

مدیریت شهری و عوامل اجتماعی و اثرات آن بر حمل و نقل و ترافیک شهری

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۲/۰۷

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۳/۱۰

کد مقاله: ۳۲۰۹۷

مسعود احمدی^{۱*}

چکیده

سالیانه مقدار قابل توجهی از بودجه کشور صرف اجرای پروژه های حمل و نقل و ترافیک شهری می گردد به همان نسبت بخش بزرگی از بودجه شهرداری ها صرف پروژه های بزرگراهی می شود. این پروژه ها از مناظر مختلف نظیر بستر سازی توسعه و اشتغال زایی، روان سازی ترافیک شهری، اصلاح استخوان بندی شبکه معابر شهر و ایجاد سهولت دسترسی به اقصی نقاط شهر از اهمیت استراتژیک برخوردارند و لذا انجام موفق این پروژه ها از اهداف اصلی مجریان آنها می باشد. ضرورت توجه به مدیریت شهری و کالبدی به خصوص در سیستم مدیریت پروژه در شهرهای بزرگ امری بدیهی است و توجه به آن می تواند مدیریت شهری را به سمت ایجاد شهرهایی پایدار سوق دهد امروزه ترافیک در بسیاری از کلان شهرهای کشورهای در حال توسعه به مسئله ای بحرانی تبدیل شده است. افزایش مهاجرت به شهرها، تمایل مردم به داشتن خودروهای شخصی برای افراد مختلف خانواده و عدم تقویت حمل و نقل شهری، بسیاری اوقات خیابان های شهرهای بزرگ را به پارکینگی عظیم تبدیل کرده است. توقف خودروهای روشن، روزانه هزاران لیتر بنزین را تلف می کند و آلودگی ناشی از دود آنها بسیاری از اوقات از حد مجاز فراتر رفته و سلامت مردم را شدیداً تهدید می نماید. ارزش اقتصادی از دست رفته در نتیجه تصادفات معمولاً در محدوده یک تا دو درصد تولید ناخالص ملی است و این مهم پژوهش در جهت مدیریت شهری و عوامل اجتماعی و اثرات آن بر حمل و نقل و ترافیک شهری و ارائه راهکارهای مدیریتی و اجرایی را ایجاد می نماید.

واژگان کلیدی: مدیریت کلبدی، حمل و نقل، ترافیک شهری، عوامل مدیریتی، عوامل اجتماعی.

سالیانه مقدار قابل توجهی از بودجه کشور صرف اجرای پروژه های حمل و نقل و ترافیک شهری می گردد به همان نسبت بخش بزرگی از بودجه شهرداری ها صرف پروژه های بزرگراهی می شود. این پروژه ها از مناظر مختلف نظیر بستر سازی توسعه و اشتغال زایی، روان سازی ترافیک شهری، اصلاح استخوانبندی شبکه معابر شهر و ایجاد سهولت دسترسی به اقصی نقاط شهر از اهمیت استراتژیک برخوردارند و لذا انجام موفق این پروژه ها از اهداف اصلی مجریان آنها می باشد. ضرورت توجه به مدیریت شهری به خصوص در سیستم مدیریت پروژه در شهرهای بزرگ امری بدیهی است و توجه به آن می تواند مدیریت شهری را به سمت ایجاد شهرهایی پایدار سوق دهد و این مهم پژوهش در جهت آسیب شناسی حمل و نقل و ترافیک شهری شهر اهواز و ارائه راهکارهای مدیریتی و اجرایی را ایجاد می نماید. با وجود تحقیقاتی که در امر شناسایی و تحلیلی آسیب شناسی و ترافیک شهری صورت گرفته است ولی سالانه مبالغ هنگفتی از محل اعتبارات شهرداری ها صرف پروژه های حمل و نقل و ترافیک درون شهری در شهرهای بزرگ و مثل شهر اهواز می گردد. ایران سازمان های مختلفی برای حل این مشکل فعالیت می کنند. بر اساس بررسی های مقدماتی که طی مصاحبه با متخصصان و دست اندرکاران امر ترافیک در سازمان ترافیک شهرداری و معاونت حمل و نقل شهرداریهای شهرهای بزرگ سازمان ترافیک، مرکز کنترل ترافیک، پژوهشکده حمل و نقل وزارت راه و ترابری و معاونت راهنمایی و رانندگی کشور (دفتر تحقیقات کاربردی راهور، اداره فرهنگ ترافیک، اداره خدمات و مهندسی ترافیک، اداره طرح و برنامه راهور) صورت گرفت، سازمان های مختلفی از جمله: ریاست جمهوری، مجلس شورای اسلامی، قوه قضائیه، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران، وزارت راه و ترابری، وزارت کشور، وزارت آموزش و پرورش، وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، وزارت فناوری، اطلاعات و ارتباطات، وزارت بازرگانی، وزارت مسکن و شهرسازی، استانداری ها، شهرداری ها (سازمان ترافیک، اتوبوس رانی، تاکسیرانی، قطار شهری، پایانه های شهری) و سازمان هواشناسی فعالیت هایی مرتبط با ترافیک انجام می دهند. هر ارگان به مشکل ترافیک از دیدگاه خود می نگرد و عمدتاً سعی در حل پیامدهای ترافیک در ارتباط با سازمان خود را دارد؛ چه بسا ترافیک در این راستا برای سازمان های دیگر نیز مشکل ایجاد کند. عدم وجود یکپارچگی در کنترل حمل و نقل شهری و ترافیک، بسیاری از تلاش ها را کم اثر کرده و هزینه های زیادی را بدون حصول نتیجه، بر مردم و مسئولان تحمیل می کند. در چنین شرایطی ایجاد یک سیستم جامع مدیریت ترافیک، می تواند برای حل این معضل اجتماعی راهکارهایی را با حداقل دوباره کاری و تعارض بین نهادهای مرتبط ارائه کند. لذا در این پژوهش ضرورت توجه به بررسی آسیب شناسی حمل و نقل و ترافیک شهری در شهر اهواز احساس میشود تا بتوان با شناسایی این عوامل گامی مهم مدیریت کردن حمل و نقل شهری شود و از ترافیکهای زیاد در شهر با ایجاد آلودگی های زیست محیطی جلوگیری شود. رشد شهرها پیش بینی تقاضای سفر و بهره‌وری زیرساختهای حمل و نقل را به یک وظیفه جدی برای مدیران حمل و نقل و برنامه ریزان شهری ساخته است (Janeli Norouziyan et al 2018) درک تقاضای سفر برای برنامه ریزی حمل و نقل به طور کلی مهم است و مساله مهمتر مدیریت تقاضای سفر است که شامل استراتژی های مختلفی است که بر رفتار مسافرت تاثیر میگذارد. عوامل بسیاری مانند جمعیت، کیفیت و قیمت تسهیلات میتوانند بر روی تقاضای سفر تاثیر میگذارند و از آنجایی که تقاضای سفر به طور مستقیم تحت تاثیر جمعیت قرار دارد، تقاضای مشتق شده نامیده میشود. از سوی دیگر، ایجاد زیرساخت ارتباطی و دستیابی به شبکه حمل و نقل و ترافیک پیشرفته و یکپارچه، زمینه‌ی ارتقا یمنی حمل و نقل شهری و جلوگیری از ترافیک شهری را فراهم میکند یکی از عوامل مهم ارتقاء یمنی حمل و نقل شهری، توجه به همه ریز مسائل موجود در چهارچوب برنامه ریزی و مدیریت شهری می باشد (Toole et al 2015).

