

بررسی عوامل مؤثر بر کارآیی طرح برخورد با مسافربران شخصی

اصحاب حبیب زاده^۱، مهدی اسدی^۲، محمدرضا حسن زاده^۳

تاریخ پذیرش: ۹۸/۰۳/۰۱

تاریخ دریافت: ۹۸/۰۱/۱۹

چکیده

با توجه به افزایش وسایل نقلیه شخصی در شهر مشهد و مشکلاتی که در این راستا به وجود می‌آید، تحقیقی صورت گرفته است که به بررسی عوامل مؤثر به کارآیی طرح‌های برخورد با مسافربران شخصی می‌پردازد. بنابراین مسئله اصلی این پژوهش، بررسی عوامل مؤثر بر کارآیی طرح ترافیکی در شهر مشهد با تأکید بر طرح برخورد با مسافربران شخصی است. هدف اصلی این پژوهش، شناسایی و تبیین عوامل مؤثر کارآیی طرح برخورد با مسافربران شخصی در شهر مشهد است. روش تحقیق این پژوهش از نظر هدف، کاربردی و از نظر روش‌های کمی گردآوری داده‌ها، توصیفی-تبیینی از نوع پیمایشی است و جامعه آماری آن را رانندگان مسافربر شخصی شهر مشهد تشکیل می‌دهند که به شیوه‌های نمونه‌گیری تصادفی خوشه‌ای و منظم تعداد ۳۲۱ نفر انتخاب و از طریق ابزار پرسش‌نامه‌ای که محقق ساخته است، مورد ارزیابی قرار گرفت. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که نحوه اجرای مقررات ترافیکی، اطلاع‌رسانی به موقع و کافی، نحوه تعامل پلیس با رانندگان مسافربر شخصی، التزام عملی رانندگان به اجرای طرح و قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و نقش سازمان‌های مؤثر و مسئول در اجرای طرح برخورد با مسافربران شخصی، نقش مؤثری در کارآیی طرح برخورد با مسافربران شخصی در شهر مشهد دارد.

کلیدواژه‌ها: مقررات ترافیکی، اطلاع‌رسانی، التزام عملی رانندگان، سازمان‌های مؤثر در اجرای طرح، طرح برخورد با مسافربران شخصی، کارآیی.

۱. دانشیار ارتباطات دانشگاه علوم انتظامی امین

۲. کارشناسی ارشد مدیریت ترافیک، دانشگاه علوم انتظامی امین، نویسنده مسئول: asadimahdi714@yahoo.com

۳. کارشناس ارشد مدیریت تکنولوژی، عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی امین

گسترش شهرنشینی و کلان‌شهرها، افزایش جمعیت شهری و تقسیم‌کار پیچیده، ضرورت توسعه حمل‌ونقل شهری و برون‌شهری را در تمامی نقاط، جهان دوچندان کرده است. در عین حال توسعه بیش از پیش وسایل حمل‌ونقلی مانند خودروهای شخصی، جوامع را با مشکلات عدیده‌ای مواجه ساخته است. کشورهای جهان سوم در این خصوص با مشکلات بیشتری روبه‌رو هستند. کشور ایران طی دو دهه گذشته شاید بیشترین مسایل را در خصوص ترافیک داشته است. از افزایش بیش از پیش تخلفات، تصادفات، مرگ‌ومیرها گرفته تا اتلاف وقت، آلودگی هوا و محیط‌زیست و آسیب‌های پزشکی و برهم خوردن وضعیت جابه‌جایی شهرها و از این قبیل. ساده‌ترین تعریف کارآیی عبارت است از مقدار منابعی که برای تولید یک واحد محصول به مصرف رسیده و می‌توان آن را بر حسب نسبت مصرف به محصول محاسبه کرد (دافت^۱، ۱۳۷۷: ۱۰۲ و ۱۰۴). کارآیی بخش حیاتی مدیریت است و آن ارتباط بین داده‌ها و ستاده‌ها را بیان می‌کند به نحوی که اگر ستاده‌های حاصله از داده‌ها بیشتر باشد، کارآیی زیاد است. اگر مدیریت بتواند به‌طور مشابه از داده‌های کمتر همان ستاده را حاصل کند دوباره کارآیی افزایش می‌یابد (جوادین، ۱۳۸۱: ۶).

کارآیی به معنای درست انجام دادن کارها است. بروز چنین شرایطی فقط محققان، رسانه‌ها و مردم، بلکه مسئولان، مدیران و دولت‌مردان را بر آن داشته تا در خصوص به‌هم‌ریختگی و نابه‌سامانی‌های رفت‌وآمد درون و برون‌شهری اقدام‌هایی را در قالب طرح‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت به اجرا درآورند. مطالعات تجربی و نظرسنجی‌ها نشان می‌دهد که تلاش‌های صورت‌گرفته درخصوص اجرای طرح کنترلی چندان نتایج مثبتی نداشته است. زیرا به‌طور واقعی از تخلفات و تصادفات، برهم خوردن وضعیت جابه‌جایی‌های شهری و در یک کلام از وضعیت نابه‌سامان ترافیکی کاسته نشده است. در بحث حمل‌ونقل شهری با توجه به سطح هوشیاری افراد دریافتن راه‌حل‌های

1. Daft

جدید برای بزرگراه‌ها و خیابان‌های قفل‌شده از ماشین، علاقه شدیدی را برای برطرف کردن این ناهنجاری شهری می‌طلبد. یکی از این راه‌حل‌ها می‌تواند کاهش استفاده از خودروهای شخصی و گرایش بیشتر به استفاده از وسایل نقلیه عمومی باشد و پیاده‌کردن این راه‌حل نیازمند بررسی عوامل مؤثر بر کارایی طرح برخورد با مسافران شخصی است. لذا با توجه به این‌که تعدادی از شهروندان به دلایلی با وسیله‌نقلیه شخصی خویش اقدام به حمل مسافر می‌کنند و این اقدام غیرقانونی شهروندان باعث بروز تراکم ترافیکی، راه‌بندان، افزایش مصرف سوخت در سطح کلان، آلودگی هوا، افزایش تصادف و ... می‌شود و در این خصوص پلیس راهور اقدام به اجرای طرح برخورد با مسافران شخصی می‌کند، لازم است تحقیقی در این رابطه انجام گیرد تا عوامل مؤثر مسافری با خودرو شخصی احصاء و راه‌کارهای مناسب در جهت رفع مشکلات حاصل از آن پیشنهاد شود. از طرف دیگر می‌توان از نتایج این مطالعه در اجرای سایر طرح‌ها و طرح‌های راهنمایی و رانندگی در شهر مشهد و تدوین دستورالعمل‌های اجرایی کمک گرفت. بنابراین پرداختن به کارایی و عوامل مؤثر بر آن ضرورت و اهمیت پرداختن به این مسئله را بیش از پیش نمایان می‌کند. هدف کلی این تحقیق، شناسایی و تبیین عوامل مؤثر بر کارایی طرح برخورد با مسافران شخصی در شهر مشهد است. این مطالعه در پی پاسخ به این سؤال (که البته مسئله اصلی محقق نیز است) است که چه عواملی در کارایی اجرای طرح برخورد با مسافران شخصی در شهر مشهد مؤثر است و این‌که قوانین و مقررات ترافیکی، میزان اقتدار در اجرای طرح از سوی پلیس راهور مشهد، شیوه اطلاع‌رسانی و تعامل و اعتماد بین پلیس راهور و رانندگان چقدر در اجرای طرح برخورد با مسافران شخصی مؤثرند. بنابراین مسئله اصلی این پژوهش، بررسی عوامل مؤثر بر کارایی طرح‌های ترافیکی در شهر مشهد با تأکید بر طرح برخورد با مسافران شخصی در سال ۹۲-۹۱ است.

