

从“马路怒火”到“集体焦虑” ——城市交通问题的社会心理影响研究

何玉宏

(南京交通学院 科研处,江苏 南京 320100)

摘要:中国正以惊人的速度步入汽车社会,然而汽车社会的进程导致的一系列交通问题以及随之产生的社会心理影响,也成了当前各级政府所面临的一项严峻课题。本文在分析我国城市交通问题的状况及其严重性的基础上,着重从四个方面探讨了城市交通问题对社会心理产生的影响:一是交通拥堵易导致消极情绪的产生,引起反社会行为;二是交通事故多发,极易出现典型案件,导致社会信任危机;三是城市道路的分割建设阻碍人们社会交往,产生人际冷漠氛围;四是交通事故导致“集体焦虑感”,以期引导城市交通的健康稳定发展提供一定的参考和启示。

关键词:城市交通问题;社会心理;影响

中图分类号:D631

文献标识码:A

文章编号:1002-3240(2013)12-0048-06

引言

伴随着人类历史上规模最大、最迅速的城市化进程,中国以惊人的速度步入汽车社会。然而,由于城市交通的容纳量相对有限,城市规划的科学性缺乏,交通管理制度尚待完善等因素,由此引发了拥堵严重、事故频繁、环境污染等一系列的城市交通问题,并对人们的心理形成了巨大冲击。可以说,对于半个多世纪以来一直以自行车和地面公共交通为主要出行工具的中国人来说,面对一个汽车化的世界,从观念到对策都缺乏应有的准备。本文在仔细分析了当前我国城市交通问题的现状及其严重性的基础上,进而探讨了城市交通问题对社会心理产生的影响及其表现,并尝试提出相应的解决途径与对策,以期引导城市交通的健康稳定发展提供一定的参考和启示。

一、研究起点 城市交通问题的内涵

21世纪是全球城市化的世纪。随着世界各国城市

化进程的加速,“城市环境污染、城市交通及城市住房”已成为当今世界许多城市所面临的三大问题。城市交通问题是三大问题之一。人们通常所说的城市交通,是建立在其良性运行的基础上的城市交通。为此,在研究城市交通问题之前,有必要先对良性运行的城市交通的概念作一界定。所谓“良性运行”是著名社会学家郑杭生在研究社会学对象问题时提出的一个概念。郑杭生认为,社会系统的运行和发展可以分为良性运行、中性运行和恶性运行三种类型^[1]。

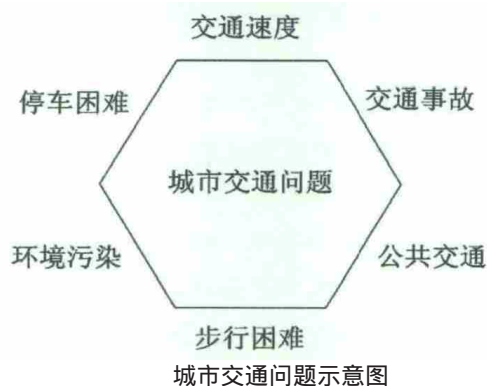
城市作为社会系统的重要组成部分,其内部规范和社会结构有其自身的独立性。同样地,城市交通作为城市社会大系统中的一个重要子系统,又是独立性很强的系统工程,其运行有内在的规律性^{[2][197]},自然也存在良性运行、中性运行与恶性运行三种类型。城市交通的目的不是车辆的移动,而是实现人和物的移动。如何评价城市交通的质量并不是去统计城市拥有多少交通设施、有多少交通工具,而应该去观察人们的日常活动是否处于正常的生活状态,或者去看人们

收稿日期:2013-10-05

基金项目:本文为教育部人文社会科学研究规划基金项目(项目批准号12YJA840010)和江苏省社会科学基金项目《大中城市公共交通建设与管理研究》(项目编号11GLD018)研究成果

