



سال دوم - شماره چهارم - پاییز ۱۳۹۱
صص ۹۰-۵۹

بررسی ابعاد اجتماعی مسأله کنترل ترافیک شهری (مورد مطالعه: مشهد)

دکتر جواد افشار کهن^۱

دکتر اسماعیل بلالی^۲

دکتر علی محمد قدسی^۳

چکیده:

مطالعه درباره چگونگی توزیع فعالیتهای اجتماعی در بستر مکان و زمان برای تحلیل برخوردهای متقابل انسانی و نیز برای درک جنبه‌های اساسی زندگی اجتماعی دارای اهمیتی بنیادی است. هرکنش متقابل دارای موقعیت مشخصی است، یعنی درجای خاصی رخ می‌دهد و دوره زمانی ویژه‌ای دارد.

رفتارها و فعالیت‌های یک روز را می‌توان براساس دو متغیر زمان و مکان دسته‌بندی نمود. پراکنش این فعالیتها خود بیانگر تحرک و جابجایی‌پذیری انسانها می‌باشد. مقاله حاضر با مد نظر قرار دادن برداشت‌ها و تفسیرهای جامعه‌شناختی از مشکل ترافیک می‌کوشد ابعاد اجتماعی این مسأله اجتماعی را مورد بازکاوی قرار دهد. دراین راستا ابتدا به جهات و سوبه‌های اجتماعی مسأله ترافیک توجه شده و پس از آن و از رهگذر یک مطالعه پیمایشی، دیدگاه مردم به مسأله ترافیک در یکی از کلان‌شهرهای ایران یعنی مشهد مورد

jafshar185@yahoo.com

balali_e@yahoo.com

mamghodsi@yahoo.com

تاریخ پذیرش: ۹۱/۶/۲۰

۱- دانشیار جامعه‌شناسی دانشگاه بوعلی سینا همدان

۲- استادیار جامعه‌شناسی دانشگاه بوعلی سینا همدان

۳- استادیار جامعه‌شناسی دانشگاه بوعلی سینا همدان

تاریخ وصول: ۹۱/۲/۷

بررسی قرار گرفته است. حجم نمونه براساس ضریب اطمینان ۹۵٪ و کران خطای $d = .004$ و ۶۰۰ نفر در نظر و نمونه گیری به روش تصادفی صورت گرفته است. نتایج نشان می دهد که افراد مورد مطالعه از مشکلات ترافیکی آگاهند، تبعات گسترده آن را به عنوان یک مسأله عام می دانند و معتقدند که ترافیک به یک مسأله اجتماعی در شهر تبدیل شده است و از این رو حاضرند برای کاهش این خسارات، هزینه هایی را نیز بپردازند. افراد مورد مطالعه، از میان اجزای سه گانه انسان، تکنولوژی و طبیعت در مسأله ترافیک، مهمترین مشکل را در بعد انسانی (رفتار رانندگان و عابرین) و اجزای محیط و تکنولوژی را در مراتب بعدی می دانند.

واژگان کلیدی: ترافیک، جامعه شناسی ترافیک، رفتار ترافیکی، مسأله ترافیکی.

مقدمه

جابجایی و تغییر مکان و موقعیت برای انسانها دارای کارکردهای مختلفی در زندگی جمعی است و این پدیده از جهات متفاوتی می تواند مد نظر قرار گیرد. از یک منظر نقل و انتقالات جمعیتی با توجه به موضوع مهاجرت مورد توجه قرار می گیرد. در این زمینه از موضوعاتی از قبیل نوع مهاجرت: موقت، دائمی، برد مهاجرت: منطقه ای، ملی، بین المللی، دلایل مهاجرت: جنگ، قحطی و... و پیامدهای ناشی از مهاجرت بررسی و مطالعه می شوند. در کنار این رویکرد خاص و برداشت محدود، در مقیاسی کلی تر، تغییرات مکانی و جابجایی های انسانی به مثابه واقعیتی تلقی می شود که تقریباً همه انسانها را در بر می گیرد. ویژگی تحرک پذیری در واقع بخشی جدایی ناپذیر از پیکره حیات اجتماعی انسانها بوده است. همزمان با پیچیده شدن روابط اجتماعی در سیر تکوین تاریخی جوامع انسانی، پدیده حمل و نقل و جابجایی انسانی با پدیده های دیگری همچون شهرنشینی، تکنولوژی و ماشین، آلودگی های زیست محیطی و برخی دیگر از موضوعات عجین گردیده و علت توجه به مقوله جغرافیای جمعیت بوده است. به

عبارت دیگر، امروزه با تشدید روند فزاینده تراکم جمعیت‌های انسانی در محدوده‌های مکانی محدود از یک‌سو و اهمیت یافتن عامل زمان در فرایند جابجایی‌های انسانی از دیگر سو، رفت و آمدهای گروههای انسانی در طی شبانه روز در بسیاری از مراکز جمعیتی تبدیل به یک مسأله شده است. هرچند این مسأله هم اکنون در کلان‌شهرهای جهان به واقعیتی عیان و آشکار بدل گردیده، اما باید توجه داشت که سیر مهاجرت‌های مداوم به سوی شهرها از یک سو و افزایش وسایل حمل و نقل از سوی دیگر، شهرها و مراکز زیستی دیگر را نیز در معرض این مشکل قرار داده است. پدیده ترافیک بر این اساس به یک مسأله اجتماعی تبدیل می‌شود که بر فعالیت‌های اجتماعی اثرگذار است. این مسأله با خود پیامدها و نتایجی به همراه دارد که پرداختن به همه آنها در مجال و حوصله یک پژوهش نمی‌گنجد. تحقیق حاضر با تأکید بر جنبه‌های اجتماعی معضل ترافیک می‌کوشد به آسیب‌شناسی رفتار و فرهنگ ترافیکی مردم بپردازد. در واقع آهنگ دگرگونی‌ها و تحولات بلنددامنه اجتماعی در جوامع مختلف، در ارتباط با موضوع ترافیک، به تدریج پدید آورنده مجموعه‌ای از هنجارها، ارزشها و روال‌های مستقرگردیده است. کنش‌ها و رفتارهای ترافیکی گروههای اجتماعی و افراد انسانی درچنین بستری شکل می‌گیرد و تثبیت می‌شود و مشخصات و خصائص مسائلی ترافیکی در هر جامعه‌ای را رقم می‌زند. این مسائل می‌توانند هزینه‌های قابل توجه و متفاوتی را بر انسانها تحمیل کنند و در دراز مدت زیانهای قابل توجهی را موجب گردند؛ از این رو پرداختن به مسأله ترافیک و ابعاد اجتماعی آن توجیه خود را باز می‌یابد.

طرح مسأله

شهر سیستمی است که از زیرسیستمهای متعددی تشکیل شده است. اجزاء، عناصر و روابط درونی هریک از زیرسیستمها کارکرد و ارتباطات میان زیرسیستمهای شهری، نحوه سازمان‌یابی فضای شهری را تعریف می‌کنند. موزونی یا ناموزونی در سازمان‌یابی فضای شهری می‌تواند در قالب رفتارهای هنجار یا ناهنجار نمود پیدا کند،

بنابراین از دیدگاه سیستمی، رفتار شهری تجلی نحوه سازمان‌یابی فضای شهری است. فضا به طور اعم و فضای شهری به طور اخص، مجموعه‌ای کامل است که از سه عنصر یا سه محیط تشکیل شده است: عنصر انسان که در شکل اجتماعی و جمعی خود با عنوان جمعیت تعریف می‌شود (محیط اجتماعی) و با مجموعه فعالیت‌های اقتصادی یا نقش معیشتی (محیط اقتصادی) خود در فضا عمل می‌کند، محیط طبیعی که از سازنده‌ها و عناصر جغرافیایی مختلفی تشکیل شده و بستر کنش و واکنشها و میدان عمل انسان و فعالیت‌های انسانی است و نهایتاً محیط فیزیکی که از ساخت و سازهای کالبدی با کاربریهای مختلف تشکیل شده است. بنابراین در تبیین و تحلیل فضای شهری و عناصر و روابط موجود در آن با سه مقوله روبه رو هستیم:

۱. محیط طبیعی یا عرصه محیطی به عنوان ظرف یا بستر کنش و واکنشها برای مظروف شهر
۲. محیط اجتماعی و اقتصادی (انسان و فعالیتها) به عنوان مظروف اصلی هم برای کالبد شهری و هم برای ظرف یا بستر طبیعی شهر
۳. بازتابهای فضایی به صورت مجموعه ساخت و سازهای فیزیکی و کالبدی که خود از یک سو ظرفی است برای مظروف انسان و فعالیت‌های او و از سوی دیگر مظروفی است برای بستر جغرافیایی شهر.

الگوی استقرار و شکل رابطه میان این عناصر، چگونگی سازمان‌یابی فضای شهری را تعریف می‌کند. این سازمان می‌تواند تابع یک نظم و تعادل فضایی در شهر باشد. آنچه که در این میان نقش تعیین‌کننده دارد، میزان بارگذاری مظروف (جمعیت و فعالیت) در بستر طبیعی شهر (ظرف) است که توسط مدیریت شهری برای ایجاد تعادل و توازن میان ظرف و مظروف کنترل و هدایت می‌شود. فضای شهری موزون و متعادل فضایی است که از رابطه میان مظروف ۱ و ظرف ۲ حاصل می‌شود. در چنین شرایطی است که فضای شهری فضایی زنده و فعال و دارای بازتولید اجتماعی - اقتصادی - فرهنگی - رفتاری می‌شود. رابطه میان عناصر

فضای شهری، یعنی انسان و انسان، انسان و عناصر طبیعی و انسان و عناصر فضایی (بازتابهای کالبدی)، رابطه‌ای مثبت و سازنده و مبتنی بر عقلانیت خواهد بود. مجموعه این مناسبات که با عنوان عقلایی کردن رابطه انسان و محیط قابل تعریف است، در وهله نخست، در قالب واکنشهای رفتاری به صورت رفتار موزون، عقلایی، سازمان‌یافته و قانونمند نمایان می‌شود. هنگامی که رابطه میان انسان و محیط چارچوب و قالبهای عقلایی پیدا کرد، بازتاب رفتاری منبسط از آن خصلت بالندگی به خود می‌گیرد و بدین ترتیب، در بلندمدت به یک هویت رفتاری و فرهنگی پایدار تبدیل می‌شود. در غیر این صورت، یعنی در شرایطی که رابطه میان ظرف و مظهر از تعادل و تناسب منطقی خود خارج شود و بارگذاری شدیدی از جمعیت و فعالیت در بستر طبیعی شهر صورت گیرد (علی اکبری، ۱۳۸۵: ۳۱).