پیشینه تحقیق

با توجه به بررسی انجام گرفته پژوهشی در مورد طرح برخورد با مسافربران شخصی در سایر کشورها یافت نشد. ولی تحقیقات خارجی مشابه در رابطه با کارآیی و عملکرد برتر سازمان‌ها چنین بیان شده است: گریگوری اسمیت (۲۰۰۲)^۱ در مقاله خود، هفت راز ایجاد سازمان‌های با عملکرد برتر را، تعهد و مشارکت مدیریت ارشد، تمرکز استراتژیک، تیم‌های راهبری، شناسایی پروژه‌های کلیدی بهبود، تیم‌گرایی، ایجاد منشور و اندازه‌گیری (سنجش) ذکر می‌کند. مهری (۱۳۹۰)، در پایان‌نامه خود به بررسی میزان رضایت‌مندی رانندگان خودروهای شخصی شمال شهر تهران از نحوه رفتار پلیس راهور می‌پردازد و بیان می‌کند که ۸۵/۲ درصد از رانندگان خودروهای شخصی مرد هستند، فراوانی نسبی سن رانندگان ۲۱ تا ۳۰ سال است؛ اکثراً شاغل و متأهل بوده و بیش از نیمی از رانندگان خودروهای شخصی مالک خودرو هستند و اغلب همه‌روزه از وسیله نقلیه شخصی استفاده می‌کنند و مهم‌ترین علت استفاده از خودرو شخصی خود را رفتن به محل کار را بیان داشته‌اند. فراست و همکاران (۱۳۹۰)، در دهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی و حمل‌ونقل و ترافیک تهران، در تحقیق خود به‌عنوان یک پارچه‌سازی حمل‌ونقل عمومی در شهر اصفهان پرداخته‌اند و عنوان کرده‌اند افزایش نرخ مالکیت خودرو و به‌تبع آن افزایش استفاده از وسایل نقلیه عامل اصلی بروز مشکلات متعددی چون آلودگی هوا، کاهش سوخت‌های فسیلی، تخریب فضای باز توسط راه‌ها و پراکنش حومه‌های شهری شده است. آنان با هدف ارایه طرح برنامه‌ریزی و مدیریت مناسب سیستم حمل‌ونقل عمومی، برنامه اجرایی جامعی برای انواع مدل‌های حمل‌ونقل عمومی ارائه کرده‌اند تا با ایجاد یک سیستم حمل‌ونقل عمومی در راستای اصلاح ساختار حمل‌ونقل عمومی و توسعه آن و رسیدن به سهم ۷۵ درصدی حمل‌ونقل عمومی و عدم استفاده از خودرو شخصی، گام بزرگی برداشته باشند.

1. Gregory E.

امینی و دانش‌گر (۱۳۹۰)، در دهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل‌ونقل ترافیک، در تحقیق خود با عنوان ضرورت یکپارچه‌سازی و مدیریت واحد در حمل‌ونقل درون‌شهری عنوان داشته‌اند که شهرهای بزرگ دنیا در حال حاضر با معضل افزایش استفاده از خودرو شخصی مواجه هستند. کیفیت زندگی و قابلیت دسترسی در این شهرها مورد تهدید قرار گرفته است و تشویق مردم به استفاده از حمل‌ونقل عمومی که بتواند به صورت یک مجموعه واحد، هماهنگ و یک‌پارچه موجبات جابه‌جایی آنها را از مقصدی به مقصد دیگر فراهم کند، مشکل دیگری از سفر است که قادر خواهد بود کیفیت زندگی و قابلیت دسترسی را در مقایسه با سایر سفرهای دو سر ثابت که با خودرو شخصی انجام می‌گیرد را بهبود بخشد. در این تحقیق سعی شده است تا تمامی موارد و اقدام‌هایی که موجب افزایش بهره‌وری حمل‌ونقل درون‌شهری و کاهش استفاده از خودرو شخصی می‌شود را فراهم کند. زنوز (۱۳۹۱)، در یازدهمین کنفرانس بین‌المللی حمل‌ونقل و ترافیک، در مطالعه خود به بررسی عوامل مؤثر بر میزان استفاده از حمل‌ونقل عمومی خانوارهای شهری استان تهران پرداخته و بیان داشته، با به‌کارگیری مدل توبیت به تعیین و بررسی عوامل مؤثر بر میزان استفاده از حمل‌ونقل عمومی در سه بخش در مناطق شهری تهران پرداخته است. در این تحقیق، ابتدا عوامل مؤثر بر میزان استفاده از اتوبوس و مینی‌بوس را مورد ارزیابی قرار داده است و نتایج به‌دست‌آمده نشان داده است که میزان استفاده از مینی‌بوس و اتوبوس با درآمد اعضای خانواده، تعداد اعضای خانواده در حال تحصیل، تعداد افراد ذکور خانواده، رابطه معنادار و منفی وجود دارد. اما این رابطه برای متغیر تعداد افراد شاغل خانواده معنادار و مثبت است؛ سپس به بررسی عوامل مؤثر بر میزان استفاده از تاکسی و آژانس پرداخته، که نتایج حاکی از آن است که بین درآمد، تعداد اعضای در حال تحصیل و تعداد اعضای شاغل خانواده، سطح تحصیلات سرپرست خانواده در سطح دوم و سوم تحصیلات با میزان استفاده از تاکسی و آژانس رابطه معنادار و مثبتی وجود دارد. همچنین رابطه بین سن سرپرست خانواده با میزان استفاده از تاکسی و آژانس در دهه پنجم رابطه معنادار و مثبت است.

