

## Challenges of public transportation policy in Tehran city in network governance based on thematic analysis approach

Fatemeh Gheytasivand <sup>1✉</sup>

1- PhD in Public management, Faculty of management and accounting, Allameh Tabatabaeyi university, Tehran, Iran

### Abstract:

In the city of Tehran, many problems have become unsolvable problems, and the main reason for that is the existence of a project-oriented perspective in solving Tehran's urban problems. Tehran's urban public transportation is one of these problems that has led to a lot of dissatisfaction among citizens. In order to apply correct management in any field, appropriate policy making should be done because the policy making process is considered as the basis of management. One of the most important frameworks in policy making is the use of network governance due to the creation of a multifaceted perspective in solving complex problems. In this research, in order to adopt urban public transport policy in network governance, its challenges have been investigated. This research has been conducted using a qualitative method using thematic analysis strategy. The data collection tool is a semi-structured interview with scientific and executive experts, the interviews were coded using a descriptive method, and the coding reliability was calculated using the agreement method between the coders, and the agreement coefficient was 90%, which is acceptable. Then, the data was analyzed with MaxQD software and a network of themes was created regarding the challenges, in this network, the challenges are divided into five themes of organizing effective and relevant institutions, the structure of institutions, the way institutions are coordinated, the duties of institutions and conditions. environment were identified.

**Keywords:** Network in policy making, Network governance, Policy making, Urban public transportation, Theme analysis

DOI: 10.22034/jmi.2023.404509.2981



# چالش های خط مشی گذاری حمل و نقل عمومی شهر تهران در حکمرانی شبکه ای مبتنی بر رویکرد تحلیل مضمون

دوره ۱۷ شماره ۳ (پیاپی ۶۱)  
پاییز ۱۴۰۲

نوع مقاله: پژوهشی (تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۴/۲۰ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۷/۳۰) صفحات ۷۲-۱۰۰

فاطمه قیطاسی وند<sup>✉</sup> دکتری مدیریت دولتی - خط‌مشی‌گذاری و تصمیم‌گیری، دانشکده مدیریت و حسابداری، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران.

## چکیده

خط‌مشی‌گذاری مناسب جهت اعمال مدیریت صحیح در هر زمینه‌ای ضروری است و حکمرانی شبکه‌ای یکی از مهمترین چارچوب‌ها در خط‌مشی‌گذاری جهت ایجاد دیدگاه چندوجهی در حل مسائل پیچیده می‌باشد. در شهر تهران بسیاری از مسائل تبدیل به مشکلات لاینحل شده‌اند و دلیل عمده آن وجود دیدگاه پروژه‌محوری در حل مسائل شهری تهران می‌باشد. حمل و نقل عمومی شهری تهران یکی از این مشکلات است که منجر به نارضایتی فراوان در میان شهروندان گردیده است. در این پژوهش در راستای بهره‌گیری از حکمرانی شبکه‌ای در خط‌مشی‌گذاری حمل و نقل عمومی شهری به بررسی چالش‌های آن پرداخته شده است. این پژوهش به روش کیفی و با استفاده از استراتژی تحلیل مضمون صورت گرفته است. ابزار گردآوری داده‌ها مصاحبه نیمه ساختاریافته با خبرگان علمی و اجرایی می‌باشد که مصاحبه‌ها با روش توصیفی کدگذاری شد و قابلیت اعتماد کدگذاری با روش توافق میان کدگذاران محاسبه شد و ضریب توافق ۹۰ درصد حاصل گردید که مورد پذیرش می‌باشد. سپس داده‌ها با نرم افزار مکس کیودی ای مورد تحلیل قرار گرفت و شبکه مضامین در خصوص چالش‌ها ایجاد گردید. بر همین اساس یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد چالش‌های خط‌مشی‌گذاری حمل و نقل عمومی شهر تهران در حکمرانی شبکه‌ای در پنج مضمون سازمان‌دهنده ملاحظه شده‌اند که به ترتیب اهمیت شامل نهادهای موثر و ذی‌نقش، ساختار نهادها، نحوه هماهنگی نهادها، وظایف نهادها و شرایط محیطی می‌باشند.

**واژگان کلیدی:** خط‌مشی‌گذاری، شبکه در خط‌مشی‌گذاری، حکمرانی شبکه‌ای، حمل و نقل عمومی شهری، تحلیل مضمون

## ۱- مقدمه

شهر یک مجموعه زنده است و این مجموعه زنده باید به درستی مدیریت شود. تعدد سازمان های دخیل در امر برنامه ریزی شهری به دلیل پیچیدگی ذاتی شهری مشکلاتی را در اداره شهر ایجاد می کند. امروزه بیش از گذشته این نکته مورد تاکید قرار گرفته است که خط مشی گذاری کارآمد، موثر و یکپارچه میان موسسات، نهادها و سازمان های مسئول در مدیریت شهری ضروری است (خداشاهی، ۱۳۹۷). خط مشی عمومی از مهمترین مباحث مطرح در حوزه اداره امور عمومی می باشد و در چند دهه اخیر به صورت بسیار جدی مورد توجه صاحب نظران قرار گرفته است (مقدس پور و همکاران، ۱۳۹۲). خط مشی های عمومی جهت گیری کلی می باشند و برای مقابله با یک مشکل و مسئله عمومی و به منظور حل آن ها پدید می آیند. باید در نظر داشت خط مشی عمومی صرفاً اتخاذ تصمیم نیست بلکه فرایندی است که شامل تمام اقداماتی است که از زمان احساس مشکل شروع می شود و به ارزیابی نتایج حاصل از اجرای خط مشی ختم می گردد (الوانی و شریف زاده، ۱۳۹۴). با در نظر داشتن اهمیت فرایند خط مشی گذاری باید اذعان داشت که شهر تهران به عنوان پایتخت ایران و کلان شهر حائز اهمیت در این کشور نیازمند خط مشی گذاری مناسب در جهت رفع مسائل شهری می باشد و حال آنکه بسیاری از مشکلات اساسی شهر تهران به مشکلات غیرقابل حل تبدیل شده اند، حمل و نقل عمومی، ترافیک و مشکل همزادش یعنی آلودگی هوا نمونه خوبی از این مشکلات هستند که به نظر می رسد یکی از دلایل تداوم آن ها، روحیه پروژه محوری حاکم بر خط مشی گذاری در مدیریت شهری است در حالی که در شرایط کنونی پروژه محوری پاسخگوی مشکلات شهری نمی باشد چرا که بسیاری از این مشکلات «چندوجهی، پیچیده و غیرخطی» می باشند. این شرایط، الزامات جدیدی را ایجاد می کند که تا حد زیادی به لحاظ شکل و ماهیت با الزامات سنتی و پیشین متفاوت بوده و نیازمند درپیش گرفتن راه حل هایی نوین است. یکی از این راه حل ها، «حکمرانی شبکه ای» است.

از اوایل دهه ۱۹۹۰ توجه بسیاری به نقش حکمرانی شبکه ای و شبکه های حکمرانی در بسیاری از شهرهای دنیا شده است (Ansell & Torfing, 2016). حکمرانی شبکه ای چارچوب تحلیلی برای درک و تنظیم رابطه میان بازیگران برای مواجهه با مسائل چندوجهی و پیچیده در فرایند سیاست گذاری و اداره امور عمومی است و مانع از بخشی نگری و جزئی نگری به مسائل می شود (Schulz et al, 2018). به کارگیری حکمرانی شبکه ای منجر به حل مسائل پیچیده و بغرنج می گردد و با ایجاد ساختار شبکه ای بهبود مشارکت ذینفعان، ادغام منابع مختلف، بهره گیری از توانمندی آن ها، ایجاد اقدام جمعی و پاسخگویی را منجر می گردد (Pittman & Armitage, 2017) و می توان از آن در خط مشی گذاری برای ایجاد یکپارچگی قابلیت های توزیع شده در حل مسائل پیچیده استفاده نمود (منوریان و همکاران، ۱۳۹۸). با وجود اهمیت بسیار زیاد حکمرانی شبکه ای در خط مشی گذاری در کشور ما مطالعات اندکی در خصوص آن انجام شده است و این در حالی است که حکمرانی شبکه ای می تواند

منجر به حل بسیاری از مسائل بفرنج و پیچیده کنونی شود. در این پژوهش با بررسی موضوع های مختلف مدیریت شهری تهران مشخص گردید آنچه امروزه بسیار دچار ضعف کارکرد می باشد و نیازمند به خط مشی گذاری در چارچوب حکمرانی شبکه ای است مسئله حمل و نقل عمومی شهری است. مهمترین چالش های این حوزه بر اساس مطالعه مقالات و از دیدگاه مسئولین مربوطه مواردی چون عدم هماهنگی نهادهای موثر، عدم جامعیت و یکپارچگی آن ها، اقدامات پراکنده، موازی و شتابزده، پیروی نکردن نهادهای موثر از یک ساختار مشخص و موازی کاری آن ها در خط مشی گذاری می باشد که منجر به ضعف شهر تهران در شاخص های حمل و نقل عمومی شهری نظیر قابلیت دسترسی، ظرفیت دسترسی، ارتباط مناسب مدهای حمل و نقلی مکمل، نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی، فراوانی خدمات و فاصله زمانی ارائه خدمات (Byon et al, 2018). شده است و به همین سبب جذابیت استفاده از حمل و نقل عمومی شهری تهران کاهش یافته است و شهروندان ترجیح دهند از وسایل نقلیه شخصی خود با وجود ایجاد مشکل ترافیک و آلودگی هوا استفاده نمایند. با توجه به آنچه مطرح شد می توان بیان نمود بکارگیری حکمرانی شبکه ای در خط مشی گذاری حمل و نقل عمومی شهری تهران می تواند ضمن ایجاد یک ساختار شبکه ای منسجم میان ذینفعان، منجر به مشارکت آن ها، بهره گیری از منابع و توانمندی آن ها، ایجاد اقدام جمعی و یکپارچگی آن ها شود و در نهایت شاخص های حمل و نقل عمومی شهری را با تدوین و اجرای مناسب خط مشی های ارتقا دهد و در نتیجه جذابیت استفاده از آن را در میان شهروندان ارتقا بخشید. در همین راستا در این پژوهش به منظور ظرفیت سنجی تحقق حکمرانی شبکه ای در خط مشی گذاری حمل و نقل عمومی شهری تهران به بررسی چالش های موثر در تحقق آن پرداخته شده است تا بتوان در جهت ایجاد آن به رفع چالش های شناسایی شده اقدام نمود.

## ۲- مبانی نظری و پیشینه پژوهش

### • خط مشی گذاری

خط مشی گذاری تصمیم گیری در مورد اولویت ها و اهداف است و باید بر بهترین راه حل ها برای حل مشکلات یا جلوگیری از آن ها متمرکز شود (Marsal & Segal, 2017) باید در نظر داشت که خط مشی گذاری صرفاً اتخاذ تصمیم نیست بلکه فرایندی است که شامل مراحل شناسایی مشکل و مسئله، تدوین خط مشی، اجرا و ارزیابی می باشد (الوانی و شریف زاده، ۱۳۹۴).

خط مشی گذاری را علم دولت در عمل و شاخه ای نوین از علم سیاست می دانند که با توجه به عرصه عمومی آن و چندوجهی بودن مسائلی که خط مشی ها برای حل آن ها تدوین می شوند از علومی همچون حقوق، اقتصاد، جامعه شناسی و روان شناسی به تنوع و تناسب بهره مند می گردد.

