

## ارایه چارچوب سیاست‌گذاری باز در حوزه حمل و نقل

### مقاله پژوهشی

رحمت‌الله قلی‌پور، استاد، دانشکده مدیریت، دانشگاه تهران، ایران

محسن حامدی، استاد، دانشکده فنی، دانشگاه تهران، ایران

سید علی منصورزاده\*، دانشجوی دکتری، دانشکده مدیریت، دانشگاه تهران، ایران

\*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: [Amansoorzadeh@gmail.com](mailto:Amansoorzadeh@gmail.com)

دریافت: ۹۷/۰۸/۲۵ - پذیرش: ۹۸/۰۲/۰۴

صفحه ۱۵۰-۱۳۷

#### چکیده

با توجه به دگرگونی ماهیت مسایل عمومی نیاز به تحول در روش سیاست‌گذاری ضروری به نظر می‌رسد سیاست‌گذاری کور یا سیاست‌گذاری پشت درهای بسته دیگر جوابگوی شرایط کنونی نبوده و نگرانی از پیامدهای آن‌ها منجر به ارائه رویکردها و سبک‌های جدید در مبحث سیاست‌گذاری شده، که یکی از این رویکردها، سیاست‌گذاری باز می‌باشد. حمل و نقل یکی از نمادهای اصلی توسعه هر کشور محسوب می‌شود و تعیین و اجرای سیاست‌های مناسب در حوزه مربوط به حمل و نقل باعث ارتقاء ایمنی در کشور خواهد بود. یافتن سیاست‌های مناسب و موثر برای بهبود ایمنی در بخش حمل و نقل کشور امری ضروری است. در این رهگذر استفاده از ابزار و چارچوب‌های سیاست‌گذاری نوین، که شرایط بهبود را مهیا می‌سازد پسندیده و مفید به نظر می‌رسد. این نوشتار ضمن توجه به سیاست‌گذاری در بخش حمل و نقل از یک سو و اهمیت موضوع ایمنی از سوی دیگر، بر لزوم تحول در سیاست‌گذاری در این بخش تاکید می‌کند. علیرغم تشکیل نهادهایی در کشور برای سیاست‌گذاری در حوزه‌های حمل و نقل، مشاهده می‌شود اولاً نسبت به سه عامل مهم در تصادفات جاده‌ای که مشتمل بر جاده، وسیله نقلیه و راننده است، کم‌توجهی شده و ثانیاً نقش سیاست‌گذاری کلان به عنوان موضوعی راهبردی در چشم‌انداز این نهادها بصورت مناسب سازمان یافته نیست. این پژوهش پیشنهاد چارچوب سیاست‌گذاری باز با استفاده از روش‌گردد تئوری را مطرح نموده و نیز نتایج و پیامدهای آنرا مورد تحلیل قرار می‌دهد. تحلیل داده‌ها در سه مرحله کدگذاری باز، کدگذاری انتخابی و کدگذاری محوری نشان می‌دهد در سیاست‌گذاری باز بایستی شبکه‌های سیاست‌گذاری به عنوان راهبرد اصلی، عوامل فناورانه، عوامل حقوقی-قانونی، نهادهای بالادستی و عوامل فرهنگی به عنوان عامل زمینه‌ساز محیطی و عوامل سیاسی و عوامل اجتماعی بعنوان شرایط زمینه‌ساز مداخله‌گر مورد توجه سیاست‌گذاران قرار گیرد.

واژه‌های کلیدی: سیاست‌گذاری باز، حمل و نقل، شفافیت، مشارکت، چارچوب سیاست‌گذاری

#### ۱- مقدمه

ارزیابی سیاستها) می‌رسد. آنچه بدیهی به نظر می‌رسد این است که هیچ چیز نباید مانع از حق یا وظیفه نظارت مردم بر این فرایند گردد. با توجه به تغییرات سریع جوامع در عصر حاضر بدلائل فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی و نیز رشد میزان مسائل عمومی در کنار تخصصی‌تر شدن آنها نوآوری در فضای سیاست‌گذاری یک ضرورت بوده و

مشارکت مردم در فرایندهای سیاست‌گذاری و تصمیم‌سازی از حداقلی نظیر نظارت بر حسن انجام فرایندها آغاز گردیده و به سطوح بالغ تری نظیر مشارکت فعال و مؤثر در کلیه مراحل فرایند سیاست‌گذاری (تشخیص مساله، دستور گذاری، شناسایی راهکارهای گوناگون و انتخاب بهترین راهکار، اجزای سیاست‌ها، نظارت بر حسن انجام راهکار و نیز

بوده و ستون فقرات حمل نقل ایران است و عمده جابجایی‌ها به این شکل صورت می‌گیرد، نمی‌توان به آن کم توجهی کرد. حمل و نقل جاده‌ای جزء قدیمی‌ترین بخش‌های زندگی بشری از گذشته تاکنون است، به همین خاطر این حوزه مورد توجه و حساسیت همگان از جمله جامعه قرار دارد. سیاست‌گذاری صحیح در این بخش نتایج قابل قبولی را برای جامعه بدنبال دارد. با توجه به اینکه حوزه ایمنی جزو اولین و مهمترین سیاست دولت‌ها در حوزه حمل و نقل می‌باشد. لذا نیاز است تمام تلاش‌ها به این حوزه معطوف گردد. پرداختن به مبحث تصادفات مهمترین و اولین گام در فرایند مدیریت ایمنی می‌باشد. (توکلی کاشانی و همکاران، ۱۳۹۶)

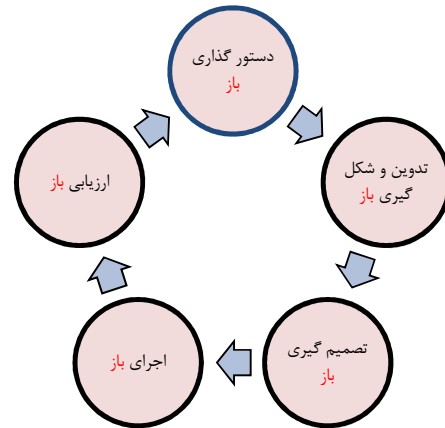
## ۲- پیشینه تحقیق

### ۲-۱- سیاست گذاری باز

سیاست گذاری و تحقق پارادایم داده باز حاکمیتی، علاوه بر توسعه و افزایش توان فناورانه کشور، در افزایش مشارکت فعال، همه جانبه و موثر مردم و نخبگان و ارتقای سرمایه و اعتماد اجتماعی به حاکمیت تاثیر گسترده ای داشته، (عبدالحسین زاده و همکاران، ۱۳۹۶) و باعث تعامل بهتر و دولت و جامعه و به نوعی تحول در سیاست‌گذاری می‌گردد. (مارجین جانسن، ۲۰۱۵). چنانچه پنج مرحله سیاست گذاری را که شامل دستورگذاری، تدوین و شکل‌گیری، تصمیم‌گیری، اجرا و ارزیابی می‌باشد، مورد توجه قرار داده و پارادایم باز بودن با آن تلفیق گردد می‌تواند چرخه سیاست گذاری باز مطابق شکل ۱ نشان داده شود.