بررسی عوامل مؤثر بر کارآیی طرح برخورد با مسافربران شخصی در شهر مشهد، پژوهشی بود که طی آن نظریه‌های مختلف مرتبط با کارآیی مورد بررسی و تحلیل قرار گرفت. ابتدا نظریه‌های اثربخشی و کارآیی مورد بازبینی قرار گرفته، تفاوت‌ها و مشابهت‌های آنها با یکدیگر در آرای دفت (۱۳۷۷) و الوانی (۱۳۷۸) بررسی شد. سپس مهم‌ترین عوامل اثرگذار بر میزان کارآیی در برخی نظریه‌های کلاسیک مدیریت، نظریه‌های روابط انسانی، نظریه‌های منابع انسانی، نظریه سیستم‌ها، نظریه‌های روابط عضو رهبر فیدلر و شخصیت رهبری و مدیر، نظریه مشارکتی و فرهنگ مشارکتی مورد بحث قرار گرفتند. مهم‌ترین موضوع درخصوص کارآیی، تقریباً در تمامی نظریه‌ها، مبحث تقدم اهداف سازمانی بود. به این معنا که چگونه می‌توان شرایطی را فراهم آورد که بتوان با تکیه بر عناصر مختلف به‌ویژه ارتباطی، مانند تعاملات، به اهداف سازمانی (که همان موفقیت طرح‌های سازمانی است) رسید یا لاقلاً نزدیک شد. هدف‌های تعیین‌شده همانا ماموریت‌ها، خواسته‌ها یا آرمان‌های همه سازمان‌ها هستند، که البته نشان‌دهنده وضع موردنظر (یا مطلوب) آینده می‌باشد. کارآیی با تاکید بر به‌کارگیری اطلاع‌رسانی، تعاملات و اجرای مقررات ترافیکی و ... در این تحقیق مورد تحلیل قرار گرفته است. هنری گانت و فردریک تیلور بر روی مسائلی چون عناصر انسانی در سازمان تاکید داشتند. آنها علاوه بر آن به جنبه روانی کار و کارکنان و همچنین به درجه کارآیی انفرادی آنها توجه خاصی معطوف داشته است. به‌طورکلی شناخت و تشخیص انگیزه‌های کارکنان در نزد «هنری گانت» بیشتر از جنبه‌های اقتصادی و مادی سرچشمه گرفته بود. جرج هومنز به خلاف علمای مدیریت بر پویایی‌های گروه‌ها در بالابردن کارآیی تاکید داشت. او سه عنصر مشترک در همه گروه‌های کوچک را خاطرنشان می‌سازد، فعالیت کاری که همه گروه‌ها انجام می‌دهند، کنش متقابل روابط بین اعضای گروه و بالاخره احساسات مشترک میان آنها است. هنری دنیسون، همانند هومنز بر این باور بود که تمرکز بیش از پیش بر جنبه‌های مادی خطا است و رفتار کارکنان تابعی از انگیزه‌های نامحدود آنها است. وبر به‌عنوان نظریه‌پرداز کلاسیک، بر این

باور بود که هرچه سازمان‌ها بتوانند از لحاظ وظایف مشخص شغلی نظارت مربوط به هماهنگی، فنون، مربوط به کنترل و برنامه رسمی‌تر باشند در نیل به اهدافشان کارا تر خواهند بود. تیلور، هنر مدیریت را به‌عنوان ابزار شکل‌دهنده رابطه بین کارگران و مدیران مورد ملاحظه قرار داد. تیلور عوامل زیر را موجب کارآیی بیشتر می‌داند: تقسیم کار مبتنی بر تخصصی‌کردن وظیفه‌ها و هماهنگی مؤثر میان تمام وظیفه‌ها آلتون مایو در مبحث کارآیی به جنبه‌های روانی کار و ارتباطات میان کارگران تاکید کرد. این‌که چه شیوه‌هایی برای اجرای برنامه‌ها وجود دارد و کارگران تا چه اندازه با یکدیگر ارتباط و تعامل دارند. در این بین، فرانک گیلبرت که به‌نوعی همان نظریه «هنری گانت» بر روحیه و انگیزش کارکنان را تقویت کرد، بر جنبه‌های گوناگون ارتباطات، اطلاع‌رسانی و ارتباطات میان کارکنان و سازمان‌ها توجه کرده است. به باور او تولید، پدیده‌ای است که از توانایی، فرصت و خصوصیات متناسب محیط فیزیکی محل کار متأثر می‌شود. مطالعات «جونز»، «واتسون»، «کاردنر» و «گالوزم» طی سال ۲۰۰۴ نشان داد که ارتباطات بین‌سازمانی و تغییرات آن از جمله علاقه‌مندی‌های حوزه‌های مختلف در عصر معاصر است. این مطالعات، حکایت از آن داشت که بسیاری از اشکال ارتباطات بین‌سازمانی (برای حل مشکلات) نه تنها در حال تغییر و دگرگونی هستند، بلکه این تغییر رو به سوی اتحاد و هم‌بستگی بیشتر و نیز گسترش ارتباطات میان سازمان‌ها است، چیزی که «دریر» در سال ۱۹۸۹ پیش‌بینی کرده بود تا سال ۱۹۹۵ بیش از ۱۰ هزار نفر و ۷۵ هزار شرکت و موسسه کوچک و بزرگ از سیستم ارتباطات بین‌سازمانی برای تبادل اطلاعات، داده‌ها در حوزه تجارت استفاده خواهند کرد. یافته‌های «ترومن» نشان داد که ارتباطات بین‌سازمانی، قابلیت‌های ارزشمندی مانند شیوه‌های انتشار سریع اطلاعات، نوآوری‌های سریع و افزایش رقابت‌ها برای سازمان‌های دخیل در ارتباط به‌وجود می‌آورد. تحقیقات جدیدتر در این‌باره به این‌سو گرایش دارند که ارتباطات بین‌سازمانی، فرآیندی دینامیک است که در حل بسیاری از مشکلات اجتماعی از بهداشت و سلامت گرفته تا حمل‌ونقل به سازمان‌ها کمک می‌کند؛ اگرچه نظریه‌های

مختلفی در این پایان‌نامه مورد بازبینی قرارگرفت و هر یک از آنها به‌نوعی خاص درخصوص انواع و شیوه‌های افزایش کارآیی سخن گفتند، اما در عین حال هیچ رویکرد نظری و روشی، مناسب همه سازمان‌ها نیست، بلکه هر روشی و هر رویکرد نظری نقطه قوتی دارد که روش‌های دیگر ندارند. بنابراین هر یک از سازمان‌ها و هر یک از مدیران برحسب نیاز خود می‌توانند یکی از روش‌ها یا آمیخته‌ای از روش‌ها را انتخاب کنند. بر همین اساس در پایان، نظریه‌های یادشده در بالا برای توصیف و آزمون کارآیی با تأکید بر طرح‌های راهور انتخاب شده است.

فرضیه‌های تحقیق

- ۱- بین نحوه اجرای مقررات ترافیکی با اجرای موفق طرح برخورد با مسافربران شخصی رابطه وجود دارد؛
- ۲- بین شیوه‌های تعامل پلیس راهنمایی و رانندگی با رانندگان مسافربر شخصی و اجرای موفق طرح برخورد با مسافربران شخصی رابطه وجود دارد؛
- ۳- بین اطلاع‌رسانی به‌موقع و کافی درخصوص محتوا و اهداف طرح و اجرای موفق طرح برخورد با مسافربران شخصی رابطه وجود دارد؛
- ۴- بین التزام عملی رانندگان مسافربر شخصی شهر مشهد به قوانین و مقررات با اجرای موفق طرح برخورد با مسافربران شخصی رابطه وجود دارد؛
- ۵- بین سازمان‌های مؤثر و مسئول طرح برخورد با مسافربران شخصی شهر مشهد با اجرای موفق طرح برخورد با مسافربران شخصی رابطه وجود دارد.

