

# جایگاه پلیس راه در مدیریت حوادث ترافیکی جاده‌ای

(مقاله پژوهشی) (صفحه ۴۷-۷۰)

جهانشاه کاظمی<sup>۱</sup>، سیدسعید کشفی<sup>۲</sup>، محسن حاجی‌مقصود<sup>۳</sup>

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۲/۱۹

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۳/۰۳

## چکیده

**زمینه و هدف:** پلیس راه مهم‌ترین حلقه از زنجیره سازمان‌های ایمنی، نقش اصلی را در مدیریت صحنه تصادف به عهده دارد. هدف پژوهش پیش‌رو، بررسی جایگاه پلیس راه در مدیریت حوادث ترافیکی جاده‌ای محدوده فرماندهی انتظامی ویژه غرب استان تهران است.

**روش:** روش تحقیق از نظر ماهیت، کمی، از نظر هدف، کاربردی و از نظر شیوه گردآوری داده‌ها، توصیفی-پیمایشی است. جامعه آماری شامل مدیران و نخبگان حوزه تصادفات بوده که با استفاده از جدول گرجسی و مورگان، جامعه محدود به تعداد ۱۸۰ نفر مشخص شد. در تحقیق حاضر برای بررسی رابطه بین جایگاه پلیس راه با مدیریت حوادث ترافیکی از ضریب همبستگی پیرسون و به منظور ارزیابی سطح هماهنگی پلیس راه با دستگاه‌های ذی‌ربط از آزمون t تک‌نمونه‌ای استفاده شد.

**یافته‌ها:** نتایج حاصل از تحقیق نشان می‌دهد فرضیه اصلی و هر سه فرضیه فرعی تایید شدند. ضریب همبستگی پیرسون به دست آمده به ترتیب برابر ۰/۳۲۳، ۰/۲۹۹، ۰/۳۴۹ و ۰/۳۱۱ است.

**نتایج:** مروری بر تصمیم‌سازی‌های صورت گرفته موید این مطلب است که به دو اولویت مدیریت پیش‌بینی و مدیریت پیش‌گیری از سوانح ترافیکی کمتر توجه شده است. در بی‌توجهی به دو مقوله مدیریت پیش‌بینی و مدیریت پیش‌گیری از سوانح ترافیکی همین بس که تعداد منابع علمی در این دو حوزه به تعداد انگشتان دو دست نیز نمی‌رسد. لذا جهت کاهش تلفات ترافیکی در سال‌های آتی می‌بایست مسئولان به دو بند مغفول مانده مدیریت پیش‌بینی و پیش‌گیری از سوانح ترافیکی توجه بیشتری داشته باشند.

**کلیدواژه‌ها:** تصادفات جاده‌ای، مدیریت صحنه تصادف، امداد و نجات، پلیس راه.

۱. کارشناس ارشد فرماندهی و مدیریت انتظامی، دانشکده فرماندهی و ستاد، دانشگاه علوم انتظامی امین،

jkazemi@vatanmail.ir

۲. دانشیار مدیریت، دانشگاه علوم انتظامی امین، نویسنده مسئول: s-s-kasshfi@hotmail.com

۳. کارشناس ارشد مدیریت ترافیک، عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی امین.

## مقدمه

حوادث جاده‌ای و تلفات ناشی از آن یکی از چالش‌های کنونی جوامع بشری است که هزینه‌های زیادی را بر اقتصاد کشورها تحمیل کرده است. در مقایسه بین کشورها، از جنبه توسعه‌یافتگی، بیشتر قربانیان این بحران را کشورهای در حال توسعه تشکیل می‌دهند، به‌گونه‌ای که در این کشورها، تصادفات جاده‌ای به‌عنوان یکی از علل اساسی مرگ‌ومیر شناخته می‌شود. صدمات و خسارات ناشی از تصادفات جاده‌ای، امری مهم و قابل ملاحظه‌ای است که در اغلب موارد نادیده گرفته می‌شود، سلامت عمومی جامعه، چالشی است که تلاش‌ها و اقدامات هماهنگ و یک‌پارچه‌ای را برای پیش‌گیری‌های مؤثر و مستمر می‌طلبد (مهرگان، قلی‌زاده و محمدی، ۱۳۸۹: ۹۹).

بر این اساس، مدیریت بر تصادفات جاده‌ای درصدد بررسی علل و عوامل مؤثر بر وقوع یک حادثه و ارائه راه‌کارهای مناسب جهت کاهش تصادفات جاده‌ای است. مدیریت حوادث رانندگی و یا مدیریت صحنه تصادف یکی از راه‌کارهای مؤثری است که می‌تواند باعث کاهش عوارض بعدی، از جمله کاهش تلفات، جلوگیری از حوادث جدید و تسریع در روان‌سازی ترافیک شود. این راه‌کار در قوانین و مقررات مختلفی مورد توجه و عنایت متولیان، قانون‌گذاران و متخصصان این حوزه قرار گرفته است. آنچه مسلم است به‌منظور اداره‌کردن صحنه حادثه به مدیریت احتیاج است و مدیریت وابسته به برنامه‌ریزی جامع و یک‌پارچه‌ای است که قادر به سازمان‌دهی فعالیت‌های ارگان‌های ذی‌ربط به‌صورت هم‌زمان در یک مکان مشترک با نهایت دقت و حداکثر سرعت باشد (امیری، ۱۳۹۴).

اهمیت موضوع ایمنی در حمل‌ونقل را می‌توان در رابطه آن با حفظ جان انسان‌ها، به‌عنوان مهم‌ترین رسالت دولت‌مردان هر کشور جستجو کرد (وزارت راه و ترابری، ۱۳۸۵: ۱۷). این مهم شامل کلیه فعالیت‌هایی است که برای جلوگیری و کاهش اثرات بحران و بازگشت سریع به شرایط عادی صورت می‌گیرد (اسماعیلی، ۱۳۸۹: ۲۳). در سال ۱۳۹۶ تعداد ۱۶۲۰۱ نفر در حوادث ترافیکی کشته شده‌اند؛ این تعداد نسبت به

سال قبل ۱/۷ درصد افزایش یافته است. علاوه بر این در سال فوق‌الذکر، تعداد مصدومان مراجعه‌کننده به مراکز پزشکی قانونی کشور برابر با ۳۳۵۹۹۵ نفر گزارش شده که تعدادی از آنها دچار معلولیت شده‌اند (پزشکی قانونی کشور، ۱۳۹۶). در سال ۱۳۹۶ آمار مرگ‌ومیر تصادفات در صحنه و بعد از صحنه (انتقال به بیمارستان) در غرب استان تهران برابر با ۵۱ درصد در صحنه و ۴۹ درصد در حین انتقال به بیمارستان رخ داده است (پلیس راه غرب استان تهران). براساس آمار ثبت احوال ایران در سال ۹۳، ۴۴۶۳۳۲ نفر فوت کرده‌اند (سایت ثبت‌احوال ایران). از مجموع فوق‌برابر گزارش پزشکی قانونی ۱۶۸۷۲ نفر در حوادث رانندگی کشته شده‌اند (روزنامه همشهری مورخه ۹۳/۲/۸)؛ که خود نمایان‌گر آمار بالای مرگ ناشی از تصادفات در کشور است. برابر گزارش سال ۹۶ پزشکی قانونی حدوداً ۵۱/۹ درصد فوت‌شدگان در محل حادثه و ۷/۷ درصد در بین راه یا در حین انتقال و ۳۸/۹ درصد از فوت‌شدگان سوانح ترافیکی در بیمارستان فوت کرده‌اند (روزنامه همشهری: ۹۴/۲/۸). برحسب نوع سانحه علاوه بر پلیس راه، ارگان‌ها و سازمان‌های مختلفی، در زمان وقوع حادثه در صحنه تصادف حضور می‌یابند و به امداد و نجات و کمک می‌شتابند که: آتش‌نشانی، اورژانس، مراکز امداد خودروها، هلال‌احمر، مسئولان ترافیکی و سازمان‌های تعمیر و نگهداری راه‌ها از این دست هستند (احمدی‌نژاد، شریعت و احمدی‌فینی، ۱۳۸۵). به‌منظور سازمان‌دهی فعالیت ارگان‌ها به‌صورت هم‌زمان و ایجاد ایمنی در صحنه و جلوگیری از تصادفات ثانویه و مداخله افراد متفرقه به مدیریتی واحد نیاز است. این مدیریت واحد باید به عهده ارگانی باشد که هم حضور مؤثر و پررنگ‌تری در صحنه تصادف دارد و هم با اعمال قدرت فرماندهی خود دستگاه‌ها را به انسجام و وحدت‌رویه ترغیب یا وادار کند. بر این اساس، فرماندهی صحنه تصادفات جاده‌ای بر عهده پلیس راه است. ارگان و نهاد پلیس راه به‌عنوان تشکل مسئول و ناظر در پیاده‌سازی قوانین ترافیک که وظیفه اصلی مدیریت صحنه تصادفات در راه‌های برون‌شهری و ایجاد هماهنگی بین سایر دستگاه‌های ذی‌ربط را عهده‌دار است، نقش غیرقابل‌انکاری در فرآیند پاسخ‌گویی به تصادفات در محورهای مواصلاتی کشور

