

ارزیابی نقش عوامل مدیریتی و فرهنگی در سیستم حمل و نقل درون شهری ایلام

لطفعلی کوزگر کالجی^۱

۱-استادیار، جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه شهید بهشتی تهران

اکبر حیدی تاشه کبود^۲

۲-استادیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران

سجاد دارابی^{۳*}

۳- کارشناس ارشد، جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه شهید بهشتی تهران، sajaddarabi2014@gmail.com

⋮

چکیده

افزایش آفسار گسیخته شهرها که در نتیجه پیشرفتهای علمی در چند دهه گذشته به وقوع پیوسته است در کنار تمام مزایای که برای شهروندان داشته است این افزایش جمعیت در کنار افزایش خودروها باعث به وجود آمدن مشکلات عدیدی همچون ترافیک، آلودگی و افزایش سوخت های فسیلی شده است که توجه به حمل و نقل عمومی برای کاهش استفاده از خودروهای جدید را باعث میگردد. با توجه به اهمیت حمل و نقل عمومی در کاهش استفاده از خودروهای شخصی و ویژگی های کالبدی و توپوگرافی شهر ایلام اهمیت استفاده از حمل و نقل عمومی درون شهری را دو چندان کرده است در همین راستا در این پژوهش که به روش تحقیق تحلیلی- توصیفی به ارزیابی نقش عوامل مدیریتی و فرهنگی در سیستم حمل و نقل درون شهری ایلام پرداخته شده است. به منظور اجرای این هدف پس از تهیه پرسشنامه با توجه به فرمول کوکران جامعه آماری به میزان ۳۸۳ انتخاب و به صورت تصادفی مورد پرسشگری قرار گرفت. برای پردازش و تجزیه و تحلیل دادهها (آمار توصیفی و استنباطی) از روشهای آماری در نرم افزار SPSS با استفاده از آزمون T تک نمونه ای استفاده شده است نتایج یافته ها حاکی از آن است که از نگاه شهروندان نقش عوامل مدیریتی و فرهنگ سازی در جهت افزایش استفاده و ترغیب مردم جهت استفاده از سیستم حمل و نقل درون شهر (بخصوص اتوبوس های درون شهری) میتواند تاثیر بسزای داشته باشد.

واژه های کلیدی: حمل و نقل شهری، اتوبوس درون شهری، ایلام، شهروند.

۱- مقدمه

این دنیا در ابتدای قرن بیست و یکم است، قری که در آن به قرن شهری شدن کره زمین تعبیر شده است. در این قرن شهرها همچنان با مسائل و مشکلات و چالش‌های عدیده‌ای روبه‌رو هستند که بخشی از آن‌ها مربوط به دوره‌های گذشته و بخشی دیگر نیز مخصوص همین سال‌های اخیر هستند. بر اساس آمار ارائه شده به وسیله سازمان ملل پیش‌بینی می‌شود که تا سال ۲۰۲۵ تعداد شهرنشینان دو برابر شود و به حدود ۵ میلیارد نفر برسد (دچامند، ۲۰۰۸). تراکم بیش از حد وسایل نقلیه با توجه به ظرفیت محدود شبکه معابر، مشکلات متعددی از قبیل اتلاف زمان، افزایش مصرف سوخت و انرژی، آلودگی زیست محیطی، صوتی و غیره به دنبال داشته است. از این رو یکی از راهکارهای مهم برای حل این مشکلات کاهش استفاده از وسایل نقلیه شخصی و افزایش سهم حمل‌ونقل همگانی در جابجایی همراه با ارتقاء مطلوبیت در این ناوگان می‌باشد. با دید جغرافیایی هدف اصلی حمل‌ونقل را می‌توان غلبه بر فضا دانست (میرکتولی و همکاران، ۱۳۹۲). در بخش حمل‌ونقل درون شهری از جمله راه‌کارهای پیشرو گسترش شبکه حمل‌ونقل عمومی شامل مترو، تراموا، اتوبوس رانی، شبکه‌های ریلی، تشویق به استفاده از دوچرخه، پیاده‌روی و غیره است. با وجود این، علی‌رغم اینکه کلیه مسئولان مربوطه، به معضلات ناشی از تراکم ترافیک واقف هستند، لیکن عدم تخصیص اعتبارات لازم در تسهیلات حمل‌ونقل، تصمیمات متناقض در نحوه استفاده از اراضی، عدم برخورد علمی با مقوله ترافیک، عدم مهار رشد بی‌رویه شهرنشینی و همچنین تولید و واردات اتومبیل شخصی به جای توسعه سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی، باعث شده که وسایل نقلیه عمومی کماکان نقش فرعی داشته و شهرها همچنان درگیر مشکلات حمل‌ونقل باشند در این صورت ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهری روایی و کارایی لازم را نخواهد داشت. در سالهای گذشته رشد در هم گسیخته شهر ایلام، افزایش وسایل نقلیه و با توجه اینکه شهر ایلام به عنوان مرکز خدماتی-سیاسی استان شاهد تردد زیاد در سطح شهر می‌باشد لذا در جهت افزایش سرعت در حرکت و همچنین کاهش ترافیک در سطح شهر توجه به افزایش استفاده از حمل و نقل عمومی باید در دستور کار مدیران شهری قرار بگیرد. لذا در همین راستا به بررسی دو عامل مهم در استفاده از حمل و نقل شهری از نگاه شهروندان مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۲- مبانی نظری

