

Assessment of Environmental Instabilities and Social Harms in Passenger Terminals

Mohammad Ali Fatemina*

Urban terminals are among the public spaces characterized by high population density and diverse land uses. The four terminals of Tehran (West, East, South, and Beyhaghi) facilitate the movement of millions of passengers annually. Their unique geographical locations, combined with the sociocultural elements that have emerged around them, have contributed to increased environmental instability and the perpetuation of social damage. This study aims to provide a multifactor evaluation of the four terminals through a survey. The study population comprises passengers, drivers, and residents of neighborhoods adjacent to the terminals. A total of 594 questionnaires were collected from passengers, 144 from drivers, and 560 from neighboring residents, proportionally distributed across the four terminals. The findings indicate that the Beyhaghi terminal, with a mean score of 8.03, exhibits the lowest level of perceived social Problems, whereas the East, West, and South terminals show mean scores of 21.12, 19.8, and 13.49, respectively, reflecting higher levels of perceived social Problems.

Keywords: Passenger terminals, public spaces, environmental instability, social damages, urban management.

Introduction

Security is one of the fundamental phenomena essential to both individuals and society; its absence or disruption leads to alarming and dangerous consequences, as the erosion of security results in the loss of human peace of mind—replaced by confusion, anxiety, and unrest (Sattarzadeh et al., 2016: 108). Ensuring and safeguarding security is paramount to sustaining safety across economic, social, cultural, political, military, and geographical dimensions (Kamran, 2010;

* Assistant Professor, Department of Sociology, Ministry of Science, Research and Technology, Tehran, Iran.
fatemina.s@alumni.ut.ac.ir

Noidenia, 2003; Mohseni, 2007). In summary, social security can be defined as the sense of safety experienced within one's environment and social life. One of the most influential factors affecting social security is the presence of social damages, which are not only determinants of insecurity but also the product of an absence of security and social instability. Tehran, as the largest metropolis and the capital of Iran, generates a unique social life that accentuates the importance of social security. In this megacity, a vast array of public spaces and social environments exists, and ensuring their security places a significant responsibility on urban management. Among these important social spaces are the city's passenger terminals. Intercity passenger terminals serve as hubs for various stakeholders—including passengers, drivers, families, service sectors, cooperatives, police, specific groups, and residents. The high volume of interactions within these terminals and their surrounding neighborhoods—characterized by vulnerable physical spaces—has led to the emergence of a distinctive social condition that, under current circumstances, may be deemed unstable. The presence of police stations, representatives of aid committees, welfare organizations, and other institutions in terminal vicinities further underscores this condition (Terminal Organization, 2014).

According to the most recent statistics provided by the Terminal and Park-and-Ride Organization, approximately 33 million trips are undertaken annually via the four terminals (West, East, South, and Beyhaghi) (Terminal and Park-and-Ride Organization, 2014). These statistics underscore the significant role of terminals in the urban sustainability of Tehran. Field observations depict the terminals as spaces marked by congestion, social damages, environmental pollution, conflicts of interest, structural malfunctions, and fragmented, unsatisfactory urban management. The prevailing environment at these terminals—including transient population density, the anonymity of individuals, the emergence of illegitimate employment in and around the terminals, and numerous other factors—creates conditions that foster the proliferation of social and cultural damages. The effects of these damages, both direct and indirect, are observable within the immediate realm of the terminals. Moreover, the cumulative impact of terminal-related damages contributes to an unfavorable image of the city on both national and international fronts, potentially undermining

national social trust and capital. Ultimately, this dynamic leads to the escalating growth of social challenges and damages, along with the imposition of largely ineffective control costs on society (Fateminia & Khaksari, 2012). This research adopts a multifactorial approach by evaluating the four terminals from the perspective of the stakeholders involved (passengers, drivers, and residents of adjacent neighborhoods) to provide a realistic insight into the social issues and damages at these sites. The study posits that achieving social sustainability requires a comprehensive and holistic understanding—one that does not focus solely on isolated social issues but rather incorporates a diversified study population and examines the various factors and elements of the terminals. In sum, the research addresses the following questions:

1. What social issues and damages are present at the terminals and their adjacent neighborhoods?
2. Which terminal exhibits a more favorable condition?

A review of previous studies indicates that few investigations have been conducted on urban terminals, and most have adopted a technical–engineering perspective with little attention paid to human factors—such as passengers, drivers, and local residents. The innovation of the present research lies in its focus on the human and social elements of the terminals.

Method

The present study employs a quantitative method, involving the collection of data through questionnaires. The study population comprises passengers, drivers, and residents of neighborhoods adjacent to the terminals. A random sampling method was implemented as follows: a total of 594 questionnaires were collected from passengers, 560 from neighboring residents, and, out of 260 drivers, 144 completed questionnaires were obtained.

Findings

The most critical pillar of social sustainability in urban spaces is security. In this context, several theoretical frameworks are relevant. Criminal Hotspots Theory—which addresses the accumulation of delinquency in specific urban areas; Broken Windows Theory—which

emphasizes the physical deterioration of spatial elements and its impact on the increase in disorderly behaviors; and Defensible Space Theory—which focuses on four elements (territoriality, surveillance, boundary definition, and image), collectively illustrate the link between spatial characteristics and social issues, crimes, and deviant behaviors.

From this perspective, urban terminals—due to their geographical locations (often situated on the periphery of the city), transient populations, vulnerable physical spaces, and high volumes of financial transactions—attract certain groups (such as drug addicts, child laborers, vendors of contraband goods, pimps, and thieves). This attraction creates conditions that foster numerous social damages. As indicated by the findings, the Beyhaghi terminal, as perceived by both passengers and drivers, exhibits more favorable conditions and the lowest level of perceived social issues and damages. Conversely, the East terminal is found to be in the least favorable condition. Furthermore, findings on the impact of terminals on their surrounding neighborhoods corroborate these results, indicating that among the four terminals, the Beyhaghi terminal exerts the least negative influence on the environment and adjacent communities.

In the overall assessment of the terminals' conditions, several key points emerge:

The distribution of issues and damages is unequal across terminals, reflecting differences in the human, geographical, and managerial characteristics of each site.

Variations in the perceived levels of social issues and damages underscore the role of spatial factors and their interaction with the inherent characteristics of human elements.

The data show that the conditions of the terminals, as perceived by different study populations, mutually reinforce one another, thereby enhancing the validity of the findings—for example, the extent of local damages at the Beyhaghi terminal is considerably lower than at the other terminals.

Thus, understanding the issues at the terminals requires a multifaceted and systemic perspective that considers each component as part of an integrated whole. The social and cultural dimensions of the terminals are products of both internal and external factors, each of which requires a synergistic approach for effective remediation. Comparative

findings indicate a relationship between a terminal's internal environment and its external surroundings. As noted in various sections of this study, resolving the issues and problems of the terminals necessitates simultaneous attention to all constituent elements.

In order to overcome the challenges faced by the terminals, it is important to recognize that the negative social and cultural dimensions are products of the complex interplay of factors within the terminal environment. Addressing these issues is only feasible when the attractiveness and potential for damage within the terminal environment are uniformly and coherently reduced. In general, an increase in social instability corresponds with a rise in social issues and damages; the persistence of this relationship ultimately results in the reproduction of instability.

Therefore, the most effective solution for reducing the social issues and damages present in urban passenger terminals—and for enhancing their social sustainability—is to address all elements and factors involved in the terminal environment through an integrated management approach. Physical, human, managerial, and institutional elements are the primary determinants in shaping the public space of these terminals.

Considering the rapid advancement of internet technologies and location-based software, it is recommended that future studies explore the domain of decentralized terminals. In the not-so-distant future, the necessity of physically attending conventional terminals may diminish, as individuals could board buses and undertake intercity journeys with minimal intraurban travel and near their residences or workplaces.

References

- Fatemia, M. A., & Khaksari, A. (2012). Management of public spaces and social instabilities (Case study: Tehran passenger terminals). *Quarterly Journal of Urban and Regional Development Planning*, 7(23), 1–47. [In Persian].
- Kamran, F. (2010). Investigation of socio-economic factors affecting the sense of peace and social security of female master's students in sociology at Shiraz universities. *Social Research Quarterly*, 3(6), 43–56. [In Persian].

- Mohseni, R. A. (2007). The relationship between social security and crime and social damage. In Proceedings of the First Scientific□Applied Conference on Promoting Social Security (Social Deputy of the Police Force of Golestan Province). [In Persian].
- Noidenia, M. (2003). An introduction to social security. *Strategic Studies Quarterly*, 6(19), 55–78. [In Persian].
- Sattarzadeh, D., et al. (2016). Investigation of social factors affecting women’s sense of social security (Case study of women in Ramsar city in 2016). *Bi□Quarterly Journal of Social Participation and Development*, 2(3), 107–126. [In Persian].
- Terminals and Park□and□Ride Organization. (2014). Service and passenger statistics [Internal Management Report]. [In Persian].

فصلنامه علمی «پژوهش انحرافات و مسائل اجتماعی»

شماره دهم، زمستان ۱۴۰۲: ۱۵۰-۱۱۹

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۱/۱۵

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۸/۰۹

نوع مقاله: پژوهشی

ارزیابی ناپایداری‌های محیطی و آسیب‌های اجتماعی در پایانه‌های مسافربری شهر تهران

محمدعلی فاطمی‌نیا*

چکیده

پایانه‌های شهری، یکی از فضاهای عمومی شهرها محسوب می‌شود که روزانه بخش زیادی از شهروندان در آنجا تردد دارند. پایانه‌های چهارگانه (غرب، شرق، جنوب و بیهقی) شهر تهران، میلیون‌ها مسافر را در طول سال جابه‌جا می‌کند. موقعیت خاص جغرافیایی پایانه‌ها از یکسو و عناصر اجتماعی و فرهنگی شکل‌گرفته حول آنها، موجب افزایش ناپایداری‌های محیطی و بازتولید آسیب‌های اجتماعی شده است. این پژوهش بر آن است تا با انجام یک پیمایش، ارزیابی‌ای چندعاملی از پایانه‌های چهارگانه ارائه نماید. جامعه آماری این پژوهش، مسافران، رانندگان و ساکنان محله‌های همجوار پایانه‌ها هستند. نمونه آماری در بخش مسافران ۵۹۴ نفر، در بخش رانندگان ۱۴۴ نفر و در بخش ساکنان محله‌های همجوار ۵۶۰ نفر است که به تناسب پایانه‌های چهارگانه توزیع شده است. یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد که پایانه بیهقی با میانگین ۸۰۳ دارای کمترین میزان رؤیت آسیب‌های اجتماعی است و پایانه‌های شرق با میانگین ۲۱۱۲، غرب با میانگین ۱۹۰۸ و جنوب با میانگین ۱۳۰۴۹ به ترتیب دارای بیشترین میزان رؤیت‌پذیری آسیب‌های اجتماعی بوده‌اند.

واژه‌های کلیدی: پایانه‌های مسافربری، ناپایداری‌های محیطی، آسیب‌های اجتماعی، مدیریت شهری و فضاهای عمومی.

* استادیار گروه جامعه‌شناسی، وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، تهران، ایران

مقدمه و بیان مسئله

امنیت از جمله پدیده‌های مهم است که از نیازها و ضرورت‌های اساسی و پایه‌ای فرد و جامعه به شمار می‌رود و فقدان آن یا اختلال در آن، پیامدها و بازتاب‌های نگران‌کننده و خطرناکی به دنبال دارد؛ به طوری که با زوال آن، آرامش خاطر انسان از بین می‌رود و تشویش و اضطراب و ناآرامی، جای آن را می‌گیرد (ستارزاده و دیگران، ۱۳۹۵: ۱۰۸). بنابراین تأمین و مراقبت از آن در فرآیند پایایی و پایداری امنیت در ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، نظامی و جغرافیایی، مطلوبیت ویژه‌ای دارد (ر.ک: کامران، ۱۳۸۹؛ نویدنیا، ۱۳۸۲؛ محسنی، ۱۳۸۶). به طور خلاصه می‌توان گفت که امنیت اجتماعی یعنی احساس در امان بودن در محیط و حیات اجتماعی. یکی از مهم‌ترین عوامل اثرگذار بر امنیت اجتماعی، وجود آسیب‌های اجتماعی است. آسیب‌های اجتماعی نه تنها عامل اثرگذاری بر امنیت اجتماعی هستند، بلکه خود محصول فقدان امنیت و ناپایدارهای اجتماعی محسوب می‌شوند.

