

# بررسی رابطه فرهنگ شهروندی در کاهش مشکلات حمل و نقل شهری با تاکید بر کلانشهر تهران

پیام سیف الهی<sup>۱</sup>

امیر اله یاری<sup>۲</sup>

## چکیده

رشد روزافزون شهرها و شهرنشینی در عصر حاضر، باعث افزایش تعاملات فرهنگی - اجتماعی و اقتصادی شده است. توسعه فیزیکی نیازمند استفاده از وسایل نقلیه گسترده با فناوری های جدید حمل و نقل شهری می باشد. همچنین سیستم مدیریت قوی برای کنترل و نظارت می طلبد. حمل و نقل تحولی عظیم در توسعه شهرنشینی بوجود آورده است. امروزه در شهرهای بزرگ ترافیک واژه ای آشناست و گاهی معضل اصلی شهرهای بزرگ بحساب می آید، افزایش آلودگی هوای، آلودگی های صوتی، اتلاف وقت و انرژی از نمونه مشکلات حمل و نقل شهری هستند. مدیران شهری برای حل مشکلات شهر امکانات قابل توجه ای را مردم به وجود آورده اند از قبیل: مترو، اتوبوس های تند رو، احداث خیابان و اتوبان های درون و برون شهری مناسب و ... همه اینها کمک شایان توجه به شهر نموده. اما برای کاهش مشکلات حمل و نقل شهری امکانات به تنهایی کافی نیست بلکه مهم استفاده کنندگان آن هستند ( شهروندان ) بلکه شیوه استفاده آنها از حمل و نقل شهری می تواند مشکلات را ریشه کن نماید در واقع می توان گفت حمل و نقل شهری متأثر از فرهنگ شهروندی می باشد.

واژه های کلیدی: فرهنگ، شهرنشینی، شهروند، حمل و نقل شهری

---

<sup>۱</sup> دکترای شهر سازی

<sup>۲</sup> کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری، amir.yari.ir@Gmail.com

## مقدمه

شیوه زندگی و شهرنشینی ریشه در ( فرهنگ شهروندی ) مردم آن شهر دارد. شهرهای بزرگ جهان به خوبی می توان دریافت که شهرها به ویژه کلان شهرها ، در جریان رشد و جمعیت پذیری نیازمند شبکه حمل و نقل شهری قوی برای تسهیل در رفت و آمد و توسعه اقتصادی- اجتماعی هستند که به نوبه خود بروز مشکلات زیادی را برای شهر بویژه شهروندان خود شهر به وجود آورده است.

امروزه حمل و نقل ترافیک ، ملموس ترین و حادث ترین مسئله شهری تهران بوده است و به شکل نارسایی هایی از قبیل تاخیر در زمان سفر ، تصادفات ، آلودگی صوتی ، هوا و زیست محیطی خود نمایی می نماید . حمل و نقل به طور بسیار پیچیده ای با جمعیت و فعالیت های اقتصادی و اجتماعی از سویی و توزیع مکانی جمعیت و تولید از سویی دیگر پیوند خورده است .

شاید محسوس ترین و ناراحت کننده ترین بعد ترافیک ائتلاف وقت و سرمایه ای است که به صورت عدم کارآیی حرکات و جایجایی های روزانه مردم که خود از راه بندگان های طولانی و دشواری های دسترسی ناشی می شود ، به وجود می آید . مشکل تراکم ترافیک ، و راه بندگان های ناشی از آن ، موضوع عدم اطمینان به سیستم حمل و نقل را به دنبال داشته است که تدریجاً موجبات نارضایتی مردم را در رابطه با سایر خدمات شهری فراهم می سازد .

امروز دنیا، شاهد تمدن شهری است. طی نیم قرن پیش گسترش شهرنشینی بی سابقه بوده است. به همین دلیل بسیاری از کشورهای جهان دچار بحران شده اند. در حال حاضر روند شهرنشینی در کشورهای در حال توسعه به مراتب بیشتر شده و خود به خود مسائل و مشکلات بی شماری را برای ساکنین شهرها و مخصوصاً برای مدیران شهری پدید آورده است.

حقوق شهروندی و توسعه اجتماعی و پایدار از مفاهیمی است که امروزه با سرعت گرفتن روند شهرنشینی مورد توجه حاکمان شهری به اداره شهر قرار گرفته است. باید توجه داشت که شهروندان و نهادهای عمومی و خصوصی در یک جریان افقی و فرابخشی به مشارکت می پردازند. فقط در این بستر فرهنگی است که می توان امیدوار به حل مشکلات و معضلات ساختاری و کارکردی شهرها بود. شایان ذکر است به وسیله ارتقاء سطح فرهنگ و آگاهی مردم می تواند کمک زیادی در رسیدن به زندگی شهری مطلوب برای شهروندان انجام داد.

فرهنگ شهروندی نوعی فرایند با جوامع مدنی و دولت های ملی شکل گرفته است. این پدیده با جدی شدن مسئله جهانی شدن در دهه های اخیر از مهمترین مسائل اجتماعی می باشد. فرایند فرهنگ شهروندی پیامدهای وسیعی برای جامعه انسانی داشته، که می توان در قالب نوعی تحول از جامعه شناسی سنتی به صنعتی بر پایه دانش و اطلاعات محور با ارتقاء سطح فناوری ها و توسعه فرایندهای ارتباطی، جهانی شدن، چند فرهنگی و شهری شدن ناشی از فرایندهای چون توریسم، مهاجرت، رسانه ها، اینترنت و... که باعث گسترش آگاهی ملت ها گردیده است.

البته معضلات حمل و نقل در شهر به شکل های مختلف ادامه داشته و دارد. بطور کلی طبق یافته های میدانی بررسی شده، وضعیت فرهنگ شهروندی در شهر تهران متوسط و شیب آن به سمت ضعیف ارزیابی شده است. یافته ها، راهبرد شهروندمداری و پایداری را دو اصل مهم و مورد توافق در این امر یا به عبارتی منشور فرهنگ شهروندی تهران می دانند. در پژوهش های مربوط به نسل جوان جامعه گرایش ها و نگرش های شهروندی ( فرهنگی شهری) بیشتر است، که می توان آن را نتیجه فرهنگ بالای نسل جدید و نگاه خاص این نسل به فرهنگ شهروندی و شهرنشینی جامعه دانست.

وقتی صحبت از فرهنگ شهروندی می شود، بیشتر به نوعی «اخلاق شهروندی» استناد می شود، یعنی وظایفی که شهروندان در یک شهر نسبت به نهادهای اجتماعی و یا سایر شهروندان دارند و یا حداکثر به نوعی حقوق شهروندی یعنی روابط قراردادی میان آن احساس مسئولیت می نمایند.