۱-۲ حمل و نقل و توسعه پایدار

محور و فصل مشترک در کلیه تعارف توسعه پایدار توجه به آینده و آینده نگری است. مطابق تعریف کمسیون برانلند در سال ۱۹۸۷ میلادی، توسعه پایدار، نوعی از توسعه است که رفع نیاز امروز را بدون کاهش توانایی آیندگان برای تامین نیازهایشان در نظر می‌گیرد. بر اساس تعریف سازمان ملل از توسعه پایدار که در سال ۱۹۹۹ ارائه گردیده توسعه پایدار، سیاستی است که در نتیجه اعمال آن، منافع مثبت حاصل از مصرف منابع طبیعی بتواند برای زمان‌های قابل پیش بینی در آینده ادامه و دوام داشته باشد.

به شکل اجمالی میتوان چنین گفت که توسعه پایدار معنی نو از رشد اقتصادی می‌باشد که برای همه اقشار جامعه جهانی امکانات و فرصت فراهم خواهد آورد، بدون آنکه بیش از این منابع محدود طبیعی جهان و ظرفیتهای تجدید ناپذیر را نابود کند. توسعه پایدار فرایندی است که سیاست‌های اقتصادی، مالی، تجاری، انرژی، کشاورزی، صنعتی و همه سیاست‌های دیگر، چنان در آن طراحی شده است که موجب توسعه ای شود که از نظر اقتصادی، اجتماعی و بوم شناسی پایدار باشد. توسعه پایدار مفهوم جامعه ای است که همه جنبه های زندگی بشر را در بر می‌گیرد.

۲-۲ حمل و نقل پایدار شهری:

حداکثر ت امروزه آنچه که متخصصان حمل و نقل شهری بر آن اتفاق نظر دارند، دستیابی به الگوی حمل و نقل پایدار در شهرهاست تا بتوان چشم انداز شهر سالم، آرام، دارای حمل و نقل سریع، ایمن و کار آمد برای عموم شهروندان تامین کند.

تعارف زیادی از حمل و نقل پایدار شهری ارائه شده است، اما بطور ساده این ایده عبارت است از "برآورد نیازهای جاری حمل و نقل بدون به مخاطره انداختن قدرت برآورد نیازها توسط نسل آینده" (جهانشاهلو و همکاران: ۱۳۸۵).

پایداری حمل و نقل شهری بر اساس برنامه ریزی پایدار حمل و نقل است. از طرفی با مباحث مدیریتی برای اجراء و نظارت بر آنها در ارتباط است. در این رویکرد ابتدا باید حمل و نقل عمومی در شهرها و کلان شهرها اصلی ترین شیوه جابه جایی در نظر گرفته شود این امر براساس دیدگاه مدنی و شهروند مداری و اعتقاد به عدالت که که اصلیتین مبحث توسعه پایدار شهری می باشد، قابل تحقق است. در مفهوم عدالت به رسمیت شناختن حق مسلم عموم مردم برای دسترسی از هر نقطه به نقطه دیگر شهر در صدر امور مطرح می شود (امینی نژاد و افتخاری: ۱۳۸۹؛ ۱۰).

