

روش: تحقیق حاضر از نوع توصیفی-مقطعی بود. جامعه آماری این تحقیق تمامی رانندگان بین جاده‌ای استان ایلام (اتوبوس، سواری و مینی‌بوس) را در بر می‌گرفت ($N=1040$) که از این تعداد 282 نفر به عنوان نمونه آماری به شیوه نمونه‌گیری طبقه‌ای با تخصیص متناسب، عملاً در این تحقیق شرکت نمودند. ابزار اصلی تحقیق، پرسشنامه محقق ساخته‌ای بود که روایی آن از نظر صاحب نظران و پایایی آن با برآورد ضریب کرونباخ آلفا $0/80$ مورد تأیید قرار گرفت.

یافته‌ها: نتایج این تحقیق نشان داد که بین عوامل مختلف جغرافیایی، انسانی، اجتماعی-آموزشی و نیز لجستیکی (پشتیبانی) در مورد پست‌های امداد و نجات جاده‌ای با کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام رابطه مثبت و معنی‌دار ($0/71 \leq I_s \leq 0/83$; $P=0/000$) وجود دارد.

نتیجه‌گیری: نتایج این مطالعه نشان داد که تجهیز و نوسازی ناوگان پست‌های امداد و نجات جاده‌ای از ابعاد مختلف می‌تواند از دیدگاه رانندگان انواع وسایط نقلیه استان ایلام، تأثیر مثبت بر کاهش سوانح جاده‌ای در این استان داشته باشد.

کلمات کلیدی: تصادفات جاده‌ای، پست‌های امداد و نجات جاده‌ای، راه‌های مواصلاتی، رانندگان استان ایلام.

تأثیر پست‌های امداد و نجات در کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی از دیدگاه رانندگان استان ایلام

حامد چهارسوقی امین^۱، کاظم رضانیا^۲،

همایون نوری^۳، حسن تردست^۴، شهناز شیری^۵،

محمد سلیمانی مهری^۶

۱. نویسنده مسئول: دانشگاه آزاد اسلامی، واحد ایلام،

گروه ترویج و آموزش کشاورزی، ایلام، ایران

Email: h_chaharsoughi@yahoo.com

۲. مدیر مؤسسه آراین، ارشد عمران، ایران.

۳. رئیس اداره برنامه و بودجه جمعیت هلال‌احمر استان ایلام و مدرس دانشگاه، ایران.

۴. کارشناسی ارشد مدیریت دولتی و رئیس شعبه جمعیت هلال‌احمر شهرستان ایلام، ایران.

۵. مدرس گروه کشاورزی دانشگاه پیام نور، واحد ایلام، ایلام، ایران.

۶. مدیر عامل جمعیت هلال‌احمر استان ایلام، ایران.

دریافت: ۹۲/۱۱/۲ پذیرش: ۹۳/۱۲/۱۱

چکیده

مقدمه: استان ایلام از جمله استان‌های حادثه خیز کشور از نظر تصادفات جاده‌ای محسوب می‌شود. از این‌رو تحقیق حاضر با هدف بررسی تأثیر پست‌های امداد و نجات در کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی از دیدگاه رانندگان استان ایلام انجام پذیرفت.

مقدمه

ایران از نظر جغرافیایی و اقلیمی، کشوری حادثه‌خیز است که باید آموزش‌های امداد و نجات جاده‌ای به طور جدی در دستور کار قرار گیرد. به طوری که حداقل ۶۰ میلیون نفر از جمعیت کشور این نوع آموزش‌ها را فراگیرند تا بتوانند در نبود نیروهای امداد و نجات جمعیت هلال‌احمر به حادثه‌دیدگان خدمات ارائه دهند (۶).

با نگاهی به اخبار حوادث و سوانح ساخته دست بشر و بررسی آمارهای به دست آمده از مراکز درمانی مشخص می‌گردد که روزانه بسیاری از هموطنانمان بر اثر تصادف با وسائط نقلیه جان خود را از دست می‌دهند. همچنین بسیاری نیز دچار مصدومیت، نقص عضو و یا معلولیت می‌شوند و بدین ترتیب است که ایران جزو ده کشور سانحه‌خیز دنیاست. آمار منتشره از سوی مراجع رسمی (نیروی انتظامی، مرکز فوریت‌های پزشکی، جمعیت هلال‌احمر، آتش‌نشانی، وزارت راه و ترابری) نیز مشخص می‌کند که هر ساله هزاران نفر در کشورمان بر اثر تصادفات وسیله نقلیه از بین می‌روند و میلیاردها تومان خسارت به جای می‌گذارد که خبر از فاجعه‌ای پنهان می‌دهد که متأسفانه به دلیل پراکندگی، اثرات منفی و زیانبار آن در جامعه مشهود نیست و فقط به عنوان دومین عامل مرگ و میر در کشور، هر از چند گاهی توسط مطبوعات و رسانه‌های گروهی، بررسی و کنکاش می‌شود (۵).

آخرین آمار مربوط به حوادث جاده‌ای سال‌های گذشته مشخص می‌سازد که بیش از ۲۶ هزار و ۹۰۰ نفر در تصادفات جاده‌ای کشته و ۱۳ هزار نفر

مجروح شده‌اند. چنین رقمی ۴۵ برابر میزان آسیب‌دیدگان حوادث رانندگی در کشورهای صنعتی است. این در حالی است که حدود ۹۰ درصد مسافران و ۸۵ درصد جابه‌جایی بارها از طریق جاده‌های کشور انجام می‌شود، اما به استقرار امنیت در این مسیرها توجه لازم و کافی نمی‌شود (۶).

تحلیل‌های به دست آمده در ده‌ها همایش در سال‌های اخیر نشان دهنده این واقعیت است که رفتارهای انسانی بیش از ۷۰ درصد از علل تصادفات را شامل می‌شود (مانند بی‌توجهی به قوانین و مقررات، در نظر نگرفتن علائم هشداردهنده، پایین بودن سطح آموزش و عدم آشنایی کافی رانندگان به حداقل مسائل فنی مربوط به خودرو)، ۱۵ درصد نیز به وضعیت ساختاری جاده‌ها (مانند شکل پیچ‌ها، شیب سطح جاده، گذرگاه‌های کوهستانی) اشاره دارد و ۱۵ درصد دیگر نیز به خودرو (مانند فرسودگی، نقص فنی) مربوط است (۵).

