

فصلنامه پژوهش‌های دانش انتظامی، سال بیست‌وهفتم، شماره ۱، بهار ۱۴۰۴

صص ۵۵-۸۲

اولویت‌بندی ابعاد و مؤلفه‌های الگوی تعاملی پلیس راهور فراجا با سایر سازمان‌ها در ایمنی ترافیک^۱

فریبا شایگان^۲، ابوالحسن ملکی^۳، سیدمحمد سادات حسینی^۴

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۸/۰۵ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۱/۱۵

چکیده

زمینه و هدف: ایمنی عبور و مرور یکی از اصول حمل و نقل بوده و با گسترش فناوری، نیاز به توجه و دقت نظر بیشتری پیدا کرده است. الگوی تعاملی پلیس راهور فراجا با سایر سازمان‌ها در ایمنی ترافیک ترسیم شده است که این پژوهش با هدف اولویت‌بندی ابعاد و مؤلفه‌های این الگو نگارش شد.

روش: پژوهش حاضر از لحاظ هدف، کاربردی و با رویکرد کمی پیمایشی انجام شد. نمونه آماری خبرگان مطلع از موضوع که شامل رده‌های مناطق بیست‌وهشت‌گانه پلیس راهور فرماندهی انتظامی تهران بزرگ بود که ۹۲ نفر به شیوه تصادفی طبقه‌ای انتخاب شدند. روایی پرسشنامه با استفاده از شاخص CVR و تحلیل عاملی اکتشافی و تأییدی و پایایی آن با استفاده از آلفای کرونباخ مورد ارزیابی و مورد تأیید قرار گرفت و در نهایت به کمک تحلیل عاملی، ابعاد و مؤلفه‌های الگوی تعاملی پلیس راهور فراجا با سایر سازمان‌ها اولویت‌بندی گردید.

یافته‌ها: نتایج نشان می‌دهد که در الگوی تعاملی پلیس راهور فراجا با سایر سازمان‌ها در ایمنی ترافیک، عوامل متعددی در این الگو وجود دارد که اولویت‌بندی شدند. مقدار GOF برای مدل این پژوهش برابر با ۰.۸۹۰ محاسبه شده که نشان برآزش کلی قوی و بسیار مناسب مدل است.

نتیجه‌گیری: اولویت ابعاد الگوی تعاملی پلیس راهور فراجا با سایر سازمان‌ها در ایمنی ترافیک، به ترتیب عوامل اجرایی، فرهنگی، اجتماعی، آموزشی، زیرساختی، ایمن‌سازی و مدیریتی بودند.

واژگان کلیدی: الگوی تعاملی، همکاری بین سازمانی، ایمنی ترافیک، ارتباطات سازمانی، ایمنی حمل و نقل

^۱. این مقاله برگرفته از رساله دکتری با عنوان «الگوی تعاملی پلیس راهور فراجا با سایر سازمان‌ها در ایمنی ترافیک» در دانشکده فرماندهی و ستاد، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین است.

^۲. استاد جامعه‌شناسی، گروه علوم اجتماعی، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین. تهران. ایران. (نویسنده مسئول)

رایانامه: shayegan_fa@yahoo.com

^۳. دانشجوی دکتری مدیریت ایمنی ترافیک، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین. تهران. ایران. رایانامه:

ab.maleki@gmail.com

^۴. استادیار گروه راهور، دانشگاه افسری و تربیت پلیس امام حسن مجتبی (ع)، تهران. ایران. رایانامه:

sadathoseini1@yahoo.com

مقدمه

حمل و نقل و ارتباطات از بخش‌های زیربنایی در اقتصاد هر کشور به حساب می‌آید و این پدیده امروز به‌عنوان یکی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی کشورها محسوب می‌شود. سیاست‌های حمل‌ونقل در سراسر جهان به‌وضوح نیازمند رشدی است تا پا به پای تمایل فزاینده برای جابه‌جایی، توسعه یابند و کیفیت زندگی را حفظ کنند (آل عمران و آل عمران، ۱۳۹۴، ۳۴). طبق گزارش سازمان بهداشت جهانی، تصادفات رانندگی منجر به مرگ تقریباً ۱.۳ میلیون نفر در سراسر جهان در هر سال می‌شود و بین ۲۰ تا ۵۰ میلیون نفر نیز مجروح و مصدوم می‌شوند. بیش از نیمی از مرگ و میرهای ناشی از تصادفات جاده‌ای شامل کاربران آسیب‌پذیر جاده مانند عابران پیاده، دوچرخه‌سواران، موتورسواران و مسافران آن‌ها می‌شود (سازمان جهانی بهداشت، ۲۰۱۸، ۱). رشد سریع استفاده از خودروهای شخصی موجب افزایش نگرانی‌ها در شهرها شده است (سالاروندیان، پوراحمد و حسینی، ۱۳۹۵، ۳۲۳). مرگ یا معلولیت هر شهروند در تصادفات جاده‌ای موضوع مهمی محسوب می‌شود و این زمانی حساس‌تر می‌شود که مرگ و میر و معلولیت جوانان بیشتر است. باید توجه داشت که جوانان سرمایه‌های اصلی یک کشور هستند که با مدیریت مناسب ترافیک می‌توان شاهد زندگی آن‌ها بود. بر اساس آمار اعلامی توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و سازمان پزشکی قانونی کشور، تصادفات اتفاق افتاده در سال ۱۳۹۵ تعداد تصادفات برون شهری ۱۰۱۷۹۲، تعداد مجروحین تصادفات برون شهری ۳۳۳۰۶۶ و تعداد متوفیان تصادفات برون شهری ۱۰۴۲۷ نفر بوده (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور، ۱۳۹۵). سازمان پزشکی قانونی کشور، (۱۳۹۵). با توجه به محاسبات هزینه متوسط تقریبی یک فقره تصادف منجر به فوت حدود یک میلیارد و صد میلیون تومان، هزینه متوسط تقریبی یک فقره تصادف جرحی حدود پنجاه و هشت میلیون تومان و همچنین هزینه متوسط تقریبی یک فقره تصادف خسارتی حدود ده میلیون تومان برای کشور ایران در سال ۱۳۹۵ تخمین زده می‌شود (فلاحی و گلچین، ۱۳۹۵، ۳۱). با وجود کاهش‌ی که

در تعداد فوتی‌ها طی چند سال گذشته مطرح می‌شود، واقعیت آن است که هم اکنون ایران جزو یکی از ۱۰ کشور پرتلفات دنیا در تصادفات ترافیکی محسوب می‌شود و سالانه شمار زیادی از شهروندان در اثر تصادفات رانندگی کشته و مجروح و شمار زیادی هم با معلولیت دائم یا ضایعه نخاعی مادام‌العمر مواجه می‌شوند (غلامی رزینی، وروایی، غلامی، ۱۳۹۷، ۸۶).

کشورهایی که موفق به حل مشکلات ترافیکی شده‌اند عموماً دارای سیاست‌گذاری در این زمینه بوده‌اند. یکی از گام‌های اساسی در تعیین سیاست‌گذاری برای حل مشکل، شناسایی ذی‌نفعان (سازمان‌ها) و جمع‌آوری اطلاعات مربوط به آن‌ها و تعیین سهم هر کدام در فرصت یا مساله می‌باشد. بنابراین از لوازم و بایسته‌های پیشرفت در جهان امروز، پذیرفتن قواعد و تعاملات بین‌سازمانی تعریف شده و مقبول اجتماعی است. موضوع تعامل پلیس راهنمایی و رانندگی (راهور فراجا) و دیگر دستگاه‌ها، نوید دهنده فصل نوینی در روابط راهور و توسعه همکاری‌های متقابل با دستگاه‌های دخیل در عرصه برقراری نظم ترافیک شهری بوده است. بدون تردید تعاملات پلیس راهور، با دیگر دستگاه‌ها به صورت صحیح اعتماد مردم و فی‌مابین دستگاه‌ها را افزایش می‌دهد و زمینه‌های احساس مسئولیت، مشارکت اجتماعی، تقویت اعتماد متقابل و به تبع آن تنظیم سیاست‌گذاری صحیح و رعایت قوانین و مقررات را به وجود می‌آورد. از نظر بسیاری از کارشناسان عالی رتبه راهنمایی و رانندگی، بحث پیشگیری در حفظ ایمنی بسیار مهم و تمامی مسئولیت‌های ایمنی ترافیک صرفاً متوجه پلیس راهنمایی و رانندگی نیست (ملکی و حسینی، ۱۳۹۷، ۱۴۵). ایمنی راه یک مقوله چند زمینه‌ای بوده و مسئولیت آن نیز بر عهده چندین نهاد و اداره می‌باشد و تنها در صورتی به نحو مؤثر می‌توان آن را مهار کرد که تمام ذینفعان با همکاری یکدیگر یک برنامه اجرایی جامع و همه‌جانبه را با هدف ارتقاء ایمنی پیاده کنند (رحیم اف و وطن‌دوست، ۱۳۹۱، ۷۹). بنابراین زمانی که صحبت از پیشگیری از تصادفات و حفظ ایمنی ترافیک به میان

