

مدیریت شهری و اثرات آن بر حمل و نقل و ترافیک شهری (مطالعه موردی: شهر اصفهان)

اعظم حیدری

دانشجوی مقطع دکتری مدیریت رسانه، دانشگاه آزاد واحد غرب، تهران، ایران.
آدرس پست الکترونیک نویسنده (Heyaz158@gmail.com)

چکیده

هم اکنون در بسیاری از کشورها، مشکلات حمل و نقل و ترافیک به یکی از چالش های مهم اجتماعی و ملی تبدیل و سهم قابل توجهی از تولید ناخالص ملی را تشکیل داده است، به طوری که دستیابی به حمل و نقل ایمن، ارزان و کارا به عنوان یکی از محورهای اصلی سیاست های توسعه مورد تاکید است. 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 به خصوص در سیستم مدیریت پروژه در شهرهای بزرگ مانند شهر اصفهان 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 اثرات آن بر حمل و نقل و ترافیک شهری در کلان شهر اصفهان و ارائه راهکارهای مدیریتی و اجرایی را ایجاد می نماید.

واژگان کلیدی: مدیریت شهری، حمل و نقل، ترافیک شهری، عوامل مدیریتی، عوامل اجتماعی، کلان شهر اصفهان.

هفتمین کنفرانس ملی پژوهش های سازمان و مدیریت

تهران - ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۳

مقدمه

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 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 اصفهان 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 اصفهان 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 شهرداری های 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 اصفهان احساس می شود تا بتوان با شناسایی این عوامل گامی مهم مدیریت کردن حمل و نقل شهری شود و از ترافیک های زیاد در شهر با ایجاد آلودگی های زیست محیطی جلوگیری شود. رشد شهرها پیش بینی تقاضای سفر و بهره‌وری زیرساخت های حمل و نقل را به یک وظیفه جدی برای مدیران حمل و نقل و برنامه ریزان شهری ساخته است (Janell Norouziyan et al, 2021). 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 می گذارد. عوامل بسیاری مانند جمعیت، کیفیت و قیمت تسهیلات میتوانند بر روی تقاضای سفر تأثیر می گذارند و از آنجایی که تقاضای سفر به طور مستقیم تحت تاثیر جمعیت قرار دارد، تقاضای مشتق شده نامیده می شود. از سوی دیگر، ایجاد زیرساخت ارتباطی و دستیابی به شبکه حمل و نقل و ترافیک پیشرفته و یکپارچه، زمینه‌ی ارتقا ایمنی حمل و نقل شهری و جلوگیری از ترافیک شهری را فراهم میکند یکی از عوامل مهم ارتقا ایمنی 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 استخوان بندی شبکه معابر شهر و ایجاد سهولت دسترسی به اقصی نقاط شهر از اهمیت

هفتمین کنفرانس ملی پژوهش های سازمان و مدیریت

تهران - ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۳

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 اصفهان 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 اصفهان 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 اصفهان 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 پایانه های 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

مجموعه کنفرانس ملی پژوهش های سازمان و مدیریت

تهران - ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۳

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 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 اصفهان 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 اصفهان 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.