作者简介:何玉宏(1963-),南京交通学院科研处处长,教授,博士,主要研究方向:交通社会学。

的生活是否存在来自城市交通的压力。不论他是拥有私人小汽车,或者仅拥有自行车,或并不拥有任何私人交通工具,都能方便地出行。具体地说,一个良性运行的城市交通的标准应该是安全、高效、舒适、选择性好、费用低;显然,这个标准是城市交通系统运行的理想标准。但在城市现实生活中,城市交通系统的运行倒常常表现出中性运行甚至恶性运行的状态,即表现为城市交通问题^[3]。人们在城市生活有很多方面经常受到交通系统的影响,不论城市居民是否了解交通系统与城市之间复杂的相互影响关系,他们对此都会产生强烈的反应。城市居民对城市交通系统的最不满意之处可以归纳为六类(如下见图所示)。这六类问题几乎包括了与城市交通有关的全部问题,这些问题之间是相互影响的。因此,把它们看作是一个复杂问题的六个方面,简称之为城市交通问题^{[4][P10]}。



很多城市交通问题的研究着重于交通速度问题(Traffic movement)。有专家认为,速度问题是交通问题的一个方面,但不是交通问题最重要的方面。如图按时钟方向转,城市交通问题的第二个方面是车祸:人的生命与交通速度孰重孰轻,似乎并非需要讨论。其次是公共交通问题。这又可分为两个方面,一是高峰时间的问题,主要指在公共汽车和火车或地铁上非常拥挤;二是非高峰时间的问题,主要指车次少,不定时,甚至没有车或票价太高等。还有步行者的问题。这个问题与骑自行车者的问题相关,因为步行者与骑自行车者都受机动车的干扰。然后是环境问题。它涉及面较广,包括交通的噪声、烟雾灰尘、震动等对城市环境的污染冲击,以及交通设施(如高架路、立交桥等)破坏城市景观或造成社区分隔等等。最后是停车困难问题,包括停车的收费过高、小汽车太多等,问题也非常复杂。

城市交通问题实质是人、车和路三要素的矛盾在城市时空的表象,其核心问题是在一定的资源约束条件下,如何满足居民广泛的交通需求及保持优质的交通服务水平。

二、当前中国城市交通问题的严重性

目前,中国已经成为世界上最富有成长性的汽车销售市场,私家车大规模步入寻常百姓家,为人们的出行带来了许多便利和自由享受,改变了人们的生活方式。但是也带来了如前所示的一系列的交通问题。由于中国特殊的国情,当前面临的城市交通问题有着自己的特殊性和严重性,主要突出地体现在如下方面^{[5](P73-82)}:

1. 交通拥堵严重,交通速度降低

中国的城市交通拥挤现象,出现于20世纪80年代后期,尤其是在大城市表现得甚为明显。目前,北京、上海、武汉、西安、广州等大城市的交通拥挤与堵塞现象已日趋严重,成为影响城市经济发展的重要制约因素。据调查,在中国655个城市中,约有2/3的城市早晚出行高峰时段经受着交通拥堵,而100万以上的主要城市中,有15个城市每天因交通拥挤所造成的损失达到近10亿元人民币。日益严重的城市交通拥挤成了当前各级政府和职能部门所面临的一项严峻课题和挑战。例如,南京市老城区道路早晚高峰时段,每小时行程速度仅在20公里左右,城区大部分路段交通量趋于饱和或超饱和状态。目前,全国31座百万人口以上的特大城市,大部分交通流量负荷接近饱和,有的城市中心地区交通已接近半瘫痪状态。交通拥挤已成为极易引起民怨、引发纠纷、影响经济发展、人民生活、城市形象和社会安定的又一热点。

2. 交通事故频繁,交通安全性不足

据国际权威机构发表的《世界灾难报告》,自汽车问世以来,惨死于车祸之下的人数达3000多万,相当于第二次世界大战中丧生的总人数。近年来,我国随着“轿车进入家庭”进程的加快,已经进入道路交通事故的高发期。频发的交通事故带来巨大的安全问题,最严重的后果是导致死亡。我国由于交通事故导致的死亡人数由1986年的5万人上升到2002年的10.9万人,年均增长5%。近年来交通事故死亡人数呈下降趋势,2005年交通事故死亡人数为9.9万人,到了2006年,下降为8.9万人,2010年则下降至6.5万人。

中国正在以惊人的速度进入汽车社会,随着交通管理控制措施的加强,我国交通事故发生次数和死亡人数将会逐渐下降,但与发达国家仍存在较大差距,预防交通事故、提高交通安全的任务仍十分艰巨。

