزه‌های مؤثر در وندالیزم و سنگ‌اندازی به قطارهای مسافری معرفی شوند.

یافته‌های تحقیق نشان می‌دهند که این موارد دربرگیرنده انگیزه تفریحی، نامالایمات خانوادگی، شرایط نابسامان محلی و اوضاع و احوال محیطی و خصوصیات فردی کودکان و نوجوانان و... است. این مقاله می‌کوشد با توجه به این عوامل، راهکارهایی از جمله برنامه‌های آموزشی (فیلم، تئاتر، برنامه‌های رادیویی، سخنرانی و...)، کاهش فرصت‌های آسیب‌رسانی (ایجاد حفاظ‌های فیزیکی و...)، استحکام‌سازی وسایل آسیب‌پذیر (نصب شیشه‌های نشکن و...)، ایجاد فعالیت‌های جایگزین (امکانات تفریحی و...) حفاظت و مراقبت (گشت‌های مخصوص و...) در اختیار مسئولان قرار دهد.

کلید واژه

سنگ‌پرانی، وندالیزم، بزه کاری کودکان و نوجوانان، انحرافات اجتماعی، قطارهای مسافری.

۱- مقدمه

وندالیزم^۲ یا تخریب‌گری اموال به وسیله کودکان و نوجوانان، از جمله مسائل اجتماعی است که گریبانگیر اکثریت کشورهاست و به شدت از آن رنج می‌برند. پاره کردن صندلی‌های اتوبوس، شکستن شیشه‌های پنجره‌ها، آسیب‌رسانی به باجه‌های تلفن عمومی، شکستن لامپ‌های معابر عمومی، یادگاری‌نویسی و کشیدن تصاویر و نقاشی بر روی دیوارها، صندلی‌ها و... سنگ‌اندازی به قطارهای مسافری و غیره، از جمله رفتارهای وندالیستی است که هر ساله هزینه‌های قابل ملاحظه‌ای را بر جامعه تحمیل می‌کند.

بررسی‌های مختلفی درباره علل و انگیزه‌های مؤثر بر این عمل تخریبی در سطح جهان به انجام رسیده است. اما به‌رغم این بررسی‌ها و شناخت دلایل و انگیزه‌های مؤثر بر آن، هنوز هم این‌گونه عوامل تخریب‌گرانه به طور گسترده‌ای در حال انجام است. کشور ما نیز از این قاعده مستثنا نبوده است و هر ساله شاهد تکرار این‌گونه رفتارها بوده و هستیم. با توجه به گستردگی دامنه این‌گونه فعالیت‌ها از یک‌سو و تنوع و گوناگونی نوع و نحوه انجام چنین اعمالی از سوی دیگر و همچنین درخواست شرکت قطارهای مسافری رجا، از بین رفتارهای گوناگون وندالیستی موجود در کشور، پدیده سنگ‌پرانی به قطارهای مسافری انتخاب و بررسی و تحقیق شد. آنچه در پی می‌خوانید حاصل کار تحقیقاتی است که بنا به سفارش شرکت قطارهای مسافری رجا درباره بررسی علل و انگیزه‌های سنگ‌پرانی به قطارهای مسافری تهران در سال ۱۳۸۱ ه. ش انجام شده است.

۲- طرح مسئله

از جمله حوادث و خطراتی که در داخل و خارج از قطار برای مسافران و مردم حاشیه ریل به

وجود می‌آید، پرتاب سنگ به سوی قطارهای مسافری است که توسط کودکان و نوجوانان ساکن در حاشیه ریل انجام می‌شود. این حوادث گاه عواقب ناگوار و جبران‌ناپذیری نظیر: مسدوم شدن برخی مسافران، مرگ تعدادی از آن‌ها، هزینه‌های کلان برای تعویض شیشه‌های شکسته، ایجاد ناامنی، رعب و وحشت مسافران را فراهم آورده که خود منجر به بروز مشکلات عدیده‌ای برای راه‌آهن کشور شده است.

لذا مسئله اصلی در این تحقیق، بررسی علل و انگیزه‌های بروز این رفتار نابهنجار و شناسایی عوامل و شرایط اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی زمینه‌ساز چنین رفتاری است. با توجه به این‌که تا به حال در ایران تحقیق جامعی که بتواند ضمن شناسایی علل و انگیزه‌های آن، راهکارهای کاربردی و مؤثری در اختیار مسئولان و دست‌اندرکاران ذی‌ربط قرار دهد، انجام نگرفته است. لذا این طرح، در پی آن بوده است که با تحقیق از ساکنان حاشیه ریل و پرسش از کودکان و نوجوانان سنگ‌پران، علل و انگیزه‌های این مسئله را بررسی و راهکارهای لازم و عملی در زمینه پیشگیری از بروز این رفتار را بیان کند.

۳- هدف کلی تحقیق

هدف عمده این بررسی شناخت ویژگی‌ها و انگیزه‌های پرتاب‌کنندگان سنگ به قطارهای مسافری از یک سو و تعیین رابطه بین شرایط اقتصادی، اجتماعی و محیطی مناطق حاشیه ریل و سنگ‌پرانی از سوی دیگر به منظور عرضه راه‌حل‌های مناسب جهت ممانعت از این امر بوده است.

۴- ضرورت انجام تحقیق

هر ساله در اثر سنگ‌پرانی به قطارهای مسافری حوادث و سوانح مختلفی در کشور رخ می‌دهد؛ این حوادث و سوانح را می‌توان به دو دسته عمده تقسیم کرد. نخست، حوادثی که منجر به خسارات مالی می‌شود (شکسته شدن شیشه‌ها) و دوم، صدمات جانی است که بر اثر پرتاب سنگ و اصابت آن به مسافران به وجود می‌آید (مجروح شدن مسافران قطار و گاهی فوت

تعدادی از آن‌ها) بر اساس گزارش‌های ارائه شده از سوی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران (آمار شکسته شدن شیشه‌ها از سال ۷۶ تا ۷۹ ه. ش) در سراسر کشور در هر روز به طور متوسط تعداد ۵/۲ جام شیشه شکسته می‌شود. که تعداد آن در ماه به ۱۵۶ جام شیشه و در سال به طور متوسط تعداد ۱۸۹۸ جام شیشه می‌رسد.^۳ چنانچه هزینه متوسط تعویض هر شیشه را ۵۰ هزار تومان در نظر بگیریم سالیانه حدود ۱۰۰ میلیون تومان خسارت مالی به راه‌آهن جمهوری اسلامی وارد می‌شود. در ناحیه تهران نیز بر اساس آمار موجود در سال ۱۳۷۶ ه. ش، تعداد ۷۸۴ جام شیشه بر اثر پرتاب سنگ از سوی جوانان و نوجوانان حاشیه ریل شکسته شده که این رقم در سال ۱۳۷۷ ه. ش به ۱۰۷۴ جام شیشه و در سال ۱۳۷۸ ه. ش به ۱۱۶۱ جام و در سال ۱۳۷۹ ه. ش به ۱۰۸۴ جام شیشه رسیده است.

با توجه به این‌که امروزه ایمن‌سازی حمل و نقل عمومی و کاهش خطرات احتمالی آن یکی از شاخص‌های عمده توسعه حمل و نقل محسوب شده و در مباحث مربوط به گسترش ناوگان حمل و نقل عمومی از اهمیت فوق‌العاده‌ای در جهان برخوردار شده است، پرداختن به موضوع امنیت حمل و نقل ریلی و کاهش خطرات مترتب بر آن از مقوله‌های بسیار مهم به‌شمار می‌رود. بدین منظور و در جهت شناسایی علل و انگیزه‌های مؤثر بر سنگ‌پرانی و همچنین عرضه راهکارهای مناسب در این باره، برای راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران این موضوع انتخاب و بررسی شده است.

۵- جامعه آماری مطالعه شده در تحقیق

جامعه آماری در این بررسی عبارت است از: دانش‌آموزان ۹ تا ۱۶ ساله ساکن در حاشیه ریل آهن. با توجه به گستردگی و حجم بالای این افراد و عدم امکان مطالعه همه آن‌ها، سعی شد بر اساس آمار و اطلاعات موجود (آمار شکسته شدن شیشه قطارهای مسافری) مناطقی که دارای بیشترین میزان سنگ‌پرانی است در سه محور تهران - قزوین، تهران - ورامین و تهران - قم انتخاب شود و از دانش‌آموزان مدارس ابتدایی، راهنمایی و دبیرستان واقع در حاشیه ریل، (مدارسی که در نزدیکی ریل واقع شده (فاصله ۵۰۰ متری ریل) و دانش‌آموزانی که هر روز

به‌منظور رفتن به مدرسه، مجبورند از ریل آهن عبور کنند) پرسشنامه تکمیل شود. با توجه به فرمول نمونه‌گیری کوکران^(۱) از تعداد ۶۲۵۴ دانش‌آموز واقع در حاشیه ریل تعداد ۳۸۲ پرسشنامه تکمیل شده بود که به دلیل افزایش دقت و ضریب اطمینان، این تعداد به ۶۰۰ پرسشنامه افزایش داده شد که از این تعداد پرسشنامه تعداد ۲۶ پرسشنامه به علت ناقص بودن کنار گذاشته شد و در خاتمه تعداد ۵۷۴ پرسشنامه انتخاب و تجزیه و تحلیل شد.

از تعداد ۵۷۴ پرسشنامه تکمیلی تعداد ۱۳۴ نفر از دانش‌آموزان اذعان داشته‌اند که به قطارهای مسافری سنگ انداخته‌اند و می‌اندازند. لذا برای امکان مقایسه آماری بین کسانی که سنگ انداخته و کسانی که سنگ نیانداخته‌اند، تعداد ۱۳۴ نفر از سایر افراد (کسانی که به قطارها، سنگ‌پرانی نکرده بودند) به نسبت کسانی که سنگ‌پرانی کرده بودند، از هریک از مدارس و مقاطع تحصیلی (مدارسی که دانش‌آموزان آن‌ها اذعان نموده بودند که سنگ انداخته‌اند) انتخاب و تجزیه و تحلیل شد (۲۶۸ نفر). لازم به ذکر است که به لحاظ رعایت شرایط مشابه و تجانس بین دانش‌آموزان سنگ‌پران و غیرسنگ‌پران و امکان مقایسه بین آن‌ها از هر مدرسه و مقطع تحصیلی به نسبت تعداد افرادی که سنگ انداخته بودند به همان تعداد نیز افراد غیرسنگ‌پران انتخاب شده‌اند. جداول ۱ و ۲، مناطق دارای بیشترین میزان سنگ‌پرانی و جامعه آماری مطالعه شده را نشان می‌دهد.

جدول ۱: میزان سنگ‌پرانی به تفکیک مسیرهای تردد قطار در ناحیه راه آهن تهران سنگ‌پرانی در سال ۱۳۷۹

نام محور (مسیر ریل)	تعداد شیشه شکسته شده	درصد شیشه‌های شکسته شده
مسیر تهران - ورامین	۵۲۰	۴۸/۵
مسیر تهران - قم	۴۰۵	۳۷/۷
مسیر تهران - قزوین	۱۴۶	۱۳/۸
جمع	۱۰۷۳	۱۰۰

مأخذ: گزارش‌های ماهیانه راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

جدول ۲: جامعه آماری مطالعه شده و حجم نمونه انتخابی

نام منطقه	تعداد مدارس واقع در حاشیه ریل	تعداد دانش آموز	حجم نمونه انتخابی
منطقه ۱۸ تهران	۸	۲۶۹۳	۲۳۸
منطقه ۱۶ تهران	۸	۳۵۶۱	۳۶۲
جمع	۱۶	۶۲۵۴	۶۰۰

مأخذ: اداره کل آموزش و پرورش مناطق ۱۶ و ۱۸ تهران

۶- روش تحقیق و شیوه جمع آوری اطلاعات

روش استفاده شده در این تحقیق روش پیمایشی^(۱) بوده است. شیوه گردآوری داده‌ها نیز همانند تمامی بررسی‌های اجتماعی متداول، استفاده از پرسشنامه و در برخی نمونه‌ها (مدارس ابتدایی) پرسشنامه همراه با مصاحبه بوده است. همچنین از تکنیک مشاهده نیز بهره جسته‌ایم.

