

ارایه الگوی عملی نقشه سیاست‌گذاری در سوانح ترافیکی کشور در سال ۱۳۸۷

حمید سوری^{۱*}، الهه عینی^۱، عباسعلی موحدی‌نژاد^۲، سعاد محفوظ‌پور^۳، محمد موحدی^۱، منصور رضازاده‌آذری^۴، رضا وفایی^۱، حمیدرضا حاتم‌آبادی^۵، محمدرضا مسعودی‌نژاد^۶

۱- مرکز تحقیقات ارتقاء ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌ها، گروه اپیدمیولوژی، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی ۲- مرکز تحقیقات راهور (ناجا) ۳- گروه مدیریت بهداشتی، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی ۴- گروه بهداشت حرفه‌ای، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی ۵- بیمارستان امام حسین ۶- گروه بهداشت محیط، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی
* نویسنده مسؤل: تهران، اوین، جنب بیمارستان طالقانی، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی، ساختمان شماره ۲ ستاد، طبقه ششم. تلفن و نمابر: ۲۲۴۳۹۷۸۷
پست الکترونیک: hsoori@yahoo.com

دریافت: ۸۸/۵/۱۲ پذیرش: ۸۸/۷/۱۱

چکیده

مقدمه: هدف از این مطالعه تعیین و ارایه الگوی عملی نقشه سیاست‌گذاری در سوانح ترافیکی کشور در سال ۱۳۸۷ می‌باشد. روش کار: در یک مطالعه کیفی پدیده‌شناسی که در سال ۱۳۸۷ در تهران انجام شد، ذی‌نفعان سوانح ترافیکی شناسایی شدند و سؤالات طراحی شده از طریق بحث‌های سیستماتیک گروهی مورد بحث قرار گرفت. سپس پرسشنامه روا و پایا شده طرح، پس از توجیه مسأله و کسب رضایت از افراد کلیدی سازمان‌های ذی‌نفع، توسط کارشناسان آموزش‌دیده تکمیل شدند. پس از ورود اطلاعات، مفاهیم و محتوای مشابه دسته‌بندی شد. سپس بر اساس نتایج و در تطبیق با نقشه کشورهای منتخب، نقشه سیاست‌گذاری کشور ارایه شد.

یافته‌ها: ۲۶ کارشناس از سازمان‌های دولتی و غیردولتی ذی‌نفع با میانگین سنی 41 ± 7 سال (بازه: ۵۴-۲۷ سال) بررسی شدند. سازمان پیشنهادی برای راهبری و پیشگیری از سوانح ترافیکی، پلیس راهنمایی و رانندگی یا نهاد ریاست جمهوری (بالاترین درصد، هرکدام ۱۳٪) پیشنهاد شد. تنها ۳۱٪ سیاست‌گذاری‌های سوانح ترافیکی کشور بر اساس رویکرد سازمان بهداشت جهانی است. در ۹۴٪ موارد، نقش سازمان‌ها نامشخص اعلام شد و عدم نظارت بر عملکرد سازمان‌های ذی‌ربط به میزان ۳۹٪ به عنوان دلیل روشن نبودن نقش سازمان‌ها اعلام شد. در خصوص میزان اختیارات، نبود اختیارات لازم سازمان‌ها به میزان ۹۴٪، و در مورد دلایل کاستی‌ها، نبود قانون مدون مورد نیاز به میزان ۱۸٪ مطرح شد. از جمله اقدامات ضروری در جهت رفع کاستی‌ها، تصحیح قوانین مرتبط و تعیین حدود وظایف به میزان ۲۱٪، واز نظر نوع حمایت‌هایی که برای سازمان مسؤل مورد نیاز است، تأمین بودجه لازم به میزان ۲۵٪ بالاترین درصد را نشان داد.

نتیجه‌گیری: پلیس راهنمایی و رانندگی کشور می‌تواند در صورت تفویض اختیار با داشتن اقتدار کامل، قوانین مدون، شرح وظایف مشخص و بودجه کافی با حمایت مستقیم نهاد ریاست جمهوری در کشور، نقش راهبری و هماهنگ‌کننده را در پیشگیری از سوانح ترافیکی کشور عهده‌دار شود.

کل‌واژگان: ذی‌نفعان، سیاست‌گذاری، سوانح ترافیکی، پلیس راهنمایی و رانندگی

مقدمه

به علت حوادث (۲ میلیون به علت حوادث غیرعمدی و ۴ میلیون به دنبال حوادث عمدی که ۱/۲ میلیون آن به دلیل سوانح ترافیکی است) جان خود را از دست می‌دهند. آمار مرگ ناشی از حوادث ترافیکی در کشور ما حدود ۲۵۰۰۰ نفر در سال و ۷۰ نفر در روز و ده‌ها برابر آن مجروح و معلول برآورد شده است که موجب هدر رفتن ۲۲۷۱ سال عمر و خسارتی بالغ بر ۶ هزار پاییز ۸۸، دوره دوازدهم، شماره سوم

صدمات^۱ به عنوان وقایعی قابل پیش‌بینی و پیشگیری، یکی از مهمترین چالش‌های بهداشت عمومی محسوب می‌شوند که بار اجتماعی اقتصادی فراوانی را بر جامعه، به ویژه کشورهای در حال توسعه تحمیل می‌کند (۱). سالیانه قریب به ۶ میلیون نفر