روش تحقیق

این تحقیق از نظر نوع استفاده تحقیقی، کاربردی است. تحقیق کاربردی، دانشی است که، راهنما و دستورالعملی برای فعالیت‌های عملی خواهد بود. این تحقیق از نظر روش‌های کمی جمع‌آوری داده‌ها، توصیفی- تحلیلی (تبیینی) است. در تحقیقات

توصیفی، «آنچه هست» یا «وضعیت موجود» پدیده‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرد. به‌طور کلی، این تحقیق از نظر روش‌های کمی جمع‌آوری داده‌ها، توصیفی-تحلیلی (تبیینی) از نوع پیمایشی است که محقق با جستجو در ادبیات و مباحث نظری تحقیق و تدوین گزاره‌ها و قضایای کلی موجود، دربارهٔ عوامل مؤثر بر کارآیی طرح برخورد با مسافربران شخصی مشهد فراهم می‌شود. جامعه آماری این تحقیق را رانندگان مسافربران شخصی شهر مشهد که تقریباً در ۲۵۰ نقطه حضور دارند، تشکیل داده و حجم نمونه این تحقیق براساس حجم نمونه کوکران تعداد ۳۲۱ نفر به‌عنوان نمونه آماری انتخاب شده‌اند. در این تحقیق از روش نمونه‌گیری تصادفی خوشه‌ای و منظم استفاده شده است. در این پژوهش، برای جمع‌آوری اطلاعات درباره مبانی نظری و ادبیات موضوع و پیشینه آن از روش مطالعات کتابخانه‌ای و اینترنتی و از این طریق برای بررسی کتاب‌ها، مجلات علمی، سایت‌های علمی اینترنتی، طرح تحقیقاتی و پایان‌نامه‌های کارشناسی ارشد، گزارش‌های علمی طرح‌ها، فرهنگ‌ها و دایره‌المعارف‌ها از مطالعه کتابخانه‌ای و اسناد و مدارک (آرشیوی) و برای بررسی عوامل مؤثر بر کارآیی طرح برخورد با مسافربران شخصی در شهر مشهد از روش مطالعات میدانی استفاده شده است. پرسش‌نامه حاوی تعدادی سؤال دربارهٔ متغیرهای مورد سنجش از جامعهٔ مورد مطالعه است. ابزار اصلی گردآوری اطلاعات میدانی در این پژوهش، پرسش‌نامه است. بنابراین برای به‌دست آوردن روایی این پرسش‌نامه، ابتدا چند نمونه از آن، بین تعدادی از رانندگان مسافربران شخصی شهر مشهد و کارشناسان راهور توزیع شد و در طول تکمیل پرسش‌نامه، پس از جمع‌آوری آنها مشخص شد که با نتایج به‌دست آمده از تحقیق، هم‌سو است؛ بنابراین محرز شد که واقعیت‌سنجی آن در حد مطلوب و قابل قبولی است. یکی از روش‌های محاسبه قابلیت اعتماد، استفاده از روش آلفای کرونباخ است.

یافته‌های تحقیق

جدول ۱- رابطه بین نحوه اجرای مقررات ترافیکی با اجرای موفق طرح برخورد با مسافربران

شخصی

جمع	نحوه اجرای مقررات ترافیکی					طرح برخورد با مسافربران شخصی
	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد	خیلی کم	
۳۲	۱۶	۱۶	۰	۰	۰	خیلی کم
۱۷۳	۳۲	۱۱۸	۳۲	۰	۰	کم
۳۸	۱	۱۹	۱۴	۴	۰	متوسط
۵۳	۰	۱	۱۰	۳۸	۴	زیاد
۲۵	۱	۰	۲	۱	۲۱	خیلی زیاد
۳۲۱	۴۱	۱۵۴	۵۸	۴۳	۲۵	جمع

میزان خطا	ارزش	آزمون
P<0.01	۰/۶۹۴	آزمون تای کندال بی

نتایج آزمون تای کندال بی بیان‌گر آن است که بین نحوه اجرای مقررات ترافیکی با اجرای موفق طرح برخورد با مسافربران شخصی رابطه معناداری وجود دارد و با توجه به ارزش آزمون (۰/۶۹۴) که میزان خطای آن کمتر از ۱ درصد است ($p<0/01$)، با اطمینان بیش از ۹۹ درصد می‌توان گفت که با توجه به داده‌های جدول، اجرای مقررات ترافیکی از سوی پلیس، موجب کنترل و کاهش تخلفات مسافربران شخصی در سطح شهر مشهد می‌شود. اما داده‌های جدول نشان می‌دهد که موفقیت اجرای مقررات ترافیکی در سطح بسیار پایینی بوده است.

جدول ۲- رابطه بین شیوه‌های تعامل پلیس راهنمایی و رانندگی با رانندگان مسافربر شخصی و اجرای موفق طرح برخورد با مسافربران شخصی

جمع	شیوه‌های تعامل پلیس راهنمایی و رانندگی با رانندگان مسافربر شخصی					طرح برخورد با مسافربران شخصی
	بسیار زیاد	زیاد	متوسط	کم	بسیار کم	
۳۲	۱۱	۱۲	۴	۵	۰	خیلی کم
۱۷۳	۶۰	۷۵	۱۹	۱۹	۰	کم
۳۸	۱۶	۱۲	۱	۹	۰	متوسط
۵۳	۱	۰	۲۴	۲۴	۴	زیاد
۲۵	۱	۱۰	۸	۲	۴	خیلی زیاد
۳۲۱	۸۹	۱۰۹	۵۶	۵۹	۸	جمع

میزان خطا	ارزش	آزمون
P<0.01	۰/۳۱۸	آزمون تای کندال بی

نتایج آزمون تای کندال بی بیان‌گر آن است که بین شیوه‌های تعامل پلیس راهنمایی و رانندگی با رانندگان مسافربر شخصی و اجرای موفق طرح برخورد با مسافربران شخصی رابطه معناداری وجود دارد و با توجه به ارزش آزمون (۰/۳۱۸) که میزان خطای آن کمتر از ۱ درصد است ($p < 0/01$)، با اطمینان بیش از ۹۹ درصد می‌توان گفت که با توجه به داده‌های جدول، افزایش تعامل پلیس راهنمایی و رانندگی با رانندگان مسافربر شخصی موجب کنترل و کاهش تخلفات مسافربران شخصی در سطح شهر مشهد می‌شود. اما داده‌های جدول نشان می‌دهد که شیوه‌های تعامل پلیس راهنمایی و رانندگی با رانندگان مسافربر شخصی در سطح پایین است.