دارد. پلیس راه در واقع، اولین و به تعبیری مهم‌ترین حلقه از زنجیره سازمان‌های ایمنی است که در جلوگیری از تصادفات و کاهش ضایعات و تلفات راه‌ها نقش بی‌بدیلی ایفا می‌کند (نایب آقا، ۱۳۸۲: ۴۵). درواقع وظیفه اصلی پلیس راه به‌عنوان مدیر صحنه تصادف، شناسایی ابعاد مختلف پدیده وضعیت بحرانی، اندازه‌گیری آن به‌منظور کنترل یا جلوگیری از وقوع مجدد تصادف و شناسایی گام‌های قطعی یا موقتی است (اسماعیلی، عزیزی و ظهیری، ۱۳۸۹: ۴).

متأسفانه آن‌چه امروزه شاهد آن هستیم عوامل متعددی است که موجب افزایش تلفات و سوانح در صحنه تصادفات می‌شوند و عبارت‌انداز: تأخیر در رسیدگی، عدم رعایت مسائل ایمنی، عدم آشنایی امدادرسانی صحیح به حادثه‌دیدگان و عدم تعامل صحیح نهادهای ذی‌ربط در هنگام وقوع سانحه و پیش از آن. با واکاوی و تدقیق در علل افزایش آمار تلفات و مصدومان، فقدان مدیریت صحیح در صحنه تصادفات عاملی اساسی و کلیدی محسوب می‌شود و چنان‌چه توجه ویژه‌ای به این مهم صورت نگیرد، تلفات و جراحات بعد از وقوع تصادف برای حادثه‌دیدگان فاجعه‌ای هم‌سان با خود سانحه خواهد بود. بدین منظور با عنایت به ضرورت و اهمیت مقوله ترافیک بین جاده‌ای و سلامت تردد و اهمیت جان و مال انسان‌ها از دیدگاه پلیس که با پشتوانه نظامی خود، در کاهش، ساماندهی و کنترل سوانح، تأثیر غیرقابل انکار و نقش غیرقابل جایگزینی دارد. (اسماعیلی، عزیزی و ظهیری، ۱۳۸۹: ۴).

این پژوهش در راستای اهمیت ارتباط و تعامل سازنده پلیس با نهادهای ذی‌ربط در مدیریت صحنه تصادفات بین جاده‌ای، مدون می‌شود؛ یعنی عواملی که موجب هماهنگی بهتر پلیس راه با دستگاه‌های مرتبط در مدیریت تصادفات جاده‌ای شده و منجر به اثربخشی و عملکرد بهتر فرآیند امدادرسانی می‌شود، استخراج شده و به‌عنوان کاربرستی در مدیریت سوانح جاده‌ای تبیین می‌شود. در واقع، دغدغه ذهنی محقق که وی را به‌سوی انجام این تحقیق سوق داده است، با توجه به عدم هماهنگی لازم دستگاه‌ها در صحنه تصادف، این است که مدیریت صحنه تصادف با چه عواملی در

ارتباط است؛ به عبارت دیگر در صورت اعمال مدیریت بهینه در صحنه تصادفات چه نتایج حاصل خواهد داشت. با توجه به مطالب فوق محقق به دنبال پاسخ‌گویی به این سوال است که پلیس راه در مدیریت حوادث ترافیکی جاده‌ای فرماندهی انتظامی ویژه غرب استان تهران چه جایگاهی دارد؟

### پیشینه و مبانی نظری

کشفی و امیری (۱۳۹۷) پژوهشی را با عنوان الگوی مدیریت صحنه تصادف با تأکید بر کاهش تلفات بعد از سانحه انجام داده‌اند. هدف از این پژوهش، ارائه الگوی مناسب مدیریت صحنه تصادف با تأکید بر کاهش تلفات پس از سانحه است. پژوهش حاضر از لحاظ هدف، کاربردی و از لحاظ نوع، تحلیلی و توصیفی است. یافته‌های پژوهش نشان داد که نه عامل در مدیریت صحنه تصادف تأثیرگذار هستند که عبارت‌انداز: مدیریت واحد، زیرساخت‌های واحد و یک‌پارچه، آموزش و احساس مسئولیت در استفاده از تجهیزات مدرن، نظارت و مدیریت زمان، مسئولیت قانونی براساس شیوه‌نامه، سیاست‌گذاری، آمایش و مانور مشترک، مدیریت راهبردی، تعامل و اطلاع‌رسانی. شرافتی، کشفی و مهماندار (۱۳۹۲) پژوهشی را با عنوان "بررسی عوامل مؤثر بر تصادفات جاده‌ای استان لرستان" انجام داده است. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که عوامل: آموزش فرهنگ ترافیک، آموزش روان‌شناسی ترافیک، تعامل پلیس با راهداری، نظارت پلیس بر انجام معاینات فنی وسایط نقلیه، نظارت پلیس بر خودروسازان و تعامل پلیس با اورژانس، در مدیریت تصادفات جاده‌ای استان لرستان در حد زیاد تأثیرگذار هستند. با توجه به عوامل ذکرشده در نهایت سه عامل نظارت پلیس بر خودروسازان، تعامل پلیس با اورژانس و نظارت پلیس بر انجام معاینات فنی به ترتیب در استان در کاهش تصادفات جاده‌ای بیشترین تأثیر را دارند. نجات‌بخش اصفهانی، قریشیان و ولیزاد (۱۳۹۱) پژوهشی را با عنوان مدیریت امداد رسانی و اقدامات فوریت‌دار در صحنه تصادفات و حوادث جاده‌ای انجام داده‌اند. از مهم‌ترین نتایج این تحقیق، ارائه

