



## بررسی نقش سیاست های مدیریت تقاضای حمل و نقل بر تغییر وسیله شخصی در سفرهای روزانه؛ رویکرد مقایسه ای متغیرهای واقعی و نظری

میقات حبیبیان<sup>1</sup>

دانشجوی دکتری برنامه ریزی حمل و نقل، دانشگاه صنعتی شریف

[Habibian@aut.ac.ir](mailto:Habibian@aut.ac.ir)

### خلاصه

دیدگاه سیاستگذاران حمل و نقل در ارتقای شرایط حمل و نقلی جامعه، با دیدگاه مردم که در پی بهتر کردن شرایط سفر خود هستند، متفاوت است و این تفاوت غالباً منجر به عدم تحقق پیش بینی های سیاست گذاران در تجویز سیاست های مدیریتی حمل و نقل برای جامعه می شود. در این مقاله با استفاده از رویکردی رفتاری به دلایل بروز این تفاوت در برنامه ریزی حمل و نقل شهری در قالب اثرات متفاوت متغیرهای واقعی و نظری پرداخته شده است. در این رویکرد با استفاده از مبانی طراحی آزمایش و مدل های لوجیت، سیاست های موثر بر تغییر شیوه سفر از وسیله نقلیه شخصی به سایر طریقه های سفر در سفرهای روزانه شهروندان بررسی شده است. در این مقاله با در نظر گرفتن سه سیاست دفاعی و دو سیاست جذبی، از رجحان های بیان شده 238 نفر از شاغلین در محدوده مرکزی شهر تهران که با سواری شخصی به محل کار خود رفته اند در ساختن هفت مدل تمایل به طریقه های سفر غیر شخصی استفاده شده و با استفاده از متغیرهای نظری مربوط به تغییر وسیله آنان، نقش این متغیرها با متغیرهای واقعی به عنوان عوامل بروز ناسازگاری رفتار شهروندان و سیاست گذاران بررسی شده است.

کلمات کلیدی: سیاست های مدیریت تقاضای حمل و نقل، مدل لوجیت، طرح آزمایش، متغیرهای واقعی و نظری

### 1. مقدمه

امروزه تراکم ترافیک یکی از بزرگترین مشکلات جامعه شهری است. زمان هدر شده، انتشار آلاینده ها، مصرف انرژی های تجدید ناپذیر، کاهش کیفیت محیط زیست و ... نتایجی از تراکم ترافیک هستند. نارضایتی مردم از این مقوله منجر به طرح سیاست هایی برای غلبه بر این مشکل از سوی سیاست گذاران جوامع شهری می شود. در این رابطه سیاستگذاران در راستای توسعه جامعه شهری، اقدام به وضع سیاست های حمل و نقلی در شهرها می کنند. از سوی دیگر، شهروندان در رویارویی با این سیاست ها، غالباً در جهت بهبود شرایط خود واکنش نشان می دهند، که معمولاً نتایج آن با انتظار سیاستگذاران ناسازگار است [1]. به عنوان مثال، طرح تردد نوبتی برای دسترسی به مرکز شهر آتن (با هدف کاهش آلودگی هوا از طریق کاهش استفاده از وسیله شخصی)، در سال های دهه 1980 میلادی منجر به افزایش سرانه مالکیت وسیله نقلیه در این شهر شد [2]. در حقیقت خانواده ها با خرید اتومبیل دوم که بعضاً قدیمی تر نیز بود، نه تنها باعث حادث تر شدن مساله ترافیک شدند، بلکه آلودگی هوا نیز تشدید شد. دلایل ناسازگاری رفتار مسافران با سیاست های برنامه ریزان حمل و نقل را شاید بتوان در قالب سه مقوله کلی زیر دسته بندی نمود: اول آنکه افراد غالباً در صدد بهبود شرایط خود اقداماتی را انجام می دهند که ممکن است مورد نظر سیاست گذاران نبوده و مانند مثال شهر آتن، منجر به وخامت اوضاع نیز بشود. این امر بدین سبب است که راهکارهای در دسترس افراد غالباً متفاوت با راهکارهای مدنظر سیاست گذاران جامعه است و افراد راهکارهای مورد نظر خود را بر اساس معیار مقبولیت آن ها انتخاب می نمایند، حال آنکه سیاست گذاران بر اساس میزان کارایی، سیاست ها را پیشنهاد می نمایند. در این راستا مطالعاتی به بررسی مقبولیت [3]، کارایی [4] و در نظرگیری همزمان آن ها پرداخته اند [5]. دوم آنکه، متغیرهای غیر حمل و نقلی بعضاً نقش عمده ای در انتخاب راهکار افراد در برابر سیاست های مدیریتی حمل و نقل دارند. مطالعه ای در کشور آمریکا نشان می دهد که به طور کلی نقش متغیرهای حمل و نقلی در انتخاب راهکارهای افراد کمتر از 11 درصد می باشد [6].

<sup>1</sup> مربی دانشگاه صنعتی امیرکبیر، دانشکده مهندسی عمران