سالیانه مقدار قابل توجهی از بودجه کشور صرف اجرای پروژه های حمل و نقل و ترافیک شهری می گردد به همان نسبت بخش بزرگی از بودجه شهرداری ها صرف پروژه های بزرگراهی می شود. این پروژه ها از مناظر مختلف نظیر بستر سازی توسعه و اشتغال زایی، روان سازی ترافیک شهری، اصلاح استخوانبندی شبکه معابر شهر و ایجاد سهولت دسترسی به اقصی نقاط شهر از اهمیت استراتژیک برخوردارند و لذا انجام موفق این پروژه ها از اهداف اصلی مجریان آنها می باشد. ضرورت توجه به مدیریت شهری به خصوص در سیستم مدیریت پروژه در شهرهای بزرگ امری بدیهی است و توجه به آن می تواند مدیریت شهری را به سمت ایجاد شهرهایی پایدار سوق دهد و این مهم پژوهش در جهت آسیب شناسی حمل و نقل و ترافیک شهری شهر اهواز و ارائه راهکارهای مدیریتی و اجرایی را ایجاد می نماید. با وجود تحقیقاتی که در امر شناسایی و تحلیلی آسیب شناسی و ترافیک شهری صورت گرفته است ولی سالانه مبالغ هنگفتی از محل اعتبارات شهرداری ها صرف پروژه های حمل و نقل و ترافیک درون شهری در شهرهای بزرگ و مثل شهر اهواز می گردد. ایران سازمان های مختلفی برای حل این مشکل فعالیت می کنند. بر اساس بررسی های مقدماتی که طی مصاحبه با متخصصان و دست اندرکاران امر ترافیک در سازمان ترافیک شهرداری و معاونت حمل و نقل شهرداریهای شهرهای بزرگ سازمان ترافیک، مرکز کنترل ترافیک، پژوهشکده حمل و نقل وزارت راه و ترابری و معاونت راهنمایی و رانندگی کشور (دفتر تحقیقات کاربردی راهور، اداره فرهنگ ترافیک، اداره خدمات و مهندسی ترافیک، اداره طرح و

برنامه راهور) صورت گرفت، سازمان های مختلفی از جمله: ریاست جمهوری، مجلس شورای اسلامی، قوه قضائیه، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، صدا و سیما، جمهوری اسلامی ایران، وزارت راه و ترابری، وزارت کشور، وزارت آموزش و پرورش، وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، وزارت فناوری، اطلاعات و ارتباطات، وزارت بازرگانی، وزارت مسکن و شهرسازی، استانداری ها، شهرداری ها (سازمان ترافیک، اتوبوس رانی، تاکسیرانی، قطار شهری، پایانه های شهری) و سازمان هواشناسی فعالیت هایی مرتبط با ترافیک انجام می دهند. هر ارگان به مشکل ترافیک از دیدگاه خود می نگرد و عمدتاً سعی در حل پیامدهای ترافیک در ارتباط با سازمان خود را دارد؛ چه بسا ترافیک در این راستا برای سازمان های دیگر نیز مشکل ایجاد کند. عدم وجود یکپارچگی در کنترل حمل و نقل شهری و ترافیک، بسیاری از تلاش ها را کم اثر کرده و هزینه های زیادی را بدون حصول نتیجه، بر مردم و مسئولان تحمیل می کند. در چنین شرایطی ایجاد یک سیستم جامع مدیریت ترافیک، می تواند برای حل این معضل اجتماعی راهکارهایی را با حداقل دوباره کاری و تعارض بین نهادهای مرتبط ارائه کند. لذا در این پژوهش ضرورت توجه به بررسی آسیب شناسی حمل و نقل و ترافیک شهری در شهراوهوا احساس میشود تا بتوان با شناسایی این عوامل گامی مهم مدیریت کردن حمل و نقل شهری شود و از ترافیکهای زیاد در شهر با ایجاد آلودگی های زیست محیطی جلوگیری شود.

عبارتی اهمیت شبکه ارتباطی در طراحی شهری به گونه ای است که کلیه فعالیت ساکنان یک شهر اعم از فعالیتهای بازرگانی، فرهنگی، اداری و تفریحی ... بستگی کامل به این شبکه ها دارد. اما جدا از اهمیت شبکه حمل و نقل، حمل و نقل و ترافیک در شهرها و آلودگیهای زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی ناشی از پایانههای مسافربری و پارک سوارها، عوارض سهمگینی بر سلامتی و نشاط ساکنان محیط اطراف دارد. به واقع پیامدهای زیست محیطی از قبیل آلودگیهای صوتی، آلودگی هوا و ... علاوه بر اثرات اقتصادی، بر ارتباطات اجتماعی شهروندان نیز اثر میگذارد (Fateminia, 2016: 10).

عدم برنامه ریزی صحیح در حمل و نقل شهر نیز ایجاد ترافیک در شهر می شود که این ترافیک هر روزه میلیون ها ساعت از وقت ساکنان فعال شهرهای بزرگ را تلف می کند. علاوه بر آن، با افزایش خستگی و فشارهای عصبی، آستانه تحمل افراد را کاهش داده و به طور غیرمستقیم بر جامعه اثر می گذارد. در موارد اورژانس می تواند سرنوشت مرگ و زندگی افراد زیادی را رقم بزند و در اجرای عملیاتی مانند اطفای حریق و یا حوادث مشابه با افزایش زمان امداد، میزان خسارت های مالی و جانی را به شدت افزایش می دهد. امروزه ترافیک در بسیاری از کلان شهرهای کشورهای در حال توسعه به مسئله ای بحرانی تبدیل شده است. افزایش مهاجرت به شهرها، تمایل مردم به داشتن خودروهای شخصی برای افراد مختلف خانواده و عدم تقویت حمل و نقل شهری، بسیاری اوقات خیابان های شهرهای بزرگ را به پارکینگ عظیم تبدیل کرده است. توقف خودروهای روشن، روزانه هزاران لیتر بنزین را تلف می کند و آلودگی ناشی از دود آنها بسیاری از اوقات از حد مجاز فراتر رفته و سلامت مردم را شدیداً تهدید می نماید. ارزش اقتصادی از دست رفته در نتیجه تصادفات معمولاً در محدوده یک تا دو درصد تولید ناخالص ملی است (آیتی، ۱۳۸۱:۴) با توجه به اینکه گرایش به حمل و نقل شخصی به جای حمل و نقل عمومی گسترش یافته، به نحوی که میزان مسافرتها از طریق خودرو در اروپای غربی با افزایش ۹۰ درصدی، در آمریکا بین ۱۹۹۰ تا ۱۹۹۰ با افزایش ۸۵ درصدی و در کشورهای در حال توسعه با افزایش ۹۵ درصدی همراه بود (Steg & Gifford, 2005:5) گرمایش زمین از طریق انتشار گازهای گلخانه ای، حجم بالای ترافیک شهری و از بین رفت آرامش بصری و صوتی در شهرها (Fainstein, 2002:99) را موجب شده است این چشم انداز منفی در نظام حمل و نقل و و تاثیرات آن بر ابعاد اجتماعی، محیطی و کیفیت زندگی در شهرها و بخصوص کشورهای در حال توسعه و در کشور ما بیشتر جلوه میکند. به طوری که در شهر اهواز یکی از شهرهای پرجمعیت ایران با جمعیتی ۱ میلیون و ۸۱۵ هزار نفر با احتساب سفرهای دروازه ای و بین شهری که جمعیت شناور آنرا بیش جمعیت در شهر می کند با توجه به توسعه سیستم های و مدرن سازی تاسیسات شهری با مشکلات عدیده ای در سیستم حمل و نقل درون شهری و برون شهری خود مواجه است. طی چند سال اخیر با افزایش مالکیت خودرو و رفاه نسبی، مشکلات بزرگی چون آلودگی صوتی، ترافیک و... بر مسائل شهر اهواز افزوده است. بخش اعظم معضلات زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی ناشی از عملکرد نامطلوب سیستم حمل و نقل نگاه پایدار به آن است. عملکرد نامطلوب سیستم حمل و نقل شهری در ابعاد مختلف موجب کاهش ضریب ایمنی و سلامت جسمی، روانی و اجتماعی عواملی که در ارتباط با پایان ناها و همچنین شهروندان شده است.