(Howlett & Mukherjee, 2017). در تعریف دیگر خط مشی گذاری عمومی اعم از سیاست گذاری، قانون گذاری، مقررات گذاری، فعالیت‌های اجرایی و نظارتی و نیز ساختار و الزامات آن در پی تدوین و اجرای «خط‌مشی‌ها» به عنوان راهکاری برای حل مسائل عمومی کشور می‌باشد (میری و همکاران، ۱۳۹۷).

### • شبکه در خط مشی گذاری

استفاده از مفهوم شبکه در علم خط مشی گذاری به دهه ۱۹۷۰ برمی‌گردد و به گونه‌های متفاوتی از آن برداشت شده است، اما علی‌رغم این تفاوت‌ها، بسیاری از تعاریف استاندارد از شبکه بر تعاملات رسمی و غیر رسمی که میان بازیگران دولتی و خصوصی وابسته به یکدیگر برای رسیدن به اهداف خط مشی وجود دارد، اشاره دارند (Daugbjer & Fawcett, 2017). اگر چهار شرط زیر در شبکه برقرار شود، قادر به پاسخگویی سریعتر در برابر تغییرات محیطی خواهد بود (Nowell et al., 2018):

۱- شبکه به عنوان یک کل جهت تطبیق سریع با شرایط متغیر محیطی انعطاف پذیر باشد و بتواند ساختار خود را متناسب با آن تغییر دهد، به عبارت دیگر شبکه می‌بایست با تغییر موقعیت محیطی علی‌رغم تغییرات قابل توجه در اندازه، اجزای تشکیل دهنده، ورود و خروج بازیگران به فعالیت خود ادامه دهد.

۲- شبکه باید قادر به مدیریت توزیع اطلاعات باشد و تضمین کند که اطلاعات به موقع از جایی که آن را در اختیار دارد به جایی که به آن نیاز است، انتقال یابد.

۳- مداخله بازیگران شبکه در فعالیتهای عملیاتی باید به گونه‌ای هماهنگ باشد که مانع صدمه زدن به هدف هر کدام از طرفین شود.

۴- برای پاسخگویی بهتر شبکه باید اقدام جمعی برای دستیابی به مزیت کلی، صورت گیرد.

### • حکمرانی شبکه ای

مفهوم حکمرانی به صورت گسترده‌ای در دهه‌های گذشته مورد بحث قرار گرفته است و به معنای تغییر از حکومت<sup>۱</sup> سلسله مراتبی سنتی که در آن دولت قانونگذار است به حکمرانی<sup>۲</sup> که حاصل مشارکت بازیگران از بخش‌های خصوصی، دولتی و جامعه مدنی است، می‌باشد (Darchen, 2017). حکمرانی شبکه ای با ادغام مفهوم شبکه و حکمرانی فهمی از حکمرانی به عنوان حکمرانی با و از طریق شبکه‌ها ایجاد می‌کند (Den Ouden, 2015) و به عنوان یکی از شیوه‌های مطلوب حکمرانی به معنای افزایش قابلیت حل مسائل پایدار در سیستم‌های اجتماعی مطرح است. این حکمرانی با همکاری میان ذینفعان مختلف، افزایش مشارکت آن‌ها، ادغام منابع مختلف، بهره‌گیری از قابلیت‌های ذینفعان و ایجاد اقدام جمعی صورت می‌پذیرد (Pittman & Armitage, 2017). استقرار و توسعه حکمرانی شبکه ای در سازمان‌ها موجب ایجاد پاسخ‌گویی، مسئولیت‌پذیری مسئولین، ارتقا شفافیت در فرایندها و اقدامات

<sup>۱</sup>Government

<sup>۲</sup>Governance

دولتی، عدالت و انصاف، مشارکت بیشتر شهروندان، بخش خصوصی و جامعه مدنی با دستگاه های دولتی و حاکمیت قانون در ارائه اطلاعات و خدمات دولتی می شود (دقتی و دیگران، ۱۳۹۸). از تغییرات بسیار مهمی که توسط حکمرانی شبکه ای ایجاد شده است افزایش اهمیت شبکه در فرایند فرمول بندی سیاست ها، پیاده سازی و هماهنگی برنامه های سیاست گذاری و ارائه خدمات عمومی است. دو بعد اصلی حکمرانی شبکه ای بازیگران و ساختار شبکه می باشند (Den Ouden, 2015). بازیگران شبکه برای هدایت یک برنامه مشخص در راستا با هدف شبکه تعیین می شوند و با یکدیگر همکاری می نمایند. با توجه به نوع مسئله، بازیگران مختلفی می توانند در حکمرانی شبکه ای اعم از ادارات دولتی، موسسات تحقیقاتی، دانشگاه ها، شرکت ها، انجمن ها و ... مشارکت داشته باشند. بر اساس نوع بازیگران سه مدل شبکه ایجاد میشود (Lo et al., 2018):

- شبکه های دولتی، شامل بازیگران از نهادهای دولتی و نیمه دولتی؛
- شبکه های خصوصی، شامل بازیگران از نهادهای خصوصی و غیردولتی (مانند NGO ها و ...)
- شبکه های ترکیبی، با مشارکت سازمان های دولتی و غیردولتی به طور کلی می توان دو گونه. ساختار را در حکمرانی شبکه ای مطرح نمود که شامل حکمرانی شبکه ای واسطه ای و حکمرانی شبکه ای غیرمتمرکز می باشد. ساختار حکمرانی شبکه ای واسطه ای بسیار متمرکز است و یک بازیگر میان سایر بازیگران قرار گرفته است و هماهنگ کننده اکثریت تعاملات و فعالیت های شبکه است. واسطه ای که در مرکز این تعاملات قرار گرفته می تواند نسبت به جامعه خارجی باشد یا سازمانی باشد که درون جامعه جای گرفته است. در ساختار حکمرانی شبکه ای غیر متمرکز تعاملات میان همه بازیگران وجود دارد و تراکم در این حکمرانی بالاست و مسئولیت شبکه میان بازیگران زیادی تقسیم شده است (Rudnic et al, 2019). برای ایجاد حکمرانی شبکه ای باید عناصر کلیدی آن را شناسایی نمود که بررسی های به عمل آمده مشخص شد در خصوص عناصر کلیدی حکمرانی شبکه ای میان صاحب نظران اتفاق نظر کاملی وجود ندارد و مطابق جدول هر کدام از آن ها عناصر کلیدی را مطرح نموده اند. با در نظر گرفتن این ابعاد و دریافت نقطه نظرات افراد صاحب نظر در حوزه خط مشی گذاری و حمل و نقل عمومی شهری می توان ابعاد حکمرانی شبکه ای را جهت خط مشی گذاری حمل و نقل عمومی شهری در حکمرانی شبکه ای شامل موارد بررسی و شناسایی الزامات شبکه، طراحی شبکه، مشارکت و فعالسازی شبکه و ارزیابی شبکه در نظر گرفت.

#### جدول ۱. بررسی تطبیقی عناصر کلیدی حکمرانی شبکه ای

ردیف	عناصر مدل حکمرانی شبکه ای	منبع
۱	برنامه ریزی راهبردی مبتنی بر سناریو	(Radenic et al, 2019)
۲	بررسی و شناسایی الزامات شبکه - طراحی شبکه - مشارکت و فعالسازی شبکه - توسعه شبکه	(دقتی و همکاران، ۲۰۱۹)

منبع	عناصر مدل حکمرانی شبکه ای	ردیف
(Lo et al, 2018)	ظرفیت سازی شبکه - ایجاد انگیزه در بازیگران شبکه - بازیگران اصلی شبکه - تدوین قوانین و اجرا	۳
(Ojo & Mellouli, 2018)	استراتژی شبکه - ساختار شبکه (طراحی، ارتباطات، پاسخگویی، منابع انسانی)	۴
(دانایی فرد، ۲۰۱۲)	تدوین استراتژی شبکه - شبکه ای کردن شبکه - طراحی شبکه - انتخاب شرکا مناسب	۵
(Goldsmith & Eggers, 2004)	تدوین استراتژی شبکه- طراحی و فعالسازی شبکه- یکپارچه سازی شبکه- سرمایه انسانی شبکه- ارزیابی عملکرد شبکه	۶

برای ایجاد حکمرانی شبکه ای باید عناصر کلیدی آن را شناسایی نمود که بررسی های به عمل آمده مشخص شد در خصوص عناصر کلیدی حکمرانی شبکه ای میان صاحب نظران اتفاق نظر کاملی وجود ندارد و مطابق جدول هر کدام از آن ها عناصر کلیدی را مطرح نموده اند. با در نظر گرفتن این ابعاد و دریافت نقطه نظرات افراد صاحب نظر در حوزه خط مشی گذاری و حمل و نقل عمومی شهری می توان ابعاد حکمرانی شبکه ای را جهت خط مشی گذاری حمل و نقل عمومی شهری در حکمرانی شبکه ای شامل موارد بررسی و شناسایی الزامات شبکه، طراحی شبکه، مشارکت و فعالسازی شبکه و ارزیابی شبکه در نظر گرفت.

### • حمل و نقل عمومی شهر تهران

شهر تهران به عنوان یک کلان شهر و به عنوان پایتخت کشور، از یک سو دارای تراکم و تمرکز جمعیت، ثروت و امکانات است و از سوی دیگر بنا به دلایل گوناگون قادر به تامین نیازها و فراهم نمودن امکانات شهری آن گونه که در کشورهای مدرن و تعدادی از کلان شهرهای کشورهای در حال توسعه دیده می شود، نیست. این شهر هدف مهاجرت مردم از سایر شهرها و روستاهای کشور به دلیل شرایط نامطلوب اقتصادی و نبود فرصت های شغلی در آن ها و به علاوه تمرکزگرایی همه جانبه و سطح بالاتری از کیفیت نسبی خدمات و امکانات در شهر تهران، بوده است. با توجه به هزینه بالای تهیه مسکن در پایتخت، شهرهای اقماری نیز به سرعت رشد کرده و تراکمی از جمعیت را در خود جای داده اند که بخش عظیمی از این جمعیت به طور روزانه به تهران سفر می کنند به گونه ای که دو میلیون نفر در روز به جمعیت تهران افزوده می شود. به این ترتیب تهران به یکی از متراکم ترین شهرهای دنیا تبدیل شده است. در چنین شرایطی بدیهی است که حمل و نقل درون شهری یکی از مهمترین موضوعات مدیریت شهری به حساب می آید که به طور مستقیم با زندگی روزمره خیل عظیم جمعیت این کلان شهر گره خورده است (شیرازی، ۱۳۹۹). در زمینه حمل و نقل عمومی شهری مشکلات در خصوص رفاه، سلامت، فراگیری و سهولت دسترسی وجود دارد. منظور از رفاه در این حوزه امکانات و قابلیت هایی است که در اختیار شهروندان قرار می گیرد. در وسایل حمل و نقل عمومی شهر تهران افراد از رفاه در



استفاده از آن ها برخوردار نیستند و با دشواری و رنجش از آن استفاده می کنند. به علاوه این سیستم سالمند محور، معلول محور و کودک محور نبوده و قادر به تامین نیازهای این گروه ها از افراد جامعه نمی باشد. مشکل دیگر در زمینه رفاهی اتلاف زمان و عدم تناسب وسایل نقلیه با شمار متقاضیان در ساعات مشخص شبانه روز می باشد. در ارتباط با سلامت می توان به این موضوع اشاره نمود که با توجه به اینکه شهر تهران در زمره آلوده ترین کلان شهرهای جهان به لحاظ آلودگی هوا، جای گرفته است، اتوبوس ها و تاکسی هایی که در حمل و نقل عمومی شهری استفاده می شوند دارای مشکلات فنی هستند و از سوخت با کیفیت پائین استفاده می نمایند. مورد سوم، سهولت دسترسی است که دشواری های حاصل از دسترسی به موقع به حمل و نقل عمومی در شهر تهران را در بر می گیرد. بدون شک یکی از مهمترین مزیت های حمل و نقل عمومی شهری استاندارد، نحوه دسترسی شهروندان به آنهاست و حال آنکه در برخی مکان ها و زمان ها در شهر تهران تردد به این وسایل بسیار دشوار می گردد و سهولت دسترسی بسیار ضعیف است (سلطانی، ۱۳۹۳).