بایستی سیاست‌گذاری هوشمندانه در حوزه‌های مختلف توسط سیاست‌گذاران تدوین، اجرا و ارزیابی گردند. اثر این سیاست‌گذاری‌ها بر جوامع هدف متفاوت بوده و نتایج مثبت و منفی زیادی را می‌تواند به همراه داشته باشد. خروجی سیاست‌گذاری‌ها می‌تواند تحت عنوان نتایج، اثرات، اثرات نهایی، پیامدهای تسلسلی و حتی اثرات پروانه‌ای باشد. (منصورزاده و همکاران ۱۳۹۶). خروجی‌های سیاست‌گذاری بعضا مورد اقبال و پذیرش جامعه قرار گرفته و به نوعی جامعه همکاری لازم را جهت اجرای آنها داشته و در برخی موارد بدلیل عدم همخوانی با خواسته‌های جامعه مورد پذیرش قرار نگرفته و با دست اندازهای متنوعی مواجه می‌گردد. حالت دوم معمولا زمانی اتفاق می‌افتد که سیاست‌گذاران با متن جامعه و خواسته‌های ایشان بیگانگی بیشتری داشته و اساسا نظرات جوامع را در سیاست‌های خود در نظر نمی‌گیرند. و اصطلاحا سیاست‌گذاری پشت درهای بسته اتفاق می‌افتد. نظارت مردم بر ابعاد مختلف این فرایند، صورت‌های گوناگونی می‌تواند داشته باشد، که از جمله ساده‌ترین و مؤثرترین آنها، اطلاع‌رسانی و شفافیت می‌باشد. در خصوص شفافیت، مشارکت مردم، مسئولیت‌پذیری دولت و ... مطالعات خوبی در سال‌های گذشته صورت پذیرفته اما چارچوبی که گویای سیاست‌گذاری باز باشد در پژوهشها به چشم نمی‌خورد.

در زندگی شهری معاصر شبکه‌های حمل و نقل از اهمیت ویژه ای برخوردارند تا جایی که از آن به عنوان شریان‌های حیاتی شهر امروزی نام برده می‌شود داشتن نوگان حمل و نقل روان و پویا از شاخص‌های مهم رضایت شهروندان و همچنین شاخص‌های شهرنشینی مطلوب می‌باشد. (نقدی ۱۳۸۸). از آنجایی که بخش حمل و نقل جاده‌ای بسیار وسیع



شکل ۱. چرخه سیاست گذاری باز

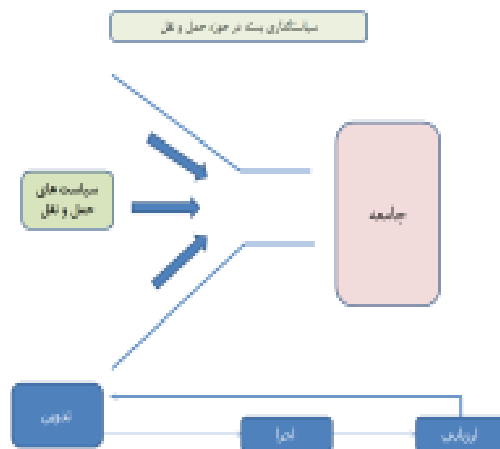
آنچه در این شکل نمایان است با توجه به مسئله یا مسائل عمومی، از بین خط مشی های مختلف مواردی که بر اساس نظر سیاست گذاران در راستای حل مساله عمومی است انتخاب و از شکل قبلی مشخص شده گذشته و وارد فاز اجرا و ارزیابی می گردد. فضای بیرونی قیف جامعه هدف می باشد که سیاستها برای ایشان شفاف نیست و به نوعی پشت درهای بسته بوده و به نوعی سیاست گذاری کور می تواند اطلاق گردد.

سیاست گذاری باز ماحصل دولت باز است باز بودن در این مبحث به دو منظور استفاده شده است یکی شفافیت در سیاست گذاری و دیگری مشارکت دادن جامعه در سیاست گذاری. (آلبرت میجر، ۲۰۱۲)

شفافیت به معنی عرضه اطلاعات بطور شفاف برای جامعه است که این برای سیاست گذاری باز لازم بوده و کافی نمی باشد آنچا مکمل شفافیت در حوزه دولت باز می باشد اخذ نظرات و مشارکت مردم در سیاست گذاریها و تصمیم گیری ها بصورت فعال می باشد. (آلبرت میجر، ۲۰۱۲)

ابعاد سیاست گذاری باز در شکل ۳ نشان داده شده است:

در پژوهش حاضر با الهام گرفتن نگارنده از بحث نوآوری باز (هنری چسبرو، ۲۰۰۳) اگر مفهوم سیاست گذاری باز را که در واقع بهره گرفتن از ظرفیت های مردمی در عرصه سیاست گذاری بوده و به معنی اختصاص یک صندلی به جامعه هدف در فضای سیاست گذاری بوده، بخواهیم در برابر سیاست گذاری بسته مورد توجه قرار دهیم بر اساس چارچوب مفهومی پیشنهادی زیر که توسط پژوهشگر ارائه شده، در فضای سیاست گذاری بسته، ارتباط بین سیاست گذاران و جامعه حین سیاست گذاری در سطح حداقل بوده و می توان تصور نمود مرز محکمی بین فضای سیاست گذاری و جامعه هدف وجود دارد. این تصویر مفهومی در شکل ۲ آمده است.

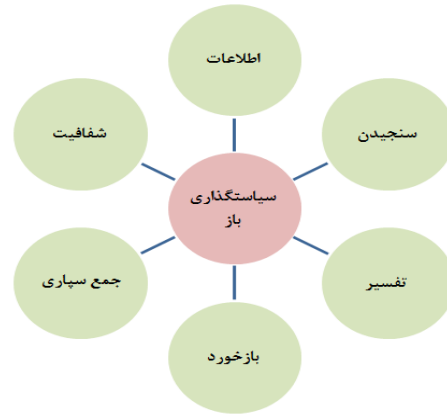


شکل ۲. سیاست گذاری بسته در حوزه حمل و نقل

در این چارچوب مفهومی سیاستهای مختلف با اخذ نظرات جامعه از طریق مشارکت و نیز با نظارت جامعه از طریق شفافیت تدوین و به اجرا گذاشته می شود. و یک رابطه دوطرفه بین جامعه و سیاست گذاران فناوری وجود دارد. (آلبرت میجر، ۲۰۱۲). به بیان دیگر در چارچوب سیاست گذاری باز دو نوع باز بودن که مکمل هم هستند وجود دارد باز بودن از درون به بیرون که همان شفافیت می باشد و باز بودن از بیرون به درون که همان مشارکت می باشد.

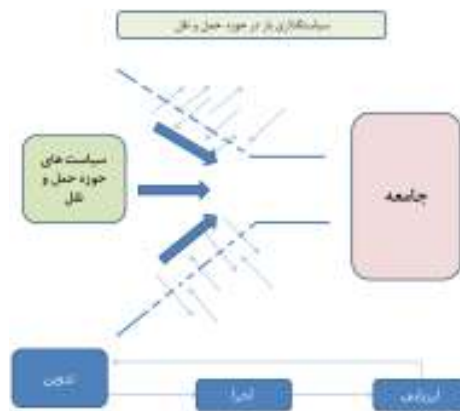
در اینجا بجای ارائه بازخورد در حالت معمول که در مرحله ارزیابی سیاست گذاری اتفاق می افتد در همان مرحله تدوین نظرات از جامعه اخذ و شفافیت القاء می گردد.

