

ساماندهی تاثیرپذیری مدیریت شهری با استفاده از راهبردهای شهر سازی نوین از دیدگاه قوانین و مقررات ترافیک شهری (مطالعه موردی: ساختار مدیریت شهرستان مهاباد)

منوچهر مبارکی^a، مهران مولوی^b

^a دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت دولتی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد مهاباد، مهاباد، ایران

^b گروه مدیریت دولتی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد مهاباد، مهاباد، ایران

چکیده

هدف از انجام این تحقیق بررسی ساماندهی تاثیرپذیری مدیریت شهری با استفاده از راهبردهای شهر سازی نوین از دیدگاه قوانین و مقررات ترافیک در شهرستان مهاباد بود. بنابراین روش تحقیق در این پژوهش از حیث هدف، کاربردی و از حیث داده‌ها توصیفی-پیمایشی است. جامعه‌ی آماری پژوهش شامل ۱۴۷ نفر از کارکنان شاغل در پلیس راهور و راهنمایی رانندگی شهرستان مهاباد می‌باشد. با توجه به محدود بودن جامعه‌ی آماری از روش نمونه‌گیری جامعه شماری استفاده شد و حجم نمونه برابر ۱۳۷ نفر بdst آمده است. ابزار گرد اوری داده‌ها پرسشنامه‌های استاندارد جهت ارزیابی متغیرهای تحقیق بوده که روابی صوری و محتوایی مجدد آن با نظر استاد راهنمای و پایابی آن بر اساس آلفای کرونباخ مورد تایید قرار گرفته است. از روش مدل یابی معادلات ساختاری با رویکرد حداقل مربعات جزئی استفاده شده است. یافته‌های تحقیق بیانگر آن است که راهبردهای شهرسازی بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک شهری در ساختار مدیریت شهرستان مهاباد تاثیر دارد.

واژه‌های کلیدی: ساماندهی مدیریت شهری، راهبردهای شهر سازی نوین، قوانین و مقررات ترافیک

۱- مقدمه

اگر مدیریت، به درختی تشبیه شود که شاخه‌های گوناگونی، مانند مدیریت صنعتی، مدیریت مالی و چون اینها، دارد، یکی از شاخه‌های جدید این درخت، مدیریت شهری است. روشن است که مشخصات و ساختار نهادهای قانونی اداره کننده شهر، از کشوری به کشور دیگر، تفاوت دارد و هر جامعه‌ای، با توجه به ساختار اقتصادی، اجتماعی و سیاسی خود، تعریف یا تلقی ویژه‌ای از مدیریت شهری دارد.

معیارهای شناسایی شهر، از گونه‌های غیر خود، به طور معمول، میزان جمعیت، شغل غالب مردم ساکن، وجود شهرداری و مواردی اینگونه بوده است. امروزه، شهرها، از دو جنبه، اهمیت یافته اند: یکی، عنوان مرکز تجمع گروه عظیمی از مردم و دیگری عنوان عمدۀ ترین بازیگر نقش اقتصادی، در کل اقتصاد ملی. از این‌رو، باید به مسائل و مشکلات آنها، توجه بیشتر و دقیق‌تر کرد. زیرا، در حالتی که برنامه ریزی دقیق و درست، سبب رشد اقتصادی، تثبیت سیاسی و افزایش مشارکت شهروندان درامور شهرها می‌گردد، شکست در حل مشکلات و مسائل شهری، سبب رکود اقتصادی، نارضایتی‌های اجتماعی و سیاسی، فقر، بیکاری و تخریب محیط زیست خواهد شد.

برنامه ریزی اجتماعی، از دهه ۱۹۶۰ میلادی رواج یافت. در آن دهه، دولت و مدیران شهرهای بزرگ دریافتند که نا آرامی‌های اجتماعی مانند قومی، نژادی و طبقاتی؛ تهدیدی برای پایداری اقتصادی و سیاسی در شهرها است. از این‌رو، مقوله برنامه ریزی اجتماعی، اقبال و رواج یافت. در واقع، برنامه ریزی اجتماعی، به عنوان نشانه‌ای از برابری طلبی و مشارکت جویی دولت و مدیران شهر، تفسیر شد (رمضانی خورشیددوست، ۱۳۸۲، ۴۱).

بابایی اقدم و همکارانش (۱۳۹۴) اثبات نمودند که یکی از مهم ترین سیاست‌هایی که می‌توان برای ساماندهی بافت‌ها فرسوده پیشنهاد داد توجه به نقش مردم (رویکرد مشارکتی) می‌باشد. رفیعیان و معروفی (۱۳۹۰) ثابت کردند که ارتقاء کیفیت محیط و بهبود سطح زندگی ساکنان آن موضوع اصلی علم شهرسازی است. این موضوع به دلیل ماهیت چند بعدی خود از پیچیدگی و گستردگی ویژه‌ای برخوردار است. شهر، پدیده‌ای فراتر از کالبد ظاهری است. ابعاد اجتماعی و فرهنگی هر شهر به عنوان بعد پنهان در طرح‌های شهری به شمار می‌رond که به دلیل ماهیت غیر کالبدی و دشواری شناخت و درک، همواره در عرصه‌های نظریه پردازی و عملی مورد کم توجهی واقع شده‌اند.

از سوی دیگر، حرکت به سمت مدرن شدن و در نتیجه نبود توازن بین رشد ترافیک و شرایط محیطی، تراژدی سوانح ترافیکی را در کشورهایی که سطح درآمد پایین و متوسط دارند و خیم تر کرده و به روند رو به رشد آن‌ها سرعت بخشیده است. نظام ترافیک از پیچیده‌ترین و خطرناک ترین نظام‌هایی است که افراد جامعه همواره مجبور به مواجهه با آن‌ها هستند، چنان‌که هر سال بیش از ۱ میلیون نفر در جهان در اثر تصادفات جان می‌بازندبا توجه به گذار اپیدمیولوژیک و گسترش صنعتی شدن و تغییر شیوه زندگی کنونی، دیگر آن‌چه بیش از همه سلامت بشر امروز را تهدید می‌کند عواماً بیماری زای زیست شناختی نیستند، بلکه مخاطرات طبیعی ساخته بشر از جمله مصدومیت‌ها هستند (پدن، ۲۰۰۴، ۲۶۳).

