

چگونه خطر مرگ و میر و آسیب از حوادث مربوط به خودروهای پلیس را کاهش می دهیم؟

یورگن لوندالو^۱، کریستر فیلیپسون^۲، ریک سار^۳

ترجمه: آرمین زمانی^۴

از صفحه ۱۱۹ تا ۱۳۲

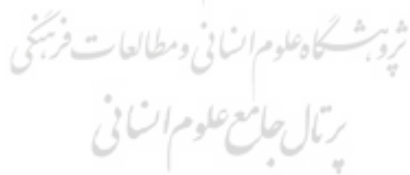
تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۵/۳۰؛ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۸/۱۲

چکیده

هدف این مقاله شناسایی خطرهای مربوط به ماشین‌های پلیس، بررسی علل تصادفات پلیس در سوئد و درک بهتر در مورد پیشگیری از آسیب در زمینه پلیس سوئد است. یادآوری می‌شود که طی چند سال گذشته، آموزش ترافیک جاده‌های پلیس بیشتر سازمان یافته است و شامل رانندگی و خدمات درمانی اضطراری است؛ با این حال، ما خواستار آموزش جامع رانندگی در آموزش پلیس و همچنین ایجاد روش‌های دقیق برای جمع‌آوری و پردازش اطلاعات مربوط به حوادث ترافیکی هستیم.

واژگان کلیدی

حوادث رانندگی پلیس مرگبار، آموزش برای رانندگان حوادث ترافیکی پلیس، روال، ماتریکس هادون، سوئد



شورای پژوهش‌های علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

۱. گروه جراحی و علوم عملی جراحی، دانشگاه اومئا سوئد (نویسنده مسئول). رایانامه: Jorgen.Lundalv@surgery.umu.se

۲. افسر پلیس بخش واسترا گاتالند سوئد.

۳. دانشکده بازرگانی، دانشگاه استرالیای جنوبی آدلاید، استرالیا.

۴. کارشناسی ارشد زبان و ادبیات انگلیسی، دانشگاه شهید بهشتی. رایانامه: Armin.Zamany@yahoo.com

۱. مقدمه

آسیب و صدمات ناشی از شلوغی خیابانها یکی از بزرگترین مشکلات سلامت عمومی ما است. (بیورنستیگ، ۱۹۹۸؛ لویک و ترولز، ۲۰۰۴). این مشکل اکنون به موضوع جهانی تبدیل شده است. بنابراین از چندین دیدگاه تحقیقاتی مختلف در سطح بین‌المللی مورد توجه قرار گرفته است (پدن و همکاران، ۲۰۰۴؛ یارنل، ۲۰۰۷). به طور خاص، آسیبهای گردن و پیامدهای آن یکی از مشکلات جدی در ارتباط با حوادث ترافیکی است. همان طور که در مطالعه‌ای بین‌المللی اختلالات مربوط به حرکت شلاقی گردن توسط دانشمندان سوئدی ده‌ها سال پیش توصیف شده است (نیگرن، مگنسون و گرانت، ۲۰۰۰).

در پاییز سال ۱۹۹۷، سوئد سیاستی به نام "دیدگاه صفر"، را توسعه داد که هدف آن کاهش تعداد افراد کشته و زخمی در حوادث ترافیکی بود (تینگوال، ۱۹۹۸؛ تینگوال و هاوورت، ۱۹۹۹). هدف نهایی این دیدگاه کاهش تلفات ترافیکی مرگبار به صفر بود. مشاوران سیاسی پلیس نیز این دیدگاه را اتخاذ کرده‌اند و قصد دارند تعداد تصادفات خودروی پلیس را کاهش دهند (ریکسوپلیستیرلسن، ۲۰۰۶). همراه این سیاست، سیاست ایمنی بین‌المللی پلیس توسط هیئت پلیس ملی نظارت می‌شود. این سیاست شامل رفتار رانندگی و مدیریت خودرو می‌شود. این سیاست بر اساس این فرض است که همواره نیاز دانش و کنترل بر تعیین قوانینی است که از آسیب‌ها پیشگیری می‌کند. خوشبختانه کمکهای آموزشی برای رانندگان پلیس در برخی از کشورهای اروپایی تکامل یافته است (کریستینسون و گرانهگ، ۲۰۰۴؛ کوین، ۲۰۰۳؛ لوندالو، ۲۰۰۶؛ لوندالو و فیلیپسون، ۲۰۰۶؛ رودکرافت، ۲۰۰۳؛ شارپ، ۱۹۹۷؛ استافورد، اورون-گیلاد، سالما، دلوسانتوس و هانکوک، ۲۰۰۴) و در سالیان اخیر تعداد تصادفات مرگبار مربوط به خودروهای پلیس کاهش یافته است. در مقابل این آمار، محقق بریتانیایی، داکینگ، باک، گریس و ددی (۲۰۰۷) مشاهده کرد که اطلاعات در دسترس مربوط به تصادفات خیابانی معمولاً بر تعقیب و گریز پلیس متمرکز است (ص ۲). آنها دریافتند که تنها ۵۰ درصد راننده‌ها به شکل عالی آموزش دیده‌اند. آنها نتیجه‌گیری کردند گزارش بررسیها در مورد رانندگی پلیس، کلاً اطلاعات ضعیفی را ارائه می‌کرد (داکینگ و همکاران، ۲۰۰۷).

