

## اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بد صورت‌بندی سیاستی

### مقاله علمی - پژوهشی

مجید حق شناس\*، دانشجوی دکتری، گروه علوم پایه و مهندسی، دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران، ایران  
اسماعیل احسانپور، دانشجوی دکتری، گروه علوم پایه و مهندسی، دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران، ایران  
\*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: haghshenas.6967@gmail.com

دریافت: ۱۴۰۲/۰۶/۱۱ - پذیرش: ۱۴۰۳/۰۲/۰۱

صفحه ۵۰۶-۴۸۷

### چکیده

مدیریت ترافیک، مدیریتی پیچیده، چندبعدی و دارای گستره‌ای بین‌المللی می‌باشد که پیچیدگی خاص به لحاظ ماهوی، آن را از سایر مدیریت‌ها متمایز کرده است. همین امر باعث شده است که انجام فعالیت‌های علمی، آموزشی و پژوهشی، دیگر به شکل سنتی و آنچنان که در گذشته فقط با دخالت یک رشته، انجام می‌شد، فاقد کارایی باشد؛ پژوهش حاضر با هدف بررسی اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بد صورت‌بندی سیاستی انجام شده است. این پژوهش از نظر هدف کاربردی، از نظر روش آمیخته تلفیقی از نوع اکتشافی بود. جامعه آماری در بخش کیفی، اساتید دانشکده فرماندهی و ستاد دانشگاه جامع علوم انتظامی امین و دانشکده راهور دانشگاه افسری و تربیت پلیس امام حسن مجتبی (ع) و در بخش کمی مدیران ارشد ستادی پلیس راهور فراجا، مدیران و رؤسای مناطق راهور تهران بودند. نمونه‌گیری در بخش کیفی به روش هدفمند مبتنی بر معیار و در بخش کمی به روش نمونه‌گیری تصادفی ساده برابر جدول مورگان به تعداد ۹۲ نفر بود. برای تحلیل داده‌های گردآوری شده در بخش کیفی تحقیق از تحلیل تم توسط نرم‌افزار MAXQDA2020 و در بخش کمی از تحلیل عاملی تأییدی جهت اعتبارسنجی مدل بدست آمده در بخش کیفی از مدل‌یابی معادلات ساختاری توسط نرم‌افزار Smart PLS3 انجام شد. ابعاد اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بد صورت‌بندی سیاستی شامل پیچیدگی و وابستگی متقابل با مقدار ۲۹/۱۲۹، قابلیت‌های پویا با مقدار ۲۴/۱۹۰، چندعلتی بودن با مقدار ۲۲/۳۹۹ و برساخته از نحوه‌ی نگرش تحلیل‌گر با مقدار ۱۲/۸۹۲ که بیشترین تأثیر مربوط به بعد پیچیدگی و وابستگی متقابل و کمترین تأثیر مربوط به برساخته از نحوه‌ی نگرش تحلیل‌گر در الگوی اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بد صورت‌بندی سیاستی بود. از طرف دیگر بارهای عاملی پیچیدگی و وابستگی متقابل با مقدار ۰/۸۸۶، قابلیت‌های پویا با مقدار ۰/۸۶۶، چندعلتی بودن با مقدار ۰/۸۵۹ و برساخته از نحوه‌ی نگرش تحلیل‌گر با مقدار ۰/۷۵۸ بیشتر از ۰/۵ بوده که در سطح ۰/۹۵ معنی‌دار هستند. دولت‌ها باید نوع نگاه خود را نسبت به مسئله پیچیده و بدخیم ترافیک تغییر داده و باید از نوع نگاه فرماندهی و مدیریت به سمت نگاه رهبری که مبتنی بر رویکرد همکاری جویانه همه سازمان‌های دخیل در حوزه ترافیک است، تغییر داده زیرا رویکرد رهبری خاص مسائل چندبعدی و بد صورت‌بندی سیاستی می‌باشد.

واژه‌های کلیدی: اصول راهبردی، بد صورت‌بندی سیاستی، ترافیک، مسئله

### ۱- مقدمه

مسائل بدخیم دارای خصوصیات از جمله پیچیدگی، چندعلتی، چندکشگری، فاقد قاعده توقف، ابهام، چندبعدی و دارای راه‌حل‌های مرتفعی و موقتی می‌باشند. در واقع رهیافت‌های تک‌خطی یا عقلانی که برای شناسایی مسائل تکنیکی کاربرد بسیاری دارد، نمی‌تواند برای مسائل بدخیم استفاده شود، چرا که

امروزه برخی از مسائل و موضوعات مربوط به جامعه انسانی و اجتماع به دلیل پیچیدگی‌های کارکردی و ابعاد متنوع سیستمی به‌عنوان مسائل بدخیم نامیده می‌شوند. این نوع از مسائل در برابر مسائل خوش‌خیم قرار می‌گیرند که در مسائل مهندسی، شیمی و غیره بکار می‌رود که دارای راه‌حل‌های ساده و تک‌بعدی هستند.

این مسائل نه تنها دربرگیرنده اختلاف نظرهای موجود درخصوص اقدامات بالفعل و بالقوه هستند بلکه منعکس کننده نظرات متفاوتی در خصوص ماهیت مسائل بدخیم می‌باشند (وبر و خادمیان، ۲۰۰۸). مسائل محیطی بدخیم دربرگیرنده ابهام، پیچیدگی و عدم قطعیت بالا هستند؛ از جمله این موضوعات می‌توان به مواردی همچون تغییرات آب و هوا، فساد، فقر، مهاجرت، تولید انرژی، سوء تغذیه یا چاقی، سیاست‌های همگرایی و پناهندگی، اشتغال، زباله‌های محیطی، و جرایم خشونت‌آمیز یا نابرابری فرصت‌ها برای گروه‌های اقلیت (گرینت، ۲۰۱۰). یکی دیگر از این موضوعات، مسئله ترافیک است. بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی در سال ۲۰۱۸، تلفات جاده‌ای نسبت به جمعیت جهان، تقریباً ثابت مانده است؛ با این وجود تعداد افراد کشته شده در سوانح ترافیکی در سال به ۱ میلیون و ۳۵۰ هزار نفر رسیده است که معادل مرگ یک انسان در هر ۲۴ ثانیه در جهان ناشی از تصادفات رانندگی است. ضمن اینکه ریسک مرگ در اثر تصادفات در کشورهای با درآمد پایین سه برابر بیشتر از کشورهایی با درآمد بالا است. به طور کلی پیام‌های اصلی گزارش وضعیت جهانی ایمنی راه عبارتند از: تعداد مرگ و میر ناشی از حوادث ترافیکی جاده‌ها در جهان همچنان بالاست، حوادث ترافیکی عامل اصلی مرگ و میر کودکان و جوانان در جهان است، بیش از نیمی از قربانیان حوادث ترافیکی در جهان، عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و موتورسواران هستند که هنوز در طراحی سیستم حمل و نقل زمینی در بسیاری از کشورها نادیده گرفته شده‌اند، ضمن اینکه پیشرفت‌هایی در سراسر جهان در زمینه ایمنی راه رخ داده اما این پیشرفت‌ها به صورت یکنواخت نبوده است (سازمان بهداشت جهانی، ۲۰۱۸). اطلاق عنوان بدخیم بر اینگونه مسائل سیاستی حاصل مقایسه مسائل علمی و مهندسی با مسائل اجتماعی است به همین علت مسئله ترافیک در کشور را می‌توان از جمله مسائل بدخیم دانست؛ چرا که این مسئله و تلفات ناشی از آن دارای صورت‌بندی مبهم، پیچیده، متکثر از جهت علت و وجود ذینفعان متعدد می‌باشد (کریمی‌مله، ۱۳۹۷). نوع صورت‌بندی مسئله رانندگی و تخلفات و سوانح آن دارای شکل واحد نبوده و پیچیدگی صورت‌بندی آن شامل رانندگان، قانون، خودرو، مجری قانون، جاده و راه، خانواده، جامعه با کنشگران دخیل در مسئله رانندگی شامل وزارت صنعت- معدن-

تجارت، سازمان استاندارد وزارت بهداشت، آموزش‌پرورش، پلیس، صداوسیما و وزارت کشور می‌باشد. بررسی بازدارندگی قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در پیشگیری از تصادفات نشان داد که قواعد و قوانین رانندگی تاکنون چندین بار در کشور اصلاح گردیده ولی بازدارندگی لازم را در پیشگیری از تصادفات نداشته و مسئله سوانح و تلفات را حل ننموده است بنابراین لازم است با نگاه راهبردی و مدیریت واحد، زمینه را برای پیشگیری از تصادفات، محقق کرد (احسانپور و حوشتناس، ۱۴۰۱). پلیس راهور فراجا بر اساس قانون مسئول رسیدگی به تصادفات هست ضمن اینکه آنچه در قانون تکلیف شده ۳۲ دستگاه در آموزش و پیشگیری از سوانح ترافیکی نقش دارند در حال حاضر متأسفانه ۵۱ درصد فوت در اثر تصادفات در صحنه اتفاق می‌افتد، ۶ درصد دیگر جان خود را در حین اعزام به مراکز درمانی از دست داده و ۴۳ درصد در بیمارستان جان خود را از دست می‌دهند. ضمناً در حوزه درون و برون شهری در سال ۱۴۰۰ در طی ۷ ماه، ۱۰ هزار و ۲۵۶ نفر و در سال ۱۴۰۱، ۱۱ هزار و ۷۳۴ نفر جان خود را در این مدت از دست دادند که ۱۴ درصد افزایش داشته‌ایم. در مورد آمار مجروحان نیز ۲۱ درصد افزایش داشته‌ایم ضمناً چهار علت اصلی و تامه تصادفات در کشور سرعت و سبقت غیرمجاز، عدم توجه به جلو، خستگی و خواب‌آلودگی می‌باشد (هادیان‌فر، ۱۴۰۱). امروزه بنا به علل مختلف، اغلب مسائل در حوزه مدیریت ایمنی ترافیک نه از نوع مسائل آسان بلکه از نوع مسائل به‌ظاهر ساده ولی بسیار پیچیده هستند که شناخت و تحلیل آنان مستلزم بکارگیری تحلیل‌های متعدد به‌دوراز سطحی‌نگری است، ساده‌انگاری دلیل برخورد‌های سطحی در ارائه راهکارهای حل مسئله و سپس پیچیده‌شدن و حل‌نشدن اکثر مسائل در کانون‌های شهری و منطقه‌ای بوده که اغلب از آنها به نام مسئله بدخیم نام‌برده شده است (سرور و خلیجی، ۱۴۰۰). بنابراین شیوه‌های مؤثر جهت حل مسائل بدخیم یک رویکرد نوین در حال گسترش است که در مدیریت ترافیک کشور چندان مورد توجه قرار نگرفته است. لذا باید توجه جدی به حوزه‌های نوین تحلیل و حل مسئله در مدیریت مسائل پیچیده ترافیکی داشته و نوع نگاه خود را به نحوه مدیریت موضوعات از سطح محلی تا ملی تغییر داد. از آنجایی که مقام معظم رهبری در دیدار جمعی از نخبگان و استعداد‌های برتر علمی کشور به