۷- تکنیک‌های استفاده شده در توصیف و تحلیل داده‌ها

برای سنجش روابط میان متغیرها و آزمون معناداری آن‌ها و همچنین تحلیل و توصیف داده‌ها از تکنیک‌های مختلف و متداول در علوم اجتماعی نظیر: جداول یک‌بعدی، توزیع فراوانی، درصدگیری استفاده شده است. برای متغیرهایی که سطوح سنجش آن‌ها اسمی بوده است از آزمون کای اسکور^(۲) و من ویتنی^(۳) و برای سنجش متغیرهای رتبه‌ای ضریب گاما^(۴) بکار گرفته شده است.

۸- مبانی نظری تحقیق

۸-۱- نقد منابع موجود

● درباره موضوع مطالعه حاضر تاکنون در کشور ما تحقیق جامعی صورت نگرفته است و

(1) Survey

(2) Chi-square

(3) mann-whitney test

(4) Gama

تنها تعداد محدود و معدودی گزارش علمی موجود است که به بررسی دیدگاه‌های مردم حاشیه ریل و مسافران داخل قطار درباره پدیده سنگ‌پرانی و خصوصیات سنگ‌پرانان و همچنین علل و انگیزه‌های این افراد پرداخته است. از آن جمله می‌توان به «نظرسنجی در زمینه سنگ‌پرانی به قطارهای مسافری توسط اداره آموزش رجا که از تعداد ۵۵ نفر مسافر محور تهران - مشهد به عمل آمده است، اشاره کرد» (آقامیری، ۱۳۷۵).

بر اساس نتایج به دست آمده از مطالعه مذکور، بیشتر افراد (۳۴/۵ درصد) اظهار داشته‌اند که شاهد سنگ‌پرانی افراد به سوی قطار بوده‌اند. اکثریت افراد بررسی شده، سنگ‌پرانان را کودکان و نوجوانان کمتر از ۱۵ سال ذکر کرده‌اند که با انگیزه‌های تفریح و سرگرمی، گشودن عقده‌های خانوادگی و ارضای روح کنجکاوی، اقدام به این عمل نموده‌اند. این افراد، برنامه‌ریزی جهت پر کردن اوقات فراغت بچه‌ها، آموزش در مدارس، ایجاد حفاظ برای شیشه‌ها، استقرار نیروی انتظامی در حریم ریل، دیوارکشی حاشیه ریل، جریمه‌های نقدی خانواده‌ها، ایجاد مسیر زیرزمینی ریل قطار برای مناطق مسکونی را راه‌حل‌های مؤثر و مناسب جهت ممانعت از سنگ‌پرانی بیان نموده‌اند. از آن‌جا که این بررسی از کودکان و نوجوانان ساکن در حاشیه ریل به عمل نیامده است و فقط دربرگیرنده دیدگاه‌های مسافران یکی از خطوط راه‌آهن است، نمی‌تواند تبیین‌کننده انگیزه‌های سنگ‌پرانی و عوامل مؤثر در آن باشد.

● تحقیقات دیگری که در این باره (وندالیزم) در ایران انجام شده است، پایان‌نامه‌های کارشناسی و کارشناسی ارشد درباره عوامل مؤثر در وندالیزم در بین دانش‌آموزان مدارس پسرانه بوده است. برای نمونه می‌توان به پایان‌نامه کارشناسی ارشد ناصر رضوانی (رضوانی، ۱۳۷۵) اشاره کرد که به بررسی عوامل مؤثر در رفتار وندالیستی دانش‌آموزان ساکن در مناطق حاشیه ریل می‌پردازد. این تحقیق به یافته‌های درخور توجهی در زمینه علل انجام رفتارهای وندالیستی در بین برخی دانش‌آموزان دست یافته است. این عوامل شامل خصوصیات خانوادگی، گروه همسالان و وضعیت رفتاری موجود در مدرسه بوده که تأثیر زیادی در گرایش افراد به انجام اعمال وندالیستی داشته است. این دسته از تحقیقات و پایان‌نامه‌ها، گرچه ارتباط نزدیکی با موضوع بررسی شده، داشته‌اند اما به لحاظ گستردگی اعمال و کارهای وندالیستی، نتایج حاصل

از این بررسی‌ها را (عوامل و دلایل مؤثر در رفتار وندالیستی) چندان نمی‌توان به موضوع بررسی‌شده ما در این تحقیق (عمل سنگ‌پرانی به قطارهای مسافری) نسبت داد.

● مطالعات و بررسی‌هایی نیز درباره سنگ‌پرانی و کارهای تخریبی^(۱) و تجاوزگری^(۲) به حریم راه‌آهن توسط مؤسسه جرم‌شناسی استرالیا انجام شده است. از آن جمله می‌توان به بررسی وندالیزم و کشیدن تصاویر و نقاشی، یادگاری‌نویسی و... روی وسایل حمل و نقل عمومی (راه‌آهن) که از سوی پال ویلسون و پاتریکا هیلی در سال ۱۹۸۷ میلادی صورت گرفته است، اشاره کرد (Wilson and Healy, 1986).

بر اساس یافته‌های به دست آمده از این پژوهش، وندال‌ها و کسانی که به اموال راه‌آهن آسیب وارد می‌کنند عمدتاً از جنس مذکر هستند و بین سنین ۱۳ تا ۱۷ سالگی قرار دارند. بیشتر این افراد متعلق به نواحی فقیرنشین شهرها بوده‌اند و از سطح پایین آموزش برخوردارند. همچنین این افراد عمدتاً متعلق به خانوارهای دارای بعد جمعیتی بالا و دارای گرایش شدید به انجام اعمال خرابکاری در داخل گروهی که بدان تعلق دارند، هستند و همچنین پایبندی چندانی به قوانین و مقررات اجتماعی ندارند. این افراد انگیزه‌های مختلفی در انجام اعمال تخریبی دنبال می‌کنند که مهم‌ترین آن عبارت است از: تفریح و سرگرمی، ابراز وجود، خودنمایی، دشمنی، خصومت، همنوایی با گروه (دوستان) و...

● پژوهش دیگری که درباره وندالیزم و آسیب‌رسانی به اموال عمومی در دست است، مطالعه‌ای است با عنوان «مقابله با گرافیتی و وندالیزم» که توسط سوزان گیزون و پال ویلسون در مؤسسه جرم‌شناسی استرالیا انجام شده است (Geason and Wilson, 1990). این بررسی ضمن بحث درباره تئوری‌های جرم‌شناسی مرتبط با وندالیسم، نظیر: تئوری‌های فضای قابل دفاع^(۳)، تئوری فضای قابل مدیریت^(۴)، مدیریت حرکتی و طراحی فیزیکی^(۵)، مهم‌ترین انگیزه‌های وندال‌ها از آسیب‌رسانی به اموال عمومی مانند: وسایل حمل و نقل عمومی (قطار، اتوبوس، مترو و...)، باجه‌های تلفن همگانی و مکان‌های عمومی (مدارس، منازل عمومی و...) را این‌گونه برشمرده‌اند:

(1) Vandalism

(2) Trespass

(3) Defensible Space

(4) Management Space

(5) Fisical Design and Kinetic Management

- انتقام^(۱)
- عصبانیت^(۲)
- خستگی و بی‌حوصلگی^(۳)
- به دست آوردن چیزی^(۴)
- کنجکاوی^(۵)
- ابراز وجود^(۶)

بر اساس یافته‌های حاصل از این بررسی بیشتر افرادی که مبادرت به انجام این‌گونه کارها و اعمال می‌کنند، کودکان و نوجوانانی هستند که از موفقیت تحصیلی کمتری در مدارس برخوردار بوده، دسترسی به امکانات تفریحی کمتری در محل داشته، منزوی و سرخورده بوده و اغلب بیکار و سرگردانند. این نوع تحقیقات اگرچه در زمینه وندالیسم و شعارنویسی روی وسایل عمومی بوده اما ارتباط نزدیکی به لحاظ موضوعی با تحقیق ما داشته و لذا در تدوین فرضیات و متغیرهای تحقیق، از نتایج حاصل از این بررسی‌ها و تجربیات محققان آن استفاده شده است. بنابراین با توجه به بررسی‌های انجام شده مرتبط با فرایند تاریخی موضوع، می‌توان گفت که در این زمینه، تا به حال در کشور ما مطالعات چندانی انجام نشده است و آنچه موجود است بررسی‌هایی است که در سایر کشورها به ویژه کشورهایی نظیر انگلستان، ایالات متحده آمریکا و استرالیا و... در این باره انجام شده است.

۸-۲- چارچوب تئوریک تحقیق

با توجه به این‌که سنگ‌پرانی به قطارهای مسافری نوعی رفتار نابهنجار و ضداجتماعی به‌شمار می‌آید، لذا در دایره مباحث انحرافات و بزهکاری اجتماعی قرار می‌گیرد. صاحب‌نظران و متخصصان انحرافات و بزهکاری به‌منظور تبیین این مسئله، از زوایای مختلف به آن نگرسته‌اند. برخی علت انحرافات و بزهکاری را امری فردی و روانی قلمداد نموده و معتقدند

(1) Revenge

(2) Anger

(3) Boredom

(4) Acquisition

(5) Exploration

(6) Existential exploration

برای شناخت منشأ آن می‌بایست به انگیزه‌ها و خصوصیات فردی و روانی (درونی) افراد توجه کرد و پاره‌ای از اندیشمندان دیگر منشأ آن را اجتماع، خانواده، گروه‌ها و غیره دانسته و معتقدند که برای شناخت علل آن می‌باید به عوامل و محرک‌های اجتماعی و محیطی (بیرونی) توجه داشت. از این‌رو دو دیدگاه متفاوت و در عین حال مکمل همدیگر مطرح می‌شود. نخست، دیدگاه روانشناسان و روانکاوان و دوم، دیدگاه جامعه‌شناسان و علمای علوم اجتماعی است. لذا در این پژوهش علاوه بر بهره‌جستن از دو دیدگاه فوق نظریات صاحب‌نظران وندالیزم نیز محور توجه و تحلیل قرار گرفته است.

۸-۲-۱- نظریه‌های جامعه‌شناسی ناظر بر انحرافات اجتماعی

جامعه‌شناسان، جرم را پدیده‌ای اجتماعی می‌دانند و معتقدند همان‌طور که علت هر پدیده اجتماعی را باید در اجتماع جست‌وجو کرد، رفتارهای بزهکاری نیز نتیجه شرایط اجتماعی و محیطی است، هرچند جامعه‌شناسان از آن‌چه روانکاوان، روانپزشکان و زیست‌شناسان درباره علل کجروی می‌گویند آگاهی دارند، ولی از آن‌جایی که موضوع اصلی مطالعه جامعه‌شناسی، عمل اجتماعی است، جامعه‌شناسان عمدتاً معتقدند که انحرافات اجتماعی بایستی هم در فضای اجتماعی که عمل انحرافی در آن به وقوع پیوسته و هم روابط متقابل اجتماعی که رفتار در قالب آن شکل می‌گیرد مطالعه شود. لذا راه‌های مختلفی جهت بررسی مسئله انحرافات و کج‌رفتاری‌های اجتماعی عرضه کرده‌اند که فصل مشترک همه این راه‌ها پاسخگویی به پرسش‌های زیر است (صدیق، ۱۳۷۹، ۹۴):

۱- چرا انحرافات در تمامی جوامع دنیا دیده می‌شود؟

۲- فراگردی که در طول آن افراد منحرف می‌شوند چگونه است؟

۳- مکانیسم کنترل اجتماعی برای مجازات هنجارشکنان چیست؟

برای پاسخگویی به پرسش‌های فوق تئوری‌ها و نظریات گوناگونی از سوی اندیشمندان و صاحب‌نظران جامعه‌شناسی بیان شده است که می‌توان آن‌ها را در چند دیدگاه اساسی خلاصه

۱- نظریه‌های فشار اجتماعی^(۱)

۲- نظریه‌های خرده‌فرهنگ^(۲)

۳- نظریه‌های کنترل اجتماعی^(۳)

۴- نظریه‌های برچسب اجتماعی^(۴)

«نظریه فشار اجتماعی، رفتارهای انحرافی را نتیجه فشارهای اجتماع می‌داند که برخی از مردم را وادار به انحراف می‌سازد. تعبیر بسیار ساده این نظریه در ضرب‌المثلی باستانی آمده است که فقر موجب جرم می‌شود» (ستوده، ۱۳۷۶، ۱۰۹). به موجب این نظریه خواهش‌های مشروعی که نتوانند از طریق همنوایی با جامعه برآورده شوند، شخص را مجبور به انحراف می‌نمایند. پیروان و ارائه‌دهندگان این نظریه در پاسخ به این پرسش که ناهمنوایی و کجروی از کجا ناشی می‌شود، پاسخ می‌دهند که ناهمنوایی حاصل فشار خواسته‌های مشروع ولی برآورده‌نشده افراد است. زمانی که شرایطی مانع از برآورده شدن انتظارات مردم شود کجروی اتفاق می‌افتد. از جمله صاحب‌نظران این تئوری می‌توان رابرت مرتن، امیل دورکیم و آگنیو را نام برد.