مریدی (۱۳۹۳) نشان داد که هدف از تصویب قوانین و مقررات ترافیکی تضمین حرکت آرام و ایمن استفاده کنندگان از معابر می‌باشد و عابر پیاده به عنوان یکی از اجزاء عبور و مرور از ارکان اصلی ترافیک می‌باشد که براساس بررسی‌های انجام شده می‌توان گفت رفتار رانندگان و عابرین پیاده در محل های چراغ های راهنمایی، خط کشی عابر پیاده و مسیرهای هم سطح مخصوص عبور عابرین پیاده مربوط به هم است که ناشی از عدم رعایت مقررات و قوانین از طرف رانندگان و عدم توجه عابرین پیاده می‌باشد. علی اکبری (۱۳۸۶) نشان داد که شهر سیستمی است که از زیر سیستم‌های متعددی تشکیل شده است. اجزا، عناصر و روابط درونی هر یک از زیر سیستم‌ها کارکرد و ارتباطات میان زیر سیستم‌های شهری، نحوه سازمان یابی فضای شهری را تعریف می‌کنند. موزونی یا ناموزونی در سازمان یابی فضای شهری هم می‌تواند در قالب رفتارهای هنجار یا ناهنجار نمود پیدا کند. لذا از دیدگاه سیستمی، رفتار شهری تجلی گاه نحوه سازمان یابی فضای شهری است. در حال حاضر، یکی از برجسته ترین ناهنجاری‌های رفتاری شهرهای ایران در عرصه رفتار ترافیکی آن‌ها بروز کرده است. راهکارها و سیاست‌هایی که تاکنون برای اصلاح این گونه رفتارها ارائه شده، غالباً، جزء نگر و معلول نگر بوده‌اند، یعنی زمینه‌های بروز ناهنجاری و نیز

راه حل های مقابله با آن را در مقیاس زیر سیستم ترافیکی شهر جستجو کرده اند. این مقاله با دیدگاه سیستمی و با تأکید بر ضرورت جامع نگری به مقوله رفتار در شهرها، به شناخت مؤلفه ها و بردارهای فضایی در آسیب شناسی رفتار ترافیکی شهرها تأکید می کند، یعنی آسیب شناسی رفتار ترافیکی را از منظر آسیب شناسی سازمان یابی فضای شهری می نگرد. نتایج بر این نکته تأکید دارد که ساماندهی فضای شهری و هدایت آن به سوی یک نظام فضایی می تواند اثرات پایداری بر اصلاح رفتار ترافیکی بر جای بگذارد و آن را به سوی رفتار هنجار و قانون مند هدایت کند.

جورج (۲۰۱۴) ثابت نمود که شهرها و واحدهای خردتر آن چون محلات، همچون ارگانیسمی زنده و پویا هستند که در بستر تغییر و تحولات بسیاری قرار می گیرند، لذا نظریات و راه کارهای متفاوتی برای هدایت این تغییرات پیش بینی می شود تا شهر و زندگی انسان ها در زمان حال و آینده با مشکل مواجه نشود. در دهه های اخیر رشد فزاینده برنامه های توسعه، منجر به هشدارهای اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی شد؛ لذا در پاسخ به بحران های ایجاد شده، رویکردها و مفاهیم جدیدی در حوزه های مختلف شهری مطرح می شود. امروزه توسعه پایدار به عنوان یکی از این رویکردها در تمامی ابعاد اجتماع مدنظر است. برای حرکت در این مسیر و نیل به اهداف آن، می بایست راه کارهایی اتخاذ شود. با توجه به این که در دهه های اخیر تأکید بر محلات و اجتماعات محله ای و شروع برنامه ریزی از این سطح، در شهرها مطرح است (رویکرد پایین به بالا)، به نظر می رسد که توجه به معیارهای پایداری در محلات و برنامه ریزی به منظور توسعه در سطح محله، راه کاری مناسب برای ارتقای کیفیت آن هاست.

ماریا و ایریک (۲۰۱۱) نشان دادند که قوانین ممکن است باید برای نتیجه گیری به اجرا درآوردن ناظارت پلیس برای رانندگان قابل مشاهده باشد. هم چنین، سیستم ترافیک باید به عنوان یک سیستم اجتماعی که در آن رانندگان در حال تعامل با دیگر رانندگان و کاربران جاده ای هستند دیده شود. قوانین و مقررات مهم برای کمک به رانندگان در سیستم به عمل آمده در یک راه امن و مؤثر به کار گرفته شود.

با توجه به مطالب بیان شده، و اینکه تاکنون چنین تحقیقی در داخل کشو انجام نگرفته است، ضرورت تحقیق حاضر شکل گرفت، بنابراین هدف اصلی از انجام این تحقیق، ساماندهی تاثیرپذیری مدیریت شهری با استفاده از راهبردهای شهر سازی نوین از دیدگاه قوانین و مقررات ترافیک شهری مطالعه موردي ساختار مدیریت شهرستان مهاباد می باشد.

۲- فرضیه های تحقیق

فرضیه اصلی

راهبردهای شهرسازی بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک شهری در ساختار مدیریت شهرستان مهاباد تاثیر دارد.

فرضیه های فرعی

- راهبردهای مبتنی بر فعالیت بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک شهری در ساختار مدیریت شهرستان مهاباد تاثیر دارد.
- راهبردهای مبتنی بر وظیفه بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک شهری در ساختار مدیریت شهرستان مهاباد تاثیر دارد.
- راهبردهای مبتنی بر ساختار بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک شهری در ساختار مدیریت شهرستان مهاباد تاثیر دارد.
- راهبردهای مبتنی بر چشم انداز بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک شهری در ساختار مدیریت شهرستان مهاباد تاثیر دارد.

۳- روش تحقیق

روش تحقیق در این پژوهش از حیث هدف، کاربردی و از حیث داده‌ها یک تحقیق کیفی و در بررسی ادبیات و مستندات از نوع کتابخانه‌ای و در بررسی و تعیین مدل تحلیل محیطی از نوع میدانی است. روش تحقیق از حیث روش، توصیفی- اثر سنجی است. جامعه‌ی آماری پژوهش شامل کلیه کارکنان شاغل در پلیس راهور و راهنمایی رانندگی شهرستان مهاباد می‌باشد. بنابراین تعداد افراد جامعه‌ی آماری ۱۴۷ نفر می‌باشد. روش نمونه‌گیری جامعه شماری یا همان سرشماری می‌باشد. در این تحقیق پس از توزیع پرسشنامه تعداد ۱۳۷ پرسشنامه سالم بدست محقق رسید مبنای تجزیه و تحلیل اماری تحقیق قرار گرفته است. به منظور گردآوری اطلاعات از پرسشنامه ساماندهی مدیریت شهری اطهاری (۱۳۸۶) و پرسشنامه راهبردهای شهر سازی نوین رایت (۲۰۰۲) استفاده شد. پرسشنامه قوانین و مقررات ترافیک شهری نیز بر اساس مدل موجود در پلیس راهنمایی و رانندگی ایران انتخاب و استفاده شده است. روایی پرسشنامه‌ها توسط ۷ نفر از اساتید مربوطه تایید شد. پایایی پرسشنامه نیز با استفاده از آلفای کرونباخ ۰/۹۱ به دست آمد که نشان دهنده پایایی مطلوب پرسشنامه‌ها می‌باشد. به منظور بررسی فرضیه‌های تحقیق از روش مدل یابی معادلات ساختاری^۱ که نوعی روش‌شناسی آماری با رویکرد کمترین مربعات جزئی است در محیط نرم افزار smart pls 2.2 استفاده شده است.