## اهمیت موضوع

امروزه شهروندی یک ضرورت اجتماعی است. یک شهروند با فرهنگ که به صورت سازه اجتماعی ناشی از بسترهای اجتماعی و فرهنگی جامعه همراه با تنوع فرهنگ، معانی مختلف را در جامعه شکل می دهد. به طور کلی شهروندی یک نوع قرار داد متقابل اجتماعی و یک سلسله حقوق متقابل " دولت بر مردم و مردم بر دولت " و همچنین یک احساس مشترک عمومی نسبت به هویت ملی و اجتماعی در یک محدوده مشخص است.

لازمه حل مسائل شهری، مشکلات حمل و نقل شهری و اصلاح رفتار شهروندان، وجود یک فرهنگ مناسب شهروندی و شهرنشینی است، که این مقولات جزء پایه های اساسی و دوام شهری می باشند. اجزای یک زندگی شهری باید با در نظر گرفتن نقش فرهنگ در مناسبات اجتماعی شهر، تأسیسات شهری، نظام حمل و نقل، کالبد شهر و کاربرد های شهری سعی دارد، تعادل لازم را بوجود آورند. این نکته اساسی که در تبیین بعد فرهنگ شهروندی باید اشاره شود این است که « نمی توان شهروندی را صرفاً از منظر حقوقی و قانون یا صرفاً از منظر رابطه شهروند و دولت بررسی کرد.

## فرهنگ شهروندی چیست؟

فرهنگ شهروندی مانند سایر عناصر فرهنگ با توجه به موقعیت، کارکرد یا وظیفه اجتماعی که بر آن محول شده، باید بررسی گردد. پس هنگامی که « صحبت از فرهنگ شهروندی می شود بیشتر به نوعی رابطه آن را با سایر پدیده فرهنگی و اجتماعی توجه می کنیم. در حالی که در زبان فارسی امروز به اخلاق شهروندی این پدیده استناد می شود، یعنی وظایفی که شهروندان در یک شهر نسبت به نهاد های اجتماعی و یا سایر شهروندان دارند. در حالی که از نظر ما فرهنگ، پهنه های شناختی بسیار گسترده تری را در بر می گیرد. شهروندی یعنی روابط قرار دادی میان آن ها می تواند این حسن را در بر داشته باشد، که تعدادی از مردم متوجه مباحث مطرح شده بشوند و بتوانند با توصیه های که برای مثال در زمینه های اخلاقی یا حتی رعایت حقوق و استفاده درست از فناوری ها شهری می شود خود را منطبق کنند.»

در فرهنگ شهروندی با مجموعه ای از هنجار ها و ارزش هایی روبرو شده که انعطاف پذیری بسیاری دارند؛ که این امر ناشی از وجود تفاوت ها و تنوع فرهنگ شهری یا خرده فرهنگ های شهری شکل می گیرد؛ این مسئله باعث این شده که روش شناسی مطالعه فرهنگ شهروندی با نوعی تطبیق که امکان مقایسه بین تفاوت ها و تنوعات فرهنگ شهروندی یک شهر را بیان می کند. فرهنگ امری شهروندی است که از یک فرد تا مجموع بزرگی از گروه های جامعه که به طور نسبی قابل بررسی است را مطالعه می کند. از نظر ترنر شهروندی فرهنگی « ... به مشارکت فرهنگی افراد در جامعه مربوط می شود. و شهروند فرهنگی کسی است که خود را نسبت به مشارکت در امور مربوط به فرهنگ عمومی جامعه مسئول بداند»

در حوزه فرهنگ شهروندی "مسئولیت پذیری شهری، قانونمند بودن شهروندان، هنجار پذیری از الگو های شهرنشینی" از مفاهیم اساسی است، این واژگان کلیدی را می توان از همان آغاز کودکی درونی کرد. هر شهری با هزینه های بسیاری برای اجرا شدن حقوق و وظایف شهری روبرو می شود، بر این اساس هر چه قدر که هزینه ها دائماً افزایش یابد و به موقعیت های درست دست نیابد، ناچار هستیم در شهر کنترل اجتماعی را افزایش دهیم که با یکسری از پیامد های فرهنگی و اجتماعی روبرو می شویم.

به نظر گی ارمه فرهنگ شهروندی دارای ویژگی های زیر است « اولین ویژگی این است که شهروندی باید از پیش بر یک الفبایی کردن مقدماتی، یعنی بر اساس شناخت های حداقل از تاریخ و محیط هوشمندی پی ریزی می شد، به عبارت دیگر شهروند باید قادر شود تا به سوی بیرون بنگرد، پنجره را بگشاید، در انزوا زندگی نکند و فقط با همسایگان نزدیک خود به

معاشرت نپردازد... دومین ویژگی کلی فرهنگ شهروندی، تحصیل قواعد یک سلوک دموکراتیک حقیقی است، چه از لحاظ رفتار و چه از نظر ارزش های اخلاقی، شهروند نه تنها باید به حقوق خود بلکه باید به وظایف خود نیز آگاه باشد. سومین ویژگی دیگر که اهمیت بنیادی دارد، سطح اخلاق مدنی است که ناشی از همان وحدت و اهمیت دو ویژگی قبلی است؛ و نوعی ویژگی تکلیف مدارانه است. در جامعه ای که به نظر پوپر جامعه دموکراتیک حاکم باشد، وجود کثرت گرایشی و آزادی حاکم باشد، اخلاق مدنی روحیه مدارانه بیشتر با جامعه سازگاری دارد».

در حوزه فرهنگ شهروندی باید اشاره به حقوق اشتراکی فرهنگ های اقلیت یک جامعه کرد. «کیملیکا آنچه را حقوق اشتراکی فرهنگ اقلیت ها می نامد تعریف کرده است، و بر آن است که به رسمیت شناختن این حقوق از الزامات هرگونه سیاست چند فرهنگی و جامعه کثرت گراست. این سخن بدان معناست که هرچند گروه های قومی نمی توانند مانع از آن شوند که اعضای آن ها خواستار آزادی ها و حقوقی شوند که در کل جامعه فراهم است، چنین گروه هایی می توانند ادعا کنند که سایر گروه ها، و بخصوص گروه های اکثریت نباید مدعی انحصاری این آزادی ها و حقوق باشند و این انحصار طلبی موجه و مشروع نیست.»

از بُعد دیگر در فرهنگ شهروندی، مدیریت شهری در کنار سازو کارهای قانونی، رعایت اخلاق شهروندی را باید به نظام های عرفی و درونی کنشگران اجتماعی سوق دهد؛ سپس لازم است این آگاهی را درونی یا نهادینه کنند، در کنار این آگاهی و نهادینه کردن مدیران شهری باید از طریق برنامه ریزی های فرهنگی و اجتماعی شرایط اجتماعی را ایجاد کنند، که شهروندان بتوانند در موقعیت های متعادل از حقوق شهروندی خود استفاده کنند؛ و در عین حال به وظایف خود نسبت به سایر شهروندان و مدیریت شهری عمل نمایند.