## ۲-۱- پیشینه پژوهش

در مطالعه ای با عنوان نقش متا حکمرانی در سیستم های حمل و نقل عمومی؛ به بررسی نقش حکمرانی در سیستم های حمل و نقل عمومی پرداخته شده است و در این پژوهش که به شیوه مطالعه موردی انجام گردیده است دو منطقه انگلستان و اسپانیا را مورد توجه قرار گرفته اند. بر اساس نتایج حاصل از این پژوهش حکمرانی در هر دو گزینه در جهت مدیریت کارآمد حمل و نقل عمومی بسیار مشهود است و این موضوع در سال های اخیر بسیار مورد توجه قرار گرفته است. قدرت های موثر در ارتقای حمل نقل عمومی مسافران و نهادهای حکومتی تاثیرگذار مطرح شده اند که این عوامل چه بهره وری حداکثری باید نقش مکمل در قالب یک شبکه ایفا نمایند (Hedegaard et al, 2023).

در پژوهشی با عنوان برنامه ریزی شهری و سیاست های یکپارچه حمل و نقل: نقش حکمرانی شبکه ای و سلسله مراتبی در لندن و برلین؛ به بررسی چگونگی یکپارچگی میان برنامه ریزی شهری و سیاست های حمل و نقل در دو شهر لندن و برلین از حدود دهه ۱۹۹۰ پرداخته شده است. همچنین این مطالعه به بررسی میزانی از سلسله مراتب و حکمرانی شبکه ای که در این شهرها در ارتباط با یکپارچگی وجود دارد، پرداخته است. این پژوهش به روش کیفی و از طریق مصاحبه با نخبگان سیاست گذاری و برنامه ریزی شهری انجام شد. نتایج حاصل از این پژوهش نشان می دهد در هر دو شهر تغییرات ساختاری در جهت تسهیل یکپارچگی سیاست گذاری و برنامه ریزی ایجاد شده است و ترکیبی از حکمرانی سلسله مراتب در سطح ملی جهت ایجاد تمرکز در تصمیم گیری و حمایت دولت مرکزی از دولت محلی و حکمرانی شبکه ای در سطح محلی جهت استقلال بیشتر دولت محلی منجر به یکپارچگی و هماهنگی قدرت می شود (Rode, 2019).



در مطالعه ای با عنوان حکمرانی در حمل و نقل عمومی: لایه های حکمرانی و تاثیر آن بر خدمات حمل و نقل؛ به بررسی تاثیر حکمرانی چند سطحی در حمل و نقل عمومی پرداخته شده است. پژوهش به شیوه کیفی صورت گرفته و نتایج آن نشان می دهد با توجه به اینکه حمل و نقل عمومی به دلیل اهداف اجتماعی و زیست محیطی توسط دولت مرکزی حمایت می شود و از طرف دیگر دولت مرکزی بیشتری منابع مالی را در اختیار دارد اما نباید در خصوص خط مشی گذاری حمل و نقل عمومی به تنهایی عمل کند و خط مشی ها باید از طریق مذاکره سطوح سطوح مختلف ملی، منطقه ای و محلی اتخاذ گردند و دولت مرکزی باید دولت محلی را به دلیل نقش مهمی که در حمل و نقل عمومی شهری دارد، مورد حمایت مالی قرار دهد (Veeneman & Mulley, 2018).

در پژوهشی با عنوان حمل و نقل عمومی در الجزیره: به سوی رویکرد جدید حکمرانی؛ به چگونگی حرکت سیاست گذاری حمل و نقل عمومی به سمت رویکرد حکمرانی جدید پرداخته شده است. این پژوهش به صورت کیفی انجام شده و شهر الجزیره به عنوان مورد مطالعه در نظر گرفته شده است. نتایج حاصل از آن نشان می دهد برای رسیدن به حکمرانی و ایجاد یکپارچگی در سیاست گذاری حمل و نقل باید هماهنگی میان سازمان ها ایجاد شود و برای ایجاد این هماهنگی چارچوب نهادی و قانونی به منظور مشخص نمودن نقش ها و مسئولیت های نهادهای موثر تقویت شود. استراتژی های مناسب جهت تضمین ثبات و پایداری مالی اتخاذ شود و برای این امر مشارکت بخش خصوصی و همکاری آن ها با دولت در تامین مالی زیرساخت ها و هزینه های عملیاتی لازم است. جمع آوری، تحلیل و توزیع اطلاعات در خصوص ترافیک، زیرساخت های جاده ای، امنیت حمل و نقل و .... صورت پذیرد و در اختیار نهادهای ذی نقش قرار گیرد (Tabti-talamali, Baouni, 2018).

در مطالعه ای با عنوان حکمرانی و خط مشی شبکه های حمل و نقل در پایتخت لوکزآمبورک؛ به بررسی حکمرانی شبکه ای و شبکه های سیاست گذاری در حمل و نقل منطقه مرزی لوکزآمبورک پرداخته شده است. این پژوهش به شیوه ترکیبی شامل تحلیل شبکه به صورت کمی و بررسی کیفی جهت مشخص نمودن مفاهیم ساختاری روابط شبکه ای سیاستگذاری حمل و نقل صورت گرفت. نتایج حاصل از این پژوهش نشان می دهد علی رغم تمایل زیاد بازیگران محلی جهت مشارکت در تصمیم گیری ها به دلیل اهمیت استراتژیک سیاست های حمل و نقل، تمرکز قدرت در دولت مرکزی است و عدم تناسب قدرت میان بازیگران دولت مرکزی و محلی مانعی در جهت ظهور حکمرانی شبکه ای ایجاد شده است. ایجاد تغییر در این مناطق مشروط به ایجاد حکمرانی شبکه ای است. برای رسیدن به حکمرانی شبکه ای باید مشارکت بازیگران مختلف در تصمیم گیری ها و مذاکره ها صورت پذیرد، تبادل اطلاعات میان آن ها به خوبی انجام شود و فرایندهای ارتباطی منظم ایجاد شود و بر این اساس ائتلاف در جهت منافع مشترک و ایجاد چشم انداز یکسان شکل خواهد گرفت و توازن قدرت میان سطوح مختلف ایجاد خواهد شد (Dorry & Decoville, 2016).

در پژوهشی با عنوان رویکرد حکمرانی شبکه ای بر توسعه حمل و نقل؛ به بررسی رویکرد حکمرانی شبکه ای در توسعه حمل و نقل و ایجاد یکپارچگی در سیاست های حمل و نقل شهری و کاربری زمین پرداخته شده است. این پژوهش مبتنی بر مطالعه موردی شهر ارومکی<sup>۱</sup> در چین و با در نظر گرفتن تئوری حکمرانی شبکه ای انجام شد و نتایج حاصل از آن نشان می دهد برای ایجاد حکمرانی شبکه ای در این شهر هماهنگی میان سازمان ها نقش بسیار مهمی در از بین بردن پیچیدگی های خط مشی گذاری دارد، همراستایی استراتژی های بازیگران مختلف را نیاز دارد که آن ها از استراتژی های منفرد به تعامل و فعالیت های هم نوا سوق دهد و نیز طراحی ساختار مناسب و ایجاد اعتماد میان بازیگران مرتبط نیز برای ایجاد یکپارچگی لازم است (Mu & de Jong, 2016).

در پژوهشی با عنوان ارائه الگوی توسعه مرحله ای حکمرانی شبکه ای با استفاده از رویکرد فراترکیب؛ به ارائه الگوی توسعه حکمرانی شبکه ای با استفاده از رویکرد فراترکیب پرداخته شده است. برای رسیدن به الگوی توسعه حکمرانی شبکه ای، ۲۹۷ پژوهش در این حوزه ارزیابی گردید و ۱۳۲ پژوهش انتخاب و با روش فراترکیب ابعاد و کدهای مربوطه استخراج و میزان اهمیت و اولویت هر کدام با استفاده از آنتروپی شانون مشخص و در نهایت چهار مرحله برای رسیدن به الگوی حکمرانی شبکه ای مطرح شده است که شامل بررسی و شناسایی الزامات شبکه، طراحی شبکه، مشارکت و فعالسازی شبکه و توسعه شبکه می باشد (دقتی و همکاران، ۱۳۹۸).

در مطالعه ای با عنوان طراحی مدل حکمرانی شبکه ای در شهرداری تهران؛ به طراحی مدل حکمرانی شبکه ای در شهرداری تهران با روش کیفی و استراتژی داده بنیاد با رویکرد استراوس و کوربین پرداخته اند و عوامل علی موثر بر حکمرانی شبکه ای؛ شامل فرهنگ مشارکت، قدرت های سیاسی، تشکل های مردمی و قوانین بالادستی مطرح شد، عوامل زمینه ای زیرساختهای فرهنگی و قانونی، اعتمادسادی، حمایت های دولت، آموزش های رفتاری، ظرفیت های تیمی و زیرساخت های شبکه سازی عنوان گردیده اند. موانع مدیریتی، موانع فرهنگی و اجتماعی، موانع سازمانی، معضلات راهبردی و قانونی به عنوان عوامل مداخله گر و توسعه کانال های ارتباطی و پویای محیطی، تقویت زیرساخت های تحقیق و توسعه، توسعه شبکه همکاری جهت ارزیابی و انتخاب طرح ها، برون سپاری و توسعه مشارکت های شهروندی در تصمیم گیری ها به عنوان عوامل فرایندی بیان شدند و پیامدهای حکمرانی شبکه ای نیز شامل کارآمدی اقتصادی، توسعه استراتژیک خدمات شهری و اثربخشی سازمانی در نظر گرفته شده اند (منوریان و همکاران، ۱۳۹۸).

