

## بررسی نقش مسئولیت‌پذیری اجتماعی شهروندان بر افزایش استفاده آنان از ناوگان حمل و نقل همگانی (مطالعه موردی نواحی چهارگانه شهرداری منطقه ۱۱ تهران)

محمد جواد رشیدی<sup>۱</sup> - کارشناسی ارشد مدیریت شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی  
فیروزه خزایی کوهپیر - دکترای جامعه‌شناسی فرهنگی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی

**Investigating the role of social responsibility of citizens to increase their use of the public transport fleet (Case study of four districts of Tehran's 11 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 11 Tehran (is paid. Based on this study, citizens over the age of 18 living in District 11 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 1 had the lowest and District 3 had 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 20 to 40 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 11 in the use of the public transport fleet, respectively.

Keywords: Social Responsibility - public transport - District11

### چکیده

امروزه «مسئولیت‌پذیری اجتماعی» میان شهروندان و میزان رعایت آن در تمامی شئون زندگی شهری، نقشی حائز اهمیت را در مدیریت شهری ایفا می‌کند از سویی از آنجا که استفاده از وسایل حمل و نقل برای انسان امروز از ضروریات زندگیست و استفاده از ناوگان حمل و نقل همگانی، جزء موارد توسعه‌ی پایدار محسوب می‌شود، لذا، در این مقاله به بررسی سنجش نقش مسئولیت‌پذیری اجتماعی شهروندان بر افزایش استفاده آنان از ناوگان حمل و نقل همگانی (در نواحی چهارگانه شهرداری منطقه ۱۱ تهران) پرداخته می‌شود. بر این اساس ۴۰۰ نفر از شهروندان بالای ۱۸ سال ساکن در منطقه ۱۱ با روش نمونه‌گیری از طریق پرسشنامه مورد بررسی قرار گرفتند، مسئولیت‌پذیری 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 مسئولیت‌پذیری اجتماعی را نسبت به استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی داشته‌اند. در این پژوهش ضمن استفاده از روش‌های آماری موجود در نرم افزار SPSS (آزمون کولموگوروف اسمیرنوف، رگرسیون، ضریب همبستگی پیرسون) این نتیجه حاصل شد که، رابطه مستقیمی بین کلیه ابعاد مسئولیت‌پذیری اجتماعی و میزان استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی وجود دارد. همچنین در بین گروه‌های سنی گروه سنی ۲۰ تا ۴۰ از بین سایر سنین بیشترین میزان مشارکت در استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی را داشته‌است. و در بین متغیرهای مسئولیت‌پذیری اجتماعی به ترتیب میزان آگاهی، میزان رضایت از زندگی، اعتماد اجتماعی، آموزش و سبک زندگی بیشترین تاثیر را بر مشارکت شهروندان منطقه ۱۱ در استفاده از ناوگان حمل و نقل همگانی داشته‌است.

واژگان کلیدی: مسئولیت‌پذیری اجتماعی - حمل و نقل عمومی - منطقه ۱۱

## مقدمه و بیان مسئله

در قرن حاضر زندگی شهری و مدرن، با رشد و سرعت چشمگیر و شگرف به الگوی مسلط زندگی در ایران تبدیل شده است، به نحویکه چندان قدرت انتخاب دیگری برای انسان ها باقی نمانده است. همه ساله هزاران نفر از ساکنین مناطق غیر شهری و شهرهای کوچک به شهر تهران روی آورده و زندگی را در جغرافیای جدید آغاز کرده‌اند. گسترش چشمگیر شهرنشینی بویژه افزایش جمعیت مهاجر در کلان شهری چون تهران، مسایل و مشکلات زیادی را بر جای گذاشته است (امیری، ۱۳۸۵: ۲۱)

از مهمترین چالش های پیش روی این کلانشهر، چالشهای حمل و نقل می باشد در واقع اگر بپذیریم که کلانشهرها موتور اقتصاد جهانی هستند این شبکه حمل و نقل است که این موتورها را کارآمد نگه میدارد. همچنین ناکارآمدی سیستم حمل و نقل شهری نتایج جدی زیست محیطی مانند آلودگی هوا و اثرات منفی اقتصادی به دنبال خواهد داشت و باعث ناکارآمدی عملکرد شهری میگردد.

حمل و نقل پایدار به دنبال جستجوی روش هایی است که امکان دسترسی مناسب تر برای همه اقشار جامعه فراهم آورده، هزینه های اقتصادی را تعدیل نموده و از همه مهم تر اینکه زمینه آلودگی های زیست محیطی را کاهش دهد و این رویکرد به دنبال ناتوانی دولت ها و مدیران شهری در حل مشکلات ناشی از ازدحام و ترافیک در کلانشهرها با گسترش زیر ساخت های بزرگراهی و شریانی به تفکر غالب در برنامه ریزی حمل و نقل تبدیل شده است. در این راستا با استفاده از اهرم های مختلف فرهنگی، تبلیغاتی، کالبدی و ... تلاش شده است شهروندان بیش از پیش به سوی استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی پیش بروند و به جای استفاده از خودروهای شخصی و تک سرنشین از این ناوگان استفاده نمایند زیرا سیستم اتوبوسرانی تندرو و مترو یک سیستم حمل و نقل عمومی با هزینه کمتر، ظرفیت بالاتر و با تکنولوژی جدیدی است که می تواند در جهت بهبود شاخص جابجایی افراد (مسافر - کیلومتر) به طور قابل توجهی مؤثر باشد (خشایی پور و همکاران، ۱۳۹۰). در ادامه باید اذعان داشت، با توجه به تغییر نظام قدرت در مدیریت شهری و افزایش هر چه بیشتر مشارکت شهروندان در اداره امور شهر و اهمیت مشارکت به عنوان شروط لازم تحقق توسعه در زمینه های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی که در برگیرنده انواع کنش های فردی و گروهی به منظور دخالت در تعیین سرنوشت خود و جامعه و تأثیر گذاردن بر تصمیمگیری درباره امور عمومی است (محسنی، ۱۳۷۵: ۵۴) نقش مسئولیت پذیری اجتماعی شهروندان در این میان اهمیت می یابد، لذا در این پژوهش در نظر است با توجه به محدوده مورد مطالعه که منطقه ۱۱ شهر تهران و

یکی از مناطق ریزدانه مرکزی شهر، با ترافیک و آلودگی هوای سنگین است و نقش استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی در کاهش مشکلات این حوزه می تواند برای منطقه و ساکنان و جمعیت شناور آن که همه روزه با تعداد بسیار زیاد به سمت بیش از ۲۰ صنف حاضر در این منطقه گسیل می شوند، مؤثرافتد، به بررسی نقش مسئولیت پذیری اجتماعی شهروندان به عنوان نیروی محرکه ای که افراد را از بی تفاوتی به محیط و موضوعات پیرامون خود دور کرده و آنان را به افرادی تبدیل میکند که به پیامد مسائل و اعمال خود در قبال موضوعات و مقولات محل زندگی خود فکر میکنند، پرداخته شود، در این پژوهش نقش و تأثیر مسئولیت پذیری اجتماعی برافزایش مشارکت شهروندان منطقه ۱۱ تهران جهت استفاده از حمل و نقل همگانی مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

