

بررسی آگاهی، نگرش و عملکرد پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا در زمینه سوانح ترافیکی و تعیین نیازسنجی آموزشی آنان

دکتر سعادت محفوظپور (Ph D)^۱ - *دکتر حمید سوری (Ph D)^۱ - الهه عینی (MSc)^۱ - نادر رحمانی (BS)^۲ - دکتر زهره امیری (Ph D)^۱ - گلشن امیرشکاری (BS)^۱ - دکتر اصغر اشرفی (MD)^۱

*نویسنده مسئول: تهران، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی، مرکز تحقیقات ارتقاء ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌ها

پست الکترونیکی: hsoori@yahoo.com

تاریخ دریافت مقاله: ۸۸/۱۱/۱۴ تاریخ پذیرش: ۸۹/۲/۵

چکیده

مقدمه: سوانح ترافیکی یکی از دلایل مرگ و ناتوانی در تمام دنیا است. تعیین آگاهی و نگرش و عملکرد پلیس راهنمایی و رانندگی در زمینه سوانح ترافیکی سبب ارتقای برنامه‌ریزی‌های پیشگیری از سوانح ترافیکی و پی‌آمدهای آن خواهد بود.

هدف: تعیین دانش، نگرش و عملکرد (KAP) و نیازسنجی آموزشی پلیس راهنمایی و رانندگی در زمینه سوانح ترافیکی.

مواد و روش‌ها: در یک مطالعه توصیفی از بین کلیه نیروهای راهنمایی و رانندگی شهر تهران، ۱۸۵ نفر به‌طور تصادفی انتخاب و میزان آگاهی، نگرش و عملکرد آنان در زمینه سوانح ترافیکی بررسی شد. اطلاعات با استفاده از پرسشنامه ساختار یافته حاوی ۱۰۰ سوال در سه حیطه دانش، نگرش و عملکرد توسط کارشناسان آموزش دیده پس از اخذ رضایت‌نامه از نمونه‌ها تکمیل شد. در این پرسشنامه یک سوال باز برای تعیین نیاز آموزشی افراد نیز طراحی و روایی پرسشنامه با اعتبار محتوی و پایایی آن توسط آزمون مجدد ($\alpha = 0/8$) تعیین شد. امتیاز بر اساس چارک‌های آماری از نمره به‌دست آمده آزمودنی‌ها دسته‌بندی شد.

نتایج: میانگین و انحراف معیار سن جامعه مورد بررسی $33/4 \pm 6/8$ سال بود. آگاهی خوب در سطوح تحصیلی کارشناسی تفاوت معنی‌داری نسبت به سایر سطوح تحصیلی نشان داد ($p < 0/01$). در سطوح تحصیلی کارشناسی ارشد، پایین‌ترین میزان در سه حیطه آگاهی (۶۰/۶ درصد متوسط)، نگرش (۶۰/۶ درصد خوب) و عملکرد (۷۰ درصد متوسط) نسبت به سایر سطوح تحصیلی مشاهده شد. در بین افسران میانی، میزان آگاهی خوب با ۶۳ درصد و میزان عملکرد خوب با ۷۶ درصد تفاوت معنی‌داری را با سایر رده‌ها نشان داد ($p < 0/001$). نگرش خوب در بین مشاغل عملیاتی تفاوت معنی‌داری ($p < 0/005$) را با انواع دیگر مشاغل داشت. در زمینه نیازهای آموزشی افراد بالاترین اولویت به ارتقا اطلاعات علمی به سطح روز دنیا اختصاص یافت.

نتیجه‌گیری: یافته‌ها نشان داد که پلیس راهنمایی و رانندگی نیاز به آموزش، تغییر نگرش و ارتقای عملکرد به‌ویژه در بین افسران ارشد و سطوح تحصیلی کارشناسی ارشد و بالاتر دارد. برنامه آموزشی مناسب و تدارم آن یک کلید اصلی برای کاهش سوانح ترافیکی است.