در پژوهشی با عنوان تاثیرگذاری فاکتورهای کلیدی بر مدل حکمرانی شبکه ای مطلوب در نظام سلامت با رویکرد مدلسازی معادلات ساختاری، فاکتورهای رفتار فرصت طلبانه، اعتماد، تعهد و اشتراک گذاری اطلاعات و دانش را به عنوان عوامل کلیدی موثر بر مدل حکمرانی شبکه ای بیان نمودند و تعهد

و اشتراک گذاری اطلاعات را دارای بیشترین تاثیر مستقیم بر آن معرفی نمودند و رفتار فرصت طلبانه را به عنوان عاملی که اثر منفی و شدیدی بر اعتماد در شبکه دارد، مطرح کردند (عالی خانی و همکاران، ۱۳۹۷). در پژوهشی با عنوان الگوی حکمرانی شبکه ای با تاکید بر توسعه فرآیندهای نوآوری باز در نهادهای تحقیقاتی امنیت سایبری؛ با هدف دستیابی به مدل حکمرانی شبکه ای با تاکید بر توسعه فرآیندهای نوآوری باز در نهادهای تحقیقاتی امنیت سایبری با استفاده از روش نظریه داده بنیاد مدل حکمرانی شبکه ای در توسعه فرآیندهای نوآوری باز را با توجه به شرایط بومی ایران به دست آورده اند که بر اساس یافته های این تحقیق مدل مطرح شده شامل مولفه های سیاست های کلان، طراحی و فعال سازی شبکه، مدیریت شبکه، توانمند سازی و مشارکت، ارزیابی عملکرد، آمادگی درون و برون سازمانی، شرایط فناورانه، شرایط مالی، اقتصادی و قانونی می باشد (قوچانی و همکاران، ۱۳۹۶).

در مطالعه ای با عنوان ارزیابی سیاست های حمل و نقل شهری ایران (مورد مطالعه: تحلیل محتوای مصوبات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهر تهران؛ به ارزیابی سیاست های حمل و نقل شهری تهران پرداخته شده است و تمامی مصوبات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهر تهران را تمام شماری و با ابزار پرسشنامه معکوس تحلیل محتوا شده اند. یافته های این پژوهش نشان می دهد مهمترین مسئله پیش روی این شورا، آلودگی هوا بوده و شورا تمایل داشته با رویکرد شهروند محوری با آن مقابله نماید. مهمترین مبانی نظری آن نیز حمل و نقل پایدار بوده است. در سیاست های شورا تنوع و پراکندگی فرآیندی مشاهده شده و انواع تناقضات و بلا تکلیفی ها در سیاست های مصوب حمل و نقل این شورا دیده می شود و در آن ها یکپارچگی و رویکرد کل نگرانه کمتر رعایت شده است. در این پژوهش بیان شده با توجه به اینکه مهمترین نهاد مرتبط با وظایف اجرایی و عملیاتی شهرداری تهران و پس از آن ناجا می باشد بنابراین ارتقای آگاهی ها و توانمندی های این دو نهاد در جلب مشارکت روزافزون آن ها در این شورا ضروری است (خلیلی و حاجیانی، ۱۳۹۵).

### ۳- روش شناسی

رویکرد روش شناسی در این پژوهش فرا اثبات گرایی است، استراژی آن کیفی می باشد و از روش تحلیل مضمون برای شناخت، تحلیل و گزارش الگوهای موجود در داده های کیفی استفاده می نماید. این روش، فرآیندی برای تحلیل داده های متنی است و داده های پراکنده و متنوع را به داده های غنی و تفصیلی تبدیل می کند (Braun, V & Clarke, 2006) در تحلیل مضمون از شبکه مضامین استفاده می گردد که آتراید- استرلینگ<sup>۲</sup> (۱۹۹۸) آن را مطرح نموده اند. شبکه مضامین، بر اساس روندی مشخص مضامین پایه (کدها و نکات کلیدی)، مضامین سازمان دهنده (مضامین به دست آمده از ترکیب و تلخیص مضامین پایه) و مضامین فراگیر (مضامین عالی دربرگیرنده اصول حاکم بر متن به مثابه کل) را نظام

<sup>۱</sup>Post positivism

<sup>۲</sup>Attride-Stirling

مند می کند (استرلینگ، ۱۹۹۸). نرم افزار مکس کیودی آ<sup>۱</sup> در این پژوهش برای تحلیل داده ها مورد استفاده قرار گرفت که نرم افزار حرفه ای برای تجزیه و تحلیل داده های ترکیبی و کیفی است. مصاحبه با خبرگان شیوه اصلی گردآوری داده ها در این پژوهش را تشکیل می دهد، مصاحبه به صورت نیمه ساختاریافته که از اصلی ترین یا به عبارت بهتر رایج ترین شیوه گردآوری داده ها در پژوهش کیفی است، می باشد. جامعه آماری مورد نظر در این پژوهش عبارتست از خبرگان آکادمیک و اجرایی در زمینه مدیریت شهری و حمل و نقل عمومی. برای انتخاب نمونه از ترکیب روش های قضاوتی هدفمند و روش گلوله برفی استفاده شد و تعداد اعضا تا جایی که اشباع نظری اتفاق افتاد ادامه پیدا کرد. در این راستا تعداد ۱۶ مصاحبه در بین اعضای محیط تحقیق انجام شده است. مشخصات کلی خبرگان در جدول ۱ آورده شده است. علاوه بر مصاحبه، مطالعه اسناد بالادستی، آئین نامه ها، دستورالعمل ها و شیوه نامه های اجرایی در حوزه مربوط مورد توجه و بررسی قرار گرفت تا مبنای توصیه های تقنینی قرار گیرند.

جدول ۲. مشخصات کلی خبرگان علمی و اجرایی

مصاحبه شونده	نهاد
قائم مقام معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران	شهرداری تهران
مدیر سازمان کنترل ترافیک	
مدیر مرکز مطالعات حمل و نقل و ترافیک	
۲ نفر از معاونان حمل و نقل و ترافیک شهرداری مناطق ۲۲ گانه	
مدیر اتوبوسرانی شهرداری تهران	
مدیر طرح های موضعی معاونت معماری و شهرسازی	
مشاور کمیسیون حمل و نقل و ترافیک	شورای اسلامی شهر تهران
دبیر کمیسیون عمران	مجلس شورای اسلامی

مصاحبه شونده	نهاد
رئیس پلیس راهور سابق تهران	پلیس راهور
رئیس پلیس راه راهور ناجا	
دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک	وزارت کشور
عضو هیئت علمی دانشکده علوم اجتماعی	دانشگاه علامه طباطبایی
عضو هیئت علمی دانشکده شهرسازی	دانشگاه تهران
۲ نفر عضو هیئت علمی دانشکده مهندسی عمران و محیط زیست	دانشگاه تربیت مدرس

قابلیت اعتماد<sup>۱</sup> و روایی نتایج تحقیق از مهمترین مسائل در پژوهش های کیفی است که برای سنجش قابلیت اعتماد این پژوهش از روش "توافق میان کدگذاران"<sup>۲</sup> استفاده گردید که در این روش داده های مشابه توسط دو یا تعداد بیشتری کدگذار، کدگذاری می شود و سپس درصد توافق کدگذاران محاسبه می گردد (Kirilenko, 2016). در خصوص حجم نمونه برای محاسبه قابلیت اعتماد میان محققان مختلف اختلاف نظر وجود دارد و بین ۱۰ تا ۲۰ درصد متن را کافی دانسته اند (واعظی و همکاران، ۱۳۹۷)، بر این اساس در این پژوهش ۲۰ درصد از حجم نمونه که شامل ۳ مصاحبه می شود مورد بررسی قرار گرفت. در این روش یک فرد با تحصیلات مرتبط به عنوان همکار پژوهش قرار داده شد و از او درخواست شد کدگذاری را با توجه به موضوع پژوهش انجام دهد. نکته قابل توجه آن است که هیچ کدام از کدگذاران نباید کدگذاری دیگری را ملاحظه نماید (Kirilenko, 2016). در این پژوهش از یک فرد دانش آموخته در رشته مدیریت دولتی به عنوان همکار پژوهش کمک گرفته شد و نتایج حاصل از "توافق میان کدگذاران" حاصل از نرم افزار مکس کیودی ای مطابق جدول ۲ حاصل شد که بر مبنای آن میانگین درصد توافق مشاهده شده میان کدگذاران معادل ۹۰ درصد و میانگین همبستگی ۰٫۶۸۶ می باشد که قابل پذیرش است (حداقل درصد توافق ۸۰ و حداکثر همبستگی مورد قبول ۰٫۵۰ درصد می باشد) در خصوص روایی در پژوهش های کیفی "اصالت داده ها"، "موثق بودن" و "مربوط بودن" مطرح است (هومن، ۱۳۹۴). در این پژوهش برای روایی آن در تمام مراحل پژوهش جزئیات پژوهش یادداشت برداری

<sup>۱</sup>Trustworthiness<sup>۲</sup>Inter coder agreement

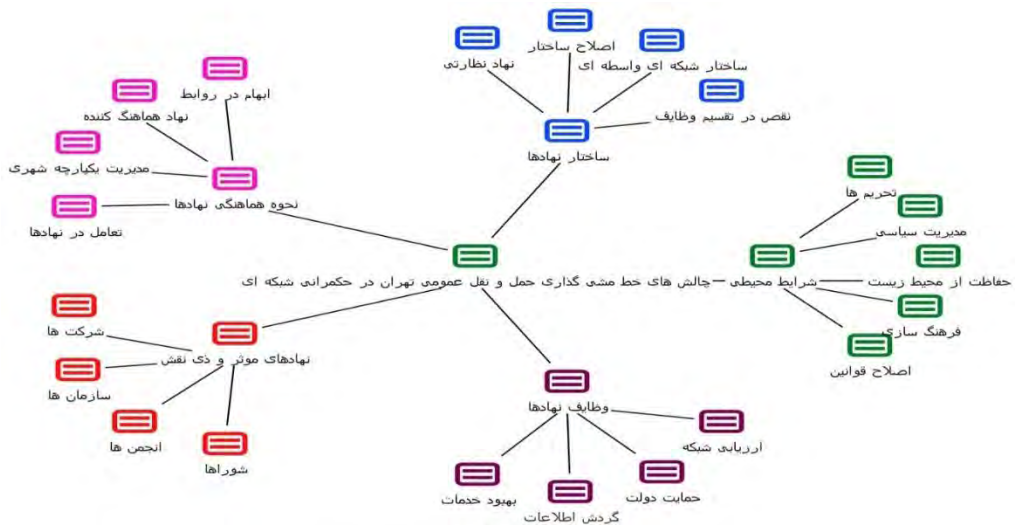
و تمامی مصاحبه ها از طریق دستگاه ثبت صدا جمع آوری و همچنین به صورت نوشتاری و با رعایت نکات اخلاقی پژوهش و حفظ نام افراد مصاحبه شونده، ثبت گردید.

جدول ۲. قابلیت اعتماد پژوهش

نام مصاحبه	همبستگی	درصد توافق
PA	۷۴	٪۸۴
PC	۷۲	٪۹۴
PG	۶۰	٪۹۲
میانگین	۶۸٫۶	٪۹۰

#### ۴- یافته‌ها

تحلیل مضامین حاصل از مصاحبه ها در دو سطح مضامین سازمان دهنده و مضامین اصلی با استفاده از کدگذاری توصیفی به وسیله نرم افزار مکس کیودی ای ۱۰ انجام گردید و با استخراج مضامین پایه، پنج مضمون سازمان دهنده و یک مضمون فراگیر حاصل شد و در نهایت شبکه مضامین ارائه گرفت پنج مضمون سازمان دهنده که به عنوان چالش های موجود در تدوین خط مشی های حمل و نقل عمومی شهر تهران حاصل شد شامل نهادهای موثر و ذی نقش ساختار نهادها، وظایف نهادها، نحوه هماهنگی نهادها و شرایط محیطی می باشد و مضمون فراگیر تحت عنوان چالش های خط مشی گذاری حمل و نقل عمومی شهر تهران در حکمرانی شبکه ای می باشد. نتایج حاصل از کدگذاری توصیفی با استفاده از نرم افزار مکس کیو دی ای حاصل شد و شبکه مضامین حاصل از مدل کد تئوری در شکل ۱ قابل ملاحظه می باشد. در این شکل مضمون فراگیر به صورت یک مضمون و در مرکز شکل، مضامین سازمان دهنده به صورت چهار مضمون و در میانه شکل و مضامین اصلی شامل ۱۶ مضمون و در قسمت بیرونی شکل نشان داده شده است. درسطور بعدی هر کدام از مضامین سازمان دهنده به صورت جداگانه مورد ارزیابی و تحلیل قرار گرفته و برخی از مهمترین کدهای توصیفی حاصل از مصاحبه ها مطرح می گردد.



