فصل‌نامه‌ی مطالعات توسعه‌ی اجتماعی- فرهنگی، دوره‌ی هشتم، شماره‌ی ۲، پاییز ۹۸، صفحات ۲۲۹-۲۰۵

دلایل استفاده از سواری شخصی در سفرهای روزانه‌ی داخل شهر (مطالعه‌ی موردی: شهر مشهد)

سیمین فـروغ‌زاده[۱]، سحر سلطانی[۲]

تاریخ دریافت:۱۳۹۷/۱۲/۰۵ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۵/۱۷

چکیده

هدف پژوهش، بررسی دلایل شهروندان مشهدی برای استفاده‌ی روزانه از سواری شخصی در سفرهای درون‌شهری است. پژوهش با رویکرد کیفی، با استفاده از مصاحبه‌های عمیق نیمه‌ساخت‌یافته صورت گرفت و متن مصاحبه به روش تحلیل تماتیک تحلیل شد. یافته‌ها نشان داد علاوه بر عادات و علایق و ناتوانی فردی، سه دسته عوامل بر تمایل افراد به استفاده از سواری شخصی موثر هستند: نخست، به صرفه بودن (از جمله پایین بودن قیمت سوخت)، دوم، مزیت اجتماعی و فرهنگی(کسب منزلت اجتماعی، لذت همراهی با خانواده، احساس امنیت در خودرو شخصی و..) و سوم، بسترهای کلی اجتماعی و فرهنگی(ناامنی در فضاها وسایل نقلیه‌ی عمومی، ذهنیت و نگرش منفی نسبت به وسایل نقلیه‌ی عمومی و...)، همچنین بسترهای مساعد نهادی از حیث امکانات و شرایط موجود برای استفاده از سواری شخصی(ارزان قیمت بودن پارکینگ و دسترسی راحت و آسان به آن در سطح شهر، قیمت پایین سوخت و ...) و از حیث معایب سیستم حمل‌ونقل عمومی در سطح انسانی(رفتار رانندگان، مسافران، مدیران و پلیس) و در سطح زیرساخت(محدودیت‌های سازمانی و کم و کیف نامناسب خدمات و امکانات در وسایل نقلیه‌ی عمومی) تعیین کننده است.

واژه‌های کلیدی: سواری شخصی؛ شهروندان؛ شهر مشهد؛ سفرهای روزانه

[۱] مربی پژوهش عضو هیأت علمی گروه توسعه‌ی پایدار شهری و منطقه‌ای سازمان جهاد دانشگاهی خراسان رضوی
foroughzadeh.simin@gmail.com

[۲] مربی پژوهش عضو هیأت علمی گروه توسعه‌ی پایدار شهری و منطقه‌ای سازمان جهاد دانشگاهی خراسان رضوی(نویسنده‌ی مسؤول) soltani.sahar@hotmail.com

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

مقدمه

از جمله اصول توسعه‌ی پایدار، کاهش وابستگی به وسایل نقلیه‌ی شخصی در حمل‌ونقل درون‌شهری و استفاده از حمل‌ونقل عمومی است و هدف از آن، یافتن آسوده‌ترین راه جابه‌جایی مردم و وسایل نقلیه با کم‌ترین میزان مصرف انرژی، مقبول‌ترین هزینه، کم‌ترین میزان ترافیک و اثرات سوء زیست‌محیطی مانند آلودگی هوا و صدا است(سرور و امینی،۱۳۹۲: ۲۷). استفاده از وسیله‌ی نقلیه‌ی شخصی باعث افزایش مصرف و قیمت سوخت، ترافیک، آلودگی‌های زیست-محیطی می‌شود که همگی با اصول توسعه‌ی پایدار در تضاد است.

طبق رده‌بندی سال ۲۰۱۹ وبسایت IQAir، در فهرست ۹۸ عددی آلوده‌ترین کشورهای جهان از نظر هوا، ایران جای‌گاه بیست و هفتم را دارد. در فهرست آلوده‌ترین شهرها هم در میان ۴۶۸۰ شهر جهان، تهران، پایتخت ایران، جای‌گاه پانصد و هشتاد و دوم را به خود اختصاص داده است(باشگاه خبرنگاران جوان، ۱۳۹۸)

به گزارش مرکز مطالعات انرژی آمریکا متوسط سرانه‌ی مصرف بنزین، در سال ۲۰۱۰ در ایران با جمعیتی بالغ بر ۷۵,۱ میلیون نفر، حدود ۳۰۸ لیتر اعلام شده است. اما متوسط سرانه‌ی مصرف بنزین، در مجموع ۲۸ کشور عضو اتحادیه‌ی اروپا با جمعیتی حدود ۵۰۷ میلیون نفر، حدود ۲۴۷ لیتر بوده است. یعنی سرانه‌ی مصرف بنزین هر فرد در ایران ۶۱ لیتر بیش‌تر از سرانه‌ی مصرف بنزین هر فرد در کشورهای عضو اتحادیه‌ی اروپا است(جنوبی،۱۳۹۲: ۶۵).

پدیدارشدن چنین مشکلاتی نظیر آلودگی شهرهای بزرگ و افزایش سرانه‌ی مصرف بنزین، منجر به تشویق مردم به استفاده از حمل‌ونقل همگانی به عنوان یک راهبرد مدیریت شهری شده است. علی‌رغم اهمیت این موضوع که در تمام دنیا شهرها به سمت و سوی حمل‌ونقل عمومی حرکت کرده و تمامی سیاست‌گذاری‌ها در راستای استفاده‌ی کم‌تر از سواری شخصی و استفاده‌ی بیش‌تر از وسایل نقلیه‌ی عمومی بوده، اما استفاده از سواری شخصی همچنان در سطح وسیعی در کشورمان رایج است و شهر مشهد هم از این قاعده مستثنی نیست. آمار موجود در سازمان حمل-ونقل و ترافیک مشهد نشان می‌دهد در درجه‌ی اول استفاده از وسایل نقلیه‌ی شخصی(۲۷.۸ درصد کل سفرها) و پس از آن اتوبوس(۲۴ درصد کل سفرهای روزانه) از عمده‌ترین وسایل نقلیه‌ی شهروندان مشهدی برای تردد در شهر بوده است.

به زعم کارشناسان حوزه‌ی حمل‌ونقل، انسان، راه و وسیله‌ی نقلیه از عناصر اصلی و مؤثر ترافیک هستند. اما در این میان انسان اصلی‌ترین نقش را دارد(خزاعی،۱۳۹۳ :۱۲). محور اصلی

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

مطالعه‌ی حاضر معطوف به مهم‌ترین ضلع این مثلث یعنی انسان است. طبیعیست که شهروندان در مورد استفاده یا عدم استفاده از وسایل نقلیه براساس منطق انتخاب عقلانی و در یک بستر اجتماعی با همه‌ی شرایط و محدودیت‌های موجود رفتار می‌کنند. تلاش می‌کنند منافع و مطلوبیت خود را افزایش دهند. بی‌تردید این انتخاب‌هایشان که با محاسباتی همراه است، مزایا و معایبی دارد. در این میان بی‌تردید رفتار سفر، هزینه‌های اقتصادی، اجتماعی، روانی و زیست‌محیطی متفاوتی را در پی دارند(گرازی و برگ،۲۰۰۸: ۶۳۱).

با توجه به خلاء اطلاعات موجود،این پژوهش به شیوه کیفی و از منظر جامعه شناختی،دلایل شهروندان و کارشناسان سازمان‌های مرتبط با موضوع تحقیق را نسبت به استفاده ساکنان شهر مشهد از سواری‌شخصی توصیف و تحلیل می‌کند و درجستجوی پاسخ به این سوال است که شهروندان مشهدی چه دلایلی برای استفاده روزانه از سواری‌شخصی دارند؟

پیشینه‌ی پژوهش

براساس جست‌وجوهای صورت‌گرفته، «فراتحلیلی بر حساسیت رفتار سفر(وسیله‌ی سفر) نسبت به شکل شهر»(محمدی و همکاران،۱۳۹۳: ۳۹۸) تنها تحقیق انجام‌شده در ایران است که به ادعای نویسندگان، به روش فراتحلیل در خصوص رفتار سفر انجام شده است. یافته‌ی به‌دست‌آمده این است که تراکم جمعیتی، فاصله تا مغازه و تراکم تقاطع، تأثیر(مثبت) بیش‌تر و تعمیم‌پذیرتری بر پیاده‌روی یا دوچرخه‌سواری دارد و تراکم جمعیتی، درصد تقاطع‌های چهارراه و فاصله تا نزدیک‌ترین ایستگاه نیز تأثیر بیش‌تری بر استفاده از حمل‌ونقل همگانی دارد. همچنین تراکم جمعیت و دو شاخص تراکم ناخالص مسکونی و اشتغال و ترکیب کاربری‌ها در سطح معنی‌داری بر استفاده از اتومبیل تأثیر منفی دارد. این تحقیق به دلیل آن‌که واژه‌ی "فراتحلیل" را به کار برده، این گونه به ذهن متبادر می‌شود که پیش از این تحقیقات زیادی در زمینه‌ی رفتار سفر انجام شده است و حال در این تحقیق نتایج پژوهش‌های انفرادی و جداگانه‌ی پیشین به صورت تلخیص‌شده و نظام‌مند شده است. اما این تحقیق علی‌رغم استفاده از کلمه‌ی فراتحلیل در عنوان، به صورت روشمند از تکنیک‌های آن(نظیر محاسبه‌ی اندازه‌ی اثر، تکنیک شمارش رأی و..) استفاده نکرده و با فاصله‌گرفتن از مبانی نظری روش فراتحلیل، صرفاً با مطالعه‌ی تعدادی تحقیق- که تعداد آن هم در مقاله ذکر نشده است-، به دسته‌بندی و توصیف متغیرهای به‌کاررفته در تحقیقات پیشین پرداخته و پس از آن تعاریف نظری این متغیرها ذکر شده است.

