مدیریت شهری
فصلنامه علمی پژوهشی مدیریت شهری و روستایی
شماره ۵۹ . تابستان ۱۳۹۹
Urban managment
No.59 Summer 2020
۹۳-۱۱۰
تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۹/۲/۲۴ تاریخ پذیرش نهایی : ۱۳۹۹/۵/۶

بررسی نقش مسئولیت پذیری اجتماعی شهروندان برافزایش استفاده آنان از ناوگان حمل و نقل همگانی (مطالعه موردی نواحی چهار گانه شهرداری منطقه ۱۱ تهران)

محمد جواد رشیدی[۱] -کارشناسی ارشد مدیریت شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی
فیروزه خزایی کوهپر - دکترای جامعه شناسی فرهنگی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی

چکیده
امروزه «مسئولیت پذیری اجتماعی» میان شهروندان و میزان رعایت آن در تمامی شئونات زندگی شهری ،نقشی حائز اهمیت را در مدیریت شهری ایفا میکند ازسویی از آنجا که استفاده ازوسایل حمل و نقل برای انسان امروز از ضروریات زندگیست و استفاده از ناوگان حمل ونقل همگانی، جزء موارد توسعه ی پایدار محسوب می شود، لذا، در این مقاله به بررسی سنجش نقش مسئولیت پذیری اجتماعی شهروندان برافزایش استفاده آنان از ناوگان حمل و نقل همگانی (در نواحی چهار گانه شهرداری منطقه ۱۱ تهران) پرداخته می شود.بر این اساس ۴۰۰ نفر از شهروندان بالای ۱۸ سال ساکن در منطقه ۱۱ با روش نمونه گیری از طریق پرسشنامه مورد بررسی قرار گرفتند ، مسئولیت پذیری اجتماعی با ابعادی نظیر: میزان آگاهی ، آموزش ، اعتماد اجتماعی ، سبک زندگی ، رضایت از زندگی مورد بررسی واقع شد که بر این اساس در بین نواحی چهارگانه ناحیه ۱ کمترین و ناحیه ۳ بیشترین میزان مسئولیت پذیری اجتماعی را نسبت به استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی داشته دارا بوده است، در این پژوهش ضمن استفاده از روش های آماری موجود در نرم افزار spss (آزمون کولموگروف اسمیرنف، رگرسیون، ضریب همبستگی پیرسون) این نتیجه حاصل شد که، رابطه مستقیمی بین کلیه ابعاد مسئولیت پذیری اجتماعی و میزان استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی وجود دارد. همچنین در بین گروه های سنی گروه سنی ۲۰ تا ۴۰ از بین سایر سنین بیشترین میزان مشارکت در استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی را داشته است. و در بین متغییر های مسئولیت پذیری اجتماعی به ترتیب میزان آگاهی، میزان رضایت از زندگی ، اعتماد اجتماعی، آموزش وسبک زندگی بیشترین تاثیر را بر مشارکت شهروندان منطقه ۱۱ در استفاده از ناوگان حمل و نقل همگانی داشته اشت.

واژگان کلیدی: مسئولیت پذیری اجتماعی ـ حمل و نقل عمومی ـ منطقه۱۱

Investigating the role of social responsibility of citizens to increase their use of the public transport fleet (Case study of four districts of Tehran's۱۱ th district municipality)

Abstract
The social responsibility between citizens and observance in all facets of urban life, an important role in urban management plays out. The one hand ,since the use of means of transport for the people of the necessities of life today and the fleet of public transport ,as the development is sustainable .Therefore, in this paper, the assessment of the role of social responsibility to the citizens of increased use of the public transport fleet)of four municipal areas ۱۱ Tehran (is paid .Based on this۴۰۰ , citizens over the age of ۱۸ living in District ۱۱ were examined by sampling method through a questionnaire .Social responsibility with dimensions such as :level of awareness, education, social trust, lifestyle, life satisfaction were examined. Accordingly, among the four districts, District ۱ had the lowest and District ۳had the highest level of social responsibility for the use of the public transport fleet ,in this study, while using statistical methods available in the software.spss) Kolmogorov-Smirnov, regression ,Pearson correlation coefficient (concluded that a direct relationship between all aspects of social responsibility and the use of public transportation there .Also in the age groups between the age group of ۲۰ to ۴۰ than among other age groups most involved in the use of public transport fleet had .And among the variables of social responsibility ,the level of awareness, life satisfaction, social trust, education and lifestyle have had the greatest impact on the participation of citizens in Region ۱۱ in the use of the public transport fleet, respectively.

Keywords :Social Responsibility - public transport - District11

۱- نویسنده مسئول-:mjrashidi@gmail.com

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]

مقدمه و بیان مسئله

در قـرن حاضـر زندگـی شـهری و مدرن، با رشـد و سـرعت چشـمگیر و شـگرف بـه الگـوی مسـلط زندگـی در ایـران تبدیل شـده اسـت ، به نحویکـه چنـدان قـدرت انتخاب دیگـری برای انسـان ها باقـی نمانده اسـت . همـه سـاله هـزاران نفـر از سـاکنین مناطـق غیـر شـهری و شـهرهای کوچک به شـهر تهـران روی آورده و زندگـی را در جغرافیایی جدیـد آغـاز کردهاند. گسـترش چشـمگیر شهرنشـینی بویـژه افزایش جمعیـت مهاجـر در کلان شـهری چـون تهران، مسـایل و مشـکلات زیـادی را بـر جای گذاشـته اسـت (امیـری،۱۳۸۵: ۲۱)

از مهمتریـن چالـش هـای پیش روی این کلانشـهر ، چالشـهای حمل و نقـل مـی باشـددر واقـع اگـر بپذیریم که کلانشـهرها موتـور اقتصاد جهانـی هسـتند ایـن شـبکه حمـل و نقل اسـت کـه ایـن موتورهـا را کارآمـد نگـه میـدارد. همچنیـن ناکارآمـدی سیسـتم حمـل و نقـل شـهری نتایـج جـدی زیسـت محیطـی ماننـد آلودگـی هـوا و اثـرات منفـی اقتصـادی به دنبـال خواهد داشـت و باعـث ناکارآمـدی عملکرد شـهری میگردد.

حمـل و نقـل پایـدار بـه دنبـال جسـتجوی روش هایـی اسـت کـه امـکان دسترسـی مناسـب تر بـرای همه اقشـار جامعـه فراهـم آورده، هزینـه هـای اقتصـادی را تعدیـل نمـوده و از همـه مهـم تـر اینکـه زمینـه آلودگـی هـای زیسـت محیطـی را کاهش دهـدو ایـن رویکرد بـه دنبـال ناتوانـی دولـت هـا و مدیـران شـهری در حـل مشـکلات ناشـی از ازدحـام و ترافیـک در کلانشـهرها بـا گسـترش زیر سـاخت هـای بزرگراهـی و شـریانی بـه تفکـر غالـب در برنامـه ریـزی حمـل و نقـل تبدیـل شـده اسـت. در ایـن راسـتا بـا اسـتفاده از اهـرم هـای مختلـف فرهنگـی ، تبلیغاتـی ، کالبـدی و ... تـلاش شـده اسـت شـهروندان بیـش از پیـش به سـوی اسـتفاده از سیسـتم حمـل و نقل عمومـی پیـش برونـد و بـه جـای اسـتفاده از خودروهـای شـخصی و تک سرنشـین از این ناوگان اسـتفاده نمایند زیرا .سیسـتم اتوبوسـرانی تنـدرو و متـرو یـک سیسـتم حمـل و نقـل عمومی بـا هزینـه کمتر، ظرفیـت بالاتـر و بـا تکنولـوژی جدیـدی اسـت کـه مـی توانـد در جهـت بهبـود شـاخص جابجایـی افـراد (مسـافر ـ کیلومتـر) بـه طور قابـل توجهی مؤثر باشد(خشـایی پـور و همـکاران،۱۳۹۰). در ادامه باید اذعـان داشـت ، بـا توجـه بـه تغییـر نظـام قـدرت در مدیریت شـهری و افزایـش هـر چـه بیشـتر مشـارکت شـهروندان در اداره امور شـهر و اهمیـت مشـارکت به عنـوان شـروط لازم تحقـق توسـعه در زمینه- هـای اقتصادی، اجتماعی و سیاسـی کـه در برگیرندهی انـواع کنش- هـای فـردی و گروهـی به منظـور دخالـت در تعیین سرنوشـت خود و جامعـه و تأثیـر گـذاردن بـر تصمیمگیـری دربـاره امور عمومی اسـت (محسـنی،۱۳۷۵: ۵۴)،نقش مسئولیت پذیری اجتماعی شـهروندان در ایـن میـان اهمیـت مـی یابـد ، لـذا در ایـن پژوهـش در نظـر اسـت بـا توجـه بـه محـدوده مـورد مطالعـه کـه منطقـه۱۱ شـهر تهـران و یکـی از مناطـق ریزدانـه مرکـزی شـهر ، با ترافیـک و آلودگـی هوای سـنگین اسـت و نقـش اسـتفاده از نـاوگان حمـل و نقـل عمومـی در کاهـش مشـکلات ایـن حـوزه مـی توانـد بـرای منطقـه و سـاکنان و جمعیـت شـناور آن کـه همـه روزه بـا تعـداد بسـیار زیـاد بـه سـمت بیـش از ۲۰ صنـف حاضـر در این منطقه گسـیل می شـوند، موثرافتد ، به بررسـی نقش مسـئولیت پذیـری اجتماعی شـهروندان بـه عنوان نیـروی محرکـه ای کـه افـراد را از بـی تفاوتی به محیـط و موضوعات پیرامـون خـود دور کـرده و آنـان را بـه افـرادی تبدیـل میکنـد کـه به پیامـد مسـائل و اعمـال خـود در قبـال موضوعـات و مقـولات محـل زندگـی خـود فکـر میکننـد ،پرداختـه شـود ،در ایـن پژوهـش نقـش وتاثیـر مسـئولیت پذیـری اجتماعـی برافزایش مشـارکت شـهروندان منطقـه ۱۱ تهـران جهـت اسـتفاده از حمـل و نقـل همگانـی مـورد بررسـی قرارخواهـد گرفت .