شهر تهران به عنوان بزرگ‌ترین کلان‌شهر و پایتخت ایران، حیات اجتماعی خاصی را رقم می‌زند که نقش امنیت اجتماعی را بیش از پیش مهم و برجسته می‌سازد. در کلان‌شهر تهران، فضاهای عمومی و محیط‌های اجتماعی فراوان و گسترده‌ای وجود دارد که در برنامه‌ریزی شهری، تأمین امنیت این فضاها، مسئولیتی سنگین بر دوش مدیریت شهری می‌نهد. یکی از این فضاهای اجتماعی مهم، پایانه‌های شهر تهران است. پایانه‌های مسافری برون‌شهری، تقاطع ارتباطی عوامل مختلفی چون مسافران، رانندگان، خانواده‌ها، بخش خدمات، تعاونی‌ها، پلیس، گروه‌های خاص و ساکنان محلی هستند. کثرت ارتباط درون محیط پایانه و محله‌های اطراف آن از یکسو و فضاهای کالبدی کم‌دفاع و در مواردی بی‌دفاع از سوی دیگر منجر به شکل‌گیری وضعیت اجتماعی خاصی شده است که در شرایط کنونی می‌توان آن را ناپایدار ارزیابی نمود. حضور شعب کلانتری‌ها، نماینده کمیته امداد، بهزیستی و دیگر نهادها در محیط پایانه بیانگر این وضعیت است (ر.ک: سازمان پایانه‌ها، ۱۳۹۳).

در آخرین آماري که سازمان پایانه‌ها ارائه داده، سالانه حدود ۳۳ میلیون سفر از طریق چهار پایانه غرب، شرق، جنوب و بیهقی انجام می‌شود (ر.ک: سازمان پایانه‌ها و

پارک‌سوارها، ۱۳۹۹). این آمار به خوبی بیانگر نقش مهم پایانه‌ها در پایداری شهری تهران است. واقعیت‌های میدانی، تصویری از پایانه‌های شهر تهران ترسیم می‌کند که آن را می‌توان با مفاهیمی چون ازدحام و شلوغی، آسیب‌های اجتماعی، آلودگی‌های زیست-محیطی، تضاد منافع، کژکارکردی‌های ساختاری و مدیریت نایکپارچه و نامطلوب شهری توصیف نمود. فضای حاکم بر این پایانه‌ها از جمله تراکم جمعیت شناور، ناشناخته بودن افراد، ایجاد مشاغل کاذب در محیط پایانه‌ها و پیرامون آنها و بسیاری عوامل دیگر، زمینه‌ساز رشد آسیب‌های اجتماعی و فرهنگی در پایانه‌هاست.

اثرات این آسیب‌ها، چه به طور مستقیم و چه غیر مستقیم در حوزه مداخله و بلافصل پایانه‌ها قابل رؤیت است. البته اثرات انباشتی آسیب‌های مرتبط با پایانه‌ها در ایجاد تصویری نامناسب از شهر در منظر ملی و بین‌المللی بوده و می‌تواند پیامدهای زیان‌باری برای تقویت اعتماد و سرمایه اجتماعی ملی تلقی شود. این امر در نهایت منجر به رشد روزافزون چالش‌ها و آسیب‌های اجتماعی و تحمیل هزینه‌های کنترلی و عمدتاً ناکارآمد به جامعه می‌شود (ر.ک: فاطمی‌نیا و خاکساری، ۱۴۰۱).

این تحقیق در نظر دارد تا با رویکردی چندعاملی یعنی ارزیابی پایانه‌های چهارگانه از دیدگاه عوامل درگیر در پایانه (مسافران، رانندگان و ساکنان محله‌های همجوار)، نگاهی واقع‌گرایانه به مسائل و آسیب‌های اجتماعی پایانه‌ها داشته باشد. در واقع این پژوهش بر این باور است که برای دستیابی به پایداری اجتماعی نباید به صورت نقطه‌ای بر مسائل اجتماعی تمرکز نمود؛ بلکه باید با تنوع‌بخشی به جوامع آماری و مطالعه عوامل و عناصر مختلف پایانه‌ها، شناختی همه‌جانبه و کل‌نگر فراهم نمود. در مجموع پرسش‌های پژوهش به شرح زیر است:

- چه مسائل و آسیب‌های اجتماعی در پایانه‌ها و محله‌های همجوار آنها وجود دارد؟

- کدامیک از پایانه‌ها، وضعیت مناسب‌تری دارد؟

پیشینه پژوهش

واقعیت این است که هرچند در حوزه مکان‌یابی پایانه‌های مسافربری، پژوهش‌های خوبی انجام شده است، پژوهش‌هایی که از منظر اجتماعی به مطالعه و بررسی پایانه‌ها

پرداخته باشند، بسیار کم هستند. مرتبط‌ترین پژوهش درباره پایانه‌های مسافربری، تحقیق فاطمی‌نیا و خاکساری است که در سال ۱۴۰۱ منتشر شده و تلاش نموده است با روشی کیفی، ناپایداری‌ها و آسیب‌های اجتماعی سطح پایانه‌های شهر تهران را شناسایی کند. برخی از این پژوهش‌ها درباره رانندگان و سبک زندگی آنها بوده است. در مجموع پژوهش‌های انجام‌شده به ارزیابی پایانه‌ها به صورت چندعاملی یعنی مسافران، رانندگان و شهروندان محله‌های همجوار نپرداخته است.

فاطمی‌نیا و خاکساری (۱۴۰۱) در پژوهشی با عنوان «مدیریت فضاهای عمومی و ناپایداری‌های اجتماعی (مطالعه موردی: پایانه‌های مسافربری شهر تهران)» با رویکردی کیفی - اکتشافی و با استفاده از فن تحلیل مضمون مسائل، ناکارآمدی‌ها و ناپایداری‌های اجتماعی پایانه‌های شهر تهران را شناسایی و الگوبردازی نموده‌اند. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که پایانه‌های شهر تهران به دلیل ریسک فاکتورهایی چون ازدحام، ناپایداری عناصر و عوامل، گردش مالی زیاد، ورود و خروج شهری، خلأ قانونی در مدیریت و حتی مباحث اعتقادی به محلی برای آسیب‌های اجتماعی تبدیل شده است. از سوی دیگر به دلیل ضعف نظارت‌ها و فقدان مدیریت یکپارچه شهری موجب سرریز این آسیب‌ها و ناپایداری‌ها به محله‌های هم‌جوار و حتی درون اتوبوس شده است که در نهایت موجب بازتولید چرخه معیوب فضای ناپایدار و آسیب‌های اجتماعی پایانه‌ها شده است.

شفیعی و همکاران (۱۳۹۹) در پژوهش خود با عنوان «مدل مکان‌یابی بهینه استقرار پایانه‌های اتوبوسرانی و میزان ارزیابی عوامل مؤثر بر آن» با استفاده از داده‌های سنجش از دور تلاش کرده‌اند تا شاخص‌های مناسبی برای مکان‌یابی پایانه‌های اتوبوسرانی فراهم کنند.

صیادپور و شریفی (۱۳۹۴) در مقاله خود با عنوان «بررسی مؤلفه‌های پایداری اجتماعی در پایانه‌ها (نمونه موردی: شهر اهواز)» با روشی توصیفی - تحلیلی بر پایداری اجتماعی و افزایش تعاملات اجتماعی تأکید دارند. آنها به این نتیجه رسیده‌اند که پایانه باید به نحوی باشد که مسافران از محیط کالبدی خود و ارتباط با سایرین، رضایت خاطر داشته باشند و معمار باید در پی افزایش تعاملات اجتماعی و همبستگی انسان‌ها باشد.

حس مکان نیز یکی از نیازهای روانی انسان است که کمبود آن، سبب بی‌علاقگی به محیط، یکنواختی و در نهایت بی‌روح شدن فضای شهری می‌شود. حس مکان، رابطی بین گذشته و آینده، فرد و اجتماع است که فضا را به مکانی مبدل می‌کند که ورود و خروج را - که از اصول مهم طراحی پایانه است - هدفمند می‌کند. در کل استفاده از مؤلفه‌های پایداری اجتماعی از مهم‌ترین اصولی است که باید در طراحی پایانه مورد نظر مدنظر قرار گیرد.

مرصوصی و پوراابراهیم (۱۳۸۸) در پژوهشی با عنوان «مکان‌یابی پایانه مسافربری بین‌شهری با تأکید بر پارامترهای محیط طبیعی» به مطالعه پایانه‌های شهرستان شبستر پرداخته‌اند. مقاله حاضر با هدف بررسی تأثیر پارامترهای محیط طبیعی در مکان‌یابی پایانه‌های بین‌شهری (مسافربری) می‌پردازد. روش تحقیق این پژوهش، آماری - توصیفی است. به همین منظور با استفاده از قابلیت‌های GIS، از داده‌های مربوط به شاخص‌های هیدرولوژی، اقلیم و توپوگرافی شهر، برای ترسیم بافر و تحلیل فضایی استفاده شده است. بررسی مطالعات پیشین نشان می‌دهد که درباره پایانه‌های شهری، مطالعات کمی انجام شده است و اغلب آنها از جنس فنی - مهندسی هستند و کمتر به عوامل انسانی پایانه مانند مسافران، رانندگان، شهروندان همجوار و... توجه شده است. در واقع نوآوری پژوهش حاضر، تمرکز بر عوامل انسانی و اجتماعی حاضر در پایانه‌هاست.

مبانی نظری پژوهش

فضا و پایداری اجتماعی

امروزه با گسترده شدن شهرها، نقش فضاهای شهری در زندگی روزمره بیش از پیش نمایان شده است. فضای شهری، فضایی است که محل ظهور و تجلی روابط اجتماعی انسان‌ها در طول تاریخ بوده، فرهنگ جامعه در بستر آن ارتقا می‌یابد (ابراهیمی‌جم و احمدیان، ۱۳۹۲: ۵۴). در یک تعریف کلی، فضای شهری، فضای زندگی و فعالیت‌های جمعی و اجتماعی معرفی شده است (Trancik, 1986: 127). در واقع باید گفت که فضاهای عمومی شهری، ترکیبی از فضای فیزیکی و اجتماعی را شکل می‌دهند که با حضور شهروندان شهر می‌تواند به مفهوم مکان ارتقا یابد. در واقع بحث در این است که

تنها در بستر حضور و تعامل سازنده شهروندان است که یک شهر دارای فضای عمومی شهری و در نتیجه پایداری اجتماعی شهر می‌شود (بمانیان و محمودی‌نژاد، ۱۳۸۸: ۱۴۷). به طور کلی و بر اساس روابط اجتماعی، فضاهای شهری به سه دسته تقسیم می‌شود:

۱. **فضاهای عمومی:** فضاهایی هستند که دسترسی به آن برای همه اعضای جامعه امکان‌پذیر است. فضای عمومی، بستر مشترکی است که مردم در آن فعالیت‌های کارکردی و مراسمی را انجام می‌دهند که پیونددهنده اعضای جامعه است.

۲. **فضاهای خصوصی:** فضاهایی که به وسیله اشخاص اشغال شده و به نوعی حیطه خصوصی افراد تلقی می‌شود. خانه‌ها و مغازه‌ها، جزء فضاهای خصوصی هستند.

۳. **فضاهای نیمه‌عمومی:** فضاهایی هستند که استفاده عموم از آنها آزاد است؛ اما به دلیل محدودیت و هدف کاربری، استفاده‌کنندگان خاص خود را دارند. یا به عبارتی فضاهایی خاص از شهر که مورد استفاده عموم قرار می‌گیرند، ولی دولت یا مؤسسه‌هایی بر آنها نظارت دارند، مانند شهرداری‌ها، دادگاه‌ها، مدارس دولتی، دفاتر پست، بیمارستان‌ها، ایستگاه‌های مسافری، پارکینگ‌ها، گاراژها، تعمیرگاه‌ها، استادیوم‌ها و... (فرهادی‌خواه و دیگران، ۱۳۹۷: ۲۲). بنابراین می‌توان گفت که پایانه‌های مسافری از جمله فضاهای نیمه‌عمومی است که ضمن حضور آزادانه شهروندان، نهادهای ذی‌ربطی چون شهرداری تهران، وزارت کشور، نیروی انتظامی، کمیته امداد، بهزیستی و... بر آنها نظارت دارند.

