

آسیب‌شناسی انضباط ترافیکی فرودگاه امام خمینی (ره)

احمد قائد رحمتی^۱

چکیده

هدف تحقیق حاضر بررسی آسیب‌های موجود در انضباط ترافیکی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) بود. که با استفاده از روش پیمایش میدانی انجام گرفت. جامعه آماری نیروی پلیس راهور مستقر و رانندگان تاکسی و اتوبوس در فرودگاه امام و مسیرهای نزدیک به فرودگاه بودند که نمونه‌گیری به صورت تصادفی انجام شد. ابزار جمع‌آوری اطلاعات، مصاحبه و پرسشنامه محقق ساخته بود. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها، از آمار توصیفی و آزمون فرضیه‌های تحقیق با استفاده از آزمون فریدمن انجام شد. نتایج بدست آمده از آزمون فرضیه‌های تحقیق نشان داد که نامناسب بودن مسیر دسترسی به پارکینگ یعنی طولانی بودن مسیر رفت و برگشت، از مهمترین آسیب‌ها و ساخت محل‌های مناسب برای توقف تاکسی‌ها و مسافرکش‌ها، به عنوان بهترین راه‌حل بهبود انضباط ترافیکی فرودگاه بودند.

واژه‌های کلیدی: انضباط ترافیکی، فرودگاه امام، آسیب‌شناسی

۱. دانش‌آموخته کارشناسی ارشد مدیریت ترافیک، گروه مدیریت ترافیک، دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران، ایران.

مقدمه

حمل و نقل یکی از عوامل مهم توسعه اقتصادی و اجتماعی هر کشوری محسوب می‌شود (اسکافر و جوزف^۱، ۲۰۰۶، رزاقی و یولاغی، ۱۳۹۵). پیشرفت اقتصادی هر کشوری با میزان کارایی سیستم حمل و نقل آن رابطه مستقیم داشته و از آنجایی که، حمل و نقل هوایی به عنوان یکی از شاخه‌های سیستم حمل و نقل، دارای نقش بسیار مهمی در توسعه اقتصادی، اجتماعی، صنعتی و گردشگری است (آل عمران، ۱۳۹۲)، بنابراین توجه به تسریع امور در این بخش لازم و ضروری است.

انضباط ترافیکی پایبندی به رفتارها و هنجارهای ترافیکی مطابق با قوانین راهنمایی و رانندگی است و می‌تواند از بروز تصادفات جلوگیری نماید یا موجب روانی ترافیک و جلوگیری از تلف شدن منابع پر مایه انسانی و عدم احساس امنیت در جامعه شود (اسکید مور، ۱۳۹۲).

رعایت نظم و انضباط اجتماعی یکی از مهمترین عوامل ثبات و پایداری هر نظام و جامعه، یا در سطح میانی هر سازمان و گروه است (ثیو^۲، ۲۰۰۱). اگر نظم و ثبات در مجموعه‌ای وجود نداشته باشد و تکلیف و وظیفه هر کس مشخص نباشد یا به آن عمل نکند، به هیچ وجه نمی‌توان انتظار داشت که آن مجموعه، به اهداف تعیین شده خود دست پیدا کند و بتواند ثبات و دوام خود را حفظ نماید (آذر و مومنی، ۱۳۹۲، صفارزاده و باقری، ۱۳۹۱).

عدم رعایت قوانین و انضباط ترافیکی در بین رانندگان از جمله ناهنجاریهایی است که همگان، همه روزه در سطح خیابان‌ها و آزادراه‌های داخل شهر و جاده‌های بین شهری مرتکب آن شده و یا شاهد ارتکاب آنها توسط رانندگان دیگر هستند (صاحب زاده، ۱۳۸۶). نتایج تحقیقات نشان داده‌اند که هنجارها (مقررات راهنمایی و رانندگی) به اندازه کافی رعایت نمی‌شوند و جامعه در ارتباط با مسئله ترافیک با نوعی بی نظمی مواجه است. صارمی و همکاران (۱۳۹۵) در مطالعه‌ای نتیجه گرفتند که بین متغیرهای ارزش‌های بومی، باورهای قومی، هنجارهای قومی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه معناداری وجود دارد. رزاقی و یولاغی (۱۳۹۴) در پژوهشی به این نتیجه رسیدند که متخلفان رانندگی عواملی نظیر نهادینه نشدن قوانین راهنمایی و رانندگی، رقابت ناسالم با دوستان، نداشتن شرایط روحی مناسب، هیجان‌های کاذب، ابراز وجود کردن و فردی پنداشتن رفتار رانندگی، از جمله شرایط و عللی هستند که می‌توانند در فرایند شکل‌گیری تخلفات رانندگی مؤثر باشند. نتایج آل عمران و همکاران (۱۳۹۲) نشان داد با توجه به اینکه در طبقات با درآمد پایین فقر نگرشی به قانون و فقر فرهنگی و فقر شهروندی وجود دارد از این رو، بستری مناسب برای قانون‌گریزی و تخلفات راهنمایی و رانندگی است. افشار کهن و همکاران (۱۳۹۱)، در افراد مورد مطالعه، از میان اجزای سه گانه انسان، تکنولوژی و طبیعت در مسأله ترافیک، مهم‌ترین مشکل را در بُعد انسانی (رفتار عابری و رانندگان) و اجزای محیط و تکنولوژی را در مراتب بعدی قرار می‌دهند. نتایج تحقیق صالحی امیری و قهرمانی (۱۳۹۱)، حاکی از آن بود که؛ با تغییر میزان نگرش به مشارکت اجتماعی رانندگان در ابعاد رفتاری، انگیزشی، احساسی و شناختی، شاهد تغییر در میزان رعایت انضباط ترافیکی آنان هستیم. همچنین در مطالعات خارج از کشور سنسریک و اسوینبرن (۲۰۱۳) نتیجه گرفتند که اجرای برنامه‌های آموزشی (دادن آگاهی) برای رانندگان موجب ایجاد تغییرات چشمگیری در نگرش و عملکرد رانندگان در مورد خطرات رانندگی و کاهش خطر ایجاد حادثه در جوانان در مقایسه با سایر سنین شده است. تحقیقات میدانی و آماری ویت هانگ و همکاران (۲۰۱۱) نشان داد سواد و تحصیلات یک عامل حیاتی در رشد و بالندگی فاکتور انسانی است.