¹ Injuries

میلیارد تومان می‌شود (۲). میزان کشته‌شدگان تصادفات جاده‌ای در دنیا به ازای هر ده هزار خودرو سه نفر بوده، در حالی که در کشور ما به ازای هر ده هزار خودرو حدود ۳۳ نفر بوده است، که متأسفانه این تلفات همه ساله رو به افزایش است (۳). هر چند طی چند سال اخیر مقداری کاهش در نرخ رشد مرگ ناشی از سوانح ترافیکی کشور مشاهده می‌شود، با توجه به آمار اعلام شده از سوی راهنمایی و رانندگی ناجا، اقدامات انجام شده در شاخص‌های برخورد ویژه با تخلف سرعت، زیاد؛ در سایر ایمن‌سازی خودروها و افزایش نرخ جریمه‌ها، متوسط و در سایر شاخص‌ها (شامل گسترش آموزش، افزایش بودجه پلیس، ایمن‌سازی راه‌ها، کنترل هوشمند، نظارت تلویزیونی یا استفاده از دوربین‌های مدار بسته شهری، توسعه امداد و نجات، برخورد ویژه با تخلف و سرعت، تشویق رانندگان ایمن‌تر، بهبود مراقبت‌های پزشکی، گسترش حمل و نقل عمومی، توسعه زیر ساخت‌ها خصوصاً در بخش ریلی) خیلی کم گزارش شده است (۴). در کشورهایی که موفق به حل مشکلات ترافیکی شده‌اند عموماً یک نهاد با اقتدار، متولی برنامه‌ریزی و هدایت فعالیت‌ها در تقلیل سوانح ترافیکی است و کلیه سازمان‌ها در تعامل و همکاری با این نهادند. به عنوان مثال در کشور کانادا، دولت فدرال و استانی در سطوح قلمرو حکومتی پیشقدم در ایمنی راه است. حکومت فدرال در سیستم حمل و نقل نقش فرماندهی داشته و با جمع‌آوری اطلاعات و انجام تحقیق در توسعه این سیستم و ارزشیابی آن شرکت دارد. پلیس نقش اجرایی دارد و با کمک دادگستری برای توسعه برنامه‌های ایمنی مشارکت می‌کند (۵). سیاست‌گذاری در پیشگیری و کنترل سوانح ترافیکی در کشور نقشه مشخصی ندارد و اولین گام در زمینه‌سازی برای حل مشکل تهیه نقشه‌های مناسب برای کشور است. تهیه نقشه سیاست‌گذاری^۲ شامل شناسایی ذی‌نفعان (سازمان‌ها، اشخاص، گروه‌ها)، جمع‌آوری اطلاعات مربوط به این نقشه در کشورهای منتخب و تعیین سهم هر کدام در ایجاد فرصت یا مسأله در کشور، و تعیین اولویت‌های پیشگیری است. در این بررسی ابتدا ذی‌نفعان مسأله تعیین و با کمک آنها نقشه مناسب کشور تهیه و سپس یک مدل پیشنهادی برای ساختار سازمانی کشور در جهت مدیریت پیشگیری از سوانح ترافیکی ارایه شد.

روش کار

در یک مطالعه کیفی پدیده شناسی^۳ (۶) اطلاعات از طریق مشاهده، مصاحبه، بحث گروهی و استفاده از پرسشنامه،

از ذی‌نفعان شناسایی شده در امر سوانح ترافیکی کشور در شهر تهران در سال ۱۳۸۷ جمع‌آوری شد. در اولین اقدام با تشکیل گروه اولیه متخصصان و کارشناسان بخش دانشگاهی و پلیس، ذی‌نفعان سوانح ترافیکی شناسایی شدند. بر اساس نظر کارشناسان، ذی‌نفعان شامل وزارت راه و ترابری، وزارت صنایع، معاونت سلامت وزارت بهداشت، پلیس راهنمایی و رانندگی، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، وزارت آموزش و پرورش، پزشکی قانونی، سازمان بیمه مرکزی، وزارت دادگستری، وزارت کشور، هلال احمر، اورژانس کشور، نیروی انتظامی، سازمان صدا و سیما و قوه قضائیه بودند. غیر از سازمان‌های ثبت شده در پرسشنامه مجلس، پلیس راه، سازمان بهزیستی، کمیته امداد، آتش‌نشانی، شهرداری، معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور، سازمان‌های غیردولتی، نهاد ریاست جمهوری و مرکز آمار نیز به عنوان سازمان‌های ذی‌نفع از نظر مسؤولین معرفی شدند. در اقدام بعدی از کلیه ذی‌نفعان دعوت به عمل آمد و جلسه‌ای با حضور آنها تشکیل شد. ابتدا از افراد سؤالات زیر پرسیده شد: به نظر شما ذی‌نفعان تهیه نقشه سیاست‌گذاری مدیریت پیشگیری از سوانح ترافیکی چه کسانی یا چه سازمان‌هایی هستند؟ سازمان هماهنگ‌کننده کلیه فعالیت‌های پیشگیری از سوانح ترافیکی چه سازمانی باید باشد و چرا؟ در برنامه‌ریزی و اجرای راهبردهای پیشگیری از سوانح ترافیکی نقش سازمان‌های ذی‌ربط چیست؟ آیا ساختارهای موجود در کشور پاسخگوی نیاز به تهیه نقشه راهبردی پیشگیری از سوانح ترافیکی می‌باشند یا نیاز به ایجاد ساختار یا سازمان جدیدی وجود دارد؟ در صورتی که پاسخ مثبت است چه ساختار یا سازمان‌دهی را پیشنهاد می‌کنید؟ در زمینه ایمنی راه (ایمنی خودرو) مقررات و قوانین و رفتارهای ایمن کاربران جاده در مرحله قبل از رخداد، رخداد و بعد از رخداد چه گروه‌هایی باید دخیل باشند و ارزشیابی یا ممیزی هر گروه چگونه و توسط چه کسی انجام می‌گیرد؟ بررسی منابع اطلاعاتی مورد نیاز برای سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی پیشگیری از سوانح ترافیکی (اطلاعات مرگ، رخداد جرح)، مخاطرات محیطی و مخاطرات کاربران چگونه و توسط چه سازمان یا گروهی باید انجام شود و استفاده‌کنندگان از این اطلاعات چه سازمان‌ها یا گروه‌هایی خواهند بود؟ رفتارهای خطرزا (مثل رانندگی با سرعت بالا، حرکت مارپیچی، صحبت با تلفن همراه و...) چگونه و توسط چه سازمان یا گروهی باید کنترل شود و استفاده‌کنندگان از این اطلاعات چه سازمان‌ها یا گروه‌هایی خواهند بود؟ سپس سؤالات به بحث گذاشته شد و در انتها تک تک اعضا نظرات خود را اعلام و نتایج مباحث جمع‌بندی شد. بر اساس نظر