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

بررسی پیشینه‌ی خارجی نشان داد استفاده از حمل‌ونقل عمومی و کاهش استفاده از خودروی سواری، موضوع تعدادی از پژوهش‌های انجام‌شده بوده که عمدتاً به روش فراتحلیل انجام شده است و به لحاظ کمّی بیش از تحقیقات داخلی است. یکی از آن‌ها، «همبسته‌های روان‌شناختی استفاده از خودرو: یک فراتحلیل» است(گاردنر وآبراهام،۲۰۰۸) که در آن، ۲۳ تحقیق بررسی شد. نتایج تأثیرگذاری متغیرهای مستخرج از "نظریه‌ی رفتار برنامه‌ریزی شده"را حمایت می‌کند. عامل عادت، تأثیر وسیعی بر استفاده از خودرو داشته و تأثیر ملاحظات زیست‌محیطی بر رانندگی ضعیف بوده است.

در تحقیق دیگری «اثر مداخلات رفتاری در تغییرات رفتار حمل‌ونقل: مرور نظام‌مند، فراتحلیل و قواعد مداخله»(آرنوت و همکاران،۲۰۱۴)، پانزده متن پژوهشی با ۴۸۹۵ شرکت‌کننده و۲۷ ابزار بررسی شد و نشان داد هیچ عاملی بر فراوانی استفاده از ماشین شخصی یا افزایش سهم سفر به شیوه‌های جایگزین و بیش‌تر فعال تأثیر معنی‌دار ندارد. هیچ مدرکی دال بر اثربخشی مداخلات رفتاری در کاهش سفر با ماشین شخصی وجود ندارد. شواهد حاکی از تأثیر مداخلات رفتاری در کاهش مسافت و مدت سفرهای با ماشین شخصی محدود و استثنایی است.

اوینگ و سرورو(۲۰۰۱) هم به شیوه‌ی فراتحلیل و با انتخاب مؤلفه‌های رفتاری سفر(فراوانی سفر، طول سفر، وسیله‌ی سفر، طول پیموده‌شده‌ی سفر و سفر با اتومبیل) نشان دادند که فراوانی سفر تابعی از متغیرهای اجتماعی، اقتصادی و طول سفر تابعی از متغیرهای شکل شهری و انتخاب وسیله‌ی سفر تابعی از هر دو متغیر است.

لک(۲۰۰۶) «تأثیر شکل شهر را بر رفتار سفر» به روش فراتحلیل با هفده تحقیق انجام‌شده در زمینه‌ی تأثیر خصوصیات شکل شهر بر سفر بررسی کرد. نتایج بیان‌گر تأثیر زیاد تراکم جمعیتی و اشتغال بر رفتار سفر بود. رابطه‌ی محکمی بین تنوع کاربری زمین و سفر تشخیص داده شد و اختلاط کاربری‌های مختلف اعم از مغازه‌ها و تسهیلات عمومی می‌تواند تأثیر زیادی بر نوع وسیله‌ی سفر داشته باشد.

دسته‌ی دیگر از تحقیقات، به انتخاب وسایل نقلیه‌ی افراد برای جابه‌جایی در شهر و یا دلایل جذب و دفع شهروندان به وسایل نقلیه پرداخته‌اند. یافته‌های به‌دست‌آمده از «عوامل مؤثر بر استفاده از ماشین شخصی در سفرهای روزانه و تصمیم به کاهش آن: پرسش درباره‌ی خودخواهی یا سؤالی اخلاقی»(آبراهامز و همکاران، ۲۰۰۹) حاکی از آن است که استفاده از ماشین شخصی بیش

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

از هر عامل دیگری تحت تأثیر متغیرهای مرتبط با فرد(رفتار ادراک‌شده) است. در حالی که کاهش استفاده از سواری شخصی به وسیله‌ی متغیرهای اخلاقی توضیح داده می‌شود.

نتایج تحقیق سرورو و دونکن(۲۰۰۳) هم نشان داد که کاربری مختلط زمین، قدرتمندترین عامل طراحی شهری است که بر تمایل ساکنان برای انجام سفرهای پیاده تأثیر می‌گذارد. نتایج گزارش پیمایش ملی سفر(۲۰۱۳) نشان داد در انگلستان ۶۴ درصد از سفرهای شهری و ۷۸ درصد از کل مسافت طی‌شده به وسیله‌ی شهروندان با ماشین شخصی بوده است. قیمت سوخت و وضعیت عمومی اقتصادی بر داشتن و میزان استفاده از ماشین شخصی تأثیر داشته است و علاوه بر آن بازده سوخت و مالیات هم از عوامل تأثیرگذار بوده‌اند. طبق «پیمایش سفرهای خانوار» در آمریکا، روند استفاده از اتومبیل شخصی توسط افراد در بازه‌ی سنی ۱۶ تا ۳۴ سال و در بین سال-های ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۱ مورد مطالعه قرار گرفت و نتایج حاکی از کاهش ۲۳ درصدی استفاده از خودروی شخصی طی این سال بود. محققان افزایش قیمت، قوانین جدید اعطای گواهی‌نامه‌ی رانندگی، بهبود فن‌آوری در حمل‌ونقل عمومی که استفاده از ماشین‌های جایگزین را توسعه بخشیده است و به تغییر ارزش‌ها و اولویت‌های نسل جوان اشاره کردند.

در نظرسنجی انجام‌شده در شهر کارستاد سوئد، مهم‌ترین دلایل کاهش استفاده‌ی کارمندان از سواری شخصی در سفرهای کاری روزانه، بهبود سیستم حمل‌ونقل همگانی و دورکاری عنوان شد. کاهش زمان سفر، افزایش پی‌درپی و کاهش کرایه، عوامل افزایش استفاده از سیستم‌های حمل‌ونقل همگانی در این شهر بود(اریکسون و همکاران،۲۰۰۸، به نقل از حبیبیان،۱۳۹۱ ب:۱۱۹).در تحقیق «کاهش سفرهای ماشینی در شهرهای استرالیا» به دو متغیر تراکم جمعیت و اشتغال توجه شد و به این نتیجه رسید که در شهرهای متراکم در مقایسه با شهرهای پراکنده از ماشین کم‌تر استفاده می‌شود(لوک،۲۰۰۳، به نقل از رهنما،۱۳۸۷:۲). در انگلستان سیاست‌های جذب رانندگان سواری شخصی به سایر طریقه‌های حمل‌ونقل در سفرهای کوتاه(کم‌تر از ۸ کیلومتر) بررسی شد؛ نتایج نشان داد اتوبوس و پیاده‌روی دارای بیش‌ترین پتانسیل جذب مسافر از وسیله‌ی نقلیه‌ی شخصی هستند(ماکت،۲۰۰۱، به نقل از حبیبیان و همکاران،۱۳۹۱ الف:۱۷). تحقیق سرورو(۲۰۰۳) در مریلند نشان‌دهنده‌ی تأثیر اختلاط کاربری بر رفتار سفر است. تشدید و اختلاط کاربری می‌تواند بر رانندگی به تنهایی یا با دیگران و تشویق به استفاده از حمل‌ونقل عمومی تأثیرگذار باشد. محققان دیگری که به «بررسی تأثیر شکل شهر بر رفتار سفر افراد در کره» پرداخته بودند، برای خصوصیات شکل شهر متغیرهایی چون اندازه‌ی شهر، تراکم، توزیع کاربری‌ها و خوشه‌بندی را تعریف کرده و

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

این خصوصیات را در دو گروه بررسی کردند. آن‌ها دریافتند اندازه‌ی بزرگ شهر، تراکم بالا، توزیع ناموزون و الگوی پراکنده موجب کاهش سفرهای انجام‌شده با خودرو می‌شود(نام و همکاران،۲۰۱۲).

ملاحظه می‌شود که تحقیقات پیشین، به بررسی عواملی پرداخته‌اند که بر میزان و استفاده و یا عدم استفاده از ماشین شخصی در سفرهای روزانه تأثیرگذار بوده است. طبق آن‌ها رفتار سفر ساکنان و انتخاب وسیله‌ی نقلیه برای جابه‌جایی در شهر به عنوان یک کنش دارای ماهیت چندبعدی و پیچیده بوده و تابع سه دسته‌ی متغیر است: ویژگی‌های فردی، کالبدی شهر و بالاخره وضعیت سیستم حمل‌ونقل همگانی.

از میان متغیرهای فردی، عادت افراد، زنجیره‌ای‌بودن سفر در طول روز، سهولت و آسایش در سفر، راحتی و زمان سفر از مهم‌ترین دلایل استفاده از ماشین شخصی گزارش شده است. تراکم جمعیت و تنوع کاربری زمین نیز از مهم‌ترین متغیرهای کالبدی(شکل شهر) هستند که در بسیاری از تحقیقات، بررسی شده است و عمدتاً نتایج مشابهی نیز به‌دست داده‌اند؛ به این معنی که با افزایش تراکم جمعیت در شهر و تنوع کاربری زمین، سرانه‌ی سفر با اتومبیل شخصی کاهش می‌یابد. بهبود سیستم حمل‌ونقل همگانی نیز در کاهش استفاده از سواری شخصی تعیین‌کننده بوده است. به استثنای تعداد کمی از تحقیقات که دلایل استفاده از سواری شخصی را به طور خاص و یا در حاشیه بررسی کرده‌اند، در ایران تاکنون تحقیقی صورت نگرفته است و تحقیق حاضر در پی آن است که این موضوع را با روشی کیفی در شهر مشهد انجام دهد.

مبانی نظری پژوهش

از دیدگاه جامعه‌شناختی، انتخاب وسیله‌ی نقلیه برای جابه‌جایی در شهر یک کنش تلقی می‌شود که مسبوق بر یک فرایند تصمیم‌گیری[1] است. تصمیم‌گیری به عنوان جریانی ذهنی با ترجیحات کنش‌گر در ارتباط است و «یک فرایند جامع است و نه صرفاً یک عمل ساده‌ی انتخاب از بین گزینه‌های مختلف»(گیوریان،۱۳۸۱:۲۶۳). تصمیم‌گیرنده باید تصمیم بگیرد از میان منابعی که در اختیار دارد، چه منابعی را انتخاب و از میان راه و روش‌های مختلفی که برای استفاده از این منابع در نیل به هدف وجود دارد، چه راه و طریقه‌ی خاصی را برمی‌گزیند(سعادت،۱۳۷۲: ۱۴-۱۳).