مسـئولیت پذیـری اجتماعـی بـر حـس عاطفـی ارتباط بـا دیگـران در اجتمـاع (همدلـی) دلالـت داشـته و مهـم تـر از آن نشـانگر احسـاس مسـئولیت پذیـری در قبـال دیگـر افـراد جامعـه می باشـد. افـرادی که خـود را بـه لحـاظ مدنی مسـئول مـی داننـد خـود را عضوی از سـاخت اجتماعـی بزرگتـر در نظر گرفته و بنابراین دسـت کم مسـائل اجتماعی را مسـائل و مشـکلات خـود تلقـی مـی کننـد،در ایـن فضـا کمـک کـردن بـه دیگـران کـه بـه نوعـی ادای دیـن بـه جامعـه اسـت را مـی تـوان مـد نظـر قـرار داد. (هیرونمـوس ـ ونـت و ابـرت والاس،۲۰۰۹)

در صورتـی کـه فـرد در زندگـی متراکـم اجتماعـی امـروز ، نسـبت بـه خوداطرافیـان ، محیـط پیرامـون خـود و..احسـاس مسـئولیت داشـته باشـد مـی تـوان انتظـار داشـت انسـجام اجتماعـی بیـن شـهروندان افزایـش یابـد و مدیریـت شـهری کـه امـروزه بـدون همراهـی و مشـارکت شـهروند در بسـتری گسـترده با مسـائل مواجه خواهـد بود ، مـی توانـد از ایـن سـرمایه بـه نفع خـود شـهروندان ، کاهـش هزینه ها و ... بهـره جویـد. در این مسـیر مسـئولیت پذیـری اجتماعی قادر اسـت ، هزینههـای ارائـه خدمـات و تبـادلات و تعامـلات مرتبـط بـا مناطـق شـهری و سـازمانهای مدیریـت شـهری و بـه طـور کلـی کنتـرل و نظـارت از طریـق سلسـله مراتـب مقـررات بوروکراتیـک را در حد قابل توجهـی کاهـش دهـد. بنابرایـن هر چـه مسـئولیت پذیـری اجتماعی شـهروندان در نظـام مدیریـت شـهری بـالا باشـد، موجـب کاهـش هزینههـای مربـوط بـه تعامـلات رسـمی میگـردد امـا نکتـه بسـیار مهـم اثراتـی اسـت کـه پـروژه هـای ایـن چنینـی (غنی سـازی شـهر از نـاوگان حمـل و نقل عمومـی و ترغیب شـهروندان به اسـتفاده از آن) بـا کمک مسـئولیت پذیـری اجتماعی مـی توانند بـر روندهـای زندگی در کلان شـهرهایی همچون تهران داشـته باشـند. سـهولت در رفت و آمـد شـهروندان، ایجـاد فضایـی امـن جهـت تـردد، بـالا بردن سـطح امنیـت اجتماعـی، دسترسـی آسـان تـر بـه مراکـز آموزشـی، کاهـش بـار ترافیکـی، کاهـش هزینـه هـای ناشـی از اسـتهلاک خـودرو هـا و تبعـات آن، کاهـش نگرانـی در رابطـه بـا افزایـش آلودگی های زیسـت محیطـی و... لـذا بـر ضـرورت و اهمیـت انجـام ایـن پژوهـش تصریح مـی گـردد.

مدیریت شهری
فصلنامه علمی پژوهشی
مدیریت شهری و روستایی
شماره ۵۹ . تابستان ۱۳۹۹
Urban managment
No.59 Summer 2020

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]

پیشینه تحقیق

در ایـران پژوهـش هایـی نظیـر بررسـی عوامـل موثـر برمسـئولیت پذیـری اجتماعـی جوانـان روسـتایی در روسـتاهای شهرسـتان هـای اردبیـل انجـام شـده اسـت کـه در آن بـه موضـوع رضایـت از زندگـی و توجهـات دولـت بـه عنـوان عاملـی مهـم در مسـئولیت پذیـر شـدن جوانـان اشـاره شـده اسـت.

دسـتوری وهمـکاران بـرای یافتـن رابطـه بیـن مسـئولیت پذیـری و ارتبـاط آن بـا اخـلاق در سـازمانها، پژوهشـی را بـا عنـوان بررسـی میـزان مسـئولیت پذیـری اجتماعـی و تعهد حرفهای پرسـنل شـاغل در مراکـز بهداشـتی درمانـی انجـام داده انـد کـه نتایـج به تاثیـر اخلاق بـر تعهـدات سـازمانی و حرفـه ای ومسـئولیت پذیـری کارکنان اشـاره داشـت و در نتیجـه لـزوم توجه هر چه بیشـتر به اسـتانداردهای اخلاقی و ارتقـای آن در بیـن پرسـنل بهداشـت و درمـان جهـت بهبـود محیط اخلاقـی سـازمان حائـز اهمیـت بـوده و بایـد در راسـتای افزایـش آن تـلاش نمـود

زارع و همـکاران بـرای یافتـن خـلا بیـن مسـئولیت پذیـری و مهـارت هـای مدیـران بـه بررسـی نقـش واسـطه ای مسـئولیت پذیـری در رابطـه بیـن مدیریـت دانـش و مهارتهـای ارتباطـی کارکنـان پرداختند نتیجـه بیانگـر ایـن بود کـه مدیریـت دانش پیشـبینی کننـده مثبت و معنـادار مهارتـه‌ای ارتباطی و مسـئولیت پذیـری کارکنان میباشـد و در نهایـت، مسـئولیت پذیـری در رابطـه بیـن مدیریـت دانـش و مهـارت هـای ارتباطـی کارکنـان نقـش واسـطه ای دارد.

کوهـی پژوهشـی را بـا عنـوان میـزان مسـئولیت پذیـری اجتماعـی کارکنـان دانشـگاه و ارتبـاط آن بـا سـلامت سـازمانی را مـورد بررسـی قـرار داد نتایـج بیانگـر ایـن بـود کـه در راسـتای تقویـت سـلامت سـازمانی بایـد مسـئولیت پذیـری نیـز در سـازمان بطـور پیوسـته مورد نظـر بـوده و همـواره تقویـت گـردد چـرا کـه بیـن سـلامت سـازمانی و مسـئولیت پذیری اجتماعی همبسـتگی مسـتقیم و معنـاداری بالایی مشـاهده شـده اسـت

تقوایـی یـزدی در پژوهشـی بـا هـدف بررسـی رابطـه مؤلفـه هـای سـلامت سـازمانی بـا اعتمـاد سـازمانی و مسـئولیت پذیـری اجتماعی انجـام داده اسـت. نتایـج نشـان دادنـد کـه بیـن مؤلفـه های سـلامت سـازمانی)هفـت مؤلفـه تأکیـد علمـی، روحیـه، حمایت منابع، سـاخت دهـی ،ملاحظـه گـری، نفـوذ مدیـر و یگانگـی نهـادی(بـا اعتمـاد سـازمانی و مسـئولیتپذیری اجتماعـی دبیـران رابـط های معنـادار وجود دارد.

قلیـزاده و همـکاران بـا توجـه بـه نقطـه ضعـف موجـود در مدیـران در ارتبـاط بـا مسـئولیت پذیـری پژوهشـی را بـا هـدف بررسـی وضعیـت مسـئولیتپ ذیـری اجتماعی بیمارسـتان های آموزشـی تبریـز از دیدگاه مدیـران آنهـا انجـام دادنـد کـه نتایـج نهایـی حاکـی از آن بـود کـه مدیـران تعریـف واحدی از مسـئولیت پذیـری اجتماعی نداشـته و برای آنها درک مسـئولیت پذیری اجتماعی سـخت اسـت وسیاسـت و فرآیند خاصـی بـرای پذیرش مسـئولیت پذیـری اجتماعـی بیمارسـتان وجود نـدارد حتمـا بایـد مـورد تقویـت قـرار گیرد.

لینـگ در تحقیـق خود بـا عنوان تاثیر مسـئولیت اجتماعـی بر عملکرد سـازمان هـا بـا نقـش میانجـی مدیریـت دانـش پرداختـه اسـت کـه نتایـج حاصـل نشـان میدهـد کـه مسـئولیت اجتماعی تأثیـر مثبت بر عملکـرد سـازمان را دارد. همچنیـن برخـی از تأثیـرات تعدیـل مدیریت دانـش در رابطـه مسـئولیت اجتماعی و عملکـرد وجـود دارد.

جونـز و همـکاران در پژوهـش خـود با عنـوان تاثیر پیشـرفت کارمندان سـطح خـرد با تقویت مسـئولیت اجتماعـی و نقش میانجی مشـارکت در سـازمان بـه ایـن نتایج دسـت یافتـه اند کـه کارکنـان در سـازمان با توجـه افزایـش روحیه مشـارکتی خـود و همچنین توجـه به تصمیمات مدیـران باعـث تقویـت مسـئولیت اجتماعـی کارکنـان گشـته و باعث رشـد کارکنان سـطح خـرد و ارتقـا آنها در سـازمان میگـردد.

کیـم مینـگ در پژوهـش خـود بـا عنـوان رابطـه رهبـری اخلاقـی، مسـئولیت اجتماعـی شـرکت و عملکرد سـازمانی بـا این نتایج دسـت یافته اند که مسـئولیت اجتماعی در سـازمان باعث افزایش پاسـخگویی کارکنـان بـوده و همچنیـن موجب افزایش نگـرش کارکنان میگـردد و همچنیـن بـر ایـن نتیجـه بـوده اند کـه رهبـری اخلاقی بر مسـئولیت اجتماعـی و عملکـرد سـازمان کامـلا اثرگذار اسـت.

رشـید و همکاران در پژوهشـی با عنوان مسـئولیت اجتماعی سـازمان و تمایـل بـه تـرک خدمت با نقـش میانجـی رفتار شـهروندی سـازمانی بـه ایـن نتایـج رسـیدها نـد که بـا تقویـت رفتـار شـهروندی و توجه به مولفـه های مسـئولیت اجتماعی کارکنـان و تقویت آنهـا باعث کاهش تـرک خدمـت و افزایش ماندگاری کارکنان در سـازمان میشـود. بیشـتر ناشـی از نیـاز اسـت، در حالـی کـه در انگلسـتان ایـن امـر برای کسـب موفقیتهـای فـردی اسـت. از همـه مهمتـر یافتـه هـای آنها نشـان داد کـه عوامـل سیاسـی ،فرهنگـی و نهـادی در ارتبـاط بیـن مسـئولیت پذیـری اجتماعی سـازمان هـا و انگیـزش مؤثرند.

سـیل در پژوهـش مسـئولیت پذیـری اجتماعـی سـازمانها و کارکنـان بـه ایـن نتیجه رسـیده اسـت که مسـئولیت پذیـری اجتماعـی میتواند عملکـرد کارکنـان را افزایـش داده و در نهایـت منجـر بـه بـالا رفتـن تعهـد سـازمانی آنهـا نیـز میشـود. نتیجـه نهایـی بدسـت آمـده حاکی از آن اسـت کـه مسـئولیت پذیـری اجتماعـی بـرای انگیـزش کارکنان سـازمان بسـیار مهم اسـت. بالاخره او پیشـنهاد میکند که اگر شـرکتها و سـازمانها میخواهنـد بـه نیازهـای کارکنـان پاسـخ مناسـب بدهنـد و انگیـزه آنهـا و تعهـد سازمانیشـان را حفـظ کننـد ناگزیـر هسـتند در فعالیتهـای مسـئولیت پذیـری اجتماعی درگیر شـوند

کیـم و اسـکاون در تحقیقـی کـه بـه روش کیفـی و مصاحبـه عمیـق انجـام شـده بـود بـه ایـن نتیجـه رسـیدند کـه مسـئولیت پذیـری اجتماعـی کارکنـان با روحیـه و انگیزش شـغلی آنها در ارتباط مسـتقیم اسـت.

مدیریت شهری
فصلنامه علمی پژوهشی
مدیریت شهری و روستایی
شماره ۵۹ . تابستان ۱۳۹۹
Urban managment
No.59 Summer 2020

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]

مبانی نظری

پدیـده هـای مدرن، از جمله پدیده شهرنشـینی و شـهروندی برخـوردار از یـک پیشـینه تاریخـی بلنـد مـدت و کوتاه مدت هسـتند شـهروندان افـرادی هسـتند کـه در محـدوده ی مـرز نظـام سیاسـی زندگـی مـی کننـد، دارای حقـوق و وظایـف مشـترک هسـتند و خودشـان را از یـک ملت مـی داننـد (گیدنـز،۱۳۸۷:۳۴۰)

گیدنـز نقش احسـاس عضویـت انتزاعی در ایجاد شـهروندانی مسـئول ،همـدرد و متعهـد را برخاسـته از خصلـت تعمیـم دهنـده نوگرایـی و تأثیـرات آن بـر ارزش هـای اخلاقـی و اجتماعـی مـی دانـد.