۲. هدف پژوهش

واسترا گوتالند^۱ دومین بخش بزرگ کشور سوئد است و ۱۸ درصد جمعیت سوئد در آن زندگی

می‌کنند. این بخش، ۴۹ شهرداری دارد که مجموعاً ۱,۵ میلیون شهروند دارند. در سال ۲۰۰۵ این بخش، ۲۸۰۰ افسر پلیس داشت که ۸۶۲ نفر آنها غیرنظامی بودند. این رقم ۱۵ درصد افسرهای پلیس سوئد را تشکیل می‌دهد. در سال ۲۰۰۵، نیروی پلیس سوئد شامل حدود ۱۸,۵۰۰ افسر پلیس واجد شرایط بود. در سال ۲۰۰۷ در مجموع ۵۶۵ وسیله نقلیه توسط پلیس واسترا گوتالند مورد استفاده قرار گرفت؛ این به معنی ۱۰٪ از تمام وسایل نقلیه پلیس در سوئد است. از این ۵۶۵ وسیله نقلیه، ۲۴۵ وسیله نقلیه پلیس و ۳۲۰ دستگاه خودرو غیرنظامی بود. در همان سال، وسایل نقلیه پلیس در مجموع ۱,۳۱۰,۶۵۰ مایل سفر کردند. هر افسر پلیس باید برای خودرو آموزش ببیند. هر افسر هر سه سال یک بار آموزش بیشتری را می‌بیند که هزینه ناچیز آن ۳۰۰ کرون برای هر نفر است. هزینه آموزشهای رانندگی متفاوت است؛ به عنوان مثال کل هزینه آموزش رانندگی روی یخ بین سالهای ۱۹۹۹ و ۲۰۰۴، ۹۰۰,۰۰۰ کرون بود. در همان دوره زمانی، ۴۵۰ افسر پلیس برای خدمات اورژانسی آموزش دیدند- آموزشی اجباری که تنها یک بار انجام می‌شد- که هزینه آن برای هر نفر ۱۵۰۰۰ کرون بود که جمع آن ۶,۷۵۰,۰۰۰ کرون شد.

۳. ساختار نظری

در مطالعه درباره تصادفات پلیس در نیروی پلیس سوئد، سه سؤال زیر مورد بررسی قرار می‌گیرد:

۱. احتمال اینکه خودرو پلیس در تصادفی درگیر باشد، چیست؟

۲. دلایل تصادفات خودرو پلیس چیست؟

۳. چطور می‌توان احتمال مرگ و جراحات را در تصادفات رانندگی کاهش داد؟

اولین سؤال، که به رانندگی خودرو مربوط می‌شود، خطرهای مربوط به ۵۵۰۰ خودروی فعالی را بررسی می‌کند که در طول روز مورد استفاده قرار می‌گیرد. محاسبات احتمالی در تعیین خطر مفید است؛ اما کافی نیست. نظریه "بهره زمان" را نیز باید در نظر گرفت. پیش‌بینی‌های سود زمان سه فرمول زیر را به کار می‌بندد:

فرمول ۱ سرعت = فاصله / زمان

فرمول ۲ فاصله = سرعت × زمان

فرمول ۳ زمان = فاصله / سرعت

این فرمولها بهره زمانی را اندازه‌گیری می‌کند که می‌توان از رانندگی فوری به دست آورد.

جدول (۱) ارتباط بین این سه عامل را نشان می‌دهد.

جدول (۱): بهره زمانی به دست آمده از رانندگی فوری. ارتباط بین زمان، فاصله و سرعت

| فاصله (کیلومتر) | سرعت (کیلومتر بر ساعت) | زمان (دقیقه) |
|-----------------|------------------------|--------------|
| ۳۰ | ۹۰ | ۲۰ |
| ۳۰ | ۱۱۰ | ۱۶ |
| ۳۰ | ۱۳۰ | ۱۴ |
| ۴۰ | ۹۰ | ۲۷ |
| ۴۰ | ۱۱۰ | ۲۲ |
| ۴۰ | ۱۳۰ | ۱۸ |
| ۵۰ | ۹۰ | ۳۳ |
| ۵۰ | ۱۱۰ | ۲۷ |
| ۵۰ | ۱۳۰ | ۲۳ |

