

Pathological analysis of crisis management of road accidents in Khorasan Razavi province

Alireza Sanatkah¹ [0000-0002-6663-7317](https://orcid.org/0000-0002-6663-7317) 

Assistant professor, Department of sociology, Kerman Branch, Islamic Azad University, Kerman, Iran,

Abass Babaei nejad [0000-0003-3090-7589](https://orcid.org/0000-0003-3090-7589) 

Assistant professor, Department of management, Kerman Branch, Islamic Azad University, Kerman, Iran,

Abstract:

One of the social issues can be considered road accidents, one of the leading causes of mortality worldwide, and crisis management in all countries makes significant efforts to control it. The present research aims to perform a pathological analysis and examine the lived experiences of Red Crescent personnel regarding the strengths and weaknesses of crisis management strategies for road accidents, taking into account climatic conditions. This research is qualitative and based on phenomenology. Therefore, using deep and open-ended interview techniques along with purposive sampling, necessary data were gathered and organized from 20 officials and personnel of the Red Crescent in Khorasan Razavi province who have direct experience in assisting in road accidents. A semi-structured interview was used as the data collection tool. We used three methods to achieve reliability: member checking, analytical comparisons, and auditing techniques. Coding was conducted in three stages: open, axial, and selective coding. According to the findings, the rehabilitation of young volunteers, fundamental training, and concerned management were identified as the most significant strengths. In contrast, equipment deficiencies, long distances between bases, and organizational discord were considered the major weaknesses of the crisis management programs in the examined area. The increase in accidents, consequences of climatic crises, difficulties in response, management turnover, equipment weaknesses, and driver conditions were identified as consequential damages. Categories such as incident coverage, control centers, operational command, and readiness and rehabilitation were recognized as managerial functions in the crisis of road accidents. Based on the experiences of Red Crescent personnel, the study identified the role of managers, management models, and the interactions between managers and personnel as crucial elements influencing handling road incidents and their impact on preventing road accident crises.

Keywords: road accidents, crisis management strategies, climate change, assessment of actions

¹ Corresponding Author: asanatkah@yahoo.com

آسیب شناسی مدیریت بحران تصادفات جاده ای در استان خراسان رضوی

آسیب شناسی مدیریت بحران تصادفات جاده ای در استان خراسان رضوی

علیرضا صنعت خواه^۲

استادیار و عضو گروه جامعه شناسی، واحد کرمان، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمان، ایران

عباس بابایی نژاد

استادیار و عضو گروه مدیریت، واحد کرمان، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمان، ایران

تاریخ ارسال: ۱۴۰۳/۱۰/۸ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۲/۱۴

چکیده:

یکی از مسائل اجتماعی را می توان تصادفات جاده ای قلمداد کرد که در واقع یکی از مهمترین عوامل مرگ و میر در جهان است و مدیریت بحران در همه کشورها تلاش بسیاری بر کنترل آن دارد. هدف پژوهش پیش رو، آسیب شناسی و بررسی تجربه زیسته پرسنل هلال احمر از نقاط قوت و ضعف استراتژی های مدیریت بحران حوادث جاده ای با توجه به شرایط جوی - اقلیمی است. تحقیق پیش رو از نوع مطالعات کیفی و مبتنی بر پدیدارشناسی است. از این رو با استفاده از تکنیک مصاحبه عمیق و آزاد و با استفاده از تکنیک نمونه گیری هدفمند از ۲۰ نفر از مسئولین و پرسنل هلال احمر استان خراسان رضوی که خود مستقیماً در امداد رسانی در تصادفات جاده ای تجربه داشته اند، داده های لازم گردآوری و تنظیم شده است. از مصاحبه نیمه ساختار یافته به عنوان ابزار گردآوری داده ها استفاده شده است. برای رسیدن به معیار قابلیت اعتماد از سه روش: کنترل یا اعتباریابی توسط اعضا، مقایسه های تحلیلی و استفاده از تکنیک ممیزی بهره گرفته شده است. کدگذاری براساس سه مرحله کدگذاری باز، محوری و گزینشی صورت گرفته است. طبق یافته های حاصله بازخوانی نیروهای جوان داوطلب، آموزش های اصولی و مدیریت دغدغه مند از مهمترین نقاط قوت، ضعف تجهیزات، فواصل زیاد پایگاهی، ناهماهنگی سازمانی از مهمترین نقاط ضعف برنامه های مدیریت بحران در منطقه مورد بررسی محسوب می شوند. از دیاد حوادث، پیامدهای بحران های اقلیمی، دشواری پاسخ دهی، جابه جایی مدیران، ضعف تجهیزاتی و وضعیت رانندگان به عنوان آسیب های پیامدی، مقولاتی از جمله: پوشش حوادث، مراکز کنترلی، فرماندهی عملیاتی و آمادگی و بازخوانی به عنوان کارکردهای مدیریتی در بحران تصادفات جاده ای شناسایی شده است. نتیجه گیری: پژوهش براساس بررسی تجربه پرسنل هلال احمر، نقش مدیران، الگوهای مدیریتی، چگونگی تعاملات مدیران و پرسنل بر چگونگی پوشش حوادث جاده ای و تأثیر آن بر پیشگیری از بحران تصادفات جاده ای را به عنوان مهمترین مقولات مدیریت کارآمد بحران مورد شناسایی قرار داده است.

واژگان کلیدی: تصادفات جاده ای، استراتژی های مدیریت بحران، تغییرات اقلیمی، ارزیابی اقدامات

^۲ نویسنده مسئول: asanatkah@ yahoo.com

مقدمه

در عصر جدید، بحران‌ها واقعی‌تری جدایی‌ناپذیر از ماهیت درونی جوامع شهری و روستایی هستند. مردم شهر نشین در سراسر جهان هر روزه با مخاطراتی رو به رو می‌شوند که منجر به مرگ، آسیب، تخریب اموال و اختلال در فعالیت‌های روزانه آن‌ها می‌شود. این وقایع ناخوشایند، موسوم به حوادث، سوانح و بحران‌ها می‌باشند. حوادث غیر مترقبه در هر زمان و مکانی رخ می‌دهند، این حوادث سالانه باعث مرگ هزاران نفر از مردم جهان و میلیاردها دلار خسارات مالی در کشورهای مختلف می‌شود (ملک حسینی، ۱۳۹۳: ۱۲۱). در اکثر جاده‌های منتهی به شهر و روستا، تصادفات جاده‌ای به یک بحران توسعه و سلامت عمومی تبدیل شده است و پیش‌بینی می‌شود در صورت عدم توجه اعضای جامعه جهانی به ایمنی راه‌ها، این حوادث افزایش یابد. (غرای و همکاران، ۱۳۸۸: ۱۸۹). تصادفات جاده‌ای به عنوان یکی از اصلی‌ترین عوامل مرگ و میر در جوامع انسانی پیامدهای ناگوار، اجتماعی فرهنگی و اقتصادی را به همراه دارد. در بروز تصادفات جاده‌ای عوامل متعددی از جمله: انسان، وسیله نقلیه و شرایط محیطی تأثیرگذار بوده و شرایط محیطی نیز وابسته به وضعیت جوی و رخدادهای طبیعی است که وقوع آن‌ها علاوه بر خسارات فراوان جانی و مالی اختلال در شبکه حمل و نقل و کاهش کارایی آن را در پی دارد. حمل و نقل زمینی به دلیل گستردگی آن و عبور از مناطق با ویژگی‌های متفاوت آب و هوایی و مستعد وقوع حوادث طبیعی در معرض بیشترین آسیب‌های ناشی از بروز این حوادث قرار دارد، (کاظمی، ۱۳۸۸: ۹۹). دیدگاه مردم دنیا اغلب نسبت به تصادفات جاده‌ای و عوارض آن طی سال‌های اخیر تغییر کرده است. در کشورهای صنعتی، حساسیت و نگرانی در مورد آثار سوء حمل و نقل جاده‌ای و عوارض ناشی از آن مانند: آلودگی محیط و هوا، از بین رفتن زیبایی‌های طبیعی، سروصدا، سوانح رانندگی و نظایر آن‌ها افزایش یافته است. (بهتوئی، ۱۳۹۹: ۱۲۸)

آسیب‌های ناشی از تصادفات جاده‌ای هر ساله جان یک میلیون و دویست و پنجاه هزار نفر را در سراسر دنیا می‌گیرد. و حدود ۵۰-۲۰ میلیون آسیب دیده را به جای می‌گذارد و نظام سلامت و اقتصاد کشور را به شدت تحت تأثیر قرار می‌دهد. در این میان بیشترین آمار مرگ و میر مربوط به گروه سنی بین ۲۹-۱۵ سال می‌باشد (انصاری و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۰۳) طبق

آسیب شناسی مدیریت بحران تصادفات جاده ای در استان خراسان رضوی

اعلام پزشکی قانونی، در سال ۱۴۰۳ تعداد تلفات حوادث رانندگی با رشد ۸.۲ درصدی به ۲۰ هزار و ۴۵ نفر رسید که از این تعداد ۱۵ هزار و ۸۵۴ نفر مرد و چهار هزار و ۱۹۱ نفر زن هستند. سال گذشته بیشترین آمار تلفات تصادفات به ترتیب در استان‌های فارس با هزار و ۶۱۴ مورد فوتی، تهران با هزار و ۴۴۹ مورد فوتی و سیستان و بلوچستان با هزار و ۴۳۶ مورد فوتی بود و کمترین آمار تلفات نیز در استان‌های ایلام با ۱۷۳ مورد فوتی، کهگیلویه و بویراحمد با ۲۲۴ مورد فوتی و اردبیل با ۲۴۳ مورد فوتی ثبت شده است.

همچنین ۱۳ هزار و ۷۷۰ نفر در محورهای برون شهری، چهار هزار و ۹۳۰ نفر در مسیرهای درون شهری، هزار و ۱۲۰ نفر در مسیرهای روستایی و مابقی کشته‌ها نیز در سایر مسیرها جان خود را از دست داده‌اند. در سال گذشته بیشترین تعداد جانب‌اختگان حوادث رانندگی با دو هزار و ۵۰ فوتی مربوط به شهریور ماه و کمترین آن با هزار و ۴۱۱ مورد مربوط به ماه بهمن بوده است.

مدیریت بحران برای مواجهه با بحران تصادفات جاده‌ای نیازمند تجربه، آمادگی، مهارت، سرعت عمل، هوشمندی و خلاقیت است. مدیریت بحران فرآیند برنامه‌ریزی و عملکرد می‌باشد که با مشاهده سیستماتیک بحران‌ها و تجزیه و تحلیل آن‌ها در جستجوی یافتن ابزاری برای کاهش اثرات بحران است. (عظیمی، ۱۳۹۸: ۸۷). هرچه سازمان‌های متولی مدیریت بحران نظام مندتر، هماهنگ‌تر، منسجم‌تر و کارا تر باشند، احتمال تبدیل شدن مخاطرات، به بلایا و بحران‌ها کمتر و آسیب‌پذیری شهر نیز پایین‌تر است. یکی از فاکتورهای مهم در حفظ کارایی این سازمان‌ها و مهم‌ترین عامل موفقیت در عملکرد آن‌ها، عدم آسیب‌پذیری این سازمان‌ها در برابر مخاطرات می‌باشد. سازمان‌های آسیب‌پذیرتر، در لحظه وقوع مخاطرات، کارایی خود را از دست داده و نه تنها قادر به مدیریت بحران نخواهند بود بلکه، خود بر بار بحران و آسیب‌پذیری شهر می‌افزایند. بنابراین، گام نخست در مدیریت بحران، اقدامی است که توسط یک سازمان برای حفاظت از خودش در برابر حوادث غیر قابل پیش‌بینی یا موقعیت‌هایی که موفقیت یا عملکرد سازمان را تهدید می‌کند، انجام می‌شود. بنابراین در زمان وقوع بحران، اگر سازمان‌های مربوطه دارای یک الگوی مدیریتی کارآمد و مناسبی نباشند، نمی‌توانند در برابر آن حادثه غیر مترقبه کارایی لازم و قابل قبولی را از خود نشان دهند (نیلی، ۱۳۹۶: ۲۳).

...پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال نوزدهم، شماره اول، بهار ۱۴۰۴

از میان شرایط محیطی که ایمنی حمل و نقل را تحت تأثیر قرار می‌دهند می‌توان به پدیده‌های جوی و رویدادهای طبیعی اشاره نمود که در سال‌های اخیر توجه بسیاری از محققان را در جهان به خود معطوف داشته است. هر چند ممکن است این حوادث عامل اصلی در وقوع تصادفات محسوب نشود، اما بدون تردید یکی از عوامل عمده محیطی در بروز تصادفات به شمار می‌رود (کلانتری، ۱۳۸۹) در کشورمان ایران، بیش از نصف مساحت کشور در مناطق خشک و در معرض بیابان‌زایی و طوفان ماسه است و همه ساله بروز طوفان ماسه‌ای می‌شود که خود باعث ایجاد خطراتی چون: از بین رفتن زمین‌های کشاورزی، شیوع بیماری‌ها، صدمه به تأسیسات راه و ساختمان، تخریب تأسیسات و تجهیزات زیربنایی و آسیب‌های زیست محیطی در شهرها و روستاها می‌گردد. طوفان ماسه در مناطق خشک و نیمه خشک کشور، مشکلاتی را برای رانندگان در طول راه‌های ارتباطی ایجاد می‌کند و هر ساله باعث تصادفات و ترافیک‌های زنجیره‌ای می‌شود (کلانتری خلیل آباد، ۱۳۸۷)

یکی از سازمان‌هایی که بطور مستقیم و مستمر در مقابله با هر بحران نقش فعالی دارد، سازمان هلال احمر می‌باشد. زمانی این سازمان می‌تواند نقش خود را بخوبی ایفا نماید که در زمان قبل از وقوع بحران، به یک الگوی مناسب مدیریتی دست یافته باشد تا در زمان وقوع حادثه، به صورت یکپارچه، هماهنگ و با در نظر گرفتن همه‌ی جوانب بحران، دست به هر گونه اقدامی بزند. هدف اصلی پژوهش پیش رو آسیب‌شناسی (نقاط قوت و ضعف) مدیریت بحران تصادفات جاده‌ای با توجه به شرایط جوی-اقليمی در راه‌های استان خراسان رضوی از نظر پرسنل اورژانس این استان است. دیگر اهداف پژوهش بدین قرارند:

- واکاوی تجربه زیسته پرسنل و مسئولین هلال احمر استان خراسان رضوی در زمینه امداد رسانی به آسیب دیدگان تصادف‌های جاده‌ای با توجه به شرایط جوی-اقليمی؛
- واکاوی مسائل و مشکلات هلال احمر استان خراسان رضوی در امداد رسانی به مصدومان تصادف‌های جاده‌ای با توجه به شرایط جوی-اقليمی؛
- واکاوی نقاط قوت و ضعف استراتژی‌های بکار گرفته شده در مدیریت بحران‌های تصادفات جاده‌ای با توجه به شرایط جوی-اقليمی

آسیب شناسی مدیریت بحران تصادفات جاده ای در استان خراسان رضوی

• واکاوی پیامدهای بحران‌های اقلیمی بر مدیریت کارآمد بحران تصادفات جاده‌ای

در زمینه نوآوری تحقیق می‌توان به این موضوع اشاره کرد که براساس برنامه مدیریت بحران کشور (مصوب سال ۱۳۹۸)، تأکیدی بر برنامه استانی کاهش خطر حوادث و سوانح شده است. براساس این برنامه، اداره کل مدیریت بحران استان با رعایت قوانین و مقررات و با مشارکت همه دستگاه‌های مسئول موضوع ماده ۲ این قانون متناظر در استان، باید برنامه ملی کاهش خطر حوادث و سوانح را تهیه کرده و شناخت مخاطرات، آسیب‌پذیری‌ها، ظرفیت‌ها و راهکارهای کاهش خطر استان را در اولویت قرار دهد. همچنین در این برنامه بر ارتقای توانایی شناسایی مخاطرات و درک خطر حوادث و سوانح در کشور از جمله تهیه اطلس ملی مخاطرات طبیعی، تدوین برنامه‌های کاهش خطر حوادث و سوانح استانی برای تصویب ستاد ملی تأکید شده است. بر این اساس نوآوری تحقیق در این است که پژوهش در قالب یک پژوهش کاربردی تلاش دارد، نخست براساس تجربه زیسته پرسنل و مسئولین هلال احمر، مهمترین مسائل و مشکلات در زمینه عملیات امداد و نجات را مورد بررسی قرار داده و همچنین نقاط قوت و ضعف را در مواردی: از جمله کیفیت خدمات‌رسانی و راهبردهای به کار گرفته شده توسط نیروهای هلال احمر را احصاء کند و در نهایت براساس مسائل و مشکلات موجود، تجهیزات و امکانات لازم را برای مدیریت کارآمد مخاطرات تصادفات جاده‌ای را پیش‌بینی کند. سؤال اصلی تحقیق این است که مدیریت کارآمد بحران تصادفات جاده‌ای (با توجه به شرایط جوی-اقلیمی در جاده‌های استان خراسان رضوی) دارای چه چالش‌هایی (نقاط قوت و ضعف‌ها) است؟

پیشینه تحقیق

احسان پور و همکاران (۱۴۰۲: ۶۱) در ارزیابی تأثیر روش‌های اجرایی مدیریت برنامه‌ریزی شهری در ارتقای انضباط ترافیکی به این نتیجه می‌رسد که راهکارهای مدیریتی شامل: استفاده از ظرفیت دوربین‌های نظارتی و ثبت هوشمند تخلقات، حمل-ونقل عمومی با رویکرد هوشمندسازی شامل بهره‌مندی از سامانه پیشرفته مدیریت ترافیک، اصلاح هندسی و ارتقای ایمنی معابر شامل: تخصیص بودجه کافی جهت رفع نقاط پرتصادف و بهبود زیرساخت‌های شهری در حوزه ترافیک و آموزش مقررات ایمنی با استفاده از ظرفیت فضای مجازی در راستای ارتقای فرهنگ صحیح رانندگی بیشترین

...پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال نوزدهم، شماره اول، بهار ۱۴۰۴

تأثیر را دارند. آراد اکبری و همکاران (۱۴۰۱: ۸۳) در تحلیل فضایی تصادفات معابر درون شهری به این نتیجه می‌رسد که تصادفات رانندگی اغلب در زمستان و تابستان رخ می‌دهد. علاوه بر این، تصادفات عمدتاً در دو بازه زمانی، ۱۴:۰۰ تا ۱۵:۰۰ و ۱۹:۰۰ تا ۲۳:۰۰ رخ می‌دهد. نقاط حادثه‌خیز اغلب در تقاطع‌های بخش‌های شمالی و غربی منطقه ۵ تهران بزرگ و بخش‌های مرکزی، نزدیک چهارراه‌ها و گذرگاه‌های غیرمجاز متمرکز هستند.

سادات حسینی و همکاران (۱۳۹۹: ۷۳) در بررسی تأثیر گرد و غبار بر تصادفات جاده‌ای در روزهای وقوع گرد و غبار با روزهای دیگر نشان داد که گرد و غبار بر علت تامة تصادفات نیز تأثیر دارد و باعث افزایش تصادفات به علت عدم توجه به جلو و تخطی از سرعت مطمئنه می‌شود. گهرپور و همکاران (۱۴۰۰: ۱۳۵) در بررسی عملکرد دسترسی‌ها در تصادفات جاده‌ای (مورد مطالعاتی استان اصفهان) به این نتیجه می‌رسد که وجود دسترسی‌های نامناسب و احداث نقاط دسترسی غیر اصولی، باعث وقوع تصادف‌های متعدد در راه‌های کشور می‌شود. بهتوئی و همکاران (۱۳۹۹: ۱۲۷) در داده کاوی تصادفات جاده‌ای شمال غرب تهران نشان می‌دهد که اصلی‌ترین علت تصادفات جاده‌ای عامل انسانی و عدم توه به جلواست، ولی شرایط جوی به عنوان عامل اصلی وقوع تصادفات مطرح نیستند ولی تشدید تصادفات را در پی خواهند داشت، و معابر راه‌ها در وقوع تصادفات و شدت آن‌ها مؤثرند. رنگریز (۱۳۹۸: ۱۹) در مدل‌سازی کاهش خسارت‌ها در تصادفات جاده‌ای الگو با ثبت اطلاعات دریافتی به این نتیجه می‌رسد که قبل از لحظه برخورد کردن از کلیه حسگرهای کار گذاشته شده در خودرو و هم چنین با پردازش و تفسیر آن‌ها، اطلاعات مفیدی را در اختیار پلیس و شرکت‌های بیمه‌ای قرار می‌دهد. عبدالهی و همکاران (۱۴۰۲: ۱-۲۴) در ارائه مدل جامع مدیریت راهبردی بحران در تصادفات جاده‌ای با رویکرد داده‌بنیاد به این نتیجه می‌رسد که دو عامل "مدیریت عوامل انسانی در رانندگان و سرنشینان خودروها" و "کنترل، مدیریت و پیشگیری از نواقص فنی وسایل نقلیه" به عنوان عوامل علی، "کنترل، مدیریت بهبود وضعیت فنی و امکانات جاده‌ها" به عنوان عوامل زمینه‌ای، "مدیریت بهینه و پیش‌بینی شده شرایط جوی" و "سیاست‌گذاری ایمنی مدیریت جاده‌ای در نهادهای بالادستی و الزام به رعایت همه جانبه آن" به عنوان عوامل مداخله‌گر و "مدیریت کلیه عوامل دخیل در تصادفات و هماهنگی بین کلیه ارگان‌های دخیل در

آسیب شناسی مدیریت بحران تصادفات جاده ای در استان خراسان رضوی

بهبود و مدیریت بحران‌های ترافیکی جاده‌ها^۱ معرفی می‌شود. کی منش و همکاران (۱۳۹۳: ۱) در مدیریت بحران تصادفات جاده‌ای در روزهای برفی و بارانی به این نتیجه می‌رسد که اثرات باران و برف بر تعداد تصادفات جرحی بیشتر از تعداد تصادفات فوتی می‌باشد.

موسوی و همکاران (۱۳۸۹: ۲۹) در مدیریت بحران در تصادفات رانندگی در شهر یزد به این نتیجه می‌رسد که تشکیل یک واحد مدیریت ایمنی و برقراری سازماندهی، تشکیل پایگاه‌های اطلاعات و آمار تصادفات، ارتقای آگاهی عمومی در راستای ایمنی، بهبود ایمنی شبکه معابر و تقاطع‌ها، استفاده از وسایل نقلیه ایمن‌تر، بهره‌گیری از فناوری‌های نوین سیستم حمل و نقل هوشمند جهت نظارت بر تخلفات، تکمیل و توسعه طراحی و جانمایی علائم، تابلوها و تجهیزات ایمنی راه‌ها، ساماندهی تردد موتورسیکلت سواران در جهت بهبود وضعیت ایمنی و کاهش میزان تصادفات شهر یزد بیشترین تأثیر را داشته باشند.

ایز لر^۳ (۲۰۲۴) در توسعه مدل‌های پیش‌بینی فرکانس تصادفات برای جاده‌های شهری سائوپائولو برزیل به این نتیجه می‌رسد که سرعت وسیله نقلیه، حجم ترافیک، کاربری زمین در تصادفات اهمیت دارد. التماسی (۲۰۲۴) در بررسی رابطه بین سرعت باد، شرایط اقلیمی و تصادفات جاده‌ای در ایران به این نتیجه می‌رسد که سرعت باد تأثیر مستقیم و معناداری بر نوع تصادفات (کشنده یا غیرکشنده) ندارد، اما بر نوع برخورد در تصادفات جاده‌ای تأثیر می‌گذارد. عبدالرشید (۲۰۲۴) در تحلیل نقش هوش مصنوعی در پیش‌بینی تصادفات جاده‌ای این فناوری برای تعیین و تجزیه و تحلیل اهمیت و وابستگی عوامل خطر به شدت دقیق است. نانجوندا^۴ (۲۰۲۱) در تأثیر پروفایل‌های اجتماعی-اقتصادی بر بحران سلامت عمومی حوادث ترافیکی: یک مطالعه کی در هند به این نتیجه می‌رسد که عوامل اقتصادی-اجتماعی به عنوان یک عامل کلیدی بر بروز تصادفات جاده‌ای به ویژه در بین جوانان محروم، نقش دارد. حبیبزاده (۲۰۲۴) در ارائه مدل‌های شبکه عصبی مصنوعی بر اساس تئوری‌های بهینه برای پیش‌بینی شدت تصادفات در جاده‌های روستایی ایران به این نتیجه می‌رسد که تراکم دسترسی، خطر کنار جاده و عرض جاده به عنوان

Cassiano Augusto Isler³

Nanjunda, D. C⁴

...پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال نوزدهم، شماره اول، بهار ۱۴۰۴

مهم‌ترین متغیرها در تصادفات شناسایی شدند. التماسی (۲۰۲۴بی) در پیش‌بینی نوع تصادفات جاده‌ای بر اساس دمای هوا در ایران: یک مدل پیش‌بینی‌کننده برای الگوهای تصادف ارائه می‌کند.

مرور بر نظریات

در جامعه‌شناسی شهری، علت‌های وقوع بحران‌های طبیعی و انسان‌ساز با توجه به نقش عملکردی آنها به سه گروه اصلی، زمینه‌ساز و بازدارنده تقسیم می‌شود. علل اصلی، علت‌هایی هستند که نقش مؤثری در بروز واقعه دارند که می‌توانند آشکار یا پنهان باشند. علت‌های زمینه‌ساز، عللی هستند که ضمن اثرگذاری بر علل اصلی از خاصیت تسهیل‌کنندگی برخوردار می‌باشند که معمولاً به صورت ظاهری نیز بروز می‌نماید. علت‌های بازدارنده، عللی را شامل می‌شوند که در جلوگیری از توسعه بحران نقش آفرین هستند (قصری، ۱۳۸۷: ۲۹۷).

علم جامعه‌شناسی در حوزه جامعه‌شناسی شهری، در مواجهه با مخاطرات (طبیعی و غیر طبیعی) با حوزه علمی دیگری با عنوان مدیریت بحران، ارتباط می‌یابد که بر این اساس می‌توان گفت که مدیریت بحران، از اصطلاحات بین‌رشته‌ای (جامعه‌شناسی و علم مدیریت) است که به مجموعه‌ای از فعالیت‌ها، چاره‌جویی‌ها و دستورالعمل‌هایی اطلاق می‌گردد که مدیریت یک سازمان (با توجه به نقش عوامل اجتماعی-فرهنگی)، در چالش با بحران انجام می‌دهد و هدف آن کاهش روند، کنترل و رفع بحران است. مدیریت بحران دانشی کاربردی است که طی آن با مشاهده نظام‌مند بحران‌ها و تجربه و تحلیل آن‌ها، می‌توان پیشگیری‌های لازم را انجام داد و در صورت بروز بحران، در خصوص کاهش اثرات، امدادرسانی سریع و بهبود و بازسازی اوضاع اقدام کرد. همچنین مدیریت بحران به مجموعه‌ای از مهارت‌ها یا فرایندهای تحقیقی گفته می‌شود که در هنگام وقوع مخاطرات غیر متعارف یا وضعیت مشکل به کار گرفته می‌شود تا تعادل به سیستم باز گردد. بنابراین مدیریت بحران به مجموعه طرح‌ها و روش‌های پیشرفته و خاصی گفته می‌شود که برای پیشگیری و مهار بحران مورد استفاده قرار می‌گیرند (برنجکار، ۱۳۹۸: ۲).

در مدیریت بحران سعی بر این است تا با کمک گرفتن از تجربیات گذشته و شناخت دقیق پدیده‌های طبیعی و محیطی، نسبت به پیش‌بینی و پیشگیری حوادث غیر مترقبه و جلوگیری از غافل‌گیری

آسیب شناسی مدیریت بحران تصادفات جاده ای در استان خراسان رضوی

اقدام کرد تا بتوان خسارت های ناشی از آن ها را به حداقل ممکن کاهش داد. از اینرو چرخه مدیریت بحران از دوران قبل از وقوع حادثه شروع و تا به مرحله عادی سازی و بازسازی ادامه می یابد (حبیب زاده و جوادیان، ۱۳۸۹). صاحب نظران چرخه کاملی برای مدیریت بحران تعریف کرده اند. در این چرخه مدیریت بحران دارای ۶ مرحله است که این مراحل به ترتیب عبارتند از:

۱- مرحله تحلیل خطرپذیری شامل (بررسی تاریخچه بحران- تحلیل مخاطرات- تحلیل آسیب پذیری)،

۲- مرحله پیشگیری و کاهش اثرات مخرب بلایا،

۳- مرحله آمادگی،

۴- مرحله پیش بینی و هشدار اولیه،

۵- مرحله پاسخگویی

۶- مرحله بازیابی.

چهار مرحله نخست در مرحله قبل از وقوع، مرحله پنجم در مرحله هنگام وقوع و مرحله ششم در مرحله وقوع قرار دارند (بصیریان جهرمی و همکاران، ۱۳۹۴: ۵۹).

مدیریت بحران شامل سه فاز قبل، حین و بعد از وقوع بحران است. طبیعی است که بهترین روش برای مقابله با بحران، جلوگیری از رخداد آن است. اگر کانون های خطر که می توانند آغازگر بحران باشند، شناسایی و اقدام به حذف یا مهار آن ها شود، هرگز بحرانی به وقوع نخواهد پیوست که نیاز به مقابله با آن باشد پس اقدامات قبل از وقوع همانند ارزیابی ریسک و شبیه سازی پیامد آتش سوزی می تواند بسیار کارساز باشد. (حبیب زاده، ۱۳۸۹: ۱۰۵-۱۰۷)

روش

پژوهش حاضر کیفی و از نوع پدیدارشناسی است. روش پدیدارشناسی به بررسی تجربیات واقعی افراد می پردازد (رومانی و همکاران، ۱۳۹۹: ۱-۱۶) با استفاده از نمونه گیری هدفمند تعداد ۲۰ نفر از پرسنل و مسئولین هلال احمر استان خراسان رضوی انتخاب شدند. در این روش افراد بر پایه ملاک های از پیش تعیین شده (هومن، ۱۳۸۹: ۴۶) در رابطه با پرسش پژوهش انتخاب شدند. جامعه هدف در پژوهش شامل: تمامی مسئولین و پرسنل هلال احمر در استان خراسان رضوی است. بر این اساس تعداد مشارکت کنندگان در پژوهش بر اساس اشباع نظری تعیین شد. محدوده سابقه

...پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال نوزدهم، شماره اول، بهار ۱۴۰۴

شرکت‌کنندگان در مصاحبه بین ۴ تا ۲۹ سال بوده است. روش گردآوری اطلاعات با توجه به اینکه سؤالات مورد پرسش تا حدی مشخص بودند، مصاحبه نیمه ساختار یافته است، که اصلی‌ترین روش جمع‌آوری اطلاعات در پژوهش پدیدارشناسی است. زیرا موقعیتی را فراهم می‌آورد تا شرکت‌کننده دیدگاه خود را نسبت به دنیا آن‌طور که تجربه کرده با استفاده از زبان و لغات خاص خود تشریح کند (رومانی، ۱۳۹۹: ۵). تأیید همکاران پژوهش، مهمترین ملاک برای ایجاد اعتبار در تحقیقات کیفی است. در پژوهش حاضر، تأیید همکاران تحقیق به دو شکل رسمی و غیررسمی انجام شد. برای مثال در پایان مصاحبه، محقق آنچه که گفته شده بود را خلاصه می‌کرد و می‌پرسید: آیا یادداشتهای محقق به طور صحیح، منعکس‌کننده وضعیت شخص هستند یا خیر؟ سپس پیش‌نویس گزارش تحقیق با اعضاء برای ارائه نظر به اشتراک گذاشته شده است. همچنین، سعی شده تا با اختصاص زمان مناسب جهت جمع‌آوری داده‌ها، تلفیق روش‌ها و بازنگری مشارکت‌کنندگان این اصل مهم رعایت شود. بازنگری مشارکت‌کنندگان به این ترتیب بود که برگه‌هایی حاوی متن مصاحبه در اختیار مصاحبه‌شوندگان قرار گرفت تا هر جا که لازم است توضیحی به آن اضافه و یا هر عبارتی که به نظر آنان منطبق بر اظهاراتشان نیست، حذف و یا اصلاح گردد. به منظور رعایت اصل تأییدپذیری داده‌ها، تلاش شده تا از هر گونه سوگیری در فرآیند مصاحبه و استخراج نتایج خودداری شود و در نهایت جهت افزایش قابلیت اطمینان که عبارتند از: کفایت روند تجزیه و تحلیل و تصمیم‌گیری، از راهنمایی و نظارت دو نفر از اساتید با مدرک دکتری جامعه‌شناسی و سه نفر با مدرک دکتری مدیریت که در روش تحقیق کیفی تسلط داشته‌اند، استفاده شده است. جهت انجام مصاحبه پژوهش، پس از اینکه شرکت‌کنندگان تمایل خود را جهت انجام مصاحبه نشان دادند، جریان مصاحبه شروع شد. هر مصاحبه حدود ۳۵ تا ۶۰ دقیقه به طول انجامید. ابتدا قبل از ارائه سؤالات، توضیحات لازم در ارتباط با مسأله و اهداف پژوهش و همین‌طور پیامدها و کاربرد نتایج پژوهش به آن‌ها ارائه شد. در مرحله بعدی به مصاحبه‌شوندگان اطمینان داده شد که اصالت شخصی آن‌ها در فرایند تجزیه و تحلیل داده‌ها هیچ نقشی ندارد و تنها محتوای پرسش و پاسخ‌ها مورد نیاز است. زمان انجام مصاحبه برای هر فرد با توجه به ساعت کاری و زمان اوقات فراغت هر فرد بود. در جریان مصاحبه برای مصاحبه‌شوندگانی که اجازه ضبط صدا داده بودند، مصاحبه‌ها ضبط و سپس به روی کاغذ آورده شدند و برای سایر مصاحبه‌شوندگان هم زمان با ارائه پاسخ به یادداشت‌برداری پرداخته شد. تجزیه و تحلیل داده‌ها براساس سه مرحله کدگذاری باز، محوری و گزینشی صورت گرفته است.

آسیب شناسی مدیریت بحران تصادفات جاده ای در استان خراسان رضوی

جدول: ۱ ویژگی های مشارکت کنندگان در پژوهش

ردی ف	جنسیت	تاهل	سابقه کاری	مسئولیت	تحصیلات و رشته تحصیلی
1	مرد	متاهل	15 سال	مسئول پایگاه جاده ای و مربی امداد	کارشناسی امداد سوانح
2	مرد	مجرد	5 سال	نجاتگر پایگاه جاده ای	کارشناسی فوریت های پزشکی
3	مرد	متاهل	25 سال	معاونت امداد و نجات استان	کارشناسی امداد سوانح
4	مرد	مجرد	8 سال	نجاتگر تیم واکنش سریع استان و مربی امداد	کارشناسی ارشد عمران
5	مرد	متاهل	22 سال	مسئول پایگاه های امداد استان و مربی امداد	کارشناسی امداد سوانح
6	مرد	متاهل	7 سال	کارشناس حوزه آموزش استان و مربی امداد	کارشناسی ارشد روانشناسی تربیتی
7	مرد	متاهل	10 سال	مسئول پایگاه امداد جاده ای و مربی امداد	کارشناسی ارشد مدیریت بحران
8	مرد	متاهل	20 سال	معاونت آموزش و پژوهش استان	کارشناسی ارشد روانشناسی تربیتی
9	مرد	متاهل	10 سال	نجاتگر تیم واکنش سریع استان و مربی امداد	کارشناسی زراعت
10	مرد	مجرد	8 سال	مسئول پایگاه امداد جاده ای	کارشناسی ارشد روانشناسی
11	مرد	مجرد	7 سال	نجاتگر تیم واکنش سریع استان	کارشناسی امداد و سوانح
12	مرد	مجرد	5 سال	نجاتگر پایگاه امداد جاده ای	کاردانی عمران
13	مرد	متاهل	5 سال	نجاتگر پایگاه امداد جاده ای	کارشناسی فوریت های پزشکی
14	مرد	متاهل	7 سال	نجاتگر تیم واکنش سریع استان و مربی امداد	کارشناسی امداد سوانح
15	مرد	متاهل	17 سال	مسئول تیم واکنش سریع استان و مربی امداد	کارشناسی ارشد سوانح طبیعی
16	مرد	متاهل	20 سال	مدیرعامل جمعیت هلال احمر استان	دکتری مدیریت برنامه ریزی
17	مرد	متاهل	12 سال	رئیس اداره آموزش های تخصصی	دکتری جغرافیا شهری
18	مرد	متاهل	7 سال	نجاتگر تیم واکنش سریع استان	کارشناسی حقوق
19	مرد	متاهل	9 سال	رئیس شعبه جمعیت شهرستان	کارشناسی ارشد روانشناسی
20	مرد	متاهل	15 سال	مسئول امداد و نجات شهرستان	کارشناسی ارشد عمران سازه

....پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال نوزدهم، شماره اول، بهار ۱۴۰۴

نمونه ای از مراحل کدگذاری سطح اول و دوم داده‌ها بدین قرار است:

جدول ۲: کد گذاری باز نقش مسائل مدیریتی-اجتماعی-فرهنگی و اقتصادی در مدیریت بحران

کد اولیه	مفاهیم
بحث زیرساختی (جاده‌ها) کیفیت پائین خودروها وضعیت اقتصادی قاچاق سوخت	از نظر مسائل مدیریتی اجتماعی فرهنگی در زمینه مدیریتی بیشتر بحث زیر ساختی است که می‌تواند نقش داشته باشد. بحث اینکه از نظر کیفیت جاده‌های ما بسیار کیفیت پایینی دارند و این که میشه گفت تقریباً هشتاد درصد جاده‌های ما دو طرفه هستند که خوب این یک نقش مهمی در حوادث دارد و از طرفی هم با توجه به وضعیت بد اقتصادی این منطقه که جزء مناصق محروم است و خوب خیلی‌ها روی می‌ارن به بحث قاچاق سوخت و رانندگی خطرناکی دارن در این جاده‌ها باعث افزایش حوادث می‌شود. بحث اقتصادی بحث اینکه مردم توانایی خرید خودرو با کیفیت و خودرو خوب رو ندارن این می‌تونه در واقع نقش داشته باشه هر چه کیفیت خودر بالاتر باشه هر چه خودرو به روزتر باشن تعداد حوادث کمتر میشه

یافته‌ها

در زمینه آسیب‌شناسی مدیریت بحران حوادث جاده‌ای در منطقه مورد بررسی، بهتر است ابتدا به بررسی نقاط قوت و ضعف استراتژی‌های به کار گرفته شده در مدیریت بحران تصادفات جاده‌ای پرداخته شود. یکی از مهمترین این استراتژی‌ها، استراتژی آموزش و اقدام سریع به عنوان مقوله اصلی است که با زیرمقولاتی از جمله: روحیه داوطلبانه، آموزش پرسنل و اقدام سریع مشخص می‌شود. اما

جدول ۳: استراتژی‌های بکار گرفته شده در مدیریت بحران های تصادفات جاده ای

مفاهیم	مقوله فرعی	مقوله اصلی
تعداد زیاد داوطلبینی هلال احمر/همدلی و هم افزایی مدیران/نیروهای متخصص جوان/روحیه داوطلبانه در هلال احمری‌ها/ نیروی جوان و تلاش برای رفع بحران حتی با گذاشتن انرژی و توان بیش از حد باعث	روحیه داوطلبی	استراتژی آموزش و اقدام سریع
آموزش هایی که به نجاتگران داده شده/ کارگروه های امدادی/ آموزش تخصصی نیرو ها	آموزش پرسنل	
اقدام سریع پلیس، هلال احمر، مدیریت بحران، راهدار	اقدام سریع	

آسیب شناسی مدیریت بحران تصادفات جاده ای در استان خراسان رضوی

درباره نقاط ضعف این استراتژی می توان به مقولات اصلی عدم بروزرسانی تجهیزاتی، مشکل فواصل جاده ای، مشارکت نامطلوب تیمی، بی توجهی به رویکرد علمی، ضعف های آموزشی، عدم شناخت مسائل اقلیمی در برخی مدیران اشاره کرد. جدول زیر نقاط ضعف برنامه را در موارد مطروحه به طور خلاصه مطرح می کند:

جدول ۴: نقاط ضعف استراتژی های بکار گرفته شده در مدیریت بحران های تصادفات جاده ای

مفاهیم	مقوله فرعی	مقوله اصلی
تجهیزات فرسوده است که خیلی به روز نشده/ فرسودگی تجهیزات و عدم توانایی برای بهبود بخشیدن به آن	تجهیزات قدیمی	عدم بروزرسانی تجهیزاتی
بحث فواصل پایگاه های امدادی/ استانداردش چیزی حدود هر سی و پنج کیلومتر/ نبود پایگاه حتی تا صد و پنجاه تا دویست کیلومتر / کمبود پایگاه/ فاصله جاده ها. کمبود تجهیزات ما، کمبود پایگاه های	فواصل پایگاهها	مشکل فواصل جاده ای
نبودن کار تیمی ، استفاده از نیروی داوطلب، ، دانش ناکافی /جمع گریزی/عدم تحمل کار تیمی	بی اهمیتی به کار تیمی	مشارکت نامطلوب تیمی
ضعف ارزیابی و کار علمی /ضعف کار علمی/بی توجهی مدیران به پژوهش های علمی/بی توجهی به دانش مدیریت بحران	عدم احساس نیاز به یافته های علمی	بی توجهی به رویکرد علمی
نبود آموزش های درست و استاندارد /هر امدادگر باید از نظر آموزش ها به روز رسانی بشود /در امر پیشگیری کار زیادی نمیشود	آموزش ناکافی	ضعف های آموزشی
عدم بازخوردی موثری /خیلی از مدیران ارگان هامون داخلی نیستند و عدم آگاهی با شرایط اقلیمی / شرایط جاده ها/لرزم یک مدیریت خلاقانه / لزوم آشنایی با جغرافیای استان /لرزم مدیریت عمل گرایانه /مدیران در هلال احمر تنها قادر به برنامه ریزی آموزشی هستند /در پیشگیری از بحران های اقلیمی، مدیران سایر ادارات نقش برنامه ریزی و اجرای اقدامات پیشگیری دارند.	ضعف مدیریتی	عدم شناخت مسائل اقلیمی در برخی مدیران

از نظر مشارکت کننده شماره ۱ " نقاط قوت می توان به بحث آموزش تخصصی نیروها اشاره کرد" مشارکت کننده ۹ "می توان به تعداد زیاد داوطلبینی که هلال احمر دارد، اشاره کرد" و مشارکت کننده ۶ "به بحث کار گروه های امدادی که تشکیل می شود، اشاره می کند. " مشارکت کننده ۲ می گوید " اولین نقطه قوت استان ما همدلی و هم افزایی است. مدیران ما پلیس، هلال احمر، مدیریت بحران، راهدار اگر حادثه ای ایجاد شود هر کاری از دست شون بریاد سریع انجام می دهند." مشارکت کننده ۱۲ " به بحث تجهیزات فرسوده (اشاره می کند) که خیلی به روز نشده است" مشارکت کننده ۱۹ معتقد است " بعد از

...پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال نوزدهم، شماره اول، بهار ۱۴۰۴

چندین سال، بحث فواصل پایگاه‌های امدادی شاید در استانداردش چیزی حدود هر سی و پنج کیلومتر باشد ولی ما مکان‌هایی را داریم که تا صد و پنجاه کیلومتر حتی دویست کیلومتر پایگاه نداریم" در خصوص پیامدهای بحران‌های اقلیمی بر مدیریت کارآمد بحران می‌توان به ازدیاد حوادث و دشواری پاسخ دهی به عنوان اولین مقوله اصلی نام برد که با زیرمقولاتی از جمله: تعداد بیشتر حوادث تغییرات اقلیمی /افزایش بیش از حد حوادث / دشواری در پاسخ‌دهی سریع به حوادث /روی آوردن مدیران به جای پیشگیری به بحث پاسخ دهی /عدم توجه به پیش‌بینی، اشاره کرد.

دشواری پاسخ دهی که با زیرمقولاتی از جمله: ازدیاد حوادث تحت تأثیر یخ زدگی‌های جاده‌ها /لغزندگی جاده‌ها و تصادفات /باران‌های موسمی و وقوع سیل /خرابی خانه‌های روستاییان تحت تأثیر سیل / مشخص می‌شود. جابه جایی مدیران که با زیرمقولاتی از جمله: کمترین نقش مدیران به واسطه تغییرات گسترده مدیریتی در بازه‌های زمانی کوتاه /نیاز مبرم به تصمیمات بلند مدت در حوزه تغییرات اقلیمی /کمبود مدیران کارآمد با آگاهی بخشی در ستادهای بحران اشاره داشت.

همچنین مقوله اصلی دیگر با عنوان رانندگی پر خطر که با زیرمقولاتی از جمله: ضعف تجهیزاتی (که با مفاهیمی از جمله: لزوم افزایش سرعت سنج‌ها /ایستگاه‌های هواشناسی /غیر فعال بودن خیلی از دوربین‌های ما در ساعت مختلف شبانه) و وضعیت رانندگان (که با مفاهیمی از جمله: کاهش دید راننده در حوادث تحت تأثیر ریزگردها و طوفان‌ها)، مشخص می‌شود می‌توان اشاره داشت.

در خصوص تأثیر شرایط جوی-اقلیمی بر مدیریت بحران در منطقه مورد بررسی از مشارکت‌کنندگان این سؤال مورد پرسش قرار گرفته است که: شرایط جوی و اقلیمی استان چه تأثیری را بر مدیریت حوادث جاده‌ای برجای گذاشته است؟ مقولات ازدیاد حوادث، دشواری پاسخ دهی، ضعف تجهیزاتی، شرایط رانندگی پرخطر از مهمترین آسیب‌ها در زمینه مدیریت بحران تصادفات جاده‌ای در استان خراسان رضوی، احصاء شده است.

جدول ۵: پیامدهای بحران‌های اقلیمی بر مدیریت کارآمد بحران تصادفات جاده‌ای

مفاهیم	مقوله فرعی	مقوله اصلی
تعداد بیشتر حوادث تغییرات اقلیمی /افزایش بیش از حد حوادث / دشواری در پاسخ‌دهی سریع به حوادث /روی آوردن مدیران به جای پیشگیری به بحث پاسخ دهی /عدم توجه به پیش‌بینی تحت تأثیر عدم آگاهی	ازدیاد حوادث	

آسیب شناسی مدیریت بحران تصادفات جاده ای در استان خراسان رضوی

پیامدهای بحران های اقلیمی	دشواری پاسخ دهی	از دیاد حوادث تحت تاثیر یخ زدگی های جاده ها / لغزندگی جاده ها و تصادفات / باران های موسمی و وقوع سیل / خرابی خانه های روستاییان تحت تاثیر سیل
	ضعف تجهیزاتی	لزوم افزایش سرعت سنج ها / ایستگاه های هواشناسی / غیر فعال بودن خیلی از دوربین های ما در ساعت مختلف شبانه
	شرایط رانندگی پرخطر	کاهش دید راننده در حوادث تحت تاثیر ریزگردها و طوفان ها

یکی از مسائل و آسیب هایی که در این زمینه مدیریت بحران با آن مواجه بوده است " نقش کم رنگ مدیران به واسطه تغییرات گسترده مدیریتی در بازه های زمانی کوتاه " است. مشارکت کننده شماره ۱ می گوید " با توجه به تغییرات زود به زود در مدیریت، مدیران جدید نمی توانند تصمیمات کلان و دراز مدت بگیرند و نقش ایفا کنند " مشارکت کننده شماره ۱۵ می گوید " نیاز مبرم به تصمیمات بلند مدت در حوزه تغییرات اقلیمی مشهود است " مشارکت کننده شماره ۱۷ به لزوم انتخاب " مدیران لایق با آگاهی بخشی در ستادهای بحران " اشاره دارد.

مشارکت کننده شماره ۲ می گوید: " از نظر شرایط اقلیمی زیاد کار خاصی نشده و اگر بخواهم به صورت تخصصی بگویم، شاید از نظر تغییرات اقلیمی تعداد حوادث بیشتر شده و علت اصلی آن گرد و غبار و همچنین خشکسالی ها که بر روی پوشش گیاهی منطقه تأثیر گذاشته است و باعث افزایش بیش از حد حوادث شده است " از نظر مشارکت کننده شماره ۳ " مدیران به جای پیشگیری به بحث پاسخ دهی بیشتر روی آورده اند. " مشارکت کننده شماره ۱۲ معتقد است " بحران های اقلیمی همه ساله رو به افزایش است و پاسخ مدیران به این گونه بحران ها در سنوات آینده در عملکرد آن ها بسیار تأثیرگذار است در صورت عدم آگاهی پیش بینی انجام نخواهد شد "

در خصوص تجربه زیسته مشارکت کنندگان از نقش مدیران در پیشگیری از بحران تغییرات اقلیمی، مقوله اصلی: نقش آموزشی که با زیرمقوله: آموزش پرسنل (با مفاهیمی از جمله: آموزش در پیشگیری از بحران تغییرات اقلیمی، آموزش امدادگران، دوره امداد جاده (مبتنی بر نجات) اشاره شده است. از نظر مشارکت کنندگان، " جذب همکاری بین سازمانی " که با زیرمقولاتی از جمله: " همکاری سازمانی " و

....پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال نوزدهم، شماره اول، بهار ۱۴۰۴

مفاهیمی از جمله: همکاری ارگان‌ها، برنامه‌ریزی در هماهنگی بین سازمان‌های هلال احمر، راهداری/اورژانس و راهنمایی و رانندگی مشخص می‌شود، می‌توان اشاره داشت. یکی از آسیب‌های موجود در این زمینه را می‌تواند در عدم هماهنگی مطلوب در برخی از ماموریت‌های محوله ذکر کرد که از نظر مشارکت‌کنندگان، مدیران در بسیاری از حوادث می‌توانند نقش مؤثرتری را در هماهنگی ایفا کنند. از نظر مشارکت‌کننده شماره ۱ "مدیران بالاترین نقش را در هماهنگی بین سازمانی دارند"، از نظر مشارکت‌کنندگان، "همه چیز دست مدیران است"، "از نظر تجهیزات"، "از نظر زیر ساخت‌ها"، "از نظر آموزش"، بیشتر برمی‌گردد به بحث مدیریتی و همکاری ارگان‌ها، "مشارکت‌کننده ۴ می‌گوید" مشکلات اقتصادی که ارگان‌ها را درگیر کرده، محدودیت بودجه اختصاصی به سازمان است. "از نظرایشان: "اختصاص بودجه با چالش‌های جدی مواجه است به گونه‌ای که شاید دست و پای مدیران را بسته باشد"، مشارکت‌کننده ۱۹ بر نقش امدادگر تأکید دارد و می‌گوید "امدادگر تحلیل اقلیمی و تحلیل جغرافیایی از جاده ندارد، بیشتر در نقش یک اپراتور است (که چگونه باید با ست نجات کار بکند). اما اگر بتواند یک مدیریت و یک خلاقیت را داشته باشد و جغرافیای استان را بلد باشند و بتوانند اطلاعات را کنار هم بگذارد و تحلیل کند، آنوقت بسیاری از مشکلات حل می‌شود".

همچنین در خصوص نقش مدیران بر چگونگی پوشش حوادث جاده‌ای و تأثیر آن بر پیشگیری از بحران تغییرات اقلیمی، مقوله اصلی: لزوم توجهات زیرساختی (که با زیرمقولاتی از جمله: توجه به زیرساخت‌ها) مشخص شده، می‌توان اشاره کرد. مفاهیمی از جمله: لزوم توجه به زیرساخت‌ها/جاده‌ها/نقاط حادثه خیز/برف گیر/سیل گیر و... مورد توجه مشارکت‌کنندگان در پژوهش قرار گرفته است. دیگر موارد مطروحه در جدول زیر تلخیص شده است.

جدول ۶: نقش مدیران بر چگونگی پوشش حوادث جاده‌ای و تأثیر آن بر پیشگیری از بحران تغییرات اقلیمی

مفاهیم	مقوله فرعی	مقوله اصلی
لزوم توجه به زیرساخت‌ها/جاده‌ها/نقاط حادثه خیز/برف گیر/سیل گیر و...	توجه به زیرساخت‌ها	لزوم توجهات زیرساختی
توجه به: فواصل پایگاه‌های امدادی/پایگاه در فواصل استاندارد بدون فشارهای سیاسی و اجتماعی	فواصل پایگاهی	توجه به فواصل پایگاهها

آسیب شناسی مدیریت بحران تصادفات جاده ای در استان خراسان رضوی

دغدغه مند شدن مدیران در خصوص تغییرات اقلیمی /ارائه راه حل برای تغییرات اقلیمی/ در اولویت قرار دادن نقاط حادثه خیز در ایجاد پایگاه های امدادی توسط مدیران برای پاسخگویی به موقع حوادث و فراهم کردن تجهیزات و نیروی آموزش دیده در ان مکان	حوادث اقلیمی	توجه به تغییرات اقلیمی
تلاش در تامین بودجه/ تخصیص این بودجه ها و حتی تامین این بودجه ها / بحث منابع مالی / بحث تامین اعتبار	مسایل مالی سازمانی	تامین بودجه
حضور مدیران در حوادث کلان/ مثل روزهای برفی یا سیل و/حل تلفنی از موارد /مدیریت زمان/ حضور در صحنه مدیران در در بحران های جاده ای که معمولا حوادث زنجیره ای در برف و گیر افتادگی ها در سیلاب /آماده باش مدیران پایگاه ها و سایر تیم های پشتیبانی/حضور در صحنه /ماهنگی بیشتر و تامین نیاز ها/ چپش صحیح نیروها بر اساس توانمندی هایشان، داشتن جانشین یا نماینده هایی در بحران با اختیارات لازم، که دستورات فوراً اجرایی بشه	حضور در حوادث کلان	حضور به موقع
توجه به مدیریت سوانح جامع محور به عنوان راهکار جدید/ از سمت پایگاه زدن و قرارگاه زدن/سمت مردمی سازی کارها و ترویج مدیریت سوانح جامع محور/مدیریت سوانح جامع محور	خانه های هلال	مدیریت جامع محور
لزوم توجه به تجارب امدادی در عمده مدیرانی که در هلال احمر خدمت می کنند /اضافه شدن مسائل علمی و تجارب و دانش روز دنیا/پوشش حوادث جاده ای با حضور مدیر	توجه به تجارب قبلی	استفاده از تجارب پیشین
آموزش نیروها/چه داوطلب محور و نیرو های کارمندی	آموزش	آموزش اثر بخش

یکی دیگر از مواردی که در پژوهش پیش رو مورد بررسی قرار گرفته است، آسیب شناسی الگوهای مدیریتی و برنامه ریزی در مدیریت بحران حوادث جاده ای است. در این خصوص، مقوله اصلی: کارکردهای مدیریتی که با زیرمقولات: پوشش دهی حوادث (مفاهیمی از جمله: پوشش در حوادث کوچک تر خود پایگاه های جاده ای / حضور مستقیم خود مدیران در حوادث با وسعت بالا) مشخص می شوند، مورد توجه قرار گرفته اند. دیگر موارد مطروحه در جدول زیر تلخیص شده است.

جدول ۷: الگوهای مدیریتی سازماندهی و برنامه ریزی مدیران در مدیریت بحران حوادث جاده ای

الگوهای مدیریتی	مقوله اصلی	آسیب ها و نیازها
پوشش در حوادث کوچک تر خود پایگاه های جاده ای / حضور مستقیم خود مدیران در حوادث با وسعت بالا	پوشش حوادث	
مراکز کنترلی هر ارگان /آماده باش در حوادث گرد و خاک و طوفان شن شهرستان های معین/اعزام تیم های عملیاتی	مراکز کنترلی	
فرمانده و امدادگران مخصوص مدیریت سازماندهی در هلال احمر برای هر حادثه ای/اعزام ارزیاب به منطقه حادثه در ابتدای حادثه/انجام فعالیت ها پس از ارزیابی برنامه ریزها برای عملیات و افراد متخصص	فرماندهی عملیاتی	

....پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال نوزدهم، شماره اول، بهار ۱۴۰۴

کیفیت و کارکرد مدیریتی	حضور افراد در جایگاه و رسته تخصصی خود در پوشش دهی هرچه بهتر حوادث	
	تعریف پوشش حوادث برای حضور مستقیم مدیران/حضور مدیران کشیک که نمایندگان تام‌الاختیار هستند/با تجربه و قوانین تصمیم به تشخیص تیم‌های امدادی/انتخاب تجهیزات مدیریت/طرح عملیاتی در جمعیت هلال احمر/بسته به حجم حادثه و نوع حادثه در آن مقطع/الگوی پیشگیری، آمادگی، پاسخ و بازتوانی،	آمادگی و بازتوانی
	بی‌توجهی مدیریت سوانح جامعه محور و آمایش سرزمینی/بحث جانمایی بر اساس فاصله‌ها/بی‌توجهی به بحث جانمایی پایگاه‌ها بر اساس آمایش سرزمینی	بی‌توجهی به مدیریت جامعه محور
	شفاف نبودن الگوهای مدیریتی در ایران/گنگ بودن الگوهای مدیریتی/تکرار اشتباهات گذشته در اکثر حوادث/مدیریت آزمون خطایی/نبودن الگوی در خصوص ساماندهی و برنامه ریزی در مدیریت بحران حوادث جاده‌ای ناشی از شرایط اقلیمی/تعیین کننده بودن تجربه افراد به جای الگو/دخاله سلیقه و تجارت فردی در نحوه برخورد با حادثه/عدم بازخواست از مدیران	عدم شفافیت کارکردی

مشارکت‌کننده شماره ۱ اذعان می‌دارد که: "الگوهای مدیریتی قالبی که وجود دارد حضور مستقیم رده‌های بالا در حوادث بزرگ است" مشارکت‌کننده شماره ۱۳ به بحث آماده باش‌های فوری اشاره دارد و می‌گوید: "به عنوان مثال اگر امروز در شهرستان ما آماده باش داشته باشیم با گرد و خاک و طوفان شن، شهرستان‌های معین آماده باش می‌خورند و تیم‌های عملیاتی آن‌ها فعال می‌شود". مشارکت‌کننده شماره ۲ به طرح "خانه‌های هلال" اشاره دارد و می‌گوید: "بحث جانمایی پایگاه‌ها بر اساس آمایش سرزمینی، یعنی خانه‌های هلال، به سمت مردمی‌سازی و مدیریت سوانح جامع محور و آمایش سرزمینی پیش می‌رود". مشارکت‌کننده شماره ۳ اذعان می‌دارد که: "مدیریت سازماندهی در هلال احمر برای هر حادثه‌ای فرمانده و امدادگران مخصوص دارد، در حادثه ابتدا ارزیاب به منطقه حادثه اعزام می‌شود که پس از ارزیابی برنامه‌ریزی‌ها برای عملیات و افراد متخصص انجام می‌شود". مشارکت‌کننده شماره ۷، اذعان می‌دارد که: "حضور افراد در جایگاه و رسته تخصصی خود در پوشش دهی هرچه بهتر حوادث مؤثر است..." در خصوص نقاط ضعف و آسیب‌های مطروحه مشارکت‌کننده شماره ۷ می‌گوید "در کشورهای دیگر هر حادثه بر اساس ساختار تعریف شده‌ای مرحله به مرحله از لحظه وقوع تا اتمام تعریف شده است، اما در ایران الگوهای شفاف وجود ندارد و گنگ است و توصیفی بوده و جای تفسیر و برداشت وجود دارد، خیلی به آن پرداخته نمی‌شود و ممکن است اشتباه‌ها، تکرار هم شود".

آسیب شناسی مدیریت بحران تصادفات جاده ای در استان خراسان رضوی

نقش عوامل اجتماعی و جامعه شناختی در مدیریت بحران تصادفات جاده‌ای در تعاملات یا کنش‌های متقابل بین پرسنل و مسئولین مشخص می‌شود. در خصوص آسیب‌شناسی اجتماعی می‌توان به کیفیت و چگونگی تعامل پرسنل با مدیران در اقدامات پیشگیری از تغییرات اقلیمی و حوادث جاده‌ای، اشاره کرد. در این زمینه، مقولات اصلی متعددی شناسایی شده‌اند. یکی از این مقولات: مشکلات تعاملی در برخی پایگاه‌هاست (که با زیر مقولاتی از جمله: تعامل بین مدیران و پرسنل) خلاصه موارد در جدول زیر گزارش شده است.

جدول ۸: کیفیت و چگونگی تعامل پرسنل با مدیران در اقدامات پیشگیری از تغییرات اقلیمی و حوادث جاده

مفاهیم	مقوله فرعی	مقوله اصلی
تعامل خوب پرسنل با مدیران /بازدید و سرکشی در برخی موارد/حضور مدیر در برخی موارد در مناسبت های مختلف میرای تشکر و قدردانی از امدادگران/در میان گذاشتن چالش ها با مدیران /همکاری پرسنلی متخصص و کاربلد با مدیران /تعامل و علم و خواستن پرسنل به نحو احسن تعامل پرسنل خراسان جنوبی در جهت کمک و رفع مشکل و انجام امداد رسانی /کسب تجربه خوب در شیفت های ماهیانه /واگذاری تصمیمات به مدیران کنشیک و سپس به مدیران /مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتن تحلیل های آنها برای بررسی با درج در دفاتر گزارش نویسی	تعاملات با پرسنل	تعاملات مثبت
عدم برگزاری جلسات تجزیه تحلیل بعد از حوادث/به گوش مدیران نرسیدن تجارب نیروی میدانی/ به گوش مدیران نمیرسد به دو دلیل یک جلسه ای تجزیه و تحلیلی پس از حوادث برگزار نمیشود. /نرمال نبودن رابطه بین مدیران و امدادگران	فاصله مدیران و پرسنل	مشکلات تعاملی در برخی پایگاهها

مشارکت کننده شماره ۱ اذعان می‌دارد که: "در بحث تعامل پرسنل با مدیران، می‌توان گفت که در این زمینه تعامل خوبی بین ما و آن‌ها برقرار است که البته هر چه این تعامل بیشتر شود، نقش بسزایی در مدیریت بحران حوادث جاده‌ای دارد...". مشارکت کننده شماره ۳ معتقد است "در هلال احمر یک رابطه خوب بین پرسنل و مدیران وجود دارد به گونه‌ای که در برخی موارد بازدید و سرکشی، در مناسبت‌های مختلف مدیر برای تشکر و قدردانی از امدادگران حضور پیدا می‌کند که این کار در تقویت روحیه ما بسیار مؤثر است". مشارکت کننده شماره ۴ اذعان می‌دارد که: "مدیران تنها با همکاری پرسنل متخصص و کاربلد می‌توانند کار انجام دهند"، "خصوصاً در بحث پوشش حوادث جاده‌ای مهمترین

....پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال نوزدهم، شماره اول، بهار ۱۴۰۴

ابزار مدیر پرسنل است. قطعاً تعامل و علم و خواستن پرسنل بسیار تعیین‌کننده است". مشارکت‌کننده شماره ۹ هم می‌گوید "یکی از نقاط قوت پرسنل خراسان جنوبی تعامل پرسنل در جهت کمک و رفع مشکل و انجام امدادرسانی به نحو مطلوب است"... مشارکت‌کننده شماره ۱۱ اذعان می‌دارد که: "تعامل خوبی بین مدیران و پرسنل" است، از نظرایشان "اینکه حتی پرسنل در شیفت‌های ماهیانه، تجربه خوبی کسب می‌کنند. تصمیمات به مدیران کشیک واگذار می‌شود و سپس به مدیران منتقل می‌شود. البته شاید گاهی تنبیه یا تشویق شوند" اما نقاط ضعفی هم وجود دارد که از نظر مشارکت‌کننده شماره ۱۳ "تحلیل‌های آن‌ها برای بررسی با درج در دفاتر گزارش‌نویسی که کدام موارد مربوط به جمعیت است یا کدام موارد مربوط به سایر ارگان‌ها است، به خوبی مورد تجزیه و تحلیل قرار نمی‌گیرد."

در خصوص آسیب‌شناسی اجتماعی مدیریت بحران، آموزش‌های مناسب امدادرسانی در حوادث جاده‌ای با توجه به شرایط جوی-اقلیمی استان خراسان رضوی و همچنین کیفیت ارائه آن‌ها از جمله مواردی است که می‌تواند مطرح شود. به همین علت، از مشارکت‌کنندگان خواسته شد تا آموزش‌های موجود در سازمان را مورد ارزیابی قرار دهند و مهمترین مسائل و مشکلات موجود را مطرح نمایند. جدول زیر خلاصه موارد مطروحه را نشان می‌دهد.

جدول ۹: نیازهای آموزشی و چگونگی ارائه آنها در اقدامات پیشگیری از تغییرات اقلیمی و حوادث جاده‌ای

مفاهیم	نیازها	الگوی اثربخش
برنامه ریزی نیازهای آموزشی بر اساس اتفاقات گذشته/ و بیشترین آموزش باید بر اساس تعدد حوادث اتفاق افتاده در گذشته/آموزش حوادث تعیین‌کننده/الویت بندی تعداد نیازها/انعطاف در نیازهای آموزشی	برنامه ریزی براساس تجارب گذشته	آموزش اثربخش پیشگیرانه
لزوم انتخاب جامعه مخاطب از کسانی که بصورت مستقیم با بحران‌های حوادث جاده‌ای تغییرات اقلیمی سروکار دارند/ از جمله رانندگان کامیون‌ها و نیروهای جاده‌ای هلال احمر بعد به سراغ مردم رفت برای آموزش و فرهنگ سازی لازم	انتخاب جامعه هدف	
لزوم مطالعه و آموزش علمی/ ابتدا باید در مورد تغییرات اقلیمی اطلاعات جامع علمی کسب کرد/ شناسایی علمی بحران‌های جاده‌ای	آموزش براساس شرایط اقلیم استان	
آموزش به مردم در شناخت تغییرات اقلیمی/ آموزش در خصوص نحوه و تاثیر شرایط اقلیمی بر تصادف جاده‌ای و شیوه‌های کاهش و پیشگیری از این حوادث/ و آموزش چگونگی برخورد با این نوع حوادث	آموزش مردمی	

آسیب شناسی مدیریت بحران تصادفات جاده ای در استان خراسان رضوی

فرهنگ ترافیکی منطقه	طرح های آموزشی خاص استان/لزوم آموزش در مرحله اول برای مدیران ساختار های دولتی وابسته به تغییرات اقلیمی و بحران های جاده ای /لزوم تحلیل ناهمواری ها و آب و هوا /لزوم شناخت فرهنگ ترافیکی یک استان
جغرافیای استان	نیاز سنجشی نیازهای آموزشی / لزوم توجه جغرافیای استان در آموزش تغییرات اقلیمی / معرفی حوادث جاده ای ، نقاط حادثه خیز/ در هر منطقه با توجه به اقلیم و بر اساس نیاز و نوع حوادث دوره های تخصصی /اولویت اول آشنایی مردم با مخاطرات اقلیمی
بروز رسانی روش های آموزش	آموزش ها رو به فضای مجازی برد با ساخت کلیپ و انیمیشن /و سایر / همچنین با طراحی کتابچه شاید خودرو سازان با قرار دادن آنها در خودروی خودشان
آموزش مدیران	بروز رسانی اطلاعات مدیران ، کارشناسان و مردم /ارگا ، آشنایی تیم های امدادی با مخاطرات ، آگاه سازی مدیران و عوامل موثر با مخاطرات، ممارست در آموزش و تمرین های زیاد /آموزش های شبیه سازی شده

نتیجه گیری

تصادفات جاده ای یکی از مسائل مهم در اکثر کشورهای جهان بوده و سالانه جان هزاران نفر را می گیرد تا جایی که این عامل را یکی از مهمترین عوامل مرگ و میر معرفی کرده اند. در حوادث جاده ای نیروهای امدادی از جمله هلال احمر و اورژانس وظیفه کمک رسانی به آسیب دیدگان را برعهده دارند و تجربیات این افراد در مدیریت بحران تصادفات جاده ای دارای اهمیت وافری است.