ترنـر شـهروندی را مجموعـه ای از حقـوق و الزامـات اجتماعـی مـی دانـد کـه بـه افـراد هویـت رسـمی و قانونـی مـی دهـداز نظـر ترنـر، حقـوق شـهروندی بـه ماهیـت مشـارکت اجتماعـی افـراد در جامعـه مربـوط اسـت بـا وارد کـردن عنصر مشـارکت بـه شـهروندی، احتمال برقـراری روابـط در هـر دو حـوزه خصوصـی و عمومـی افزایـش مـی یابـد لـذا حقـوق و مسـئولیت هـا ی اجتماعی و شـیوه های کاربـرد آن در روابـط میـان افـراد و جامعـه در ارتبـاط بـا مشـارکت معنـا مـی یابد ، بـه نظـر وی، مشـارکت از یـک سـو شـیوه هایـی را کـه افـراد حقـوق و مسـئولیت هایشـان را در جامعـه درک مـی کننـد، بازتـاب مـی دهـد و از دیگـر سـو، رشـد توانایـی هـا و پذیـرش مسـئولیت هـا در زندگـی اقتصـادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسـی را سـبب میشـود کـه دقیقاً با شـهروندی پیونـد خـورده است(شـیانی،۱۷:۱۳۸۲).

آشـنایی بـا مفهـوم شـهروندی، بـه خوبـی آشـکار میسـازد کـه بـدون مشـارکت فعـال اعضـای جامعـه، شـهروندی در مفهـوم واقعـی آن بـه منصـه ظهـور نخواهـد رسـید. ایـن تحقـق در گـرو پذیـرش اصل مشـارکت بـه لحـاظ ذهنـی، وجـود فرصـت هـای مشـارکتی بـرای همـگان در عرصـه هـای حیـات جمعـی، وجـود نهادهای پاسـخگو به نیازهـای مـردم و تقویـت جامعـه مدنـی اسـت.(ترنر، ۱۹۹۹،۲۶۹)

نظریـه هـای حمـل و نقـل شـهری تـا دهـه ۱۹۱۰

از ابتـدای پیدایـش شـهرها در جهـان تـا حـدود نیمـه قـرن نوزدهم که همزمان با اختراع خودرو و حضور وسایل نقلیـه موتـوری بـود،حرکت پیـاده شـکل غالـب جابـه جایـی افـراد در شـهرها و مقیـاس انسـانی شـکل دهنـده ابعاد گذرها محسـوب میشـد. ایـن دوران را بـه طورکلی مـی تـوان تحـت عنـوان «دوران آرام در حمـل و نقـل درون شـهری» نـام نهـاد کـه فاقـد تغییـرات عمـده و ناگهـانی در سـاختار سامانه های جابجایـی درون شـهری بوده اسـت. مهمترین وسـایل حمـل و نقل در ایـن دوران متکـی به نیروی انسـان و حیوانـات بـوده واختراع چـرخ را شـاید بتـوان در سـیر تحـول ایـن گونـه ابزارها بـه عنـوان نقطه عطف به شمار آورد. اولین قـوانین محـدودیت آمـد و شـدوسایل حمل بار (ارابـه هـا) در شـهرهای رومـی وضـع گردیـد.

امـا در دهـه هـای پایانـی قـرن نوزدهـم با شـروع حمـل و نقل ریلی درون شهرها، ایـستگاههـای قطـار و راه آهـن بـه مراکـز مهـم ترافیکی و دروازه هـای ورودی شـهر تبدیـل گردید و سـبب تغییرات شـگرفی در سـاختار شـهرها شـد. علاوه بـر این، تولیـد فزاینده خـودروکه بـه ویژه بـا آغاز قرن بیسـتم شـتاب بیشـتری گرفت، خـودروی شـخصی را که پیـش از ایـن کالایـی لوکـس بـه شـمار میرفت به عنـوانیک وسـیله عمومـی و بخشـی از لـوازم اولیه زندگـی خانوادهها مطرح نمـود. امری که افزایش فاصله میـان محـل کـار و سـکونت و درنتیجه گسترش حومـه نشـینی را بـه دنبال داشـت.

در همیـن دوران کـه بـا افزایـش ناگهانی جمعیت شهرنشـین و بـه دلیـل عـدم تکـاپوی زیرسـاختهـای لازم، مـشکلات فـراوان اجتماعی، زیسـت محیطی، فرهنگی و کالبدی در زیسـتگاهه ای شـهری آشـکار گردیـده بـود، صاحبنظـران گوناگـون هریـک از منظرهـای مختلـف معضـلات شـهرها را نقـد و ارزیابـی نمـوده، راهکارهـای مختلفـی بـرای اصلاح آنها ارائه نمودند. در این رابطـه از نظریـات شـهرخطی، بـاغ شـهر و تقاطـع هـای غیـر همسـطح بـه عنـوان مهمتریـن و تاثیرگذارترین ایده هایی که با حمـل و نقـل درون شـهری مـرتبط بودهـا نـد، میتـوان نـام بـرد.

نظریـه شـهر خطـی کـه در اواخـر قـرن ۱۹ توسـط آرتـورو سـوریا ای ماتـا سیاسـتمدار علاقمند به مسـائل شـهری مطرح گردید شـایدجزو اولیـن ایـده هایـی بـود که بر توسـعه شـهرها بـا محوریت مسـیرهای حمـل و نقـل عمومـی تاکیـد داشـت. ای ماتا شـهر خطی را به شـکل نوارهـای طویـل و کـم عرضـی از سـاختمانه ا در دو طـرف یک مسـیر ارتباطـی اصلـی از خطـوط راه آهـن پیشـنهاد داده بـود کـه روزها بـه منظـور جابجایی مسـافران و شـبها بـرای حمل و نقـل کالا پیش بینی شده بود. وی اعتقاد داشـت کلیـه مـشکلات شـهرها ناشـی ازمسائل آمـد و شـد اسـت. در ایـده بـاغ شـهر که توسـط ابنزر هـاوارد ارائه شـد، اسـاس نظـام حمـل و نقـل و اسـتقرار مرکـز کالبـدی واجتماعی شهر برمبنـای شـبکه ترابـری عمومـی ریلـی قـرار داده شـده بـود. «هـم در لـچ ورث به عنوان نخسـتین باغ شـهر سـاخته شـده بـ هسـال ۱۹۰۴ و هـم در ولویـن – دومیـن بـاغ شـهر سـاخته شـده بـه سـال ۱۹۲۰ و نخسـتین شـهرک اقمـاری لندن– شـبکه راه آهـن شـهر رابـه چهار بخـش تقسـیم مـی کـرد.» (اوسترو فسـکی، ۱۳۷۱، ۴۰ و ۴۲).

اوژن انـارد یکـی دیگـر از اولیـن صاحبنظرانـی بـود کـه در ابتـدای قـرن بیسـتم و هنگامی کـه حمل و نقـل موتـوری در شـهرها در حال افزایـش و راه آهـن زیرزمینـی در مرحله سـاخت قرار داشـت به مسـائل آمد و شد توجه نشان داد و راهکارهایی را بـه ویـژه بـرای حـل مشکل زادگاهـش پاریـس، پیشـنهاد داد. جداسـازی انواع ترافیـک، ایجاد تقاطع غیرهمسـطح و طرح فلکه ازپیشـنهادات اصلی انارد بـود که نخسـتین بـار توسـط وی ارائـه گردید.

مدیریت شهری
فصلنامه علمی پژوهشی
مدیریت شهری و روستایی
شماره ۵۹ . تابستان ۱۳۹۹
Urban managment
No.59 Summer 2020

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]

مهمترین نظریه‌های مـرتبط بـا حمـل‌ونقـل

جدول ۱ نظریه های حمل و نقل شهری تا دهه ۱۹۱۰:

دوره زمانی ارائه نظریه	نظریه پرداز	عنوان/ شرح نظریه	ایده/ تالیف اصلی	مهمترین اقدامات و پیشنهادات مرتبط
ازپیدایش شهرها تا1860	-	حمل‌ونقل شهری غیرموتوری	حرکـت‌پیـاده‌شـکل‌غالـب جابجایی افراددرشهرها	وضع اولین قوانین محدودیت آمدوشدوسایل حمل بـار (ارابه ها) در شهرهای رومی ابعادگذرهای شهری متناسب‌بامقیاس عابرپیاده
1880 -1860	-	شروع حمل‌ونقل ریلی‌درون‌شهری	تبدیل ایستگاه های قطار و راه آهن به‌مراکزمهم‌ترافیکـی‌ودروازه‌های ورودی‌شهر	ایجادارتباط‌بـین‌ایـستگاههـای‌راه‌آهـن‌ومراکـزبـازارقدیمی‌شهر تسهیلات‌بهترمسیرهای‌ریلـی‌سـبب‌تمرکـزصـنعت‌وجمعیت درشهرها
1915 -1885	-	تولیدوگسترش استفاده‌ازخودروی شخصی	تبـدیل‌خـودروازیـک‌وسـیله استانداردجابجـایی‌شخـصی‌بـه یک‌کالای‌عمومی	رواج‌استفاده‌ازخودروسـبب‌تغییـردرسـاختارشـهرهاوخیابان‌ها گسترش‌حومه‌نـشینی‌دراثـرکـاربردفزاینـده‌خـودرویشخصی‌در شهرها
1890 -1880	سوریای مئا	شهرخطی	کلیه‌مشکلات‌شهرسازی‌ناشی‌از مشکلات‌ترافیک‌هستند	ساماندهی‌توسعه‌شهرهادراطراف‌خطوط‌ریلـی‌حمـل‌ونقل عمومی حداقل‌جابه‌جایی‌وسهولت‌دردسترسـی‌بـرای‌سـاکنان‌شهرها استفاده‌ازفناوریهای‌جدیددرحمل‌ونقل‌شهری
1900 -1890	ابنزرهاوارد	باغ‌شهر	«فردا:مسیری‌صلح‌آمیزبه‌سوییک اصلاح‌واقعی»(1898) -اتصال‌باغ‌شهرهاتوسط‌وسـیله نقلیـه‌سـریع‌السـیوتمرکـز دراطراف‌یک‌شهربزرگ‌تر	باغ‌شهرعامل‌اجتناب‌ازسفرهای‌روزانه‌به‌محل‌کار نظام‌حمل‌ونقل‌عمومی‌مبتنی‌برراه‌آهن‌تشکیل‌دهندهعناصر ساختاری‌واتصال‌دهنده‌باغ‌شهرهابه‌یکدیگر مرکزمجموعـه‌لـچ‌ورث‌وولـوین‌درمجـاورت‌ایـستگاه‌راه‌آهن
1910 -1900	اوژن انارد	تقطعه‌ای غیرهمسطح	-دگرگـونی‌وحـل مـشکلاتشهرهای‌بزرگ‌باتکیه‌بر مسائل‌ترافیکی	طرح‌تقاطع‌های‌دوطبقه‌وفلکه‌باراهروهـای‌زیرزمینـی‌پیاده‌ها طرح‌تقاطع‌هایی‌باروگذروپله‌هایی‌برای‌عابران‌پیاده‌ها تفکیک‌انواع‌ترافیک‌بااستفاده‌ازخیابانهای‌چندطبقه

نظریه های حمل و نقل شهری از ۱۹۲۰ تا ۱۹۷۰

در قرن بیستم تمرکز و تاکید بر تسهیل هرچـه بیـشتر حرکـت وسـایل نقلیـه وجود داشته است . در این دوران،به مسیرهای حرکتی سواره و پیاده درجهت ایجاد حداکثر بهره وری از سامانه های حمل و نقل نویـن توجـه میگردیـدو عابـر پیاده و نیازهـای وی در اولویـت قرار نداشـت.