۴- یافته‌های تحقیق

آماره‌های توصیفی متغیرها

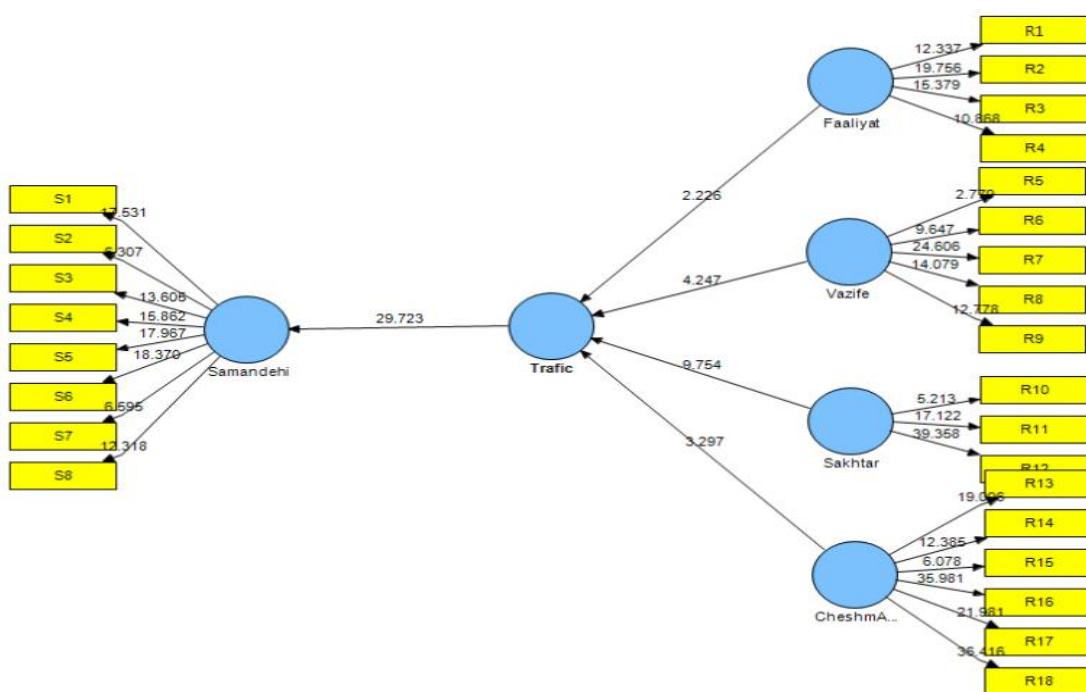
در جدول ۱ آماره‌های توصیفی متغیرها اشاره شده است.

جدول ۱: آماره‌های توصیفی برای متغیرهای پژوهش

متغیر	کشیدگی	چولگی	انحراف استاندارد	میانگین	فرابانی
تجمیع اطلاعات	۱۰۲.	۵۲۸.	۲.۷۱۹۴۸	۰۰۲۴۳.	۱۳۷
سیستم دستیابی	۹۵۳.	۷۱۹.	۲۶۰۱۶۵	۱۵۸۰۴.	۱۳۷
تدارکات و خدمات	.۶۴۲	۲۱۵.	۳.۱۴۰۳۵	۱۵۲۸.۳	۱۳۷
نگهداری و مدیریت	۶۰۸.	۹۳۴.	۳.۰۴۴۶۰	۴.۲۴۶۵	۱۳۷
ذخیره سازی	.۰۷۸	.۴۴۰	۲.۷۳۰۴۲	۱۲۹۳۳.	۱۳۷
تصمیم گیری	۸۰۰.	۴۳۵.	۳.۳۱۳۴۰	.۷۲۳۰۴	۱۳۷
سیستم راهور	۴۹۶.	۳۳۳.	۳.۹۷۵۵۱	۴۵۵۸۳.	۱۳۷

¹.structural equation modeling

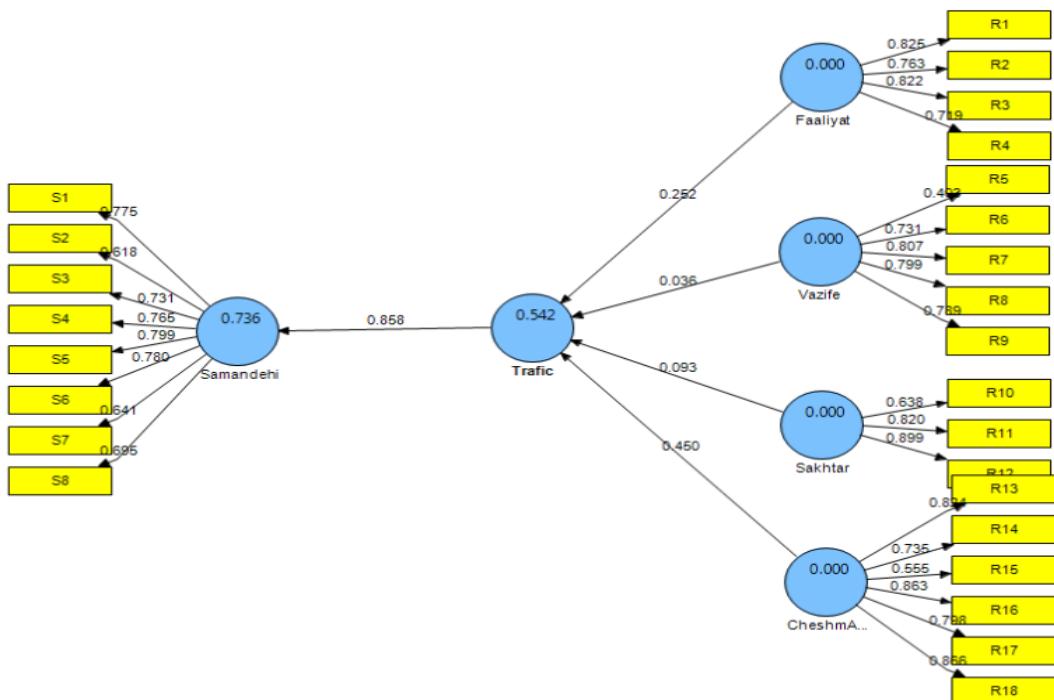
آزمون تناسب ساختاری مدل (سازه) تحقیق



شکل ۱: آزمون تناسب ساختاری

به دلیل آنکه مقدار t بدست آمده کوچکتر از 1.96 نبوده هیچ یک از متغیرها یا گوییه‌ها حذف نمی‌گردد و محقق می‌تواند ادعا نماید که مدل از تناسب کافی برخوردار است.

معیار ضرایب تاثیر R



شکل ۲: معیار ضریب تاثیر

R^2 معیاری است که نشان از تاثیر یک متغیر بروز زا بر یک متغیر درون زا دارد ، مطابق شکل بالا مقدار R^2 برای سازه ۰/۷۳۶ بدست آمده است که با توجه به سه مقدار ملاک مناسب بودن برآش مدل ساختاری را تایید می سازد.

معیار استون - جیسر

این معیار قدرت پیش بینی مدل را نشان می دهد. اگر در مدل روابط بین سازه ها درست تعریف شده باشد سازه ها تاثیر کافی بر شاخص های یکدیگر داشته و فرضیه ها به درستی تایید خواهند شد. مقادیر Q^2 برای کلیه سازه های درونزا و تنها برای سازه های انعکاسی محاسبه شده و اگر مقدار بدست آمده ۰/۰۲، ۰/۱۵ و ۰/۳۵ باشد به ترتیب نشانگر قدرت سازه ضعیف، متوسط و قوی است.