یکی از مشخصه‌های سازمان فضایی ناموزون شهرهای کشور در حال حاضر، پدیده تراکم است که اثرات انکارناپذیری بر شتاب‌زدگی و اختلال رفتاری بر جای می‌گذارد. تراکم نه تنها سرانه برخورداری افراد از مجموعه امکانات و خدمات عمومی را کاهش می‌دهد و سطح رفاه اجتماعی جامعه را تهدید می‌کند، بلکه ظرفیت تحمل‌پذیری انسان را به سرعت اشباع کرده و از این طریق زمینه مناسبی برای بروز رفتار ناهنجار و ارتکاب جرم و تخلف فراهم می‌آورد. زمانی که فشارها و تنگناهای زیستی موجود در فضای شهری از این آستانه‌ها عبور کند، انسان به طور اجتناب‌ناپذیری، رفتار و واکنشی از خود بروز می‌دهد که بسیاری از آنها امروزه از جمله تخلفات، جرایم و یا ناهنجاریها به شمار می‌آیند. اگرچه سرعت، شدت و نوع رفتارهای افراد مختلف به این فشارها متناسب با منزلت فرهنگی آنان متفاوت است، ولی اثرگذاری آن در بلندمدت می‌تواند همه را تحت الشعاع قرار دهد. نمونه بارز اینگونه رفتارها، تخلف از مقررات راهنمایی و رانندگی یا ناهنجاری رفتار ترافیکی در شهرها بویژه کلانشهرهاست (همان).

افزایش تعداد تصادفات درون‌شهری از ۱۳۵۵۶۰ مورد در سال ۱۳۷۰ به ۲۶۳۳۵۴

مورد در سال ۱۳۸۰ و سپس ۴۴۵۸۲۶ فقره در سال ۱۳۸۲ (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۳)، رشدی معادل ۳۲۸ درصد در یک دوره دوازده ساله را نشان می‌دهد. این امر یکی از شاخصه‌هایی است که بیانگر ناکامی مدیریت ترافیک در اصلاح و ساماندهی رفتارهای ترافیکی است. تبدیل بسیاری از علائم راهنمایی به موانع فیزیکی بازدارنده در سالهای اخیر، چون استفاده از موانع فلزی و بتونی برای تفکیک خطوط ارتباطی درون شهری و جلوگیری از تجاوزات رانندگی و حتی استفاده از میله‌های فلزی در سطح معابر پیاده‌رو برای جلوگیری از تردد موتور سیکلت و اتومبیل نشان می‌دهد که در رعایت قوانین راهنمایی و پابندی به رفتارهای ترافیکی ضابطه‌مند، الزامات و قیود چندانی وجود ندارد (همان).

سرعت قابل توجه رشد شهرنشینی در ایران و نرخهای بالای مهاجرت‌های روستاشهری در دهه‌های گذشته البته به واقعیتی بالاترید در جامعه ایران بدل شده است. این واقعیت به وضوح مسائل عدیده‌ای را موجب گردیده که از آن جمله می‌توان به مشکلات مربوط به رفت و آمد در کلان‌شهرهای ایران اشاره نمود. هرچند مشکل مزبور اغلب در مورد شهری چون تهران محل توجه بوده، اما واقعیت آن است که بسیاری از شهرهای دیگر یا به شکلی حاد گرفتار این معضل شده و یا معضل ترافیک در آنها رفته رفته به یک مسأله اساسی بدل می‌شود. در این میان وضعیت شهرهایی که در اوقات خاصی از سال به این معضل به شکلی مضاعف روبرو می‌شوند نیز قابل توجه است. در این میان باید به شهرهای زیارتی همچون مشهد اشاره کرد که به دلیل سفرهای عمومی در ایام نوروز و تعطیلات تابستان، ترافیکی سنگین دارند و باید به شهرهای شمال کشور توجه نمود که عمدتاً در ایام پیش گفته با معضل ترافیک شدید روبرویند.

یکی از سیاستهای پیشنهادی برای کنترل حجم ترافیک و ساماندهی آن در شهرهای بزرگ، اجرای طرح‌های کنترل ترافیک بوده است. یکی از شهرهایی که به دلیل حضور مسافران و زائران در ایام خاصی از سال با مشکل ترافیک روبروست،

شهر مشهد است. این شهر با جمعیتی بالغ بر ۲/۲ میلیون نفر، در زمره کلان‌شهرهای ایران به حساب می‌آید و به علت موقعیت ویژه و منحصر به فردش یعنی وجود بارگاه حضرت رضا(ع)، سالانه بیش از ۱۴ میلیون مسافر را در خود پذیراست که در حدود دوسوم آنها عمدتاً در ایام خاص سال مانند عید نوروز، مناسبت‌های مذهبی و تعطیلات تابستانی اقدام به سفر به این شهر می‌نمایند. بدین سبب شهر مشهد در این ایام با مشکلات عدیده‌ای که یکی از شاخص‌ترین آنها مسائل و مشکلات ترافیکی است مواجه می‌شود. در این راستا و برای تخفیف میزان تراکم ترافیک در مسیرهای منتهی به حرم مطهر، در سال ۱۳۸۴ پیشنهاد اجرای طرح کنترل ترافیک در این شهر مطرح گردید.

به علت تأثیرات مستقیم و غیرمستقیم ناشی از اجرای محدوده ترافیکی بر چگونگی انجام فعالیت‌های اجتماعی مختلف، لزوم انجام مطالعاتی درباره ابعاد اجتماعی اجرای این طرح ضروری می‌نمود. از همین منظر رجوع به دیدگاه مردم درباره اجرای طرح محدوده ممنوعه ترافیکی و شناخت نوع برداشت آنها از مشکلات ترافیکی ایام خاص در این شهر امری گریزناپذیر بود. مطالعه‌ای که شرح مختصری از نتایج آن در ادامه عرضه می‌شود، بر این مبنا طرح‌ریزی و اجرا گردید. باید متذکر شد که با اینکه طرح یاد شده نه از نوع تحلیل عوامل بلکه مبتنی بر سنجش نگرش بوده است، اما می‌تواند در شناخت عوامل مؤثر بر پیدایش معضل ترافیک دارای اهمیت باشد، زیرا همانطور که گفته شد آگاهی از نوع رویکرد مردم به مسأله ترافیک، می‌تواند خود فی‌نفسه در برنامه‌ریزی برای حل آن مفید و مؤثر افتد.

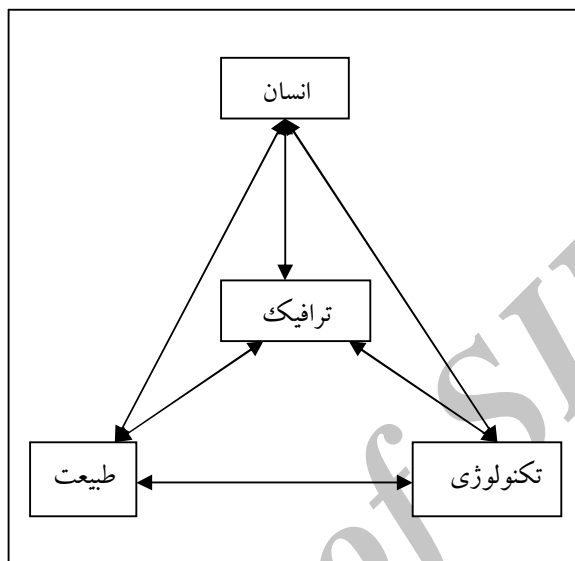
مفهوم ترافیک، ابعاد و اجزاء

مفهوم ترافیک به رفت و آمد و سائل نقلیه در محدوده مکانی مشخص اشاره دارد. بر همین اساس حجم ترافیک را تعداد و سائل نقلیه‌ای تعریف می‌کنند که در مدت زمان معینی در جهت یا جهات مشخصی از یک یا چند خط از مقطع سیستمی از جاده عبور می‌کنند. این حجم می‌تواند برای دسته‌ای خاص از و سائل نقلیه - مانند

اتومبیل سواری، اتوبوس، کامیون و... - یا به طور کلی برای همه‌گونه وسایل نقلیه که از جاده مورد نظر عبور می‌کنند مدنظر باشد که در آن صورت واحد حجم ترافیک، تعداد اتومبیل گذرنده خواهد بود (شاهی، ۱۳۶۸: ۱۹). نکته‌ای که در اینجا باید خاطر نشان ساخت آن است که مفهوم ترافیک به تنهایی بیانگر یک مشکل نیست بلکه به پدیده آمد و شد انسانها و یا غالباً وسایل نقلیه اشاره دارد. در واقع هنگامی که ترافیک با حجم بالا و در قلمروی محدود مورد اشاره است یا زمانی که رفتارهای ترافیکی گروههایی از جامعه سبب‌ساز بروز مشکلاتی می‌شود و یا در مواقعی که ترافیک پیامدها و هزینه‌های انسانی، مالی یا زیست‌محیطی را موجب می‌شود، می‌تواند همچون امری زیان بار و نامطلوب مدنظر قرار گیرد.