به عنوان مثال، اگر یک وسیله نقلیه پلیس در یک مأموریت اضطراری به طور کلی ۳۰ کیلومتر فاصله داشته باشد و میانگین سرعت او ۹۰ کیلومتر بر ساعت باشد، رسیدن به مقصد ۲۰ دقیقه طول خواهد کشید. اگر خودرو سرعت خود را به ۱۳۰ کیلومتر بر ساعت افزایش دهد، مسیر را در ۱۴ دقیقه طی می‌کند و بهره کلی زمانی او تنها ۶ دقیقه خواهد بود و خطرهای احتمالی بیشتر است (بودن، ۲۰۰۴). بودن علیه سرعت هشدار می‌دهد. تجربه راننده، جریان ترافیک، محیط زیست راه تمام اجزای مهم در ایمنی ترافیک را تشکیل می‌دهد. مطالعه‌ای امریکایی نشان داده است که بهره زمانی برای هر وسیله نقلیه اضطراری که از چراغ و آژیر در سرعت زیاد استفاده می‌کند، ناچیز است. میانگین بهره زمانی در هر تحقیق تنها ۴۳/۵ ثانیه بود (هانت و همکاران، ۱۹۹۵). همه فعالیتهای مداخله‌ای پلیس به اندازه یکسان به خودرو نیاز ندارد. پلیس واسترا گوتالند فعالیتهای مداخله‌ای را به این شکل تعریف می‌کند: "تمام مداخلاتی که وقایع اضطراری باعث آنها می‌شود که واحدهای گشت به آنها اعزام می‌شود، یا وقایعی که توسط پلیس گشت به مرفوک گزارش داده می‌شود" (پلیس واسترا گوتالند ۲۰۰۷). بنابراین خودروهای پلیس در سوئد در چهار سطح اولویت متفاوت قرار دارند: اولویت ۱: مورد اضطراری؛ باید فوراً مداخله انجام گیرد. اولویت ۲: نیاز مبرم به مداخله پلیس، مداخله باید در اسرع وقت صورت گیرد. اولویت ۳: مداخله به تعویق می‌افتد. اولویت ۴: مداخله نیاز نیست.

۴. تحقیق و بررسی

تحقیق و بررسی ما پنج سؤال خاص را مطرح کرد:

۱. چند حادثه مربوط با کار درباره خودرو پلیس در سالهای ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۷ در واسترا گوتالند گزارش شده است؟
۲. چند تصادف مربوط با کار در زمینه برخورد خودروی پلیس با خودروهای دیگر در سالهای ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۷ در واسترا گوتالند گزارش شده است؟
۳. از تمام حوادث مربوط با کار گزارش شده از خودروهای پلیس واسترا گوتالند در سالهای ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۷، چند مورد هنگام مأموریت اضطراری رخ داد؟ چند مورد هنگام رانندگی عادی رخ داد؟ چند مورد هنگام آموزش رانندگی پلیس؟
۴. چند راننده پلیس و سرنشین آنها در حوادث رانندگی پلیس واسترا گوتالند در سالهای ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۷ کشته یا مجروح شده‌اند؟
۵. در تحقیق و بررسی حوادث رانندگی خودروهای پلیس در سالهای ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۷، چه عواملی را می‌توان شناسایی کرد که به سؤالات ۱ تا ۴ مربوط است؟

۵. روش و مطلب

تحقیق بر اساس داده‌های پلیس، بازبینی تحقیقات گذشته و دانش و درک خود از کار بود. در فوریه سال ۱۹۹۸، گزارش اختصاصی از جراحات و تصادفات مربوط به خودروهای پلیس به مسئولان پلیس واسترا گوتالند ارائه شد. این بانک اطلاعاتی (سؤالاتی درباره تصادفات خودروهای پلیس) در پلیس سوئد منحصر به فرد است. تحقیق ما تمام اطلاعات جراحات ثبت شده در این بانک را از فوریه سال ۱۹۹۸ تا ۳۱ دسامبر سال ۲۰۰۷ پوشش داد که شامل ۲۰۹۰ مورد تصادف گزارش شده بود. پاسخ سؤالات مربوط به جراحات در این بانک اطلاعاتی ثبت شده است. این پاسخها پایه تحلیلها و راهکارهای پیشنهادی آینده عمل خواهد بود. تا فوریه سال ۲۰۰۸، ۲۵۰۰ مورد از تصادفات خودرویی پلیس در این بانک اطلاعاتی وارد شده است. نگهداری متناسب از مدارک برای تحقیق ضروری است و مدارک متناسب به تعداد متناسب گزارشها بستگی دارد. پین (۱۹۹۷) روالهای پیگیری پلیس را در ارتباط با تصادفات و حوادث مربوط به خودروهای پلیس بررسی کرد. تحقیق پین آشکار ساخت که افسرهای پلیس احتمالاً تقیب و گریز خود را در آن سال با ضریب ۱۴/۵ به نادرستی گزارش کرده‌اند. پیامدهای چنین ضریب گزارش‌دهی ضعیفی در تحقیق پلیس درباره تصادفها، جراحات و مرگ و میر واضح است.