سلیمانی، بررسی نقش افراد تبعیدی بر احساس امنیت شهروندان و شیوه‌های اصولی زندگی و مواجهه با بدصورت‌بندی سیاستی آموزش عالی در عصر جدید در داخل و خارج از کشور تحقیقاتی انجام شده است که در ادامه به برخی از آن‌ها اشاره می‌گردد. الوند و قاسمی (۱۴۰۰) در پژوهشی با عنوان اصول راهبردی سیاست‌گذاری مواجهه با کرونا به مثابه مسأله بدخیم سیاستی دریافتند که سیاست مقابله با بیماری کرونا را بایستی در چارچوب رویکرد همکاری‌جویانه‌ی حکمرانی سلامت طراحی و اعمال کرد. دولت باید نوع نگاه خود را نسبت به مسائل پیچیده و بدخیم تغییر و از نگاه فرماندهی به رویکرد رهبری و هدایت‌گر تغییر کند. راهبرد سیاست‌گذاری کرونا می‌بایست مبتنی بر رویکرد دلالت‌های همکاری‌جویانه، تغییر رفتار ذی‌نفعان و بازیگران، توجه به بستر تاریخی- اجتماعی، تعیین مرجعیت‌بخش، نظام حمایتی فراگیر، توجه به دیپلماسی سلامت، افزایش سرمایه اجتماعی- سیاسی و تغییر رفتار با رهیافت‌های نوآورانه و استفاده از فناوری نوین باشد. یافته‌های پژوهشی بابایی‌طلایه (۱۳۹۹) در تحقیقی با عنوان اصول راهبردی حاکم بر مکتب شهید حاج قاسم سلیمانی نشان داد چهارمؤلفه اساسی تشکیل‌دهنده رفتار آدمی شامل اصول دانشی و معرفتی، اصول ارزشی و انگیزشی، اصول الگویی و اصول نمادی و سه اصل خداباوری و یقین به وحدانیت او، تفکر راهبردی ولایی و آخرت‌نگری از اصول اندیشه‌ای است و اخلاص در گفتار و عمل، روحیه جهادی و انقلابی‌گری و التزام عملی به دین از اصول ارزشی و انگیزشی بوده و تقوا و ادب الهی، استقامت علوی گونه و مدیریت دینی از اصول الگویی و ولایت‌مداری، عشق به خدا و دیدار او و تصمیم‌گیری راهبردی ولایی از اصول نمادی احصا گردید (زارع‌شاه‌آبادی و بندری ۱۳۹۷). در پژوهشی با عنوان بررسی نقش افراد تبعیدی بر احساس امنیت شهروندان دریافتند که بین حضور تبعیدی‌ها و نگرش مردم به آنان و احساس امنیت رابطه وجود داشته و متغیرهای جنس، درآمد، تحصیلات و نوع محله و حضور تبعیدی‌ها در محله حدود ۱۰ درصد از تغییرات احساس امنیت در شهر را تبیین می‌کنند. انتخاب شهرها به‌عنوان تبعیدگاه به‌خاطر بدصورت‌بندی سیاستی نتایج ناخوشایندی برای ساکنان شهرها داشته که یکی از آنها کاهش احساس امنیت شهروندان است؛ ولی متأسفانه قانون‌گذار کمتر به این امر توجه کرده است. در پژوهشی کینان (۲۰۲۰) با عنوان آموزش شیوه‌های اصولی زندگی و مواجهه با بدصورت‌بندی سیاستی آموزش عالی

اهمیت صورت‌بندی سیاستی ترافیک پرداخته و فرمودند مسئله‌ی ترافیک مشکل زندگی امروزی در کلان‌شهرها است. به‌طور مثال شما از یک گوشه‌ی تهران حرکت می‌کنید تا یک قسمت دیگر، باید یک ساعت، یک ساعت و ربع سوار ماشین باشید با این گرفتاری‌ها؛ خب این راه حل دارد؛ باید از طریق علم راه حل مسئله‌ی ترافیک را پیدا کرد (مقام معظم رهبری، ۱۴۰۰/۰۸/۲۶). همچنین براساس قانون برنامه ششم توسعه کشور دولت تکالیف مشخص و قابل توجهی جهت ارتقای نظم و ایمنی حمل و نقل و عبور و مرور با هدف کاهش تلفات جاده‌ای در طول پنج سال اجرای برنامه برعهده دارد (ماده ۱۰۸ قانون برنامه ششم توسعه کشور). با توجه به مطالب فوق، سیاست‌گذاری صحیح برای مواجهه با این مسأله، نیازمند فهم الزامات شناختی- راهبردی مدیریت ترافیک می‌باشد. ضمناً عدم شناخت کافی از چندبعدی بودن مسئله ترافیک منجر به بدصورت‌بندی سیاستی این موضوع شده و نه تنها از اثربخشی نظام سیاستی کاسته، بلکه شناخت نادرست مسئله، سیاست‌گذاری آن را تحت تأثیر قرار داده، بدین علت ضرورت دارد ضمن شناسایی فرایند چندبعدی مسئله ترافیک نسبت به اجرای سیاست‌های آتی اثربخش در این زمینه اقدام گردد. با توجه به موارد بالا این پژوهش در صدد پاسخ به این سؤال است که اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت‌بندی سیاستی کدامند؟ برای پاسخ به این پرسش، باید به چند پرسش فرعی نیز پاسخ داد؛ از جمله اینکه ماهیت مسأله بدخیم چگونه است؟ و سیاست‌گذاری مدیریت ترافیک دارای چه ابعاد و مؤلفه‌هایی می‌باشند؟

## ۲- پیشینه تحقیق

مرور پژوهش‌های قبلی که مرتبط با موضوع تحقیق باشد باعث تکمیل مطالعات گذشته شده و از طرفی می‌توان از درون آن‌ها فرضیات و ایده‌های جدیدی را بیرون کشید تا بتواند راهنمای پژوهش‌های بعدی گردد. با توجه به اینکه تاکنون پژوهشی در زمینه‌ی اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت‌بندی سیاستی در کشور انجام نشده، ولی در زمینه بررسی اصول راهبردی سیاست‌گذاری مواجهه با کرونا به مثابه مسأله بدخیم سیاستی، اصول راهبردی حاکم بر مکتب

**اصول راهبردی:** مجموعه‌ای از گزاره‌های دانشی، ارزشی، روشی و منشی که موجب سازگاری، تعامل و هم‌افزایی بین عوامل مختلف اثرگذار در شکل‌گیری مکاتب مختلف با حفظ ویژگی‌های دوران‌دیشی، آینده‌نگری و انعطاف‌پذیری در راستای آرمان‌ها و منافع حیاتی آن می‌باشد (بابائی، ۱۳۸۴).

در تعریف دیگر، اصول راهبردی به مجموعه‌ای از قواعد بنیادین دارای ارزش بالاتر گفته می‌شود که پایه و اساس ضروری و مهم یک فرایند مبتنی بر رعایت حقوق اشخاص را تشکیل می‌دهد (دسپورتز و لازرگس، ۲۰۱۲).

**مفهوم‌شناسی و ویژگی‌های مسائل سیاستی بدصورت‌بندی‌شده**

**مسئله بدصورت‌بندی‌شده:** مسائل سیاستگذاری عمومی، ذاتاً مسائل سیاستی هستند و اینگونه مسائل، تمایل به برخورداری از ویژگی‌های بدخیم دارند. مسائل بدخیم شامل زنجیره‌ای از حوادثی هستند که علیرغم داشتن ظاهری بدون ارتباط با هم ارتباط و وابستگی متقابل دارند. مفهوم مسائل بدخیم اشاره به مسائل مقاوم، تکراری و پیچیده دارد که ناقص توصیف شده و دارای ملزومات رقابتی و قابل تغییر هستند (برن و کیلنت، ۲۰۱۲).

به عبارتی دیگر، مسائل بدخیم مسائلی پیچیده، غیرقابل پیش‌بینی، دارای پایانی باز یا رام نشدنی هستند (آلفرد و هد، ۲۰۱۳). ضمن اینکه در خصوص ماهیت مسئله بدخیم توافقی وجود نداشته و درک مسئله و علت‌های اساسی آن بستگی به دیدگاه شخص برای چگونگی حل آن دارد. در علوم سیاستگذاری می‌توان از مسائل بدصورت‌بندی‌شده تحت عنوان مسائل بدخیم یاد کرد. این‌ها مسائلی هستند که سیاستگذاران فراوانی با ارزش‌های نامشخص یا متفاوت درگیر آنها می‌باشند. یکی از ویژگی‌های مهم مسائل بدصورت‌بندی‌شده، وجود تضاد میان اهداف است. مشکل اصلی در انتخاب یک گزینه مناسب برای مسائل بدصورت‌بندی‌شده، تعیین و تشخیص ماهیت این گونه مسائل می‌باشد. بنابراین در طرح مسائل بدصورت‌بندی‌شده، نمی‌توان گزینه سیاستی واحدی را بر دیگر گزینه‌ها ترجیح داد و آن را بهترین گزینه برای مسئله مزبور دانست (اشترینان، ۱۳۹۷). ویلیام دان معتقد است مسائل سیاستی آنچنان پیچیده هستند که نمی‌توان با تکیه بر فهم و ادراک روزانه با آنها برخورد کرد (دان، ۲۰۱۸). مشخصات مهم مسائل سیاستی از نظر دان را می‌توان به صورت زیر خلاصه کرد: -وابستگی متقابل: در واقع مسائل سیاستی موجودیت مستقلی نداشته و هر نظام کلی مسئله، متشکل از مجموعه شرایط،

در عصر جدید دریافت که خلأهای عمده در آموزش عالی در زندگی انسان، از مرزهای ملی، فرهنگی و شخصی فراتر رفته و بدصورت‌بندی سیاستی جهت پاسخگویی به مسائل مبهم و پاسخگویی‌های متفاوت در آموزش در سطح عالی وجود دارد. همچنین تغییر پارادایم در نحوه آموزش شیوه‌های اصولی زندگی و مواجهه با بدصورت‌بندی سیاستی برای ارتقاء شیوه‌های اصولی زندگی ضروری به نظر می‌رسد. کانکورتاران و بی‌ورلند (۲۰۲۰) در تحقیقی با عنوان اصول راهبردی درس‌هایی از سیاست‌گذاری پیشگیری از شیوع بحران کرونا به‌عنوان مسئله بدخیم سیاستی دریافتند که رویکرد مدیریت اقتضایی جهت حل مسئله و مسؤل بودن مدیران تصمیم‌گیر نسبت به نتایج در مواقع بحران با تکیه بر نوآوری در طول قرنطینه، یکی از این ارزشمندترین رویکردها موفق در مدیریت همه‌جانبه این بحران بوده همچنین تفکر صورت‌بندی دقیق و صحیح سیاستی با تمرکز بر درک مشکلات در زمینه حل مسئله می‌تواند منجر به کسب ایده‌های نوآورانه و انعطاف‌پذیر گردد. بیبری (۲۰۱۹) در پژوهشی با عنوان اصول راهبردی مسئله شهرسازی پایدار هوشمند و رویکردهای علمی مبتنی بر بدصورت‌بندی سیاستی آن دریافت که شهرهای پایدار هوشمند به عنوان سیستم‌های پیچیده با مسائل بدخیم درگیر بوده که مدیران شهری می‌بایست به تغییر رفتار اجتماعی با استفاده از راه‌حل‌های نوآورانه و رویکردهای پیچیده برای مقابله با چنین مشکلاتی متوسل گردند. می‌توان استدلال کرد که پیشرفت‌های آتی در علم و تجزیه و تحلیل داده‌های بزرگ و فناوری‌های زیربنایی، همراه با سیل روزافزون داده‌های شهری، پتانسیل زیادی برای پیشبرد شهرسازی پایدار هوشمند و ایجاد انقلابی در راه‌حل‌های چندکنشی پایدار شهری دارد. آلفرد و هد (۲۰۱۷). در تحقیقی تحت عنوان مسائل بدخیم، مسائلی پیچیده با نوع‌شناسی و چارچوب اقتضایی ویژه دریافتند که گزارش‌های مربوط به مسائل بدخیم تمایل به تجمیع داشته به‌طوری که آنها را به عنوان توده‌های پیچیده‌ی غیرقابل حل، مستعد تعارض دانسته و راه‌حل‌های بدست‌آمده را به چالش می‌کشند. از طرف دیگر نبود راه حل مشخص برای مسائل بدخیم نیاز به استفاده و تمرکز بر رهبری به‌جای مدیریت سیستمی در اجرا دارد. همچنین نباید به دنبال حل مسائل بدخیم بود، بلکه باید به سمت بهبود یا مدیریت بهتر آنها حرکت کرد.