از منظر دیگر، ترافیک و حمل و نقل در شهر اساساً تا بدان حد دارای اهمیت است که خود موجب پدیدار شدن اشکال ویژه‌ای از شهرها که مبتنی بر خدمات ترابری می‌باشند شده است. در کنار شهرهایی که کارکرد عمده‌شان در زمینه‌هایی چون خدمات، کار ویژه‌های نظامی، امور تجاری، فعالیت اداری، و... است، برخی شهرها به امور حمل و نقل اختصاص یافته‌اند و در جوار خطوط حمل و نقل به وجود آمده‌اند. نقش این شهرها عمدتاً در تقسیم‌بندی و توزیع بسته‌های بزرگ کالا نمودار می‌شود. هرچند رواج سریع استفاده از اتومبیل موجب رشد متناسب‌تر شهرها نسبت به یکدیگر شده است، اما هنوز مواردی از ساماندهی کلیت شهر بر محور حمل و نقل - برای مثال در راستای خطوط هوایی - امکان ظهور دارد (مزینی، ۱۳۷۳: ۲۳-۲۴). بدینسان ترافیک را باید مفهومی عام دانست که دارای ابعاد اجتماعی و اقتصادی و فرهنگی متعددی است، از همین رو حصر بررسی‌های ترافیکی به مطالعه عوامل اقتصادی (محمودی، ۱۳۶۲) چندان موجه به نظر نمی‌رسد. در مجموع می‌توان ترافیک را پدیده‌ای دانست که حاصل تعامل میان کنشهای انسانی، طبیعت (محیط طبیعی) و ماشین (تکنولوژی) است. شکل زیر بیانگر همین امر است:

شکل شماره (۱): ترافیک و اجزای سه گانه آن



(منبع: مؤلفان)

معضل ترافیک، براین اساس حاصل برهم خوردن تعادل در روابط میان این اجزاست.

ابعاد اجتماعی ترافیک: ترافیک به مثابه یک مسأله اجتماعی

در منابع و آثاری که در مورد مسائل اجتماعی بحث می کنند، مسأله اجتماعی به طریقه‌ای از رفتار و کنش اطلاق می شود که نظم اجتماعی پذیرفته شده را نقض می کند (موتون و نیسبت، ۱۹۷۱: ۱). در همین راستا همچنین مسائل اجتماعی به عنوان واقعیاتی تصور شده‌اند که باعث درد و رنج بخشهایی از جمعیت می شوند و موجب می گردند که تعداد قابل توجهی از اعضای جامعه نتوانند از قابلیت‌های کامل خود استفاده کنند و یا آنها را گسترش دهند (افشارکهن: ۱۳۸۲: ۲۳). بر این اساس می توان ترافیک را بخصوص در شهرهای بزرگ جهان معاصر به عنوان یک مسأله اجتماعی مدنظر قرار داد. در این زمینه همچنین باید به وجه نظر مقامات عمومی، طرفداران امنیت ترافیکی، نمایندگان مجامع صنفی و فعالان اجتماعی

اشاره کرد که کاربران خا طی جاده‌ها و خیابان‌ها را با نام‌هایی چون رانندگان خطر جو، منحرف، خودخواه، پر خاشگر و خطرناک توصیف می‌کنند (پاری، ۱۹۶۸: ۲۰۲). با این وجود، کتابهای نوشته شده درباره جامعه شهری کمتر به مسأله حمل و نقل شهری توجه کرده‌اند و موضوع تأثیرگذاری سیاست‌های مربوط به جابجایی جمعیت در چارچوبهای شهری و تأثیر آن بر فضای اجتماعی شهر را چندان مورد بررسی قرار نداده‌اند. این در حالی است که گفته شده رابطه اجتماعی و فرهنگی در شهر، در فضای شهری اتفاق می‌افتد و همزمان نوع روابطی که در این فضا برقرار می‌شود و شدت آن، به فضا معنا می‌دهد (طالبی، ۱۳۸۳: ۱۶۲). در عین حال این آثار، برای نمونه، اذعان کرده‌اند که عناصر نظام شهری در جهان امروز، از جمله شامل نواحی کلان‌شهرها، شبکه‌ای از ارتباطات - که متصل‌کننده شبکه‌های شهری می‌باشند - و مناطق متمایز شده‌ای که ساختار اجتماعی و اقتصادی و اجتماعی متفاوت دارند، می‌باشد (فاینستان و کمپیل، ۲۰۰۲: ۱۹). این در حالی است که مفهوم «زوال مناطق شهری» عمدتاً در ارتباط با سیاستهای مربوط به حمل و نقل و یا جابجایی جمعیت‌های انسانی - به شکل موقت یا دائمی و یا در قالب تدریجی یا ناگهانی - قابل فهم می‌باشد. برای مثال گفته می‌شود زوال مناطق درون شهری که طی چند دهه گذشته در همه شهرهای بزرگ آمریکا مشهود بوده، نتیجه مستقیم رشد حومه‌ها و حرکت گروههای پردرآمد و مؤسسات تجاری به بیرون از شهرهاست (گیدنز، ۱۳۸۱: ۶۱۶). در کشور ما نیز سیاستهای ترافیکی منجر به دگرگونی در سامانه جغرافیایی جمعیت شهری شده است. برای مثال قوانین مربوط به طرح کنترل ترافیک در تهران که از سال ۱۳۵۹ به اجرا درآمد و هدف آن اعمال محدودیت بر ورود و تردد وسایل شخصی و تشویق به استفاده از وسایل نقلیه عمومی بود، نتیجه ناخواسته‌ای به دنبال داشت و آن انتقال فعالیت‌های خاص مرکز شهر به حواشی مرز محدوده ترافیک و تمرکز واحدهای اداری و تجاری در محدوده شمالی مجاور منطقه بازار بود (خاتم، ۱۳۸۳: ۱۳۴). به نظر می‌رسد با

گذشت زمان و تداوم طرح‌های مزبور، شهر حالتی دو گانه می‌یابد و مبادلات نابرابری میان آنها جریان می‌یابد. این فرایند می‌تواند منتهی به ایجاد نوعی نابرابری فضایی (مکانی) و اجتماعی در شهر گردد (بورژل، ۱۳۷۷: ۴۲). از سوی دیگر باید خاطر نشان کرد که اساساً رشد حمل و نقل و ارتباطات همواره هم علت و هم معلول تمرکز و رشد شهرها بوده است. در ایران در طی چند دهه اخیر، هم در داخل شهری و هم در چارچوب برون شهری و منطقه‌ای، شبکه حمل و نقل و ارتباطات سریعاً رشد یافته و اشتغال وسیعی چه به طور مستقیم (رانندگی، دفاتر مسافری و...) و چه به طور غیر مستقیم (نمایندگی‌های تجاری کالا، کارگاه‌های تعمیرات و فروشگاه‌های وسایل یدکی و...) به وجود آمده است. نکته مهم در این زمینه آن است که رشد حمل و نقل نیز به دنبال رشد سریع جمعیت شهری و وسعت شهرها و نیاز به ارتباط بین شهرها و در داخل شهرها و به دنبال ترویج امکانات جدید در الگوهای مصرف و حمل و نقل صورت گرفت (حسامیان و دیگران، ۱۳۷۷: ۱۳۶ و ۱۳۷). به هر حال باید اذعان کرد که صاحب‌نظران مسائل شهری و نیز مدیران و دست‌اندرکاران امور شهری، ناگزیر از برگزیدن و جه نظری جامعه‌شناختی و نه صرفاً فنی نسبت به موضوع ترافیک می‌باشند. انجام فعالیت‌های پژوهشی برای درک جامعه‌شناختی رفتارهای ترافیکی در یک جامعه حاصل پذیرفتن این پیش فرض است که به کارگیری وسایل نقلیه موتوری توسط افراد انسانی، یک فعالیت اجتماعی به حساب می‌آید. بر همین اساس باید گفت رانندگان وسایل نقلیه در چارچوبی اجتماعی به رفتارهای ترافیکی خود شکل می‌بخشند. آنها در فرایند رانندگی خود بر رانندگان دیگر تأثیر می‌نهند و همزمان شیوه و سبک رفتار ترافیکی انسان متأثر از وجه نظرها، قضاوت‌ها و کنش‌های همکاران، دوستان و آشنایانشان می‌باشد. بدینسان می‌توان گفت کنش‌های پرخطر ترافیکی افراد نه در خلأ بلکه در زمینه اجتماعی مشخصی پدیدار می‌شوند و به همین سبب، از لحاظ جامعه‌شناختی واجد معنا و بنابراین قابل تفسیرند (روث،

۱۹۹۰: ۱۳۶). از همین رو می‌توان کلیت رفتارهای ترافیکی در یک جامعه را به عنوان مؤلفه‌ای از نظام اجتماعی حاکم بر آن جامعه تصور نمود. اجتماعی بودن پدیده ترافیک همچنین می‌تواند از نقطه نظر توزیع به کارگیری امکانات حمل و نقل در میان طبقات و گروههای اجتماعی مختلف مد نظر قرار گیرد. هزینه‌های زیاد صرف‌شده برای تولید ماشینهای گران‌قیمت و یا ساخت آزاد راه‌هایی که فقط توسط عده معدودی مورد استفاده قرار می‌گیرد و یا بهره‌گیری افزون‌تر برخی گروههای اجتماعی از یارانه‌های بخش حمل و نقل می‌تواند موجب طرح موضوع حمل و نقل و عدالت اجتماعی گردد.