3. 交通结构失衡,公共交通发展滞后

我国城市交通结构发展不平衡,主要表现在两个方面:一是城市交通居民出行工具中,小汽车发展迅速,公共交通发展缓慢。公共交通车辆保有量虽有所

增长,服务质量也有所提高,但其发展速度远远落后于私人交通工具,两者发展的不平衡给城市交通带来了巨大的压力。二是城市公共交通发展中,大容量的轨道交通发展缓慢。目前,我国绝大多数城市的交通结构过于单一,除少数城市有地铁,绝大多数城市居民出行都是依靠公共气电车、自行车和步行。

一般而言,使用公共汽车、自行车、小汽车的人均占用道路面积之比为1:5:15。而出行方式由公共交通向小汽车、自行车等个人交通方式转移则对城市交通造成了巨大的压力。如果引导不当,私人小轿车的过快增长可能是我国大城市交通即将面临的最大危机。因此,立足于各类交通方式将长期并存这一现实,如何协调处理好优先发展公共交通与发展私人交通的关系,是亟待解决的问题。

4.步行(包括骑自行车)困难,停车困难

在世界上绝大多数城市,尤其是发展中国家的城市,步行或骑自行车仍是一种重要的交通方式,步行交通量仍很大。目前在中国很多城市都在为改善交通进行市区道路扩建,但被拓宽的往往只是机动车道,而步道和自行车道往往成为被压缩的对象,很少考虑步行者的需求,具体表现为步道被任意占用、压缩和切断,无障碍设施及盲道不规范、不成系统,造成行人过街需长距离绕行,行人交通受限,同时步行者还必须忍受噪声、烟雾、汽油味等的干扰。

中国2000年后新建的写字楼和商场大都配备了停车场,拥有数百个车位的大型地下停车场并不少见。但此前兴建的百货商场、宾馆和私人小卖部却基本没有或只有极少停车位。以上海为例,城市中心地区共计需要120万个停车位,但目前却只有90万个,也就是说,有30万辆车无处安放。在这种情况下,政府开始利用道路两侧和人行道的空间,设置管理员对停车进行计时收费。这虽部分解决了停车位不足的问题,却引起市民的不满。

在许多城市中心区,人多车多空间少,停车场与汽车数量很不相称,停车也最困难,车辆大量占用人行道和自行车道,特别是占用步道现象极其普遍。由于停车秩序混乱,不仅加大了道路承载力,更造成了步行者(包括骑自行车者)的困难,进一步导致了交通拥堵。尽管很多城市颁布了法令,限制在市中心区停车,以控制进入市中心区汽车的数量,但这些措施并没有解决停车问题。

5.交通污染加剧,加大环境恶化

城市交通污染环境主要表现为机动车排放废气、灰尘以及机动车制动和运行带来的交通噪声。车辆运

行过程中排放出大量的一氧化碳、碳氢化物、氮氧化物以及各种微小颗粒物,严重破坏了大城市的环境,是导致城市环境日益恶化的主要污染源。继成都市1990年初出现光化学烟雾事件后,1995年上海市也首次出现了光化学烟雾,这主要都是由汽车大量排出氮氧化物、碳氢化物等废气所致。在北京,汽车排放的一氧化碳、碳氢化合物、氮氧化物已占总排放量的40%~75%。由于堵车状态下汽车排出有害物质浓度比在正常行驶时高出五到六倍左右,交通拥堵就必然大大增加环境污染,能否有效地解决交通堵塞问题也就成为解决城市污染的核心问题之一。

对城市环境造成严重影响的另一个重要因素是机动车的噪声。据环保监测部门调查,由汽车所产生的交通噪声占70%以上。根据目前机动车的排放水平和未来城市交通增长趋势,如果我国不采取强有力的控制措施,在不远的将来,城市交通将带来越来越严重的污染。