1. Schafer, Joseph

2. Thio

امروزه همان گونه که راهها و بزرگراهها در حمل و نقل جاده‌ای و راه آهن در حمل و نقل ریلی دارای اهمیت است، فرودگاه نیز زیر بنایی ترین بخش در صنعت حمل و نقل هوایی است (سادانی، ۱۳۹۰)، از طرفی پیشرفت در این بخش نیازمند پیش زمینه‌های مختلفی است که روانی ترافیک در فرودگاه و بزرگراهها و مسیرهای منتهی به فرودگاه، از پیش زمینه‌های اساسی است. با عنایت به رشد فعالیت‌های اقتصادی، صنعتی و گردشگری در جمهوری اسلامی ایران و لزوم جابجایی سریع مسافران و کالاها و در نتیجه افزایش روز افزون تقاضا، لازم است عدم برقراری انضباط ترافیکی در شهر فرودگاهی بین المللی امام خمینی مورد توجه قرار گیرد (دعاگویان و رفیعی، ۱۳۸۷). چرا که محل فرودگاه باید به گونه‌ای باشد که دسترسی به آن به راحتی انجام شود، بنابراین زمان لازم برای رسیدن به محل فرودگاه باید به دقت مورد مطالعه قرار گیرد، این مطلب در مورد مسافت‌های کوتاه هوایی مهم‌تر است (محمی نیکو و علیمحمدی، ۱۳۹۲)، زمان لازم برای رسیدن از محل‌های مسکونی و تجاری به محل فرودگاه‌ها نباید از ۳۰ دقیقه تجاوز کند (افشارکهن، ۱۳۹۰).

فرودگاه امام خمینی به عنوان مهم‌ترین فرودگاه بین‌المللی کشور، از حیث خدمات حمل و نقل و مشکلات و انضباط ترافیکی باید به نحو شایسته‌تری اداره شود. شناسایی موانع و مشکلات عدم تحقق الگوی مناسب ترافیکی در این فرودگاه باید به عنوان اولویت در نظر گرفته شود. لذا با توجه به آنچه بیان شد مقاله حاضر سعی بر یافتن پاسخ این سؤال دارد که آسیب‌های موجود در انضباط ترافیکی فرودگاه امام خمینی کدامند؟

روش پژوهش

این تحقیق از نظر نوع و هدف در ردیف تحقیقات کاربردی و از نظر ماهیت و روش تحقیق کمی-پیمایشی می‌بود. جامعه آماری این تحقیق را نیروهای پلیس راهور مستقر در فرودگاه امام تشکیل دادند و حجم نمونه تعداد ۱۰۰ نفر از کارشناسان پلیس راهور بودند که به روش نمونه‌گیری در دسترس انتخاب شدند. بدین صورت که با توجه به سابقه خدمت افراد در دسترس ۱۰۰ نفر انتخاب شدند. ابتدا با انتخاب کارشناسان و رانندگانی که سابقه خدمت بالاتری در فرودگاه داشتند، مصاحبه‌هایی صورت گرفت، بدین شرح که سوالاتی کلی (به صورت شفاهی) در خصوص آسیب‌های انضباط ترافیکی فرودگاه پرسیده و پاسخ‌ها ثبت شد (مطالعات اکتشافی). بعد از این مرحله، اطلاعات جمع‌آوری شده از نظرات کارشناسان دسته‌بندی شده و به صورت پرسشنامه‌ای طراحی شد تا در اختیار حجم نمونه جهت پاسخگویی، توزیع گردد. با این توضیح که شرط حداقل سابقه خدمت پنج ماه پاسخگویان (پلیس راهور فرودگاه امام و مسیرهای مرتبط) و سابقه بالا برای رانندگان وسایل نقلیه، رعایت می‌شد. بدین شرح که سوالات در قالب پرسشنامه‌ای در بین رانندگان، کارشناسان و افسران فرودگاه توزیع شد، تعداد این فرم سوالات ۳۰ عدد بود، که پس از جمع‌آوری و بررسی پاسخ‌ها مشاهده شد که به تدریج پاسخ‌ها رو به تکرار است. در مرحله دوم ۱۰ سری از فرم سوالات نیز توزیع و پس جمع‌آوری مشاهده شد که نتایج جدیدی بدست نیامده و پاسخ‌ها تکراری است، لکن جهت اغنای کامل، حجم نمونه تا ۵۰ نفر (راننده و پلیس راهور مستقر در فرودگاه و مسیرهای مرتبط در محدوده فرودگاه امام خمینی) افزایش یافت.