در نظریات اندیشمندان اجتماعی به این امر تأکید شده، که در بستر یک تنوع فرهنگی و جهانی شدن کنونی، "حقوق فرهنگی شهروندان" همانند حقوق اقتصادی، سیاسی، مدنی، و اجتماعی اهمیت زیادی دارد؛ پس در حوزه فرهنگ شهروندی باید به تأمین حقوق و وظایف شهروندان جوان، زنان، کودکان معلولان، اقلیت ها، مهاجران، و سایر هویت های اجتماعی جامعه شهری توجه کرد.

از بُعد دیگر فرهنگ شهروندی توجه به عامه مردم می کند، و با در نظر گرفتن معنای تمام شمول از فرهنگ نه محدود کردن به فرهنگ نخبگان و حاکم مسلط بر شهر. توجه به این معنا، نشانگر این است که «معنای عمومی و عامه فرهنگ شهروندی ناشی از رویکرد دموکراتیک غالب در سنت شهروندی است. همانطور که گروسبرگ می گوید: مفهوم شهروندی وابسته به سنت سیاسی است که در صدد درگیر کردن و بسط مشارکت افراد در شکل دادن به قوانین و تصمیمات جامعه است... بعد دیگر فرهنگ شهروندی، حق گفتگو یا حق ارتباط است. کوهن و آرتور استدلال می کنند که فرهنگ شهروندی مبتنی بر تحلیل شهروندی و حقوق او بر مبنای یک جامعه ی ارتباطات بنیان است به اعتقاد آن ها حقوق مربوط به ارتباط و گفتگو از اولویت های ضروری فرهنگ شهروندی و حقوق شهروندان است که در برابر سایر حقوق اجتماعی و اقتصادی قرار داد. به اعتقاد آن ها در یک جامعه مدنی امروزی عمل روزانه ی ارتباطات دموکراتیک باید نهادینه شوند».

در پایان اگر واقعاً از فرهنگ شهروندی صحبت به میان می آید، باید آن را به عنوان واقعیت اجتماعی در نظر بگیریم تا بهتر بتوانیم شهروندان را به این واقعیت نزدیک کنیم. فرهنگ در این زمینه دارای مولفه های مشخصی است برای مثال هر شهروندی باید بتواند از هویت های متعددی برخوردار باشد و برای هر یک از این هویت ها امکان آزادی بیان بیابد، البته تا جایی که هویت های دیگر و حقوق دیگران را به خطر نیاندازد. هر شهروندی باید در تعیین شیوه زیست، زیستگاه، و در یک کلام سبک زندگی خود را داشته باشند. بنابر این زندگی کردن در شهر در روزمرگی، شرایطی را فراهم می کند که این روزمرگی بتواند به بهترین شکلی به نیاز های کوتاه و دازمدت شهروندان پاسخ دهد؛ و به این منظور مولفه های سبک زندگی به باور ما بهترین وسیله برای تعیین مولفه های فرهنگ شهر یا فرهنگ شهروندی به حساب می آیند.

## مشکلات ترافیک و حمل و نقل

ترافیک فاجعه ای است که همه ساکنین شهرهای بزرگ با آن دست به گریبان هستند عمق این فاجعه با بروز اتفاقی مانند قطعی برق یا بارش باران و برف بیشتر می شود. امروزه ترافیک در بسیاری از کلان شهرهای کشور به بزرگترین معضل شهرنشینی تبدیل شده است. در آسیب شناسی معضل ترافیک که منشاء خیلی از مشکلات امروز شهر محسوب می شود به مواردی بر می خوریم که نشان می دهد ریشه های حل ترافیک به حوزه های فرا بخش شهرداری و شهروندی می رسد. ابتدا باید تعریفی ساده از واقعه ترافیک داشته باشیم، ترافیک به معنای افزایش حجم رفت و آمد در فضای محدودی از معبر تعریف شده است. تعریف دیگر ترافیک پدیده ای است ناشی از جابه جایی انسان، حیوان، کالا و وسایل نقلیه از نقطه ای به نقطه دیگر.

۳ اصل ترافیک موسوم به مثلث اصول سه گانه ترافیک، مشتمل بر مهندسی، آموزش و اجرای قوانین ترافیکی است. مهندسی ترافیک شاخه ای از مهندسی است که با برنامه ریزی و طراحی مهندسی، مدیریت و کنترل ترافیک در ارتباط بوده و روابط بین وسایل نقلیه و شبکه ارتباطی را در جهت رسیدن به تردهای راحت و کارآمد، توأم با ایمنی کافی برای افراد و کالا مورد مطالعه قرار می دهد.

مهندسی ترافیک بخشی از مهندسی راه و ترابری است که درباره برنامه ریزی، طرح هندسی و عملیات ترافیکی راهها، خیابان ها و بزرگراهها و شبکه آنها، پایانه ها و کاربری زمین های مجاور و ارتباط آنها با سایر سیستم های حمل و نقل صحبت می کند. مهندسی ترافیک به صورت های دیگر نیز تعریف شده است، به عنوان مثال می توان گفت که مهندسی ترافیک علم اندازه گیری سفر، شامل مطالعه قوانین اساسی تولید و جریان ترافیک و به کارگیری دانش در موارد حرفه ای برنامه ریزی، طراحی، عملکرد سیستم های ترافیکی، به منظور تامین حرکت ایمن و مفید افراد و کالاهاست. مهندسی ترافیک بر خلاف بسیاری از شاخه های مهندسی با مسائلی دیگر است که نه فقط به عوامل فیزیکی بلکه اغلب با عوامل رفتارهای انسانی، راننده و عابر و ارتباط آنها با پیچیدگی های محیطی نیز بستگی دارد.

## ریشه های ترافیکی

با نگاهی تحلیلی و موشکافانه، می توان ریشه های بسیاری از مشکلات ترافیک شهری را به شرح زیر بیان کرد: (۱) کمبود و نقص تاسیسات شبکه ارتباطی شهر که متناسب با حجم مورد نیاز سفرها نباشد اهم تاسیسات شبکه ارتباطی مورد نظر به شرح زیر است:

(الف) سطح شبکه ارتباطی: که معمولاً به صورت درصدی از سطح کل شهر و یا به صورت طول و تعداد خطوط خیابان ها نشان داده می شود، اگر سطح شبکه ارتباطی کافی نباشد، جابجایی به کندی صورت می گیرد و موجب تاخیر و طولانی شدن زمان سفر می شود. همچنین تراکم ناشی از آن، ایمنی را کاهش و خسارت ناشی از تصادفات را افزایش می دهد.