تئوری خرده‌فرهنگ بزه‌کاری، بر این عقیده است که خرده‌فرهنگ بزه‌کاری در پاسخ به مسائل خاصی که اعضای جامعه اصلی با آن مواجه نبوده‌اند به وجود آمده است. به عقیده این افراد، خرده‌فرهنگ، زیرمجموعه‌ای از فرهنگ غالب به‌شمار می‌رود که به نوبه خود دارای نظامی از هنجارها، عقاید و باورهای مختص خود است. این خرده‌فرهنگ زمانی به وجود می‌آید که افراد در شرایط مشابه احساس کنند که به وسیله فرهنگ کلی (حاکم) جامعه فراموش یا در حاشیه قرار گرفته‌اند. در این صورت این گروه‌ها به حمایت یکدیگر شتافته و در داخل خرده‌فرهنگ بزرگتر جامعه خرده‌فرهنگی خاص خود به‌وجود می‌آورند (نه جدای از آن) که مختلف از آن است و به تدریج در جهت تضاد با فرهنگ کلی و مرسوم جامعه قرار می‌گیرد و در انحراف و بزه‌کاری رفتار افراد تأثیر به‌سزایی ایفا می‌نماید. از صاحب‌نظران این تئوری‌ها می‌توان به آلبرت کوهن^(۵)، ریچارد کلورد^(۶)، لیوود اوهلین^(۷)، والتر میلر^(۸)،

(1) Social strain theories

(2) Subculture theory

(3) Social control theories

(4) Labeling theory

(5) Albert cohen

(6) Richard cloward

(7) Lloyd ohlin

(8) Walter miller

ملوین ولفگنگ^(۱) و فرانکو فراکوئی^(۲) اشاره کرد (Dane, 1999).

طرفداران نظریه کنترل اجتماعی، معتقدند زندگی روی هم رفته پر از وسوسه و فریب است، مردم فقط به این دلیل با هنجارهای اجتماعی هم‌نوابی نشان می‌دهند که جامعه قادر است رفتار آنان را کنترل نماید و اگر چنین کنترلی نبود ممکن بود هم‌نوابی کمی وجود داشته باشد (ستوده، ۱۳۷۶، ۱۱۴). از صاحب‌نظران این تئوری می‌توان به امیل دورکیم^(۳)، تراویس هیرسچی^(۴)، والتر رکلس^(۵) اشاره کرد.

نظریه پردازان برجسب‌زنی، کجروی را نه به مثابه مجموعه‌ای از ویژگی‌های افراد یا گروه‌ها، بلکه به مثابه فرایند کنش متقابل میان کجروان و ناکجروان تبیین می‌کنند. برای نمونه، بسیاری از کودکان به کارهایی مانند بالا رفتن از دیوار باغ‌های دیگران، شکستن شیشه پنجره‌ها، دزدیدن میوه یا فرار از مدرسه دست می‌زنند. در محله مرفه این کارها ممکن است توسط پدر و مادرها، معلم‌ها و پلیس به طور یکسان به منزله جنبه‌های نسبتاً معصومانه فرایند رشد تلقی شود. از سوی دیگر، در نواحی فقیرنشین، این قبیل اعمال ممکن است به منزله دلیل گرایش به بزهکاری جوانان تلقی گردد.

طرفداران تئوری برجسب، معتقدند همین که برجسب بزهکاری به کودکی زده شد، به منزله مجرم بدنام می‌شود و ممکن است توسط معلمان و کارفرمایان آینده به مثابه فردی غیر قابل اعتماد در نظر گرفته شود (و همین‌گونه با او رفتار شود). آنگاه فرد به ورطه رفتار تبه‌کارانه بیشتری سقوط می‌کند و فاصله‌اش با میثاق‌های اجتماعی رسمی زیادتر می‌شود. از صاحب‌نظران این دیدگاه می‌توان ادوین لمرت^(۶)، هیرشی^(۷) و هوارد بکر^(۸) را نام برد.

۸-۲-۲- نظریه‌های روانشناسی ناظر بر انحرافات اجتماعی

«بسیاری از روانشناسان و روانکاوان علل رفتار جنایی را بر حسب نقص شخصیت مجرم توجیه می‌کنند. آنان بر این باورند که برخی از گونه‌های شخصیت بیشتر از گونه‌های دیگر گرایش

(1) Olfgang Malvin
(3) Emile Durkheim
(5) Walter Reckless
(7) Hirchi

(2) Franco Ferracuti
(4) Travis Hirschi
(6) Edvin Lemert
(8) Howard Becker

به تبهکاری و ارتکاب جرم دارند. در واقع، آنان رفتارهای جنایی را پیش از آن‌که به ژن‌های غیرعادی نسبت دهند، به تجربه‌های نابهنجار دوران کودکی که معلول روابط ناسالم بین فرد و محیط اجتماعیست، می‌دانند» (ستوده، میرزائی، پازند، ۱۳۷۶، ص ۷۴).

در نظریه‌های روانکاوی، جرم به‌مثابه‌گونه‌ای بیماری روانی در نظر می‌آید که از نابسامانی‌ها در یکی از لایه‌های سه‌گانه شخصیت فرد و یا روابط آن‌ها با یکدیگر پدید می‌آید. به طور کلی نظریه‌های روانکاوی رفتار مجرمانه را به دو گروه تقسیم می‌کنند:

۱- نظریه‌های روان‌کاوانه تبهکاری^(۱)

۲- نظریه‌های یادگیری اجتماعی^(۲)

«نظریه روان‌کاوانه تبهکاری به آن گروه از نظریه‌ها گفته می‌شود که به جای تأکید بر عوامل زیستی یا رفتاری در پیدایی تبهکاری بر متغیرهای مربوط به پویایی درونی، که سرگذشت فرد آدمی آن‌ها را پدید می‌آورد، تأکید می‌کنند. در واقع این نظریه‌ها معتقدند که انسان‌ها دارای غریزه‌های پرخاشگری، کج‌رفتاری و ضداجتماعی هستند اما بیشتر آن‌ها در فرایند اجتماعی شدن تحت تأثیر کارگزاران جامعه‌پذیری (خانواده، همگان، مدرسه، وسایل ارتباط جمعی و...) یاد می‌گیرند که چگونه غرایز را مهار کنند. اساس نظریات روانکاوی تبهکاری مبتنی بر این فرض است که سرخوردگی و ناکامی همواره موجب پرخاشگری می‌شود. صاحب‌نظران این تئوری معتقدند که پرخاشگری در انسان جنبه ذاتی و فطری دارد. فروید واضع مکتب روانکاوی معتقد است که پرخاشگری در انسان ذاتی بوده و به‌منزله نیروی نهفته در انسان دارای حالت هیدرولیکی است، یعنی به تدریج در شخص متراکم و فشرده می‌شود و نیاز به تخلیه پیدا می‌کند. به نظر فروید اگر این انرژی به شکلی مطلوب و صحیح (مثلاً از طریق ورزش‌ها و بازی‌ها) تخلیه شود جنبه سازنده خواهد داشت، در غیر این صورت، به گونه‌ای مخرب تخلیه می‌شود که اعمالی نظیر قتل، ضرب و شتم، تخریب و نظایر آن‌ها از این جمله‌اند. نظریه یادگیری اجتماعی بر این نکته تأکید دارد که رفتار انحرافی از طریق معاشرت با دوستان ناباب آموخته می‌شود. ادوین ساترلند بر این اعتقاد است که رفتار انحرافی مانند سایر رفتارهای اجتماعی از طریق هم‌نشینی و پیوستگی با دیگران آموخته می‌شود. ساترلند نتیجه

می‌گیرد که مردم به نسبت همنشینی و ارتباطی که با قانون‌شکنان دارند کجرو می‌شوند و عوامل چندی، این تأثیرپذیری را تعیین می‌نماید (صدیق، ۱۳۷۹):

۱- اولین عامل، شدت تماس‌هایی است که با دیگران برقرار می‌شود. یک شخص بیشتر از این‌که به وسیله آشنایان دور خود که کجرو هم هستند متأثر شود تحت تأثیر دوستان منحرف و اعضای خانواده خود قرار می‌گیرد.

۲- دومین عامل سن شخص به هنگام برقراری ارتباط با دیگران است. تأثیرپذیری از دیگران در ایام کودکی و جوانی بسیار قوی‌تر از سایر دوران زندگی است.

۳- سومین عامل نسبت تماس با کجروان در مقایسه با تماس با هم‌نویان است. طرفداران یادگیری اجتماعی حتی پرخاشگری را نیز یادگرفتنی می‌دانند و بر این اعتقاد هستند که دلایل فراوانی می‌توان بیان کرد که پرخاشگری منشأ غریزی و ذاتی ندارد و به همین دلایل از لحاظ اجتماعی، هم قابل آموزش و هم قابل پیشگیری است (کوزر، روزنبرگ، ۱۳۷۸، ۴۸۵، ۴۸۱-۴۸۰).

۳-۲-۸- نظریات ناظر بر نوعی انحراف اجتماعی به نام وندالیزم

صاحب‌نظران مختلفی درباره علل وندالیزم و انگیزه‌های آن بحث کرده‌اند و هریک تلاش کرده‌اند تا بر مبنای یافته‌های خویش این مسئله را تبیین کنند. به منظور آشنایی با این افراد و نظریات آن‌ها به ذکر برخی از آن‌ها می‌پردازیم:

پاول ویلسون و پاتریکا هیلی^(۱) در پژوهشی که درباره وندالیزم بر روی راه‌آهن ایالت «نیوساوت ولز» کانادا انجام داده‌اند وندالیزم را نوعی تخریب، معیوب‌سازی و محو عمدی اموال عمومی یا شخصی تعریف کرده‌اند. به نظر این دو اندیشمند از آن‌جا که وندالیزم منجر به تخریب اموال، ایجاد خسارت مالی و حتی گاهی مواقع منجر به مرگ افراد می‌شود جرم تلقی می‌شود. وندال‌ها افراد خاص یا ویژه‌ای نیستند بلکه شامل طیف گسترده‌ای از افراد خوب و بد، دختر و پسر، فقیر و ثروتمند، سیاه و سفید و... هستند. این افراد تلاش کرده‌اند طبقه‌بندی جامعی از وندالیزم عرضه نمایند که هم شامل علل و هم تبیین‌کننده انگیزه‌های افراد وندال باشد. طبقه‌بندی مذکور شامل این موارد است:

(1) Patrica Healy and Paul Wilson

- ۱- وندالیسم زیاده‌طلبانه^(۱)
- ۲- وندالیسم تاکتیکی^(۲)
- ۳- وندالیسم ایدئولوژیکی^(۳)
- ۴- وندالیسم تلافی‌جویانه^(۴)
- ۵- وندالیسم مغرضانه^(۵)
- ۶- وندالیسم غیرمغرضانه^(۶)
- ۷- وندالیسم بازی‌گونه^(۷)

وندالیسم زیاده‌خواهانه شامل آن نوع اعمال تخریبی است که فرد به منظور به دست آوردن چیزی (پول، مالکیت و...) مرتکب می‌شود (مانند شکستن باجه‌های تلفن و...) وندالیسم تاکتیکی دربرگیرنده نوع رفتار تخریبی است که فرد با استفاده از تکنیک‌های از پیش تعیین شده جهت دستیابی به چیزی دست به اعمال تخریبی می‌زند. وندالیسم ایدئولوژیکی شامل صدمه زدن یا انجام اعمال تخریبی به سبب پیش بردن هدف یا دادن پیامی انجام می‌شود. (مانند نوشتن شعار روی دیوار و...)