وضعیت در استان ایلام که حتی فاقد یک کیلومتر آزادراه یا بزرگراه است، نه فقط بهتر از سایر نقاط کشور نیست، بلکه شاید بدتر نیز باشد. به طوری که در سال ۱۳۸۹ بر اساس گزارش رسمی پلیس راه این استان، ۱۲۶۶ تصادف با ۱۳۹ کشته و ۵۶۶ مجروح در راه‌های اصلی و فرعی به وقوع پیوسته است. کنترل روند رو به رشد تصادفات و کاهش پیامدهای آن در درجه نخست، به شناخت صحیح و دقیقی از وضعیت تصادفات در شبکه راه‌های این استان و نیز عوامل مؤثر بر آن و نقش پست‌های امداد و نجات جمعیت هلال‌احمر استان ایلام در کاهش آن نیازمند است. در این استان بیشترین

تأثیر پست‌های امداد و نجات در کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی

هر کدام از این پست‌ها زیر نظر شعبه جمعیت هلال‌احمر شهرستان مربوطه ایفای مسئولیت می‌کنند و معاونت امداد و نجات جمعیت هلال‌احمر استان ایلام نیز بر عملکرد هر یک از این پست‌ها نظارت کامل دارد. از نظر پرسنلی نیز در این پست‌ها نه نفر نجات‌گر و سه نفر راننده به صورت شیفتی به صورت ۲۴ ساعت فعالیت و ۴۸ ساعت استراحت فعالیت دارند. در هر شیفت راننده مسئول پست محسوب می‌شود. در کل استان ایلام با احتساب ۱۲ نفر پرسنل در چهار پست امداد و نجات جاده‌ای در مجموع ۴۸ نفر در ماه در این پست‌ها مشغولند که البته با راه‌اندازی پنجمین پست، به زودی این تعداد به ۶۰ نفر می‌رسد. از این‌رو روزانه ۱۶ نفر با احتساب چهار پست و پنج پست در آینده، ۱۶ تا ۲۰ نفر در هر پست به کار امداد و نجات اشتغال دارند. هر ساله در فصل زمستان یعنی از پنجم آذر ماه لغایت پانزدهم فروردین ماه دو پست امداد و نجات جاده‌ای زمستانی در سه راهی کارزان (شیروان) و کبیرکوه (آبدانان) علاوه بر پست‌های موجود در استان فعالیت می‌نمایند تا سفری ایمن‌تر را برای مسافران زمستانی رقم بزنند.

محدوده انجام این تحقیق از نظر "موضوعی" به تأثیر پست‌های امداد و نجات جاده‌ای در کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی، از نظر مکانی (جغرافیایی)، استان ایلام و از نظر زمانی به سال ۱۳۹۰ محدود می‌شود.

اهمیت نظری انجام این تحقیق به این موضوع مرتبط است که کنترل روند رو به رشد تصادفات و کاهش پیامدهای آن در به شناخت درست و دقیقی از

تصادفات مربوط به سه محور ایلام - مهران، ایلام - دره شهر و ایلام - سرابله می‌باشد. این آمار حاکی از رشد ۴۳ درصد درصدی تصادفات در سال‌های اخیر در ایلام است (جدول شماره ۱).

در این میان، افراد، نهادها، ادارات و سازمان‌های متعددی در مراحل مختلف قبل از وقوع حادثه، حین وقوع و پس از حادثه نیز به شیوه‌های مختلف نقش دارند که از جمله آنها می‌توان به پایگاه‌های (پست‌های) امداد و نجات جاده‌ای، هوایی، ریلی، دریایی و کوهستانی جمعیت هلال‌احمر اشاره کرد که امدادگران و داوطلبان آن به خدمت رسانی مشغول هستند (۱۰).

بر اساس سال انجام این تحقیق (۱۳۹۰) در استان ایلام، چهار پست امداد و نجات جاده‌ای وجود داشت و یک پست نیز در شرف افتتاح بود. این پست‌ها عبارتند از: ۱- پست شهرک ولیعصر (عج) در بدره و زیر نظر شعبه شهرستان دره شهر با فاصله ۸۰ کیلومتر تا مرکز استان (شهر ایلام)، ۲- پست سه راهی جندالله در صالح آباد (مسیر ایلام به مهران)، زیر نظر شعبه شهرستان مهران و با فاصله ۲۵ کیلومتر تا مرکز استان، ۳- پست دشت عباس دهلران: زیر نظر شعبه شهرستان دهلران و با فاصله ۷۵ کیلومتری تا مرکز استان، ۴- پست قلاجیه در مسیر ایوان به اسلام آباد غرب و زیر نظر شعبه شهرستان ایوان، با فاصله ۶۰ کیلومتر از مرکز استان. همچنین پست امداد و نجات جاده‌ای شباب زیر نظر شعبه شیروان چرداول با فاصله ۴۰ کیلومتری تا مرکز استان نیز به عنوان پنجمین پست در شرف افتتاح بود.

وضعیت تصادفات در شبکه راه‌های مواصلاتی استان ایلام مرتبط است.

اهمیت کاربردی این تحقیق به بررسی عوامل مؤثر بر کاهش تصادفات و نقش پست‌های امداد و نجات جمعیت هلال‌احمر در کاهش آن می‌پردازد. از این‌روست که تحقیق حاضر به دنبال بررسی تأثیر پست‌های امداد و نجات در کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی از دیدگاه رانندگان استان ایلام می‌باشد و در این خصوص، به برخی از پژوهش‌ها و بررسی‌های صورت گرفته در این رابطه به اختصار اشاره می‌شود:

پاک گوهر (۱۳۸۸) در مطالعه‌ای با عنوان «بررسی علل و عوامل مؤثر در کاهش تصادفات جاده‌ای ایران با استفاده از مدل‌های رگرسیونی» و با روش تحقیق کاربردی و توصیفی - تحلیلی به این نتیجه رسید که عامل انسانی با ۹۷/۵ درصد مهم‌ترین سهم را در تصادفات جاده‌ای داشته است (۴).

برخلاف نظر پاک گوهر، قربانی و ذاکری (۱۳۸۹) در تحقیقی با عنوان «بررسی سهم عوامل مؤثر در بروز تصادفات رانندگی» به این نتیجه رسیدند که اختصاص سهم عمده عوامل تصادف جاده‌ای صرفاً به عامل انسانی، درست نیست و باید بسیاری از عوامل شکل‌گیری اشتباهات کاربران را در وضعیت شرایط محیطی، راه، ترافیک و وسایل نقلیه و نحوه هم‌کنش آنها با عامل انسان جستجو کرد (۴).

اسماعیلی (۱۳۸۹) در تحقیقی با عنوان «بررسی نقش پلیس راه در مدیریت صحنه تصادفات جاده‌ای مورد مطالعه استان اردبیل»، به این نتیجه رسیدند که مدیریت صحنه تصادف توسط کارشناس پلیس راه،

ضمن جلوگیری از تصادفات ثانویه و تسریع در بررسی صحنه، باعث تسهیل در امدادسانی به حادثه‌دیدگان و پاکسازی و بازگشایی راه شده است و در نهایت به کاهش تلفات جانی و مالی حادثه دیدگان و رانندگان عبوری منجر می‌شود (۱).

