

طراحی و تدوین الگوی راهبردی توسعه فرهنگ ترافیک

(ارائه نمودار کلان نظام توسعه فرهنگ ترافیک)

تاریخ دریافت: ۸۷/۵/۳۰

تاریخ پذیرش: ۸۸/۲/۲۳

دکتر علیرضا اسماعیلی^۱

دکتر برزو فرهی^۲

چکیده

با توجه به روند روزافزون تصادفات در کشور و ضرورت ارتقای فرهنگ ترافیک و پراکندگی اقدامات موازی سازمان‌ها در راستای فرهنگ‌سازی و اقدامات آموزش، تاکنون الگوی منسجمی برای هماهنگی فعالیت‌های پراکنده سازمان‌های فرهنگی کشور که باعث اتلاف وقت، منابع و انرژی می‌شود، ارائه نشده است. بنابراین، با توجه به هدف نهایی (کاهش سوانح رانندگی) و اهمیت موضوع و همچنین ضرورت ارائه الگوی راهبردی فرهنگ ترافیک، این مطالعه در سال ۱۳۸۶ انجام گرفت. این مطالعه با روش طراحی مقطعی انجام گرفت. بعد از تهیه لیست خبرگان و متخصصان آزاد ترافیک کشور، با استفاده از نمونه‌گیری عمدی از گروه‌های متخصصان انتظامی و غیرانتظامی، تعداد نمونه‌های تحقیق تعیین شد. بدین ترتیب، به منظور ارائه ساختار مناسب آموزش و ارتقای فرهنگ ترافیک به استخراج ۵ مؤلفه مؤثر (مؤلفه‌های اصلی مرکزی الگو، پشتیبانی، نظام مدیریت، اصول و مبانی حاکم بر توسعه فرهنگ ترافیک و حوزه تعاملاتی محیطی) اقدام و بر همین اساس، پرسشنامه‌ای تنظیم و طراحی شد.

از کل خبرگان و متخصصان آموزش عالی و متخصصان ترافیک کشور، دیدگاه تعداد ۳۰ نفر مورد بررسی قرار گرفت. نقش موجود و مطلوب سازمان‌های مختلف در خصوص فعالیت‌های اجرایی فرهنگ ترافیک بررسی شد. شکاف بین نقش راهبردی موجود و مطلوب برای هر یک از سازمان‌های مورد نظر به دست آمد که در این میان فقط نقش موجود و مطلوب پلیس راه یکسان بود. همچنین فعالیت‌های مؤثر هر یک از سازمان‌های متولی و سازمان‌های اصلی متولی برای هر یک از فعالیت‌ها مورد بررسی قرار گرفت. در نهایت، کمیته‌ها و کمیسیون‌های پیشنهادی در قالب نقشه‌ای سازمانی^۳ برای اجرا و نهادینه کردن یک نظام توسعه فرهنگ ترافیک ارائه و سهم تصمیم‌گیری و مسئولیت‌پذیری در هر یک از سازمان‌ها مشخص شد.

کلیدواژه‌ها

توسعه (Development)، فرهنگ ترافیک (Traffic Culture)، الگوی راهبردی (Strategic Model)، نقشه سازمانی (Organizational chart)، پلیس راهنمایی و رانندگی (Traffic Police)، قانون و نظم (Law and Order)، راهبرد (Strategy).

۱. عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی

۲. عضو هیئت علمی دانشگاه امام حسین (ع)

مقدمه

تصادفات یکی از بزرگ‌ترین مشکلات سلامتی عمومی در جهان است. این مشکل به این دلیل بزرگ است که قربانیان بیشتر جوان هستند و قبل از تصادف سلامتی کامل داشته‌اند (ایونس، ۱۳۸۸). حوادث ترافیکی یکی از عوامل مرگ‌ومیر در جهان است به طوری که سالانه جان ۱/۲ میلیون نفر را در جهان می‌گیرد (Behnood, pakgozar and Esmaeeli, 2007; who, 2001). از این تعداد، سهم ایران سالانه بیش از ۲۶ هزار نفر کشته و حدود یکصد و پنجاه هزار نفر مجروح و مصدوم است (اسماعیلی، ۱۳۸۶). یافته‌های آماری نشان می‌دهد سهم افراد و نقش عامل انسانی نزدیک به ۹۰ درصد در ایمنی راه و وقوع تصادفات تأثیرگذار است (آیین‌نامه ایمنی راه‌های کشور، ۱۳۷۷). بنابراین یکی از راه‌های مؤثر در کاهش حوادث رانندگی را می‌توان تقویت فرهنگ ترافیک در نظر گرفت که متأسفانه در حال حاضر فقدان نظام راهبردی در بحث فرهنگ ترافیک است و فعالیت‌های بدون هدف و پراکنده سازمان‌های فرهنگی کشور زمینه‌های هماهنگی هر چه بیشتر توسعه فرهنگ ترافیک را فراهم نمی‌سازد.

بررسی‌ها نشان می‌دهد که سازمان‌های مرتبط با امر آموزش و فرهنگ‌سازی کشور به نسبت میزان صرف هزینه‌های زیاد و بهره‌گیری از منابع و امکانات کشور، توفیقی در امر ارتقای فرهنگ ترافیک نداشته‌اند و متأسفانه با آموزش‌های پراکنده و بی‌هدف در این مدت، تغییری قابل توجهی در رفتارهای توانمند ترافیکی مردم پدید نیآورده‌اند و ما همچنان شاهد خسارت‌های جانی و مالی در کشور هستیم (ایونس، ۱۳۸۸). بنابراین با تدوین یک الگوی مناسب راهبردی وظیفه همه سازمان‌های مسئول در امر آموزش و فرهنگ‌سازی در چارچوبی کلان، مشخص و معین می‌شود به گونه‌ای که دسترسی به اهداف اصلی، یعنی ارتقای فرهنگ ترافیک، محقق خواهد شد. گفتنی است در خصوص ارتقای فرهنگ ترافیک، پژوهش‌ها و اقدامات مختلف در فواصل زمانی کوتاه در سازمان‌های گوناگون صورت پذیرفته است، اما همواره با تغییرات و رشد تکاملی همراه بوده است (پلیس راهور ناجا، ۱۳۸۵). چنانچه مشکلات و نارسایی‌هایی در برنامه‌ها و اقدامات در خصوص این موضوع وجود داشته باشد، به یقین می‌تواند اشکالاتی در زمینه تحقق اهداف فرهنگ ترافیکی به وجود آورد و در نتیجه، باعث صرف هزینه‌های گزاف و آثار زیانبار اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی برای افراد جامعه و کشور شود.