با توجه به صورت مساله ای که صورت گرفت، به نظرمی رسد یکی از مسائل مهم در شهر اهواز که اثرات نامطلوب در حوزه های زیست محیطی، ترافیک، اتلاف وقت، ازدحام، چرخشگری، خسارت های اقتصادی، انواع آلودگی ها و ... شده است، نبود سیستم حمل و نقل شهری کارآمد و با برنامه است. در هین راستا دغدغه و مساله اصلی مطالعه حاضر آسیب شناسی حمل و نقل و ترافیک شهری شهر اهواز می باشد. لذا در این تحقیق به بررسی تاثیر مدیریت شهری و کالبدی بر حمل و نقل و ترافیک شهری در کلانشهر اهواز پرداخته شده است. افشار کهن و همکاران، ۱۳۹۱، بررسی ابعاد اجتماعی مساله کنترل ترافیک شهری، مورد مطالعه مشهد، نتایج نشان میدهد که افراد مورد مطالعه از مشکلات ترافیکی آگاهند، تبعات گسترده آن را به عنوان یک مساله عام میدانند و معتقدند که ترافیک به یک مساله 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 سه‌گانه 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 میدانند.

نوروزیان و همکاران، ۱۳۹۴، پیشبینی تقاضای حمل و نقل پایدار شهری در راستای مدیریت و ارتقای ایمنی شبکه معابر با استفاده از رویکرد پویایی‌شناسی سیستم‌ها: مطالعه موردی تهران، مهمترین مسأله در تهران این است که همواره تقاضای سفر با وسایل نقلیه شخصی بالاتر از وسایل نقلیه عمومی مانند مترو و اتوبوس می‌باشد و با توجه به بالا بودن تقاضا با حمل و نقل شخصی میزان آسیبها، حوادث و سوانح و مرگ و میر نیز بالا خواهد بود بنابراین ارتقای ایمنی شهروندان در شبکه معابر شهری حیاتی است. در این مطالعه به منظور بررسی رفتار متغیرهایی که بر تقاضای سفر در تهران تاثیر می‌گذارد مدل پویایی‌شناسی سیستمها پیشنهاد شده است. مدل پیشنهادی شامل چهار زیر سیستم جمعیت، تقاضای سفر، سرمایه‌گذاری در حوزه حمل و نقل و تراکم ترافیک می‌باشد که براساس زیرسیستم‌های پیشنهادی مدل جریان-انباشت ساخته شده، پس از پیاده‌سازی روابط ریاضی، شبیه‌سازی، و در نهایت مدل ساخته شده اعتبارسنجی شده است. همچنین با استفاده از مدل پیشنهادی، شبیه‌سازی سناریوهای متعددی را با استفاده از داده‌های واقعی شهر تهران شبیه‌سازی انجام شده است. از جمله سیاستهای پیشنهادی میتوان به کنترل کرایه‌ها، توسعه کمی و کیفی حمل و نقل عمومی و ریلی، کاهش استفاده از اتومبیل‌های شخصی و کنترل قیمت سوخت اشاره کرد. نتایج شبیه‌سازی نشان دهنده اثربخشی سیاستهای پیشنهادی است. با توجه به این مطالعه، کنترل قیمت کرایه و توسعه کمی و کیفی حمل و نقل عمومی و ریلی، سیاستهای مؤثرتری در راستای مدیریت تقاضای سفر و ارتقای ایمنی شبکه معابر هستند. در این راستا تحقیقات متعددی صورت گرفته که در ادامه به برخی از آنها اشاره می‌شود.

حسینی چشمه‌ماکانی و همکاران، ۱۳۹۵، مدیریت حمل و نقل و ترافیک شهری در تهران با نگاه اقتصادی، هدف این مقاله احصا و الویت‌بندی مولفه‌های مؤثر بر مدیریت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران با نگاه اقتصادی و کاربرد روش AHP است. جامع آماری تحقیق، شامل خبرگان و صاحب‌نظران حوزه‌های مختلف خدماتی، اقتصادی، اجتماعی و نظامی می‌باشند. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که مولفه‌های تقدم دسترسی نسبت به حرکت باعث کاهش ترافیک و به تبع آن کاهش هزینه‌ها می‌گردد. بیشترین اهمیت را در مدیریت حمل و نقل و ترافیک شهری در تهران داد.