² Political Mapping

³ Phenomenological qualitative

نمی‌باشد. در نتیجه باید سازمان راهبر با اختیارات تام برای الزامی کردن مصوبات ایمنی راه تعیین شود. نگاه حکومت نسبت به ایمنی تغییر یابد. ساختار سازمانی مناسب با شرح وظایف معین تعیین شود. یک سیستم ایمنی ملی برای جمع‌آوری اطلاعات سوانح و به روز نگه داشتن آمار و سیستم ثبت ملی اطلاعات ایجاد شود و دانشگاه‌های کشور باید با انجام تحقیقات مرتبط بازوی علمی سازمان راهبر باشند. همچنین سازمان هماهنگ‌کننده مسئول ممیزی و ارزشیابی فعالیت‌های مربوط به ایمنی راه باشد.

بر اساس نظر نمایندگان در مرحله سوم طرح برای مسئولین سازمان‌های ذی‌نفع پرسشنامه‌ای نیمه ساختار یافته آماده و توسط آنها تکمیل و نظرات مسئولین کلیدی پیرامون سوانح ترافیکی اخذ گردید. یافته‌های این پرسشنامه نشان داد جمعیت مورد بررسی ۹۴٪ متأهل و ۶٪ مجرد، ۱۹٪ دارای تحصیلات لیسانس، ۳۱٪ فوق لیسانس، ۳۱٪ دکترا و ۱۹٪ متخصص بودند.

جدول ۱ تعداد و درصد ذی‌نفعان در سوانح ترافیکی را از نظر مسئولین سازمان‌های ذی‌نفع نشان می‌دهد. بر اساس یافته‌ها بالاترین درصد سازمان ذی‌نفع از نظر مسئولین وزارت راه و ترابری، پلیس راهنمایی و رانندگی و وزارت کشور به میزان ۱۰۰٪ می‌باشد. پایین‌ترین درصد مربوط به وزارت دادگستری و قوه قضائیه به میزان ۷۵٪ می‌باشد. غیر از سازمان‌های ثبت شده در پرسشنامه، مجلس به میزان ۳۱٪ و پلیس راه، بهزیستی، کمیته امداد، آتش‌نشانی، شهرداری، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، سازمان‌های غیردولتی هر کدام به میزان ۱۲٪ و نهاد ریاست جمهوری و مرکز آمار هر کدام به میزان ۶٪ به عنوان سازمان‌های ذی‌نفع از نظر مسئولین معرفی شده‌اند. ۹۴٪ مسئولین نقش سازمان‌های مذکور در زمینه نقشه سیاست‌گذاری سوانح ترافیکی کشور را نامشخص و ۶٪ مشخص ذکر کرده‌اند. از نظر مسئولین در خصوص این که آیا سیاست‌گذاری کشور در سوانح ترافیکی بر اساس رویکرد سازمان بهداشت جهانی^۴ می‌باشد، ۳۱٪ سیاست‌گذاری کشور را بر اساس رویکرد سازمان بهداشت جهانی و ۶۹٪ با رویکردی غیر سازمان بهداشت جهانی اعلام کردند. نمونه‌های مورد بررسی در پاسخ به این پرسش که آیا در حال حاضر برای پیشگیری از سوانح ترافیکی و مدیریت ترافیکی در کشور، سازمان راهبر دارای اختیارات لازم می‌باشد، ۹۴٪ اعلام کرده‌اند که سازمان مسئول فاقد اختیارات لازم بوده و ۶٪ سازمان مسئول را دارای اختیارات لازم ذکر کرده‌اند.

نمایندگان شرکت‌کننده پرسشنامه‌ای نیمه ساختار یافته و مبسوط‌تر تهیه و پس از تعیین روایی و پایایی پرسشنامه، برای افراد کلیدی سازمان‌های ذی‌نفع با مراجعه حضوری کارشناس آموزش دیده طرح، ارایه و توسط افراد مذکور پس از اخذ رضایت تکمیل و جهت پردازش اطلاعات به مرکز تحقیقات ارتقاء ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌ها ارسال شد. پس از جمع‌آوری اطلاعات محتوا و مفاهیم مباحث مورد تحلیل قرار گرفت و برای تعیین تعداد و درصد هر کدام از محتواهای مشابه ارایه شده از نرم افزار SPSS version 11.5 استفاده شد. بر اساس نتایج و با توجه به بیشترین فراوانی و با مقایسه با نقشه سایر کشورها نقشه سیاست‌گذاری کشور به شکل حاضر پیشنهاد شد.