(ب) تقاطعها: تقاطعها نقش بسیار مهمی در شبکه ارتباطی دارند. اگر تقاطعها به نحوی تنظیم نشده باشند که بتوانند حجم ترافیک محورهای متقاطع را با سرعت قابل قبولی جابجا نمایند موجب کندی جریان ترافیک و تاخیر می شوند. (ج) تجهیزات ایمنی: نظیر تابلوها، علائم، خط کشی، نرده ایمنی و ... نقش موثری در هدایت ترافیک و بالا بردن ظرفیت خیابان ها و کاهش طول و زمان سفر و تامین ایمنی عبور و مرور و راحتی سفر دارند.

(د) پارکینگ و توقفگاهها: ایجاد توقفگاه و پارکینگ نیز ضروری است. در صورتی که در محل جذب سفرها توقفگاه کافی وجود نداشته باشد، عملاً ترافیک ساکن ع سطح سواره رو را اشغال می کند و موجب کندی ترافیک، کاهش سرعت متوسط و تاخیر می شود.

۲) بی نظمی و عدم تعادل کاربریها: برنامه ریزی و متعادل کاربریها در سطح شهر، به لحاظ ایجاد انسجام بین کاربریهای مختلف و تقسیم فضای شهری متناسب با نیاز واقعی مردم برای جابجایی ایمن و کاهش طول سفرها، از عوامل مهم در حمل و نقل شهری است.

اگر موقعیت کاربریهای مختلف درست هماهنگ نشود، موجب افزایش تعداد و طول سفرها در سطح شهر می شود.

۳) مسائل مربوط به وسایل نقلیه: وسیله نقلیه در کناره شبکه ارتباطی و انسان، یکی از سه عنصر اصلی و موثر در ترافیک است. که جابجایی انسان و کالا را به عهده دارد مسائل اصلی وسایل نقلیه به شرح زیر می باشد:

الف) افزایش بی رویه وسایل نقلیه: نیاز مردم به جابجایی، موجب افزایش تعداد وسایل نقلیه می شود.

ب) عدم تعادل تفکیک سفرها: وقتی حجم سفرها بالا می رود و سیستم حمل و نقل عمومی متناسب با افزایش سفرها توسعه پیدا نمی کند، مردم برای جابجایی، اجباراً از اتومبیل سواری استفاده می کنند. این افزایش موجب راه بندان، تاخیر، کاهش ایمنی تردد و سایر معضلات ترافیکی می شود.

ج) نقص فنی وسایل نقلیه: وسایل نقلیه که به لحاظ فنی سلامت نباشند، نه تنها سطح ایمنی عبور و مرور را کاهش می دهند، بلکه موجب افزایش آلودگی هوا و محیط زیست می گردند.

۴) مسائل مربوط به انسان: شبکه ی ارتباطی وسایل نقلیه در خدمت جابجایی انسان است او هم به صورت راننده و به عنوان عابر پیاده در ترافیکی شرکت می کند، برخی از مسائل و مشکلات ترافیکی که مربوط به انسان است به قرار زیر است:

الف) کمبود آموزش و گاهی مردم: مردم شهر به هنگام رانندگی و عبور از سطح سواره رو باید آموزش کافی ببینند.

ب) شرایط روانی - اجتماعی مردم: در امر حمل و نقل نقش موثری دارد. چرا که رانندگی یک رفتار انسانی است. در جامعه ای که افراد از سلامتی روحی برخوردار و زندگی متعادلی داشته باشند، وضعیت رانندگی و حرکت آنها در سطح شهر و به ویژه در سطح سواره رو نیز متعادل و منظم است.

اعتقاد مردم به نظام اجتماعی و قانونها و مقررات، از عوامل موثر در بهبود کیفیت رانندگی و جابجایی مردم است.

ج) قانونها و مقررات نابجا: این قوانین برای بهره برداری از تاسیسات شبکه ارتباطی و رعایت مصالح مردم شهر و بهبود خدمات و کیفیت جابجایی است و اگر واقع بینانه و در جهت مصالح مردم نباشد و یا اینکه علل و ضع آنها برای مردم تشریح نشود و یا مردم قانع نشوند که اجرای مقررات واقعاً به نفع آنهاست، همکاری نمی کنند و بدین ترتیب از کارایی سیستم ترافیک کاسته می شود.

## بررسی وضعیت حمل و نقل شهری

از جمله عوامل اساسی در ایجاد تحولات اقتصادی یک کشور پیشرفت هایی است که در سیستم حمل و نقل آن صورت می گیرد. بخش حمل و نقل نه تنها فرآیند توسعه اقتصادی را تحت تاثیر قرار می دهد، بلکه خود نیز در جریان توسعه اقتصادی دچار تغییر و تحولات کمی و کیفی می شود.

اثرات عمیق حمل و و نقل همانگونه که در شاخص های کلان کشور باقی می ماند در ساختارهای شهری نیز مشاهده می شود. آرایش فضایی کاربریهای گوناگون در شهرها در تسهیلات حمل و نقل و سیستم ارتباطی شبکه شهری تاثیر پذیری فراوانی دارد. از اینرو برنامه ریزی دقیق و درست حمل و نقل شهری می تواند منجر به آرایش مطلوبی از انواع کاربریها شود و فضای شهری مطلوبتر سازد.

حمل و نقل یا به عبارتی صنعت حمل و نقل به عنوان یکی از نیازهای بسیار ضروری جهان معاصر مورد توجه خاص می باشد. این مقدار در سطح شهرها به ویژه شهرهای بزرگ به صورت بارزی آشکار گشته و تمام زوایای زندگی شهری را در بر گرفته است. روشن است که کارایی سیستم شهری با کارایی و رشد اقتصاد شهر و کشور در ارتباط است. سیستم و یا شبکه

حمل و نقل امروزه به عنوان یک یاز ابزارهای بسیار مهم توسعه ، نقش و جایگاه خاصی از مجموعه شهری کشورهای مختلف دارد . شبکه ارتباط ( حمل و نقلی) همانند رگ های بدن انسان ، حیات و زندگی را به شهر می بخشد ، ضعف و ناکار آمدی هر جزو یا بخشی از این شبکه ، منجر به کاهش کارایی کل سیستم بر بخش های دیگر نیز تاثیرات بسیاری می گذارد . مشکلات حمل و نقلی ( ترافیکی) معمولاً به دور گروه مشکلات ساختاری و فرهنگی تقسیم شده که با همدیگر در ارتباط می باشند . مشکلات ساختاری ترافیک ، زیر مجموعه ای از مشکلات ناشی از عدم برنامه ریزی جامع برای توسعه شهر است . سیستم حمل و نقل عمومی ، خیابان ها ، چراغ های راهنمایی و وسایل هندسی ترافیک شامل طراحی تقاطع ها و محدودیت هایی نظیر نبود ورودی و خروجی مناسب و کافی به بزرگراهها و معابر اصلی را در بر می گیرد .