هر چند تا کنون اقدامات مختلف در زمینه توسعه فرهنگ ترافیک از طرق مختلف،

مثل آموزش در دبستان‌ها، نمایش انیمیشن و ... صورت پذیرفته است، اما با توجه به نتایج ارزیابی‌های به عمل آمده بی‌توجهی نسبت به اهداف تعیین شده و نداشتن برنامه‌ریزی و سازمان‌دهی فعالیت‌های فرهنگ ترافیک، باعث کاهش تخلفات و سوانح رانندگی به دلیل افزایش آگاهی مردم نشده است (اسماعیلی، ۱۳۸۴). بنابراین یکی از راه‌حل‌های پیشنهادی، تدوین الگوهای راهبردی فرهنگ ترافیک کشور و تبعیت همه سازمان‌های مسئول در امر فرهنگ‌سازی از این الگو است. البته بررسی‌های انجام شده در این خصوص، بیانگر اهداف و نتایج متفاوتی در خصوص میزان تحقق یافتن یا نیافتن اقدامات صورت گرفته در زمینه فرهنگ ترافیک است (رضایی، ۱۳۸۰). بنابراین برای سازمان‌دهی و برنامه‌ریزی برخی از کاستی‌های اقدامات انجام شده و به منظور وظیفه‌مند کردن سازمان‌های تأثیرگذار در توسعه فرهنگ ترافیک و مشخص کردن راهبردهای اساسی فرهنگ ترافیک و تعیین الزامات حقوقی اجرای طرح راهبردی توسعه فرهنگ ترافیک کشور، مطالعه حاضر در سال ۱۳۸۶ انجام گرفت که منجر به طراحی نظام جامع توسعه فرهنگ ترافیک کشور شد. اگر چه در این خصوص مطالعات جانبی مفیدی انجام یافته است (طرح جامع ایمنی حمل و نقل ایران، ۱۳۸۴؛ فرهی، ۱۳۸۳؛ مطالعات طرح جامع آموزش ترافیک، ۱۳۸۱؛ اصول آموزش ترافیک به شهروندان، ۱۳۸۲ و نادری خورشیدی، ۱۳۸۶)؛ اما همچنان موضوع فرهنگ ترافیک به‌طور تخصصی و راهبردی مطالعه و بررسی نشده است.

روش‌شناسی تحقیق

این مطالعه با طراحی مقطعی^۱ انجام گرفت. جامعه آماری این پژوهش شامل خبرگان و متخصصان آزاد ترافیک کشور از جمله مسئولان رده‌بالای سازمان‌های متولی ترافیک و فرهنگ یا دارای سابقه بالای ۱۰ سال در زمینه ترافیک و خبرگان و اساتید دانشگاهی است. برای گردآوری اطلاعات، هنگام برگزاری سومین کنفرانس منطقه‌ای مدیریت ترافیک در آبان ماه ۱۳۸۵ و در محل همایش‌های بین‌المللی صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران از این خبرگان دعوت شد. اندازه نمونه آماری به نسبت میان گروه‌های چهارگانه فوق تقسیم شد. در این تقسیم‌بندی سعی بر آن بود تا اندازه نمونه از زیرگروه‌های انتظامی و غیرانتظامی به‌طور مساوی انتخاب شود. به همین منظور نمونه‌گیری تا زمانی که اندازه نمونه به ۳۰ نفر برسد ادامه یافت. همچنین به سابقه

1. Cross sectional

فعالیت، تدریس، طرح‌های پژوهشی اجرا شده در زمینه ترافیک در انتخاب افراد نمونه توجه ویژه شد. سؤالات پژوهشی مد نظر در این تحقیق عبارت‌اند از:

- ۱- وضعیت موجود فرهنگ ترافیک کشور چگونه است؟
 - ۲- چه سازمان‌هایی در توسعه فرهنگ ترافیک نقش دارند؟
 - ۳- چشم‌انداز ساختاری توسعه فرهنگ ترافیک کشور چیست؟
 - ۴- وظایف، مأموریت‌ها و تقسیم کار ملی سازمان‌های تأثیرگذار در فرهنگ ترافیک کشور با توجه به چشم‌انداز توسعه مزبور چگونه باید باشد؟
 - ۵- راهبردهای نحوه تخصیص منابع و مصارف مالی، انسانی و اطلاع‌رسانی توسعه فرهنگ ترافیک کدام است؟
 - ۶- رویکرد اصلی و راهبردهای اساسی پشتیبان توسعه فرهنگ ترافیک کشور چیست؟
 - ۷- الزامات قانونی- حقوقی اجرای طرح راهبردی مزبور چگونه خواهد بود؟
- به منظور ارائه ساختار مناسب آموزش و ارتقای فرهنگ ترافیک (توسعه فرهنگ ترافیک) با انجام مطالعات کتابخانه‌ای به شناسایی و استخراج اصلی‌ترین و کامل‌ترین مؤلفه در امر توسعه فرهنگ ترافیک اقدام شد. به این ترتیب، با محوریت انسان، راه و خودرو، مؤلفه رفتارهای قانونمند ترافیکی به عنوان اصلی‌ترین مؤلفه تشخیص داده شد. مؤلفه‌های پشتیبانی نرم به قرار زیر منظور شد: روش‌ها و فرایندها، استانداردها، نهادها، نظام پژوهش و توسعه، نظام آموزش، نظام مالی، نظام منابع انسانی، نرم‌افزارهای تخصصی، نظام اطلاع‌رسانی، قوانین و مقررات، فناوری اطلاعات (IT) و مؤلفه‌های پشتیبانی سخت شامل زیرساخت‌ها (ارتباطات، آب، برق و ...)، فضای فیزیکی (ساختمان‌ها)، تجهیزات تخصصی، تجهیزات عمومی و مؤلفه‌های نظام مدیریت عالی در ذیل مؤلفه‌های اصول و مبانی حاکم بر توسعه فرهنگ ترافیک در سایه مؤلفه‌های حوزه تعاملاتی محیطی (شامل محیط داخلی دولت، محیط عمومی کشور و محیط بین‌المللی). از پاسخگویان خواسته شد به سؤالات در زمینه مربوط در هفت گزینه در مقیاس لیکرت (خیلی زیاد، زیاد، نسبتاً زیاد، متوسط، نسبتاً کم، کم، خیلی کم) پاسخ دهند. پس از هماهنگی‌های مربوط، پرسشنامه‌های هر یک از افراد به آنها تحویل داده شد و بعد از تکمیل و گردآوری آن، با استفاده از آمار توصیفی، بررسی و تحلیل شد و به منظور رتبه‌بندی مؤلفه‌ها با بهره‌گیری از آزمون آماری ناپارامتری فریدمن مورد قضاوت آماری قرار گرفت.