4

طرح شبکه قطار شهری، اتوبوسرانی و مینی بوسرانی و تاکسیرانی ون، بهینه سازی جریان ترافیک در معابر شهری از طریق اعمال مدیریت و ترافیک، طرح ارتقای فرهنگ ترافیک، فراهم کردن سیستم حمل و نقل یکپارچه و توسعه سیستم های حمل و نقل عمومی کارا با ارتقای سطح سرویس آنها، کاهش تقاضای سفر سواره و افزایش سهم نقلیه عمومی اعم از قطار شهری، اتوبوسرانی و سایر سیستم های حمل و نقل عمومی، افزایش سهم سفرهای غیرموتوری مانند پیاده روی و دوچرخه سواری با توجه به سازگاری آنها با محیط زیست، ارتقای ایمنی سیستم حمل و نقل شهری و جلب اعتماد شهروندان نسبت به وسایل نقلیه عمومی از جمله اهداف تاکید شده در این طرح است. با گسترش پدیده شهر نشینی، حمل و نقل در شهرها ابعاد گسترده ای به خود گرفته و پاسخگوی نیازهای ترافیکی مردم در سطح شهرها نیست. این امر در شهرهای متوسط و بزرگ دنیا بیشتر نمود داشته و استفاده از سیستم های حمل و نقل عمومی جهت جابجایی مردم، امری ضروری به نظر می رسد. آنچه مسلم است توسعه شبکه حمل و نقل شهری در کلا نشهر های ایران هم به عنوان مهمترین چالش شهری مطرح بوده است و تهران به عنوان سرآمد کلا نشهرهای ایران، نیاز به راهکارهای اجرایی و تسریع در توسعه شبکه حمل و نقل شهری دارد. افزایش قابل توجه زمان جابجایی، افزایش تصادفات، آلودگی هوا و نزدیک شدن میزان آلودگی هوا به مرزهای تهدید سلامت انسانی، از تبعات سیستم حمل و نقل ناپایدار در مناطق شهری است. اما به راستی چگونه می توان به سیستم حمل و نقل پایدار دست یافت؟! به طور حتم پایداری، تنها با ایجاد تغییرات در طراحی، الگوهای استفاده و مدیریت وسایل نقلیه حاصل نمی شود بلکه باید تغییراتی در نحوه تفکر نسبت به شناخت و ارزشیابی راهکارهای ممکن برای حل مشکلات حمل و نقل ایجاد شود. یک سیستم حمل و نقل پایدار نیازمند فعالیت هایی پیش از کنترل آلودگی هوا، ترافیک یا کاهش مصرف سوخت است و بررسی ها نشان داده است که هیچ راه حل منفردی برای حل مشکلات پیچیده و حمل و نقل وجود ندارد و رفع چنین مشکلی نیازمند یک سازوکار جامع و پویا و قابل اطمینان است. مدیریت صحیح حمل و نقل اثرات توسعه حمل و نقل را برای کارایی اقتصادی، موضوعات زیست محیطی، مصرف منابع، کاربری اراضی و عدالت اجتماعی مورد توجه قرار می دهد و به کاهش اثرات زیست محیطی، افزایش بازدهی سیستم حمل و نقل و بهبود زندگی اجتماعی کمک می کند و هدف آن سیستم، افزایش کارایی و جابجایی کالاها، خدمات و افراد با حداقل مشکلات دسترسی است. واقعیت این است که وضعیت جابجایی مردم در دنیای پرهیاهوی امروز مطلوب نیست و بدون انجام اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه بدون شک در آینده نزدیک تبدیل به یک بحران خواهد شد. لذا هم کشورهای توسعه یافته و هم

هفتمین کنفرانس ملی پژوهش های سازمان و مدیریت

تهران - ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۳

در حال توسعه ناگزیر به حرکت به سوی مدیریت پایدار حمل و نقل هستند و برای حل معضلات عدیده ترافیکی در شهرها باید مبانی و اصول حمل و نقل پایدار را به عنوان مرکز ثقل برنامه های آتی حمل و نقل مد نظر قرار دهند.

امروزه با توسعه روزافزون علم مهندسی ترافیک در دنیا روش ها و ابزارهای بسیاری برای مقوله مدیریت ترافیک ایجاد شده است. سیستم های حمل و نقل هوشمند یکی از این ابزارهاست. سیستم های حمل و نقل هوشمند مفهومی نو در عرصه مهندسی ترافیک است که نقش بسیار مهمی در امنیت و پویایی حمل و نقل به عهده دارد. این سیستم ها باعث افزایش کارایی شبکه حمل و نقل و ترافیک گردیده است که با گسترش آن در مدیریت شهری تهران می توان بسیاری از مشکلات حمل و نقل را مرتفع نمود.

با توجه به صورت مساله ای که صورت گرفت، به نظرمی رسد یکی از مسائل مهم در شهر اصفهان که اثرات نامطلوب در حوزه های زیست محیطی، ترافیک، اتلاف وقت، ازدحام، چرخاگرگی، 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 اصفهان می باشد. 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 سه گانه انسان، تکنولوژی و طبیعت در مساله ترافیک، مهمترین مشکل را در بعد انسانی (رفتار رانندگان و عابرین) و اجزای محیط و تکنولوژی را در مراتب بعدی میدانند.