کلید واژه‌ها: پلیس / حوادث رانندگی / دانش - نگرش - عملکرد

مجله دانشگاه علوم پزشکی گیلان، دوره نوزدهم شماره ۷۵، صفحات: ۱۱-۱۷

مقدمه

اقتدار مختلف جامعه که به صورت‌های مختلف مانند قربانیان، حادثه‌سازان و ارایه‌دهندگان خدمات در راهنمایی و رانندگی مشاهده می‌شود، مسئله مهمی است که هرگونه برنامه‌ریزی برای پیشگیری و بهبود وضعیت ترافیکی و حوادث مربوط به آن را تحت تأثیر قرار داده و گاه نیز می‌تواند موجب بی‌نتیجه شدن اقدامات صورت گرفته شود. بنابراین برای برنامه‌ریزی‌های آموزشی مناسب در زمینه پیشگیری و برخورد با سوانح و حوادث ترافیکی، شناخت وضعیت و نیازهای آموزشی افراد مختلف در حیطه آگاهی، نگرش و عملکرد امری ضروری به‌نظر می‌رسد. برنامه‌ریزی آموزشی بدون بهره‌مندی از اطلاعات مربوط به دانش، نگرش و رفتارهای

حوادث بالاترین بار بیماری‌ها را در ایران به خود اختصاص داده و دومین علت مرگ بعد از بیماری‌های قلبی عروقی و اولین علت مرگ در گروه سنی زیر ۴۰ سال به‌شمار می‌آید (۱). به‌گونه‌ای که در سال ۱۳۸۲، طبق برآورد وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی، ۸۷ نفر در روز جان خود را بر اثر حوادث ترافیکی از دست دادند که موجب هدر رفتن ۲۲۷۱ سال عمر شد (۲). میزان کشته‌شدگان تصادفات جاده در دنیا، ۳ نفر به ازای هر ده هزار خودرو است، در حالی که در کشور ما ایران به ازای هر ده هزار خودرو ۳۳ نفر بوده‌است و متأسفانه این تلفات همه ساله رو به افزایش است (۳). فقدان یا کمبود اطلاعات دقیق در خصوص آگاهی، نگرش و عملکرد

میزان آگاهی، نگرش و عملکرد آنان در زمینه سوانح ترافیکی بررسی شد. اطلاعات با استفاده از پرسشنامه ساختار یافته حاوی ۱۰۰ سؤال در سه حیطه دانش، نگرش و عملکرد توسط کارشناسان آموزش دیده پس از اخذ رضایت‌نامه از نمونه‌ها تکمیل شد. در این پرسشنامه یک سؤال باز برای تعیین نیاز آموزشی افراد نیز طراحی و روایی پرسشنامه با اعتبار محتوی و پایایی آن توسط آزمون مجدد ($f=0/8$) تعیین شد. امتیاز خوب، قرار گرفتن در چارک سوم یا ۷۵ درصد به بالا، امتیاز متوسط، چارک دوم یا ۷۵-۵۰ امتیاز، امتیاز ضعیف، چارک اول یا کمتر از ۵۰ امتیاز بود. نظرهای نمونه‌ها در خصوص نیاز آموزشی دسته‌بندی و بر اساس بیشترین فراوانی در قالب جدول ۳ به ترتیب از امتیاز زیاد به کم ارایه شده‌است. اطلاعات به دست آمده از تکمیل پرسشنامه‌ها، با استفاده از آمار توصیفی و استنباطی و نرم افزار SPSS نسخه ۱۳ تجزیه و تحلیل شد. از آزمون کروسکال والیس در تحلیل داده‌ها استفاده شد.

نتایج

میانگین و انحراف معیار سن جامعه مورد بررسی $33/4 \pm 6/7$ بود. میانه سنی آنها نیز ۳۳ با حداقل سنی ۲۱ سال و حداکثر سنی ۵۲ سال بود. جدول ۱، سطوح تحصیلات، سابقه کار، سابقه رانندگی فعال، سابقه گذراندن دوره کمک‌های اولیه و مالکیت خودرو و موتورسیکلت را نشان می‌دهد. در سطوح تحصیلات بالاترین درصد افراد دیپلمه ($42/1$ درصد) و بالاترین سابقه کار در پلیس راهنمایی و رانندگی به میزان $11/6 \pm 7/48$ سال بود.