در واقع پایداری در حمل و نقل چنین معنا می پذیرد که توسعه حمل و نقل بر مینا الگوی باشد که با وجود گسترش جمعیت و شهر و توسعه فعالیتهاى مختلف اقتصادی، اجتماعی و... شهرها همچنان بدون بروز مشکل ترافیک به نحو مطلوبی پاسخگویی جابه جای مسافر و کالا باشد و با گسترش این فعالیتها شبکه حمل و نقلی به مشکل برخورد نکند و پایداری باقی بماند. راهبردهای نوین حمل و نقل شهری مبتنی بر سیاست حمل و نقل پایدار؛ بر توسعه کیفی و کمی حمل و نقل عمومی، افزایش قابلیت پیاده روی یا افزایش ظرفیت استفاده از سامانه های غیر موتوری شامل پیاده روی و دوچرخه سواری، مدیریت تقاضای سفر، کاهش استفاده از خودرو شخصی و ارتقا فرهنگ ترافیک تاکید دارد (اکبری و تاجدار: ۱۳۸۷؛ ۱۰۲). است.

۳-۲ حمل و نقل همگانی به عنوان مهم ترین راهبرد حمل و نقل پایدار

در نظریات مرتبط با حمل و نقل پایدار، گسترش حمل و نقل همگانی، تغییر در فناوری سوخت خودروها به منظور کاهش مصرف سوخت و کاهش آلاینده‌های محیط زیست مطرح شده است و در حوزه های کاربری های شهری، استفاده بهینه از زمین با رویکرد احیاء مرکز شهر، ممانعت از رشد پهندهشتی شهر، افزایش تراکم و ایجاد کاربری های مختلط مطرح شده است. در بررسی نظریه های اندیشمندان با رویکرد تاریخی آن مشخص شده است که نظریه های مرتبط با حمل و نقل پایدار، متأثر از اندیشه های گذشته بوده و هر یک از اندیشمندان نسبت به انطباق آن با شرایط موجود اقدام نموده اند. در الگوی توسعه شهری با محوریت حمل و نقل همگانی، سعی شده است با پارامترهای همچون افزایش تراکم، کاربری مختلط، ایجاد فضای سبز، گسترش و بهبود شبکه معابر و دو چرخه سواری در شعاع ۴۰۰ تا ۶۰۰ متری در کاربری اطراف مترو در مقیاس واحد همسایگی را طراحی شود، در شهرهای توسعه یافته به دلیل افزایش تولید خودرو و در شهرهای جهان سوم به دلیل مهاجرت جمعیت از روستاها به شهرها و انتظار در آمد بالاتر موجب افزایش تمایل خودرو و در نهایت افزایش استفاده از خودرو، موجب رشد پهندهشتی شهرها با الگوی تراکم کم و کاربری های پراکنده گردید.

۴-۲ سیستم حمل و نقل عمومی درون شهری

منظور از سیستم حمل و نقل عمومی مجموعه ای از افراد، امکانات و تجهیزات و زیر ساخت هایی است که هدف آن جابه جایی مسافر به صورت انبوه در سطح شهر می باشد. در یک سیستم حمل و نقل عمومی درون شهری از انواع مختلف وسایل حمل و نقل استفاده می شود، از قبیل اتوبوس، مینی بوس، مترو و انواع قطارهای درون شهری. به طوری که وظیفه اصلی هر سیستم حمل و نقل عمومی، انتقال و جابه جایی سالم، سریع و راحت مسافران در مقیاس وسیع و بر حسب نیاز است. خدماتی که این سیستم باید ارائه دهد، به سه دسته تقسیم میشود

(۱) جمع آوری مسافران از مناطق مسکونی و مناطق دیگر شهر

(۲) انتقال مسافران به مراکز فعالیت تجاری، صنعتی و جمع آوری مسافران در فاصله ی بین مراکز مناطق یاد شده

(۳) توزیع مسافران بین مراکز کار و زندگی و محل های تفریحی (سعیدنیا، ۱۳۸۱، ص ۴۲)

۳- محدود مورد مطالعه:

شهر ایلام، مرکز استان ایلام، از نظر موقع جغرافیایی در ۴۶ درجه و ۲۶ دقیقه طول شرقی و ۳۳ درجه و ۳۸ دقیقه عرض شمالی واقع شده است و از نظر موقعیت در غرب و جنوب غربی کشور قرار دارد. این شهر در دامنه جنوبی کبیرکوه از سلسه جبال زاگرس واقع شده است (ملکی ۱۳۸۹:۱۳۰). شهر ایلام از شمال، شرق و جنوب شرقی به شهرستان های ایوان و سیروان و دره شهر، از جنوب و جنوب غربی به شهرستان مهران و از غرب به استان دیاله عراق محدود است (رهنمایی، ۱۳۷۶: ۴). بر طبق آخرین آمار، شهر ایلام دارای چهار منطقه، ۱۴ ناحیه و ۳۸ محله شهر می باشد بر اساس بازنگری طرح جامع شهر ایلام در سال ۱۳۹۲، مساحت این شهر، برابر با ۱۷۷۶/۱ هکتار می باشد، که از این مقدار حدود ۱۳۲ هکتار اراضی بدون استفاده است که برابر ۱۳۲۸۸۵۶ متر مربع می باشد و حدود ۷/۴ درصد مساحت شهر را به خود اختصاص می دهد (مهندسين مشاور بعد تکنیک، ۱۳۹۲).

نقشه شماره (۱) محدوده مورد مطالعه



۴- روش تحقیق:

به طور کلی و موجز نوع تحقیق کاربردی و از نظر ماهیت و روش توصیفی - تحلیل است. روش گردآوری اطلاعات به صورت میدانی و پیمایشی صورت گرفته است. در تحقیق حاضر جامعه آماری مورد مطالعه شهروندان شهر ایلام با جمعیت ۱۷۷ هزار نفر می باشد. حجم نمونه به دست آمده براساس فرمول کوکران در جامعه مورد مطالعه ۳۸۳ نفر از شهروندان به صورت تصادفی انتخاب شده است. اطلاعات به صورت اسنادی و توصیفی با مراجعه به سازمان های مربوطه و اخذ نظرات کارشناسان تهیه گردیده و ابزار اصلی جمع آوری داده ها و سنجش متغیرهای تحقیق، پرسشنامه محقق ساخته است. برای پردازش و تجزیه و تحلیل داده ها (آمار توصیفی و استنباطی) از روشهای آماری در نرم افزار SPSS و آزمون T تک نمونه ای استفاده شده است.

۵- یافته ها

مطابق با نتایج بدست آمده در زیر آمار توصیفی توزیع فراوانی پاسخگویان بر اساس جنسیت، سن، تحصیلات، وضعیت فعالیت می باشد. آمار توصیفی توزیع فراوانی پاسخگویان بر اساس جنسیت نشان داد که ۵۱/۷ درصد پاسخگویان از جنسیت زن و ۴۸/۳۰ درصد از جنسیت مرد بوده اند. همچنین توزیع فراوانی پاسخگویان بر اساس بازه های سنی نیز نشان می دهد که ۱۷/۸ درصد پاسخگویان ۱۵ تا ۲۵ سال، ۳۳/۷ درصد ۲۶ تا ۳۵ سال، ۲۹/۸ درصد ۳۶ تا ۴۵ سال، ۱۴/۴ درصد ۴۶ تا ۵۵ سال و ۴/۴ درصد پاسخگویان بالای ۵۵ سال داشته اند. در واقع بازه های سنی ۲۶ تا ۳۵ سال بیشترین درصد پاسخگویان و بازه های سنی بالای ۵۵ سال کمترین درصد پاسخگویان را به خود اختصاص داده است.

توزیع فراوانی پاسخگویان بر اساس تحصیلات در جدول ۱ نشان می دهد که ۵/۵ درصد پاسخگویان تحصیلات ابتدایی، ۱۲/۳ درصد تحصیلات راهنمایی، ۳۵/۸ درصد تحصیلات دیپلم، ۳۸/۴ درصد تحصیلات لیسانس و ۸/۱ درصد تحصیلات فوق لیسانس و بالاتر داشته اند. همانطور که مشاهده می شود پاسخگویان با تحصیلات لیسانس بیشترین درصد و پاسخگویان با تحصیلات ابتدایی کمترین درصد نمونه آماری شهروندان شهر ایلام را تشکیل داده اند.