می‌آید، دیگر نمی‌شود یک سازمان را مسئول مدیریت این سیاست‌گذاری دانست. چرا که اصولاً مدیریت سوانح رانندگی به معنای پیشگیری از وقوع تصادفات امری چند نظامی و چند سازمانی است. همین موضوع در واقع هسته اصلی پیچیدگی ترافیک است که آن را به معضل تبدیل کرده است و این سؤال پیش می‌آید که کدام سازمان‌ها در مدیریت ترافیک نقش دارند. واضح و مبرهن است که مسئول اصلی مدیریت ترافیک در هر شهر و کشوری، سازمان حمل و نقل و ترافیک و یا پلیس ترافیکی آن شهر است، اما سازمان‌های دیگری نیز مسئولیت تأثیرگذاری و تأثیرپذیری در امر ترافیک را چه به‌طور مستقیم و چه غیرمستقیم به عهده دارند. بررسی محتوای مکتوبات نشان می‌دهد که ساختار ارتباطات بین سازمانی اعضای شورای عالی ترافیک نامعلوم است و هیچ قانون مدون و مکتوبی در این خصوص که ارتباطات میان اعضا چگونه باشد، چه سازمانی با چه سازمانی ارتباط داشته باشد و شکل ارتباط آنان چگونه باید باشد، وجود ندارد (عبدالرحمانی، ۱۳۹۰، ۱). حجم گسترده سوانح ترافیکی نیازمند سازوکار مدیریتی کلان است تا با استفاده هدفمند منابع انسانی و مادی در کاهش زمان و شدت اثر سوانح و بهبود ایمنی کاربران تلاش نماید. شناسایی عوامل مؤثر بر مدیریت صحنه تصادف یکی از این سازوکارها است (یوسفی امیری و همکاران، ۱۳۹۴، ۱۱).

سازمان‌های دخیل در ارتقای فرهنگ ترافیک را می‌توان به دو دسته سازمان‌هایی که مستقیماً در حوزه فرهنگ ترافیکی نقش دارند مانند شهرداری، پلیس راهنمایی و رانندگی، دفتر و شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ترافیک وزارت کشور، شورای اسلامی شهر، ستاد حمل و نقل و سوخت کشور و سازمان حفاظت محیط زیست و سازمان‌هایی که نقش آن‌ها در ارتقای فرهنگ ترافیکی انکارناپذیر است ولی در شرح وظایف سازمانی آن‌ها اشاره‌ای به موضوع ترافیک نشده است، مانند سازمان صدا و سیما، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی و وزارت آموزش و پرورش تقسیم کرد (رفیعی، ۱۳۹۰، ۳۰). از آن‌جا که پلیس راهور فراجامتولی اصلی این امر

است، لازم است که ارتباط مؤثرتر و کارآمدتری با این سازمان‌ها داشته باشد. با این کار تقسیم مسئولیت و همکاری بهتر سازمان‌ها ممکن شده و نتیجه آن کاهش تصادفات و ایمنی بیشتر ترافیک خواهد شد. بعضی از سازمان‌ها وظایف تعریف شده‌ای در زمینه‌ی آموزش فرهنگ ترافیکی ندارند ولی با توجه به ماهیت وجودی یا وسعت و گستردگی جمعیت تحت پوشش برنامه‌های آنها و همچنین رسالت آموزشی‌شان، انتظار می‌رود که در زمینه آموزش فرهنگ ترافیکی مسئولیت‌هایی را بر عهده گیرند. به عبارتی از آن‌ها خواسته شود تا در این زمینه ایفای نقش نمایند مانند سازمان صدا و سیما و آموزش و پرورش (رفیعی، ۱۳۹۰، ۴۵). با توجه به رشد روزافزون جمعیت و تعداد وسایل نقلیه که متعاقب آن مسائل و مشکلات جدی حمل و نقل از قبیل آلودگی‌های زیست محیطی، کاهش منابع انرژی، افزایش خسارت‌های مادی و معنوی ناشی از تصادفات، افزایش زمان‌های تلف شده و روند رشد سریع تقاضای حمل و نقل به‌ویژه در ساعات اوج را ایجاد نموده است، ضرورت دارد تا توسط متولیان ترافیک و تصمیم‌گیران اصلی شهر، توجهی ویژه به اتخاذ سیاست‌های راهبردی در مقابله با این معضل مهم، مبذول گردد (عربی، ۱۳۹۸، ۳۴) که نشان دهنده‌ی اهمیت بالای این بخش از مدیریت جامعه است که به تنهایی خارج از مسئولیت پلیس راهور است. در امر ایمنی ترافیک هر چند برخی از سازمان‌ها همچون پلیس راهنمایی و رانندگی تلاش وافری دارند ولی به علت ایمنی ناکافی جاده‌ها، اقدامات ناهماهنگ و ناکافی سازمان‌ها و وزارتخانه‌ها، مشکلات قانون‌گذاری، برنامه‌ریزی ضعیف، مشکلات حمل‌ونقل، آموزش ناکافی و ضعف آموزش ترافیکی و اطلاعات عمومی مردم، ضعف در ارتباطات بین سازمانی پلیس راهنمایی رانندگی با سایر سازمان‌ها و ... موفق نبوده‌ایم. به این ترتیب ارائه الگویی مناسب و اولویت‌بندی ابعاد و مؤلفه‌های آن جهت ایجاد این هماهنگی و یکپارچگی سیاست‌های این سازمان‌ها ضروری به‌نظر می‌رسد. بنابراین مدیریت سازمان می‌تواند اعضای تیم‌ها را مطابق با

ویژگی‌های شخصیتی مناسب ترکیب کرده و نقش تسهیم دانش آنها را در داخل تیم مشخص کند. (یوسفی و همکاران، ۱۳۹۴، ۶۶۳). در حال حاضر در ایران، ۳۳ نهاد و سازمان به شکل مستقیم و غیرمستقیم در موضوع ایمنی ترافیک نقش دارند و از آنجا که پلیس راهور فراجا متولی اصلی این امر است، لازم است که ارتباط مؤثرتر و کارآمدتری با این سازمان‌ها داشته باشد. با این کار تقسیم مسئولیت و همکاری بهتر سازمان‌ها ممکن شده و نتیجه آن کاهش تصادفات و ایمنی بیشتر ترافیک خواهد شد. به دلیل زیاد بودن نهاد و سازمان‌های مربوط به ایمنی ترافیکی، بر مبنایی ضرورت و ماهیت، آنها را دسته‌بندی می‌کنیم تا در ادامه از هر دسته یک یا دو نهاد مورد بررسی قرار گیرد. این سازمان‌ها عبارت است از: پلیس راهنمایی و رانندگی، قوه قضاییه، قوه مقننه، صدا و سیما، آموزش و پرورش، سازمان‌های حمل و نقل، شرکت‌های حمل و نقل، بیمه، وزارت صمت، وزارت راه و شهرسازی، شهرداری و وزارت بهداشت. با وجود این که این ارتباطات بسیار ضروری است و تا حدی هم در حال اجراست، لیکن الگوی خاصی برای این ارتباطات وجود ندارد و لازم است که پلیس راهور الگویی برای ارتباطات بین خود و این سازمان‌ها داشته باشد. این الگو وظایف و تکالیف سازمان‌های درگیر در ایمنی ترافیک را تعیین می‌کند و روش مناسبی برای یکپارچگی راهبردی این سازمان‌ها می‌باشد. در همین رابطه یکی از مشکلات اساسی سازمان‌های ترافیکی را می‌توان وجود سازمان‌های متنوع ترافیکی و در مقابل نبود الگویی مشخص برای ارتباط و همکاری میان آنها دانست. وقتی اجرای هر شیوه‌ای به وسیله نمایندگی یا مستقلاً صورت می‌گیرد و هیچ پیوند مشخصی میان سازمان‌های شبکه حمل و نقلی وجود ندارد، از همین رو امکان هر گونه انعطاف‌پذیری، همکاری و تعامل کاهش می‌یابد و در عوض ناکارآمدی در شبکه حمل و نقلی بیشتر می‌شود. این تحقیق سعی دارد در کنار علل گوناگون مؤثر در ایمنی ترافیک، ناکارآمدی ارتباطات بین‌سازمانی سازمان‌های درگیر در ارتباط با پلیس راهور در حل مشکل ایمنی ترافیک به‌عنوان یکی

از علل اساسی این مسئله مورد بررسی قرار دهد. بنابراین تحقیق حاضر با توجه به اهمیت بسیار زیاد موضوع و خلاء موجود در این بحث به دنبال پاسخ به این سوال اصلی است که الگوی ارتباطات بین سازمانی پلیس راهور فراجا با دیگر سازمان‌ها در ایمنی ترافیک چگونه است؟

پیشینه و مبانی نظری

پیشینه

مهرگان، قلی‌زاده و محمدی (۱۳۹۸)، در تحقیقی عوامل تأثیرگذار بر تصادفات جاده‌ای را از دیدگاه اقتصادی مورد تجزیه و تحلیل قرار دادند که یافته‌ها حاکی از آن است که سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های جاده‌ای، ایمن‌سازی خودروها و ترفیع آموزش فرهنگ ترافیک، در کاهش حوادث جاده‌ای تأثیر بسزایی دارد.