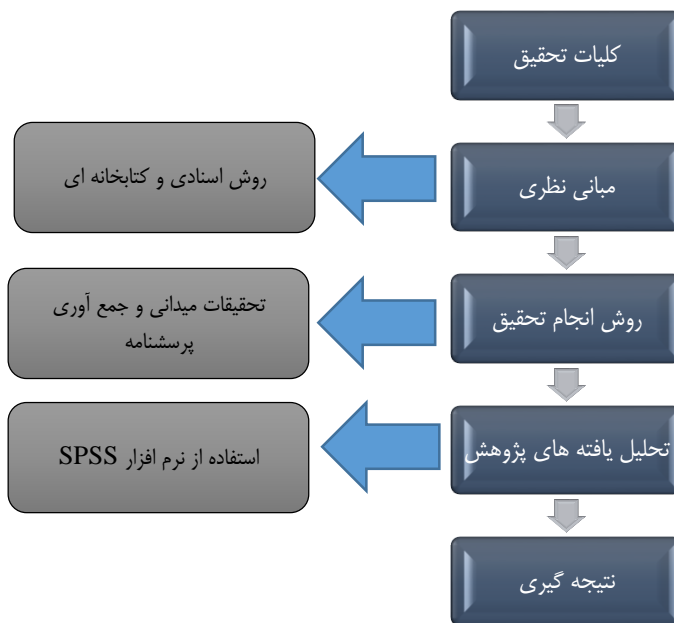
نظری و همکاران، ۱۳۹۶، تحلیل رابطه بعد اجتماعی حمل و نقل شهری و توسعه اجتماعی در شهر تهران، استدلال مقاله این بوده که تقویت بعد اجتماعی حمل و نقل شهری به مثابه سرمایه اجتماعی، که منجر به شکلگیری توسعه اجتماعی در شهر میشود. به منظور بررسی و تحلیل این امر با استفاده از روش تحقیق اسنادی و کتابخانه‌ای و با بهره‌گیری از ابزار فیشبرداری نظری و تحلیل مضمون، سعی شد ضمن بررسی نظری مفاهیم مرتبط با ابعاد اجتماعی حمل و نقل شهری و توسعه اجتماعی، نقش بعد اجتماعی حمل و نقل شهری در سرمایه اجتماعی و در نتیجه شکلگیری توسعه اجتماعی مبتنی بر استنباطهای نظری، تحلیل شود. یافته‌های مطالعه نشان داد که در بعد مفهومی وسیع، توسعه اجتماعی یعنی بهتر شدن و ارتقای وضعیت زندگی انسان، که تقویت شاخصهای امنیت اجتماعی، مشارکت اجتماعی، آموزش و فرهنگسازی و هویت اجتماعی، در راستای تعدیل و کاهش آسیبهای اجتماعی فضاهای مرتبط با حمل و نقل شهری عمل کرده و منجر به ایجاد سرمایه اجتماعی میشود و محصول نهایی این فرایند شکل‌گیری توسعه اجتماعی در شهر است و در نتیجه سرمایه اجتماعی به عنوان بعد اجتماعی حمل و نقل شهری، نقش و سهم مهمی در توسعه اجتماعی شهر تهران دارد.

رحمتی ۱۳۹۷، آسیب‌شناسی انضباط ترافیکی فرودگاه امام خمینی (ره)، هدف تحقیق بررسی آسیب‌های موجود در انضباط ترافیکی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی بود. که با استفاده از روش پیمایش میدانی انجام گرفت. جامعه آماری نیروی پلیس راهور مستقر و رانندگان تاکسی و اتوبوس در فرودگاه امام و مسیرهای نزدیک به فرودگاه بودند که نمونه‌گیری به صورت تصادفی انجام شد. ابزار جمع‌آوری اطلاعات، مصاحبه و پرسشنامه محقق ساخته بود. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها، از آمار توصیفی و آزمون فرضیه‌های تحقیق با استفاده از آزمون فریدمن انجام شد. نتایج بدست آمده از آزمون نشان داد که نامناسب بودن مسیر رفت و برگشت، از مهمترین آسیب‌ها و ساخت محل‌های مناسب برای توقف تاکسی‌ها و مسافرخش‌ها به عنوان بهترین راحل بهبود انضباط ترافیکی فرودگاه بودند. لذا در این پژوهش به مدیریت شهری و عوامل اجتماعی و اثرات آن بر حمل و نقل و ترافیک شهری پرداخته شده است.

۲- مواد و روش‌ها

روش تحقیق این پژوهش کاربردی می‌باشد (با استفاده از نتایج تحقیقات بنیادی به منظور بهبود و به کمال رساندن رفتارها، روش‌ها، ابزارها، وسایل، تولیدات، ساختارها و الگوهای مورد استفاده جوامع انسانی انجام می‌شود)

روش کلی تحقیق، توصیفی- تحلیل بوده و به لحاظ هدف بنیادی - کاربردی و از نظر روش تحلیل می باشد. که در آن با به کارگیری دیدگاه توسعه پایدار سعی در ارائه راهکاری جهت آسیب های ناشی از حمل و نقل و ترافیک شهری دارد. در این تحقیق ابزار گردآوری، ابزار اسنادی می باشد و از نرم افزار SPSS و سایر نرم افزارهای مکمل استفاده گردیده است. ابتدا مطالعه مبانی نظری در باب چه عواملی باعث می شود که حمل و نقل و ترافیک شهری باعث مشکلاتی برای شهر می شوند سپس بر پایه مبانی نظری اقدام شده و پرسشنامه ای تهیه گردید پرسشنامه با توجه به منائی نظر و همچنین شاخص بندی و همچنین با توجه عوامل بر آسیب شناسی حمل و نقل ترافیک شهری تهیه گردید تا نظرات شهروندان و کارشناسان را در خصوص این عوامل در شهر گرفت. روش انجام گردآوری اطلاعات مصاحبه از شهروندان با استفاده از ابزار پرسشنامه می باشد. روش تجزیه و تحلیل با استفاده از نرم افزار SPSS می باشد.



شکل ۱- روش گردآوری اطلاعات و تجزیه و تحلیل داده ها در فصول مختلف

۲-۱- منطقه مورد مطالعه

اهواز یکی از کلان شهرهای ایران است، که در بخش مرکزی شهرستان اهواز قرار دارد و پس از انتقال مرکزیت استان از شوشتر، از سال ۱۳۰۳ تا کنون به عنوان مرکز استان خوزستان شناخته می شود. جمعیت این شهر طبق سرشماری مرکز آمار ایران در سال ۱۳۹۵ حدود ۱'۸۴۷۸۸ نفر می باشد. که به عنوان هشتمین شهر پرجمعیت ایران به شمار می آید. شهر اهواز با مساحت ۱۸۶۵۰ هکتار، به عنوان یکی از شهرهای وسیع ایران (چهارمین شهر بزرگ ایران)، محسوب می شود. شرکت ملی مناطق نفت خیز جنوب بزرگترین تولیدکننده نفت ایران، شرکت ملی حفاری ایران بزرگترین شرکت حفاری کشور، شرکت فولاد خوزستان از تولیدکنندگان بزرگ فولاد خام کشور و برخی از بزرگترین کارخانه های مادر کشور در اهواز قرار دارند. رودخانه کارون پرآب ترین رودخانه ایران، با سرچشمه گرفتن از کوه های بختیاری، با ورود به اهواز، این شهر را به دو بخش شرقی و غربی تقسیم می کند.

۳- نتیجه گیری و بحث

۳-۱- متغیرهای اصلی تحقیق

شاخص مشکلات مدیریتی

همانطور که در جدول ۱ نشان داده شده است شاخص مشکلات مدیریتی در ۱۱ گویه آمده است. میانگین و انحراف استاندارد گویه های پرسشنامه بر مبنای بیشترین میانگین آنها نشان می دهد. پراکندگی نمره ها بین ۱ (بی اهمیت) و ۵ (بسیار مهم) قرار داشتند. همانطور که در جدول ۴-۴ آمده است، بیشترین میانگین در نمونه های مورد بررسی در شاخص مدیریتی مربوط به گویه های: ناسازسایب های نظام مناقصات در دستگاه های اجرایی (۴,۵۹) و عدم تاثیر پذیری از عملکرد کیفی و سوابق قبلی مشاوران (۴,۶۳) عدم بهره گیری از روش های نظارتی صحیح (۴,۶۵)، عدم وجود نظام مدیریت واحد شهری (۴,۵۶)، وجود ابهامات و نواقص

در شرایط خصوصی و عمومی پیمان و مفاد قراردادها (۴,۴۳)، استفاده از طرح‌های سنتی و زمان بر بدون استفاده از تکنولوژی روز (۴,۶۱)، طرح برنامه زمان بندی کلی و غیر کارشناسانه (۴,۶۱)، عدم برنامه ریزی مشخص در اجرایی کردن طرح‌ها (۴,۵۳)، کمبود اعتبار و عدم تخصیص به موقع آن در پروژه‌های عمرانی (۴,۶۳)، فقدان برنامه ریزی و برقراری توازن در سطح کلان مدیریت شهری (۴,۵۹)، ضعف قوانین مدون و ضمانت اجرایی قوانین در خصوص جریمه تاخیر تمدید (۴,۵۶) می باشد.