رفتارهای ترافیکی ، فرهنگ غلط رانندگی ، تخلف از قانون ، نبود ضوابط و محدودیت های قانونی و.... نیز بخش فرهنگی را در بر می گیرند که عبارتند از مهندسی ، آموزشی و اجرای مقررات . تنها با برقراری تعادل و موازنه منطقی بین این اصول است که می توان به یک نظام یا سیستم حمل و نقل شهری کارآمد امیدوار بود . به عبارتی ضعف و یا نارسایی در هر کدام از بخش های فوق باعث مشکلات حمل و نقلی و کاهش کارایی شبکه و یا سیستم حمل و نقل در شهر خواهد شد . برنامه ریزی حمل و نقل نیز به عنوان جزئی از مدیریت شهری ، سعی در ساماندهی و برقراری روابط معقول و منطقی بین اصول مذکور می باشد . در بسیاری از شهرها بیشترین سطح شهر را بعد از کاربری مسکونی ، کاربری شبکه ارتباطی ( معابر) در بر گرفته و این نشان از اهمیت شبکه حمل و نقل در زندگی شهری است . تجارب کشورهای پیشرو نظیر ژاپن نشان می دهد که محیط و وسایل نقلیه در رده های بعدی قرار دارند و این عامل انسان است که باعث نوسانات بسیار در مسایل ترافیکی می شود .

شکل گیری و بازتولید اخلاق شهروندی است که در اماکن عمومی ساخته میشود. مسلماً وقتی نارسایی هایی در سیستم حمل و نقل وجود داشته باشد، به طور مستقیم بر اخلاق شهروندی اثر می گذارد. وقتی فردگرایی خودمدارانه در برابر جمع گرایی یا همان اخلاق شهروندی قرار می گیرد، مشخص است که فردگرایی قویتر عمل می کند. در واقع اخلاق شهروندی را می توان با بررسی دو مقوله روحیه فردگرایی و جمع گرایی، در این زمینه مورد بررسی قرار داد. روحیه جمع گرایی بر این حکم می کند که افراد یک جامعه منافع جمعی را در نظر داشته باشند و در مواردی آنرا بر راحتی و خواست شخصی ترجیح دهند. پایه و اساس این نگرش بر احساس همدردی یا رنج همنوعان، آرزوی برابری و عدالت بنیاد نهاده شده است و منشایی اجتماعی دارد. اما فردگرایی شخصی در نقطه مقابل این بحث قرار می گیرد که صرفاً بر تقدم منافع شخصی مبتنی است. این مساله موجب ایجاد اختلال در نظم هنجاری جامعه می شود و مشکلات بسیاری را به همراه دارد. اخلاق شهروندی و روحیه جمع گرایی بر این حکم می کند که افراد یک جامعه منافع جمعی را در نظر داشته باشند و در مواردی آنرا بر راحتی و خواست شخصی ترجیح دهند. با کمی بررسی و دقت در رابطه با مسائل جامعه، میتوان اینطور بیان کرد که فردگرایی اجتماعی و فردی در جامعه ما وجود دارد و موجب ایجاد نوعی دوگانگی در بسیاری از موارد می شود. این دوگانگی ها البته در ارتباط با مقوله خانواده دارای اهمیت و بررسی است.

**تعریف: چگونگی و کیفیت عوامل انسانی ترافیک را میتوان «فرهنگ ترافیک» نامید.**

## **فواید و ضرورت بهبود فرهنگ ترافیک**

در کشورمان عامل انسانی، بیشترین تاثیر را در افزایش بحران ترافیک داشته است. زیرا علی رغم سرانه کمتر خودرو و بزرگراه های بیشتر، ترافیک نامطلوب تری نسبت به کشورهای صنعتی و اروپایی دارد. از طرف دیگر میزان تصادفات و دخالت آن در ترافیک هم از جمله زیر مجموعه های عامل انسانی در ایجاد ترافیک است.

در واقع ترافیک بنا به تعریف وماهیتش از سه عامل «انسان، راه و وسیله نقلیه» تشکیل می شود.

صاحب نظران در تبیین مدیریت ترافیک، آن را به سه بخش عمده «مهندسی ترافیک، اجرای مقررات و آموزش» تقسیم

بندی کرده اند.

## عوامل پنهان موثر در تشدید ترافیک تهران

۱. دستفروشی در چهارراه ها
۲. مشاغل کاذبی همچون پاک کردن شیشه ماشین، گل فروشی، دود کردن اسپند، فروش روزنامه و مجلات زرد که عموماً مهاجران مشغول به انجام آن هستند.
۳. فروشندگان سیار میوه با موتورهای سه چرخ، چرخ دستی یا وانت بار در طول روز و عروسک در شب .
۴. تکدی گری؛ عموماً توسط افراد معتاد
۵. نمایش تصاویر متحرک از طریق تلویزیون های شهری
۶. تصادفات ترافیکی و عدم تغییر موقعیت خودرو به منظور شناسایی مقصر
۷. مشاجره رانندگان به محض وقوع تصادف
۸. توقف رانندگان در حال عبور به منظور بررسی وضعیت تصادف و ارائه اظهارنظرهای کارشناسی توسط آنان
۹. آسیبهای اجتماعی(مزاحم های خیابانی)
۱۰. ناآشنایی شهروندان و مسافری با مقصد مورد نظر.
۱۱. نامفهومی علائم و نشانه ها و چه بسا کمبود آن ها در معابر.
۱۲. پارک کردنهای حاشیه ای و دورزدن های مکرر به خصوص در نقاط مرکزی شهر برای پیدا کردن جای پارک
۱۳. تعلیم آموزشگاه ها به افرادی که در حال یادگیری نخستین اصول رانندگی هستند در ساعات پرتراffic و اوج ترافیک صبح و عصر
۱۴. نقص فنی خودروها به خصوص خودروهای فرسوده در معابر به خصوص بزرگراه ها و شریان های کلیدی شهر
۱۵. توقف های دوبله و بعضاً سه ردیفه خودروها در مقابل مراکز خرید
۱۶. اشکالات نرم افزاری چراغ های راهنمایی و کنترل آن ها توسط عوامل انسانی، قطع برق چراغ ها و تاریکی معابر
۱۷. وجود پمپ های بنزین و جایگاه های گاز در محدوده مرکزی شهر، تشکیل صف های طولانی در مسیر پمپ های بنزین در معابر و پس زدگی ترافیک ناشی از آن
۱۸. نحوه تردد برخی از موتورسیکلت سواران در معابر شهر که خود را محق به هرگونه قانون شکنی و تردد از هر مسیری از جمله خطوط ویژه می دانند.