جدول ۲ نشان می‌دهد که افراد در سطوح تحصیلی دیپلم دارای آگاهی، نگرش و عملکرد متوسطی بودند. آگاهی خوب در سطوح تحصیلی کارشناسی تفاوت معنی‌داری ($p < 0/01$) نسبت به سایر سطوح تحصیلی نشان داد. نگرش و عملکرد در این سطح تحصیلی تفاوتی با سایر سطوح تحصیلی نداشت. در سطوح تحصیلی کارشناسی ارشد، پایین‌ترین میزان در سه حیطه: آگاهی ($0/6$ درصد متوسط)، نگرش ($0/6$ درصد خوب) و عملکرد ($0/7$ درصد متوسط) نسبت به سایر سطوح

موجود در جامعه به‌ویژه در گروه‌های در معرض خطر و بدون اطلاع از تئوری‌های یادگیری، فرآیند ارتباطات و نحوه رساندن پیام به افراد جامعه و بدون دخالت دادن تمامی گروه‌های ذی‌نفع در مراحل برنامه‌ریزی نمی‌تواند هیچ‌گونه مشکل یا مسئله‌ای را بهبود بخشیده یا حل نماید (۴-۶). در جستجوی انجام شده اطلاعاتی با هدف تحقیق حاضر یافت نشد ولی در مطالعات جامعه‌نگری که برای پیشگیری از سوانح ترافیکی انجام شده به شکلی غیرمستقیم به نقش و در پاره‌ای موارد نگرش و عملکرد پلیس اشاره شده‌است. در مطالعه‌ای که برای پیشگیری از سوانح ترافیکی با تأکید بر کودکان انجام شده، در قسمتی که مربوط به نقش برنامه‌ریزان و پلیس است خاطر نشان شده‌است که داشتن آگاهی نسبت به ایمنی محیط فیزیکی و نگرش مثبت در راستای کاهش سرعت و تعیین نقاط کور و عمل به اجرای محدودیت سرعت از وظایف و شاخص عملکردی پلیس برای کاهش سوانح ترافیکی است (۷). در مطالعه دیگری که با هدف تعیین درک اهمیت پلیس و جامعه از تخلفات ترافیکی انجام شده، بیان شد نگرش جامعه و پلیس نسبت به تخلفات ترافیکی در بیشتر موارد یکسان بوده است (۸). در مطالعه‌ای که با هدف مقایسه اثر حذف کنترل ترافیکی پلیس در دو کشور استرالیا و نیوزلند انجام و نتایج آن در کمیسیون سلطنتی ارایه شده، گزارش شد که بر اساس نگرش پلیس، راکبان وسایط نقلیه موتوری به میزان ۳۶ درصد با عملکرد پلیس در کنترل ترافیک مخالف یا بی‌تفاوت هستند. این نگرش در افراد جامعه ۱۰ درصد بود (۹). آموزش همگانی در واقع یک روش مداخله مؤثر در مخاطرات جاده‌ای و در جهت افزایش ایمنی است که می‌تواند در سطوح تحصیلی مختلف متفاوت باشد در این مطالعه میزان آگاهی، نگرش و عملکرد پلیس راهنمایی و رانندگی در زمینه سوانح ترافیکی بررسی و نیاز آموزشی آنان ارزیابی شد.

مواد و روش‌ها

در یک مطالعه توصیفی از بین کلیه نیروهای راهنمایی و رانندگی شهر تهران که لیست آنان از پلیس راهنمایی و رانندگی اخذ شده بود، ۱۸۵ نفر به‌طور تصادفی انتخاب و

افرادی که انواع گواهینامه را داشتند، در گواهینامه پایه یک افراد با آگاهی خوب ($p < 0/025$) و نگرش متوسط تفاوت معنی داری ($p < 0/029$) با سایر انواع گواهینامه داشتند. جدول ۳ نیازهای آموزشی افراد را به ترتیب اولویت نشان می‌دهد که بالاترین اولویت به ارتقا و به‌روز بودن اطلاعات علمی و کمترین اولویت به دوره‌های آموزشی عقیدتی و سیاسی اختصاص یافت.