برنا و واحد پور (۱۳۹۰) در بررسی نقش مدیریت مخاطرات طبیعی در کنترل سوانح و تصادفات جاده‌ای با مطالعه موردی محور کرج - چالوس و با استفاده از پژوهش‌های میدانی به این نتیجه رسیدند که مهم‌ترین پارامتر طبیعی خطرناک در این محور ارتباطی، ریزش سنگ و لغزش است. همچنین، بین یخبندان و لغزندگی با عامل ارتفاع رابطه مستقیمی وجود دارد. به طوری که با افزایش ارتفاع، پدیده یخبندان زودتر اتفاق می‌افتد و دیرتر خاتمه می‌یابد (۳).

آسیابی (۱۳۸۶) در تحقیقی با عنوان «بررسی عوامل مؤثر بر تصادفات جاده‌ای در محور مشهد- نیشابور و ارائه راهکارهایی برای کاهش آن» به این نتیجه رسید که از میان عوامل مؤثر بر تصادفات، عوامل انسانی با ۵۳/۴ درصد بیشترین نقش را داشته‌اند که از این میان سرعت زیاد، عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، خواب آلودگی راننده، سبقت غیرمجاز، نبستن کمربند ایمنی و خستگی ناشی از حرارت بالا در فصل تابستان نسبت به سایر عوامل نقش بیشتری دارند. عوامل طبیعی نیز با ۲۳/۶ درصد در مقام دوم و عامل جاده و خودرو در مراتب بعدی قرار گرفته‌اند (۲).

شاکر (۱۳۸۴) در تحقیقی با عنوان «بهداشت روانی حادثه دیدگان و امدادگران در سوانح و حوادث»

تأثیر پست‌های امداد و نجات در کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی

سواری، اتوبوس و مینی‌بوس، نمونه‌ای به صورت متناسب از هر طبقه به صورت تصادفی انتخاب شد. برای تعیین حجم نمونه در هر طبقه به شیوه نمونه‌گیری مورد اشاره از فرمول زیر استفاده شد:

$$n_i = \frac{N_i}{\sum N_i} \times n$$

در این فرمول: حجم نمونه در طبقه n_i ، حجم کل طبقات جامعه آماری $\sum N_i$ و حجم جامعه در طبقه N_i = n_i بدین ترتیب برای طبقه اول (رانندگان اتوبوس)، طبقه دوم (رانندگان مینی‌بوس) و طبقه سوم (رانندگان سواری) به ترتیب حجم نمونه آماری ۸۰، ۴۶ و ۱۵۶ تعیین شد.

ابزار اندازه‌گیری، پرسشنامه محقق ساخته با سئوالات بسته بود که در تعیین روائی آن، از نظر کارشناسان خبره جمعیت هلال‌احمر استان ایلام استفاده شد و پس از اصلاحات لازم روی پرسشنامه‌ها اطمینان حاصل گردید که سئوالات مطرح شده توانایی و قابلیت اندازه‌گیری محتوا و ویژگی‌های مورد نظر در پژوهش را دارند. به منظور دستیابی به پایایی پرسشنامه در قالب مطالعه راهنما، پرسشنامه در بین ۳۰ نفر از پاسخگویان خارج از نمونه مورد مطالعه توزیع شد که نتایج حاصل از ضریب آلفای کرنباخ ($\alpha=0/80$) نشان داد که ابزار از اعتبار قابل قبول برای تحقیق برخوردار است. در این تحقیق برای رتبه‌بندی گویه‌های مربوط به متغیرهای عوامل ایجاد تصادفات جاده‌ای، لزوم به کارگیری وسایل و امکانات پست‌های امداد و نجات و تأثیر اقدامات این پست‌ها از دیدگاه نمونه مورد مطالعه از ضریب تغییرات (CV^1) استفاده شد. برای سنجش

دریافت که برگزاری دوره‌های آموزشی بهداشتی روانی، آشنایی با مشکلات روحی روانی، تشکیل تیم‌های حمایت روانی از مهم‌ترین اقدامات قبل از وقوع حوادث می‌باشد (۷).

هدف کلی این تحقیق بررسی تأثیر پست‌های امداد و نجات در کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی از دیدگاه رانندگان استان ایلام بود. در این خصوص، اهداف اختصاصی آن عبارتند از: ۱- بررسی ویژگی‌های فردی و حرفه‌ای رانندگان مورد مطالعه؛ ۲- بررسی مختصات پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام، ۳- بررسی رابطه بین مختصات پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام با کاهش تلفات جاده‌ای منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی این استان.

روش تحقیق

با توجه به هدف تحقیق حاضر و بررسی روابط بین متغیرها بدون هیچ‌گونه دخالت و کنترل می‌باشد، تحقیق حاضر از لحاظ نوع، کاربردی و روش آن توصیفی - همبستگی و شیوه اجرا پیمایشی می‌باشد. جامعه آماری مورد مطالعه شامل ۱۰۴۰ نفر از رانندگان وسائط نقلیه: سواری، اتوبوس و مینی‌بوس استان ایلام است. حجم نمونه آماری این تحقیق از طریق جدول کرجسی و مورگان، با توجه به سطح اطمینان ۹۵ درصد و دقت ۰/۰۵ و در نظر گرفتن حجم جامعه ۲۸۲ نفر برآورد شد. برای انتخاب نمونه از شیوه نمونه‌گیری "تصادفی طبقه‌ای با تخصیص متناسب" استفاده گردید. بدین ترتیب که از طبقات سه‌گانه رانندگان وسایل نقلیه از جمله

¹ Coefficient of variance

کاهش میزان مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام، آمار و ارقام موجود در پلیس راه استان ایلام بر مبنای یک دوره پنج ساله (از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۰) مورد استناد پژوهشگران قرار گرفت. همچنین، برای سنجش هر یک از متغیرهای مستقل این تحقیق از طیف لیکرت پنج قسمتی (از بسیار کم تا بسیار زیاد) استفاده شد. در این خصوص، مؤلفه‌های تأثیرگذار بر کاهش مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام در رابطه با پست‌های امداد و نجات (مانند تجهیز این پست‌ها از نظر کادر پزشکی) در قالب یک جدول مطرح شد و از پاسخگویان خواسته شد تا میزان این تأثیر را در قالب طیف مورد اشاره مشخص کنند. قابل ذکر است که مؤلفه‌های مورد اشاره، با مرور ادبیات موجود در این زمینه و نیز مصاحبه اختصاصی با کارشناسان خبره راهنمایی و رانندگی استان ایلام بدست آمده است. تجزیه و تحلیل داده‌ها از نرم‌افزار SPSS-15 و استفاده از شاخص‌های آمار توصیفی (فراوانی، درصد، میانگین، انحراف معیار و ضریب تغییرات) و برای تعیین میزان و جهت رابطه همبستگی بین متغیرها از ضریب همبستگی اسپیرمن استفاده شد.