وندالیسم تلافی‌جویانه عبارت از صدمه زدن به دیگران به منظور انتقام گرفتن است. (مانند شکستن شیشه‌های مدرسه توسط دانش‌آموزان به سبب احساس بی‌عدالتی از سوی معلم نسبت به خود). وندالیسم عنادورزانه یا مغرضانه به مجموعه‌ای از کارهای تخریبی توسط نوجوانان گفته می‌شود که ناشی از خشم و محرومیت آن‌ها از بعضی چیزهای مورد علاقه‌شان است. (مانند نقاشی یا خط انداختن روی ماشین‌های گران‌قیمت در خیابان). وندالیسم غیرمغرضانه ناشی از بی‌اهمیت دانستن و یا عدم اطلاع از عواقب و ارزش اشیا از سوی این افراد است که دست به تخریب و صدمه می‌زنند (مثل پاره کردن صندلی‌های اتوبوس یا مترو و...).

وندالیسم تفریحانه و بازی شامل آن نوع اعمال وندالیستی است که جزو بازی محسوب شده و یا به خاطر رقابت و مسابقه بین افراد صورت می‌گیرد (Wilson and Healy, 1986).

- (1) Acquisitive vandalism
- (3) Ideological vandalism
- (5) Malicious vandalism
- (7) Play vandalism

- (2) Tactical vandalism
- (4) Vindictive vandalism
- (6) Innocuous vandalism

مارشال و میسر دو تن از صاحب‌نظران وندالیسم معتقدند: هدف عمده وندال‌ها از اقدام به کارهای تخریبی، تخریب اموال است تا آسیب‌رسانی به افراد. کارهای وندالیستی که عمدتاً توسط کودکان و جوانان انجام می‌گیرد نوعی شیطنت و شوخی است تا بزهکاری، افراد وندال بی‌آنکه بدانند، این اعمال را انجام می‌دهند و اعمال خود را بیشتر شوخی و به اصطلاح معروف «آتش‌بازی» قلمداد می‌کنند. به نظر این دو دانشمند، تخریب اموال برای وندال‌ها نوعی تفریح و هیجان است. این اعمال از نوعی تعامل جمعی نشأت می‌گیرد و رفتاری است خودبه‌خودی و بدون برنامه‌ریزی پیشین. مارشال و میسر معتقدند که

«وندالیسم در بسیاری از موارد رفتاری است که برآیند واکنش‌های گروهی است و پاسخ تعاملی هر یک از شرکت‌کنندگان روی اعمال شرکت‌کننده دیگر سوار شده و عمل گروهی وندالی نتیجه می‌شود. شرکت در این اعمال به هر فرد موقعیت و تعامل گروهی می‌دهد و از طریق درگیری مستقیم، فرد از این‌که عضوی حاشیه‌ای باشد، برهیز می‌کند.» (رمضانی، ۱۳۷۵، ۴۸).

پاتریس ژانورد در تبیین وندالیسم معتقد است که وندالیسم نوعی روحیه بیمارگونه است که به تخریب تأسیسات عمومی تمایل دارد. وی با توجه به قانون جاذبه و جذابیت در روانشناسی می‌گوید: پدیده گلوله برفی و جنبه سرایت‌آمیز آن در روانشناسی امری شناخته شده است، کافی است که فردی اولین گلوله برفی را پرتاب کند. دیگران معمولاً از او پیروی می‌کنند و به عواقب کار خویش چندان نمی‌اندیشند... بنابراین دیدن الگوهای تحریک‌کننده موجب بروز رفتار وندالیستی است (همان، ۵۰). به نظر پاتریس ژانورد خرابکاری در تأسیسات اجتماعی، نوعی فریاد از سرتهایی است. بنابراین زیبایی محیط زیست نیز وندال‌ها را از دست زدن به خرابکاری منصرف می‌کند (ژانورن، ۱۳۶۷، ۳۳).

زیمنبارو در نتیجه‌گیری از تحقیقات خود درباره موضوع تخریب اموال عمومی، چنین نظر می‌دهد که ارتباط قوی و محکمی بین فردیت (بیگانگی) و وندالیسم وجود دارد. برای نمونه او به قرار دادن ماشین بلیط‌گیر به جای پرسنل حمل و نقل اشاره می‌کند که این مسئله تأثیر زیادی در ایجاد احساس گمنامی در بین مسافران داشته است. او در رابطه با نقش گروه و تأثیر آن بر وندالیسم معتقد است که این روند هنگامی بیشتر نمایان می‌شود که وندال‌ها به صورت

گروهی عمل می‌کنند. به دلیل پرستیژ و شأن گروه، خطا می‌تواند بزرگ‌تر شود چون مسئولیت بین تمامی اعضای گروه تقسیم می‌شود. به موازات این کشف این چنین به نظر می‌آید که هشتاد درصد از وندال‌هایی که به وسایل حمل و نقل عمومی صدمه وارد می‌کنند به‌طور گروهی عمل می‌کنند (رمضانی، ۱۳۷۵). زیمبارو و دیگران نشان داده‌اند که اعمال قبلی وندال‌ها، احتمال وقوع تخلف مجدد را افزایش می‌دهد. هر فرد در گروه کار خود را از جایی شروع می‌کند که دیگری در آنجا کار را تمام کرده است. بر این اساس، اگر شرکت‌های حمل و نقل بخواهند خسارت ناشی از این اعمال را کاهش دهند، باید به سرعت وسایل نقلیه را تعمیر کنند تا اثری از خرابی‌ها باقی نماند.

هاویر از مطالعات خود دربارهٔ وندالیسم به این نتیجه رسیده است که در برخی موارد دلیل رفتار تخریبی وندال‌ها نیاز آنان به توجه است. عمدتاً، این افراد را جوانانی تشکیل می‌دهند که از کودکی کمبود محبت داشته و در جست‌وجوی تشخیص‌اند، لذا با انجام این اعمال قصد دارند تا توجه دیگران را به خود جلب کنند (همان، ۳۰).

پروفسور گابریل موز استاد روانشناسی اجتماعی در دانشگاه رنه دکارت و گروه تحت نظارت او در بررسی‌ها و تجربیات خود به این نتیجه دست یافته‌اند که وندالیسم و خرابکاری در تأسیسات اجتماعی انگیزه‌های عمیق‌تر و پیچیده‌تری دارد. پروفسور گابریل موز و گروه تحقیقاتی وی، پانزده باجهٔ تلفن عمومی پاریس را که بیشتر از همه از سوی خرابکاران به آن‌ها حمله شده بود بررسی کردند. نتایج این بررسی حیرت‌آور بود: معلوم شد ۹۰ درصد کسانی که تلفن عمومی را خراب می‌کنند دو انگیزه دارند: نخست، دستگاه تلفن شماره را نمی‌گیرد و سکه را هم می‌خورد و پس نمی‌دهد، دوم، تلفن‌کننده از این‌که در کار خود موفق نشده است، خشمگین می‌شود و به عنوان واکنش خشم خویش بر تلفن مشت می‌کوبد. به بیان دیگر می‌توان گفت انگیزهٔ خرابکاری عبارت است از (ژانورن، ۱۳۶۷، ۲۸):

- احساس ظلم و ستم و اجحاف،
- احساس عدم موفقیت در کار،
- عصیان و اعتراض.

با توجه به نظریات فوق و مجموع نظریات موجود دربارهٔ وندالیسم، اکثریت صاحب نظران و متخصصان این موضوع بر این عقیده‌اند که رفتار وندالی (تخریبگری) یک نوع رفتار بیمارگونه‌ای است که ریشه در مناسبات اقتصادی، اجتماعی از یک سو و علل و انگیزه‌های فردی از سوی دیگر دارد. با توجه به مبانی تئوریک فوق و تجربیات شخصی محقق فرضیاتی تدوین شده است که جدول ۳، چکیده تئوری‌ها و فرضیات مستخرج از آن‌ها را نشان می‌دهد:

جدول ۳: چکیده تئوری‌های استفاده شده و فرضیات منتج از آن‌ها

ردیف	نظریه علمی یا نتایج تحقیقات	نام تئوریسین یا منبع	نتیجه تطبیقی با موضوع مطالعه شده	متغیر مستقل
۱	انحراف زمانی حاصل می‌شود که بین آرمان‌های فرهنگی و راه‌های مشروع نیل به آن‌ها در جامعه شکاف حاصل شود. خواسته‌های مشرومی که نتوانند از طریق همنوایی با جامعه برآورده شوند شخصی را مجبور به انحراف می‌نمایند.	تئوری آئومی امیل دورکهم و مرتون	آرزوی سوار شدن به قطار و عدم امکان دستیابی به آن از سوی افراد موجب سنگ‌پرانی به قطارهای مسافری می‌شود.	آرزوی سوار شدن به قطار
۲	جوانان خرده فرهنگ بزهکاری به هدف‌های درازمدت و پرنام‌ریزی شده علاقه‌ای ندارند بلکه آن‌ها بی‌پروا، بی‌قرار و به دنبال هیجان‌اند و کمتر در فکر سود و زیانی هستند که در آینده نصیب آن‌ها می‌شود.	تئوری خرده فرهنگ آلبرت کوهن	سنگ‌پرانی به قطار در مقایسه با سایر افراد به انجام تفریحات توأم با هیجان رغبت بیشتری دارند.	میزان تمایل به انجام تفریحات توأم با هیجان
۳	وجود سبزه فرهنگی و عدم وحدت در الگوهای فرهنگی مناطق محروم و فقیر موجب می‌شود که برخی از گروه‌های قومی انواع خاصی از بزهکاری را با دیده اغماض بنگرند.	تئوری خرده فرهنگ آلبرت کوهن	به نظر می‌رسد بین طرز تلقی افراد سنگ‌پران به قطارهای مسافری و غیر سنگ‌پران از نظر میزان جرم بودن این کار تفاوت معناداری وجود دارد به طوری که افراد، سنگ‌پران و اطرافیان آن‌ها در مقایسه با سایر افراد، سنگ‌پرانی را جرم قلمداد نمی‌کنند.	میزان اعتقاد به جرم بودن سنگ‌پرانی از سوی فرد، خانواده و دوستان وی
۴	زمانی که جوان به تفاوت بین موقعیت خویش و سایر افراد جامعه واقف شود ممکن است با خشم و پرخاشگری عکس‌العمل نشان دهد بنابراین رفتار افراد بستگی به این دارد که آن‌ها چقدر خود را با سایر موقعیت‌های از خود بالاتر مقایسه و چقدر احساس حقارت یا رضایت نمایند.	تئوری خرده فرهنگ آلبرت کوهن	به نظر می‌رسد بین سنگ‌پرانی به قطارهای مسافری و رضایت فرد از وضعیت زندگی خود و خانواده‌اش رابطه وجود دارد. به عبارت دیگر افراد، سنگ‌انداز در مقایسه با سایر افراد احساس رضایت کمتری دارند.	میزان احساس رضایت از زندگی
۵	جامعه‌ای که در آن انواع مهاجران مختلف وجود دارد دارای خرده فرهنگ‌های متفاوت و گاه متعارض بوده که این مسئله زمینه مساعدی را برای ارتکاب اعمال بزهکاران فراهم می‌سازد.	تئوری تعارض فرهنگی تورستن سبلین	افرادی که به قطارهای مسافری سنگ‌پرانی می‌کنند بیشتر به خانواده‌های مهاجر تعلق دارند.	تعلق داشتن به خانواده مهاجر

ادامه جدول ۳:

ردیف	نظریه علمی یا نتایج تحقیقات	نام تئوریسین یا منبع	نتیجه تطبیقی با موضوع مطالعه شده	متغیر مستقل
۶	نبود ساختار اجتماعی خویشتن داری که افراد را وادار به احترام گذاشتن به قانون نماید موجب نقض هنجارهای قانونی از سوی افراد می‌شود. علاوه بر آن ترس از بی‌آبرویی یا بی‌احترامی و بی‌اعتباری بسیاری از افراد جامعه را و می‌دارد تا از انجام کارهای ضداجتماعی سر باز زنند.	تئوری والتر. ت. رکلس تئوری کنترل اجتماعی	به نظر می‌رسد میزان وجود کنترل‌های اجتماعی (غیررسمی) در پیرامون افراد سنگ‌پران و غیر سنگ‌پران متفاوت باشد. افراد سنگ‌پران در پیرامون خود با کنترل‌های کمتری از سوی والدین، محل و دوستان مواجه‌اند.	میزان وجود کنترل غیررسمی
۷	دلیل عدم ارتکاب به اعمال بزهکاری افراد پلا بودن میزان تعهد آنان به قانون است.	تئوری تعهد اجتماعی هوارد بکر	افراد سنگ‌پران به قطارهای مسافری در مقایسه با سایر افراد از پایبندی کمتری نسبت به قانون و مقررات برخوردارند.	میزان پایبندی به قانون و مقررات اجتماعی
۸	پرخاشگری در انسان به تدریج در شخص متراکم و فشرده می‌شود و نیاز به تخلیه پیدا می‌کند. اگر این انرژی از طریق ورزش و بازی تخلیه نشود به گونه‌ای مخرب تخلیه می‌شود.	زیگموند فروید	بین افراد سنگ‌پران به قطارها و سایر افراد از نظر میزان دسترسی به امکانات تفاوت معناداری وجود دارد.	میزان دسترسی به امکانات تفریحی
۹	پرخاشگری جنبه تقلیدی دارد و از راه مشاهده کسب می‌شود.	بندورا	سنگ‌پرانی بسیاری از افراد به قطار به دلیل تقلید و مشاهده سنگ‌پرانی سایر دوستان است.	تقلید از دوستان
۱۰	اعمال وندالیسم وسعاً به وسیله جوانان اجرا می‌شود بدون آنکه بدانند این عمل جرم است.	مارشال ب. کلینارد و رابرت ف. میپر	اکثریت افرادی که به سوی قطارهای مسافری سنگ‌پرانی می‌کنند در مقایسه با سایر افراد دربارهٔ پی‌آمد حاصل از آن اطلاع چندانی ندارند.	عدم اطلاع از پی‌آمدهای سنگ‌پرانی
۱۱	وندال‌ها اعمال خود را نوعی شوخی و مزاح می‌دانند و تخریب اموال برای آنان تفریح و هیجان می‌آورد.	مارشال ب. کلینارد و رابرت ف. میپر	سنگ‌پرانی به قطارهای مسافری برای جوانان حاشیه ریل نوعی تفریح و سرگرمی است.	انگیزه تفریح و سرگرمی
۱۲	دپدن آنگوهای تخریب‌کننده موجب بروز رفتار وندالیسم می‌شود.	پاتریس زانورن	عکس‌العمل تخریب‌کننده مسافران داخل قطار در سنگ‌پرانی افراد به سوی قطار مؤثر است.	عکس‌العمل تخریب‌کننده مسافران
۱۳	کودگانی که به نحوی بیش فعال هستند استعداد بیشتری برای ابتلا به اختلال رفتار اعم از رفتار بزهکاری، ضداجتماعی و وندالیسم دارند.	رابرت اندری	به نظر می‌رسد میان دو گروه از افراد سنگ‌پران و سایر افراد تفاوت معناداری از لحاظ میزان تحرک و جنبش‌جویش (فیزیکی) وجود داشته باشد به طوری که افراد سنگ‌پران از میزان تحرک بیشتری برخوردارند.	بیش فعالی
۱۴	تخریب اموال از سوی وندال‌ها در واقع اعتراضی است به موقعیت مبهم در ساختار اجتماعی و انگیزه خرابکاری از سوی وندال‌ها نوعی احساس ظلم، ستم و اجحاف است.	مارشال ب. کلینارد و رابرت ف. میپر و پروفسور گابریل موز	سنگ‌پرانی به قطارهای مسافری نوعی اعتراض به نابرابری اجتماعی است (احساس ظلم و اجحافی است که به آن‌ها شده است).	میزان احساس نابرابری اجتماعی و ظلم و اجحاف
۱۵	تجربیات اولیه خانواده کودک با مادر و سابقه بی‌تفاوتی پدر به کودک و یا رابطه آزاردهنده پدر به فرزند از علل عمده اختلال رفتاری است.	تئوری اختلال رفتاری آنتسن، ایزرالیل	افراد سنگ‌پران در مقایسه با سایر افراد از رابطه متناسبی با والدین خود برخوردار نیستند.	کیفیت رابطه با والدین

- ادامه جدول ۳:

ردیف	نظریه علمی یا نتایج تحقیقات	نام تئورسین یا منبع	نتیجه تطبیقی با موضوع مطالعه شده	متغیر مستقل
۱۶	والدینی که ساکن محله‌های پست هستند نمی‌توانند به آسانی آرامش و شادمانی را در محیط خانواده به وجود آورند و این مسئله در اختلال رفتاری افراد تأثیر دارد	لوسین بورت	به نظر می‌رسد میان دو گروه سنگ‌پران و غیر سنگ‌پران از نظر میزان تأمین مالی خانواده (درآمد متوسط ماهیانه خانوار) تفاوت معناداری وجود دارد.	میزان تأمین مالی خانواده
۱۷	اوضاع و احوال اجتماعی و اقتصادی یک منطقه جغرافیایی معین (تراکم جمعیت، سطح اقتصادی) تأثیر قاطعی بر نرخ بزهکاری دارد.	تئوری نواحی بزهکاری کلیفورد شاو	به نظر می‌رسد بین دو گروه سنگ‌پران و غیر سنگ‌پران از حیث بعد خانوار تفاوت معناداری وجود دارد به طوری که بعد خانوار سنگ‌پران‌ها بیشتر از بعد خانوار سایر افراد است.	بعد خانوار
۱۸	رفتار انحرافی از طریق معاشرت با دوستان ناپایب آموخته می‌شود و میزان اقدام فرد به اعمال بزهکارانه بستگی به این دارد که چقدر این اعمال تحسین افراد گروه را در پی دارد.	تئوری معاشرت‌های ترجیحی ساترلند	افراد سنگ‌پران به قطارهای مسافری در مقایسه با سایر افراد بیشتر با دوستان ناپایب معاشرت دارند	میزان معاشرت با دوستان ناپایب
۱۹	سرخوردگی و ناکامی همواره موجب پرخاشگری است.	زیگموند فروید	افراد سنگ‌پران به قطارهای مسافری در مقایسه با سایر افراد در کسب خواسته‌های خود بیشتر ناکام و سرخورده‌اند.	میزان احساس ناکامی
۲۰	تعارض و از هم پاشیدگی خانوادگی یکی از عوامل اختلال رفتاری کودکان است.	لوسین بورت	به نظر می‌رسد میان دو گروه سنگ‌پران و غیر سنگ‌پران از نظر میزان وجود تعارض و اختلاف در خانواده تفاوت وجود دارد به طوری که در خانواده افراد سنگ‌پران اختلاف و تعارض خانوادگی بیشتری وجود دارد.	میزان تعارض و اختلاف در بین اعضای خانواده
۲۱	مشاهدات و تجربیات محقق	-	سر و صدای زیاد قطارها موجب آذیت و آزار افراد گردیده و سنگ‌پرانی به آن نوعی انتقام‌جویی است.	انتقام‌جویی
۲۲	مشاهدات و تجربیات محقق	-	حوادث اتفاق افتاده توسط قطار در حاشیه ریل (تصادف، زخمی و کشته شدن افراد و...) موجب ایجاد احساس تنفر در افراد گردیده و این مسئله موجب سنگ‌پرانی به قطارها می‌شود.	میزان احساس تنفر از قطار

۹- توصیف اطلاعات

بر اساس بررسی‌های انجام شده از دانش‌آموزان مقاطع مختلف تحصیلی واقع در حاشیه ریل (تعداد ۵۷۴ دانش‌آموز) تعداد ۱۳۴ نفر از دانش‌آموزان اظهار داشته‌اند که به قطارهای مسافری سنگ انداخته‌اند و در حال حاضر نیز به قطارهای مسافری سنگ می‌اندازند. بر اساس یافته‌های

به‌دست آمده، میانگین سنی این افراد ۱۲/۹ سال بوده است. بیشترین میزان سنگ‌پرانی بین سنین ۱۱-۱۵ سال و نقطه اوج (پیک) آن سن ۱۲ سال بوده است. سنگ‌اندازی به قطارهای مسافری عمدتاً خاص جنس مذکر بوده و نمونه‌ای مشاهده نشده است که در آن زنان (دختران) شرکت کرده باشند یا به سوی قطارهای مسافری سنگ پرتاب نمایند. ساختارهای اجتماعی موجود و شرایط فرهنگی حاکم بر جامعه و خانواده‌ها چنین رفتاری را به شدت برای جنس مؤنث ممنوع کرده و لذا دختران به ندرت امکان دارد دست به چنین کارهایی بزنند.

وضعیت تحصیلی سنگ‌اندازان نشان می‌دهد که اکثریت این افراد را دانش‌آموزان مدارس ابتدایی و راهنمایی تشکیل می‌دهند. (۹۲ درصد) سطح تحصیلات والدین اکثریت (۸۴ درصد) سنگ‌پرانان به قطارهای مسافری دیپلم و کمتر بوده است. بیشترین تعداد سنگ‌پرانان کسانی بوده‌اند که والدین آن‌ها دارای تحصیلات ابتدایی بوده‌اند.

شغل اکثریت والدین آن‌ها آزاد بوده است (۵۵/۲) شغل‌هایی نظیر: جوشکاری، آهنگری، کفاشی، تعویض روغن، نجاری، آشپزی، نقاش ماشین، باغبانی، حمامی، نان خشکی، بقالی، میوه‌فروشی و... از بیشترین مشاغل آزادی بوده که والدین افراد سنگ‌پران از آن برخوردار بوده‌اند.

اکثریت این افراد به خانواده‌های مهاجری تعلق دارند که از نقاط مختلف کشور به این منطقه آمده و در این منطقه ساکن شده‌اند. بنا به آمار به دست آمده از کل افراد مطالعه‌شده (۱۳۰ نفر سنگ‌پران) ۸۰ درصد افراد کسانی بوده‌اند که به خانواده‌های مهاجر تعلق داشته و فقط ۲۰ درصد افراد، خانواده‌های آنان متولد محل مورد نظر بوده‌اند. البته این بدان معنا نیست که افرادی که به سوی قطارهای مسافری سنگ نیانداخته‌اند به خانواده‌های مهاجر تعلق ندارند چراکه نتایج به دست آمده از مطالعه سایر افراد مطالعه‌شده (کسانی که به قطارهای مسافری سنگ نیانداخته‌اند) نیز نشان می‌دهد که اکثریت این افراد به خانواده‌های مهاجر تعلق داشته‌اند. بنابراین می‌توان گفت که به‌طور کلی افرادی که در حاشیه ریل قطار زندگی می‌کنند اکثریتشان را مهاجرانی تشکیل می‌دهند که از نقاط دیگر به این منطقه آمده‌اند.

بر اساس نتایج به دست آمده بعد خانوار افراد مطالعه‌شده (سنگ‌پرانان) ۶/۵ نفر بوده است، حداقل تعداد اعضای خانوار سنگ‌پرانان سه نفر و حداکثر آن ۱۵ نفر گزارش شده است. بیشترین میزان این افراد متعلق به خانوارهای دارای تعداد ۶ و ۷ نفر بوده‌اند (۳۸ درصد کل سنگ‌پرانان)

مقایسه بعد خانوار به دست آمده افراد سنگ‌پران با سایر افراد ساکن در محل نشان می‌دهد که تعداد اعضای خانوارهای این افراد در مقایسه با منطقه و کل تهران بیشتر بوده است.

جدول ۴: بعد خانوار جامعه آماری و نمونه آماری مطالعه شده

نام منطقه	جمعیت	خانوار	بعد خانوار
تهران	۶۷۵۸۸۵	۱۶۶۰۵۱۷	۴
منطقه ۱۶	۲۹۸۴۱۰	۷۱۲۷۴	۴/۲
منطقه ۱۸	۲۹۶۲۴۳	۶۴۲۴۴	۴/۶
نمونه مطالعه شده	-	-	۵/۴
سنگ‌پرانان	-	-	۶/۵

مأخذ: سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۷۵ کل کشور

متوسط درآمد خانواده‌های افراد سنگ‌پران حدود ۷۸ هزار تومان در ماه بوده است. حداقل درآمد ۳۰ هزار تومان و حداکثر درآمد ۴۵۰ هزار تومان در ماه ذکر شده است. بنا به نظرسنجی به عمل آمده از این افراد بیشتر آن‌ها وضع مالی خانواده‌شان را در مقایسه با سایر افراد متوسط ارزیابی کرده‌اند. (۴۴/۸) بررسی‌های انجام گرفته درباره میزان دعوا و اختلاف بین اعضای خانواده افراد سنگ‌پران، نشان می‌دهد که اکثریت سنگ‌پرانان اظهار داشته‌اند که در خانواده‌شان دعوا و اختلاف وجود دارد (۶۳/۴ درصد)، فقط ۳۶/۶ درصد گفته‌اند که در درون خانواده‌شان تاکنون دعوا و اختلاف وجود نداشته است.