کریمی، رفیعی فروشانی، حسینی‌نسب و شتاب بوشهری (۱۳۹۸)، در تحقیق خود اشاره کرده‌اند که یک‌طرفه کردن خیابان‌ها طرحی است که می‌تواند باعث ممانعت از ورود وسایل نقلیه شخصی به مناطق خاص شهری و هدایت ترافیک به دیگر مناطق گردد. از نتایج تحقیق این‌که ناکارآمدی و اختلال در سیستم‌های حمل و نقل و شبکه‌های معابر درون شهری که به شکل معضل ترافیک نمود می‌یابد، گریبان‌گیر بسیاری از شهرهای جوامع در حال توسعه شده است که هزینه‌ها و عوارض اقتصادی، زیست محیطی، اجتماعی و روانی مختلفی را بر نظام‌های مدیریت شهری و زندگی شهروندان تحمیل می‌کند.

پژوهان و ارجمند سیاهپوش (۱۳۹۵)، در مطالعه خود به بررسی رفتار و عملکرد پلیس راهنمایی و رانندگی در رابطه با رانندگان حوزه شهری پرداخته‌اند. آن‌ها عنوان کرده‌اند که ارتباطات مناسب و به موقع میان سازمان‌ها، مزیت‌های فراوانی برای هر یک از سازمان‌ها مانند کسب منابع اطلاعاتی، انسانی، رقابت‌های پایدار، کسب سود و منفعت همیشگی بیشتر و کاهش هزینه‌ها دارد. آن‌ها به نتیجه رسیدند که پلیس راهنمایی و

رانندگی تا چه حد در آموزش کارکنان خود در تعامل با رانندگان تلاش کرده است و این موضوع نقش مهمی در نهادینه‌سازی الگوی شهروندمداری ایفا می‌کند.

سالاروندیان و همکاران (۱۳۹۵)، در تحقیق خود به بررسی تأثیر سیاست‌های دفعی محدودیت تردد اتومبیل و محدودیت پارکینگ و دو سیاست تشویقی یعنی توسعه پیاده راه و توسعه حمل و نقل عمومی بر بهبود کیفی چهار بعد اجتماعی - فرهنگی، زیرساختی - کالبدی، زیست - محیطی و اقتصادی فضاهای عمومی پرداخته‌اند. نتایج اصلی به این صورت بود که بعد زیست - محیطی، اجتماعی - فرهنگی، اقتصادی و زیرساختی - کالبدی به ترتیب بیشترین تأثیر را از سیاست‌های ترافیکی پذیرفته‌اند.

پور معلم و جعفری نسب (۱۳۹۲)، در تحقیق خود به نقش آموزش و فرهنگ‌سازی در میان اقشار مختلف جامعه در جهت بهبود ایمنی و روان‌سازی حمل و نقل پرداختند. نتایج حاصل از تحلیل و ارزیابی نشان می‌دهد که در میان تدابیر و سیاست‌های مختلف برای به‌سازی رفتار و فرهنگ ترافیکی در راستای بهبود ایمنی و روان‌سازی حمل و نقل، عنصر «آموزش و فرهنگ‌سازی در میان اقشار مختلف جامعه» بیشترین سهم را در میان مؤلفه‌های دیگر داراست.

رحیم اف و وطن‌دوست (۱۳۹۱)، در پژوهش خود به ارزیابی اقتصادی رفع نقاط پر حادثه و تأثیر آن بر ارتقای ایمنی ترافیک پرداختند. نتایج یافته‌ها نشان داد که ایمنی راه یک مقوله چند زمینه‌ای بوده و مسئولیت آن نیز بر عهده چندین نهاد و اداره می‌باشد و تنها در صورتی به‌نحو مؤثر می‌توان آن را مهار کرد که تمام ذینفعان با همکاری یکدیگر یک برنامه اجرایی جامع و همه‌جانبه را با هدف ارتقاء ایمنی پیاده کنند. همچنین بررسی نقاط و مقاطع حادثه‌خیز در ایران به علت نداشتن یک سیستم آماری مناسب از اطلاعات تصادفات به‌درستی انجام نمی‌گیرد. همچنین تمام دستگاه‌های مؤثر در زمینه ایمنی باید به اطلاعات صحیح تصادفات دسترسی داشته باشند. زیرا اطلاعات مناسب منجر به اقدامات مؤثر می‌شود که در هر بخش انجام می‌گیرد. همچنین

تصادفات ترافیکی، اتفاقی نبوده و نتیجه یک اختلال در تعامل سیستم انسان، وسیله نقلیه، راه و محیط می‌باشد و اقدامات باید در جهت انجام شود که تعداد این اختلالات را کاهش داده یا در صورت بروز، از عواقب و نتایج آن بکاهد. همچنین مخارج صرف شده برای ایمنی راه، سرمایه‌گذاری بوده و هزینه‌ای نمی‌باشد. هزینه ایمن‌سازی بسیار کمتر از هزینه‌ای است که تصادفات ایجاد می‌کند.

اسد امرجی، رسولی، رسولی و سلیمان میگوئی (۱۳۹۱)، در تحقیق خود با عنوان «طراحی الگوی تعامل و ارتباطات بین سازمان‌ها در مدیریت امداد و نجات جاده‌ای کشور» به این نتیجه رسیدند که یکی از مهم‌ترین موارد مربوط به ایمنی، مدیریت امداد جاده‌ای است که در این راستا طراحی مناسب ارتباطات بین سازمانی و نقش هریک از آن‌ها در مدیریت امداد موجب کاهش مشکلات امدادرسانی خواهد شد. در اغلب کشورهای موفق در زمینه ایمنی حمل و نقل جاده‌ای، ارائه فعالیت‌های امدادرسانی در طول راه‌ها به سه بخش امداد پزشکی، امداد و نجات جاده‌ای و امداد فنی خودرو تقسیم‌بندی می‌شود.

افشارکهن، بلالی و قدسی (۱۳۹۱)، در تحقیق خود با مد نظر قرار دادن برداشت‌ها و تفسیرهای جامعه‌شناختی از مشکل ترافیک می‌کوشد ابعاد اجتماعی این مسأله اجتماعی را مورد بازکاوی قرار دهد. نتایج نشان می‌دهد که افراد مورد مطالعه از مشکلات ترافیکی آگاه هستند، تبعات گسترده آن را به‌عنوان یک مسأله عام می‌دانند و معتقدند که ترافیک به یک مسأله اجتماعی در شهر تبدیل شده است و از این‌رو حاضر هستند برای کاهش این خسارات، هزینه‌هایی را نیز بپردازند. افراد مورد مطالعه، از میان اجزای سه‌گانه انسان، فناوری و طبیعت در مسأله ترافیک، مهم‌ترین مشکل را در بعد انسانی (رفتار رانندگان و عابرین) و اجزای محیط و فناوری را در مراتب بعدی می‌دانند.

گریزود و همکاران (۲۰۲۱)، در پژوهشی با عنوان «استراتژی‌های رهبری، تصمیمات مدیریتی و فرهنگ ایمنی در سازمان‌های حمل و نقل جاده‌ای» ذکر کرده‌اند که

مداخلات برای کاهش تصادفات جاده‌ای توسط ماشین‌های سنگین مورد نیاز است و با شناسایی چگونگی تأثیر تصمیمات مدیریت راهبردی بر توانایی سازمان‌های حمل و نقل جاده‌ای در ایجاد فرهنگ ایمنی خوب، به حوزه تحقیقات حمل و نقل جاده‌ای کمک نمودند.

دال و همکاران^۱ (۲۰۱۷)، در تحقیق خود به تأثیر هزینه‌های پارکینگ محل کار بر تراکم ترافیکی محلی اشاره می‌کند و آن را بر تراکم ترافیک تأثیرگذار می‌داند. این تحقیق نشان می‌دهد که برای بهبود و ایمنی ترافیک سازمان‌های دیگر مانند شهرداری‌ها تأثیر بسزایی دارند.

گونویوچ و همکاران^۲ (۲۰۱۶)، در مطالعه خود به شناسایی شایع‌ترین علل وقوع تصادفات جاده‌ای که به طور دائم در حال وقوع بوده و همچنین اقدامات اساسی که پایه‌ای برای راهبردها و برنامه‌هایی برای بهبود ایمنی ترافیک در سطح محلی و جهانی پرداختند. یافته‌ها نشان داد که علل این موارد عبارتند از: فقدان کنترل و اجرای مقررات مربوط به اجرای قوانین ترافیکی عمدتاً رانندگی با سرعت بیش از حد، رانندگی تحت تأثیر الکل و عدم احترام به حقوق سایر کاربران جاده‌ای (عمدتاً عابر پیاده و دوچرخه سواران)، فقدان زیرساخت‌های مناسب و غیرقابل قبول وسایل نقلیه بوده است.