[1]Decision Making preference

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

تبیین این کنش یعنی انتخاب وسیله‌ی نقلیه برای رسیدن به مقاصد مختلف در شهر، درقالب دیدگاه ساختارگرا و کنش‌گرا و ترکیبی قابل تبیین است. به این منظور به برخی از مهم‌ترین نظریه‌های ذیل این سه دیدگاه اشاره می‌شود.

دیدگاه ساختارگرای علّی

این دیدگاه بر پایه‌ی ساختارهای اجتماعی است و بر این اساس ساختارها را عامل پیدایش بسیاری از امور اجتماعی می‌دانند. طبق این دیدگاه قدرت علّی ساختارهای اجتماعی در مکانیسم-های علّی نهفته است که افعال افراد واسطه‌ی بروز آن‌هاست(لیتل،۱۳۷۳: ۱۷۱-۱۶۶). ساختارها با فراهم‌کردن جوی از منع و ترغیب بر فاعلان درون سیستم اعمال اثر می‌کنند. فاعلان هم رفتار خود را با آن‌ها هماهنگ می‌سازند(همان).

یکی از نظریات ساخت‌گرایانه، نظریه‌ی پارسونز[1] است. به نظر وی افراد به دلایل مختلف مبتنی بر ارزش و بر طبق تعریف اجتماعی که از موقعیت خود دارند، دست به انتخاب می‌زنند. وی با تأکید بر جنبه‌ی سودجویانه و هنجارگذار کنش اجتماعی این نکته را می‌پذیرد که به‌واقع محدودیت‌های اجتماعی بر کنش اجتماعی اعمال می‌شود(استونز،۱۳۷۹: ۱۵۴-۱۵۲). پارسونز به ساختار توجه داشته و آن را یک فراگرد فعالانه، خلاقانه و ذهنی می‌داند که از چهار عنصر تشکیل شده است: کنش‌گر، هدف، موقعیت کنش اعم از چیزهایی که کنش‌گر نمی‌تواند تحت نظارتشان داشته باشد(شرایط) و چیزهایی که کنش‌گر می‌تواند بر آن‌ها نظارت داشته باشد(وسایل)، هنجارها و ارزش‌ها(ریتزر،۱۳۷۴: ۵۳۰-۵۲۹). به زعم کرایب[2]، پارسونز به جای تأکید بر اراده‌گرایی و انتخاب‌های کنش‌گران منفرد، بر شیوه‌هایی تأکید می‌کند که این انتخاب‌ها را محدود و حتی تعیین می‌کند. به تدریج پارسونز از مفهوم کنش‌گر اراده‌مند به بحث از نحوه‌ی تحدید گزینش‌های کنش-گر پرداخته و مفهوم کنش را به نظام اجتماعی بسط می‌دهد(کرایب،۱۳۸۱: ۵۶).

دیدگاه کنش‌گرا

نظریه‌ی فیش باین و آیزن(۱۹۹۹)[3] از تئوری‌های برجسته‌ی رفتار اجتماعی است که بر اساس آن رفتار[4] در پی زنجیره‌ای از عوامل به وجود می‌آید. حلقه‌ی قبل بروز رفتار، «قصد و نیت» به

[1] Parsons
[2] Craib
[3] Fishbein & Ajzen
[4] Behavior

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

انجام یک رفتار است. قصد و نیت تابع گرایش به سوی آن رفتار[1] و هنجار ذهنی[2] رفتار است. در گرایش به سوی آن رفتار، فرد انجام یک رفتار یا یک پدیده را از نظر خودش ارزیابی می‌کند. هنجار ذهنی منعکس‌کننده‌ی نفوذ و فشار اجتماعی است. میزان تأثیر هریک از این دو متغیر(گرایش و هنجار ذهنی) در به‌وجودآمدن قصد و نیت، همیشه یکسان نیست و بستگی به شخصیت فرد و شرایط اجتماعی دارد. گرایش به رفتار، خود تابع دو عامل دیگر در نظر می‌شود. انتظار فایده‌ی[3] رفتار و ارزیابی فایده‌ی[4] رفتار. انتظار فایده، یعنی یک شخص تا چه حد از یک پدیده انتظار فایده دارد. در ارزیابی فایده، شخص ارزیابی می‌کند که آیا پدیده‌ی مورد نظر برای او فایده دارد یا نه. متغیر هنجار ذهنی منعکس‌کننده‌ی نفوذ و فشار اجتماعی روی یک شخص برای انجام یک رفتار است. این افراد یا گروه‌ها نقش یک مرجع هدایت‌کننده‌ی رفتار را دارند. لذا این متغیر خود به دو عامل دیگر تجزیه می‌شود: انتظار دیگران مهم[5] و انگیزه‌ی پیروی از انتظار دیگران مهم(رفیع‌پور،۱۳۷۲: ۱۱-۹).

دیدگاه ترکیبی

این رویکرد تکمیل‌کننده‌ی نظریات کنش‌گرا و ساخت‌گرا است. گیدنز[6] معتقد است که ساختار و عاملیت در عملکرد جاری اجتماعی هیچ‌گونه جدایی از هم ندارند و دو بعد تفکیک‌ناپذیر واقعیت اجتماعی را تشکیل می‌دهند(گیدنز،۱۳۷۹: ۷۵۵). وی با تأکید بر مفهوم عاملیت به انتخاب بها می‌دهد و کنش‌گر را دارای قدرت انتخاب می‌داند(همان:۶۰۲). ساختار، هم محدودکننده و الزام‌آور است و هم تواناکننده(همان:۷۵۶). بوردیو[7] معتقد به تطابق میان فضای طبقات اجتماعی و فضای رفتارهاست(بوردیو،۱۳۸۱: ۳۲-۳۱). از نظر وی فضای اجتماعی از طریق فضای امکانات منجر به سلیقه‌ها(یا عادت‌واره‌ها)[8] می‌شود. نکته‌ی اصلی این است که عادت‌واره‌ها نزد افراد و طبقات متفاوت یکسان نیست. یک رفتار واحد یا یک دارایی واحد ممکن است در نظر کسی یا طبقه‌ای یعنی در قالب عادت‌واره‌ی او ممتاز، برای دیگری پوچ و برای سومی معمولی باشد(بوردیو،۱۳۸۱: ۳۷-۳۴). بر پایه‌ی استدلال وی، منش، محل برخورد ساختار و کنش است و

[1] Attitude toward the behavior
[2] Subjective Norm
[3] Expectation of an outocome
[4] Evaluation of outcome
[5] Significat others
[6] Giddens
[7] Bourdieu
[8] habitus

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

به مجموعه‌ای نسبتاً ثابت از خلق‌وخوها گفته می‌شود که محصول تجربه‌های کنش‌گران در موقعیت‌های خاصی در ساختار اجتماعی است. بنابراین منش پایه‌ی فهم ما از جهان است(جلائی‌پور، ۱۳۸۷: ۳۱۸) در این معنا منش، صرفاً الزام‌آور و محدودکننده نیست بلکه یاری‌گر و نیرو بخش هم هست(همان:۳۱۸).

چهارچوب مفهومی پژوهش

جابه‌جایی در شهر به دلیل آن‌که تحرکی آگاهانه و دارای معنا بوده، به تناسب موقعیت، تغییرپذیر بوده، فراگردی فعالانه و ارادی داشته و هدفمند نیز هست، عمل/ کنش[1] نامیده می‌شود. این کنش طی یک فرایند تصمیم‌گیری به وجود می‌آید و آگاهانه و مستعد به دلیل است(آقانظری،۱۳۹۳: ۱۵۵-۱۵۴). لذا فهم مشابهت‌های درونی رفتارهای اجتماعی مستلزم آگاهی از دلیل مشترک افراد است. از دیدگاه جامعه‌شناسی ساختارگرا، قوانین، هنجارها و نقش‌ها از عناصر مهم ساختاری هستند که موجبات تحدید و ترغیب رفتار را فراهم می‌کنند و به عنوان محرک بر شکل‌گیری رفتار اجتماعی تعیین‌کننده هستند. قوانین همواره بر رفتار افراد قید و بند می‌زنند. از این زاویه، بخشی از قوانین موجود در جامعه و بخش حمل‌ونقل می‌تواند بر چگونگی انتخاب وسیله‌ی نقلیه توسط شهروندان تأثیرگذار باشد.

هنجار، باعث منع و ترغیب رفتار می‌شود. از این منظر هم تشویق و یا سرزنش اجتماعی و یا ذهنیت مثبت و منفی افراد جامعه نسبت به وسایل نقلیه‌ی درون‌شهری، همچنین بسترهای مساعد و یا نامساعد جامعه بر انتخاب وسایل نقلیه‌ی شهروندان برای جابه‌جایی در شهر تعیین‌کننده است. هر نقش نیز مجموعه‌ای از الگوهای عمل خاص یک موقعیت است. نقش‌ها همانند هنجارها و قوانین، با دوام و پایدار بوده و از قدرت منع و ترغیب برای انجام رفتار برخوردارند. مشکلات مربوط به نقش‌ها نیز همانند نقش‌ها از عناصر ساختاری محسوب شده و بر رفتار انسان‌ها تأثیر می‌گذارند. از این زاویه هریک از افراد سیستم حمل‌ونقل اعم از رانندگان، پلیس، مدیران حوزه‌ی حمل‌ونقل و حتی مسافران دارای کنش و واکنشی هستند که این موارد بر انتخاب وسیله‌ی نقلیه توسط شهروندان برای تردد درون‌شهری تعیین‌کننده است.