- مسائل بدخیم تا زمانی که راه‌حل آن پیدا نشده، قابل تعریف نیستند.

- مسائل بدخیم قاعده توقف نداشته و به خاطر صرف زمان و هزینه‌های زیاد متوقف خواهند شد.

- راه‌حل مسائل بدصورت‌بندی سیاستی درست یا غلط نبوده بلکه خوب یا بد می‌باشند.

- آزمون صریح و شفاف برای ارزیابی پیامدهای راه‌حل مربوط به مسائل بدخیم وجود ندارد بلکه موجی از پیامدهای مختلف در پس هر راه حلی وجود دارد

- فرصت کافی برای آزمون و خطا وجود نداشته و تلاش مجدد برای حل مسأله، می‌تواند پیامدهای سنگین‌تری به دنبال داشته باشد.

- مجموعه متنوعی از راهکارهای مؤثر در تعامل با مسائل بدخیم می‌بایست بررسی گردد و همچنین نتیجه آنها نیز تابع قواعد روشنی نخواهد بود.

- انتقال و استفاده از راه‌حل‌های بدست آمده، با توجه به منحصر به فرد بودن مسائل بدخیم الزاماً درست نیست. هر مسأله تقریباً منحصر به فرد است.

- سطح مسائل بدخیم بیشتر بستگی به نحوه نگرش تحلیل‌گر دارد تا ذات مسأله؛ ضمناً هر مسأله ممکن است قابل ارجاع به مسأله دیگری نیز باشد (فاضلی، ۱۳۹۵).

مسائل بدخیم مشابه با دشواری‌های اجتماعی بوده و شامل مجموعه‌ای از مشکلات سیستمی درهم تنیده می‌باشد که مقاومت و پیچیدگی در برابر راه‌حل‌ها، مهمترین ویژگی آنها است. سایر ویژگی‌های مسائل بدخیم به شرح زیر می‌باشد:

اوضاعی و احوالی می‌باشد که بر محیط حاکم است و باعث نارضایتی بخش‌های مختلف جامعه گردیده است. برای حل نظام‌های کلی مسائل می‌بایست از رهیافت‌های کل‌نگر استفاده نمود.

-ذهنی‌بودن: مسائل سیاستی محصول عملیات فکری در محیط هستند. هر مسأله سیاستی عنصری از یک مسأله می‌باشد که با تجزیه و تحلیل، از این وضعیت جدا شده است. لذا آنچه ما تجربه می‌کنیم وضعیت‌های مختلف مشکلات است نه خود مسأله.

-برساخته بودن: مسائل سیاستی محصول قضاوت ذهنی بشر بوده و وجود مستقلاً از اشخاص و گروه‌هایی که آنها را تعریف می‌کنند، ندارند. این گونه مسائل همچنین به عنوان تعاریفی از شرایط عینی اجتماعی شناخته می‌شوند.

-پویا بودن: به تعداد تعاریف موجود در مورد یک مسأله، می‌توان در مورد آن مسأله راه‌حل ارائه داد. راه‌حل‌های مناسب برای حل مسائل دائماً در حال تغییر بوده بنابراین مسائل همیشه در حالت حل شده باقی نمی‌مانند. راه‌حل‌های این مسائل نیز پس از چندی قدیمی و غیر قابل استفاده می‌شوند، حتی اگر هیچ تغییر و تحولی در آن پدید نیاید (دان، ۲۰۱۸).

مفهوم مسائل بدخیم از قرن بیستم در ادبیات علوم اجتماعی، اقتصادی و مدیریت استفاده شده و بعد از آن به شدت گسترش یافته است این مفهوم بر طیفی از مسائل تأکید می‌کند که دارای ویژگی‌های زیر باشند.

-هیچ صورت‌بندی مشخصی از مسائل بدخیم وجود نداشته و اطلاعات لازم برای شناخت مسأله به عقیده و تفکر متناظر با حل مسأله بستگی دارد به بیانی دیگر تعریف مسأله، خود مسأله است.

✓ عدم وجود دیدگاه درست درباره مسائل بدخیم.

✓ ارتباط تنگاتنگ اغلب مسائل با یکدیگر.

✓ وجود ابهام و عدم اطمینان پیرامون مسائل بدخیم.

✓ وجود تعارض متعدد در ارزش‌ها.

✓ وجود محدودیت‌های فرهنگی، سیاسی، اقتصادی و ایدئولوژیک.

✓ فراوانی دیدگاه‌ها درباره شیوه‌های مداخله در مسائل بدخیم.

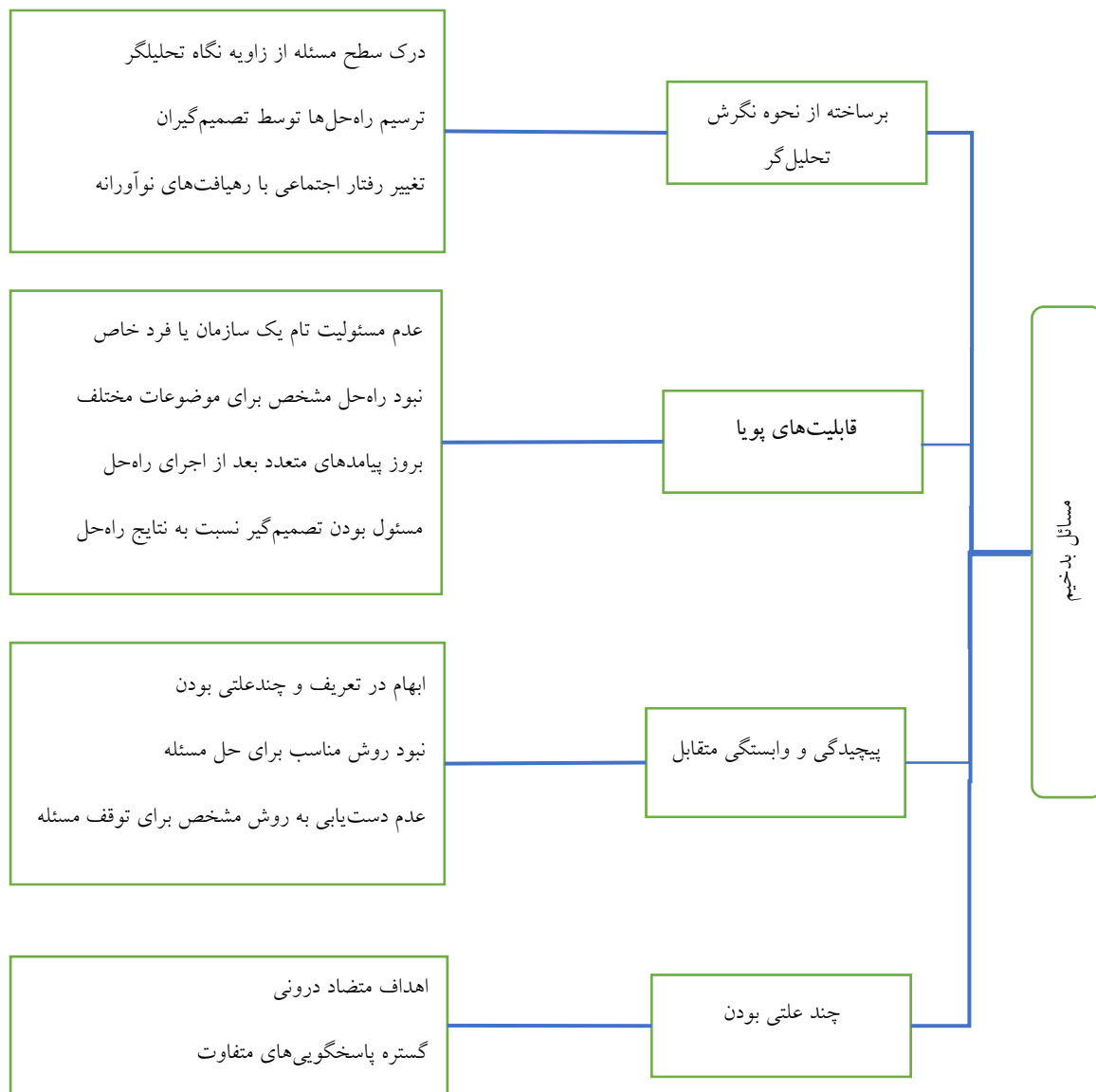
✓ دشواری پیش‌بینی پیامدهای مسائل بدخیم.

✓ مقاومت در برابر تغییرات.

✓ مدیرانی که راه‌حل‌های سودمند داشته باشند بسیار نادر هستند (هورن و وبر، ۲۰۰۷).

را معادل ترافیک قرار داده است (آریانپورکاشانی، ۱۳۸۹). با توجه به مطالب بیان شده می‌توان مدل مفهومی را به صورت زیر ترسیم کرد.

ترافیک: یک واژه شناخته شده بین‌المللی است و در قوانین به مجموعه عبور و مرور وسایط نقلیه و اشخاص و حیوانات در راه‌ها اطلاق می‌شود. فرهنگستان زبان و ادب فارسی واژه شدآمد



مدل مفهومی پژوهش

## روش

انتظامی امین و دانشکده راهور دانشگاه افسری و تربیت پلیس امام حسن مجتبی (ع) که شناخت کافی از مسئله اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک داشتند، به روش نمونه‌گیری هدفمند

این تحقیق از نظر هدف، کاربردی و از نظر روش آمیخته تلفیقی از نوع اکتشافی است. جامعه آماری در بخش کیفی، مصاحبه با اساتید دانشکده فرماندهی‌وستاد دانشگاه جامع علوم

نمونه‌گیری تصادفی ساده انتخاب و نسبت به توزیع پرسش‌نامه‌ها اقدام سپس اطلاعات جمع‌آوری شده با استفاده از تحلیل عاملی تأییدی توسط نرم‌افزار Smart PLS3 مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت.

### یافته‌ها

**یافته‌های بخش کیفی:** مرحله اول، کدگذاری باز که فرآیندی تحلیلی است طی آن شاخص‌ها شناسایی شده و ویژگی‌ها و ابعاد مربوط به هر شاخص کشف می‌شود. به طوری که در جدول شماره (۱) مشاهده می‌کنید مطابق با شاخص‌های در نظر گرفته شده بر اساس مبانی نظری، افراد در پاسخ به سوالات کاملاً آزاد بوده و سوالات به طور کلی در مقوله‌های مدنظر بیان گردیده و مصاحبه شوندگان از زوایای مختلف به موضوع پرداختند. بعد از پایان یافتن مصاحبه‌ها و انجام مفهوم‌سازی، مواردی به هرکدام از شاخص‌ها اضافه گردید که در جدول ذیل نشان داده شده است.