تابع تشخیص سهم سازمانی

مسئله اصلی در این پژوهش، تعیین فرایندهای علمی به کمک طراحی و کاربرد الگوی ریاضی به منظور انتخاب سازمان‌هایی با کارکرد مؤثر در حوزه‌های گوناگون مدیریت فرهنگ ترافیک و تشخیص سهم هر یک در تصمیم‌گیری‌ها و تصمیم‌سازی‌های مدیریتی است. به عبارت دیگر، در این بررسی در پی طراحی الگویی هستیم که با توجه به یک سری اهداف، مؤثرترین سازمان‌ها را در بین سازمان‌های دخیل در حوزه مدیریت فرهنگ ترافیک انتخاب و سهم هر یک را از نظر مسئولیت‌پذیری و تلاش در تصمیم‌سازی‌های سازمانی شناسایی کنیم.

عوامل الگو

عوامل الگوی ما که با نظرسنجی انجام یافته و تماماً برآورد شده‌اند، عبارت‌اند از X_{ijk} و w که در آن عبارت است از درصد اولویت k ام انتخاب صاحب‌نظران سهم سازمانی i برای حوزه عملکردی j و w برابر است با وزن اولویت اول نسبت به اولویت‌های دیگر که در این تحقیق $k = 2$ فرض شده است.

تابع هدف:

با توجه به تعریف مسئله، الگوی انتخابی به صورت زیر است:

$$ACDM(X)_{ij} = (w \cdot \frac{X_{ic1}}{\sum_{i=1}^m X_{ij1}} + (1-w) \cdot \frac{X_{ij2}}{\sum_{i=1}^m X_{ij2}}) \quad (1)$$

که در آن:

W_i برابر است با وزن $\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m X_{ij1}$ اولویت i ام نسبت به مجموع وزن

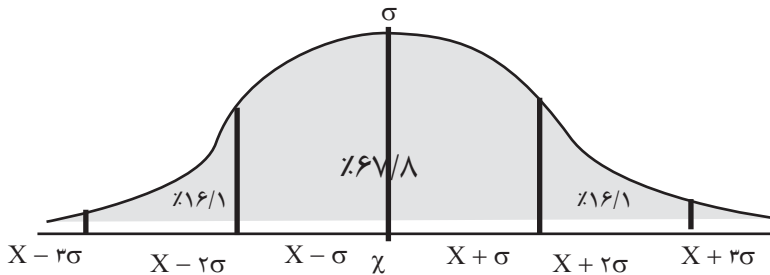
اولویت‌ها و از معادله زیر به دست می‌آید:

$$W_i = \frac{\sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n X_{ij1}}{(\sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n X_{ij1} + \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n X_{ij2})} \quad (2)$$

رهنمود ۶ سیگما در اولویت‌بندی وظایف سازمانی

همان‌طور که می‌دانیم، بسیاری از تصمیم‌گیری‌ها، فرایندها، رخدادها و حتی استنباط‌های آماری مبتنی بر توزیع نرمال است. خواص توزیع نرمال توانسته است به ارائه الگوهای مدیریتی مبتنی بر استنتاج‌های آماری متعدد بپردازد که از جمله آنها قاعدهٔ ۶ سیگما^۱ است که در کنترل کیفیت آماری و مباحث ایزو (ISO)^۲ نقش بارزی ایفا می‌کند. بر اساس قاعدهٔ ۶ سیگما ۹۹/۹ درصد داده‌هایی که از توزیع نرمال پیروی می‌کنند در فاصلهٔ ۶ سیگما پراکندگی داده‌ها نسبت به معیار میانگین قرار دارند.

نگاره شمارهٔ ۱- منحنی نرمال با رهنمود ۶ سیگما



فعالیت سازمانی مؤثر

در صورتی که فرض کنیم موفقیت یک سازمان در فعالیت‌هایی که نسبت به آنها اقدام می‌کند، از توزیع نرمال پیروی می‌کند، انتظار داریم ۶۷/۸ درصد این فعالیت‌ها حول مقدار میانگین و با اختلاف کمتر از یک سیگما باشد و ۱۶/۱ درصد فعالیت‌های مذکور به نمره‌ای بالاتر از $X + \sigma$ دست می‌یابند و به همین ترتیب ۱۶/۱ درصد فعالیت‌های انجام یافته، نمره‌ای کمتر از معیار $X - \sigma$ کسب می‌کنند. فرض می‌کنیم امتیاز اعطایی به فعالیت‌های بالاتر از $X + \sigma$ مثبت باشد و از جمله فعالیت‌هایی به حساب آید که سازمان با صرف هزینه و منابع موجود خود به نتایج مؤثری دست یافته است. همچنین به فعالیت‌های کمتر از $X - \sigma$ امتیاز منفی دهد و در نهایت فعالیت‌هایی که سازمان با صرف هزینه و منابع موجود خود به نتایج مؤثری در آنها دست نیافته است و عملاً تابع هزینه و فایدهٔ توجیه اقتصادی برای انجام این فعالیت‌ها نیستند و فعالیت‌هایی که در

1. Six Sigma

2. International Standard Organization

بین $X + \sigma$ و $X - \sigma$ قرار می‌گیرند جزء فعالیت‌های خنثی یا فعالیت‌هایی به شمار می‌آیند که محقق نمی‌تواند نظر متقن نسبت به مؤثر یا نامؤثر بودن آنها بدهد. براساس فرضیات فوق، پیش‌بینی می‌شود یک سازمان در $۱۶/۱$ درصد فعالیت‌های تعریف شده، موفق عمل کند. به عبارتی، از بین ۲۲ فعالیت تعریف شده، ۴ فعالیت مؤثر است.

$$K = Nj \times \% ۱۶/۱ = \frac{۲۲ \times ۱۶/۱}{۱۰۰} = ۳/۷۳۰ \approx \quad (۳)$$

تعداد فعالیت‌های مؤثر مورد انتظار که در آن Nj برابر است با تعداد فعالیت‌های تعریف شده، که در این تحقیق ۲۲ مورد است. به منظور اعتماد بیشتر، ۵ فعالیت مؤثر را در بین فعالیت‌هایی که یک سازمان می‌تواند در آن حوزه اقدام کند انتخاب کرده‌ایم.