مسئولیت پذیری اجتماعی 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 می دانند خود را عضوی از ساخت اجتماعی بزرگتر در نظر گرفته و بنابراین دست کم مسائل اجتماعی را مسائل و مشکلات خود تلقی می کنند. در این فضا کمک کردن به دیگران که به نوعی ادای دین به جامعه است را می توان مد نظر قرار داد (هیرونوموس - ونت و ابرت والاس، ۲۰۰۹). در صورتی که فرد در زندگی متراکم اجتماعی امروز، نسبت به خودباطرافیان، محیط پیرامون خود و احساس مسئولیت داشته باشد می تواند انتظار داشت انسجام اجتماعی بین شهروندان افزایش یابد و مدیریت شهری که امروزه بدون همراهی و مشارکت شهروند در بستری گسترده با مسائل مواجه خواهد بود، می تواند از این سرمایه به نفع خود شهروندان، کاهش هزینه ها و ... بهره جوید. در این مسیر مسئولیت پذیری اجتماعی قادر است، هزینه های ارائه خدمات و تبادلات و تعاملات مرتبط با مناطق شهری و سازمانهای مدیریت شهری و به طور کلی کنترل و نظارت از طریق سلسله مراتب مقررات بوروکراتیک را در حد قابل توجهی کاهش دهد. بنابراین هر چه مسئولیت پذیری اجتماعی شهروندان در نظام مدیریت شهری بالا باشد، موجب کاهش هزینه های مربوط به تعاملات رسمی میگردد اما نکته بسیار مهم اثراتی است که پروژه های این چنینی (غنی سازی شهر از ناوگان حمل و نقل عمومی و ترغیب شهروندان به استفاده از آن) با کمک مسئولیت پذیری اجتماعی می توانند بر روندهای زندگی در کلان شهرهایی همچون تهران داشته باشند. سهولت در رفت و آمد شهروندان، ایجاد فضایی امن جهت تردد، بالا بردن سطح امنیت اجتماعی، دسترسی آسان تر به مراکز آموزشی، کاهش بار ترافیکی، کاهش هزینه های ناشی از استهلاک خودرو ها و تبعات آن، کاهش نگرانی در رابطه با افزایش آلودگی های زیست محیطی و ... لذا بر ضرورت و اهمیت انجام این پژوهش تصریح می گردد.

## پیشینه تحقیق

در ایران پژوهش‌هایی نظیر بررسی عوامل موثر بر مسئولیت پذیری اجتماعی جوانان روستایی در روستاهای شهرستان‌های اردبیل انجام شده است که در آن به موضوع رضایت از زندگی و توجهات دولت به عنوان عاملی مهم در مسئولیت پذیر شدن جوانان اشاره شده است.

دستوری و همکاران برای یافتن رابطه بین مسئولیت پذیری و ارتباط آن با اخلاق در سازمانها، پژوهشی را با عنوان بررسی میزان مسئولیت پذیری اجتماعی و تعهد حرفه‌ای پرسنل شاغل در مراکز بهداشتی درمانی انجام داده‌اند که نتایج به تاثیر اخلاق بر تعهدات سازمانی و حرفه‌ای و مسئولیت پذیری کارکنان اشاره داشت و در نتیجه لزوم توجه هر چه بیشتر به استانداردهای اخلاقی و ارتقای آن در بین پرسنل بهداشت و درمان جهت بهبود محیط اخلاقی سازمان حائز اهمیت بوده و باید در راستای افزایش آن تلاش نمود

زارع و همکاران برای یافتن خلائین مسئولیت پذیری و مهارت های مدیران به بررسی نقش واسطه‌ای مسئولیت پذیری در رابطه بین مدیریت دانش و مهارت‌های ارتباطی کارکنان پرداختند نتیجه بیانگر این بود که مدیریت دانش پیشبینی کننده مثبت و معنادار مهارت‌های ارتباطی و مسئولیت پذیری کارکنان میباشد و در نهایت، مسئولیت پذیری در رابطه بین مدیریت دانش و مهارت های ارتباطی کارکنان نقش واسطه‌ای دارد.

کوهی پژوهشی را با عنوان میزان مسئولیت پذیری اجتماعی کارکنان دانشگاه و ارتباط آن با سلامت سازمانی را مورد بررسی قرار داد نتایج بیانگر این بود که در راستای تقویت سلامت سازمانی باید مسئولیت پذیری نیز در سازمان بطور پیوسته مورد نظر بوده و همواره تقویت گردد چرا که بین سلامت سازمانی و مسئولیت پذیری اجتماعی همبستگی مستقیم و معناداری بالایی مشاهده شده است

تقوایی یزدی در پژوهشی با هدف بررسی رابطه مؤلفه های سلامت سازمانی با اعتماد سازمانی و مسئولیت پذیری اجتماعی انجام داده است. نتایج نشان دادند که بین مؤلفه های سلامت سازمانی (هفت مؤلفه تأکید علمی، روحیه، حمایت منابع، ساخت دهی، ملاحظه گری، نفوذ مدیر و یگانگی نهادی) با اعتماد سازمانی و مسئولیت‌پذیری اجتماعی دبیران رابطه‌های معنادار وجود دارد.

قلی‌زاده و همکاران با توجه به نقطه ضعف موجود در مدیران در ارتباط با مسئولیت‌پذیری پژوهشی را با هدف بررسی وضعیت مسئولیت‌پذیری اجتماعی بیمارستان‌های آموزشی تبریز از دیدگاه مدیران آنها انجام دادند که نتایج نهایی حاکی از آن بود که مدیران تعریف واحدی از مسئولیت‌پذیری اجتماعی نداشته و برای

آنها درک مسئولیت‌پذیری اجتماعی سخت است و سیاست و فرآیند خاصی برای پذیرش مسئولیت‌پذیری اجتماعی بیمارستان وجود ندارد حتما باید مورد تقویت قرار گیرد.

لینگ در تحقیق خود با عنوان تاثیر مسئولیت اجتماعی بر عملکرد سازمان‌ها با نقش میانجی مدیریت دانش پرداخته است که نتایج حاصل نشان میدهد که مسئولیت اجتماعی تأثیر مثبت بر عملکرد سازمان را دارد. همچنین برخی از تأثیرات تعدیل مدیریت دانش در رابطه مسئولیت اجتماعی و عملکرد وجود دارد.

جونز و همکاران در پژوهش خود با عنوان تاثیر پیشرفت کارمندان سطح خرد با تقویت مسئولیت اجتماعی و نقش میانجی مشارکت در سازمان به این نتایج دست یافته‌اند که کارکنان در سازمان با توجه افزایش روحیه مشارکتی خود و همچنین توجه به تصمیمات مدیران باعث تقویت مسئولیت اجتماعی کارکنان گشته و باعث رشد کارکنان سطح خرد و ارتقا آنها در سازمان میگردد.

کیم مینگ در پژوهش خود با عنوان رابطه رهبری اخلاقی، مسئولیت اجتماعی شرکت و عملکرد سازمانی با این نتایج دست یافته‌اند که مسئولیت اجتماعی در سازمان باعث افزایش پاسخگویی کارکنان بوده و همچنین موجب افزایش نگرش کارکنان میگردد و همچنین بر این نتیجه بوده‌اند که رهبری اخلاقی بر مسئولیت اجتماعی و عملکرد سازمان کاملاً اثرگذار است.

