



Duration of Police Response to Road Accidents in Hamedan Province

Elham Izadi

*PhD in linguistics.

e.izadi89@gmail.com

(Corresponding Author).

Abbas Islami Ghorbanian

Master of Management,
Amin University of Law
Enforcement Sciences,
Rahvar College, Tehran, Iran
Abaseslami2019@gmail.com

Received: 2021/08/18

Accepted: 2021/09/06

DOI:

10.22034/hpsj.2021.209788.1056

ABSTRACT

Road accidents are one of the main causes of death and conflict in Iran, and the police have a fundamental role to play in dealing with these road accidents. The time it takes for the police to arrive at the scene is effective in reducing happless incidents. The purpose of this paper is to investigate police time management after road accidents in Hamedan province. For this purpose, information related to road accidents in Hamadan province in the period from April of 2018 to April of 2020 has been examined. After reviewing the data of this study, it was finally found that the average time for the police to respond to road accidents is 30 minutes, and this time is more than the average time when medical emergencies arrive at the scene.

Keywords: Police Management, Response Time, Road Accidents, Hamedan.

► **Citation (Vancouver):** Izadi E. Duration of Police Response to Road Accidents in Hamedan Province. *Quarterly J Police Cultural Studies*. Summer 2021; 8(2):29-35.

► **Citation (APA):** Izadi, E. (Summer 2021). Duration of Police Response to Road Accidents in Hamedan Province. *Quarterly Journal of Police Cultural Studies*, 8(2), 29-35.

مدت زمان واکنش پلیس به تصادفات جاده‌ای در استان همدان

چکیده

تصادفات جاده‌ای یکی از علت‌های اصلی مرگ‌ومیر و درگیری در کشور ایران است و در این میان پلیس نقش بنیادین در رسیدگی به این حوادث جاده‌ای دارد. مدت زمانی که طول می‌کشد تا پلیس به محل حادثه برسد، در کاهش اتفاقات ناگوار تأثیرگذار است. هدف این مقاله، بررسی مدیریت زمان پلیس پس از تصادفات جاده‌ای در استان همدان است. به این منظور، اطلاعات مربوط به تصادفات جاده‌ای استان همدان در بازه زمانی فروردین ۱۳۹۷ تا فروردین ۱۳۹۹ مورد بررسی قرار گرفته است. پس از بررسی داده‌های پژوهش مشخص شد، میانگین زمان پاسخگویی پلیس به تصادفات جاده‌ای ۳۰ دقیقه است و این زمان بیشتر از میانگین زمانی است که فوریت‌های پزشکی به محل حادثه می‌رسند.

کلیدواژه‌ها: مدیریت پلیس، مدت زمان پاسخگویی، تصادفات جاده‌ای، همدان.

الهام ایزدی

* دانش‌آموخته دکتری زبان‌شناسی
دانشگاه بوعلی‌سینا همدان، ایران.
e.izadi89@gmail.com
(نویسنده مسئول).

عباس اسلامی قربانیان

کارشناس ارشد مدیریت، دانشگاه
علوم انتظامی امین، دانشکده راهور،
تهران، ایران
Abaseslami2019@gmail.com

نوع مقاله: پژوهشی

صص: ۲۹-۳۵.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۵/۲۷

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۶/۱۵

شناسه دیجیتال (DOI):

10.22034/hpsj.2021.209788.1056

◀ استناد (ونکور): ایزدی، ا. مدت زمان واکنش پلیس به تصادفات جاده‌ای در استان همدان. فصلنامه مطالعات فرهنگی پلیس. تابستان ۱۴۰۰؛ ۸(۲): ۲۹-۳۵.

◀ استناد (APA): ایزدی، ا. (تابستان ۱۴۰۰). مدت زمان واکنش پلیس به تصادفات جاده‌ای در استان همدان. فصلنامه مطالعات فرهنگی پلیس، ۸(۲)، ۲۹-۳۵.

مقدمه

زمان رسیدن فوریت‌های پزشکی و آتش‌نشانی را نیز کند می‌کند. علاوه بر این، عدم آگاهی افراد حاضر در محل از کمک‌های اولیه و حتی شماره‌های موارد اضطراری، خود می‌تواند باعث تشدید درصد مرگ‌ومیر در تصادفات جاده‌ای شود.