جدول ۲: مقدار شاخص اعتبار اشتراکی

Total	مجموع مجذورات خطای پیش بینی	مجموع مجذورات مشاهدات	شاخص اعتبار اشتراکی
ساماندهی	۱۰۹۶/۰۰۰۰	۶۸۳/۰۷۱۷۷۵	۰/۳۷۶۷۵۹
ترافیک	۱۶۴۴/۰۰۰۰	۱۲۱۳/۳۰۷۶۷۳	۰/۲۶۱۹۷۸

در جدول فوق فقط مقدار شاخص اعتبار اشتراکی مورد بررسی قرار می گیرد. علت گزارش دو ستون دیگر (مجموع مجذورات مشاهدات و مجموع مجذورات خطای پیش بینی) به علت نشان دادن صحت محاسبات است. از این رو می توان نشان داد که قدرت پیش بینی مدل از مقدار بالایی برخوردار بوده است.

معیار برآش کلی مدل

بدین منظور از معیار معیار نیکویی برآش GOF استفاده می گردد. اگر این مقدار بزرگتر از مقادیر ۰/۰۱، ۰/۰۲۵ و ۰/۳۶ باشد می تواند ادعا نمود که مدل از برآش کلی مناسبی برخوردار است. بدین منظور مقادیر اشتراکی متغیر های پنهان محاسبه خواهد شد و سپس آن را با میانگین R^2 ها جمع نموده و میانگین آن را محاسبه می نماییم. عدد حاصل شاخص مورد نظر می باشد.

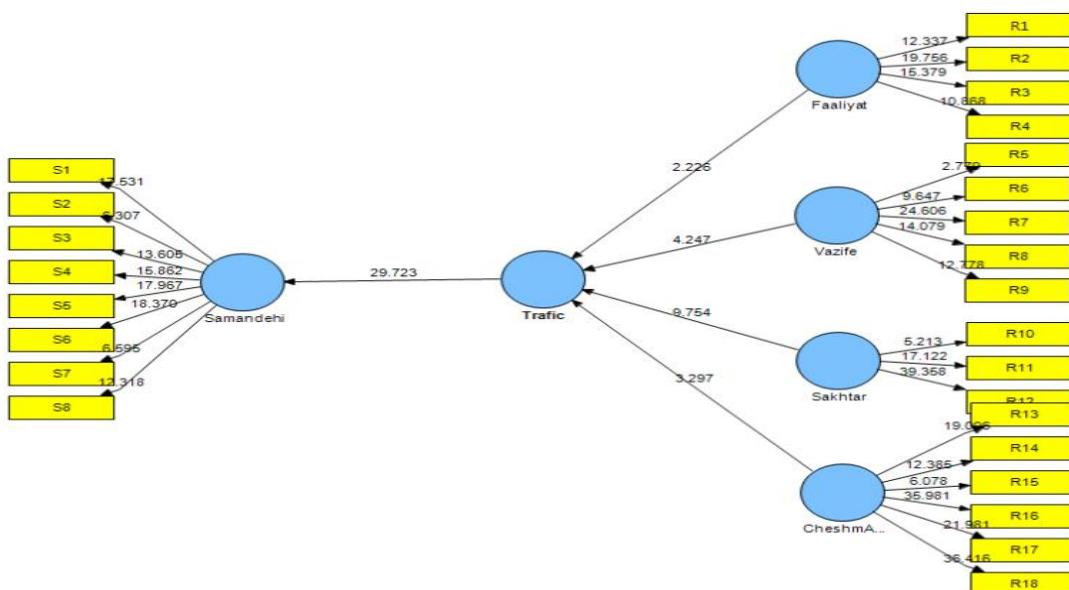
جدول ۳: معیار برآش کلی مدل

متغیر ها	شاخص افزونگی	مجذور R
چشم انداز	۷۱۰۱۷۳۰۰	
فعالیت	۷۱۳۹۷۶۰۰	
ساختار	۷۲۸۸۵۵۰۰	
ساماندهی	۷۳۰۳۲۳۰۰	
ترافیک	۰/۷۹۵۷۶۷	
وظیفه	۷۲۱۸۱۶۰۰	
مقدار شاخص نیکویی برآش	۶۳۹۰۰	
	۶۸۴۳۱۰۰	

با توجه به سه مقدار ۰/۰۱، ۰/۰۲۵ و ۰/۰۳۶ به عنوان مقادیر ضعیف ، متوسط ، قوی برای GOF حاصل شدن ۰/۶۸۴ GOF نشان از برآش کلی قوی مدل دارد.

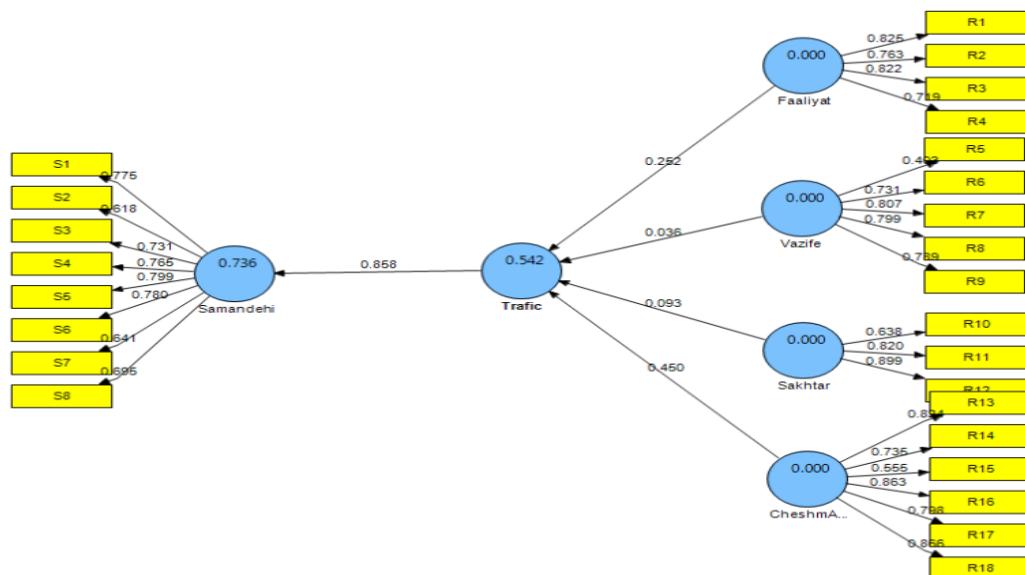
آزمون فرضیه اصلی

راهبردهای شهرسازی بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک شهری در ساختار مدیریت شهرستان مهاباد تاثیر دارد.



شکل ۳: آزمون فرضیه اصلی

با توجه به اینکه در نمودار فوق مقادیر t بدست آمده در سطح اطمینان ۹۵ درصد بیشتر از $1/96$ بوده است بنابر این سوالات مطرح شده مورد قبول واقع شده و می‌توان آزمون‌ها مورد نظر را روی سوالات انجام نمود. نمودار ذیل نشان دهنده ی ضرایب مسیر تبیین شده در مدل مورد نظر است.