تحصیلی مشاهده شد. در بین افسران میانی، میزان آگاهی خوب با (۶۳ درصد) تفاوت معنی داری ($p < 0/001$) با سایر رده‌ها نشان داد. میزان نگرش تفاوتی نداشت و میزان عملکرد خوب با ۷۶ درصد تفاوت معنی داری ($p < 0/001$) را با سایر رده‌ها نشان داد. میزان آگاهی در بین مشاغل عملیاتی، ستادی و سایر مشاغل تفاوت آماری معنی داری نداشت. نگرش خوب در بین مشاغل عملیاتی تفاوت معنی داری با انواع دیگر مشاغل داشت ($p < 0/005$). عملکرد نیز تفاوتی نداشت، در بین

جدول ۱: سطوح تحصیلات، سابقه کار، سابقه رانندگی فعال، سابقه گذراندن دوره کمک‌های اولیه و مالکیت خودرو و موتورسیکلت در جمعیت مورد بررسی.

متغیرهای مورد بررسی	سطوح تحصیلات	درصد
سطوح تحصیلات	زیر دیپلم	۲۳/۵
	دیپلم	۴۲/۱
	فوق دیپلم	۱۹/۷
	لیسانس	۳۳/۹
	فوق لیسانس	۰/۵
سابقه گذراندن دوره کمک‌های اولیه	دارد	ندارد
مالکیت خودرو	۷۲	۳۸
مالکیت موتورسیکلت	۷۴	۲۶
	۱۳/۷	۸۶/۳
میانگین و انحراف معیار		
سابقه رانندگی فعال (سال)		۱۰/۶۶±۷/۹۲
نوع کار و میزان سابقه (سال)	پلیس راه	۸/۵±۷/۵۰
	پلیس راهنمایی و رانندگی	۱۱/۶±۷/۴۸
	سابقه کار اجرایی	۱۱/۲۳±۷/۴۵
	سابقه کار ستادی	۶/۷۵±۶/۱۶

جدول ۲: توزیع فراوانی (درصد) و نتایج آزمون‌های آماری آگاهی، نگرش و عملکرد پلیس راهنمایی و رانندگی (مناطق شهری تهران) در خصوص سوانح ترافیکی به تفکیک برخی متغیرهای مشخصات فردی ($n=1185$) در سال ۱۳۸۷

مشخصات فردی	آگاهی			نگرش			عملکرد				
	ضعیف	متوسط	خوب	P	ضعیف	متوسط	خوب	P	ضعیف	متوسط	خوب
زیر دیپلم	۰	۴/۲	۰	۰	۳/۷	۳/۸	۰	۲/۷	۹/۷	۰	۰
دیپلم	۵۰/۱	۴۱/۹	۰	۱۰۰	۵۵/۶	۳۹/۴	۰	۴۲/۱	۴۱/۹	۰	۰
مقطع تحصیلی	۲۰/۰	۲۰/۴	۰	$P < 0/01^*$	۱۸/۵	۲۰/۰	$N.S^{**}$	۲۰/۴	۱۶/۱	$N.S^{**}$	۰
کارشناس	۳۰/۰	۳۲/۹	۱۰۰	۰	۲۲/۲	۳۶/۲	۰	۳۴/۱	۳۲/۳	۰	۰
کارشناس ارشد	۰	۰/۶	۰	۰	۰	۰/۶	۰	۰/۷	۰	۰	۰

	۱۲	۸/۵	۰	۱۰/۹	۰	۰	۹/۲	۹/۴	۰	افسران ارشد	
نوع درجه	۷۶	۶۱/۲	۰	۶۸/۱	۳/۳	۰	۶۳/۰	۶۵/۸	۳۳/۳	افسران میانی	$P < .001^*$
	۱۲	۳۰/۳	۰	۲۱	۶۰/۷	۰	۲۷/۸	۲۴/۸	۶۶/۷	افسر جزء	N.S**
نوع شغل	۵۰	۷۰/۱	۰	۶۷/۴	۶۰/۹	۱۰۰	۱۰۰	۶۶/۸	۸۰/۰	عملیاتی	$P < .005^*$
	۱۰	۱۰/۴	۰	۸/۷	۲۱/۷	۰	۰	۱۴/۵	۲۰/۰	ستادی	N.S**
	۱۳/۳	۸/۴	۰	۲۴/۹	۱۷/۴	۰	۰	۱۸/۷	۰	سایر	
نوع گواهینامه	۶۱/۰	۶۷	۰	۰	۸۵/۲	۰	۰	۷۲/۱	۹۰	پایه دو	$P < .029^*$
	۲۵/۷	۱۷	۰	۰	۷/۴	۰	۱۰۰	۱۰/۳	۱۰	پایه یک	$P < .029^*$
	۱۳/۳	۱۶	۰	۰	۷/۴	۰	۰	۱۷/۶	۰	سایر	