رشید و همکاران در پژوهشی با عنوان مسئولیت اجتماعی سازمان و تمایل به ترک خدمت با نقش میانجی رفتار شهروندی سازمانی به این نتایج رسیده‌اند که با تقویت رفتار شهروندی و توجه به مولفه های مسئولیت اجتماعی کارکنان و تقویت آنها باعث کاهش ترک خدمت و افزایش ماندگاری کارکنان در سازمان میشود. بیشتر ناشی از نیاز است، در حالی که در انگلستان این امر برای کسب موفقیت‌های فردی است. از همه مهمتر یافته‌های آنها نشان داد که عوامل سیاسی، فرهنگی و نهادی در ارتباط بین مسئولیت پذیری اجتماعی سازمان‌ها و انگیزش مؤثرند.

سیل در پژوهش مسئولیت‌پذیری اجتماعی سازمانها و کارکنان به این نتیجه رسیده است که مسئولیت‌پذیری اجتماعی میتواند عملکرد کارکنان را افزایش داده و در نهایت منجر به بالا رفتن تعهد سازمانی آنها نیز میشود. نتیجه نهایی بدست آمده حاکی از آن است که مسئولیت‌پذیری اجتماعی برای انگیزش کارکنان سازمان بسیار مهم است. بالاخره او پیشنهاد میکند که اگر شرکتهای و سازمانها میخواهند به نیازهای کارکنان پاسخ مناسب بدهند و انگیزه آنها و تعهد سازمانیشان را حفظ کنند ناگزیر هستند در فعالیتهای مسئولیت‌پذیری اجتماعی درگیر شوند

کیم و اسکاون در تحقیقی که به روش کیفی و مصاحبه عمیق انجام شده بود به این نتیجه رسیدند که مسئولیت‌پذیری اجتماعی کارکنان با روحیه و انگیزش شغلی آنها در ارتباط مستقیم است.

## مدیریت شهری

فصلنامه علمی پژوهشی  
مدیریت شهری و روستایی  
شماره ۵۹، تابستان ۱۳۹۹

Urban management  
No.59 Summer 2020



## مبانی نظری

پدیده‌های مدرن، از جمله پدیده شهرنشینی و شهروندی برخوردار از یک پیشینه تاریخی بلند مدت و کوتاه مدت هستند شهروندان افرادی هستند که در محدوده‌ی مرکز نظام سیاسی زندگی می‌کنند دارای حقوق و وظایف مشترک هستند و خودشان را از یک ملت می‌دانند (گیدنز، ۱۳۸۷: ۳۴۰)

گیدنز نقش احساس عضویت انتزاعی در ایجاد شهروندی مسئله هم‌مرد و متعهد را بر خاسته از خصلت تعمیم دهنده نوگرایی و تأثیرات آن بر ارزش‌های اخلاقی و اجتماعی می‌داند.

ترنر شهروندی را مجموعه‌ای از حقوق و الزامات اجتماعی می‌داند که به افراد هویت رسمی و قانونی می‌دهد از نظر ترنر، حقوق شهروندی به ماهیت مشارکت اجتماعی افراد در جامعه مربوط است با وارد کردن عنصر مشارکت به شهروندی، احتمال برقراری روابط در هر دو حوزه خصوصی و عمومی افزایش می‌یابد. لذا حقوق و مسئولیت‌های اجتماعی و شیوه‌های کاربرد آن در روابط میان افراد و جامعه در ارتباط با مشارکت معنا می‌یابد، به نظر وی، مشارکت از یک سو شیوه‌هایی را که افراد حقوق و مسئولیت‌هایشان را در جامعه درک می‌کنند، بازتاب می‌دهد و از دیگر سو، رشد توانایی‌ها و پذیرش مسئولیت‌ها در زندگی اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی را سبب می‌شود که دقیقاً با شهروندی پیوند خورده است (شینیان، ۱۳۸۲: ۱۷).

آشنایی با مفهوم شهروندی، به خوبی آشکار می‌سازد که بدون مشارکت فعال اعضای جامعه، شهروندی در مفهوم واقعی آن به منصف ظهور نخواهد رسید. این تحقق در گرو پذیرش اصل مشارکت به لحاظ ذهنی، وجود فرصت‌های مشارکتی برای همگان در عرصه‌های حیات جمعی، وجود نهادهای پاسخگو به نیازهای مردم و تقویت جامعه مدنی است. (ترنر، ۱۹۹۹: ۲۶۹)

## نظریه‌های حمل و نقل شهری تا دهه ۱۹۱۰

از ابتدای پیدایش شهرها در جهان تا حدود نیمه قرن نوزدهم که هم‌زمان با اختراع خودرو و حضور وسایل نقلیه موتوری بود، حرکت پیاده شکل غالب جابه‌جایی افراد در شهرها و مقیاس انسانی شکل دهنده ابعاد گذرها محسوب می‌شد. این دوران را به طور کلی می‌توان تحت عنوان «دوران آرام در حمل و نقل درون شهری» نام نهاد که فاقد تغییرات عمده و ناگهانی در ساختار سامانه‌های جابجایی درون شهری بوده است. مهمترین وسایل حمل و نقل در این دوران متکی به نیروی انسان و حیوانات بوده و اختراع چرخ را شاید بتوان در سیر تحول این گونه ابزارها به عنوان نقطه عطف به شمار آورد. اولین قوانین محدودیت آمد و شد وسایل حمل بار

(ارابه‌ها) در شهرهای رومی وضع گردید.

اما در دهه‌های پایانی قرن نوزدهم با شروع حمل و نقل ریلی درون شهرها، ایستگاه‌های قطار و راه آهن به مراکز مهم ترافیکی و دروازه‌های ورودی شهر تبدیل گردید و سبب تغییرات شگرفی در ساختار شهرها شد. علاوه بر این، تولید فزاینده خودرو که به ویژه با آغاز قرن بیستم شتاب بیشتری گرفت، خودروی شخصی را که پیش از این کالایی لوکس به شمار می‌رفت به عنوان یک وسیله عمومی و بخشی از لوازم اولیه زندگی خانواده‌ها مطرح نمود. امری که افزایش فاصله میان محل کار و سکونت و در نتیجه گسترش حومه‌نشینی را به دنبال داشت.

در همین دوران که با افزایش ناگهانی جمعیت شهرنشین و به دلیل عدم تکاپوی زیرساخت‌های لازم، مشکلات فراوان اجتماعی، زیست محیطی، فرهنگی و کالبدی در زیستگاه‌های شهری آشکار گردید، صاحب‌نظران گوناگون هریک از منظرهای مختلف معضلات شهرها را نقد و ارزیابی نموده، راهکارهای مختلفی برای اصلاح آنها ارائه نمودند. در این رابطه از نظریات شهرخطی، باغ شهر و تقاطع‌های غیر همسطح به عنوان مهمترین و تأثیرگذارترین ایده‌هایی که با حمل و نقل درون شهری مرتبط بوده‌اند، می‌توان نام برد.