موضوع حائز اهمیت در این میان، نقش پلیس در کنترل محل حادثه است. با حضور به‌موقع پلیس، جمعیت حاضر در تصادفات جاده‌ای مدیریت می‌شوند و همچنین با مدیریت ترافیک جاده‌ای در این تصادفات، امدادسانی نیز سرعت می‌یابد و در نتیجه، شاهد کاهش پیامدهای پس از تصادف، مرگ‌ومیر و درگیری هستیم. به‌علاوه، حضور به‌موقع پلیس در ارزیابی علل حادثه و نظارت بر شواهد موجود در جهت پیشگیری از حوادث مشابه در آینده نیز مؤثر است (محمدی و همکاران، ۲۰۱۳).

در این پژوهش، مدت زمان پاسخگویی پلیس در حوادث جاده‌ای استان همدان در طی دو سال مورد مطالعه قرار گرفته است تا مشخص گردد مدیریت زمانی پلیس در تصادفات جاده‌ای به چه نحوی بوده است.

فرضیه پژوهش

فرضیه‌های این پژوهش عبارتند از:

- مدیریت زمان پلیس در حوادث جاده‌ای در دو سال اخیر روند کاهشی داشته است.
- پیشرفت علم و فناوری در حوزه ارتباطات توانسته است زمان پاسخگویی را کاهش بدهد.

روش پژوهش

استان همدان یکی از استان‌های غربی ایران است که با شهرهای زنجان و قزوین از شمال، لرستان از جنوب، مرکزی از شرق و کردستان و کرمانشاه از غرب همسایه است. این استان از نظر جمعیت، چهاردهمین استان کشور

با پیشرفت و توسعه علم و صنعت، زندگی انسان‌ها روز به روز به ماشین‌ها وابسته‌تر می‌شود. همگام با توسعه صنعت و مزیت‌های آن، پیامدهای ناشی از آن نیز حقیقتی غیر قابل انکار است. یکی از این پیامدها، تصادفات جاده‌ایست. تصادفات جاده‌ای به‌عنوان یکی از عوامل اصلی مرگ‌ومیر و درگیری در کشورهای جهان تبدیل به یک بحران شده است. سالانه حدود ۱/۲ میلیون نفر در کشورهای جهان در پی این حوادث، جان خود را از دست می‌دهند و حدود ۵۰ میلیون نفر نیز مجروح می‌شوند (ناصح و همکاران، ۱۳۸۵: ۳۲). علاوه بر مرگ‌ومیر و جراحت، این تصادفات صدمات جبران‌ناپذیری نیز بر روان انسان‌ها وارد می‌کنند و منجر به اختلالات روانی و افسردگی می‌شوند (غرایبی و همکاران، ۱۳۸۸).

درحالی‌که میزان مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات جاده‌ای در کشورهای درحال توسعه حدود ۸۵ درصد را به خود اختصاص داده است، این میزان در کشور ما بسیار بیشتر است (احسان و همکاران، ۱۳۸۱: ۲۴-۳۱) تا جایی که در کشور ایران این میزان ۳۰ نفر در هر ۱۰۰۰ نفر را تشکیل می‌دهد و سالانه هزینه‌هایی بالغ بر ۱۰۰۰ میلیارد تومان را دربر می‌گیرد (نقوی و اکبری، ۱۳۸۱، ۱۴۰۷-۱۴۱۲).

در تصادفات جاده‌ای فوریت‌های پزشکی، پلیس و آتش‌نشانی نقش اساسی در کاهش مرگ‌ومیر و درگیری را دارند و پس از آن، نیروی انسانی حاضر در محل حادثه نقش یاری‌رسان را برعهده دارد و شاید بتوان اظهار داشت که حتی این افراد به‌عنوان نفرات کلیدی در محل حادثه محسوب می‌شوند، چراکه عملکرد آن‌ها، تماس آن‌ها با ارگان‌های یادشده و دخالت آن‌ها در روند حادثه تأثیر به‌سزایی در پاسخگویی به حوادث جاده‌ای ایفا می‌کند.