6.整体交通管理水平低效

就宏观而言,城市交通管理的指导思想不明确,缺乏整体的交通发展政策,城市交通系统一直是在为应付交通拥挤而建设新的交通设施的压力推动下扩建、发展的,加之技术水平还不高,不能适应现代化交通管理的需求。就微观而言,我国城市中交通控制管理和交通安全的现代化设施缺乏。在发达国家,非常重视城市中的交通管理及交通安全设施,如交通标志、交通标线、交通信号、护栏、人行道等。以北京和东京为例,北京交管中心控制的交叉路口数仅是东京的3%,交通标志数是东京的7%,人行横道数是东京的4.8%。南京市大力发展交通科技,更新交通管理设施,创出了现代化城市交通管理的新模式,但近年由于私家车发展过猛,其中也存在着不少问题。再则,交通信号也有待改进,如有专家称,红绿灯设置不合理是引发行人乱穿马路的最大原因^[6]。另外,在中国的城市交通管理中还有一个奇怪的现象:道路交叉口的建设问题属于建设部门管理,信号控制又是交警部门的负责范围,这就不免使道路交叉口信号灯控制陷入了一种尴尬境地。

三、城市交通问题对社会心理的影响

著名医学家、诺贝尔奖获得者杜波斯(R.Dobos)指出:“现代人……必须应付的是时刻表、交通、噪声、拥挤、竞争以及其他人为的紧张环境。因此,现代人的生活也紧张得多。”“驱车的路上交通堵塞,承担的工作

遭受挫折,对于的紧张应付和事业失败的痛苦,同配偶的争吵不休……生活中的应激反应真是形形色色,数不胜数。这些紧张反应像细菌、病毒、营养不良或有害的理化因素一样,能够成为对人类健康的一种挑战。”尽管现代科学技术的发展使来自人以外的危害健康、造成疾病的各种病菌、病毒以及有害的理、化因素能够得以控制、抵御和消除,但对于来自人本身的危害健康、造成疾病的社会心理行为因素,到目前为止还基本上处于无能为力的阶段,而且问题表现得越来越突出^{[7](P373)}。因此,随着私家车的增多、交通业的快速发展不仅给中国城市带来了以上所列的交通拥堵、交通事故、环境污染等诸多负面问题,也对人们的心理形成了巨大冲击,不容我们忽视。

1.交通拥堵易导致消极情绪的产生,进而引发“马路怒火”

根据心理学家巴伦等人提出的“失控假设”,认为拥堵使人对事件失去控制,当人们失去这种控制时,就会感到有压力。卡普兰和斯坦在《适应心理学》中指出:心理压力的来源包括生活环境的变化,包括家庭、工作与环境状况之间的关系,以及所从事工作的性质,能够造成心理压力情境,除了挫折和冲突之外,还包括被剥夺之感、拥堵和压迫感等。从中我们不难看出,现代社会的加速变化,不可避免地增加了种种压力的来源,拥堵是其中重要的来源之一^{[8](P141)}。

交通拥堵导致人们上下班的时间延长,更多时间消耗在路上,上班人员会变得疲惫不堪、烦躁不安。特别是在上下班的高峰期内,人们在车上花掉几十分钟以至几个小时,路途劳顿,身心沮丧,心中还时常担忧不能准时上班,精神非常紧张,就会引发众所周知的“马路怒火”。拥堵会带来不安全感,因此会抑制人的亲社会行为,感到拥堵的人往往回避他人,帮助他人的行为会减少。心理学家通过实验证明,住在不拥堵的低层建筑中的学生比住在拥堵的高层建筑中的学生表现出更多的亲社会行为,更乐于助人。另外,公共交通工具的拥挤往往使乘客与乘客、乘客与服务人员间的人际关系受到影响。人们因抢座位、踩脚或挤撞而怒目相向,甚至发生斗殴和凶杀的恶性事件。这被国外社会心理学家称之为日日碰撞(Daily Hustal),小冲撞常常导致情绪低沉、感觉迟钝、忧郁等不良心理现象。天长日久,就会影响个人的性格。

堵车会增加被堵车人的消极情绪,如果急于出去办事,常常会把堵车归因于不走运,总觉得是别人在故意找茬。无论是司机还是乘客,都为此而容易产生急躁、沮丧、愤怒等情绪,甚至出现了所谓的“路怒