نتایج تحقیق

میانگین سنی و انحراف معیار نمونه مورد مطالعه، به ترتیب ۳۵ و ۱۱/۷۵ سال بود. جوان‌ترین پاسخگو ۲۵ سال (کمینه) و مسن‌ترین آنها ۶۴ سال (بیشینه) داشت. بیشترین فراوانی نیز در طبقه سنی ۳۱ تا ۳۵ سال (با ۸۳ درصد) مشاهده شد که نشان از میانسالی نمونه مورد مطالعه این تحقیق داشت.

از نظر سطح تحصیلات، ۱۴۷ نفر (۵۲/۱ درصد) زیردیپلم، ۱۱۳ نفر (۴۰/۱ درصد) دیپلم، ۱۳ نفر (۴/۶ درصد) فوق دیپلم و ۹ نفر (۳/۲ درصد) لیسانس بودند. از نظر شغلی، ۱۶ نفر (۵/۷ درصد) دارای شغل دوم و ۲۶۶ نفر (۹۴/۳ درصد) صرفاً شغلشان رانندگی بود. ۲۲ نفر (۷/۸ درصد) از پاسخگویان از پایگاه‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر ایلام کمک دریافت کرده‌اند و ۲۶۰ نفر (۹۲/۲ درصد) کمکی از این جمعیت دریافت نکرده‌اند. همچنین، نوع کمک دریافتی از پایگاه‌ها شامل آمبولانس با فراوانی ۱۳ نفر (۹۱/۵ درصد) و اورژانس با فراوانی ۹ نفر (۸/۵ درصد) بود.

در اولویت‌بندی صورت گرفته از سوی پاسخگویان دریافت کننده کمک از پایگاه‌ها در خصوص لزوم به‌کارگیری وسایل و امکانات در پست‌های امداد و نجات جاده‌ای نشان داد که آنها بالاترین و پایین‌ترین اولویت را به ترتیب به "وسایل و امکانات درمانی" و "مکان مناسب برای بالگرد" داده‌اند (جدول شماره ۲).

اولویت‌بندی صورت گرفته از سوی پاسخگویان در مورد مؤلفه‌های ایجاد تصادفات جاده‌ای و به کمک شاخص آماری ضریب تغییرات (CV) نشان داد که پاسخگویان، بالاترین و پایین‌ترین اولویت را به ترتیب "جاده‌های نامناسب" و "عبور حیوانات اهلی و غیراهلی در سطح جاده‌ها" داده‌اند (جدول شماره ۳).

اولویت‌بندی صورت گرفته از سوی پاسخگویان در مورد تأثیر اقدامات پست‌ها در کاهش تصادفات و

تأثیر پست‌های امداد و نجات در کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی

به کمک شاخص آماری ضریب تغییرات نشان داد که پاسخگویان بالاترین و پایین‌ترین اولویت را به ترتیب به "تجهیزات پست‌ها از کادر پزشکی" و "مشارکت بیشتر داوطلبان برای خدمت به مردم در این پست‌ها" داده‌اند (جدول شماره ۴).

در این تحقیق نتایج حاصل از تحلیل همبستگی نیز آورده شده است که در ادامه به آنها اشاره می‌شود:

۱- بین تجهیز پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام از نظر پزشکی و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام رابطه معنی‌دار وجود دارد: نتایج حاصل از ضریب همبستگی بین دو متغیر تجهیز پست‌ها از نظر پزشکی و کاهش تعداد مصدومان ($I_s = 0/83$ و $p = 0/000$) حاکی از آن است که بین دو متغیر مذکور در سطح ۱ درصد خطا رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد. به عبارت دیگر، هر چه پست‌ها از نظر پزشکی مجهزتر شوند، از تعداد مصدومان کاسته می‌شود.

۲- بین فاصله پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام به محل حادثه و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام رابطه معنی‌داری وجود دارد: نتایج حاصل از ضریب همبستگی بین دو متغیر فاصله پست‌ها به محل حادثه و کاهش تعداد مصدومان ($I_s = 0/802$ و $p = 0/000$) حاکی از آن است که بین دو متغیر مذکور در سطح ۱ درصد خطا رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد. به عبارت دیگر، هر چه فاصله پست‌ها کمتر باشد، از تعداد مصدومان کاسته می‌شود.

۳- بین تعداد پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام رابطه معنی‌داری وجود دارد: نتایج حاصل از ضریب همبستگی بین دو متغیر تعداد پست‌های امداد و نجات جاده‌ای و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام ($I_s = 0/81$ و $p = 0/000$) حاکی از آن است که بین دو متغیر مذکور در سطح ۱ درصد خطا رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد. به عبارت دیگر، هر چه تعداد تیم‌های پست‌ها بیشتر شوند، از تعداد مصدومان کاسته می‌شود.

۴- بین تعداد تیم‌های پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام رابطه معنی‌داری وجود دارد: نتایج حاصل از ضریب همبستگی بین دو متغیر تعداد تیم‌های پست‌های امداد و نجات جاده‌ای و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام ($I_s = 0/834$ و $p = 0/000$) حاکی از آن است که بین دو متغیر مذکور در سطح ۱ درصد خطا رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد. به عبارت دیگر، هر چه پست‌ها از نظر کادر پزشکی مجهزتر شوند، از تعداد مصدومان کاسته می‌شود.

۵- بین تجهیز کادر پزشکی پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام رابطه معنی‌داری وجود دارد: نتایج حاصل از ضریب همبستگی بین دو متغیر تجهیز

کادر پزشکی پست‌های امداد و نجات جاده‌ای و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام ($I_s=0/804$) و $p=0/000$ حاکی از آن است که بین دو متغیر مذکور در سطح ۱ درصد خطا رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد. به عبارت دیگر، هر چه پست‌ها از نظر کادر پزشکی مجهزتر شوند، از تعداد مصدومان کاسته می‌شود.