کاسالا^۳ (۲۰۱۶)، در تحقیق خود با عنوان آموزش راننده می‌تواند میزان سالیانه و شدت حوادث موتور و اسکوتر را کاهش دهد: یک مطالعه مبتنی بر جمعیت، نشان داد که آموزش و ایجاد قوانین جدید نقش مهم و تأثیرگذاری در روند جراحت و آمار فوتی‌ها در کشور فنلاند داشته است. به شکلی که آمارها از کاهش‌ی بودن روند حکایت می‌کنند. در فنلاند تعداد سالانه نوجوانان تحت درمان در بیمارستان‌های کودکان هلسینکی و مرکز آسیب‌های تولی به دلیل صدمات ناشی از تصادفات موتورسیکلت و

1. Simon dale, et al.,

2. Goniewicz, et al.,

3. kasala

اسکوتر بین سال‌های ۲۰۰۲ و ۲۰۰۷ پنج برابر شده بود. بنابراین در مجموع، تفاوت پژوهش حاضر با سایر پژوهش‌های انجام شده این است که هیچکدام از پژوهش‌های گذشته به مطالعه پلیس راهور فراجا با سایر سازمان‌ها در ایمنی ترافیک و ارائه الگوی تعاملی برای پلیس راهور فراجا نپرداخته‌اند. ضمن این که بیشتر پژوهش‌ها در حوزه ترافیک، حمل و نقل، تعاملات و ارتباطات سازمانی انجام شده و به موضوع الگوی تعاملی ایمنی ترافیکی کمتر اشاره شده است. به عبارت دیگر با عنایت به بدیع بودن موضوع الگوی تعاملی پلیس راهور فراجا با سایر سازمان‌ها در ایمنی ترافیک، هیچ پژوهشی به صورت یک‌جا به این متغیر اصلی نپرداخته است.

مبانی نظری

تعاملات اجتماعی: شناخت کافی از انسان و نحوه ارتباطش با سایرین و چگونگی آن می‌تواند در شکل‌دهی محیط برای برقراری بیشتر تعامل و ارتباط مؤثر باشد. بنابراین این روند با بررسی انسان به عنوان یک موجود اجتماعی که دارای سطوح کمی و کیفی مختلفی از تعاملات اجتماعی است، شناخت قرارگاه‌های رفتاری و مناسبت‌های اجتماعی و فعالیت‌های دارای ظرفیت‌های بالقوه برای کنش‌های اجتماعی و روابط معنادار، اهمیت پیدا می‌کند (علیمردانی، مهدی‌نژاد، افهمی، ۱۳۹۵، ۹). تعاملات اجتماعی به معنای ایجاد رابطه بین دو نفر یا بیشتر می‌باشد که منجر به واکنشی میان آن‌ها شود و این واکنش برای هر دو طرف شناخته شده است. البته تعاریف دیگری نیز برای تعاملات اجتماعی وجود دارد، به عنوان نمونه، تعامل اجتماعی و برقراری ارتباط می‌تواند یک موضوع فیزیکی، یک نگاه، یک گفتگوی تلفنی و ارتباط بین افراد باشد که خود مستلزم تعریف رویدادها و فعالیت‌های متناسب و در نتیجه نقش‌پذیری مردم در فضا و عضویت آنها در گروه‌ها و شبکه‌های اجتماعی است (دانشپور و چرخیان، ۱۳۸۶، ۲۲). تعامل اجتماعی پایه‌ای‌ترین عنصر سازنده زندگی اجتماعی است و ویژگی آن، تعیین‌کننده ویژگی جامعه است (باقری، صدیقی اورعی و یوسفی، ۱۳۹۸، ۵۳). از مهمترین ویژگی‌های زندگی شهری امروز، وجود روابط پیچیده اجتماعی است.

بخشی از این روابط در محیط کار و فعالیت شکل می‌گیرد، ولی بخش زیادی از آن در قالب تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری مفهوم می‌یابد. این فضای شهری در رشد اجتماعی شهروندان نقش مهمی ایفا می‌کند. در این مکان‌هاست که برخوردهای اجتماعی شکل می‌گیرد، هاله‌های اجتماعی تعریف می‌شود و سازوکارهای زندگی جمعی تجربه می‌شود. بنابراین عدم وجود فضای شهری مناسب می‌تواند سبب بروز ناهنجاری‌های اجتماعی در شهرها شود (اعتصامیان و همکاران، ۱۳۹۸، ۱۱۷).

ارتباطات بین‌سازمانی^۱:

با توجه به این که عصر کنونی عصر ارتباطات شناخته شده است و به‌رغم این که تعاریف متعددی تاکنون برای مفهوم ارتباطات ارائه شده است، اما هنوز این مفهوم نیازمند تعریفی مناسب‌تر و جامع‌تر است (بشیر، حسن، ۱۳۸۷، ۱۳۱). ارتباطات بین‌سازمانی بر روابطی تأکید می‌کنند که سازمان‌ها با ساختارهای خارجی دارند به‌طوری که با روابط داخلی مغایر می‌باشد. پژوهش ارتباطات بین‌سازمانی به موضوعاتی مانند جریان اطلاعات، اشتراک‌گذاری اطلاعات، شهرت، همکاری، رقابت، ایجاد ائتلاف و قدرت توجه می‌کند. پیشرفت‌های نظری ارتباطات بین‌سازمانی تا اندازه زیادی چند رشته‌ای هستند. در حال حاضر، وابستگی کارکرد و فعالیت سازمان‌ها به یکدیگر، آن‌ها را خواسته یا ناخواسته ناگزیر به برقراری ارتباطات بین‌سازمانی کرده که تأثیر قابل توجهی بر کارایی آن‌ها دارد. از این‌رو، ارتباطات بین‌سازمانی، یکی از موضوعات و چالش‌های جالب توجه پژوهش‌گران محسوب می‌شود که غالباً در سطح شرکت‌ها مورد بررسی قرار گرفته است. از سوی دیگر، ارتباطات بین‌سازمانی با همان منطق اما به‌گونه‌ای دیگر در دستگاه‌های دولتی وجود دارد که منشأ بسیاری از مشکلات نیز به شمار می‌رود (آذر و همکاران، ۱۳۸۴، ۱۹).

ایمنی

ضوابط و مقررات مربوط به ترافیک مانند آداب و رسوم و قوانین موضوعه، بخشی از فرهنگ یک جامعه را تشکیل می‌دهند. بنابراین فرهنگ ترافیکی در کنار سایر رسوم رایج اجتماعی بخشی از فرهنگ کلی جامعه است. نظم از نظر لغوی به معنی ترتیب، آرایش، گفتار موزون، به رشته کشیدن جواهر، سازمان و تشکیلات است. ایمنی نیز از نظر لغوی به معنی ایمن شدن، در امان بودن، آرامش و آسودگی خاطر است. ترافیک نیز به معنی رفت و آمد، آمد و شد، عبور و مرور، حمل و نقل و داد و ستد کالا و بار و مسافر است (معین، ۱۳۶۴، ج ۱، ۳۰۴ و ج ۴: ۴۷ و ۵۳-۵۴؛ عمید ۱۳۸۶: ج ۱، ۲۷۵، ج ۳، ۲۰۴۲ و آریان پور، کاشانی ۱۳۶۸، ۲۳۴۲-۳). منظور از نظم به معنی قانونمندی و منظور از ایمنی به معنی به سلامت رسیدن بار و مسافر به مقصد و منظور از ترافیک رفت و آمد ایمن و با صرفه انسان و بار در شبکه‌های عبور و مرور است (بهبهانی، ۱۳۷۴، ۴). ایمنی به طور صد در صد و مطلق وجود ندارد و عملاً هم هیچ‌گاه حاصل نخواهد شد. از این‌روست که گفته می‌شود ایمنی، حفاظت نسبی در برابر خطرها است (ویکی‌پدیا، ۱۴۰۰). ایمنی به‌عنوان یک مفهوم و روش مقابله با خطرها در راستای حفظ جان انسان‌ها و جلوگیری از خسارت‌ها و آسیب‌ها از آغاز پیدایش در حال تغییر و گذار بوده است. شکل اولیه آن که زمانی تنها یک روش ساده عمدتاً اصلاحی و نه پیشگیرانه به‌منظور حذف عوامل خسارات و صدمات بود، به شکل کنونی آن که اغلب روشی پیچیده و ضوابط سخت‌گیرانه برای کنترل مطمئن آسیب‌هاست، دگرگون شده است. در میان قابلیت‌های بارز مفهوم ایمنی، ظرفیت کافی برای کارهایی فراتر از شناسایی روابط علت و معلولی و طرح‌ریزی روش‌های کنترل عملی وجود دارد. این اقدام‌ها، از آغاز تکوین به‌صورت روش‌های عملی برنامه‌های ایمنی درآمده‌اند. به این ترتیب مهارت‌های ایمنی در تمام ابعاد صنعت (از جمله صنعت ساخت) با گذشت سالیان متمدای، افزایش یافته است. دگرگونی فزاینده‌ای در روند روبه‌رشد آگاهی و توانایی برآورده‌سازی ابزارهای کنترل مخاطرات مورد نیاز، به‌وقوع پیوسته است. شواهد این