ارتباط دو طرفه بهره برداری از نظرات جامعه در سیاست گذاری و پیش آگاهی جامعه از فناوری های در راه منجر به مزیت این روش می گردد. در این روش با توجه به اینکه شهروندان بهره برداران اصلی از خروجی سیاستهای حمل و نقل هستند لذا کند و کاو راجع به دیدگاههای مردم و جلب مشارکت و همراهی ایشان در نظامهای سیاست گذاری جهت توسعه از ارکان موفقیت محسوب می گردد. می توان گفت باز کردن مرزهای سیاست گذاری رمز موفقیت سیاستها می تواند باشد و خروجی آن سیاستهای کارآمدتری خواهد بود. این باز بودن هم در سیاستهای کلان و هم سیاستهای خرد می تواند مصداق داشته باشد. مبحث سیاست گذاری باز در واقع یک نوآوری در سیاست گذاری می باشد که از طریق بازکردن فرایند سیاست گذاری توان سیاست گذاران را افزایش داده و نیز لختی سیاستها در اجرا را کم می نماید. این سیاستها می تواند متفاوت بوده اما در راستای رفع یک مسئله عمومی باشد. نظیر آنچه در شکل مفهومی ۵ آمده است. و سئوالاتی از جنس چرایی، چگونگی و چیستی که در تعامل بین سیاست گذاران و جامعه پاسخ داده می شود به شفافیت کمک می نماید. ملاحظه می گردد که در سیاست گذاری باز مشارکت سیال بوده و مرزهای سیاست گذاری باز باشد.



شکل ۳. ابعاد سیاست گذاری باز

چنانچه بخواهیم شفافیت در حوزه سیاست گذاری بیشتر باشد و نوری بر سیاستهای تدوین شده و فرایند آن تابانده شود تا توسط جامعه به روشنی قابل رویت باشد نیاز است مرزهای سیاست گذاری و سیاست گذاران با جامعه قابل نفوذ باشد و دریچه هایی روی آن تعبیه شود تا امکان ورود و خروج نظرات از جامعه به سمت سیاست گذاران و از فضای سیاست گذاری به سمت جامعه وجود داشته باشد. این حالت که سیاست گذاری باز اطلاق می گردد می تواند مطابق چارچوب مفهومی نشان داده شده در شکل ۴ روشن گردد: لازم به یادآوری است که سیاست گذاری در این حالت به این دلیل باز اطلاق می گردد که راههای فراوانی برای ورود ایده ها به فرایند وجود دارد. و در واقع باز بودن معمولاً به روشهای به اشتراک گذاری با دیگران و جلب مشارکت آنها اشاره دارد.

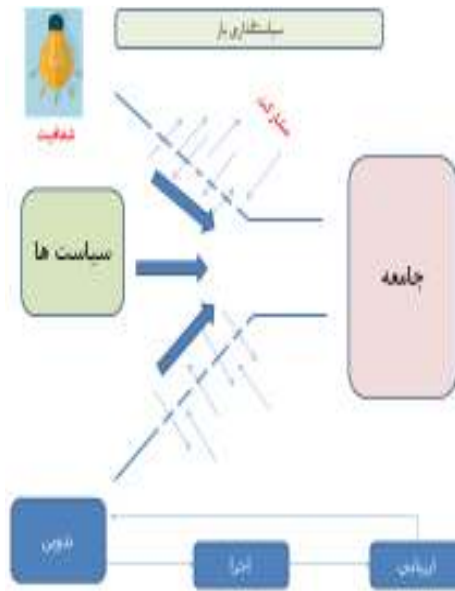


شکل ۴. سیاست گذاری باز

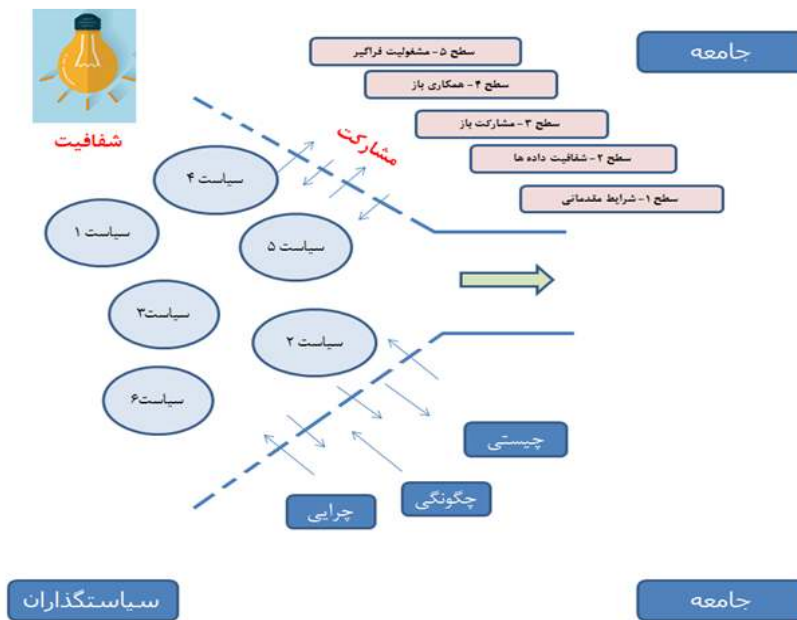
چنانچه سطوح بلوغ دولت باز هم مد نظر قرار گیرد؛ در پژوهش وانهولی و یانگ هون سطوح شفافیت مشخص شده است و بر اساس درجه بلوغ، ۵ سطح مختلف تعریف شده است که عبارتند از:

- ۱- شرایط مقدماتی
- ۲- شفافیت داده‌ها
- ۳- مشارکت باز
- ۴- همکاری باز
- ۵- مشغولیت فراگیر (وانهولی و همکاران، ۲۰۱۲).

چارچوب بلوغ دولت باز به سازمانهای دولتی کمک می‌کند که بصورت موثر مقدمات دولت باز را با ساخت قابلیت‌های فناورانه و سازماندهی با سبک منظم بکار گیرند. چنانچه سطوح بلوغ در چارچوب مفهومی اشاره شده گنجانده شود می‌توان مانند شکل ۶ این ارتباط را ملاحظه نمود.



شکل ۵. سیاست‌گذاری باز با لحاظ بعد شفافیت و مشارکت



شکل ۶. سیاست‌گذاری باز با لحاظ سطوح بلوغ شفافیت

۱- ایجاد نظام جامع حمل و نقل و تنظیم سهم هر یک از زیربخش‌های آن با اولویت دادن به حمل و نقل ریلی و با توجه به جهات زیر:

ملاحظات اقتصادی و دفاعی و امنیتی.  
کاهش شدت مصرف انرژی.  
کاهش آلودگی زیست‌محیطی.

## ۲-۲- سیاست‌گذاری حمل و نقل

سیاست‌های کلی نظام جمهوری اسلامی ایران در مورد "حمل نقل" مصوب مورخ ۲۳ / ۱۰ / ۱۳۷۷ که در تاریخ ۳ / ۱۱ / ۱۳۷۹ توسط مقام معظم رهبری تایید و طی شماره ۷۶۲۳۰/۱ مورخ ۳ / ۱۱ / ۱۳۷۹ دفتر ایشان ابلاغ گردیده است.