۶- بین مکان‌یابی درست و تأمین ساختمان‌های مورد نیاز پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام رابطه معنی‌داری وجود دارد: نتایج حاصل از ضریب همبستگی بین دو متغیر مکان‌یابی درست و تأمین ساختمان‌های مورد نیاز پست‌های امداد و نجات جاده‌ای و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام ($I_s=0/806$)

$p=0/000$ و $I_s=0/806$ حاکی از آن است که بین دو متغیر مذکور در سطح ۱ درصد خطا رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد. به عبارت دیگر، هر چه مکان‌یابی درست انجام و ساختمان‌های مورد نیاز پست‌ها تأمین شوند، از تعداد مصدومان کاسته می‌شود.

۷- بین تعداد تیم‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام در ساعات غیراداری و شب و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام رابطه معنی‌داری وجود دارد: نتایج حاصل از ضریب همبستگی بین دو متغیر تعداد تیم‌های امداد و نجات جاده‌ای در ساعات غیراداری و شب و کاهش تعداد مصدومان منجر به

فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام ($I_s=0/78$) و $p=0/000$ حاکی از آن است که بین دو متغیر مذکور در سطح ۱ درصد خطا رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد. به عبارت دیگر، هر چه به تعداد تیم‌های پست‌ها که در ساعات غیراداری و شب فعالیت می‌کنند، افزوده شود، از تعداد مصدومان کاسته می‌شود.

۸- بین ارائه خدمات امداد و نجات فوری، کارآمد و عملی جمعیت هلال‌احمر استان ایلام و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام رابطه معنی‌داری وجود دارد: نتایج حاصل از ضریب همبستگی بین دو متغیر تعداد ارائه خدمات و نجات فوری، کارآمد و عملی و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام ($I_s=0/826$) و $p=0/000$ حاکی از آن است که بین دو متغیر مذکور در سطح ۱ درصد خطا رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد. به عبارت دیگر، هر چه به ارائه خدمات پست‌ها افزوده شود، از تعداد مصدومان کاسته می‌شود.

۹- بین آمادگی کامل تیم‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام رابطه معنی‌داری وجود دارد: نتایج حاصل از ضریب همبستگی بین دو متغیر آمادگی کامل تیم‌های امداد و نجات جاده‌ای و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام ($I_s=0/812$) و $p=0/000$ حاکی از آن است که بین دو متغیر مذکور در سطح ۱ درصد خطا رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد. به عبارت

تأثیر پست‌های امداد و نجات در کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی

دیگر، هر چه آمادگی تیم‌های امداد و نجات جاده‌ای بیشتر باشد، از تعداد مصدومان کاسته می‌شود.

۱۰- بین به حداقل رساندن شروع خدمات امداد و نجات و فوریت‌های پزشکی جمعیت هلال‌احمر استان ایلام و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام رابطه معنی‌داری وجود دارد: نتایج حاصل از ضریب همبستگی بین دو متغیر به حداقل رساندن شروع خدمات امداد و نجات و فوریت‌های پزشکی و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام ($r_s=0/787$ و $p=0/000$) حاکی از آن است که بین دو متغیر مذکور در سطح ۱ درصد خطا رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد. به عبارت دیگر، هر چه شروع خدمات امداد و نجات و فوریت‌های جاده‌ای جمعیت کمتر باشند، از تعداد مصدومان کاسته می‌شود.

۱۱- بین ایجاد فرصت و بستر لازم برای مشارکت افراد داوطلب خدمت به مردم در پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام رابطه معنی‌داری وجود دارد: نتایج حاصل از ضریب همبستگی بین دو متغیر ایجاد فرصت و بستر لازم برای مشارکت افراد داوطلب خدمات به مردم در پست‌های امداد و نجات جاده‌ای و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام ($r_s=0/796$ و $p=0/000$) حاکی از آن است که بین دو متغیر مذکور در سطح ۱ درصد خطا رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد. به عبارت دیگر، هر چه

فرصت و بستر لازم برای مشارکت افراد داوطلب خدمات به مردم در پست‌ها بیشتر باشد، از تعداد مصدومان کاسته می‌شود.

۱۲- بین اطلاع‌رسانی در حوادث و سوانح از طریق شبکه بی‌سیم توسط پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام رابطه معنی‌داری وجود دارد: نتایج حاصل از ضریب همبستگی بین دو متغیر اطلاع‌رسانی در حوادث و سوانح از طریق شبکه بی‌سیم توسط پست‌های امداد و نجات جاده‌ای و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام ($r_s=0/798$)

حاکی از آن است که بین دو متغیر مذکور در سطح ۱ درصد خطا رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد. به عبارت دیگر، هر چه اطلاع‌رسانی در حوادث و سوانح از طریق شبکه بی‌سیم توسط پست‌ها بیشتر باشد، از تعداد مصدومان کاسته می‌شود.

۱۳- بین اعزام و انتقال سریع مصدومان و بیماران به نزدیک‌ترین مرکز درمانی توسط پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام رابطه معنی‌داری وجود دارد: نتایج حاصل از ضریب همبستگی بین دو متغیر اعزام و انتقال سریع مصدومان و بیماران به نزدیک‌ترین مرکز درمانی و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام ($r_s=0/810$) و $p=0/000$) حاکی از آن است که بین دو متغیر

مذکور در سطح ۱ درصد خطا رابطه مثبت و معنی داری وجود دارد. به عبارت دیگر، هر چه اعزام و انتقال مصدومان و بیماران به نزدیکترین مرکز درمانی توسط پست‌ها سریع‌تر صورت پذیرد، از تعداد مصدومان کاسته می‌شود.

۱۴- بین تجهیز و نوسازی ناوگان خودروی (آمبولانس و خودروی نجات) پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام رابطه معنی داری وجود دارد: نتایج حاصل از ضریب همبستگی بین دو متغیر تجهیز و نوسازی ناوگان خودروی (آمبولانس و خودروی نجات) پست‌های امداد و نجات جاده‌ای و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام ($r_s = 0/791$ و $p = 0/000$) حاکی از آن است که بین دو متغیر مذکور در سطح ۱ درصد خطا رابطه مثبت و معنی داری وجود دارد. به عبارت دیگر، هر چه پست‌ها به ناوگان خودرویی نو مجهزتر باشند، از تعداد مصدومان کاسته می‌شود.

۱۵- بین استانداردسازی تجهیزات پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام رابطه معنی داری وجود دارد: نتایج حاصل از ضریب همبستگی بین دو متغیر استانداردسازی پست‌های امداد و نجات جاده‌ای در کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام ($r_s = 0/805$ و $p = 0/000$) حاکی از آن است که بین دو متغیر

مذکور در سطح ۱ درصد خطا رابطه مثبت و معنی داری وجود دارد. به عبارت دیگر، هر چه پست‌ها به تجهیزات استاندارد مجهزتر باشند، از تعداد مصدومان کاسته می‌شود.