در خصوص استراتژی های به کار گرفته شده در مدیریت بحران تصادفات جاده ای، استراتژی آموزش و اقدام سریع به عنوان مقوله اصلی که با زیرمقولاتی از جمله روحیه داوطلبی، آموزش پرسنل و اقدام سریع مشخص می شود. مهمترین استراتژی بکار گرفته شده در مدیریت بحران است. از نظر مشارکت کنندگان استفاده از داوطلبین جوان هلال احمر، منجر به همدلی و هم افزایی بالای مدیریتی می تواند باشد و کارگروه های امدادی می توانند آموزش های لازم را در اختیار افراد قرار داده و با اقدام سریع توسط پلیس، هلال احمر، اورژانس و دیگر سازمان ها به مدیریتی کارآمد در بحران تصادفات جاده ای دسترسی پیدا کرد. این استراتژی ها توسط هلال احمر به کار گرفته شده است.

اما در خصوص نقاط ضعف این استراتژی می توان به مقولات اصلی عدم بروزرسانی تجهیزاتی، مشکل فواصل جاده ای، مشارکت نامطلوب تیمی، بی توجهی به رویکرد علمی، ضعف های آموزشی، عدم شناخت مسائل اقلیمی اشاره کرد. متأسفانه گلایه از تجهیزات فرسوده توسط بسیاری از مشارکت کنندگان

...پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال نوزدهم، شماره اول، بهار ۱۴۰۴

اذعان شده است. همچنین بحث فواصل زیاد پایگاه‌های بین جاده‌ای و حجم بالای ماموریتی که گاهی توان‌فرساست. همچنین ضعف ارزیابی علمی اقدامات صورت گرفته و درس از تجربیات گذشته از جمله نقاط ضعف است.

از نظر مشارکت‌کننده‌گان "از نقاط قوت می‌توان به بحث آموزش تخصصی نیروها اشاره کرد، تعداد زیاد داوطلبینی که هلال احمر دارد، بحث کارگروه‌های امدادی که تشکیل می‌شود، می‌توان اشاره کرد. نقطه قوت در این زمینه در جامعه مورد بررسی، همدلی و هم‌افزایی است. مدیران در نیروهای پلیس، هلال احمر، راهداری و مدیریت بحران، در حین بحران حوادث جاده‌ای هر کاری از دستشان بر می‌آید را با دلسوزی انجام می‌دهند.

در خصوص پیامدهای بحران‌های اقلیمی بر مدیریت کارآمد بحران می‌توان به ازدیاد حوادث و دشواری پاسخ‌دهی به عنوان اولین مقوله اصلی نام برد که با زیرمقولاتی از جمله: تعداد بیشتر حوادث تغییرات اقلیمی /افزایش بیش از حد حوادث / دشواری در پاسخ‌دهی سریع به حوادث /روی آوردن مدیران به جای پیشگیری به بحث پاسخ‌دهی /عدم توجه به پیش‌بینی تحت تأثیر عدم آگاهی مربوط است.

دشواری پاسخ‌دهی که با زیرمقولاتی از جمله: ازدیاد حوادث، تحت تأثیر یخ زدگی‌های جاده‌ها /لغزندگی جاده‌ها و تصادفات /باران‌های موسمی و وقوع سیل /خرابی خانه‌های روستاییان تحت تأثیر سیل /مشخص می‌شود. و مقوله اصلی جابه‌جایی مدیران که با زیرمقولاتی از جمله: کمترین نقش مدیران به واسطه تغییرات گسترده مدیریتی در بازه‌های زمانی کوتاه /نمی‌توانند تصمیمات کلان و دراز مدت بگیرند و نقش ایفا کنند /نیاز مبرم به تصمیمات بلند مدت در حوزه تغییرات اقلیمی /عدم مدیران لایق با آگاهی بخشی در ستادهای بحران مشخص می‌شود، اشاره داشت.

همچنین مقوله اصلی دیگر با عنوان رانندگی پر خطر که با زیرمقولاتی از جمله: ضعف تجهیزاتی که با مفاهیمی از جمله: لزوم افزایش سرعت سنج‌ها /ایستگاه‌های هواشناسی /مشکل غیر فعال بودن خیلی از دوربین‌های ما در ساعت مختلف شبانه، وضعیت رانندگان که با مفاهیمی از جمله: کاهش دید راننده در حوادث تحت تأثیر ریزگردها و طوفان‌ها، مشخص می‌شود می‌توان اشاره داشت.

آسیب شناسی مدیریت بحران تصادفات جاده ای در استان خراسان رضوی

در خصوص نقش مدیران در پیشگیری از بحران تغییرات اقلیمی براساس تجربه ماموریتی پرسنل هلال احمر مقوله اصلی نقش آموزشی مطرح شده است (که با زیرمقوله اصلی آموزش کارآمد پرسنل) مشخص شده است. این مقوله با مفاهیمی (از جمله: آموزش نیروهای داوطلب/ آموزش پیشگیرانه براساس تغییرات اقلیمی/ بدوره امداد جاده مبتنی بر نجات) همراه است. در خصوص مقوله اصلی جذب همکاری بین سازمانی (که با زیرمقوله همکاری سازمانی و ارگان‌ها/ برنامه ریزی/ هماهنگی بین سازمان‌های هلال احمر، راهداری/ اورژانس و راهنمایی و رانندگی) مشخص می‌شود می‌توان اشاره داشت.

در خصوص نقش مدیران در پیشگیری از بحران تغییرات اقلیمی براساس تجربه ماموریتی هلال احمر در استان خراسان جنوبی، نتایج پژوهش نشان می‌دهد که "مدیران می‌توانند بالاترین نقش را داشته باشند."

در خصوص نقش مدیران بر چگونگی پوشش حوادث جاده‌ای و تأثیر آن بر پیشگیری از بحران، مقوله لزوم توجهات زیرساختی به عنوان مقوله اصلی (که با زیرمقوله: توجه به زیرساخت‌ها) مشخص شده است، مفاهیمی (از جمله: لزوم توجه به زیرساخت‌ها/ جاده‌ها/ نقاط حادثه خیز/ برف گیر/ سیل گیر و...) را در بردارد. مقوله توجه به فواصل پایگاه‌ها (که با زیرمقوله: فواصل پایگاهی و مفاهیم (توجه به: فواصل پایگاه‌های امدادی/ پایگاه در فواصل استاندارد بدون فشارهای سیاسی و اجتماعی) مشخص می‌شود. و مقوله توجه به تغییرات اقلیمی (که با زیرمقوله حوادث اقلیمی و مفاهیم (دغدغه‌مند شدن مدیران در خصوص تغییرات اقلیمی/ ارائه راه حل برای تغییرات اقلیمی/ در اولویت قرار دادن نقاط حادثه خیز در ایجاد پایگاه‌های امدادی توسط مدیران برای پاسخگویی به موقع حوادث و فراهم کردن تجهیزات و نیروی آموزش دیده در مکان) مشخص می‌شود از دیگر مفاهیم مطروحه است.

تأمین بودجه به عنوان مقوله اصلی دیگر که زیرمقوله مسائل مالی سازمانی و مفاهیم (تلاش در تأمین بودجه) مشخص شده است نشانگر آن است که مدیریت کارآمد بحران حوادث جاده‌ای نیازمند اختصاص اعتبارات مناسب به سازمان‌هایی است که مستقیماً با امداد و نجات مرتبط هستند.

حضور به موقع نیروهای امدادی به عنوان مقوله اصلی دیگر (که زیرمقولات حضور در حوادث کلان) با مفاهیمی از جمله: (حضور مدیران در حوادث کلان/ روزهای برفی یا سیل/ مدیریت زمان/

...پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال نوزدهم، شماره اول، بهار ۱۴۰۴

حضور در صحنه مدیران در بحران‌های جاده‌ای (که معمولاً حوادث زنجیره‌ای در برف و گیر افتادگی‌ها در سیلاب /آماده باش مدیران پایگاه‌ها و سایر تیم‌های پشتیبانی/حضور در صحنه /و تأمین نیازها/چینش صحیح نیروها بر اساس توانمندی‌هایشان، داشتن جانشین یا نماینده‌هایی در بحران با اختیارات لازم، که دستورات فوراً اجرایی بشود)، در ارتباط است.

مدیریت جامع محور که با زیرمقولاتی از جمله: خانه‌های هلال و مفاهیمی از جمله: توجه به مدیریت سوانح جامع محور به عنوان راهکار جدید/از سمت پایگاه زدن و قرارگاه زدن/سمت مردمی سازی کارها و ترویج مدیریت سوانح جامع محور/مدیریت سوانح جامع محور مشخص می‌شود از جمله دیگر مفاهیم مطروحه است.

در خصوص الگوهای مدیریتی سازماندهی و برنامه‌ریزی مدیران در مدیریت بحران حوادث جاده‌ای، مقوله اصلی کارکردهای مدیریتی که با زیرمقولات: پوشش حوادث (که با مفاهیمی از جمله: پوشش در حوادث /حضور مستقیم مدیران در حوادث با وسعت بالا) مشخص می‌شوند. و مقوله مراکز کنترلی (که با مفاهیمی از جمله: مراکز کنترلی هر ارگان /آماده باش در حوادث گرد و خاک و طوفان شن شهرستان‌ها/اعزام تیم‌های عملیاتی) مشخص می‌شوند. و مقوله فرماندهی عملیاتی (که با مفاهیمی از جمله: فرمانده و امدادگران مخصوص، مدیریت سازماندهی در هلال احمر برای هر حادثه ای/اعزام ارزیاب به منطقه حادثه در ابتدای حادثه/انجام فعالیت‌ها پس از ارزیابی برنامه‌ریزی‌ها برای عملیات و افراد متخصص، حضور افراد در جایگاه و رسته تخصصی خود در پوشش دهی هر چه بهتر حوادث) مشخص می‌شوند.

مقوله آمادگی و بازتوانی (که با مفاهیمی از جمله: تعریف پوشش حوادث برای حضور مستقیم مدیران/حضور مدیران کشیک که نمایندگان تام‌الاختیار هستند/با تجربه و قوانین تصمیم به تشخیص تیم‌های امدادی/انتخاب تجهیزات مدیریت/طرح عملیاتی در جمعیت هلال احمر/بسته به حجم حادثه و نوع حادثه در آن مقطع الگوی پیشگیری، آمادگی، پاسخ و بازتوانی)، مشخص می‌شوند.

مقوله بی‌توجهی به مدیریت جامعه محور (که با مفاهیمی از جمله: بی‌توجهی مدیریت سوانح جامعه محور و آمایش سرزمینی/بحث جانمایی بر اساس فاصله‌ها/بی‌توجهی به بحث جانمایی پایگاه‌ها بر

آسیب شناسی مدیریت بحران تصادفات جاده ای در استان خراسان رضوی

اساس آمایش سرزمینی) مشخص می شوند. و مقوله عدم شفافیت کارکردی (که با مفاهیمی از جمله: شفاف نبودن الگوهای مدیریتی در ایران / گنگ بودن الگوهای مدیریتی تکرار اشتباهات گذشته در اکثر حوادث/ مدیریت آزمون خطایی/ گنگ / نبودن الگویی در خصوص ساماندهی و برنامه ریزی در مدیریت بحران حوادث جاده ای ناشی از شرایط اقلیمی / تعیین کننده بودن تجربه افراد به جای الگو / دخالت سلیقه ای و تجارت فردی در نحوه برخورد با حادثه/ عدم بازخواست از مدیران) مشخص می شوند.

در خصوص نیازهای آموزشی و چگونگی ارائه آن ها در اقدامات پیشگیری از تغییرات اقلیمی و حوادث جاده ای، مقوله آموزش اثربخش پیشگیرانه به عنوان مقوله اصلی (که با مقولات: برنامه ریزی بر اساس تجارب گذشته، انتخاب جامعه هدف، آموزش بر اساس شرایط اقلیم استان، آموزش مردمی، فرهنگ ترافیکی منطقه، جغرافیای استان، به روزرسانی روش های آموزش، آموزش مدیران) مشخص می شود مفاهیمی (از جمله: برنامه ریزی نیازهای آموزشی بر اساس اقدامات گذشته) از جمله مفاهیمی هستند که مقوله فرعی برنامه ریزی بر اساس تجارب گذشته را می سازند.

لزوم انتخاب جامعه مخاطب از کسانی که بصورت مستقیم با بحران های حوادث جاده ای تغییرات اقلیمی سروکار دارند/ از جمله رانندگان کامیون ها و نیروهای جاده ای هلال احمر بعد به سراغ مردم رفت برای آموزش و فرهنگ سازی لازم به عنوان مقولاتی هستند که مقوله فرعی انتخاب جامعه هدف را می سازند. آموزش به مردم در شناخت تغییرات اقلیمی و تأثیر آن بر تصادفات جاده ای و شیوه های کاهش و پیشگیری از این حوادث و آموزش چگونگی برخورد با این نوع حوادث، از جمله موارد مورد تأکید مشارکت کنندگان در پژوهش است.

مفاهیم طرح های آموزشی خاص استان/ لزوم آموزش در مرحله اول برای مدیران ساختارهای دولتی وابسته به تغییرات اقلیمی و بحران های جاده ای / لزوم تحلیل ناهمواری ها و آب و هوا / لزوم شناخت فرهنگ ترافیکی یک استان، مقوله فرعی فرهنگ ترافیکی منطقه را می سازد. بر اساس یافته های این پژوهش می توان نقاط ضعف و قوت برنامه های اجرایی مدیریت بحران تصادفات جاده ای را شناخت و در جهت برنامه ریزی های آینده از اطلاعات پژوهش بهره گرفت.

پیشنهاها

...پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال نوزدهم، شماره اول، بهار ۱۴۰۴

- یکی از مهمترین راهکارهای جامعه‌شناختی در خصوص مدیریت بحران تصادفات جاده‌ای راهبرد آموزش اثربخش پیشگیرانه است که طبق نتایج پژوهش باید شامل: آموزش براساس شرایط اقلیم استان، آموزش مردمی فرهنگ ترافیکی منطقه، بروزرسانی روش‌های آموزش و آموزش مدیران است.
- حضور مستقیم خود مدیران در حوادث با وسعت بالا و اعلام آماده باش به موقع در حوادث گرد و خاک و طوفان شن
- استفاده از تجربیات پیشین در خصوص زمان به موقع اعزام تیم‌های عملیاتی فرمانده و امدادگران مخصوص مدیریت سازماندهی در هلال احمر برای هر حادثه‌ای
- ارزیابی به موقع عملیات صورت گرفته در بحران تصادفات جاده‌ای به منظور شناسایی نقاط ضعف و قوت

سپاسگزاری

از معاونت پژوهشی و همچنین گروه مدیریت دانشگاه آزاد اسلامی واحد کرمان که موضوع پژوهش را تصویب نموده‌اند، و همچنین از همه پرسنل هلال احمر که به ما در انجام پژوهش یاری رسانده‌اند سپاسگزاری می‌شود.

منابع

1. احسانپور، اسماعیل، حق‌شناس، مجید، کارگر، بهمن. (۱۴۰۲). ارزیابی تأثیر روش‌های اجرایی مدیریت برنامه‌ریزی شهری در ارتقای انضباط ترافیکی. فصلنامه علمی مطالعات مدیریت ترافیک، ۱۸(۱)، ۹۶-۶۱
2. اکبری، محمدآراد، طالبی، سهیلا. (۱۴۰۱). تحلیل فضایی تصادفات معابر درون شهری. فصلنامه علمی مطالعات مدیریت ترافیک، ۱۷(۴)، ۸۳-۱۱۴
3. انصاری، محسن، بیان، لیلا، و گرجی، علی. (۱۳۹۵). اثر تصادفات جاده‌ای بر آسیب مغزی. علوم اعصاب شفای خاتم، ۴(۳)، ۱۱۰-۱۰۳.
4. برنجکار، محمد، ۱۳۹۸، فاکتورهای مؤثر به کارگیری فناوری اطلاعات در مدیریت بحران شهرداری‌ها، ششمین کنفرانس ملی پژوهش‌های کاربردی در مهندسی کامپیوتر و فناوری اطلاعات، تهران، ۱۰۱۷۴۲

<https://civilica.com/doc/>

آسیب شناسی مدیریت بحران تصادفات جاده ای در استان خراسان رضوی

5. بصیریان جهرمی، عبدالحسینی، محمد، بردبار، ملیکا (۱۳۹۴). رسانه های اجتماعی و مدیریت بحران نقش تلفن های همراه هوشمند در کنشگری اجتماعی، ۲۷(۱) (پیاپی ۱۰۲)، ۸۳-۵۷.
6. بهتویی، حسن، و التماسی، مهشید. (۱۳۹۹). داده کاوی تصادفات جاده ای شمال غرب تهران. مطالعات مدیریت ترافیک، (۵۹)، ۱۴۸-۱۲۷.
7. بهتویی، حسن، و التماسی، مهشید. (۱۳۹۹). داده کاوی تصادفات جاده ای شمال غرب تهران. مطالعات مدیریت ترافیک، (۵۹)، ۱۴۸-۱۲۷.
8. حبیب زاده ملکی، اصحاب، و جوادیان، رضا. (۱۳۸۹). راهبردهای رسانه ای در مدیریت بحران. توسعه مدیریت و منابع انسانی و پشتیبانی، ۵(۱۸)، ۱۲۳-۱۰۳.
9. رنگریز، وحید. (۱۳۹۸). مدل سازی کاهش خسارت ها در تصادفات جاده ای. مطالعات مدیریت ترافیک، (۵۲)، ۴۰-۱۹.
10. رومانی، سعید، طالاری، محمدرضا، و سپهوند، اسفندیار. (۱۳۹۹). شناسایی تجارب تدریس معلمان تاریخ: رویکرد پدیدارشناسی. آموزش پژوهی، ۶(۲۱)، ۱۶-۱.
11. سادات حسینی، سیدمحمد، و باباجانی پور، صفر. (۱۳۹۹). بررسی تأثیر گرد و غبار بر تصادفات جاده ای. مطالعات مدیریت ترافیک، (۵۹)، ۹۸-۷۳.
12. عبداللهی، علی، ده یادگاری، سعید، فرقانی، محمد علی، شهابی، الهه. (۱۴۰۲). ارائه مدل جامع مدیریت راهبردی بحران در تصادفات جاده ای با رویکرد داده بنیاد. پژوهش های مدیریت در ایران، ۲۷(۲)، ۲۴-۱.
13. غرای، بنفشه، حسن زاده، سیدمهدی، یدالهی، زهرا، قلعه بندی، فرهاد، علوی، کاوه، و مشیرپور، شیرین. (۱۳۸۸). سلامت روان و تصادفات جاده ای. رفاه اجتماعی، ۹(۳۳)، ۲۰۰-۱۸۹.
14. کی منش، محمودرضا و نصراله تبار آهنگر، علی و ابوالفتحی، مجید و گلبابایی، امین، ۱۳۹۳، مدیریت بحران تصادفات جاده ای در روزهای برفی و بارانی مطالعه موردی: راه های دوخطه استان همدان، ششمین کنفرانس بین المللی مدیریت جامع بحران، مشهد، <https://civilica.com/doc/339606>
15. گهرپور، علی اصغر، و اسدی، اسماعیل. (۱۴۰۰). بررسی عملکرد دسترسی ها در تصادفات جاده ای (مورد مطالعاتی استان اصفهان). جاده، ۲(۱۹) (۱۰۷)، ۱۴۸-۱۳۵.
16. موسوی، میرنجف، اسماعیل زاده، حسن، و باقری کشکولی، علی. (۱۳۸۹). مدیریت بحران در تصادفات رانندگی (مطالعه موردی: شهر یزد). مطالعات مدیریت شهری، ۲(۴)، ۶۱-۲۹.

....پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال نوزدهم، شماره اول، بهار ۱۴۰۴

17. هومن، حیدرعلی (۱۳۸۹) راهنمای عملی پژوهش کیفی، تهران: انتشارات سمت.

1. Abdulrashid, I., Farahani, R. Z., Mammadov, S., Khalafalla, M., & Chiang, W. (2024). Explainable artificial intelligence in transport Logistics: Risk analysis for road accidents. *Transportation Research Part E Logistics and Transportation Review*, 186, 103563. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2024.103563>
2. Eltemasi, M., & Behtooiey, H. (2024). Predicting the type of road accidents based on air temperature in Iran: A case study of roads in Qazvin province. *Heliyon*, 10(7), e28536. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e28536>
3. Eltemasi, M., & Behtooiey, H. (2024b). Examining the Relationship between Wind Speed, Climatic Conditions, and Road Accidents in Iran. *Heliyon*, 10(13), e33228. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e33228>
4. Habibzadeh, M., Mirabimoghaddam, M. H., Haghighi, S. M. S., & Ameri, M. (2024). Presentation of artificial neural network models based on optimum theories for predicting accident severity on rural roads in Iran. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 25, 101090. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2024.101090>
5. Isler, C. A., Huang, Y., & De Melo, L. E. A. (2024b). Developing accident frequency prediction models for urban roads: A case study in São Paulo, Brazil. *IATSS Research*, 48(3), 378–392. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2024.07.002>
6. Nanjunda, D. C. (2021). Impact of socio-economic profiles on public health crisis of road traffic accidents: A qualitative study from South India. *Clinical Epidemiology and Global Health*, 9, 7–11. <https://doi.org/10.1016/j.cegh.2020.06.002>