راهبردهایی مؤثر برای دستگاه‌هایی است که در مدیریت امداد رسانی در صحنه تصادفات مؤثر هستند. اسماعیلی، عزیزی و ظهیری (۱۳۸۹) تحقیقی با عنوان نقش پلیس راه در مدیریت صحنه تصادفات جاده‌ای انجام داده است. نتایج این مطالعه نشان داد در نتیجه رسیدن به وضعیت مطلوب در کاهش صدمات جانی و مالی در صحنه‌های تصادف نیازمند آموزش‌های تخصصی به کارشناسان، پلیس، مأموران امداد و نجات، اورژانس و فرهنگ‌سازی و تهیه راهنماها و دستورالعمل‌های ایمن‌سازی است. دینش موهان<sup>۱</sup> (۲۰۱۶) پژوهش خود با عنوان جراحات ترافیکی راه به‌عنوان یک مشکل بهداشت عمومی را به نگارش درآورده است. مهم است که ما درک کنیم باید رویکرد را از دنبال خطای قربانی گشتن و اعمال مجازات، به یک استدلال منطقی با برخورد با پیشرفت‌های نظام‌مند و پیدا کردن راه‌حل انجام دهیم و باری اضافی را بر روی دوش استفاده‌کنندگان از راه نگذاریم. جراحات ترافیکی جاده‌ای ناشی از واکنش‌های پیچیده جامعه‌شناختی، روانی، فیزیکی و فناورانه است. از آن‌جاکه جراحات ناشی از تبادل انرژی بین محیط‌زیست و بدن انسان است، ممکن است سیاست‌های ایمنی و راهبردی‌ها را در روشی جامع و علمی توسعه دهیم. کاوی بالا<sup>۲</sup> (۲۰۱۶) تحقیقی با عنوان پیامدهای آسیب‌های جاده‌ای بر سلامت عمومی را به نگارش درآورده است. سیستم‌های حمل‌ونقل جاده‌ای تأثیرات پیچیده‌ای بر سلامت انسان دارند. دولت‌ها روی زیرساخت‌های جاده‌ای سرمایه‌گذاری می‌کنند؛ زیرا عامل رشد اقتصادی است که مستقیم یا غیرمستقیم برای سلامت عمومی مفید است. با این حال، اتکای بیش از حد به وسایل نقلیه موتوری به دلیل صدمات ترافیکی، آلودگی هوا، کاهش فعالیت بدنی و دیگر موارد به سلامت جامعه و بهزیستی اجتماعی آسیب وارد می‌کند. ما جایگاه اثرات حمل‌ونقل موتوری جاده‌ای بر سلامت را در بین تمامی علل پیش‌روی از دست‌دادن سلامتی در تمام مناطق جهان نشان می‌دهیم. درنهایت، ما نحوه تخمین‌زنی محققان از مشکلات ناشی از آسیب‌های

---

1. Dinesh Mohan  
2. Kavi Balla

ترافیک جاده‌ای را در مواردی که داده‌های ضعیفی در دست است، شرح می‌دهیم. دینش موهان (۲۰۱۶) تحقیقی را با عنوان ارتقای ایمنی: آموزش و قانون‌گذاری در حوزه مدیریت پیش‌گیری از تصادفات به رشته تحریر درآورده است. با این حال، مطالعات علمی انجام‌شده در چند دهه گذشته نشان می‌دهد که اغلب این برنامه‌ها در تغییر رفتار انسان خیلی موفق نیستند. در برخی موارد، برنامه‌های آموزشی مخالف آن چیزی است که در نظر گرفته شده بود. شواهدی وجود ندارد که آموزش عمومی و اطلاع‌رسانی عمومی زمانی که به تنهایی مورد استفاده قرار می‌گیرد تاثیری در کاهش صدمات جاده‌ای داشته باشد. این به‌خصوص برای برنامه‌هایی با هدف فرزندان جوان صحیح است.

با مروری بر تحقیقات انجام‌شده گذشته می‌توان صراحتاً اشاره کرد که در هیچ کدام از تحقیقات اشاره‌شده به تمامی مراحل مدیریت صحنه تصادف اعم از مدیریت پیش‌بینی، پیش‌گیری، مدیریت صحنه و مدیریت پس از سانحه پرداخته نشده است؛ لذا تحقیق حاضر از این حیث دارای نوآوری است.

مدیریت حوادث رانندگی عبارت‌است از: انجام کلیه اقدامات لازم برای اعمال مدیریت و هدایت منظم و ایمنی جریان ترافیک با همکاری سازمان‌های مسئول به‌منظور کاهش آثار سوانح، ارتقای ایمنی کاربران حاضر در محل و جلوگیری از بروز سوانح دیگر (مهماندار، ۱۳۸۸: ۵۵). به‌طور کلی مدیریت حوادث ترافیکی را در ۴ بعد زیر می‌توان تشریح کرد: مدیریت حوادث ترافیکی (مدیریت پیش‌گیری، مدیریت پیش‌بینی، مدیریت صحنه و مدیریت پس از حادثه).

**مدیریت پیش‌گیری تصادف:** آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح ترافیکی کشور مصوب سال ۱۳۸۷ وظایف دستگاه‌های مسئول را در خصوص مدیریت پیش‌گیری از سوانح ترافیکی به شرح ذیل ذکر کرده است: پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا موظف به انجام اقدامات پیش‌گیرانه زیر است:

۱- هدف‌مند کردن فعالیت گشت‌های پلیس راه براساس تجزیه و تحلیل‌های آماری؛ اطلاعات تصادفات، در بازه‌های زمانی پرتصادف و با در نظر گرفتن حوزه‌های جغرافیایی؛

۲- کنترل و ثبت وضعیت هوشیاری رانندگان ناوگان حمل‌ونقل عمومی به صورت نمونه‌گیری اتفاقی و رانندگان درگیر در تصادف (اعم از مقصر یا غیرمقصر) از طریق تست مصرف موادمخدر، روان‌گردان، مشروبات الکلی و خواب‌آلودگی و مانند آنها؛ ۳- کنترل ساعت کاری رانندگان حمل‌ونقل عمومی توسط عوامل پلیس‌راه؛ ۴- استفاده از توان بالقوه مردمی و نیز فناوری‌های موجود، برای تقویت کنترل نامحسوس و کاهش تخلف توسط رانندگان (به‌ویژه ناوگان حمل‌ونقل عمومی)؛ ۵- ارائه طرح یک‌پارچه فرماندهی صحنه تصادف با همکاری دستگاه‌های مؤثر به کمیسیون ظرف دو ماه؛ ۶- هماهنگی با سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، اتحادیه‌های کامیون‌داران و شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌شهری، به‌منظور طراحی و اجرای سازوکار لازم برای تشدید برخورد با تکرار تخلفات رانندگی توسط رانندگان ناوگان حمل‌ونقل عمومی براساس قوانین و مقررات بازدارنده موجود و الزام رانندگان پرتخلف جاده‌ای (به‌ویژه در دو مورد سرعت و سبقت) به پرداخت هزینه‌های نصب تجهیزات و سیستم‌های کنترلی (تعریف‌شده از جمله GPS) روی وسایل نقلیه مربوطه؛ ۷- اصلاح قوانین و مقررات، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های لازم برای ایجاد محدودیت‌های بازدارنده درخصوص متخلفان و مرتکبان تخلفات حادثه‌ساز و پیش‌گیری از وقوع تصادفات با همکاری وزارت کشور و وزارت راه و ترابری ظرف شش ماه؛ ۸- تشدید کنترل و مهار رانندگان پرتخلف با استفاده از ابزار بدهی‌های جرائم پرداخت‌نشده برای احضار، تذکر، تعهد، آموزش و مانند آنها (به‌ویژه رانندگان حمل‌ونقل عمومی)؛ ۹- اعلام معایب و نواقص تابلوها و علائم جاده‌ای (شامل علائم راهنمایی و رانندگی، هشدارها و توصیه‌های ایمنی) به وزارت راه و ترابری؛ ۱۰- اجرای دوره آموزش تخصصی بررسی وضعیت ایمنی راه برای کارشناسان تصادفات راهنمایی و رانندگی از طریق دانشگاه علوم انتظامی ناجا (با هماهنگی وزارت راه و ترابری)، به منظور امکان ثبت نظریه کارشناسی مرتبط با نوع و عوامل مؤثر راه در وقوع تصادف، در زمان تنظیم کروکی تصادفات؛ ۱۱- تشدید اقدامات کنترلی درخصوص موتورسواران شامل: الف) تشدید کنترل جاده‌ای موتورسواران فاقد کلاه ایمنی (اعم از