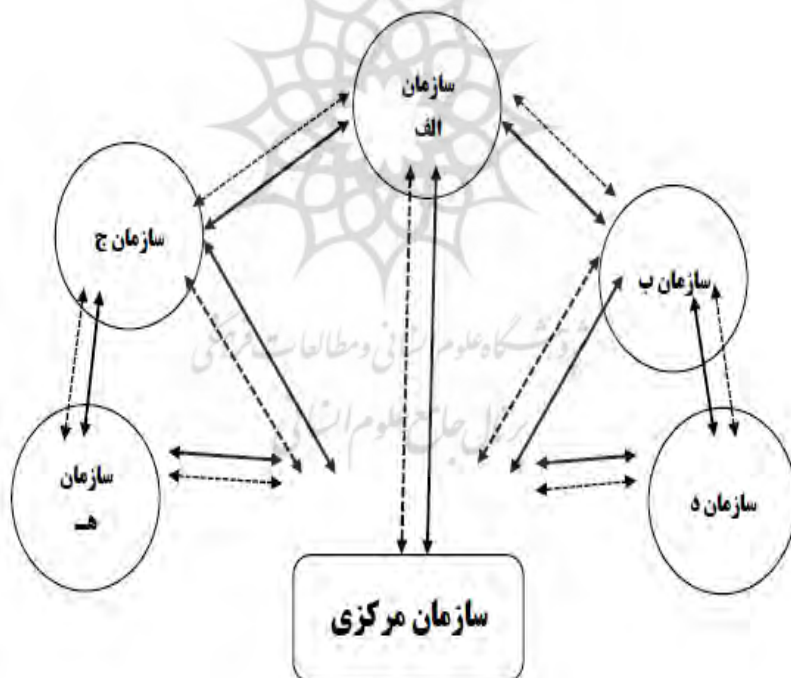
موضوع در بسیاری از آیین‌نامه‌ها و قوانین مرتبط دیده می‌شود. ممکن است این روند موضوعی عادی و قابل‌تصور به‌نظر آید، با این حال تجارب و نتایج عملی به ما یادآوری می‌کند که علی‌رغم آگاهی از علل و وجود بسیاری از ابزارهای کنترلی پیشنهادی، رخدادهای منجر به صدمات و خسارت‌ها همچنان تکرار می‌شوند.

ایمنی ترافیک

امنیت راه و ترافیک، یکی از حوزه‌های مهم و اساسی نیازهای جامعه بشری است و توجه بدان و اهتمام به تأمین آن ضرورتی غیرقابل‌انکار تلقی می‌شود (روحانی، ۱۳۸۸، ۵۱). ایمنی ترافیک یکی از اصول مسلم حمل و نقل شهری بوده و با گسترش فناوری‌های نوین، نیاز به توجه و دقت نظر بیشتری پیدا کرده است. بنابراین در کشورهای توسعه یافته همگام با توسعه سایر بخش‌ها، موضوع ایمنی ترافیک نیز مورد توجه قرار گرفته و با انجام مطالعات و اتخاذ تدابیر لازم، تلاش می‌کنند تا که تصادفات و پیامدهای ناشی از آن را تا حد ممکن کاهش دهند (غلامی‌رزینی و همکاران، ۱۳۹۷، ۸۶). در زمینه ایمنی جاده‌ها، متغیرهایی مانند حجم تردد محورها، مشخصات هندسی راه، وضعیت و تعداد تقاطع‌ها، نوع کاربری‌های اطراف جاده‌ها، فرهنگ رانندگی مردم، قوانین و مقررات موجود، نحوه نظارت پلیس، فعالیت مناسب و تقویت مأموران پاسگاه‌های پلیس‌راه در مسیرهای پر حادثه، نصب علائم هشدار دهنده، برطرف نمودن نقص فنی وسیله نقلیه قبل از حرکت، ایجاد نور کافی در جاده‌ها، تونل‌ها و گردنه‌های پر تردد، توسعه جاده‌های دوبانده، تجهیز پلیس‌راه به فن‌آوری‌های نوین، مدیریت کنترل سرعت وسایل نقلیه و توجه ویژه به امر آموزش از جمله مواردی است که رعایت آن‌ها در کاهش میزان تصادفات بسیار مؤثر است (راعی و عطریان، ۱۳۹۳، ۳۹۱). ایمنی ترافیک همواره در کشورهای توسعه یافته دارای اهمیت ویژه‌ای بوده و هست. در این کشورها، به‌دلیل آگاه بودن نسبت به هزینه تصادفات بر اقتصاد کشور، سعی بر کاهش تصادفات جاده‌ای و تصادفات درون شهری از طریق نظارت بر زیرساخت‌های راه مانند طرح هندسی راه و طرح هندسی تقاطعات آن، نظارت بر زیرساخت‌هایی مانند روشنایی و تجهیزات ایمنی و سایر عوامل این چنینی داشته‌اند. علاوه بر موارد ذکر شده وضع قوانین و مقررات سخت‌گیرانه راهنمایی و

رانندگی و همچنین ارتقای فرهنگ ترافیکی کاربران راه در کنار نظارت پلیس راهور و اجرای دقیق قانون، مجموعه‌ای جامع برای پیشگیری وقوع تصادفات و افزایش ایمنی ترافیک به وجود می‌آورد. در واقع همان‌طور که از تعریف فوق مشهود بود اجزای ایمنی ترافیک را مباحث آموزشی، مباحث قانون و مهندسی ایمنی راه تشکیل می‌دهند. ترکیب سه عامل مذکور متضمن ایمنی و سلامتی کاربران راه است و به تبع فقدان هر یک منجر به خسارت جبران‌ناپذیری خواهد شد. از اقدامات مرتبط با بحث ایمنی ترافیک می‌توان به ممیزی ایمنی راه اشاره کرد. بازدیدهای دوره‌ای و اقدامات منظم که به منظور شناسایی و رفع نقاط حادثه‌خیز در راه‌ها توسط ممیزان ایمن راه صورت می‌گیرد. مزیت ممیزی ایمنی راه نسبت به سایر روش‌ها در پیشگیرانه بودن این نوع اقدامات است.

مدل مفهومی پیشنهادی تحقیق



روش

به‌طور کلی رویکرد این پژوهش کمی است. این پژوهش از لحاظ طبقه‌بندی تحقیق بر اساس هدف، پژوهشی کاربردی است. بر اساس نوع داده‌های پژوهش در این مطالعه از داده‌های کمی استفاده گردید. در این پژوهش ابتدا الگوی تعاملی پلیس راهور فراجا با سایر سازمان‌ها در ایمنی ترافیک استخراج شده که نتایج حاکی از شناسایی ۷ بعد مدیریتی، اجرایی، فرهنگی، آموزشی، ایمن‌سازی، اجتماعی و زیرساختی و ۲۳ مؤلفه تعامل و ارتباط، تحلیل داده، قوانین و مقررات، مدیریت خدمات، مدیریت منابع، نظارتی، مالی، عیب‌یابی، عملیاتی، برخورد قانونی، آگاه‌سازی، فرهنگ‌سازی، تبلیغات، آموزش نظری، آموزش عملی، خدمات درمانی، ایمنی راه، آموزش ایمنی، پیشگیری اجتماعی، پیشگیری محیطی، فناوری، استنادارده‌سازی و تجهیزاتی و همچنین ۱۵۴ شاخص بود. در این پژوهش به اولویت‌بندی ابعاد و مؤلفه‌های استخراج شده به روش پیمایشی می‌پردازیم. جامعه آماری ۱۲۰ نفر می‌باشد که با استفاده از جدول مورگان، ۹۲ نفر نمونه آماری لحاظ گردید که رده‌های مناطق بیست‌وهشت‌گانه پلیس راهنمایی و رانندگی فرماندهی انتظامی تهران بزرگ بود. روایی پرسش‌نامه با استفاده از شاخص CVR و تحلیل عاملی اکتشافی و تأییدی و پایایی آن با استفاده از آلفای کرونباخ مورد ارزیابی و تأیید قرار گرفت. تجزیه و تحلیل داده‌ها با استفاده از آزمون مدل معادلات ساختاری، تحلیل عامل اکتشافی و تأییدی در نرم‌افزارهای آماری SPSS و Smart PLS انجام شد.