## پیامدهای ترافیک

۱. آلودگی هوا
۲. آلودگی شنیداری
۳. صدمات جسمانی ناشی از تصادفات
۴. بروز رفتارهای عصبی و روانی
۵. هدر رفتن زمان شهروندان



## رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان و عابران پیاده.

### توصیه هایی به عابران

۱. اغلب تصادفات رانندگی به دلیل رعایت نکردن قوانین و مقررات به وقوع می پیوندد.
۲. رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی تنها وظیفه رانندگان نیست بلکه عابران پیاده نیز موظف به رعایت آن هستند.
۳. عابر پیاده نقش حساسی را در ترافیک ایفاء میکند ، چرا که در تمام سطوح ترافیکی حضور دارند . اغلب در تصادفات رانندگی عابر پیاده آسیب پذیرترین فرد به شمار میرود .
۴. مسیرهای کوتاه را پیاده طی کرده و یا از دوچرخه استفاده کنید.
۵. عبور از طول خیابان علاوه بر ترافیک سنگینی که ایجاد می کند ، سلامت عابر پیاده را نیز به طور جدی به خطر می اندازد .
۶. عابرانی که به جای استفاده از زیرگذر ، خط کشی عابر پیاده و یا پل هوایی ، در محل های غیر استاندارد از عرض خیابان عبور میکنند ، در واقع خود را در معرض آسیب جدی قرار میدهند و مقصر هستند .
۷. تا جایی که می توانید از پیاده روی در شب به ویژه در سطح سواره رو خودداری کنید و اگر ناچار به این کار شدید از پوشش تیره استفاده نکنید .
۸. با آموزش فرهنگ صحیح ترافیک به تمام افراد جامعه خصوصاً کودکان ، نه تنها نظم و امنیت جامعه را تضمین می کنیم ، بلکه کودکانمان را در مقابل مشکلات و حوادث ناشی از ترافیک ایمن می سازیم . ظرفیت کودکان محدود است ، آنها نمی توانند در یک لحظه به چند چیز فکر کنند ، به همین دلیل وقایع دیگری را که در اطرافشان روی می دهد را نادیده می گیرند . برای همین بهتر است کودکان خود را در زمان عبور از خیابان همراهی کنید . کودکان را باید به تدریج از سن سه سالگی با ترافیک شهری آشنا کرد .

### نقش رانندگان در کاهش ترافیک

رانندگان نقش اصلی را در کاهش معضل ترافیک و مسایل مربوط به آن بر عهده دارند ، این نقش در ۴ مورد خلاصه می

شود :

۱. رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی
۲. رعایت ایمنی در رانندگی
۳. اطمینان از سالم بودن وسیله نقلیه
۴. پرهیز از رانندگی در شرایط نامناسب

## توصیه ها به رانندگان

۱. تنها در موارد ضروری از خودروی شخصی استفاده کنید.
۲. از سفرهای درون شهری غیرضروری بپرهیزید و سعی کنید در صورت امکان کارهایتان را از طریق تلفن یا پست انجام دهید.
۳. در سفرهای درون شهری که نیازی به استفاده از خودروی شخصی نیست، وسایل حمل و نقل عمومی جایگزین خوبی است.
۴. در صورت توقف طولانی (بیش از دو دقیقه) پشت چراغ قرمز و راه بندان، موتور خودرو را خاموش کنید.
۵. بستن کمربند ایمنی فراموش نشود.
۶. در هنگام رانندگی از خوردن تنقلات، خواندن روزنامه، شمردن پول، نگاه کردن به ویتترین مغازه ها و امثال آن اجتناب کنید. این قبیل کارها سرعت عکس العمل ما را کاهش می دهد.
۷. عدم رانندگی در هنگام خواب آلودگی و خستگی، رانندگی در هنگام خشم و عصبانیت، رانندگی در هنگام سرماخوردگی و مصرف داروهای خواب آور و گیج کننده، رانندگی توأم با عجله و استرس، رانندگی در هنگام مصرف مواد مخدر و روان گردان.
۸. استفاده از تلفن همراه در هنگام رانندگی کار خطرناکی است. در صورت ضرورت به پاسخگویی، خودرو را به منتهی الیه سمت راست خیابان منتقل کرده و سپس به گفتگو بپردازید.
۹. سیگار کشیدن در هنگام رانندگی میزان هوشیاری راننده را کم می کند و احتمال تصادف را افزایش می دهد.
۱۰. از آویزان کردن اشیایی مانند عروسک یا چسباندن تصاویر بر روی شیشه ی جلو و عقب خودرو پرهیز کنید چرا که هر کدام از آنها یک نقطه کور ایجاد می کند و مانع دید کامل راننده می شود.
۱۱. از نصب کردن تلویزیون در خودرو، بلند کردن صدای رادیو ضبط و همچنین صحبت کردن با سرنشینان خودداری کنید تا تمرکز بیشتری در حین رانندگی داشته باشید.
۱۲. در هنگام رانندگی، کودکان را در آغوش نگیرید و یا فرمان خودرو را در اختیار آنها نگذارید.
۱۳. توجه داشته باشید که عدم رعایت حق تقدم، سبقت گرفتن و گردش به چپ، عمده ترین عوامل ایجاد تصادفات رانندگی است.
۱۴. قسمت جلوی خودروهای سواری برای نشستن دو نفر طراحی شده است. سوار کردن تعداد بیشتر قدرت مانور راننده را کم می کند و حرکت خودرو را از وضعیت عادی خارج می سازد.
۱۵. علائم راهنمایی و رانندگی برای روان کردن حرکت در شهر و حفاظت از جان و مال شهروندان طراحی شده اند، به دقت به آنها توجه کنید.
۱۶. پارک کردن خودرو در مکان های غیر مجاز و یا به صورت دوبله، یکی از عوامل اصلی کندی حرکت و راه بندان است.
۱۷. هیچگاه برای خرید از فروشندگانی که به طور غیر مجاز در حاشیه ی بزرگراهها اجناس خود را عرضه میکنند، توقف نکنید.
۱۸. سرعتگیرهای نصب شده در سطح معابر شهر، نوعی هشدار دهنده در مواجهه با خطر هستند، به هنگام نزدیک شدن به آنها حتماً از سرعت خود بکاهید.
۱۹. از بوق زدن بیجا خودداری کنید. بوق وسیله مناسبی برای ابراز ادب، عصبانیت، سلام یا خداحافظی نیست.
۲۰. گل میخهای نصب شده در خیابان ها و بزرگراهها، محدوده ی مجاز حرکت و یا لزوم احتیاط را نشان می دهند، آنها را نادیده نگیرید.
۲۱. برای گرم شدن موتور وسیله نقلیه نیازی به در جا کار کردن آن نیست و بهتر است پس از روشن کردن موتور به آرامی حرکت کنید.