راکب و ترک‌نشین) و اعمال محدودیت تردد با بیش از یک نفر ترک نشین در جاده‌ها و حاشیه سی کیلومتری شهرها؛ ب) طراحی و اجرای آزمون‌های ویژه برای صدور گواهی‌نامه «ویژه تردد جاده‌ای» برای راکبان موتورسیکلت با هدف کاهش حضور موتورسواران کم‌تجربه در جاده‌ها و کنترل آنان؛ ج) منوط کردن ادامه تردد موتورسواران متخلف جاده‌ای به ارائه مدارک مثبت‌اعم از (گواهی‌نامه ویژه موتورسواران جاده‌ای، پلاک موتورسیکلت، عدم خلافی و مانند آنها). د) هماهنگی با سازمان‌های دولتی و وابسته به دولت و نیز شرکت‌ها و نهادهای کشوری و لشگری در رابطه با الزام موتورسواران اداری مربوط به استفاده از کلاه ایمنی و نظارت مستمر بر حسن اجرای آن؛ ماده ۱۳- دستگاه‌های مؤثر موظف هستند به منظور آموزش و ارتقای فرهنگ ایمنی ترافیک، اقدامات مؤثر در زمینه آموزش ایمنی ترافیک را که به پیوست تصویب‌نامه هیئت وزیران تأیید شده است، اجرا و نتایج اقدامات انجام‌شده را برابر شاخص‌های ارزیابی عملکردی، هر سه ماه یک‌بار به ستاد ارایه کنند.

### مدیریت پیش‌بینی سوانح ترافیکی

مستند به آیین‌نامه سوانح ترافیکی کشور وظایف دستگاه‌ها در مدیریت پیش‌بینی به شرح ذیل است:

**وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی:** ماده ۵- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است برای اجرای این آیین‌نامه ضمن حضور در تمامی حوادث رانندگی اطلاع‌رسانی‌شده، زمان رسیدن بر بالین مصدوم را در شهرها در ۸۰ درصد موارد به کمتر از (۸) دقیقه و در جاده‌ها در ۸۰ درصد موارد به کمتر از (۱۵) دقیقه برساند. تبصره- به منظور افزایش بهره‌وری و تسریع در ارائه خدمات فوریت‌های پزشکی، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف است ظرف سه ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه ساختار ارائه خدمات و مکان‌یابی پایگاه‌ها را به نحوی طراحی کند تا ارائه خدمات استاندارد به مصدومان ناشی از حوادث ترافیکی در مدت زمان‌های تعیین‌شده امکان‌پذیر

شود. ماده ۶- مهم‌ترین وظایف وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در مدیریت فوریت‌های پزشکی در چارچوب این آیین‌نامه به شرح زیر تعیین می‌شود.

۱- اصلاح و افزایش ظرفیت شبکه ارتباطی اورژانس کشور؛ ۲- به‌کارگیری نیروهای دارای صلاحیت علمی در مراکز و پایگاه‌های اورژانس؛ ۳- تجهیز و نوسازی ناوگان آمبولانس کشور با توجه به اقلیم هر استان و گسترش خدمات امداد هوایی؛ ۴- پایگاه‌ها و مراکز ارایه‌دهنده خدمات فوریت‌های پیش‌بیمارستانی موظف هستند از آمبولانس صرفاً برای انتقال بیماران و مصدومان به مراکز درمانی استفاده کنند و به‌کارگیری آمبولانس توسط این مراکز به‌منظور جابه‌جایی مصدومان یا بیماران میان مراکز درمانی ممنوع است؛ ۵- برگزاری دوره‌های آموزش عمومی، با هدف ارتقای سطح آگاهی مردم درخصوص امدادرسانی و آشنایی با کمک‌های اولیه برای رسیدگی به مصدومان تصادفات؛ ۶- پایش مستمر حوادث ترافیکی و ارائه خدمات به مصدومان و هماهنگی‌های درون و فرابخشی برای رفع مشکلات احتمالی؛ ۷- برنامه‌ریزی در راستای هماهنگی و ارتباط مستمر با مراکز مسئول پایش حوادث جاده‌ای و هم‌چنین سهولت ارتباط مددجویان با مراکز ارتباطات و پیام؛ ۸- تجهیز پایگاه‌ها و تبیین فرآیندهای خدمات فوریت‌های پزشکی در سطح پایگاه‌های جاده‌ای و شهری برای افزایش توان‌مندی پایگاه‌ها درخصوص ارائه خدمات به حادثه‌دیدگان براساس استانداردهای جهانی به‌صورت زمینی و هوایی؛ ۹- برنامه‌ریزی برای ایجاد سامانه تروما در راستای دستیابی به ساعت طلایی. تبصره- ساعت طلایی به معنای رسیدن مصدوم از لحظه وقوع حادثه تا اولین مرکز تروما ظرف مدت یک ساعت در جاده‌های کشور است؛ ۱۰- راه‌اندازی بانک اطلاعاتی خدمات فوریت‌های پزشکی در حوادث رانندگی؛ ۱۱- ارزیابی صحنه قبل از ورود به صحنه از طریق کارشناسان مرکز ارتباطات و بعد از ورود به صحنه از طریق تکنسین اورژانس؛ ۱۲- کنترل صحنه و شناسایی سایر نیروهای امدادی حاضر در صحنه با هدف همکاری و تعامل با آنان برای مدیریت مؤثر خدمات فوریت‌های پزشکی؛ ۱۳- بررسی صحنه از نظر نیاز به تشکیل ناحیه‌های داغ، گرم، سرد و تشکیل

نقطه جمع‌آوری مصدومان در حوادث پرتلفات و انجام تریاژ (start) و کمک‌های اولیه و در نهایت انتقال مجروحان؛ ۱۴- فراخوان نیروهای تخصصی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در حوادث ویژه مربوط به مواد غیرمتعارف رادیواکتیو، بیولوژیک و شیمیایی به صحنه حادثه؛ ۱۵- حمل مناسب اجساد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در خارج از حریم شهرها با استفاده از پوشش مناسب حمل جسد.

**سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر:** ماده ۷- سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر موظف است اقدامات ذیل را انجام دهد: ۱- مدیریت بهینه امکانات و تجهیزات و مکان‌یابی پایگاه‌های ثابت و سیار هلال احمر و نحوه استقرار آنها در تقاطع پرتصادف حوزه‌های جغرافیایی (با در نظر گرفتن تجهیزات تخصصی و مخابراتی لازم برای ارتباط صدا و دیتا با فرماندهی صحنه تصادف). ۲- استقرار نیروهای هلال احمر در پاسگاه‌ها و اتاقک‌های پلیس با هماهنگی پلیس راهور ناجا. ۳- انجام عملیات جستجو و نجات مصدومان و مجروحان گرفتار شده در حوادث رانندگی و ارائه طرح عملیاتی و هم‌چنین اسکان اضطراری سانحه‌دیدگان.

**پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا:** ماده ۱۲- پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا موظف است اقدامات ذیل را انجام دهد: ۱- راه‌اندازی کامل سیستم جامع تصادفات ظرف شش ماه پس از ابلاغ این آیین‌نامه و اعمال نظارت مستمر بر ثبت دقیق اطلاعات حوادث رانندگی، در تمامی پاسگاه‌های پلیس راه کشور. تبصره- دستگاه‌های مؤثر موظف هستند، ضمن فراهم‌سازی بستر لازم، اطلاعات و آمار عملکردی مربوط را به‌صورت به‌هنگام در سیستم جامع تصادفات ثبت نمایند؛ ۲- فراهم‌ساختن امکان تجزیه و تحلیل آماری تصادفات به‌صورت دینامیکی، برای سازمان‌های دخیل در امر کاهش تصادفات، براساس سطح دسترسی‌های تعریف‌شده. تبصره- سطح دسترسی به بانک اطلاعات تصادفات برای دستگاه‌های مؤثر در کمیسیون تعیین می‌شود. ۳- همکاری با کمیسیون (کمیته تخصصی آموزش و فرهنگ‌سازی) به‌منظور تعیین علل و عوامل انسانی مؤثر در وقوع تصادفات براساس تجزیه و تحلیل آمار تصادفات و نسبت سهم هر یک از علل.