نتایج

جامعه مورد بررسی ۲۶ کارشناس سازمان‌های دولتی و غیردولتی ذی‌نفع با میانگین سنی 41 ± 7 سال با حداقل ۲۷ و حداکثر ۵۴ سال بودند. یافته‌ها نشان داد مشکل ترافیکی بیشتر به علت عدم تفکیک وظایف، نبود ساختار سازمانی و بانک اطلاعاتی مناسب می‌باشد. کمیسیون ایمنی راه با عضویت ۱۳ دستگاه فعالیت می‌کند، اقداماتی را که انجام داده است مجرای قانونی ندارد و خروجی مناسبی هم نداشته و زود بازده هم نبوده‌اند. وزارت راه توانسته نقش سازمان راهبر^۴ را داشته باشد و نیاز به یک سیستم ثبت ملی اطلاعات^۵ سوانح ترافیکی داریم. در حال حاضر در مقوله ایمنی ترافیک، دانشگاه علم و صنعت فعالیت دارد. سازمان پزشکی قانونی به عنوان متولی در جمع‌آوری اطلاعات سوانح، در مسأله سوانح ترافیکی ظاهراً ذی‌نفع نمی‌باشد و برحسب نظر جمع پزشکی قانونی بهترین سازمان برای اطلاعات سوانح ترافیکی است و پیشنهاد شد شبکه آمار پلیس با پزشکی قانونی مرتبط شده و متولی واحدی برای اجرا تعیین شود. بیمه مرکزی در مقوله سوانح ترافیکی با ضرر و زیان مواجه است و پیشنهاد برای افزایش حق بیمه شد. حکومت نیاز دارد که به ایمنی با دیدی اصلاحی نگاه کند. در کشور مراکز تصمیم‌گیری متعددی وجود دارد، قوانین حاکم بازدارنده نیست و پلیس غیر از جایگاه خودش در جایگاه‌های دیگران ایفای نقش می‌نماید. وزارت بهداشت بعد از سانحه وارد عمل می‌شود و نقش رفتار انسانی و تعاملات انسانی با محیط به این حوزه مربوط می‌شود. نیاز است که روانپزشکی نیز در فرهنگ‌سازی ترافیک مشارکت نماید. نقش هیچ سازمانی در مرحله پیش رخداد روشن

⁴ Leading agency

⁵ National Data Capture System

⁶ WHO

جدول ۳- تعداد و درصد پیشنهادات ارایه شده در جهت رفع کاستی‌های اعلام شده درسیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی پیشگیری از سوانح ترافیکی کشور از نظر مسؤولین سازمان‌های ذی‌نفع

تعداد	درصد	پیشنهادات برای رفع کاستی‌ها
۸	۲۱	تصحیح قوانین مرتبط و تعیین حدود وظایف اختصاص اعتبار لازم
۵	۱۲	برنامه‌ریزی دقیق و منسجم
۴	۱۰	حساس نمودن مسؤولین
۳	۸	مدیریت واحد
۳	۸	انجام تحقیقات برای دستیابی به آمار دقیق
۳	۸	تعیین سازمان مسؤل
۲	۵	هماهنگی بین سازمانی
۲	۵	توجه ویژه به پیشگیری خصوصاً در مراحل ساخت خودرو
۱	۳	استفاده از تجارب جهانی
۱	۳	تشکیل سازمان ایمنی راه
۱	۳	استفاده از توانمندی کشور و عزم ملی
۱	۳	ساخت و توسعه جاده‌ها
۱	۳	تربیت رانندگان
۳۸	۱۰۰	جمع

جدول ۴- تعداد و درصد نوع حمایت‌های مورد نیاز برای سازمان مسؤل بر اساس نظر مسؤولین سازمان‌های ذی‌نفع

تعداد	درصد	نوع حمایت
۹	۲۵	تأمین بودجه لازم
۸	۲۲	تدوین قوانین مناسب
۵	۱۴	حمایت دولت، مجلس (سه قوه از سازمان مسؤل)
۴	۱۱	دادن اختیار تام به سازمان
۴	۱۱	حمایت قوه قضائیه برای اجرا
۲	۵	تأمین نیروی انسانی متخصص
۱	۳	دادن آموزش همگانی
۱	۳	حمایت رسانه‌ها
۱	۳	حمایت بیمه
۱	۳	تعریف جایگاه سازمانی
۳۶	۱۰۰	جمع

۵۰٪ افراد جامعه مورد بررسی در خصوص این که آیا سازمان جدیدی برای راهبری پیشگیری از سوانح ترافیکی و مدیریت یکپارچه سوانح در کشور مورد نیاز است، نظر موافق و ۵۰٪ نظر مخالف داشتند. جدول ۵ تعداد و درصد سازمان پیشنهادی برای راهبری و پیشگیری از سوانح ترافیکی را نشان می‌دهد. جدول نشان می‌دهد که بالاترین درصد به میزان ۱۳٪ پلیس راهنمایی و رانندگی و نهاد ریاست جمهوری و کمترین درصد را یک شرکت با اختیارات کامل، سازمان ایمنی راه‌ها و یک سازمان مسؤل پیشگیری از حوادث غیر مترقبه و جنگ، وزارت علوم، وزارت صنایع، کمیسیون ایمنی راه و نهاد رهبری هر کدام به میزان ۱٪ به خود اختصاص داد.

جدول ۶ تعداد و درصد مدیریت‌های توصیه شده در مدیریت یکپارچه کشور را نشان می‌دهد. بر اساس نتایج بالاترین درصد در مدیریت بر مهندسی ترافیک به میزان ۸۱٪ و کمترین درصد در مدیریت بر پارکینگ به میزان ۵۰٪ مشاهده می‌شود. بر اساس نظر تعدادی از نمونه‌های مورد بررسی سه مورد، مدیریت بر امداد و نجات، مدیریت بر ایمنی راه‌ها و مدیریت بر آمار هر کدام به میزان ۶٪ نیز جزء مدیریت‌های توصیه شده در مدیریت یکپارچه کشور پیشنهاد شده است.

جدول ۲ تعداد و درصد کاستی‌های سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی پیشگیری از سوانح ترافیکی را نشان می‌دهد. بر اساس یافته‌ها بالاترین کاستی در عدم سیاست‌گذاری هماهنگ به میزان ۲۷٪ و کمترین کاستی در مصلحت‌اندیشی، عدم کاربرد نتایج یافته‌های علمی به میزان ۳٪ ذکر شده است.