5

نوروزیان و همکاران، ۱۳۹۴، پیشبینی تقاضای حمل و نقل پایدار شهری در راستای مدیریت و ارتقای ایمنی شبکه معابر با استفاده از رویکرد پویایی شناسی سیستم ها: مطالعه موردی تهران، مهمترین مساله 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 پویایی شناسی سیستمها پیشنهاد شده است. مدل پیشنهادی شامل چهار زیر سیستم جمعیت، تقاضای سفر، سرمایه گذاری در حوزه حمل و نقل و تراکم ترافیک میباشد که براساس زیرسیستم های پیشنهادی مدل جریان-انباشت ساخته شده، پس از پیاده سازی روابط ریاضی، شبیه سازی، و در نهایت مدل ساخته شده اعتبارسنجی شده است. همچنین با استفاده از مدل پیشنهادی، شبیه سازی سناریوهای متعددی را با استفاده از داده های واقعی شهر تهران شبیه سازی انجام شده است. از جمله سیاستهای پیشنهادی میتوان به کنترل کرایه ها، توسعه کمی و کیفی حمل و نقل عمومی و ریلی، کاهش استفاده از اتومبیل های شخصی و کنترل قیمت سوخت اشاره کرد. نتایج شبیه سازی 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 می شود.

حسینی چشمه ماکانی و همکاران، ۱۳۹۵، مدیریت حمل و نقل و ترافیک شهری در تهران با نگاه اقتصادی، هدف این مقاله احصا و الویت بندی مولفه های موثر بر مدیریت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران با نگاه اقتصادی و کاربرد روش AHP است. جامع آماری تحقیق، شامل خبرگان و صاحب نظران حوزه های مختلف خدماتی، اقتصادی، اجتماعی و نظامی می باشند. نتایج تحقیق نشان می دهد که مولفه های تقدم دسترسی نسبت به حرکت باعث کاهش ترافیک و به تبع آن کاهش هزینه ها می گردد. 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 کتابخانه ای و با بهره گیری 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.

روش تحقیق

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-تحلیل‌شده و به لحاظ هدف بنیادی - کاربردی و از نظر روش تحلیل می‌باشد. که در آن با به کارگیری دیدگاه توسعه‌پایدار سعی در ارائه راهکاری جهت آسیب‌های ناشی از حمل و نقل و ترافیک شهری دارد. در این تحقیق ابزار گردآوری، ابزار اسنادی می‌باشد و از نرم‌افزار SPSS و سایر نرم‌افزارهای مکمل استفاده گردیده است. ابتدا مطالعه مبانی نظری در باب چه عواملی باعث می‌شود که حمل و نقل و ترافیک شهری باعث مشکلاتی برای شهر می‌شوند سپس بر پایه مبانی نظری اقدام شده و پرسشنامه‌ای تهیه گردید پرسشنامه با توجه به منافی نظر و همچنین شاخص بندی و همچنین با توجه عوامل بر آسیب‌شناسی 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 می‌باشد. روش تجزیه و تحلیل با استفاده از نرم‌افزار SPSS می‌باشد.

منطقه مورد مطالعه

اصفهان، یکی از کلان‌شهرهای تاریخی در مرکز ایران است که در زمان سلسله صفویان، سلجوقیان و آل بویه پایتخت ایران بوده است. اصفهان مرکز استان اصفهان و نیز شهرستان اصفهان است. شهری در امتداد رودخانه با سه میراث جهانی یونسکو، معماری باستانی اسلامی. اصفهان سومین شهر پرجمعیت ایران پس از تهران و مشهد، (۱۲). یکصد و شصت و پنجمین شهر پرجمعیت جهان و نهمین شهر پرجمعیت غرب آسیا به‌شمار می‌رود. اصفهان چهاردهمین کلان‌شهر پرجمعیت خاورمیانه است. کلان‌شهر اصفهان با ۱۵ منطقه شهری، پس از تهران دومین کلان‌شهر بزرگ ایران از نظر مساحت شهری است. شهر اصفهان کلان‌شهری بوده که نامش همواره در کنار رودخانه زاینده‌رود می‌آید. جمعیت اصفهان در سال ۱۳۸۵ خورشیدی بالغ بر ۱'۵۸۳'۶۰۹ نفر

هفتمین کنفرانس ملی پژوهش های سازمان و مدیریت

تهران - ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۳

بوده است. جمعیت استان اصفهان طبق آخرین سرشماری رسمی در سال ۱۳۹۰ برابر با مناطق ۱۵ گانه ۲/۸۷۹/۲۵۶ نفر بوده که ۵/۸۳ درصد آن در نقاط شهری و بقیه در نقاط روستایی و عشایر سکونت داشته‌اند. در سال ۱۳۹۵ خورشیدی به ۳'۱۶۱'۲۱۱ مناطق ۱۵ گانه نفر رسیده است. و برآورد شده که در سال ۱۴۰۱ مناطق ۱۵ گانه شهر اصفهان به ۴ میلیون نفر رسیده است. اصفهان از دیرباز از مهم‌ترین مراکز شهرنشینی در فلات ایران به‌شمار می‌رفته است.