مبنتی بر معیار تا رسیدن به اشباع نظری ادامه یافت. همچنین اشباع نظری با دریافت نظرات ۱۴ نفر از خبرگان این حوزه حاصل شد که علاوه بر آن برای اطمینان، سه مصاحبه دیگر نیز انجام شد که هیچ مفهوم جدیدی از داده‌ها به دست نیامد. ضمناً گفتموها به صورت دوطرفه و پرسش‌ها به صورت باز و از مصاحبه نیمه‌ساختاریافته استفاده گردید. تجزیه و تحلیل داده‌های با روش تحلیل محتوی کیفی و استفاده از نرم‌افزار MAXQDA2020 انجام شد. پس از انجام مصاحبه، در بخش کیفی شاخص‌ها به صورت باز کدگذاری و از مؤلفه‌ها، ابعاد به دست آمد. سپس شاخص‌های به دست آمده از طریق زیرمقوله‌های مفاهیم محوری در قالب پرسش‌نامه محقق‌ساخته تدوین که قبل از هرگونه اقدام، اعتبار آن از طریق اعتبار صوری، و پایایی از طریق ضریب آلفای کرونباخ با ضریب ۰/۸۷ مورد ارزیابی مثبت قرار گرفت. جامعه آماری در بخش کمی شامل مدیران ارشد ستادی پلیس راهور فراجا، مدیران و رؤسای مناطق راهور تهران به تعداد ۱۷ نفر که برابر با جدول مورگان تعداد ۹۲ نفر به روش

جدول ۱. نتایج کدگذاری باز و مفهوم‌سازی اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاستی

مضمین	مقوله‌ها	فراوانی
پیچیدگی و وابستگی متقابل	ابهام در تعریف و چندعلتی بودن	۳۲
	نبود روش مناسب برای حل مسئله	۲۹
	عدم دست‌یابی به روش مشخص برای توقف مسئله	۲۷
قابلیت‌های پویا	عدم مسئولیت تام یک سازمان یا فرد خاص	۲۸
	نبود راه‌حل مشخص برای موضوعات مختلف	۲۵
	بروز پیامدهای متعدد بعد از اجرای راه‌حل	۲۶
	مسئول بودن تصمیم‌گیر نسبت به نتایج راه‌حل	۲۷
چندعلتی بودن	اهداف متضاد درونی	۲۵
	گستره پاسخگویی‌های متفاوت	۲۳
برساخته از نحوه نگرش تحلیل‌گر	درک سطح مسئله از زاویه نگاه تحلیل‌گر	۲۱
	ترسیم راه‌حل‌ها توسط تصمیم‌گیران	۱۹
	تغییر رفتار اجتماعی با رهیافت‌های نوآورانه	۱۶

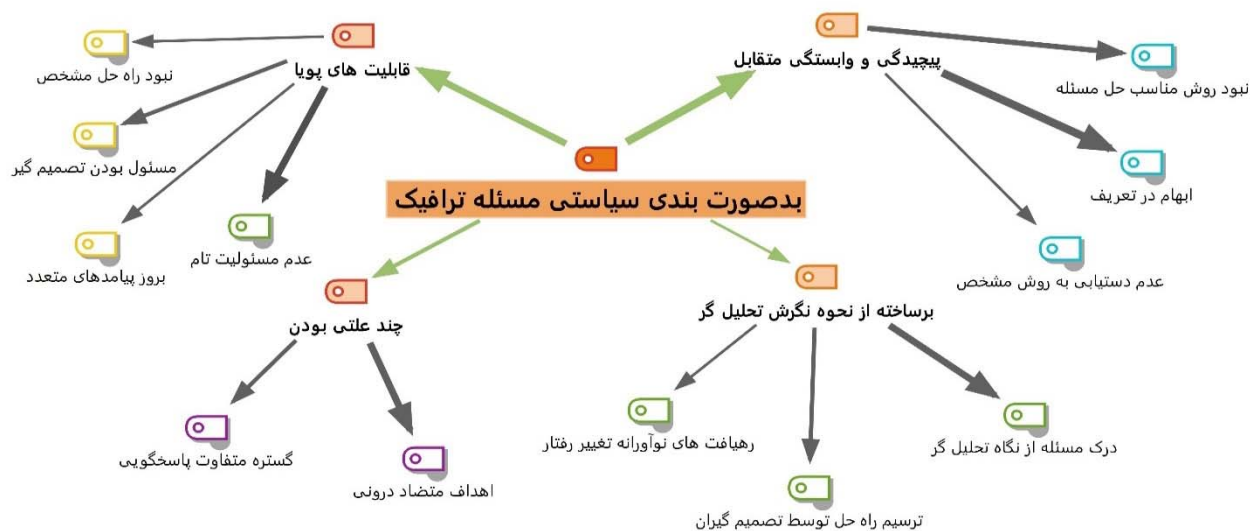
### کدگذاری محوری

کدگذاری باز از دل مصاحبه احصاء شده‌اند. در کدگذاری محوری یکی از مؤلفه‌های کدگذاری باز به عنوان مقوله یا پدیده اصلی انتخاب شده و در مرکز فرآیند قرار می‌گیرد و سپس سایر

پس از انجام کدگذاری باز و مشخص شدن ابعاد و مؤلفه‌های اصلی تحقیق، کدگذاری محوری انجام گردید. ضمناً هدف از کدگذاری محوری ترکیب و تلفیق داده‌هایی است که در مرحله

از مصاحبه توسط نرم افزار MAXQDA آورده شده است.

مقوله‌ها به آن ربط داده می‌شود. در ذیل مدل مفهومی پژوهش مطابق شکل (۲) حاصل از تجزیه و تحلیل داده‌های برگرفته شده



شکل ۲. مدل مفهومی پژوهش

## یافته‌های بخش کمی

در ادامه با توجه به سوالات پژوهش از روش آمار استنباطی در نرم افزار Smart PLS استفاده گردید. علت استفاده از این نرم افزار، ارائه بهترین نتایج از میزان بار عاملی در روابط تحلیل مسیر مقوله‌ها می‌باشد که به ارزیابی دقیق‌تر نتایج کمک قابل توجه‌ای می‌کند.

### شاخص KMO و آزمون بارتلت

در فرآیند تحلیل عاملی لازم است از این موضوع اطمینان حاصل شود که آیا داده‌های به دست آمده را می‌توان جهت بررسی مورد استفاده قرار داد؟ به عبارت ساده‌تر آیا تعداد داده‌های مورد نظر جهت تحلیل عاملی کافی است؟ با این هدف در این پژوهش از آزمون بارتلت و شاخص KMO استفاده گردید. بر اساس این آزمون‌ها، مناسبت داده‌ها هنگامی برای تحلیل عاملی کفایت می‌کند که شاخص کی. ام. او بیش از ۰/۷ و سطح معنی‌داری آزمون بارتلت کمتر از ۰/۰۵ باشد. در صورت رعایت شرایط فوق، حجم نمونه مورد نظر برای تحلیل عامل اکتشافی کافی می‌باشد. خروجی این آزمون‌ها در جدول شماره (۳) برای پرسش‌نامه محقق ساخته ارائه گردیده است.

جهت بررسی پایایی پرسش‌نامه محقق ساخته، ابتدا بر روی ۱۷ نفر از افراد جامعه آماری به صورت تصادفی آزمون گردیده و مجدداً برای تجزیه و تحلیل سؤالات و تعیین همبستگی آنها از آلفای کرونباخ استفاده شد که تمامی مقوله‌های مربوط به متغیرها طبق جدول شماره (۲) بیش از ۰/۸۱ بود و پایایی آن مورد تأیید قرار گرفت. در این تحقیق برای تعیین نتایج مصاحبه‌های نیمه ساختاریافته شامل: برساخته از نحوه نگرش تحلیل گر، قابلیت‌های پویا، پیچیدگی و وابستگی متقابل و چند علتی بودن برای اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاستی از نظر نخبگان استفاده شد. در ادامه هر یک از ابعاد، مؤلفه‌ها و شاخص‌های تعیین شده باید در بخش کمی پژوهش مورد ارزیابی قرار گیرند. ضمناً برای اعتبارسنجی مدل حاصل از بخش کیفی، از روش مدل‌یابی معادلات ساختاری، تحلیل عاملی تأییدی با استفاده از نرم افزار Smart PLS3 استفاده گردیده که نتایج حاصل از خروجی نرم افزار بارهای عاملی تمامی ابعاد، مؤلفه و شاخص‌ها در قالب جدول شماره (۲) ارائه شده است.

جدول ۲. اطلاعات مربوط به پرسش‌نامه‌های تحقیق و ضریب آلفا

ضریب آلفا	تعداد پرسش	مؤلفه‌ها	ابعاد
۰/۸۲۱	۳	درک مسئله از نگاه تحلیلگر	برساخته از نحوه نگرش تحلیل‌گر
۰/۷۹۲	۳	ترسیم راه‌حل‌ها توسط تصمیم‌گیران	
۰/۷۶۲	۳	رهیافت‌های نوآورانه تغییر رفتار	
۰/۸۹۱	۵	ابهام در تعریف	پیچیدگی و وابستگی متقابل
۰/۸۶۲	۶	نبود روش مناسب حل مسئله	
۰/۸۵۷	۴	عدم دستیابی به روش مشخص	
۰/۸۳۴	۳	اهداف متضاد درونی	چند علتی بودن
۰/۸۵۲	۳	گستره متفاوت پاسخگویی	
۰/۸۵۳	۳	عدم مسئولیت تام	قابلیت‌های پویا
۰/۸۴۷	۴	نبود راه‌حل مشخص	
۰/۸۳۹	۳	بروز پیامدهای متعدد	
۰/۸۱۶	۵	مسئول بودن تصمیم‌گیر	

جدول ۳. آزمون KMO و بارتلت برای داده‌های پرسش‌نامه محقق ساخته

مدیران ارشد ستادی پلیس راهور فراجا مدیران و رؤسای مناطق راهور تهران	آماره‌ها
۰/۸۹۱	آزمون (KMO)
۸۲۷/۲۳۵	آزمون بارتلت
۹۱	
۰/۰۰۲	

رؤسای مناطق راهور تهران برابر با ۰/۸۹۱ می‌باشد و همه مقادیر به‌دست‌آمده از مقدار ۰/۷ بیشتر بوده و بیانگر آن است که نمونه‌های انتخابی برای اجرای تحلیل عاملی کافی می‌باشند. تحلیل عاملی اکتشافی: در جدول شماره (۴) میزان همگرایی و روایی اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاستی نشان داده شده است.