ابزار پژوهش

پرسشنامه محقق ساخته سنجش انضباط ترافیکی: پرسشنامه محقق ساخته شامل ۲۰ سوال بود. سوالات در راستای سنجش انضباط ترافیکی بود که به، میزان پایبندی شهروندان نسبت به قوانین و

مقررات راهنمایی و رانندگی اشاره داشت و بر وضعیت پارکینگها، تاکسیها و مشایعت کنندگان مسافران تاکید داشت. در این پژوهش به منظور سنجش اعتبار پرسشنامه تحقیق از اعتبار صوری استفاده شده است به این ترتیب که پس از تعیین مهمترین شاخص‌ها، پرسشنامه طراحی شد، سپس از طریق مراجعه به اساتید و کارشناسان صاحب نظر در خصوص شاخص‌ها، شکل سوالات و... مشاوره‌های لازم دریافت گردید، برخی سوالات حذف، برخی شاخص‌ها اضافه و به طور کلی تغییرات لازم اعمال شد. سرانجام پرسشنامه طراحی شده با تأیید اساتید، نهایی شد. برای سنجش پایایی، پرسشنامه تهیه شده با یک تحقیق مقدماتی تعداد ۱۰ نسخه، توسط کارشناسان مستقر در فرودگاه تکمیل و جهت ارزیابی با استفاده از نرم افزار Spss به روش آلفای کرونباخ مورد سنجش قرار گرفت. براساس آزمون آلفای کرونباخ به دست آمده برای گویه‌های متغیرها، مقادیر از حد نصاب استاندارد (۰/۷۰) بیشتر بوده و در واقع نشان از همبستگی خوب بین گویه‌های این متغیرها است.

یافته‌های پژوهش

میانگین رتبه‌های هریک از نهادهای مسئول در جهت رفع مشکلات پارکینگ فرودگاه که با آزمون فریدمن محاسبه شده است، به ترتیب در جدول قرار گرفته‌اند که از بین آن‌ها مدیریت فرودگاه بالاترین رتبه و گمرک کمترین رتبه را به خود اختصاص داده‌اند و دیگر شاخص‌ها را می‌توان در جدول زیر مشاهده نمود.

جدول ۱: رتبه بندی نهادهای مسئول در جهت رفع مشکلات پارکینگ فرودگاه

متوسط رتبه	انحراف استاندارد	میانگین	نهادهای
۳/۶۷	۰/۹۹۷	۳/۸۴	پلیس
۴/۲۳	۱/۱۹۱	۴/۲۶	مدیریت فرودگاه
۲/۸۷	۱/۳۳۷	۲/۹۲	حفاظت فرودگاه
۲/۰۱	۱/۲۵۹	۲/۰۸	گمرک
۲/۲۲	۱/۲۹۸	۲/۲۲	سایر نهادها

و همچنین جدول ۲ نشان می‌دهد که مقدار آماره مربع کی (۸۷/۵۳۹) با درجه آزادی ۴ در سطح معنی‌داری کمتر از ۰/۰۵ (۰/۰۰۰) می‌باشد که این امر نشان از وجود تفاوت بین نهادهای مسئول در جهت رفع مشکلات پارکینگ فرودگاه است؛ بنابراین با اطمینان ۹۵٪ می‌توان گفت تفاوت معنی‌دار است. یعنی جواب سؤال مذکور این است که مدیریت فرودگاه نقش بالاتری در رفع مشکلات پارکینگ فرودگاه دارد.

جدول ۲: نتیجه آزمون فریدمن در رتبه بندی نهادهای مسئول در جهت رفع مشکلات پارکینگ فرودگاه

شاخص‌ها	تعداد	مقدار کای اسکوئر	درجه آزادی	سطح معنی‌داری
مقادیر	۵۰	۸۷/۵۳۹	۴	۰/۰۰۰

همان‌طور که در جدول ۳ مشاهده می‌گردد میانگین رتبه‌های هریک از نهادهای مسئول در جهت رفع مشکلات تاکسی‌ها و مسافرخش‌های فرودگاه که با آزمون فریدمن محاسبه شده است، به ترتیب در جدول قرار گرفته‌اند که از بین آن‌ها پلیس بالاترین رتبه و گمرک کمترین رتبه را به خود اختصاص داده‌اند و دیگر شاخص‌ها را می‌توان در جدول زیر مشاهده نمود.