یافته‌ها

راد مورد بررسی در این پروژه، از نظر سن، جنسیت، میزان تحصیلات و میزان سابقه کار متفاوت هستند، که در جدول شماره (۱)، به ارزیابی این موارد می‌پردازیم.

جدول (۱): آمار توصیفی سن

سن	تعداد	فراوانی	درصد فراوانی	درصد تجمعی
۳۰ تا ۴۰ سال	۷۵	۰/۸۱۵۰	۸۱.۵۰٪	۸۱.۵٪
۴۰ تا ۵۰ سال	۱۱	۰/۱۱۹۰	۱۳.۱٪	۹۴.۶٪

ارزیابی مدل کلی: مدل کلی شامل هر دو بخش مدل اندازه‌گیری و ساختاری می‌شود و با تأیید برازش آن، بررسی برازش در یک مدل کامل می‌شود. مقادیر اشتراکی (Communality) و R^2 متغیر وابسته‌ی مدل و نیز میانگین این دو معیار در جدول شماره (۳)، ارائه می‌گردد.

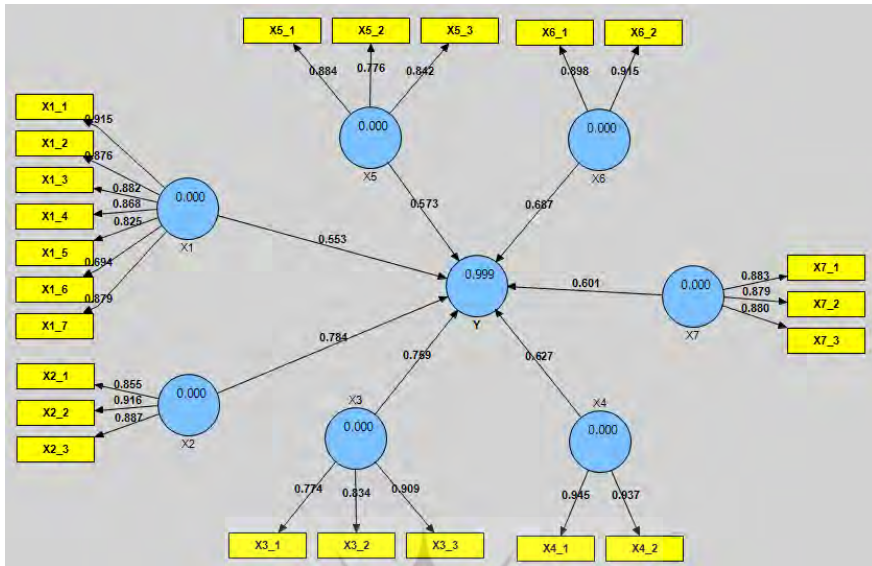
جدول (۳): مقادیر اشتراکی و R^2 متغیرهای وابسته‌ی مدل

مقادیر اشتراکی	مقدار R^2	نماد	ابعاد
0.678	-	X1	عوامل مدیریتی
0.785	-	X2	عوامل اجرایی
0.707	-	X3	عوامل فرهنگی
0.886	-	X4	عوامل آموزشی
0.698	-	X5	عوامل ایمن‌سازی
0.822	-	X6	عوامل اجتماعی
0.775	-	X7	عوامل زیرساختی
۰.۹۹۹	۰.۹۹۹	Y	تعامل پلیس با سایر سازمان‌ها
۰.۷۹۳	۰.۹۹۹		میانگین

مقدار GOF برای مدل این پژوهش برابر با ۰.۸۹۰ محاسبه شده که نشان از برازش کلی قوی و بسیار مناسب مدل دارد.

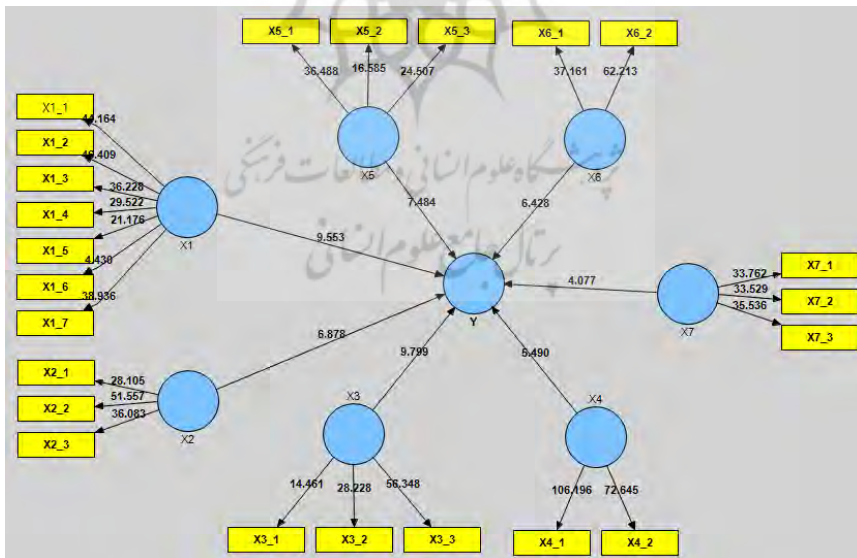
تحلیل عاملی تأییدی

نمودار مدل معادلات ساختاری آزمون شده به‌منظور ارائه الگوی تعاملی پلیس راهور فراجا با سایر سازمان‌ها در ایمنی ترافیک برای حالت تخمینی استاندارد و برای حالت معناداری در شکل‌های شماره (۱) و (۲) نشان داده شده است.



شکل شماره (۱): تحلیل عاملی تأییدی در حالت تخمین استاندارد

نتایج حاصل از آزمون نشان داد که تمامی بارهای عاملی شاخص‌ها بالای ۰/۴ می‌باشند و بار عاملی شاخص‌ها، مطلوب است.



شکل شماره (۲): مدل معادلات ساختاری تحقیق در حالت ضرایب معناداری

مطابق نتایج T-value گزارش شده در شکل شماره (۲)، همگی از ۱/۹۶ بیشتر می‌باشد، بنابراین در سطح معناری ۹۵ درصد، کلیه سوالات برای مدل معادلات ساختاری مد نظر قرار می‌گیرد و نیازی به حذف هیچ یک از سوالات از مدل نیست.

جدول شماره (۴): مقدار R^2 متغیرهای وابسته‌ی مدل

متغیر	مقدار R^2
تعامل پلیس با سایر سازمان‌ها	۰.۹۹۹

همان‌طور که مشاهده می‌شود، مقادیر R^2 تعامل پلیس با سایر سازمان‌ها ۰.۹۹۹ می‌باشد که طبق دسته‌بندی چین (۱۹۹۸)، دارای مقدار R^2 قوی است.

جدول شماره (۵): مقدار Q^2 متغیر وابسته‌ی مدل

متغیر	مقدار Q^2
تعامل پلیس با سایر سازمان‌ها	۰.۵۱۸

با توجه به مقدار Q^2 به‌دست آمده برای متغیرهای وابسته‌ی مدل که در جدول شماره (۵)، نشان داده شده، مشخص است که قدرت پیش‌بینی مدل برای متغیرهای وابسته در سطح قوی قرار دارد.

بحث و نتیجه‌گیری

هدف از انجام این پژوهش اولویت‌بندی ابعاد و مؤلفه‌های الگوی تعاملی پلیس راهور فراجا با سایر سازمان‌ها در ایمنی ترافیک بود. این ابعاد عبارت بودند از: ابعاد مدیریتی، اجرایی، آموزشی، فرهنگی، اجتماعی، امور زیرساختی و ایمن‌سازی. نتایج و بررسی تحلیل عاملی نشان داد که به ترتیب بعدهای عوامل اجرایی، عوامل فرهنگی، عوامل اجتماعی، عوامل آموزشی، عوامل زیرساختی، عوامل ایمن‌سازی و عوامل مدیریتی در اولویت بوده‌اند. این نتایج نشان می‌دهد که تمامی سازمان‌های دخیل در ایمنی ترافیک باید وظایف خود را هم به‌طور انفرادی و هم به‌صورت تعامل با سایر سازمان‌ها منطبق با اولویت بعدها، مؤلفه‌ها و شاخص‌های به‌دست آمده به‌انجام برسانند. به‌عنوان مثال زمانی که «بعد اجرایی» در صدر اولویت‌ها قرار دارد، هرچقدر مطالعات موردی انجام