[1]Action

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

طبق دیدگاه کنش‌گرا، افرادی که انتظار فایده‌ی بیش‌تری از سواری شخصی دارند و در ارزیابی‌های خود از این وسیله هم به نتایج مثبتی رسیده‌اند، گرایش مثبتی نسبت به استفاده از آن خواهند داشت. چنانچه دیگران‌مهم از آن‌ها انتظار استفاده از سواری‌شخصی داشته باشند، میزان استفاده از این وسیله در بین شهروندان بیش‌تر خواهد شد و بالاخره طبق رویکرد ترکیبی، ساختار و عاملیت از هم جدایی‌ناپذیرند. کنش‌گر در عین آن‌که دارای اراده و صاحب اختیار است و می‌تواند نوع وسلیه‌ی نقلیه‌ی خود را انتخاب کند، اما انتخاب‌های او در دایره‌ای است که ساختار برای او تعیین می‌کند و بالاخره آن‌که کنش‌گر با قرارگرفتن در طبقه‌ی اجتماعی خود، سلیقه‌ها و عاداتی در او رشد می‌کند که در نهایت به کنشی متمایز از دیگران ختم می‌شود. به این ترتیب شهروندان به دلیل الزام ساختار و ارزیابی هزینه، فایده و حتی انتظار دیگران‌مهم و بالاخره عادات و سلایق نهادی‌شده، وسیله‌ی خود را برای جابه‌جایی در شهر انتخاب می‌کنند. در این بررسی تمرکز اصلی بر روی گروهی از شهروندان است که از میان وسایل مختلف، خودروی شخصی را انتخاب می‌کنند. به این ترتیب تحقیق حاضر تلاشی است برای تجزیه و تحلیل علمی دلایل استفاده‌ی این گروه از شهروندان مشهدی از سواری شخصی برای مقاصد مختلف روزانه ی درون شهر.

روش پژوهش

روش تحقیق کیفی بوده و از مصاحبه‌های انفرادی و گروهی برای گردآوری اطلاعات استفاده شده است. مصاحبه‌های انفرادی با چهار گروه(شهروندان به عنوان گروه هدف، رانندگان تاکسی و اتوبوس، راهبر مترو به عنوان شاهدان عینی) انجام شد. انتخاب نمونه از این چهار گروه به شیوه‌ی نمونه‌گیری ملاک‌محور بوده و اعضای نمونه بر اساس ملاک‌های مهمی انتخاب شدند که حامل اطلاعات زیادی بودند(گال، بورگ وگال،۱۳۸۴: ۳۹۳). تعداد ۳۵ نفر از شهروندان، از گروه‌های منزلتی مختلف و ۱۵ نفر از رانندگان وسایل نقلیه‌ی عمومی نیز با در نظر داشتن متغیرهای زمینه‌ای متفاوت برای مصاحبه انتخاب شدند.

مصاحبه‌های گروهی به شیوه‌ی بحث گروهی متمرکز(FGD)[1]با شهروندان مشهدی و کارشناسان دستگاه‌های مرتبط و با در نظر داشتن اندازه‌ی کافی گروه‌ها برای طرح دیدگاه‌های متنوع و متفاوت در جلسه(کروگر و کیسی[2]،۲۰۰۰ :۱۰) به صورت جداگانه و با هشت شرکت‌کننده

[1] Focus group discussion
[2] Krueger&Casey

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

و طی هشت جلسه برگزار شد. از ویژگی‌های شرکت‌کنندگان در جلسات گروه متمرکز، حضور افراد همگن با ویژگی‌های مشابه است. ترکیب افراد تأثیر درخور توجهی بر پویایی گروهی دارد و به همین دلیل می‌تواند مشوق بحثی، مولد یا مانع آن شود(بلور و همکاران،۲۰۰۸ و فرن،۲۰۰۱) و از آن‌جا که هدف در بحث گروهی متمرکز شناخت طیف نظرات شرکت‌کنندگان از موقعیت و نه قضاوت درباره آن‌هاست(کروگر،۱۹۸۸: ۹۶)، لذا شرکت‌کنندگان باید با توجه به معیارها و مشخصات معین انتخاب شوند(ریچی و لوئیس،۲۰۰۳). به این منظور برای انتخاب شهروندان در گروه‌های منزلتی مختلف، با توجه به شاخص‌های مد نظر ماکس وبر(ثروت، منزلت و قدرت)، پرسش‌نامه‌ی غربال‌گر ساخته شد و به کمک آن، فرد واجد شرایط برای شرکت در اولین بحث گروهی انتخاب شد. جست‌وجوی افراد برای جلسات بعدی براساس پرسش‌نامه‌ی غربال‌گر و معرفی زنجیره‌ای شرکت‌کنندگان در هر جلسه بود و به این ترتیب افرادی مطلع و با ویژگی-های مذکور انتخاب شدند(گال، بورگ و گال،۱۳۸۴: ۳۹۳).

داده‌ها پس از مصاحبه تبدیل به متن و پس از ورود به نرم‌افزار تحلیل داده‌های کیفی(maxqda) کدگذاری و تحلیل شد. کدگذاری به شیوه‌ی تحلیل تماتیک[1](درون‌مایه یا موضوعی) و با هدف الگویابی داده‌ها، انجام شد. در روش تماتیک، داده‌های مورد تحلیل، متنی هستند. این تحلیل مبتنی بر استقرای تحلیلی که در آن محقق از طریق طبقه‌بندی داده‌ها و الگویابی درون‌داده‌ای و برون‌داده‌ای به یک سنخ‌شناسی تحلیلی دست می‌یابد. به عبارتی تحلیل تمایتک عبارت است از عمل مفهوم‌یابی و شناسایی تم‌های محوری با هدف کشف این مهم که داده‌ها چه می‌گویند (فیلدینگ،۱۹۸۶، به نقل از محمدپور،۱۳۸۹،الف: ۶۷). با واکاوی محتوایی مصاحبه‌ها و بر پایه‌ی دیدگاه مشارکت‌کنندگان، مقوله‌ها استخراج و به صورت مدل ترسیم و تفسیر می‌شوند.

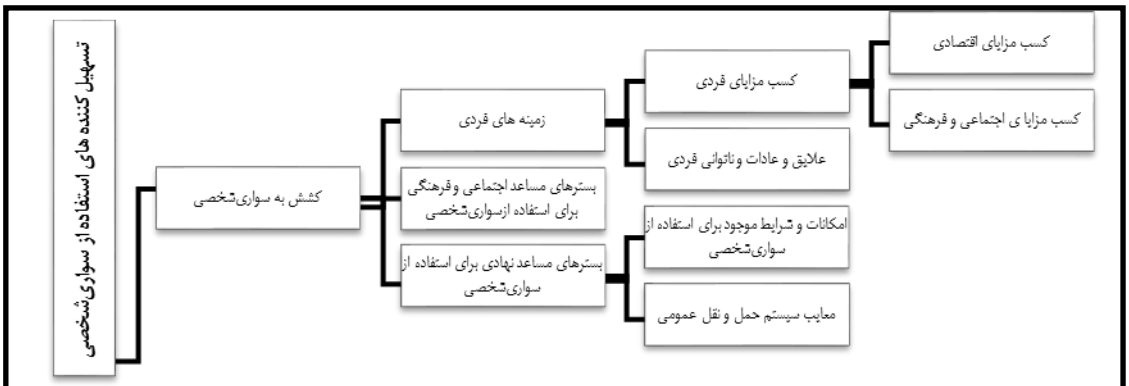
برای اعتبارسنجی در پژوهش‌های کیفی، معیارهای متفاوتی توسط جانسون و کریستینسن(۲۰۰۸) به نقل از محمدپور(الف)۱۳۸۹؛ استراوس و کوربین(۲۰۰۸) به نقل از محمدپور(ب)۱۳۸۹؛ گال، بورگ و گال،۱۳۸۴؛ مطرح شده است. در تحقیق حاضر از تشخیص خارجی، زاویه‌بندی پژوهش‌گر، تشریح نحوه‌ی ساخت مفاهیم و تمامیت زمینه‌ای استفاده شده است.

[1] thematic analysis

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

یافته‌های پژوهش

کشف «دلایل» کنش افراد که همان انتخاب خودوری شخصی برای تردد روزانه در شهر، هدف پژوهش حاضر بود، با واکاوی و فهم درون‌مایه‌ی دلایل که نوعاً از جنس معانی هستند، تسهیل‌کننده‌ها و بازدارنده‌های استفاده از سواری شخصی شناسایی شد. این مقاله با اتکا بر یک بخش از نتایج(تسهیل‌کننده‌های استفاده از سواری شخصی یا کشش به سواری شخصی) تدوین شده است که مضامین اصلی و فرعی در شکل شماره‌ی (۱) آمده است.

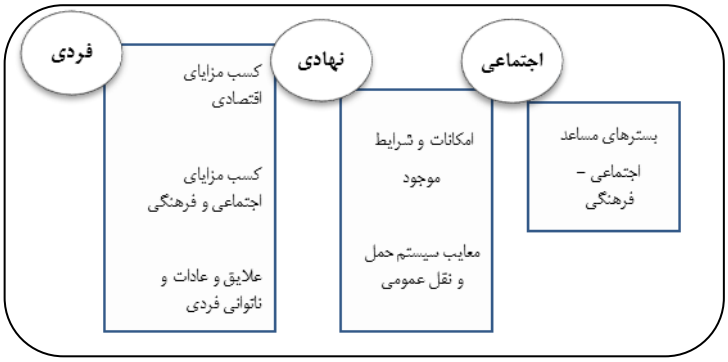


شکل شماره‌ی یک- تسهیل‌کننده‌های استفاده از سواری شخصی

تسهیل‌کننده‌های استفاده از سواری شخصی

بخش عمده‌ی استفاده از سواری شخصی برای شهروندان، ناشی از تسهیل‌کننده‌های فردی، اجتماعی و نهادی است. این تسهیل‌کننده‌ها در حوزه‌ی فردی، علاوه بر عادات و علایق، همچنین ضعف و ناتوانی فردی ناشی از کسب مزایای اقتصادی و اجتماعی- فرهنگی به هنگام استفاده از سواری شخصی است. در حوزه‌ی اجتماعی، بسترهای مساعد اجتماعی و فرهنگی زمینه‌ی مساعدی را برای استفاده از سواری شخصی فراهم می‌کند و در حوزه‌ی نهادی یا امکانات و شرایط موجود برای استفاده از سواری شخصی امکان استفاده از این وسیله را برای فرد به وجود می‌آورد و یا معایب موجود در سیستم حمل‌ونقل عمومی(در دو سطح انسانی و زیرساخت)، به گونه‌ای عمل می‌کنند که فرد را از وسایل نقلیه‌ی عمومی رانده و به سمت خودروی شخصی می‌برد.