طی پژوهشی که به سفارش شورای فرهنگ عمومی در سال ۱۳۸۹ ش انجام شد و براساس یک بررسی میدانی و یک جامعه آماری از میان ساکنان ۲۸۸ شهر و حدود ۱۴۰۰ روستای سراسر کشور.

این شهر در سه نوبت به پایتختی ایران برگزیده شد. دوران سلجوقیان، آل بویه و صفویان (در بین سال‌های ۱۰۵۰ تا ۱۷۲۲ میلادی). به‌ویژه در سده شانزدهم میلادی به هنگام پادشاهی ایران صفوی که پایتخت ایران شد، رونق فراوانی نیز گرفت. بناهای تاریخی متعددی در شهر وجود دارد که شماری از آن‌ها به عنوان میراث تاریخی در یونسکو به ثبت رسیده‌اند (۱۹). وجود آثار تاریخی بسیاری در این شهر سبب شده تا در سال ۲۰۰۶ استان اصفهان به عنوان پایتخت فرهنگی جهان اسلام معرفی گردد. سالانه مسافران و گردشگران زیادی از داخل و خارج کشور به این استان سفر می‌کنند. این شهر بر روی دشتی هموار و در ارتفاع ۱۵۷۰ متری از سطح دریا واقع شده است که عامل پیدایش آن زاینده رود بیان می‌شود. این شهر به داشتن معماری ایرانی، پل‌های سرپوشیده، مسجدها و مناره‌های منحصر به فردش نام‌آور است، همین امر سبب شده تا در فرهنگ عامه، اصفهان نصف جهان، لقب بگیرد. این شهر در آذر ۱۳۹۴ (دسامبر ۲۰۱۵) به همراه رشت به عنوان نخستین شهرهای ایران، به شبکه شهرهای خلاق جهان زیر نظر یونسکو پیوست و از ۱۳۹۷ به ابتکار شهرهای دوستدار کودک ملحق شد (۲۰). براساس استانداردهای یونسکو، شهر خلاق، شهری است که از نوآوری و توانمندی‌های شهروندان در توسعه پایدار شهری بهره می‌برد (۲۰). میدان نقش جهان نمونه برجسته‌ای از معماری صفوی است. از جمله دیگر آثار تاریخی اصفهان از منارجنبان، سی‌وسه پل، پل خواجو، کاخ چهل‌ستون، عمارت عالی‌قاپو، مسجد شیخ لطف‌الله، پل مارنان، حمام علی‌قلی‌آقا، مسجد جامع عباسی، پل شهرستان و بسیاری از اماکن تاریخی دیگر را نیز می‌توان نام برد. سطح شهر از سطح عمومی دریاها حدود ۱۵۷۰ متر ارتفاع دارد و در قسمت شمالی و شرقی به کویر محدود می‌گردد و در قسمت غربی و جنوبی نیز به سلسله کوه‌های زاگرس منتهی می‌شود. کوهستان کرکس در پنجاه کیلومتری شمال اصفهان و زردکوه بختیاری در جنوب غربی آن قرار دارد. وجود آب‌هایی همانند زاینده رود که از زاگرس سرچشمه گرفته دلیل پیدایش این شهر می‌باشد. شهر اصفهان بر روی دشتی به نسبت هموار با شیبی در حدود ۲ درصد و به طرف شمال شرقی بنا گردیده است. در طی سده‌های گذشته نیز به سبب وجود آب فراوانتر و آلودگی کمتر در سمت جنوب غربی توسعه بیشتری یافته است.

نتایج بررسی های به عمل آمده

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 (بی اهمیت) و ۵ (بسیار مهم) قرار داشتند. بیشترین میانگین در نمونه های مورد بررسی در شاخص مدیریتی مربوط به گویه های: ناسازسایبای های نظام مناقصات در دستگاههای 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 طرح های 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 طرح ها (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 تمديد (۴,۵۶) می باشد.