در ایـالات متحـده آمریـکا اولیـن نشـانههای توجـه بـه حمـل و نقـل همگانـی بـه عنوان کانون موجد توسـعه را مـیتـوان طـی همـیند وران مشـاهده نمـود. آنجاکـه سـرمایه گـذاران بخـش خصوصـی بـه توسـعه مسـکونی اطـراف خطـوط ترامـوای حومـه ای جهـت ایجـاد حداکثربازگشـت اقتصـادی مبـادرت نمودنـد کـه سـبب طـرح نظریه حمـل و نقـل همگانـی توسـعه مـدار گردیـد.

امـا از اواخـر ۱۹۶۰ بـه ویـژه بـا آشـکار شـدن مشـکلات فـراوان در شـهرهاناشـی‌ازازدحـام‌بـیش‌ازانـدازه‌خودروهـای‌شخـصی،حرکتهایی جـدی جهـت توجـه بـه عابـران پیـاده و حفاظـت آنهـا همچنیـن افزایش کیفیـت و درنتیجـه اسـتفاده بیـشتر از حمـل و نقـل همگانی به وجـود آمـد.

امـا از اوایـل دهـه ۱۹۷۰ تغییـر نگرشـی اساسـی بین صاحبنظـران در رابطه با مساله ترابـری در شـهرها بـه وجـود آمـد. چنانکـه درروندی معکـوس نسـبت بـه گذشـته، اولویـت بخشـی بـه حرکـت خـودروی شخصی به یـک ضـدارزش بـدل گردیـد و بـر حمـل و نقـل همگانی وگونـه هـای جابه جایی غیرموتـوری تاکیـد گردید . اصول شهرسـازی

مدیریت شهری
فصلنامه علمی پژوهشی
مدیریت شهری و روستایی
شماره ۵۹ . تابستان ۱۳۹۹
Urban managment
No.59 Summer 2020

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]

جدول۲ نظریات مرتبط با حمل و نقل شهری از ۱۹۲۰ تا ۱۹۷۰.

دوره زمانی ارائه نظریه	نظریه پرداز	عنوان/ شرح نظریه	ایده/ تالیف اصلی	مهمترین اقدامات و پیشنهادات مرتبط
1930- 1920	لوکوربوزیه	شهردرخشان	-بلندمرتبه‌سازی و آزاد کردن سطح همکف برای فضای سبز و انواع آمد و شد سواره و پیاده	ایستگاه راه‌آهن زیرزمینی در مرکز شهر و توجه به تاکسیهای هوایی استفاده از شبکه حمل و نقل به جای خیابان و تفکیک معابر طراحی مرکز اداری شهر با جدایی کامل حرکت سواره و پیاده
1930 -1900	سام باس وارنر	حمل و نقل همگانی توسعه‌مدار (DOT)	- کتاب «تراموای حومه‌ای» تالیف وارنر ایجاد حمل و نقل عمومی توسط توسعه‌گران بخش خصوصی عمدتا در شهرهای آمریکایی	توسعه مسکونی در اطراف خطوط تراموای حومه‌ای جهت افزودن ارزش به توسعه مسکونی ایجاد خرده‌فروشی تجاری در اطراف ایستگاه‌های تراموای حومه به شهر
1970 -1960	کنزوتاگه	ساختار فضایی یک شهر بزرگ	-لزوم هماهنگی ساختار با گسترش سامانه‌های ارتباطی نوین	لزوم بازشناخت سامانه رفت و آمد و معماری بناها به عنوان یک کلیت ارگانیک با توجه به ویژگیهای حمل و نقل نوین سامانه حمل و نقل شالوده کالبدی و کارکردی یک شهر
1970 -1960	کلین بیوکنن	طرح پهنه‌های محیطی با رویکرد ترافیکی	گزارش پارکینگ خودروها (1953) کتاب رخدادی نه چندان شر (1958) گزارش ترافیک در شهرها (1963)	ماریپیچ ترافیک و ضرورت جداسازی تردد سواره و پیاده در شهرها ضرورت افزایش استفاده از حمل و نقل همگانی کیفیت، قابلیت اطمینان و دسترسی آسان به حمل و نقل همگانی
1970- 1930	-	حمل و نقل خودرو مدار	- خودروی شخصی حاکم مطلق ترابری شهرها - ساخت و توسعه اتوبانها و بزرگراههای متعدد درون شهری	کاهش استفاده از حمل و نقل عمومی و توقف بسیاری از سامانه‌های ریلی سامانه‌های معدود حمل و نقل عمومی تابع خودروها تبدیل اتوبوس (وسیله نقلیه تابع خودرو) به گونه اصلی حمل و نقل عمومی
1980 -1970	لوییس سرت گروه 10 بنینگر	اصول شهرسازی هوشمند (PIU)	-یک گروه از 10 قاعده کلی که درصدد هستند تا طرحهای شهری را هدایت و برنامه ریزی ها را بایکدیگر منسجم نمایند	سامانه‌های حمل و نقل بهم پیوسته و تعادل بین گونه های مناسب حرکت دهکده‌های شهری پرتراکم پیاده در اطراف گره‌های حمل و نقل انبوه گره‌های شهری کوچک با تراکم متوسط با تسهیلات عمومی و دسترسی پیاده

مدیریت شهری
فصلنامه علمی پژوهشی
مدیریت شهری و روستایی
شماره ۵۹ . تابستان ۱۳۹۹
Urban managment
No.59 Summer 2020

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]

هوشمند۱۰ ازجمله اصلی ترین نظریه های مطرح شده دراین زمان است که هم راستا با توجه به تحول در تمامی عرصه های مسائل شهری بر حمل و نقل همگانی نیز تمرکزی ویژه دارد

به طورکلی، شهرسازی هوشمند، پیاده مداری بر پایه ابعاد انسانی، سامانه های حمل و نقل بهم پیوسته، تعادل بین گونه های مناسب حرکتی، نقاط تقسیم گره گاهی و حمل و نقل همگانی راپشتیبانی مینمایدامادارای رویکردی ضدخودرو نیست.

نظریه های حمل ونقل شهری از ۱۹۸۰ تاکنون

با شروع دهه ۸۰ قرن بیستم میلادی رویکرد پیشین حمل و نقل خودرو مدار با چالشهای جدی مواجه گردیده و توجه به تعدیل حرکت وسایل نقلیه موتوری در شهرها به ویژه در محلات مسکونی به عنوان یک اصل مطرح شدواز همین رودیدگاه هایی که بر همسازی میان حرکت سواره و پیاده تکیه دارند در همین دوره بسط یافتند. در جدول ۳، مهمترین نظریه های مرتبط با حمل و نقل شهری از ۱۹۸۰ تاکنون دسته بندی و ارائه گردیده است.

یکی از مهمترین نظریه های ارائه شده در این دوران، الگوی وونرف یا آرام سازی ترافیک است که گرچه به لحاظ نظری دراواخر ۱۹۶۰ تبیین گردید اما از اوایل ۱۹۸۰ جنبه عمومی و اجرایی به خود گرفت. وونرف ها که در واقع خیابانهای واحد همسایگی طراحی شده جهت محدود کردن سرعت خودرو و اولویت بخشی به حرکت پیاده و زندگی روزانه ساکنان هستند به ویژه در دوکشور آلمان و هلند از گسترش زیادی برخوردار بوده اند. «وونرف در آلمان یا فنلاند به خیابان یا مجموعه ای از خیابانها در یک شهرک یا شهر اطلاق می شود که عابرین پیاده و دوچرخه سواران اولویت قانونی بر راکبان وسایل نقلیه موتوری دارند.

از اواخر دهه ۱۹۸۰ سرمایه گذاری جهت ایجاد شبکه ها و انواع سامانه های حمل و نقل همگانی در شهرها ابعاد بسیار گسترده تری یافت از سوی دیگر، در دهه پایانی قرن گذشته و در آستانه هزاره سوم و با تقویت گرایش به رویکردهای اجتماعی و طراحی شهری در توسعه بافتهای پیرامونی پایانه های حمل و نقلی، در سالیان اخیر توسعه حمل و نقل همگانی مدار به عنوان کاملترین دیدگاه معرفی شده است

نظام حمل و نقلی همگانی و چهار تکلیف کارکردی پارسونز

نظام حمل و نقل همگانی در جهت برآوردن یکی از نیاز های اساسی شهر تهران که همان روان سازی بار ترافیک و به دنبال آن فراهم کردن آسایش و رفاه برای شهروندان است، عمل میکند بر اساس نظریه پارسونز این نظام حمل و نقلی برای بقا و زنده ماندن باید بتواند چهار تکلیف کارکردی که پارسونز برای همه نظام ها ضروری می داند ،را الگو قرار دهد و در راستای اهداف هر یک از چهار تکلیف کارکردی گام بردارد. اینکه این نظام و سیستم حمل ونقلی تا چه حد میتواند در تحقق هدفی که برایش تعریف شده است نقش داشته باشد و یا اینکه تا چه حد باید بتواند با چهار تکلیف کارکردی که پارسونز برای تمامی نظام ها تعریف کرده است سازگاری داشته باشد،در ذیل به طراحی و انطباق موضوع و نظریه پارسونز با سیستم حمل و نقل همگانی در منطقه ۱۱ پرداخته شد.

فرضیه های پژوهش:

بنظر می رسد بین میزان آگاهی شهروندان ومشاکت در استفاده از ناوگان حمل و نقل همگانی رابطه وجود دارد.

بنظر می رسد بین آموزش شهروندان ومشاکت آنان در استفاده از ناوگان حمل و نقل همگانی رابطه وجود دارد.

بنظر می رسد بین میزان اعتماد اجتماعی شهروندان ومشاکت آنان در استفاده از ناوگان حمل و نقل همگانی رابطه وجود دارد.

بنظر می رسد بین سبک زندگی شهروندان ومشاکت آنان در استفاده از ناوگان حمل و نقل همگانی رابطه وجود دارد.

بنظر می رسد بین میزان رضایت از زندگی شهروندان ومشاکت آنان در استفاده از ناوگان حمل و نقل همگانی رابطه وجود دارد

محدوده مورد مطالعه

این پژوهش در منطقه ۱۱ که از بخش های مرکزی کلان شهر تهران با بافت و جمعیت متراکم است انجام شده است. منطقه ۱۱ از ۴ ناحیه و ۱۷ محله تشکیل شده است .مساحت این منطقه ۱۲/۶ کیلومتر مربع می‌باشد که حدودا ۱/۸٪ از مساحت کل تهران را شامل می‌شود

روش تحقیق

دو روش مطالعه اسنادی، پیمایشی روش‌هایی هستند که برای صورت‌بندی مدل‌های تبیینی و ارائه تحلیلی مبتنی بر واقعیت در مسائل یاد شده به کار گرفته شده‌اند. گستره موضوعی پژوهش منطقه ۱۱ شهر تهران با نمونه های افراد بالای ۱۸ سال زن و مرد ساکن در منطقه ۱۱ بوده است.