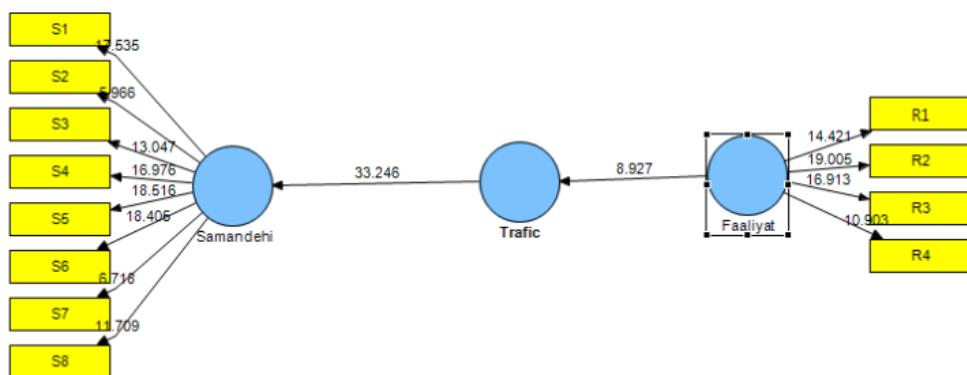
شکل ۴: ضرایب مسیر تبیین شده در مدل

جدول ۴: ضریب تعیین در مدل

نتیجه آزمون	آماره t کل	ضریب مسیر
پذیرش	۲۹/۷۲۳	۰/۸۵۸

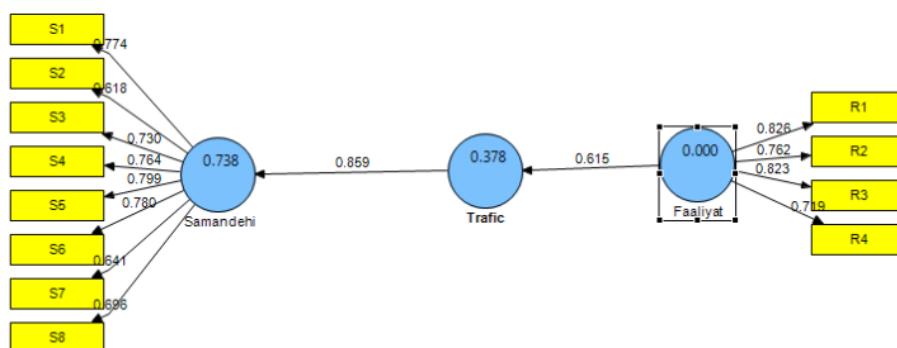
ضریب تعیین در این مدل برابر 0.858 است. ضریب تعیین میزان تبیین واریانس و تغییرات متغیر را باسته توسط مجموعه متغیرهای مستقل را نشان می‌دهد. مقدار این ضریب نیز بین 0 و 1 می‌باشد هرچقدر مقدار این ضریب به 1 نزدیکتر باشد نشان از آن دارد که متغیرهای مستقل توانسته اند میزان زیادی از واریانس متغیر را تبیین کنند. به نظر چاین مقادیر 0.19 ، 0.33 و 0.67 به ترتیب نشان دهندهٔ برازش ضعیف برآرش متوسط و قوی می‌باشند.

آزمون فرضیهٔ فرعی اول: راهبردهای مبتنی بر فعالیت بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک شهری در ساختار مدیریت شهرستان مهاباد تاثیر دارد.



شکل ۵: آزمون فرضیهٔ فرعی اول

با توجه به اینکه در نمودار فوق مقادیر t بدست آمده در سطح اطمینان 95% درصد بیشتر از $1/96$ بوده است بنابر این سوالات مطرح شده مورد قبول واقع شده و می‌توان آزمون‌ها مورد نظر را روی سوالات انجام نمود. نمودار ذیل نشان دهندهٔ ضرایب مسیر تبیین شده در مدل مورد نظر است.



شکل ۶: ضرایب مسیر تبیین شده در مدل

ضریب استاندارد شده مسیر برابر با 0.859 است که بیانگر این مطلب می‌باشد که متغیر مستقل به میزان تقریباً 85 درصد از تغییرات متغیر وابسته را تبیین می‌کند.

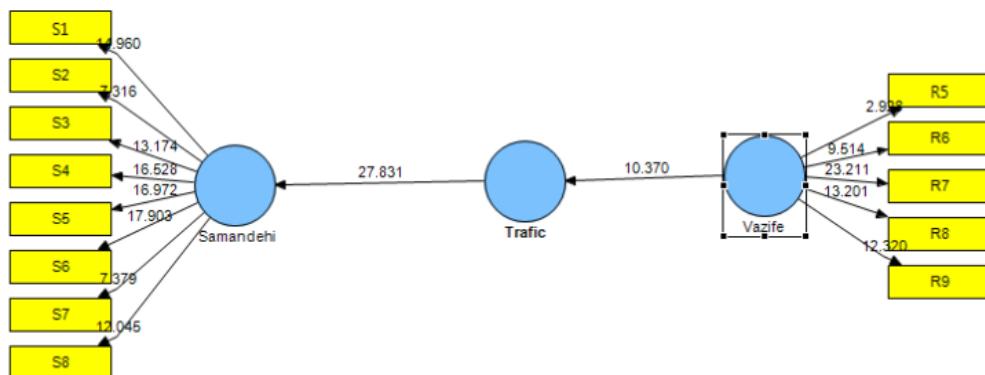
جدول ۵: ضریب تعیین در مدل

ضریب مسیر کل	ضریب مسیر میانجی	آماره t میانجی	آماره t کل
0.859	0.615	$8/927$	$33/246$

ضریب تعیین در این مدل برابر 0.738 است. ضریب تعیین میزان تبیین واریانس و تغییرات متغیر را باسته توسط مجموعه متغیرهای مستقل را نشان می‌دهد. مقدار این ضریب نیز بین 0 و 1 می‌باشد هرچقدر مقدار این ضریب به 1 نزدیکتر باشد نشان از آن دارد که متغیرهای مستقل توانسته اند میزان زیادی از واریانس متغیر را تبیین کنند. به نظر چاین مقادیر 0.19 ، 0.33 و 0.67 به ترتیب نشان دهندهٔ برازش ضعیف برآش متوسط و قوی می‌باشند.

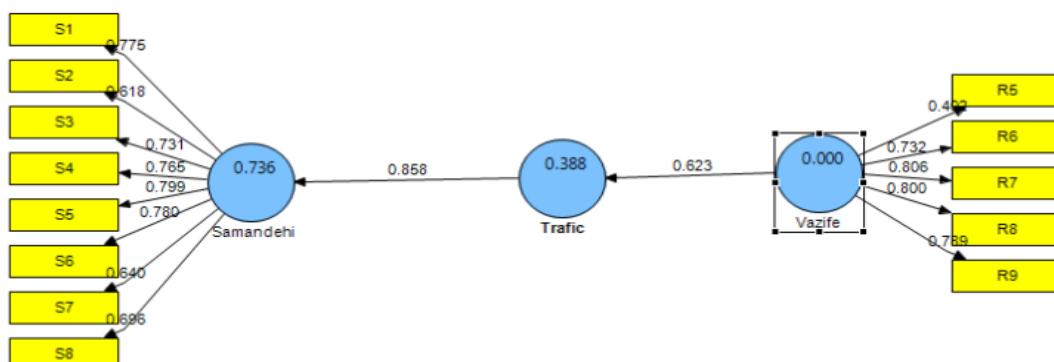
آزمون فرضیهٔ فرعی دوم

راهبردهای مبتنی بر وظیفهٔ ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک شهری در ساختار مدیریت شهرستان مهاباد تاثیر دارد.



شکل ۷: آزمون فرضیهٔ فرعی دوم

با توجه به اینکه در نمودار فوق مقادیر t بدست آمده در سطح اطمینان ۹۵ درصد بیشتر از $1/96$ بوده است بنابر این سوالات مطرح شده مورد قبول واقع شده و می‌توان آزمون‌ها مورد نظر را روی سوالات انجام نمود. نمودار ذیل نشان دهندهٔ ضرایب مسیر تبیین شده در مدل مورد نظر است.



شکل ۸: ضرایب مسیر تبیین شده در مدل

ضریب استاندارد شده مسیر برابر با 0.858 است که بیانگر این مطلب می‌باشد که متغیر مستقل به میزان تقریباً $85/8$ درصد از تغییرات متغیر را تبیین می‌کند.

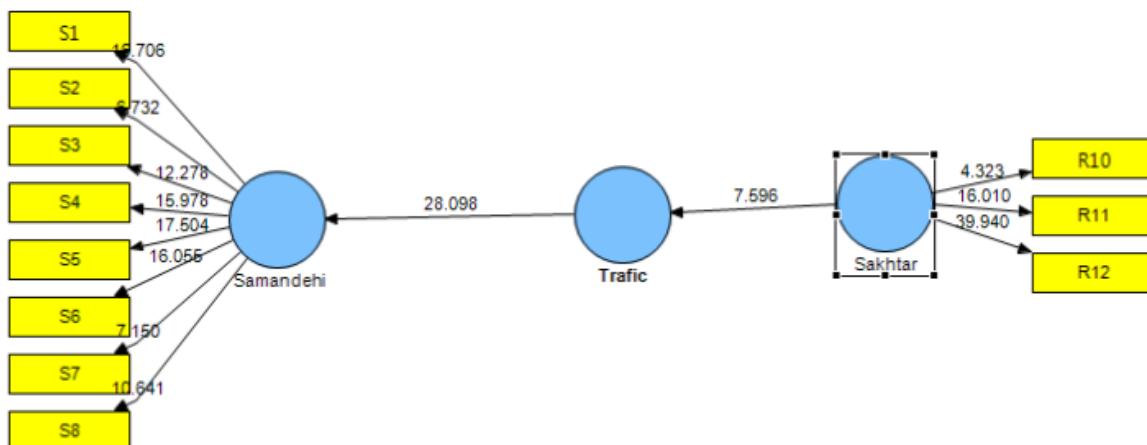
جدول ۶: ضریب تعیین در مدل

ضریب مسیر کل	ضریب مسیر میانجی	آماره t میانجی	آماره t کل
0.858	0.623	$10/370$	$27/831$

ضریب تعیین در این مدل برابر ۰/۷۳۶ است. ضریب تعیین میزان تبیین واریانس و تغییرات متغیر وابسته توسط مجموعه متغیرهای مستقل را نشان می‌دهد. مقدار این ضریب نیز بین ۰ و ۱ می‌باشد هرچقدر مقدار این ضریب به ۱ نزدیکتر باشد نشان از آن دارد که متغیرهای مستقل توانسته اند میزان زیادی از واریانس متغیر وابسته را تبیین کنند. به نظر چاین مقادیر ۰/۳۳، ۰/۱۹ و ۰/۰۶۷ به ترتیب نشان دهنده‌ی برازش ضعیف برازش متوسط و قوی می‌باشند.

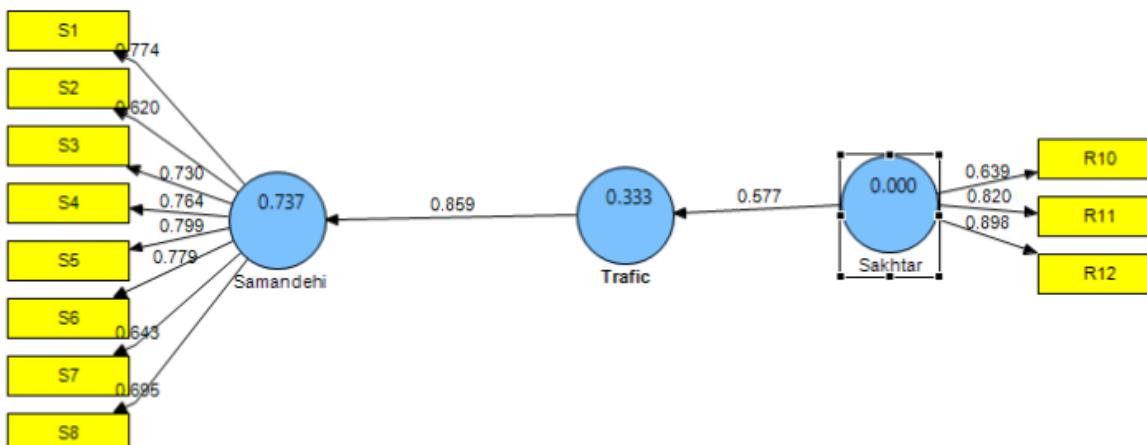
آزمون فرضیه فرعی سوم

راهبردهای مبتنی بر ساختار بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک شهری در ساختار مدیریت شهرستان مهاباد تاثیر دارد.



شکل ۹: آزمون فرضیه فرعی سوم

با توجه به اینکه در نمودار فوق مقادیر t بدست آمده در سطح اطمینان ۹۵ درصد بیشتر از ۱/۹۶ بوده است بنابر این سوالات مطرح شده مورد قبول واقع شده و می‌توان آزمون‌ها مورد نظر را روی سوالات انجام نمود. نمودار ذیل نشان دهنده‌ی ضرایب مسیر تبیین شده در مدل مورد نظر است.



شکل ۱۰: ضرایب مسیر تبیین شده در مدل

ضریب استاندارد شده مسیر برابر با ۰/۸۵۹ است که بیانگر این مطلب می‌باشد که متغیر مستقل به میزان تقریباً ۸۵/۹ درصد از تغییرات متغیر وابسته را تبیین می‌کند.

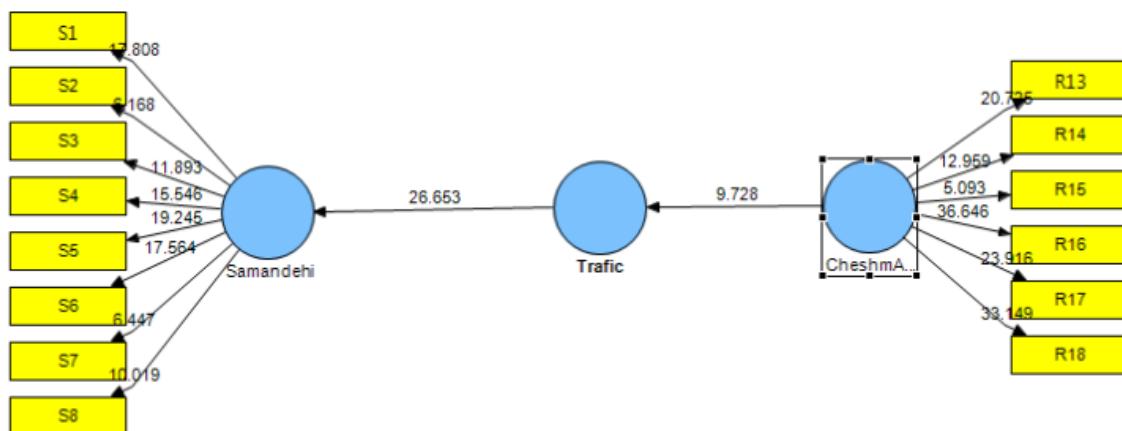
جدول ۷: ضریب تعیین در مدل

ضریب مسیر کل	ضریب مسیر میانجی	آماره t میانجی	آماره t کل
۰/۸۵۹	۰/۵۷۷	۷/۵۹۶	۲۰/۰۹۸

ضریب تعیین در این مدل برابر ۰/۷۳۷ است. ضریب تعیین میزان تبیین واریانس و تغییرات متغیر وابسته توسط مجموعه متغیرهای مستقل را نشان می‌دهد. مقدار این ضریب نیز بین ۰ و ۱ می‌باشد. هرچقدر مقدار این ضریب به ۱ نزدیکتر باشد نشان از آن دارد که متغیرهای مستقل توانسته اند میزان زیادی از واریانس متغیر وابسته را تبیین کنند. به نظر چاین مقادیر ۰/۳۳، ۰/۱۹ و ۰/۶۷ به ترتیب نشان دهنده برازش ضعیف برازش متوسط و قوی می‌باشند.

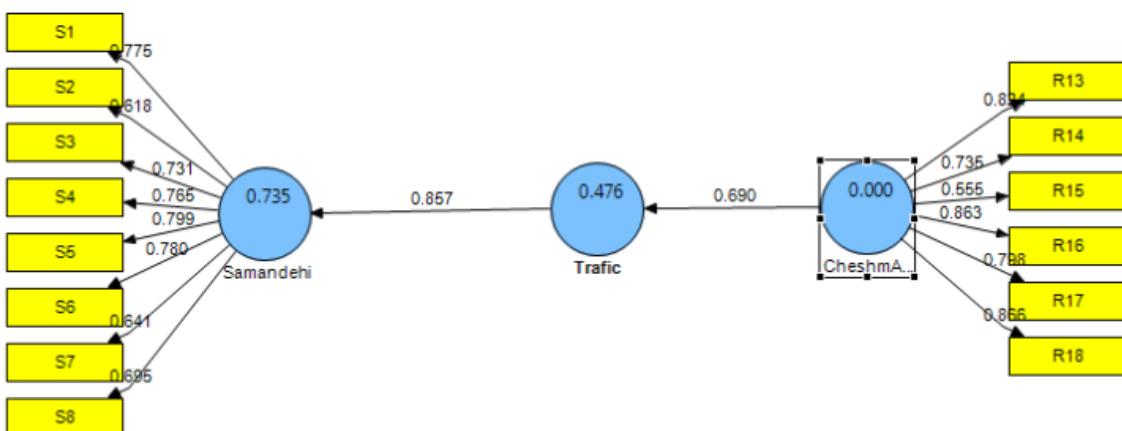
آزمون فرضیه فرعی چهارم

راهبردهای مبتنی بر چشم انداز بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک شهری در ساختار مدیریت شهرستان مهاباد تاثیر دارد.



شکل ۱۱: آزمون فرضیه فرعی چهارم

با توجه به اینکه در نمودار فوق مقادیر t بدست آمده در سطح اطمینان ۹۵ درصد بیشتر از ۱/۹۶ بوده است بنابر این سوالات مطرح شده مورد قبول واقع شده و می‌توان آزمون ها مورد نظر را روی سوالات انجام نمود. نمودار ذیل نشان دهنده ضرایب مسیر تبیین شده در مدل مورد نظر است.



شکل ۱۲: ضرایب مسیر تبیین شده در مدل

ضریب استاندارد شده مسیر برابر با ۰/۸۵۷ شده است که بیانگر این مطلب می باشد که متغیر مستقل به میزان تقریبا ۷/۸۵ درصد از تغییرات متغیر وابسته را تبیین می کند.

جدول ۸: ضریب تعیین در مدل

ضریب مسیر کل	ضریب مسیر میانجی	آماره t میانجی	آماره t کل
۰/۸۵۷	۰/۶۹۰	۹/۷۲۸	۲۶/۶۵۳

ضریب تعیین در این مدل برابر ۰/۷۳۵ ضریب تعیین میزان تبیین واریانس و تغییرات متغیر وابسته توسط مجموعه متغیرهای مستقل را نشان می دهد مقدار این ضریب نیز بین ۰ و ۱ می باشد هرچقدر مقدار این ضریب به ۱ نزدیکتر باشد نشان از آن دارد که متغیرهای مستقل توانسته اند میزان زیادی از واریانس متغیر وابسته را تبیین کنند. به نظر چاین مقادیر ۰/۱۹، ۰/۳۳ و ۰/۶۷ به ترتیب نشان دهنده برازش ضعیف برازش متوسط و قوی می باشند.

۵- بحث و نتیجه‌گیری

هدف از انجام این تحقیق بررسی ساماندهی تاثیرپذیری مدیریت شهری با استفاده از راهبردهای شهر سازی نوین از دیدگاه قوانین و مقررات ترافیک در شهرستان مهاباد بود. نتایج نشان داد که راهبردهای شهرسازی بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک شهری در ساختار مدیریت شهرستان مهاباد تاثیر دارد. بنابراین مدیران و مسئولان ذیربطة باستی راهبردهای شهر سازی نوین از دیدگاه قوانین و مقررات ترافیک را مورد نظر قرار دهند و از این طریق موجبات مدیریت شهری مناسب و پایدار را برقرار سازند.

نتایج نشان داد که راهبردهای مبتنی بر فعالیت بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک شهری در ساختار مدیریت شهرستان مهاباد تاثیر دارد. یکی از مشکلاتی که در این اواخر به شدت رو به افزایش گذاشته و ریاست ترافیک نیز نتوانسته اند، آن را کنترل کنند، مسئله راه ها و ازدحام زیاد وسایل نقلیه است که علاوه بر مشکلات محیط زیستی و تنفسی، مشکلات شهری و ترافیکی زیادی نیز به وجود آورده است. مسئله راه ها در اوایل و اواخر روز بسیار به خوبی قابل مشاهده است و حتی در موقعی برای گذشتن از یک مسیر چند صد متری، باید زمان زیادی را صرف کرد که علاوه بر از دست رفتن زمان، بر سلامتی و صحت انسان ها نیز چه از لحظه جسمی، چه از لحظه روانی تاثیرات مخرب و جبران ناپذیری می گذارد. بنابراین مدیران و مسئولان ذیربطة باستی راهبردهای مبتنی بر فعالیت بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک را مورد نظر قرار دهند و از این طریق موجبات مدیریت شهری مناسب و پایدار را برقرار سازند.