جدول ۳- رابطه بین اطلاع‌رسانی به‌موقع و کافی در خصوص محتوا و اهداف طرح و اجرای موفق طرح برخورد با مسافربان شخصی

جمع	اطلاع‌رسانی به‌موقع و کافی در خصوص محتوا و اهداف طرح					طرح برخورد با مسافربان شخصی
	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد	
۳۲	۵	۵	۲۲	۰	۰	خیلی کم
۱۷۳	۲۰	۲۹	۹۴	۲۵	۵	کم
۳۸	۰	۷	۱۶	۱۵	۰	متوسط
۵۳	۰	۱۴	۲۶	۹	۴	زیاد
۲۵	۰	۶	۶	۱۲	۱	خیلی زیاد
۳۲۱	۲۵	۶۱	۱۶۴	۶۱	۱۰	جمع

میزان خطا	ارزش	آزمون
$P < 0.01$	۰/۱۸۲	آزمون تای کندال بی

نتایج آزمون تای کندال بی بیان‌گر آن است که بین اطلاع‌رسانی به‌موقع و کافی در خصوص محتوا و اهداف طرح و اجرای موفق طرح برخورد با مسافربان شخصی رابطه معناداری وجود دارد و با توجه به ارزش آزمون (۰/۱۸۲) که میزان خطای آن کمتر از ۱ درصد است ($p < 0/01$)، با اطمینان بیش از ۹۹ درصد می‌توان گفت که با توجه به داده‌های جدول، افزایش اطلاع‌رسانی به‌موقع و کافی در خصوص محتوا و اهداف طرح ترافیک، موجب کنترل و کاهش تخلفات مسافربان شخصی در سطح شهر مشهد می‌شود. اما داده‌های جدول نشان می‌دهد که این اطلاع‌رسانی به‌موقع و کافی در خصوص محتوا و اهداف طرح در سطح متوسط است.

جدول ۴- رابطه بین التزام عملی رانندگان مسافربر شخصی شهر مشهد به قوانین و مقررات با اجرای موفق طرح برخورد با مسافربران شخصی

جمع	التزام عملی رانندگان مسافربر شخصی شهر مشهد به قوانین و مقررات					طرح برخورد با مسافربران شخصی
	کمتر از حد	حد	متوسط	زیاد	خیلی زیاد	
۳۲	۷	۱۶	۰	۹	۰	خیلی کم
۱۷۳	۶۷	۸۵	۱۴	۷	۰	کم
۳۸	۱۰	۱۲	۱۳	۳	۰	متوسط
۵۳	۷	۳۰	۸	۸	۰	زیاد
۲۵	۵	۱۹	۰	۱	۰	خیلی زیاد
۳۲۱	۹۶	۱۶۲	۳۵	۲۸	۰	جمع

میزان خطا	ارزش	آزمون
P<0.05	۰/۱۰۲	آزمون تای کندال بی

نتایج آزمون تای کندال بی بیانگر آن است که بین التزام عملی رانندگان مسافربر شخصی شهر مشهد به قوانین و مقررات با اجرای موفق طرح برخورد با مسافربران شخصی رابطه معناداری وجود دارد و با توجه به ارزش آزمون (۰/۱۸۲) که میزان خطای آن کمتر از ۵ درصد است ($p < 0/05$)، با اطمینان بیش از ۹۹ درصد می توان گفت که با توجه به داده های جدول افزایش التزام عملی رانندگان مسافربر شخصی شهر مشهد به قوانین و مقررات، موجب کنترل و کاهش تخلفات مسافربران شخصی در سطح شهر مشهد می شود. اما داده های جدول نشان می دهد که این التزام عملی در سطح پایین است.

جدول ۵- رابطه بین سازمان‌های مؤثر و مسئول طرح برخورد با مسافربان شخصی شهر مشهد با اجرای موفق طرح برخورد با مسافربان شخصی

جمع	سازمانهای مؤثر و مسؤل طرح برخورد با مسافربان شخصی شهر مشهد					طرح برخورد با مسافربان شخصی
	خیلی زیاد	زیاد	متوسط	کم	خیلی کم	
۳۲	۰	۱۱	۷	۱۴	۰	خیلی کم
۱۷۳	۶	۷۱	۶۳	۳۱	۲	کم
۳۸	۳	۱۸	۴	۵	۸	متوسط
۵۳	۰	۱	۱۵	۳۳	۴	زیاد
۲۵	۰	۴	۹	۷	۵	خیلی زیاد
۳۲۱	۹	۱۰۵	۹۸	۹۰	۱۹	جمع

میزان خطا	ارزش	آزمون
P<0.01	۰/۲۳۰	آزمون تای کندال بی

نتایج آزمون تای کندال بی بیان‌گر آن است که بین سازمان‌های مؤثر و مسئول طرح برخورد با مسافربان شخصی شهر مشهد با اجرای موفق طرح برخورد با مسافربان شخصی رابطه معناداری وجود دارد و با توجه به ارزش آزمون (۰/۱۸۲) که میزان خطای آن کمتر از ۵ درصد است ($p < 0/01$)، با اطمینان بیش از ۹۹ درصد می‌توان گفت که با توجه به داده‌های جدول، افزایش حضور و تعامل سازمان‌های مؤثر و مسئول طرح برخورد با مسافربان شخصی شهر مشهد، موجب کنترل و کاهش تخلفات مسافربان شخصی در سطح شهر مشهد می‌شود. اما داده‌های جدول نشان می‌دهد که این حضور و تعامل در سطح متوسط و پایین است.

تحلیل چندمتغیره (تحلیل رگرسیون) داده‌های تحقیق: برای بررسی و سنجش تاثیر متغیرهای مستقل تحقیق بر طرح کنترل مسافربان شخصی از روش

ive of SID

تحلیل رگرسیون استفاده شده است. هدف از تحلیل رگرسیون، بررسی رابطه چندمتغیر است که به‌عنوان متغیرهای مستقل و متغیر وابسته (یا ملاک) شناخته می‌شوند. در تحلیل رگرسیون این تحقیق از مدل اینتر استفاده می‌شود. مبنای روش اینتر این است که کلیه متغیرهای مستق به یک‌باره وارد مدل شده و تأثیرات آنها بر روی متغیر وابسته مورد بررسی قرار می‌گیرد. نتایج جدول ANOVA نشان می‌دهد که آزمون F در سطح ۹۹ درصد اطمینان معنادار است ($p < 0.01$). این مطلب گویای آن است که حداقل یکی از متغیرهای مستقل در پیش‌بینی متغیر وابسته یعنی کنترل مسافربران شخصی مؤثر است. حال باید به جدول ضرایب B و β توجه کرد. جدول ضرایب استاندارد بتا و آزمون t نشان می‌دهد که همه متغیرها معنادار هستند ($P < 0.01$). نتایج نشان می‌دهد که همه متغیرهای مستقل در طرح کنترل مسافربران شخصی مؤثر هستند.