جدول ۱- میانگین و انحراف استاندارد مولفه های شاخص مدیریتی

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

هفتمین کنفرانس ملی پژوهش های سازمان و مدیریت

تهران - ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۳

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 ۰/۰۵ سنجیده می شود.

جدول ۲- آزمون کموگراف اسمیرنوف

		modiriyat	egtemaei	kalbadi
N		378	380	380
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	4.5854	4.5982	4.60
	Std. Deviation	.41050	.40878	.373
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

9

همانطور که نتایج آزمون کموگراف اسمیرنوف در جدول ۲ نشان می دهد P-value کوچک تر از ۰/۰۵ می باشد و غیر نرمال بودن داده ها را مشخص می کند. طبق این نتیجه گیری برای اثبات فرضیه ها باید از آزمون بایومینال یا دو جمله ای استفاده کرد.

بررسی فرضیه

فرضیه پژوهش:

مشکلات مدیریتی در سیستم حمل و نقل ترافیک شهری کلانشهر اصفهان تاثیر گذار است.

جدول ۳- 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	۳۷۸	۹۹		
	جمع کل		۳۸۰	۱۰۰		

طبق یافته های به دست آمده در جدول (۳) 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 اصفهان است. (جدول ۳).

آزمون مولفه های شاخص مشکلات مدیریتی

هفتمین کنفرانس ملی پژوهش‌های سازمان و مدیریت

تهران - ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۳

جدول ۴- آزمون دو جمله‌ای مولف‌های مشکلات مدیریتی تاثیر گذار بر حمل و نقل ترافیک شهری

مؤلفه	گروه‌ها	طبقه‌ها	تعداد	نسبت مشاهده شده (به درصد)	نسبت آزمون	سطح معنی داری دوسویه
نارسائی‌های نظام برگزاری مناقصات	گروه ۱	≤ 3	16	.04	۵۰٪	.۰۰۱
	گروه ۲	> 3	364	.96		
	جمع کل		۳۸۰	۱۰۰		
عدم تاثیر پذیری از عملکرد کیفی و سوابق قبلی	گروه ۱	≤ 3	21	.06	۵۰٪	.۰۰۱
	گروه ۲	> 3	359	.94		
	جمع کل		380	۱۰۰		
عدم بهره‌گیری از روش‌های نظارتی صحیح	گروه ۱	≤ 3	14	.04	۵۰٪	.۰۰۱
	گروه ۲	> 3	366	.96		
	جمع کل		380	۱۰۰		
عدم وجود نظام مدیریت واحد شهری به منظور	گروه ۱	≤ 3	21	.06	۵۰٪	.۰۰۱
	گروه ۲	> 3	359	.94		
	جمع کل		380	۱۰۰		
وجود ابهامات و نواقص در شرایط خصوصی	گروه ۱	≤ 3	36	.09	۵۰٪	.۰۰۱
	گروه ۲	> 3	344	.91		
	جمع کل		380	۱۰۰		
استفاده از طرح‌های سنتی و زمان‌بر	گروه ۱	≤ 3	19	.05	۵۰٪	.۰۰۱
	گروه ۲	> 3	361	.95		
	جمع کل		380	۱۰۰		
طرح برنامه‌زمان‌بندی کلی و غیر کارشناسانه	گروه ۱	≤ 3	14	.04	۵۰٪	.۰۰۱
	گروه ۲	> 3	366	.96		
	جمع کل		380	۱۰۰		
عدم برنامه‌ریزی مشخص در اجرایی کردن	گروه ۱	≤ 3	27	.07	۵۰٪	.۰۰۱
	گروه ۲	> 3	353	.93		
	جمع کل		380	۱۰۰		
کمبود اعتبار و عدم تخصیص	گروه ۱	≤ 3	16	.04	۵۰٪	.۰۰۱
	گروه ۲	> 3	364	.96		
	جمع کل		380	۱۰۰		
فقدان برنامه‌ریزی و برقراری توازن	گروه ۱	≤ 3	17	.04	۵۰٪	.۰۰۱
	گروه ۲	> 3	363	.96		

هفتمین کنفرانس ملی پژوهش‌های سازمان و مدیریت

تهران - ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۳

		۱۰۰	380	جمع کل		
۰/۰۰۱	۵۰٪	۰.04	16	<= 3	گروه ۱	ضعف قوانین مدون و ضمانت اجرایی قوانین
		۰.96	362	> 3	گروه ۲	
		۱۰۰	380	جمع کل		