* مربوط به آزمون کروسکال والیس است. N.S** (Non Significant): رابطه معنی دار نیست.

جدول ۳: نیازهای آموزشی نیروی پلیس به ترتیب اهمیت

ردیف	نیازهای آموزشی نیروی پلیس
۱	به روز بودن اطلاعات علمی
۲	کامپیوتر و زبان برای تحلیل سوانح ترافیکی
۳	دوره‌های کارشناسی مستمر تصادفات (درون شهری - برون شهری)
۴	کمک‌های اولیه (امداد و نجات)
۵	دوره های تخصصی پلیس
۶	دوره‌های فنی، مکانیک خودرو و سیستم‌های جدید (دستگاه زاویه شیب - سرعت سنج - فرمول‌های سرعت - دوربین مدار بسته و ..)
۷	تفسیر قوانین و مقررات راه‌ها
۸	قوانین حقوقی جدید تصادفات
۹	دوره های حقوقی و قوانین قضایی و کیفری
۱۰	آمادگی دفاعی و رزمی
۱۱	انواع صحنه تصادف (جرحی - فوتی)
۱۲	بهره‌گیری از تجربیات دیگران
۱۳	دوره‌های آموزشی در حیطه روانشناختی
۱۴	دوره‌های آموزشی عقیدتی و سیاسی

بحث و نتیجه‌گیری

نشان داد. نگرش خوب در بین مشاغل عملیاتی تفاوت معنی‌داری با انواع دیگر مشاغل داشت. در بین افرادی که انواع گواهینامه را داشتند، در گواهینامه پایه یک افراد با آگاهی خوب و نگرش متوسط تفاوت معنی‌داری با سایر انواع گواهینامه داشتند بالاترین اولویت در نیازهای آموزشی افراد، ارتقا و به روز بودن اطلاعات علمی بود. در سابقه و ادبیات مرتبط با موضوع تحقیق، اطلاعاتی با هدف تعیین شده حاضر در جستجو یافت نشد ولی در مطالعات جامعه‌نگری که برای پیشگیری از سوانح ترافیکی انجام شده به شکلی غیرمستقیم

یافته‌ها نشان داد که افراد مورد بررسی در مطالعه ما در سطوح تحصیلی دیپلم دارای آگاهی، نگرش و عملکرد متوسطی بودند. آگاهی خوب در سطوح تحصیلی کارشناسی تفاوت معنی‌داری نسبت به سایر سطوح تحصیلی نشان داد. در سطح تحصیلی کارشناسی ارشد، پایین‌ترین میزان در سه حیطه آگاهی، نگرش و عملکرد نسبت به سایر سطوح تحصیلی مشاهده شد. در بین افسران میانی، میزان آگاهی خوب تفاوت معنی‌داری را با سایر رده‌ها نشان داد. میزان نگرش تفاوتی نداشت و میزان عملکرد تفاوت معنی‌داری را با سایر رده‌ها