۲۲. در راه‌بندان های سنگین و تصادفات ، بر اعصاب خود مسلط باشید.
۲۳. شما باید بتوانید شماره خودروها را از فاصله ۲۰ متری بخوانید ، اگر در دید خود مشکل دارید ، حتماً در زمان رانندگی از عینک استفاده کنید.
۲۴. همیشه داخل خودرو یک دستگاه کپسول آتش نشانی مورد تأیید ، به منظور خاموش کردن آتش و مهار ابعاد آن داشته باشید.
۲۵. سرعت زیاد و ترمزهای ناگهانی میزان مصرف سوخت را تا ۵۰ درصد افزایش می دهد و این به معنی هدر رفتن سوخت و افزایش آلودگی هوا است.
۲۶. برای رسیدن به مقصد، مسیرهای کوتاه و کم ترافیک را انتخاب کرده و در هنگام رانندگی با سرعت مطمئن و یکنواخت حرکت کنید.
۲۷. از شتاب زیاد در شروع حرکت خودداری کنید زیرا در آغاز حرکت مصرف بنزین نسبت به دیگر مواقع بیشتر است.
۲۸. حتی الامکان در هنگام حرکت به جای پایین کشیدن شیشه ها از دریچه تهویه خودرو استفاده کنید.
۲۹. هنگام رانندگی در بزرگراهها همواره از سمت راست رانندگی کنید ، مگر آنکه قصد سبقت داشته باشید.
۳۰. رانندگی با سرعت های غیر مجاز باعث می شود راننده نتواند در شرایط غیر عادی اتومبیل را کنترل کند و در نتیجه حوادث ناگواری اتفاق می افتد.
۳۱. سعی کنید با پرهیز از حرکت شتابان ، به طور یکنواخت و در بین خطوط رانندگی کنید تا سفر مطمئن تری داشته باشید .
۳۲. با توقف قبل از خط کشی عابر پیاده به حقوق آنها احترام بگذارید.
۳۳. مبنای تعویض روغن موتور تغییرات ظاهری نیست بلکه کیلومتر کارکرد استاندارد آن است.
۳۴. حداکثر دقت را در میزان کردن باد لاستیک ها ، مطابق با استاندارد کارخانه تولید کننده ، به کارگیرید.
۳۵. هنگام تنظیم آن به بار اتومبیل خود توجه کافی داشته باشید و سعی کنید باد لاستیک ها با مقدار بار اتومبیل متناسب باشد.
۳۶. موتور خودروی خود را همواره تنظیم کنید این آسان ترین راه برای به حداقل رساندن مصرف سوخت موتور است. خودرویی که موتور آن خوب تنظیم شده باشد ۹ درصد کمتر بنزین مصرف خواهد کرد و این به معنای انتشار کمتر مواد آلاینده به میزان ۹ درصد است.
۳۷. با رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی از ایجاد راه بن‌دان و تصادفات احتمالی پیشگیری کنید.
۳۸. خودروی خود را بدون دلیل روشن نگذارید، چرا که روشن کردن مجدد موتور از روشن نگه داشتن آن حتی برای مدت کوتاه بنزین کمتری مصرف می کند.
۳۹. از حمل وسایل سنگین غیرضروری با اتومبیل خودداری کنید. به عبارت دیگر به ازای هر ۴۵ کیلوگرم بار اضافی در خودرو معادل ۱ درصد مصرف سوخت بیشتر می شود.
۴۰. اگر هر ماشین در روز فقط یک مسافر بیشتر حمل کند مقدار زیادی بنزین در روز صرفه جویی و از آلوده شدن هوا توسط گاز CO<sub>2</sub> و سایر آلاینده ها جلوگیری خواهد شد.

## بهره‌گیری از تجربه‌های موفق سایر کشورها در امر تردد شهری

ترویج فرهنگ دوچرخه سواری، شاید در ابتدا بسیار سطحی و پیش پا افتاده به نظر برسد، ولی باید پذیرفت گاهی امور ناچیز هم، تأثیری باورنکردنی بر زندگی ما دارند. این امر به جز اثری که بر کاهش آلودگی هوا دارد، به دلیل ترویج ورزش همگانی کم خرج، در تسهیل روابط اجتماعی نیز موثر است.

## توسعه ناوگان حمل و نقل شهری

فقط ۲۵ درصد حمل و نقل شهری در تهران به عنوان یک کلانشهر توسط وسایل نقلیه عمومی صورت می‌گیرد، این رقم بسیار ناچیز است، در استانهای توریستی این قضیه بیشتر به چشم می‌خورد، مثلاً در کلان شهر اصفهان، شهرداری به دنبال ظرفیتهای جدید برای توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی در شهر است، سامانه اتوبوس‌های تندرو موسوم به BRT یکی از اقتصادی‌ترین سیستم‌های حمل و نقل عمومی به خصوص نسبت به تراموا است که می‌تواند به صورت شبکه‌ای کامل و با سرعت و کیفیت بالا مسافران را از نقطه‌ای به نقطه دیگر تا حد ظرفیت مترو جابه‌جا کند. با وجود این که زمان زیادی یعنی ۸ سال از پیاده‌سازی سامانه اتوبوس‌های تندرو در دنیا نمی‌گذرد، در عمل نیز مشخص شده که این سیستم از ظرفیت بالایی در ایجاد تغییر در ساختار حمل و نقل شهری برخوردار است. شهرداری اصفهان در ۵ نقطه سطح شهر اصفهان جهت راه‌اندازی BRT به صورت الویت بندی در قائمیه، مسجد سید، جی، کاوه و میدان جمهوری این سیستم راه‌اندازی خواهد کرد. اگر قطار شهری (مترو)، اتوبوس، تاکسی و سایر وسایل حمل و نقل عمومی، متناسب با نیاز جامعه فراهم شود و سریع و آسان در اختیار مردم قرار گیرد، هیچ کس راضی نخواهد شد که خود را در قفس دود زده اتومبیل شخصی اش گرفتار کند، همواره در معرض خطر باشد و پیوسته در اضطراب مسافرت کند.

## آموزش و ترویج درست فرهنگ ترافیک بین مردم

رانندگی صحیح و اصولی، رفتار مناسب در زمان بروز مشکلاتی چون تصادف یا خرابی چراغ‌های راهنمایی، توجه به علائم راهنمایی و رعایت آن، اولویت دادن به وسایل حمل و نقل شهری، کاهش از سفرهای غیر ضروری شهری با استفاده از امکانات تکنولوژیک و ... از مواردی است که شهروندان نیازمند آموزش‌های اقناعی در این زمینه می‌باشند.

## نتیجه گیری

مطالعه فرهنگ شهروندی در عصر حاضر یک ضرورت اجتماعی است، فرهنگ شهروندی مانند سایر عناصر فرهنگ با توجه به موقعیت، کارکرد یا وظیفه اجتماعی که بر آن محول شده باید بررسی گردد. تئورهای فرهنگ شهروندی متکی بر این است که شهروندی یک مفهوم پویا است و ناشی از بستر سازی "اجتماعی، فرهنگی، تکنولوژی، حقوقی و سیاسی" است. مشکلات ترافیک و حمل و نقل امروزه در تهران به صورت بحران در آمده است. هر روز، همه ما، شهروندان کلانشهرها بالاخص تهران بیش از روز قبل در خیابان های قفل شده و گرفتار می شویم، و وقت و انرژی و سرمایه خود را هدر می دهیم. برای جلوگیری از مشکلات حمل و نقل و ترافیک طراحان و مهندسان ترافیک در شهر اقدام به ساخت اتوبان و آزاد راه ها کرده اند. اما آیا ساخت اتوبان در تهران راه حل مشکل ترافیک و حمل و نقل است؟ آیا از حجم ترافیک تهران کاسته شده است؟ طی بررسی انجام شده به این نتیجه دست یافتیم که فرهنگ سازی در ارتباط با حمل و نقل یکی از مشکلات اساسی ترافیک است.