اکثریت افرادی که به سوی قطارها سنگ‌پرانی کرده‌اند دارای سابقه تنبیه بدنی زیادی از سوی والدین بوده‌اند. نتایج به دست آمده از تعداد ۱۳۴ نفر سنگ‌پران نشان می‌دهد که تعداد ۴۲/۷ درصد دارای سابقه تنبیه بدنی زیاد در خانواده بوده و از دست پدر و مادر خود کتک زیادی خورده و می‌خورند. تعداد ۴۷/۷ درصد گفته‌اند که با تنبیه بدنی کمتری در منزل مواجه بوده و فقط ۱۷/۲ درصد کل افراد سنگ‌پران اظهار داشته‌اند که تا به حال از سوی والدین و سایر افراد خانواده تنبیه بدنی نشده‌اند. درباره میزان دعوا با اعضای خانواده نیز نتایج به دست آمده نشان می‌دهد که اکثریت افراد سنگ‌پران دارای سابقه دعوا و اختلاف با اعضای خانواده بوده (۵۵/۲ درصد) اما این دعوا و اختلاف کم بوده است تعداد ۴۴/۸ درصد اظهار داشته‌اند که با اعضای

خانواده اختلاف و دعوایی نداشته‌اند.

منازل مسکونی اکثریت سنگ‌پرانان در کنار ریل واقع شده و متوسط فاصله منزلشان تا ریل آهن ۱۴۸ متر بوده است. این افراد به طور متوسط روزی ۳ بار از خط آهن عبور می‌کنند و بیشتر این افراد در کنار ریل به بازی مشغول بوده (۸۰/۶ درصد) و دلیل انتخاب محل مذکور به منزله محل بازی، نبود امکانات تفریحی و بازی در محل (۴۲ درصد)، خلوت بودن، برخورداری از فضای باز و عدم رفت‌وآمد ماشین‌ها (۴۱/۹ درصد) تماشای قطار و دیدن آن (۸/۱ درصد) و بازی کردن با سنگ‌ریزه‌های کنار ریل (۴ درصد) ... مطرح نموده‌اند.

بیشتر سنگ‌پرانان، تردد قطارها در محل را موجب ایجاد مزاحمت برای خود و خانواده‌شان ذکر کرده‌اند. (۶۷/۲ درصد)، این افراد نوع مزاحمت قطارها را سوت کشیدن زیاد و سر و صدای هنگام عبور ذکر نموده‌اند. علاوه بر این، حوادث به وجود آمده در اثر تردد قطار نظیر: تصادف موتورسیکلت‌ها و ماشین‌ها با قطار و همچنین تصادف افراد با قطار که گاه منجر به مرگ و یا زخمی شدن افراد می‌شود همگی موجبات ایجاد نوعی شرایط محیطی نامناسب برای افراد شده و نوعی احساس ناخوشایند برای آن‌ها به وجود آورده است. بیشتر افراد مطالعه‌شده (۶۸ درصد) کل افراد مطالعه‌شده)، به ویژه افرادی که اظهار داشته‌اند به سوی قطارها سنگ انداخته‌اند (۸۱/۳ درصد) خود شاهد دیدن این‌گونه حوادث بوده‌اند. بررسی‌های انجام شده از افراد سنگ‌پران به قطارهای مسافری حاکی از آن است که بیشتر این افراد (۷۵ درصد کل دانش‌آموزان مطالعه‌شده) اظهار داشته‌اند که هیچ‌گونه امکانات تفریحی در محل زندگی‌شان ندارند. تعداد افرادی هم که گفته‌اند (۲۵ درصد) محلشان دارای امکانات تفریحی است، نوع امکانات را پارک، باشگاه، زمین بازی فوتبال، آتاری، سینما و کانون ذکر کرده‌اند. بررسی‌های انجام شده بر امکانات تفریحی موجود، بیانگر عدم دسترسی یا دسترسی اندک افراد به آن است. (۳۶/۶) افراد میزان دسترسی و استفاده خود از امکانات تفریحی را در حد کم و ۲۹/۷ درصد در حد متوسط، ۱۵/۷ درصد در حد زیاد و ۱۷/۸ درصد خیلی زیاد عنوان کرده‌اند.

علاوه بر آن، بررسی‌های انجام شده درباره این‌که امکانات موجود تا چه اندازه‌ای پاسخگوی نیاز افراد است، نتایج به دست آمده نشان می‌دهد که اکثریت سنگ‌پرانان ساکن در محل‌های

بررسی شده اظهار داشته‌اند که امکانات موجود به هیچ وجه پاسخگوی نیازهای تفریحی، ورزشی و سرگرمی آنان نیست. (۶۶ درصد) بر اساس نتایج به دست آمده از افرادی که به سوی قطارها سنگ‌پرانی کرده‌اند، بیشترین تعداد این افراد، انگیزه خود از انجام چنین کاری را تفریح و سرگرمی ذکر کرده‌اند (۲۳/۸) و اظهار داشته‌اند که سنگ‌پرانی به قطار برای آن‌ها نوعی تفریح و سرگرمی است. اذیت و آزار مسافران قطار (مردم‌آزاری) از موارد دیگر انگیزه سنگ‌پرانیان بوده است (۱۱/۲ درصد)، علاوه بر آن سر و صدای زیاد قطار و ایجاد تنفر از قطار و در نتیجه انتقام از آن و همچنین انتقام از دولت، تقلید از دوستان، ناسزاگفتن مسافران به افراد حاشیه ریل، هیجانی بودن عمل سنگ‌پرانی، عدم توانایی سوار شدن به قطار و آرزوی سوار شدن به آن، خالی شدن عقده‌های شخصی و... از مهم‌ترین انگیزه‌هایی بوده که افراد اظهار داشته‌اند. جدول ۵، انگیزه پرتاب‌کنندگان سنگ به قطارهای مسافری را نشان می‌دهد.

علاوه بر مطالبی که ذکر شد، نظر سنجی از سایر دانش‌آموزان (کسانی که دوستانشان به سوی قطار سنگ‌پرانی می‌کنند) نیز نشان می‌دهد که انگیزه تفریح و سرگرمی بیشترین و مهم‌ترین انگیزه‌ای است که موجب سنگ‌پرانی کودکان و نوجوانان ساکن در حاشیه ریل می‌شود. (۵۰/۲ درصد)، علاوه بر آن مردم‌آزاری، حرکات مسافران داخل قطار (شکلک درآوردن) و بی‌ادبی آن‌ها به افراد ایستاده در کنار ریل (ناسزاگفتن)، خودنمایی و اظهار وجود، انتقام از قطار، هیجان جوانی، ضرر به دولت و عقده‌گشایی به ترتیب مهم‌ترین انگیزه سنگ‌پرانی به قطارهای مسافری را تشکیل می‌دهند.

۱۰- تحلیل داده‌ها

بر اساس تحلیل داده‌های انجام شده و تبیین رابطه بین متغیرها بین نوع تفریحات مورد علاقه و سنگ‌پرانی رابطه معناداری وجود داشته و افراد سنگ‌پران در مقایسه با سایر افراد بیشتر به تفریحات هیجانی علاقه‌مند بوده‌اند. افراد سنگ‌پران در مقایسه با افراد دیگر، سنگ‌پرانی را کار خلاف نمی‌دانسته‌اند. این افراد پایبندی کمتری به قوانین و مقررات اجتماعی داشته‌اند. در زندگی سرخورده و با احساس ناکامی زیادی در دستیابی به اهداف مواجه بوده‌اند؛ بیشتر این

افراد احساس می‌کنند که در حق آن‌ها و خانواده‌هایشان اجحاف و ظلم شده است، اکثریت این افراد رابطه خوب و مناسبی با والدین خود نداشته‌اند. میزان تنبیه بدنی آن‌ها در مقایسه با سایر افراد مطالعه شده بالا بوده است. این افراد اکثریتشان در کنار ریل به بازی مشغول بوده و همواره از ریل عبور کرده‌اند. اکثر این افراد دارای دوستانی با سابقه پرتاب سنگ به قطار بوده‌اند و در اثر دیدن سنگ‌پرانی دوستان دست به سنگ‌پرانی زده‌اند.

به منظور مشخص شدن وضعیت فرضیات مطالعه شده به منظور تأیید، رد و تعیین نوع متغیرهای تأثیرگذار در سنگ‌پرانی به قطارهای مسافری، سعی شده است متغیرهای تأثیرگذار بر سنگ‌پرانی در جدولی جداگانه به ترتیب اهمیت و میزان رابطه، تدوین و تنظیم شود. با نگاه اجمالی به این جداول می‌توان نوع متغیرها و عوامل مؤثر در سنگ‌پرانی را به ترتیب اهمیت مورد توجه قرار داد.

جدول ۵: علل و انگیزه‌های سنگ‌پرانی به قطارهای مسافری به ترتیب رابطه و اهمیت (متغیرهای تأثیرگذار)

ردیف	نام متغیر	سطح سنجش	نوع آزمون مورد استفاده	میزان ارتباط	میزان معناداری
۱	انگیزه تفریح و سرگرمی	اسمی	آمار توصیفی	۲۳/۸ درصد کل سنگ‌اندازان	-
۲	تمهد کمتر به قوانین و مقررات	اسمی - ترتیبی	گاما	۰/۵۳	۰/۰۰۰
۳	تقلید از دوستان و دیدن سنگ‌پرانی آن‌ها	اسمی - ترتیبی	گاما	۰/۴۰	۰/۰۰۰
۴	میزان معاشرت با دوستان ناباب	اسمی - ترتیبی	گاما	۰/۳۹	۰/۰۰۰
۵	میزان تعارض و اختلاف در بین اعضای خانواده	اسمی - ترتیبی	گاما	۰/۳۵	۰/۰۰۸
۶	عدم رابطه مناسب والدین (بدرفتاری والدین)	اسمی - اسمی	کرامرز ۷	۰/۲۵	۰/۰۰۳
۷	بیش‌فعالی (میزان تحرک و جنب و جوش)	اسمی - ترتیبی	گاما	۰/۲۴	۰/۰۰۷
۸	تمایل به انجام تفریحات هیجانی و پر زد و خورد	اسمی - اسمی	کرامرز ۷	۰/۲۴	۰/۰۰۲
۹	عدم اعتقاد به جرم بودن سنگ‌پرانی	اسمی - اسمی	کرامرز ۷	۰/۲۳	۰/۰۰۱
۱۰	دیدن حوادث ناگوار ناشی از قطار	اسمی - اسمی	کرامرز ۷	۰/۱۸	۰/۰۰۴
۱۱	احساس نابرابری اجتماعی و طبقاتی	اسمی - اسمی	کرامرز ۷	۰/۲۲	۰/۰۱۹
۱۲	عکس‌العمل تعریک‌کننده مسافران داخل قطار	اسمی	توصیفی	۸/۴ درصد	-

۱۱- نتیجه گیری

براساس نتایج به دست آمده، سنگ‌پرانی به قطارهای مسافری به‌مثابه عمل وکنش تخریبی، ریشه در مسائل گوناگونی دارد که برخی از دلایل آن مربوط به شرایط و عوامل خانوادگی (حجم بالای بعد خانوار، اختلاف زیاد در بین اعضای خانوار، رفتار نامناسب والدین با فرزندان و...) و شرایط نامناسب محیطی (مزاحمت زیاد قطارها، تصادفات و تصادمات ناشی از قطار، عدم وجود وسایل تفریحی کافی، شرایط نامساعد حاشیه ریل از نظر حفاظ و...) از یک سو و ویژگی‌های فردی خودکودکان و نوجوانان (پرخاشگری، بیش‌فعالی و...) ساکن در حاشیه ریل از سوی دیگر است. این عوامل و ارتباط بین آنها بیانگر چندبعدی و چندعاملی بودن مسئله مطالعه‌شده و پیچیدگی زیاد آن بوده است که این خود مستلزم بکارگیری راه‌حل‌های مختلف و متنوعی است که می‌باید همزمان، باهم و به‌طور پایدار صورت گیرد. این راه‌حل‌ها را می‌توان این‌چنین خلاصه نمود:

۱۲- پیشنهادها

۱-۱۲- برنامه‌های آموزشی

تجربیات جهانی جلوگیری از وندالیسم نیز نشان می‌دهد که دستگیری و مجازات وندال‌ها موجب توقف اعمال وندالیستی آنها در درازمدت نمی‌شود بلکه انحراف انگیزه‌های آنها از سنگ‌پرانی به‌مثابه فعلی تفریحی به سایر فعالیت‌ها و رفتارهای تفریحی است که تأثیر بسیار زیادی در کاهش فعالیت‌های تخریبی و سنگ‌پرانی دارد. بنابراین آنچه در این بین دارای اهمیت زیادی است، ارائه برنامه‌های آموزشی در زمینه جایگزینی و انحراف انگیزه تفریح و سرگرمی کودکان و نوجوانان حاشیه ریل از سنگ‌پرانی به قطار به سایر فعالیت‌های تفریحی در محل از یک سو و توجه این افراد به خطرناک بودن عمل سنگ‌پرانی به‌منزله فعالیت تفریحی از سوی دیگر است. برای نیل به این هدف می‌توان به شیوه‌های مختلف عمل کرد. این طرق و شیوه‌ها را می‌توان در دو بخش اصلی دنبال نمود. بخش نخست، برنامه‌های آموزشی رسمی موجود در کشور است که شامل مدارس و مهدکودک‌ها و آمادگی‌ها است و بخش دوم، آموزش غیررسمی

از طریق وسایل ارتباط جمعی از جمله رادیو، تلویزیون و مطبوعات، برگزاری جلسات توجیهی در مناطق حاشیه ریل، سخنرانی واعظان، ائمه جماعت، مدارس و... است.

اولین گام به‌منظور آموزش رسمی، تهیه یک‌سری مواد آموزشی مناسب برای کودکان در مهدکودک‌ها و مدارس است. مهدکودک‌ها و آمادگی‌ها که تأثیر زیادی در درونی کردن رفتارهای اجتماعی در اوایل کودکی دارند، می‌توانند به کمک برنامه‌های نمایشی، بازی‌های کودکانه و سرود و همچنین نصیحت‌های کودکانهٔ مریبان، عمل سنگ‌پرانی به قطارها را منع و آن را رفتاری ناپسند جلوه داد. در مدارس به ویژه مقاطع راهنمایی و ابتدایی نیز می‌توان به شیوه‌های مختلفی عمل کرد. نخست، هماهنگی با وزارت آموزش و پرورش در جهت طراحی مواد آموزشی مناسب در کتب این مقاطع، دوم، برقراری ارتباط مستمر بین مدارس و راه‌آهن به‌منظور ایجاد آشنایی و آشنایی دانش‌آموزان با راه‌آهن و قطار از طریق تدارک برنامه‌های فوق برنامه مانند: برنامه‌های دیداری، بازدید و سوار کردن آن‌ها به قطار، سخنرانی مسئولان راه‌آهن در مدارس، برگزاری مسابقات مقاله‌نویسی دربارهٔ سنگ‌پرانی و آثار زیان‌بار آن و اهدای جوایز مناسب به آن‌ها. نمایش فیلم ویدیویی در مدارس به‌منزلهٔ یکی دیگر از اقدامات آموزشی، تأثیر زیادی در آگاه‌سازی و آشنایی بچه‌ها با عواقب خطرناک سنگ‌پرانی دارد. این اقدامات و برنامه‌ها به لحاظ این‌که مسئولیت اصلی آن متوجه وزارت آموزش و پرورش است هزینه زیادی دربر نخواهد داشت بلکه نیازمند یک‌سری هماهنگی‌های اولیه بین مسئولان دو وزارتخانه است.

همچنین است، تهیه فیلم‌های دارای محتوای آموزشی در قالب فیلم‌های داستانی کوتاه با مخاطبان متعدد (کودک، نوجوان، جوانان و گروه‌های سنی بالاتر) و فیلم‌های کارتنی برای بچه‌های زیر ده سال و نمایش آن در صدا و سیما. چنانچه این فیلم‌های آموزشی جذاب باشند، تأثیر به‌سزایی در پیشگیری سنگ‌پرانی و آسیب‌رسانی به اموال راه‌آهن خواهند داشت. علاوه بر موارد فوق برنامه‌های رادیویی نیز به ویژه برنامه‌های کودکان می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در آموزش زیان‌های سنگ‌پرانی ایفا نماید. با توجه به این‌که اکثریت افراد مطالعه‌شده اعم از سنگ‌پرانان و ساکنان حاشیه ریل سنگ‌پرانی را چندان جرم تلقی نکرده و آن را عمل خطرناکی

نمی‌دانند برنامه‌های آموزشی صدا و سیما می‌تواند با معرفی ابعاد و عواقب ناگوار آن خطرات سنگ‌پرانی را گوشزد کند و والدین دانش‌آموزان و کودکان حاشیه ریل را از عواقب این عمل مطلع سازد تا از سنگ‌پرانی بچه‌هایشان به قطار جلوگیری نمایند.

۱۲-۲- کاهش فرصت برای آسیب‌رسانی

با توجه به این‌که یکی از عوامل مؤثر در سنگ‌پرانی کودکان و نوجوانان به قطارهای مسافری دسترسی آسان آنان به قطارهای در حال تردد و عبور و مرور زیاد از ریل و همچنین بازی آنان در حاشیه ریل به علت خلوت بودن و فضای باز اطراف ریل بوده است، لذا عمده‌ترین اقدامی که در این باره می‌توان انجام داد ایجاد شرایطی است که ساکنان حاشیه ریل، به ویژه کودکان و نوجوانان به راحتی نتوانند به فضای باز اطراف ریل دسترسی داشته باشند و در اوقات بیکاری در اطراف آن مشغول بازی و تفریح شوند. این اقدامات شامل حصارکشی اطراف ریل (به شکل دیوارهای بلند بتونی، نرده‌های آهنی و فنس) است. با توجه به بررسی‌های انجام شده، فنس‌کشی، آن‌هم در نواحی شلوغ و پررفت و آمد داخل شهر چندان کارساز نبوده است و در مقابل حملات کودکان و نوجوانان از آسیب‌پذیری زیاد برخوردار نیست (سوراخ شدن، پارگی و...). نرده‌های آهنی نیز گرچه استحکام خوبی در مقابل حملات وندال‌ها دارد، ولی به علت سهولت بالا رفتن بچه‌ها از آن و کج شدن، دارای آسیب‌پذیری است و آنچنان‌که باید نمی‌تواند از ورود وندال‌ها به داخل محوطه ریل جلوگیری نماید.

روش نسبتاً مناسب و آزمایش‌شده، (در حاشیه ریل تهران - ری) ایجاد دیوارهای بتونی ضخیم با ارتفاع بالا در مناطق مسکونی و نسبتاً شلوغ است. این حصارها و دیواره‌های بتونی هم دارای استحکام لازم است و هم این‌که از سر و صدای زیاد قطار برای اهالی جلوگیری می‌نماید. نصب این دیواره‌های بلند در صورتی که به نحو مناسبی طراحی و نصب شوند تأثیر بسزایی در جلوگیری از ورود کودکان و نوجوانان به حریم ریل و تردد زیاد و پراکنده آن‌ها در اطراف ریل داشته و همچنین از دسترسی آسان کودکان و نوجوانان آسیب‌رسان به قطارهای در حال تردد زیاد و در نتیجه سنگ‌اندازی به آن ممانعت به عمل می‌آورد. موفقیت در این زمینه و کارساز بودن آن

جهت ممانعت از سنگ‌پرانی، مستلزم احداث زیرگذر یا پل‌های هوایی پیاده‌رو برای ساکنین است که می‌باید در مکان‌های پرتردد انجام پذیرد.

در احداث این‌گونه دیوارهای بتونی می‌بایست توجه داشت که نخست، این دیوارها به گونه‌ای بنا شوند که از زمین فاصله زیادی نداشته باشند تا کودکان و نوجوانان ساکن در حاشیه ریل نتوانند به راحتی از زیر آن عبور نمایند. دوم، اهمیت مرمت و بازسازی این حصارها در طول زمان به منظور جلوگیری از آسیب آن است. بنابراین حفاظت و مرمت وسایل استفاده شده به منظور ممانعت از ورود هرج و مرج گونه‌ افراد به حریم ریل از اهمیت زیادی برخوردار بوده و گرچه ممکن است سنگ‌پرانی را ریشه کن نکند ولی آثار زیادی در کاهش حوادث به وجود آمده از سوی کودکان و نوجوانان در داخل ریل دارد. احداث این‌گونه دیوارهای بتونی نیازمند احداث پل‌های زیرگذر و روگذر جهت عبور وسایط نقلیه و افراد پیاده از ریل است.

۳-۱۲- استحکام بخشی وسایل آسیب پذیر

یکی دیگر از اقدامات مقابله‌ای و بازدارنده در مقوله سنگ‌اندازی به منظور ممانعت از ورود افراد به ویژه کودکان و نوجوانان ساکن در حاشیه ریل به حریم راه‌آهن، استفاده از شیشه‌های نشکن در قطارها است. این نوع شیشه‌ها در حال حاضر در بسیاری از کشورها به کار گرفته شده و نتایج خوبی را نیز به همراه داشته است.

در کشور ما نیز با توجه به کثرت پدیده سنگ‌پرانی و حوادث به وجود آمده می‌توان از این نوع شیشه‌ها به جای شیشه‌های معمولی و دوجداره استفاده شود. از این نوع شیشه‌ها که در انواع مختلفی در بازار عرضه شده است و کاربردهای گوناگون دارد، در صنعت راه‌آهن نیز می‌توان استفاده کرد.

۴-۱۲- ایجاد فعالیت‌های جایگزین

با توجه به این‌که عمده‌ترین انگیزه پرتاب‌کنندگان سنگ (کودکان و نوجوانان حاشیه ریل) به قطارهای مسافری، تفریح و سرگرمی مطرح شده است، می‌بایست در انتخاب و جایگزینی

فعالیت‌های تفریحی و سرگرم‌کننده دقت‌نظر لازم اعمال شود همچنین در کنار آن اجرای برنامه‌های آموزشی با هدف تغییر و اصلاح نگرش افراد به این رفتار مخرب جایگاه و اهمیت ویژه‌ای را می‌طلبند.

فعالیت‌های جایگزین می‌تواند دربرگیرنده زمین بازی و ایجاد فضای سبز در محل، تأسیس و ایجاد مکان‌های تفریحی و... در منطقه برای کودکان و نوجوانان حاشیه ریل باشد. به نظر می‌رسد ایجاد این‌گونه فعالیت‌ها در محل تأثیری در کاهش سنگ‌پرانی به قطارهای مسافری نداشته باشد، چراکه اگر کمبود امکانات تفریحی و عدم دسترسی به آن در محل موجب سنگ‌اندازی به قطارها باشد، می‌باید بین کسانی که به امکانات تفریحی در محل دسترسی داشته و از آن برخوردار بوده‌اند با سایر افرادی که در این باره با مشکل مواجه هستند از نظر میزان سنگ‌اندازی تفاوت معناداری وجود می‌داشت. این در حالی است که نتایج به دست آمده در تحقیق حاکی از عدم رابطه معنادار بین سنگ‌پرانی و میزان دسترسی به امکانات تفریحی است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که نوع نگاه افراد به سنگ‌پرانی به‌مثابه رفتاری تفریحی و لذت‌بخش و تلقی دیگر از رفتار سنگ‌اندازی به‌مثابه رفتاری خلاف و ناپسندیده است که موجب سنگ‌پرانی و عدم سنگ‌پرانی افراد می‌شود. بنا به نتایج حاصل از بررسی‌های انجام شده، بیشتر افراد ساکن در مناطق حاشیه ریل، سنگ‌اندازی به قطارهای مسافری را جرم تلقی نمی‌کنند و آن را کار خلاف نمی‌دانند (۵۴/۷ درصد) و اکثریت کسانی هم که به خلاف بودن رفتار سنگ‌اندازی اذعان دارند نیز آن را چندان ناپسند تلقی ننموده و برای سنگ‌پرانیان به قطارها چندان مجازاتی قائل نیستند (۵۶/۸). علاوه بر آن عده زیادی از افراد (کودکان و نوجوانان) به دلیل قرار گرفتن در گروه‌های دسته‌جمعی، به ویژه در هنگام تعطیلی مدارس و تحت تأثیر جو گروهی و تقلیدپذیری از دوستان (دیدن سنگ‌اندازی سایر افراد) اظهار داشته‌اند که به سوی قطارها سنگ پرتاب کرده‌اند. بنابراین نوع نگرش افراد به سنگ‌اندازی و تقلیدپذیری از دوستان است که در پرتاب یا عدم پرتاب سنگ به سوی قطارهای مسافری تأثیر زیادی ایفا می‌نماید و این عمل مخرب را جنبه تفریح و سرگرمی بخشیده است. در این باره پیشنهاد می‌شود ضمن تلاش جهت ممانعت از دسترسی آسان کودکان و نوجوانان به قطارهای در حال تردد و فضای باز

حاشیه ریل برنامه‌های آموزشی خاصی طراحی و برای مدارس و خانواده‌های ساکن در حاشیه ریل تدارک دیده شود.