۶. مبانی نظری

تحقیقات بین‌المللی زیادی، خطرهای مربوط به تعقیب و گریز پلیس را مورد بررسی قرار داده است (الپرت، ۱۹۹۸؛ الپرت و دانهم، ۱۹۹۰؛ بکتر، میز و گیور، ۱۹۹۹؛ بست و ایوز، ۲۰۰۴؛ بروئر و مگرت، ۱۹۹۰؛ بروملی، ۲۰۰۰؛ کرو و هارت، ۱۹۹۹؛ کمیته عدالت کیفری، ۱۹۹۸؛ کروندال، چپمن، فرانس، آندروود و فلیس، ۲۰۰۵؛ کروندال، چپمن، فلیس و آندروود، ۲۰۰۳؛ الیسون، ۲۰۰۴؛ هیکس، ۲۰۰۳، ۲۰۰۶؛ هافمن و مازرول، ۲۰۰۵؛ لیند، ۱۹۹۸؛ مو و توماسون، ۲۰۰۰؛ ولز و فالكون، ۱۹۹۷؛ ویلسون و کولول، ۲۰۰۰). مطالعات مربوط به تنش و عوامل تنشزا در ارتباط با آموزش از جمله رانندگی پلیس در نظر گرفته شده است (اندرسون، لیتزنیگر و پلکاس، ۲۰۰۲؛ برک و میکلسن، ۲۰۰۵؛ لیبرمن و همکاران ۲۰۰۲؛ موراش، کواک و هارف ۲۰۰۶؛ تیلور و دورن، ۲۰۰۵). دیگر مطالعات، خطرهای مربوط به مأموریت اضطراری در ارتباط با خودروی پلیس را تحت بررسی قرار داده است (فاسر، ۱۹۸۶؛ فرویلند، ۱۹۸۳؛ کارتونن، ۲۰۰۳؛ مک‌دونالد و آلپرت، ۱۹۹۸؛ مک‌گرات، ۱۹۹۱؛ اولسن، سوما و ویگن، ۲۰۰۰؛ ریستولینن، ۲۰۰۳). مطالعات دیگری نیز هست که به بررسی و تحلیل حوادث خودروی پلیس تمرکز دارد (بست، ۲۰۰۲؛ پین و فنسک، ۱۹۹۶، ۱۹۹۷).

تجهیزات ضعیف نیز یک عامل خطر است. پس از یک تصادف مرگبار که به مرگ یک افسر در سال ۲۰۰۱ منجر شد، دو آزمایش تصادف توسط مؤسسه تحقیقات راه و ترابری ملی سوئد برای بررسی توان تجهیزات و کمربندهای افسران پلیس انجام شد (گرنبرگ، ۲۰۰۱؛ وینال و اندرسون، ۲۰۰۵). این آزمایش نشان داد که کمربند تجهیزات افسر، که به دور کمر او بسته شده است، احتمال خطر را در حوادث افزایش می‌دهد. محققان بیان کردند:

در کل آشکار است که صرفاً از نظر جسمی، قطر کمربند باعث حرکت کمربند از قسمت صحیح از کمر می‌شود که در نتیجه خطر آشکار جراحی از سوی کمربند ایمنی می‌شود. در حال حاضر، قفل کمربند ایمنی نمی‌تواند آزاد کردن کمربند را ایجاد کند. (وینال و اندرسون، ۲۰۰۵، ص ۵)

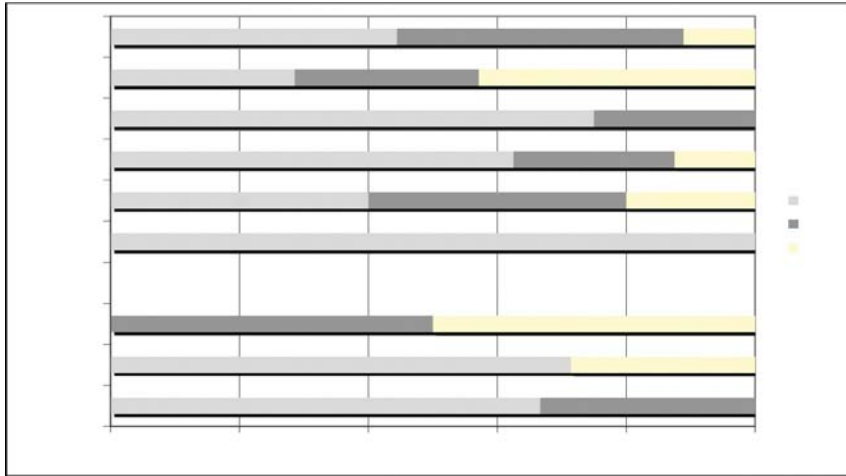
محقق انگلیسی لیزا دورن (واحد تحقیقات رانندگی دانشگاه کرنفیلد) تعدادی از مطالعات در مورد خطرهای احتمالی پلیس بر اساس رانندگی پلیس انجام داده است (دورن، ۲۰۰۳، ۲۰۰۴، ۲۰۰۵؛ دورن و براون، ۲۰۰۳؛ گاندولفی و دورن، ۲۰۰۳). در تحقیق خود در سال ۲۰۰۵ با بارکر، مهارتهای رانندگی حرفه‌ای افسران پلیس با یک گروه آزمایشی مقایسه شد که آموزش خاص رانندگی پلیس را نداشتند. نتیجه این بود که مهارت گروه پلیس بیش از مهارتهای گروه آزمایشی بود. نویسندگان به این نتیجه رسیدند که:

رانندگان پلیس در مقایسه با رانندگان آموزش دیده غیر پلیسی به طور قابل توجهی کمتر از تقاطع مرکزی جاده ها در مکانهای ناامن عبور می کردند و سرعتشان را در نزدیک شدن به عابران پیاده در کنار جاده به میزان بیشتری کاهش دادند. رانندگان پلیس در مقایسه با رانندگان آموزش دیده غیر پلیسی در جاده های شهری و چراغهای راهنمایی از خطوط میانی بیشتر استفاده می کردند (دورن و بارکر، ۲۰۰۵، ص ۶۳).

۷. نتایج

بین سالهای ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۷، ۲۴۲۰ مورد تصادف رانندگی وجود داشت که به خودروهای پلیس مربوط می‌شد. تعداد کل جراحات جدی ۱۸ بود و تعداد کل جراحات جزئی ۹۱ بود. تعداد کل جراحات بر اثر برخورد با خودروهای دیگر ۸۳ بود که یک مورد از آنها به مرگ منجر شده بود. از تاریخ ۱ ژانویه ۱۹۹۸ تا ۳۱ دسامبر سال ۲۰۰۷، مجموع ۳۹ جراحات رخ داد (حوادث مربوط به خودرو) که این رقم به رانندگی برای خدمات اضطراری، رانندگی معمولی پلیس و آموزشهای رانندگی پلیس مربوط می‌شد. رانندگی برای خدمات اضطراری مأموریت‌های مختلفی وجود دارد؛ از جمله رسیدگی به وضعیت جاده‌ها، تعقیب و گریز و... . سازمان پلیس در سوئد باید، طبق قانون، تصادفات مربوط به خودروهای پلیس را به سازمان محیط کار گزارش کند؛ با این حال، تنها چند مورد از این گزارشها ارائه شده است. سازمان محیط کار بر خطر سلامتی و تصادفات مربوط به محیط کار در سوئد نظارت دارد. این میزان کم گزارش می‌تواند ناشی از نادیده گرفتن دستورالعمل و نبود روال کاری در سازمان پلیس باشد.

از آمار یک سال می‌توان مقایسه خوبی را به دست آورد. در سال ۲۰۰۵ در بخش واسترا گوتالند مجموع مایل طی شده تمام خودروهای پلیس ۱,۳۱۰,۵۶۰ مایل بود. در همان سال ۲۷۶ مورد تصادف مربوط به خودروهای پلیس صورت گرفت. ۲۰ مورد جراحات جسمی از این تصادفها گزارش شد. شکل (۱) گزارشهای مربوط به خودروهای پلیس را نشان می‌دهد که از سال ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۷ در تصادفات تک خودرویی دخیل بود.



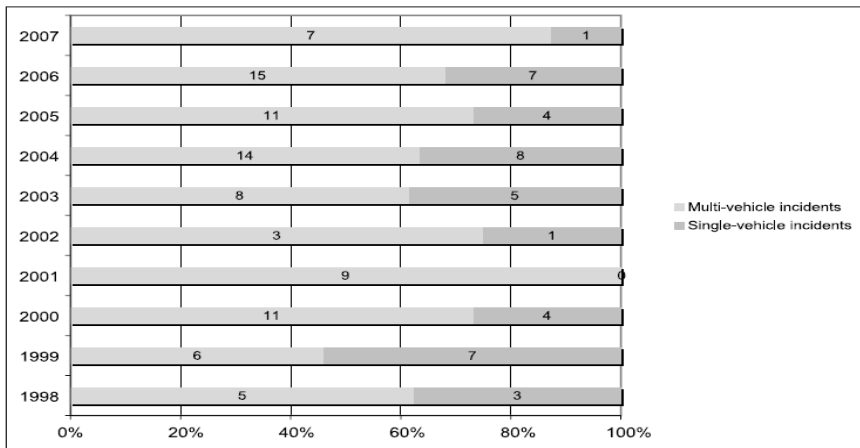
شکل (۱): گزارشهای مربوط به خودروهای پلیس در تصادفات تک خودرویی از سال ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۷؛ رنگ خاکستری روشن: رانندگی اضطراری؛ رنگ خاکستری تیره: رانندگی معمولی رنگ زرد: آموزش رانندگی (n=۳۹)

نصف تصادفات هنگام رانندگی خدمات اضطراری، و ده مورد نیز هنگام رانندگی غیر اضطراری پلیس رخ داد. حوادث مربوط به خودروهای پلیس بخش واسترا گوتالاند از ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۷ در شکل (۲) قابل مشاهده است.