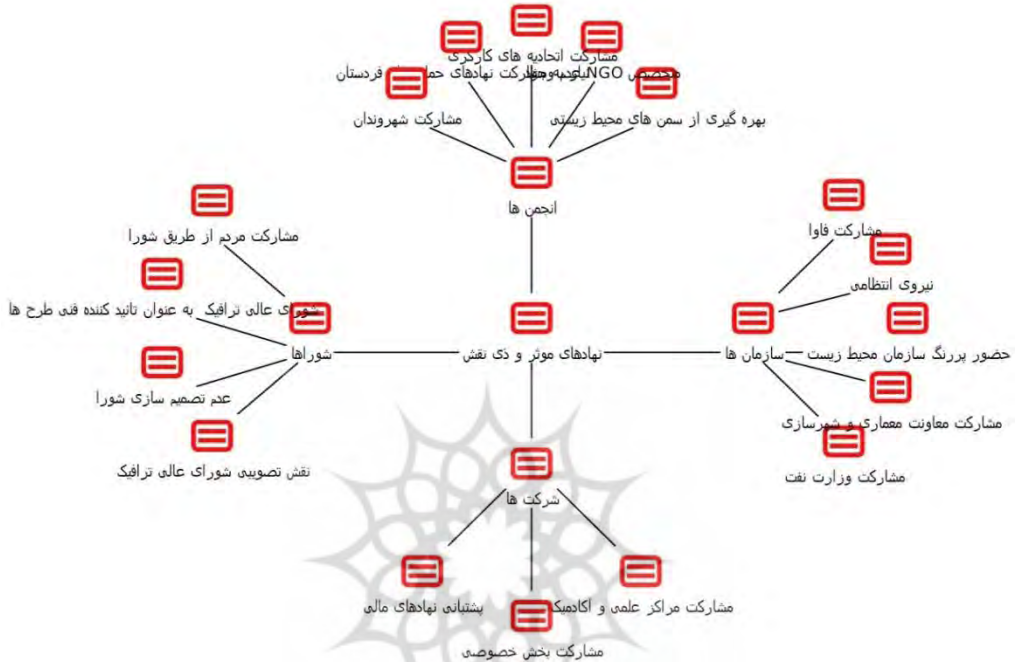
شکل ۱. شبکه مضامین حاصل از مدل code theory

#### ۴-۱- مضمون سازمان دهنده نهادهای موثر و ذی نقش

با تحلیل صورت گرفته در خصوص مضمون سازمان دهنده نهادهای موثر و ذی نقش با توجه به اینکه در پژوهش صورت گرفته به دنبال بررسی آنچه باید در مجموعه نهادهای موجود اصلاح شود تا به خط مشی گذاری مناسب رسید، می توان بیان نمود بر اساس تحلیل حاصل از code theory model که در شکل ۲ نشان داده شده است می توان استنباط نمود در هر کدام از مضامین اصلی مصاحبه کنندگان به چه مواردی تاکید داشته اند که همان گونه که می توان در این مدل ملاحظه نمود در ارتباط با مضمون اصلی سازمان ها به مشارکت فاوا (سازمان فناوری اطلاعات شهرداری تهران)، مشارکت معاونت معماری و شهرسازی شهرداری تهران، حضور پرنرگ سازمان محیط زیست، مشارکت نیروی انتظامی و مشارکت وزارت نفت تاکید شده است. در خصوص مضمون اصلی انجمن ها به مشارکت شهروندان، نهادهای حمایتی از فرودستان جامعه، اتحادیه های کارگری، NGOهای متخصص و بهره گیری از سمن های محیط زیستی مورد توجه قرار گرفته است در ارتباط با شوراها مشارکت مردم از طریق شورا، نقش شورای عالی ترافیک، عدم تصمیم سازی شورای شهر مورد تاکید قرار گرفته است. در خصوص شرکت ها به پشتیبانی نهادهای مالی، مشارکت مراکز علمی و آکادمیک و مشارکت بخش خصوصی توجه شده است. همچنین بر اساس تحلیل صورت گرفته توسط Code-segment-model می توان بیان نمود در مجموعه مصاحبه های صورت گرفته آنچه به عنوان چالش های خط مشی گذاری در ارتباط با مضمون سازمان دهنده نهادهای موثر و ذی نقش مورد توجه است شامل نیاز به حضور پرنرگ سازمان محیط



زیست، نیاز به مشارکت شهروندان آگاه، مشارکت بخش خصوصی در اجرای خط مشی ها و عدم اثربخشی شورای عالی ترافیک می باشد.

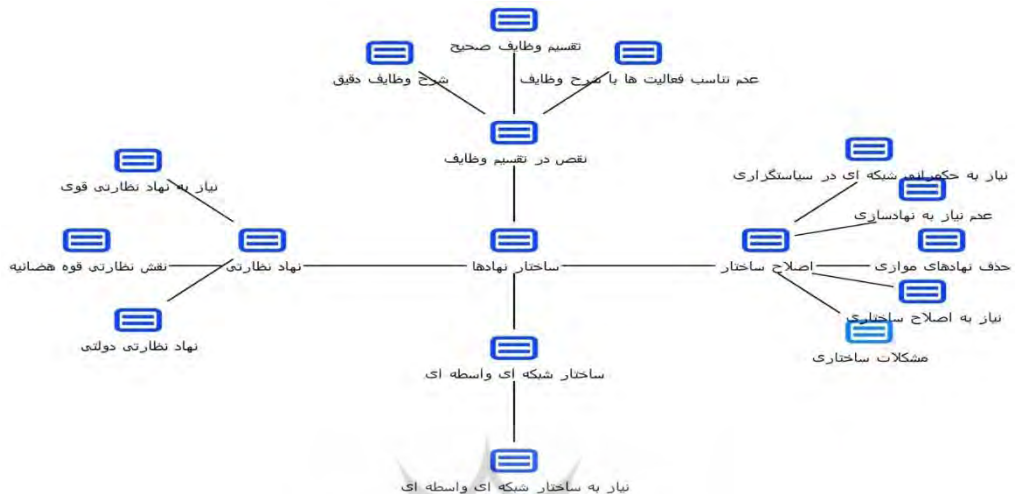


شکل ۲. مدل حاصل از code theory مضمون سازمان دهنده نهاد های موثر و ذی نقش

#### ۴-۲- مضمون سازمان دهنده ساختار نهادها

می توان بیان نمود بر اساس تحلیل حاصل از code theory model که در شکل ۳ نشان داده شده است می توان استنباط نمود در هر کدام از مضامین اصلی مصاحبه کنندگان به چه مواردی تاکید داشته اند که همان گونه که می توان در این مدل ملاحظه نمود در ارتباط با مضمون اصلی ساختار به جلوگیری از گستردگی شبکه، نیاز به حکمرانی شبکه ای، عدم نیاز به نهادسازی، حذف نهادهای موازی و نیاز به اصلاح ساختاری تاکید شده است. در مضمون اصلی نقص در تقسیم وظایف، عدم تناسب فعالیت ها با شرح وظایف، تقسیم وظایف به صورت صحیح و شرح وظایف دقیق مورد توجه قرار گرفته است و در خصوص مضمون اصلی نهاد نظارتی نیاز به نهاد نظارتی قوی، نقش نظارتی قوه قضائیه و نهاد نظارتی دولتی و در ارتباط با ساختار شبکه ای نیاز به ساختار شبکه ای واسطه ای مورد توجه قرار گرفته است. همچنین بر اساس تحلیل صورت گرفته توسط Code-segment-model می توان بیان نمود در مجموعه مصاحبه های صورت گرفته آنچه به عنوان چالش های خط مشی گذاری در ارتباط با مضمون سازمان دهنده ساختار نهادها مورد توجه است شامل نیاز به ساختار شبکه ای واسطه ای، نیاز به نقش واسطه

گری شهرداری تهران، نیاز به نهاد نظارتی مقتدر، لزوم اصلاح موازی کاری نهادها، عدم نیاز به نهادسازی، نیاز به تدقیق در شرح وظایف و تقسیم صحیح وظایف می باشد.

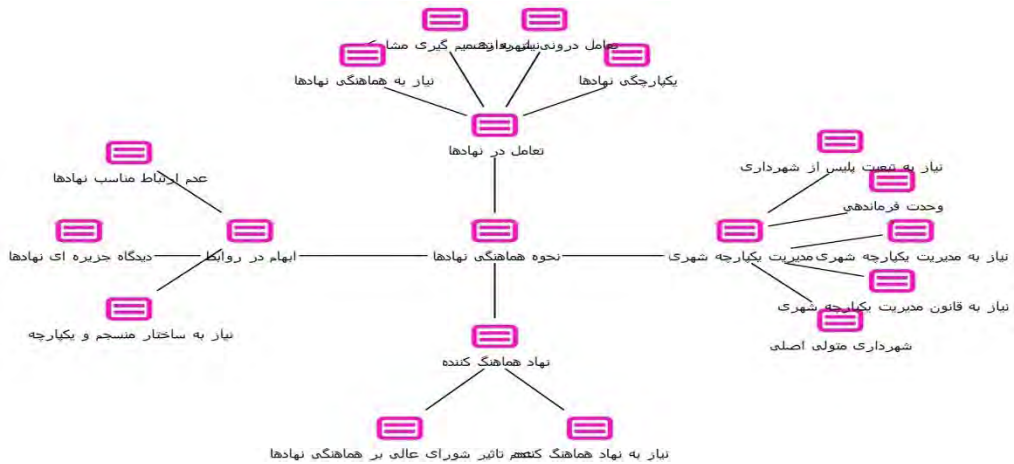


شکل ۳. مدل حاصل از code theory مضمون سازمان دهنده ساختار نهادها

#### ۴-۳- مضمون سازمان دهنده نحوه هماهنگی نهادها

بر اساس تحلیل حاصل از code theory model که در شکل ۴ نشان داده شده است می توان استنباط نمود در هر کدام از مضامین اصلی مصاحبه کنندگان به چه مواردی تاکید داشته اند که همان گونه که می توان در این مدل ملاحظه نمود در ارتباط با مضمون اصلی مدیریت یکپارچه شهری به نیاز به تبعیت پلیس از شهرداری، وحدت فرماندهی، نیاز به مدیریت یکپارچه شهری، نیاز به قانون مدیریت یکپارچه شهری و شهرداری به عنوان متولی اصلی تاکید شده است. در مضمون اصلی تعامل نهادها، یکپارچگی نهادها، تعامل درونی نهادها، نیاز به تصمیم گیری مشارکتی و نیاز به هماهنگی نهادها و در خصوص مضمون اصلی ابهام در روابط، عدم ارتباط مناسب نهادها، دیدگاه جزیره ای نهادها و نیاز به ساختار منسجم و یکپارچه مورد توجه قرار گرفته است و در مضمون اصلی نهاد هماهنگ کننده، نیاز به نهاد هماهنگ کننده و عدم تاثیر شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ترافیک بر هماهنگی نهادها مورد توجه است.