جدول ۱- میانگین و انحراف استاندارد مولفه های شاخص مدیریتی

شاخص	مولفه	میانگین	انحراف استاندارد
مشکلات مدیریتی	(۱) نارسائی های نظام برگزاری مناقصات در بعضی از دستگاههای اجرایی و حاکم بودن روابط به جای ضوابط	۴,۵۹	۰,۵۹۸
	(۲) عدم تاثیر پذیری از عملکرد کیفی و سوابق قبلی مشاوران و پیمانکاران در رتبه بندی و انتخاب آنها	۴,۶۳	۰,۶۰۵
	(۳) عدم بهره گیری از روش های نظارتی صحیح و متناسب با شرایط جدید طرح عمرانی بزرگ	۴,۶۵	۰,۵۵۰
	(۴) عدم وجود نظام مدیریت واحد شهری به منظور هماهنگی میان ارگانهای درگیر با پروژه ها	۴,۵۶	۰,۶۲۴
	(۵) وجود ابهامات و نواقص در شرایط خصوصی و عمومی پیمان و مفاد قرار دادها	۴,۴۳	۰,۶۹۹
	(۶) استفاده از طرح های سنتی و زمان بر بدون استفاده از تکنولوژی روز	۴,۶۱	۰,۶۰۰
	(۷) طرح برنامه زمان بندی کلی و غیر کارشناسانه	۴,۶۸	۰,۵۴۲
	(۸) عدم برنامه ریزی مشخص در اجرایی کردن طرح های مطالعاتی و تصمیم فوری برای به اجرا رفتن طرح ها	۴,۵۳	۰,۶۴۳
	(۹) کمبود اعتبار و عدم تخصیص به موقع آن در پروژه های عمرانی	۴,۶۳	۰,۵۶۴
	(۱۰) فقدان برنامه ریزی و برقراری توازن در سطح کلان مدیریت شهری	۴,۵۹	۰,۵۷۶
	(۱۱) ضعف قوانین مدون و ضمانت اجرایی قوانین در خصوص جریمه تاخیر تمدید	۴,۵۶	۰,۵۷۶

شاخص اجتماعی

همانطور که در جدول ۲ نشان داده شده است شاخص اجتماعی در ۶ گویه آمده است. میانگین و انحراف استاندارد گویه های پرسشنامه بر مبنای بیشترین میانگین آنها نشان می دهد. پراکندگی نمره ها بین ۱ (بی اهمیت) و ۵ (بسیار مهم) قرار داشتند. در جدول ۲ آمده است، بیشترین میانگین در نمونه های مورد بررسی در شاخص اجتماعی مربوط به گویه های: عدم موفقیت جلب اعتماد و مشارکت مردم (۴,۶۰) عدم همکاری دستگاهها اجرایی با محلات در شهر (۴,۶۱) عدم جلب مشارکت مردم در خصوص رفع آلودگی هوایی (۴,۵۳)، عدم پایداری در سیستم حمل و نقل عمومی (۴,۶۴)، میزان آموزش به شهروندان جهت استفاده از تجهیزات ترافیکی (۴,۴۲)، اثر بافت اجتماعی و میزان فرهنگ جامع در استفاده از تجهیزات (۴,۷۹) می باشد.

جدول ۲- میانگین و انحراف استاندارد مولفه های شاخص اجتماعی

شاخص	مولفه	میانگین	انحراف استاندارد
اجتماعی	(۱) عدم موفقیت در زمینه جلب اعتماد و مشارکت مردم از سوی دستگاه های اجرایی در پروژه های کلان شهری	۴,۶۰	۰,۵۳۶
	(۲) عدم همکاری دستگاه اجرایی و هماهنگی آنها با شورایاری محلات	۴,۶۱	۰,۵۵۴
	(۳) عدم جلب مشارکت مردمی در خصوص رفع به موقع معارضین ملکی در محدوده اجرای طرح	۴,۵۳	۰,۵۸۷
	(۴) عدم پایداری در سیستم حمل و نقل عمومی، به صورت ترافیک یا کمبود زیر ساخت ها، بر زندگی مردم	۴,۶۴	۰,۶۱۲
	(۵) میزان آموزش به شهروندان جهت استفاده از تجهیزات ترافیکی	۴,۴۲	۰,۸۱۰
	(۶) اثر بافت اجتماعی و میزان فرهنگ جامعه در استفاده صحیح از تجهیزات	۴,۷۹	۰,۴۴۱

شاخص کالبدی

در جدول ۳ نشان داده شده است شاخص کالبدی در ۱۲ گویه آمده است. میانگین و انحراف استاندارد گویه های پرسشنامه بر مبنای بیشترین میانگین آنها نشان می دهد. پراکندگی نمره ها بین ۱ (بی اهمیت) و ۵ (بسیار مهم) قرار داشتند. در جدول ۴-۵ آمده است، بیشترین میانگین در نمونه های مورد بررسی در شاخص کالبدی مربوط به گویه های: نظارت بر پروژه های در حال اجرا (۴,۶۶)، نظارت بر عملکرد مسئولان (۴,۳۶)، اثر سرقت تجهیزات بر حمل و نقل (۴,۵۴)، ایجاد تقاطع های هوشمند و کنترل و نظارت بر تصاویر (۴,۷۵)، میزان تاثیر تراکم جمعیتی بر حمل و نقل و ترافیک (۴,۵۶)، ساماندهی آسیب های ناشی از حمل و نقل عمومی (۴,۴۵)، میزان اثر استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی بر عوامل محیط زیست (۴,۷۸)، میزان تاثیر ساماندهی وانت بارها و خودروهای سنگین حمل مصالح (۴,۶۱)، اثر مدیریت ناوگان حمل و نقل عمومی بر حمل و نقل و ترافیک درون شهری (۴,۶۵)، میزان تاثیر عملکرد سازمان اتوبوسرانی بر حمل و نقل و ترافیک درون شهری (۴,۴۷)، میزان تاثیر عملکرد سازمان تاکسیرانی بر حمل و نقل و ترافیک درون شهری (۴,۷۵)، میزان تاثیر عملکرد سازمان حمل و نقل بار بر حمل و نقل و ترافیک درون شهری (۴,۷۲) می باشد.