شکل (۳) حادثی را نشان می‌دهد که خودروهای پلیس درگیر تصادفات تک خودرویی و برخورد با خودروهای دیگر بودند. از سال ۱۹۹۸ تا سال ۲۰۰۶ تعداد تصادفات تک خودرویی (n=۸۲) دو برابر تصادفات خودرو پلیس با خودروهای دیگر (n=۳۹) بود؛ با این حال، تعداد تصادفات تک خودرویی در سه سال آخر تحقیق افزایش یافت؛ به عبارت دیگر نصف ۳۹ مورد از تصادفات تک خودرویی بین سالهای ۲۰۰۴ تا ۲۰۰۷ رخ داد.

در طول ۹ سال این تحقیق، تنها یک مورد تصادف وجود داشت که خودروی پلیس شخص دیگری را مجروح کرد. آمار هم‌چنین نشان داد که در طول سال ۲۰۰۶، ۲۶۱ مورد تصادف جاده‌ای در بخش واسترا گوتالاند رخ داد. شکل (۴) نشان می‌دهد که بین سالهای ۱۹۹۸ و ۲۰۰۷ مجموعاً ۴۸ افسر پلیس راننده و ۳۸ افسر پلیس سرنشین در تصادف با دیگر خودروها مجروح شدند. یکی از این جراحتهای به مرگ منجر شد. مجموعاً ۲۱ راننده و ۱۵ سرنشین در تصادفات تک خودرویی مجروح شده‌اند. در طول زمان تحقیق، موتورسیکلت‌های پلیس تنها با تصادفات تک خودرویی رو به رو بودند. چهار افسر پلیس در این تصادفات مجروح شدند. در طول ۹ سال تحقیق، ۲۶ افسر پلیس مجروح شدند که ۱۹ مورد آنها به عنوان جراحات مربوط به کار گزارش

شدند؛ با این حال تنها سه مورد از این تصادفات به سازمان محیط کار توسط اداره پلیس بخش واسترا گوتالند گزارش شده بود؛ به عبارت دیگر ۱۶ مورد از این موارد جراحت گزارش نشده بود.



شکل (۲): حوادث مربوط خودروهای پلیس بخش واسترا گوتالند بین ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۷. مقایسه بین جراحات تصادفات تک خودرویی و چند خودرویی

شکل (۵) حوادث مربوط به کار خودروهای پلیس راه هم در حوادث تک خودرویی و هم در حوادث چند خودرویی بین سالهای ۲۰۰۲ و ۲۰۰۶ نشان می‌دهد.

محیط عبور و مرور

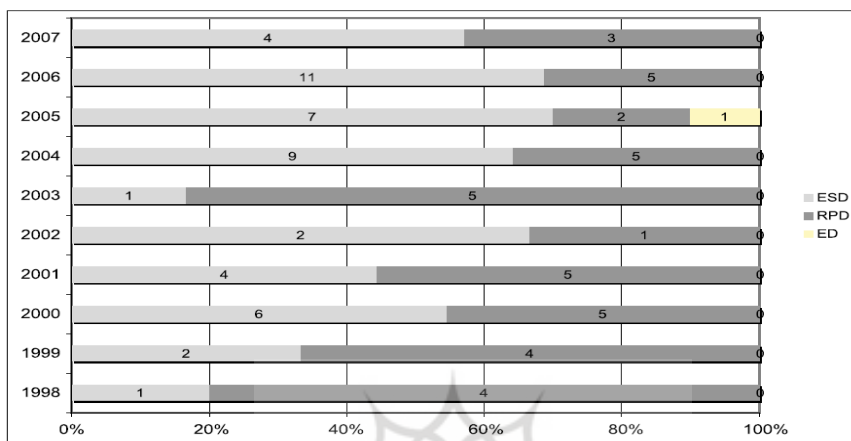
مجموعاً ۱۸ تصادف مربوط به خودروی پلیس، که در آن افسرها جراحتهای جدی داشتند، بین سالهای ۱۹۹۸ و ۲۰۰۷ رخ داد. این آمار بر اساس اطلاعات ثبت شده پلیس است و نه اطلاعات ثبت شده توسط بیمارستانها. "جراحات شدید" آن دسته از جراحاتی است که نیازمند خدمات درمانی بیمارستان است؛ مانند آسیب گردن. جراحات جزئی به چنین خدمات درمانی نیاز ندارد. بیشتر این تصادفات به عبارتی ۶۲ درصد (n=۱۲) در مناطق شهری رخ داد، در حالی که ۶ مورد در مناطق روستایی رخ داد.

تنها بین سالهای ۲۰۰۳ و ۲۰۰۷ پلیس واسترا گوتالند شروع به ثبت شدت جراحات وارد شده به افسرهای پلیس در تصادفات کرد.