۵۵

جدول ۶- نتایج رگرسیون مؤلفه‌های مؤثر بر کارآیی طرح برخورد با مسافربران شخصی

مدل	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجذورات	F	R	R ²	R ² _{adj}	sig
رگرسیون	۵۶/۲۲۱	۵	۱۱/۲۴۴	۷۸۸/۴۴۱	۰/۷۷	۱۷۷/۰	۶۸/۰	۰/۰
باقیمانده	۱۲۶/۸۳۰	۳۱۵	۰/۴۰۳					
کل	۳۹۸/۰۶۲	۳۲۰						

همان‌طور که در جدول فوق مشاهده می‌شود، مقدار sig کمتر از ۵ درصد شده است و نشان از معنادار بودن رگرسیون است. بنابراین حداقل یکی از مؤلفه‌های روابط عمومی بر سرمایه‌ی شناختی تأثیر معنادار دارد. در این مدل مقدار R² (ضریب تعیین چندگانه) برابر ۰/۶۸۱ شده است؛ به این معنا که مؤلفه شناسایی شده در مجموع ۶۸/۱ درصد توانایی پیش‌بینی کارآیی طرح برخورد با مسافربران شخصی را دارند. اکنون باید آزمون صفر بودن ضرایب رگرسیون را انجام داد تا مشاهده شود کدام متغیر، تأثیر معناداری ایجاد کرده است.

جدول ۷- آزمون ضرایب رگرسیون

عدد معناداری	مقدار t	ضرایب رگرسیون		متغیر پیش‌بین
		استاندارد شده Beta	غیراستاندارد β	
۰/۰۰۰	۲/۷۴۵	۰/۰۳۹	۰/۵۰۱	اجرای مقررات ترافیکی (X ₁)
۰/۰۰۴	۱/۷۹۱	۰/۰۳۸	۰/۴۶۸	شیوه‌های تعامل (X ₂)
۰/۰۰۵	۰/۲۹۳	۰/۰۴۱	۰/۵۱۲	اطلاع‌رسانی (X ₃)
۰/۰۱۵	۰/۳۱۲	۰/۰۴۳	۰/۴۱۳	التزام عملی رانندگان (X ₄)
۰/۰۳۵	-۰/۸۳۴	۰/۰۴۱	۰/۳۳۵	سازمان‌های مؤثر (X ₅)

جدول ۸- الویت‌بندی عوامل مؤثر بر کارآیی طرح برخورد با مسافران شخصی

رتبه	میانگین رتبه ای	متغیرها	ردیف
اول	۳/۷۲	اجرای مقررات ترافیکی	۱
دوم	۳/۶۸	اطلاع‌رسانی به موقع و کافی	۲
سوم	۲/۶۸	التزام عملی رانندگان	۳
چهارم	۲/۵۷	سازمان‌های مؤثر و مسئول طرح	۴
پنجم	۲/۳۵	تعامل پلیس با رانندگان	۵

کای اسکوتر: ۲۱۵/۶۴۷ درجه آزادی: ۴ سطح معناداری: ۰/۰۰۰

نتایج آزمون فریدمن درخصوص الویت‌بندی عوامل مؤثر بر کارآیی طرح برخورد با مسافران شخصی نشان می‌دهد، میزان (chi-square ۲۱۵/۶۴۷) با سطح معناداری (sig=0/000) رتبه‌بندی ارائه شده درخصوص عوامل مؤثر بر کارآیی طرح برخورد با مسافران شخصی در سطح بیش از ۹۹ درصد اطمینان ($p < 0/01$) معنادار است. بنابراین انجام آزمون کای نشان می‌دهد اجرای مقررات ترافیکی ازسوی پلیس در اولویت اول با میانگین ۳/۷۲ و اطلاع‌رسانی به موقع و کافی با ۳/۶۸ در اولویت دوم و التزام عملی رانندگان در اجرای موفق طرح با ۲/۶۸ در اولویت سوم و نقش سازمان‌های مؤثر و

مسئول طرح با میانگین ۲/۵۷ در اولویت چهارم و تعامل پلیس با رانندگان مسافربر شخصی با میانگین ۲/۳۵ در رتبه پنجم قرار گرفته است.

نتیجه‌گیری

این پژوهش با هدف بررسی عوامل تاثیرگذار بر کارآیی طرح برخورد با مسافربران شخصی در شهر مشهد انجام شده است که نتایج آن به شرح زیر ارائه می‌شود: درخصوص نحوه اجرای مقررات ترافیکی و نقش آن در کارآیی طرح برخورد با مسافربران شخصی می‌توان گفت که اجرای مقررات ترافیکی از طریق توقیف وسایل نقلیه با دستور مقام قضایی ۶۳/۹ درصد بیشترین و تذکر شفاهی پلیس راهنمایی و رانندگی ۷۱/۶ درصد کمترین نقش را داشته است. با اجرای مقررات ترافیکی از سوی پلیس از طریق شیوه‌های ذکرشده، کنترل و کاهش تخلفات مسافربران شخصی در سطح شهر مشهد به‌نحو مطلوبی صورت خواهد گرفت.

یافته‌ها نشان می‌دهد که موفقیت اجرای مقررات ترافیکی در شهر مشهد درخصوص کارآیی طرح‌های کنترلی برخورد با مسافربران شخصی در سطح بسیار پایینی بوده است. لذا می‌بایست کارکنان با تشویق لازم از جانب فرماندهان مربوطه در جهت اعمال قانون برخورد جدی‌تری با مسافربران شخصی به‌عمل‌آورند و حمایت‌های قضایی نیز از ماموران صورت گیرد و تذکرات شفاهی از اجرای مقررات ترافیکی که در حال حاضر بیشتر از جانب کارکنان وظیفه انجام می‌گیرد، حذف شود.

درخصوص شیوه‌های تعامل پلیس راهنمایی و رانندگی و نقش آن در کارآیی طرح برخورد با مسافربران شخصی در شهر مشهد می‌توان گفت: موفقیت تعامل پلیس راهنمایی و رانندگی با رانندگان مسافربر شخصی از طریق برنامه آموزشی هدفمند با ۵۸/۹ درصد کمترین و ساماندهی کردن وسایل نقلیه شخصی با ۵۷/۶ درصد بیشترین نقش را در کارآیی طرح داشته است و هم‌چنین موفقیت طرح با اجرای کارگاه آموزشی با ۴۶/۸ درصد در حد پایین بوده است، موفقیت پلیس راهنمایی و رانندگی از طریق ایجاد

شرایط مطلوب تعویض و تبدیل وسیله نقلیه مسافر بر شخصی به عمومی با ۹۰ درصد، بیشترین نقش موفقیت را داشته است. موفقیت پلیس در تعامل با رانندگان مسافر بر شخصی از طریق جانمایی محلی برای مسافربران شخصی در اجرای طرح برخورد با ۷۱/۸ درصد در حد بسیار زیادی بوده است.