۱۲-۵- اقدامات امنیتی و مراقبتی

از جمله استراتژی‌های دیگری که در بسیاری از کشورها در ممانعت از سنگ‌اندازی و کارهای تخریبی در راه‌آهن اتخاذ شده است، حفاظت و پوشش امنیتی به تردد قطارها به ویژه در نواحی شلوغ شهرها است. در این کشورها هماهنگی‌های لازم با نیروهای پلیس شده است که در ساعاتی که قطار به مکان‌های شلوغ و پرجمعیت واقع در حاشیه ریل می‌رسد به ویژه در محل‌های پررفت و آمد و پرتردد نیروی پلیس مستقر شود تا از سنگ‌اندازی بچه‌ها به سوی آن و نیامدن افراد به روی ریل راه‌آهن جلوگیری به عمل آید. این نیروهای پلیس به لباس‌های فرم‌دار مخصوص که جدای از لباس فرم نیروهای پلیس است مجهز گردیده و هنگام تردد قطارها از آن محافظت می‌نمایند. در صورت مشاهده کارهای خلاف (وندالیستی) افراد را دستگیر و به دادگاه تحویل می‌دهند و بر اساس قوانین موجود درباره وندالیسم این افراد به میزان جرمی که مرتکب شده‌اند به جریمه‌های نقدی و زندان محکوم می‌شوند. این قانون اگر صدمات وارده به اموال راه‌آهن تا ۵۰۰ دلار باشد فرد خاطی می‌باید جریمه آن را پرداخت نماید، یا به میزان ۱۲۰ ساعت در کارهای مربوط به خدمات محلی راه‌آهن کار کند یا به مدت ۶ ماه زندانی شود. اگر صدمات وارده به اموال راه‌آهن منجر به آسیب‌رسانی جزئی جانی شود این عمل جنایی محسوب شده که مجازات نقدی آن ۱۰/۰۰۰ دلار یا ۱۰ ماه حبس است.

درباره مقوله سنگ‌اندازی به قطارهای مسافری در کشور، می‌توان قوانینی این چنینی وضع نمود و با استفاده از نیروی انتظامی، پایگاه‌های بسیج یا گشت‌های مراقبتی خاص توسط راه‌آهن که مجهز به موتورسیکلت و لباس فرم مخصوص است هنگام رسیدن قطارها به مناطق شلوغ و در معرض سنگ‌پرانی آن را همراهی و در صورت مشاهده سنگ‌پرانان آن‌ها را دستگیر و جریمه نمود. با توجه به مجموع پیشنهادات فوق و مقایسه راه‌حل‌های مختلف به منظور روشن شدن مزایا و معایب هریک از راه‌حل‌های پیشنهادی این گزینه‌ها باهم مقایسه و نقاط قوت و ضعف هریک در جدول ۶، گزارش شده است.

جدول ۶: مقایسه مزایا و معایب طرح‌های پیشنهادی جهت ممانعت از سنگ‌پرانی به قطارهای مسافری

معایب	مزایا	طرح
<ul style="list-style-type: none"> ● خش‌پذیری شیشه به مرور زمان و کدر شدن آن ● عدم استفاده از آن به جای شیشه‌های تک‌جداره ● کاهش عمر مفید شیشه‌نشکن واگن‌هایی که در مناطق کویری در تردد هستند. 	<ul style="list-style-type: none"> ● حفظ جان مسافران قطار با درصد بالا ● عدم محدودیت مکانی و تعمیم مزایای طرح به سایر مکان‌ها و مسیرهایی که قطار تردد می‌کند. (کل کشور) ● امکان اجرای طرح به صورت مرحله‌ای به طوری که در ابتدا نیازمند سرمایه‌گذاری هنگفتی نباشد. ● پرستیز بالای سازمانی 	<p>۱</p> <p>نصب شیشه‌های نشکن</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● نیاز مبرم به تعمیرات و مرمت سالیانه به علت آسیب‌های احتمالی به آن ● حجم سرمایه‌گذاری نسبتاً بالا در ابتدا ● در صورت تعمیم طرح به کلیه مناطق سنگ‌پرانی کشور دارای هزینه سرمایه‌گذاری سرسام‌آور ● حفظ جان مسافران با درصد پایین‌تری نسبت به طرح یک 	<ul style="list-style-type: none"> ● امکان ایجاد درآمد از جهت استفاده از دیوارها برای تبلیغات ● کاهش سر و صدای قطار ● کاهش تصادفات در تقاطع‌های همسطح ● کاهش برخورد قطار با عابرین ● نظم بخشیدن به تردد افراد از ریل 	<p>۲</p> <p>حصارکشی با دیوارهای بتونی</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● معایب مربوط به دیوارهای بتونی در مقیاس کمتر ● درگیری با مسائل خاص اجتماعی به جهت حضور نیروی انسانی به عنوان مقابله با سنگ‌پرانی ● در صورت تعمیم طرح به کلیه مناطق دارای هزینه بالا (برای گشت‌های مراقبتی) ● حفظ جان مسافران با درصد پایین‌تری نسبت به طرح یک 	<ul style="list-style-type: none"> ● مزایای مربوط به دیوار بتونی در مقیاس کمتر ● حجم سرمایه‌گذاری نسبتاً پایین در مورد گشت‌های مراقبتی 	<p>۳</p> <p>حفاظت و مراقبت و حصارکشی</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● حفظ جان مسافران با درصد پایین‌تری نسبت به سه طرح فوق ● معایب مربوط به طرح مراقبت در مقیاس کمتر ● هزینه سالیانه نسبتاً بالا 	<ul style="list-style-type: none"> ● مزایای مربوط به طرح مراقبت در مقیاس کمتر ● ایجاد ارتباط بیشتر بین راه‌آهن و مردم ● افزایش آگاهی عمومی در مورد خطرات راه‌آهن ● افزایش احساس تعلق اجتماعی نسبت به راه‌آهن در افراد 	<p>۴</p> <p>برنامه‌های آموزشی و مراقبتی</p>

پی‌نوشت

- ۱- برگرفته از طرح پژوهشی بررسی علل و انگیزه‌های سنگ‌پرانی به قطارهای مسافری در تهران عفتی، محمد (۱۳۸۱). راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران. شرکت قطارهای مسافری رجا.
- ۲- مفهوم وندال که از قوم وندال طایفه ژرمنی اسلاو گرفته شده است به معنی خرابکاری، ویرانگری و وحشیگری آمده است و مقصود از آن نوعی روحیه بیمارگونه است که به تخریب تأسیسات عمومی (مانند تلفن‌های عمومی، صندلی اتوبوس‌های شهری، مترو و ترن، باجه‌های پست و نظایر این‌ها) تمایل دارد.
- ۳- مأخذ: اداره سیر و حرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران.

منابع و ماخذ

الف - فارسی

- آقامیری. هادی (۱۳۷۵). *نظرسنجی از مسافران در زمینه سنگ پرانی به قطار*. اداره آموزش رجا، ش ۳۳.
- «بررسی اختلالات رفتاری کودکان و نوجوانان، بزهکاری، ضداجتماعی، وندالیزم». *راه آهن*، ش ۳. ۱۳۷۳.
- دی. ای. دواس (۱۳۷۶). *پیمایش تحقیقات اجتماعی*. ترجمه هوشنگ ناییبی. تهران. نشر نی.
- رفیع پور. فرامرز (۱۳۷۸). *آنومی یا آشفتگی اجتماعی*. پژوهشی در زمینه پتانسیل آنومی در شهر تهران. سروش.
- رضائی. ناصر (۱۳۷۵). «عوامل مؤثر در رفتار وندالیستی دانش آموزان مدارس حاشیه ریل». پایان نامه کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی. دانشگاه آزاد اسلامی.
- ژانورن. پاتریس (شهریور ۱۳۶۷). *وندالیسم: بیماری جهانی خرابکاری*. ترجمه فرخ ماهان. مجله دانشمند. ش ۲۹۹.
- ستوده. هدایت‌الله (۱۳۷۸). *آسیب‌شناسی اجتماعی*. (جامعه‌شناسی انحرافات). تهران. انتشارات آوای نور.
- ستوده. هدایت‌الله (۱۳۷۶). *روانشناسی جنایی*. تهران. انتشارات آوای نور.
- ستوده. هدایت‌الله؛ میرزایی. بهشته؛ پازند. افسانه (۱۳۷۶). *روانشناسی جنایی*. تهران. انتشارات آوای نور.
- سخاوت. جعفر (پاییز ۱۳۷۹). *آسیب‌شناسی اجتماعی (جزوه درسی)*. تهران. دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه علامه طباطبائی.
- صدیق (پاییز ۱۳۷۹). *آسیب‌شناسی اجتماعی (جزوه درسی)*. تهران. دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران.
- کریمی. یوسف (۱۳۷۹). *روانشناسی اجتماعی (نظریه‌ها، مفاهیم و کاربردها)*. تهران. انتشارات آرسباران. چ هشتم.

- کوزر. لوئیس؛ روزنبرگ. برنارد (۱۳۷۸). *نظریه‌های بنیادی جامعه‌شناختی*. ترجمه فرهنگ ارشاد. انتشارات نشر نی.
- گسن. ریموند (۱۳۷۰). *مقدمه‌ای بر جرم‌شناسی*. ترجمه مهدی کی‌نیا.
- گیدنز. آنتونی (۱۳۷۷). *جامعه‌شناسی*. ترجمه منوچهر صبوری. نشر نی.
- نجفی. علی حسین؛ هاشم‌بیگی. حمید (۱۳۷۷). *دانشنامه جرم‌شناسی*. تهران. انتشارات دانشگاه شهید بهشتی.
- نلسون. ریتاویکس؛ ایزرائیل. آلن سی (۱۳۷۸). *اختلال‌های رفتاری کودکان*. ترجمه محمدتقی منشی طوسی. انتشارات آستان قدس رضوی.

ب - انگلیسی

- British Transport police (1999). "Trespass and vandalism". yahooos site.
- Dane. Demelo (1999). *Criminology Theory on the web*.
- English Welsh and Scottish Railway (EWS) (September 2000). *Waging war on vandalism*.
- English Welsh and Scottish railway (EWS) (September 2000). *public support for rail fright*.
- Federal Railroad Administration, United state (1990). "Model state legislation for railroad Trespass and vandalism". Yahoo site.
- Geason. Susan. and Wilson. Paul (1990). *Preventing graffiti and vandalism*. Australian Institute of Criminology.
- Indian Express, Jail for Stonethrowing likeely. www.Expressinia.com
- Rail Industry Against, Trespass and Vandalism, British Transport police. yahoo site.
- Wilson. P.R. and Healy, P. (1986). *Graffiti and Vandalism*. Australian. *Institute of Criminology*, Canberra.
- Wilson. Paul and Healy. Patricia (1986). *Graffiti and Vandalism*. A Report to NSW State Rail Authority.