نظریه شهر خطی که در اواخر قرن ۱۹ توسط آرتورو سوریا ای ماتا سیاستمدار علاقمند به مسائل شهری مطرح گردید شاید جزو اولین ایده‌هایی بود که بر توسعه شهرها با محوریت مسیرهای حمل و نقل عمومی تأکید داشت. ای ماتا شهر خطی را به شکل نوارهای طویل و کم عرضی از ساختمان‌ها در دو طرف یک مسیر ارتباطی اصلی از خطوط راه آهن پیشنهاد داده بود که روزها به منظور جابجایی مسافران و شبها برای حمل و نقل کالا پیش بینی شده بود. وی اعتقاد داشت کلیه مشکلات شهرها ناشی از مسائل آمد و شد است. در ایده باغ شهر که توسط ابنزرها وارد ارائه شد، اساس نظام حمل و نقل و استقرار مرکز کالبدی و اجتماعی شهر بر مبنای شبکه ترابری عمومی ریلی قرار داده شده بود. «هم در لچ ورت به عنوان نخستین باغ شهر ساخته شده به سال ۱۹۰۴ و هم در ولوین - دومین باغ شهر ساخته شده به سال ۱۹۲۰ و نخستین شهرک اقماری لندن - شبکه راه آهن شهر را به چهار بخش تقسیم می‌کرد» (اوستروفسکی، ۱۳۷۱، ۴۰ و ۴۲).

اوژن انارد یکی دیگر از اولین صاحب‌نظرانی بود که در ابتدای قرن بیستم و هنگامی که حمل و نقل موتوری در شهرها در حال افزایش و راه آهن زیرزمینی در مرحله ساخت قرار داشت به مسائل آمد و شد توجه نشان داد و راهکارهایی را به ویژه برای حل مشکل زادگاهش پاریس، پیشنهاد داد. جداسازی انواع ترافیک، ایجاد تقاطع غیرهمسطح و طرح فلکه از پیشنهادات اصلی انارد بود که نخستین بار توسط وی ارائه گردید.

## مهمترین نظریه‌های مرتبط با حمل و نقل

جدول ۱ نظریه‌های حمل و نقل شهری تا دهه ۱۹۱۰:

دوره زمانی ارائه نظریه	نظریه پرداز	عنوان / شرح نظریه	ایده / تالیف اصلی	مهمترین اقدامات و پیشنهادات مرتبط
از پیدایش شهرها تا ۱۸۶۰	-	حمل و نقل شهری غیرموتوری	حرکت پیاده‌شکل غالب جابجایی افراد در شهرها	وضع اولین قوانین محدودیت آمد و شد وسایل حمل بار (ارابه‌ها) در شهرهای رومی ابعاد گذرهای شهری متناسب با مقیاس عابر پیاده
۱۸۸۰-۱۸۸۵	-	شروع حمل و نقل ریلی درون شهری	تبدیل ایستگاه‌های قطار و راه آهن به مراکز مهم ترافیکی و دروازه‌های ورودی شهر	ایجاد ارتباط بین ایستگاه‌های راه آهن و مراکز بازاری قدیمی شهر تسهیلات بهتر مسیرهای ریلی سبب تمرکز صنعت و جمعیت در شهرها
۱۸۸۵-۱۹۱۵	-	تولید و گسترش استفاده از خودروی شخصی	تبدیل خودرو از یک وسیله استندارد جابجایی شخصی به یک کالای عمومی	رواج استفاده از خودرو سبب تغییر در ساختار شهرها و خیابان‌ها گسترش حومه‌نشینی در اثر کاربرد فزاینده خودرو و بیشتر شدن شهرها
۱۸۸۰-۱۸۹۰	سوربای منا	شهرخطی	کلیه مشکلات شهرسازی ناشی از مشکلات ترافیکی هستند	ساماندهی توسعه شهرها در اطراف خطوط ریلی حمل و نقل عمومی حداقل جابه‌جایی و سهولت در دسترسی برای ساکنان شهرها استفاده از فناوری‌های جدید در حمل و نقل شهری
۱۸۹۰-۱۹۰۰	ابنزرهاوارد	باغ شهر	«فردا مسیری صالح آمیز به سوی یک اصلاح واقعی» (۱۸۹۸) - اتصال باغ شهرها توسط وسیله نقلیه سریع سیویتمرکز در اطراف یک شهر بزرگ‌تر	باغ شهر عامل اجتناب از سفرهای روزانه به محل کار نظام حمل و نقل عمومی مبتنی بر راه آهن تشکیل دهنده عناصر ساختاری و اتصال دهنده باغ شهرها به یکدیگر مرکز مجموعه لچ‌ورث و ولوین در مجاورت ایستگاه راه آهن
۱۹۰۰-۱۹۱۰	اوژن انارد	تقطعه‌بندی غیبه مسطح	- دگرگونی و حمل مشکلات شهرهای بزرگ باندکیبر مسائل ترافیکی	طرح تقاطع‌های دو طبقه و فلکه‌ها با راهروهای زیرزمینی پیاده‌ها طرح تقاطع‌هایی باروگذر و پله‌هایی برای عابران پیاده‌ها تفکیک انواع ترافیک با استفاده از خیابان‌های چندطبقه

## نظریه‌های حمل و نقل شهری از ۱۹۲۰ تا ۱۹۷۰

اما از اواخر ۱۹۶۰ به ویژه با آشکار شدن مشکلات فراوان در شهرها ناشی از ازدحام بیش از اندازه خودروهای شخصی، حرکت‌هایی جدی جهت توجه به عابران پیاده و حفاظت آنها همچنین افزایش کیفیت و در نتیجه استفاده بیشتر از حمل و نقل همگانی به وجود آمد.

اما از اوایل دهه ۱۹۷۰ تغییر نگرشی اساسی بین صاحب‌نظران در رابطه با مساله ترابری در شهرها به وجود آمد. چنانکه در روندی معکوس نسبت به گذشته، اولویت بخشی به حرکت خودروی شخصی به یک ضدارزش بدل گردید و بر حمل و نقل همگانی و گونه‌های جابه‌جایی غیرموتوری تاکید گردید. اصول شهرسازی

در قرن بیستم تمرکز و تاکید بر تسهیل هرچه بیشتر حرکت وسایل نقلیه وجود داشته است. در این دوران به مسیرهای حرکتی سواره و پیاده در جهت ایجاد حداکثر بهره‌وری از سامانه‌های حمل و نقل نوین توجه میگردید و عابر پیاده و نیازهای وی در اولویت قرار نداشت.

در ایالات متحده آمریکا اولین نشانه‌های توجه به حمل و نقل همگانی به عنوان کانون موجد توسعه را میتوان طی هم‌بند و ران مشاهده نمود. آنجاکه سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به توسعه مسکونی اطراف خطوط تراموای حومه‌ای جهت ایجاد حداکثر بازگشت اقتصادی مبادرت نمودند که سبب طرح نظریه حمل و نقل همگانی توسعه مدار گردید.