دلایل

حوادثی که در آن مأموران پلیس صدمات شدید شخصی را متحمل شدند به چندین عامل مربوط می‌شود؛ از جمله رانندگی در سطح جاده لغزنده، سفر با سرعت بیش از حد در شهر و کم توجهی راننده. دلایل اصلی حوادث در مناطق روستایی رانندگی در جاده‌های لغزنده و سرعت

زیاد بود. از ۱۸ تصادفی که در آن جراحت جدی به افسر پلیس وارد شد، چهار مورد مربوط به اولویت یک بود (موارد اضطراری) در حالی که چهار مورد شامل اولویت دو می‌شد (نیاز مبرم به مداخله پلیس). مورد قابل توجه در این تصادفات این است که محیط‌های رفت و آمد برای افسرهای مورد نظر آشنا بود.



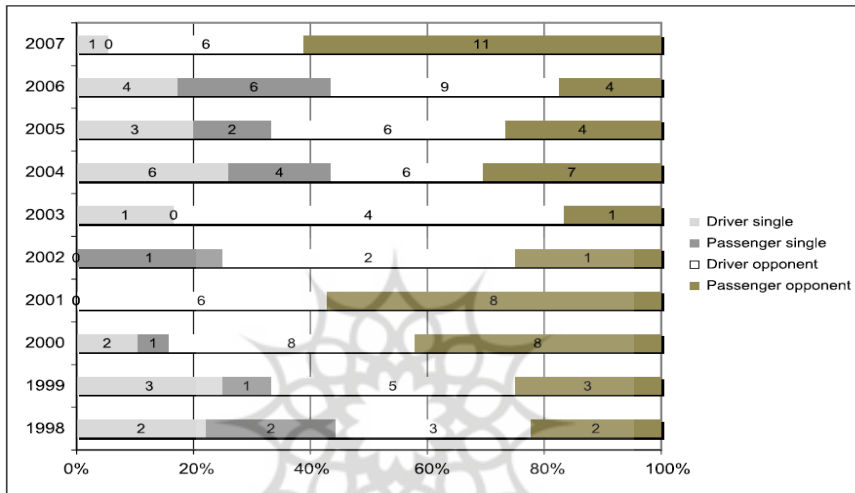
شکل (۳): موارد جراحت مربوط به برخورد خودروهای پلیس با دیگر خودروها در پلیس بخش واسترا گوتالند بین سالهای ۱۹۹۷ و ۲۰۰۷: رنگ خاکستری روشن: رانندگی اضطراری؛ رنگ خاکستری تیره: رانندگی عادی؛ رنگ زرد: آموزش رانندگی

مباحثه

یافته‌های ما نشان می‌دهد که محققان و پژوهشگرانی که در حال تلاش برای کاهش مرگ و میر و حوادث ترافیکی هستند، باید بر عوامل میزبان (انسان)، عوامل وسایل نقلیه و عوامل محیطی تمرکز کنند که قبل، در طی و پس از حادثه عمل می‌کند. ما از ماتریکس هادون (هادون، ۱۹۸۰) استفاده کرده‌ایم و آن را بر حوادث ترافیکی جاده‌ای اعمال کرده‌ایم. ویلیام هادون امریکایی که پزشک و اولین مدیر اداره ایمنی ترافیک ایالات متحده در ایالات متحده امریکا است، پیشنهاد می‌کند:

رویکردهای استاندارد بهداشت عمومی می‌تواند به تصادفات جاده‌ای اعمال شود. آنها می‌تواند به عنوان عوامل میزبان (انسان)، بردار (وسیله نقلیه) و محیط زیست (شبکه جاده‌ای) عمل کند که قبل، در طی و پس از حادثه عمل می‌کند. این رویکرد به طور موفقیت آمیز به انواع دیگر تصادفها گسترش یافته است. سه مرحله عبارتند از: (I) قبل از تصادف - جلوگیری از تصادف؛ (II) تصادف - کاهش آسیب؛ و (III) پس از تصادف - بهبود سلامت (بارنل، ۲۰۰۷، ص ۲۰۲).

هم‌چنین ضروری است که پلس بدقت منابع آموزشی و برنامه آموزشی را برای آموزش و تربیت بیشتر در نظر بگیرد. مثال مناسب برنامه آموزشی است که در سطح برنامه آموزش تیراندازی پلیس باشد. پیگیری مهارت رانندگی پلیس و آزمون مهارت رانندگی پلیس در هر پنج سال، می‌تواند امنیت و سطح سلامت افسرهای پلیس را افزایش دهد. ما معتقدیم که این مورد باید در سطح قوانین مورد تأیید مجلس اروپا درباره مهارت اصولی و آموزشهای فراتر برای رانندگی افسرهای پلیس به شماره EC/۵۹/۲۰۰۳ باشد.



شکل (۴): حوادث مرتبط با کار با وسایل نقلیه پلیس: تصادفات تک خودرویی و چند خودرویی، ۱۹۹۸-۲۰۰۷؛ رنگ خاکستری روشن: راننده تک؛ رنگ خاکستری تیره: سرنشین تک؛ رنگ سفید: راننده خودرو دیگر؛ رنگ قهوه‌ای: سرنشین خودرو دیگر

علاوه بر این، مهم است که تلاش در جهت جلوگیری از حوادث بیشتر در فعالیتهای ایمنی حمل و نقل داخلی پلیس برجسته‌تر و بیشتر باشد. به طور کلی، ارزش واکنش‌های فوری در وسایل نقلیه پلیس امروزه شایع است. اگر بهره‌زمانی حاشیه‌ای باشد، سرعت آن اهمیت کمتری را در نظر می‌گیرد.