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]



نمودار شماره‌ی یک- تسهیل‌کننده‌های استفاده از سواری شخصی در سه سطح فردی، اجتماعی و نهادی

الف: زمینه‌های فردی، هنگام استفاده از سواری شخصی

❖ **کسب مزایای اقتصادی به هنگام استفاده از سواری شخصی**

منظور منافع مادی‌ای است که فرد به هنگام استفاده از سواری شخصی به دست می‌آورد. برخی برای کسب درآمد و امرار معاش هر روز از وسیله‌ی خود استفاده می‌کنند و برای گروهی دیگر این هزینه‌ی پایین استفاده از سواری شخصی در مقایسه با سایر وسایل است که اهمیت دارد.

«ما معمولاً برای رفت‌وآمدهای داخل شهر از ماشین خودمان استفاده می کنیم....علاوه بر این‌که سرعتش بالاتره و راحت‌تریم، به صرفه است و هزینه‌های زندگی‌مون کم‌تر می‌شه.» (شهروند زن، جوان، کارمند)

«من تو مسیر رفت و برگشت به محل کارم، مسافر هم می‌زنم. این‌جوری به نفعم هست که با وسیله‌ی خودم برم سرکار»(شهروند مرد، میان‌سال، شغل آزاد)

« مسیرهای طولانی هزینه‌ی تاکسی زیاد میشه و ترجیح میدن با ماشین خودشون برن و هزینه کم‌تر میشه...تازه بعضی‌ها با ماشین شخصی خودشون مسافرکشی هم می‌کنن. هم به کارشون میرسن و هم پول در میارن»(راننده‌ی تاکسی، ۱۰ سال سابقه‌ی کار)

❖ **کسب مزایای اجتماعی– فرهنگی، هنگام استفاده از سواری شخصی**

سودمندی استفاده از وسیله‌ی نقلیه و تردد در شهر صرفاً جنبه‌ی مالی ندارد؛ بلکه دارای مزایایی از جنس اجتماعی و فرهنگی است. افراد هنگام استفاده از خودروی شخصی خود احساس راحتی می‌کنند و به خصوص در مواقعی که کودک و سال‌مند همراه فرد است، اهمیت بیش‌تری دارد. گروهی نیز وسیله‌ی شخصی را یک کالای لوکس می‌دانند و به هنگام تردد با آن در سطح

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

شهر منزلت اجتماعی کسب می‌کنند. افراد هنگام استفاده از ماشین شخصی خود احساس امنیت بیش‌تری می‌کنند. برخی از جوانان هم به منظور تفریح و گذران اوقات فراغت با ماشین شخصی در شهر تردد می‌کنند. به‌گونه‌ای که برای آن‌ها خیابان‌گردی با ماشین شخصی یک تفریح شده است. لذت همراهی و خوش‌گذشتن با خانواده، امکان استراحت، سرعت بیش‌تر و عدم اتلاف وقت از دیگر مزایای استفاده از سواری شخصی برای افراد بوده است. گروهی نیز صرف زمان بیش‌تر در مقصد و استفاده از ماشین در طول روز و حمل وسایل و بار و مهم‌تر از همه جابه‌جایی درب به درب و اختیار و آزادی عمل به هنگام سفر درون شهری را از مزایای استفاده از سواری شخصی می‌دانند. به این معنی که آن‌ها خود، زمان حرکت، مسیر، همراهان، مقصد، توقف‌های ضروری و.. را انتخاب می‌کنند و در زمان حرکت به سخنرانی یا موسیقی مورد علاقه‌ی خود گوش می‌دهند.

«برای تفریح و زیارت و یا حتی خرید با ماشین خودمان راحت‌تریم...زمان رفت و برگشت دست خودمان است. نزدیک محل پارک می‌کنیم... بعد از خرید، وسایل را داخل ماشین می‌گذاریم و خستگی رفع می‌کنیم. اگر هم بیرون از شهر و تفریح برویم، وسایل را داخل ماشین می‌گذاریم و هر جا بخواهیم ترمز می‌زنیم... ماشین در اختیار خودمونه» (شهروند مرد، معلم، جوان)

«تو ماشین اعضای خانواده در کنار هم هستیم...هم‌صحبت می‌شیم و موسیقی دل‌خواهمون رو می‌گذاریم ....استفاده از وسایل عمومی معطلی داره.....این‌جوری اذیت نمی‌شیم»(شهروند مرد، میان‌سال، کارمند)

«استفاده از وسیله‌ی شخصی راحت‌تره... مردم با وسیله‌ی خودشون خیلی سریع‌تر میتونن کاراشون رو انجام بدن... مواقعی که عجله دارن ماشین شخصی بهتر از وسایل عمومیه»(راننده‌ی تاکسی، ۱۵ سال سابقه‌ی کار)

«وقتی با ماشین خودم میرم دانش‌گاه خیلی باکلاس‌تره... اتوبوس سوارشدن کلاس آدم رو میاره پایین»(شهروند مرد، جوان، دانشجو)

❖ علایق و عادات و ناتوانی فردی

تعدادی بر حسب عادت روزانه‌ی خود، از سواری خود استفاده می‌کنند و برای تردد و انتخاب وسیله‌ی نقلیه، از پیش فکری نمی‌کنند. از آن‌جائی که عادت طی یک زمانی شکل می‌گیرد، حاضر به تغییر آن هم نیستند. برخی هم تمایلی به استفاده از سایر وسایل نقلیه ندارند و آگاهانه از آن‌ها استفاده نمی‌کنند. افرادی هم هستند که هنگام استفاده از وسایل نقلیه‌ی عمومی ناتوان و ضعیف‌اند

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

و حال بدی به لحاظ جسمی(تهوع، سرگیجه و..)پیدا می‌کنند. برخی هم به دلیل رفتارهای نامناسب مسافران و یا به طور خاص حضور افراد بیمار و تماس آن‌ها با سایر مسافران، از واگیربودن بیماری واهمه دارند. لذا تمایلی به استفاده از این وسایل ندارند و سراغ ماشین خود می‌روند.

«هر موقع اتوبوس سوار می‌شم حالم بد می‌شه..... شلوغه.. بعضی از صندلی‌ها برعکس هست... می‌بینی از اون طرف یکی سرفه و عطسه می‌کنه...» (شهروند زن، میان‌سال، بازنشسته)

«من هیچ موقع فکر نکردم که برای رفت‌وآمدهای روزانه‌ی تو شهر به جای استفاده از ماشینم بیام سوار اتوبوس و مترو بشم.... دیگه عادت کردم هرروز با وسیله‌ی خودم میرم» (شهروند مرد، جوان، دانشجو)

ب: بسترهای مساعد اجتماعی– فرهنگی برای استفاده از سواری شخصی

احساس عدم امنیت یا امنیت پایین در میان شهروندان در ارتباط با حوزه‌ی حمل‌ونقل عمومی، یا مربوط به داخل وسایل نقلیه‌ی عمومی و یا در خیابان و هنگام استفاده از وسایل نقلیه‌ی عمومی است. امنیت پایین در وسایل نقلیه‌ی عمومی ناظر به احتمال سرقت وسایل شخصی در اتوبوس و مترو است. همچنین جدیدبودن نسبی مترو، باعث شده است که عده‌ای به وسایل نقلیه‌ی دیگر بیش‌تر اعتماد کنند و برای رسیدن به مقصد نسبت به آن احساس اطمینان کافی و ایمنی نداشته باشند. در خیابان هم ناامنی‌هایی برای شهروندان وجود دارد. این ناامنی‌ها هنگامی رخ می‌دهد که شهروندان تصمیم به استفاده از وسایل نقلیه‌ی عمومی دارند. نظیر نداشتن احساس امنیت برای استفاده از وسایل نقلیه‌ی عمومی در شب، ایجاد مزاحمت و عدم احساس امنیت خانم‌ها هنگام انتظار برای سوارشدن به تاکسی یا در ایستگاه اتوبوس از دیگر موارد است. دسته‌ی دیگر از شهروندان در طول روز چندین تردد در شهر دارند و به اصطلاح، سفرشان در طول روز زنجیره‌ای است، لذا طی‌کردن این مسیرها با وسایل نقلیه‌ی عمومی برایشان بسیار سخت و وقت‌گیر است. ذهنیت و نگرش منفی خود یا اطرافیان نسبت به وسایل نقلیه‌ی عمومی، همچنین نارضایتی از سیستم حمل‌ونقل عمومی و افت شأن اجتماعی هنگام استفاده از این وسایل نقلیه، از دلایل دیگر تعدادی از شهروندان برای دوری از وسایل نقلیه‌ی عمومی است. در نهایت برخی هم به دلیل نبود یا کمبود تسهیلات ویژه‌ی معلولان و افراد مسن در وسایل نقلیه‌ی عمومی و به سبب عدم احساس راحتی در آن به سمت وسایل نقلیه‌ی عمومی نمی‌روند.

«ببینید من صبح اول بچه‌ام رو مهد می‌برم و بعد میرم سرکار. دوباره ظهر میرم از مهد برمی‌دارمش و می‌برم خونه‌ی خواهرم که همون نزدیک مهد هست و دوباره میرم سرکار. ظهر که از سر

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

کار می‌خوام برگردم بچه‌ام رو برمی‌دارم و میرم خونه‌ی خودمون. رفت‌وآمد تو این مسیرهای نزدیک به هم با وسیله‌ی خودم برام راحت‌تره تا با اتوبوس و تاکسی و... هم به لحاظ وقت و هم به لحاظ هزینه ...» (شهروند زن، جوان، شاغل).