جدول ۳: رتبه بندی نهادهای مسئول در جهت رفع مشکلات تاکسی‌ها و مسافرخش‌های فرودگاه

متوسط رتبه	انحراف استاندارد	میانگین	نهادهای
۴/۰۵	۰/۸۱۳	۴/۴۶	پلیس
۳/۹۲	۱/۰۵۵	۴/۲۲	مدیریت فرودگاه
۲/۸۶	۱/۳۶۲	۳/۰۲	حفاظت فرودگاه
۲/۰۱	۱/۳۰۹	۲/۲۰	گمرک
۲/۱۶	۱/۳۴۸	۲/۲۴	سایر نهادها

و هم‌چنین جدول ۴ نشان می‌دهد که مقدار آماره مربع کی (۹۶/۶۷۲) با درجه آزادی ۴ در سطح معنی‌داری کمتر از ۰/۰۵ (۰/۰۰۰) می‌باشد که این امر نشان از وجود تفاوت بین نهادهای مسئول در جهت رفع مشکلات تاکسی‌ها و مسافرخش‌های فرودگاه است؛ بنابراین با اطمینان ۹۵٪ می‌توان گفت تفاوت معنی‌دار است. یعنی جواب سؤال مذکور این است که پلیس نقش بالاتری در رفع مشکلات تاکسی‌ها و مسافرخش‌های فرودگاه دارد.

جدول ۴: نتیجه آزمون فریدمن در رتبه بندی نهادهای مسئول در جهت رفع مشکلات تاکسی‌ها و مسافرخش‌های فرودگاه

شاخص‌ها	تعداد	مقدار کای اسکوئر	درجه آزادی	سطح معنی‌داری
مقادیر	۵۰	۹۶/۶۷۲	۴	۰/۰۰۰

همان‌طور که در جدول ۵ مشاهده می‌گردد میانگین رتبه‌های هریک از نهادهای مسئول در جهت رفع مشکلات مشایعت‌کنندگان که با آزمون فریدمن محاسبه شده است، به ترتیب در جدول قرار گرفته‌اند که از بین آن‌ها پلیس بالاترین رتبه و گمرک کمترین رتبه را به خود اختصاص داده‌اند و دیگر شاخص‌ها را می‌توان در جدول زیر مشاهده نمود.

جدول ۵: رتبه بندی نهادهای مسئول در جهت رفع مشکلات مشایعت‌کنندگان

متوسط رتبه	انحراف استاندارد	میانگین	نهادهای
۳/۹۸	۱/۱۴۸	۴/۲۲	پلیس
۳/۹۳	۱/۲۴۰	۴/۱۸	مدیریت فرودگاه
۲/۹۳	۱/۵۵۱	۳/۰۴	حفاظت فرودگاه
۲/۱۹	۱/۲۷۲	۲/۱۸	گمرک
۱/۹۷	۱/۱۹۲	۱/۹۲	سایر نهادها

و هم‌چنین جدول ۶ نشان می‌دهد که مقدار آماره مربع کی (۹۶/۴۵۱) با درجه آزادی ۴ در سطح معنی‌داری کمتر از ۰/۰۵ (۰/۰۰۰) می‌باشد که این امر نشان از وجود تفاوت بین نهادهای مسئول در جهت رفع مشکلات مشایعت‌کنندگان است؛ بنابراین با اطمینان ۹۵٪ می‌توان گفت تفاوت معنی‌دار است. یعنی جواب سؤال مذکور این است که پلیس نقش بالاتری در رفع مشکلات مشایعت‌کنندگان دارد.

جدول ۶: نتیجه آزمون فریدمن در رتبه بندی نهادهای مسئول در جهت رفع مشکلات مشایعت‌کنندگان

شاخص‌ها	تعداد	مقدار کای اسکوئر	درجه آزادی	سطح معنی‌داری
مقادیر	۵۰	۹۶/۴۵۱	۴	۰/۰۰۰

همان‌طور که در جدول ۷ مشاهده می‌گردد میانگین رتبه‌های هریک از راه‌حل‌های بهبود انضباط ترافیکی فرودگاه که با آزمون فریدمن محاسبه شده است، به ترتیب در جدول قرار گرفته‌اند که از بین آن‌ها ساخت محل‌های مناسب برای توقف تاکسی‌ها و مسافرکش‌ها بالاترین رتبه و هماهنگی بیشتر شرکت‌های تاکسی‌رانی بایکدیگر کمترین رتبه را به خود اختصاص داده‌اند و دیگر شاخص‌ها را می‌توان در جدول زیر مشاهده نمود.