جدول ۲ 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	شهر درخشان	- بلندمرتبه سازی و آزاد کردن سطح همکف برای فضای سبز و انواع آمدو شد سواره و پیاده	ایستگاه راه آهن زیرزمینی در مرکز شهر و توجه به تاکسیه های 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 همگلی توسعه مدار (DOT)	- کتاب «ترامووی حومه های» تالیف وارنر ایجاد حمل و نقل عمومی توسط توسعه گسترده بخش خصوصی عمدتاً شرکت های آمریکایی	توسعه مسکونی در اطراف خطوط تراموای حومه های جهت افزودن ارزش به توسعه مسکونی ایجاد خرده فروشی تجاری در اطراف ایستگاه های تراموای حومه به شهر
1970-1960	کنزوتانگه	ساختار فضایی یک شهر بزرگ	- لزوم هماهنگی ساختار با گسترش سامانه های ارتباطی نوین	لزوم باز شناخت سامانه رفت و آمد و معماری بناها به عنوان یک کلیت ارگانیک با توجه به ویژگی های حمل و نقل نوین سامانه حمل و نقل شالوده کالبدی و کار کردی یک شهر
1970-1960	کلین میونکن	طرح هنجاری محیطی پارو بگرد تفکیکی	گزارش پارکینگ خودروها (1953) کتاب خدای نه چندان شر (1958) گزارش ترافیک در شهرها (1963)	ماریج 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 همگلی

1970- 1930	- حمل و نقل خودرو مدلر	- خودروی شخصی حاکم مطلق ترابری شهرها - ساخت و توسعه اتوبانها و بزرگراه های متعدد درون شهری	کاهش استفاده از حمل و نقل عمومی و توقف بسیاری از سلسله های بلی سامانه های معدود حمل و نقل عمومی تابع خودروها تبدیل اتوبوس (وسایل نقلیه تابع خودرو) به گونه اصلی حمل و نقل عمومی	
1980-1970	لوییس سرت گروه 10 بنیگر	اصول شهرسازی هوشمند (PIU)	- یک گروه از 10 قاعده کلی که در صدها سنتناتلرهای شهری راه دلیت و برنامه ریزی هارا بلیکدیگر منسجم نمایند	سامانه های حمل و نقل بهم پیوسته و تعادل بین گونه های مناسب حرکت دهکده های شهری پرتراکم پیاده در اطراف گره های حمل و نقل انبوه گره های شهری کوچک با تراکم متوسط تا تسهیلات عمومی و دسترسی پیاده

هوشمند ۱۰ از جمله اصلی ترین نظریه های مطرح شده در این زمان است که هم راستا با توجه به تحول در تمامی عرصه های مسائل شهری بر حمل و نقل همگانی نیز تمرکز ویژه دارد

به طور کلی، 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 را پشتیبانی مینماید اما دارای رویکردی ضد خودرو نیست.

### نظریه های حمل و نقل شهری از ۱۹۸۰ تا کنون

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 شد و از همین رو دیدگاه 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 تا کنون دسته بندی و ارائه گردیده است.

یکی از مهمترین نظریه های ارائه شده در این دوران، الگوی وونرف با آرام سازی ترافیک است که گرچه به لحاظ نظری در اواخر 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 دو کشور 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 نیازهای 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 و نقلی 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 و مشاکت در استفاده از ناوگان حمل و نقل همگانی رابطه وجود دارد.

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

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

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

بنظر می رسد بین میزان رضایت از زندگی شهروندان و مشاکت 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 می باشد که حدوداً ۸/۸٪ از مساحت کل تهران را شامل می شود.

### روش تحقیق

دو روش مطالعه اسنادی، پیمایشی روش هایی هستند که برای صورت بندی مدل های تبیینی و ارائه تحلیلی مبتنی بر واقعیت در مسائل یاد شده به کار گرفته شده اند. 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 ارزیابیها مورد بررسی و تایید نهایی قرار گرفت. برای اندازه

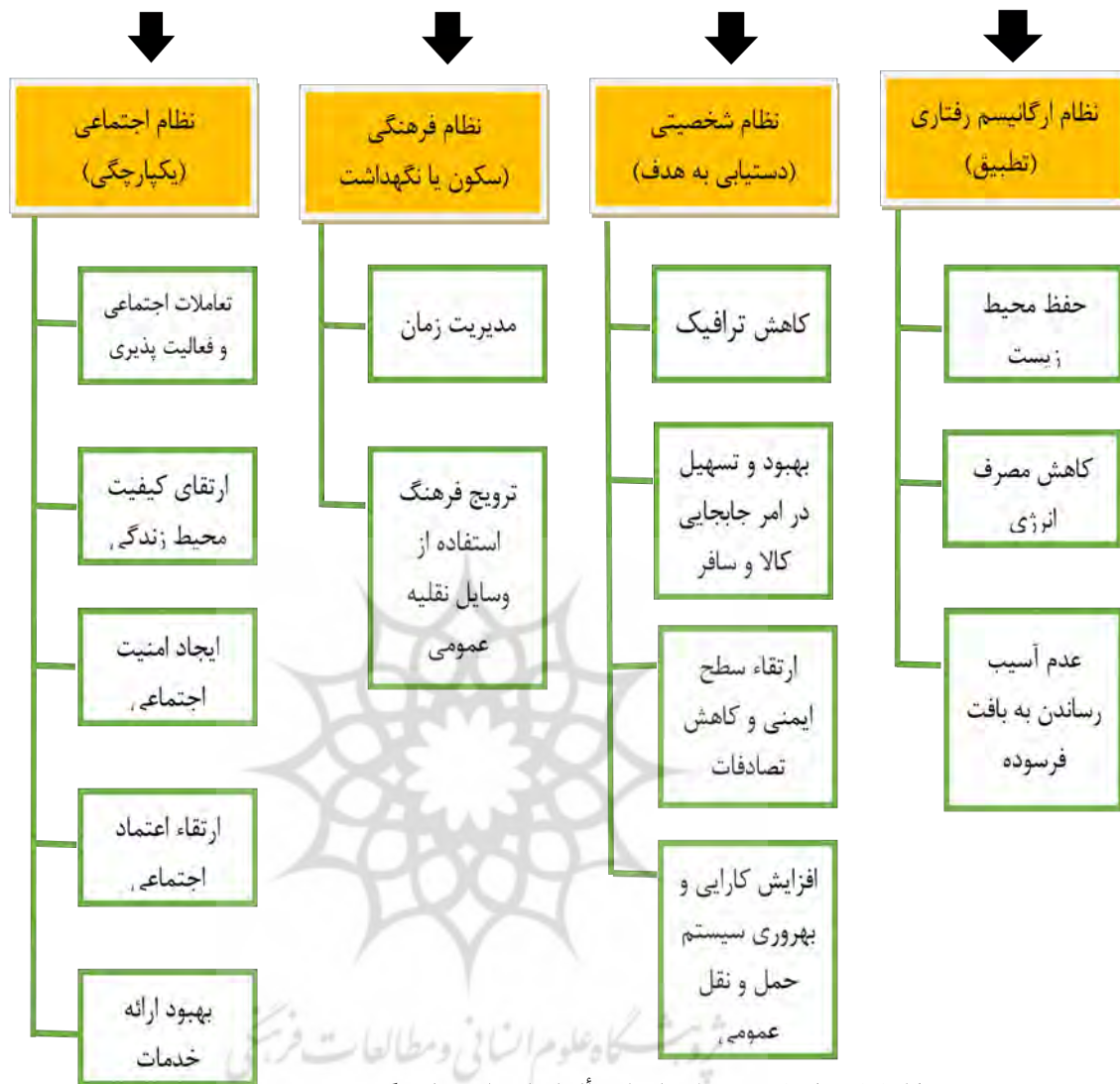
جدول نظریات مرتبط با حمل و نقل شهری از ۱۹۸۰ تا کنون