۱۶- بین همکاری با سایر سازمان‌های دخیل در امر امداد و نجات جاده‌ای (مانند اورژانس‌ها) جمعیت هلال‌احمر استان ایلام و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های مواصلاتی استان ایلام رابطه معنی داری وجود دارد: نتایج حاصل از ضریب همبستگی بین دو متغیر همکاری جمعیت هلال‌احمر با سایر سازمان‌های دخیل در امر امداد و نجات جاده‌ای (مانند اورژانس‌ها) و کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام ($r_s = 0/792$ و $p = 0/000$) حاکی از آن است که بین دو متغیر مذکور در سطح ۱ درصد خطا رابطه مثبت و معنی داری وجود دارد. به عبارت دیگر، هر چه بین پست‌ها و سایر سازمان‌های دخیل در امر امداد و نجات جاده‌ای همکاری بیشتری وجود داشته باشد، از تعداد مصدومان کاسته می‌شود.

بحث و نتیجه‌گیری

این مطالعه، نشان از تأثیر مثبت عامل جغرافیایی مانند مکان‌یابی درست پست‌ها، و فاصله پست‌ها به محل وقوع تصادفات جاده‌ای بر کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام داشت. یافته‌های اسماعیلی (۱۳۸۹) این یافته تحقیق حاضر را تأیید می‌نماید. همچنین، بر اساس این تحقیق، عامل اجتماعی و آموزشی مانند ایجاد بسترهای لازم برای مشارکت افراد داوطلب خدمت به حادثه‌دیدگان در پست‌ها، همکاری و

تأثیر پست‌های امداد و نجات در کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی

ایلام استفاده نکرده‌اند، لازم است دلایل این امر در تحقیقی جداگانه بررسی شود.

۲- با توجه به اولویت بالای پاسخگویان مبنی بر لزوم به‌کارگیری وسایل و امکانات درمانی، پیشنهاد می‌شود تا نسبت به تجهیز این پست‌ها، اقدام لازم و عاجل انجام پذیرد.

۳- با توجه به معرفی جاده‌های نامناسب از سوی پاسخگویان به عنوان مهم‌ترین عامل ایجاد تصادفات جاده‌ای، لازم است تا از سوی مسئولان امر به ویژه راهداری‌ها (راه و ترابری) اقدام لازم و عاجل انجام پذیرد تا شاهد رتبه بالای کشور ایران در بین سایر کشورهای دنیا از نظر تلفات جاده‌ای نباشیم.

۴- با توجه به تأثیر بالای تجهیز پست‌های امداد و نجات از کادر پزشکی مجرب از سوی پاسخگویان در کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام، پیشنهاد می‌شود تا نسبت به تجهیز این پست‌ها از سوی جمعیت هلال‌احمر استان ایلام با کمک وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی اقدام لازم و عاجل انجام پذیرد.

۵- تعداد پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام به ویژه در موقعیت‌های حادثه‌خیز (از نظر تصادف جاده‌ای) این استان با همکاری و کار کارشناسی از سوی پلیس راه استان ایلام، تا حد امکان افزایش یابد.

۶- با توجه به نتیجه شماره ۴ این بخش از تحقیق، پیشنهاد می‌شود که بر تعداد تیم‌های امدادی پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام افزوده گردد.

تعامل نزدیک با سازمان‌های دست‌اندرکار امداد و نجات جاده‌ای، اطلاع‌رسانی در حوادث و سوانح از طریق شبکه بی‌سیم در پست‌ها نیز نقش مثبت و تأثیرگذار بر این کاهش داشته است. در این خصوص، مطالعه آسیایی (۱۳۸۶) و شاکر (۱۳۸۴) مؤید این یافته است. در این تحقیق، عامل انسانی مانند آمادگی کامل تیم‌های امداد و نجات جاده‌ای از ابعاد مختلف، عامل لجستیکی و پشتیبانی مانند تجهیز و نوسازی پست‌ها و ناوگان امداد و نجات جاده‌ای، استانداردسازی پست‌ها بر کاهش تعداد مصدومان تأثیر مثبت داشته باشد. تحقیقات آسیایی (۱۳۸۶) و پاک گوهر، قربانی و ذاکری (۱۳۸۹) یافته‌های مطالعه حاضر را تأیید می‌کنند.

حال نظر به این که در سال‌های اخیر حجم توریسم زیارتی از استان ایلام (مرز مهران) به عتبات عالیات (کربلا و نجف و سایر اماکن زیارتی کشور عراق) در سال‌های اخیر به ویژه در ایام ماه‌های محرم و صفر نسبت به سال‌های گذشته رشد چشمگیری داشته است، لذا مهم‌ترین نتیجه این تحقیق، تأکید دوباره بر توجه بیشتر مسئولان کشور به زیرساخت‌های ارتباطی استان و نیز توسعه کمی و کیفی پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام می‌باشد.

پیشنهادات

با توجه نتایج این پژوهش، می‌توان پیشنهادهای این تحقیق را به صورت زیر ارائه داد:

۱- با توجه به اینکه اکثر پاسخگویان از کمک‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان

آید. البته بدیهی است که این افراد باید قبل از مشارکت، آموزش‌های لازم در این خصوص را دریافت کنند.

۱۳- پیشنهاد می‌شود که همه پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام در صورت مجهز نبودن به شبکه بی‌سیم، به این سیستم اطلاع‌رسانی مجهز شوند.

۱۴- پیشنهاد می‌شود که از همه جهت به ویژه ناوگان خودروبی، این امکان برای پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام فراهم گردد تا مصدومان و مجروحان ناشی از تصادفات جاده‌ای سریعاً به نزدیک‌ترین مرکز درمانی انتقال یابند تا احتمال فوت یا جراحی و آسیب بیشتر مصدوم یا مجروح به حداقل میزان ممکن کاهش یابد.

۱۵- پیشنهاد می‌شود که استانداردهای تجهیزات و امکانات پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام در اولویت کاری این جمعیت قرار گیرد. بدیهی است که این امر به تخصیص بودجه کافی نیازمند است.

۱۶- پیشنهاد می‌شود که همکاری نزدیکی از بُعد کاری و وظیفه‌ای در قالب تفاهم‌نامه همکاری بین پست‌های امداد و نجات جمعیت هلال‌احمر استان ایلام و سازمان‌های درگیر در امر امداد و نجات جاده‌ای مانند وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و به طور مشخص اورژانس‌ها منعقد گردد و زمینه اجرایی و عملی شدن این‌گونه تفاهم‌نامه‌ها به طور جدی فراهم گردد.