### افزایش ایمنی.

برقراری تعادل و تناسب بین زیرساخت‌ها و ناوگان و تجهیزات ناوبری و تقاضا.

۱. افزایش بهره‌وری تا رسیدن به سطح عالی از طریق پیشرفت و بهبود روش‌های حمل و نقل و مدیریت و منابع انسانی و اطلاعات.

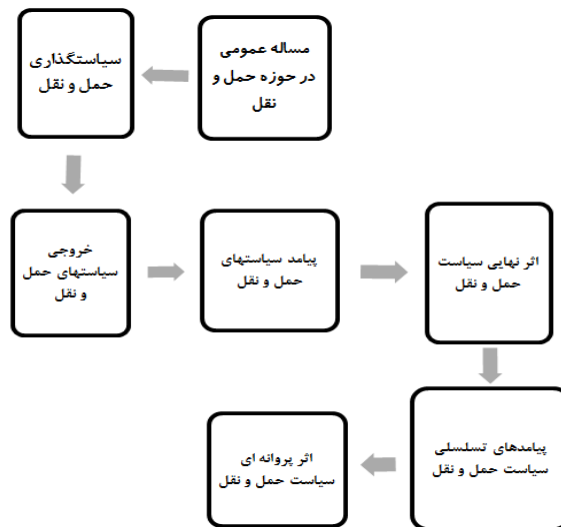
۲. توسعه و اصلاح شبکه حمل و نقل با توجه به نکات زیر:

نگرش شبکه‌ای به توسعه محورها.

۳. آمایش سرزمین

آشکار است اما از منظر علم سیاست گذاری آنچه مهم است با نظر داشتن به شکل ۷، زمانی که برای یک مساله عمومی در حوزه حمل و نقل سیاستی تدوین و به اجرا گذاشته می‌شود نایستی تنها به خروجی آن توجه داشت بلکه پیامد آن سیاست هم نیاز به توجه داشته ضمن اینکه اثرات نهایی سیاست ممکن است اهمیت بالایی داشته باشد. برخی سیاست‌ها ممکن است پیامدهای تسلسلی داشته باشند که فراتر از زمان پیش‌بینی شده برود حتی ممکن است اثر پروانه‌ای ماحصل یک سیاست باشد.

تاکید اسناد بالادستی بر اهمیت سیاست گذاری صحیح در حوزه حمل و نقل همانطور که در بالا اشاره شد بر همگان



شکل ۷. اثرات و پیامدهای سیاست گذاری حمل و نقل

مثبت یا منفی بوده و معمولاً نتایج آن با انتظار سیاست گذاران ناسازگار است (حبیبیان ۲۰۱۲). بنابراین ضروری است در سیاست‌گذاری حمل و نقل بین آنچه سیاست گذاران انتظار دارند و آنچه مردم لمس می‌کنند همگرایی وجود داشته باشد.

### ۲-۳- تصادفات در سیستم حمل و نقل

روند تصادفات در جاده‌ها و راه‌ها و خسارات جانی و مالی از این گونه حوادث باعث از بین رفتن سرمایه‌ها در کشور می‌شود. عوامل موثر بر بروز تصادفات رانندگی عبارتند از: نقش وسیله نقلیه، نقش عامل انسانی و نقش راه‌ها و جاده‌ها. نتایج تحقیقات محققین در کشورهای مختلف

آنچه در یک نگاه و بصورت بسیار ساده می‌توان از نمودار بالا برداشت نمود این است که تدوین و اجرای یک سیاست ناصحیح حمل و نقل با وجود خروجی قابل ارائه، ممکن است خسارات جانی و تسلسلی جبران ناپذیری را به پیکر اجتماعی یک کشور وارد نماید. عموماً نارضایتی مردم از یک وضعیت حمل و نقل، بعنوان مسئله عمومی برای سیاست گذاران در نظر گرفته می‌شود و منجر به تدوین، اجرا و ارزیابی سیاست‌های حمل و نقل برای غلبه بر مشکل از سوی سیاست گذار می‌گردد. از سوی دیگر شهروندان در رویارویی با این سیاست‌ها، غالباً در راستای بهبود شرایط خود واکنش نشان می‌دهند، که این واکنش ممکن است

می شوند اشاره داشته و بیان می دارند آنها در صدد این هستند که اطمینان حاصل کنند نظرات گروههای شنیده شده و در تصمیمات سیاسی در نظر گرفته شده است. (استور و جانس - ۱۹۹۹). گرگ میچنر و کاترین برج یک چارچوبی را برای تعیین شفافیت و ارزیابی آن که به دو عامل قابل مشاهده بودن اطلاعات و استنتاج پذیری آنها اشاره دارد ارائه نموده اند. (گرگ میچنر و کاترین - ۲۰۱۳). آلبرت میجر و همکاران با مرور ۱۰۳ پژوهش انجام شده در حوزه دولت باز و مبحث دیداری (Vision) و شنیداری (Voice) سیاستهای دولت توسط جامعه، پژوهشی را به رشته تحریر در آورده اند، در تحقیق ایشان دسته بندی سطوح باز بودن مشخص شده و به تفاوتهای شفافیت و مشارکت بعنوان دو رکن باز بودن دولت پرداخته شده است. در پژوهش ایشان به افزایش کارایی، کاهش فساد و افزایش مشروعیت به عنوان مزایای باز بودن اشاره شده است. در این تحقیق پژوهشگران بین شفافیت و مشارکت سه نوع ارتباط را تعریف نموده اند که عبارتند از: ارتباط هم افزا، ارتباط مکمل و ارتباط آسیب رسان که در دو حالت اول نتایج موثری را در سیاست گذاری می توان دید. نهایتا ایشان در پژوهش خود خطوط راهنمایی را برای تحقق دولت باز ارائه نموده اند که عبارت است از:

- ۱- طراحی دولت باز برای ارتباط مکمل و هم افزا بین شفافیت و مشارکت
- ۲- طراحی دولت باز برای جوامع غیر مشابه
- ۳- طراحی دولت باز برای اثرات مستقیم و غیر مستقیم
- ۴- طراحی دولت باز با مطلوبیت های متنوع و
- ۵- طراحی برای یادگیری مستمر درباره اثرات مستقیم و غیر مستقیم (آلبرت میجر و همکاران - ۲۰۱۲). عبدالحسین زاده و همکاران (۱۳۹۶) در خصوص مفهوم شناسی سیاست گذاری داده باز حاکمیتی پژوهش را انجام داده و به تبیین مزایا و فواید آن در عرصه های مختلف سیاست گذاری پرداخته اند. ایشان در پژوهش خود مشخص نموده اند که سیاست گذاری داده باز حاکمیتی باعث تاثیرات اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و تاثیرات مدیریتی و حاکمیتی می شود. (عبدالحسین زاده و همکاران - ۱۳۹۶) در حوزه حمل و نقل و تصادفات به پژوهش کاشانی (۱۳۹۵) و همکاران با عنوان تاثیر کیفیت جاده در مرگ و میر ناشی از تصادفات با استفاد از اتوماتای سلولی پرداخته شده است هدف از پژوهش