دوره زمانی ارائه نظریه	نظریه پرداز	عنوان / شرح نظریه	ایده / تالیف اصلی	مهمترین اقدامات و پیشنهادات مرتبط
1990-1960	نیکدی بوئر	الگوی وونرف یا آرام سازی ترافیک (Traffic Calming)	- ایجاد همسازی میان پیاده و خودرو در خیابان‌های واحد همسایگی به محدود کردن سرعت و چگونگی حرکت خودروها	حداکثر سرعت خودروهای معمولی 12-15 و خودروها یا صطرازی 25 کیلومتر در ساعت پیش‌بینی محل‌های پارک خودرو محل بازی بچه‌ها و مسیر پیاده‌در تمامی سطح خیابان
1995-1985	پیتر کلتروپ شلی ووتیچا	توسعه وابسته حمل و نقل همگانی (TRD)	«کالاشهر آمریکایی بعدی» تالیف کالتروپ و ووتیچا - توسعه مدارهای ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی در جهت کسب حداکثر برگشت اقتصادی	ایجاد محدوددهای خودرو مدارهای ایستگاه‌ها 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
2000-1990	سازمان مشارکت اقتصادی و توسعه (OECD)	حمل و نقل پایدار (SD)	- حمل و نقلی که سلامت عمومی با سامانه‌های زیستی را به مخاطرات فزاینده و نیازهای جابه جایی شامل استفاده کمتر از منابع تجدیدپذیر و غیر تجدیدپذیر برآورد می‌سازد	حمل و نقل عمومی هم‌پیمایی، پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری، فناوری خودروهای الکتریکی و دوگانه‌سوز، موتور دیزلی زیستی، حمل و نقل عمومی سریع‌شخصی و سایر انواع حمل و نقل سبز
2000-1990	استفان یلون آندراس دوانی	رشد هوشمند (SG)		کاربری زمین مختلط طراحی ساختمانی فشرده ایجاد تخته‌های سکونت ایجاد محلات پیاده‌مدار، فراهم نمودن یک گوناگونی از گزینه‌های ترابری هدایت توسعه به سمت اجتماعات موجه و ت شویق مشارکت ذینفعان در تصمیمات
2005-1995	میکل برنیک رابرت سرورو	دهکده حمل و نقلی (Transit Villages)	«دهکده‌های حمل و نقلی قرن 21»، (1996) ترکیب اصول طراحی شهری، حمل و نقل و اقتصاد با ایجاد اجتماعی فشرده قابل پیاده‌روی در پیرامون یک ایستگاه حمل و نقل عمومی	نقطه اتصال دور و بگردن شهر سازی و سامانه‌های ریلی جدید در آمریکا اصول 4 گانه: فاصله 500 متری از پایانه فضاهای عمومی پیرامون مرکز ایستگاه پایانه سبب تسهیل ارتباط با دیگر مناطق هرگز شهر و فضاهای عمومی اطراف دارای نقش عمده در گردهمایی و برگزاری مراسم
2010-2000	پیتر کالتروپ هانک دیتملر گلور یولهند	توسعه حمل و نقل همگانی مدار (TOD)	کنال «شهر حمل و نقلی جدید» (2003) - ایجاد اجتماعات فشرده با قابلیت پیاده‌روی متمرکز در اطراف سامانه‌های ریلی با کیفیت بالا	پایانه‌های ریلی مشخصه برجسته مرکز شهر با حداکثر تقدم عابران پیاده سامانه‌های حمل و نقل حمایتی جمع‌کننده (چرخه‌های ایستایی، ترامواو...) فضاهای پارکینگ کاهش یافته و مدیریت شده در حلقه‌های پیاده اطراف پایانه‌ها

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



## حمل و نقل همگانی به عنوان یک نظام بر اساس نظریه پارسونز



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

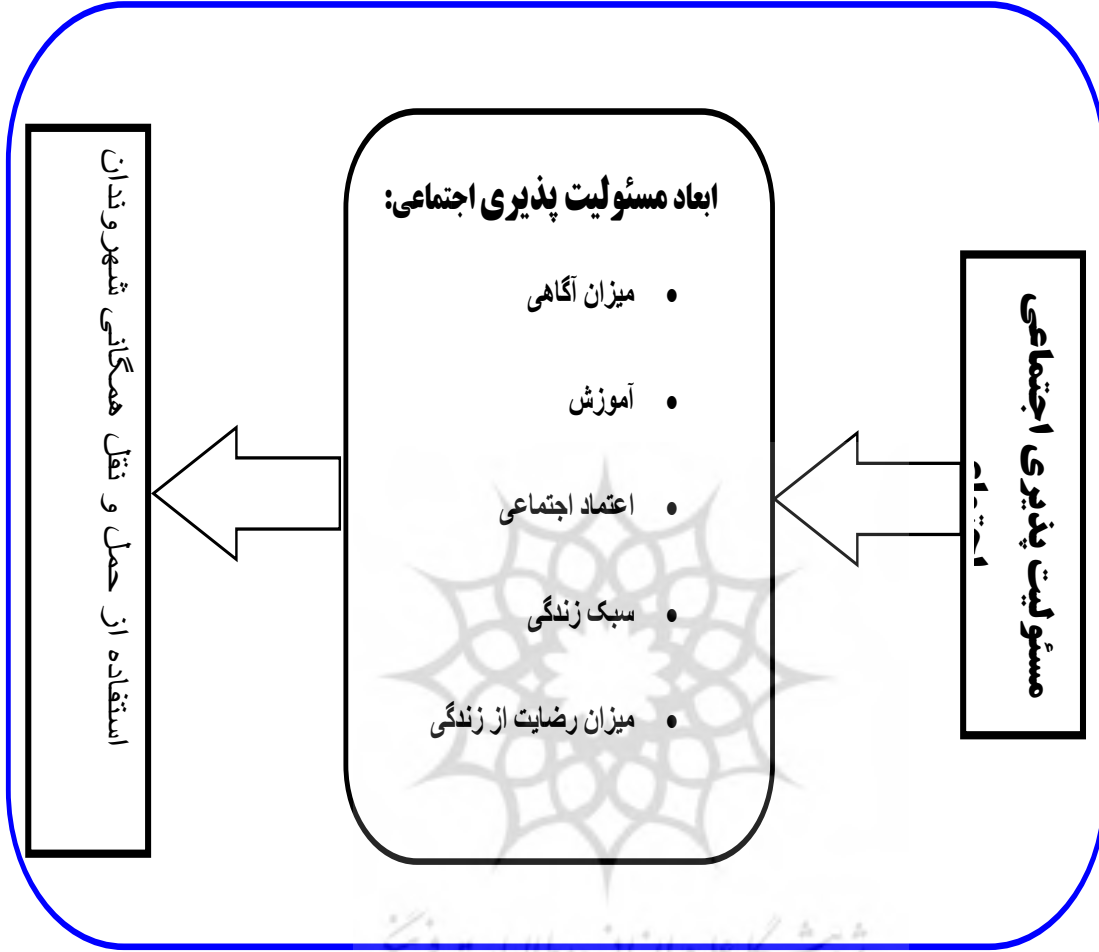
گیری پایانی نیز از شاخصی به نام «ضریب پایانی» استفاده شد در این تحقیق به منظور سنجش پایانی پرسشنامه، یک نمونه ۳۰ تایی از پرسشنامه در میان جامع آماری پخش شده و با استفاده از نرم افزار SPSS آلفای کرونباخ آن اندازه گیری گردید و با توجه به اینکه آلفای کرونباخ در این تحقیق ۰/۸۷۱ بدست آمد پایانی پرسشنامه نیز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

جدول (۱): آلفای کرونباخ مربوط به هر متغیر

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

با توجه به اینکه جامعه آماری پژوهش تقریباً 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 چهار ناحیه شهرداری تقسیم شده است در این پژوهش به دلیل اینکه بتوان تمام افراد جامعه را در نمونه پوشش دهیم از