با توجه به اینکه سطح معنی داری آزمون دو جمله‌ای همه مولفه‌های ۱ تا ۱۱ شاخص مشکلات مدیریتی زیر ۰/۰۵ است، لذا می‌توان ادعا نمود تمام مولفه‌های شاخص مشکلات مدیریتی تاثیر گذار بر حمل و نقل ترافیک شهری در شهر اصفهان است. در جهان امروز حمل و نقل و ترافیک شهری مقوله‌ای است که تمام مردم به نحوی با آن در ارتباط مستقیم هستند و به موازات رشد و توسعه شهرها نیاز به خدمات و تسهیلات همگانی نیز افزایش یافته است و این امر به نوبه خود، ابعاد جدیدی به مسایل عمومی کلان شهرها به ویژه مسئله حمل و نقل و ترافیک شهری آن خواهد داد. با توجه به پیشرفت‌های جامعه بشری و توجه انسان به حفظ محیط زیست و افزایش امنیت نیاز به یک سیستم جدید حمل و نقل بیش از همیشه الزم و ضروری به نظر می‌رسد. سیستم سنتی حمل و نقل دیگر پاسخگوی نیازهای بشر امروز نیست. نیاز به سرعت بیشتر، ایمنی بیشتر، آسیب زیست محیطی کمتر و از همه مهمتر آسایش و آرامش بیشتر؛ همگی نشان دهنده‌ی این است که بشر امروزی نیازمند تحولی در صنعت حمل و نقل است. از این جهت با بکارگیری فناوری‌های مدرن و جدید باعث تحولی شگرف در صنعت حمل و نقل شده است. با توجه به رشد روزافزون جمعیت و تعداد وسایل نقلیه که متعاقب آن مسایل و مشکلات جدی حمل و نقل از قبیل آلودگی‌های زیست محیطی، کاهش منابع انرژی، افزایش خسارت‌های مادی و معنوی ناشی از تصادفات، افزایش زمان‌های تلف شده و روند رشد سریع تقاضای حمل و نقل به ویژه در ساعات اوج را ایجاد نموده است، ضرورت دارد تا توسط متولیان ترافیک و تصمیم گیران اصلی شهر، توجهی ویژه به اتخاذ سیاست‌های راهبردی در مقابله با این معضل مهم، مبذول گردد. هم اکنون در بسیاری از کشورها، مشکلات حمل و نقل و ترافیک به یکی از چالش‌های مهم اجتماعی و ملی تبدیل و سهم قابل توجهی از تولید ناخالص ملی را تشکیل داده است، به طوری که دستیابی به حمل و نقل ایمن، ارزان و کارا به عنوان یکی از محورهای اصلی سیاست‌های توسعه مورد تاکید است. با مطالعه‌ی مباحث فوق در مورد سیستم حمل و نقل و شکل سنتی و هوشمند و امروزی و پیشرفته‌ی آن اینگونه درمی‌یابیم که متخصصین و مهندسی‌ن و گروه‌های تحقیق ویژه در این زمینه با تلاش‌های نامحدود خود با استفاده از فناوری اطلاعات در به اوج رساندن سیستم حمل و نقل توانسته‌اند خدمت بی‌حد و اندازه‌ای را در ایجاد آسایش و ایمنی و رفاه در سطح جهانی انجام دهند که براساس یافته‌های این پژوهش، توسعه مدیریتی و استفاده از روش‌های پیشرفته برای مدیریت حمل و نقل و ترافیک شهری کلانشهر اصفهان ضروری به نظر می‌رسد.