یافته‌های تحقیق

در مدت مطالعه با ۳۰ نفر از خبرگان و متخصصان آموزش عالی و متخصصان آزاد ترافیک کشور ارتباط برقرار شد. در ابتدا درصد پاسخ‌های به دست آمده برای هر یک از نقش‌ها (راهبردی، سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، پشتیبانی و اجرایی) در وضعیت موجود و مطلوب محاسبه و سپس شکاف بین وضعیت موجود و مطلوب بررسی شد. براساس جدول شماره ۱- پلیس راه تنها سازمانی است که شکاف بین نقش موجود و مطلوب آن صفر است. این در حالی است که در اغلب سازمان‌ها با شکاف نقش عملکردی و حتی در بعضی موارد اختلاف ماهیت عملکرد سازمانی مواجهیم. برای مثال، وزارت راه و ترابری که نقش مطلوب آن پشتیبانی- اجرایی است، عملکرد کنونی سازمانی آن صرفاً اجرایی است.

جدول شماره ۱- نقش مطلوب سازمان‌ها و شرکت‌ها و درصد شکاف آنها
نسبت به وضعیت مطلوب

ردیف	سازمان یا شرکت	نقش موجود	نقش مطلوب	میزان شکاف بین نقش مطلوب (درصد موجود- درصد مطلوب)
۱	مجلس شورای اسلامی (خانه ملت)	سیاست‌گذاری	راهبردی	۴۱/۴
۲	شورای انقلاب فرهنگی	سیاست‌گذاری	راهبردی	۴۶/۴
۳	وزارت کشور	پشتیبانی	راهبردی	۳۲/۱
۴	وزارت راه و ترابری	اجرایی	پشتیبانی- اجرایی	۳/۴-۶/۹
۵	وزارت آموزش و پرورش	اجرایی	اجرایی	۱۷/۹
۶	وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی	سیاست‌گذاری	اجرایی	۳۵/۸
۷	وزارت علوم، تحقیقات و فناوری	سیاست‌گذاری- برنامه‌ریزی	راهبردی	۳۴/۵
۸	سازمان بهزیستی (مهدکودک)	اجرایی	اجرایی	۲۸/۶
۹	وزارت نفت	پشتیبانی	پشتیبانی	۱۰/۸
۱۰	سازمان حمل و نقل ترافیک	برنامه‌ریزی	برنامه‌ریزی- اجرایی	۱۴/۳-۳/۶
۱۱	وزارت صنایع	برنامه‌ریزی	پشتیبانی	۲۵
۱۲	وزارت پست و تلگراف و تلفن	پشتیبانی	پشتیبانی	۲۱/۵
۱۲	سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور	پشتیبانی- برنامه‌ریزی	برنامه‌ریزی	۱۳/۸
۱۴	سازمان گسترش و نوسازی صنایع	برنامه‌ریزی	پشتیبانی	۴۶/۴
۱۵	راهنمایی و رانندگی	اجرایی	اجرایی	۷/۱
۱۶	پلیس راه	اجرایی	اجرایی	۰
۱۷	آموزشگاه‌های راهنمایی و رانندگی	اجرایی	اجرایی	۱۷/۸
۱۸	سازمان حمل و نقل و پایانه‌ها	اجرایی	اجرایی	۲۸/۶
۱۹	شرکت‌های راه‌سازی	اجرایی	پشتیبانی	۳۵/۷
۲۰	راهداری	اجرایی	پشتیبانی	۲۸/۶
۲۱	حفاظت از محیط زیست	پشتیبانی	اجرایی	۲۸/۵
۲۲	شرکت‌های خودروسازی	اجرایی	پشتیبانی	۴۶/۴
۲۳	شرکت‌های تولید کننده موتور سیکلت	اجرایی	پشتیبانی	۵۳/۵
۲۴	سازمان‌های بیمه‌ای	پشتیبانی	پشتیبانی	۳۹/۳
۲۵	شهرداری‌ها	اجرایی	پشتیبانی	۱۴/۳
۲۶	هلال احمر و اورژانس	اجرایی	اجرایی	۲۱/۴
۲۷	نهضت سواد آموزی	اجرایی	پشتیبانی- اجرایی	۱۴/۳-۳۲/۲
۲۸	صدا و سیما	اجرایی	راهبردی	۴۶/۴
۲۹	سینما و تئاتر	اجرایی	اجرایی	۲۱/۴
۳۰	مطبوعات	اجرایی	اجرایی	۷/۱
۳۱	بانک‌ها	پشتیبانی	پشتیبانی	۴۸/۳

بر اساس نتایج جدول شماره ۱ یافته‌های دیگر حاکی از آن است که سازمان‌های متولی با توجه به سهم سازمانی به دست آمده به ترتیب اولویت به صورت زیر می‌توانند فعالیت داشته باشند: در بحث راهبردی؛ پلیس راهنمایی و رانندگی (۱۹/۶ درصد)، مجلس شورای اسلامی (۱۹/۴ درصد بالاترین اولویت/ در بحث سیاست‌گذاری؛ مجلس شورای اسلامی (۲۹/۹ درصد)، وزارت صنایع و معادن (۲۳/۷ درصد) // در مبحث برنامه‌ریزی؛ سازمان حمل و نقل ترافیک کشور (۹/۴ درصد)، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور (۸/۹ درصد) / در مبحث پشتیبانی؛ شرکت‌های راه‌سازی (۵/۹۵ درصد)، شرکت‌های تولید کننده موتور سیکلت (۵/۸ درصد)، در مبحث اجرایی؛ پلیس راهنمایی و رانندگی (۶/۴ درصد)، سازمان حمل و نقل و پایانه‌ها (۶/۲ درصد)، هلال احمر و اورژانس (۶/۲ درصد). اطلاعات جدول شماره ۲ نشانگر این مطلب است:

جدول شماره ۲- وضعیت سهم تأثیر سازمان‌های متولی در امر ترافیک کشور بر اساس راهبردی، سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی

ردیف	راهبردی	سهم سازمان	سیاست‌گذاری	سهم سازمان	برنامه‌ریزی	سهم سازمان
۱	پلیس راهنمایی و رانندگی	۱۹,۵۹	مجلس شورای اسلامی	۲۹,۸۹	سازمان حمل و نقل و ترافیک کشور	۹,۳۷
۲	مجلس شورای اسلامی	۱۹,۴۰	وزارت صنایع و معادن	۲۳,۷۴	سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور	۸,۸۸
۳	صدا و سیما	۱۸,۲۱	سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور	۲۳,۵۰	آموزشگاه‌های راهنمایی و رانندگی	۸,۳۰
۴	شورای انقلاب فرهنگی	۱۵,۹۰	شورای انقلاب فرهنگی	۲۲,۸۷	سازمان حفاظت از محیط زیست	۸,۲۴
۵	وزارت کشور	۱۵,۱۷			وزارت کشور	۸,۲۴
۶	وزارت علوم، تحقیقات و فناوری	۱۱,۷۳			شرکت‌های تولید کننده موتورسیکلت	۷,۸۵
۷					وزارت پست، تلگراف و تلفن	۷,۶۸
۸					سازمان بهزیستی	۷,۲۷
۹					شرکت‌های خودروسازی	۷,۲۳
۱۰					وزارت آموزش و پرورش	۷,۱۱
۱۱					شهرداری‌ها	۶,۸۵
۱۲					سازمان گسترش نوسازی صنایع	۶,۷۶
۱۳					وزارت علوم، تحقیقات و فناوری	۶,۲۱

ادامه جدول شماره ۲- وضعیت سهم تأثیر سازمان‌های متولی در امر ترافیک کشور

ردیف	پشتیبانی	سهم سازمان	اجرایی	سهم سازمان
۱	سازمان حمل و نقل و پایانه‌ها	۶,۳۳	پلیس راهنمایی و رانندگی	۶,۳۵
۲	راهداری	۶,۳۲	سازمان حمل و نقل و پایانه‌ها	۶,۲۱
۳	هلال احمر و اورژانس	۶,۰۵	هلال احمر و اورژانس	۶,۲۰
۴	شرکت‌های راه‌سازی	۵,۹۲	آموزشگاه‌های راهنمایی و رانندگی	۵,۸۲
۵	شرکت‌های تولید کننده موتورسیکلت	۵,۷۹	راهداری	۵,۵۷
۶	سازمان‌های بیمه	۵,۷۹	سازمان حمل و نقل و ترافیک کشور	۵,۲۵
۷	بانک‌ها	۵,۶۵	پلیس راه	۵,۲۵
۸	مطبوعات	۵,۱۹	شرکت‌های راه‌سازی	۵,۱۹
۹	شرکت‌های خودروسازی	۵,۱۵	سازمان بهزیستی	۵,۱۵
۱۰	وزارت صنایع و معادن	۵,۰۶	مطبوعات	۴,۹۵
۱۱	وزارت راه و ترابری	۵,۰۳	سازمان‌های بیمه	۴,۹۵
۱۲	سازمان حفاظت از محیط زیست	۵,۰۰	شرکت‌های خودروسازی	۴,۸۳
۱۳	سینما و تئاتر	۴,۹۷	سینما و تئاتر	۴,۷۹
۱۴	سازمان گسترش و نوسازی صنایع	۴,۹۶	سازمان حفاظت از محیط زیست	۴,۷۲
۱۵	وزارت پست و تلگراف و تلفن	۴,۹۰	وزارت راه و ترابری	۴,۷۰
۱۶	نهضت سوادآموزی	۴,۸۲	نهضت سوادآموزی	۴,۵۱
۱۷	وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی	۴,۶۰	وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی	۴,۳۵
۱۸	وزارت نفت	۴,۲۶	وزارت آموزش و پرورش	۴,۲۰
۱۹	شهرداری‌ها	۴,۲۳	وزارت نفت	۳,۸۳

الگوی مفهومی راهبردی توسعه فرهنگ ترافیک کشور

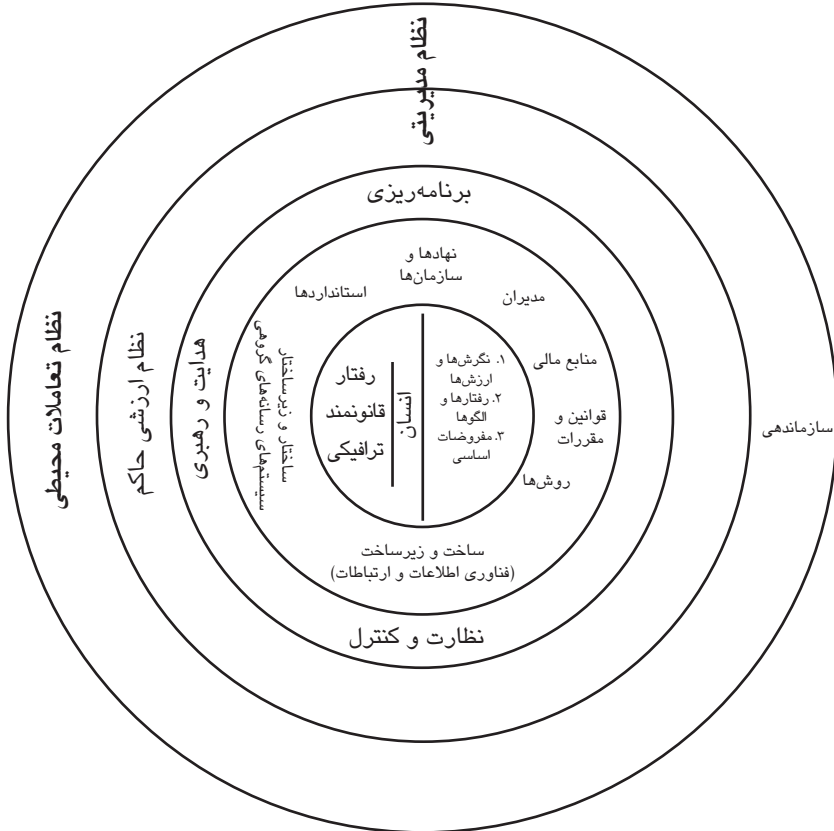
با توجه به پژوهش‌های انجام گرفته در عرصه مسائل فرهنگ ترافیک کشور، به ویژه ارزش‌ها، نگرش‌ها و رفتارهای ترافیکی مردم و با عنایت به تجربیات جهانی برای مطالعه فرهنگ ترافیکی کشور از الگوی مفهومی زیر استفاده شده است:

انسان به عنوان محور اصلی در بین ابعاد سه‌گانه و مؤلفه رفتار قانونمند ترافیکی به عنوان اصلی‌ترین فعالیتی که سایر فعالیت‌ها باید حول آن سازماندهی شود، در نظر گرفته شد تا بتوانیم نگرش‌ها، ارزش‌ها، رفتارها، هنجارها و مفروضات اساسی مردم را در راستای رعایت هر چه بیشتر رفتار قانونمند ترافیکی سامان‌دهی کنیم. این الگو،