جدول ۱- تعداد و درصد ذی‌نفعان در سوانح ترافیکی از نظر مسؤولین سازمان‌های ذی‌نفع

تعداد	درصد	سازمان
۱۶	۱۰۰	وزارت راه و ترابری
۱۵	۹۴	وزارت صنایع
۱۳	۸۱	وزارت بهداشت
۱۶	۱۰۰	پلیس راهنمایی و رانندگی
۱۵	۹۴	وزارت علوم و آموزش عالی
۱۳	۸۱	وزارت آموزش و پرورش
۱۴	۸۸	پزشکی قانونی
۱۵	۹۴	سازمان بیمه مرکزی
۱۲	۷۵	وزارت دادگستری
۱۶	۱۰۰	وزارت کشور
۱۴	۸۸	هلال احمر
۱۵	۹۴	اورژانس
۱۴	۸۸	نیروی انتظامی
۱۳	۸۱	سازمان صدا و سیما
۱۲	۷۵	قوه قضائیه

جدول ۲- تعداد و درصد کاستی‌های سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی پیشگیری از سوانح ترافیکی از نظر مسؤولین سازمان‌های ذی‌نفع

تعداد	درصد	کاستی‌ها
۸	۲۷	نقص سیاست‌گذاری هماهنگ
۶	۲۰	عدم وجود مدیریت واحد
۴	۱۳	عدم وجود اعتبارات لازم
۳	۱۰	عدم تعیین نقش عوامل مؤثر در سوانح
۳	۱۰	تعیین هماهنگی بین سازمانی
۲	۷	عدم تعیین شرح وظایف سازمان‌های ذیربط
۲	۷	عدم انجام تحقیقات علمی
۱	۳	مصلحت‌اندیشی
۱	۳	عدم کاربرد نتایج یافته‌های علمی
۳۰	۱۰۰	جمع

جدول ۳ پیشنهادات ارایه شده در جهت رفع کاستی‌های اعلام شده در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی پیشگیری از سوانح ترافیکی کشور از نظر مسؤولین سازمان‌های ذی‌نفع را نشان می‌دهد. بر اساس یافته‌ها در جهت رفع کاستی‌ها، تصحیح قوانین مرتبط و تعیین حدود وظایف بالاترین درصد به میزان ۲۱٪ و استفاده از تجارب جهانی، تشکیل سازمان ایمنی راه، استفاده از توانمندی کشور و عزم ملی، ساخت و توسعه جاده‌ها، تربیت رانندگان کمترین درصد به میزان ۳٪ برای هر کدام از پیشنهادات را به خود اختصاص داد. جدول ۴ نوع حمایت‌هایی که برای سازمان مسؤل (مدیریت یک‌پارچه ترافیک و سوانح ترافیکی کشور) مورد نیاز است را نشان می‌دهد. بر اساس یافته‌ها تأمین بودجه لازم بالاترین درصد به میزان ۲۵٪ و پایین‌ترین درصد را دادن آموزش همگانی، حمایت رسانه‌ها، حمایت بیمه، تعریف جایگاه سازمانی هر کدام به میزان ۳٪ را به خود اختصاص داده‌اند.

جدول ۵- تعداد و درصد سازمان پیشنهادی برای راهبری و پیشگیری از سوانح ترافیکی بر اساس نظر مسئولین سازمان‌های ذی‌نفع

سازمان پیشنهادی	تعداد	درصد
پلیس راهنمایی و رانندگی	۱۲	۱۳
نهاد ریاست جمهوری	۱۲	۱۳
وزارت کشور	۱۰	۱۲
یک سازمان واحد متشکل از همه اعضا	۸	۹
مجلس	۸	۹
هیات دولت	۸	۹
وزارت راه و ترابری	۶	۸
قوه قضائیه	۵	۷
شورای سیاست‌گذاری	۴	۴
سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی	۴	۴
وزارت بهداشت	۳	۳
وزارت حمل و نقل	۲	۲
سازمان ایمنی راه‌ها	۱	۱
یک شرکت با اختیارات کامل	۱	۱
یک سازمان مسئول پیشگیری از حوادث غیر مترقبه و جنگ	۱	۱
وزارت علوم	۱	۱
وزارت صنایع	۱	۱
کمیسیون ایمنی راه	۱	۱
نهاد رهبری	۱	۱
جمع	۸۹	۱۰۰

جدول ۶- تعداد و درصد مدیریت‌های توصیه شده در مدیریت یکپارچه کشور بر اساس نظر مسئولین سازمان‌های ذی‌نفع

تعداد	درصد
۱۲	۷۵
۱۲	۷۵
۱۱	۶۹
۹	۵۶
۱۳	۸۱
۱۲	۷۵
۱۰	۶۳
۱۱	۶۹
۱	۷
۸	۵۰
۱۲	۷۵
۹	۵۶
۱۰	۶۳

بحث و نتیجه گیری

یافته‌های پژوهش نشان داد پلیس راهنمایی و رانندگی و نهاد ریاست جمهوری مناسب‌ترین سازمان‌ها برای راهبری و پیشگیری در سوانح ترافیکی کشور می‌باشند. از نظر مسئولین سازمان‌های ذی‌نفع، وزارت راه و ترابری، پلیس راهنمایی و رانندگی و وزارت کشور نقش پر رنگ‌تری نسبت به سایر سازمان‌های ذی‌نفع دارند. نقش سازمان‌های ذی‌نفع در سوانح ترافیکی کشور از نظر مسئولین به میزان بسیار بالایی نامشخص می‌باشد. سیاست‌گذاری کشور در امر سوانح ترافیکی کشور از نظر مسئولین تنها نزدیک به یک سوم در راستای رویکرد سازمان بهداشت جهانی است. گروه کثیری از ذی‌نفعان، سازمان مسئول راهبری و پیشگیری از سوانح ترافیکی را در کشور فاقد اختیارات لازم اعلام کرده‌اند. نبود قانون مدون مورد نیاز را از کاستی‌های سیاست‌گذاری و تصحیح قوانین مرتبط و تعیین حدود وظایف را نیز به عنوان پیشنهاداتی در جهت رفع کاستی‌ها اعلام کرده‌اند. تأمین بودجه لازم نیز در جهت حمایت از سازمان

مسئول به عنوان پر اهمیت‌ترین جنبه حمایتی ذکر شده است. مدیریت بر مهندسی ترافیک نیز نقش پر رنگ‌تری در مدیریت یکپارچه کشور دارد و تشکیل سازمانی با ساختار شورایی توسط رئیس جمهور نیز از پیشنهادات مسئولین سازمان‌های ذی‌نفع در امر سوانح ترافیکی بود.