۷- پیشنهاد می‌شود که نسبت به مکان‌یابی درست و تأمین ساختمان‌های مورد نیاز پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام اقدام لازم انجام پذیرد.

۸- پیشنهاد می‌شود که بر تعداد تیم‌های امداد و نجات جاده‌ای در ساعات غیراداری و شب هنگام که معمولاً احتمال وقوع حوادث جاده‌ای بیشتر است، افزوده گردد.

۹- پیشنهاد می‌شود که خدمات پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام به شکلی فوری، با کارآمدی بالاتر و عملی انجام پذیرد تا منجر به اثربخشی بیشتر در کاهش تعداد مصدومان منجر به فوت در راه‌های این استان گردد.

۱۰- پیشنهاد می‌شود که همواره تیم‌های پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام آمادگی خود را از هر جهت (فیزیکی و روانی) به منظور امداد رسانی احتمالی به مصدومان تصادفات جاده‌ای حفظ کنند و لحظه‌ای از مأموریت خود غافل نگردند، زیرا حادثه هیچ‌گاه خبر نمی‌کند.

۱۱- پیشنهاد می‌شود که پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام با انجام رزمایش‌های لازم و کافی زمان خدمات‌رسانی خود را به مصدومان تصادفات جاده‌ای به حداقل میزان ممکن برسانند و به استانداردهای جهانی نزدیک نمایند.

۱۲- پیشنهاد می‌شود که فرصت و بسترهای لازم برای مشارکت افراد داوطلب خدمت به مصدومان حوادث تصادفات جاده‌ای در پست‌های امداد و نجات جاده‌ای جمعیت هلال‌احمر استان ایلام فراهم

سپاسگزاری

داشتند، کمال تشکر و قدردانی را دارد. لازم به ذکر

است که این مقاله حاصل طرح پژوهشی به

حمایت مالی و اعتباری جمعیت هلال احمر استان

ایلام می باشد.

بدین وسیله از همه کسانی که در جمعیت

هلال احمر استان ایلام مقدمات انجام این کار را

فراهم کردند و با پدیدآورندگان این اثر همکاری

جدول شماره ۱: اطلاعات مربوط به طول محورهای مواصلاتی اصلی و فرعی و تعداد تصادفات استان ایلام

در سال ۱۳۹۰

تعداد تصادفات	طول کل راه (کیلومتر)	محورهای مواصلاتی
۲۱۴	۱۳۱	ایلام - مهران
۲۰۹	۱۶۶/۵	ایلام - دره شهر
۱۸۵	۲۹/۵	ایلام - سرابله
۱۰۲	۱۱۴/۵	سرابله - سیمره
۵۱	۲۰	سرابله - حمیل
۵۱	۲۰	چوار - ایوان
۴۶	۱۲۲/۵	ملکشاهی
۴۴	۳۵	چهارمله - سرابله
۴۱	۲۰	قلاجچه
۴۰	۲۸۳/۵	دهلران - اندیشمک
۳۷	۱۱۴	ششدار و محورهای فرعی
۳۰	۹۴/۸	آبدانان - مورموری
۲۷	۳۷	لومار
۲۰	۱۸۶/۶	مهران - دهلران
۱۴	۴۶/۸	ایوان - سه راهی زرنه

منبع: گزارش پلیس راه استان ایلام، خرداد (۱۳۹۰)

جدول شماره ۲: اولویت بندی لزوم به کارگیری وسایل و امکانات در پست‌های امداد و نجات جاده‌ای از

دیدگاه رانندگان استان ایلام

اولویت	درصد ضریب تغییرات	انحراف معیار	میانگین	تعداد	وسایل و امکانات
۱	۲۲/۵۵	۰/۸۳	۳/۶۸	۲۲	وسایل و امکانات درمانی
۲	۲۴/۹۲	۰/۸۹	۳/۵۷	۲۲	تجهیزات پیشرفته مانند آمبولانس
۳	۲۵/۸۲	۰/۹۴	۳/۶۴	۲۲	امدادگران آموزش دیده
۴	۲۵/۹۳	۰/۹۰	۳/۴۷	۲۲	سِت جک‌های بادی
۵	۲۷/۹۵	۱/۰۴	۳/۷۲	۲۲	جایگاه سوخت‌گیری
۶	۳۱/۶۵	۱/۱۳	۳/۵۷	۲۲	تجهیزات هیدرولیکی
۷	۳۲/۶۲	۱/۰۸	۳/۳۱	۲۲	سِت نجات
۸	۳۶/۱۳	۱/۱۶	۳/۲۱	۲۲	مکان مناسب برای بالگرد

جدول شماره ۳: اولویت بندی عوامل ایجاد تصادفات جاده‌ای در راه‌های مواصلاتی از دیدگاه رانندگان استان

ایلام

اولویت	درصد ضریب تغییرات	انحراف معیار	میانگین	تعداد	مؤلفه
۱	۱۷/۳۳	۰/۵۶	۳/۲۳	۲۸۲	جاده‌های نامناسب
۲	۲۳/۴۵	۰/۷۲	۳/۰۷	۲۸۲	خطای شخص راننده
۳	۲۴/۵	۰/۷۴	۳/۰۲	۲۸۲	نقص وسایل نقلیه
۶	۲۵/۲۵	۱/۰۱	۴/۰۰	۲۸۲	پایین بودن نرخ جریمه
۵	۲۵/۷۳	۱/۰۵	۴/۰۸	۲۸۲	بی‌توجهی رانندگان به قوانین راهنمایی و رانندگی
۴	۲۵/۹۷	۰/۸۷	۳/۳۵	۲۸۲	خودروی فاقد ایمنی
۷	۳۰/۲۷	۰/۹۹	۳/۲۷	۲۸۲	ضعف قوانین و مقررات
۸	۳۱/۱۳	۰/۹۹	۳/۱۸	۲۸۲	مهارت و آموزش ناکافی
۹	۳۱/۳۹	۱/۰۸	۳/۴۴	۲۸۲	حواس پرتی و هوشیار نبودن رانندگان
۱۰	۳۲/۴۷	۱/۱۴	۳/۵۱	۲۸۲	رعایت نکردن حق تقدم از سوی رانندگان
۱۱	۳۸/۴۸	۱/۱۷	۳/۰۴	۲۸۲	شرایط آب و هوایی نامناسب
۱۲	۳۹/۰۵	۱/۰۷	۲/۷۴	۲۸۲	عبور حیوانات اهلی و غیر اهلی در سطح جاده‌ها

جدول شماره ۴: اولویت‌بندی تأثیر اقدامات پست‌های امداد و نجات جمعیت هلال‌احمر استان ایلام در کاهش