مؤلفه‌هایی به شرح زیر دارد:

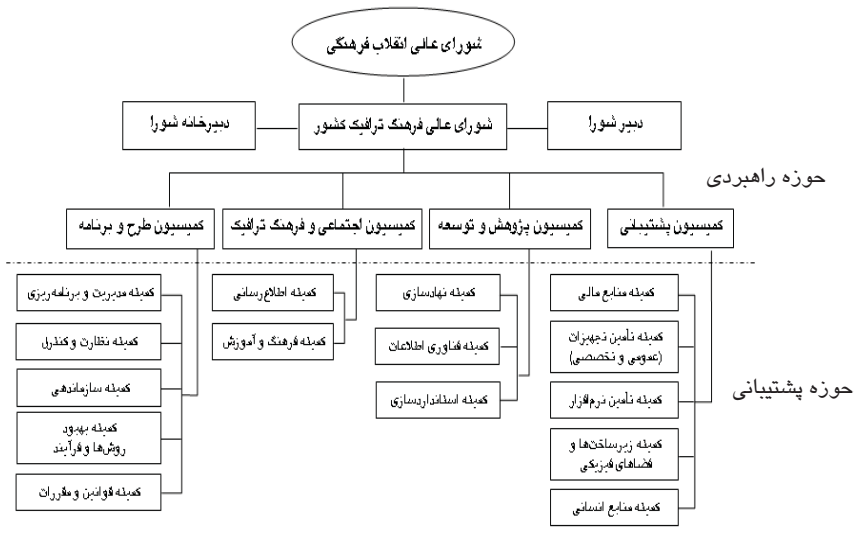
- ۱- نظام توسعه پشتیبانی نرم‌افزاری که شامل روش‌ها و فرایندها و تدوین و توسعه پایگاه داده‌ها، نرم‌افزارها و فناوری اطلاعات است. همچنین وظایفی از قبیل استانداردسازی، فرهنگ‌سازی، آموزش، اطلاع‌رسانی و تأمین منابع مالی و نظام‌نامه منابع انسانی و تصویب قوانین و مقررات را بر عهده دارد؛
- ۲- نظام پشتیبانی سخت‌افزاری، شامل زیرساخت‌ها، فضای فیزیکی، تجهیزات تخصصی و عمومی؛
- ۳- نظام مدیریت عالی، شامل برنامه‌ریزی، سازمان‌دهی، هدایت و رهبری و نظارت و کنترل؛
- ۴- نظام ارزشی، شامل باید‌ها و نباید‌ها؛
- ۵- نظام تعاملات محیطی، شامل تعاملات درونی و برونی.

نگاره شماره ۱- الگوی مقدمه تحقیق



الگوی استفاده شده، تلفیقی از روش‌های کنترل کلاسیک، نگرش و مدیریت راهبردی است. در شکل شماره ۲ ساختار جایگاه سازمانی هر یک از سازمان‌ها تعریف شده است. گفتنی است که عضویت در هر یک از جعبه‌ها با توجه به بهره‌گیری از تابع تشخیص سهم سازمانی بوده است.

نگاره شماره ۲- نگاره کلان نظام (نهادهای) توسعه فرهنگ ترافیک



- | | | | |
|---|---|---|--|
| <p>۱- پلیس‌های پلیس راه
 ۲- کالاهای راه‌سازی و راه‌سازی در شهرها
 ۳- استانی‌ها و فرمانداریها و بهادریها
 ...
 ۴- اداره راه و ترابری شهرستانها
 ۵- سازمان حمل و نقل و ترافیک
 ۶- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کلیه شهرستانها
 ۷- ناظران نمایندگان مجلس شورای اسلامی
 ۸- سازمان حمل و نقل و پلیس‌های شهرستانها
 ۹- سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرستانها
 ۱۰- ادارات طرح و برنامه وزارتخانهها
 ۱۱- سازمان منابع در شهرستانها
 ۱۲- دانشکده‌ها، دانشگاهها و مؤسسات آموزش عالی
 ۱۳- آموزشگاههای علمی
 ۱۴- پژوهشکدهها و مراکز تحقیقات کاربردی
 ۱۵- مردم نهادها
 ۱۶- و...</p> | <p>۱- آموزشگاههای علمی
 ۲- مؤسسات علمی-تحقیقاتی
 ۳- پارکهای علمی-تحقیقاتی
 ۴- مدارس آموزش و پرورش در کلیه مقاطع ابتدایی و غیرانتفاعی
 ۵- واحدهای صدا و سیما
 ۶- سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرستانها
 ۷- دانشکدهها، دانشکدهها و مؤسسات آموزش عالی
 ۸- پژوهشکدهها و مراکز تحقیقات کاربردی
 ۹- مردم نهادها
 ۱۰- مطبوعات
 ۱۱- سینما و تئاتر
 ۱۲- خانه هنرمندان
 ۱۳- ادارات ارشاد اسلامی
 ۱۴- حوزههای علمی
 ۱۵- تبلیغات اسلامی
 ۱۶- و...</p> | <p>۱- ناظران نمایندگان مجلس شورای اسلامی
 ۲- استانی‌ها و فرمانداریها و بهادریها
 ۳- سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرستانها
 ۴- اداره راه و ترابری استانیها
 ۵- پلیس‌های پلیس راه
 ۶- کالاهای راه‌سازی و راه‌سازی در شهرها
 ۷- سازمان حمل و نقل و پلیس‌های در کلیه شهرستانها
 ۸- حوزههای علمی
 ۹- دانشکدهها و دانشکدهها و مؤسسات آموزش عالی
 ۱۰- مدارس در کلیه مقاطع
 ۱۱- آموزشگاههای علمی
 ۱۲- مؤسسات علمی و تحقیقاتی
 ۱۳- پارکهای علمی-تحقیقاتی
 ۱۴- پژوهشکدهها و مراکز تحقیقات کاربردی
 ۱۵- مردم نهادها
 ۱۶- شرکت‌های خودرسان
 ۱۷- سازمان فرآوری اطلاعات و ارتباطات
 ۱۸- سازمان حفاظت از محیط زیست
 ۱۹- و...</p> | <p>۱- استانی‌ها، فرمانداریها، بهادریها
 ...
 ۲- اداره راه و ترابری شهرستانها
 ۳- شهرهای مناطق
 ۴- شرکت نفت، پالایشگاهها و ...
 ۵- ناظران اجرایی بیمهها
 ۶- شرکت‌های خودرسان و شرکت‌های
 ۷- شرکت‌های حمل و نقل و ترافیک
 ۸- شعب بانکهای خصوصی و دولتی
 ۹- سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرستانها
 ۱۰- سازمان حمل و نقل و پلیس‌های در کلیه شهرستانها
 ۱۱- پلیس‌های پلیس راه
 ۱۲- کالاهای راه‌سازی و راه‌سازی در شهرها
 ۱۳- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی در کلیه شهرستانها
 ۱۴- ناظران نمایندگان مجلس شورای اسلامی
 ...</p> |
|---|---|---|--|