مدیریت در صحنه تصادف: مجموعه عملیات در صحنه تصادف رانندگی شامل مدیریت بحران ترافیک، امداد و نجات، کمک‌های اولیه پزشکی، انتقال مجروحان، اطفاء حریق و جمع‌آوری اجساد در صحنه تصادفات است.

در مجموع می‌توان فعالیت مدیریت سوانح را این‌گونه دسته‌بندی کرد:

**الف) کشف و شناسایی (تشخیص):** کشف و شناسایی محل تصادف به‌عنوان اولین مرحله مدیریت تصادف است؛ روندی است که در آن وقوع یک تصادف در نقطه‌هایی از راه به طرق مختلف توسط دوربین، تلفن سیستم موقعیت‌یاب وسیله‌نقلیه، وسایل الکترونیکی و گشتی‌ها، اطلاع‌رسانی شده و مورد توجه پلیس و سازمان‌های مسئول در امر ایمنی جریان ترافیک قرار می‌گیرد؛ ب) دادن اطلاعات به رانندگان (مطلع‌کردن کاربران): رانندگانی که اطلاعات مربوط به تصادفات را به‌طور دقیق و به‌موقع دریافت کنند، ممکن است تصمیم به استفاده از مسیر دیگر و یا به تعویق انداختن سفر خود بگیرند، اطلاع‌رسانی کامل و اقدامات آگاهی‌دهنده درباره محل وقوع تصادف می‌تواند رفتار عبور و مرور را تغییر دهد و برای درک مردم از وضعیت موجود، فضای مناسب ایجاد کند؛ ج) کنترل و اثبات (شناسایی و تأیید): کنترل سوانح، به معنای تأیید وقوع یک سانحه است که مکان و موقعیت دقیق و جهت حرکت آن مشخص شده و تمامی جزئیات مرتبط با آن سانحه تا حد امکان به دست آمده است؛ به‌عبارت دیگر، تأیید وقوع تصادف، اطلاع از جزئیات و ارزیابی آن جهت ارسال عکس‌العمل مناسب، از طریق دوربین‌ها، واحدهای مستقر، گشتی‌های هوایی و جمع‌بندی تماس‌ها است؛ د) پاسخ‌گویی: پاسخ‌گویی یعنی ارسال سریع تجهیزات و کارکنان مناسب و فعال‌سازی خطوط ارتباطی به هنگام وقوع سانحه. پاسخ‌گویی نیازمند آمادگی قبلی سازمان‌های مسئول و خدماتی است. عموماً پاسخ‌گویی مؤثر عبارت‌است از: آمادگی سازمان مربوطه برای مواجهه با انواع حوادث و تصادفات به‌نحوی که پاسخ‌گویی سریع و مؤثر صورت پذیرد؛ ه) اقدامات پلیس در جهت پاسخ‌گویی: افسران کارشناس پس از حضور در صحنه تصادف و قبل از شروع به رسیدگی و ثبت تصادفات، اقدامات ایمنی را می‌بایست به

شرح ذیل انجام دهند: متوقف کردن خودرو پلیس در محلی مناسب و مطمئن؛ اقدامات تأمینی جهت پیش‌گیری از آتش‌سوزی؛ استفاده از وسایل و لوازم اخباری (سمعی و بصری) در محل وقوع حادثه به‌منظور پیش‌گیری از وقوع تصادفات دیگر؛ دور کردن اشخاص کنجکاو و بی‌مسئولیت از محل حادثه؛ اعزام مجروح و یا مجروحان احتمالی به نزدیک‌ترین مرکز درمانی؛ انعکاس مراتب به پاسگاه پلیس راه و انتظامی در صورت فرار راننده؛ مراقبت از اموال رانندگان و سرنشینان خودروهای درگیر در صحنه تا حضور مأموران ذی‌صلاح؛ درخواست نیروهای کمکی در صورت نیاز.

از آن‌جا که طبق آیین‌نامه، فرماندهی صحنه تصادف بر عهده پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا است، تمامی تیم‌های عملیاتی دستگاه‌های مؤثر موظف هستند اقدامات خود را ضمن هماهنگی با پلیس انجام دهند. اما وظایف پلیس راه در هنگام سانحه را می‌توان این‌گونه نام برد: اطلاع‌رسانی حوادث، مدیریت و کنترل ترافیک و فرماندهی و ایجاد امنیت در صحنه. ممانعت از تجمع افراد و رانندگان عبوری. ایجاد فضای مناسب و بدون تنش برای امدادگران و تیم‌های خدمت‌رسان. کمک به تیم‌های امداد‌رسان و هم‌چنین رانندگان ناتوان. نظارت بر محل توقف و پارک خودروهای امدادی و سایر خودروهای حاضر در صحنه. فراهم کردن کمک‌های درمانی و اورژانسی تا زمان پیوستن نیروهای کمکی. تسهیل ترافیک و هدایت خودروها و تعیین مسیر تردد. تحقیق در مورد سانحه و تجسم صحنه به‌منظور سهولت در ترسیم کروکی. حفاظت از اموال شخصی. تحقیق و تدقیق در علت رخداد سانحه (آیین‌نامه مدیریت حمل‌ونقل و سوانح رانندگی، ۱۳۸۷).

### مدیریت پس از سانحه ترافیکی

**پاک‌سازی محل حادثه:** پاک‌سازی محل حادثه، به مجموع اقدامات برای خارج کردن وسایل نقلیه، لاشه وسایل و دیگر اشیاء محل حادثه برای بازگرداندن جریان ترافیک به حالت طبیعی آن است. پاک‌سازی، بحرانی‌ترین قسمت مدیریت حوادث بزرگ است. به‌طوری‌که در کوتاه‌ترین زمان، جریان ترافیک به حالت عادی برگردد. هدف‌های پاک‌سازی صحنه حادثه به شرح زیر است: بازگرداندن راه به شرایط قبل از حادثه با

بیشترین سرعت و ایمنی بالا، برای کمتر کردن تأخیر وسایل نقلیه؛ استفاده مؤثر از تمام وسایل پاک‌سازی؛ افزایش ایمنی امدادگران و خودروسواران؛ حفاظت از سامانه راه در برابر صدمه دیدن هنگام پاک‌سازی؛ پاک‌سازی مناسب، شامل داشتن برنامه استقرار افراد، فراهم کردن وسایل نقلیه و استفاده از روش‌های مناسب است. آموزش افراد و بازبینی حوادث گذشته باعث اصلاح روش‌های پاک‌سازی می‌شود. وسایل نقلیه‌ای که برای پاک‌سازی اعزام می‌شوند، ممکن است وابسته به بخش خصوصی باشند که در این صورت، قبل از اعزام آنها به محل، ارائه اطلاعات کافی به شرکت مربوط در مورد نوع و شدت حادثه، ضرورت دارد تا بتواند دستگاه‌های مناسب را اعزام کند. برای مثال مخرب‌های (اوراق‌چی‌های) بزرگ، برای خارج کردن کامیون‌ها و اشیای سنگین در حادثه استفاده می‌شود.