در سال ۲۰۰۴ که به عنوان سال پیشگیری از سوانح ترافیکی اعلام شده است، سازمان بهداشت جهانی سه رویکرد اپیدمیولوژی، پیشگیری و حمایت را در دستور کار خود قرار داده است. و در زمینه کاهش سوانح ترافیکی پیشنهاد به سلامت عمومی^۷ (که به امر پیشگیری و سلامت، سلامت محوری و اولویت‌بخشی به کاهش مرگ و میر، موارد بستری و عوامل خطرزای محیطی و طراحی اطلاعات توجه دارد)، نقشه سیاست‌گذاری که مؤید سازمان راهبر در پیشگیری از سوانح ترافیکی است و ماتریکس هادون^۸ که عامل انسانی، وسیله نقلیه و محیط را مورد توجه قرار می‌دهد نموده است (۷). در حال حاضر در کشور عوامل اصلی ایجاد تصادف و نقش سازمان‌ها در آن به شکل زیر مشخص می‌شود. در زمینه راه در معابر درون شهری شهرداری(سازمان حمل و نقل و ترافیک)، پلیس، پزشکی قانونی و در معابر برون شهری وزارت راه و پلیس راه ایفای نقش دارند. در زمینه انسان در بعد پیشگیری (آموزش و فرهنگ‌سازی)، وزارت آموزش و پرورش و سازمان صدا و سیما و پس از وقوع شرکت بیمه مرکزی (سیاست‌های پیشگیری و حمایتی)، قوه قضائیه، بهداشت ایفای نقش دارند. در زمینه وسایل نقلیه وزارت صنایع مسؤلیت به عهده دارد. با عنایت به چهارچوب گفته شده عدم وجود ساختار روشن در هدایت و کنترل سوانح ترافیکی در کشور مشاهده می‌شود. در کشور مراکز تصمیم‌گیری متعددی وجود دارد، قوانین حاکم باز دارنده نیست و پلیس غیر از جایگاه خودش در جایگاه‌های دیگران ایفای نقش می‌نماید. در کشورهایی مانند سوئد که موفق به تقلیل و کنترل سوانح ترافیکی شده‌اند دارای ساختار مشخص در سیاست‌گذاری بوده و بر اساس برنامه‌ریزی استراتژیک زمان‌دار و با تعقیب اهداف سالانه به میزان قابل توجهی از میزان سوانح ترافیکی خود کاسته‌اند. در سایر کشورها مثل کانادا دولت فدرال در سطوح حکومتی و استانی نقش سازمان راهبر داشته و پلیس به عنوان بازوی اجرایی با حمایت دادگستری و همکاری سایر سازمان‌های ذی‌ربط در کنترل سوانح ترافیکی فعالیت دارند (۸). در افریقای جنوبی وزارت ملی حمل و نقل عهده‌دار هماهنگی در سوانح

⁷ Public Health

⁸ Haddon Matrix

اورژانس و هلال احمر در کنار پلیس دیده شود. نقش کمیسیون ایمنی راه‌های کشور در همکاری با پلیس نیز مورد نظر قرار گیرد. شوراهای ترافیک نیز در استان‌های کشور پیش‌بینی شود. همچنین پیشنهاد گردید نقش بیمه مرکزی ایران به جای کادرهای مربوط به مدیریت بر خدمات فوریتی و سفرهای شهری در کادر تحقیق و توسعه و فرهنگ‌سازی ترافیک و مدیریت بر تصادفات و ایمنی ترافیک دیده شود. بر اساس نظر معاونت فنی و اجرایی شهرداری دو پیشنهاد ارائه شد: در پیشنهاد اولیه نام گروه مشورتی به شورای ملی ایمنی راه تغییر یابد، رأس هرم ریاست جمهور و سپس وزارت کشور قرار گیرد و پلیس نقش بازوی اجرایی داشته باشد. دبیر شورای مشورتی نیز وزیر کشور باشد. دبیرخانه دائمی برای شورای مشورتی پیش‌بینی شود. کمیته‌های ایمنی راه استانی و منطقه‌ای و محلی نیز پیش‌بینی شود. در تفکیک راه‌های درون شهری، شهرداری و در برون شهری اداره راه اضافه شود. در پیشنهاد بعدی رأس هرم وزارت کشور قرار گیرد و پلیس به عنوان دبیر شورای مشورتی باشد. سایر تغییرات نیز مانند پیشنهاد قبلی بود. از نقاط قوت مطالعه حاضر بدیع بودن طرح و پر اهمیت بودن موضوع مورد بررسی است که می‌تواند در برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری سوانح ترافیکی مورد استفاده قرار گیرد.