تلقی ترافیک به مثابه پدیده‌ای اجتماعی به ما این امکان را می‌دهد که نقض هنجارهای ترافیکی پذیرفته شده به شکلی فراتر از حد معمول را به عنوان یک مسأله اجتماعی به حساب آوریم. از همین رو هزینه‌های تحمیل شده بر افراد در جامعه ما از رهگذر نوع خاص کنش‌های ترافیکی رایج در جامعه، می‌تواند تأییدیه تبدیل شدن ترافیک به یک مسأله باشد. اما همزمان می‌توان توجه صاحب‌نظران را به اخبار حوادث روزمره ترافیک در محدوده شهرها و یا در جاده‌های مواصلاتی میان آنها جلب نمود. برای نمونه در محدوده شهر همدان و تنها در طول شش ماهه اول سال ۱۳۸۴، آمار تصادفات رانندگی درون‌شهری حکایت از آن دارد که تعداد تصادفات بالغ بر ۴۷۶۰ مورد بوده است. بنابر تشخیص مراجع ذی‌صلاح، این تصادفات عمدتاً ناشی از عدم رعایت حق تقدم، عدم توجه به جلو، عدم رعایت فاصله طولی و عرضی، تغییر مسیر ناگهانی، عدم توانایی در کنترل وسیله نقلیه و... بوده است (معاونت راه استان همدان، ۱۳۸۴: ۶). در بعد هزینه‌های اقتصادی، علاوه بر مواردی که پیش از این مورد اشاره قرار گرفتند می‌توان به مصرف سرسام‌آور بنزین در ایران اشاره کرد. بنابر آمارهای ارائه شده در مطبوعات، مصرف روزانه بنزین در ایران در سال ۷۹، بالغ بر ۴۲/۵ میلیون لیتر، در سال ۸۰، ۴۵/۸ میلیون لیتر، در سال ۸۱، حدود ۵۰/۳ و در سال ۸۲، قریب به ۶۰ میلیون لیتر

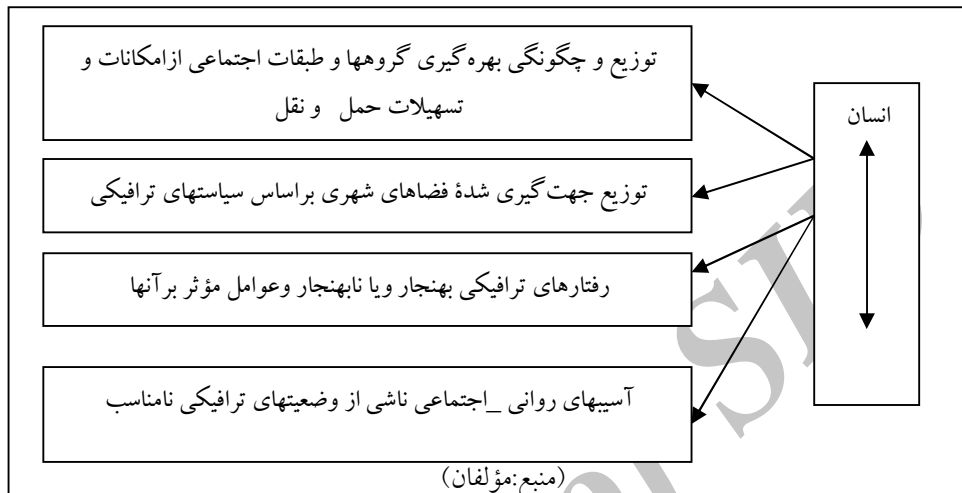
بوده است. روند فزاینده این مصرف و نیز گسترش قاچاق این کالا به خارج از مرزها باعث شده است تا دولت تصمیم بگیرد سیاست توزیع و سهمیه بندی بنزین را از ابتدای سال ۸۵ به مرحله اجرا بگذارد. همچنین گفته می شود خسارات اقتصادی سالانه ناشی از تصادفات در کشور از بودجه وزارت راه و ترابری نیز بیشتر است (انصاری، ۱۳۸۴: ۵).

ترافیک شهری از نقطه نظر برخی پیامدهای آن نیز می تواند همچون یک مسأله نمودار شود. برای نمونه آلودگی های هوا و نیز آلودگی های صوتی را می توان در این باره مورد اشاره قرار داد. شدت آلودگی هوا در شهر تهران در آذرماه ۸۴ منجر به تعطیلی چند روزه مراکز اداری و آموزشی شد. همچنین صداهایی که وسایل نقلیه و ترافیک آنها تولید می کنند ناخوشایند و ناراحت کننده است. گفته می شود میزان این ناراحتی به وضعیت جسمی و عصبی فرد بستگی دارد و اساساً امری شخصی است. به همین دلیل اندازه گیری و تعیین میزان اثر نامطلوب آن تا حدی دشوار است (شاهی، ۱۳۶۸: ۱۹۱).

بدینسان ترافیک در جهان امروز به مسأله ای بدل شده است که اصل به کارگیری وسایل حمل و نقل را نیز بعضاً با تردید مواجه ساخته است. از همین منظر گفته می شود هر جا که امکان دسترسی به وسایل حمل و نقل به طور گسترده فراهم شود، ترافیک به طور نامحدودی وسعت می گیرد. در واقع گسترش صنعت حمل و نقل که از حد معینی بگذرد، به جای صرفه جویی در وقت موجب اتلاف وقت می گردد (ایلچ، ۱۹۷۴: ۳۶). در مجموع می توان ترافیک را با توجه به شکل شماره (۱) از دیدگاه های مختلفی به مثابه یک مسأله اجتماعی مدنظر قرار داد. از یک جنبه و با تأکید بر بعد انسانی ترافیک، می توان در قالب شکل شماره (۲) به اظهار نظر در مورد مسأله اجتماعی ترافیک پرداخت:

شکل شماره (۲): مؤلفه و ابعاد تلقی ترافیک به مثابه یک مسأله اجتماعی با تأکید بر وجه

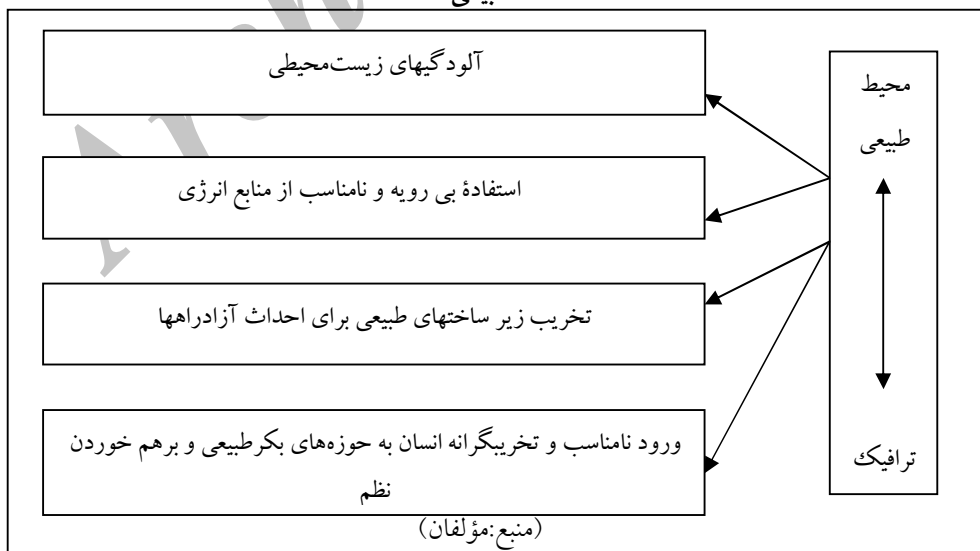
انسانی آن



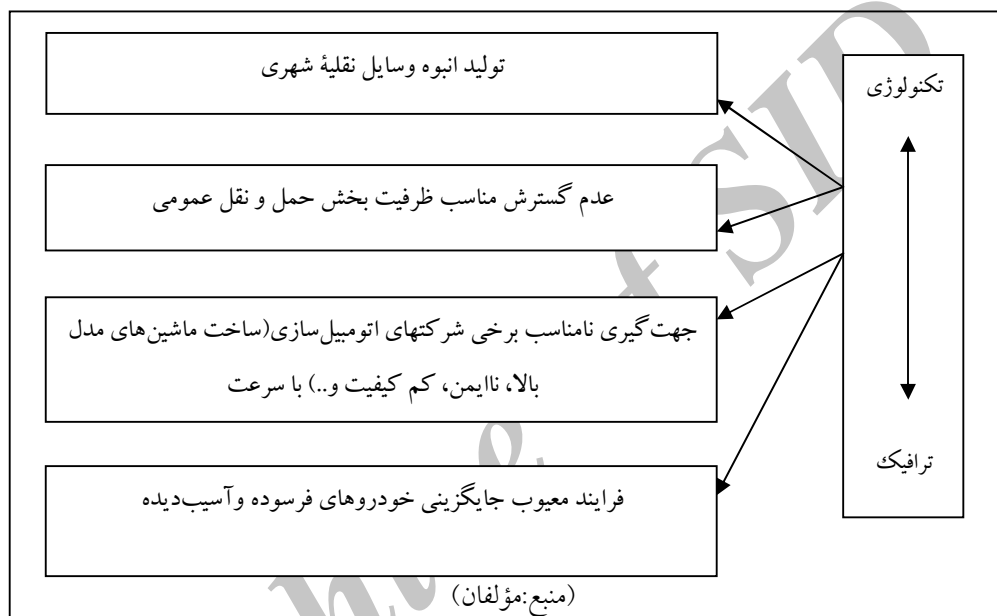
اگر عنصر دیگر مؤثر بر فرایند ترافیک، به محیط طبیعی مربوط باشد، می‌توان در قالب شکل شماره (۳)، ابعاد مسأله‌آفرین رابطه ترافیک - محیط طبیعی را به تصویر کشید:

شکل شماره (۳): تلقی ترافیک به مثابه یک مسأله اجتماعی با تأکید بر رابطه آن با محیط

طبیعی



از سوی دیگر، می‌توان شکل‌گیری مسأله ترافیک را ناظر بر رابطه نامناسب و نامتوازن فرایند حمل و نقل با تکنولوژی و سیر متحول آن دانست. شکل شماره (۴) ابعاد مسأله‌آفرین ترافیک را از همین منظر مورد توجه قرار داده است: شکل شماره (۴): تلقی ترافیک به مثابه یک مسأله اجتماعی از منظر رابطه آن با تکنولوژی



پیشینه تحقیق :

در زمینه موضوع مورد مطالعه، پژوهشهای متعددی شده است که در زیر به برخی از آنها اشاره می‌شود :

۱- استقرار، بهبود و توسعه اتوبوس‌های تندرو (B.R.T) راه حلی برای کاهش ترافیک کلان‌شهرها (کردنائیچ، ۱۳۹۰)

هدف پژوهش فوق بررسی و تحلیل تأثیر استقرار و راه‌اندازی اتوبوسهای تندرو به عنوان یکی از بزرگترین رویدادها در حمل و نقل عمومی در راستای کاهش ترافیک در کلان‌شهرهاست. با اجرای طرح سیستم حمل و نقل هوشمند (ITS) شرکت واحد و اتوبوسرانی درون شهری با کاهش هزینه‌های

سیستم دستی به افزایش دقت در امر مدیریت می‌پردازد و در آینده می‌تواند با ارتقای فناوری، سیستم‌های دیگر الکترونیکی همانند سیستم کارت بلیط و کنترل تخلفات رانندگی، ارائه تبلیغات مستقیم در صفحات نمایش داخل اتوبوسهای تندرو پردازد و بدین صورت بهره‌وری ناوگان و رضایت مشتریان اتوبوسهای تندرو و همچنین رغبت عمومی به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی افزایش و ترافیک و استفاده از خودروی شخصی در کلان‌شهرها کاهش یابد. مطالعات تطبیقی انجام گرفته در این مقاله نشان می‌دهد که اکثر سیستم‌های B.R.T در مناطق شهری با جمعیت بیش از ۷۰۰ هزار نفر تأسیس شده‌اند که اکثر آنها دارای سیستم ریلی نیز می‌باشند. در این مقاله ضمن تعریفی جامع از حمل و نقل عمومی و اتوبوسهای تندرو و برشمردن مزایای آن و نحوه کاربرد آن در سطح جهان، به مطالعات تطبیقی در کشورهای مختلف با بررسی و مطالعه بر اتوبوسهای تندرو در شهر تهران و ارائه پیشنهادها بهبود، به روندی برای برنامه‌ریزی و توسعه و کاربرد اثربخش‌تر آن در کلان‌شهرها پرداخته شده است.

۲- انضباط ترافیکی، ضرورتها و پیامدهای آن (حمدی مقدم، ۱۳۸۹)

از لوازم و بایسته‌های مدنیت در جهان امروز، پذیرفتن قواعد و روابط تعریف شده و مقبول اجتماعی است. پذیرش قوانین اجتماعی بویژه رعایت الگوهای رانندگی در نظر برخی از صاحب‌نظران به عنوان یکی از مصادیق دنیای متحول و پرشتاب امروزی و از دیدگاه برخی دیگر به عنوان یکی از مصادیق ارزشی و اخلاقی ثابت و همیشگی در نظر گرفته می‌شود. راهنمایی و رانندگی از آنجا که در منعطف‌ترین بخش از طیف متنوع و وسیع نظم و امنیت اجتماعی به شمار می‌آید، برای همه مردم جامعه قابل لمس و پذیرش بوده و برای آمادگی افراد در مشارکت با آن برای مصون ماندن خود و خانواده از تأثیرات منفی آن به عنوان یک هنجار پذیرفته شده است. آشکار ساختن هدفمند آمار بالای

کشته‌ها و مجروحان ناشی از تصادفات در این رویکرد اجتماعی قطعاً مؤثر بوده است. اقدامات پیشگیرانه از طریق روشهای مختلف از جمله آموزشهای همگانی یا مشارکت دادن عملی در تحقق مأموریت در قالب همیار پلیس از جمله راهبردهایی بود که در مسیر توسعه این نیاز اجتماعی کارکردهای مثبتی را به دنبال داشته است. اجرای این مأموریت، همانند دیگر مأموریتهایی که به یک سازمان اجتماعی واگذار می‌گردد، مشکلات خاصی را در پی دارد که در این محیط می‌توان آن را به دو دسته؛ عدم جامعیت ابزارهای مورد نیاز بویژه عدم بسترهای قانونی مناسب و تأثیرگذاری یک سلسله مصالح اجتماعی تقسیم‌بندی کرد. بهبود تعامل با مردم با رفتار حرفه‌ای و مؤدبانه و همچنین ایستادگی هدفمند مبتنی بر استانداردهای داخلی و بین‌المللی، راهبردهای جدیدی است که برای برون‌رفت از چالشهای ناشی از تحولات اجتماعی و اداری امروز باید به کار گرفته شود. در نهایت می‌توان گفت پلیس راهنمایی و رانندگی می‌تواند با فرهنگ‌سازی و نهادینه کردن قوانین و مقررات و تعامل بهینه با مردم، زمینه مشارکت آنها را فراهم کرده و جامعه را به سوی خودانضباطی اجتماعی هدایت کند.

۳- سبک زندگی فرهنگی رانندگان ابزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آنها

(مطالعه موردی: رانندگان درون‌شهری تبریز (علی‌زاده اقدام، ۱۳۹۰)

رانندگی کردن و خطر تصادف احتمالی آن را باید در بافت زندگی افراد جست و جو کرد. رفتارهایی که فرد در زمینه رانندگی (نظیر: ویراژ دادن، سبقت گرفتن، عبور از چراغ قرمز، نبستن کمربند ایمنی و...) انجام می‌دهد، برخاسته از موقعیت‌های ساختاری و انتخابهای فردی می‌باشد. روش تحقیق در این مطالعه، توصیفی از نوع پیمایشی است و جامعه آماری این پژوهش را کلیه رانندگان درون‌شهری تبریز است. روش تحقیق در این مطالعه، توصیفی از نوع پیمایشی است و جامعه آماری این

پژوهش را کلیه رانندگان درون شهری تبریز تشکیل می‌دهند که به روش نمونه‌گیری طبقه‌ای تصادفی مورد مطالعه قرار گرفته است. ابزار گردآوری پرسشنامه می‌باشد. نتایج نشان می‌دهد که بین سرمایه فرهنگی و اشتباه‌های بی‌توجهی، اشتباه‌های خطرناک، تخلفات خطرناک و سبک زندگی و رفتارهای ترافیکی، رابطه معناداری وجود دارد و از بین ویژگی‌های فردی، جنسیت، سطح تحصیلات و نوع خودروی رانندگان نیز بر رفتارهای ترافیکی تاثیرگذار است.

چارچوب نظری

مطالعه رفتار ترافیکی دارای دو بخش اجتماعی و فرهنگی است؛ جنبه اجتماعی رفتار ترافیکی مرکب است از احساس وظیفه و مسئولیت بر پایه نظم اخلاقی در قبال دیگران؛ جنبه فرهنگی به مجموعه نظم‌های هنجاری اشاره دارد که ریشه در فرهنگ جامعه دارند (محمودی نژاد و هاشمی، ۱۱۶، ۲۰۱۱). درکل، همانند یک تعامل اجتماعی، یک راننده مجبور است نیت دیگر افراد را از راه تفسیر رفتارشان تفسیر نماید (جولین، ۲۰۰۱: ۲۱۴).

استفاده از جاده به عنوان یک رفتار تعاونی^۱ در نظر گرفته می‌شود زیرا تعدادی از کنشگران در منبعی مشترک (جاده) سهیمند و از طریق بهره‌گیری از این منبع مشترک، شرایط و امکانات دیگر استفاده‌کنندگان را تغییر می‌دهند. آنها مجبورند ملاحظاتی را در نظر بگیرند و یا حداقل فعالیت‌هایشان را با همدیگر سازگار نمایند و یا به عبارت دیگر با هم تعاون داشته باشند تا از تصادفات و اختلالات پرهیز نمایند. فهم نحوه تعامل افراد و نیز رسیدن به فهم مشترک، اهمیتی بنیادی در علوم اجتماعی دارد. لوسی ساچمن^۲ دو شیوه برای فهم تعامل اجتماعی در نظر می‌گیرد:

1- co – operative
2- Lucy Suchman

مدل برنامه‌ریزی^۱ در تلاش برای ساختن سیستم‌های به اصطلاح هوشمند و کنش موقعیتی^۲ مؤثر بوده است. در اولی، فهم دوطرفه بین افراد برانگیخته می‌شود زیرا آنها توان فهماندن مشترک یک موقعیت، مانند یک موقعیت ترافیکی را دارند. همچنین، هر دوی آنها مجموعه‌ی مشابهی از برنامه‌ها را به عنوان ابزاری برای دستیابی به هدفی خاص در دسترس دارند. اگر یک فرد رفتاری خاص را در موقعیتی خاص انجام دهد، افراد دیگر می‌توانند آنچه را که وی آماده است انجام دهد، بازسازی کنند و این کار را از طریق تفسیر رابطه‌ی بین موقعیت و رفتار انجام می‌دهند. در مورد ترافیک، در نظر گرفتن قواعد ترافیکی به عنوان برنامه‌هایی که استفاده‌کنندگان از جاده به وسیله‌ی آنها به تعاون در یک موقعیت دارای فهم مشترک^۳ دست می‌یابند، معقول و مستدل به نظر می‌رسد. اغلب، مجموعه‌ای رسمی از قواعد توسط مؤسسات دولتی بسط یافته‌اند تا مسایل هماهنگی را حل نمایند؛ با این وجود، ارتباط بین رانندگان نیز هنوز اهمیتی اساسی در ترافیک دارد. الکس سوان^۴ و بلیندا اونز^۵ از محققان ترافیک، بر تعامل به عنوان عاملی در فهم هماهنگی ترافیک و نیز علت تصادفات تأکید دارند:

خطوط درست عمل هماهنگ با هم یا ایجاد عمل مشترک در محیط رانندگی، مستلزم توجه به عمل دیگران به عنوان دلالت‌های ایجاد شده است. در این حالت، فرض بر این است که معانی این دلالت‌ها برای کنشگران در محیط مشترک است. از این رو، رانندگان برای کنش آسان با همدیگر و کاهش تصادفات، باید معنای معطوف به اشارات رانندگان دیگر را درک کرده و به صورتی مشابه تفسیر کنند. کل فرایند تعامل رانندگی، به توان راننده برای اتخاذ نقش راننده‌ی دیگر و در کنار آن فهم آنچه که دیگر رانندگان می‌فهمند و برنامه‌ی عمل آنهاست بستگی دارد.

-
- 1- the planning model
 - 2- situated action
 - 3- commonly understood situation
 - 4- Alex Swan
 - 5- Belinda Owens

فهم آنها از تعامل اجتماعی نزدیک به آن چیزی است که ساچمن آن را مدل برنامه‌ریزی می‌نامد. با این وجود، بر طبق نظر ساچمن، این رویکرد مستلزم پاسخ به این سؤال است که چگونه افراد موقعیت را به شکلی مشابه درک می‌کنند. بسیاری از مطالعات مردم‌نگارانه نشان‌دهندهٔ باز بودن بازنمایی موقعیتها^۱ هستند. چنین به نظر می‌رسد که بازنمایی یک موقعیت بستگی به انتخاب اولویتها دارد. علاوه بر این، رفتاری خاص می‌تواند همیشه به عنوان نشانه‌ای از نیات بسیار متفاوت تفسیر شود. در رویکرد دوم، کنشهای موقعیتی فهمی مشترک در مورد موقعیتها تعامل ایجاد و از آن حمایت می‌کنند. محدودیتهای اجتماعی در مورد کنش مناسب، همیشه در رابطه با مجموعهٔ منحصر به فردی از شرایط تعریف می‌شوند. از این رو، ساچمن رویکردی را پیشنهاد می‌کند که در آن کنشگران به روش خودشان برای ایجاد فهم مشترک و کنشهای تعاونی با هم تنازع دارند. وی با رجوع به هارولد گارفینکل جامعه‌شناس، فعالیتهای کاربران را به عنوان «روش اسنادی تفسیر^۲» درک می‌کند. گارفینکل می‌نویسد:

این روش تشکیل شده است از در نظر گرفتن نمود واقعی به عنوان «سندی از»، به عنوان «اشاره به» و نیز به عنوان «قرار گرفتن در سمت و سوی یک الگوی زیربنایی مفروض^۳». نه تنها الگوی زیربنایی از شواهد اسنادی^۴ فردی نشأت می‌گیرد، بلکه شواهد اسنادی فردی نیز به نوبهٔ خود، بر پایهٔ «چیزی که در مورد الگوی زیربنایی دانسته می‌شود» تفسیر می‌شود و هریک برای تشریح دیگری به کار می‌رود. هر رخدادی، در مواجهه با کنشگرانی که منبعی مشترک دارند، منحصر به فرد است؛ از اینرو، افراد متعاون باید تلاش کنند تا بدان معنا بخشند. کنشگران اغلب، با وجود دشواریها، در ایجاد توافق در مورد نحوهٔ فهم آن و نحوهٔ دستیابی

-
- 1- Reprerasetation of situations
 - 2- Documentary method of interpretation
 - 3- presupposed underlying pattern
 - 4- documentary evidences

به تعاون موفق عمل می‌کنند. اما این امر باید در یک نظریه تعامل اجتماعی در نظر گرفته و تبیین شود. از این نقطه نظر، پایداری جهان اجتماعی، نه مدیون ساختار ابدی آن، بلکه مدیون کنشهایی موقعیتی است که باعث خلق و حمایت از فهم مشترک در مورد موقعیتهای خاصی از تعامل است. محدودیتهای اجتماعی بر کنش مناسب، همیشه نسبت به برخی از مجموعه شرایط منحصر به فرد و تکرارناپذیر نسبی در نظر گرفته می‌شوند. برای فهم بهتر تعاون، ساچمن بجای توجه بر انتساب مفروض برنامه‌ها و طراحی برنامه به عنوان مبنای ایجاد فهم مشترک و تعاون، تمرکز تجربی بر وقوع فهم مشترک پیشنهاد می‌کند. در چنین حالتی، باید به کاربران جاده به عنوان افرادی توجه نمود که مشکلات هماهنگی را با دیگر کاربران جاده حل می‌کنند و نیز توسط کنشگران، افرادی در نظر گرفته می‌شوند که از مجموعه قواعد رسمی تبعیت می‌کنند یا غیر آن را انجام می‌دهند. واحد تحلیل در این حالت، تلاش کاربر جاده برای دستیابی به هماهنگی است، بویژه زمانی که کاربران سعی در نفوذ بر همدیگر دارند. در این مورد، ابروینگ گافمن بین تعاونی که بین افراد به دست می‌آید و در آن هیچ کس قصد ارتباط با دیگری را ندارد و تعاونی که در برگیرنده چنان فعالیتهایی است تمایز قائل می‌شود. مورد روشنی از نوع اول، زمانی است که دو راننده دقیقاً از مسیری مجزا در یک جاده اصلی بدون تلاش برای برقراری ارتباط می‌گذرند و در مورد دیگر، عکس آن صادق است. گافمن به این شکل از تعامل به عنوان نمایش^۱ اشاره می‌کند که شامل تمام فعالیتهای یک شرکت‌کننده خاص در یک موقعیت خاص است که به هر طریقی بر دیگر شرکت‌کنندگان اثر می‌گذارد (جولین، ۲۰۰۱: ۱۸۸).

روش تحقیق:

روش مورد استفاده در این تحقیق پیمایشی و ابزار گردآوری اطلاعات، پرسشنامه

کتبی است. پرسشنامه مذکور در قالب نگرش‌سنجی از پاسخگویان بوده است.

جمعیت آماری تحقیق

جامعه آماری این تحقیق شامل دو گروه مردم مشهد و نیز زائران و مسافران شهر هستند.

حجم نمونه

حجم نمونه براساس ضریب اطمینان ۹۵٪ و کران خطای $d=0.05$ و براساس فرمول زیر $n=600$ در نظر گرفته شد.

$$N = Z_{\alpha/2}^2 \sigma^2 / d^2 = (1.96)^2 * .39 / (.05)^2 = 599.4$$

در این تحقیق گروه‌های متأثر از طرح کنترل ترافیک به دو دسته عمده تقسیم گردیدند: گروه اول شامل شهروندان و ساکنان مناطق مختلف شهر مشهد می‌شدند که بخشی از آنها با استفاده از منطقه‌بندیهای شهرداری به شکل نمونه‌گیری طبقه‌بندی متناسب با حجم جامعه هر طبقه انتخاب گردیده و پرسشنامه در اختیار آنها گذاشته شد و گروه دوم زائران و مسافرانی بودند که با استفاده از داده‌های مربوط به مراکز مربوط، تعداد تقریبی آنها برآورد گردید. براساس تعداد افراد واقع در هر جمعیت و به تناسب آنها نمونه آماری در بین دو گروه تقسیم شده‌اند. براساس آمار و ارقام نسبت ۶٪ به ۴٪ برای گروه اول و دوم محاسبه شد. از این رو ۲۴۰ نفر از گروه اول و ۳۶۰ نفر نیز از گروه دوم انتخاب شدند. گروه دوم نیز بر اساس نمونه‌گیری تصادفی ساده از بین زائران و مسافرین مقیم در هتلها و اقامتگاههای شهر همدان انتخاب شده‌اند. نمونه‌گیری از بین هتلها نیز به صورت تصادفی ساده بوده است. بدین شکل که از بین فهرست هتلها و مهمانسراها تعدادی مشخص و در داخل هتلها از بین مسافران و زائران تعدادی به شکل تصادفی ساده انتخاب شدند و مورد مطالعه قرار گرفتند.

فرضیات:

- رفتارهای نادرست ترافیکی به یک مسأله اجتماعی در مشهد تبدیل شده‌اند.

- عدم آشنایی رانندگان با مسیرها و خیابانها (بویژه برای زائران و مسافران) باعث افزایش ترافیک شهری در مشهد می‌شود.
- کمبود فضای مناسب برای پارکینگ خودروها از دلایل اصلی ترافیک شهری در مشهد است.
- کمبود وسایل نقلیه و دسترسی دشوار به آنها از علل اصلی ترافیک در مشهد است.
- ضعف مدیریت ترافیک باعث افزایش ترافیک درون‌شهری در مشهد می‌شود.