یافته‌ها نشان داد افزایش تعامل پلیس راهنمایی و رانندگی با رانندگان مسافر بر شخصی، موجب کنترل و کاهش تخلفات مسافربران شخصی در سطح شهر مشهد می‌شود. با توجه به این‌که موفقیت اجرای شیوه‌های تعامل پلیس راهنمایی و رانندگی با رانندگان مسافر بر شخصی در سطح پایین است، لذا می‌بایست کارگاه‌های آموزشی و برنامه‌های آموزشی حذف و ساماندهی وسایل نقلیه مسافربران شخصی با نظارت پلیس و شهرداری‌ها تحت عنوان آژانس و ... صورت گیرد که می‌تواند تأثیر مطلوبی در کارآیی طرح داشته باشد. واحدهای پلیس راهور با همکاری دولت و مراکز خدماتی مربوطه می‌توانند با انجام اقدامات دیگری مانند ساماندهی و یا ایجاد شرایط تبدیل وسیله نقلیه شخصی به عمومی در افزایش کارآیی طرح مؤثر واقع شوند. دولت می‌بایست شرایطی را ایجاد کند تا کسانی که به‌عنوان مسافر بر شخصی در شهرها فعالیت دارند، بتوانند وسیله نقلیه شخصی خود را به عمومی تبدیل و پس از اخذ مدارک مورد نیاز از قسمت‌های مربوطه به سرویس‌دهی در حمل‌ونقل عمومی بپردازند. شهرداری می‌بایست با استفاده از نظر کارشناسان راهنمایی و رانندگی با جانمایی محلی برای سوار کردن مسافران، احساس امنیت را در بین آنان افزایش و تأثیر مطلوبی را در افزایش کارآیی ایجاد کند.

در خصوص اطلاع‌رسانی به‌موقع و کافی از لحاظ محتوا و اهداف طرح و نقش آن در کارآیی اجرای طرح برخورد با مسافربران شخصی در شهر مشهد می‌توان گفت: نقش اطلاع‌رسانی به‌موقع و کافی به مسافران از نظر محتوا و اهداف طرح در اجرای موفق طرح برخورد، با ۴۶/۱ درصد کمترین و اطلاع‌رسانی به‌موقع و کافی به رانندگان از لحاظ محتوا و اهداف طرح در اجرای طرح برخورد، با ۴۴/۹ درصد در حد متوسطی بوده است؛

آزمون اخذشده نشان می‌دهد با اطمینان بیش از ۹۹ درصد، افزایش اطلاع‌رسانی به‌موقع و کافی درخصوص محتوا و اهداف طرح ترافیک، موجب کنترل و کاهش تخلفات مسافربان شخصی در سطح شهر مشهد می‌شود. در این خصوص باید توجه داشت که اطلاع‌رسانی اگرچه زمان‌گیر و طولانی خواهد بود ولی باید در سطح فراگیرتری در شهر و در بین کلیه اقشار جامعه صورت گرفته تا به‌صورت فرهنگ درآید و به طریقی صورت پذیرد که رانندگان آن را پذیرفته و با ایجاد شرایطی که با آنان نیز مساعدت لازم صورت پذیرد این اطلاع‌رسانی انجام گیرد.

درخصوص التزام عملی رانندگان مسافربان شخصی شهر مشهد به قوانین و مقررات و نقش آن در کارآیی طرح برخورد با مسافربان شخصی می‌توان گفت: التزام عملی رانندگان به رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی با ۴۳/۳ درصد کمترین و رعایت موازین اسلامی و اخلاقی و شرعی با ۵۳/۶ درصد و التزام عملی رانندگان به رعایت حقوق شهروندی با ۵۴ درصد بیشترین موفقیت را در کارآیی طرح برخورد داشته است. با توجه به آزمون اخذشده با اطمینان بیش از ۹۹ درصد می‌توان گفت افزایش التزام عملی رانندگان مسافربان شخصی شهر مشهد به قوانین و مقررات، باعث کنترل و کاهش تخلفات مسافربان شخصی در سطح شهر مشهد می‌شود؛ لذا می‌بایست با توجه به این‌که اکثر رانندگان، اعمال قانون را در جهت افزایش قوانین و مقررات مثبت ارزیابی کرده‌اند ولی با اجرای سایر فرضیه‌ها در کنار اعمال قانون می‌توان شرایط مناسبی را ایجاد و رانندگان را ملزم به اجرای قوانین کرد. درخصوص رعایت موازین اخلاقی و شرعی از جانب مسافربان را می‌توان با نظارت دستگاه‌های انتظامی و قضایی و شهرداری‌ها به انجام رسانید.

درخصوص سازمان‌های مؤثر و مسئول طرح برخورد با مسافربان شخصی شهر مشهد و نقش آن در کارآیی طرح برخورد با مسافربان شخصی، می‌توان گفت: موفقیت طرح در هماهنگی و پشتیبانی دستگاه‌های قضایی از پلیس با ۴۳/۹ درصد کمترین و نقش سایر دستگاه‌های مسئول در اجرای طرح با ۵۰/۵ درصد بیشترین موفقیت را در

کارآیی طرح برخورد داشته است. آزمون اخذشده نشان می‌دهد حضور همیشگی وسایل نقلیه عمومی مسافربری در ایستگاه مربوطه با نظارت شهرداری با ۸۶ درصد بیشترین و اعمال تصمیمات اتخاذ شده در شورای ترافیک با ۴۲/۷ درصد کمترین موفقیت در کارآیی طرح‌های برخورد داشته است.

با اطمینان بیش از ۹۹ درصد می‌توان گفت که با افزایش حضور و تعامل سازمان‌های مؤثر و مسئول طرح برخورد با مسافربران شخصی شهر مشهد، موجب کنترل و کاهش تخلفات مسافربران شخصی در سطح شهر مشهد می‌شود. در صورت حمایت‌های قضایی و اجرایی‌کردن این طرح، پلیس با پشتوانه قوی‌تری می‌تواند به وظیفه خود عمل کند و به افزایش کارآیی طرح بیانجامد؛ کمک سایر دستگاه‌ها زیربنایی بوده، لذا اگرچه در کوتاه‌مدت تأثیرات خود را نشان ندهد ولی در درازمدت اثرات مثبت خود را خواهد گذاشت. حضور همیشگی وسایل نقلیه عمومی از جمله حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای و ایستگاه‌های شهری که بتواند سه فاکتور سریع، راحت و ارزان‌بودن را داشته باشد، می‌تواند تا حد زیادی از استفاده از وسایل نقلیه شخصی بکاهد. با توجه به این‌که ممکن است رانندگان از تصمیم‌های شورای ترافیک اطلاعی نداشته باشند. پاسخ‌شان نیز به این سؤال منفی و یا ضعیف باشد ولی چنان‌چه اطلاع‌رسانی خوبی صورت پذیرد، پاسخ‌ها مثبت خواهد شد، چرا که نظرها و تصمیم‌های شورای ترافیک با نظر کارشناسان راهور و در جهت حل معضلات ترافیکی انجام می‌گیرد.