مدل مفهومی پژوهش



$$\frac{35808 \cdot 100}{308000} = \frac{35808 \cdot 100}{308000} = ۱۲\% \quad \text{درصد سهم در نمونه، } \frac{400 \cdot 12}{100} = \frac{400 \cdot 12}{100} = ۴۸ \quad \text{تعداد سهم در نمونه - ناحیه ۱}$$

$$\frac{96825 \cdot 100}{30800} = \frac{96825 \cdot 100}{30800} = ۳۱\% \quad \text{درصد سهم در نمونه، } \frac{400 \cdot 31}{100} = \frac{400 \cdot 31}{100} = ۱۲۴ \quad \text{تعداد سهم در نمونه - ناحیه ۲}$$

$$\frac{109342 \cdot 100}{308000} = \frac{109342 \cdot 100}{308000} = ۳۵\% \quad \text{درصد سهم در نمونه، } \frac{400 \cdot 35}{100} = \frac{400 \cdot 35}{100} = ۱۴۰ \quad \text{تعداد سهم در نمونه - ناحیه ۳}$$

$$\frac{66025 \cdot 100}{308000} = \frac{66025 \cdot 100}{308000} = ۲۲\% \quad \text{درصد سهم در نمونه، } \frac{400 \cdot 22}{100} = \frac{400 \cdot 22}{100} = ۸۸ \quad \text{تعداد سهم در نمونه - ناحیه ۴}$$

## تجزیه و تحلیل داده های توصیفی

### توزیع سرمایه اجتماعی در نواحی چهارگانه منطقه ۱۱

براساس بررسی مولفه های 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). مولفه های سرمایه اجتماعی بر حسب نواحی چهارگانه شهرداری منطقه ۱۱ شهر تهران

میانگین	سبک زندگی	آموزش	اعتماد اجتماعی	رضایت از زندگی	آگاهی	مسئولیت پذیری اجتماعی (مجموع مولفه ها)
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

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

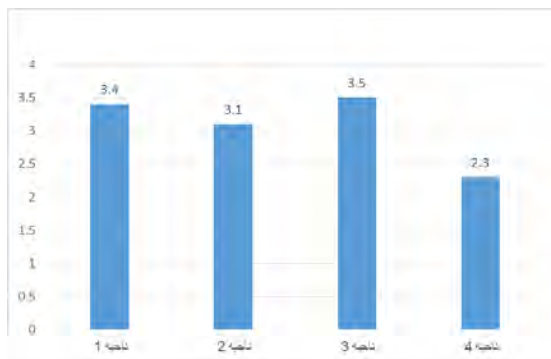
میانگین	ناحیه	مولفه
۳,۳	۱	تا چه اندازه از مزایای استفاده از حمل و نقل همگانی شهروندان آگاهی دارید؟
۲,۷	۲	
۳,۱	۳	
۲,۴	۴	
۳,۴	۱	تا چه اندازه موضوع استفاده از حمل و نقل همگانی برای شما و خانواده تان اهمیت دارد؟
۳,۱	۲	
۳,۵	۳	
۲,۳	۴	

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

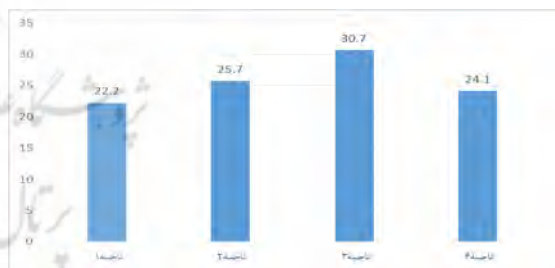
نمودار (۳). آگاهی از مزایای استفاده از حمل و نقل همگانی



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



نمودار (۲). مولفه های 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 یافته ها شهروندان منطقه ۱۱ آگاهی نسبتاً 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 داشته اند. بیشترین میزان آگاهی و توجه در بین شهروندان ناحیه ۱ و کمترین میزان آگاهی و توجه شهروندان مربوط به ناحیه ۴ می باشد.

## مشارکت شهروندان منطقه ۱۱ در استفاده از حمل و نقل همگانی

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 از سیستم حمل و نقل همگانی استفاده میکنند؟» جواب مثبت داده‌اند. در سوال بعدی که می‌تواند تکمیل کننده گویه قبل باشد میزان استفاده از هر کدام از ظرفیت های حمل و نقل همگانی است؛ نتیجه بدست آمده نشان میدهد ۶۱ درصد پاسخگویان منطقه ۱۱ از اتوبوس و ۳۹ درصد از مترو جهت رفت و آمد استفاده می‌کنند.

در مورد علل استفاده نکردن شهروندان از ناوگان حمل و نقل عمومی؛ شلوغی و ازدحام در ایستگاه‌ها، واگن‌ها و داخل اتوبوس‌ها با ۵۳٫۷۵ بیشترین سهم را در عدم استفاده شهروندان منطقه ۱۱ جهت استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی داشت؛ بی‌حوصلگی در استفاده از این سیستم حمل و نقلی با سهم ۳۳٫۷۵ درصدی در رده دوم علل، آگاهی نداشتن از مسیر و ایستگاه‌های

توقف با ۱۳ درصد در رده سوم و در دسترس نبودن و دوری از محل سکونت به عنوان آخرین علت جهت کم استفاده کردن از این ناوگان نقش دارد. البته در مورد آخر وجود شریانیهای اصلی شهر نتیجه فرض صفر تأیید می‌گردد. یعنی همگی متغیرها از توزیع نرمال پیروی می‌کنند. نتایج حاصل از آزمون در جدول (۵) نشان داده شده است.

### نتایج آزمون رگرسیون:

بنا بر نتایج این آزمون، مولفه‌های مسئولیت پذیری اجتماعی پیش بینی کننده خوب و مناسبی برای سنجش تاثیر بر مشارکت در استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی است.

### آزمون فرضیه فرعی اول (آزمون همبستگی پیرسون<sup>۱</sup>)

بر اساس یافته‌های آزمون بین آگاهی شهروندان و میزان مشارکت آنان در استفاده از ناوگان حمل و نقل همگانی رابطه مستقیمی وجود دارد.

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 و نقل عمومی چیست؟	در دسترس نبودن و دوری از محل سکونت	۳۸	۹٫۵
	آگاهی نداشتن از مسیر و ایستگاه‌های توقف	۵۲	۱۳
	شلوغی و ازدحام در ایستگاه‌ها، واگن‌ها و داخل اتوبوس‌ها	۲۱۵	۵۳٫۷۵
	بی‌حوصلگی در استفاده از این سیستم حمل و نقلی	۹۵	۲۳٫۷۵
	مجموع	۴۰۰	۱۰۰



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

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

جدول ۲- نتایج آزمون رگرسیون پیرسون

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

جدول ۳- نتایج آزمون همبستگی پیرسون برای فرضیه فرعی اول

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

### آزمون فرضیه فرعی دوم

بر اساس یافته های آزمون بین میزان اعتماد اجتماعی شهروندان و میزان مشارکت آنان در استفاده از ناوگان حمل و نقل همگانی رابطه مستقیمی وجود دارد.

### آزمون فرضیه سوم (آزمون رگرسیون تک متغیره)

بر مبنای یافته های آزمون، آموزش شهروندان بر میزان مشارکت آنان در استفاده از ناوگان حمل و نقل همگانی تاثیر گذار است.