نتیجه‌گیری

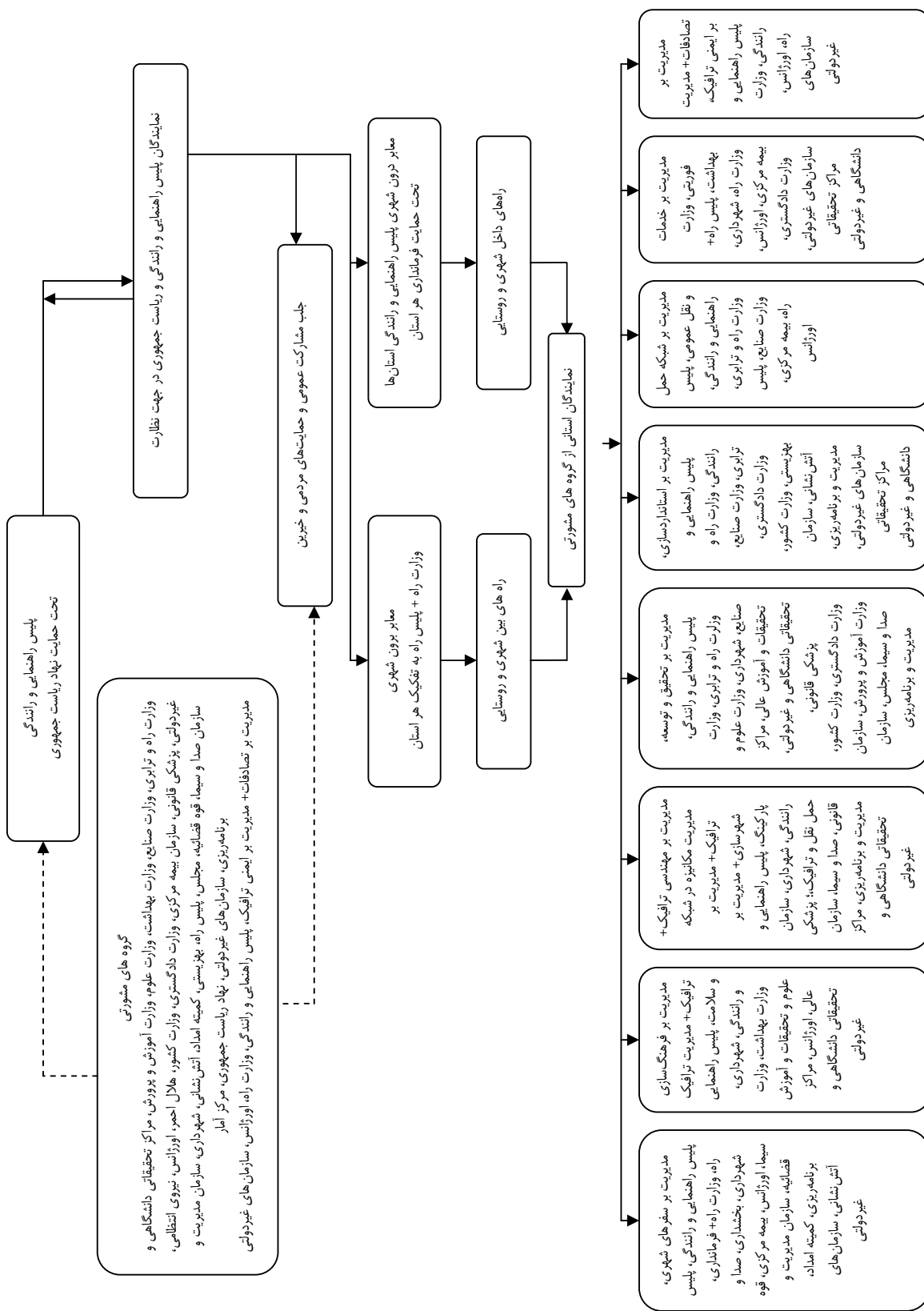
پلیس راهنمایی و رانندگی کشور می‌تواند در صورت تفویض اختیار با داشتن اقتدار کامل، قوانین مدون و شرح وظایف مشخص و بودجه کافی با حمایت مستقیم نهاد ریاست جمهوری در کشور نقش راهبردی و هماهنگ‌کننده در پیشگیری از سوانح ترافیکی کشور را در مراحل قبل از رخداد، رخداد و پس از رخداد عهده‌دار شده و با همکاری کلیه سازمان‌های ذی‌نفع که نقش آنان در برنامه‌ریزی و کنترل سوانح ترافیکی مشخص شده باشد در قالب کمیته مشورتی و همسو با رویکرد سازمان بهداشت جهانی ایفای نقش نماید.

تشکر و قدردانی

نویسندگان مقاله از مرکز تحقیقات کاربردی راهور به خاطر حمایت مالی از طرح سپاسگزاری می‌کند. همچنین مراتب تشکر خود را از نمایندگان محترم تمامی سازمان‌هایی که در این تحقیق مشارکت صمیمانه‌ای داشتند اعلام می‌دارد.

ترافیکی است و یک گروه مشورتی از وزارت اطلاعات و امنیت، دادگستری، صنایع، بازرگانی، بهداشت و آموزش و پرورش در حمایت از این وزارت همکاری دارند و سرمایه این سازمان توسط خزانه‌داری ملی از محل پرداخت‌های کشوری و استانی و مالیات بر سوخت تأمین می‌گردد (۹). در سریلانکا سازمانی که نقش سازمان راهبر را در سوانح ترافیکی بازی می‌کند به عهده سازمان پلیس به همراهی سازمان حمل و نقل بزرگ راه‌ها می‌باشد و در این کشور ذی‌نفعان مرتبط در سوانح ترافیکی شامل وزارت بهداشت، وزارت آموزش، وزارت کار، دانشگاه‌ها، سازمان تربیت بدنی، اعضای از شورای شهر و حمایت سازمان بهداشت جهانی است (۱۰). در ویتنام حکومت ملی مسؤول کنترل سوانح ترافیکی است و طبق برنامه‌ریزی استراتژیک عمل می‌نماید (۱۱). در عمان پلیس سلطنتی در سازمان‌دهی و عملی‌سازی هماهنگی‌های انجمن ایمنی راه نقش مؤثری دارد. در ایسلند نیز پلیس با حمایت حکومت و به کمک سازمان‌های غیردولتی، افراد صاحب نفوذ محلی و رسانه‌ها در کنترل سوانح ترافیکی فعالیت دارد (۱۲). بر اساس نتایج تحقیق و با توجه به نقشه سیاست‌گذاری سایر کشورها پلیس راهنمایی و رانندگی کشور می‌تواند در صورت تفویض اختیار با داشتن اقتدار کامل، قوانین مدون و شرح وظایف مشخص و بودجه کافی با حمایت مستقیم نهاد ریاست جمهوری در کشور نقش راهبردی و پیشگیری سازمان راهبر در سوانح ترافیکی کشور را عهده‌دار شده و با همکاری کلیه سازمان‌های ذی‌نفع که نقش آنان در برنامه‌ریزی و کنترل سوانح ترافیکی مشخص شده باشد در قالب کمیته مشورتی و همسو با رویکرد سازمان بهداشت جهانی ایفای نقش نماید و در نهایت نقشه نهایی سیاست‌گذاری کشور به شکل نقشه ۱ پیشنهاد می‌شود.