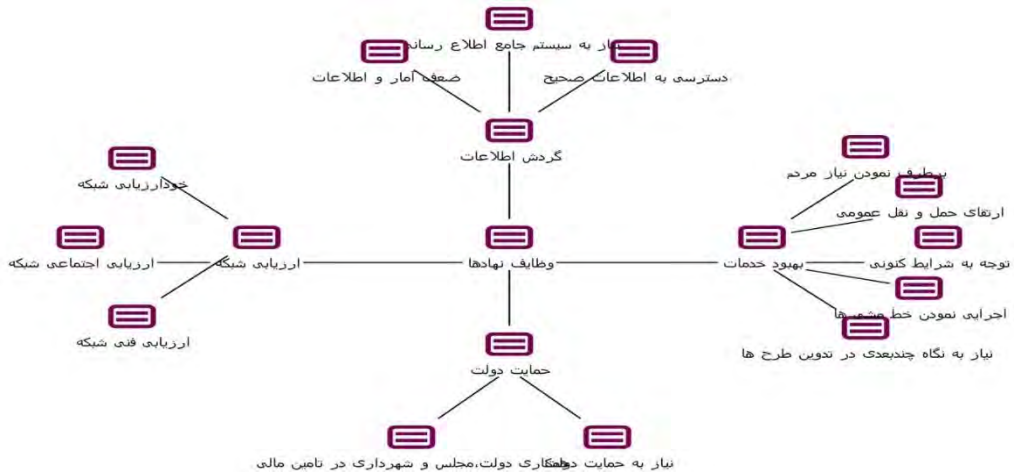
همچنین بر اساس تحلیل صورت گرفته توسط Code-segment-model می توان بیان نمود در مجموعه مصاحبه های صورت گرفته آنچه به عنوان چالش های خط مشی گذاری در ارتباط با مضمون سازمان دهنده نحوه هماهنگی نهادها مورد توجه است شامل نیاز به مدیریت یکپارچه شهری، شهرداری به عنوان متولی اصلی، نیاز به هماهنگ کننده مقتدر، نیاز به ارتباط مناسب نهادها، رفع دیدگاه جزیره ای نهادها، نیاز به تعامل نهادها و نیاز به هماهنگی داخلی شهرداری تهران می باشد.



شکل ۴. مدل حاصل از code theory مضمون سازمان دهنده نحوه هماهنگی نهادها

#### ۴-۴- مضمون سازمان دهنده وظایف نهادها

بر اساس تحلیل حاصل از code theory model که در شکل ۵ نشان داده شده است می توان استنباط نمود در ارتباط با مضمون اصلی بهبود خدمات به برطرف نمودن نیاز مردم، ارتقای حمل و نقل عمومی، توجه به شرایط کنونی، اجرایی نمودن خط مشی ها و نیاز به نگاه چند بعدی توجه داشته اند. در مضمون اصلی گردش اطلاعات به دسترسی به اطلاعات صحیح، نیاز به سیستم جامع اطلاع رسانی و ضعف در آمار و اطلاعات تاکید کرده اند. در مضمون اصلی ارزیابی شبکه، خود ارزیابی شبکه، ارزیابی اجتماعی شبکه و ارزیابی فنی شبکه مورد توجه قرار گرفته است و در مضمون اصلی حمایت دولت نیاز به همکاری دولت با شهرداری و همکاری دولت، شهرداری و مجلس در تامین مالی مورد تاکید می باشد. همچنین بر اساس تحلیل صورت گرفته توسط Code- segment-model می توان بیان نمود در مجموعه مصاحبه های صورت گرفته آنچه به عنوان چالش های خط مشی گذاری در ارتباط با مضمون سازمان دهنده وظایف نهادها مورد توجه است شامل نیاز به گردش اطلاعات در مین نهادها و ضعف آمار و اطلاعات، عدم حمایت مالی دولت و نیاز به همراهی دولت و شهرداری تهران، نیاز به ارتقای حمل و نقل عمومی، نیاز به نوسازی و یکپارچه سازی حمل و نقل عمومی، نیاز به برنامه ریزی مناسب، نیاز به ارزیابی شبکه و ارزیابی شهروندان از شبکه می باشد.



شکل ۵. مدل حاصل از code theory مضمون سازمان دهنده وظایف نهادها

#### ۴-۵- مضمون سازمان دهنده شرایط محیطی

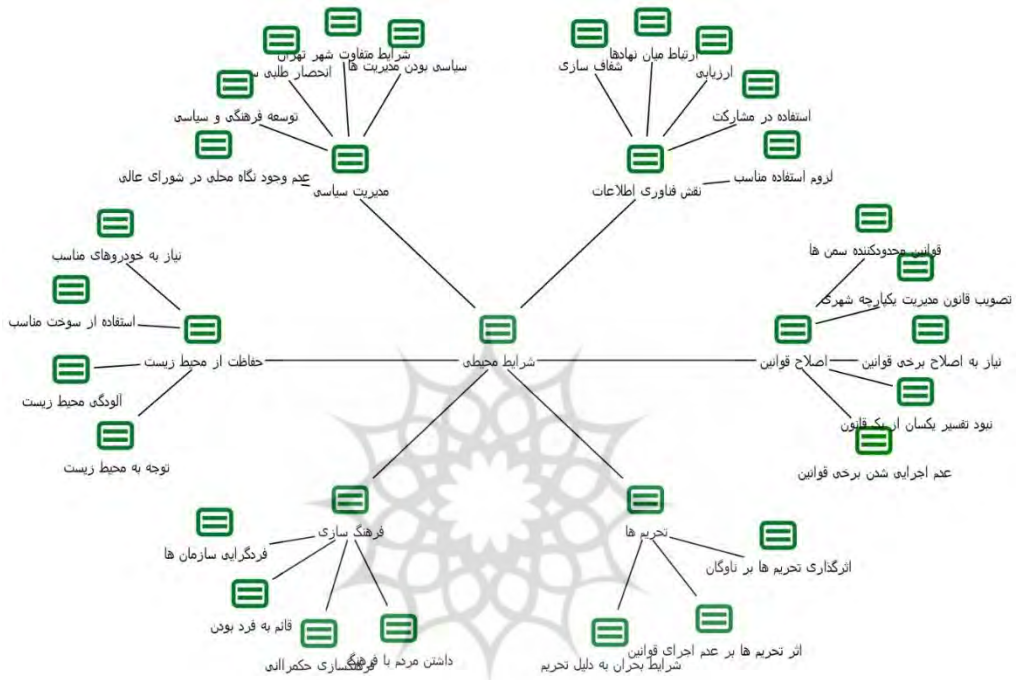
در رابطه با این مضمون بر اساس تحلیل حاصل از code theory model که در شکل ۶ نشان داده شده است می توان استنباط نمود در ارتباط با مضمون اصلی اصلاح قوانین بر قوانین محدود کننده سمن ها، تصویب قانون مدیریت یکپارچه شهری، نیاز به اصلاح قوانین، نبود به تفسیر یکسان از یک قانون، عدم اجرایی شد برخی قوانین و در مضمون اصلی نقش فناوری اطلاعات به نقش آن در شفاف سازی، ارتباط

میان نهادها، ارزیابی توسط IT، استفاده از آن در مشارکت و لزوم استفاده مناسب از آن تاکید داشته اند. در مضمون اصلی مدیریت سیاسی، سیاسی بودن مدیریت ها، شرایط متفاوت شهر تهران، انحصار طلبی نهادها، نیاز به توسعه فرهنگی و سیاسی و عدم وجود نگاه محلی در شورای عالی هماهنگی ترافیک کشور و در مضمون اصلی حفاظت محیط زیست بر نیاز به خودروهایی مناسب با محیط زیست، استفاده از سوخت مناسب، توجه به محیط زیست و جلوگیری از آلودگی

محیط زیست تاکید شده است و در مضمون اصلی فرهنگ سازی به فردگرایی سازمان ها، قائم به فرد بودن، داشتن مردمی با فرهنگ و نیاز به فرهنگسازی حکمرانی و در مضمون اصلی تحریم ها بر اثر گذاری تحریم ها بر ناوگان، اثر تحریم ها بر عدم اجرای قوانین و شرایط بحرانی به دلیل تحریم ها تاکید شده است.

همچنین بر اساس تحلیل صورت گرفته توسط Code- segment-model می توان بیان نمود در مجموعه

مصاحبه های صورت گرفته آنچه به عنوان چالش های خط مشی گذاری در ارتباط با مضمون سازمان دهنده شرایط محیطی مورد توجه است شامل عدم اجرایی شدن برخی از قوانین، قائم به فرد بودن سازمان ها و فردگرایی آن ها، عدم استفاده مناسب از فناوری اطلاعات، نیاز به حفاظت از محیط زیست با حمل و نقل عمومی و اثرگذاری تحریم ها بر حمل و نقل عمومی می باشد.



شکل ۶. مدل حاصل از code theory مضمون سازمان دهنده شرایط محیطی

نتایج حاصل از تحلیل کدها در نرم افزار مکس کیو دی ای را می توان در جدول شماره ۳ ملاحظه نمود بر اساس تعداد فراوانی حاصل از code-code segment model می توان بیان نمود بیشترین تاکید خبرگان بر نحوه هماهنگی نهادها و پس از آن ساختار و وظایف نهادها می باشد و بر اساس فراوانی تعداد کدها م بیان نمود بیشترین تاکید مصاحبه شوندگان بر نیاز به مدیریت یکپارچه شهری و نیاز به ساختار شبکه ای واسطه ای می باشد.