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) و عدم 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 زمان بر بدون استفاده از تکنولوژی روز (۴،۶۱)، طرح برنامه زمان بندی کلی و غیر کارشناسانه (۴،۶۱)، عدم برنامه ریزی مشخص در اجرای 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 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 با استفاده از آزمون دو جمله‌ای در سه شاخص نشان داده شده است که با توجه به اینکه سطح معنی داری آزمون دو جمله‌ای شاخص مدیریتی زیر ۰/۰۵ است، لذا می‌توان ادعا نمود شاخص مدیریتی از دیدگاه مصاحبه شونده‌گان بسیار تاثیر گذار بر حمل و نقل ترافیک شهری در شهر اصفهان است. همچنین، با توجه به اینکه سطح معنی داری آزمون دو جمله‌ای شاخص مدیریتی زیر ۰/۰۵ است، لذا می‌توان ادعا نمود عوامل مدیریتی از دیدگاه مصاحبه شونده‌گان تاثیر گذار بر حمل و نقل ترافیک شهری در شهر اصفهان است. باید بیان نمود که، مدیریت صحیح حمل و نقل اثرات توسعه حمل و نقل را بر روی کارایی اقتصادی، موضوعات زیست محیطی، مصرف منابع، کاربری اراضی و عدالت اجتماعی مورد توجه قرار می‌دهد و به کاهش اثرات زیست محیطی، افزایش بازدهی سیستم حمل و نقل و بهبود وضعیت زندگی اجتماعی کمک می‌کند و هدف آن سیستم افزایش کارایی و جابه جایی کالاها، خدمات و افراد با حداقل مشکلات دسترسی است. که بدون سازماندهی مجدد استراتژی‌ها، سیاست‌ها و برنامه‌ها قابل دستیابی نخواهد بود واقعیت این است که وضعیت جابه جایی مردم در دنیای امروز نامطلوب است و بدون انجام اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه بدون شک در آینده نزدیک تبدیل به یک بحران خواهد گردید، لذا هم کشورهای توسعه یافته و هم در حال توسعه ناگزیر به حرکت بسوی مدیریت پایدار حمل و نقل هستند و برای حل معضلات عدیده ترافیکی در شهرها می‌بایست مبانی و اصول حمل و نقل پایدار را به عنوان مرکز ثقل برنامه‌های آتی حمل و نقل مد نظر قرار دهند.

بررسی اثرات متقابل سیاست‌های حمل و نقل شهری و توسعه و کاربری زمین رشد روز افزون استفاده از وسائل نقلیه موتوری در حمل و نقل کلانشهرها، در کشورهای در حال توسعه و توسعه یافتگی، هماهنگی بین سیاست‌های حمل و نقل شهری و سیاستهای توسعه شهر را ایجاب می‌نماید.

هفتمین کنفرانس ملی پژوهش های سازمان و مدیریت

تهران - ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۳

مجاهددینی، م. ۱۳۹۶. شاخص های حمل و نقل پایدار شهری با رویکرد رشد هوشمند، هفدهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک، تهران، معاونت و سازمان حمل و نقل ترافیک و اتوبان و حمل و نقل عمومی شهرها، جهاد دانشگاهی.

تقوایی، مسعود، فتحی عفت، ۱۳۹۰، معیارهای مکان گزینی و طراحی مسیرهای دوچرخه سواری (با تاکید بر شهر اصفهان)، جامعه شناس کاربردی، شماره سوم، ص ۱۳۷

جباری، سمانه، کاکاوند، الهام روشن، محمد، ۱۳۹۹، 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

چوپانی، علی ندارانف چوپانی عبدالاحد، ۱۳۹۹، مدیریت حمل و نقل شهری، سری منابع آموزشی شهرداری ها ص ۳-۴. حسینی چشمه ماکانی 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

رحمتی احمد قائد ۱۳۹۷، آسیب شناسی انضباط ترافیکی فرودگاه امام خمینی (ره)، مجله روان شناسی اجتماعی سال سیزدهم، شماره ۴۹، زمستان ۱۳۹۷

رضاخانی، ابودر، (۱۳۸۱)، چالش های پیرامون مطالعات حمل و نقل شهری، نشریه شهرداری ها، شماره ۴۲، سال چهارم، تهران صفحات ۶۳ تا ۶۶

رمضان زاده، حبیب الله. مولائی، علیرضا، مولائی، علی محمد. (۱۳۹۴) حمل و نقل شهری، اثرات و راهکارهای زیست محیطی آن، دو فصلنامه ی هنرهای کاربردی، شماره ۱۶، ص ۵۷

زارع رود بزانی ملیحه، ۱۳۹۳، بررسی تاثیر حمل و نقل عمومی قطار شهری بر کاهش آلودگی هوا، سوخت و ترافیک شهر شیراز، مدیریت شهری نوین، شماره پنجم ص ۲۰