هرگونه درگیری افراد در محل حادثه، خدمات نامناسب قبل از بیمارستان و شلوغی محل حادثه می‌تواند بر یاری رساندن به حادثه‌دیدگان اثر بگذارد و در نتیجه میزان مرگ‌ومیر را بلافاصله پس از تصادف افزایش دهد. شلوغی محل حادثه بر کندشدن رفت و آمد تأثیرگذار است و به مراتب،

فرم‌ها مانند مشخصات اشخاص محفوظ مانده است و فرم‌ها به صورت ناشناس مورد بررسی قرار گرفت^۱. به این ترتیب، داده‌های مربوط به زمان پاسخگویی پلیس در طی این دو سال جمع‌آوری و تحلیل شدند.

تحلیل داده‌ها

با توجه به بررسی‌های انجام‌شده از گزارش‌های پلیس، در مجموع ۲۳۲۰ تصادف جاده‌ای در طی مدت این دو سال رخ داده است. میزان تصادفات جاده‌ای بین ۱۰۲ (۶،۶٪) تا ۲۳۰ (۲،۱۰٪) در طول مدت دو سال متغیر بوده است. بالاترین میزان تصادفات جاده‌ای در ماه‌های مرداد و شهریور بوده است؛ به بیان دیگر، مقارن با تعطیلات تابستانی مدارس در این دو ماه، میزان سفرها افزایش می‌یابد. کمترین میزان تصادفات مربوط به اردیبهشت‌ماه است که پس از تعطیلات نوروزی، میزان مسافرت‌ها و در نتیجه تصادفات جاده‌ای کاهش یافته است. بیشترین میزان تصادفات جاده‌ای (۱۶۰۰ مورد) بین ساعت ۸ صبح تا ۸ شب رخ داده است.

میزان تصادفات در اوج ساعت روز ۱۴۲۰ مورد و در اوج شب ۵۴۰ مورد بوده است. در این میان، تنها ۷۵ مورد از تصادفات جاده‌ای در هنگام طلوع یا غروب خورشید اتفاق افتاده است. میانگین سرعت در هنگام تصادفات جاده‌ای حدود ۶۰،۵ کیلومتر بر ساعت ثبت شده است و علاوه بر آن ۹۵۰ مورد از تصادفات با طی کردن حدود ۴۰ کیلومتر رانندگی رخ داده است.

مدت زمانی که در جهت اطلاع پلیس در مدارک موجود ثبت شده است، ۱۰ دقیقه و پس از آن میانگین زمان حضور پلیس در محل حادثه حدود ۳۰ دقیقه است. نیروهای پلیس در ۱۳۵۰ مورد در کم‌تر از ۶۰ دقیقه و در ۱۶۰۰ مورد در کم‌تر از ۱۳۰ دقیقه خود را به محل حادثه رسانده‌اند.

میزان نور روز در اطلاع‌رسانی به پلیس و در پی آن رسیدن پلیس به محل حادثه تأثیرگذار بوده است؛

به حساب می‌آید و جمعیتی بالغ بر یک میلیون و هفتصد هزار نفر دارد. این استان ۱۷۳،۲۰ کیلومتر مربع مساحت و با پایتخت ایران در حدود ۳۶۰ کیلومتر فاصله دارد. فرودگاه همدان، فعالیت چندانی در پروازهای داخلی و خارجی ندارد و راه‌آهن این استان نیز تازه تأسیس است و تنها به تهران و مسیر مشهد متصل است. با توجه به این موضوع، حمل و نقل جاده‌ای اصلی‌ترین راه ارتباطی استان همدان با استان‌های هم‌جوار است. با توجه به بالابودن تردد بین استان همدان و استان تهران به‌عنوان پایتخت ایران و کوتاه‌بودن مسیر بین دو استان، عمدتاً استفاده از خودروی شخصی، اولین انتخاب افراد در این مسیر و سایر مسیرهای منتهی به استان‌های دیگر در کشور است.