حاکمی از این است که سهم ایمنی جاده ها در کاهش تلفات انسانی به شکل چشمگیری از ایمنی خودروها نیز بیشتر است. (استراندورت ۲۰۱۵). اثرات قابل توجه تصادفات در ابعاد مختلف از جمله اقتصادی، اجتماعی و سلامت قابل تحلیل و بررسی می باشد. بنابراین سیاست گذاری صحیح در خصوص هریک از عوامل سه گانه تصادف شامل وسیله نقلیه، رانندگی و نهایتا راهها و جادهها می تواند منجر به اثرات مثبت و بهبود شرایط گردد. در پژوهش مصطفی کاشانی (۱۳۹۶) نشان داده شده است که عوامل داخلی نظیر کیفیت جاده و عوامل خارجی نظیر فشارهای سیاسی و عدم نظارت بر پروژهها از عوامل تاثیر گذار روی تعداد تصادفات جاده ای هستند. هرمانس (۲۰۰۹) و همکارانش تاثیر شاخص های کمی و کیفی نظیر سرعت، نوع وسیله نقلیه، استفاده از کمربند ایمنی زیرساختهای جاده و مدیریت بحران و مصرف الکل را بر میزان تصادفات و تلفات جاده ای در داده های جمع آوری شده از ۲۱ کشور مورد تجزیه و تحلیل قرار داده اند نتایج مطالعات بیانگر آن است که زیر ساخت های جاده ای دارای بیشترین اهمیت در امنیت جادهها و تلفات ناشی از تصادفات است. حوادث ترافیکی علاوه بر مرگ زودرس بخش زیادی از افراد جامعه منجر به معلولیت و ناتوانی افراد زیادی می گردد. بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی WHO در خصوص آمار تصادفات جاده ای، در هنوز ایران جزو کشورهای منطقه قرمز و خطرناک در رانندگی جاده می باشد و رتبه پنجم مرگ و میر تصادفات جاده ای را داراست. میانگین جهانی قربانیان جاده ای به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت در ایران در مقایسه با کشورهای پیشرفته نشان از وضعیت بد سیستم حمل و نقل جاده ای کشور دارد. (امینی ۱۳۹۳)

### ۳- پیشینه پژوهش

در ابتدا به پیشینه پژوهش پیرامون سیاست گذاری باز و ابعاد آن که مشارکت و شفافیت می باشند پرداخته می شود: استور و جانسون (۱۹۹۹) در چارچوب نظری فرایند طراحی سیاست به نقش جامعه در سیاست گذاری پرداخته اند و نیروهای با مرکزیت جامعه را بعنوان یک بعد سیاست گذاری در نظر گرفته اند، و به نقش گروههای علاقمند که بطور عمده درباره نگرانی های گروههای خاصی از مردم تشکیل

زمانی که برای تبیین یک فرایند نیاز به یک نظریه باشد، پیشنهاد پژوهشگران استفاده از روش داده بنیاد یا نظریه برخاسته از داده‌ها می‌باشد. (بازرگان، ۱۳۹۴). تحقیق در این پروژه از نوع کیفی و بر اساس نظریه برخاسته از داده‌ها می‌باشد. روش تحقیق از بعد هدف از نوع تحقیقات بنیادی و یک پژوهش اکتشافی به شیوه استقرایی محسوب می‌گردد، زیرا بدنبال طراحی و تدوین یک الگوی سیاست‌گذاری می‌باشد، از بعد زمان مقطعی و از بعد مخاطب استفاده از پژوهش، توسعه ای محسوب می‌گردد. همچنین از بعد روش گردآوری داده‌ها از نوع تحقیقات اکتشافی می‌باشد، زیرا به بررسی موضوعی می‌پردازد که اطلاعات قابل توجهی در رابطه با ابعاد آن وجود نداشته، محقق امکان مداخله در شرایط آزمودنی‌ها را ندارد. روش گردآوری اطلاعات مصاحبه عمیق با خبرگان حوزه مدنظر می‌باشد. با توجه به رویکرد تحقیق که بصورت کیفی می‌باشد این تحقیق مطالعه موردی بوده و با شناسایی گام‌ها، فعالیت‌ها، ذینفعان اصلی و عوامل نقش آفرین در سیاست‌گذاری باز حاصل از مطالعات موردی در نهایت الگویی عمومی ارائه داد.

جدول ۱ به اختصار جزئیات روش تحقیق را نشان می‌دهد:

ایشان تقویت نهادها و ایجاد مشارکت موثر جهت اصلاح و بهبود سیستم‌های ترافیک راه بوده تا از این روش سیستم‌های سالم‌تر و ایمن‌تری برای عبور و مرور راه‌ها و جاده‌ها مهیا گردد. نتایج پژوهش ایشان نشان می‌دهد که با تغییر رویکرد افزایش نظارت بر ساخت جاده امکان کاهش تلفات ناشی از تصادفات وجود دارد. (کاشانی و همکاران ۱۳۹۵). در پژوهش نقدی (۱۳۸۸) دیدگاه‌های شهروندان همدانی در باره خصوصی سازی اتوبوسرانی شهری اخذ و مورد تحلیل قرار گرفته است که نوعی باز بودن را در اتخاذ سیاست این حوزه نشان می‌دهد. بر اساس دیدگاه اتخاذ شده در پژوهش و نظر به اینکه جامعه بعنوان بهره‌بردار اصلی سیستم ناوگان حمل و نقل می‌باشد، با کند و کاو نظرت مردم و جلب مشارکت ایشان، نتایج بدست آمده از این تحقیق نشان می‌دهد: مردم، شهروندان و حتی خود رانندگان نیز با خصوصی سازی مخالفت نموده‌اند و ابهام در اجرا و تجارب ناموفق قبلی باعث این تلقی شده است. (نقدی ۱۳۸۸)

#### ۴- روش تحقیق

جدول ۱. خلاصه روش پژوهش

فلسفه	نوع پژوهش	راهبرد پژوهش	روش گردآوری داده‌ها	جامعه آماری	روش نمونه‌گیری	حجم نمونه
نمادین-تفسیری	هدف: بنیادی نتیجه: اکتشافی رویکرد: کیفی	راهبرد پژوهش	روش گردآوری داده‌ها	جامعه آماری	روش نمونه‌گیری	حجم نمونه

مقوله مهم ایمنی از سوی دیگر هدف این پژوهش تبیین سیاست‌گذاری باز در این حوزه می‌باشد.

روش مورد استفاده در پژوهش، گرداند تئوری یا نظریه داده بنیاد می‌باشد. گردآوری داده‌ها طی مصاحبه عمیق با ۲۴ نفر از مدیران و کارشناسان این حوزه انجام شده است، که این تعداد با توجه به میزان تکراری شدن و رسیدن به اشباع صورت پذیرفته است.