تصادفات منجر به فوت در سطح راه‌های مواصلاتی استان ایلام

اولویت	تعداد	میانگین	انحراف معیار	درصد ضریب تغییرات	اقدامات
۱	۲۸۲	۳/۵۸	۰/۷۹	۲۲/۰۶	تجهیزات پست‌های امداد و نجات جاده‌ای از کادر پزشکی
۲	۲۸۲	۳/۶۷	۰/۸۸	۲۳/۹۷	افزایش تعداد پست‌های امداد و نجات جاده‌ای
۳	۲۸۲	۳/۸۸	۰/۹۶	۲۴/۷۴	ارائه خدمات امداد و نجات فوری و کارساز
۴	۲۸۲	۳/۰۲	۰/۸۲	۲۷/۱۵	آمادگی کامل تیم‌های امداد و نجات مستقر در پست‌ها
۵	۲۸۲	۳/۶۳	۱/۰۶	۲۹/۲	نزدیکی فاصله پست‌های امداد و نجات جاده‌ای به نقاط حادثه‌خیز
۶	۲۸۲	۳/۰۸	۰/۹۱	۲۹/۵۴	اعزام و انتقال سریع مصدومان به نزدیک‌ترین مرکز درمانی
۷	۲۸۲	۳/۲۲	۰/۹۶	۲۹/۸۱	کشیک امدادگران در ساعات غیراداری و شب
۸	۲۸۲	۳/۴۷	۱/۰۴	۲۹/۹۷	تجهیز و نوسازی آمبولانس‌ها و خودروهای نجات
۹	۲۸۲	۳/۴۱	۱/۰۴	۳۰/۴۹	همکاری پست‌های امداد و نجات جاده‌ای
۱۰	۲۸۲	۳/۳۷	۱/۰۹	۳۲/۳۴	مشارکت بیشتر افراد داوطلب خدمت به مردم در پست‌ها
۱۱	۲۸۲	۳/۳۱	۱/۱۱	۳۳/۵۳	استخدام سریع از طریق شبکه بی‌سیم توسط پست‌ها
۱۲	۲۸۲	۳/۰۸	۱/۰۶	۳۴/۴۱	آموزش همیشگی امدادگران مستقر در پست‌های امداد جاده‌ای
۱۳	۲۸۲	۳/۲۴	۱/۱۳	۳۴/۸۷	استخدام امدادگران متعهد و باسابقه توسط پست‌های امداد و نجات
۱۴	۲۸۲	۳/۴۲	۱/۲۶	۳۶/۸۴	مشارکت بیشتر داوطلبان برای خدمت به مردم در پست‌ها

جدول شماره ۵: خلاصه نتایج همبستگی اسپیرمن برای تعیین رابطه بین متغیرها

شماره فرضیه	متغیر اول	متغیر دوم	r_s	P-value
۱	تجهیز پست‌های امداد و نجات	کاهش تعداد مصدومان	۰/۸۳**	< ۰/۰۰۱
۲	فاصله پست‌های امداد و نجات	// //	۰/۸۰۲**	< ۰/۰۰۱
۳	تعداد پست‌های امداد و نجات	// //	۰/۸۱**	< ۰/۰۰۱
۴	تعداد تیم‌های پست‌های امداد و نجات	// //	۰/۸۳۴**	< ۰/۰۰۱
۵	تجهیز کادر پزشکی	// //	۰/۸۰۴**	< ۰/۰۰۱
۶	مکان‌یابی درست و تأمین ساختمان	// //	۰/۸۰۶**	< ۰/۰۰۱
۷	تعداد تیم‌های امداد و نجات در ساعات غیراداری	// //	۰/۷۸**	< ۰/۰۰۱
۸	ارائه خدمات فوری	// //	۰/۸۲۶**	< ۰/۰۰۱
۹	آمادگی تیم‌های امداد و نجات	// //	۰/۸۱۲**	< ۰/۰۰۱
۱۰	به حداقل رساندن شروع خدمات	// //	۰/۷۸۷**	< ۰/۰۰۱
۱۱	ایجاد فرصت لازم برای مشارکت	// //	۰/۷۱۲**	< ۰/۰۰۱
۱۲	اطلاع‌رسانی در مورد حوادث	// //	۰/۷۹۸**	< ۰/۰۰۱
۱۳	اعزام و انتقال سریع مصدومان	// //	۰/۸۱**	< ۰/۰۰۱
۱۴	نوسازی ناوگان خودرویی	// //	۰/۷۹۱**	< ۰/۰۰۱
۱۵	استانداردسازی تجهیزات	// //	۰/۸۰۵**	< ۰/۰۰۱
۱۶	همکاری با سایر سازمان‌های مرتبط	// //	۰/۷۹۲**	< ۰/۰۰۱

سطوح معنی‌داری: ** = معنی‌داری در سطح ۱ درصد

References

- knowledge of rescue posts about road accident. *Rescue and Relief Quarterly*, 4, Winter, 43. [In Persian]
7. Malek, A. (2007), *Recognizing effective factors on absorption and maintenance volunteers people in presenting voluntary services in Red Crescent Society*, *Rescue and Relief Quarterly*, Summer, 2: 39. [In Persian]
 8. Pak Gohar, A. (2009), *Investigating effective factors in decrease of Iran's road accident*, *Entezami Science Quarterly*. 1: 76-106. [In Persian]
 9. Pash Sharifi, H, Najafi Zand, J. (2006), *Statistical methods in behavioral sciences*. 110. [In Persian]
 10. Ramzani, S. (2008), *Helping to injuries due road accident*. *Rescue and Relief Quarterly*, 5: 44-57. [In Persian]
 11. Shaker, M. (2005), *The injuries and rescuer's mental hygiene in accident*, *Rescue and Relief Quarterly*, Summer, 2: 64. [In Persian]
 1. Asaei, M. (2007), *Investigating effective factors on road accident in Mashhad-Neishaboor road and presenting solutions for decrease it*. *Geographical Science Journal*, 7: 74-99. [In Persian]
 2. Borna, R and Vahedpoor. A. (2011) *Investigating role of natural hazard management in control of road accident*. *Zone Planning Quarterly*, 1 Year, 81-91. [In Persian]
 3. Eamaeeli, A, (2010), *Investigating role of road police in management of road accident scene*, *Traffic Management Quarterly*, 1-22. [In Persian]
 4. Ghorbani, M and Zakeri, H. (2010), *Investigating proportion of effective factors in outbreak driving accident*, *Transporting Technology*, 15: 34-42. [In Persian]
 5. Hemati, A, (2003), *History of Red Crescent*, Crescent Publishing. .25-23. [In Persian]
 6. Khodavandi, A and Poorekrami, M. (2008), *Investigating extent*