روایی و پایایی پرسشنامه

به منظور بررسی روایی ابعاد و مولفه های سرمایه اجتماعی پرسشنامه ای با کمک اساتید و صاحب نظران حوزه طراحی و اعتبار ابزارهای پژوهش(پرسشنامه) با استفاده از اعتبار صوری و اعتبار ارزیابها مورد بررسی وتایید نهایی قرار گرفت. برای اندازه

مدیریت شهری
فصلنامه علمی پژوهشی
مدیریت شهری و روستایی
شماره ۵۹ . تابستان ۱۳۹۹
Urban managment
No.59 Summer 2020

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]

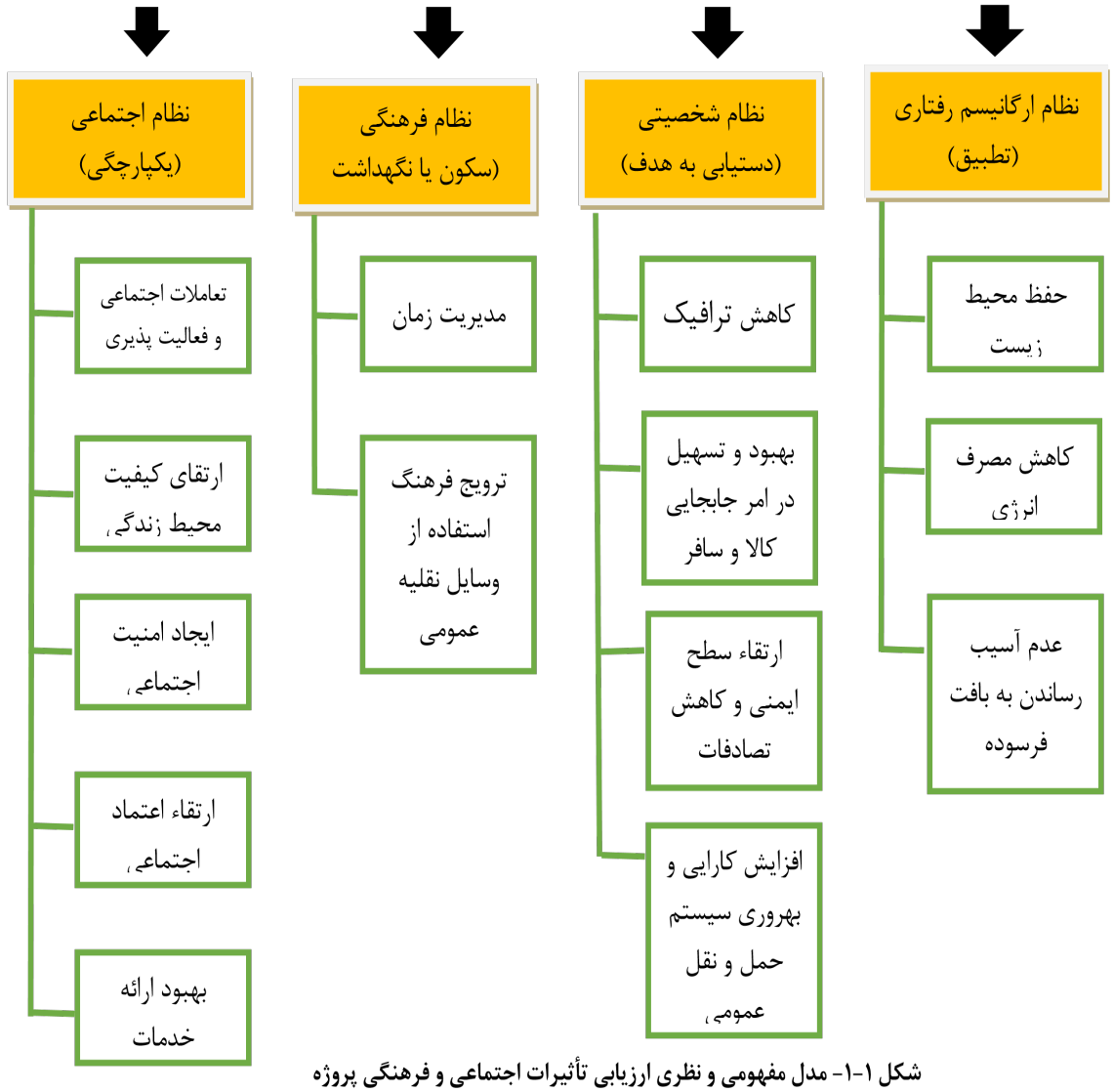
جدول نظریات مرتبط با حمل و نقل شهری از ۱۹۸۰ تا کنون

دوره زمانی ارائه نظریه	نظریه پرداز	عنوان/ شرح نظریه	ایده/ تالیف اصلی	مهمترین اقدامات و پیشنهادات مرتبط
1960 -1990	نیک دی بوئر	الگوی وونرف یا آرام سازی ترافیک (Traffic Calming)	-ایجاد همسازی میان پیاده و خودرو در خیابان های واحد همسایگی به منظور محدود کردن سرعت و چگونگی حرکت خودروها	حداکثر سرعت خودروهای معمولی 12-15 و خودروهای اضطراری 25 کیلومتر در ساعت پیش بینی محلهای پارک خودرو محل بازی بچه ها و مسیر پیاده در تمامی سطح خیابان
1985 -1995	پیتر کالتروپ شلی ویتیچا	توسعه وابسته به حمل و نقل همگانی (TRD)	«کلانشهر آمریکایی بعدی» تالیف کالتروپ و ویتیچا -توسعه در اطراف ایستگاههای حمل و نقل عمومی در جهت کسب حداکثر برگشت اقتصادی	ایجاد محدوده های خودرو مدار در اطراف ایستگاههای حمل و نقل عمومی تمرکز سرمایه گذاری و ساخت کاربریهای تجاری-اداری (نه مختلط) توسط دولت و آژانسهای ترابری در اطراف ایستگاههای حمل و نقل عمومی
1990 -2000	سازمان مشارکت اقتصادی و توسعه (OECD)	حمل و نقل پایدار (SD)	-حمل و نقلی که سلامت عمومی یا سامانه های زیستی را به مخاطر فینداخته و نیازهای جابه جایی شامل استفاده کمتر از منابع تجدیدپذیر و غیر تجدیدپذیر را برآورده می سازد	حمل و نقل عمومی، هم پیمایی، پیاده روی، دوچرخه سواری، فناوری خودروهای الکتریکی و دوگانه سوز، موتور دیزلی زیستی، حمل و نقل عمومی سریع شخصی و سایر انواع حمل و نقل سبز
1990 -2000	استفان پاودن آندراس دوآنی	رشد هوشمند (SG)		کاربری زمین مختلط طراحی ساختمانی فشرده ایجاد تنوع در بافت ایجاد محلات پیاده مدار، فراهم نمودن یک گونه گونی از گزینه های ترابری ه دایت توس عه ب ه س مت اجتماع ات موج ود ت شویق مشارکت ذینفعان در تصمیمات
1995 -2005	مایکل برنیک رابرت سرورو	دهکده حمل ونقلی (Transit Villages)	«دهکده های حمل و نقلی قرن 21» (1996) -ترکیب اصول طراحی شهری، حمل و نقل و اقتصاد با ایجاد اجتماعی فشرده قابل پیاده روی در پیرامون یک ایستگاه حمل و نقل عمومی	نقطه اتصال دورویکرد نوشهرسازی و سامانه های ریلی جدید در آمریکا اصول 4 گانه: فاصله 500 متری از پایانه، فضاهای عمومی پیرامون مرکزیت ایستگاه، پایانه سبب تسهیل ارتباط با دیگر مناطق مرکز شهر و... فضاهای عمومی اطراف دارای نقش عمده در گردهمایی و برگزاری مراسم
2000 -2010	پیتر کالتروپ هانک دیتمار گلوریا وهلند	توسعه حمل و نقل همگانی مدار (TOD)	کتاب «شهر کم حمل و نقل جدید» (2003) -ایجاد اجتماعات فشرده با قابلیت پیاده روی متمرکز در اطراف سامانه های ریلی با کیفیت بالا	پایانه های ریلی مشخص، برجسته مرکز شهر با حداکثر تقدم عابران پیاده سامانه های حمل و نقل حمایتی جمع کننده (چرخ ها یدستی، تراموا و...) فضاهای پارکینگ کاهش یافته و مدیریت شده در حلقه پیاده اطراف پایانه ها

جدول ۳- نظریه های مرتبط با حمل و نقل شهری از ۱۹۸۰ تا کنون

مدیریت شهری
فصلنامه علمی پژوهشی
مدیریت شهری و روستایی
شماره ۵۹ . تابستان ۱۳۹۹
Urban managment
No.59 Summer 2020

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]



شکل ۱-۱- مدل مفهومی و نظری ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی پروژه

گیری پایانی نیز ازشاخصی به نام «ضریب پایانی» استفاده شد در این تحقیق به منظور سنجش پایانی پرسشنامه، یک نمونه ۳۰تایی از پرسشنامه در میان جامع آماری پخش شده و با استفاده ازنرم افزار SPSS آلفای کرونباخ آن اندازه گیری گردید و با توجه به اینکه آلفای کرونباخ در این تحقیق ۰/۸۷۱ بدست آمد، پایانی پرسشنامه نیز مورد تأیید قرار گرفت.

با توجه به اینکه جامعه آماری پژوهش تقریبا ۳۰۸,۰۰۰ نفر می باشد تعداد حجم نمونه با توجه فرمول کوکران ۳۸۶ نفر برآورد شده است که برای رسیدن به سطح اطمینان بالاتر به ۴۰۰ نفر افزایش داده شده است. با توجه به اینکه محدوده مورد مطالعه به چهارناحیه شهرداری تقسیم شده است در این پژوهش به دلیل اینکه بتوان تمام افراد جامعه را در نمونه پوشش دهیم از روش نمونه گیری طبقه ای استفاده شده، وسهم هر ناحیه از نمونه مشخص شد.

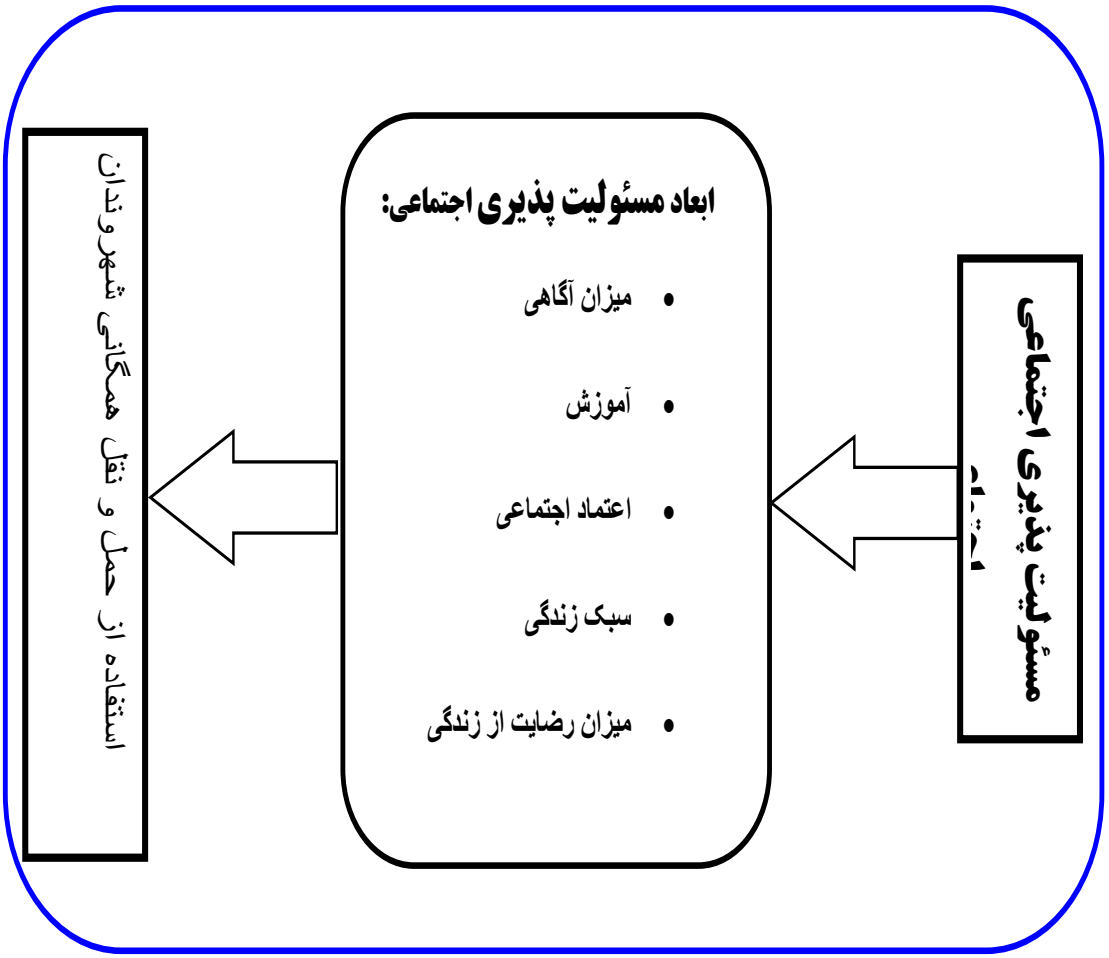
جدول (۱): آلفای کرونباخ مربوط به هر متغیر