جایگاه پلیس در جامعه، افزایش صحیح و کارآمد حمل و نقل عمومی و حضور سریع اورژانس در محل حادثه و نقش کنترلی پلیس بر رانندگان بجای نقش نظارتی، اشاره شده است (۱۶-۱۴). درباره عوامل بازدارنده سازمانی، واحدهای پژوهش در این مطالعه (گروه پلیس) برحسب اولویت‌های خویش به وجود مشکلات معیشتی و رفاهی، سختی کار، حمایت ناکافی مسئولین و ضابطین از پلیس، انگیزه‌کاری ضعیف، امکانات و تجهیزات فرسوده پلیس، فقدان آموزش‌های مداوم مورد نیاز و این قبیل اشاره نمودند. در عوامل بازدارنده برون‌سازمانی نیز افزایش بیش از حد وسایل نقلیه، رعایت نکردن قوانین توسط رانندگان، نقص فنی در چراغ‌های راهنمایی، نابسامانی ناوگان حمل و نقل عمومی، لزوم جمع‌آوری وسایل نقلیه فرسوده، لزوم افزایش مبالغ جریمه، آلودگی هوا، نبودن فرهنگ ترافیک و اطلاع‌نداشتن رانندگان از حقوق خود، مطرح شده است که توجه به این عوامل، توسط سایر سازمان‌ها و با هماهنگی راهنمایی و رانندگی در کشور، ضرورت داشته و ارتقا و بهبود وضعیت ترافیک و کاهش سوانح ناشی از آن، با توجه به یافته‌های این تحقیق جز با هماهنگی کلیه ارگان‌های دولتی و غیردولتی و داشتن برنامه استراتژیک و آموزش منسجم و هماهنگ، میسر نخواهد بود، زیرا عملاً نتایج، به‌ویژه نتایج کلی نشان می‌دهد که اغلب افراد جامعه و پلیس به کاستی‌ها واقف هستند ولی برای ازبین‌بردن عوامل بازدارنده، و برآورده نمودن نیازهای آموزشی یا کمبودهای موجود، نیاز به بسیج آموزش جمعی به چشم می‌خورد که در این راستا نیروی پلیس و کیفیت کاری آن نقشی کلیدی دارد. بر اساس یافته‌ها نیازهای آموزشی مطرح شده توسط پلیس‌های مورد بررسی نیز نشان می‌دهد که به‌ترتیب اهمیت، این گروه تمایل زیادی به ارتقا و به‌روز کردن اطلاعات علمی خود، آموزش کامپیوتر و زبان، دوره‌های کارشناسی مستمر تصادفات، کمک‌های اولیه (دوره‌های امداد و نجات)، با وجود این که ۷۲ درصد نیز آموزش دیده‌اند، دوره‌های تخصصی پلیس، دوره‌های فنی، مکانیک خودرو و سیستم‌های جدید (دستگاه زاویه شیب، سرعت‌سنج و...)، تفسیر قوانین و مقررات راه‌ها، قوانین قضایی و کیفری، آمادگی دفاعی و رزمی، انواع صحنه تصادفات،

به نقش و در پاره‌ای موارد نگرش و عملکرد پلیس اشاره شده است. در مطالعه بارجی که برای پیشگیری از سوانح ترافیکی با تأکید بر کودکان انجام شده است در قسمتی که مربوط به نقش برنامه‌ریزان و پلیس است، خاطر نشان شده که داشتن آگاهی نسبت به ایمنی محیط فیزیکی و نگرش مثبت در راستای کاهش سرعت و تعیین نقاط کور و عمل به اجرای محدودیت سرعت از وظایف و شاخص عملکردی پلیس برای کاهش سوانح ترافیکی است (۷). در مطالعه کلاری موریت که با هدف تعیین درک اهمیت پلیس و جامعه از تخلفات ترافیکی انجام شد، نگرش جامعه و پلیس نسبت به تخلفات ترافیکی در بیشتر موارد یکسان بود (۸). در مطالعه ویلسون که با هدف مقایسه اثر حذف کنترل ترافیکی پلیس در دو کشور استرالیا و نیوزلند انجام و در کمیسیون سلطنتی نتایج آن ارایه شده، گزارش شد که بر اساس نگرش پلیس، راکبان وسایل نقلیه موتوری (۳۶ درصد از افراد جامعه) با عملکرد پلیس در کنترل ترافیک مخالف یا بی‌تفاوت بودند. این نگرش در افراد جامعه ۱۰ درصد بود (۹). مطالعات در سایر کشورها نشان داد که عملکرد خشن پلیس در اجرای قوانین منجر به نگرش منفی و عملکرد ضعیف در اجرای قوانین شده است (۱۰-۱۲). در برنامه پیشگیری از سوانح ترافیکی در ویتنام که به کمک سازمان بهداشت جهانی در سال ۲۰۰۱ به اجرا درآمده است نیاز به آموزش پلیس نیز به عنوان یک استراتژی در کاهش سوانح ترافیکی مطرح شده است (۱۳). از طرفی یافته‌های کلی به دست آمده در خصوص عوامل تسهیل‌کننده و بازدارنده در خصوص سوانح ترافیکی که هر دو به دو زیر گروه سازمانی و برون‌سازمانی تقسیم شده‌اند، بیانگر آن است که برخی عوامل تسهیل‌کننده از دیدگاه افراد پلیس مورد بررسی، به ترتیب اولویت تعیین شده توسط خود آنها عبارت بودند از: تأمین امکانات و تجهیزات مانند ابزار کنترل الکترونیکی، ارتقای وضعیت رفاهی و معیشتی پلیس، حمایت مسوولین از رده‌های پایین شغلی، برگزاری کلاس‌های آموزشی، ارتقای امنیت شغلی، تشویق مادی و معنوی، انضباط کاری و مشخص بودن وظایف شغلی. از عوامل برون‌سازمانی نیز به فرهنگ‌سازی ترافیک از طریق رسانه‌ها (که رانندگان نیز برای این امر اهمیت زیادی قایل شده بودند)، ارتقای اقتدار و