طبق آیین‌نامه سوانح ترافیکی، ضوابط و تدابیر پس از وقوع سانحه تصادف را این‌گونه می‌توان نام برد: ۱- طبق ماده ۱۴ تبصره یک، قانون راهنمایی و رانندگی، مراکز فوریت‌های پزشکی و جمعیت هلال احمر و سایر دستگاه‌های ذی‌ربط موظف هستند طبق درخواست مأموران انتظامی و راهنمایی و رانندگی نسبت به انتقال مجروحان و جسد حسب مورد به مراکز درمانی و پزشکی قانونی اقدام کنند (قانون راهنمایی و رانندگی، ۱۳۸۹)؛ ۲- طبق ماده ۱۴ تبصره دو، کارشناسان تصادفات راهنمایی و رانندگی رسیدگی‌کننده به تصادفات مکلف هستند پس از پایان رسیدگی و انجام تشریفات قانونی، با بهره‌گیری از امکانات مانند عکس‌برداری و وسایل دیگر در اختیار خود یا سایر سازمان‌ها و نهادها نسبت به مدیریت، پاک‌سازی و برقراری ایمنی عبور و مرور در محل وقوع تصادف اقدام کنند (قانون راهنمایی و رانندگی، ۱۳۸۹)؛ ۳- کنترل و ثبت وضعیت هوشیاری رانندگان ناوگان حمل‌ونقل عمومی به صورت نمونه‌گیری اتفاقی و رانندگان درگیر در تصادف (اعم از مقصر یا غیرمقصر) از طریق تست مصرف موادمخدر، روان‌گردان، مشروبات الکلی و خواب‌آلودگی و مانند آنها؛ ۴- اجرای دوره آموزش تخصصی بررسی وضعیت ایمنی راه برای کارشناسان تصادفات راهنمایی و رانندگی از طریق دانشگاه علوم انتظامی ناجا (با

هماهنگی وزارت راه و شهرسازی)، به منظور امکان ثبت نظریه کارشناسی مرتبط با نوع و عوامل مؤثر راه در وقوع تصادف، در زمان تنظیم کروکی تصادفات (آیین نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی، ۱۳۸۷).

## روش تحقیق

این تحقیق از نوع تحقیقات کاربردی و روش آن توصیفی-تحلیلی است که به روش پیمایشی اجرا شده است. جامعه آماری این تحقیق شامل کارشناسان تصادفات پاسگاه‌های پلیس راه و روسا، کارشناسان و امدادگران ارگان‌های اورژانس، هلال احمر و راهداری غرب استان تهران است که به روش نمونه‌گیری تصادفی طبقه‌ای متناسب، تعداد ۱۸۰ نفر براساس جدول گرجسی و مورگان تعیین و مورد ارزیابی قرار گرفتند. برای سنجش جایگاه پلیس راه در مدیریت تصادفات، با استفاده از شاخص‌های مربوطه، از پرسش‌نامه محقق‌ساخته استفاده شد. به منظور سنجش روایی پرسش‌نامه‌های تحقیق از روش اعتبار محتوایی صوری استفاده شد. بدین منظور پرسش‌نامه را در اختیار چند نفر از صاحب‌نظران حوزه راهور قرار داده که به اتفاق مورد تایید قرار گرفت. در این تحقیق به منظور تعیین پایایی ابزار تحقیق از ضریب آلفای کرونباخ<sup>۱</sup> استفاده شد که میزان ضریب اعتماد محاسبه شده، ۰/۸۷ محاسبه شد که نشان از پایایی مناسب ابزار تحقیق است. در تحقیق حاضر، بررسی متغیرهای جمعیت‌شناختی با استفاده از آمار توصیفی و در آمار استنباطی از ضریب همبستگی پیرسون و به منظور ارزیابی سطح هماهنگی پلیس راه با دستگاه‌های ذی‌ربط از آزمون t تک‌نمونه‌ای استفاده شد.

## یافته‌ها

**فرضیه فرعی اول:** بین جایگاه پلیس‌راه و مدیریت در صحنه حوادث ترافیکی جاده‌ای غرب استان تهران ارتباط معناداری وجود دارد.

---

1. Cronbach's alpha

برای بررسی فرضیه فوق، با استفاده از ۵ سؤال نخست پرسش‌نامه، از آزمون همبستگی پیرسون مطابق جدول ۱ استفاده شد. فرضیه صفر، عدم رابطه معنادار بین مدیریت در صحنه حوادث ترافیکی و جایگاه پلیس راه در جامعه مذکور است.

جدول شماره ۱- آزمون همبستگی پیرسون در خصوص رابطه بین جایگاه پلیس راه و مدیریت در صحنه حوادث ترافیکی جاده‌ای غرب استان تهران

		مدیریت در صحنه	جایگاه پلیس راه
مدیریت در صحنه	ضریب همبستگی پیرسن	۱	۰/۳۱۱
	سطح معناداری (Sig.)		۰/۰۰۰
	حجم نمونه (N)	۱۲۰	۱۲۰
جایگاه پلیس راه	ضریب همبستگی پیرسن	۰/۳۱۱	۱
	Sig. (2-tailed)	۰/۰۰۰	
	N	۱۲۰	۱۲۰

مقدار ضریب همبستگی به دست آمده برابر است با ۰/۳۱۱ و سطح معناداری ۰/۰۰۰ است. با توجه به کمتر از ۰/۰۵ بودن سطح معناداری جدول ۱، فرضیه صفر رد می‌شود؛ بنابراین با اطمینان ۹۵ درصد، از نظر اعضای جامعه مورد مطالعه، بین جایگاه پلیس راه و مدیریت در صحنه حوادث ترافیکی جاده‌ای غرب استان تهران رابطه معناداری وجود دارد؛ بنابراین فرضیه فرعی اول پذیرفته می‌شود.

**فرضیه فرعی دوم:** بین جایگاه پلیس راه و مدیریت بعد از حوادث ترافیکی جاده‌ای غرب استان تهران ارتباط معناداری وجود دارد.

برای بررسی فرضیه فوق، با استفاده از ۵ سؤال دوم (از سوال ۶ تا ۱۰) پرسش‌نامه، از آزمون همبستگی پیرسون مطابق جدول ۲ استفاده شد. فرضیه صفر، عدم رابطه معنادار بین مدیریت بعد از حوادث ترافیکی و جایگاه پلیس راه در جامعه مذکور است.



جدول شماره ۲- آزمون همبستگی پیرسون در خصوص رابطه بین جایگاه پلیس راه و مدیریت بعد از حوادث ترافیکی جاده ای غرب استان تهران

		مدیریت بعد از حادثه	جایگاه پلیس راه
مدیریت بعد از حادثه	ضریب همبستگی پیرسن	۱	۰/۳۴۹
	سطح معنی داری (Sig.)		۰/۰۰۰
	حجم نمونه (N)	۱۲۰	۱۲۰
جایگاه پلیس راه	ضریب همبستگی پیرسن	۰/۳۴۹	۱
	Sig. (2-tailed)	۰/۰۰۰	
	N	۱۲۰	۱۲۰

مقدار ضریب همبستگی به دست آمده برابر است با ۰/۳۴۹ و سطح معناداری ۰/۰۰۰ است. با توجه به کمتر از ۰/۰۵ بودن سطح معناداری جدول ۲، فرضیه صفر رد می شود؛ بنابراین با اطمینان ۹۵ درصد، از نظر اعضای جامعه مورد مطالعه، بین جایگاه پلیس راه و مدیریت بعد از حوادث ترافیکی جاده ای غرب استان تهران رابطه معناداری وجود دارد؛ بنابراین فرضیه فرعی دوم پذیرفته می شود.

**فرضیه فرعی سوم:** بین جایگاه پلیس راه و مدیریت پیش بینی حوادث ترافیکی جاده ای غرب استان تهران ارتباط معناداری وجود دارد.

برای بررسی فرضیه فوق، با استفاده از ۵ سؤال سوم (از سوال ۱۱ تا ۱۵) پرسش نامه، از آزمون همبستگی پیرسون مطابق جدول ۳ استفاده شد. فرضیه صفر، عدم رابطه معنادار بین مدیریت پیش بینی حوادث ترافیکی و جایگاه پلیس راه در جامعه مذکور است.