جدول ۱: توزیع فراوانی پاسخگویان بر اساس تحصیلات

تحصیلات	فراوانی	درصد
ابتدایی	۲۱	۵/۵
راهنمایی	۴۷	۱۲/۳
دیپلم	۱۳۷	۳۵/۸
لیسانس	۱۴۷	۳۸/۴
فوق لیسانس و بالاتر	۳۱	۸/۱
مجموع	۳۸۳	۱۰۰

توزیع فراوانی پاسخگویان بر اساس وضع فعالیت در جدول ۲ نشان می دهد که ۵۸/۲ درصد پاسخگویان شاغل، ۲۵/۱ درصد بیکار، ۹/۴ درصد باز نشسته و ۷/۳ درصد خانه دار بوده اند. همانطور که مشاهده می شود پاسخگویان شاغل بیشترین درصد و پاسخگویان خانه دار کمترین درصد نمونه آماری شهروندان شهر ایلام را تشکیل داده اند.

جدول ۲: توزیع فراوانی پاسخگویان بر اساس وضع فعالیت

وضع فعالیت	فراوانی	درصد
شاغل	۲۲۳	۵۸/۲
بیکار	۹۶	۲۵/۱
باز نشسته	۳۶	۹/۴
خانه دار	۲۸	۷/۳
مجموع	۳۸۳	۱۰۰

جدول ۳: نتایج آزمون تی تک نمونه ای با ارزش آزمون ۳ جهت آزمون فرضیه دوم تحقیق از دیدگاه شهروندان

مؤلفه	درجه آزادی df	تفاوت میانگین با ارزش آزمون	مقدار t	سطح معنی داری Sig	نتیجه آزمون در سطح خطای ۵ درصد
میزان تأثیر گسترش حمل و نقل عمومی (اتوبوس های درون شهری) در کاهش استفاده از وسائل نقلیه شخصی و کاهش ترافیک در منطقه ای که شهروندان در آن ساکن یا شاغل می باشد.	۳۸۲	۰/۷۰۲	۱۲/۴۹	۰/۰۰۰	تأثیر گسترش حمل و نقل عمومی در کاهش استفاده از وسائل نقلیه شخصی و کاهش ترافیک در منطقه ای که شهروندان در آن ساکن یا شاغل هستند معنی داری می باشد.

هستند.					
میزان تأثیر هزینه حمل و نقل اتوبوس های درون شهری در استفاده شهری در استفاده شهروندان	۰/۵۶۴	۱۰/۳۲	۰/۰۰۰	هزینه حمل و نقل اتوبوس های درون شهری در استفاده شهروندان تأثیر معنی داری دارد.	۳۸۲
میزان تأثیر نقش عوامل فرهنگ سازی در استفاده از اتوبوس های درون شهری	۰/۵۳۰	۹/۳۵	۰/۰۰۰	نقش عوامل فرهنگ سازی در استفاده از اتوبوس های درون شهری مثبت و معنی دار می باشد.	۳۸۲
میزان تأثیر تبلیغات رسانه ها در استفاده از حمل و نقل عمومی	۰/۴۹۹	۹/۱۳	۰/۰۰۰	تبلیغات رسانه ها در استفاده از حمل و نقل عمومی تأثیر معنی داری خواهد داشت.	۳۸۲