در جدول شماره (۳) آزمون بارتلت و مقدار KMO و سطح معنی‌داری آنها نشان داده شده است. بنابراین اندازه نمونه انتخابی با توجه به مقادیر محاسبه شده، برای تحلیل عاملی کفایت کرده و با توجه به اینکه سطح معنی‌داری آزمون بارتلت کمتر از ۰/۰۵ است نشان‌دهنده مطلوبیت تحلیل عاملی برای شناسایی ساختار مدل مدنظر است. در پژوهش حاضر شاخص KMO برای پرسش‌نامه مدیران ارشد ستادی پلیس راهور فراجا، مدیران و

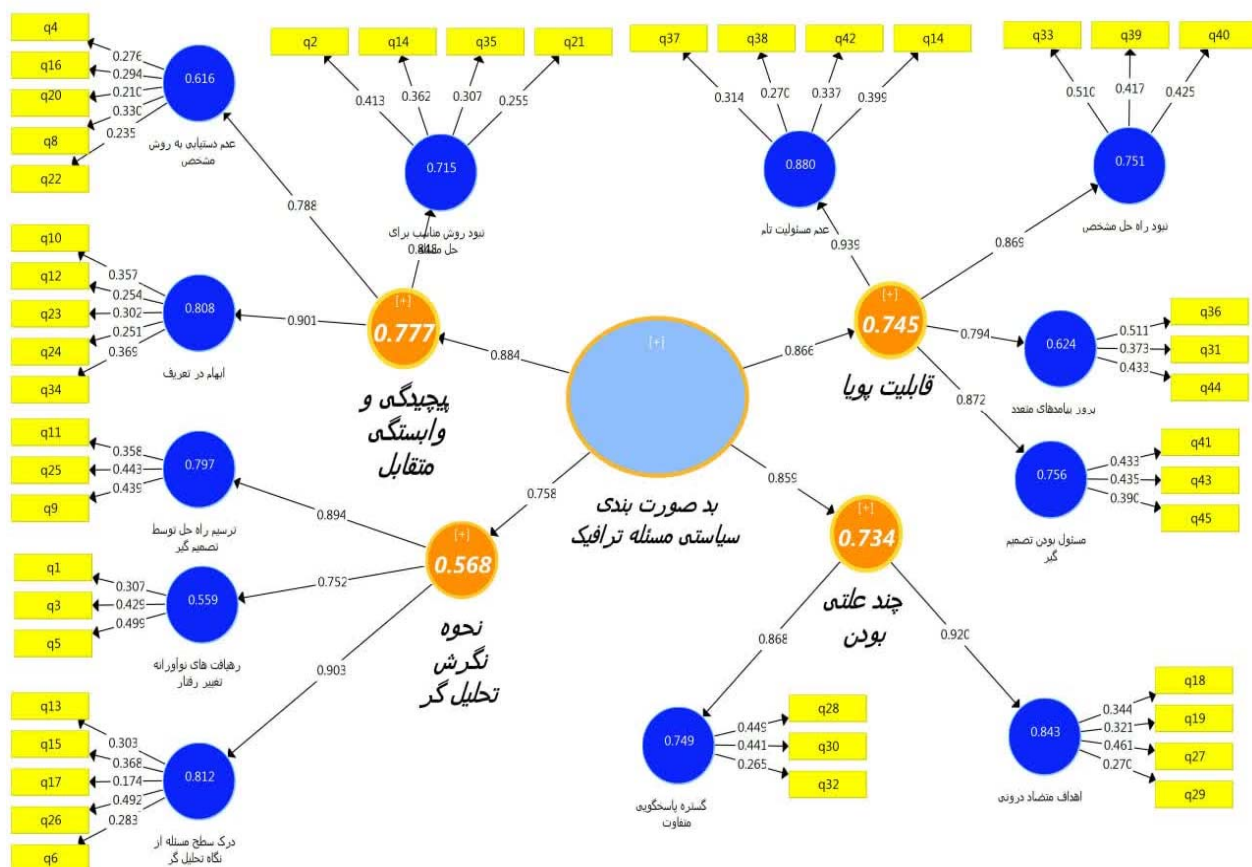
جدول ۴. روایی و همگرایی مدل اندازه‌گیری پژوهش

ابعاد	مؤلفه	اعتبار مرکب	میانگین واریانس استخراج شده
-------	-------	-------------	-----------------------------

ابعاد	مؤلفه	اعتبار مرکب	میانگین واریانس استخراج شده
برساخته از نحوه نگرش تحلیل گر	درک سطح مسئله از زاویه نگاه تحلیلگر	۰/۹۰۳	۰/۸۱۲
	ترسیم راه‌حل‌ها توسط تصمیم‌گیران	۰/۸۹۴	۰/۷۹۷
	تغییر رفتار اجتماعی با رهیافت‌های نوآورانه	۰/۷۵۲	۰/۵۵۹
پیچیدگی و وابستگی متقابل	ابهام در تعریف و چندعلتی بودن	۰/۹۰۱	۰/۸۰۸
	نبود روش مناسب برای حل مسئله	۰/۸۴۸	۰/۷۱۵
	عدم دستیابی به روش مشخص برای توقف مسئله	۰/۷۸۸	۰/۶۱۶
چند علتی بودن	اهداف متضاد درونی	۰/۹۲۰	۰/۸۴۳
	گستره پاسخگویی‌های متفاوت	۰/۸۶۸	۰/۷۴۹
قابلیت‌های پویا	عدم مسئولیت تام یک سازمان یا فرد خاص	۰/۹۳۹	۰/۸۸۰
	نبود راه‌حل مشخص برای موضوعات مختلف	۰/۸۶۹	۰/۷۵۱
	بروز پیامدهای متعدد بعد از اجرای راه‌حل	۰/۷۹۴	۰/۶۲۴
	مسئول بودن تصمیم‌گیر نسبت به نتایج راه‌حل	۰/۸۷۲	۰/۷۵۶

علتی بودن شامل: اهداف متضاد درونی با مقدار ۰/۹۲۰، و گستره پاسخگویی‌های متفاوت با مقدار ۰/۸۶۸ می‌باشد که بیشترین اعتبار مرکب در این بعد مربوط به اهداف متضاد درونی و کمترین اعتبار مرکب مربوط به بعد گستره پاسخگویی‌های متفاوت می‌باشد. شایان ذکر است برای بعد برساخته از نحوه نگرش تحلیل گر شامل: درک سطح مسئله از زاویه نگاه تحلیلگر با مقدار ۰/۹۰۳، ترسیم راه‌حل‌ها توسط تصمیم‌گیران با مقدار ۰/۸۹۴، و تغییر رفتار اجتماعی با رهیافت‌های نوآورانه با مقدار ۰/۷۵۲ می‌باشد که بیشترین اعتبار مرکب در این بعد مربوط به درک سطح مسئله از زاویه نگاه تحلیلگر و کمترین اعتبار مرکب مربوط به تغییر رفتار اجتماعی با رهیافت‌های نوآورانه بوده که همگی قابل قبول می‌باشند. با عنایت به موارد فوق در جدول شماره (۴) اعتبار مرکب هیچ عددی پایین‌تر از ۰/۵ مشاهده نمی‌شود یعنی مدلی که با کار کیفی به آن رسیده‌ایم هیچ کدام از کدهای انتخابی و محوری آن در این مرحله رد نگردیده و همبستگی لازم بین کدهای احصاء شده وجود دارد.

خروجی نرم‌افزار اسمارت پی‌ال‌اس نشان می‌دهد اعتبار مرکب مدل اندازه‌گیری مقوله‌های اصلی پژوهش برای اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاستی در بعد پیچیدگی و وابستگی متقابل شامل: ابهام در تعریف و چندعلتی بودن با مقدار ۰/۹۰۱، نبود روش مناسب برای حل مسئله با مقدار ۰/۸۴۸، و عدم دستیابی به روش مشخص برای توقف مسئله با مقدار ۰/۷۸۸ می‌باشد که بیشترین اعتبار مرکب مربوط به بعد ابهام در تعریف و چندعلتی بودن و کمترین اعتبار مرکب مربوط به بعد عدم دستیابی به روش مشخص برای توقف مسئله می‌باشد. همچنین برای بعد قابلیت‌های پویا شامل: عدم مسئولیت تام یک سازمان یا فرد خاص با مقدار ۰/۹۳۹، نبود راه‌حل مشخص برای موضوعات مختلف با مقدار ۰/۸۶۹، بروز پیامدهای متعدد بعد از اجرای راه‌حل با مقدار ۰/۷۹۴، و مسئول بودن تصمیم‌گیر نسبت به نتایج راه‌حل با مقدار ۰/۸۷۲ می‌باشد که بیشترین اعتبار مرکب در این بعد عدم مسئولیت تام سازمان یا فرد خاص و کمترین اعتبار مرکب مربوط به بعد مسئول بودن تصمیم‌گیر نسبت به نتایج راه‌حل می‌باشد. ضمناً برای بعد چند



شکل ۳. ضرایب رگرسیونی اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاسی

مختلف با مقدار ۰/۷۵۱، بروز پیامدهای متعدد بعد از اجرای راه حل با مقدار ۰/۶۲۴، و مسئول بودن تصمیم گیر نسبت به نتایج راه حل با مقدار ۰/۷۵۶ می باشد که بیشترین اعتبار مرکب در این بعد عدم مسئولیت تام یک سازمان یا فرد خاص و کمترین اعتبار مرکب مربوط به بعد مسئول بودن تصمیم گیر نسبت به نتایج راه حل می باشد. ضمناً برای بعد چند علتی بودن شامل: اهداف متضاد درونی با مقدار ۰/۸۴۳، و گستره پاسخگویی های متفاوت با مقدار ۰/۷۴۹ می باشد که بیشترین اعتبار مرکب در این بعد مربوط به اهداف متضاد درونی و کمترین اعتبار مرکب مربوط به بعد گستره پاسخگویی های متفاوت می باشد. شایان ذکر است برای بعد بر ساخته از نحوه نگرش تحلیل گر شامل: درک سطح مسئله از زاویه نگاه تحلیلگر با مقدار ۰/۸۱۲، ترسیم راه حل ها توسط

خروجی نرم افزار Smart PLS3 نشان می دهد میانگین واریانس استخراج شده مدل اندازه گیری مقوله های اصلی پژوهش برای اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاسی برای بعد در بعد پیشگیری و وابستگی متقابل شامل: ابهام در تعریف و چند علتی بودن با مقدار ۰/۸۰۸، نبود روش مناسب برای حل مسئله با مقدار ۰/۷۱۵، و عدم دستیابی به روش مشخص برای توقف مسئله با مقدار ۰/۶۱۶ می باشد که بیشترین اعتبار مرکب مربوط به بعد ابهام در تعریف و چند علتی بودن و کمترین اعتبار مرکب مربوط به بعد عدم دستیابی به روش مشخص برای توقف مسئله می باشد. همچنین برای بعد قابلیت های پویا شامل: عدم مسئولیت تام یک سازمان یا فرد خاص با مقدار ۰/۸۸۰، نبود راه حل مشخص برای موضوعات

استخراج شده هیچ عددی پایین تر از ۰/۵ مشاهده نمی شود یعنی مدلی که با کار کیفی به آن رسیده ایم هیچ کدام از کدهای انتخابی و محوری آن در این مرحله رد نگردیده و همبستگی لازم بین کدهای احصاء شده وجود دارد. ضمناً نتایج برآزش کلی اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاستی در جدول شماره (۵) نشان داده شده است.