جدول شماره ۳- آزمون همبستگی پیرسون در خصوص رابطه بین جایگاه پلیس راه و

مدیریت پیش بینی حوادث ترافیکی جاده ای غرب استان تهران

		مدیریت پیش بینی حوادث	جایگاه پلیس راه
مدیریت پیش بینی حوادث	ضریب همبستگی پیرسن	۱	۰/۲۹۹
	سطح معناداری (Sig.)		۰/۰۰۰
	حجم نمونه (N)	۱۲۰	۱۲۰
جایگاه پلیس راه	ضریب همبستگی پیرسن	۰/۲۹۹	۱
	Sig. (2-tailed)	۰/۰۰۰	
	N	۱۲۰	۱۲۰

مقدار ضریب همبستگی به دست آمده برابر است با  $0/299$  و سطح معناداری  $0/000$  است. با توجه به کمتر از  $0/05$  بودن سطح معناداری جدول ۳، فرضیه صفر رد می شود؛ بنابراین با اطمینان ۹۵ درصد، از نظر اعضای جامعه مورد مطالعه، بین جایگاه پلیس راه و مدیریت پیش بینی حوادث ترافیکی جاده های غرب استان تهران رابطه معناداری وجود دارد؛ بنابراین فرضیه فرعی سوم پذیرفته می شود.

**فرضیه فرعی چهارم:** بین جایگاه پلیس راه و مدیریت پیش گیری از حوادث ترافیکی جاده های غرب استان تهران ارتباط معناداری وجود دارد. برای بررسی رابطه معناداری جایگاه پلیس راه و مدیریت پیش گیری از حوادث ترافیکی از ضریب همبستگی پیرسون مطابق جدول ۴ استفاده شد که نتیجه آن به شرح ذیل به دست آمد:

جدول شماره ۴- آزمون همبستگی پیرسون در خصوص رابطه بین جایگاه پلیس راه با مدیریت پیش گیری از حوادث ترافیکی

		مدیریت پیش گیری	جایگاه پلیس راه
مدیریت	ضریب همبستگی پیرسن	۱	$0/323$
	سطح معنی داری (Sig.)		$0/000$
پیش گیری	حجم نمونه (N)	۱۲۰	۱۲۰
	ضریب همبستگی پیرسن	$0/323$	۱
جایگاه پلیس راه	Sig. (2-tailed)	$0/000$	
	N	۱۲۰	۱۲۰

مقدار ضریب همبستگی به دست آمده برابر است با  $0/323$  و سطح معناداری  $0/000$  است. با توجه به کمتر از  $0/05$  بودن سطح معناداری جدول ۴، فرضیه صفر رد می شود؛ بنابراین با اطمینان ۹۵ درصد، از نظر اعضای جامعه مورد مطالعه، بین جایگاه پلیس راه و مدیریت پیش گیری از حوادث ترافیکی رابطه معناداری وجود دارد؛ بنابراین فرضیه فرعی چهارم پذیرفته می شود.

حال همان‌گونه که توضیح داده شد در جهت آزمون فرضیه اصلی تحقیق، رابطه بین جایگاه پلیس راه با جمع چهار مولفه فرعی یا در اصل مدیریت حوادث ترافیکی (مدیریت پیش‌بینی، پیش‌گیری، در صحنه و پس از حادثه) سنجیده می‌شود. برای بررسی رابطه معناداری جایگاه پلیس راه و مدیریت حوادث ترافیکی از ضریب همبستگی پیرسون مطابق جدول ۵ استفاده شد که نتیجه آن به شرح ذیل به‌دست آمد:

جدول شماره ۵- آزمون همبستگی پیرسون درخصوص رابطه بین جایگاه پلیس راه با

#### مدیریت حوادث ترافیکی

		مدیریت حوادث ترافیکی	جایگاه پلیس راه
مدیریت حوادث ترافیکی	ضریب همبستگی پیرسن	۱	۰/۳۱۳
	سطح معنی‌داری (Sig.)		۰/۰۰۰
	حجم نمونه (N)	۱۲۰	۱۲۰
جایگاه پلیس راه	ضریب همبستگی پیرسن	۰/۳۱۳	۱
	Sig. (2-tailed)	۰/۰۰۰	
	N	۱۲۰	۱۲۰

مقدار ضریب همبستگی به‌دست‌آمده برابر است با ۰/۳۱۳ و سطح معناداری ۰/۰۰۰ است. با توجه به کمتر از ۰/۰۵ بودن سطح معناداری جدول ۵، فرضیه صفر رد می‌شود؛ بنابراین با اطمینان ۹۵ درصد، از نظر اعضای جامعه مورد مطالعه، بین جایگاه پلیس راه و مدیریت حوادث ترافیکی رابطه معناداری وجود دارد؛ بنابراین فرضیه اصلی تحقیق پذیرفته می‌شود.

#### اولویت‌بندی رابطه ابعاد جایگاه پلیس راه و مدیریت تصادفات جاده‌ای

به‌منظور مقایسه و اولویت‌بندی میزان تأثیر هر یک از ابعاد مختلف جایگاه پلیس راه در مدیریت تصادفات جاده‌ای، از ضرایب همبستگی محاسبه‌شده در فرضیه‌ها بهره‌برداری و جدول ۶ ارائه شده است.

جدول شماره ۶- مقایسه تأثیر ابعاد جایگاه پلیس راه در مدیریت تصادفات جاده‌ای

اولویت	ابعاد	ضریب همبستگی
۱	مدیریت پیش‌گیری از تصادفات	۰/۳۲۳
۲	مدیریت پس از تصادف	۰/۳۴۹
۳	مدیریت صحنه تصادف	۰/۳۱۱
۴	مدیریت پیش‌بینی	۰/۲۹۹

با توجه به جدول ۶، مدیریت پس از تصادف قوی‌ترین ارتباط را با مدیریت تصادفات جاده‌ای دارد، در حالی که ضعیف‌ترین ارتباط مربوط به مدیریت پیش‌بینی است.

### نتیجه‌گیری

نتایج کلی به‌دست‌آمده از یافته‌های تحقیق حاوی پیام‌های مهمی برای تصمیم‌گیران در حوزه سوانح ترافیکی است. براساس اطلاعات جدول ۶، مدیریت پیش‌بینی سوانح ترافیکی در اولویت آخر از نظر اهمیت در دید پاسخ‌گویان قرار داشته است. مدیریت پیش‌گیری نیز جایگاه چندان مناسبی ندارد. با کلیه زحماتی که از جانب دست‌اندرکاران حوزه سوانح ترافیکی کشور از سال ۸۴ تا امروز کشیده شده است، آمار تصادفات تا سال ۹۶ روند نزولی پیدا کرد اما از سال ۹۶ به بعد شاهد شیب افزایشی آمار تلفات ترافیکی بوده‌ایم. به‌نظر می‌رسد عدد ۱۶۰۰۰ کشته سوانح ترافیکی کشور نقطه توقف کاهش تلفات ترافیکی است. مروری بر تصمیم‌سازی‌های صورت‌گرفته از سال ۸۴ به بعد نشان‌دهنده این مطلب است که اکثریت قریب به اتفاق تصمیمات مربوط به مدیریت در صحنه و مدیریت پس از سانحه بوده و در این دو امر شاهد موفقیت چشم‌گیری بوده‌ایم که نتیجه آن، کاهش تلفات ترافیکی در این چند سال بوده است. اما از این بعد چه باید کرد؟ پاسخ این سوال را باید در همان دو اولویت مدیریت پیش‌بینی و مدیریت پیش‌گیری از سوانح ترافیکی جستجو کرد که در دیدگاه پاسخ‌گویان این تحقیق و البته در دیدگاه اکثریت تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران، کم‌اهمیت تلقی شده است.