گیرد و در عمل و اجرا ضعیف ظاهر شود، تغییر خاصی به وجود نخواهد آمد. بنابراین تمامی سازمان‌ها موظف‌اند بعد اجرایی را مطابق با مؤلفه‌ها و شاخص‌های آن در صدر اولویت خود قرار دهند. به عنوان مثال، مطابق با اولویت ابعاد، انجام کارهایی در راستای به اجرا درآوردن شاخص‌های بعد اجرایی مانند ساخت و واردات اتومبیل‌های ایمن و استاندارد، ساخت جاده‌های استاندارد و ... اهمیت بیشتری نسبت به اجرا درآوردن شاخص‌های ابعاد فرهنگی و آموزشی مانند فرهنگ‌سازی و آموزش به افراد جامعه و ... دارد. اگر سازمانی به عنوان سازمان بالا سری قرار گرفته و تمامی سازمان‌های دخیل در ایمنی ترافیک زیر مجموعه آن قرار گیرند، سازمان مذکور موظف است شاخص‌ها و مؤلفه‌های بعد اجرایی را در صدر اهداف خود قرار داده و مطابق با الگو حرکت کند. در مجموع نتایج به دست آمده از این پژوهش با نتایج پژوهش رحیم اف و وطن دوست (۱۳۹۱)، که بر اهمیت مفهوم «مدیریت» و همکاری نهادها و سازمانهای دخیل در ایمنی ترافیک تأکید دارند و اقداماتی چون نصب تابلوهای اطلاعاتی هشدار دهنده، اجرای خط‌کشی مناسب، روشنایی مسیر، اجرای روسازی مناسب، استفاده از گاردریل و نیوجرسی، تعریض مسیر، استفاده از دوربرگردان، اجرای خطوط اکستروژن، شبکه ایمنی، نصب علائم ایمنی، نصب سرعت گیر استاندارد، هدایت آب و شانه‌سازی می‌توان مقاطع و نقاط حادثه‌خیز را با تدابیر مناسب ایمن‌سازی کرد که در نتیجه این کارها تعداد تصادفات به طور قابل ملاحظه‌ای کاسته می‌شود». تمامی مواردی که آنها ذکر نموده‌اند به عنوان مهمترین شاخص‌های بعد اجرایی در پژوهش حاضر شناسایی شده است و مطابق با مطالب عنوان شده در این تحقیق، نهادهای بسیاری در ایمنی ترافیک دخیل هستند که نیاز به تعامل و همکاری بین این نهادها با پلیس راهور ضروری تلقی می‌شود. تعامل بین نهادهای مذکور نیازمند یک برنامه هدفمند و جامع می‌باشد که اهداف و وظایف هر سازمان تعیین شده و سازمان‌ها در راستای انجام وظایف محوله اقدام نمایند. همچنین سالاروندیان و همکاران (۱۳۹۵)، به سیاست‌های محدودیت تردد

اتومبیل و محدودیت پارکینگ و همچنین سیاست‌های تشویقی توسعه پیاده‌رو و توسعه حمل و نقل عمومی پرداخته است که به‌طور دقیق در شاخص‌های بعد اجرایی تحقیق حاضر به این مسائل پرداخته شده و اهمیت آن‌ها روشن شده است. از جمله مسائلی که در پژوهش حاضر در بعد اجرایی بررسی شد وجود زیرساخت‌هایی از جمله وجود پارکینگ‌های متناسب با ظرفیت‌های شهری برای مدیریت ترافیک بود که با تحقیق گریزود و همکاران (۲۰۲۱)، همخوانی دارد آنها در پژوهش خود نقش سازمان‌های حمل و نقل را در ایمنی ترافیک مهم برآورد می‌کنند. البته دال و همکاران (۲۰۱۷)، هم تأثیر پارکینگ در محل کار را بر تراکم ترافیک مؤثر می‌دانند.

بعد امور زیرساختی نیز بعد مهمی در پیشگیری از وقوع تصادفات و افزایش ایمنی ترافیک شمرده می‌شود. مطابق نتایج به‌دست آمده، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های جاده‌ای، ایمن‌سازی خودروها و ترفیع آموزش فرهنگ ترافیک، در کاهش حوادث جاده‌ای تأثیر بسزایی دارد و همچنین با ارتقاء سطح ایمنی اتومبیل‌ها و از رده خارج ساختن ناوگان فرسوده در بخش جاده، گامی مؤثر در جهت کاهش هرچه بیشتر تصادفات جاده‌ای برداشته می‌شود که این موضوع با نتایج مهرگان و همکاران (۱۳۹۸)، منطبق است. از نظر آنها سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های جاده‌ای به‌عنوان یکی از متغیرهای مهم تأثیرگذار در کاهش نرخ تصادفات جاده‌ای معرفی می‌شوند. یافته‌های ذکر شده در پژوهش مذکور، به‌طور کامل با یافته‌ها و شاخص‌های موجود در بعد امور زیرساختی تطابق دارد.

پیشنهاد‌های کاربردی

این پژوهش برای دستیابی به الگوی تعاملی پلیس راهور فراجا با سایر سازمان‌ها در ایمنی ترافیک به‌عنوان جدیدترین رویکرد در اقدامات ایمنی ترافیک آغاز شد و با هدف اولویت‌بندی ابعاد، مؤلفه‌های الگوی تعاملی پلیس راهور فراجا با سایر سازمان‌ها در ایمنی ترافیک، با استفاده از روش ترکیبی سیر تکوینی خود

را کامل نمود و به الگوی نهایی دست یافت. بنابراین، پیشنهادهایی برگرفته از نتایج پژوهش به شرح زیر ارائه می‌شود:

۱- تشکیل کارگروهی جهت هدایت و مدیریت سازمان‌های دخیل در ایمنی ترافیک در راستای نیل به اهداف مورد نظر طبق اولویت ابعاد، مؤلفه‌ها و شاخص‌های الگوی تعاملی پلیس راهور فراجا با سایر سازمان‌های دخیل در ایمنی ترافیک.

۲- تشکیل شورای راهبری جهت تعیین وظایف سازمان‌های دخیل در ایمنی ترافیک با توجه به اهمیت ابعاد، مؤلفه‌ها و شاخص‌های الگوی تعاملی پلیس راهور فراجا با سایر سازمان‌ها و تعامل پلیس راهور فراجا با سایر سازمان‌ها در ایمنی ترافیک با مسئولیت پلیس راهور فراجا یا گروهی از مدیران و نخبگان سازمان‌های دخیل در ایمنی ترافیک جهت تمرکز بر ابعاد و مؤلفه‌های احصا شده با در نظر گرفتن اولویت آنها.

۳- تصویب قوانین و مقررات مرتبط با تعامل پلیس راهور فراجا با سایر سازمان‌ها مطابق با اولویت ابعاد و مؤلفه‌ها پژوهش.

سپاس‌گزاری

در پایان از خبرگان مناطق بیست‌وهشت‌گانه پلیس راهور فرماندهی انتظامی تهران بزرگ که ما را در انجام این پژوهش یاری نمودند، کمال تشکر و قدردانی را داریم.

منابع

۱) آذر، عادل؛ زارعی، بهروز و زارعی، عظیم. (۱۳۸۴). ارایه یک روش برای شبیه‌سازی ارتباطات بین‌سازمانی دستگاه‌های دولت. نشریه دانشور رفتار. ۱۲(۱۱): ۱۹-۳۶.

sid.ir/paper/46416/fa

۲) آریان‌پور، عباس و کاشانی، منوچهر. (۱۳۶۸). فرهنگ دانشگاهی انگلیسی - فارسی، چ ۸، تهران، امیر کبیر.

۳) اسد امرجی، مرتضی؛ رسولی، امیر؛ رسولی، نغمه و سلیمان میگونی، احمدرضا. (۱۳۹۱). طراحی الگوی تعامل و ارتباطات بین سازمان‌ها در مدیریت امداد و نجات جاده‌های کشور. فصلنامه علمی راهور. ۹(۲۰). ۵۵-۷۲.

<http://noo.rs/e6jJw>

۴) اعتصامیان، پریسا؛ پژوهانفر، مهدیه و نورتقانی، عبدالمجید. (۱۳۹۸). شناسایی و اولویت‌بندی عوامل طراحی مؤثر بر تعاملات اجتماعی شهروندان در میدان‌های عمومی شهری. نشریه آمایش جغرافیایی فضا. ۹(۳۴). ۱۱۷-۱۳۲.

<https://dx.doi.org/10.30488/gps.2019.100314>

۵) افشارکهن، جواد؛ بلالی، اسماعیل؛ قدسی، علی محمد. (۱۳۹۱). بررسی ابعاد اجتماعی مساله کنترل ترافیک شهری (مورد مطالعه: مشهد). فصلنامه مطالعات جامعه‌شناختی شهری. ۲(۴). ۵۹-۹۰.

<https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?ID=183275>

۶) آل عمران، رویا و آل عمران، سیدعلی. (۱۳۹۴). بررسی رابطه بلندمدت بین تصادفات جاده‌ای و عوامل مؤثر بر آن. نشریه مطالعات پژوهشی راهور. ۴(۱۲). ۳۳-۵۴.

http://talar.jrl.police.ir/article_11600.html

۷) باقری، مهدیه؛ صدیق اورعی، غلامرضا؛ یوسفی. (۱۳۹۸). مسئله تعامل اجتماعی در ایران: بازکاوی مشکلات تعامل در مجموعه مقالات گزارش وضعیت اجتماعی کشور. مسائل اجتماعی ایران. ۱۰(۱). ۵۳-۸۰.