«یکی دوباری سوار اتوبوس شدم. اما کیفم رو زدن... دیگه ترسیده شدم و اطمینان ندارم... از اون روز به بعد هم هر موقع سوار شدم، با ترس و لرز بوده»(شهروند زن، میان‌سال، خانه‌دار)

ج: بسترهای مساعد نهادی برای استفاده از سواری شخصی

❖ **امکانات و شرایط موجود برای استفاده از سواری شخصی**

زمینه‌ها برای استفاده از سواری شخصی در سطح نهادی به ضعف موجود در سیستم حمل‌ونقل همگانی و امکان پارک آسان وسیله‌ی شخصی در شهر برمی‌گردد. ارزان‌بودن پارکینگ در شهر و دسترسی راحت به آن بستر مساعدی برای استفاده از وسیله‌ی شخصی است. وجود بزرگ‌راه‌های متعدد در سطح شهر و ارزانی سوخت از دیگر دلایل استفاده از سواری شخصی است.

«... ایستگاه مترو نزدیک خونه نیست. بعضی موقع‌ها بوده که کلی منتظر اتوبوس شدم. تازه وقتی اومده جا برای نشستن نبوده... هم معطل شدم و هم دیرم شده و هم عصبی شدم... اگه به موقع بیاد و تعداد اتوبوس زیاد باشه.. ایستگاه‌های وسط راه هم اتوبوس خالی باشه، من هم بدم نمیاد از اتوبوس استفاده کنم...» (شهروند مرد، میان‌سال، بازنشسته)

«خیلی آدم پولداری نیستم اما وقتی می‌توانم ماشین را در پارکینگ نزدیک محل کارم بگذارم و ارزان هم برایم تمام می‌شود، خب ترجیح می‌دهم با وسیله‌ی خودم برم»(شهروند مرد، جوان، کارمند)

«خیلی‌ها مسیرشون به مترو نمی‌خوره... قطار شهری مسیرهای محدود داره...» (راهبر مترو، ۱سال سابقه‌ی کار)

❖ **معایب سیستم حمل‌ونقل عمومی**

این معایب در دو سطح انسانی و زیرساخت شناسایی شد.

- **در سطح انسانی:** به چهار گروه از افراد مؤثر در سیستم حمل‌ونقل اشاره دارد: رانندگان، پلیس، مدیران، مسافران.

– **رانندگان**: رفتار دافعه‌آمیز رانندگان وسایل نقلیه‌ی عمومی یا ناشی از عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی است و یا به دلیل مهارت کم و یا بد رانندگی‌کردن در شهر است. مسایل

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

اخلاقی و انسانی رانندگان وسایل نقلیه‌ی عمومی در ارتباط با پرداخت کرایه، نظیر نداشتن پول خرد، یا اشتباه در پرداخت بقیه‌ی پول توسط رانندگان، سوء استفاده‌ی رانندگان تاکسی در دریافت کرایه‌ی بیش‌تر و یا بحث و دعوا برای پرداخت کرایه است. علاوه بر آن درددل‌کردن و شروع به صحبت کردن با مسافران بدون هیچ اجازه و بی‌مقدمه از دیگر مصادیق رفتار نامناسب و غیر اخلاقی رانندگان با مسافران در نظر گرفته شده است. نداشتن آداب معاشرت اجتماعی معمول و منطبق با عرف با مسافران و حتی سوارنکردن مسافر در مسیر دل‌خواه از جمله دافعه‌های شهروندان برای استفاده از وسایل عمومی است.

«هنوز هم هستن راننده‌هایی که وقتی می‌شینی تو تاکسی‌شون شروع می‌کنن از در و دیوار صحبت کردن، شکایت و گله‌کردن از روزگار و مسایل اقتصادی و اجتماعی کشور.... هر کسی برای خودش مشکل داره... شنیدن درد و آه دیگران من یکی رو کلافه می‌کنه...» (شهروند زن، جوان، شاغل)

«بعضی وقت‌ها بیش‌تر از معمول کرایه دادم... یا پول خرد نداشته...یا من حواسم نبوده و بیش‌تر دادم و راننده رفته... یا ماشین رو بد جایی پارک کرده و فرصت دادن بقیه پول رو نداشته...»(شهروند زن، میان‌سال، شاغل)

«بعضی‌ها رانندگی می‌کنن. پاشونو یک دفعه می‌ذارن روی ترمز و همه‌ی مسافراهایی که ایستادن می‌افتن روی هم...» (شهروند مرد، جوان، کارمند)

– **پلیس**: شهروندان از پلیس انتظار برقراری نظم و آرامش را دارند. اما تجربه‌ی عده‌ای خلاف این موضوع است.

برخورد نامناسب پلیس، بی‌تفاوتی و گاهی عدم اجرای قانون توسط آن‌ها هنگام بروز تنش و دعوا میان مسافران یک وسیله‌ی نقلیه‌ی عمومی باعث شکل‌گیری این تصور در آن‌ها شده است.

«یک بار تاکسی منو نزدیک حرم امام رضا سوار کرد و کلی چرخوند و سر چهارراه بعدی پیاده کرد... فکر کرد من مسافرم و بعد ازم درخواست مبلغ زیادتری از پولی کرد که معمولاً تو اون مسیر می‌دادم، بین ما بحث شد... برام جالب بود که همون نزدیک ما یک پلیس هم ایستاده بود و اصلاً اعتنایی به این موضوع نکرد و به روی خودش نیاورد... فکر کنم خیلی براش عادی شده بود این چیزها...»(شهروند زن، جوان، دانشجو)

– **مدیران**: انتظار می‌رود مدیران حوزه‌ی حمل‌ونقل، مطلع‌ترین افراد در زمینه‌ی مسایل حمل‌ونقل باشند؛ اما نتایج نشان داد به باور شهروندان، مدیران درک و باور نادرستی نسبت به مسایل

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

این حوزه دارند. بررسی یک‌بعدی موضوع و نداشتن اشراف کامل به آن، عدم بررسی علمی مشکلات حمل‌ونقل از نقدهای شهروندان به مدیران بود.

«مسؤولان فکر می‌کنن وقتی تعداد اتوبوس و تاکسی را زیاد می‌کنن، همه‌ی مشکلات حل می‌شود و مردم بیش‌تر از قبل سوار وسایل نقلیه‌ی عمومی می‌شوند و ماشین‌هایشان را در منزل پارک می‌کنن. آن‌ها به چیزهای دیگر فکر نمی‌کنن. مسأله فقط تعداد اتوبوس و تاکسی نیست... باید خدمات بهتری به مردم بدهند.» (شهروند مرد، سال‌خورده، بازنشسته)

- **مسافران**: رفتار متقابل مسافران در وسایل نقلیه‌ی عمومی برای استفاده از وسایل نقلیه‌ی عمومی یک دافعه است. نظیر حمل بار در وسایل نقلیه‌ی عمومی و مشکلاتی که برای دیگران پدید می‌آید، بحث و گفت‌وگوی بلند و یا دعوا، عدم رعایت بهداشت شخصی و عمومی، عدم رعایت حقوق سالمندان، عدم رعایت حق تقدم و حتی حضور متکدیان، دست‌فروشان به منظور فروش اجناس و کودکان کار به عنوان آوازخوان، در کنار مسافران داخل اتوبوس.

«ملاحظه‌ی همدیگرو نمی‌کنن و هل می‌دن... به نظرم اصلاً بهداشت رعایت نمی‌شه. سیستم تهویه نیست و هوای بدی داره... یکی بلندبلند با یکی دیگه صحبت میکنه... یکی دیگه از مسافرا می‌بینی تمام مسیر با تلفنش صحبت می‌کنه. صدای گریه‌ی بچه‌ها هم به این‌ها اضافه کنید...»(شهروند زن، جوان، خانه‌دار)

«مادرهای زیادی دیدم که با بچه‌های خردسال سوار مترو و تاکسی و اتوبوس بودن. این وسایل عمومی پر از همهمه و سروصداست. هیچ‌کسی رعایت حال دیگری رو نمی‌کنه... تنها چیزی که یاد گرفتیم اینه که گاهی جوانی و یا حتی کودکی جای خودش رو به افراد مسن بده که این هم تازه برعکس کشورهای دیگه است» (شهروند مرد، سال‌خورده، بازنشسته)

- **در سطح زیرساخت: نا**ظر بر نواقص و یا محدودیت‌های موجود در سیستم حمل‌ونقل است که به دو طبقه تقسیم می‌شود:

- کم‌وکیف نامناسب خدمات و امکانات: کیفیت نامناسب وسایل، سرعت پایین، شلوغی، تعداد ناکافی، هزینه‌ی بالا، نظارت ناکافی، بی‌نظمی و تأخیر، تراکم و توزیع نامناسب وسایل نقلیه‌ی عمومی، مشکلات در ایستگاه‌ها، عدم تناسب تعداد مسافران و وسایل نقلیه، بی‌توجهی به حمل- ونقل پاک، مشکلات من کارت، ترافیک در شهر، عدم دسترسی آسان به وسایل نقلیه‌ی عمومی، محدودیت مسیر، فاصله‌ی مکانی با مقصد، تفکیک دو جنس در وسایل نقلیه، بالاخره کثیفی داخل اتوبوس و تاکسی.

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

– محدودیت‌های سازمانی: خدمات ناکافی یا نامناسب برای معلولان و سال‌خوردگان، محدودیت منابع مالی، عدم تناسب مالیات و خدمات.

«ایست‌گاه مترو در هر مسیری نیست و برای رسیدن به آن ایست‌گاه یا باید پیاده‌روی کنیم، یا باید سوار تاکسی شویم... به نسبت جمعیت هر محله، تعداد اتوبوس‌ها کم است و تازه ساعت کار اتوبوس‌ها هم به نظرم کم است. چه اشکالی دارد که اتوبوس‌ها تا ساعت ۱۲ شب کار کنند؟»(شهروند مرد، میان‌سال، شاغل)

«پسر من روی ویلچره... تو اتوبوس و مترو خیلی جایی برای این افراد ندارد و سخت است... تازه بعضی مسیرها خط رفت و برگشت از یک خیابان نیست. آدم کلافه می‌شه»(شهروند زن، جوان، کارمند).