همچنین با عنایت به اینکه پژوهش حاضر از نوع پژوهش‌های تفسیری می‌باشد متغیرهای وابسته و مستقل از قبل تعریف نشده و بر این فرض استوار خواهد بود که دسترسی به واقعیت‌های اجتماعی تنها از طریق سازه‌های اجتماعی نظیر زبان، خودآگاهی و معانی مشترک امکان پذیر خواهد بود. با توجه به اهمیت حوزه حمل و نقل از یکسو و



بر اساس نظریه برخاسته از داده بعنوان راهبرد پژوهش، مراحل ارائه الگو در شکل ۸ نشان داده شده است:



تعداد نفرات	مشخصات جمعیت شناختی
۲۴	تعداد کلی
۱۴	تحصیلات کارشناسی
۶	تحصیلات کارشناسی ارشد
۴	تحصیلات دکتری

#### ۴-۱- روایی و پایایی

در تحقیقات مبتنی بر تئوری داده بنیاد روایی و پایایی تحقیق بر خلاف روش‌های کمی و بر اساس شاخص "اعتماد پذیری" سنجیده می‌شود که این شاخص با توجه به بازخورد مصاحبه شونده‌گان در طول فرایند تحقیق حاصل می‌شود. (چارمز، ۲۰۱۴)

از آنجایی که در پژوهش کیفی پژوهشگر رکن اصلی محسوب می‌گردد و با توجه به نوع گردآوری داده‌های تحقیق که مصاحبه عمیق می‌باشد روش تضمین روایی به این صورت خواهد بود که در هر مرحله از گردآوری و تحلیل داده‌ها و مقوله‌ها نظرات سایر پژوهشگران متخصص و اساتید اخذ می‌گردد، که در پژوهش حاضر نیز این فرایند انجام شد. همچنین برای تضمین پایایی از درگیری طولانی مدت پژوهشگر و جلب مشارکت و اعتماد شرکت کنندگان و نیز کنترل بدفهمی‌های ناشی از مداخله پژوهشگر استفاده می‌گردد. در این پژوهش با ۲۴ نفر از صاحب نظران در عرصه‌های مختلف سیاست گذاری، حمل و نقل و تصادفات مصاحبه صورت گرفته و سپس در خصوص این مصاحبه‌ها کد گذاری توصیفی انجام شده و عوامل کلیدی و ریشه‌ای ارائه شده در دسته‌های مختلف کلی مرتبط با موضوع اشاره شده قرار گرفته‌اند. از مصاحبه دوازدهم به بعد موارد تکراری در مصاحبه‌ها ملاحظه می‌گردید و تا مصاحبه بیستم به اشباع رسید با این وجود ۴ مصاحبه دیگر نیز صورت پذیرفت تا تمام جوانب احتمالی دیده شده باشد. مشخصات مصاحبه شونده‌گان در جدول ۲ خلاصه شده است:

#### ۵- یافته‌های پژوهش

پژوهش مدنظر با هدف ارائه چارچوب سیاست گذاری باز در حوزه حمل و نقل می‌باشد و بطور اختصار اهدافی که محقق از انجام این تحقیق آن‌ها را پیگیری نموده است عبارتست از:

- شناسایی اجزای تشکیل‌دهنده چارچوب سیاست گذاری باز در حوزه حمل و نقل
  - مشخص کردن مولفه‌های سیاست‌گذاری در حوزه حمل و نقل
  - ارائه الگویی جهت بهبود ایمنی در حوزه حمل و نقل
  - کمک به مدیران و سیاست‌گذاران حوزه حمل و نقل فعال کشور
  - ارائه توصیه‌ها و ملاحظات که با هدف افزایش موفقیت سیاست گذاری در حوزه حمل و نقل
- به طور خلاصه ضرورت این تحقیق با دلایل زیر روشن می‌شود:

جدول ۲. مشخصات جمعیت شناختی

بالادستی و عوامل فرهنگی به عنوان عامل زمینه ساز محیطی و عوامل سیاسی و عوامل اجتماعی بعنوان شرایط زمینه ساز مداخله گر مورد توجه سیاست گذاران قرار گیرد.

در جدول ۳ بخشی از متن مصاحبه یکی از مصاحبه شوندهگان و کدهای اولیه استخراج شده آمده است.

در فرایند کدگذاری باز پس از شناسایی کدهای اولیه و در نظر گرفتن کدهای مشابه، مطابق جدول ۴، هفتاد و پنج کد مفهومی استخراج گردید و در مرحله بعدی به ده مقوله فرعی تقسیم گردیدند.

- در حال حاضر سیاست گذاری بیشتر پشت  
- درهای بسته سیاست گذاران صورت می پذیرد.  
نیاز است بین سیاست گذاران و جامعه یک تعامل کامل وجود داشته باشد و این تعامل بر مبنای مدلی صورت پذیرد.  
سیاست گذاری ها شفاف باشد تا اثرات آن در جامعه مفید بوده و اثرات مخرب کمتری داشته باشد.

تحلیل داده ها در سه مرحله کدگذاری باز، کدگذاری انتخابی و کدگذاری محوری نشان می دهد در سیاست گذاری باز بایستی شبکه های سیاست گذاری به عنوان راهبرد اصلی، عوامل فناورانه، عوامل حقوقی-قانونی، نهادهای

جدول ۳. قسمتی از مصاحبه پنجم

بخشی از متن مصاحبه	استخراج کدهای اولیه
سیاست گذاری باز در حوزه حمل و نقل پیچیدگی های خود را از جنبه های مختلف دارد که بخشی از آن به بستر جامعه و بخشی به ماهیت سیستم حمل و نقل بر می گردد و بسته به این دو اثرات متفاوتی می تواند داشته باشد. اگر جامعه از سطح بلوغ مناسبی برخوردار بوده و کانالهای نظر سنجی اجتماعی باز شده و از طریق آن دسترسی مردم به سیاست ها فراهم گردد و امکان جذب ایده ها و پیشنهادات از خبرگان و ظرفیتهای مردمی مهیا گردد و تعامل مردم و سیاست گذاران از این طریق بیشتر شود سیاست های حمل و نقل از طرف جامعه بهتر پذیرفته شده و آسیب پذیری آن کمتر خواهد شد.	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ بستر جامعه بعنوان عامل موثر در سیاست گذاری باز</li> <li>✓ ماهیت سیستم حمل و نقل عامل موثر در سیاست گذاری باز</li> <li>✓ اثر سطح بلوغ اجتماعی در سیاست گذاری باز</li> <li>✓ کانالهای نظر سنجی اجتماعی یکی از عوامل سیاست گذاری باز</li> <li>✓ لزوم دسترسی مردم به سیاست ها</li> <li>✓ جذب ایده ها بعنوان یکی از کانال ورودی</li> <li>✓ نظام پیشنهاد بعنوان یکی از کانالهای ورودی</li> <li>✓ نظرات خبرگان</li> <li>✓ ظرفیت های مردمی</li> <li>✓ تعامل مردم و سیاست گذاران</li> <li>✓ آسیب پذیری سیاست ها بعنوان یکی از پیامدها</li> </ul>