متغیرهای تحقیق:

متغیرهای مورد نظر در این تحقیق عبارتند از :

- رفتارهای نادرست ترافیکی شامل: حرکت مارپیچ بین خطوط، عبور از چراغ قرمز، توقف در مسیرهای دارای توقف ممنوع، عدم توجه به عابران پیاده و.....
- عدم آشنایی با مسیرها و آدرسها
- کمبود فضا برای پارکینگ خودروها: تعداد پارکینگها در اماکن تفریحی و زیارتی و یا خیابانهای منتهی به آنها
- کمبود وسایل نقلیه عمومی: تعداد خطوط واحد، تاکسیها و..
- دشواری دسترسی به وسایل نقلیه عمومی: دوری ایستگاهها، شلوغی ایستگاهها
- ضعف مدیریت: نبود چراغ راهنمایی و علائم مرتبط، نبود پلیس برای مدیریت ترافیک در صورت لزوم

روایی و پایایی

روایی صوری پاسخها از طریق تبادل نظر با تعدادی از استادان جامعه‌شناسی شهری کنترل گردیده است.

یافته‌های تحقیق

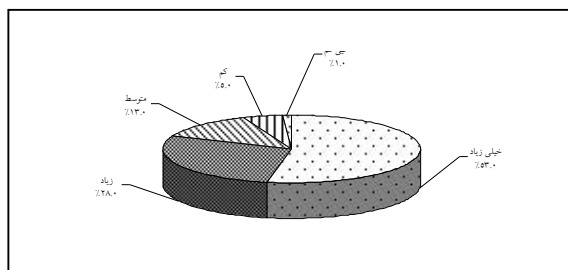
نتایج به دست آمده از این مطالعه نشان می‌دهد پاسخگویان در وهله اول کمبود فضای پارکینگ را به عنوان مسأله اصلی ترافیکی در منطقه مرکزی شهر می‌دانند و پس از آن به مواردی همچون آلودگی هوا، آلودگیهای صوتی و کمبود وسایل حمل و نقل عمومی اشاره دارند. در همین راستا اکثر پاسخگویان (بیش از ۸۰٪) بر ضرورت اجرای طرح کنترل ترافیک و مفید بودن آن اصرار داشته‌اند.

از سوی دیگر نتایج به دست آمده نشان می‌دهد که مردم حاضرند برای کاهش مشکلات ترافیکی هزینه‌هایی همچون تغییر در ساعات انجام سفرهای درون شهری، تغییر در نوع وسیله نقلیه مورد استفاده، بهره‌گیری از وسایل حمل و نقل عمومی یا پیاده روی و... را بپذیرا شوند. پاسخهای ارائه شده نشان‌دهنده موافقت قریب به ۹۵ درصد پاسخگویان در این زمینه می‌باشد.

مردم شناخت نسبتاً درستی از دامنه مشکلات ترافیک شهری داشته‌اند. نمودار شماره (۱) بیانگر پاسخهای ارائه شده در مورد میزان رواج رفتارهای انحرافی ترافیکی (بی‌حوصلگی در رانندگی، عدم تحمل توقف در پشت چراغ قرمز، حرکت ماریج بین خطوط، عدم رعایت حق تقدم و...) و تأثیر آنها بر بدل شدن ترافیک به یک مسأله اجتماعی می‌باشد:

نمودار شماره (۱): میزان موافقت پاسخگویان با تأثیر رفتارهای نادرست ترافیکی بر بدل

شدن ترافیک به یک مسأله



در تحلیل سؤالات مربوط به عواملی که باعث بروز مشکل ترافیکی برای مردم

شده‌اند، با اجرای آزمون فریدمن درباره این عوامل، نتایج زیر به دست آمد:

- عواملی مانند عدم رعایت قوانین و عدم احترام به مقررات راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان و نیز عابران پیاده از نقطه نظر مردم به ترتیب واجد درجه اول و دوم اهمیت در این زمینه بوده است.
- موارد مرتبط با کمبود تسهیلات مربوط به عابران پیاده، کمبود وسایل حمل و نقل عمومی، کمبود فضای پارکینگ، ضعف نظارت، مدیریت و اعمال قانون به لحاظ تأثیرگذاری‌شان بر مشکل ترافیک شهری در درجه سوم اهمیت بوده‌اند.
- پس از آن می‌توان به ترتیب موارد زیر را جزء آن دسته از عواملی دانست که موجب بروز مشکلات ترافیکی در شهر مشهد شده‌اند: عدم مهارت و تسلط کافی رانندگان، عدم آشنایی کافی آنها با خیابانها، کمبود سطح معابر سواره‌رو، افزایش تعداد وسایل نقلیه، عدم ارائه آموزشهای کافی به مردم در ارتباط با مسائل ترافیکی، کمبود تجهیزات و تابلوهای رانندگی و..... از نقطه نظر متفاوت، پنج پرسش در مورد پیامدها و مشکلات ناشی از مشکل ترافیک در اختیار پاسخگویان قرار گرفت (سؤال ۱۸) در مورد میزان اهمیت اتلاف منابع سوختی، سؤال (۲۹) و (۳۰) به ترتیب درباره میزان اهمیت آلودگی هوا و آلودگی صوتی، سؤال (۳۲) در مورد اهمیت تلف شدن وقت به علت وجود ترافیک، شلوغی و راه‌بندان، و سؤال (۳۳) درباره اهمیت تعدد تصادفات). توزیع پاسخهای به دست آمده در مورد پنج پرسش یاد شده، مطابق جدول زیر بوده است:

جدول شماره (۱): میانگین امتیاز و رتبه مشکلات برخاسته از معضل ترافیک

شماره سؤال	۱۸	۲۹	۳۰	۳۲	۳۳
میانگین امتیاز	۴/۳۹	۴/۲۸	۴/۱۴	۴/۵۶	۴/۲۷
میانگین رتبه	۳/۱۱	۲/۸۹	۲/۶۹	۳/۴۴	۲/۸۷

با اجرای آزمون فریدمن در رابطه با مشکلات مزبور در شهر مشهد، رتبه‌بندی مشکلات به ترتیب زیر بوده است:

- تلف شدن وقت به علت وجود ترافیک، شلوغی و راه‌بندان، تلف شدن بیش از حد سوخت، تعدد تصادفات، آلودگی هوا، آلودگی‌های صوتی. قسمتهای دیگر این تحقیق در رابطه با سنجش نگرش گروههای خاصی بوده است که اجرای این طرح وضعیت آنها را به نوعی از خود متأثر می‌سازد؛ برای مثال ساز و کار فعالیت اقتصادی افراد شاغل در این محدوده متأثر از اجرای این طرح بوده است. در این راستا، کسبه، صاحبان اماکن اقامتی و رانندگان وسایل حمل و نقل شخصی در برابر پرسش از اینکه «آیا اجرای طرح ترافیک برشغل آنها اثرگذار خواهد بود یا نه؟»، پاسخهای زیر را ارائه کرده‌اند:
- جدول شماره (۲): جدول توافقی پاسخهای ارائه شده در مورد تأثیرگذاری طرح کنترل ترافیک بر فعالیت اقتصادی شاغلان در محدوده طرح

شغل / پاسخ	کاسب	صاحبان اماکن اقامتی	رانندگان وسایل حمل و نقل خصوصی	جمع
بلی	۶۵	۵	۱	۷۱
	۵۸/۴	۹/۷	۲/۹	۷۱
خیر	۵۶	۱۰	۵	۷۶
	۶۲/۵	۱۰/۳	۳/۱	۷۶
جمع	۱۲۱	۲۰	۶	۱۴۷
	۱۲۱	۲۰	۶	۱۴۷

با کمک گرفتن از آزمون خی دو داریم:

$$X^2 = 8.175 > X^2(2) = 5.99, a = 0/05$$

پس وابستگی اندکی میان پاسخهای ارائه شده با نوع مشکل وجود دارد و از این رو به نظر می‌رسد تأثیرات ناشی از اجرای طرح مزبور تقریباً به میزانی یکسان گروههای شغلی مورد بررسی را از خود متأثر می‌سازد.

نتیجه‌گیری:

شهرها در جهان امروز محل زیست جمعیت‌های متراکم و متنوعی هستند که فضاهای مختلف و مناطق گوناگونی را در درون و حاشیه شهرها اشغال می‌کنند. هریک از گروه‌های اجتماعی برای تحقق کار ویژه‌های اجتماعی مشخصی به تعامل با نظام شهری مشغول است. گروه‌ها و طبقات مختلف اجتماعی در یک سلسله روابط متقابل اجتماعی، بافت و زمینه حیات شهری را شکل می‌دهند و در درازمدت نهادها و روال‌هایی را سامان می‌دهند که شهر را در کلیتش به وجود می‌آورند. با تاریخ‌مند شدن کنش‌های روزمره و قالب‌ریزی شدن فضاها و امکان شهر، رفته رفته هویت شهروندان به مثابه متغیری تأثیرگذار بر حیات شهری نضج می‌گیرد و خود از شهر و فضای آن تأثیر می‌پذیرد.

از نقطه نظر شهرسازی، کاربری معابر یا راه‌ها و شبکه‌های ارتباطی، مهمترین و اساسی‌ترین عامل در شکل‌دهی به فضاهای عمومی یک شهر است، زیرا علاوه بر اینکه درصد زیادی از اراضی شهرها به این فضاها اختصاص یافته است، راه‌ها مهمترین عنصر تشکیل دهنده شهر و محل اتصال فضاها و کاربری‌های شهری به شمار می‌روند. در واقع می‌توان گفت شبکه ترافیک شهری سه عملکرد اصلی ارتباطی، پخش فعالیتها و توقف یا پارک را برعهده دارند. با عنایت به نقش اساسی شبکه‌های ارتباطی و حمل و نقل شهری در روند تکوین هویت شهر، می‌توان گفت آسیب‌شناسی ساز و کارهای مربوط به جابجایی‌های انسانی بخشی از مطالعاتی است که هدف آنها گره‌گشایی از مشکلات زندگی شهری است. در واقع زندگی در شهرها (به‌خصوص در کشورهای جهان سوم) آمیخته با موضوعات و مقوله‌های رنج‌افزا و محنت‌آفرینی است که خود در یک نگاه ساده، حاصل انباشت و تراکم جمعیت‌های انسانی و گروه‌های مختلف اجتماعی در محدوده‌های مشخص و تمایز یافته است. از جمله این جنبه‌های نامطلوب، ترافیک و موضوع حمل و نقل و آمد و شد در درون معابر شهری است. بدل شدن ترافیک به یک مسأله اجتماعی

خود حاصل بر هم خوردن تعادل میان اجزاء و عناصر نظام زندگی شهری تلقی می‌شود. تعادل یاد شده به رابطه‌ای هدفمند، متداوم و منطقی میان انسان، طبیعت و تکنولوژی اشاره دارد.