جهت بررسی نقش عوامل مدیریتی و فرهنگی در شبکه حمل و نقل شهری ایلام از دیدگاه شهروندان نتایج آزمون تی تک نمونه ای در جدول (۳-۵) آمده است، همانطور که مشاهده می شود برای میزان تأثیر گسترش حمل و نقل عمومی در کاهش استفاده از وسائل نقلیه شخصی و کاهش ترافیک شهر ایلام، تفاوت میانگین با ارزش آزمون مثبت، مقدار آماره $t_{49/12}$ که سطح معنی داری آن $0/000$ و از سطح خطای 5 درصد کوچکتر می باشد ($P\text{-value} = \text{sig} > 0/05$) یعنی اینکه از دیدگاه شهروندان گسترش حمل و نقل عمومی در منطقه ای که شهروندان در آن ساکن یا شاغل هستند در کاهش استفاده از وسائل نقلیه شخصی و کاهش ترافیک تأثیر معنی داری دارد. برای میزان تأثیر هزینه حمل و نقل اتوبوس های درون شهری در استفاده شهروندان، تفاوت میانگین با ارزش آزمون مثبت، مقدار آماره $t_{32/10}$ که سطح معنی داری آن $0/000$ و از سطح خطای 5 درصد کوچکتر می باشد ($P\text{-value} = \text{sig} > 0/05$) یعنی اینکه هزینه حمل و نقل اتوبوس های درون شهری در استفاده شهروندان تأثیر معنی داری دارد. برای میزان تأثیر نقش عوامل فرهنگ سازی در استفاده از اتوبوس های درون شهری، تفاوت میانگین با ارزش آزمون مثبت، مقدار آماره $t_{35/9}$ که سطح معنی داری آن $0/000$ و از سطح خطای 5 درصد کوچکتر می باشد ($P\text{-value} = \text{sig} > 0/05$) یعنی اینکه نقش عوامل فرهنگ سازی در استفاده از اتوبوس های درون شهری مثبت و تأثیر گذار است و برای میزان تأثیر تبلیغات رسانه ها در استفاده از حمل و نقل عمومی تفاوت میانگین با ارزش آزمون مثبت، مقدار آماره $t_{13/9}$ که سطح معنی داری آن $0/000$ و از سطح خطای 5 درصد کوچکتر می باشد ($P\text{-value} = \text{sig} > 0/05$) یعنی اینکه تبلیغات رسانه ها در استفاده از حمل و نقل عمومی شهر ایلام تأثیر مثبت و معنی داری خواهد داشت. پس نتایج آزمون تی تک نمونه ای نشان داد که از دیدگاه شهروندان گسترش حمل و نقل عمومی، هزینه حمل و نقل اتوبوس های درون شهری، عوامل فرهنگ سازی و تبلیغات رسانه ها نقش مهم و معنی داری را در شبکه حمل و نقل شهری ایلام ایفا می کنند بنابراین فرضیه دوم تحقیق در سطح اطمینان 95 درصد از دیدگاه شهروندان تأیید می گردد.

۷- نتیجه گیری

حمل و نقل به عنوان یکی از عواملی که در پایداری و توسعه شهرها می تواند سهم بسزای داشته باشد. حمل و نقل درون شهری از ضروریات سیستم شهری می باشد که شهروندان را در طول روز و ایام هفته با آن در ارتباط اند لذا مدیریت صحیح در این بخش می تواند در جهت رفاه و آسایش شهروندان در پی داشته باشد از همین رو توجه به سیستم حمل و نقل عمومی درون شهری کار آمد و عوامل تأثیر گذار در آن همواره از دغدغه های مدیران شهری بوده است از این جهت میزان تأثیر گذاری عواملی همچون گسترش سیستم حمل و نقل عمومی (اتوبوس های درون شهری)، میزان هزینه در استفاده از این سیستم و همچنین تأثیر عوامل فرهنگ سازی و تأثیر تبلیغ رسانه های در افزایش اقبال شهروندان از این سیستم مورد پرسش گری شهروندان قرار گرفت که نتایج آن نشان از افزایش استقبال مردم از سیستم حمل و نقل عمومی در صورتی که عوامل

مدیریتی همچون توسعه سیستم حمل و نقل عمومی در تمام نواحی شهر، کاهش هزینه های جابه به جای این بخش تا جذابیت اقتصادی را برای شهروندان ایجاد کند، و همچنین آگاه کردن مردم از طریق رسانه های عمومی در راستی فرهنگ سازی و شناخت مزیت های سیستم حمل و نقل عمومی نسبت به استفاده از خوروه های شخصی می تواند به عنوان راهکارهای در جهت توسعه بخش حمل و نقل عمومی نام برد که می تواند استقبال شهروندان را در پی داشته باشد.