راستای کاهش خطرات مربوط به عوامل انسانی، تجهیزاتی و محیطی از ضروریات موفقیت در این زمینه به نظر می‌رسد.

تشکر و قدردانی: نویسندگان از پرسنل محترم واحدهای طرح و برنامه و فن‌آوری اطلاعات معاونت راهنمایی و رانندگی بابت هماهنگی‌های به‌عمل آمده قدردانی می‌نمایند. این مقاله نتیجه یک پروژه تحقیقاتی است که توسط مرکز تحقیقات راهور و دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی حمایت مالی شده‌است که بدین‌وسیله از ایشان سپاسگزاری می‌شود.

دوره‌های آموزشی در حیطه روان‌شناختی و عقیدتی و سیاستی نشان داده‌اند. متأسفانه در این زمینه مطالعه مشابهی برای مقایسه نتایج این تحقیق با سایر مطالعات پیدا نشد.

نتیجه‌گیری کلی این تحقیق نشان داد که پلیس راهنمایی و رانندگی نیاز به آموزش، تغییر نگرش و ارتقای عملکرد به‌ویژه در بین افسران ارشد و سطوح تحصیلی کارشناسی‌ارشد و بالاتر دارد. برنامه آموزشی مناسب و تداوم آن یک کلید اصلی برای کاهش سوانح ترافیکی است. در ضمن، همکاری کلیه ارگان‌ها و دستگاه‌های ذیربط با اداره راهنمایی و رانندگی در