نتایج نشان داد که راهبردهای مبتنی بر وظیفه بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک شهری در ساختار مدیریت شهرستان مهاباد تاثیر دارد. در دهه اخیر شهرنشینی در جهان با رشد روزافزونی روی رو بوده به گونه ای که بین سالهای ۱۹۷۵ تا ۲۰۰۰ جمعیت شهری از ۱/۵ میلیارد نفر به بیش از ۲/۸ میلیارد نفر افزایش یافته است که تقریباً ۴۵ درصد از جمعیت جهان را تشکیل میدهد. در پایان سال ۲۰۰۷ برای اولین بار در تاریخ بشریت، تعداد جمعیتی که در شهرها زندگی می کرددند از جمعیت روستانشین بیشتر شد و تخمین زده می شود که تا سال ۲۰۲۰ حدود ۶۰ درصد از جمعیت جهان را شهرنشینان تشکیل خواهند داد. در کنار مزایایی مانند دسترسی به آب آشامیدنی سالم، حمل و نقل عمومی، اقتصاد پویا، مراکز فرهنگی و در مجموع زندگی راحت تر در شهرها، نمیتوان تاثیرات منفی شهرنشینی بر زندگی انسانها را نادیده گرفت. مدیریت شهری می تواند با تبدیل چالشهای شهرهای کوچک و متوسط به فرصت‌های پیشرفته، بستری مناسب برای توسعه پایدار و ارتقاء شاخص های زندگی مطلوب شهری را فراهم سازد. بنابراین مدیران و مسئولان ذیربطة باستی راهبردهای مبتنی

بر وظیفه بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک را مورد نظر قرار دهنده و از این طریق موجبات مدیریت شهری مناسب و پایدار را برقرار سازند.

نتایج نشان داد که راهبردهای مبتنی بر ساختار بر ساختار مهاباد تاثیر دارد. در بسیاری از شهرهای پیشرفته دنیا، کلید شهردردست شهرداریها میباشد اما مستولیت و وظایف شهری درکشور ما بعده دستگاهها و سازمانهای مختلف می باشد که هماهنگ سازی دستگاهها و سازمانهای مختلف برای خدمت رسانی به شهروندان کاری سخت و طاقت فرسا و غیرممکن می باشد. عنوان مثال اداره فاضلاب شهری، خدمات شهری و محیط زیست، عمران شهری، نظم و انصباط اجتماعی، برق رسانی، مخابرات، آبرسانی و هریک بعده سازمانها و ادارات متفاوت می باشد و هیچ گونه هماهنگی و یکپارچگی در امور فوق درسطح شهرها دیده نمی شود، هر سازمان متناسب با وظایف و مأموریتهای سازمانی بدون هماهنگی با سازمانهای دیگر مشغول فعالیت و خدمات رسانی به مردم می باشد که ناهمانگی ها و چند پارگی درسطح شهر مشکلات فراوانی را برای مردم و هزینه های هنگفتی بر دولت و مردم تحمیل نموده است.

در مدیریت نوین شهری، شهرداریها نقش دولت محلی را دارند و مسئولیت و اختیارات کلیه امورات شهروندان بصورت یکپارچه و هماهنگ بعده شهرداریها می باشد، بدین ترتیب سرعت و دقت کارها افزایش یافته، هزینه ها کاهش واز موازی کاریها جلوگیری و میزان بهره وری بهبود می یابد و نهایتاً "سطح زندگی مردم بصورت چشمگیرتر افزایش واهداف توسعه پایدار نیز سریعتر محقق میگردد. بنابراین مدیران و مسئولان ذیربسط بایستی راهبردهای مبتنی بر ساختار بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک را مورد نظر قرار دهنده و از این طریق موجبات مدیریت شهری مناسب و پایدار را برقرار سازند.

نتایج نشان داد که راهبردهای مبتنی بر چشم انداز بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک شهری در ساختار مدیریت شهرستان مهاباد تاثیر دارد. اصول و روش‌های ساماندهی سیاسی فضای شهر ناظر بر چرایی و چگونگی ساماندهی فضای شهری است. شهر یکی از فضاهای انسان ساخت است که همواره از ابعاد مختلف مورد توجه بوده که در این میان ساماندهی، مدیریت و اداره فضای شهری به نحوی بارزتر و مشهودتر بررسی شده است. این توجه، هم در محافل دانشگاهی و هم در محافل اجرایی به گونه ای است که مناقشات بسیاری در خصوص سازو کارهای مدیریتی شهرها به وجود آورده است. در واقع شهر به مثابه بخشی از سلسله مراتب سیستم فضایی و تقسیمات سیاسی جغرافیایی هر کشور بر اساس مؤلفه هایی مانند نوع حکومت، مدیریت، سطح آگاهی، علاقه مندی اجتماعی و مشارکت مردم در نظام تصمیم گیری و غیره شکل می گیرد. بنابراین مدیران و مسئولان ذیربسط بایستی راهبردهای مبتنی بر وظیفه بر چشم انداز بر ساماندهی مدیریت شهری با توجه به قوانین و مقررات ترافیک را مورد نظر قرار دهنده و از این طریق موجبات مدیریت شهری مناسب و پایدار را برقرار سازند.

منابع

۱. رفیعیان مجتبی، معروفی سکینه. (۱۳۹۱). نقش و کاربرد رویکرد برنامه ریزی ارتباطی در نظریه های نوین شهرسازی، معماری و شهرسازی آرمان شهر، دوره ۴، شماره ۷: صص ۱۲۰-۱۱۳.
۲. بابایی اقدم فریدون؛ ویسی راد فتح الله؛ حصار ارسسطو یاری؛ حیدری ساربان وکیل. (۱۳۹۴). ارزیابی عوامل مؤثر بر مشارکت مردمی در ساماندهی بافت‌های فرسوده شهری با تأکید بر سرمایه اجتماعی (مطالعه موردی: محله ججین اردبیل)، فصلنامه مطالعات برنامه ریزی شهری، دوره ۳، شماره ۹: صص ۹۰-۶۵.
۳. رفیعیان مجتبی، معروفی سکینه. (۱۳۹۰). نقش و کاربرد رویکرد برنامه ریزی ارتباطی در نظریه های نوین شهرسازی، آرمان شهر، شماره ۷: صص ۱۲۰-۱۱۳.

۴. علی اکبری اسماعیل. (۱۳۸۶). ساماندهی فضا و پایداری در اصلاح رفتار ترافیکی شهرهای کشور (ضرورت جامع نگری به مقوله رفتار در شهرها)، پیک نور، دوره ۵، شماره ۲، صص ۳۶-۲۵.
۵. مریدی، مرضیه. (۱۳۹۳). نقش قوانین و مقررات در ترافیک و حمل و نقل شهری، ششمین کنفرانس ملی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری با تأکید بر مؤلفه‌های شهر اسلامی، مشهد، شورای اسلامی شهر مشهد.
6. Pedn, Loosim. (2004). urban conservation policy and the preservation of historical and cultural heritage cities, 13 (6): 79-92.
7. George C. Galster. (2014). New Urbanism way toward creating stable neighborhoods, Department of Economics, and Urban Studies Program, College of Wooster, Wooster, Ohio 44691 USA, Journal of Urban Economics, 63 (2): 165-181.
8. Maria Dementyeva, Erik T. Verhoef. (2011). Traffic rules and traffic safety, Department of Psychology, Uppsala University, Uppsala, Sweden, Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, Volume 8 (3): 239–25.