تصمیم گیران با مقدار ۰/۷۹۷، و تغییر رفتار اجتماعی با رهیافت های نوآورانه با مقدار ۰/۵۵۹ می باشد که بیشترین اعتبار مرکب در این بعد مربوط به درک سطح مسئله از زاویه نگاه تحلیلگر و کمترین اعتبار مرکب مربوط به تغییر رفتار اجتماعی با رهیافت های نوآورانه بوده که همگی قابل قبول می باشند. با توجه به موارد فوق طبق جدول شماره (۴) میانگین واریانس

جدول ۵. ضرایب و آماره ی تی متغیرهای مدل

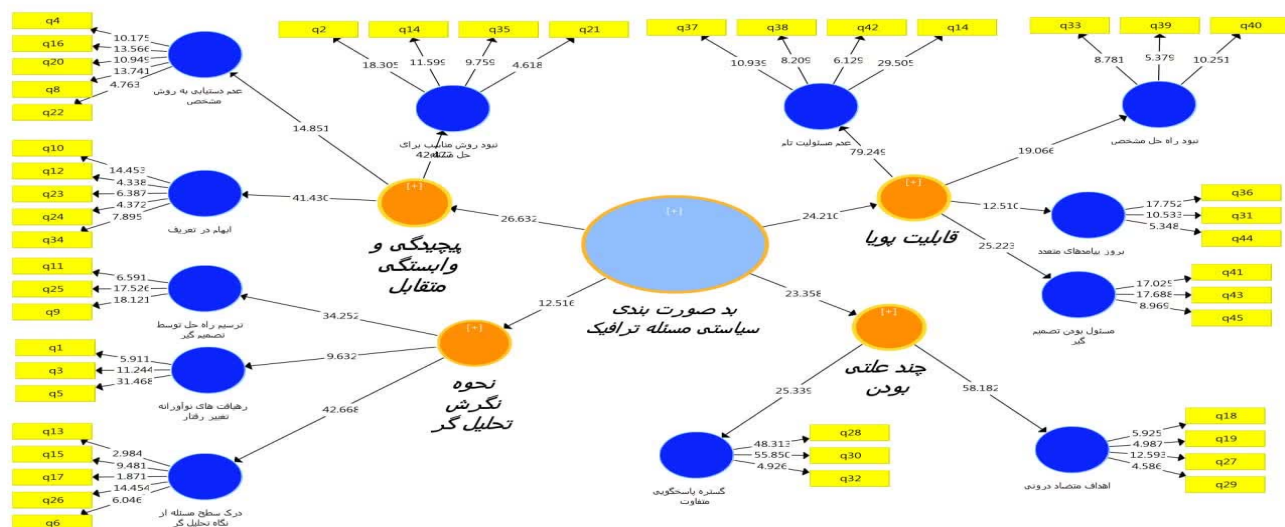
مدیران ارشد ستادی پلیس راهور فراجا، مدیران و رؤسای مناطق راهور تهران		ابعاد و مؤلفه های اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاستی	
سطح معنی داری	آماره T	ضریب بتا	
۰/۰۰۰	۲۹/۱۲۹	۰/۸۸۸	بدصورت بندی سیاستی مسئله ترافیک -> پیچیدگی و وابستگی متقابل
۰/۰۰۰	۲۴/۱۹۰	۰/۸۶۸	بدصورت بندی سیاستی مسئله ترافیک -> قابلیت های پویا
۰/۰۰۰	۲۲/۳۹۹	۰/۸۵۶	بدصورت بندی سیاستی مسئله ترافیک -> چند علتی بودن
۰/۰۰۰	۱۲/۸۹۲	۰/۷۵۴	بدصورت بندی سیاستی مسئله ترافیک -> برساخته از نحوه نگرش تحلیل گر
۰/۰۰۰	۴۱/۴۳۰	۰/۹۰۴	پیچیدگی و وابستگی متقابل -> ابهام در تعریف مسئله
۰/۰۰۰	۴۲/۲۷۰	۰/۸۵۵	پیچیدگی و وابستگی متقابل -> نبود روش مناسب برای حل مسئله
۰/۰۰۰	۱۴/۸۵۱	۰/۷۹۰	پیچیدگی و وابستگی متقابل -> عدم دستیابی به روش مشخص
۰/۰۰۰	۷۹/۲۴۹	۰/۹۴۰	قابلیت های پویا -> عدم مسئولیت تام
۰/۰۰۰	۲۵/۲۲۳	۰/۸۷۶	قابلیت های پویا -> مسئول بودن تصمیم گیر
۰/۰۰۰	۱۹/۰۶۶	۰/۸۶۶	قابلیت های پویا -> نبود راه حل مشخص
۰/۰۰۰	۱۲/۵۱۰	۰/۸۰۷	قابلیت های پویا -> بروز پیامدهای متعدد
۰/۰۰۰	۵۸/۱۸۲	۰/۹۲۵	چند علتی بودن -> اهداف متضاد درونی
۰/۰۰۰	۲۵/۳۳۹	۰/۸۷۷	چند علتی بودن -> گستره پاسخگویی متفاوت
۰/۰۰۰	۴۲/۶۶۸	۰/۹۰۵	برساخته از نحوه نگرش تحلیل گر -> درک سطح مسئله از نگاه تحلیل گر
۰/۰۰۰	۳۴/۲۵۲	۰/۸۹۱	برساخته از نحوه نگرش تحلیل گر -> ترسیم راه حل توسط تصمیم گیران
۰/۰۰۰	۹/۶۳۲	۰/۷۶۱	برساخته از نحوه نگرش تحلیل گر -> رهیافت های نوآورانه در تغییر رفتار

مشخص با مقدار ۰/۷۹۰، می باشد که تمامی مؤلفه ها از همبستگی بالایی برخوردار بودند. همچنین برای بعد قابلیت های پویا شامل: مؤلفه ی عدم مسئولیت تام با مقدار ۰/۹۴۰ دارای بالاترین ضریب همبستگی، مسئول بودن تصمیم گیر با مقدار ۰/۸۷۶، نبود راه حل مشخص با مقدار ۰/۸۶۶، بروز پیامدهای متعدد با مقدار ۰/۸۰۷

در جدول شماره (۵) تمامی مؤلفه های مربوط به بعد پیچیدگی و وابستگی متقابل در نتایج حاصل از پرسش نامه محقق ساخته دارای همبستگی بوده که به ترتیب مؤلفه ی ابهام در تعریف مسئله با مقدار ۰/۹۰۴ دارای بالاترین ضریب همبستگی، نبود روش مناسب برای حل مسئله با مقدار ۰/۸۵۵، عدم دستیابی به روش

نگاه تحلیل‌گر با مقدار ۰/۹۰۵ دارای بالاترین ضریب همبستگی، ترسیم راه حل توسط تصمیم‌گیران با مقدار ۰/۸۹۱، رهیافت‌های نوآورانه در تغییر رفتار با مقدار ۰/۷۶۱ می‌باشند. تحلیل عاملی مدل نهایی اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاستی در شکل‌های شماره (۴) ارائه شده است.

می‌باشند که تمامی مؤلفه‌ها از همبستگی بالایی برخوردار بودند. ضمناً تمامی مؤلفه‌های مربوط به بعد چند علتی بودن هم دارای همبستگی بوده که مؤلفه‌ی اهداف متضاد درونی با مقدار ۰/۹۲۵ دارای بالاترین ضریب همبستگی و گستره پاسخگویی متفاوت با مقدار ۰/۸۷۷، می‌باشند که تمامی مؤلفه‌ها از همبستگی بالایی برخوردار هستند. همچنین تمامی مؤلفه‌های مربوط به بعد برساخته از نحوه نگرش تحلیل‌گر شامل: درک سطح مسئله از



شکل ۴. ضرایب تی اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاستی

با توجه به شکل‌های شماره (۳) و (۴) مقدار بارهای عاملی بین ابعاد و مؤلفه‌های مرتبط با اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاستی مشاهده می‌گردد که در ارتباط با ضریب  $R^2$  مقدار این ضریب می‌بایست در سطح معنی‌داری ۰/۹۵ بیش از ۰/۵ باشد که باتوجه به مدل کلی ارائه‌شده مشاهده می‌شود که در سطح ۰/۹۵ روابط نسبتاً قوی بین ابعاد و مؤلفه‌های مورد بررسی با اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاستی وجود داشته و روابط معنی‌دار می‌باشد. ضمناً به ترتیب بیشترین تأثیر اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاستی مربوط به بعد پیشگیری و وابستگی متقابل با مقدار ۲۹/۱۲۹، رابطه بسیار قوی و سپس بعد قابلیت‌های پویا با مقدار ۲۴/۱۹۰، رابطه قوی و بعد از آن مربوط به بعد چند علتی بودن با مقدار ۲۲/۳۹۹، رابطه متوسط و در نهایت کمترین تأثیر مربوط به بعد برساخته از نحوه نگرش تحلیل‌گر با مقدار

۱۲/۸۹۲ در الگوی اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاستی از طرف دیگر ملاحظه می‌گردد بارهای عاملی پیشگیری و وابستگی متقابل با مقدار ۰/۸۸۸، قابلیت‌های پویا با مقدار ۰/۸۶۱، چند علتی بودن با مقدار ۰/۸۵۶ و بعد برساخته از نحوه نگرش تحلیل‌گر با مقدار ۰/۷۵۴ بیشتر از ۰/۵ هستند که تمامی بارهای عاملی در سطح ۰/۹۵ معنی‌دار می‌باشند. همچنین طبق نمودار تحلیل عاملی (ضریب تی) برای ابعاد و مؤلفه‌های مورد بررسی شامل: پیشگیری و وابستگی متقابل، قابلیت‌های پویا، چند علتی بودن و برساخته از نحوه نگرش تحلیل‌گر مقادیر آزمون تی به دست آمده از آزمون مذکور بالاتر از ۱/۹۶ می‌باشد که نشان می‌دهد آزمون معنی‌دار بوده و بین تمامی ابعاد و مؤلفه‌های احصاء شده با اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاستی رابطه قوی وجود دارد. جهت بررسی کفایت مدل ارائه

شده از شاخص‌های برازش طبق جدول شماره (۶) و (۷) استفاده شده و نتایج آن به شرح ادامه می‌باشد.

یکی از بهترین شاخص‌های برازندگی مدل‌های معادلات ساختاری در نرم‌افزار «اسمارت‌پی‌ال‌اس ۳» شاخص خطای جذر میانگین مربعات «RMSE» است. شاخص‌های برازش مدل حداقل مربعات جزئی نشان می‌دهند تا چه اندازه مدل تجربی با مدل نظری فرض شده تطبیق دارد. این شاخص در واقع آزمون انحراف درجه آزادی بوده و برای مدل‌هایی که برازندگی خوبی داشته باشند باید مقداری بین صفر و یک داشته باشند و مدل‌هایی که عدد میانگین خطای مجذورات آنها نزدیک به عدد یک باشند از برازش ضعیف‌تری برخوردار هستند. دومین شاخص برازش مدل ساختاری شاخص  $Q^2$  «شاخص استون - گیسر» است، این شاخص قدرت پیش‌بینی مدل در سازه‌های درون‌زا را مشخص کرده در صورتی که مقدار شاخص  $Q^2$  منفی باشد بیانگر تخمین بسیار ضعیف متغیر پنهان و اگر این شاخص مثبت باشد نشان می‌دهد که مدل از برازش مطلوب و قدرت بالایی برای پیش‌بینی برخوردار است (هنسلر، رینگله و سینکوویکس، ۲۰۰۹) که در اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاستی برای همه ابعاد و مؤلفه‌ها شاخص  $Q^2$  مثبت

می‌باشد. شایان ذکر است سه مقدار ۰/۰۲، ۰/۱۵ و ۰/۳۵ به عنوان مقادیر قدرت پیش‌بینی کم، متوسط و قوی برای این شاخص تعیین گردیده که مقادیر به دست آمده برای بُعد پیچیدگی و وابستگی متقابل نسبت به سایر ابعاد از اعتبار قوی‌تری برخوردار است. در بُعد پیچیدگی و وابستگی متقابل مؤلفه‌های ابهام در تعریف مسئله با مقدار ۰/۶۹۹، نبود روش مناسب برای حل مسئله با مقدار ۰/۶۵۲ و عدم دستیابی به روش مشخص با مقدار ۰/۶۲۳، در بُعد قابلیت‌های پویا مؤلفه‌های عدم مسئولیت تام با مقدار ۰/۴۳۲، مسئول بودن تصمیم گیر با مقدار ۰/۴۲۱، نبود راه حل مشخص با مقدار ۰/۴۱۴، و بروز پیامدهای متعدد با مقدار ۰/۴۰۶، و در بُعد چند علتی بودن مؤلفه‌های اهداف متضاد درونی با مقدار ۰/۳۶۴ و گستره پاسخگویی متفاوت با مقدار ۰/۳۵۹ و سرانجام در بُعد برساخته از نحوه نگرش تحلیل‌گر مؤلفه‌ی درک سطح مسئله از نگاه تحلیل‌گر با مقدار ۰/۳۲۸، ترسیم راه حل توسط تصمیم‌گیران با مقدار ۰/۳۲۲، و رهیافت‌های نوآورانه در تغییر رفتار با مقدار ۰/۳۱۸ از اعتبار قوی جهت پیش‌بینی مدل برخوردار بودند؛ همچنین با توجه به تحلیل صورت گرفته، مقادیر بدست آمده‌ی تمامی مؤلفه‌ها از قدرت پیش‌بینی متوسط در جدول و مدل برازش  $Q^2$  برخوردار هستند.