در مورد معضل ترافیک مانند هر مسأله اجتماعی دیگری، همزمان هم مجموعه‌ای از علل وجود دارند که آن را پدید می‌آورند و هم پیامدها و نتایج نامطلوب متعددی از این مسأله ناشی می‌شود. در این نوشتار ضمن بیان علل مؤثر بر پیدایش مسأله ترافیک، به برخی از پیامدهای نامطلوب آن نیز اشاره نمودیم. با توجه به آنچه ذکر شد و نیز با مد نظر قرار دادن نتایج به دست آمده از تحقیقات پیمایشی که گویای شناخت عمومی نسبتاً گسترش یافته درباره معضل ترافیک است، می‌توان با تأکید بر رویکرد جامعه‌شناختی به رفتارهای ترافیکی، راهکارهای متعددی را برای مواجهه با مسأله ترافیک مطرح کرد.

از نقطه نظر رابطه ترافیک با عامل انسانی باید:

(الف) به توزیع عادلانه و بهینه منابع مرتبط با بخش حمل و نقل در میان گروهها و طبقات اجتماعی همت گماشت.

(ب) سیاستهای جامعی برای گسترش فرهنگ صحیح ترافیکی و آموزش رفتارهای بهنجار ترافیکی تدوین و اجرا کرد.

(ج) برای تخفیف پیامدهای اجتماعی _ روانی حاصل از ترافیک چاره‌اندیشی کرد.

(د) به بازتوزیع عادلانه فضاهای شهری براساس سیاستهای اصولی ترافیکی پرداخت.

از منظر رابطه مسأله ترافیک با محیط طبیعی باید به مطالعه درباره راهکارهای جلوگیری از آلودگی‌های زیست محیطی و ترویج آموزش‌های لازم در این باره پرداخت. در همین زمینه حفاظت از منابع کمیاب انرژی، جلوگیری از تخریب زیرساختهای طبیعی و کنترل ورود تخریبگرانه انسان به حوزه‌های بکر طبیعت

باید مدنظر باشد.

در نهایت و از زاویه رابطه مسأله ترافیک با موضوع تکنولوژی باید:

(الف) برنامه‌ریزی‌هایی مناسب برای کنترل تولید وسایل نقلیه شخصی به عمل آورد.

(ب) به گسترش متناسب با نیاز بخش حمل و نقل عمومی همت گماشت.

(ج) به کنترل آن دسته از سیاستهای شرکتهای تولیدکننده ماشین که صرفاً مبتنی بر نفع شخصی و گروهی مالکان آنهاست پرداخت.

به تدوین الگوی مناسبی برای تولید تکنولوژیهای حمل و نقل مطلوب و ایجاد چرخه‌ای تا حد امکان، درست برای جایگزینی خودروهایی فرسوده به سیاست‌گذاری پرداخت.

در واقع این مجموعه راهکارها فراهم‌کننده زمینه‌های مناسب برای ایجاد دوباره رابطه‌ای متعادل میان سه عنصر بر سازنده معضل ترافیک (انسان، طبیعت و تکنولوژی) است. روشن است که اتخاذ این رویکردهای اصلاحی منوط به اندیشیدن و عمل کردن در چارچوبی است که کل پهنه زندگی آدمی را در بر می‌گیرد. به عبارت روشنتر، تلاش برای حل معضل ترافیک باید بخشی از تلاش همگانی در راستای تمهید مقدمات لازم برای بازسازی رابطه میان این سه جزء باشد. به نظر می‌رسد دامنه فزاینده مشکلات اجتماعی خودگویای بازاندیشی در نوع و کیفیت رابطه انسان با طبیعت از یکسو و با تکنولوژی از سوی دیگر است. با پذیرفتن این مهم، مطالعات، سیاستها و راهکارهای مربوط به حل مشکل ترافیک در شهر باید در پیوند با پژوهشها و عملکردهای مرتبط با کل سامانه حیات شهری از یک سو و کلیت زندگی جمعی انسانها از سوی دیگر، مدنظر قرار گیرند.

منابع

- ۱- افشارکهن، جواد. (۱۳۸۲). درآمدی بر جامعه‌شناسی مسائل اجتماعی، چاپ اول، انتشارات سایه هور.
- ۲- احمدی مقدم، اسماعیل. (۱۳۸۹). «انضباط ترافیکی، ضرورتها و پیامدهای آن»، مطالعات مدیریت ترافیک زمستان ۱۳۸۹، ۵(۱۹)، صص: ۵۹-۷۱.
- ۳- انصاری، صادق. (۱۳۸۴). «هزینه‌های تصادفات رانندگی»، چهارم بهمن ماه، روزنامه ایران.
- ۴- آیتی، اسماعیل. (۱۳۸۱). هزینه‌های تصادفات ترافیکی در ایران، مشهد: انتشارات دانشگاه فردوسی.
- ۵- بورژل، گی. (۱۳۷۷). شهر امروز، ترجمه حمیدسید میرزایی، چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه شهیدبهشتی.
- ۶- حسامیان، فرخ، و دیگران. (۱۳۷۷). شهرنشینی در ایران، چاپ سوم، تهران: انتشارات آگاه.
- ۷- خاتم، اعظم. (۱۳۸۲). «بازار و مرکزیت شهر»، فصلنامه گفتگو، شماره ۴۱.
- ۸- شاهی، جلیل. (۱۳۶۸). مهندسی ترافیک، چاپ اول، تهران: مرکز نشر دانشگاهی.
- ۹- طالبی، ژاله. (۱۳۸۳). «روابط اجتماعی در فضای شهری»، نامه علوم اجتماعی، شماره ۲۴.
- ۱۰- علیزاده اقدم، محمداقبر، صالحی، ذاکر. (۱۳۹۰). «سبک زندگی فرهنگی رانندگان ابزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آنها (مطالعه موردی: رانندگان درون‌شهری تبریز)»، راهور پاییز ۸(۱۵)، صص: ۲۱-۴۰.
- ۱۱- کردناهیچ اسداله، مختاری موغاری علی. (۱۳۹۰). «استقرار، بهبود و توسعه اتوبوسهای تندرو (B.R.T) راه حلی برای کاهش ترافیک کلان‌شهرها»، مطالعات مدیریت ترافیک بهار ۶(۲۰)، صص: ۵۹-۸۲.
- ۱۲- گیدنز، آنتونی. (۱۳۸۱). جامعه‌شناسی، ترجمه منوچهر صبوری، چاپ هفتم، تهران: نشرنی.

- ۱۳- لوین، رابرت. (۱۳۷۹). «آهنگ زندگی»، ترجمه کتایون عزیزاده، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره‌های ۵۸-۵۹.
- ۱۴- محمودی، علی. (۱۳۶۲). *جغرافیای حمل و نقل*، چاپ اول، تهران: مرکز نشر دانشگاهی.
- ۱۵- مزینی، منوچهر. (۱۳۷۳). *مقالاتی در باب شهر و شهرسازی*، چاپ اول، انتشارات دانشگاه تهران.
- ۱۶- معاونت راه استان همدان. (۱۳۸۴). *آمار تصادفات رانندگی درون شهری*، نیروی انتظامی استان همدان.
- ۱۷- علی‌اکبری، اسماعیل. (۱۳۸۵). «سازماندهی فضا و پایداری در اصلاح رفتار ترافیکی شهرهای کشور»، بیک نور، سال پنجم، شماره دوم، صص: ۲۵-۳۶.

- 18- Boucher.David.&Paul Kelly,(1998).Social justice.From Hume to walzer. Routledge.
- 19- Fainstein.Susan s.&Scott Campbell,(2002).Readings in urban Theory. Second edition. Blackwell publishers.
- 20- Greed. Clara H.(1999).Social town planning. Routledge.
- 21- Hassard.john,(1990).The sociology of time.The Macmillan press LTD.
- 22- Illich.Ivan.(1974).Energy and equity. Calder boyars LTD.
- 23- Merton. Robert & Robert Nisbet.(1971).Contemporary social problems. Third Edition. Harcourt brace Jovanovich INC.
- 24- Parry. M.H.(1988).Aggression on the road: A pilot study of behavior in the driving situation. Londen :Tavistock.
- 25- Romney. David.& Roy I. Brown & prem s.fry,(1994).Improving the quality of life. Recommendations for people with and without disabilities.Kluwer academic publishers.
- 26- Rothe.j.peter.(1990).Problem Definition.Research and educational

program development. In : j.p Rothe(ed.).challenging the old order:
Towards new directions in traffic safety theory. New Brunswick.NJ
:Transaction publishers.

27- Juhlin. Oskar (2001) Traffic behavior as social interaction –
implications for the design of artificial drivers. Sosiologisk
Arbok.1

28- Mahmoudi Nejad. Hadi et al (2011) Presentation a Model of
Effect of Social Traffic Behavior on Traffic Violation. The Case
Study of Tehran Metropolis International Journal of Applied
Science and Technology Vol. 1 No.4;

Archive of SID