«اکثر مسافرا که میخوان صبح برن سر کار، اتوبوس‌ها به‌موقع راه نمی‌افته و احتمال این‌که ترافیک گیر کنن زیاده... بعضی مسیرها اتوبوس نداره. گاهی مجبورن برای رفتن به جایی چند اتوبوس عوض کنند... کسانی که عجله دارن از اتوبوس استفاده نمی‌کنند. چون سریع حرکت نمیکنه و سر هر ایست‌گاه معطل میشه... بعضی اتوبوس‌ها تو زمستون بخاری ندارن و تابستان کولر ندارن...اتوبوس‌ها شلوغن و گاهی مجبورن بایستن– اتوبوس‌ها کثیفن و در اثر ازدحام جمعیت بوی بدی میده– سروصدا زیاده»(راننده‌ی اتوبوس، ۶ سال سابقه‌ی کار)

«تعداد اتوبوس‌ها در بعضی مسیرها کمه... تأخیر زیاد دارن و به‌موقع حرکت نمی‌کنن... شلوغی هم باعث می‌شه مردم ترجیح بدن از ماشین خودشون استفاده کنن... مردم حوصله ندارن. خسته‌اند و نمی‌خوان بر پا باشن تو اتوبوس. بعضی‌ها بچه کوچیک همراهشونه و سخته براشون...»(راننده‌ی اتوبوس، ۲۷ سال سابقه‌ی کار)

نتیجه‌گیری و ارائه‌ی پیشنهاد

مطالعه‌ی حاضر در جست‌وجوی پاسخ به این سؤال بود که شهروندان مشهدی چه دلایلی برای استفاده از سواری شخصی دارند؟ نتایج نشان داد تنها حضور فرد و وسایل نقلیه برای انتخاب وسیله‌ی نقلیه کفایت نمی‌کند، یا آن‌چه بلافاصله به ذهن خطور می‌کند این که استفاده صرفاً ناشی از معیوب و نابسامان‌بودن وسایل نقلیه‌ی عمومی در سطح شهر باشد، نیست؛ بلکه عوامل ساختاری جامعه نقش مهم و جدی در این انتخاب دارند. از منظر جامعه‌شناسی اگرچه انتخاب افراد متکی بر آگاهی و اراده‌ی انسانی است، اما این انتخاب در یک چارچوب یا یک بسته‌ی اجتماعی که فرد در

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

آن محاط شده است، صورت می‌گیرد و در قالب دو دیدگاه ساختارگرا و کنش‌گرا و البته رویکرد ترکیبی قابل فهم، توضیح و تبیین است.

از دیدگاه جامعه‌شناسی ساختارگرا، قوانین، هنجارها و نقش‌ها از عناصر مهم ساختاری هستند که موجب تحدید و ترغیب رفتار می‌شوند و به عنوان محرک بر شکل‌گیری رفتار اجتماعی تعیین کننده هستند. نتایج نشان داد در بخش قوانین، نارسایی‌هایی وجود دارد و این امر بر تمایل و استفاده‌ی شهروندان از سواری شخصی برای تردد درون‌شهری تعیین‌کننده است. بخش حمل‌ونقل عمومی با تخصیص منابع مالی موجود نمی‌تواند به همه‌ی انتظارات و خواسته‌های شهروندان پاسخ دهد. بی‌تردید این شکاف بین خواسته‌ها و امکانات موجود، باعث می‌شود که شهروندان، همواره در سیستم حمل‌ونقل عمومی، ضعف‌ها و کمبودهایی را مشاهده کنند و به دلیل نارضایتی و شکاف بین انتظارات و واقعیت موجود، از وسایل نقلیه‌ی عمومی نیز کم‌تر استفاده کنند. علاوه بر قوانین مکتوب کشور، هنجارها به عنوان عنصر ساختاری دیگر، با آنکه نامدون و نامکتوب هستند، به دلیل آن‌که خود افراد جامعه ضمانت اجرای آن را بر عهده دارند، باعث منع و ترغیب رفتار یکدیگر می‌شوند. نتایج نشان داد هنجارها و ارزش‌های کسب منزلت اجتماعی با ماشین شخصی و اهمیت-دادن به ماشین شخصی به عنوان یک کالای کولس در جامعه وجود دارد و حتی مالکیت آن با تشویق و ترغیب اجتماعی همراه است و از طرفی دیگر نداشتن این کالا در زندگی، سرزنش اجتماعی را همراه دارد. لذا بخشی از مالکیت و استفاده از خودروی شخصی برای ترددهای روزانه‌ی داخل شهر ناشی از این فشار اجتماعی است. به دلیل نگرش منفی تعداد قابل توجهی از افراد جامعه نسبت به وسایل نقلیه‌ی عمومی، به استفاده‌کنندگان از وسایل نقلیه‌ی عمومی، برچسب‌های منفی زده می‌شود. طبیعی است که در این حالت هم شهروندان از وسایل نقلیه‌ی عمومی دوری می‌کنند.

نقش‌ها و مشکلات آن‌ها به عنوان یکی از عناصر مهم ساختاری، تأثیر تعیین‌کننده‌ای بر انتخاب وسیله‌ی نقلیه دارد. مهم‌ترین کنش‌گرانِ سیستم حمل‌ونقل، رانندگان، پلیس، مدیران و مسافران هستند که هریک نقش تعریف‌شده‌ی رسمی و غیر رسمی دارند. چنانچه آن‌ها از نقش خود یا وظایف محوله به هر دلیلی فاصله بگیرند و یا مهارت لازم را برای اجرای درست آن به دست نیاورده باشند، بی‌نظمی و اختلال پدید می‌آید و این مسأله بر انتخاب وسیله‌ی نقلیه برای تردد در شهر تأثیر می‌گذارد.

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

طبق رویکرد جامعه‌شناسی کنش‌گرا، انتخاب وسیله‌ی نقلیه برای تردد داخل شهر، یک کنش ارادی بوده و هزینه‌ها و منافعی برای فرد دارد. طبق این دیدگاه انتخاب وسیله‌ی نقلیه توسط شهروندان تابع گرایش و هنجار ذهنی آن‌هاست. طبیعتاً افرادی که انتظار فایده‌ی بیش‌تری از سواری شخصی دارند و در ارزیابی‌های خود از این وسیله هم به نتایج مثبتی رسیده‌اند، گرایش مثبتی نسبت به استفاده از آن دارند. از طرف دیگر چنانچه دیگران‌مهمی که افراد بدان‌ها علاقمندند از آن‌ها انتظار استفاده از سواری شخصی داشته باشند و انگیزه‌ی کافی برای پیروی از انتظارات این دسته از افراد در نزد آن‌ها وجود داشته باشد، میزان استفاده از این وسیله بیش‌تر است. به این ترتیب شهروندان با در نظر داشتن دلایلی که در پس آن ممکن است ارزیابی هزینه، فایده و حتی انتظار دیگران‌مهم نیز نهفته باشد، وسیله‌ی نقلیه‌ی خود را برای جابه‌جایی در شهر انتخاب می‌کنند. یافته‌ها نشان داد شهروندان با سنجش میزان سودمندی، آسایش، کسب منزلت اجتماعی، راحتی و از سوی دیگر مضرات مادی و غیر مادی که استفاده از سواری شخصی یا وسایل نقلیه‌ی عمومی برایشان به همراه می‌آورد، وسیله‌ی تردد خود را انتخاب می‌کنند.

با مرور دلایل شناسایی‌شده و تطابق آن با معیارهای ناپایداری در سیستم حمل‌ونقل، می‌توان نتیجه گرفت که سیستم حمل‌ونقل فعلی شهر مشهد با حمل‌ونقل پایدار فاصله‌ی زیادی دارد. برای رسیدن به پایداری در حمل‌ونقل می‌توان از تجربیات شهرهای موفق جهان در حوزه‌ی حمل‌ونقل استفاده کرد و با بومی‌سازی آن توسط متخصصان در شهر مشهد از آن‌ها بهره گرفت. علاوه بر آن، صرفاً داشتن نگاه کالبدی به شهر و ایجاد طرح و پروژه‌های شهری کافی نیست. پایداری با تغییر رفتار مردم به‌دست می‌آید. باید فرهنگ استفاده از وسایل نقلیه‌ی شخصی که در گرو تغییر در ارزش‌ها و اولویت‌های مردم است، تغییر کند و در بسیاری از موارد نیاز به تغییر در عادات، هنجارها و سنت‌ها و قوانین و قواعد اجتماعی دارد. اگرچه ترمیم و اصلاح می‌بایست از هر دو زاویه اتفاق بیافتد، با این حال تغییر در زیرساخت‌ها و قوانین موجود و کالبد شهر بسیار آسان‌تر از تغییر در نگرش و ذهنیت مردم است و با تغییر در زیرساخت‌ها و قوانین و کالبد شهر، می‌توان شاهد تغییر در عادات و هم‌نوایی و تطابق رفتار مردم با زیرساخت‌ها بود.

شناسایی دلایل که به نوعی آگاهی از چرایی انجام یک رفتار است، گام اول برای ایجاد تغییر می‌باشد. گام بعدی استفاده از ابزارهای اجتماعی و فرهنگی، تکنیکی است تا مشکلات برآمده از انجام این رفتار(استفاده از سواری شخصی)تقلیل یابد. با اتکا به نتایج تحقیق، پیشنهادها در قالب دو دسته طرح(بازدارنده و جذبی) ارائه شد. طرح‌های بازدارنده برای کاهش استفاده از سواری

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

شخصی شامل طرح‌های محدودکننده‌ی استفاده از وسایل نقلیه‌ی شخصی و طرح‌های مبتنی بر افزایش هزینه برای استفاده از وسایل نقلیه‌ی شخصی که در حوزه‌ی تخصص و وظایف کارشناسان حمل‌ونقل است. طرح‌های جذبی نیز برای استفاده‌ی بیش‌تر از وسایل نقلیه‌ی عمومی و پاک، شامل طرح‌های مبتنی بر تغییر نگرش شهروندان و طرح‌های مبتنی بر توسعه‌ی حمل‌ونقل پاک(توسعه‌ی دوچرخه‌سواری و بسترسازی برای پیاده‌روی) و بالاخره طرح‌های مبتنی بر بهبود و توسعه‌ی سیستم حمل‌ونقل عمومی.