فضاهای شهری و اثرات آنها بر زندگی انسان‌ها، موضوعی است که از دیرباز مورد توجه صاحب‌نظران بوده است. به طور کلی نظریه‌های اندیشمندان درباره‌ی فضا در سه گروه قابل تقسیم است. در یک رویکرد، اعتقاد بر این است که فضا بر روابط، فرایندها و پدیده‌های اجتماعی نقش دارد و دنیای اجتماعی برحسب مقوله‌ها و تمایزهای فضایی بررسی می‌شود. در رویکرد دوم برای تبیین پدیده‌های اجتماعی بر تأثیر عوامل غیر فضایی همچون ذهنی، فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و اقتصادی تأکید می‌شود. در رویکرد سوم که به نظر می‌رسد واقع‌بینانه است، فضا به عنوان عاملی در کنار دیگر عوامل مدنظر قرار می‌گیرد (فلاحی، ۱۳۹۴: ۶۴). تحقیقات مختلف و زندگی انسان‌ها نشان داده

است که فضا‌های عمومی سبب تعامل اجتماعی، همگرایی، شکل گرفتن سرمایه‌های اجتماعی، احساس تعلق به مکان، مشارکت و در نهایت پایداری اجتماعی می‌شود که خود بستری برای تداوم حیات شهر سالم تلقی می‌گردد. مهم‌ترین اصول پایداری در فضا‌های عمومی عبارتند از عدالت، تعاملات اجتماعی، امنیت و توان‌سازی.

عدالت زمانی حاصل می‌شود که افراد، منابع کافی برای مشارکت در امور جامعه‌شان و فرصت‌های لازم برای توسعه و پیشرفت شخصی دارند و توزیع مناسبی برای تسهیل مشارکت کامل وجود داشته باشد. تعاملات اجتماعی، افراد را برای شکوفایی توانایی‌ها و استعدادهایشان و نیز تعامل در انجام وظایف و مسئولیت‌ها، توانمند می‌سازد. قوه سازگاری و قابلیت توافق یعنی اینکه اجتماع باید متناسب و خلاق، قوه سازش و انعطاف در مقابل افراد و اجتماع و پاسخ به تغییرات آنها را داشته باشد. در نهایت امنیت به این معناست که افراد و اجتماع باید از اینکه در سلامت و حمایت و محیط سالم زندگی می‌کنند، اطمینان حاصل کنند. افراد نیاز به احساس سلامت و امنیت برای مشارکت و درگیری کامل در رفاه و زندگی اجتماعی خود دارند (برنون، ۱۳۸۸: ۶۵).

از نگاه گلاسون و وود در سال‌های اخیر، مفهوم پایداری اجتماعی بر مباحثی چون شبکه‌های اجتماعی و امنیت در جامعه تمرکز یافته است (Glasson & Wood, 2009: 284). با توجه به بررسی‌هایی که براملی و همکارانش انجام داده‌اند، آنها دو مفهوم اصلی را برای پایداری اجتماعی در نظر گرفته‌اند: نخست عدالت اجتماعی و دیگری پایداری جامعه. مفهوم عدالت اجتماعی، توزیع عادلانه منابع در جامعه و امکان دسترسی عادلانه به شغل، مسکن و خدمات محلی است و بعد دوم به زیست‌پذیری و عملکرد جامعه به عنوان یک نهاد جمعی تأکید دارد. آنها همچنین پایداری اجتماعی را بر جنبه‌های مختلفی از جامعه و زندگی محله، از جمله تعامل، مشارکت، حس مکان، ثبات جامعه و امنیت وابسته می‌دانند (Bramley et al, 2006: 11-12).

با توجه به مطالب پیش‌گفته، اغراق نخواهد بود اگر گفته شود که مهم‌ترین رکن پایداری اجتماعی در فضا‌های شهری، امنیت است. وجود امنیت برای شهروندان عادی و نهادها همچون هوا برای تنفس است. امنیت بیش از هر چیزی برای آنها اطمینان خاطر به ارمغان می‌آورد و پیش‌بینی‌پذیری امور را مهیا می‌سازد. لینچ معتقد است که فضا هم

فرصت مناسب برای حضور و هم عدم حضور را فراهم می‌آورد. بنابراین محیط باید مطلوب و از نظر کالبدی، محیطی امن باشد تا افراد، فرصت حضور در آن را داشته باشند (لینچ، ۱۳۸۳: ۹۰). بر این اساس فضاهای شهری را می‌توان به دو دسته فضاهای امن و فضاهای ناامن تقسیم کرد. یکی از شاخص‌های مهم در تعریف امنیت فضایی، حضور یا فقدان آسیب‌های اجتماعی در یک محیط است.

آسیب اجتماعی به هر نوع عمل فردی یا جمعی اطلاق می‌شود که در چارچوب اصول اخلاقی و قواعد عمل جمعی رسمی و غیر رسمی جامعه قرار نمی‌گیرد. در واقع مسئله‌شناسی و آسیب‌شناسی اجتماعی، مطالعه ناهنجاری‌ها و نابسامانی‌های اجتماعی نظیر بیکاری، سرقت، فرار از خانه، فقر، اعتیاد، خودکشی، می‌خواری، ولگردی، زورگیری، گدایی، مسائل جنسی و غیره همراه با علل و شیوه‌های پیشگیری و درمان آنها و نیز شرایط بهینه اجتماعی است (افخمی عقدا و دیگران، ۱۳۹۵: ۲۴۲).

بنابراین همان‌طور که در بالا اشاره شد، فضاهای عمومی شهری، ظرفی خنثی برای مظلوف خود نیستند، بلکه بر اندرونی خود اثرگذارند. به همین دلیل اگر یک فضای عمومی، پایداری اجتماعی کافی نداشته باشد، نه تنها خود موجب تولید ناامنی می‌شود، بلکه به دلیل ماهیت نظم‌گريزانه و جامعه‌ستیزانه جرائم و انحرافات اجتماعی، به محلی برای شکل‌گیری و بازتولید آسیب‌های اجتماعی تبدیل می‌شود. در زیر به طور خلاصه برخی از مهم‌ترین نظریه‌های مرتبط با تبیین اثرگذاری فضا و جرائم، انحرافات و آسیب‌های اجتماعی مرور می‌شود.

نظریه‌های فضا و آسیب‌های اجتماعی

در سال ۱۹۶۹، جفری^۱، اولین کسی بود که نظریه پیشگیری از جرم از طریق طراحی^۲ محیطی را ارائه داد. به نظر وی، جامعه‌شناسان به عوامل بیولوژیکی و فیزیکی توجه نکرده‌اند. او بر فرصت‌هایی که محیط در اختیار مجرمان قرار می‌دهد، تأکید داشت. این نظریه از شش جزء تشکیل شده است که عبارتند از: قلمروگرایی، نظارت،

1. C. Ray Jeffery

2. Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED)

کنترل دسترسی، تصویر محیط سخت، آماج کردن و فعالیت‌های پشتیبانی (حاتمی‌نژاد و دیگران، ۱۳۹۲: ۷۱).

مطالعات جرم‌شناسی سال‌های اخیر در تشریح نظریهٔ پیشگیری از جرم از طریق طراحی، سه رویکرد را در زمینه پیشگیری از جرم در محیط ساخته‌شده مطرح کرده است. اولین رویکرد بر کاهش فرصت‌های جرم‌خیز از راه برنامه‌ریزی و طراحی تأکید می‌کند (Schneider & Percy, 1996: 55). دومین رویکرد، پیشگیری از جرم از راه محل‌های معین است. این روش، جرم را در مکان‌های خاص با ترکیب فیزیکی و سازمانی راهبردهای پیشگیری، مانند جامعه به عنوان پلیس کنترل می‌کند. این رویکرد، مفهوم طراحی را با تغییرات مدیریتی و نوع استفاده از یک محل ترکیب می‌کند (Feins et al, 1997: 11). سومین رویکرد، سیاست‌های پیشگیری از موقعیت‌های جرم است و بیشتر در بریتانیا توسعه یافته است. هدف این روش، کاهش جرم و جنایت با حذف و یا محدود کردن فرصت‌های جرم است. آنچه در این سه رویکرد مشترک است، توجه به محل‌های وقوع جرم و چگونگی طراحی و مدیریت آنها برای پیشگیری از جرم است (پورجعفر و دیگران، ۱۳۸۹: ۷۴).

در سال ۱۹۷۹، فلسون و کوهن در پژوهشی مشابه، یافته‌ها و نتایج پژوهش خود را با عنوان «تغییرات اجتماعی و روند نرخ جرائم: رویکرد فعالیت روزمره» به چاپ رساندند که از آن پس به نظریهٔ فعالیت روزمره^۱ معروف شد. آنها در تحقیق خود، بازه زمانی ۱۹۴۷ تا ۱۹۷۴ را مورد مطالعه قرار دادند و متوجه روند افزایشی نرخ جرائم در دهه ۱۹۶۰ شدند که آن را با فعالیت روزمره تبیین می‌کردند (Cohen & Felson, 1979: 589). ریشه این نظریه را می‌توان در نظریهٔ بوم‌شناسی انسانی^۲ دانست (Nalla, 2014: 4). البته برخی نیز آن را زیرمجموعه نظریهٔ انتخاب عقلانی می‌دانند (Longe et al, 2010: 14). این نظریه از سه عنصر اساسی بزهکار با انگیزه، هدف یا بزه‌دیده مناسب و فقدان نظارت‌ها و محافظت‌های قوی محیطی تشکیل شده است. زمانی جرم رخ می‌دهد که این سه عامل با هم همگرایی پیدا کنند. به این معنا، زمانی که بزهکار با انگیزه با یک بزه‌دیده مناسب ارتباط پیدا می‌کند و نظارت‌های اجتماعی و رسمی وجود ندارد، بنابراین چیزی برای

1. Routine Activities Theory
2. Human Ecology

جلوگیری از رخداد جرم وجود ندارد. فقدان هر کدام از این سه عنصر می‌تواند مانع از وقوع جرم شود (Miethe & Meier, 1994: 154). در تأیید این موضوع، موستاین و توکسبوری معتقدند که هرچند بزهار با انگیزه وجود دارد، اینکه آیا فردی باشد که به اندازه کافی قابلیت تحریک او را داشته باشد، موضوع دیگری است و حتی در صورت مناسب بودن هدف یا بزه‌دیده ممکن است وجود نظارت‌های مناسب، مانع ارتکاب جرم شود (Mustain & Tewksbury, 1998: 843).

چند سال بعد، ویلسون^۱ و کلینگ^۲ (۱۹۸۲)، نظریه پنجره‌های شکسته^۳ را معرفی کردند. به اعتقاد آنها، زوال فیزیکی عناصر فضایی در ترکیب با افزایش رفتارهای نظم‌گریزانه، مکان‌هایی تولید می‌کند که برای افرادی که مستعد انحرافند، جذاب است (Timothy & Shea, 2006: 174). دیوارهای کثیف، خرابه‌ها، ماشین‌های اوراق، زباله و...، فرایند تدریجی انحطاط و زوال را در فضا آغاز می‌کند (طالب‌پور، ۱۳۹۶: ۱۴۱). این نظریه حکایت از این دارد که پیوند مستقیمی میان ظاهر آشفته و بی‌نظمی خیابان‌ها و ساختمان‌ها و وقوع جرم و انحراف وجود دارد. در ارتباط با این مفهوم، راجر ترانسیک در نظریه‌ی فضاهای گمشده^۴ به مسئله فضاهای بی‌استفاده یا فضاهایی که بهره‌برداری کافی از آنها نمی‌شود، توجه می‌کند (Trancik, 1986: 118).

همچنین گارتین^۵ و همکاران (۱۹۸۹)، نظریه کانون‌های جرم خیز را مطرح کردند. این نظریه به بحث تراکم بزه‌کاری در محدوده‌های خاص شهری و تحلیل محدوده‌های جرم‌خیز تمرکز دارد. آنها در مطالعه شهر مینیاپولیس آمریکا دریافتند که ۵۰ درصد تماس‌های تلفنی درخواست کمک از پلیس، تنها از ۳.۳ درصد از مناطق شهر انجام گرفته است (کلانتری و دیگران، ۱۳۸۹: ۵۶۷). از سوی دیگر مطابق نظریه تراکم جمعیت، افزایش جرم و جنایت، رابطه مستقیمی با افزایش تراکم جمعیت دارد. در سال ۱۹۶۸، آنگلز در بررسی جرایم خیابانی کالیفرنیا، ارتباط میان جرم و تراکم جمعیت را اثبات

1. James Q. Wilson

2. George L. Kelling

3. Broken Windows Theory

4. lost Space

5. Gartin

6. Hot Spots

نمود و همچنین معتقد به وجود افزایش جرم و تراکم فعالیت‌ها در خیابان‌های شهر شد (کلانتری، ۱۳۸۹: ۵۸۰).

اسکار نیومن^۱ در نظریه فضاهای قابل دفاع^۲ به چهار عنصر قلمروگرایی، نظارت، تعریف مرز و تصویر و فضای اجتماعی در طراحی فضاهای شهری توجه دارد. به این معنا که در یک فضای عمومی شهری مانند یک پایانه، هرچه فضاها دارای قلمروها و کاربری‌های مشخص و تعریف‌شده‌ای باشند و سیستم نظارتی کافی داشته باشند، القاکننده حیات اجتماعی برای عموم شهروندان است (White & Sutton, 1995: 65). در غیر این صورت این فضا می‌تواند بستری برای آسیب‌های اجتماعی و فعالیت‌های غیر مجاز و نابهنجار، از ریختن زباله تا استفاده از مواد مخدر، سرقت، تجاوز به عنف و... را ایجاد کند (Newman, 1996: 122; Carmona et al, 2003: 42).

همچنین ابداع‌کنندگان نظریه الگوی جرم، پائول و پاتریشیا برانتینگهام، توزیع جرایم را مطالعه کرده، دریافتند که نرخ وقوع سرقت شبانه در محله‌های مختلف، تفاوت معناداری با هم دارد و بلوک‌ها و محله‌های کناری یا پوسته محله‌ها، در مقایسه با بلوک‌هایی که در مرکز قرار دارند، نرخ‌های بالاتری از سرقت شبانه را تجربه می‌کنند. این نظریه بر آن است تا ارتباطات مکانی جرم با جابه‌جایی انسان‌ها و کالاها را تشریح کند (Wortley & Mazerolle, 2008: ۵۴).

از سوی دیگر پیشرفت فناوری در دوران مدرنیته موجب شد که بسیاری از فضاهای شهری دگرگون شود و فضاهای سرد و بی‌روح، جای آنها را بگیرد. احساس فقدان امنیت و گریز از فضاها، فرد را محکوم به انزوا، گذرا بودن و ناپایداری می‌کند (ابراهیمی‌جم و احمدیان، ۱۳۹۲: ۵۴). مارک اژه^۳ در نظریه نامکان^۴ خود می‌گوید که مکان، محدوده‌ای مشخص است که در آن مجموعه‌ای از فعالیت‌های قابل شناسایی صورت می‌گیرد. از دیدگاه او، پست‌مدرنیسم، عصری است که در آن بخشی از مکان‌ها به نامکان مبدل می‌شوند. مکان در رویکرد اژه، هویت‌مند، رابطه‌مند و دارای تاریخ است (اژه، ۱۳۸۷: ۱۲). عدم

-
1. Newman
 2. Defensible Space
 3. Marc Augé
 4. Non-Place

تاریخ‌مندی، بی‌هویتی و فقدان تعاملات اجتماعی، نظارت‌ها و کنترل‌های اجتماعی را کاهش می‌دهد؛ چیزی که موجب بروز و ظهور آسیب‌ها و انحرافات اجتماعی خواهد شد. در اواخر دهه ۱۹۷۰، پرفسور بیل هیلیر^۱ همراه با جولین هنسن، نظریهٔ پیکره‌بندی فضایی^۲ را برای فهم ساختار فضایی و چیدمان شهر ارائه کردند. بر اساس آن، آنها به تحلیل اثر دوسویهٔ فضا و سازمان اجتماعی شهرها پرداختند (سجاده‌زاده و دیگران، ۱۳۹۶: ۲۱). این نظریه بر این باور است که بافت‌های جداافتاده شهری موجب کاهش امکان تحرک و دسترسی در فضاهای شهری می‌شود؛ گزینه‌های مجاز برای انتخاب مسیرها کمتر است و این طراحی مؤثر مسیرهای موجود است که در متن یک محل می‌تواند آسیب‌پذیری در برابر جرائم و انحرافات را کاهش دهد (مدنی‌پور، ۱۳۸۴: ۱۲۳).

برخی از نظریه‌ها مانند نظریه انتخاب عقلانی^۳ که کرنیش و کلارک^۴ در سال ۱۹۸۶ مطرح کرده‌اند، به بزهکاران محاسبه‌گر اشاره دارد که در ارتکاب عمل بزهکارانه کاملاً به نوع جرم، زمان، جاذبه‌ها و امکانات مکان برای انجام عمل مجرمانه می‌اندیشند (کلانتری و دیگران، ۱۳۹۸: ۵۵).

پایانه‌ها و آسیب‌های اجتماعی

فاطمی‌نیا و خاکساری در پژوهش خود نشان داده‌اند که ویژگی‌های خاص پایانه‌های مسافربری باعث شده است که محیط درونی و بیرونی آنها به مکان مستعدی برای وقوع جرائم و آسیب‌های اجتماعی تبدیل شود. قرار گرفتن پایانه‌ها در لبه‌های شهری، زیست‌بوم اجتماعی - فرهنگی خاصی در پایانه‌ها ایجاد کرده است.

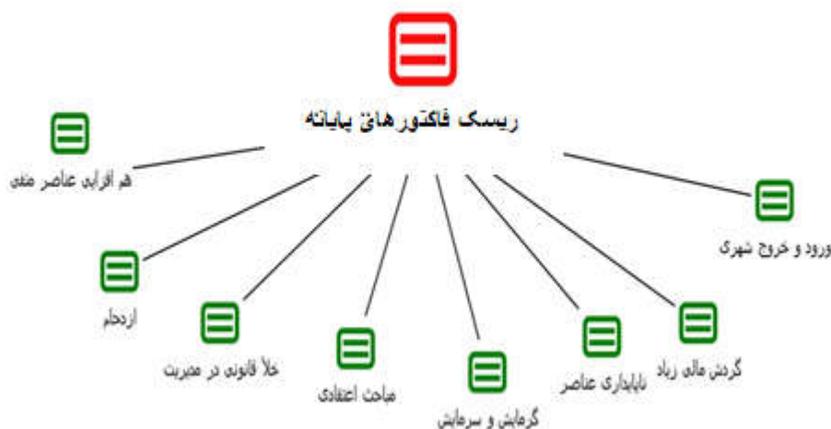
ازدحام و جمعیت فراوانی که در پایانه‌ها حضور می‌یابند، بستر مناسبی را برای مجرمان فراهم می‌کند. در کنار این موضوعات می‌توان به جنبه‌های اعتقادی مردم نیز اشاره کرد. بسیاری از مردم به دلیل قرار گرفتن در حالت سفر می‌خواهند با دادن صدقه کمک به دیگران، مسافرت خود را از بلا و خطر دور نگاه‌دارند که این خود موجب جذب بسیاری از متکدیان و معتادان به پایانه‌ها می‌شود.

1. Hillier

2. Spatial Configuration

3. Rational Choice Theory

4. Cornish & Clarke



شکل ۱- ریسک فاکتورهای پایانه در جذب آسیب‌های اجتماعی

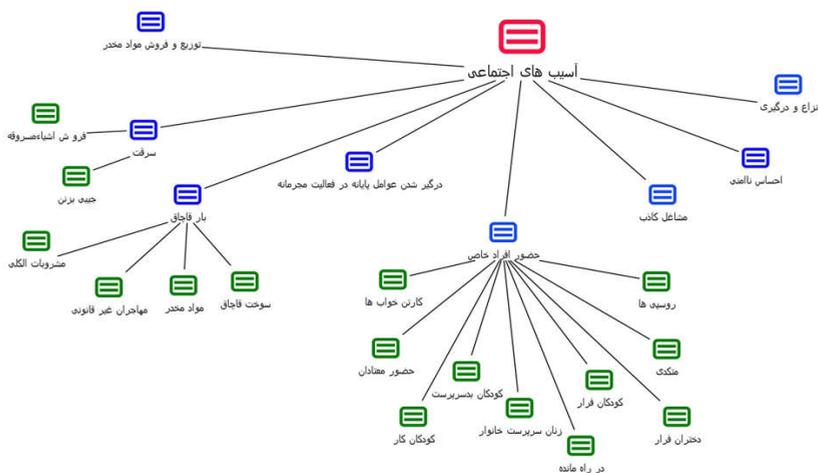
(منبع: فاطمی‌نیا و خاکساری، ۱۴۰۱)

از دیگر جاذبه‌های ترمینال، گردش مالی بسیار بالای آن است. افرادی که در پایانه حضور می‌یابند، اغلب مقداری پول با خود به همراه دارند و علاوه بر آن غرفه‌های مختلفی وجود دارد که پول در آن رد و بدل می‌شود. البته بخشی از مسائل اجتماعی که مربوط به حضور افراد کارتون‌خواب و معتاد است، به دلیل سیستم‌های گرمایشی و سرمایشی پایانه است. این قبیل از افراد در تابستان‌ها برای فرار از گرما و در زمستان‌ها برای فرار از سرما به محیط پایانه و یا اطراف آن روی می‌آورند. در این میان نباید از هم‌افزایی عناصر منفی غافل بود. بسیاری از رانندگان، شاگرد راننده‌ها حتی تعاونی‌ها و غرفه‌داران سطح پایانه در رفتارهای مجرمانه درگیر می‌شوند.

در کنار این ریسک فاکتورها که به آنها اشاره شد، یک عامل مدیریتی وجود دارد که تا حد زیادی در اثرگذاری عوامل پیشین مهم است. این عامل، خلأهای قانونی و مدیریت چندگانه پایانه است. یکی از واقعیت‌های مهم درباره پایانه‌های شهر تهران، وجود تضاد مدیریت و اثر تقلیلی و ناهماهنگی میان عوامل مختلف حاضر در پایانه است. به همین دلیل هر کدام از نهادها و سازمان‌ها فارغ از یک نگاه تعاملی، سعی در توجیه و موفق نشان دادن حوزه مدیریتی خود دارند. چنین نگاهی باعث شده که افراد مجرم و خلافکار با جسارت و تهور زیادی به رفتارهای مجرمانه خود ادامه دهند (فاطمی‌نیا و

خاکساری، ۱۴۰۱: ۱۷-۱۸).

یکی از مهم‌ترین آسیب‌های اجتماعی موجود در پایانه‌ها که نرخ گزارش آن هم بسیار بالاست، سرقت از نوع کیف‌چاپی و سرقت ساک و موبایل است. از دیگر آسیب‌ها می‌توان به توزیع و فروش مواد مخدر در سطح پایانه اشاره کرد. مصرف‌کننده بسیاری از مواد عرضه‌شده در پایانه، رانندگان، شاگرد راننده‌ها، مسافران و افراد خارج از پایانه هستند که به دلیل وفور عرضه مواد در پایانه برای خرید به آنجا مراجعه می‌کنند. علاوه بر این برخی از رانندگان و دارندگان خودرو اتوبوس، اقدام به حمل بار قاچاق می‌کنند که به تناسب مسیر، نوع بار آنها متفاوت است. برای مثال آنهایی که مسافران غرب کشور را جابه‌جا می‌کنند، حامل مشروبات الکلی و قاچاق کالا هستند. آنهایی که از مناطق شرقی و جنوب کشور هستند، مواد مخدر و مهاجران غیر قانونی را جابه‌جا می‌کنند و عده‌ای هم که سفرهای برون‌مرزی دارند، با ساختن پاک‌های اضافه، سوخت قاچاق می‌فروشند.



شکل ۲- تحلیل مضمون آسیب‌های اجتماعی رؤیت‌شده در پایانه

یکی دیگر از مسائل اجتماعی همیشه حاضر در سطح پایانه‌ها، مشاغل کاذبی است که به ارائه محصولات بی‌کیفیت و ارزان‌قیمت مبادرت می‌ورزند. این مشاغل نه‌تنها

سلامت مردم را تهدید می‌کند، بلکه باعث شده‌اند که وضعیت اقتصادی مشاغل رسمی و شناسنامه‌دار سطح پایانه و اطراف آن نیز با مشکل روبه‌رو شود.

همچنین نزاع و درگیری، یکی از کارهای معمولی است که در میان افراد مختلف در پایانه رخ می‌دهد، مانند مسافران و عوامل پایانه و یا میان عوامل پایانه مانند راننده‌ها، تعاونی‌ها و بستر آسیب‌خیز پایانه باعث شده که افراد و گروه‌های خاص در سطح پایانه مشاهده شوند. از جمله این افراد و گروه‌ها، کودکان کار و فرار، در راه مانده‌ها، زنان سرپرست خانوار و درمانده، متکدیان، کارتن‌خواب‌ها، معتادان، دختران فراری و روسپی‌ها هستند. هر کدام از این گروه‌ها به دنبال مشتریان خاص خود هستند و در شهر آشوب پایانه، دام خود را برای اهداف خاص خود پهن کرده‌اند. مجموعه این عوامل، فضای ناآرام و ناامنی را فراهم کرده که امنیت افراد مختلف را در خطر قرار داده است (فاطمی‌نیا و خاکساری، ۱۴۰۱: ۱۶).

در مجموع مطالب پیش‌گفته نشان می‌دهد که ارتباط بین فضا و آسیب‌های اجتماعی به طور مستقیم و غیر مستقیم منجر به ناپایداری محیطی و اجتماعی می‌شود که در نهایت بازتولید عناصر ناپایداری‌ساز را به دنبال خواهد داشت. پژوهش حاضر با این رویکرد تلاش می‌کند تا ارزیابی واقع‌گرایانه کم و کیف این عناصر ارائه نماید. مدل ارزیابی تحقیق حاضر، حاصل مطالعه‌ای کمی است که تلاش کرده است تا پایانه‌های چهارگانه شهر تهران را بر اساس نظرهای سه عامل مسافران، رانندگان و ساکنان همجوار از منظر رؤیت آسیب‌های اجتماعی ارزیابی کند.

روش پژوهش

روش پژوهش حاضر، پیمایش است که شامل جمع‌آوری اطلاعات از طریق پرسشنامه است. جامعه آماری تحقیق، مسافران، رانندگان و ساکنان محله‌های همجوار است. نمونه آماری از نوع تصادفی است که به شکل زیر انجام شده است.

- مسافران: در بخش مسافران بر اساس تنوع مسیر و در زمان‌بندی‌های صبح از ساعت ۹ تا ۱۱، بعدازظهر از ساعت ۱۵ تا ۱۸ و شب از ساعت ۱۹ تا ۲۲ به مسافران خارج از استان تهران مراجعه شود.

- رانندگان: در بخش رانندگان بر اساس تنوع مسیر و در زمان بندی های صبح از ساعت ۹ تا ۱۱، بعدازظهر از ساعت ۱۵ تا ۱۸ و شب از ساعت ۱۹ تا ۲۲ به مسافران خارج از استان تهران مراجعه شود.
- محله های همجوار: در این بخش ابتدا محله های قابل سکونت و مرتبط با هر پایانه شناسایی شد و به نسبت فاصله تا پایانه به سه دسته مجاور، خط میانی و خط دور به گردآوری اطلاعات از میان شهروندان اعم از ساکن (محل زندگی) و شاغل اقدام شد.

نمونه آماری نیز بر اساس جدول مورگان محاسبه شده است که در دو بخش مسافران و شهروندان محله های همجوار، حداکثر میزان نمونه یعنی ۳۸۵ بود که در هر بخش برای اطمینان بیشتر نزدیک به ۲۰۰ پرسشنامه اضافه تر توزیع شد. در مجموع در بخش مسافران، ۵۹۴ پرسشنامه و در بخش شهروندان مجاور، ۵۶۰ پرسشنامه گردآوری شد. در بخش رانندگان نیز ۲۶۰ نفر راننده وجود داشت که در مجموع ۱۴۴ پرسشنامه گردآوری شد. در جدول زیر، حجم نمونه بر اساس هر پایانه گزارش شده است.

جدول ۱- آمار پاسخگویان در بخش کمی

جامعه آماری	غرب	جنوب	شرق	بیهقی	جمع کل
مسافران	۱۹۷	۱۶۲	۱۲۵	۱۱۰	۵۹۴
رانندگان	۴۳	۴۰	۳۱	۳۰	۱۴۴
شهروندان ساکن محله های همجوار	۱۴۵	۱۵۱	۱۴۴	۱۲۰	۵۶۰
جمع کل	۳۸۵	۳۵۳	۳۰	۲۶۰	۱۲۹۸

روایی پرسشنامه از نوع محتوایی و صوری بود و میزان پایایی پرسشنامه بر اساس آلفای کرونباخ در حد مطلوب بوده است. لازم به ذکر است که با توجه به گسترده بودن مؤلفه های مورد سنجش هر پرسشنامه، در جدول زیر تنها به میزان آلفای کلی هر پرسشنامه اشاره شده است.

جدول ۲- نتایج آلفای کرونباخ پرسشنامه

نام شاخص	متغیر	تعداد گویه	میزان آلفای کرونباخ
مسافران	رؤیت آسیب سطح پایانه	۱۳	۰/۹۱
	رؤیت آسیب حین سفر	۱۵	۰/۹۶
رانندگان	رؤیت آسیب سطح پایانه	۱۶	۰/۹۱
	رفتار متخلفانه رانندگان	۱	۰/۸۹
محلله‌های همجوار	رؤیت آسیب سطح محله	۱۲	۰/۹۴

یافته‌های پژوهش

در ارائه یافته‌های تحقیق کمی، ابتدا وضعیت پایانه‌ها و دامنه‌ مسائل و مشکلات آن از نگاه مسافران بررسی می‌شود. سپس از نگاه رانندگان به عنوان یکی از عناصر اصلی ساختار پایانه یعنی کسانی که مسافران، بیشترین زمان خود را با آنها طی می‌کنند، وضعیت پایانه و مسائل آن مورد توجه قرار می‌گیرد. در ادامه، مسائل و مشکلات پایانه در محدوده‌ای فراتر از پایانه و محیط محله‌های همجوار بررسی می‌شود تا از این طریق، میزان اشاعه مسائل پایانه بر محیط پیرامونی مطالعه شود.

مسافران

نسبت جنسی پاسخگویان نشان می‌دهد که حدود ۴۶.۷ درصد زن، ۵۲.۸ درصد مرد هستند و حدود ۰/۵ درصد نیز جنسیت خود را اعلام نکرده‌اند. از حیث تحصیلات نیز میانگین تحصیلات پاسخگویان، کارشناسی است. حدود ۳۵ درصد دیپلم و زیر دیپلم، ۳۶ درصد پاسخگویان کاردانی و کارشناسی و ۲۲ درصد نیز کارشناسی‌ارشد و دکتری هستند. لازم به ذکر است که توزیع تحصیلات در هر چهار پایانه، شباهت فراوانی به هم دارد. در مجموع پاسخگویان، ۵۴.۲ درصد متأهل، ۴۰.۲ درصد مجرد و حدود ۵ درصد نیز مجرد بر اثر طلاق یا فوت هستند. همچنین حدود ۵۱ درصد پاسخگویان شاغل، ۱۹.۵ درصد دانشجوی، ۱۷.۸ درصد دانشجو، ۵.۴ درصد بازنشسته، ۴.۴ درصد بیکار و ۱ درصد هم سرباز هستند. از حیث نوع سفر، ۳۱.۶ درصد تفریح و گردشگری، ۲۴.۲ درصد دیدار اقوام، ۲۱.۴ درصد تجاری، ۲۰ درصد تحصیلی و ۲.۲ درصد هم پزشکی

است. در مجموع پاسخگویان، ۴۵.۲ درصد بر این باورند که وضعیت پایانه‌ها نسبت به گذشته بهتر شده است. حدود ۲۷ درصد نیز معتقدند که فرقی نکرده و حدود ۲۶.۶ درصد نیز وضعیت پایان‌ها را نسبت به قبل، بدتر ارزیابی کرده‌اند.

جدول ۳- توصیف متغیرهای زمینه‌ای مسافران

انواع خدمات	غرب	جنوب	شرق	بیهقی	میانگین کل
تعداد پاسخگویان	۱۹۷	۱۶۲	۱۲۵	۱۱۰	-----
میانگین تعداد سفر در طول سال	۱۱۰.۵	۸.۳۹	۱۲.۸۰	۸.۳۷	۱۰.۱۵
میانگین سنی	۳۶.۲۴	۴۲.۴۰	۳۲.۹۱	۳۵.۰۶	۳۷
میانگین هزینه خانوار	۸۱۰۶۵۴	۸۹۹۸۳۹	۹۷۳۵۴۵	۱۳۱۲۱۰	۷۰۳۸۱۲۳۶
سفر با تعاونی خاص	۵۳.۱٪ بله	۲۴.۷٪ بله	۵۲.۵٪ بله	۸۱.۸٪ بله	۵۰.۹٪ بله
مهم‌ترین وسیله نقلیه	۸۵.۳٪ اتوبوس	۹۷.۵٪ اتوبوس	۷۴٪ اتوبوس	۵۸.۲٪ اتوبوس	۸۱.۲٪ اتوبوس
وجه غالب سفر	گردشگری و دیدار اقوام	گردشگری و دیدار اقوام	شغلی / تجاری	گردشگری و شغلی / تجاری	-----

همان‌طور که از جدول بالا پیداست، مسافران پایانه بیهقی، وضعیت اقتصادی بهتری نسبت به دیگر پایانه‌ها دارند. از این حیث، پایانه جنوب در پایین‌ترین میزان قرار دارد. شاخص سفر با تعاونی خاص نشان می‌دهد که در مجموع چهار پایانه، تنها تعاونی‌های پایانه بیهقی توانسته است با ایجاد مزیت نسبی برای خود، مشتری‌های دائمی داشته باشد. از این حیث تعاونی‌های پایانه جنوب، کمترین جذب مسافر را داشته‌اند. علاوه بر این یافته‌ها نشان می‌دهد که وابستگی به وسیله سفر اتوبوس در پایانه جنوب، بالاترین و پایانه بیهقی، کمترین است. در نهایت اینکه وجه غالب سفرهایی که در پایانه بیهقی صورت می‌گیرد، جنبه شغلی / تجاری دارد. پایانه شرق نیز هم وجه گردشگری و تجاری دارد. دو پایانه دیگر بیشتر جنبه تفریحی و دیدار با اقوام دارد.

رؤیت‌پذیری آسیب‌های اجتماعی

از مسافران سؤال شده است که در سفرهای اخیر خود، چندبار با مسائل زیر روبه‌رو شده‌اند. بالاترین میزان رؤیت آسیب‌ها به افراد معتاد و متکدیان مربوط است و کمترین میزان مرتبط با روسپی‌ها با میزان ۲۶۸ و خرید و فروش مشروبات الکلی به میزان ۲۰۹ است.

جدول ۴- رؤیت‌پذیری مسائل و آسیب‌های اجتماعی در سطح پایانه از نگاه مسافران

آسیب‌ها	غرب	جنوب	شرق	بیهقی	میانگین کل
افراد معتاد	۱۶.۲۲	۹.۹۱	۸.۳۲	۵.۳۶	۹.۹۵
متکدیان (گدایان)	۱۱.۸۷	۹.۰۱	۱۰.۷۶	۴.۴۷	۹.۰۲
کودکان کار	۱۱.۱۲	۸.۶۱	۸.۹۳	۳.۴۹	۸.۰۳
کارتن‌خواب‌ها	۶.۸۶	۴.۶۹	۴.۴۰	۴.۰۹	۵.۰۳
دختران فراری	۴.۶۴	۲.۹۳	۵.۷۹	۵۰.	۳.۴۶
در راه مانده‌ها	۵.۴۰	۳.۹۱	۴.۸۰	۳.۱۱	۴.۳۰
روسپی‌ها	۲.۴۳	۲.۹۸	۵.۱۴	۲۰.	۲.۶۸
خرید و فروش مواد مخدر	۳.۲۴	۳.۸۹	۶.۳۲	۳۳.	۳.۴۵
خرید و فروش مشروبات	۳.۸۲	۴.۶۳	۲.۸۲	۳۳.	۲.۹۰
حمل بار قاچاق	۶.۶۰	۴.۳۱	۵.۰۵	۱.۲۳	۴.۲۹
سرقت (کیفی قاپی و...)	۲.۵۰	۳.۵۹	۶.۶۴	۱.۳۵	۳.۵۲
نزاع و درگیری	۳.۶۹	۳.۱۲	۵.۷۰	۴.۷۴	۴.۳۱
دست‌فروشی	۹.۹۵	۶.۲۸	۹.۲۵	۵.۵۲	۷.۷۵
میانگین رؤیت‌پذیری آسیب‌ها	۶.۷۹	۵.۲۲	۶.۴۵	۲.۶۷	۵.۲۸

هرچند رتبه‌بندی پایانه‌ها بر اساس هر آسیب متفاوت است، در مجموع نرخ رؤیت آسیب‌ها توسط مسافران در چهار پایانه به میزان ۵.۲۸ است. بر اساس این شاخص، پایانه غرب با میزان ۶.۷۹ در بالاترین نرخ رؤیت آسیب و پایانه بیهقی با میزان ۲.۶۷ در پایین‌ترین مقدار قرار دارد. این عدد بیانگر وضعیت خوب و مناسب پایانه بیهقی است.

رانندگان

همه رانندگانی که با آنها مصاحبه شده، مرد هستند. ۹۱ درصد متأهل، ۴.۸ درصد

مجرد و تنها ۲.۱ درصد مجرد بر اثر طلاق هستند. از نظر تحصیلات، ۴۲.۱ درصد زیر دیپلم، ۴۰.۷ درصد دیپلم و ۳۱.۱ درصد نیز بالاتر از دیپلم هستند. از نظر مالکیت مسکن نیز تنها ۳۵.۹ درصد مالک و مابقی مستأجر هستند. ۷۴.۵ درصد رانندگان دارای بیمه خویش فرما هستند، ۵.۹ درصد آنها را شرکت تعاونی بیمه کرده و ۵.۵ درصد نیز از طریق سایر محل‌ها، بیمه‌اند. ۶۶.۲ درصد اتوبوس‌ها، وی‌ای‌پی (VIP) و مابقی خودروها دارای کلاس معمولی هستند. همچنین ۸۹ درصد رانندگان فاقد سهم (دانگ) از خودرو بوده‌اند. حدود ۴.۸ درصد نیز مالک خودرو (شش دانگ) بوده و مابقی یعنی حدود ۶.۲ درصد، یکی از نسبت‌های ۲، ۳ و ۴ دانگ را داشته‌اند.

جدول ۵- توصیف متغیرهای زمینه‌ای رانندگان

انواع خدمات	غرب	جنوب	شرق	بیهقی	میانگین کل
تعداد پاسخگویان	۴۳	۴۰	۳۱	۳۰	۱۴۴
میانگین ساعات بودن با خانواده	۲۷.۶۸	۴۳.۵۶	۳۵.۰۰	۲۳.۸۳	۳۲.۹۶
میانگین ساعات رانندگی	۴۷.۲۶	۴۳.۶۲	۴۱.۴۳	۴۳.۲۴	۴۴.۱۸
میانگین سنی	۴۳.۳۱	۴۶.۷۴	۵۰.۵۷	۴۱.۵۰	۴۵.۵۷
نوع خودرو	٪ ۸۵.۴ VIP	٪ ۷۳.۷ VIP	٪ ۹.۷ VIP	٪ ۱۰۰.۰ VIP	٪ ۶۸.۶ VIP

بالاترین ساعات رانندگی مربوط به رانندگان پایانه غرب و با میانگین ۴۷.۲۶ ساعت در هفته است. بالاترین ساعات در کنار خانواده بودن مربوط به رانندگان پایانه شرق است و کمترین آن مربوط به پایانه بیهقی و به میزان ۲۳.۸۳ ساعت در هفته است. البته این میزان به دلیل نرخ بیشتر تجرد در میان رانندگان پایانه بیهقی است. یافته‌ها نشان می‌دهد درحالی که رانندگان شرق، ۹۶.۸ درصد متأهل هستند، این میزان در پایانه بیهقی، حدود ۸۶.۲ درصد است. علاوه بر این رانندگان پایانه بیهقی دارای بالاترین نرخ طلاق و حدود ۶.۹ درصد است. نرخ پایین طلاق و اقتصاد شغلی ضعیف رانندگان از نکات قابل توجه شغل آنها محسوب می‌شود. آنها در شرایطی که وضعیت مالی خوبی

ندارند و از حیث اجتماعی در مرتبه پایین شغلی قرار دارند، اما پیوندهای سنتی درون خانواده به خوبی توانسته اساس رابطه را در میان آنها حفظ نماید.

رؤیت‌پذیری مسائل و آسیب‌های اجتماعی

همان‌طور که از جدول زیر پیداست، بیشترین میزان آسیب‌هایی که رانندگان مشاهده کرده‌اند، مربوط به افراد معتاد و به میزان ۱۱.۱۸ است. در رتبه دوم، متکدیان با میزان ۵.۶۹ و کودکان کار به میزان ۵.۱۰ است. میانگین کل نرخ رؤیت آسیب از سوی رانندگان، حدود ۴.۰۶ است. این شاخص بر اساس تعداد دفعاتی که رانندگان، آسیب‌ها را مشاهده کرده‌اند، ساخته شده است.

جدول ۶- رؤیت‌پذیری مسائل و آسیب‌های اجتماعی از نگاه رانندگان

میانگین کل	بی‌هقی	شرق	جنوب	غرب	مسائل و آسیب‌های اجتماعی
۱۱.۱۸	۱۲.۵۶	۱۰.۲۳	۱۲.۸۷	۹.۰۸	افراد معتاد
۵.۶۹	۲.۲۵	۷.۶۰	۵.۳۴	۷.۵۳	متکدیان (گدایان)
۵.۱۰	۱.۲۶	۱۰.۶۷	۲.۵۶	۸.۸۸	کودکان کار
۳.۷۲	۱.۳۵	۱۰.۱۸	۳.۱۲	۳.۸۶	کارتن‌خواب‌ها
۲.۱۴	۱.۴۳	۴.۱۳	۲.۰۳	۲.۲۷	دختران فرار
۲.۵۹	۱.۱۷	۵.۲۵	۲.۲۷	۲.۶۸	در راه مانده‌ها
۳.۷۹	۳.۱۷	۸.۲۵	۱.۶۳	۴.۸۵	روسی‌ها
۳.۴۶	۳.۲۷	۸.۲۵	۳.۷۳	۲.۴۱	خرید و فروش مواد مخدر
۲.۴۹	۲.۱۳	۶.۰۰	۲.۱۱	۲.۳۶	خرید و فروش مشروبات
۲.۳۶	۲.۳۵	۴.۸۰	۱.۵۴	۲.۲۷	حمل بار قاچاق
۳.۴۸	۲.۹۱	۷.۲۰	۴.۰۰	۲.۶۵	سرقت (کیفی قاپی و...)
۲.۵۵	۲.۳۵	۳.۶۹	۲.۴۳	۲.۱۵	نزاع و درگیری
۴.۲۷	۲.۴۳	۶.۲۲	۳.۰۶	۵.۲۵	دست‌فروشان
۴.۰۶	۲.۹۷	۷.۱۱	۳.۵۹	۴.۳۲	میانگین رؤیت‌پذیری آسیب‌ها

بر اساس این شاخص، پایانه بیهقی دارای کمترین میزان آسیب به مقدار ۲.۹۷ است. در رتبه دوم، پایانه جنوب به میزان ۳.۵۹ قرار دارد. همچنین بالاترین نرخ رؤیت آسیب مربوط به پایانه شرق به مقدار ۷.۱۱ است.

محلّه همجوار

یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد که حدود ۳۸.۲ درصد پاسخگویان، زن و ۶۱.۸ درصد نیز مرد هستند. حداقل سنی پاسخگویان، ۱۸ سال و بالاترین سن، ۷۶ سال بوده است و میانگین سنی آنها حدود ۳۹.۶۸ است. ۵۳.۴ درصد پاسخگویان متأهل، ۳۷.۵ درصد مجرد و ۹.۱ درصد نیز مجرد بر اثر طلاق یا فوت هستند. از نظر تحصیلات، ۴۳.۸ درصد پاسخگویان دیپلم و زیر دیپلم، ۴۰.۵ درصد کارشناسی و کاردانی و حدود ۳۸ درصد ارشد و دکتری هستند. ۶۶.۶ درصد پاسخگویان شاغل، ۹.۳ درصد دانشجو یا محصل، ۱۴.۱ درصد خانه‌دار و مابقی یعنی ۹.۷ درصد بیکار، سرباز و یا بازنشسته هستند. میانگین هزینه خانوار نشان می‌دهد که پایانه بیهقی با میزان ۲ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان در بالاترین وضعیت و پایانه غرب با ۱ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان در کمترین وضعیت اقتصادی قرار دارند.

جدول ۷- توصیف متغیرهای زمینه‌ای شهروندان همجوار

انواع خدمات	غرب	جنوب	شرق	بیهقی	میانگین کل
تعداد پاسخگویان	۱۴۵	۱۵۱	۱۴۴	۱۲۰	۵۶۰
میانگین سنی	۳۷.۷۷	۴۰.۰۱	۴۰.۳۸	۴۰.۷۲	۳۹.۶۸
میانگین سکونت در محلّه	۱۳.۳۸	۲۲.۸۲	۱۷.۲۱	۱۶.۸۸	۱۷.۶۴
میانگین رضایت از زندگی در محلّه	۲.۳۸	۲.۴۱	۲.۸۱	۳.۱۰	۲.۶۵
میانگین اثر بر کیفیت زندگی	۳.۹۹	۳.۵۱	۳.۹۱	۳.۰۴	۳.۶۴
میانگین موافقت با انتقال پایانه از محلّه	۴.۱۲	۳.۹۲	۴.۱۹	۲.۹۰	۳.۸۴

یافته‌های جدول بالا گزارش می‌کند که میانگین سکونت در محلّه‌های مختلف، ۱۷.۶۴ بوده است. در مجموع ۶۴.۱ درصد محل زندگی و ۳۵.۹ درصد نیز محل کار و

۱۹ درصد نیز محل کار و زندگی‌شان مشترک بوده است. پایین‌ترین نرخ رضایت از محل زندگی مربوط به محله همجوار پایانه غرب و بالاترین نرخ رضایت مربوط به محله همجوار پایانه بیهقی به میزان ۳.۱ درصد است. بیشترین اثرگذاری منفی پایانه بر کیفیت زندگی محله مربوط به پایانه غرب به میزان ۳.۹۹ و کمترین میزان متعلق به پایانه بیهقی است. در این راستا بیشترین موافقت برای انتقال پایانه از محله مربوط به پایانه شرق و غرب به ترتیب به میزان ۴.۱۹ و ۴.۱۲ است و کمترین میزان مربوط به پایانه بیهقی است. البته با توجه به دامنه طیف از ۱ تا ۵ می‌توان گفت که در مجموع اغلب شهروندان همجوار پایانه‌ها معتقد به جابه‌جایی پایانه از سطح محله خود هستند.

اثرگذاری پایانه بر محله

در جدول زیر، کیفیت اثرگذاری بر محله مورد توجه قرار گرفته است. با توجه به باور شهروندان همجوار پایانه‌ها به اثرگذاری منفی پایانه‌ها، بنابراین این شاخص بر اساس وضعیت منفی بررسی گزارش می‌شود. در مجموع مؤلفه‌های اثرگذاری، بیشترین اثرگذاری منفی به میزان ۹۷.۸ درصد مربوط به حضور افراد خاص (معتاد، متکدی و...) در محیط محله است. در واقع منظور این است که پایانه به عنوان نیروی جاذبه عمل می‌کند و این قبیل افراد را به سطح محله فرامی‌خواند. دومین مؤلفه، آلودگی صوتی پایانه‌ها به مقدار ۹۶.۸ درصد است. سومین مؤلفه، کیفیت هوا به مقدار ۹۱.۸ و امنیت محله به مقدار ۸۹.۹ است. همچنین کمترین اثرگذاری منفی مربوط به مؤلفه‌های مربوط به رونق اقتصادی به مقدار ۳۰.۱ است که بیانگر نقش تقریباً مثبت پایانه بر رونق محله بوده است. سپس قیمت مسکن به مقدار ۳۹.۹ درصد قرار دارد.