جدول ۷: رتبه بندی راه‌حل‌های بهبود انضباط ترافیکی فرودگاه

متوسط رتبه	انحراف استاندارد	میانگین	نهادهای
۵/۵۸	۱/۲۰۳	۴/۰۲	اصلاح ساختار سازمانی
۶/۳۶	۰/۹۵۲	۴/۳۰	ارائه آموزش‌های لازم به کارکنان
۵/۷۹	۱/۱۶۷	۴/۰۶	فرهنگ‌سازی و ارائه آموزش‌های لازم به مسافران و مشایعت‌کنندگان
۶/۷۷	۱/۳۱۶	۴/۳۲	ساخت پارکینگ‌های مناسب
۶/۹۴	۱/۱۲۲	۴/۳۸	ساخت محل‌های مناسب برای توقف تاکسی‌ها و مسافرکش‌ها
۶/۴۲	۱/۱۲۵	۴/۲۸	ساخت محل‌های مناسب برای توقف خودرو مشایعت‌کنندگان
۵/۸۳	۱/۳۳۹	۴/۰۴	کاهش تأخیر پروازها (منظم کردن زمان بندی پروازها)
۴/۷۵	۱/۳۰۰	۳/۶۸	هماهنگی بیشتر شرکت‌های تاکسی‌رانی بایکدیگر
۵/۷۲	۱/۲۳۵	۴/۰۶	افزایش اتوبوس‌ها جهت تردد از پارکینگ به سالن
۶/۳۴	۱/۱۷۴	۴/۲۶	بهبود سیستم حمل و نقل از داخل شهر به فرودگاه
۵/۵۰	۱/۳۵۴	۳/۹۶	مشکلات مربوط به سالن انتظار

و هم‌چنین جدول ۸ نشان می‌دهد که مقدار آماره مربع کی (۲۹/۵۰۸) با درجه آزادی ۱۰ در سطح معنی‌داری کمتر از ۰/۰۵ (۰/۰۰۱) می‌باشد که این امر نشان از وجود تفاوت بین راه‌حل‌های بهبود انضباط ترافیکی فرودگاه است؛ بنابراین با اطمینان ۹۵٪ می‌توان گفت تفاوت معنی‌دار است. یعنی جواب سؤال مذکور این است که ساخت محل‌های مناسب برای توقف تاکسی‌ها و مسافرکش‌ها بهترین راه‌حل‌های بهبود انضباط ترافیکی فرودگاه است.

جدول ۸: نتیجه آزمون فریدمن در رتبه بندی راه‌حل‌های بهبود انضباط ترافیکی فرودگاه

شاخص‌ها	تعداد	مقدار کای اسکوئر	درجه آزادی	سطح معنی‌داری
مقادیر	۵۰	۲۹/۵۰۸	۱۰	۰/۰۰۱

بحث و نتیجه‌گیری

در پژوهش حاضر با توجه به اهمیت ویژه و خاص انضباط ترافیکی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) مورد مطالعه و ارزیابی قرار گرفت. عوامل متعددی می‌تواند موجب عدم تحقق الگوی مناسب ترافیکی در این فرودگاه باشد، مشکلات ساختاری، ضعف آموزشی، عدم هماهنگی بین نهادها و سازمان‌های مرتبط و موارد دیگر.

از دیدگاه پاسخگویان (نیروی پلیس راهور فرودگاه و رانندگان) مشکلات مربوط به پارکینگ وسایل نقلیه (به ویژه خودرو مسافران) از مواردی است که موجب عدم انضباط ترافیکی فرودگاه امام می‌شود. طبق آمار توصیفی ۴۶٪ پاسخگویان معتقدند ظرفیت پارکینگ کفایت و لی فاصله زیاد آن از سالن‌ها (انتظار و پرواز) موجب عدم استفاده مسافران و همراهانشان از پارکینگ می‌شود، ۳۰٪ از پاسخگویان موضوع "هزینه" پارکینگ را مطرح نموده و معتقدند ظرفیت کفایت و لی به دلیل بالا بودن هزینه پارکینگ، مردم از پارک خودرو در پارکینگ صرف نظر می‌کنند، همچنین ۲۴٪ پاسخگویان معتقدند ظرفیت پارکینگ کفایت و مانعی را جهت عدم استفاده از آن عنوان نمی‌کنند. براساس آمار استنباطی مهمترین نهاد مسئول در رابطه با رفع مشکلات مربوط به پارکینگ فرودگاه امام "مدیریت فرودگاه" است و سپس پلیس راهور در رتبه بعدی در رفع این مشکل شناخته شده است.

همچنین طبق آزمون نهایی با اطمینان ۹۵٪ مدیریت فرودگاه مسئول رفع مشکلات مربوط به پارکینگ وسایل نقلیه شناخته شده است. در واقع این نتیجه حاکی از مشکلات ساختاری و سپس مدیریتی است که نشان از عدم هماهنگی بین اهداف و وسایل نیل به اهداف، دارد.

طبق نظر پاسخگویان "مسیر دسترسی" به پارکینگ فرودگاه از موارد ایجاد بی‌نظمی ترافیکی در شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) به شمار می‌آید. طبق آمار توصیفی ۶۲٪ پاسخگویان اعلام نموده‌اند مسیر رفت و برگشت به پارکینگ فرودگاه طولانی و سرویس‌های حمل و نقل عمومی نظیر اتوبوس در این مسیر ناکافی و ناکارآمد است و مشکلاتی نظیر فرسودگی، عدم وجود امکانات حمل بار مسافران و... را دارد. ۱۴٪ پاسخگویان مشکل پیچیده بودن مسیر را عنوان نموده‌اند و معتقدند افراد در این مسیر گم می‌شوند. ۲۴٪ نیز معتقدند مسیر مناسب است.