بحث و نتیجه‌گیری

بررسی‌ها نشان داد که در بین سازمان‌ها تنها نقش موجود و مطلوب پلیس راه یکسان است (نقش اجرایی) و بین نقش فعلی و مطلوب بقیه سازمان‌ها شکاف وجود دارد. همچنین در بحث راهبردی، پلیس راهنمایی و رانندگی؛ در بحث سیاست‌گذاری، مجلس شورای اسلامی؛ در مبحث برنامه‌ریزی، سازمان حمل و نقل و ترافیک کشور؛ در مبحث پشتیبانی، شرکت‌های راه‌سازی و در مبحث اجرایی، پلیس راهنمایی و رانندگی از اولویت برخوردارند.

مدیریت عالی نظام توسعه فرهنگ ترافیک کشور که مهم‌ترین حوزه ملی است، عهده‌دار وظایف و مأموریت‌های زیر است:

- سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، سازماندهی، هماهنگی‌های کلان و هدایت و نظارت بر فعالیت‌ها و اجرای برنامه‌های توسعه فرهنگ ترافیک فرابخشی و بخشی با هماهنگی و همکاری دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط، برای تغییر و توسعه رفتارهای قانونمند ترافیکی؛
- تبیین شاخص‌ها، تعیین انحرافات از مطلوبیت‌ها، ابلاغ و نظارت بر تغییر ساختارها و عملکردهای تخصصی دستگاه‌های پشتیبانی، ارتباطات و رسانه‌ها، برنامه‌ریزی فرهنگ و آموزشی و انسجام عملی برای بهسازی شاخص‌های فرهنگ ترافیک؛
- طراحی، تدوین و بهسازی نظام جامع توسعه فرهنگ ترافیک کشور و تعیین شاخص‌های هر یک از مؤلفه‌های اصلی فرهنگ ترافیک (رفتارهای قانونمند ترافیکی و ایجاد و اصلاح رفتارهای ترافیکی)؛
- برنامه‌ریزی کلان فرابخشی در زمینه پشتیبانی‌های لازم اعم از تأمین منابع انسانی، منابع مالی، نهادسازی، تدوین قوانین و مقررات و دیگر امور پشتیبانی‌های عمومی و اختصاصی برای تحقق اولویت‌ها و برنامه‌های مصوب توسعه فرهنگ ترافیک به گونه‌ای که:
 - برنامه‌های پشتیبانی در حوزه‌های فرابخشی با همکاری سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی با هماهنگی مدیریت عالی نظام توسعه فرهنگ ترافیک معطوف به اولویت‌های توسعه مؤلفه‌های اصلی فرهنگ ترافیک شود؛
 - برنامه‌های پشتیبانی در حوزه‌های بخشی از سوی دستگاه‌های ملی مربوط با هماهنگی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، معطوف به اولویت‌های برنامه‌های توسعه فرهنگ ترافیک شود؛

- تنظیم تعاملات محیطی در سطح ملی برای امور فرباخشی توسعه فرهنگ ترافیک (رفتار قانونمند ترافیکی).

بنابراین، با یک جمع‌بندی به منظور تحقق راهبرد فرهنگ ترافیک کشور به نظر می‌رسد با تأکید بر اصلاح ساختار سازمان‌های مشخص شده در این پژوهش، برابر سهم تعیین شده، توسعه فرهنگ ترافیک کشور عملیاتی شود. همچنین، با توجه به اینکه یکی از مؤلفه‌های اساسی فرهنگ ترافیک رفتار قانونمند کاربران ترافیک است، پژوهش حاضر در راستای تدوین نظام جامع توسعه رفتار امن ترافیکی کشور به محققان عزیز توصیه می‌شود. با توجه به فقدان نظام آموزشی ترافیک کشور و اجرای آموزش‌های سلیقه‌ای و مقطعی باعث عدم توفیق در رسیدن به فرهنگ صحیح ترافیکی و در نهایت، نظم در عبور و مرور می‌شود. بنابراین، پیشنهاد می‌شود پژوهشگران عزیز با بررسی ابعاد فرهنگی نسبت به طراحی الگوی نظام آموزشی عمومی ترافیک کشور اقدام کنند. همچنین به منظور انتخاب رسانه‌هایی که بیشترین تأثیرگذاری را در اصلاح و تغییر رفتار مردم دارند، با انجام یک پژوهش علمی مشخص و بر اساس ذائقه مخاطبان، اقدامات آموزشی همگانی انجام پذیرد.

طرح نظام توسعه و تقویت (N.G.O.) یا سازمان‌های مردم نهاد در عرصه‌های ارتقای فرهنگ ترافیک صورت پذیرد. به منظور ارتقای فرهنگ ترافیک، مطالعه و طراحی نظام توسعه فناوری‌های نوین در جهت توسعه و تقویت رفتارهای قانونمند در جامعه، طرح‌ریزی اجرایی، برگزاری همایش‌ها و هم‌اندیشی‌های ملی نیز توصیه می‌شود. همچنین، طرح توسعه دوره‌های حرفه‌ای در دانشگاه‌ها برای ارتقای سطح علمی و عملی محققان ترافیک بر اساس استانداردهای جهانی ضروری است. با عملی شدن پیشنهادهای بالا، بدیهی است توسعه فرهنگ ترافیک به‌طور قابل ملاحظه‌ای افزایش خواهد یافت.

پیشنهادهای

برای تحقق راهبرد فرهنگ ترافیک کشور پیشنهاد می‌شود:

۱. تأکید در اصلاح ساختار سازمان‌های مشخص شده در این پژوهش، به طوری که برابر سهم تعیین شده، ساز و کارهای سازمانی را برای اجرایی کردن توسعه فرهنگ ترافیک کشور عملیاتی کنند؛
۲. یکی از مؤلفه‌های اساسی فرهنگ ترافیک، رفتار قانونمند کاربران ترافیک است.