یافته‌های رگرسیون نشان می‌دهد اجرای مقررات ترافیکی با میانگین ۶۰۰، بیشترین تأثیر را در کارآیی طرح برخورد داشته و سازمان‌های مؤثر و مسئول طرح با میانگین ۲۰۰، کمترین تأثیر را در موفقیت طرح برخورد با مسافربران شخصی داشته است. شیوه‌های تعامل پلیس با میانگین ۵۶۹ و اطلاع‌رسانی به‌موقع و کافی با ۳۱۰ و التزام عملی با میانگین ۲۱۰، به‌ترتیب بیشترین تأثیر را در موفقیت طرح برخورد دارند.

پیشنهادها

- از آنجایی که رانندگان مسافربر شخصی به عنوان شغل به این امر مبادرت می‌ورزند و از طرفی، تذکر شفاهی پلیس تأثیری در کاهش این تخلف ندارد و صرفاً وقت و هزینه و خستگی را برای ماموران پلیس به همراه دارد و از طرفی مسافربران شخصی به عنوان شغل به این کار می‌پردازند، تذکر پلیس کاری بس بیپوده خواهد بود و اعمال قانون روزانه این دسته از رانندگان همراه با مشاجرات و درگیری‌هایی است که کار را برای پلیس دشوار کرده و سبب ایجاد اختلال در سایر امورات روزمره‌اش می‌شود. در این خصوص می‌بایست با بهره‌گیری از نیرو و امکانات بیشتری به اعمال قانون این دسته از رانندگان پرداخت و نسبت به اعمال تنبیه‌های بیشتر و بهتری از جمله ضبط گواهی‌نامه و اعمال نمره منفی و در نهایت توقیف وسیله نقلیه آنان با کسب تکلیف از مقام قضایی اقدام کرد.

- باتوجه به این که درخصوص توقیف وسیله نقلیه مسافربران شخصی در قانون پیش‌بینی صورت نگرفته است، باید متولیان امر ترافیک برای آینده و گنجاندن آن در قانون اقدام لازم را به عمل آورند.

- جانمایی محلی برای سوار کردن مسافر توسط مسافربران شخصی از جمله ضرورت‌هایی است که در شهرها به این نکته باید توجه شود تا از درگیری بین رانندگان مسافربر شخصی و عمومی و ایجاد اختلال در نظم عبور و مرور و از بروز برخی برخوردها و رفتارهای بد بین رانندگان جلوگیری شود و شرایط برای افزایش کارایی طرح برخورد مساعد شود. با جانمایی محلی برای سوار کردن مسافر توسط مسافربران شخصی و ساماندهی کردن آنان ضمن این که شناسایی رانندگان توسط هم‌دیگر ممکن می‌شود از بروز جرائمی چون سرقت و تجاوز به عنف و زورگیری‌هایی که ممکن است صورت گیرد جلوگیری به عمل می‌آید و از طرفی مسافران با اطمینان خاطر بیشتری به مقصد خود خواهند رسید.

Archive of SID

- اگرچه پاسخ‌گویان به اطلاع‌رسانی به‌موقع و کافی به مسافران و رانندگان از لحاظ محتوا و اهداف طرح، پاسخ ضعیف داده‌اند ولی چنان‌چه این اطلاع‌رسانی به‌نحو فراگیرتر از طریق نشریات داخلی شهرها و به‌صورت بومی صورت پذیرد، احتمال استفاده از وسیله نقلیه شخصی را کاهش خواهد داد و به افزایش کارایی طرح کمک خواهد کرد.

- از جمله عواملی که در اجرای یک طرح در سطح جامعه اهمیت فوق‌العاده‌ای دارد، مبحث ایجاد زمینه فکری مناسب در اجتماع است. قبل از اجرای هرگونه طرح در جامعه می‌بایست آگاهی لازم در این خصوص در رابطه با اهداف و مزایای اجرای طرح اطلاع‌رسانی شود. یک طرح زمانی می‌تواند حداکثر کارایی و اثربخشی را داشته باشد که مورد مقبولیت اکثریت جامعه باشد، در این صورت است که آحاد جامعه در اجرای طرح نه تنها مقاومت نمی‌کنند بلکه در راستای اهداف اجرای طرح همراهی می‌کنند. در رابطه با طرح برخورد با مسافربران شخصی نیز این موضوع مصداق عینی دارد و سازمان پلیس می‌بایست این زمینه را در اجتماع در جهت کمک به مأموران مجری طرح انجام دهد.

منابع

- الوانی، سیدمهدی. (۱۳۷۸). استعاره‌ها ابزار شناخت سازمانی، فصل‌نامه مطالعات مدیریت، شماره ۷، ۳۱-۳۷.
- امینی، بهنام؛ دانشگر، محمدمهدی. (۱۳۹۰). ضرورت یک‌پارچه‌سازی و مدیریت واحد در حمل‌ونقل، مجموعه مقالات دهمین کنفرانس بین‌المللی حمل‌ونقل و ترافیک تهران، معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران.
- دفت، ریچارد ال. (۱۳۷۷). تئوری و طراحی سازمان. ترجمه: علی پارسائیان و سیدمحمد اعرابی ج ۱ و ۲، تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.

ive of SID

زنوز، هادی. (۱۳۹۱). بررسی عوامل مؤثر بر میزان استفاده از حمل‌ونقل عمومی خانوارهای شهری استان تهران، مجموعه مقالات دهمین کنفرانس بین‌المللی حمل‌ونقل و ترافیک تهران، معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران.

فراست، مرضیه؛ افتخاری، قدرت؛ صادقی، زهره. (۱۳۹۰). یکپارچه‌سازی حمل‌ونقل عمومی در شهر اصفهان، مجموعه مقالات دهمین کنفرانس بین‌المللی حمل‌ونقل و ترافیک تهران، معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران.

سیدجوادین، سیدرضا. (۱۳۸۱). مدیریت منابع انسانی و امور کارکنان، تهران: نشرنگاه. عیسی‌خانی، احمد. (۱۳۶۷). سازمان با عملکرد برتر، ماهنامه تدبیر، دوره ۱۹، شماره ۱۹۲: ۲۹-۲۴.

مهری، غلامرضا. (۱۳۹۰). بررسی میزان رضایت‌مندی رانندگان خودروهای شخصی شمال شهر تهران از نحوه رفتار پلیس راهور (پایان‌نامه کارشناسی ارشد). دانشگاه علوم انتظامی امین.

Jones, Elizabeth. (2004). Organizational communication: challenges the new century: International communication Association. Journal of communication, vol 54. Issue 4. pages 588- 816.

Raab, Jörg; H. Brinton, Milward. (2003). "Dark Networks as Problems". Journal of Computer-Mediated Communication 13. P 405-428.

Smith, G. (2002). Top seven secrets of creating high performance organizations, from <http://top7business.com>.