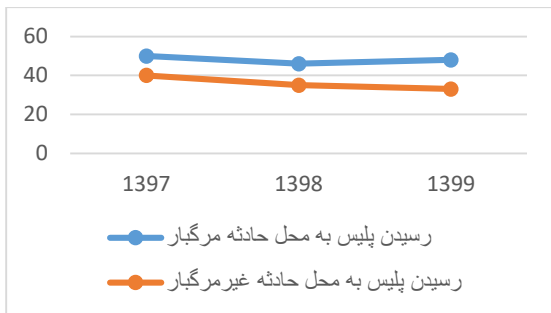
در پژوهش حاضر، تصادفات ثبت‌شده در طول دو سال در استان همدان مورد مطالعه قرار گرفته است. از سال ۱۳۹۷ تا سال ۱۳۹۹. شیوه جمع‌آوری داده‌ها به این صورت بوده است که در زمان وقوع حادثه، به محض رسیدن پلیس به محل مورد نظر، فرم‌هایی توسط نیروی پلیس تکمیل می‌گردد و این اطلاعات در مراکز پلیس در استان، نگهداری می‌شوند. این اطلاعات موارد زیر را شامل می‌شود:

- (۱) مشخصات قربانیان تصادف
 - (۲) مشخصات مجروحان
 - (۳) عوامل انسانی حاضر در محل
 - (۴) مشخصات خودرویی
 - (۵) مشخصات محل حادثه
 - (۶) زمان وقوع حادثه
 - (۷) زمان اطلاع به پلیس
 - (۸) میزان وقفه پلیس در رسیدن به محل مورد نظر
- در این پژوهش، مورد (۸)، یعنی میزان وقفه پلیس در رسیدن به محل مورد نظر مورد بررسی قرار گرفته است. به منظور دستیابی به این اطلاعات، از مقامات رسمی پلیس مجوز گرفته شده است و همچنین اطلاعات دیگر مندرج در

۱. لازم می‌دانم از کارکنان محترم پلیس راهور که در تهیه داده‌های این

پژوهش من را یاری دادند، مراتب سپاس خود را تقدیم کنم.

دقیقه بوده است. در زیر نمودار میانگین مدت زمان رسیدن پلیس به محل حادثه آمده است:



نمودار ۲- روند میانگین مدت زمان رسیدن پلیس به محل حادثه

با مشاهده نمودار فوق می‌توان دریافت که میانگین حضور پلیس در حوادث مرگبار بیش از زمان رسیدن آن به حوادث غیر مرگبار بوده است. هرچند این نمودارها اندکی کاهش در زمان رسیدن را در سال آخر نشان می‌دهند، اما زیاده‌بودن این میزان قابل تأمل است. یکی از علت‌های آن را می‌توان بیشتر شدن تعداد وسایل نقلیه در طی هر سال دانست که این خود روند عبور و مرور را برای نیروی پلیس کندتر می‌کند. دوم این‌که، در تصادفات مرگبار، افراد حاضر در صحنه ابتدا به فوریت‌های پزشکی اطلاع می‌دهند؛ درحالی‌که، حضور پلیس در محل حادثه، سرعت یاری-رساندن و حل بحران را بیشتر می‌کند و می‌تواند بسیار تأثیرگذار باشد.

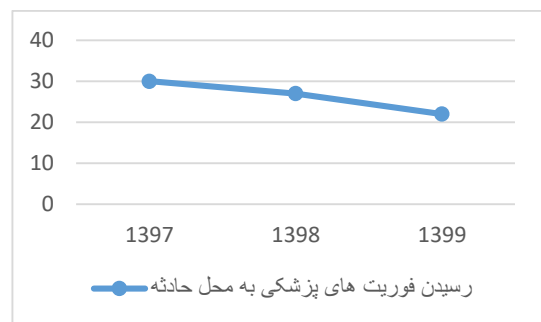
بحث و نتیجه‌گیری

در این پژوهش، به مدیریت پلیس در حوادث جاده‌ای پرداخته شد. با مقایسه زمان رسیدن فوریت‌های پزشکی و پلیس در حوادث، مشاهده شد که مدت زمان رسیدن پلیس به محل حادثه بیش از رسیدن فوریت‌های پزشکی بود و رسیدن پلیس به شرایط جاده‌ای وابسته نبود.

زمان متوسط برای رسیدن پلیس در ۷۵ درصد مواقع، ۳۰ دقیقه است و این زمان در مقایسه با ۱۵ دقیقه رسیدن فوریت‌های پزشکی، زمانی قابل ملاحظه است؛ هرچند عمل‌کرد فوریت‌های پزشکی نیز به عوامل متعددی بستگی

به‌عبارت دیگر، در روز حدود ۱۰ دقیقه و در شب حدود ۳۰ دقیقه زمان برده است تا پلیس مطلع شود و در پی آن به محل حادثه برسد. این مدت زمان در زمان طلوع و غروب خورشید بین ۲۰ تا ۴۵ دقیقه متغیر بوده است.