<https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?ID=481991>

۸) بشیر، حسن. (۱۳۸۷). معناشناسی جدید ارتباطات: زمینه‌سازی برای شناخت عمیق‌تر رابطه فرهنگ و رسانه. فصلنامه تحقیقات فرهنگی. ۱(۳). ۱۳۱-۱۵۵.

<https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=83311>

۹) بهبهانی، حمید. (۱۳۷۴). مهندسی ترافیک، تئوری و کاربرد، تهران، هدی.

۱۰) پژوهان، عبدالله و ارجمند سیاهپوش، اسحق. (۱۳۹۵). بررسی نگرش برخورد و تعاملات اجتماعی پلیس راهنمایی و رانندگی با رانندگان حوزه شهری در نهاده‌سازی الگوی شهروندمداری (نمونه موردی: رانندگان شهرستان شوش). تهران: اولین کنفرانس بین

المللی مخاطرات طبیعی و بحران‌های زیست محیطی ایران، راهکارها و چالش‌ها. قابل
بازیابی از:
<https://civilica.com/doc/549282>

(۱۱) پورمعلم، ناصر و جعفری‌نسب، سیداحسان. (۱۳۹۲). ارزیابی نقش فرهنگ‌سازی
ترافیکی در راستای کاهش آثار تصادفات و ارتقای نظم و امنیت اجتماعی. فصلنامه
پژوهش‌های راهبردی مسائل اجتماعی ایران. ۲(۱). ۱۰۹-۱۲۴. قابل بازیابی از:

<https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?ID=224545>.

(۱۲) راعی، مسعود و عطریان، فرامرز. (۱۳۹۳). استقلال سازمان‌های غیردولتی در نظام حقوقی
ایران، فرانسه و سوییس. مطالعات حقوق تطبیقی. ۵(۲). ۳۷۹-۴۰۰. قابل بازیابی از:

<https://www.sid.ir/fa/Journal/ViewPaper.aspx?ID=251077>.

(۱۳) رحیم‌اف، کامران و وطن‌دوست، اکبر. (۱۳۹۱). ارزیابی اقتصادی رفع نقاط پرحادثه و
تأثیر آن بر ارتقای ایمنی ترافیک. فصلنامه علمی راهور. ۹(۱۹). ۶۱-۸۰. قابل بازیابی
از:

<https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=183919>.

(۱۴) رفیعی، حسین‌رضا. (۱۳۹۰). مروری بر مسئولیت‌ها و وظایف سازمان‌های دخیل در
آموزش فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی کشور. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک.
۶(۲۰). ۲۵-۴۸. قابل بازیابی از:

<https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=144864>.

(۱۵) روحانی، احمد. (۱۳۸۸). چالش‌ها و چشم‌اندازهای امنیت راه و ترافیک کشور. توسعه
انسانی پلیس. ۶(۲۲). ۵۱-۹۱. قابل بازیابی از:

<https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=119352>.

(۱۶) سالاروندیان، فاطمه؛ پوراحمد، احمد و حسینی، سیدعلی. (۱۳۹۵). ارزیابی تأثیر
سیاست‌های حمل و نقل شهری در بهبود کیفی فضاهای عمومی بخش مرکزی شهر
تهران (مطالعه موردی: محله بازار). پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری. ۴(۳).
۳۲۳-۳۴۵. قابل بازیابی از:

<https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=354971>.

- (۱۷) عبدالرحمانی، رضا. (۱۳۹۰). تبیین مسئله ترافیک براساس ارتباطات بین‌سازمانی: ارائه الگویی در ارتباطات بین‌سازمانی. [رساله دوره دکتری علوم ارتباطات]، دانشگاه علامه طباطبایی، دانشکده علوم اجتماعی و ارتباطات.
- (۱۸) دانشپور، عبدالهادی و چرخیان، مریم. (۱۳۸۶). فضاهای عمومی و عوامل مؤثر بر حیات جمعی، نشریه باغ نظر. ۴(۷). ۱۹-۲۸. قابل بازیابی از:
<https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=92807>
- (۱۹) عربی، مجتبی. (۱۳۹۸). بررسی عملکرد خودروهای هوشمند و نقش آن‌ها در کنترل و کاهش ترافیک شهری استان خراسان شمالی. فصلنامه دانش انتظامی خراسان شمالی. ۶(۲۱). ۲۹-۵۰. قابل بازیابی از:
http://journals.police.ir/article_91435.html.
- (۲۰) علیمردانی، مسعود؛ مهدی‌نژاد، جمال‌الدین و افهمی، طلیعه. (۱۳۹۵). رشد کیفی فضای شهری به‌منظور ارتقاء تعاملات اجتماعی. هنرهای کاربردی. ۴(۷). ۵-۱۳. قابل بازیابی از:
<https://dx.doi.org/10.22075/aaaj.2016.2594>
- (۲۱) عمید، حسن. (۱۳۸۶). فرهنگ فارسی عمید. چ ۱۱. تهران، امیر کبیر.
- (۲۲) غلامی رزینی، محسن؛ وروایی، اکبر و غلامی، احسان. (۱۳۹۷). تأثیر مشارکت سازمان‌های مردم‌نهاد در ارتقای ایمنی ترافیک تهران بزرگ. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک. ۱۳۹۷(۵۱). ۸۵-۱۰۸. قابل بازیابی از:
http://tms.jrl.police.ir/article_91329.html.
- (۲۳) کریمی، هادی؛ رفیعی فروشانی، نرگس؛ حسینی‌نسب، سیدمحمدرضا؛ شتاب بوشهری، سیدنادر. (۱۳۹۸). یک‌طرفه کردن مجموعه‌ای از خیابان‌های شبکه حمل و نقل شهری با هدف کاهش ترافیک یک منطقه خاص. مهندسی حمل و نقل. ۱۰(۳). ۶۱۷-۶۳۴. قابل بازیابی از:
<https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?ID=485613>
- (۲۴) معین، محمد. (۱۳۶۴). فرهنگ فارسی، چ ۷، تهران، امیر کبیر.
- (۲۵) ملکی، ابوالحسن؛ حسینی، تیمور. (۱۳۹۷). ارائه الگوی بین‌سازمانی پلیس راهور در ایمنی ترافیک. فصلنامه علوم و فنون نظامی. ۱۴(۴۵). ۱۴۵-۱۶۴. قابل بازیابی از:

http://www.qjmst.ir/article_34524.html.

۲۶) مهرگان، نادر؛ قلی‌زاده، علی‌اکبر و محمدی، فریبرز. (۱۳۸۹). بررسی رابطه بین ایمنی ترافیک و رشد اقتصادی در ایران. *اقتصاد کاربردی*. ۱(۳). ۹۹-۱۱۷. قابل‌بازیابی از:

<https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=189924>

۲۷) یوسفی امیری، مظاهر؛ قلی‌پور، آراین؛ عباسی، داود و قربانلو، محسن. (۱۳۹۴). بررسی نقش ویژگی‌های شخصیتی در تسهیم دانش (مورد مطالعه: دانشجویان شاغل دانشکده مدیریت دانشگاه تهران). *مدیریت فرهنگ سازمانی*. ۱۳(۳). ۶۴۷-۶۶۵. قابل‌بازیابی از:

<https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?ID=356520>

28) Dale, S., Frost, M., Ison, S., Quddus, M., & Warren, M. P. (2017). *Evaluating the impact of a workplace parking levy on local traffic congestion: The case of Nottingham UK*. *Transport Policy*, 59, 153-164. Recoverable from :

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X16306400>

29) Goniewicz, K., Goniewicz, M., Pawłowski, W., and Fiedor, P. (2016). Road accident rates: strategies and programmes for improving road traffic safety, *European Journal of Trauma and Emergency Surgery*, Volume 42, Issue 4: 433-438. Recoverable from :

https://www.researchgate.net/publication/279988053_Road_accident_rates_strategies_and_programmes_for_improving_road_traffic_safety

30) Grinerud k, Aarseth WK, Robertsen R. (2021). *Leadership Strategies, Management Decisions And Safety Culture In Road Transport Organizations*. Elsevier. Recoverable from :

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210539521000535>

31) Kasala, E. R., Bodduluru, L. N., Barua, C. C., & Gogoi, R. (2016). Antioxidant and antitumor efficacy of Luteolin, a dietary flavone on benzo (a) pyrene-induced experimental lung carcinogenesis. *Biomedicine and Pharmacotherapy*, 82, 568-577. Recoverable from :

- <https://www.researchgate.net/publication/303551182>
Antioxidant and antitumor efficacy of Luteolin a dietary flavone on benzoapyrene nduced experimental lung carcinogenesis
- 32) World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018: supporting a decade of action*. Geneva: WHO; 2018 [cited 2018 Dec 7]. Link: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en