جدول ۸- توزیع میزان اثرگذاری پایانه‌ها بر محله‌ها از نگاه ساکنان همجوار

کل میانگین (منفی)	بیهقی			شرق			جنوب			غرب			ارزیابی اثر پایانه بر محله
	منفی	خنثی	مثبت	منفی	خنثی	مثبت	منفی	خنثی	مثبت	منفی	خنثی	مثبت	
۸۹.۰ ۹	۷۲	۲۸	۰.۰	۹۳	۱.۴	۰.۰	۹۲	۶۶	۰.۰	۹۳	۴.۱	۲.۸	امنیت محله
۹۱.۸	۹۲	۸	۰.۰	۹۶	۴	۰.۰	۸۰	۲۰	۰.۰	۱۰۰	۰.۰	۰.۰	کیفیت هوا
۹۶.۸	۹۷	۲.۵	۵.۰	۹۸	۲	۰.۰	۹۳	۷	۰.۰	۱۰۰	۰.۰	۰.۰	آلودگی صوتی
۸۲.۷	۸۹	۹	۲	۴۹	۴۸	۳	۹۵	۵	۰.۰	۹۷	۲	۰.۰	ترافیک
۶۳.۱	۷	۴۶	۴۷	۹۱	۹	۰.۰	۴۸	۵۲	۰.۰	۹۸	۲	۰.۰	بهداشت محیط
۳۹.۹	۷	۴۷	۴۶	۶۴	۳۳	۳	۲۰	۷۷	۳	۶۴	۳۶	۰.۰	قیمت مسکن
۳۰.۱	۶	۴۹	۴۵	۲۸	۲۰	۴۲	۲۲	۷۵	۲	۶۰	۳۲	۸	رونق اقتصادی
۶۸.۸	۳۴	۴۱	۲۵	۸۴	۱۵	۱	۵۸	۴۱	۱	۹۴	۶	۰.۰	وضعیت فرهنگی
۹۷.۸	۹۲	۸	۰.۰	۱۰۰	۰.۰	۰.۰	۹۹	۱	۰.۰	۱۰۰	۰.۰	۰.۰	حضور افراد خاص (معتاد و...)
۴۹.۳	۱۱	۴۳	۴۶	۵۸	۳۷	۵	۳۴	۶۱	۵	۸۸	۱۲	۰.۰	نظم و انضباط محله
۶۵.۵	۵۱	۳۱	۱۸	۷۱	۲۷	۲	۴۸	۴۶	۶	۹۰	۱۰	۰.۰	توجه مسئولان به محله و امکانات
۶۹.۹	۵۷	۲۹	۱۴	۷۵	۲۳	۲	۵۶	۳۸	۶	۹۰	۱۰	۰.۰	رسیدگی مسئولان
۷۰.۴ ۶	۵۱.۲	۲۸.۵	۲۰.۱	۷۶	۱۹.۱	۴.۹	۶۲.۱	۳۵.۸	۲.۱	۸۹.۵	۹.۵	۱	میانگین کل

همان‌طور که در جدول بالا پیداست، میانگین کلی اثرگذاری منفی پایانه در حدود ۷۰.۴۶ است. در این میان، بیشترین اثرگذاری منفی مربوط به پایانه غرب به میزان ۸۹.۵ درصد، سپس پایانه شرق به میزان ۷۶ درصد، پایانه جنوب به میزان ۶۲.۱ درصد و در نهایت پایانه بیهقی با کمترین میزان اثرگذاری منفی به میزان ۵۱.۲ درصد است.

رویت‌پذیری مسائل و آسیب‌های اجتماعی

در جدول زیر، میزان رویت‌پذیری آسیب‌های اجتماعی در سطح محله گزارش شده است. همان‌طور که در جدول پیداست، افراد معتاد با ۱۱.۲۶ درصد دارای بالاترین حضور در سطح محله بوده‌اند. پس از آن، افراد کارتن‌خواب با میزان ۹.۳۲ دفعه رویت قرار گرفته است. در ادامه کودکان کار، متکدیان و خرید و فروش مواد مخدر در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند. کمترین میزان رویت آسیب‌های اجتماعی مربوط به افراد در راه مانده به مقدار ۲.۴۳ و سپس سرقت و نزاع و درگیری است.

جدول ۹- رویت‌پذیری مسائل و آسیب‌ها در سطح محله

میانگین کل	بیهقی	شرق	جنوب	غرب	آسیب‌های اجتماعی محله
۱۱.۲۶	۵.۲۵	۱۳.۱۰	۵.۵۹	۱۷.۲۵	افراد معتاد
۸.۳۱	۴.۳۹	۱۰.۵۰	۵.۲۷	۱۰.۵۷	متکدیان (گدایان)
۸.۵۶	۱.۲۹	۹.۵۵	۵.۱۲	۱۱.۹۳	کودکان کار
۹.۳۲	۶۷.	۸.۸۸	۳.۸۸	۱۲.۲۴	کارتن‌خواب‌ها
۵.۷۲	۱.۰۰	۷.۲۶	۴.۶۷	۴.۴۴	دختران فراری
۲.۴۳	۲.۳	۲.۳۶	۲.۸۰	۲.۲۹	در راه مانده‌ها
۸.۰۵	۱.۱۷	۹.۶۱	۵.۲۵	۷.۲۹	روسی‌ها
۷.۶۲	۳.۳۳	۵.۵۷	۶.۴۷	۱۰.۱۷	خرید و فروش مواد مخدر
۵.۰۰	۱.۰۰	۲.۰۰	۴.۶۹	۷.۴۱	خرید و فروش مشروبات
۳.۶۸	۱.۲۳	۵.۴۴	۲.۸۷	۳.۲۱	سرقت (کیف‌قاپی و...)
۳.۶۹	۲.۴۹	۳.۶۰	۴.۲۳	۳.۸۰	نزاع و درگیری
۹.۹۲	۴.۶۴	۱۲.۹۶	۵.۳۷	۱۴.۱۶	دست‌فروشان
۶.۹۶	۲.۳۹	۷.۵۶	۴.۶۸	۸.۷۳	رویت‌پذیری آسیب‌های اجتماعی

در مجموع آسیب‌های بالا، میانگین رؤیت آسیب‌های اجتماعی در طول یک ماه گذشته (از تاریخ پاسخگویی به پرسشنامه) در محله‌های همجوار، حدود ۶.۹۶ دفعه بوده است. از این حیث غرب با مقدار ۸.۷۳ در بالاترین سطح رؤیت، پایانه شرق با مقدار ۷.۵۶ در رتبه دوم، سپس پایانه جنوب به میزان ۴.۶۸ و در نهایت پایانه بیهقی با میزان ۲.۳۹ دارای کمترین میزان رؤیت‌پذیری آسیب‌های اجتماعی در سطح محله‌ها بوده است.

مقایسه چهار پایانه

از نگاه مسافران، پایانه غرب با میانگین ۶.۷۹، بالاترین میزان رؤیت مسائل و آسیب‌های اجتماعی در سطح پایانه را داشته است و پایانه بیهقی با میانگین ۲.۶۷ دارای کمترین میزان رؤیت آسیب‌های اجتماعی بوده است. همچنین میانگین رؤیت آسیب‌های اجتماعی در حین سفر، بیشترین میزان متعلق به پایانه بیهقی و کمترین میزان مربوط به پایانه جنوب است. لازم به ذکر است که مسافران پایانه بیهقی به دلیل سطح درآمدی و انتظارات رفاهی که داشته‌اند، از حساسیت بیشتری برخوردار بوده‌اند و از این رو رؤیت آسیب‌های بیشتری حین سفر از آنها گزارش شده است.

همچنین رانندگان پایانه بیهقی با میانگین ۲.۹۷، کمترین میزان رؤیت آسیب‌های اجتماعی را گزارش کرده‌اند، در حالی که رانندگان پایانه شرق با میانگین ۷.۱۱، بیشترین میزان رؤیت آسیب‌های اجتماعی را اظهار داشته‌اند.

جدول ۱۰- توزیع رؤیت‌پذیری مسائل و آسیب‌ها در سطح پایانه‌ها

از نگاه عوامل سه‌گانه

میانگین کل	بیهقی	شرق	جنوب	غرب	آسیب‌های اجتماعی محله
۵.۲۸	۲.۶۷	۶.۴۵	۵.۲۲	۶.۷۹	میانگین رؤیت آسیب‌ها در سطح پایانه از نگاه مسافران
۴.۰۶	۲.۹۷	۷.۱۱	۳.۵۹	۴.۳۲	میانگین رؤیت آسیب‌ها در سطح پایانه از نگاه رانندگان
۶.۹۶	۲.۳۹	۷.۵۶	۴.۶۸	۸.۷۳	میانگین رؤیت آسیب‌ها در سطح محله از نگاه ساکنان
۱۶.۳۱	۸.۰۳	۲۱.۱۲	۱۳.۴۹	۱۹.۸	جمع کل

یافته‌های مندرج در جدول بالا نشان می‌دهد که از نگاه ساکنان محله‌های همجوار پایانه‌ها، کمترین میزان رؤیت آسیب‌های اجتماعی متعلق به پایانه بیهقی با میانگین ۲.۳۹ و بیشترین میزان رؤیت آسیب‌های اجتماعی متعلق به پایانه غرب با میانگین ۸.۷۳ است. در مجموع یافته‌ها نشان می‌دهد که از نگاه مسافران، رانندگان و ساکنان محله‌های همجوار، بیشترین میزان رؤیت آسیب‌های اجتماعی متعلق به پایانه شرق با میانگین ۲۱.۱۲، سپس پایانه غرب با میانگین ۱۹.۸، پایانه جنوب با میانگین ۱۳.۴۹ و در نهایت کمترین میزان رؤیت آسیب‌های اجتماعی متعلق به پایانه بیهقی با میانگین ۸.۰۳ است. نمودار زیر وضعیت پایانه‌های مختلف را از منظر رؤیت آسیب‌های اجتماعی گزارش می‌کند.



شکل ۳- نمودار ارزیابی پایانه‌ها از منظر آسیب‌های اجتماعی بر اساس نگاه مسافران، رانندگان و محله‌های همجوار

درباره پایانه بیهقی ذکر چند نکته ضروری است. وجه غالب سفرها در این پایانه، جنبه تجاری/شغلی دارد و علاوه بر آن میانگین درآمدی مسافران آن به طور معناداری از دیگر پایانه‌ها بالاتر است. میانگین درآمد مسافران پایانه بیهقی حدود ۱۳ میلیون و ۱۵۰ هزار تومان است. نتایج آزمون آنالیز واریانس (F به میزان ۵.۲۱) و آزمون‌های تعقیبی توکی نشان داده است که این تفاوت معنادار به تفاوت بین پایانه بیهقی و بقیه پایانه‌ها برمی‌گردد. به طور کلی بین میانگین درآمد مسافران دیگر پایانه‌ها، تفاوت معناداری وجود ندارد. همچنین میانگین تحصیلات مسافران پایانه بیهقی به طور

معناداری بیش از پایانه‌های دیگر است. ذکر این آمار به این منظور بود که نشان داده شود که شرایط اقتصادی و فرهنگی متفاوت مسافران پایانه بیهقی به طور معناداری متفاوت با پایانه‌های دیگر است.

نتیجه‌گیری

همان‌طور که در بخش نظری اشاره شد، مهم‌ترین رکن پایداری اجتماعی در فضاهای شهری، امنیت است. همچنین نظریه کانون‌های جرم‌خیز با بحث تراکم بزه‌کاری در محدوده‌های خاص شهری، نظریه پنجره‌های شکسته با تأکید بر زوال فیزیکی عناصر فضایی و تأثیر آن بر افزایش رفتارهای نظم‌گریزانه، نظریه فضاهای قابل دفاع با تمرکز بر چهار عنصر قلمروگرایی، نظارت، تعریف مرز و تصویر و فضای اجتماعی پیوند میان فضا و مسائل، جرائم و انحرافات اجتماعی را تبیین نموده‌اند.

با این رویکرد، پایانه‌های شهری به دلیل موقعیت جغرافیای که اغلب در حاشیه و لبه شهر قرار گرفته‌اند از یکسو و تراکم جمعیت سیال، فضاهای بی‌دفاع، کانون‌های جرم و گردش مالی بسیار بالای آنها، موجب جذب افراد و گروه‌های خاص (معتادان، کودکان کار، فروشندگان اقلام قاچاق، تکدی‌گران، روسپیان و...) از سوی دیگر، شرایطی را فراهم نموده که بسترساز بسیاری از آسیب‌های اجتماعی شده است. همان‌طور که در بخش یافته‌ها اشاره شده، پایانه بیهقی از نگاه مسافران و رانندگان دارای شرایط مطلوب‌تری بوده است و کمترین میزان رؤیت مسائل و آسیب‌های اجتماعی را داشته است. این در حالی است که پایانه شرق از این لحاظ دارای بدترین وضعیت است. یافته‌های مربوط به میزان اثرگذاری پایانه‌ها بر محله‌های اطراف نیز مؤید همین نتایج است و نشان می‌دهد که از میان چهار پایانه، کمترین اثرگذاری منفی پایانه بر محیط و محله‌های همجوار مربوط به پایانه بیهقی است.

در ارزیابی کلی وضعیت پایانه‌ها باید چند نکته اساسی را ذکر نمود:

۱. مسائل و آسیب‌های پایانه‌ها به نسبت مساوی توزیع نشده است و این بیانگر تفاوت‌های انسانی، جغرافیایی و مدیریتی پایانه‌هاست.
۲. تفاوت میزان رؤیت مسائل و آسیب‌های اجتماعی در پایانه‌های مختلف بیانگر نقش فضا و تعامل آن با مظلوف خود این عناصر انسانی است.