متغیر	آلفای کرونباخ
اعتماد اجتماعی، سبک زندگی، رضایت از زندگی، آگاهی،آموزش	۰/۸۸۵
مشارکت شهروندان دراستفاده از حمل و نقل همگانی شهروندان	۰/۸۰۲

مدیریت شهری
فصلنامه علمی پژوهشی
مدیریت شهری و روستایی
شماره ۵۹ . تابستان ۱۳۹۹
Urban managment
No.59 Summer 2020

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]

مدل مفهومی پژوهش



مدیریت شهری
فصلنامه علمی پژوهشی
مدیریت شهری و روستایی
شماره ۵۹ . تابستان ۱۳۹۹
Urban managment
No.59 Summer 2020

۱۲ /۰ = $\frac{35808*100}{308000}$ = $\frac{35808*100}{308000}$ درصد سهم در نمونه ، ۴۸ = $\frac{400*12}{100}$ = $\frac{400*12}{100}$ تعداد سهم در نمونه – ناحیه۱

۰/۳۱ = $\frac{96825*100}{30800}$ = $\frac{96825*100}{30800}$ درصد سهم در نمونه ، ۱۲۴ = $\frac{400*31}{100}$ = $\frac{400*31}{100}$ تعداد سهم در نمونه– ناحیه۲

۰/۳۵ = $\frac{109342*100}{308000}$ = $\frac{109342*100}{308000}$ درصد سهم در نمونه ،۱۴۰ = $\frac{400*35}{100}$ = $\frac{400*35}{100}$ تعداد سهم در نمونه – ناحیه۳

۰/۲۲ = $\frac{66025*100}{308000}$ = $\frac{66025*100}{308000}$ درصد سهم در نمونه ، ۸۸ = $\frac{400*22}{100}$ = $\frac{400*22}{100}$ تعداد سهم در نمونه – ناحیه۴

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]

تجزیه و تحلیل داده های توصیفی

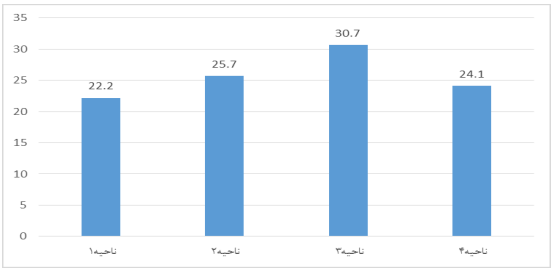
توزیع سرمایه اجتماعی در نواحی چهارگانه منطقه ۱۱

براساس بررسی مولفه‌های مسئولیت پذیری اجتماعی در میان شهروندان نواحی منطقه دریافته شد، بیشترین میزان مسئولیت پذیری اجتماعی در ناحیه ۳ و کمترین در ناحیه ۱ وجود دارد.

جدول (۲). مولفه‌های سرمایه اجتماعی بر حسب نواحی چهارگانه شهرداری منطقه ۱۱ شهر تهران

ناحیه	سبک زندگی	آموزش	اعتماد اجتماعی	رضایت از زندگی	آگاهی	مسئولیت پذیری اجتماعی (مجموع مولفه‌ها)
۱	۲	۳	۴,۲	۵,۲	۷,۸	۲۲,۲
۲	۲	۳,۱	۶,۳	۶,۴	۷,۹	۲۵,۷
۳	۲,۱	۴,۱	۶	۸,۳	۹,۲	۳۰,۷
۴	۳,۲	۴,۱	۵	۵,۲	۶,۶	۲۴,۱

نمودار (۲). مولفه‌های مسئولیت پذیری اجتماعی بر حسب نواحی چهارگانه شهرداری منطقه ۱۱ شهر تهران



آگاهی و توجه به استفاده از حمل و نقل همگانی شهروندان در میان شهروندان منطقه ۱۱

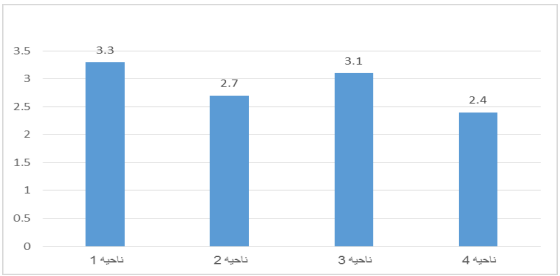
بر اساس یافته‌ها شهروندان منطقه۱۱ آگاهی نسبتا کمی در خصوص مزایای استفاده از حمل و نقل همگانی برای خودشان و محیط زیست و ..دارند. بیش از ۱۲ درصد پاسخگویان از این موضوع اصلاً آگاهی ندارند و در حدود ۴۰ درصد نسبت به این موضوع اطلاعات کمی داشته‌اند. بیشترین میزان آگاهی و توجه در بین شهروندان ناحیه ۱ و کمترین میزان آگاهی و توجه شهروندان ،مربوط به ناحیه ۴ می باشد.

جدول(۳) توزیع فراوانی میزان آگاهی و توجه پاسخگویان در خصوص مزایای استفاده از حمل و نقل همگانی

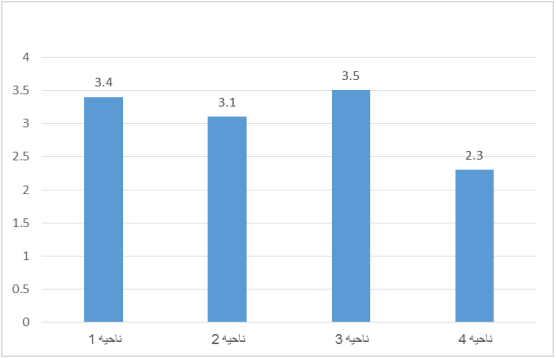
مولفه	ناحیه	میانگین
تا چه اندازه از مزایای استفاده از حمل و نقل همگانی شهروندان آگاهی دارید؟	۱	۳,۳
	۲	۲,۷
	۳	۳,۱
	۴	۲,۴
تا چه اندازه موضوع استفاده از حمل و نقل همگانی برای شما و خانواده‌تان اهمیت دارد؟	۱	۳,۴
	۲	۳,۱
	۳	۳,۵
	۴	۲,۳

بر اساس یافته‌ها استفاده از حمل و نقل همگانی شهروندان برای شهروندان نواحی منطقه ۱۱ شهر تهران موضوعی نسبتا مهم است. بیشترین درصد مربوط به ناحیه ۳ و کمترین درصد به ناحیه ۴ می باشد.

نمودار (۳). آگاهی از مزایای استفاده از حمل و نقل همگانی



نمودار (۴).اهمیت استفاده از حمل و نقل همگانی



مدیریت شهری
فصلنامه علمی پژوهشی
مدیریت شهری و روستایی
شماره ۵۹ . تابستان ۱۳۹۹
Urban managment
No.59 Summer 2020

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]

مشـــارکت شـــهروندان منطقـــه ۱۱ در اســـتفاده از حمـــل و نقـــل همگانـــی

در مـورد مشـارکت یـا عـدم مشـارکت در اسـتفاده از حمـل و نقـل همگانـی ۶۵ درصـد شـهروندان منطقـه ۱۱ در پاسـخ بـه سـوال «آیـا خانـواده شـما از سیسـتم حمـل و نقـل همگانـی اسـتفاده میکننـد ؟» جـواب مثبـت دادهانـد. در سـوال بعـدی کـه می‌توانـد تکمیـل کننـده گویـه قبـل باشـد میـزان اسـتفاده از هـر کـدام از ظرفیـت هـای حمل و نقـل همگانـی اسـت ،نتیجـه بدسـت امـده نشـان میدهـد۶۱ درصد پاسـخگویان منطقـه۱۱ از اتوبـوس و ۳۹ درصـد از مترو جهـت رفت و امـد اسـتفاده مـی کنند.

در مـورد علـل اسـتفاده نکـردن شـهروندان از نـاوگان حمـل ونقـل عمومـی: شـلوغی وازدحـام در ایسـتگاه هـا، واگن ها و داخـل اتوبوس هابـا درصـد ۵۳,۷۵ بیشـترین سـهم را در عـدم اسـتفاده شـهروندان منطقـه ۱۱ جهـت اسـتفاده از نـاوگان حمـل و نقـل عمومـی داشـت، بی‌حوصلگـی در اسـتفاده از این سیسـتم حمـل و نقلی با سـهم ۲۳,۷۵ درصـدی در رده دوم علـل ، آگاهـی نداشـتن از مسـیر و ایسـتگاه هـای توقـف بـا ۱۳ درصـد در رده سـوم و در دسـترس نبـودن و دوری از محل سـکونت بـه عنـوان اخریـن علـت جهـت کـم اسـتفاده کـردن از این نـاوگان نقـش دارد، البتـه در مـورد آخـر وجـود شـریانهای اصلی شـهر نتیجـه فـرض صفـر تأیید مـی گـردد. یعنی همگـی متغیرهـا از توزیع نرمـال پیـروی مـی کننـد. نتایـج حاصـل از آزمون درجـدول (۵) نشـان داده شـده اسـت.

نتایج آزمون رگرسیون:

بنـا بـر نتایـج ایـن آزمـون ، مولفـه هـای مسـئولیت پذیـری اجتماعی پیـش بینـی کننده خـوب و مناسـبی برای سـنجش تاثیر بر مشـارکت در اسـتفاده از نـاوگان حمـل و نقـل عمومی اسـت.

آزمـــون فرضیـــه فرعـــی اول (آزمـــون همبســـتگی پیرســـون[1])

بـر اسـاس یافتـه هـای آزمـون بیـن آگاهـی شـهروندان و میـزان مشـارکت آنـان در اسـتفاده از نـاوگان حمـل و نقـل همگانـی رابطـه مستقیمی‌وجوددارد.