نبود فرهنگ استفاده از وسایل نقلیه عمومی در بین شهروندان و فرهنگ غلط رانندگی شهروندان یک بعد مهم از مسائل ترافیک و حمل و نقل شهری است. همچنین ساخت اتوبان ها طبق استانداردهای آن هم یکی دیگر از مسائل است. همچنین آلودگی هوا و آلودگی صوتی ناشی از عبور و مرور ماشین ها و ترافیک های سنگین آن ها در ساعات شلوغی شهر و همچنین در فصل زمستان باعث بروز ناراحتی و مشکلات برای ساکنینی اطراف آن شده است. فرهنگ شهروندی به نوعی برخورد مردم ساکن در شهر، نحوه استفاده از امکانات، تجهیزات سیستم حمل و نقل باعث کاسته شدن حوادث و کمتر شدن مشکلات حمل و نقل شهری می شود. شهروندان آگاه و فهمیده شهر خود می توانند بنحوی از امکانات بهره برند که بهترین نتیجه را به دنبال دارد. رابطه مستقیم اخلاق شهروندی با فرهنگ حمل و نقل شهری آنجایی رخ می نماید که با وجود کمبود امکانات نیز بدنبال کاهش مشکلات شهری باشند و به وسیله مشارکت مردمی می توان شهری مقاوم در برابر بحران های مختلف به وجود آورد. با ارتقای سطح کیفیت آموزش های شهروندی می توان به توسعه فرهنگی و توسعه پایدار رسید. شهر بی عیب، یافتنی نیست! بلکه ساختنی است.

## منابع

۱. افندیزاده، شهریار، فروردین ۱۳۸۴، (( ترافیک تهران در یک نگاه))، مجله ماهنامه صنعت حمل و نقل
۲. ایلچ، ایوان، ۱۹۷۴، انرژی و عدالت، محمد علی موحد، تهران، انتشارات سازمان شهرداری کشور.
۳. ادیبی، حسین، ۲۵۳۶ م، (( جامعه شناسی شهری)) تهران، انتشارات شبگیر.
۴. ارمه، گی، ۱۳۷۶، فرهنگ دموکراسی، ترجمه مرتضی ثاقب فر، تهران، انتشارات ققنوس.
۵. برآبادی، محمود، تابستان ۱۳۸۳، (( تازه های ترافیک)) تازه های ترافیک، ش ۲۲، ص ۵، ص ۶۷.
۶. تام لپنسونی، جان، ۱۳۸۱، (( جهانی شدن فرهنگ )) محسن حکیمی، تهران، دفتر پژوهش ها فرهنگی.
۷. توسلی، غلام عباس، ۳۷۴، جامعه شناسی شهری، تهران، انتشارات پیام نور.
۸. رابرتسون، رابرت، ۱۳۸۲، جهانی شدن، ترجمه کمال پولادی، تهران، نشر ثالث.
۹. رحیمی، محبوبه، ۱۳۸۶، بررسی میزان درک از شهروندی در بین دانشجویان دانشکده ادبیات علوم انسانی، دانشگاه فردوسی، دانشکده ادبیات علوم انسانی، مشهد.
۱۰. روشه، گی، ۱۳۷۶، جامعه شناسی تالکوت پارسنز، ترجمه عبدالحسین نیک گهر، تهران انتشارات تبیان.
۱۱. رونقی، حسنعلی، ۱۳۵۸، ترافیک در تهران و سایر شهرهای ایران - هزینه و راه حل، شیراز، انتشارات دانشگاه شیراز.
۱۲. ریچاردز، براین، ۱۳۵۷، حرکتی تازه در شهر، فرخ اصالت، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
۱۳. زنجانی، حبیب الله، ۱۳۷۶، (( جمعیت و توسعه)) تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات و شهر سازی معماری ایران.
۱۴. عاملی، سعید رضا، ۱۳۸۰، تعامل جهانی شدن، شهروندی، و دین، نامه علوم اجتماعی، پائیز و زمستان، شماره ۱۸، تهران، دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران.
۱۵. فکوهی، ناصر، ۱۳۷۹، (( از فرهنگ تا توسعه)) تهران، فردوس
۱۶. فاضلی، نعمت، ۱۳۸۶، شهروندی فرهنگی و فرهنگی شدن شهروندی سایت ([www.farhangshenasi.com/articel](http://www.farhangshenasi.com/articel))
۱۷. فکوهی، ناصر، ۱۳۸۴، در هزار توی نظم جهانی، تهران، نشر نی
۱۸. فکوهی، ناصر، ۱۳۸۳، انسان شناسی شهری، تهران، نشر نی.
۱۹. فکوهی، ناصر، ۱۳۸۶، تقویت اخلاق شهروندی: راهی برای گذار به مردم سالاری مشارکتی، سایت ([www.fakouhi.com](http://www.fakouhi.com))
۲۰. فکوهی، ناصر، ۱۳۸۷، مفاهیم کلیدی شهروند و فرهنگ شهروندی در ایران، تهران، دیماه ۱۳۸۷، روزنامه سرمایه
۲۱. قیصری، کیوان، ۱۳۸۶، (( مساله مسیر یابی وسایل نقلیه، همراه با پنجره زمانی: مبانی، روش پیشرفت ها )) قزوین دانشگاه آزاد اسلامی قزوین.
۲۲. نقی زاده، محمد، ۱۳۸۴، نظریه شهروندی و فرهنگ و تمدن ایرانی، تهران مجله اطلاعات سیاسی - اقتصادی شماره ۱۸۳.
۲۳. گروه آتک، ۱۳۷۱، (( مطالعات شهرهای جدید، دیدگاه ها و زمینه های تاریخی )) تهران، مجله.
۲۴. مجله راه ابریشم، نشریه وزارت راه ترابری، مدیر مسئول مصطفی برزگر.
۲۵. سایتها شامل:

[www.hamshahrionline.ir](http://www.hamshahrionline.ir)  
[www.dourbin.net](http://www.dourbin.net)  
[www.mardomsalari.com](http://www.mardomsalari.com)

[www.Traffic.ir](http://www.Traffic.ir)  
[www.babol-develop.com](http://www.babol-develop.com)  
[www.City-dream.blogfa.com](http://www.City-dream.blogfa.com)  
[www.tebyan.net](http://www.tebyan.net)