۳. داده‌ها نشان می‌دهد که وضعیت پایانه‌ها از نگاه جوامع آماری مختلف مؤید همدیگر هستند و نتایج تحقیق را به واقع‌نگری بیشتر نزدیک می‌کند. برای مثال دامنه آسیب‌های محلی پایانه بیهقی از دیگر پایانه‌ها بسیار کمتر است. بنابراین فهم مسائل پایانه نیازمند نگرشی چندگانه و منظومه‌ای است که نمی‌توان هر بخش را فارغ از دیگر اجزا و کلیت آن در نظر گرفت. مسائل و وجوه اجتماعی و فرهنگی پایانه‌ها، محصول عوامل درون و بیرون پایانه است که توجه و اصلاح هر کدام از آنها نیازمند هم‌افزایی عناصر بیرونی و داخلی است. یافته‌های مقایسه‌ای پایانه‌های مختلف نشان می‌دهد که بین محیط درونی پایانه و محیط بیرونی پایانه‌ها، ارتباط وجود دارد. همان‌طور که در بخش‌های مختلف این پژوهش به آن اشاره شده، حل مسائل و مشکلات پایانه منوط به توجه همزمان به عناصر پایانه است.

برای گذار از مسائل و مشکلات پایانه‌ها باید به این نکته مهم توجه نمود که مسائل و ابعاد منفی اجتماعی و فرهنگی پایانه‌ها محصول عوامل درگیر در پایانه است و دیگر اینکه حل این مسائل و مشکلات، تنها در شرایطی امکان‌پذیر است که جذابیت و پتانسیل‌های آسیب‌زای محیط پایانه به طور یکنواخت و هماهنگ کاهش داده شود. به طور کلی می‌توان گفت که هر چقدر ناپایداری‌های اجتماعی افزایش یابد، میزان مسائل و آسیب‌های اجتماعی نیز افزایش می‌یابد. تداوم چنین ارتباطی منجر به بازتولید ناپایداری‌ها خواهد شد.

بنابراین بهترین راه‌حل برای کاهش آسیب‌ها و مسائل اجتماعی موجود در پایانه‌های مسافری شهری و بهبود پایداری اجتماعی پایانه‌ها، توجه به تمام عناصر و عوامل دخیل در پایانه است که می‌توان از آن به عنوان رویکرد مدیریت یکپارچه نام برد. عناصر کالبدی، انسانی، مدیریتی و نهادی، مهم‌ترین سازندگان فضای عمومی پایانه‌ها هستند. با توجه به توسعه فناوری‌های اینترنتی و نرم‌افزارهای مکان‌یابی پیشنهاد می‌شود که مطالعاتی در حوزه پایانه‌های نامتمرکز انجام شود. در آینده نه‌چندان دور، دیگر نیازی به حضور در پایانه‌های مرسوم وجود ندارد، بلکه افراد می‌توانند با کمترین تولید سفر درون‌شهری و نزدیک‌ترین مکان به محل زندگی یا کار خود، سوار اتوبوس شوند و مسافرت بین‌شهری خود را به انجام برسانند.

منابع

- ابراهیمی‌جم، سپیده و رضا احمدیان (۱۳۹۲) «علل شکل‌گیری فضاهای بی‌دفاع شهری در پایانه غرب شهر تهران»، پژوهشنامه جغرافیای انتظامی، شماره ۴، صص ۵۳-۷۶.
- اژه، مارک (۱۳۸۷) نامکان‌ها؛ درآمدی بر انسان‌شناسی سوپر مدرنیته، ترجمه منوچهر فرهمند، تهران، دفتر پژوهش‌های فرهنگ.
- افخمی عقدا، محمد و دیگران (۱۳۹۵) «بررسی رابطه آسیب‌های اجتماعی با کیفیت زندگی در شهر یزد»، مجله علمی- پژوهشی دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد، سال بیست‌وچهارم، شماره ۳، صص ۲۴۱-۲۵۰.
- برنون، وحیده (۱۳۸۸) عوامل مؤثر در توسعه محله‌ای با تأکید بر پایداری اجتماعی، پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد، دانشگاه شهید بهشتی.
- بمانیان، محمدرضا و هادی محمودی نژاد (۱۳۸۸) امنیت و طراحی شهری، تهران، هله.
- پورجعفر، محمدرضا و دیگران (۱۳۸۹) «فضاهای قابل دفاع به عنوان سرمایه‌های اجتماعی در کاهش میزان جرم‌های شهری و ارتقای امنیت محیطی»، دانشنامه علوم اجتماعی، دوره اول، شماره ۳، صص ۲۹-۱۶.
- حاتمی‌نژاد، حسین و دیگران (۱۳۹۲) «تبیین نقش فضاهای شهری در پیشگیری از وقوع جرم و ایجاد امنیت»، فصلنامه علمی- پژوهشی اطلاعات جغرافیایی «سپهر»، سال بیست‌ودوم، شماره ۸۷، صص ۶۸-۷۶.
- سازمان پایانه‌ها و پارک سوارها (۱۳۹۳) آمار سرویش و مسافر، گزارش مدیریتی درون سازمانی. ستارزاده، داوود و دیگران (۱۳۹۵) «بررسی عوامل اجتماعی مؤثر بر احساس امنیت اجتماعی زنان (مطالعه موردی زنان شهر رامسر در سال ۱۳۹۵)»، دوفصلنامه مشارکت و توسعه اجتماعی، دوره دوم، شماره ۳، صص ۱۰۷-۱۲۶.
- سجادزاده، حسن و دیگران (۱۳۹۶) «رابطه پیکره‌بندی فضایی و امنیت محیطی در سکونت‌گاه‌های غیر رسمی شهر همدان»، نشریه هنرهای زیبا- معماری و شهرسازی، سال بیست‌ودوم، شماره ۲، صص ۱۹-۲۸.
- شفیعی، مرتضی و دیگران (۱۳۹۹) «مدل مکان‌یابی بهینه استقرار پایانه‌های اتوبوس‌رانی و میزان ارزیابی عوامل مؤثر بر آن»، مدیریت نوآوری و راهبردهای عملیاتی، سال اول، شماره ۳، صص ۲۳۹-۲۵۱.
- صیادپور، محمد و مهدی شریفی (۱۳۹۴) بررسی مولفه‌های پایداری اجتماعی در پایانه‌ها نمونه موردی شهر اهواز، کنفرانس بین‌المللی پژوهش‌های نوین در عمران، معماری و شهرسازی.

طالب‌پور، اکبر (۱۳۹۶) «رابطه فضاهای بی‌دفاع شهری با احساس امنیت اجتماعی (مطالعه موردی: شهروندان شهر تهران)»، مطالعات جامعه‌شناختی شهری، سال هفتم، شماره ۲۲، صص ۱۳۵-۱۵۶.
فاطمی‌نیا، محمدعلی و علی خاکساری (۱۴۰۱) «مدیریت فضاهای عمومی و ناپایداری‌های اجتماعی (مطالعه موردی: پایانه‌های مسافربری شهر تهران)»، فصلنامه برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای، سال هفتم، شماره ۲۳، صص ۱-۴۷.

فرهادی‌خواه، حسین و دیگران (۱۳۹۷) «ارزیابی فضاهای بی‌دفاع شهری با استفاده از مدل Safety audit (مطالعه موردی: محله هرندی تهران)»، مطالعات برنامه‌ریزی سکونت‌گاه‌های انسانی، سال سیزدهم، شماره ۱، صص ۱۹-۳۶.

فلاحتی، لیلیا (۱۳۹۴) «ساختار فضایی شهر و احساس امنیت در بین زنان (مطالعه موردی: ورودی مترو تجریش و پایانه جنوب تهران)»، فصلنامه مطالعات شهر ایرانی اسلامی، سال پنجم، شماره ۲۰، صص ۶۱-۷۴.

کامران، فریدون (۱۳۸۹) «بررسی عوامل اقتصادی-اجتماعی مؤثر بر احساس آرامش و امنیت اجتماعی زنان دانشجوی کارشناسی‌ارشد رشته جامعه‌شناسی دانشگاه‌های شهر شیراز»، فصلنامه پژوهش اجتماعی، سال سوم، شماره ۶، صص ۴۳-۵۶.

کلانتری، محسن و دیگران (۱۳۸۹) «نقش ابرکانون‌های جرم‌خیز در شکل‌گیری الگوهای فضایی بزه‌کاری (مورد مطالعه: ایستگاه بازرسی علی‌آباد شهر بیرجند)»، پژوهش‌های مدیریت انتظامی، سال پنجم، شماره ۴، صص ۵۶۳-۵۸۴.

----- (۱۳۹۸) «تحلیل فضایی بزهکاری در بافت‌های ناکارآمد شهری (مطالعه موردی: محله هرندی، منطقه ۱۲ تهران)»، دوفصلنامه علمی-پژوهشی پژوهش‌های بوم‌شناسی شهری، سال دهم، شماره ۱۹، صص ۴۹-۶۰.

لینچ، کوین (۱۳۸۳) سیمای شهر، ترجمه منوچهر مزینی، تهران، چاپ ششم، دانشگاه تهران.
محسنی، رضاعلی (۱۳۸۶) نسبت امنیت اجتماعی با جرائم و آسیب‌های اجتماعی، مجموعه مقالات نخستین همایش علمی-کاربردی ارتقای امنیت اجتماعی، معاونت اجتماعی نیروی انتظامی استان گلستان.

مدنی‌پور، علی (۱۳۸۴) طراحی فضای شهری نگرشی بر فرآیندی اجتماعی و مکانی. تهران، شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری، چاپ سوم.

مرصوسی، نفیسه و خلیل پورابراهیم (۱۳۸۸) «مکان‌یابی پایانه مسافربری بین‌شهری با تأکید بر پارامترهای محیط طبیعی (اقلیم، هیدرولوژی و توپوگرافی) (مطالعه موردی: شهر تسوج)»، تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی (علوم جغرافیایی)، سال دهم، شماره ۱۳، صص ۲۷-۵۱.

نویدینا، منیژه (۱۳۸۲) «درآمدی بر امنیت اجتماعی»، فصلنامه مطالعات راهبردی، سال ششم، شماره ۱۹، صص ۵۵-۷۸.

- Bramley, G. N. Dempsey et al. (2006) What is 'social sustainability' and how do our existing urban forms perform in nurturing it.
- Carmona, C., Heath, T & Tiesdell, S. (2003) Public Places, Urban Spaces. New York: Architectural Press.
- Cohen, Lawrence E.; Felson, Marcus (1979) "Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach". American Sociological Review. 44 (4): 588-608.
- Feins, J, J. Epstein & R. Widom (1997) Solving Crime Problems in Residential Neighborhoods: Comprehensive Changes in Design, Management and Use. US Department of Justice, Office of Justice Programs, National Institute of Justice, Washington DC.
- Glasson, J. and G. Wood (2009) "Urban regeneration and impact assessment for social sustainability", Impact Assessment and Project Appraisal 11(4): 283.
- Longe, Olumide & etal (2010) Towards A Real-Time Response (RTR) Model for Policing the Cyberspace, A Newsletter of the International Federation for Information Processing Working Group (IFIP WG 9. 4), Centre for Electronic Governance Indian Institute of Management, Ahmedabad, Volume 20, No. 3.
- Miethe, T. D. & Meier, R. F. (1994) Crime and its social context: toward an integrated theory of offender's, victim's, and situations, Albany: State University of New York Press.
- Mustaine, E. E. & Tewksbury, R. (1998) Predicting Risks of Larceny Theft Victimization: A Routine Activity Analysis Using Refined Lifestyle Measures.
- Nalla, Mahesh (2014) Theorizing Cybercrime: Applying Routine Activities Theory, <http://www.academia.edu/8897451/>.
- Newman, O. (1996) Creating defensible, U.S Department of Housing and Urban Space Development and Research.
- Schneider, S. & P. Pearcy (1996) The Theory and Practice of Crime Prevention through Environmental Design: A Literature Review, Report for Canada Mortgage and Housing Corporation, Ottawa.
- Timothy, C. and O'Shea. (2006) Physical deterioration, disorder and crime, University of south Alabama.
- Trancik, R. (1986) No strand Reinhold finding lost space, New York.
- White, R., Sutton, A. (1995) Crime department of prevention, urban space and social exclusion. Criminology, University of Melbourne.
- Wortley, Richard & Mazerolle, Lorraine (2008) Environmental Criminology and Crime Analysis, Published by Willan Publishing.