جدول(۴) : میزان و نحوه مشارکت شهروندان تهران در استفاده از حمل و نقل همگانی

گویه	مولفه	فراوانی	درصد معتبر
آیا خانواده شما ناوگان حمل و نقل همگانی جهت رفت و آمد استفاده میکنند؟	بله	۲۶۱	۶۵
	خیر	۱۳۹	۳۵
	مجموع	۴۰۰	۱۰۰
نوع ظرفیت حمل و نقل همگانی مورد استفاده شما بیشتر کدام است ؟	اتوبوس -BRT	۲۴۴	۶۱
	مترو	۱۵۶	۳۹
	مجموع	۴۰۰	۱۰۰
به نظر شما مهمترین علت استفاده نکردن شهروندان از ناوگان حمل ونقل عمومی چیست؟	در دسترس نبودن و دوری از محل سکونت	۳۸	۹,۵
	آگاهی نداشتن از مسیر و ایستگاه های توقف	۵۲	۱۳
	شلوغی وازدحام در ایستگاه ها ، واگن ها و داخل اتوبوس ها	۲۱۵	۵۳,۷۵
	بی حوصلگی در استفاده از این سیستم حمل و نقلی	۹۵	۲۳,۷۵
	مجموع	۴۰۰	۱۰۰

۱ -person

مدیریت شهری
فصلنامه علمی پژوهشی
مدیریت شهری و روستایی
شماره ۵۹ . تابستان ۱۳۹۹
Urban managment
No.59 Summer 2020

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]

جدول (۵) : جدول بررسی وضعیت نرمال بودن متغیرهای تحقیق

متغیر	تعداد	Kolmogorov-Smirnov Z	Sig
مولفه های مسئولیت پذیری اجتماعی	۴۰۰	۰/۳۶۹	۰/۰۸۱
مولفه های استفاده از حمل و نقل همگانی	۴۰۰	۱/۸۷۵	۰/۱۸۵
مولفه های فردی	۴۰۰	۱/۷۱۱	۰/۰۶۵

جدول ۲- نتایج آزمون رگرسیون پیرسون

شاخص	ضرایب استاندارد نشده		ضرایب استاندارد شده	t	P
	B	خطای معیار	Beta		
ثابت	۳/۲۸	۰/۳۲		۳/۱۴	<۰/۰۱
مولفه های مسئولیت پذیری اجتماعی	۰/۷۹۲	۰/۳۷۴	۰/۱۸۱	۰/۹۶	۰/۰۰۰

جدول ۳- نتایج آزمون همبستگی پیرسون برای فرضیه فرعی اول

آزمون پیرسون		بعد اجتماعی و فرهنگی جهانی شدن	فرهنگ شهری شهروندان تهرانی
میزان آگاهی شهروندان	ضریب همبستگی	۱/۰۰۰	۰/۶۴۱
	Sig	۰	۰/۰۰۰
	N	۴۰۰	۴۰۰
میزان مشارکت آنان در استفاده از ناوگان حمل و نقل همگانی	ضریب همبستگی	۰/۶۴۱	۱/۰۰۰
	Sig	۰/۰۰۰	۰
	N	۴۰۰	۴۰۰

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]

آزمون فرضیه فرعی دوم

بـر اسـاس یافته هـای آزمـون بین میـزان اعتماد اجتماعی شـهروندان و میـزان مشـارکت آنـان در اسـتفاده از نـاوگان حمـل و نقـل همگانـی رابطه مسـتقیمی وجـود دارد.

آزمون فرضیه سوم(آزمون رگرسیون[1] تک متغیره)

بـر مبنـای یافتـه هـای آزمـون ، آمـوزش شـهروندان بـر میـزان مشـارکت آنـان در اسـتفاده از نـاوگان حمـل و نقـل همگانـی تاثیرگذار اسـت.

آزمون فرضیه چهارم(آزمون رگرسیون تک متغیره)

نتایـج نشـان مـی دهد ،میـزان رضایـت از زندگی بر مشـارکت آنـان در اسـتفاده از نـاوگان حمل و نقل همگانی تاثیرگذار اسـت.

آزمون فرضیه پنجم(آزمون رگرسیون تک متغیره)

نتایـج نشـان مـی دهد ،سـبک زندگـی شـهروندان بر میزان مشـارکت آنـان در اسـتفاده از نـاوگان حمـل و نقل همگانی تاثیرگذار اسـت.

جدول ۴- نتایج آزمون همبستگی پیرسون برای فرضیه فرعی دوم

آزمون پیرسون		بعد اقتصادی جهانی شدن	فرهنگ شهری شهروندان
اعتماد اجتماعی	ضریب همبستگی	۱/۰۰۰	۰/۴۲۱
	Sig	۰	۰/۰۰۰
	N	۴۰۰	۴۰۰
میزان مشارکت آنان در استفاده از ناوگان حمل و نقل همگانی	ضریب همبستگی	۰/۴۲۱	۱/۰۰۰
	Sig	۰/۰۰۰	۰
	N	۴۰۰	۴۰۰

جدول ۵- نتایج آزمون رگرسیون

شاخص	ضرایب استاندارد نشده		ضرایب استاندارد شده	t	P
	B	خطای معیار	Beta		
ثابت	۳/۱۲	۰/۳۶	۰/۱۵۲	۳/۲۱	<۰/۰۱
آموزش شهروندان	۰/۶۰۵	۰/۴۵۲		۰/۹۵	۰/۰۰۰

جدول ۶- نتایج آزمون رگرسیون

شاخص	ضرایب استاندارد نشده		ضرایب استاندارد شده	t	P
	B	خطای معیار	Beta		
ثابت	۱/۴۳	۰/۳۰	۰/۱۲۵	۳/۵۵	<۰/۰۱
میزان رضایت از زندگی	۰/۴۰۲	۰/۳۲۵		۰/۹۵	۰/۰۰۰

۱-Regression

مدیریت شهری
فصلنامه علمی پژوهشی
مدیریت شهری و روستایی
شماره ۵۹ . تابستان ۱۳۹۹
Urban managment
No.59 Summer 2020

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]

جدول ۶- نتایج آزمون رگرسیون

شاخص	ضرایب استاندارد نشده		ضرایب استاندارد شده	t	P
	B	خطای معیار	Beta		
ثابت	۲/۹۱	۰/۲۸	۰/۱۲۵	۳/۶۵	<۰/۰۱
سبک زندگی	۰/۴۰۲	۰/۲۸۴		۰/۹۵	۰/۰۰۰

گروه سنی شهروندان و استفاده از حمل و نقل همگانی

تحقیقات پیشین در این حوزه حاکی از آن است که، بین سرمایه اجتماعی و سن افراد رابطه عکس وجود دارد هر چه سن پاسخگویان کمتر باشد، استفاده از حمل و نقل همگانی بیشتر بین آنها انجام میپذیرد و گروههای سنی بالاتر تمایلی کمتر به استفاده از حمل و نقل همگانی دارند. این موضوع می تواند از عللی نظیر کم شدن توانایی جسمی و روانی نیز ناشی شود.

جدول (۶) نتایج آزمون کای اسکویر در خصوص بررسی رابطه بین گروه سنی شهروندان و استفاده از حمل و نقل همگانی

گروه‌سنی / استفاده از حمل و نقل همگانی	بله	خیر	کل
تا ۲۹ سال	۲۶۰	۱۴۰	۴۰۰
	۶۵.۹٪	۳۴.۱٪	۱۰۰.۰٪
بین ۳۰ تا ۶۰ سال	۲۴۸	۱۵۲	۴۰۰
	۶۲.۴٪	۳۷.۶٪	۱۰۰.۰٪
بالای ۶۰ سال	۲۰۴	۱۹۶	۴۰۰
	۵۱.۰٪	۴۹.۰٪	۱۰۰.۰٪
مجموع	۲۴۰	۱۶۰	۴۰۰
	۶۰.۹٪	۳۹.۱٪	۱۰۰.۰٪
آماره آزمون: ۷۱,۲		سطح معناداری آزمون: ۰/۱,۲	

سطح تحصیلات و استفاده از حمل و نقل همگانی

در مطالعه حاضر هم بین سطح تحصیلات و استفاده از حمل و نقل همگانی رابطه وجود دارد. هرچه سطح تحصیلات بالاتر باشد میزان استفاده از حمل و نقل همگانی بالاتر خواهد بود. همان‌طور که در جدول شماره مشاهده می‌شود بیش از ۸۰ درصد شهروندان دارای مدرک فوقلیسانس و دکترا از سیستم حمل و نقل همگانی استفاده می کنند و این درصد برای دیپلم و پایین‌تر به ۵۱ درصد کاهش می‌یابد.

جدول(۷): نتایج آزمون کا- اسکویر در خصوص بررسی رابطه بین سطح تحصیلات شهروندان و استفاده از حمل و نقل همگانی

سطح تحصیلات / استفاده از حمل و نقل همگانی	بله	خیر	مجموع
سیکل و دیپلم	۰/۵۱	۰/۴۹	۱۰۰.۰٪
فوق دیپلم و لیسانس	۰/۷۱.۷	۰/۲۸.۳	۱۰۰.۰٪
فوق لیسانس و دکترا	۰/۸۴.۱	۰/۱۵.۹	۱۰۰.۰٪
مجموع	۲۵۲	۱۴۸	۴۰۰
	۰/۶۳.۱	۰/۳۶.۹	۱۰۰.۰٪
آماره آزمون: ۷,۲۸		سطح معناداری آزمون: ۰۰۱.	

تحلیل مسیر و معادله متغیرهای موثر بر میزان استفاده از حمل و نقل همگانی

همچنانکه ملاحظه شد، رابطه هریک از متغیرهای مستقل با متغیر وابسته بطور جداگانه و بصورت دوبهدو مورد مقایسه و تحلیل قرار گرفت و در این میان برخی از فرضیهها ابطال شده و برخی دیگر مورد تأئید قرارگرفتهاند. در این بخش به منظور مشخص شدن سهم تأثیر هر یک از متغیرهای مستقل بر متغیر وابسته تحلیل رگرسیونی[1] و تحلیل مسیر[2] داده ها انجام شد. در تحلیل رگرسیونی چند متغیره، سهم تأثیر هر یک از متغیرهای مستقل بر متغیر وابسته بدون لحاظ کردن تقدم و تأخر در بین آنها مشخص میگردد. همچنین ازطریق تحلیل مسیر، سهم تأثیر هر یک از متغیرهای مستقل بر متغیر وابسته با ملحوظ نمودن تقدم و تأخر در بین آنها تعیین میشود. مدل رگرسیونی چند متغیره برای تبیین میزان استفاده از حمل و نقل همگانی مورد بهره قرار گرفت در جدول(۱۵) آمارههای تحلیل رگرسیونی مشخص شدهاند.

۱- Regression Analysis

۲- Path Analysis

مدیریت شهری
فصلنامه علمی پژوهشی
مدیریت شهری و روستایی
شماره ۵۹ . تابستان ۱۳۹۹
Urban managment
No.59 Summer 2020

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]

جدول(۸) مدل رگرسیون چند متغیره برای تبیین میزان استفاده از حمل و نقل همگانی

متغیرهایی که وارد معادله شدهاند					
متغیرها	ضرایب غیر استاندارد		ضرایب استاندارد	مقدار t	سطح معنی داری t
	B	خطای استاندارد	Beta		
آگاهی	۱,۴۱	.۱۲۲	.۶۲۱	۷,۲۵۴	.۰۰۰
رضایت از زندگی	۱,۷۱	.۱۶۶	.۵۰۱	۵,۲۴۳	.۰۰۰
اعتماد اجتماعی	۱,۱۸	.۱۳۰	.۴۱۸	۵,۱۱۲	.۰۰۰
آموزش	۱,۳۱۲	.۲۱۲	.۲۱۹	۴,۲۹۴	.۰۰۰
سبک زندگی	۱,۵۴۱	.۹۶۳	.۱۸۲	۱,۸۵۲	.۰۱۷
تحصیلات	۱,۲۵۶	.۶۵۴	۱۴۹	۴,۲۶۴	.۰۲۳
سن	۱۸,۴۱۶	۴,۷۳۸	.۱۳۶	۶,۸۴۲	۰۰.