جدول ۴. شناسایی مفاهیم و مقوله های فرعی

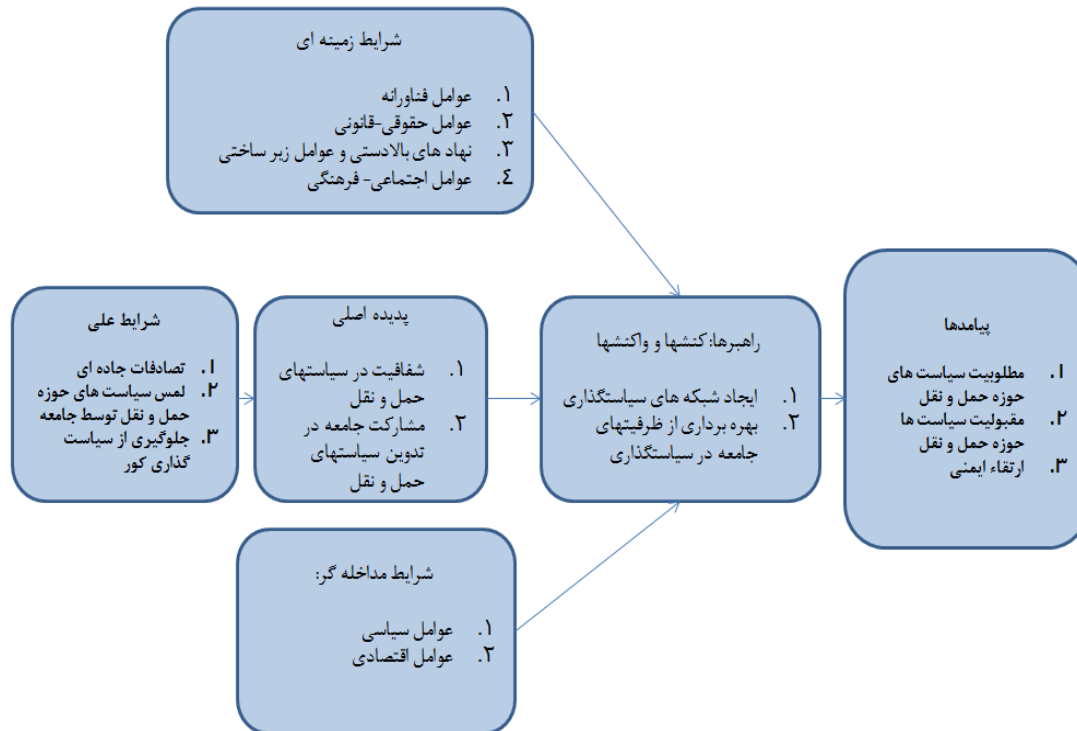
مقوله فرعی	مفاهیم
عوامل سیاسی	مشارکت مردم، شفافیت سیاستها، سطح تحمل سیاست گذاران، عدم سیاست گذاری پشت درهای بسته، سیاست های تشویقی، سیاست های دفعی، بحرانهای سیاسی جوامع، الگو برداری و مطالعات تطبیقی، اثر بخشی و بازدهی گفتگوها
عوامل اقتصادی	هزینه های سیاست گذاری، افزایش زمان سیاست گذاری، بحرانهای اقتصادی جوامع، خسارات مالی ناشی از تصادفات، مصرف انرژی ناشی از ترافیک
عوامل اجتماعی- فرهنگی	فضای باز رسانه ای، فرهنگ رانندگی، بحرانهای فرهنگی جوامع، نقش آموزش، اثرات اجتماعی سیاستها، چالشها و توافقهها بین مردم و سیاست گذاران، به خطر افتادن امنیت و ایمنی بحرانهای اجتماعی جوامع، سطح توسعه یافتگی جوامع، جنبش های مردمی، سطح بلوغ جامعه، شبکه سیاست گذاری
عوامل فناورانه	کیفیت و سطح فناوری وسایط نقلیه، راحتی و آسایش سرنشین، ابزار دولت الکترونیک، شبکه های اجتماعی،

سطح دسترسی مردم به سیاستها، کانالهای نظرسنجی اجتماعی، فناوری اطلاعات و ارتباطات، عقب ماندگی فناوریانه و علمی، بستر علمی موجود، نیازهای فناورانه، سیستم حمل و نقل غیراستاندارد	
نقشه راه حمل و نقل (چشم انداز-ماموریت-اهداف کلان-راهبردها)، سیاستهای آموزش و توسعه جامعه، نظارت بر حسن انجام فرایندها	نهادهای بالادستی عوامل زیرساختی
قوانین پیش بینی نشده، نهادهای قانونی حقوقی، مالکیت معنوی ایده ها و پیشنهادات	عوامل حقوقی- قانونی
هشدار زود هنگام اثرات سیاست حمل و نقل، حذف اثرات مخرب احتمالی و آسیب زایی سیاست گذاری، کاهش مرگ و میر و مجروحان حوادث جاده‌ای، حمل و نقل پایدار، ارتقاء ایمنی	مطلبیبت سیاست‌های حمل و نقل
سازگاری سیاست ها با جامعه، پذیرش سیاست توسط جامعه، سیاستهای مشوق محور، اجرای درست قوانین خروجی	مقبولیت سیاست های حمل و نقل
ابزار کارآمدی، مبارزه با فساد، توانمندسازی سیاستگذاری، نظارت توده مردم، دسترسی آسان و ضابطه مند مردم به اطلاعات صحیح، پاسخگویی سیاستگذاران، سطح افشای اطلاعات، نقش پیش گیرانه شفافیت، دستیابی بدون مانع شهروندان به اطلاعات معتبر و موثق و بهنگام، شفافیت در ارزیابی پیمان کاران مجری پروژه ها، افزایش اعتماد مردم به سیاست ها، ساختار ارتباطات	شفافیت در سیاست های حمل و نقل
افزایش تعامل مردم و دولت، لمس سیاستها توسط جامعه، سازمانهای مردم نهاد، مصاحبه های مردمی، نظام پیشنهادات، استفاده از ظرفیتهای مردمی، هسته های مطالعاتی، نظر خواهی از خبرگان، شوراهای شهرها، کنشگران اجتماعی (تکنوکراتها- بوروکراتها- گروههای علاقمند...)، نقش نهادهای نیمه دولتی	ظرفیت های جامعه و مشارکت در سیاست گذاری

کدگذاری انتخابی با روشن کردن خط داستان (Story line) بر اساس الگوی ارتباط شناسایی شده بین مقوله‌ها و زیر مقوله‌ها در کدگذاری باز و محوری، آغاز می‌گردد. گام‌های کدگذاری انتخابی عبارتند از: معین کردن خط داستان، ارتباط دادن زیر مقوله‌ها به مقوله اصلی از طریق پارادایم، اعتبار بخشی به روابط و پرکردن شکاف‌های بین مقوله‌ها.

شکل ۹ مدل پارادایمی مورد بحث را نشان می‌دهد.

در این مرحله همانطور که اشاره شد برای کشف نحوه ارتباط مقوله‌ها با یکدیگر از مدل پارادایم اشتراک کوربین که یک ابزار تحلیلی است استفاده شده است بر اساس این الگو در مرحله کدگذاری محوری مجموعه مقوله‌های مستخرج شده در قالب شرایط علی، پدیده اصلی، راهبرد، شرایط زمینه‌ای، شرایط مداخله‌گر و پیامدها به هم مرتبط می‌گردند. کدگذاری انتخابی:



شکل ۹. مدل پارادایمی سیاست گذاری باز در حوزه حمل و نقل

## ۶- نتیجه گیری

خروجی سیاست گذاری در حوزه حمل و نقل نهایتاً مورد استفاده جامعه قرار می گیرد. بنابراین این بهره برداری از الگوی سیاست گذاری باز و استفاده از نظرات، ایده ها و پیشنهادات جامعه هدف می تواند منجر به پذیرش بهتر سیاستها گردد. در این مقاله به شناسایی مولفه های سیاست گذاری باز در حوزه حمل و نقل پرداخته شده است. همانطور که چارچوب ارائه نشان داده می دهد می توان با بهره گیری از ظرفیتهای جامعه با تاکید بر دو بعد شفافیت و مشارکت راهبردهایی را استخراج نمود که در نهایت به بهبود سیاست گذاری در حوزه حمل و نقل می انجامد.