وضعیت جاده نیز در رسیدن پلیس به محل حادثه بی‌تأثیر نبوده است. میانگین زمان رسیدن پلیس به محل حادثه در جاده‌های آسفالت حدود ۳۵ دقیقه بوده و در مقابل در جاده‌های ماسه‌ای این میزان به ۴۵ دقیقه افزایش یافته است. تماس با پلیس و آگاهی آن، در تصادفات جاده‌ای غیر مرگبار ۱۰ دقیقه ثبت شده است؛ درحالی‌که، در تصادفات جاده‌ای مرگبار زمان ۱۵ دقیقه به ثبت رسیده است. نکته قابل توجه در گزارش‌های پلیس، تفاوت زمان رسیدن پلیس در تصادفات مرگبار و غیرمرگبار است. در تصادفات مرگبار، حدود ۵۰ دقیقه زمان صرف شده است تا پلیس به محل حادثه برسد؛ در مقابل در تصادفات غیر مرگبار، حدود ۳۰ تا ۴۰ دقیقه زمان برای رسیدن پلیس به محل حادثه ثبت شده است. میانگین مدت زمان رسیدن فوریت‌های پزشکی به محل حادثه در چند سال اخیر بین ۲۵-۳۰ دقیقه گزارش شده است. در ادامه، این یافته‌ها در قالب نمودارها ارائه شده‌اند:



نمودار ۱- روند میانگین مدت زمان رسیدن فوریت‌های پزشکی به محل حادثه

با توجه به نمودار فوق، حضور فوریت‌های پزشکی از سال ۱۳۹۷ تا سال ۱۳۹۹ اندکی کاهش داشته است و این نشان از پیشرفت بخش اورژانس در استفاده از زمان و ابزار برای رسیدگی به تصادفات جاده‌ای است. این نمودار میانگین رسیدن فوریت‌های پزشکی در تصادفات مرگبار و غیر مرگبار را نشان می‌دهد. به‌طور کلی، میانگین حضور فوریت‌های پزشکی در محل حوادث جاده‌ای حدود ۲۶

- عمل کرد زمان پاسخگویی پلیس در این دو سال، با بهبود تکنولوژی روند کاهشی اندکی داشته، که این خود ناشی از افزایش خودروها در جامعه و رشد قابل توجه آن نسبت به افزایش نیروی پلیس است.
- پیشرفت علم و فناوری تا حدودی بر این پاسخگویی تأثیر داشته است. ابزارهای ارتباطی همچون تلفن همراه، اینترنت، جی‌پی‌اس در یافتن محل حادثه و در نتیجه مکان‌یابی بهتر تأثیر داشته‌اند.
- راه‌کارهایی از جمله استفاده از ابزارهای مکان‌یابی جدید، اینترنت پرسرعت، نیروهای پلیس متخصص در زمینه‌های فناوری و استفاده از دوربین در جاده‌ها، تا حد قابل توجهی زمان پاسخگویی پلیس را کاهش می‌دهند.
- اطلاع‌رسانی و برنامه تبلیغاتی در جهت اطلاع پلیس از حوادث هم‌زمان با فوریت‌های پزشکی، می‌تواند از تجمع افراد و ایجاد ترافیک جلوگیری کند و در انجام فوریت‌های پزشکی یاری‌رسان باشد.

با توجه به موارد فوق هر دو فرضیه پژوهش تایید شدند. یعنی، مدیریت زمان پلیس در حوادث جاده‌ای در دو سال اخیر روند کاهشی داشته است و پیشرفت علم و فناوری در حوزه ارتباطات توانسته است زمان پاسخگویی به تصادفات جاده‌ای را کاهش بدهد.

منابع

- ۱- صالح علی، احسان؛ ساکی، ماندانا و مشفقگی گیلانی، فاطمه. (۱۳۸۱). بررسی اپیدمیولوژیک حوادث رانندگی منجر به مرگ در استان لرستان. مجله پزشکی قانونی، ص ۲۴-۲۸.
- ۲- غرابی، بنفشه؛ حسن‌زاده، سید مهدی؛ یداللهی، زهرا؛ قلعه‌بندی، فرهاد؛ علوی، کاوه و مشیرپور، شیرین. (۱۳۸۸). سلامت روان و تصادفات جاده‌ای. فصلنامه علمی-پژوهشی رفاه اجتماعی، ۳۳(۹)، ۱۸۹-۲۰۰.