### آزمون فرضیه چهارم (آزمون رگرسیون تک متغیره)

نتایج نشان می دهد، میزان رضایت از زندگی بر مشارکت آنان در استفاده از ناوگان حمل و نقل همگانی تاثیر گذار است.

### آزمون فرضیه پنجم (آزمون رگرسیون تک متغیره)

نتایج نشان می دهد، سبک زندگی شهروندان بر میزان مشارکت آنان در استفاده از ناوگان حمل و نقل همگانی تاثیر گذار است.

### جدول ۴- نتایج آزمون همبستگی پیرسون برای فرضیه فرعی دوم

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

### جدول ۵- نتایج آزمون رگرسیون

P	t	ضرایب استاندارد شده	ضرایب استاندارد نشده		شاخص
		Beta	خطای معیار	B	
<۰/۰۱	۳/۳۱	۰/۱۵۲	۰/۳۶	۳/۱۲	ثابت
۰/۰۰۰	۰/۹۵		۰/۴۵۲	۰/۶۰۵	آموزش شهروندان

### جدول ۶- نتایج آزمون رگرسیون

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

جدول ۶- نتایج آزمون رگرسیون

P	t	ضرایب استاندارد شده	ضرایب استاندارد نشده		شاخص
		Beta	خطای معیار	B	
<0/01	۳/۶۵	0/1۲۵	0/۲۸	۲/۹۱	ثابت
0/000	0/۹۵		0/۲۸۴	0/۴۰۲	سبک زندگی

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

مجموع	خیر	بله	استفاده از حمل و نقل همگانی
			سطح تحصیلات
۱۰۰.۰٪	0/۴۹	0/۵۱	سیکل و دیپلم
۱۰۰.۰٪	0/۲۸.۳	0/۷۱.۷	فوق دیپلم و لیسانس
۱۰۰.۰٪	0/۱۵.۹	0/۸۴.۱	فوق لیسانس و دکترا
۴۰۰	۱۴۸	۲۵۲	مجموع
۱۰۰.۰٪	0/۳۶.۹	0/۶۳.۱	
سطح معناداری آزمون: 0/01			آماره آزمون: ۷,۲۸

### 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 می‌تواند 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

گروه سنی	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٪
سطح معناداری آزمون: 0/1,۲			آماره آزمون: ۷۱,۲

### 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. هر چه سطح تحصیلات بالاتر باشد میزان استفاده از حمل و نقل همگانی بالاتر خواهد بود. همان طور که در جدول شماره مشاهده می‌شود بیش از ۸۰ درصد شهروندان دارای مدرک فوق‌لیسانس و دکترا از سیستم حمل و نقل همگانی استفاده می‌کنند و این درصد برای دیپلم و پایین‌تر به ۵۱ درصد کاهش می‌یابد.

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

همچنانکه ملاحظه شد، رابطه هر یک 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 تأیید قرار گرفتند. در این بخش به منظور مشخص شدن سهم تأثیر هر یک از متغیرهای مستقل بر متغیر وابسته تحلیل رگرسیونی<sup>۱</sup> و تحلیل مسیر<sup>۲</sup> داده‌ها 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 از طریق 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 بهره‌ر قرار گرفت در جدول (۱۵) آماره‌های تحلیل رگرسیونی مشخص شده‌اند.

۱- Regression Analysis

۲- Path Analysis

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

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

بر این اساس متغیرهایی که مستقیماً بر میزان استفاده از حمل و نقل همگانی اثر می‌گذارند عبارتند از:

متغیر (آگاهی)  $\beta=0.621$  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)  $\beta=0.501$  تأثیر متوسطی بر متغیر وابسته داشته است.

متغیر (اعتماد اجتماعی)  $\beta=0.418$  تأثیر متوسطی بر متغیر وابسته داشته است.

متغیر (آموزش)  $\beta=0.219$  رابطه مستقیم با متغیر وابسته داشته است.

متغیر (سبک زندگی)  $\beta=0.182$  رابطه مستقیم با متغیر وابسته داشته است.

متغیر (سطح تحصیلات)  $\beta=0.149$  رابطه مستقیم با متغیر وابسته داشته است.

متغیر (سن)  $\beta=0.136$  رابطه غیر مستقیم با متغیر وابسته داشته است.



## بحث و نتیجه گیری

مسئولیت پذیری اجتماعی به عنوان مقوله‌ی 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 (هیروئوموس - 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 آن مورد بررسی و امان 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 آلودگی هوا در این شهر طی سنوات اخیر، ضرورت فرهنگسازی و تربیت 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 بر نقش دولت در ایجاد رضایت از زندگی و اثر گذاری 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 اثر گذار 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 آن ها در این امر است. بر اساس یافته های این پژوهش شهروندان منطقه ۱۱ 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 داشته اند. 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 داده اند. نکته مهم فرهنگسازی و آگاهی 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 وجود 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 محتوای اثر گذار و نصب آن 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 در منازل شهروندان یا گروه های اجتماعی در برنامه ها، همایش ها و به بیان موضوعات پیردازند، طراحی برنامه هایی خلاقانه جهت انتقال توام با جذابیت مفاهیم در این حوزه که اثر گذار باشد و جلوگیری از انتقال مستقیم مفاهیم و مقوله ها که قطعاً موضوعات بیان شده به شیوه ای رسمی و خشک بویژه برای کودکان و نوجوانان غیر جذاب خواهد بود 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 اینه 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 آموزان، شهروندان مشارکت جو و...

به عبارت کلی با آموزش، فرهنگسازی، انگیزه دهی، دسترس پذیری سیستم حمل و نقل همگانی در کنار ایجاد اعتماد عمومی و آگاهی 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 آن را از عواید مثبت آن بهره مند ساخت.

## مدیریت شهری

فصلنامه علمی پژوهشی  
مدیریت شهری و روستایی  
شماره ۵۹. تابستان ۱۳۹۹

Urban management  
No.59 Summer 2020

## منابع

- پاتنام، رابرت (۱۳۸۰) «دموکراسی و سنتهای مدنی»، ترجمه: محمدتقی دلفروز، انتشارات: روزنامه سلام، تهران.

- پاتنام، رابرت و دیگران (۱۳۸۴) " سرمایه اجتماعی، اعتماد، دموکراسی و توسعه"، گردآورنده: کیان تاجبخش، ترجمه: افشین خاکباز و حسن پویان، انتشارات شیرازه، تهران

-خشای پور، م، بهرامی، م، نوربخش، پ، "اثرسنجی اجرای خطوط BRT در معابر شهری: مطالعه موردی در شهر تهران"، یازدهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک، تهران، ۱۳۹۰  
گیدنز، آنتونی، (۱۳۸۷) «راه سوم بازسازی سوسیال دموکراسی» ترجمه منوچهر صبوری کاشانی؛ تهران، شیرازه

- محسنی، منوچهر (۱۳۷۵). «بررسی آگاهیها، رفتارهای اجتماعی و فرهنگی در ایران»، انتشارات: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، تهران  
- (وبسایت شهرداری منطقه ۱۱، آذرماه: ۱۳۹۴).

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

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

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

مدیریت شهری

فصلنامه علمی پژوهشی  
مدیریت شهری و روستایی  
شماره ۵۹ . تابستان ۱۳۹۹

Urban management  
No.59 Summer 2020

■ ۱۱۰ ■

پژوهشگاه مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی