

10th

International Conference on:
Reducing Burden of Traffic Accidents:
Challenges and Strategies

دهمین سمینار بین المللی
کاهش سوانح ترافیکی، چالش ها و راهکارهای پیش رو



Together we can
save millions
of lives.



آخرین سال دهه اقدام The Last Year of Decade of Action

22-23 January 2020, Shiraz, Iran

واکاوی ساختار سازماندهی اقدامات مدیریت ایمنی راه در سه سطح کشور ایران، استان فارس و کلان شهر شیراز به روش تاپسیس (TOPSIS) نسبت به سایر نقاط جهان

محمد صدیق باور^{۱*}

^۱ دکتری برنامه ریزی شهری و حمل و نقل، مدیر کل مطالعات حوزه معاونت حمل و نقل شهرداری شیراز، ایران

مقدمه: به دلیل تعدد سازمان های تاثیرگذار در بهبود ایمنی راه، نیاز به ایجاد ساختارهای نهادینه رسمی که بتواند هماهنگی لازم را ایجاد نمایند وجود داشته که از این نظر تشکیل شورای ملی ایمنی راه (National Road Safety Council) بسیار مفید می باشد.

روش بررسی: در این مقاله سعی شده است تا با بررسی ساختار سازمانی مدیریت ایمنی راه در کشور ایران، استان فارس و شهر شیراز درصد موفقیت آن شورا را در کاهش و شدت تصادفات کشور به روش تاپسیس با سایر نقاط جهان بررسی نمائیم. شورای ملی ایمنی راه یک تشکیلات دائمی است که وظیفه اصلی آن ایجاد، تداوم و هماهنگی موثر تمام فعالیت های ایمنی راه می باشد. هیچ الگوی سازمانی ایده آلی برای این شورا وجود ندارد و بنابراین ضرورت دارد متناسب با خصوصیات ملی هر کشور تنظیم گردد. این شورای ایمنی بایستی دارای خصوصیات ذیل باشد: ۱- ریاست شورا فرد تراز اول سیاسی ۲- عضویت مدیران ارشد سازمان های مرتبط ایمنی راه ۳- داشتن بودجه کافی و دبیرخانه دائمی ۴- تشکیل جلسات منظم ۵- تشکیل کمیته ایمنی راه استانی، منطقه ای و محلی

یافته ها: در این مطالعه، با بررسی ساختار سازمانی مدیریت ایمنی راه در ایران، استان فارس و شهر شیراز اقدامات ایمنی در پنج بخش ۱- ریاست شورا فرد تراز اول سیاسی ۲- عضویت مدیران ارشد سازمان های مرتبط ایمنی راه ۳- داشتن بودجه کافی و دبیرخانه

آخرین سال دهه اقدام

The Last Year of Decade of Action

22-23 January 2020, Shiraz, Iran

دائم ۴-تشکیل جلسات منظم ۵-تشکیل کمیته ایمنی راه استانی، منطقه ای و محلی مشخص گردید. ساختار سازمانی مدیریت ایمنی راه در ایران، استان فارس و شهر شیراز در پنج سطح خیلی ضعیف، ضعیف، متوسط، خوب و عالی با یکدیگر مقایسه گردید.

نتیجه گیری: بر پایه یافته های این مطالعه، در ایران با توجه به روش تاپسیس ضرائب اهمیت در ساختار سازمانی مدیریت ایمنی راه در ایران، استان فارس و شهر در پنج بخش ۱-ریاست شورا فرد تراز اول سیاسی ۲-عضویت مدیران ارشد سازمان های مرتبط ایمنی راه ۳-داشتن بودجه کافی و دبیرخانه دائم ۴-تشکیل جلسات منظم ۵-تشکیل کمیته ایمنی راه، که در نتیجه با رتبه بندی نهایی گزینه ها به ترتیب از لحاظ مقایسه عملکردی در تصادفات به ترتیب از مطلوب به ضعیف: کلان شهر شیراز ۰،۳۲۰، در ایران ۰،۲۰۰ و در استان فارس ۰،۱۴۰ که این رتبه بندی بیانگر این مطلب است که در ۱۵ سال اخیر که در کشور، استان فارس رتبه اول بیشترین تصادفات جرحی و فوتی را کسب نموده است، دلیل اصلی آن ساختار سازماندهی مدیریت ایمنی راه بسیار ضعیف است و رتبه ایران نیز نسبت به سایر کشورها ضعیف و در کلان شهر شیراز تقریباً ضعیف نسبت به سایر شهرهای دنیا می باشد.

کلیدواژه ها: واکاوی، مدیریت، ایمنی، راه، تاپسیس