مدیریت شهری
فصلنامه علمی پژوهشی
مدیریت شهری و روستایی
شماره ۵۹ . تابستان ۱۳۹۹
Urban managment
No.59 Summer 2020

بر این اساس متغیرهایی که مستقیما بر میزان استفاده از حمل و نقل همگانی اثر می گذارند عبارتند از:

متغیر (آگاهی ۰۶۲۱=β بیشترین تأثیر را بر متغیر وابسته (میزان استفاده از حمل و نقل همگانی) داشته است و جهت تأثیر آن نیز مثبت و مستقیم است.

متغیر (رضایت از زندگی) ۰۵۰۱=β تأثیر متوسطی بر متغیر وابسته داشته است.

متغیر (اعتماد اجتماعی) ۰۴۱۸=β تأثیر متوسطی بر متغیر وابسته داشته است.

متغیر (آموزش) ۰۲۱۹=β رابطه مستقیم با متغیر وابسته داشته است.

متغیر (سبک زندگی) ۰۱۸۲=β رابطه مستقیم با متغیر وابسته داشته است.

متغیر (سطح تحصیلات) ۰۱۴۹=β رابطه مستقیم با متغیر وابسته داشته است.

متغیر (سن) ۰۱۳۶=β رابطه غیر مستقیم با متغیر وابسته داشته است.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]

بحث‌ونتیجه‌گیری

مسئولیت پذیری اجتماعی به عنوان مقوله ی حائز اهمیت در زندگی شهروندی کنونی ،بر حس عاطفی ارتباط با دیگران در اجتماع (همدلی) دلالت داشته و مهم تر از آن نشانگر احساس مسئولیت پذیری در قبال دیگر افراد جامعه می باشد. افرادی که خود را به لحاظ مدنی مسئول میدانند خود را عضوی از ساخت اجتماعی بزرگتر در نظر گرفته و بنابراین دست کم مسائل اجتماعی را مسائل و مشکلات خود تلقی می کنند(هیرونموس ـ ونت و ابرت والاس،۲۰۰۹) در این فضا کمک کردن به دیگران که به نوعی ادای دین به جامعه است را می توان مد نظر قرار داد. در سطح و مقیاسی بزرگتر از احساس مسئولیت در قبال خانواده و نزدیکان ، مسئله حس مسئولیت پذیری در قبال سایر شهروندان و شهر وجود دارد که می توان آن را در عملکرد شهروندان در قبال وجوه مختلف زندگی شهری و پایبندی یا بی تفاوتی به ان مورد بررسی و امعان نظر قرار داد.

لذا در این پژوهش به موضوع حمل و نقل در کلان شهر تهران و به ویژه حمل و نقل همگانی پرداخته شده است که در حال حاضر با وجود مشکلات متعدد زیست محیطی به ویژه الودگی هوا در این شهر طی سنوات اخیر، ضرورت فرهنگسازی و ترغیب شهروندان به استفاده از این ناوگان را به عنوان یک ضرورت اساسی می شناساند، از جمله موضوعاتی که بر ارتقای سطح استفاده از این ناوگان موثر است ، علاوه بر میل باطنی و تربیت درون نهاد خانواده به موضوعات اجتماعی باز میگردد ، که این موضوعات اجتماعی تحت عنوان :آگاهی ، سبک زندگی ،میزان رضایت از زندگی ، اعتماد اجتماعی ، آموزش مولفه های مسئولیت پذیری اجتماعی را می سازد به عبارتی هریک از این مولفه ها در میزان مسئولیت پذیری اجتماعی شهروندان نقش ایفا می کند ، نتایج پژوهش، همبستگی را با سایر پژوهش ها که در این حوزه انجام شده است نشان می دهد ، در سایر تحقیقات نیز برنقش دولت در ایجاد رضایت از زندگی و اثرگذاری رضایت از زندگی شهروندان بر میزان مسئولیت پذیری شان تصریح شده است ، همانگونه که در این پژوهش سهم رضایت از زندگی در میزان مسئولیت پذیری شایان توجه است ، در پژوهش های دیگر بر نقش اخلاق در ارتقای مسئولیت پذیری اجتماعی پرداخته شده ، در این پژوهش مولفه سبک زندگی نیز به عنوان وزنه ای اثرگذار بر مسئولیت پذیری اجتماعی ،خود منبعث از اخلاق است ، که این مقوله نیز همبستگی این مفاهیم با سایر نتایج پژوهش ها را نشان می دهد. در پژوهش های دیگر نیز بر نقش اعتماد اجتماعی بر متغیر وابسته پرداخته شده که در این پژوهش نیز اعتماد اجتماعی مولفه ای تاثیر گذار ارزیابی شده است ، به عبارتی نتایج پژوهش نشان از تاثیر مستقیم و مثبت مولفه های مسئولیت پذیری اجتماعی اعم از آگاهی ، اعتماد اجتماعی، سبک زندگی ، رضایت از زندگی ، آموزش بر میزان استفاده از ناوگان حمل و نقل همگانی توسط شهروندان دارد .

میزان آگاهی و توجه شهروندان نسبت به مزایای بهره مندی از ناوگان حمل و نقل عمومی برای فرد و شهر مقدمه مشارکت آن‌ها در این امر است. بر اساس یافته‌های این پژوهش شهروندان منطقه۱۱ آگاهی متوسط رو به ضعیفی نسبت به مزایای استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی داشتند. بیش از ۱۲ درصد پاسخگویان از موضوع آگاهی نداشتند و در حدود ۴۰ درصد نسبت به این موضوع اطلاعات کمی داشته‌اند. بیشترین میزان آگاهی و توجه شهروندان ناحیه ۱ و کمترین میزان آگاهی و توجه شهروندان مربوط به ناحیه ۴ می باشد. در مورد مشارکت یا عدم مشارکت در استفاده از حمل و نقل همگانی ۶۵ درصد شهروندان منطقه ۱۱ در پاسخ به سوال « آیا خانواده شما استفاده از حمل و نقل همگانی را انجام میدهند ؟» جواب مثبت داده‌اند. نکته مهم فرهنگسازی و اگاهی رسانی در این باب است که این مسئولیت بر عهده نهاد ها و سازمان های متولی در شهر است ، که طیف وسیعی از شهرداری تا آموزش و پرورش ، صدا و سیما و ... را در بر می گیرد ، شیوه های مختلفی جهت توصیه به استفاده از این ناوگان وجو دارد :از جمله ساخت کلیپ ها و تیزرهای تبلیغاتی فرهنگسازی و پخش آن توسط صدا و سیما که به عنوان رسانه ملی تمامی شهروندان از آن بهره می برند ، تهیه بنر ها با محتواهای اثرگذار و نصب ان در سطح شهر و معابر و ایستگاه های اتوبوس و مترو ، پل های عابر پیاده ،تهیه بروشورهای تبلیغاتی جهت مواجهه چهره به چهره تسهیلگران و همیاران فرهنگسازی که می توانند به عنوان شبکه ای از افراد در نهادهای متولی به خدمت گرفته شده و با حضور درب منازل شهروندان یا گروه های اجتماعی در برنامه ها ، همایش ها و... به بیان موضوعات بپردازند ،طراحی برنامه هایی خلاقانه جهت انتقال توام با جذابیت مفاهیم در این حوزه که اثرگذار باشد و جلوگیری از انتقال مستقیم مفاهیم و مقوله ها که قطعا موضوعات بیان شده به شیوه ای رسمی و خشک بویژه برای کودکان و نوجوانان غیر جذاب خواهد ود و بدان بی توجه می مانند، استفاده از محیط مدارس جهت انتقال موضوعات سازنده در صف های مدرسه ، دوره های آموزشی فوق العاده و برگزاری مسابقات مختلف :فیلم و عکس و... برای دانش آموزان ابه نحویکه از تجارب زیسته شان در حوزه مسئولیت پذیری در شهر تصویر تهیه کرده و در مسابقات شرکت کنند و انگیزه دهی از طریق تشویق توسط اولیای مدارس برای دانش آموزان موفق ،قرار دادن کارت های اعتباری استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی در سبد بسته های تشویقی برای کارکنان ، دانش اموزان ، شهروندان مشارکت جو و... .

به عبارت کلی با آموزش، فرهنگسازی ، انگیزه دهی ،و دسترس پذیری سیستم حمل و نقل همگانی در کنار ایجاد اعتماد عمومی و اگاهی رسانی به شهروندان در خصوص بازگشت مزایای استفاده از این نظام به خود و خانواده ها و جامعه شان از طریق مدیریت و برنامه ریزی یکپارچه و مسئولانه از سوی نهادها و سازمان ها و ارگان های متولی ،می توان شهروندان را به سمت بهره مندی بیشتر از این سیستم سوق داد و شهر و شهروندان ساکن ان را از عواید مثبت آن بهره مند ساخت.

مدیریت شهری
فصلنامه علمی پژوهشی
مدیریت شهری و روستایی
شماره ۵۹ . تابستان ۱۳۹۹
Urban managment
No.59 Summer 2020

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]

منابع

– پاتنـام، رابـرت(۱۳۸۰) «دموکراسـی و سـنتهای مدنـی»، ترجمـه: محمدتقـی دلفـروز، انتشـارات: روزنامـه سـلام، تهران.

– پاتنـام، رابـرت و دیگـران(۱۳۸۴)" سـرمایه اجتماعـی، اعتمـاد، دموکراسـی و توسـعه»، گردآورنـده: کیـان تاجبخـش، ترجمـه: افشـین خاکبـاز و حسـن پویـان، انتشـارات شـیرازه، تهـران

–خشـایی پور،م.،بهرامی،م.،نوربخش،پ.،"اثرسـنجی اجـرای خطـوط BRT در معابـر شـهری: مطالعـه مـوردی در شـهرتهران»، یازدهمیـن کنفرانـس بیـن المللـی مهندسـی حمـل و نقـل و ترافیک،تهـران ،۱۳۹۰

گیدنـز، آنتونـی،(۱۳۸۷) «راه سـوم بازسـازی سوسـیال دموکراسـی» ترجمـه منوچهـر صبـوری کاشـانی؛ تهـران، شـیرازه

– محسـنی، منوچهـر(۱۳۷۵.) «بررسـی آگاهیهـا، رفتارهـای اجتماعـی و فرهنگـی در ایـران»، انتشـارات: وزارت فرهنـگ و ارشـاد اسـلامی، تهـران

–(وبسایت شهرداری منطقه ۱۱، آذرماه: ۱۳۹۴).

- Turner, B. (۱۹۹۳) Contemporary Problems in the Theory of Citizenship, in B. Turner(ed.),

- Held, David (۲۰۰۰); A Globlizing World? Jivhk T]h\ h,gCulture, Economics, Politics, Routledge: Open University Press.

- Ritzer, G.,(۲۰۱۰), Globalization: the essentials, Blakwell.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-23]