- بنابراین پژوهش به منظور تدوین نظام جامع توسعه رفتار امن ترافیکی کشور به محققان عزیز توصیه می‌شود؛
۳. فقدان نظام آموزشی ترافیک در کشور و اجرای آموزش‌های سلیقه‌ای و مقطعی باعث عدم توفیق در رسیدن به فرهنگ صحیح ترافیکی و در نهایت نظم در عبور و مرور می‌شود. پیشنهاد می‌شود پژوهشگران عزیز با بررسی ابعاد فرهنگی جامعه نسبت به طراحی الگوی نظام آموزشی عمومی ترافیک کشور اقدام کنند؛
۴. به منظور انتخاب رسانه‌ها که بیشترین تأثیرگذاری را در اصلاح و تغییر رفتار مردم دارند، با یک پژوهش علمی مشخص و مبتنی بر ذائقه مخاطبان، اقدامات آموزش همگانی انجام پذیرد؛
۵. طرح نظام توسعه و تقویت (N.G.O.) یا سازمان‌های مردم‌نهاد در عرصه‌های ارتقای فرهنگ ترافیک؛
۶. مطالعه و طراحی نظام توسعه فناوری‌های نوین در راستای توسعه و تقویت رفتارهای قانونمند در جامعه؛
۷. طرح توسعه دوره‌های حرفه‌ای در دانشگاه‌ها به منظور ارتقای سطح علمی و عملی محققان ترافیک بر اساس استانداردهای جهانی؛
۸. طرح‌ریزی اجرایی، برگزاری همایش‌ها و هم‌اندیشی‌های ملی در راستای توسعه فرهنگ ترافیک کشور؛
۹. پیشنهاد توسعه الگوی اجرایی بلوغ فرهنگ ترافیک.
- از آنجا که بسیاری از مسائل فرهنگی از جمله توسعه و ارتقای فرهنگ ترافیک به یکباره در جامعه قابل حل نیستند، توصیه می‌شود ساختار سازمانی پیشنهاد شده در این پژوهش، در راستای اجرای الگوی راهبردی پیشنهادی از یک الگوی بلوغ برای توسعه اجرایی فرهنگ ترافیک استفاده کند.
- در طراحی چنین الگویی می‌توان سه الگوی پایه، بهبود یافته و بهینه را تعریف کرد.
- هر یک از عناصر الگوی راهبردی در فرایند اجرا، مسیر هر سه سطح را به سمت بلوغ خواهد پیمود.
- سطح پایه، سطح استاندارد اولیه است که بر اساس توسعه مقدماتی فناوری‌های مورد نیاز، تقویت آموزش‌های پایه و بهره‌گیری از روش‌ها و استانداردهای ساده و اجرایی قابل حصول است؛

- سطح بهبود یافته بر مبنای الگوی فعلی کشورهای پیشرفته قابل دستیابی است؛
 - سطح بهینه بر اساس پژوهش‌های کامل و تعریف الگویی بهینه و ایده‌آل، قابل دستیابی است.

به هر حال، اجرای سطح به سطح تمام عناصر الگوی راهبردی ممکن است الگویی اجرایی باشد که در پژوهش‌های بعدی به‌طور وسیع مورد نظر قرار گیرد و مهم‌ترین نتیجه آن، توسعه متوازن فرهنگ ترافیک خواهد بود.

۱۰- پیشنهاد تعریف گردش کار و فرایند ارتباطات درونی ساختار پیشنهادی با توجه به نیاز به اجرایی کردن الگوی راهبردی پیشنهادی، یکی دیگر از فرصت‌های پژوهش در ادامه روند رساله، طراحی سطوح مختلف فرایند گردش کار و ارتباطات سازمانی در ساختار پیشنهادی این نوشتار از طریق ترسیم DFD^۱ در سطوح مختلف است. این کار باعث تحلیل صحیح روابط و امکان تعریف ساختار اجرایی الگو و ارتباطات عناصر مختلف آن می‌شود.

منابع

- اسماعیلی، علیرضا (۱۳۸۴). آموزش، بستر ارتقای فرهنگ ترافیک. نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، تهران: دانشگاه تهران.
- اسماعیلی، علیرضا (۱۳۸۶). طراحی و تدوین الگوی راهبردی توسعه فرهنگ ترافیک / ایران. پایان‌نامه مقطع دکترا، تهران: دانشگاه امام حسین (ع).
- _____ (۱۳۷۷). آیین‌نامه ایمنی راه‌های کشور، فصل چهاردهم آموزش، تهران: وزارت راه و ترابری شرکت سهامی تولید تجهیزات ایمنی راه‌ها.
- ایونس، لئونارد (۱۳۸۸). ایمنی ترافیک، ترجمه علیرضا اسماعیلی و علیرضا پاک‌گوهر، چاپ اول، تهران: دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهور.
- پلیس راهور ناجا (۱۳۸۵). معاونت طرح و توسعه، اداره آمار و بهره‌دهی.
- رضایی، مرتضی (۱۳۸۰). شناخت ترافیک و طرق اصلاح و کنترل آن. مقالات اولین سمینار فرهنگ ترافیک، تهران: پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا.
- _____ (۱۳۸۴). طرح جامعه ایمنی حمل و نقل ایران. تهران: وزارت راه و ترابری.
- فرهی برزو (۱۳۸۳). نظام جامع توسعه فرهنگ عمومی کشور. تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- _____ (۱۳۸۱). گزارش مطالعات طرح جامع آموزش ترافیک، سازمان حمل و نقل تهران. قزوین: دانشگاه بین‌المللی امام خمینی.
- _____ (۱۳۸۲). مطالعه بررسی اصول آموزش ترافیک به شهروندان، تهران: وزارت کشور.
- محمدی، رضا (۱۳۸۴). رانندگی جوانان در سوئد، فصلنامه کنترل ایمنی ترافیک، سال سوم، شماره چهارم.
- نادری خورشیدی، علیرضا (۱۳۸۶). طرح راهبردی نظام جامع توسعه رفتار امن ترافیکی کشور. تهران: راهنمایی و رانندگی ناجا.
- Evans L (1991). Traffic Safety and the Driver. New York, NY: Van Nostrand Reinhold.
- H. Behnood, A. Pakgozar, A (2007). Esmaeeli. An Integer Programming Sketch in Optimizing the Expenses on Road Safety and Traffic Culture; 14 th International Conference Road Safety in four continents. Bangkok, Thailand.
- World Health Organization (2001). Burden of disease project. Global burden of disease estimates for 2001.