جدول ۳- میانگین و انحراف استاندارد مولفه های شاخص کالبدی

شاخص	مؤلفه	میانگین	انحراف استاندارد
کالبدی	۱) نظارت بر پروژه های در حال اجرا	۴,۶۶	۰,۵۵۱
	۲) نظارت بر عملکرد مسئولان و مجموعه های تحت سرپرستی در حوزه حمل و نقل	۴,۳۶	۰,۸۵۳
	۳) اثر سرقت تجهیزات بر حمل و نقل	۴,۵۴	۵۹۱.
	۴) ایجاد تقاطع های هوشمند و کنترل و نظارت بر تصاویر	۴,۷۵	۴۶۳.
	۵) میزان تاثیر تراکم جمعیتی بر حمل و نقل و ترافیک	۴,۵۶	۶۳۷.
	۶) ساماندهی آسیب های ناشی از حمل و نقل عمومی	۴,۴۵	۶۳۴.
	۷) میزان اثر استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی بر عوامل محیط زیست	۴,۷۸	۴,۷۸
	۸) میزان تاثیر ساماندهی وانت بارها و خودروهای سنگین حمل مصالح	۴,۶۱	۵۵۵.
	۹) اثر مدیریت ناوگان حمل و نقل عمومی بر حمل و نقل و ترافیک درون شهری	۴,۶۵	۵۳۱.
	۱۰) میزان تاثیر عملکرد سازمان اتوبوسرانی بر حمل و نقل و ترافیک درون شهری	۴,۴۷	۶۵۵.
	۱۱) میزان تاثیر عملکرد سازمان تاکسیرانی بر حمل و نقل و ترافیک درون شهری	۴,۷۵	۴۵۱.
	۱۲) میزان تاثیر عملکرد سازمان حمل و نقل بار بر حمل و نقل و ترافیک درون شهری	۴,۷۲	۵۱۵.

۳-۲- آزمون استنباطی

آزمون آزمون کالموگروف اسمیرنوف

در این بخش از طریق آزمون کالموگروف اسمیرنوف نرمال بودن متغیرها مورد بررسی قرار گرفت. نرمال بودن متغیرها با توجه P-value و $0/05$ سنجیده می شود.

جدول ۴- آزمون کموگراف اسمیرنوف

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test				
		modiriyat	egtemaei	kalbadi
N		378	380	380
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	4.5854	4.5982	4.6086
	Std. Deviation	.41050	.40878	.37342
Most Extreme Differences	Absolute	.225	.250	.192
	Positive	.156	.163	.147
	Negative	-.225	-.250	-.192
Test Statistic		.225	.250	.192
Asymp. Sig. (2-tailed)		.000 ^c	.000 ^c	.000 ^c

همانطور که نتایج آزمون کموگراف اسمیرنوف در جدول ۷ نشان می دهد P-value کوچک تر از $0/05$ می باشد و غیر نرمال بودن داده ها را مشخص می کند. طبق این نتیجه گیری برای اثبات فرضیه ها باید از آزمون بایومینتال یا دو جمله ای استفاده کرد.

۳-۳- آزمون فرضیه ها

فرضیه اول: مشکلات مدیریتی در سیستم حمل و نقل ترافیک شهری اهواز تاثیر گذار است.

جدول ۵- نتایج آزمون دو جمله ای در مورد شاخص مدیریتی تاثیر گذار بر حمل و نقل ترافیک شهری

شاخص	گروه ها	طبقه ها	تعداد	نسبت مشاهده شده (به درصد)	نسبت آزمون	سطح معنی داری دوسویه
مدیریتی	گروه ۱	<۳	۲	۱	۵۰٪	۰/۰۰۱
	گروه ۲	>۳		۹۹		
	جمع کل		۳۸۰	۱۰۰		

طبق یافته های به دست آمده مشخص است با توجه به اینکه سطح معنی داری آزمون دو جمله ای شاخص مدیریتی زیر ۰/۰۵ است، لذا می توان ادعا نمود شاخص مدیریتی از دیدگاه مصاحبه شوندگان تاثیر گذار بر حمل و نقل ترافیک شهری در شهر اهواز است (جدول ۵).

آزمون مولفه های شاخص مشکلات مدیریتی

جدول ۶- آزمون دو جمله ای مولف های مشکلات مدیریتی تاثیر گذار بر حمل و نقل ترافیک شهری

مولفه	گروه ها	طبقه ها	تعداد	نسبت مشاهده شده (به درصد)	نسبت آزمون	سطح معنی داری دوسویه
نارسائی های نظام برگزاری مناقصات	گروه ۱	<= 3	16	.04	۵۰٪	۰/۰۰۱
	گروه ۲	> 3	364	.96		
	جمع کل		۳۸۰	100		
عدم تاثیر پذیری از عملکرد کیفی و سوابق قبلی	گروه ۱	<= 3	21	.06	۵۰٪	۰/۰۰۱
	گروه ۲	> 3	359	.94		
	جمع کل		380	100		
عدم بهره گیری از روش های نظارتی صحیح	گروه ۱	<= 3	14	.04	۵۰٪	۰/۰۰۱
	گروه ۲	> 3	366	.96		
	جمع کل		380	100		
عدم وجود نظام مدیریت واحد شهری به منظور وجود ابهامات و نواقص در شرایط خصوصی	گروه ۱	<= 3	21	.06	۵۰٪	۰/۰۰۱
	گروه ۲	> 3	359	.94		
	جمع کل		380	100		
استفاده از طرح های سنتی و زمان بر	گروه ۱	<= 3	19	.05	۵۰٪	۰/۰۰۱
	گروه ۲	> 3	361	.95		
	جمع کل		380	100		
طرح برنامه زمان بندی کلی و غیر کارشناسانه	گروه ۱	<= 3	14	.04	۵۰٪	۰/۰۰۱
	گروه ۲	> 3	366	.96		
	جمع کل		380	100		
عدم برنامه ریزی مشخص در اجرایی کردن	گروه ۱	<= 3	27	.07	۵۰٪	۰/۰۰۱
	گروه ۲	> 3	353	.93		
	جمع کل		380	100		
کمبود اعتبار و	گروه ۱	<= 3	16	.04		۰/۰۰۱

	٪۵۰	.96	364	> 3	گروه ۲	عدم تخصیص
		100	380	جمع کل		
.۰/۰۰۱	٪۵۰	.04	17	<= 3	گروه ۱	فقدان برنامه ریزی و برقراری توازن
		.96	363	> 3	گروه ۲	
		100	380	جمع کل		
.۰/۰۰۱	٪۵۰	.04	16	<= 3	گروه ۱	ضعف قوانین مدون و ضمانت اجرایی قوانین
		.96	362	> 3	گروه ۲	
		100	380	جمع کل		

با توجه به اینکه سطح معنی داری آزمون دو جمله‌ای همه مولفه های ۱ تا ۱۱ شاخص مشکلات مدیریتی زیر ۰/۰۵ است، لذا می‌توان ادعا نمود تمام مولفه های شاخص مشکلات مدیریتی تاثیر گذار بر حمل و نقل ترافیک شهری در شهر اهواز است. (جدول ۶).

فرضیه دوم: عوامل اجتماعی در سیستم حمل و نقل ترافیک شهری اهواز تاثیر گذار است.