زرقاتی، هادی. امینی، مرضیه. رمضانی، مهناز. (۱۳۹۶)، تحلیل اصول و ملاحظات امینی در زیرساخت حمل و نقل شهری در کلان شهرهای ایران، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره سوم، ص ۹۸

سازمان مدیریت و برنامه، (۱۳۸۳)، گزارش نظارتی پروژه های عمران ملی، نشریه برنامه و بودجه، شماره ۶۵ و ۶۶، تهران، (صفحات ۱۴ تا ۱۷) سالنامه ی آماری حمل و نقل سازمان پایان نامه ها و حمل و نقل، ۱۳۹۰

صفوی، سید علیرضا - شایانفر، محسنعلی - آزادانی، سید مسعود - اشتهاوردیان، احسان الله، (۱۳۸۹)، بررسی علل تاخیر زمان اجرای پروژه های عمرانی شهری با توجه به عوامل پروژه، مجموعه مقالات ششمین کنفرانس بین المللی مدیریت پروژه، سایت مرجع دانش وابسته به شرکت "توسعه فناوری ساختمان بوم سازه"، ناشر تخصصی کنفرانسهای کشور، مجمع ناشران الکترونیک کشور، تهران.

کرمزاده ابراهیم ۱۳۹۷، بررسی وضعیت حمل و نقل و ترافیک شهری شهر یزد مطالعه موردی محله لب خندق و خیابان امام، پایان نامه ارشد، دانشگاه یزد

مهدی زاده و همکاران، ۱۳۸۹، ارائه مدلی برای مدیریت یکپارچه حمل و نقل و ترافیک شهری در کلان شهرهای ایران، مدیریت حمل و نقل، تاریخ پذیرش ۲۲ خرداد ۱۳۸۹

Chowdhury, M and Sadek H. 2003. **Fundamental of Intelligent Transportation System Planning**, Artech House, Newyork, 2003.

Isaacs, Steven (2015). **The Difference between Gamification and Game-Based Learning**. Retrieved from <http://inservice.ascd.org/the-difference-between-gamification-and-game-based-learning> .

Hamari, Juho and Jonna Koivisto (20^{۲۱}), Social Motivations to Use Gamification: An Empirical Study of Gamifying Exercise, ECIS 2013 Proceedings. Paper 122. Retrieved from: <http://aisel.aisnet.org/ecis2013/122>.

Frang, Kristoffer and Robin Mellstrand (20^{۲۲}), **Enterprise Gamification of the Employee Development Process at an Infocom Consultancy Company**, Master of Science degree in Industrial Engineering and Management at Lund University, Sweden.



هفتمین کنفرانس ملی پژوهش‌های سازمان و مدیریت

تهران - ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۳



- Environmental Correlates of Bicycling in U.S. Adults, **American Journal of Preventive Medicine**, ۷۲: ۱۵-۲۶.
- Fainstein, Susan S., & Scott Campbell (2002). **Readings in urban Theory**, Second edition, Blackwell publishers
- Fateminia, M. (2001). **Cultural and Social Study of Travelers Terminals in Tehran**; Challenges and Solutions, Study Project, Tehran Research and Planning Center. Tehran.
- Hidalgo, D. Huizenga, C. (۲۰۱۳). **Implementation of sustainable urban transport in Latin America**. Research in Transportation Economics, ۴۰(۱), ۶۶-۷۷.
- Janelle, D. G., & Gillespie, A. (2004). **Space-time constructs for linking information and communication**
- Porter, A, Salvo, Doberah. Perez, A, Reininger, B. Kohl, H. (۲۰۱۷), Intrapersonal and
- Potter, s. Skinner, M. (۲۰۰۰). **On transport integration: a contribution to better understanding**, Journal of Futures, ۳۲, ۲۷۵-۲۸۷.
- technologies with issues in sustainable transportation. **Transport Reviews**, 24(6), 665-677.
- 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.
- Deterding, Sebastian; **Dan Dixon, Rilla Khaled and Lennart Nacke** (2011), From Game Design Elements to Gamefulness: Defining “Gamification”, MindTrek’11, September 28-30, 2011, Tampere, Finland.
- Davis, Donna Z. and Harsha Gangadharbatla (201۹), **Emerging Research and Trends in Gamification**, Publisher: IGI Global, Release Date: August 201۹, ISBN: 9781466686519.
- Dale, Steve. (2014). **Gamification: Making work fun, or making fun of work?** Business Information Review, 31(2), 82-90.