症”、“路怒族”。所谓“路怒族”,顾名思义,就是一开车上路就变得异常愤怒的人。“路怒”一词,源于英文单词“roadrage”,用以形容在交通阻塞的情况下因开车压力和挫折而导致的愤怒情绪。“路怒族”的典型特征是:一遇到堵车就情绪失控;开车时稍有不如意就要发飙、与人吵架,甚至动手打人;开车与不开车时性格判若两人,忍不住就想说脏话甚至大发脾气。不少有车一族在不同程度上受到“路怒症”或“交通心理烦躁症”的侵袭,对上班、出行出现害怕、厌恶和逆反情绪,消极地对待生活和工作^[9]。

研究发现,女性所能容忍的上班出行时间为35.97分钟,而男性仅为31.63分钟。在一项“交通拥堵带来的影响”调查中,51.06%的受访者选择了“情绪受影响”,仅次于迟到。在遭遇交通拥堵可能产生的情绪中,选择“焦灼感”的最多,其他依次为恼怒感、对城市的厌恶感、紧张感。同时,拥堵所造成驾车人非法占用非机动车道的恶劣行为,加剧了行人和驾车人之间的对抗,这种对抗往往会引申至人们对社会贫富差距的仇视,影响人们看待社会的正常视角,给社会健康发展带来负面效应。

2.城市道路的大肆建设阻碍人们社会交往,引发“都市冷漠症”

我国由于地铁、轻轨等轨道城市交通基础设施的匮乏,汽车交通是大多数城市的交通骨骼。为此,城市空间被道路用地大规模地吞噬,富有历史和文化价值的旧街区、旧建筑甚至属于国家重点保护文物的历史建筑正在遭受道路建设暴力的破坏。在很多城市,商业空间也正在被道路建设粗暴地分割。可以说,汽车交通正在肆意地改变中国的城市面貌。^{[10](P58-62)}社会影响中一个主要考虑便是“人”,包括交通工程的建设、运行对人的影响,主要涉及道路使用者和道路沿线居民,其影响的程度、范围与道路建设规模、路线经过的区域密切相关。

汽车交通的发展对人际互动各方的心理以及人际关系状态产生深刻影响。在传统社会,社会互动的基本形式是人与人之间直接的、面对面的交流和沟通。汽车消费改变了传统的人际互动模式,使得互动各方不再具有互惠性的目光接触和交流,少了分享和接纳,多了独占和防御,招手和微笑被冷冰冰的汽车语言(如鸣汽车喇叭,亮汽车指示灯等)所取代,城市道路的建设造成空间分隔,高高竖起的钢铁和玻璃墙,阻碍社会交往,使周围居民的生活、文化、教育、及经济上的联系受到阻隔,^[11]汽车使得城市分布得散落稀疏。由于长期处于高密度、高信息的环境中,城市人不

愿再理会那些与己不相干的需要、利益与要求,不愿与他人产生过多联系,以避免不必要的精力损耗或情感投入,使人们在日常生活中滋生隔离、疏远,会引发“柏油综合征”进而导致“都市冷漠症”的产生。广东佛山发生“小悦悦事件”便是这种“都市冷漠症”的典型演示。十几个人面对因车祸倒地、亟需救援的幼小生命视若无睹、见死不救,这不能说不人们对社会产生了信任危机而明哲保身的结果。

心理学家认为,人类天生就要接触自然,而汽车主宰下的城市文明剥夺了人类接触自然的机会。以E·O·威尔逊为首的生态学家和心理学家系统地表述了“天性热爱生命的假说”,强调被剥夺了接触自然的人,在心理上受到伤害,这种剥夺会引发对人们心理的伤害,降低人类生活的幸福感^①。

3. 交通引起的环境污染威胁和危害人们的身心健康

交通引起的环境污染主要体现在废气污染和噪声污染。为了提高生活质量,人们纷纷购买私家车,但随着小汽车大规模的家庭化,越来越多的问题凸显。汽车污染跟每个人息息相关,由汽车排出的废气,降低了空气的含氧量,败坏了空气的品质。尤其是堵车时,汽车尾气排放污染更为严重。中国科学院院士、中国环境监测总站研究员魏复盛对此表示,车辆行驶缓慢、停停开开时,发动机燃料燃烧不完全,会产生很多污染物,其中包含大量直径 ≤ 2.5 微米的细微颗粒(即PM2.5),容易随呼吸进入肺部。尾气污染物不仅刺激人的眼睛和肺部,还会导致咳嗽、哮喘、支气管炎等问题。此外,汽车尾气中还含有苯、甲苯等有害物质,不但刺激呼吸道,更是一种致癌物,严重危害人们的身体健康。而儿童则成了汽车废气污染的最大受害者,由汽车废气引起的铅中毒可以使儿童嗜睡、狂躁、腹痛、呕吐,严重的甚至会引起瘫痪、痉挛、昏迷,直至死亡^[12]。