جدول ۷- نتایج آزمون دو جمله ای در مورد شاخص اجتماعی تاثیر گذار بر حمل و نقل ترافیک شهری

شاخص	گروه ها	طبقه ها	تعداد	نسبت مشاهده شده (به درصد)	نسبت آزمون	سطح معنی داری دوسویه
اجتماعی	گروه ۱	<= 3	۱۶	٪۱۶	٪۵۰	.۰/۰۰۱
	گروه ۲	> 3	۳۶۴	٪۹۱		
	جمع کل		۳۸۰	۱۰۰		

طبق یافته های به دست آمده مشخص است با توجه به اینکه سطح معنی داری آزمون دو جمله ای شاخص اجتماعی زیر ۰/۰۵ است، لذا می‌توان ادعا نمود اجتماعی از دیدگاه مصاحبه شوندگان تاثیر گذار بر حمل و نقل ترافیک شهری در شهر اهواز است (جدول ۷).

آزمون دو جمله ای مولفه های شاخص اجتماعی

جدول ۸- نتایج آزمون دو جمله ای در مورد مولفه های اجتماعی تاثیر گذار بر حمل و نقل ترافیک شهری

مولفه ها	گروه ها	طبقه ها	تعداد	نسبت مشاهده شده (به درصد)	نسبت آزمون	سطح معنی داری دوسویه
عدم موفقیت در زمینه جلب اعتماد و مشارکت	گروه ۱	<= 3	9	.02	٪۵۰	.۰/۰۰۱
	گروه ۲	> 3	371	.98		
	جمع کل		380	100		
عدم همکاری دستگاه اجرایی و هماهنگی آنها با شوراییاری محلات	گروه ۱	<= 3	13	.03	٪۵۰	.۰/۰۰۱
	گروه ۲	> 3	367	.97		
	جمع کل		380	100		
عدم جلب مشارکت مردمی در خصوص رفع مشکلات آلودگی هوایی	گروه ۱	<= 3	18	.05	٪۵۰	.۰/۰۰۱
	گروه ۲	> 3	362	.95		
	جمع کل		380	100		
عدم پایداری در سیستم حمل و نقل عمومی،	گروه ۱	<= 3	23	.06	٪۵۰	.۰/۰۰۱
	گروه ۲	> 3	357	.94		
	جمع کل		380	100		
میزان آموزش به شهروندان جهت استفاده	گروه ۱	<= 3	62	.16	٪۵۰	.۰/۰۰۱
	گروه ۲	> 3	318	.84		

		100	380	جمع کل		از تجهیزات ترافیکی
۰/۰۰۱	۵۰٪	۰.01	5	<= 3	گروه ۱	اثر بافت اجتماعی و میزان فرهنگ جامعه در استفاده صحیح از تجهیزات
		۰.99	375	> 3	گروه ۲	
		100	380	جمع کل		

با توجه به اینکه سطح معنی داری آزمون دو جمله‌ای همه مولفه‌های ۱۲ تا ۱۷ شاخص اجتماعی زیر ۰/۰۵ است، لذا می‌توان ادعا نمود تمام مولفه‌های اجتماعی تاثیر گذار بر حمل و نقل ترافیک شهری در شهر اهواز است (جدول ۸).

۴- بحث

طبق نتایج به دست آمده و تجزیه و تحلیل نشان داده شد شاخص مدیریت شهری با ۱۱ مولفه ناسازسایبی‌های نظام مناقصات در دستگاه‌های اجرایی (۴،۵۹) وعدم تاثیر پذیری از عملکرد کیفی و سوابق قبلی مشاوران (۴،۶۳)عدم بهره‌گیری از روش‌های نظارتی صحیح (۴،۶۵)، عدم وجود نظام مدیریت واحد شهری (۴،۵۶)، وجود ابهامات و نواقص در شرایط خصوصی و عمومی پیمان و مفاد قراردادها (۴،۴۳)، استفاده از طرح‌های سنتی و زمان‌بر بدون استفاده از تکنولوژی روز (۴،۶۱)، طرح برنامه زمان‌بندی کلی و غیر کارشناسانه (۴،۶۱)، عدم برنامه‌ریزی مشخص در اجرای طرح‌ها (۴،۵۳)، کمبود اعتبار و عدم تخصیص به موقع آن در پروژه‌های عمرانی (۴،۶۳)، فقدان برنامه‌ریزی و برقراری توازن در سطح کلان مدیریت شهری (۴،۵۹)، ضعف قوانین مدون و ضمانت اجرایی قوانین در خصوص جریمه تاخیر تمديد (۴،۵۶) و شاخص اجتماعی با ۶ شاخص عدم موفقیت جلب اعتماد و مشارکت مردم (۴،۶۰) عدم همکاری دستگاه‌ها اجرایی با محلات در شهر (۴،۶۱) عدم جلب مشارکت مردم در خصوص رفع آلودگی هوایی (۴،۵۳)، عدم پایداری در سیستم حمل و نقل عمومی (۴،۶۴)، میزان آموزش به شهروندان جهت استفاده از تجهیزات ترافیکی (۴،۴۲)، اثر بافت اجتماعی و میزان فرهنگ جامع در استفاده از تجهیزات (۴،۷۹) و شاخص کالبدی با ۱۲ مولفه نظارت بر پروژه‌های در حال اجرا (۴،۶۶)، نظارت بر عملکرد مسئولان (۴،۳۶)، اثر سرعت تجهیزات بر حمل و نقل (۴،۵۴)، ایجاد تقاطع‌های هوشمند و کنترل و نظارت بر تصاویر (۴،۷۵)، میزان تاثیر تراکم جمعیتی بر حمل و نقل و ترافیک (۴،۵۶)، ساماندهی آسیب‌های ناشی از حمل و نقل عمومی (۴،۴۵)، میزان اثر استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی بر عوامل محیط زیست (۴،۷۸)، میزان تاثیر ساماندهی وانت بارها و خودروهای سنگین حمل مصالح (۴،۶۱)، اثر مدیریت ناوگان حمل و نقل عمومی بر حمل و نقل و ترافیک درون شهری (۴،۶۵)، میزان تاثیر عملکرد سازمان اتوبوسرانی بر حمل و نقل و ترافیک درون شهری (۴،۴۷)، میزان تاثیر عملکرد سازمان تاکسیرانی بر حمل و نقل و ترافیک درون شهری (۴،۷۵)، میزان تاثیر عملکرد سازمان حمل و نقل بار بر حمل و نقل و ترافیک درون شهری (۴،۷۲) و با استفاده از آزمون دو جمله‌ای در سه شاخص نشان داده شد است با توجه به اینکه سطح معنی داری آزمون دو جمله‌ای شاخص مدیریتی زیر ۰/۰۵ است، لذا می‌توان ادعا نمود شاخص مدیریتی از دیدگاه مصاحبه‌شوندگان تاثیر گذار بر حمل و نقل ترافیک شهری در شهر اهواز است. با توجه به اینکه سطح معنی داری آزمون دو جمله‌ای شاخص اجتماعی زیر ۰/۰۵ است، لذا می‌توان ادعا نمود اجتماعی از دیدگاه مصاحبه‌شوندگان تاثیر گذار بر حمل و نقل ترافیک شهری در شهر اهواز است. با توجه به اینکه سطح معنی داری آزمون دو جمله‌ای شاخص کالبدی زیر ۰/۰۵ است، و همچنین تعداد افراد پاسخ‌دهنده بالاتر از سطح متوسط می‌باشد، لذا می‌توان ادعا نمود شاخص کالبدی از دیدگاه مصاحبه‌شوندگان تاثیر گذار بر حمل و نقل ترافیک شهری در شهر اهواز است.