جدول ۶. نتایج آزمون کفایت ابعاد مدل

ابعاد	شاخص RMSE	شاخص MSE	شاخص $Q^2$
پیچیدگی و وابستگی متقابل	۰/۰۷۴	۰/۰۸۱	۰/۶۶۳
قابلیت‌های پویا	۰/۰۹۴	۰/۱۰۶	۰/۴۱۵
چند علتی بودن	۰/۱۳۱	۰/۱۴۲	۰/۳۶۲
برساخته از نحوه نگرش تحلیل‌گر	۰/۱۸۵	۰/۱۹۷	۰/۳۲۱

جدول ۷. نتایج آزمون کفایت مؤلفه‌های مدل

شاخص $Q^2$	شاخص RMSE	شاخص MSE	مؤلفه	ابعاد
۰/۶۹۹	۰/۰۷۲	۰/۰۷۶	ابهام در تعریف مسئله	پیچیدگی و وابستگی متقابل
۰/۶۵۲	۰/۰۷۶	۰/۰۸۰	نبود روش مناسب برای حل مسئله	
۰/۶۲۳	۰/۰۷۹	۰/۰۸۴	عدم دستیابی به روش مشخص	
۰/۴۳۲	۰/۰۹۸	۰/۱۰۱	عدم مسئولیت تام	قابلیت‌های پویا
۰/۴۲۱	۰/۰۹۹	۰/۱۰۳	مسئول بودن تصمیم گیر	
۰/۴۱۴	۰/۱۰۱	۰/۱۰۷	نبود راه حل مشخص	
۰/۴۰۶	۰/۱۰۶	۰/۱۱۰	بروز پیامدهای متعدد	
۰/۳۶۴	۰/۱۲۲	۰/۱۳۹	اهداف متضاد درونی	چند علتی بودن
۰/۳۵۹	۰/۱۳۱	۰/۱۴۴	گستره پاسخگویی متفاوت	
۰/۳۲۸	۰/۱۷۵	۰/۱۹۴	درک سطح مسئله از نگاه تحلیل گر	برساخته از نحوه نگرش تحلیل گر
۰/۳۲۲	۰/۱۸۲	۰/۱۹۶	ترسیم راه حل توسط تصمیم گیران	
۰/۳۱۸	۰/۱۹۶	۰/۲۰۱	رهیافت‌های نوآورانه در تغییر رفتار	

## ۵- نتیجه گیری

پایداری و گسترش مسائل سیاستی بدخیم در حوزه ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی در کشور ناکارآمدی الگوهای سنتی را نشان داده و حل آن بدون بازاندیشی در آن الگوها و پایه‌گذاری الگوی نوینی از مشارکت ذینفعان مختلف در حوزه ترافیک با استفاده از راهبرد مناسب امکان‌پذیر نخواهد بود. نفس وجود و تداوم مسئله بدصورت‌بندی سیاستی ترافیک نشان می‌دهد که سازوکارهای مختلف حکمرانی که تاکنون به‌کار بسته شده‌اند، قادر به رام کردن مسئله بدخیم در بخش ترافیک نبوده است. برای گام نهادن در فرایند مواجهه علمی و جامع با مسئله ترافیک لازم است فرایند گفتگوی راهبردی بر سر ماهیت، ابعاد و مؤلفه‌های این مسئله آغاز شود. زیرا تنها وقتی چندبعدی بودن مسئله ترافیک پذیرفته شود و سازمان‌های متعدد دخیل در ترافیک در فرایند حل مشکل از طریق فرایندها و اقدامات مشارکتی دخیل شوند می‌توان به مدیریت موفق بر آن فائق آمد. پژوهش حاضر با هدف بررسی اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاستی انجام شده که نتایج حاصل از انجام مصاحبه با خبرگان- بخش کیفی- اساتید دانشکده فرماندهی و ستاد دانشگاه جامع علوم انتظامی امین و دانشکده راهور دانشگاه افسری و تربیت پلیس امام حسن مجتبی

علیه‌السلام که شناخت کافی از مسئله بدخیم ترافیک داشتند، نشان داد اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاستی به ترتیب شامل ابعاد برساخته از نحوه نگرش تحلیل گر، پیچیدگی و وابستگی متقابل، چند علتی بودن و قابلیت‌های پویا می‌باشد. همچنین میزان تأثیر گذاری هریک از ابعاد احصاء شده در جامعه آماری در بخش کمی نیز مورد ارزیابی قرار گرفت و نتایج نشان داد که این ابعاد نسبت به هم ارتباط پیوسته‌ای دارند. با تجزیه و تحلیل داده‌های حاصل از تحلیل عاملی پژوهش انجام شده در نهایت ۴ بعد، ۱۲ مؤلفه و ۲۹۸ شاخصه مبنای طراحی ابزار بخش کیفی و کمی قرار گرفت. این ابعاد عبارتند از برساخته از نحوه نگرش تحلیل گر، پیچیدگی و وابستگی متقابل، چند علتی بودن و قابلیت‌های پویا که مؤلفه‌های اصلی استفاده شده برای بعد پیچیدگی و وابستگی متقابل شامل: ابهام در تعریف و چندعلتی بودن، نبود روش مناسب برای حل مسئله و عدم دستیابی به روش مشخص برای توقف مسئله و برای بعد قابلیت‌های پویا شامل: عدم مسئولیت تام یک سازمان یا فرد خاص، نبود راه‌حل مشخص برای موضوعات مختلف، بروز پیامدهای متعدد بعد از اجرای راه‌حل و مسئول بودن تصمیم‌گیر نسبت به نتایج راه‌حل و برای بعد چند

از اجرا در بعد قابلیت‌های پویا اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت‌بندی سیاستی همسو و هم‌جهت است. از طرف دیگر یافته‌های پژوهش کینان (۲۰۲۰) با عنوان آموزش شیوه‌های اصولی زندگی و مواجهه با بدصورت‌بندی سیاستی آموزش عالی در عصر جدید با بخشی از نتایج به‌دست آمده در این پژوهش شامل مؤلفه‌های گسترده‌ی پاسخگویی متفاوت در بعد چندعلتی بودن اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت‌بندی سیاستی همسو و هم‌جهت است. ضمناً یافته‌های کانکورتاران و بی‌ورلند (۲۰۲۰) در تحقیقی با عنوان اصول راهبردی درس‌هایی از سیاست‌گذاری پیشگیری از شیوع بحران کرونا به‌عنوان مسئله بدخیم سیاستی نشان داد که رویکرد مدیریت اقتضایی جهت حل مسئله و مسؤل بودن مدیران تصمیم‌گیر نسبت به نتایج در مواقع بحران با تکیه بر نوآوری در طول قرنطینه، یکی از این ارزشمندترین رویکردها موفق در مدیریت همه‌جانبه این بحران است که با مؤلفه‌ی مسؤل بودن تصمیم‌گیر نسبت به نتایج راه حل در بعد قابلیت‌های پویا اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت‌بندی سیاستی همسو هم‌جهت است. همچنین یافته‌های بیبری (۲۰۱۹) در پژوهشی با عنوان اصول راهبردی مسئله شهرسازی پایدار هوشمند و رویکردهای علمی مبتنی بر بدصورت‌بندی سیاستی با بخشی از نتایج به‌دست آمده در این پژوهش شامل مؤلفه‌ی تغییر رفتار اجتماعی با رهیافت‌های نوآورانه در بعد بر ساخته از نحوه‌ی نگرش تحلیل‌گر اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت‌بندی سیاستی همسو و هم‌جهت است. شایان ذکر است یافته‌های آلفرد و هد (۲۰۱۷). در تحقیقی تحت عنوان مسائل بدخیم، مسائلی پیچیده با نوع‌شناسی و چارچوب اقتضایی ویژه با بخشی از نتایج به‌دست آمده در این پژوهش شامل مؤلفه‌ی نبود راه حل مشخص برای موضوعات مختلف در بعد قابلیت‌های پویا و مؤلفه‌ی عدم دستیابی به روش مشخص در حل مسئله در بعد پیچیدگی و وابستگی متقابل اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت‌بندی سیاستی همسو و هم‌جهت است. بنابراین در بررسی و تحلیل این یافته‌ها می‌توان بیان نمود که لازم است توجه ویژه‌ای به اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت‌بندی سیاستی شود و تمامی ابعاد و مؤلفه‌هایی احصایی می‌بایست مورد توجه مسؤلین و برنامه‌ریزان مدیریت ترافیک قرار گیرد.

نتایج تحقیق نشان می‌دهد دولت‌ها باید نوع نگاه خود را نسبت به مسئله پیچیده و بدخیم ترافیک تغییر داده و باید از نوع نگاه

علتی بودن مؤلفه‌های اهداف متضاد درونی و گستره پاسخگویی‌های متفاوت و سرانجام برای بعد بر ساخته از نحوه نگرش تحلیل‌گر؛ درک سطح مسئله از زاویه نگاه تحلیل‌گر، ترسیم راه‌حل‌ها توسط تصمیم‌گیران، تغییر رفتار اجتماعی با رهیافت‌های نوآورانه به‌دست آمد. ضمناً شایان ذکر است در تحلیل نتایج بخش کیفی و کمی مشخص شد که تمامی ابعاد استخراج شده از مصاحبه با اساتید و مدیران ارشد راهور به همان ترتیب اولویت، مورد تأیید جامعه آماری بخش کمی نیز قرار گرفته ولی در خصوص مؤلفه‌ها مقداری تفاوت در بین نتایج بخش کیفی و کمی مشاهده می‌شود که شامل: در بعد پیچیدگی و وابستگی متقابل، خبرگان در بخش کیفی مؤلفه‌ی ابهام در تعریف و چندعلتی بودن را دارای بالاترین ارجحیت دانسته ولی در بخش کمی ابتدا نبود روش مناسب برای حل مسئله و سپس ابهام در تعریف و چندعلتی بودن و در نهایت مؤلفه‌ی عدم دستیابی به روش مشخص برای توقف مسئله دارای بیشترین اولویت بوده‌اند. از طرف دیگر در بعد قابلیت‌های پویا، خبرگان در بخش کیفی مؤلفه‌ی، بروز پیامدهای متعدد بعد از اجرای راه‌حل را به عنوان سومین مؤلفه‌ی مهم و را عنوان چهارمین مؤلفه دارای ارجحیت دانسته‌اند ولی در بخش کمی مؤلفه‌ی نبود راه‌حل مشخص برای موضوعات مختلف و سپس مؤلفه‌ی، بروز پیامدهای متعدد بعد از اجرای راه‌حل دارای بیشترین اولویت بوده‌اند همچنین در ابعاد چندعلتی بودن و بر ساخته از نحوه نگرش تحلیل‌گر تمامی مؤلفه‌های انتخاب شده در بخش کیفی و کمی از نظر اساتید و مدیران ارشد راهور یکسان بوده است. در تأیید این نتایج می‌توان به پژوهش الوند و قاسمی (۱۴۰۰) که نشان داد راهبرد سیاست‌گذاری کرونا می‌بایست مبتنی بر رویکرد دلالت‌های همکاری‌جویانه، تغییر رفتار ذی‌نفعان و بازیگران، توجه به بستر تاریخی- اجتماعی، تعیین مرجعیت‌بخش، نظام حمایتی فراگیر، توجه به دیپلماسی سلامت، افزایش سرمایه اجتماعی- سیاسی و تغییر رفتار با رهیافت‌های نوآورانه و استفاده از فناوری نوین باشد که با بخشی از نتایج به‌دست آمده در این پژوهش شامل مؤلفه‌ی تغییر رفتار اجتماعی با رهیافت‌های نوآورانه در بعد بر ساخته از نحوه نگرش تحلیل‌گر اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت‌بندی سیاستی همسو و هم‌جهت است. همچنین یافته‌های زارع‌شاه‌آبادی و بندری (۱۳۹۷) در پژوهشی با عنوان بررسی نقش افراد تبعیدی بر احساس امنیت شهروندان با بخشی از نتایج به‌دست آمده در این پژوهش شامل مؤلفه‌ی روش مناسب برای حل مسئله در بعد پیچیدگی و وابستگی متقابل و مؤلفه‌ی بروز پیامدهای متعدد بعد

ترافیک باید مبتنی بر رهیافت کل دولت و کل جامعه باشد و انعکاس دهنده شاخص‌های پیچیدگی، تمرکز زدایی در تصمیم‌گیری و خود سازماندهی باشد تا سازمان‌های دخیل در حوزه ترافیک را برای پاسخگویی سریع قادر سازد.