交通噪声污染也逐渐变成城市居民极为关注的环境污染问题。汽车引擎、鸣笛带来噪音污染让城市居民长时间生活在一种嘈杂的环境中,会造成人们精神上的不安和浮躁。尽管城市道路交通噪声虽然不会致人于死地,但却能危害人的健康。最主要的危害是噪声会对神经系统和血管系统造成损害,众所周知,血管病是目前死亡率最高的疾病之一,而噪声则是引发和加重心血管病的重要因素,尤其对于年老体弱者更

是如此。噪声还会损害儿童的大脑,对于长期处在噪声环境中的儿童,其智力发育要比在安静环境中生活的儿童低大约20%;对胎儿来说,还可能使胎儿产生畸形发育。Cohen等人研究了住在距洛杉矶国际机场跑道附近的儿童,结果发现,与同种族且经济条件类似的儿童相比,他们的血压较高,平均学习成绩偏低,解决问题的能力及耐心都较差^②。噪声还会影响道路沿线人们的正常生活和休息,居住在交通干道两侧的居民随时受到交通噪声的干扰,调查资料表明:长期生活在震动和噪声环境中可使人烦躁、恶心、头痛和失眠。即使是处于车内的驾驶员和乘客同样也不能免于遭受噪声的影响,枯燥且强烈的噪声会引起驾驶员及乘客产生心情烦躁、注意力分散的现象。有资料表明,高震动和高噪声容易使驾驶员产生疲劳,思维混乱,从而引发交通事故。因此可见,交通导致的环境污染对人们的生活态度造成了极大的影响。

4. “轿车崇拜”易引起形成炫耀性消费心理,导致汽车量不断增多

社会有自己的人群识别系统,这种识别系统体现在衣食住行等各个方面。在中国走向汽车社会的过程中,拥有一辆小汽车就成了表明一个人身份的重要特征。法国社会学家布希亚认为,当代社会正处在一个符号世界之中。在这个社会中,所有的消费与交换都将为符号所主宰。所有的一切都变成了符号,并被当成一种“风格、地位、奢华以及权力等的表现或标志”来购买。但当人们在消费某种物品或符号时,似乎也在向他人传递着各种信息。人们在消费物品或符号过程中界定自身,消费物品的种类成了社会分层的标志。人们在消费某类物品时,无形中就把消费同类物品的人归类在一起,而把消费不同类物品的人区分开来。

如今,拥有一辆小汽车是当前许多中国人的愿望或追求,汽车消费在一定程度上已经演变为一种时尚,是人们追求身份差异化的一种典型消费形式。在许多人看来,购车已不仅仅是个人或某个家庭的私事,它在一定程度上也是一个家庭的财富、地位、身份和品味的象征。有没有车或拥有什么品牌的车将直接决定别人对你及你家庭的看法。为此,人们为车疲于奔命。由此不难理解,中国的轿车市场在仅仅十年的时间内就发展得如此迅速,呈现一派欣欣向荣的景

^①E·O·威尔逊:《热爱生命的天性》,马萨诸塞州坎布里奇,哈佛大学出版社,1984年;S·R·凯勒特和威尔逊编:《天性热爱生命的假说》,华盛顿,艾思兰出版社,1993年转引自:[美]莱斯特·R·布朗,林自新等译.生态经济:有利于地球的经济构想.北京:东方出版社,2002:229。

^②Cohen,S. & Weinstein,N.(1982),Nonauditory effects of noise on behavior and health. In G.W.Evans(Ed.),Environmental stress(pp.45-74),New York:Cambridge University Press. 转引自俞国良《社会心理学》北京师范大学出版社,2006.08。

象,各种品牌的高价车层出不穷。国际上著名的好车如“奔驰”、“宝马”都开始在中国生产了,世界上顶尖的车,如“劳斯莱斯”、“凯迪拉克”、“宾利”等在国内的销量竟然高于欧美。人们被轿车的符号价值所牵引,在轿车消费中攀比成风,无形中加速了社会汽车拥有量的增多。