درد (اردلان و همکاران، ۲۰۰۹؛ نصیرپور و همکاران، ۲۰۱۰). عمدتاً اطلاع‌رسانی از حادثه توسط سرنشینان خودرو و یا افراد در محل حادثه صورت می‌پذیرد و این اطلاع‌رسانی در زمانی که حادثه مرگ‌بار است، اول به فوریت‌های پزشکی انجام می‌شود. محل پژوهش نیز در نتایج آن تأثیرگذار است. در محل مورد مطالعه، جاده‌ها اکثراً کوهستانی هستند و مناطق روستایی و شهرنشینی با یکدیگر فاصله دارند. به همین علت، در زمان رسیدن پلیس تأثیر دارد و روند آن را کند می‌کند.

مدت زمان عمل کرد پلیس در نور روز بهتر از نور شب بود، که این مسأله با توجه به بالابودن میزان حوادث جاده‌ای در نور کم، قابل تأمل است. اما نکته قابل ملاحظه دیگر این بود که در تصادفات مرگ‌بار، اطلاع پلیس از حادثه و به نسبت رسیدن آن به محل، تأخیر بیشتری داشت. علت را می‌توان در واکنش افراد حاضر در محل حادثه و ماشین‌های عبوری یافت.

عمل کرد پلیس به شرایط سطح جاده‌ای وابسته نبود، به بیان دیگر، در جاده‌های آسفالت و خاکی، پلیس عمل کرد یکسانی نشان داده است.

با افزایش میزان خودرو در جاده‌های کشور و رشد فزاینده آن در مقایسه با تعداد نیروهای پلیس، می‌توان نسبت نابرابری را یافت. به این معنا که، با رشد روزافزون خودرو و افزایش حوادث جاده‌ای، نیاز به تعداد بیشتری از نیروهای پلیس احساس می‌شود، چراکه نیروی موجود، عدم وجود تجهیزات نوین و پیشرفته و افزایش سفرهای جاده‌ای، میزان تخلفات و در نتیجه حوادث را افزایش می‌دهد و نیروی پلیس قادر نیست بار ترافیک را کنترل کند.

تجهیز بیشتر پلیس بر مدیریت حوادث جاده‌ای، تأثیر به‌سزایی دارد. تجهیزات نوین و پیشرفته جاده‌ای، پلیس را در نظارت ترافیک یاری می‌رساند و مدت زمان حضور آن‌ها را در محل حادثه کاهش می‌دهد. در نتیجه، افزایش امکانات نظارتی و پیشرفت عمل کرد پلیس، می‌تواند حوادث جاده‌ای را تا میزان قابل توجهی کاهش دهد. به‌طور کلی نتایج زیر در این پژوهش حاصل شد:

۳- ناصح، محمد هادی؛ کرمانچی، جمشید و ستوده، مهران. (۱۳۸۵). گزارش جهانی پیشگیری از حوادث ترافیکی راه‌ها، ص ۳۲ و ۲۰۴.

۴- نقوی، محسن؛ اکبری، محمد اسماعیل. (۱۳۸۱). همه‌گیرشناسی آسیب‌های ناشی از علل خارجی (حوادث) در جمهوری اسلامی ایران، تهران: مؤسسه فرهنگی انتشاراتی فکرت.

- 5- Ardalan, A., MASOUMI, G., GOUYA, M. M., Sarvar, M. R., Hadadi, M., Miadfar, J., & SHAH, M. M. (2009). Road traffic injuries: a challenge for Iran's health system.
- 6- Mohammadi, M., Martiniuk, A. L. C., Ansari-Moghaddam, A., Rad, M., Rashedi, F., Ghjasemi, A., & Ahangari, H. (2013). Police response time to road crashes in south-east of Iran. *JPMA. The Journal of the Pakistan Medical Association*, 63(12), 1523-1527.
- 7- Nasiripour A.A., Bahadori M.K., Tofighi Sh., Gohari M.R. (2010). Prehospital emergency performance in Iran; View of comprehensive coverage plan. *Iranian Journal of Critical Care Nursing*, (2), 130-43.