تشکر و قدردانی

این مقاله با حمایت و مشاوره پژوهشگر محترم جناب آقای مهندس امید نوروزی انگنایی به سرانجام رسیده است که نویسنده این پژوهش از ایشان کمال تشکر و قدردانی را داریم. امید است که با همدلی و استفاده از دانش جمعی، برای آبادانی هرچه بیشتر ایران عزیز گام برداریم.

منابع

۱. اخوان کاظمی، کامیار، (۱۳۸۶)، نقش شرکت‌های پیمانکاری در تاخیر پروژه‌های عمرانی کشور، پایان‌نامه مقطع کارشناسی ارشد رشته مهندسی عمران، گرایش مدیریت ساخت، دانشکده مهندسی عمران، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران.
۲. تاجدار وحید، واکبری مصطفی، ۱۳۸۸، رهیافت بین‌الملل حمل و نقل عمومی شهرها، جهاد دانشگاهی ص ۳-۲

۳. تقوایی، مسعود، فتحی عفت، ۱۳۹۰، معیارهای مکان‌گزینی و طراحی مسیرهای دوچرخه‌سواری (با تأکید بر شهر اصفهان)، جامعه‌شناس کاربردی، شماره سوم، ص ۱۳۷
۴. جباری، سمانه، کاکاوند، الهام روشن، محمد، ۱۳۹۰، ارزیابی قابلیت انطباق چذیری سیستم حمل و نقل درون شهری با سیستم هوشمند در راستای افزایش شهری، یازدهمین کنفرانس حمل و نقل و ترافیک ص ۳-۴
۵. چوپانی، علی‌نادرانف چوپانی عبدالاحد، ۱۳۹۰، مدیریت حمل و نقل شهری، سری منابع آموزشی شهرداری ها ص ۳-۴
۶. حسینی چشمه‌ماکانی سی دتیمور، آریانا محمد، ابرودی سید مجتبی، ۱۳۹۵، مدیریت حمل و نقل و ترافیک شهری در تهران با نگاه اقتصادی، فصلنامه علمی- پژوهشی، اقتصاد و مدیریت شهری، سال چهار، شماره سوم
۷. رحمتی احمد قائد ۱۳۹۷، آسیب‌شناسی انضباط ترافیکی فرودگاه امام خمینی (ره) (مجله روان‌شناسی اجتماعی سال سیزدهم، شماره ۴۹، زمستان ۱۳۹۷)
۸. رضاخانی، ابوزر، (۱۳۸۱)، چالش‌هایی پیرامون مطالعات حمل و نقل شهری، نشریه شهرداریها، شماره ۴۲، سال چهارم، تهران صفحات ۶۳ تا ۶۶
۹. رمضان زاده، حبیب‌الله. مولائی، علیرضا، مولائی، علی محمد. (۱۳۹۴) حمل و نقل شهری، اثرات و راهکارهای زیست محیطی آن، دو فصلنامه‌ی هنرهای کاربردی، شماره ۱۶، ص ۵۷
۱۰. زارع رود بزانی ملیحه، ۱۳۹۳، بررسی تأثیر حمل و نقل عمومی قطار شهری بر کاهش آلودگی هوا، سوخت و ترافیک شهر شیراز، مدیریت شهری نوین، شماره پنجم ص ۲۰
۱۱. زرقانی، هادی. امینی، مرضیه. رضائی، مهناز. (۱۳۹۶)، تحلیل اصول و ملاحظات امنیتی در زیرساخت حمل و نقل شهری در کلان‌شهرهای ایران، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره سوم، ص ۹۸
۱۲. سازمان مدیریت و برنامه، (۱۳۸۳)، گزارش نظارتی پروژه‌های عمران ملی، نشریه برنامه و بودجه، شماره ۶۵ و ۶۶، تهران، (صفحات ۱۴ تا ۱۷)
۱۳. سالنامه‌ی آماری حمل و نقل سازمان پایان‌نامه‌ها و حمل و نقل، ۱۳۹۰
۱۴. صفوی، سید علیرضا - شایانفر، محسنعلی - آزادانی، سید مسعود - اشتهاردیان، احسان‌الله، (۱۳۸۹)، بررسی علل تأخیر زمان اجرای پروژه‌های عمرانی شهری با توجه به عوامل پروژه، مجموعه مقالات ششمین کنفرانس بین‌المللی مدیریت پروژه، سایت مرجع دانش وابسته به شرکت "توسعه فناوری ساختمان بوم‌ساز"، ناشر تخصصی کنفرانس‌های کشور، مجمع ناشران الکترونیک کشور، تهران.
۱۵. کرمزاده ابراهیم ۱۳۹۷، بررسی وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهری شهر یزد مطالعه موردی محله لب‌خندق و خیابان امام، پایان‌نامه ارشد، دانشگاه یزد
۱۶. مهدی‌زاده و همکاران، ۱۳۸۹، ارائه مدلی برای مدیریت یکپارچه حمل و نقل و ترافیک شهری در کلان‌شهرهای ایران، مدیریت حمل و نقل، تاریخ پذیرش ۲۲ خرداد ۱۳۸۹
۱۷. نظری صدیقه، فتحی سروش، ۱۳۹۶، تحلیل رابطه بعد اجتماعی حمل و نقل شهری و توسعه اجتماعی در شهر تهران، مجله مطالعات توسعه اجتماعی ایران، سال نهم/ شماره سوم/ تابستان ۱۳۹۶.
18. Environmental Correlates of Bicycling in U.S. Adults, American Journal of Preventive Medicine, ۷۲: ۲۶-۱۵.
19. Fainstein, Susan s. & Scott Campbell, (2002) 'Readings in urban Theory', Second edition, Blackwell publishers
20. Fatemina, M. (2001). Cultural and Social Study of Travelers Terminals in Tehran; Challenges and Solutions, Study Project, Tehran Research and Planning Center. Tehran.
21. Hidalgo, D. Huizenga, C. (۲۰۱۳). Implementation of sustainable urban transport in Latin America. Research in Transportation Economics, ۴۰(۱), ۷۷-۶۶.
22. Janelle, D. G., & Gillespie, A. (2004). Space-time constructs for linking information and communication
23. Porter, A, Salvo, Doberah. Perez, A, Reiningger, B. Kohl, H. (۲۰۱۷), Intrapersonal and
24. Potter, s. Skinner, M. (۲۰۰۰). On transport integration: a contribution to better understanding, Journal of Futures, ۳۲, ۲۸۷-۲۷۵.
25. technologies with issues in sustainable transportation. Transport Reviews, 24(6), 665-677.
26. Toole, J. L., Colak, S., Sturt, B., Alexander, L. P., Evsukoff, A., & González, M. C. (2015). The path most traveled: Travel demand estimation using big data resources. Transportation Research Part C: Emerging Technologies, 58, 162-177.

مطالعات طراحی شهری و پژوهش‌های شهری

فصلنامه علمی تخصصی مطالعات طراحی شهری و پژوهش‌های شهری

سال هفتم، شماره ۱ (پیاپی: ۲۶)، بهار ۱۴۰۳