طبق نتایج بدست آمده در این تحقیق، نابسامانی ناوگان حمل و نقل مسافر از طریق تاکسی‌ها و مسافرکش‌های شخصی از دیگر آسیب‌های شناخته شده در انضباط ترافیکی فرودگاه محسوب می‌شود. ۴۸ درصد از پاسخگویان معتقدند که محل مناسبی برای توقف و مسافرگیری تاکسی‌ها در نظر گرفته شده، ۴۲ درصد معتقدند که توسط تاکسی‌ها و مسافرکش‌ها راه‌بندان صورت می‌گیرد و نیاز است تدابیری اعم از جایگاه ویژه تاکسی‌ها، ممانعت از تردد مسافرکش‌های شخصی در این خصوص اندیشیده شود، و ۱۰ درصد معتقدند که محل تاکسی‌ها و مسافرکش‌ها خیلی دور است و زمینه تخلف و بی‌انضباطی ترافیکی را به وجود می‌آورد.

بر اساس آزمون رتبه بندی پاسخگویان معتقدند پلیس، مدیریت فرودگاه و حفاظت فرودگاه جهت رفع مشکلات تاکسی‌ها و مسافرکش‌های فرودگاه، نقش بیشتری نسبت به سایر بخش‌ها دارند. طبق

آزمون فریدمن با اطمینان ۹۵٪ می‌توان گفت تفاوت نقش در رفع این مشکل معنی‌دار است. یعنی پلیس نقش بالاتری در رفع مشکلات تاکسی‌ها و مسافرخش‌های فرودگاه دارد. لکن کارشناسان پلیس راهور مشکلاتی نظیر استقلال در اتخاذ تصمیمات در این خصوص، عدم کنترل کامل مسافرخش‌های شخصی و... را مطرح نمودند.

کارشناسان پلیس راهور مستقر در فرودگاه امام معتقدند یکی از عوامل ایجاد بی‌انضباطی ترافیکی در فرودگاه به همراهان مسافر، مربوط می‌شود. این مشکل از ابعاد مختلف قابل بررسی است. مشکلاتی که در خیابان‌ها، سالن‌های انتظار، سالن‌های غذا خوری، و سایر بخش‌های خدماتی در فرودگاه امام با ازدحام همراهان به وجود می‌آید. لکن مهمترین موارد ذکر شده مشکلات ترافیکی اعم از تخلفات رانندگی به دلایل مختلف، عدم استفاده این گروه از پارکینگ خودرو و پارک در مکان‌هایی که موجب بی‌نظمی ترافیکی می‌گردد، می‌باشد. این موضوع در مناسبت‌ها و ایام خاصی دو چندان مشکل ساز می‌شود: نظیر ایام شروع و پایان سفر حج، سفرهای زیارتی عتبات، ورزشی، علمی، سیاسی و...

بر اساس نتایج بدست آمده در بخش آمار توصیفی، ۲۸ درصد از پاسخگویان معتقدند که محل مناسبی برای مشایعت‌کنندگان در نظر گرفته شده، ۶۲ درصد معتقدند که توسط مشایعت‌کنندگان راه‌بندان صورت می‌گیرد و ۱۰ درصد معتقدند که محل مشایعت‌کنندگان خیلی دور است و زمینه تخلف را به وجود می‌آورد. همچنین بر اساس نتایج بدست آمده آزمون رتبه بندی، پاسخگویان معتقدند پلیس، مدیریت فرودگاه و حفاظت فرودگاه جهت رفع مشکلات مشایعت‌کنندگان مسئولیت بیشتری نسبت به سایر نهادها دارند.

همچنین آزمون نهایی تفاوت مسئولیت نهاد‌های یاد شده را تأیید می‌نماید. بنابراین با اطمینان ۹۵٪ می‌توان گفت تفاوت معنی‌دار است. یعنی پلیس نقش بالاتری در رفع مشکلات مشایعت‌کنندگان دارد. پاسخگویان (کارشناسان پلیس راهور و رانندگان)، راه‌حلی را جهت کاهش آسیب‌ها و بهبود انضباط ترافیکی فرودگاه امام اعلام نمودند، مواردی نظیر: اصلاح ساختاری، توجه به مباحث آموزشی مرتبط، رفع مشکلات ناوگان حمل و نقل عمومی و موارد دیگری که در بخش پیشنهادها به این مباحث خواهیم پرداخت. لکن شایان ذکر است تمامی راه‌حلی‌های یاد شده از طریق آزمون‌ها مورد تأیید قرار گرفته و هر یک می‌تواند به عنوان گامی مؤثر در کاهش بی‌انضباطی ترافیکی در فرودگاه امام، محسوب شود.