در مرحله پایانی طرح، نقشه پیشنهادی برای متخصصین موضوعی ارسال و نظرات آنان جویا شد. بر اساس نظر مدیر مرکز اورژانس تهران نقشه پیشنهادی مناسب و تمام زوایا مورد توجه قرار گرفته است. براساس نظر سرپرست پزشکی قانونی کشور نقشه مناسب بود و پیشنهاد شد که پزشکی قانونی از زیرمجموعه مدیریت بر مهندسی ترافیک حذف و شهرداری به زیرمجموعه مدیریت بر استاندارد سازی و صدا و سیما به مدیریت بر فرهنگ‌سازی ترافیک اضافه شود. بر اساس نظر سرپرست بیمه مرکزی ایران پیشنهاد شد در رأس نمودار سازمان‌ها و نهادهایی مثل وزارت راه و ترابری، وزارت بهداشت،



شکل ۱- نقشه پیشنهادی سیاست‌گذاری در سوانح ترافیکی کشور

References

- 1- World report on road traffic injury prevention -Main messages (2004). [cited 2009 Dec 5]; Available from: URL: <http://whqlibdoc.who.int/publications/2004/9241562609.pdf>
- 2- Naghavi M. *Pattern of mortality in 23 provinces of Iran* (2002). 4th ed. Tehran: Ministry of health; 2005.
- 3- Mental health unit, mental health of injury and accident Payam Helal 2005; 6: 105.
- 4- Nikzad F. *First book in road traffic injury and its damages, causes and suggestion for prevention of outcomes. Recommended with republic of Iranian traffic police*. 2006.
- 5- Road safety: The critical transportation issue in Canada. Overview. Annual report on road safety vision 2010: 2002.
- 6- Grbich C. Phenomenology. In: *Qualitative data analysis An Introduction*. Los Angeles: SAGE publication Ltd Reprinted; 2009: 86.
- 7- Margie P, Richard S, David S. *World report on road traffic injury prevention*. World Health Organization: 2004 (ISBN: 92 4 156260 9).
- 8- Australian transport council (2002-2010). The national road safety. [cited 2009 Nov]; Available from: URL: <http://www.atcouncil.gov.au/documents/atcnrss.aspx>.
- 9- Ministry of transport republic of South Africa (2001-2005). The road safety. [cited 2009 Nov]; Available from: URL: www.arrivealive.co.za.
- 10- National Policy Framework on injury prevention in Srilanka. Ministry of Health, Nutrition and Welfare. 2003; 14-5.
- 11- The prime minister. Decision No. 197/2001/QD-TTg of ratifying the 2001-2010 National policy for accident and injury prevention and fight 2001. Socialist Republic of Vietnam, December 27, 2001.
- 12- Ohman M. What does NTF think? Policy Neff's policy (2006-2007). [cited 2009 Nov]; Available from: URL: www.ntf.se/english/pdf.

A Practical Model of Political Mapping in Road Traffic Injury in Iran in 2008

Soori H^{*1} (PhD), Ainy E¹ (Msc), Movahedinejad AA² (Bs), Mahfozphoor S^{1,3} (PhD), Movahedi M¹ (PhD), Rezazadeh Azari M^{1,4} (PhD), Vafae R¹(MD), Hatamabadi HR^{1,5} (MD), Masoodeinejad MR^{1,6} (PhD),

¹*Safety Promotion and Injury Prevention Research Center, Department of Epidemiology, School of Public Health, Shahid Beheshti University of Medical Sciences, Tehran, Iran*

²*Rahvar research center of NAJA, Tehran, Iran*

³*Department of Health management, School of Public Health, Shahid Beheshti University of Medical Sciences, Tehran, Iran*

⁴*Department of Occupational health, School of Public Health, Shahid Beheshti University of Medical Sciences, Tehran, Iran*

⁵*Emam Hossien Hospital, Shahid Beheshti University of Medical Sciences, Tehran, Iran*

⁶*Department of Environmental Health, School of Public Health, Shahid Beheshti University of Medical Sciences, Tehran, Iran*

Received: 3 Aug 2009, Accepted: 14 Oct 2009

Abstract

Introduction: This study was conducted to assess political mapping in Iran and present a practical model on the state of road traffic injuries (RTIs).

Methods: A phenomenological qualitative study was developed to identify stakeholders on RTI in Iran in 2008. Designed questions were discussed by systematic discussion. After having written consent from main responsible stakeholders, the questionnaire was filled by trained experts about the rationale of the study and was analyzed. In comparison with other countries' political mappings which were found by library and internet searching, political mapping of RTI in Iran was suggested.

Results: The mean age of subjects was 41±7 (range: 27-54) years. Subjects were 26 experts from governmental and nongovernmental organizations. The main proposed leading agencies were traffic police and presidency (13% each). Only 31% of our political mapping is according to approaches of WHO. In 94%, the organizations had unspecified roles; the reason was poor monitoring for RIT in 39%. Lack of adequate authority and lack of suitable legislation, appropriate laws and tasks definition and were 94% and 18% respectively. The most essential policy to overcome the problems was defined as appropriate legislation (21%), and the most frequent type of support that is needed was mentioned to be adequate budget (25%).

Conclusion: Traffic police can play the leading agency role by presidential support and protection by a strong authority, appropriate legislation, defined tasks and adequate budget.

Keywords: Legislation as Topic, Accidents Traffic, Police

Hakim Research Journal 2009; 12(3): 1- 9

*Corresponding Author: Safety Promotion and Injury Prevention Research Center, Research Manager Part, 6th floor, Shahid Beheshti University of Medical Sciences, Parvaneh Street, Evin, Chamran High Way, Tehran, Iran.

Tel: +98- 21- 22439787 Fax: +98- 21- 22439787, Email: hsoori@yahoo.com