5.交通事故多发,极易诱发“集体焦虑”,乃至导致社会信任危机

随着城市机动车数量迅速增多,各种类型的交通事故频发,一些典型案例受到全社会的关注。这些典型案例反映出的不仅仅事故本身,而且折射出事故背后当今社会的伦理价值观。例如,由于搀扶老人被法院判处赔偿的“彭宇案”和后来的几个类似案件体现了最基本的道德义务所面临的困局,一方主动的善良可能被另一方利用,这对社会产生了极大的负面效应,受此影响,后来发生了多起老人倒地无人搀扶以至死亡的惨剧。人们在心理上出现困惑,传统道德和现实潜规则的冲突通过交通事故这一载体被放大,造就了社会环境的不确定性,反映在个人的心理状态上,就是“集体焦虑感”或“全民焦虑”。

从人与人关系角度,社会信任危机指一定社会或群体的道德原则和规范不被人们所遵守,社会人际关系产生了大量虚伪和不诚实,人与人之间缺乏一种道德的联系和约束,彼此都无法相信对方的真诚和忠诚,因此不敢委以对方以重任的现象。交通事故带来的恶劣后果深刻影响着当前社会安全感和是非判断标准,导致人与人之间的信任危机,人们开始怀疑人

参考文献

- [1] 郑杭生. 社会学对象问题新探 [M]. 中国人民大学出版社, 1987.24.
- [2] 曹钟勇. 城市交通论[M].中国铁道出版社,1996.
- [3] 何玉宏.城市交通问题的社会性与生态性[J].现代城市研究,2002,(3).
- [4] (英)汤姆逊.城市布局与交通规划[M].中国建筑工业出版社,1982.
- [5] 何玉宏. 社会学视野下的城市交通问题[M]. 南京出版社, 2006.
- [6] 韩晓蓉. 专家称红绿灯设置不合理引发行人乱穿马路[N]. 上海:东方早报,2006-05-24.
- [7] 沙莲香.社会心理学(第三版)[M].中国人民大学出版社, 2011.
- [8] 樊晓珂. 论交通拥堵及其对人们造成的心理危害[J].前沿, 2009,(12).
- [9] 张雨辰.惹不起的“路怒族”[J].南京:周末,2012-07-19,(9).
- [10] 周牧之. 鼎——托起中国的大城市群[M]. 北京:世界知识出版社,2004.
- [11] 何玉宏.挑战、冲突与代价:中国走向汽车社会的忧思[J]. 中国软科学,2005,(12).
- [12] 何玉宏. 中国城市交通问题的理性思考 [J]. 中州学刊, 2005,(1).

[责任编辑:周玉林]

性向善的价值观念在现实世界中是否能够得到宣扬和认同,进而导致部分人对未来充满恐惧、不抱希望,消极生活、厌于工作,对社会缺乏信心,甚至有些人因此而不繁衍后代,誓做“丁克族”。

四、结束语

当前中国正经历着人类历史上规模最大、最迅速的城市化进程。从1978年到2011年的32年中,中国的城市化水平从19.7%上升至50%。无论是在城市生活的人们,还是准备进入城市生活的人们,在城市化浪潮的冲击下,都经历着当代社会的快速转型、体验着巨大的社会心理变迁。与此同时,中国一跃就成了世界上最大的汽车市场。但汽车社会的进程也带来了一系列交通问题以及随之产生的社会心理影响,成了当前各级政府和职能部门所面临的严峻课题和挑战。交通所引起的社会问题让人们开始思考,“四轮驱动生活”真的能给我们带来生活品质的提高吗?当我们雄心勃勃地追赶着由“两轮”生活向“四轮”生活“进化”时,欧美等诸多国家却在“返璞归真”,重新捡起了自行车,开始了两轮上的城市生活,重归绿色生活。自行车俨然已成为城市品质生活的另一番景象与象征,成为城市文明高度进化的一个有力符号。因此,面对汽车社会的到来,我们需要予以重视并作出应对,制定出切实可行的办法,引导我国城市交通良性建设、促进社会和谐发展。