## جدول ۳. مضامین سازمان دهنده، مضامین اصلی و کدهای پر تکرار

فرآوانی	کدهای پر تکرار بر اساس تحلیل (code- segment) subcode-	مضامین اصلی	مضامین سازمان دهنده
10	نیاز به مشارکت شهروندان آگاه (NGO های تخصصی)	انجمن ها	نهادهای و سازمان های ذی نقش
4	نیاز به حضور پررنگ تر سازمان محیط زیست	سازمان ها	
11	مشارکت بخش خصوصی	شرکت ها	
5	عدم اثربخشی شورای عالی ترافیک در هماهنگی نهادها	شوراها	
۳۰	مجموع کدها		
فرآوانی	کدهای پر تکرار بر اساس تحلیل (code- segment) subcode-	مضامین اصلی	مضامین سازمان دهنده
5	نیاز به تدقیق در شرح وظایف و تقسیم صحیح وظایف	نقص در تقسیم وظایف	ساختار نهادها
8	لزوم اصلاح موازی کاری نهادها	اصلاح ساختار	
6	عدم نیاز به نهادسازی	ساختار	
12	نیاز به ساختار شبکه ای واسطه ای	ساختار شبکه ای واسطه ای	
8	نقش واسطه گری شهرداری تهران	ساختار شبکه ای واسطه ای	
9	نیاز به نهاد نظارتی مقتدر	نهاد نظارتی	
48	مجموع کدها		

فرآوانی	کدهای پر تکرار بر اساس تحلیل (code- subcode- segment)	مضامین اصلی	مضامین سازمان دهنده
۱۰	نیاز به تعامل نهادها	تعامل در نهادها	نحوه هماهنگی نهادها
۴	نیاز به تعامل داخلی در شهرداری تهران		
۷	نیاز به نهاد هماهنگ کننده	ابهام در روابط	
۴	رفع دیدگاه جزیره ای در نهادها		
۴	نیاز به نهاد هماهنگ کننده	نهاد هماهنگ کننده	
۳	نیاز به رهبری قوی		
۱۲	نیاز به مدیریت یکپارچه شهری	مدیریت یکپارچه شهری	
۸	شهرداری به عنوان متولی اصلی		
۵۲	مجموع کدها		
10	نیاز به گردش اطلاعات میان نهادها	گردش اطلاعات	
6	ضعف آمار و اطلاعات		
7	نیاز به نوسازی و یکپارچه سازی خدمات حمل و نقل	بهبود خدمات	
6	نیاز به برنامه ریزی مناسب		
11	عدم حمایت مالی دولت	حمایت دولت	
10	نیاز به همراهی دولت با شهرداری تهران		
7	نیاز به ارزیابی شبکه با شاخص های فنی	ارزیابی شبکه	
5	نیاز به ارزیابی شهروندان از شبکه		
48	مجموع کدها		



مضامین سازمان دهنده	مضامین اصلی	کدهای پر تکرار بر اساس تحلیل (code- subcode- segment)	فراوانی
شرایط محیطی	نقش فناوری اطلاعات	عدم استفاده مناسب از فناوری اطلاعات	7
	اصلاح قوانین	نیاز به اصلاح و ایجاد قوانین در جهت حمایت از حکمرانی شبکه ای	۱۰
	تحریم ها	اثرگذاری تحریم ها بر حمل و نقل	۶
	فرهنگ سازی	قائم به فرد بودن سازمان ها و فردگرایی	۱۱
	حفاظت از محیط زیست	نیاز به حفاظت از محیط زیست با ارتقای حمل و نقل عمومی و سوخت مصرفی	۶
	مدیریت سیاسی	مدیریت سیاسی شهر تهران	8
	مجموع کدها		۴۷

## ۵- بحث و نتیجه گیری

نتایج این مطالعه نشان می دهد که هماهنگی نهادها به عنوان یکی از مهمترین چالش ها در ایجاد حکمرانی شبکه ای در خط مشی گذاری حمل و نقل عمومی شهری است. نکته حائز اهمیت در ایجاد هماهنگی میان نهادها برای حکمرانی شبکه ای آن است که هماهنگی باید در میان سطوح مختلف دولت شامل مرکزی، منطقه ای و محلی صورت پذیرد. این نتایج با نتایج پژوهش های رود (۲۰۱۹)، نیمن و مولی (۲۰۱۸)، تبتی تلامالی و باونی (۲۰۱۸) و مو و دجونگ (۲۰۱۶) هم راستا می باشد. بر اساس یافته های این پژوهش در شهر تهران پیشنهاد می شود جهت هماهنگی نهادها، مدیریت یکپارچه شهری اعمال شود و شهرداری تهران به دلیل مسئولیت اجرایی مهمی که در اداره شهر تهران و از جمله حمل و نقل عمومی شهری دارد به عنوان متولی اصلی باشد.

نیاز به ساختار مناسب میان نهادها به عنوان دیگر چالش مهم حاصل از یافته های این پژوهش در جهت ایجاد حکمرانی شبکه ای در خط مشی گذاری حمل و نقل عمومی شهری مطرح است و بر این اساس تا زمانی که ساختار مناسب طراحی و ایجاد نشود نمی توان به حکمرانی شبکه ای دست یافت. نتایج این پژوهش با یافته های پژوهش های تبتی تلامالی و باونی (۲۰۱۸)، مو و دجونگ (۲۰۱۶)، دقتی و همکاران (۱۳۹۸) و قوچانی و همکاران (۱۳۹۶) هم راستا می باشد. بر اساس یافته های این

پژوهش پیشنهاد می شود ساختار شبکه ای واسطه ای با نقش واسطه گری شهرداری تهران ایجاد شود. در ساختار شبکه ای واسطه ای همان طور که در مبانی نظری مطرح شد؛ یک بازیگر در میان سایر بازیگران قرار گرفته است و هماهنگ کننده اکثریت تعاملات و فعالیت های شبکه است، این بازیگر بسیار بر موفقیت شبکه اثر گذار خواهد بود.

بر اساس یافته های حاصل از این مطالعه، وظایف نهادها از دیگر چالش های مهم می باشد. از مهمترین وظایفی که بر عهده نهادها است و تا زمانی که عملی نگردد حکمرانی شبکه ای حاصل نمی شود، حمایت دولت و گردش اطلاعات می باشد. در ارتباط نیاز به حمایت دولت نتایج این پژوهش با نتایج پژوهش رود (۲۰۱۹) و در ارتباط با گردش اطلاعات با نتایج تبتی تلامالی و باونی (۲۰۱۸)، دوری و کوابیل (۲۰۱۶) و عالی خانی و همکاران (۱۳۹۷) و در ارتباط هر دو مولفه با پژوهش منوریان و همکاران (۱۳۹۸) هم راستا است. لذا برای ایجاد حکمرانی شبکه ای نیاز به حمایت دولت در زمینه تغییر ساختار و دادن قدرت به دولت محلی لازم است. از طرف دیگر در حمل و نقل عمومی شهر تهران ضعف آمار و اطلاعات و گردش اطلاعات میان نهادهای موثر به شدت مشهود است و برای رسیدن به حکمرانی شبکه ای این معضل باید رفع شود.

بر اساس یافته های این پژوهش ایجاد حکمرانی شبکه ای را بدون توجه به زمینه ای که در آن ایجاد می شود، نمی توان تصور نمود. دو عامل زمینه ای که در این پژوهش بسیار بر آن ها تاکید شده نیاز به فرهنگ سازی و ایجاد و اصلاح قوانین است. یافته های این پژوهش با نتایج پژوهش منوریان و همکاران (۱۳۹۸) هم راستا می باشد. بر اساس نتایج این پژوهش می توان بیان نمود که مهمترین مشکل فرهنگی که در شرایط کنونی جهت ایجاد حکمرانی شبکه ای وجود دارد، فردگرایی افراد و سازمان ها است و عدم تمایل آن ها به مشارکت و اقدام جمعی است که این امر نیازمند فرهنگ سازی است. مشکل قوانین در خصوص عدم وجود چارچوب قانونی در حمایت از قدرت دادن به حکومت محلی است و بدون وجود چارچوب قانونی اجرایی شدن حکمرانی شبکه ای امکان پذیر نمی باشد.

نتایج مطالعه نشان می دهد، نهادها و سازمان های ذی نقش به عنوان بازیگران اصلی؛ بسیار در خط مشی گذاری حمل و نقل عمومی شهر تهران حائز اهمیت هستند و با بررسی وضعیت کنونی برای رسیدن به حکمرانی شبکه ای مشارکت شهروندان و بخش خصوصی مهم است. در ارتباط با مشارکت بخش خصوصی نتایج این پژوهش با یافته های پژوهش تبتی تلامالی و باونی (۲۰۱۸) و در مورد مشارکت شهروندان با پژوهش منوریان و همکاران (۱۳۹۸) هم راستا می باشد. با در نظر گرفتن سه مرحله تدوین، اجرا و ارزیابی در فرایند خط مشی گذاری پیشنهاد می شود مشارکت بخش خصوصی شامل نهادهای علمی و آکادمیک در تدوین خط مشی ها و بخش خصوصی سرمایه گذار در اجرای خط مشی ها صورت پذیرد و شهروندان آگاه مانند NGOهای تخصصی در مرحله تدوین و عموم شهروندان در مراحل اجرا و ارزیابی مشارکت نمایند.

جهت ایجاد حکمرانی شبکه ای در خط مشی گذاری حمل و نقل عمومی شهر تهران با توجه به اهمیت مشارکت سه بخش خصوصی، دولتی و شهروندان و اهمیت ایجاد ساختار متناسب با حکمرانی شبکه ای جهت بهره مندی از مزایای آن، به کارگیری سیاست های ذیل پیشنهاد می گردد:

- **اصلاح ساختار خط مشی گذاری حمل و نقل عمومی شهری؛** با توجه به آنکه در شرایط کنونی ساختار منسجم و یکپارچه ای جهت این امر وجود ندارد و شورای عالی هماهنگی ترافیک هم نتوانسته هماهنگی میان نهادها را ایجاد نماید، نیاز به تغییر ساختار در جهت ایجاد ساختار شبکه ای واسطه ای و نقش واسطه گری شهرداری تهران پیشنهاد می گردد. با توجه به آنکه شهرداری تهران مهمترین نهاد اجرایی در حمل و نقل شهری است و با توجه به آنکه حکمرانی شبکه مخالف جدایی سیاست و اداره می باشد لذا مشارکت بیشتر این نهاد در خط مشی گذاری ضروری است و البته این موضوع جز با حمایت دولت و همچنین ایجاد ساز و کار قانونی مقدر نمی باشد.

- **ایجاد زمینه مشارکت بخش خصوصی در خط مشی گذاری حمل و نقل عمومی شهر تهران؛** بخش خصوصی در قالب نهادهای علمی می تواند به تدوین خط مشی ها به صورت آکادمیک منجر شود و بخش خصوصی سرمایه گذار می تواند منجر به تضمین مالی شود و هزینه های مالی زیرساخت ها و هزینه های عملیاتی را تامین نماید اما باید منافع آن ها نیز در نظر گرفته شود تا امکان مشارکت ایجاد شود.

- **ایجاد ساز و کارهای مشارکت شهروندان در فرایند خط مشی گذاری حمل و نقل عمومی شهر تهران؛** مشارکت شهروندان در فرایند خط مشی گذاری و آموزش آن ها جهت مشارکت از مسائل بسیار مهم است که ضمانت اجرایی خط مشی ها را افزایش می دهد و رضایت شهروندان را تامین می نماید.

موانع و محدودیتهای پژوهش به شرح ذیل می باشد:

بدون شک در هر پژوهشی محققان با مشکلات و موانعی روبرو می گردند. منظور از محدودیت های پژوهش آن دسته از مشکلاتی است که خواسته یا ناخواسته در پژوهش رخ داده است. بر این اساس، برای تحقیق حاضر می توان محدودیت های زیر را مطرح نمود:

۱- با توجه به موضوع پژوهش سازمان ها و نهادهای تاثیرگذار بسیاری در فرایند خط مشی گذاری حمل و نقل عمومی شهر تهران دخیل هستند که با توجه به توان محقق و محدودیت های زمانی و مالی موجود بر سر راه پژوهش تنها بر ذینفعان کلیدی تر اثرگذار بر فرایند خط مشی گذاری تاکید شده است.

۲- محقق سعی داشت در مراجعه به سازمان های ذینفع، از افراد مطلع و آگاه در حوزه موضوع تحقیق حاضر نظر سنجی کند با این حال در برخی موارد، افراد مذکور از انجام این امر سر باز می زدند و یا آنکه مصاحبه را به همکاران خود ارجاع می دادند.