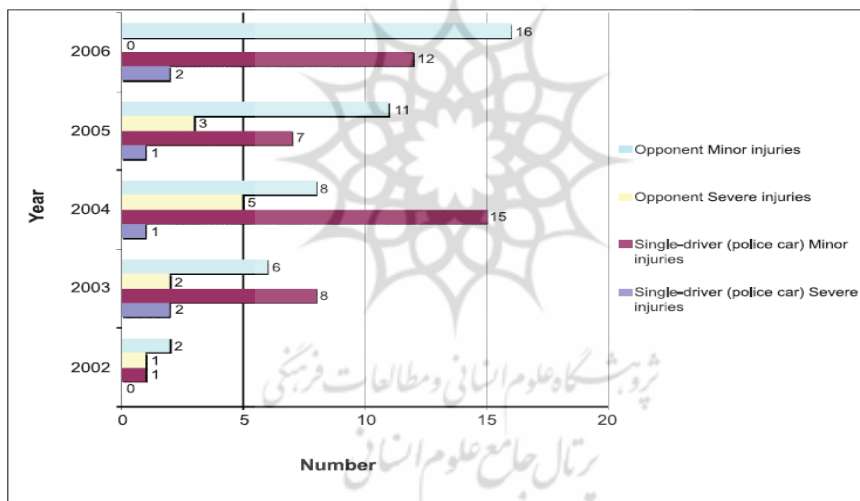
هم‌چنین در نگاه ما، پرسیدن چندین سؤال تصویر واضح و ساده‌ای از خطرهای احتمالی خودرو پلیس و راننده آن نشان می‌دهد. یک راه پیشنهادی برای افزایش آگاهی در مورد خطرها و آمادگی ذهنی برای وظایف خودروی پلیس، ایجاد یادآوری به شکل این سؤالات است:

۱. چه اتفاقی می‌تواند رخ دهد؟

۲. بدترین اتفاقی که می‌تواند رخ دهد، چیست؟

۳. احتمال آن چقدر است؟
۴. در آن زمان شما باید چه کاری را انجام دهید؟
۵. آیا می‌توانید از آن پیشگیری کنید؟
۶. می‌توان خطر آن را کاهش داد؟
۷. می‌توان احتمال وقوع آن را کاهش داد؟
۸. در صورت وقوع، می‌توان این حادثه را کنترل کرد؟

با استفاده از این سؤالات، معتقدیم که درک بهتر از خطر و پیشگیری از آن به دست می‌آید. در انتها، مجموعاً ۳۰۰ افسر پلیس در واسترا گوتالند بین سالهای ۲۰۰۸ تا ۲۰۰۹ استخدام شده‌اند. بیشتر آنها فرصت رانندگی کنار یک همکار با سابقه را نخواهند داشت. برای ایجاد خودروهای پلیس بهتر، راننده‌های تازه کار خودرو پلیس باید از همکاران باسابقه و مسن‌تر نصیحت و حمایت دریافت، و در کنار آنها رانندگی کنند.



شکل (۵): حوادث مربوط به کار خودروهای پلیس: تصادفهای تک خودرویی و چند خودرویی، بین سالهای ۲۰۰۲ و ۲۰۰۶

۸. نتیجه‌گیری

یافته‌های این مطالعه برای کسانی سودمند است که به پیشگیری و کنترل آسیب علاقه‌مند هستند. مطالعه نشان می‌دهد که بیشتر تصادفات خودروهای پلیس بین سالهای ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۷ در بخش ویسترا گوتالند را می‌توان با سرعت زیاد توجیه کرد. راننده‌های پلیس حتی با اینکه با

محیط جاده آشنا هستند در مورد محاسبه رانندگی خود و دیگران دچار اشتباه می شوند. بنابراین، آموزش بهتر برای رانندگان پلیس پیشنهاد می شود. میزان گزارش به سازمان محیط کار نیز باید بهبود یابد. این مطالعه نشان می دهد که ۱۶ مورد از صدمات و جراحات هرگز به این سازمان گزارش نشده است.

در انتها برای وجود خودروهای پلیس امن تر و بهتر، راننده های جوان باید با راننده های با تجربه همکار شوند تا از تجربه و نصیحت های آنها استفاده کنند.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



شروېشگاه علوم انساني و مطالعات فرهنگي
پرتال جامع علوم انساني



Abstracts

پژوهشگاه عالی برای انسانی و مطالعات اجتماعی
پربال جامع علوم انسانی



شروېشگاه علوم انساني و مطالعات فرهنگي
پرتال جامع علوم انساني