داشتن سیاست های دارای مقبولیت و مطلوبیت از خروجی های این چارچوب می باشد که مورد پذیرش جامعه قرار می گیرد. شرایط زمینه ای شامل عوامل فناورانه، عوامل

حقوقی-قانونی، نهادهای بالادستی و عوامل اجتماعی- فرهنگی می باشد. همچنین عوامل مداخله گری شامل عوامل سیاسی و عوامل اقتصادی در این فرایند وجود دارد که بایستی مورد توجه قرار گیرد. ارائه مدل فوق از این جهت که می تواند بعنوان چراغ راهنمایی با تاکید بر شفافیت و مشارکت باشد منجر به دانش افزایی حوزه سیاست گذاری شده و با بررسی و دنبال کردن هریک گام های این فرایند در سیاست گذاری، می توان به یک سیاست گذاری جامع نائل گردید.

## ۷- مراجع

- آنتونی گیدنز، ترجمه منوچهر صبوری، (۱۳۸۲). "جامعه شناسی" چاپ نهم، نشر نی.

- منصورزاده و همکاران، (۱۳۹۶)، "ارائه چارچوب سیاست گذاری باز به منظور مدیریت بهبود اثرات سیاست گذاری برجامه"، دومین همایش بین‌المللی افق‌های نوین در مدیریت، تهران.
- آلون تافلر، ترجمه شهیندخت خوارزمی، (۱۳۷۳)، "موج سوم" چاپ نهم، با همکاری نشر فاخته.
- یورگن هابرماس، (۱۳۷۲)، ترجمه و تلخیص، حسینعلی نوزدی، علم و فناوری به مثابه ایدئولوژی، فرهنگ توسعه، تهران.
- عباس بازرگان، (۱۳۹۴)، "مقدمه ای بر روشهای تحقیق کیفی و آمیخته، رویکرد متداول در علوم رفتاری"، چاپ پنجم، نشر دیدار، تهران.
- عبدالحسین زاده م. و همکاران، (۱۳۹۶)، "مفهوم شناسی سیاست گذاری داده باز حاکمیتی و تبیین مزایا و فواید آن در عرصه های مختلف سیاست گذاری"، فصلنامه مطالعات راهبردی سیاست گذاری عمومی، دوره ۷، شماره ۲۲ چاپ پنجم.
- هاوالت، م. رامش، م. (۱۳۸۰). مطالعه خط مشی عمومی. ترجمه منوریان، ع. گلشن، ا. تهران: نشر مرکز آموزش مدیریت دولتی.
- زندی منش، م. و همکاران، (۱۳۹۲). "طراحی مدل خط مشی‌گذاری به منظور بهبود محیط کسب و کار جمهوری اسلامی ایران با استفاده از نظریه داده بنیاد" مدیریت دولتی، دوره ۵، شماره ۲.
- Stover, J. and Johnston (1999), "The Art of Policy Formulation: Experiences from Africa in Developing National HIV/AIDS policies", The Future Group International, Washington.
- Marijn Janssen, Jeroen van den hoven, (2015), "Big and Open Linked Data (BOLD) in government: A challenge to transparency and privacy?", Government
- کاشانی، م. و همکاران، (۱۳۹۵). "تاثیر کیفیت جاده در مرگ و میر ناشی از تصادفات با استفاده از اتوماتای سلولی" پژوهش نامه حمل و نقل، دوره ۱۳، شماره ۴.
- خلیلی، م. و حاجیانی، م. (۱۳۹۵)، "ارزیابی سیاستهای حمل و نقل شهری ایران (مورد مطالعه: تحلیل محتوای مصوبات شورای عالی هماهنگی ترافیک شهر تهران)، فصلنامه راهبرد اجتماعی فرهنگی، سال ۵ شماره ۱۹.
- توکلی کاشانی ع. و همکاران، (۱۳۹۶)، "شناسایی مکان‌های پرتصادف جاده‌ای با استفاده از روش تلفیقی تحلیل پوششی داده‌ها و تحلیل سلسله مراتبی AHP/DEA پژوهش نامه حمل و نقل، دوره ۱۴، شماره ۴.
- امینی حسین، (۱۳۹۳) "تحلیل آمار تصادفات جاده‌ای در ایران و مقایسه آن با آمار جهانی"، سومین کنفرانس ملی تصادفات جاده‌ای، سوانح ریلی و هوایی.
- حائری‌یزدی آ. (۱۳۹۵)، "سیاست‌گذاری تعیین سبب حامل‌های انرژی در بخش حمل و نقل کشور"، فصلنامه مطالعات راهبردی سیاست‌گذاری عمومی، دوره ششم، شماره ۲۱.
- نقدی ا.، (۱۳۸۸)، "دیدگاه‌های شهروندان همدانی درباره خصوصی سازی اتوبوسرانی شهری"، فصلنامه تخصصی علوم اجتماعی دانشگاه آزاد اسلامی واحد شوشتر، سال چهارم، شماره هشتم.

Information Quarterly, Volum32, Issue4, p.363-368.

-Albert J. Meijer, et all (2012), "Open Government: Connecting vision and voice" International Review of Administration Science, Volume18, Issue1.

- Gwanhoo Lee, Young Hoon Kwak (2012), "An Open Government maturity model for social media based public engagement"

- Elke Hermans, (2009), "Benchmarking road safety: Lessons to learn from a data envelopment analysis", *Accident Analysis and Prevention* 41, pp. 174-182.
- Strandroth J, (2010), "Validation of method to evaluate future impact of road safety intervention, a comparison between fatal passenger cars crashes in Sweden 2000 and 2010. *Accident Analysis & Prevention*", No.76, pp.133-140.
- Habibian, M. (2012), " Exploring the role of TDM policies on car commuter' mode change: Subjective vs. objective approach" , In safavi, H. R., ed. 9<sup>th</sup> International Congress on Civil Engineering. Isfahan.
- Chesbrough H., (2003), "Open Innovation: The New Imperative for Creating and Profiting from Technology" Harvard Business review, Boston.
- Government Information Quarterly 29, pp.492-503.
- Greg Michener and Katherine Bersch, (2013), "Identifying Transparency" *Information Policy* 18, pp. 233-242.
- Creswell, J. W. (1998), "Qualitative inquiry and research design: Choosing among five traditions." Thousand Oaks, CA: Sage.
- Maria EduardaGoncalves (2016), "Transparency, Openness and participation in science policy process".
- Jeannine E.R. Meghna (2009), "Perception of transparency of government policy making: Across-national study".
- Goulding, C. (2002), *Grounded Theory: A Practical Guide for Management, Business and Market Researchers*. London: Sage Publication.