- با توجه به نتایج پژوهش تغییر رفتار با استفاده از رهیافت‌های نوآورانه و با بکارگیری حکمرانی همکاری‌جویانه، می‌توان فرآیندهای همکاری بین بخشی را برای مواجهه با مسئله ترافیک در کشور را طراحی کرد و با انتخاب روشی مناسب برای حل مسئله با استفاده از چرخه فضیلت ارتباطی، انتخاب ابزارها و شفافیت و پاسخگویی را نمایان ساخت.

## ۶- سپاسگزاری

نگارندگان این تحقیق، از پژوهشگرانی که مقالات و کتاب‌هایشان در این پژوهش مورد مطالعه قرار گرفته، همچنین از همکاری اساتید دانشکده فرماندهی و ستاد دانشگاه جامع علوم انتظامی امین و دانشکده راهور دانشگاه افسری و تربیت پلیس امام حسن مجتبی(ع) و مدیران ارشد ستادی پلیس راهور فراجا، مدیران و رؤسای مناطق راهور تهران، که با دیدگاه‌های ارزشمند خود بر غنای این تحقیق افزوده‌اند قدردانی می‌نمایند.

فرماندهی و مدیریت به سمت نگاه رهبری که مبتنی بر رویکرد همکاری جویانه همه سازمان‌های دخیل در حوزه ترافیک است، تغییر یابند. زیرا نگاه فرماندهی و سلسله مراتبی برای مسائل و شرایط بحرانی مفید می‌باشد و نگاه مدیریتی جهت مسائل پیچیده و مداخله در بخشی از سطوح پذیرفته می‌شود، ولی رویکرد رهبری خاص مسائل چندبُعدی می‌باشد. بر این اساس پیشنهادات کاربردی ذیل ارائه می‌گردد؛

- با توجه به رابطه قوی بُعد پیچیدگی و وابستگی متقابل با مقدار ۲۹/۱۲۹ و بُعد قابلیت‌های پویا با مقدار ۲۴/۱۹۰ در الگوی اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک به مثابه مشکل بدصورت بندی سیاستی قدرت پذیرش همکاری در نظام فکری مسئولان در حوزه ترافیک، نهادسازی متناسب با اهداف سیاستی، ایجاد اتاق فکر یا اندیشکده‌هایی جهت تولید و تحلیل داده‌ها به منظور تصمیم‌گیری واحد پیشنهاد می‌شود.

- مشخص نمودن سطح مسئولیت‌پذیری دولت به عنوان سازمان راهبر برای هر اقدام، ارائه آمار مصدومان و فوت‌شدگان و هزینه‌های مادی و معنوی به صورت شفاف و اطلاع‌رسانی یکدست و نامتناقض درباره مخاطرات حوادث ترافیکی جهت تغییر رفتار مردم، افزایش اعتماد در سطح کارگزاران و به‌ویژه در ارتباط با کاربران ترافیک از جمله توصیه‌هایی است که می‌تواند کارساز باشد

- با توجه به نتایج پژوهش که چندعلتی بودن مسئل بدخیم و بدصورت‌بندی شده از ابعاد اصول راهبردی مواجهه با مسئله ترافیک بوده راه‌حل‌های حکمرانی جهت سیاستگذاری مسئله

## ۷- مراجع

-الوند، مرضیه‌سادات، و قاسمی، ابوالفضل (۱۴۰۰). اصول راهبردی سیاست‌گذاری مواجهه با کرونا به مثابه مسأله بدخیم سیاستی. *پژوهش‌های راهبردی سیاست*، ۱۰(۳۷)، ۳۰۳-۲۶۷.

[https://qpss.atu.ac.ir/article\\_13332.html](https://qpss.atu.ac.ir/article_13332.html)

-بابائی‌طلاتیپه، محمدباقر (۱۳۹۹). اصول راهبردی حاکم بر مکتب سلیمانی. *مطالعات دفاعی استراتژیک*. ۱۸(۸۲)، ۳۵۷-۳۸۲.

[https://sds.sndu.ac.ir/article\\_1187.html](https://sds.sndu.ac.ir/article_1187.html)

-آریانپورکاشانی، عباس (۱۳۸۹). فرهنگ کامل انگلیسی فارسی. جلد پنجم، تهران: انتشارات امیرکبیر.

-احسانپور، اسماعیل و حق‌شناس، مجید (۱۴۰۱). بررسی بازدارندگی قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در پیشگیری از تصادفات. *فصلنامه علمی راهور*، ۱۴۰۱(۴۰)، ۹-۳۸.

doi: 10.22034/talar.2022.98973

-اشترینان، کیومرث (۱۳۹۷). راهنمای برنامه‌ریزی دولتی و سیاستگذاری عمومی، چاپ تهران، انتشارات: بازرگانی.

-Head, Brian, & Alford, John (2013). Wicked Problems: Implications for Public Policy and Management. *Administration & Society*, Vol. 47, No. 6.

-Grint, Keith (2010). Wicked Problems and Clumsy Solutions: The Role of Leadership. In: S. The New Public Leadership Challenge, *Palgrave Macmillan*, Basingstoke.

-Cankurtaran, P., & Beverland, M. B. (2020). Using design thinking to respond to crises: B2B lessons from the 2020 COVID-19 pandemic. *Industrial marketing management*, 88, 255-260. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0019850120304144>.

-Keenan, W. J. (2020). Learning to survive: Wicked problem education for the Anthropocene age. *Journal of Global Education and Research*, 4(1), 62-79.

<https://digitalcommons.usf.edu/jger/vol4/iss1/5>.

-Bibri, S. E. (2019). Advances in smart sustainable urbanism: Data-driven and data-intensive scientific approaches to wicked problems. In *Proceedings of the 4th International Conference on Smart City Applications*. 1-10.

**doi/abs/10.1145/3368756.3369032**

-Alford, J., & Head, B. W. (2017). Wicked and less wicked problems: a typology and a contingency framework. *Policy and Society*, 36(3), 397-413.

<https://academic.oup.com/policyandsociety/article/36/3/397/6407933>

-Horn, Robert E & Weber, Robert P. (2007), New Tools for Resolving Wicked Problems Mess Mapping and Resolution Mapping Processes, *Macro VU(r)*, Inc. and Strategy Kinetics, LLC.

-Desportes, Frederic & Laurence Lazerges-Cousquer (2012). *Procedure Penale*, 2e éd., Paris, Economic.

-بابائی، محمدباقر (۱۳۸۴). مبانی استراتژی فرهنگی از دیدگاه امیرالمومنین علیه‌السلام، انتشارات: تهران، دانشگاه امام حسین علیه‌السلام.

-سرور، رحیم و خلیجی، محمد علی (۱۴۰۰). سیاست‌گذاری شهری در حیطه مسائل بدخیم شهرها. فصلنامه برنامه‌ریزی و توسعه محیط شهری، (۱)، ۱-۱۶.

[https://juep.shiraz.iau.ir/article\\_686010.html](https://juep.shiraz.iau.ir/article_686010.html)

-کریمی‌مله، علی (۱۳۹۷). مسائل سیاستی بدخیم و لزوم بازنگری راهبردی در الگوهای سنتی روابط دولت - ملت در ایران. فصلنامه دولت‌پژوهی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۴(۵۱)، ۵-۳۱.

[https://tssq.atu.ac.ir/article\\_9341](https://tssq.atu.ac.ir/article_9341)

-فاضلی، محمد (۱۳۹۵). مفهوم مسائل بدخیم، نشریه مطالعات راهبردی سیاست‌گذاری عمومی (مطالعات راهبردی جهانی شدن)، ۶(۲۱)، ۱۱-۱۲.

<https://www.sid.ir/paper/229851>

-زارع‌شاه‌آبادی، اکبر و بندری، مهران (۱۳۹۷). بررسی نقش افراد تبعیدی بر احساس امنیت شهروندان شهر آینده. پژوهش‌های راهبردی مسائل اجتماعی ایران، ۷(۴)، ۱۹-۴۰.

**doi: 10.22108/ssoss.2019.115160.1364**

-مقام معظم رهبری (۱۴۰۰/۰۸/۲۶). بیانات در دیدار جمعی از نخبگان و استعدادهای برتر علمی کشور.

<https://khl.ink/f/49011>

-Dunn, William (2018). Public Policy Analysis an Integrated Approach, *Routledge*, Sixth Edition.

-Burns, Dian., Paula. Killett, Anne (2012). Wicked Problems or Wicked People? Reconceptualising Institutional Abuse, *Sociology of Health & Illness*, Vol. 35. No.4.

-Webber, Edward & Khademian, Anne (2008). Wicked Problems. Knowledge Challenge, and Collaborative Capacity Builders in Network Settings. *Public Administration Review*, Vol. 68, No. 2.

# **The Strategic Principles of Facing the Traffic Problem as a Problem of Political Malformation**

*Majid Haghshenas, Ph.D., Student, Faculty of Command and Headquarters of Amin Faraja  
University of Police Sciences, Tehran, Iran.*

*Ismail Ehsanpour, Ph.D., Student, Faculty of Command and Headquarters of Amin Faraja  
University of Police Sciences, Tehran, Iran.*

*E-mail: haghshenas.6967@gmail.com*

Received: May 2024- Accepted: June 2024

## **ABSTRACT**

Traffic management is a multidimensional management that has a specific complexity that differentiates it in terms of substance and has made conducting research activities in the traditional way, as it was done with the involvement of only one field, ineffective; The present study was conducted with the aim of investigating the strategic principles of dealing with the traffic problem as a problem of policy malformation. The research was applied in terms of purpose, in terms of mixed methods. In the qualitative section, the statistical population was the professors of the Command and Traffic School and in the quantitative section, the senior managers of the Faraja Traffic Police, the managers and heads of Tehran's traffic areas. Sampling in the qualitative part was based on a purposeful method based on criteria, and in the quantitative part, it was a simple random sampling method. For data analysis, was in the qualitative part of MAXQDA2020 software and in the quantitative part of Smart PLS3 software. The dimensions of the strategic principles of dealing with the traffic problem include complexity and interdependence, dynamic capabilities, multi-causality, and are based on the analyst's attitude, and the greatest impact was related to the dimension of complexity and interdependence, and the least impact was related to the analyst's attitude. Results: Governments should change their perspective on the complex issue of traffic and should change from the perspective of command and management to the perspective of leadership with a cooperative approach of organizations involved field of traffic.

**Keywords:** Strategic Principles, Political Malformation, Traffic, Problem