آن‌چه در این تحقیق شناسایی شد تنها دلایل انتخاب سواری شخصی بود که بی‌تردید می‌توان با تقویت، بهبود و یا اصلاح و ترمیم و گاهی ایجاد محدودیت‌ها و موانع بر زمینه‌های شناسایی‌شده که بخش قابل توجهی از آن‌ها به زیرساخت‌ها و قوانین و کالبد شهر برمی‌گردد، تا حد زیادی جاذبه‌ی استفاده از سواری شخصی را برای تردد درون‌شهری کاهش و از آن طرف محبوبیت وسایل نقلیه‌ی عمومی را افزایش داد و مردم را به آن سمت ترغیب و هدایت کرد. تنها با طی‌کردن این مسیر است که می‌توان قدم‌هایی کوچک به سمت توسعه‌ی پایدار حمل‌ونقل برداشت.

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

منابع

۱. استونز، راب(۱۳۷۹) **متفکران بزرگ جامعه‌شناسی**، ترجمه‌ی مهرداد میردامادی، تهران: نشر مرکز.

۲. آقانظری، حسن(۱۳۹۳) «علت و دلیل در علوم اجتماعی»، **فصل‌نامه‌ی علمی پژوهشی روش‌شناسی علوم انسانی**، دوره‌ی ۲۰، شماره‌ی ۸۱: ۱۵۱-۱۴۲.

۳. بوردیو، پی یر(۱۳۸۱) **نظریه‌ی کنش(دلایل عملی و انتخاب عقلانی)**، ترجمه‌ی مرتضی مردیها، تهران: نشر نقش و نگار.

۴. جنوبی، پیمان(آذر ۱۳۹۲) «مقایسه‌ی مصرف سوخت و آلایندگی هوا در ایران و اروپا»، نشریه‌ی نفت و انرژی، شماره‌ی ۸۷:.۶۷-۶۵

۵. جلائی‌پور، حمیدرضا و محمدی، جمال(۱۳۸۷) **نظریه‌های متأخر جامعه‌شناسی**، تهران: نشر نی.

۶. حبیبیان، میقات، دیباج، سمیرا و رحمتی، یلدا(الف)(اسفند۱۳۹۱) «بررسی سیاست‌های مدیریت تقاضای حمل‌ونقل در سفرهای کوتاه کاری به محدوده‌ی مرکزی شهر تهران»، **دوازدهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل‌ونقل و ترافیک**، تهران: سازمان حمل‌ونقل و ترافیک تهران: ۱-۱۶.

۷. حبیبیان، میقات و کرمانشاه، محمد(ب)(۱۳۹۱) «مدل‌سازی دلایل استفاده‌ی شهروندان از سواری شخصی در سفرهای کاری به محدوده‌ی مرکزی کلان‌شهر تهران»، **نشریه‌ی مهندسی حمل‌ونقل**، دوره‌ی ۴، شماره‌ی ۲: ۱۳۵-۱۱۷.

۸. خزاعی، سحر(اردیبهشت ۱۳۹۳) «ریشه‌ی مشکلات ترافیکی»، **ماه‌نامه‌ی حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری مشهد**، سال ۶، شماره‌ی ۱۴:۴۷-۱۲.

۹. رهنما، محمدرحیم(۱۳۸۷) «اثر سهیمه‌بندی بنزین بر تغییر شیوه‌ی حمل‌ونقل دارندگان وسایل نقلیه‌ی شخصی در مشهد»، **مجله‌ی علوم اجتماعی دانشگاه فردوسی مشهد**، سال ۵، شماره‌ی ۱۱: ۳۷-۱.

۱۰. رفیع‌پور، فرامرز(۱۳۷۲) **سنجش گرایش روستاییان به جهاد سازندگی**، تهران: نشر ارغنون.

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

۱۱. ریتزر، جورج(۱۳۷۴) **نظریه‌ی جامعه‌شناسی در دوران معاصر**، ترجمه‌ی محسن ثلاثی، تهران: نشر علمی.

۱۲. سعادت، اسفندیار(۱۳۷۲) **فرایند تصمیم‌گیری در سازمان**، تهران: نشر دانش‌گاه تهران.

۱۳. -سرور، رحیم و امینی، مهدی(۱۳۹۲) **تحلیل و ارزیابی تأثیر اجتماعی- فرهنگی ترافیک و حمل‌ونقل شهری**، تهران: نشر تیسا.

۱۴. کرایب، یان(۱۳۸۱) **نظریه‌ی اجتماعی مدرن از پارسونز تا هابرماس**، ترجمه‌ی عباس مخبر، تهران: نشر آگه.

۱۵. گال، مردیت، بورگ، والتر و جویس، گال(۱۳۸۴) **روش‌های تحقیق کمی و کیفی در علوم تربیتی و روان‌شناسی**، ترجمه‌ی احمدرضا نصر، حمیدرضا عریضی و همکاران، جلد اول، تهران: نشر دانش‌گاه شهید بهشتی.

۱۶. گیوریان، حسن(۱۳۸۱) **تصمیم‌گیری و تعیین خط مشی دولتی**، ترجمه‌ی محمدرضا ربیعی، تهران: نشر یکان.

۱۷. گیدنز، آنتونی(۱۳۷۹) **جامعه‌شناسی**، ترجمه‌ی منوچهر صبوری: نشر نی.

۱۸. لیتل، دانیل(۱۳۷۳) **تبیین در علوم اجتماعی- درآمدی به فلسفه‌ی علم‌الاجتماع**، تهران: نشر مؤسسه‌ی فرهنگی صراط.

۱۹. محمدی، محمود و قلعه‌نویی، محمود و میرزایی، عنایت‌الله(۱۳۹۳)، «فراتحلیلی بر حساسیت رفتار سفر (وسیله‌ی سفر) نسبت به شکل شهر، معماری و شهرسازی آرمان‌شهر»، **فصل- نامه‌ی علمی پژوهشی معماری و شهرسازی آرمان‌شهر**، دوره‌ی ۷، شماره‌ی ۱۳: ۴۰۸ – ۳۸۳.

۲۰. محمدپور، احمد(الف)(۱۳۸۹) **ضدروش: منطق و طرح در روش‌شناسی کیفی، جلد اول**، تهران: نشر جامعه‌شناسان.

۲۱. محمدپور، احمد(ب)(۱۳۸۹) **فراروش: بنیان‌های فلسفی و عملی روش تحقیق ترکیبی در علوم اجتماعی و رفتاری**، تهران: نشر جامعه‌شناسان.

22. -Abrahamse. Wokje,Steg. Linda, Gifford.Robert,Vlek.Charles (2009).« Factor influencing car use for commuting and the intention to reduce it: Aquestion of self – interest or morality ?»,T**ransportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour**,Volume 12, Issue 4, Pages 317-324

23. -Alfonzo.Mariela A(2005).To Walk or not to Walk?The Hierarchy of Walking Need .**Environment and Behavior**, Volume 37, Issue 6, Pages 808-836

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]

24. Arnott.Bronia, Rehackova. Lucia, Errington. Linda , Sniehotta. Falko F, Roberts.Jennifer s,Araujo-Soares.Vera (2014).« Efficacy of behavioral intervention for transport behavior change: systematic review, meta- analysis and intervention coding»,**The International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity**, 11, Article ID 133.

25. -Bloor Michael ,Frankland. Jane ,Thomas. Michelle, Robson Kate(2008). **Focus Groups in social Research** .London : sage Publications.

26. -Cervero. Robert ,Duncan. Michael.(2003).Walking, Bicycling, and Urban Landscapes. Evidence from the San Francisco Bay Area, **American Journal of Public Health**, 93(9), 1478–1483.

27. -Ewing.Reid, Cervero. Robert. (2001).Travel and the Built Environment, Transportation Research Record,1780, 87–114.

28. -Fern Edwad F.(2001).Advanced Focus Group Research , London: sage Publications.

29. -Gardner,B ,Abraham.C.(2008). psychological correlates of car use :A meta-analysis.Tranportation Research Part F :Teaffic Psychology and Behaviour .Volume 11.Issue 4.July .Pages 300-311.

30. -Grazi.Fabio,C.J.M. Jeroen, Bergh.Van den.(2008).Spatial Organization, Transport, and Climate Change: Comparing Instruments of Spatial Planning and Policy, **Ecological Ecoomics**, Volume 67.Issue 4. November .Pages 630-639

31. -Himanen . Veli, Lee- Gosselin. Martin, Perrels. Adriaan,(2005).Sustainablity and interation between external effects of transport ,Journal of transport geography.Volume 13, Issue 1, March, Pages 23-28

32. Krueger, Richard A.(1988). Focus groups: A practical guide for applied research. Newbury Park, CA: Sage publications

33. –Krueger Richard A, Casey. Mary Anne. (2009),Focus Groups:A Practical Guide for Applied Research, Third Edition.Thousand Oaks,CA:Sage Publications.

34. –KRC Research,Millennials& Driving:A Survey Commissioned by zipcar, Published on Dec 11, 2011.

35. -Leck.Eran .(2006).The impact of urban form on travel behavior: a meta-analysis. **Berkeley Planning Journal** ,volume19,Issue 1, Pages 37–58

36. -Nam. Kichan, Lim. U. Kim Brian H. S.(2012).'Compact' or 'Sprawl' for sustainable urban form? Measuring the effect on travel behavior in Korea. **Annals of Regional Science** volume 49, Issue 1, Pages 157-173.

37. –National Travel Survey(2013).Statistical Release,Department for Transport, Revised 19 september.

38. -Ritchi.Jane, Lewis,jane.(2003).Qualitative Research Practice :A Guide for social science students and Researchre.London: sage Publications.

39. -World Health Organization.www.who.int.

[Downloaded from scdsjournal.ir on 2026-11-18]