همچنین بر اساس نتایج بدست آمده در بخش آمار استنباطی در رتبه بندی راه‌حل‌ها، ساخت محل‌های مناسب برای توقف تاکسی‌ها و مسافرخش‌ها بالاترین رتبه و هماهنگی بیشتر شرکت‌های تاکسی‌رانی بایکدیگر کمترین رتبه را در کاهش آسیب‌های انضباط ترافیکی فرودگاه امام، به خود اختصاص داده‌اند. بنابراین طبق آزمون با اطمینان ۹۵٪ می‌توان گفت، ساخت محل‌های مناسب برای توقف تاکسی‌ها و مسافرخش‌ها بهترین راه‌حل بهبود انضباط ترافیکی فرودگاه است.

منابع

- آگبرن، فریبا و نیمکف، محمود. (۱۳۸۰). زمینه جامعه‌شناسی، ترجمه امیر حسین آریان پور، چاپ چهاردهم، تهران، انتشارات نشر گسترده.
- آل عمران، رویا. (۱۳۹۲). بررسی عوامل مؤثر بر میزان تخلفات راهنمایی و رانندگی در ایران، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، ۲(۲)، ۷۸-۸۹.
- آذر، عادل و مومنی، منصور. (۱۳۹۲). آمار و کاربرد آن در مدیریت، تهران، انتشارات سمت.

- احمدی مقدم، اسماعیل. (۱۳۹۰). انضباط ترافیکی، ضرورتها و پیامدهای آن، فصلنامه مدیریت ترافیک، ۱۹(۳)، ۲۹-۱۹.
- اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۸۵). فرهنگ ترافیک و چگونگی شکل‌گیری آن، پنجمین همایش حمل و نقل، تهران.
- اسکید مور، آنتونی (۱۳۹۲). تفکری نظری در جامعه‌شناسی، مترجم علی محمد حاضری و دیگران، پژوهشگاه علوم و فرهنگ اسلامی.
- احمدی نژاد، احمد. (۱۳۹۰). بررسی علل مؤثر بر عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، مجموعه مقالات همایش ملی ترافیک، ایمنی و راهکارهای بررسی ارتقای آن، کرمان، دفتر تحقیقات کاربردی فرماندهی انتظامی کرمان.
- افشار کهن، جواد. (۱۳۹۱). بررسی ابعاد اجتماعی مسأله کنترل ترافیک شهری (مورد مطالعه: مشهد)، فصلنامه مطالعات شهری، ۲(۴)، ۹۷-۱۱۱.
- امین صارمی، نودر. (۱۳۹۵). تأثیر خرده فرهنگ قومی بر رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی (مورد مطالعه شهرستان خرم آباد)، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۴۰(۵)، ۴۷-۵۴.
- بیرو، آلن. (۱۳۶۶). فرهنگ علوم اجتماعی، ترجمه دکتر باقر ساروخانی، چاپ اول، تهران، انتشارات کیهان.
- جبارزاده، مسعود. (۱۳۹۰). راهنمای اجرائیات و اخذ جرایم، انتشارات دانشگاه علوم انتظامی ناجا.
- دعاگویان، داود و رفیعی، محمدرضا. (۱۳۸۷). بررسی میزان سرمایه اجتماعی پلیس راهور و نقش آن در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، فصلنامه مطالعات مدیریت و ترافیک، تهران، ۳(۱۱)، ۱۲۱-۱۰۸.
- روحانی، احمد. (۱۳۸۴). راهکارهای توسعه رفتار امن کاربران ترافیک در ایران، نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای.
- رزاقی، نادر، یولاعی، مهدی. (۱۳۹۵). بر ساخت ذهنی رانندگان متخلف به دلیل تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی، مطالعات پژوهشی راهور، ۱۶(۵)، ۳۸-۴۳.
- ساداتی، محمد. (۱۳۹۰). بررسی انگیزه‌های رفتاری در ناهنجاریهای ترافیکی شهرها، همایش ملی سازه، راه، معماری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد چالوس (باشگاه پژوهشگران جوان).
- سوری، احمد. (۱۳۸۷). روان‌شناسی ترافیک، همایش مشهد، ترافیک، آینده، مشهد، ناجا.
- شاهی، جلیل. (۱۳۶۸). مهندسی ترافیک، چاپ اول، تهران، مرکز نشر دانشگاهی.
- صدیق سروسستانی، رحمت‌ا... (۱۳۹۰). آسیب‌شناسی اجتماعی (جامعه‌شناسی انحرافات اجتماعی)، چاپ چهارم، تهران، سمت.
- صالحی امیری، رضا و علی، قهرمانی. (۱۳۹۱). بررسی رابطه نگرش به مشارکت اجتماعی در بُعد رفتاری و رعایت انضباط ترافیکی در بین رانندگان تاکسی شهر تهران در سال ۱۳۸۷، فصلنامه مطالعات مدیریت شهری، ۴(۱۱)، ۴۸-۶۵.
- صاحب زاده، بهزاد. (۱۳۸۰). بررسی و سنجش میزان انضباط اجتماعی مردم مشهد با تأکید بر هنجارهای عام مربوط به ترافیک، مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک، تهران دبیرخانه دائمی کنفرانس مدیریت ترافیک.
- صاحبزاده، بهزاد. (۱۳۸۶). بررسی و سنجش میزان انضباط اجتماعی مردم مشهد با تأکید بر هنجارهای عام و مربوط به ترافیک در بهار، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه فردوسی مشهد.