آیین‌نامه مدیریت سوانح ترافیکی کشور در سال ۸۷ تصویب شده است. در این آیین‌نامه، بندهای متعددی در حوزه پیش‌بینی و پیش‌گیری از سوانح ترافیکی موجود است؛ اما پس از گذشت قریب به ۱۲ سال از تصویب این آیین‌نامه، هم‌چنان تعدادی از بندهای آن اصلاً اجرایی نشده و برخی از بندهای آن نیز نیم‌بند در حال اجرا است. به‌عنوان مثال: نصب دستگاه‌های جی‌پی‌اس در ناوگان باربری هم‌چنان به سرانجام نرسیده است. یا در حوزه پلیس راهور، قرار بود سامانه تصادفات این پلیس ظرف شش ماه از تصویب آیین‌نامه مذکور راه‌اندازی و اطلاعات آن در اختیار سازمان‌های مسئول نیز قرار بگیرد. شواهدی از در اختیار گذاشتن اطلاعات این سامانه به دستگاه‌های مسئول مانند بیمه وجود ندارد؛ زیرا هم‌چنان نمایندگان سازمان بیمه برای دریافت اطلاعات تصادفات به‌صورت حضوری به پلیس راهور مراجعه می‌کنند. از طرف دیگر، اطلاعات سامانه تصادفات نیز چندان قابلیت استناد ندارد. همکاری‌هایی که با این سامانه کار کرده‌اند اطلاع دارند که مثلاً جستجوی تصادفات در یک بازه زمانی براساس نوع خودرو، سن رانندگان، نوع گواهی‌نامه یا اطلاعات دیگر، نتیجه چندان موثقی به‌دست نمی‌دهد. در سایر دستگاه‌های مسئول نیز وضعیت به همین شکل است. در بی‌توجهی به دو مقوله مدیریت پیش‌بینی و مدیریت پیش‌گیری از سوانح ترافیکی همین بس که تعداد منابع علمی و پژوهش‌های صورت‌گرفته در این دو حوزه به تعداد انگشتان دو دست نیز نمی‌رسد. لذا جهت کاهش تلفات ترافیکی در سال‌های آتی می‌بایست مسئولان به دو بند مغفول‌مانده مدیریت پیش‌بینی و پیش‌گیری از سوانح ترافیکی توجه بیشتری داشته باشند.

### پیشنهادها

- ۱- طراحی ساختار مناسب با مدیریت واحد و پشتوانه قانونی لازم جهت مدیریت صحنه تصادفات جاده‌ای؛
- ۲- تغییر الگوی سنتی در مدیریت تصادفات جاده‌ای به الگوهای نوین به‌منظور بالابردن سرعت و دقت در جمع‌آوری و مدیریت صحنه تصادف؛

- ۳- تدوین دستورالعمل‌های لازم و مشترک به منظور هماهنگی فعالیت دستگاه‌های امدادی؛
- ۴- تهیه تجهیزات الکترونیکی و ابزارهای اعلام خطر جهت به کارگیری در محل تصادف؛
- ۵- ایجاد کمپ‌های مشترک جاده‌ای جهت بهره‌مندی ارگان‌ها از امکانات همدیگر جهت ارائه خدمات مفیدتر (تجمیع مراکز امدادگر تحت نظارت پلیس راه)؛
- ۶- اختصاص یک شماره تلفن مشترک مابین همه دستگاه‌های امدادی و پلیس راه در مدیریت واحد جهت تسهیل در اطلاع‌رسانی از طریق مردم (در حال حاضر هرکدام از دستگاه‌ها دارای یک شماره مختص به خود هستند).

## منابع

- احمدی‌نژاد، محمود؛ شریعت، افشین؛ احمدی‌فینی، علیرضا. (۱۳۸۵). نقش به کارگیری مدیریت سوانح در بهبود وضعیت ترافیک شهری، مجموعه مقالات همایش ملی ترافیک شهری، معضلات و راه‌کارها. اصفهان: دانشگاه آزاد اسلامی واحد خوراسگان.
- اسماعیلی، علیرضا؛ عزیزی، حمیدرضا؛ ظهیری، معراج. (۱۳۸۹). بررسی نقش پلیس راه در مدیریت صحنه تصادفات جاده‌ای (مورد مطالعه: استان اردبیل)، مطالعات مدیریت ترافیک، سال پنجم، شماره ۱۷، ص ۱-۲۳. <http://ensani.ir/fa/article/209766>.
- اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۸۹). مدیریت بحران در حوزه ترافیک، تهران: دانشگاه علوم انتظامی ناجا. اداره کل ایمنی حریم راه‌های وزارت راه و شهرسازی. (۱۳۸۵)، ایمنی در عملیات اجرایی راه‌ها و کنترل ترافیک، تهران: وزارت مسکن، راه و شهرسازی.
- آیین‌نامه ایمنی حمل‌ونقل و سوانح ترافیکی کشور. (۱۳۸۷). تهران: وزارت مسکن، راه و شهرسازی.
- شرافتی، ایوب؛ کشفی، سعید؛ مهماندار، محمدرضا. (۱۳۹۲). بررسی عوامل موثر بر مدیریت تصادفات جاده‌ای استان لرستان، فصلنامه راهور، سال دهم، شماره ۲۲، ۳۱-۵۳. <https://www.magiran.com/paper/2114559>
- صفرزاده، محمود. (۱۳۸۲). نقش مدیریت و کنترل ترافیک در ارتقای ایمنی حمل‌ونقل جاده‌ای، تهران: دانشگاه علوم انتظامی ناجا.
- قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی. (۱۳۸۹). تهران: پلیس راهور ناجا.

کشفی، سید سعید؛ امیری، موسی. (۱۳۹۷). الگوی مدیریت صحنه تصادف با تاکید بر کاهش تلفات بعد از سانحه، فصلنامه علمی - پژوهشی راهور، سال هفتم، شماره ۲۴، ص ۱۱۹-۱۴۴.

[http://journals.police.ir/article\\_18985.html](http://journals.police.ir/article_18985.html)

مهرگان، نادر؛ قلی‌زاده، علی‌اکبر؛ محمدی، فریبرز. (۱۳۸۹). بررسی رابطه بین ایمنی ترافیک و رشد اقتصادی در ایران، فصلنامه اقتصاد کاربردی، سال اول، شماره سوم، ص ۹۹-۱۱۷.

[http://jae.srbiau.ac.ir/article\\_3869.html](http://jae.srbiau.ac.ir/article_3869.html)

مهماندار، محمد رضا. (۱۳۸۸). درآمدی بر تصادفات و قوانین، تهران: دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا.

نایب‌آقا، محمد. (۱۳۸۲)، برنامه‌ریزی راه و ترافیک. تهران: بی‌نا.

نجات‌بخش اصفهانی، علی؛ قریشیان، سیدعلی؛ ولیزاد، مهدی. (۱۳۹۱). مدیریت امداد رسانی و اقدامات فوریت‌دار در صحنه تصادفات و حوادث جاده‌ای، تهران: کنفرانس بین‌المللی حوادث

رانندگی و جاده‌ای. <https://civilica.com/doc/169568>

نیکزاد، میرفاضل. (۱۳۸۶). سوانح ترافیکی کشور و خسارات ناشی از آن، تهران: ساعس ناجا.

Bhalla, Kavi. (2016). Public Health Burden of Road Traffic Injuries, CRC Press, Taylor & Francis Group 6000 Broken Sound Parkway NW, Suite 300 Boca Raton, FL. 33487-2742.

Mohan, Dinesh. (2016). Road traffic injuries as a Public Health Problem, CRC Press, Taylor & Francis Group 6000 Broken Sound Parkway NW, Suite 300 Boca Raton, FL. 33487-2742.

Mohan, Dinesh. (2016). Safety Promotion: Education and Legislation, CRC Press, Taylor & Francis Group 6000 Broken Sound Parkway NW, Suite 300 Boca Raton, FL. 33487-2742