منابع

1. Peden M, Scurifield R, Sleet D, Mohan D, Hyder A A, Jarawane, Mathers C. (eds) World Report on Road Traffic Injury Prevention. Geneva; World Health Organization. 2004.
2. Margie P, Richard S, David S, etal. World Report on Road Traffic Injury Prevention. Genova; World Health Organization, 2004.
3. Akbari M, Naghavi M, Soori H. Epidemiology of Deaths from Injuries in the Islamic Republic of Iran. Eastern Mediatr Health J 2006 12(3_4): 50_ 58
4. Naghavi M. Death Feature in 23 Provinces of Iran. Undersecretary of Health. Tehran; Ministry of Health and Medical Education, 2003. [Text in Persian].
5. Smith CM, Maurer A. Community Health Nursing. 2nd Ed. Philadelphia; WB Saunder Co, 2000.
6. Meddings D. Road Traffic Injury prevention training manual. [Serial Online] December 2009: [24 Screens]. Available from: URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/activities/training_manuals/en/index.html
7. Barge Ytteatad The Harstad Injury Prevention Study. A Decade of Community- Based Traffic Injury Prevention With Emphasis on Children. Postal Dissemination of Local Injury Data can be Effective. International Journal of Circumpolar Health 2003; 62: 61_74.
8. Claire Corbett and Francessimon. Police and Public Perception of the Seriousness of Traffic Offences. The British Journal of Criminology 1991; 31:153_164.
9. Willsson PR, Chappell D. The Effect of Police Withdrawal from Traffic Control: A Comparative Study. The Journal of Criminal Law, Criminoloot and police Sctenon 1971; 61:567.
10. Mc Cartt, Hellinga Laurie A, Wells Joann K. Effect of a College Community Campaign on Drinking and Driving With a Strong Enforcement Component. Traffic Injury Prevention 2009; 10: 141.
11. Meddings D R, Knox L M, Maddaleno M. World Health Organization and Global Network of Injury Experts. Injury Prevention and Control curriculum. Road traffic injuries. Lesson 9. Geneva, World Health Organization 2004.
12. Yahiam A† Khaldi MBBS, ABFM. Attitude and Practice Towards Road Traffic Regulations Among Students of Health Sciences College in ASEER region. Journal of Family & Community Medicine 2000; 13:3.
13. Nhu V Ha, Hieu Q Vu, Tuan V Le. Rapid Health Assessment in Emergencies: Vietnam Experience. 2009; 40 (Suppl 1): 23_ 30.
14. Khorasani Zavaieh D, Mohammadi R, Khanekhe HR, Laflamme L, Bikmoradi A, Haglund BJ. The Tequirements and Challenges in Preventing of Road Traffic Injury in Iran. A Qualitative Study. BMC Public Health 2009; 23:468.
15. World Health Organization. Global Status Report on Road Safety: Time for Fction. Geneva; World Health Organization, 2009.
16. Goss CW, Van Bramer LD, Gliner JA, Porter TR, Roberts LG, Diguisseppi C. Increased Police Patrols for Preventing Alcohol- Impaired Driving. Cochran Database Syst Rev 2008; 4:Cd5242. Review

Survey the Knowledge, Attitude and Practice (KAP) and Educational Needs Assessment of Road Traffic Injuries among Traffic Police Officers

* Mahfoozpour S.(Ph D)¹- Soori H.(Ph D)¹- Ainy E.(MSc)¹- Rahmani N.(BS)²- Amiri Z.(Ph D)¹- Amirshakari G.(BS)¹- Ashrafi A.(MD)¹

*Corresponding Address: Safety Promotion and Injury Prevention Research Center, Shahid Beheshti University of Medical Sciences, Tehran, IRAN

E-mail: hsoori@yahoo.com

Received: 3/Feb/2010 Accepted: 25 Apr/2010

Abstract

Introduction: Road traffic injuries are a leading cause of death and disability worldwide. Determining knowledge, attitude and practice among traffic police about road traffic injuries, can improve the desired outcomes.

Objective: Determination of KAP and educational needs assessment regarding road traffic injuries among traffic police officers.

Materials and Methods: A descriptive study was conducted among 185 traffic police who was randomly selected from all traffic police officers list in 2008. Data was collected by using structural questionnaire (questionnaire was validated by content validity and reliability was determined by test re test $r=0.8$), after a formal consent by trained experts. Educational need assessment was determined by one open question. Scores was categorized due to statistical quartiles of the subject.

Results: Mean \pm SD of age, was 33.4 ± 6.8 years. There was a significant deference about good knowledge between bachelor officers and other levels of education ($p<0.01$). There was lowest rate about knowledge (0.6%) attitude (0.6 %) and Practice (0.7 %) in Ms Level in comparison with other levels. The rate of good knowledge 63% and good practice 76% was significantly difference among middle level officers ($p<0.001$). There was significantly difference about good attitude between operational occupations with other occupations ($p<0.005$). High priority albcated to improvement of scientific information about educational need assessment at the level of world.

Conclusion: The findings showed; the traffic polices need to planning for improvement traffic injuries education especially in senior officers, MS and upper degree of officers. Suitable educational planning and its continuity is a key issue to reduction of traffic injuries reduction.

Key words: Accidents Traffic / Knowledge, Attitude, Practice/ Police

Journal of Guilan University of Medical Sciences, No: 75, Pages: 11-17