- صفرزاده، محمود، باقری، رامتین. (۱۳۹۱). مطالعات تطبیقی جرمه های ترافیکی راهنمایی و رانندگی در ایران و سایر کشورها، فصلنامه پژوهشی راهور، ۱۷ (۴)، ۱۷-۳.
- طباطبایی، سید عباس و دیگران. (۱۳۸۷). تجزیه و تحلیل امکان سنجی استفاده از سیستم های هوشمند حمل و نقل در کلان شهرها با هدف کاهش بحران های ترافیکی، فصلنامه علمی تخصصی راهور، ۳ (۵)، ۴۸-۳۳.
- عریضی، حمید رضا و براتی، هاجر. (۱۳۹۰). پیش بینی خطاها، لغزش ها و انحرافات رانندگی با استفاده از ویژگی های شخصیتی و عملکرد در آزمون خطر پذیری رانندگی وین، فصلنامه سلامت کار ایران، ۴ (۵)، ۱۳۲-۱۲۲.
- عزیزی، حمیدرضا. (۱۳۹۴). بررسی علل قانون گریزی رانندگان متخلف، گزارش پژوهشی پلیس راهنمایی و رانندگی، مرکز تحقیقات کاربردی.
- علی اکبری، اسماعیل. (۱۳۸۵). سازماندهی فضا و پایداری در اصلاح رفتار ترافیکی شهرهای کشور، پیک نور، ۵ (۲)، ۵۱-۳۹.
- عشایری، طاها و رستمی، میلاد. (۱۳۹۳). مطالعه جامعه شناختی عوامل موثر بر گرایش رانندگان به تخلف از قوانین راهنمایی و رانندگی، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، ۱۱ (۳)، ۷۶-۶۵.
- فکوهی، ناصر. (۱۳۷۵). تخلف رانندگی، فرهنگ، قانون و مشارکت، تهران، مجله صنعت حمل و نقل، ۱۵ (۴)، ۵۴-۴۳.
- فکور، علی. (۱۳۷۸). قانون، قانون گرایی و گروه های اجتماعی، نشریه فرهنگ عمومی، ۲۰ (۵)، ۸۹-۷۷.
- قاسم پور، عبد... (۱۳۸۸). انضباط و رفتارهای مسئله ساز، فصلنامه دانش انتظامی، ۳ (۲)، ۴۷-۳۰.
- گیدنز، آنتونی. (۱۳۸۴). جامعه شناسی، ترجمه منوچهر صوری، چاپ هشتم، تهران، نشر نی.
- معیدفر، سعید و دربندی، سید علیرضا. (۱۳۸۵). بررسی رفتار و نگرش جمع گرایانه شهروندان تهرانی، مجله جامعه شناسی ایران، ۷ (۲)، ۶۲-۴۹.
- محمدی نیکو، اکرم و علیمحمدی، غلامرضا. (۱۳۹۲). بررسی عوامل مؤثر بر قانون گریزی در بین شهروندان شهر گرگان، فصلنامه دانش انتظامی، ۱۸ (۳)، ۸۷-۷۱.
- میر سپاسی، ناصر. (۱۳۶۶). مدیریت منابع انسانی و روابط کار، چاپ نقش جهان.
- هلاکوئی نائینی، کوروش و مرادی، علی. (۱۳۸۵). آگاهی، نگرش و عملکرد عابرین پیاده در زمینه رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی در عبور از محدوده چهارراه های اصلی شهر تهران، فصلنامه پایش، ۳ (۱)، ۱۰۲-۹۲.

Antoniou, Jim. (1978). Construction in the Middle East) Economist Intelligence Unit. (Great Britain). Published by Econmist Intelligence Unit.

Constantinou. Elena, et al. (2011). "Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters." Accident Analysis & Prevention, 43(4), 1323-1331.

Glen, F. (1975). The Social Psychology of Organizations. Methuen.London.

Hung, Khuat Viet. (2011). «Education influence in traffic safety: A case study in Vietnam.» IATSS research 34.2: 87-93.

Lajunen, Timo, and Heikki Summala. (2003). «Can we trust self-reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses.» Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 6(2), 97-107.

Mosher, Stacy. (1992). Trouble with triads, far eastern economic review.

Nettler, Gwynn. (1984). Explaining crime. Newyork: McGraw-Hill.

-
- Schafer, C, Joseph A. (2006). "Decision making in traffic stop encounters: A multivariate analysis of police behavior." *Police Quarterly*, 9(2), 184-209.
- Thio. Alex. (2001). *deviant behavior*. Boston: Allyn and Bacon.
- Vukayibambe Isaac, K. (2004). *Deviant Driving Behaviour. An Epidemiological Study*, Available at <http://yjj.sagepub.com>.