مراجع:

- امینی نژاد، رامین (۱۳۷۸)، عوامل و مسائل توسعه شهری، نمونه موردی قم، پایان نامه دکتری، دانشگاه اصفهان
- باقی، (۱۳۸۸). بررسی ناوگان حمل و نقل عمومی درون شهر تبریز، پایان نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه آزاد اسلامی واحد مرند
- براوان، لستر و دیگران؛ (۱۳۷۴) وضعیت جهان، ترجمه حمید طراوتی، نشر آروین.
- بنیاد تعاون سپاه، ۱۳۷۸، مطالعات طرح آماده سازی منطقه ویژین شهر ایلام
- پرنیان، بهمن (۱۳۷۶). بررسی وضعیت سامانه اتوبوسرانی کشور (وضع موجود، نارسایی ها و راهبردها)، انتشارات وزارت کشور، چاپ دوم
- پورتال اطلاع رسانی استان ایلام، ویژگی های طبیعی و انسانی استان ایلام (www. Portal -il. ir).
- تاجداری، و. اکبری، م. (۱۳۸۷) رهیافت های بین المللی حمل و نقل عمومی شهری، مجله جسارت های شهری شماره ۲۶ و ۲۷.
- تقوایی، مسعود و وقایی، ابوذر. (۱۳۸۷). برنامه ریزی و مدیریت سامانه اتوبوسرانی شهری، انتشارات کنکاش اصفهان.
- تقوایی، مسعود (۱۳۸۳)، گسترش افقی و ظرفیت زمین در یزد، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره ۷۳
- جمشیدی، مجتبی و دیگران (۱۳۸۱). "میزگرد حمل و نقل عمومی شهری؛ واقعیات و توهمات"، مجله شهرداری ها، شماره ۲۶.
- جهانشاهلوی، حمیدی، ا. (۱۳۸۵)، برنامه ریزی شهری و نقش آن در دستیابی به حمل و نقل پایدار شهری، هفتمین کنفرانس حمل و نقل ترافیک ایران.
- حیدری، شاهین، در جستجوی هویت شهری ایلام، تهران، نشر: مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری، ۱۳۸۸.

-Cervero, Robert and chang deok kang (2010), "Bus Rapid Transit Impacts On

-Exhibiting the Empire. The Land Uses and Land Values in Seoul, Korea." Transport Polict Tribune, Chandigarh. <http://www.tribuneindia.com/2004/20040905/spectrum/art. htm>. Retrieved on November 6 2008

-Gurr, Robert. (2005). Fords Magic Skyway and the People Mover [Documentary]. United States: Extinct Attractions Clu

-Hood, Christopher p. (2006). Shinkansen – From Bullet train to Symbol of Modern Japan. Routledge

-Ira L, Swett. (1980). Cars of the Sacramento Northem. Los Angeles, CA: Interurban Press

-Le Grand J. et all (1987). The Economics of Social Problems. 2 Ed. Macmillan Press

-McKelvey, Jr. Wm, (1988). Lehigh Valley Transit Company s Liberty Bell Route- a Photo graphic History=300 photographs.

-Moon, Christopher p. (1994). Shinkansen – From Bullet Train to symbol of Modern Japan. Routledge

- McDonnell, Simon and Moira Zilner. (2011), "Exploring the Effectiveness of Bus Rapid Transit, a Prototype Agent-based Model of Commuting Behavior", Transport Policy, Available Online, June 2011.



کنفرانس بین المللی عمران، معماری و مدیریت توسعه شهری در ایران

تهران – دانشگاه تهران

مرداد ماه ۱۳۹۷



-Rawsome and McGuire(1956). A Treasury: A Century of American Streetcars, Horse cars, Cable Cars, Interurban, and Trolleys. McGraw Hill Iocation, New York

-Simmons, Jack; Biddle, Gordon (1997). The Oxford Companion to British Railway History: From 1603 to the 1990. Oxford: Oxford University Press

-Swett, Ira L. author and publisher (1953 to 1957). (1997). Pacific Electric Railway Northern District; PE Southern District; PE Western District; cars of the Pacific (4 separate volumes plus addendums. Glendale, CA: Interurban press

-Swett, Ira L. plus numerous other authors. (1943 to1988). (2003). Ninety seven soft cover Publications about U.S. interurban and electric railroads . Glendale/ South Gate, CA : Interurban Press

-Volkmer, Wm. And King, Leroy (2003). Pennsylvania Trolleys in Color, Volumes 1,2,3,4 Scotch Plains, NJ. :Morning Sun books.

-Werner, Weiss. (2005) “people Mover at Disneyland”. Yester land. Com.
Htt://www.yesterland.com/peplemover. Html. Retrieved on June 5 2009

-Westinghouse Company Timeline (1940-1979),(1997). Westinghouse Electric Company, LLC..