

بررسی و تدوین استراتژیهای نظام مدیریت جاده ای در استان آذربایجان شرقی



چکیده

با توجه به اهمیت بسزای موضوع سوانح رانندگی و ضایعات سنگین جانی و مالی آنها که هم اکنون در سطح کشور و استان آذربایجان شرقی با آن مواجه هستیم، لزوم نگاه کارشناسانه و دقیق به این موضوع و تجزیه و تحلیل نظام مدیریت جاده ای و مدیریتهای زیر مجموعه آن ضروری و اجتناب ناپذیر می باشد. سازمانهای زیر مجموعه نظام مدیریت جاده ای در استان که مسئولیت های کنترل ایمنی، ترافیک سوانح، حمل و نقل، امداد رسانی و تامین امکانات رفاهی و امنیتی جاده ها را بر عهده دارند، باید با تمام جدیت بکوشند تا با استفاده از نقاط قوت مجموعه های خود، اثرات ناشی از تهدیدهای محیطی را کنترل نموده یا آنها را از بین ببرند. از مهمترین استراتژیها یا راهبردهای اجرایی تدوین یافته پژوهش حاضر می توان به مواردی همچون: اصلاح قوانین و مقررات ناکارآمد و ناقص راهنمایی و رانندگی، توسعه احداث سریع و بهینه آزادراهها و بزرگراهها، ساماندهی هدفمند ساختار سازمانی و اداری سازمانهای مسئول و دست اندر کار در امر مدیریت و کنترل وضعیت جاده های استان و مخصوصاً اجرای دقیق وی بی قید و شرط قانون استفاده اجباری کلیه مسافری و رانندگان وسایل نقلیه شخصی و مسافربری سبک و سنگین از کمربند ایمنی استاندارد اشاره نمود.

واژگان کلیدی پژوهش: استراتژی، مدیریت استراتژیک، مدل تحلیلی و ماتریس *SWOT*، تصادفات و سوانح جاده ای

(۱) مقدمه:

بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی سالانه حدود یک میلیون و دویست هزار نفر در دنیا بر اثر سوانح رانندگی کشته شده و ۵۰ میلیون نفر مصدوم و معلول می گردند. هم اکنون عامل تصادفات رانندگی در بین عوامل مرگ و میر مردم، رتبه ششم را داراست که پیش بینی میشود تا سال ۲۰۲۰ میلادی این عامل به رتبه سوم مرگ و میر در دنیا تبدیل گردد. متأسفانه در کشور ما سوانح رانندگی پس از عامل ایستهای قلبی، رتبه دوم را به خود اختصاص داده است که اوضاع بحرانی و نگران کننده این حوادث را نشان می دهد.

قطعاً اگر تمهیدات کارآمد و موثری اندیشیده نشود، شاهد اوضاع ناگوار روافزونی در جاده های کشور و از جمله استان آذربایجان شرقی خواهیم بود. چنانچه بتوان با بررسی دقیق و همه جانبه مدیریتهای جاده ای در بخش های ایمنی ترافیکی، حمل و نقل و سوانح وضعیت موجود را به درستی شناخت و تجزیه و تحلیل صحیحی روی نظام مدیریت جاده ای استان انجام داد، با ارائه استراتژی های مناسب و کارآمد می توان در حداقل زمان به مقابله و در واقع پیشگیری از حوادث دردناک جاده ای اقدام نمود که بدون شک آثار عظیم اجتماعی این بهبود مدیریتی در سطح استان پدیدار خواهد گردید. پژوهش حاضر با توجه به اهمیت بسزای موضوعات اشاره شده، سعی بر این دارد تا با نگاهی کارشناسانه و بر اساس مبانی مدیریت استراتژیک، نظام مدیریت جاده ای در استان آذربایجان شرقی را مورد تجزیه و تحلیل علمی قرار داده و مدیریتهای زیرمجموعه این بخش را از لحاظ عملکردها و هماهنگی های مابین آنها مورد بررسی دقیق قرار دهد.

اطلاعات به دست آمده از این بررسی ها و عوامل درونی و بیرونی شناخته شده محیطی در قالب مدل تحلیلی SWOT تجزیه و تحلیل می شود و پس از طی مراحل لازم ، نتایج در قالب استراتژی های موثر و کارآمد که قابل اجرا و پیاده سازی در عمل می باشد ، ارائه و پیشنهاد می گردد. قطعاً با حمایت مسئولین محترم استانی و همکاریهای بی دریغ سازمانهای ذیربط و اقشار مردم می توان با اجرای این سری استراتژی ها و راهبردهای پایه ای و ضروری ، در آینده ای نزدیک شاهد شکوفایی اهداف عالی و درخشان همچون : افزایش ایمنی و کارآیی جاده ها و کاهش چشمگیر سوانح رانندگی جاده ای ، حفظ جان و اموال افراد استفاده کننده از جاده ها ، روانی قابل لمس ترافیک ، کنترل مداوم و پایدار رانندگان کلیه وسایل نقلیه ، امدادرسانی سریع و موثر به آسیب دیدگان سوانح جاده ای ، طراحی و احداث جاده هایی با کیفیت و ایمن و زیبا باشیم.

۲) مباحث نظری پژوهش :

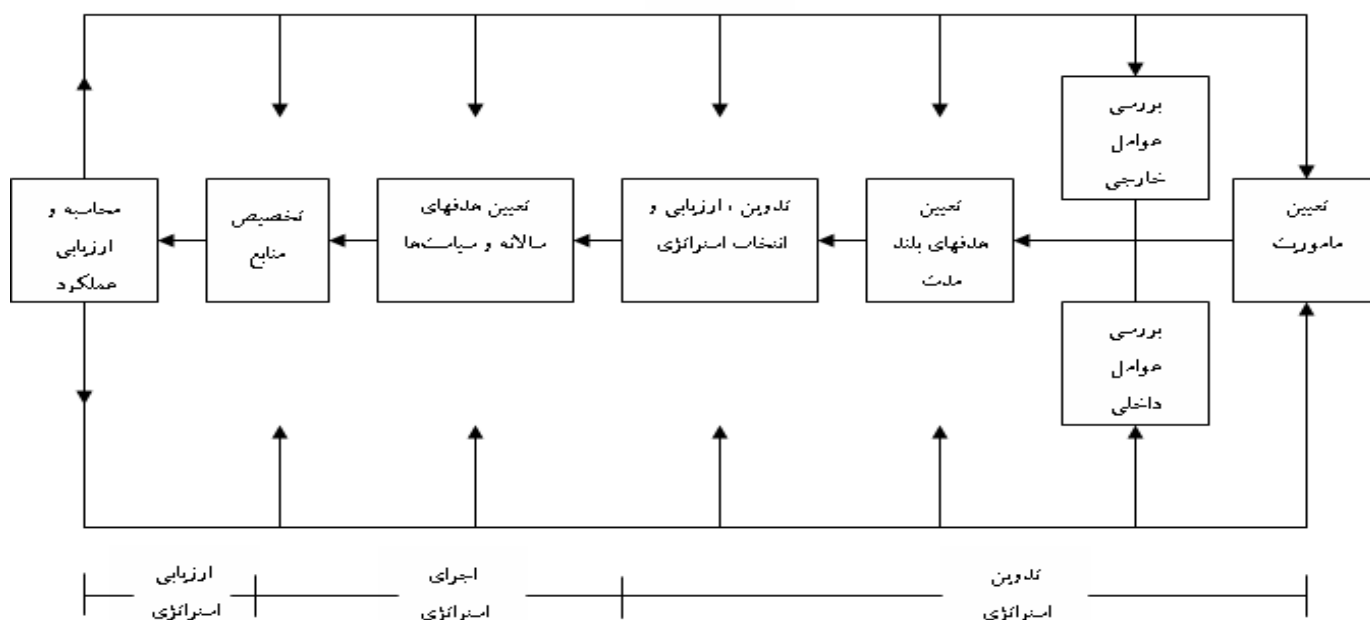
۱-۲ فرآیند مدیریت استراتژیک^۱

فرآیند مدیریت استراتژیک دربرگیرنده سه مرحله کلی است : تدوین استراتژی ها ، اجرای استراتژی ها و ارزیابی استراتژی ها

می توان با استفاده از یک الگو ، فرآیند مدیریت استراتژیک را به بهترین شکل ممکن مورد مطالعه قرار داد و آن را به کار برد . چارچوب ارائه شده در نمودار شماره (۱-۲) یک الگوی جامع از فرآیند مدیریت استراتژیک است که بسیار متداول و قابل قبول می باشد .

نمودار ۱-۲ الگوی جامع مدیریت استراتژیک

بازخور



¹ Strategic management process

۲-۲ مفهوم استراتژی و تعاریف آن

واژه استراتژی از لغت یونانی استرات گی به معنای « هنر ژنرال ها » اقتباس شده است و در ارتش ، استراتژی کار ژنرالهاست ، کما اینکه در کسب و کار نیز وظیفه مدیران ارشد است. استراتژیها ابزاری هستند که سازمان می تواند بدان وسیله به هدفهای بلند مدت خود دست یابد.

همچنین یک استراتژی یا راهبرد اثربخش دارای سه ویژگی کلی می باشد :

جامع است

یکپارچه است

همه اجزاء سازمان را به یکدیگر پیوند می دهد .

۲-۳ تدوین استراتژی^۲

مقصود از تدوین استراتژی عبارت است از : تعیین مأموریت شرکت ، شناسایی عواملی که در محیط خارجی ، سازمان را تهدید می کنند یا فرصتهایی را به وجود می آورند ، شناسایی نقاط قوت و نقاط ضعف داخلی سازمان ، تعیین هدفهای بلندمدت ، در نظر گرفتن استراتژی های گوناگون و انتخاب استراتژی های خاص جهت ادامه فعالیت . مسائلی که در زمینه تدوین استراتژی مطرح میشوند ، عبارتند از : تعیین نوع فعالیتی که شرکت می خواهد به آن پردازد. فعالیتهایی را که می خواهد از آنها خارج شود ، شیوه تخصیص منابع ، تصمیم گیری درباره گسترش دادن یا متنوع ساختن فعالیتهای ، تصمیم گیری در مورد ورود به بازارهای بین الملل ، تعیین اینکه آیا شرکت بر آن است که در شرکتهای دیگر ادغام شود یا یک مشارکت تشکیل دهد و شیوه مصون ماندن از حرکات تند شرکتهای رقیب که درصدد بلعیدن آن برمی آیند.

۲-۴ آمار تصادفات رانندگی در کشور

با اینکه متأسفانه در کشور ما در آمار ارائه شده توسط پلیس راه و سایر مراکز ذیربط مغایرت مشاهده می شود ولی آمار ثبت شده مربوط به سوانح رانندگی در سازمان پزشکی قانونی کشور نشان می دهد که متوسط رشد سالیانه فوت شدگان این سوانح در جاده های کشور طی سالهای ۱۳۷۷ تا ۱۳۸۰ بیش از ۲۰ درصد بوده است. در حالیکه تعداد فوت شدگان و مصدومین ناشی از تصادفات رانندگی در سال ۱۳۸۲ به ترتیب ۲۵۷۲۲ و ۲۲۲۳۲۹ نفر گزارش شده است ، این آمار طی سال ۱۳۸۵ به ۲۷۵۶۷ نفر کشته و ۲۷۶۷۶۲ نفر مصدوم رسیده است که در اثر حدود ۲۰۰ هزار تصادف در معابر شهری و جاده های برون شهری به وقوع پیوسته است.

بر اساس آمار ارجاعی به مراکز پزشکی قانونی کشور طی سال ۱۳۸۴ تعداد فوت شدگان تصادفات رانندگی ۲۷۷۵۹ نفر بوده است که از این تعداد ۱۶۹۸۸ نفر در تصادفات جاده ای فوت گشته اند همچنین تعداد مصدومین تصادفات رانندگی در سال ۱۳۸۴ برابر ۲۷۴۲۵۷ نفر اعلام شده است.

همانگونه که اشاره شد تعداد متوفیات و مصدومین طی سال ۱۳۸۵ به ترتیب ۲۷۵۶۷ نفر و ۲۷۶۷۶۲ نفر می باشد که از این تعداد حدود ۱۷۴۷۰ نفر در تصادفات جاده ای فوت شده اند. یعنی در اثر تصادفات در سال ۱۳۸۵ در هر ساعت به طور متوسط ۳ نفر کشته شده و ۳۱ نفر مصدوم گشته اند.

۵-۲ بررسی آمار تصادفات در استان آذربایجان شرقی

بر اساس گزارش اداره کل پزشکی قانونی آذربایجان شرقی و با بررسی آمار تصادفات رانندگی می توان نتایج ذیل را استنباط نمود:

در سال ۱۳۸۳ از تعداد ۹۵۶ نفر فوتی، تعداد ۶۳۱ نفر در اثر ضربه سرفوت نموده اند که رقم بالای ۶۶٪ از آمار متوفیات را به خود اختصاص داده است. آمار متوفیات و مصدومین در سال ۱۳۸۴ نشان می دهد که تعداد متوفیات تصادفات رانندگی استان در مقایسه با سال ۱۳۸۴ با ۲۵۰ نفر افزایش به ۱۲۰۶ نفر رسیده است. یعنی ۲۶/۱۵ درصد افزایش فوتی را شاهد بوده ایم. همچنین در سال ۱۳۸۴ نسبت به سال ماقبل آن تعداد مصدومین با ۱۹۲۰ نفر افزایش به ۱۱۹۷۱ نفر رسیده است که ۱۹/۱ درصد رشد را نشان می دهد. در سال ۱۳۸۳ از تعداد ۹۵۶ مورد فوتی ۵۰۵ مورد تصادفات جاده های برون شهری اتفاق افتاده است که ۵۲/۸۲ درصد آمار را به خود اختصاص داده است. در سال ۱۳۸۴ از تعداد ۱۲۰۶ مورد فوتی ۷۲۲ مورد به جاده های برون شهری مربوط بوده است که ۵۹/۸۶ درصد آمار را شامل می گردد.

در نهایت در سال ۱۳۸۵ تعداد ۱۱۲۵ نفر در تصادفات رانندگی فوت شده و ۱۲۲۹۰ نفر مصدوم گردیده اند، یعنی آمار متوفیات در این سال نسبت به سال قبل آن با ۸۱ نفر کاهش دارای رشد ۶/۷- درصدی بوده است، ولی در مقابل تعداد مصدومین با ۳۱۶ نفر افزایش دارای ۲/۶۶ درصد رشد بوده است. لازم به ذکر است که از ۱۱۲۵ مورد فوتی تعداد ۷۴۹ نفر در جاده های برون شهری فوت گردیده اند. در کل می توان گفت که در استان آذربایجان شرقی در طی سال ۱۳۸۵ میزان متوفیات ناشی از تصادفات رانندگی به تعداد ۳۱/۲ نفر در صدهزار نفر جمعیت می باشد و از لحاظ تعداد متوفیات ناشی از تصادفات جاده ای طی سال ۱۳۸۵ رتبه نهم کشور را به خود اختصاص داده است.

۶-۲ عوامل بروز تصادفات جاده ای

از دیدگاه علمی و فنی اصولاً تصادف به موقعیتی اطلاق می شود که عوامل بسیاری از جمله: عامل انسانی، عامل وسیله نقلیه و عامل محیط جمع می شوند. بدین ترتیب جمع بسیاری از عوامل مختلف در شرایط خاص موجب تصادف می گردد که به تحقیق با تغییر و توسعه عوامل محیطی و فیزیکی و یا با تغییر و بهبود رفتار راننده، نوع و شکل آن تا حدود قابل توجهی متحول می شود. جهت روشن شدن مطلب، در نمودار شماره (۲-۲) عوامل اصلی تصادفات جاده ای نشان داده شده است:

نمودار ۲-۲ - عوامل اصلی تصادفات جاده ای



۳) متدلوژی پژوهش :

۱- روش تحقیق

در این تحقیق برای بررسی، تعیین و تجزیه و تحلیل متغیرها از روش توصیفی و اکتشافی استفاده شده و از نوع تحقیق کاربردی می باشد که با استفاده از ابزاری همچون بررسی مدارک و اسناد، پرسشنامه، مصاحبه، اطلاعات توصیفی در خصوص موضوع تحقیق جمع آوری شده است.

۲- ۳- جامعه آماری

جامعه آماری این تحقیق شامل مدیران ارشد و میانی و کارشناسان خبره سازمانهای مورد مطالعه در استان آذربایجان شرقی است که جمعاً در حدود ۴۰۱ نفر می باشند. از این تعداد حدود ۴۰ نفر در پستهای مدیریتی و مابقی در رده کارشناسان خبره و افراد مطلع در سازمانهای ذیربط استان است که تا پایان سه ماهه اول سال ۱۳۸۶ مشغول به خدمت بوده اند.

۳- ۳- نمونه آماری

نمونه در واقع گروهی کوچکتر از جامعه آماری است که برای مشاهده و تجزیه و تحلیل انتخاب می شود. در این تحقیق نمونه آماری طبق جدول تعیین حجم نمونه کرجسی، مورگان و کوهن به تعداد ۲۰۰ نفر تعیین گردید و بین آنها پرسشنامه تحقیق توزیع شد. برای انتخاب این نمونه ها از روش نمونه گیری به صورت تصادفی طبقه ای استفاده شده است.

۴- ۳- روش تجزیه و تحلیل داده ها

در این تحقیق برای انجام تجزیه و تحلیل آماری از هر دو روش آمار توصیفی و استنباطی استفاده شده است. سوالات عمومی در خصوص مشخصات فردی پاسخ دهندگان را که امکان طبقه بندی و استفاده از جداول و نمودارها برای پاسخ ها وجود داشت، به صورت توصیفی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند و برای بررسی سایر سوالات پرسشنامه تحقیق و شناسایی عوامل محیطی تاثیرگذار، از روش تحلیل عاملی در راستای تعیین عوامل کلیدی استفاده شده است.

در مراحل فوق و در نهایت برای تدوین استراتژی های مناسب سازمانی برای نظام مدیریت جاده ای استان آذربایجان شرقی، تکنیک موثر دلفی به کار رفته است.

۴) نتیجه گیری کلی پژوهش و تعیین استراتژی های پیشنهادی:

پس از انجام تجزیه و تحلیلهای لازم و طی مراحل گوناگون پژوهش و با استفاده از تکنیک دلفی و آگاهی از نظرات خبرگان و کارشناسان امر ماتریس اولیه تهیه شده در قالب مدل SWOT در قالب فرمهای نظرسنجی بین تعدادی از مدیران و کارشناسان خبره سازمانهای ذیربط و مورد تحقیق پخش گردید و از این افراد خواسته شد که در خصوص استراتژی های به دست آمده برای نظام مدیریت جاده ای در استان آذربایجان شرقی، نظرات کارشناسی و تحلیلی خود را ارائه دهند و در صورتی که برای هر مورد، استراتژی های خاص و اثربخشی شناسایی نمودند، آنها را به لیست استراتژی ها اضافه نمایند.

در نمودار شماره (۱-۴) ماتریس نهایی تشکیل شده برای نقاط قوت، نقاط ضعف، فرصتها و تهدیدهای محیطی یا ماتریس SWOT را که حاوی استراتژی های پیشنهادی برای نظام مدیریت جاده ای در استان آذربایجان شرقی می باشد نشان داده شده است:

<p>نقاط قوت: S_1 = انجام برنامه ریزی های اولیه در راستای ارایه آموزشهای ترافیکی به مردم و طرح ایمن سازی جاده های استان</p> <p>S_2 = توسعه بعضی از امکانات لازم برای کنترل وضعیت جاده های استان</p> <p>S_3 = برقراری طرح گشت های موقت جاده ای توسط پلیس راه استان در ایام پر تردد سال</p> <p>S_4 = انجام فعالیتهای ساماندهی ساختار اداری در برخی از سازمانهای ذیربط</p>	<p>نقاط ضعف: W_1 = وضعیت نامناسب جاده های استان از لحاظ: اصول فنی، کنترل تردد وسایل نقلیه معیوب، امکانات امداد رسانی و مخابرات و اصلاح نقاط حادثه خیز</p> <p>W_2 = عدم وجود نظام مدیریتی کارآمد در راستای ایمن سازی جاده های استان و کاهش تصادفات آنها و همچنین وجود فرهنگ ضعیف مردم در خصوص رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی</p> <p>W_3 = کارآیی پایین نظام فکلی آموزش و اعطای گواهینامه رانندگی و وجود نقایص عمده در وسایل نقلیه</p> <p>W_4 = ناکافی بودن تعداد امکانات اکیپ های نجات جاده ای و وجود اشکالات عمده در طرح پل ها و معابر خطرناک کوهستانی محورهای جاده ای استان.</p>	<p>فرصتها: O_1 = گسترش مشارکت مردمی برای حل معضل تصادفات ناگوار جاده ای و امکان توزاری کامل ناوگان حمل و نقل جاده ای در استان</p> <p>O_2 = گسترش سطح کمی و کیفی شبکه راههای استان</p> <p>O_3 = امکان تجهیز کامل اکیپ های امداد جاده ای استان به تجهیزات پیشرفته و مدرن</p>	<p>تهدیدها: T_1 = وجود رشد بالا در آمار سالیانه مرگ و میر افراد بی گناه در تصادفات جاده ای و حجم سنگین ترافیکی جاده های استان</p> <p>T_2 = وجود وضعیت عدم استفاده از کمر بند ایمنی و تولید خودروهای دارای نقص فنی و معیوب</p> <p>T_3 = ناکافی بودن بودجه پروژه های راهسازی و طرحهای ایمن سازی جاده های استان</p> <p>T_4 = ترویج فرهنگ نادرست رانندگی در میان مردم به دلیل ضعف آموزشهای لازم و ناکارآمدی برخی از قوانین راهنمایی و رانندگی</p>	<p>۱- ایجاد نظام مدیریتی کارآمد برای مقابله با تصادفات ناگوار جاده های استان (S_1 و T_1 و T_4)</p> <p>۲- ساماندهی هدفمند ساختار اداری سازمانهای مسئول و دست اندر کار در امر مدیریت و کنترل وضعیت جاده های استان (S_4 و T_1 و T_4)</p> <p>۳- توسعه سریع احداث آزادراهها و بزرگراهها برای کاهش حجم ترافیکی جاده های استان (S_1 و T_1)</p> <p>۴- اصلاح قوانین و مقررات ناکارآمد راهنمایی و رانندگی (S_1 و T_1 و T_4)</p> <p>۵- افزایش ابزار و امکانات پلیس راه برای کنترل هوشمند وضعیت ترافیکی جاده های استان (S_1 و S_2 و T_1)</p> <p>۶- اجرای دقیق قانون استفاده اجباری مسافران و رانندگان وسایل نقلیه شخصی و مسافری از کمر بند ایمنی و عدم تردد وسایل نقلیه معیوب و فرسوده در جاده های استان (T_1 و T_2 و S_3 و S_4)</p>	<p>۱- افزایش تعداد اکیپ های نجات جاده ای و تجهیز آنها به امکانات پیشرفته نجات مانند: آمبولانسهای مجهز و مدرن و هلی کوپترهای نجات (W_2 و W_4 و O_3)</p> <p>۲- اصلاح نظام آموزش و آزمایش رانندگی با استفاده از طرحهایی مانند: کنترل مداوم وضعیت جسمی و روانی رانندگان، آموزش دقیق مربیان رانندگی و ارتقای سطح مهارت رانندگی در افراد (W_3 و O_1)</p> <p>۳- ایجاد کیوسک های تلفن امداد جاده ای و توسعه امکانات برقراری ارتباط تلفن های همراه در جاده های استان (W_1 و W_4)</p>	<p>۱- اصلاح جدی تمامی نقاط حادثه خیز و بر تصادفات موجود در محورهای جاده ای استان و تخصیص اعتبار کافی برای این موضوع (W_1 و T_3 و T_4)</p> <p>۲- اجرای قوانین بازدارنده و مجازاتهای سنگین برای متخلفان رانندگی و عاملین بروز سوانح در ناک جاده ای (W_2 و T_1 و T_2)</p> <p>۳- آشنا نمودن مردم با هزینه های سنگین تصادفات جاده ای و تلفات بالای جانی آنها و همچنین اثرات چیران ناپذیر روانی بر روی بازماندگان فوت شدگان این سوانح (W_2 و T_2)</p>	<p>۱- ایجاد نظام مدیریتی کارآمد برای مقابله با تصادفات ناگوار جاده های استان (S_1 و T_1 و T_4)</p> <p>۲- ساماندهی هدفمند ساختار اداری سازمانهای مسئول و دست اندر کار در امر مدیریت و کنترل وضعیت جاده های استان (S_4 و T_1 و T_4)</p> <p>۳- توسعه سریع احداث آزادراهها و بزرگراهها برای کاهش حجم ترافیکی جاده های استان (S_1 و T_1)</p> <p>۴- اصلاح قوانین و مقررات ناکارآمد راهنمایی و رانندگی (S_1 و T_1 و T_4)</p> <p>۵- افزایش ابزار و امکانات پلیس راه برای کنترل هوشمند وضعیت ترافیکی جاده های استان (S_1 و S_2 و T_1)</p> <p>۶- اجرای دقیق قانون استفاده اجباری مسافران و رانندگان وسایل نقلیه شخصی و مسافری از کمر بند ایمنی و عدم تردد وسایل نقلیه معیوب و فرسوده در جاده های استان (T_1 و T_2 و S_3 و S_4)</p>	<p>۱- افزایش تعداد اکیپ های نجات جاده ای و تجهیز آنها به امکانات پیشرفته نجات مانند: آمبولانسهای مجهز و مدرن و هلی کوپترهای نجات (W_2 و W_4 و O_3)</p> <p>۲- اصلاح نظام آموزش و آزمایش رانندگی با استفاده از طرحهایی مانند: کنترل مداوم وضعیت جسمی و روانی رانندگان، آموزش دقیق مربیان رانندگی و ارتقای سطح مهارت رانندگی در افراد (W_3 و O_1)</p> <p>۳- ایجاد کیوسک های تلفن امداد جاده ای و توسعه امکانات برقراری ارتباط تلفن های همراه در جاده های استان (W_1 و W_4)</p>
--	--	---	---	--	--	---	--	--

۱-۴ تدوین استراتژی های مناسب نظام مدیریت جاده ای در استان آذربایجان شرقی

به منظور تعیین استراتژی های مناسب که از جمله استراتژی های اثربخش و کارآمد باشند ، از تشکیل ماتریس ارزیابی موقعیت و اقدام استراتژیک (SPACE) استفاده شده است. که در نهایت این نتیجه بدست آمد که استراتژی های مناسب برای نظام مدیریت جاده ای در استان آذربایجان شرقی با توجه به عوامل محیطی شناسایی شده و وضعیت موجود مربوط به گروه استراتژی های ST یا رقابتی می باشد که قبلاً با مقایسه نقاط قوت و تهدیدهای محیطی مهم و اساسی ، تدوین و ارائه گشته است و بیانگر این نکته مهم می باشد که سازمانهای ذیربط و مسئول در امر مدیریت جاده های استان آذربایجان شرقی بایستی با جدیت تمام بکوشند که با استفاده از نقاط قوت خود ، اثرات ناشی از تهدیدهای محیط بیرون را کنترل نموده یا آنها را از بین ببرند که این امر با اجرای استراتژی های ST تحقق می یابد.

جدول ۲-۴ = استراتژی های تدوین یافته برای نظام مدیریت جاده ای در استان آذربایجان شرقی

ردیف	عنوان استراتژی ها
۱	ایجاد نظام مدیریتی کارآمد برای مقابله با تصادفات ناگوار جاده های استان
۲	ساماندهی هدفمند ساختار اداری سازمانهای مسئول و دست اندر کار در امر مدیریت و کنترل وضعیت جاده های استان
۳	توسعه سریع احداث آزادراهها و بزرگراهها برای کاهش حجم ترافیک جادههای استان
۴	اصلاح قوانین و مقررات ناکارآمد راهنمایی و رانندگی
۵	افزایش ابزار و امکانات پلیسراه برای کنترل هوشمند وضعیت ترافیک جادههای استان
۶	اجرای دقیق قانون استفاده اجباری مسافرین و رانندگان وسایل نقلیه شخصی و مسافربری از کمربند ایمنی و عدم تردد وسایل نقلیه معیوب و فرسوده در جاده های استان

(۵) پیشنهادهای مبتنی بر تجربه پژوهشگر :

مبحث ایمنی و ترافیک در کشور ایران جزو مهمترین مشکلات پیش روی صنعت حمل و نقل می باشد. سوانح جاده ای با پیامدهای گسترده سیاسی ، اجتماعی و اقتصادی خود باعث به وجود آوردن فشارهای بسیار زیادی بر اقشار مختلف جامعه و از جمله دولت شده است.

از آنجاییکه از دیرباز مسئولیت های دولتی در ایمنی تردد جاده ای بر عهده وزارت راه و ترابری بوده است در نتیجه این بخش از دولت بیش از سایرهای نهادهای دولتی با این مساله مرتبط است.

با توجه به تحقیقات قبلی محقق در زمینه علل بروز سوانح جاده ای و تجاربی که در طی مراحل انجام پژوهش حاضر کسب نموده است ، می توان پیشنهادهای تکمیلی ذیل را ارائه نمود:

۱- تجزیه و تحلیل وضعیت فعلی با استفاده از آمار و ارقام

۲- تعیین چشم انداز

۳- تعیین اهداف بلند مدت

۴- تدوین استراتژی ها

سایر استراتژی هایی که بیشتر تاکید بر بهبود وضعیت موجود دارند ، به شرح ذیل پیشنهاد می گردند :

- ایجاد مدیریت یکپارچه ایمنی جاده ای در سطح ملی و در قالب نظام مدیریت جاده ها در استان آذربایجان شرقی و کل کشور و افزایش هماهنگی و همکاری بین سازمانهای ذیربط در این زمینه
- بهبود قوانین و استانداردهای ایمنی جاده ای
- بهبود وضعیت ایمنی وسایل نقلیه
- آگاه سازی عموم مردم در زمینه ایمنی ترافیک
- اصلاح ساختار نظام ثبت و پردازش اطلاعات تصادفات جاده ای
- ایجاد و توسعه بانک جامع اطلاعات تصادفات جاده ای
- افزایش قدرت پلیس راه از لحاظ اختیارات و امکانات
- بهبود وضعیت نقاط حادثه خیز
- تامین منابع مالی برای انجام اقدامات ایمنی در جاده ها
- ایجاد تحول در امداد رسانی به حادثه دیدگان تصادفات جاده ای
- انجام تحقیقات گسترده ایمنی حمل و نقل جاده ای
- بومی سازی راهکارهای تدوین یافته برای استانهای کشور
- پیگیری های لازم به منظور اجرا و ارزیابی استراتژی ها و راهکارهای مشخص شده

فهرست برخی از منابع

الف) کتابها و نشریات

- دیوید، فرد آر، مدیریت استراتژیک، ترجمه علی پارسائیان و محمد اعرابی، نشر دفتر پژوهشهای فرهنگی، تهران، ۱۳۸۴
- گیلهام، بیل، تحقیق در دنیای واقعی و طراحی پرسشنامه تحقیقاتی، ترجمه: حسین جباری خامنه و علی اکبر انصاریان، نشر افق دانش، تبریز، ۱۳۸۲
- نایب آقا، محمد، راه و ایمنی ترافیک، نشر سرشار، تهران، ۱۳۸۱
- عربانی، مهیار، مهندس ترافیک، نشر دانشگاه گیلان، رشت، ۱۳۸۲
- نشریه پیام حمل و نقل (دوره چهارم تا ششم)، نشر سازمان حمل و نقل و پایانههای کشور، تهران، ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۳
- رهنورد، فرج اله، مدیریت سیستمهای اطلاعاتی (جزوه درسی)، نشر موسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت و برنامه ریزی، تهران، مهرماه ۱۳۸۲
- جباری خامنه، حسین، کاربرد آمار در مدیریت (جزوه درسی)، نشر سازمان مدیریت صنعتی آذربایجان، تبریز، مهرماه ۱۳۸۳
- آیین نامه ایمنی راهها (شماره های ۱ تا ۷)، نشر سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، تهران، ۱۳۸۴
- سالنامه آماری استان آذربایجان شرقی ۱۳۸۳، نشر سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان آذربایجان شرقی، تبریز، ۱۳۸۴

ب) سایتهای اینترنتی

1. www.imi-ir.org
2. www.irandoc.ac.ir
3. www.nvfsj.org
4. www.mrt.ir
5. www.ea-rah.ir