۳- وزارتخانه ها و نهادهایی مانند استانداری، سازمان شهرداری ها و دهیاری ها و سازمان حفاظت از محیط زیست که زیر نظر دولت هستند از جمله سازمان هایی بودند که امکان ورود به آن ها و مصاحبه با افراد بسیار دشوار بود و پس از آنکه با پیگیری بسیار امکان مصاحبه فراهم می گردید افراد مورد مصاحبه از دادن اطلاعات کامل به مصاحبه گر امتناع می ورزیدند.

۴- ضعف آمار و اطلاعات دقیق در حوزه حمل و نقل عمومی شهر تهران از دیگر موانع موجود بر سر راه این پژوهش بود که امکان بررسی دقیق این حوزه را مقدور نمی سازد به گونه ای که تصمیم گیرندگان در این حوزه خود نیز از این موضوع شکایت داشتند و آن را معضلی مهم و اساسی در این بخش می دانستند.

عناوین ذیل جهت انجام پژوهش های آتی در این حوزه پیشنهاد می گردد:  
با توجه به اینکه این پژوهش در رابطه با چالش های فرایند خط مشی گذاری صورت پذیرفته است بنابراین پیشنهاد می گردد طرح های پژوهشی دیگری در خصوص مراحل مهم این فرایند با عناوین پیشنهادی ذیل صورت پذیرد:

- تدوین خط مشی های حمل و نقل عمومی شهری تهران در حکمرانی شبکه ای؛
  - اجرای خط مشی های حمل و نقل عمومی شهری تهران در حکمرانی شبکه ای؛
  - ارزیابی خط مشی های حمل و نقل عمومی شهری تهران در حکمرانی شبکه ای.
- با توجه به اینکه در این پژوهش ایجاد ساختار یکپارچه شهری و با اهمیت نقش شهرداری تهران به عنوان متولی اصلی پیشنهاد گردید عناوین پژوهشی زیر در این خصوص ارائه می شود:
- امکان سنجی ایجاد ساختار شبکه ای واسطه ای با نقش واسطه گری شهرداری تهران؛
  - امکان سنجی ایجاد مدیریت یکپارچه شهری در کلان شهر تهران.

## منابع

- آقازاده، محمد رضا، عسگری، طیبه، شاهی، عادل و فرهمند. ۱۳۹۴. طراحی مدل فرایندی تدوین استراتژی سازمان‌های حاکمیتی بر مبنای پارادایم حکمرانی شبکه‌ای. فصلنامه علمی - پژوهشی مدیریت سازمان‌های دولتی، ۴، ۲۹-۵۲.
- الوانی، سید مهدی، شریف زاده، فتح. ۱۳۹۴. فرآیند خط مشی‌گذاری عمومی، انتشارات دانشگاه علامه طباطبایی
- دقتی، عادل، یعقوبی، نورمحمد، کاملیان، امین رضا و دهقانی. ۱۳۹۸. ارائه الگوی توسعه مرحله‌ای حکمرانی شبکه‌ای با استفاده از رویکرد فزاینده. مدیریت دولتی، ۱۱(۲)، ۲۳۰-۲۰۳.
- خدشاهی، علی، رهنمایی، محمد تقی و مدیری، مهدی. ۱۳۹۸. تحلیل راهبردی چالش‌های مدیریتی کلان شهر تهران با رویکرد مدیریت یکپارچه شهری. نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی (جعرافیای انسانی)، ۱۱(۲)، ۲۱۷-۲۳۸.
- خلیلی، مرتضی، حاجیانی، مهسا. ۱۳۹۵. ارزیابی سیاست‌های حمل و نقل شهری ایران (مورد مطالعه: تحلیل محتوای مصوبات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهر تهران). راهبرد اجتماعی-فرهنگی (۱۹)، ۵، ۱۹۰-۱۶۹.
- سلطانی، علی. ۱۳۹۳. مباحثی در حمل و نقل شهری با تاکید بر رویکرد پایداری، انتشارات دانشگاه شیراز عالی خانی، رضا، رسولی، محمدرضا و علی احمدی، علیرضا. ۱۳۹۷. تأثیرگذاری فاکتورهای کلیدی بر مدل حکمرانی شبکه‌های مطلوب در نظام سلامت: رویکرد مدل‌سازی معادلات ساختاری. مدیریت سلامت، ۲۱(۷۴)، ۱۹-۳۴.
- شیرازی، حسین. ۱۳۹۹. بررسی سیاست‌های حمل و نقل عمومی در شهر تهران؛ ضرورت وجود بسته سیاستی هماهنگ، فصلنامه علمی مطالعات راهبردی سیاست گذاری عمومی، ۱۰(۳۷)، ۳۵۸-۳۳۶.
- قوچانی، محمد مهدی، حسین پور، داود، محمودزاده، ابراهیم، الوانی، سید مهدی و فیروز آبادی، سید ابوالحسن. ۱۳۹۶. الگوی حکمرانی شبکه‌ای با تاکید بر توسعه فرآیندهای نوآوری باز در نهادهای تحقیقاتی امنیت سایبری، نشریه بهبود مدیریت، ۱۱(۴) (پیاپی)، ۳۸-۵۶.
- منوریان، نرگسیان و حسینی مکارم. ۱۳۹۸. طراحی مدل حکمرانی شبکه‌ای در شهرداری تهران، فصلنامه علمی-پژوهشی اقتصاد و مدیریت شهری، ۷(۲۷)، ۷۶-۸۵.
- مقدس پور، سعید، دانایی‌فرد، حسن و کردنائیج، اسدالله. ۱۳۹۲. واکاوی عوامل کلیدی در عدم موفقیت برخی خط‌مشی‌های عمومی در ج.ا. ایران: مطالعه خط‌مشی‌های مالیاتی کشور. مدیریت فرهنگ سازمانی، ۱۱(۱)، ۶۸-۳۳.

- میری، سیدمهدی، خسروپناه، عبدالحسین، حمیدی زاده، علی، اخوان علوی، سیدحسین و رحمتی، محمدحسین. ۱۳۹۷. در تکاپوی یکپارچگی در نظام خط مشی گذاری عمومی: الگوی پیکره واحد حکمرانی و خط مشی عمومی. فصلنامه راهبرد، شماره ۸۶، ۱۵۹-۱۹۲
- واعظی، رضا، چکین، میثم و اصلی پور، حسین. ۲۰۱۸. چالش های سیاست گذاری در حوزه گردشگری سلامت ایران مبتنی بر رویکرد تحلیل مضمون. مطالعات مدیریت گردشگری، ۱۳(۴۱)، ۴۰-۱.
- هومن، حیدرعلی. ۱۳۹۴. راهنمای عملی پژوهش های کیفی، انتشارات سمت
- Ansell, C., & Torfing, J. (Eds.). (۲۰۱۶). *Handbook on theories of governance*. Edward Elgar Publishing.
- Attride-Stirling, J. (۱۹۹۸). *Thematic networks; an analytic tool for qualitative research*, Sage, ۱(۳), ۳۸۵-۴۰۵
- Braun, V., & Clarke, V. ۲۰۰۶. *Using thematic analysis in psychology*. Qualitative research in psychology, ۳(۲), ۷۷-۱۰۱
- Byon, Y. J., Cortés, C. E., Jeong, Y. S., Martínez, F. J., Munizaga, M. A., & Zúñiga, M. ۲۰۱۸. *Bunching and headway adherence approach to public transport with GPS*. International Journal of Civil Engineering, ۱۶(۶), ۶۴۷-۶۵۸
- Darchen, S. ۲۰۱۷. *Regeneration and networks in the Arts District (Los Angeles): Rethinking governance models in the production of urbanity*. Urban Studies, ۵۴(۱۵), ۳۶۱۵-۳۶۳۵
- Daugbjerg, C., & Fawcett, P. ۲۰۱۷. *Metagovernance, network structure, and legitimacy: Developing a heuristic for comparative governance analysis*. Administration & Society, ۴۹(۹), ۱۲۲۳-۱۲۴۵
- Den Ouden, T. ۲۰۱۵. *A contribution to the understanding and strengthening of network governance*.
- Dörny, S., & Decoville, A. ۲۰۱۶. *Governance and transportation policy networks in the cross-border metropolitan region of Luxembourg: A social network analysis*. European Urban and Regional Studies, ۲۳(۱), ۶۹-۸۵
- Goldsmith & Eggers, W. ۲۰۰۴. *Governing by network: the new shape of public sector, in challenge of the network mode*
- Howlett, M., & Mukherjee, I. ۲۰۱۷. *Policy formulation: where knowledge meets power in the policy process*. In *Handbook of policy formulation*. Edward Elgar Publishing.

- Kirilenko, A. P., & Stepchenkova, S. ۲۰۱۶. *Inter-coder agreement in one-to-many classification: fuzzy kappa*. PloS one, ۱۱(۳), ۱-۱۱
- Marsal-Llacuna, M. L., & Segal, M. E. ۲۰۱۷. *The Intelligent Method (II) for Īsm arterĪ ur ban policy-making and regulation drafting*. Cities, ۶۱, ۸۳-۹۵
- Mu, R., & de Jong, M. ۲۰۱۶. *A network governance approach to transit-oriented development: Integrating urban transport and land use policies in Urumqi, China*. Transport Policy, ۵۲, ۵۵-۶۳
- Nowell, B., Steelman, T., Velez, A. L. K., & Yang, Z. ۲۰۱۸. *The structure of effective governance of disaster response networks: Insights from the field*. The American Review of Public Administration, ۴۸(۷), ۶۹۹-۷۱۵
- Lo, A. Y., Mai, L. Q., Lee, A. K. Y., Francesch-Huidobro, M., Pei, Q., Cong, R., & Chen, K. ۲۰۱۸. *Towards network governance? The case of emission trading in Guangdong, China*. Land Use Policy, ۷۵, ۵۳۸-۵۴۸
- Ojo, A., & Mellouli, S. ۲۰۱۸. *Deploying governance networks for societal challenges*. Government Information Quarterly, ۳۵(۴), S۱۰۶-S. ۱۱۲
- Pittman, J., & Armitage, D. ۲۰۱۷. *How does network governance affect social-ecological fit across the land-sea interface? An empirical assessment from the Lesser Antilles*. Ecology and Society, ۲۲(۴), ۱-۱۲
- Veeneman, W., & Mulley, C. ۲۰۱۸. *Multi-level governance in public transport: Governmental layering and its influence on public transport service solutions*. Research in Transportation Economics, ۶۹, ۴۳۰-۴۳۷
- Rode, P. ۲۰۱۹. *Urban planning and transport policy integration: The role of governance hierarchies and networks in London and Berlin*. Journal of Urban Affairs, ۴۱(۱), ۳۹-۶۳
- Rudnick, J., Niles, M., Lubell, M., & Cramer, L. ۲۰۱۹. *A comparative analysis of governance and leadership in agricultural development policy networks*. World Development, ۱۱۷, ۱۱۲-۱۲۶
- Sørensen, Claus Hedegaard, Lisa Hansson, and Tom Rye. "The role of meta-governance in public transport systems: A comparison of major urban regions in Denmark and England." Transport Policy 130 (2023): 37-45.
- Schulz, T., Lieberherr, E., & Zabel, A. ۲۰۱۸. *Network governance in national Swiss forest policy: Balancing effectiveness and legitimacy*. Forest Policy and Economics, ۸۹, ۴۲-۵۳



Tabti-Talamali, A., & Baouni, T. 2018. *Public transportation in Algiers: Towards a new governance approach*. Case Studies on Transport Policy, ۶(۴), ۷۰۶-۷۱۵

