Journal of Health Education and Health Promotion
www.journal.ihepsa.ir
Original Article

Performance of Police-Assistant Students Compared with the Other Students in Schools of Hamadan, Concerning the Prevention of Road Traffic Injuries

Forouzan Rezapur-Shahkolai [1,2,3], Vahid Ranaei[1], Seyed Mohammad Mahdi Hazavehei [1,3], Javad Faradmal [4,5]

1. Dept. of Public Health, School of Public Health, Hamadan University of Medical Sciences, Hamadan, Iran
2. Social Determinants of Health Research Center, Hamadan University of Medical Sciences, Hamadan, Iran
3. Research Center for Health Sciences, Hamadan University of Medical Sciences, Hamadan, Iran
4. Dept. of Biostatistics, School of Public Health, Hamadan University of Medical Sciences, Hamadan, Iran
5. Modeling of Noncommunicable Diseases Research Center, Hamadan University of Medical Sciences, Hamadan, Iran

Article Information

Article History:
Received: 2016/05/28
Accepted: 2018/03/10
Available online: 2018/06/17

IJHEHP 2018; 6(2):095-101

DOI: 10.30699/acadpub.ijhehp.6.2.95

Corresponding Author:
Vahid Ranaei
Dept of Public Health, School of Public Health, Hamadan University of Medical Sciences, Hamadan, Iran
Tel: 081-38380025
Email:
Vahidranaeii222@gmail.com

Use your device to scan and read the article online

Abstract

Background and Objective: one of the major causes of child mortality is road traffic injuries. Police-assistant students are the students, who receive education on basic and simple contents of road traffic incidents. This study was conducted in order to investigate the performance of police-assistant male students comparing with the other students in Hamadan, concerning the prevention of road traffic injuries.

Methods: In this cross-sectional study two groups of boy-students in twelve schools including 184 police-assistant students in six schools and 184 non- police-assistant students in other six schools were selected randomly. In order to collect data a researcher-made questionnaire was used. Data analysis was done using SPSS 16 and chi-square test.

Results: The mean and standard deviation of knowledge in the police-assistant group were 0.686 and 0.178 respectively and were 0.718 and 0.15 respectively in the other students group, showing there was no significant difference between the two groups regarding knowledge. There was no significant difference between the two groups in terms of the eleven behavioral items, expected from police-assistant students. **Conclusion:** There was no significant difference in the knowledge and even the behavioral items of those students who helped traffic police in comparison to those who did not help the traffic police and more proper training is necessary to improve the level of knowledge and performance of police-assistant students.

KeyWords: School Health, Health Education and Promotion, Iran

Copyright © 2018 Journal of Health Education and Health Promotion. All rights reserved.

How to cite this article:

Rezapur-Shahkolai F, Ranaei V, Hazavehei M M, Faradmal J. Performance of Police-Assistant Students Compared with the Other Students in Schools of Hamadan, Concerning the Prevention of Road Traffic Injuries . Iran J Health Educ Health Promot. 2018; 6 (2): 95-101

Rezapur-Shahkolai, F., Ranaei, V., Hazavehei, M M, Faradmal, J. (2018). Performance of Police-Assistant Students Compared with the Other Students in Schools of Hamadan, Concerning the Prevention of Road Traffic Injuries . *Iranian Journal of Health Education and Health Promotion*; 6 (2): 95-101

[Downloaded from journal.ihepsa.ir on 2026-11-11]

[DOI: 10.30699/acadpub.ijhehp.6.2.95]

فصلنامهٔ علمی پژوهشی
آموزش بهداشت و ارتقای سلامت
تابستان ۱۳۹۷
2018;6(2): 095-101
www.journal.ihepsa.ir
مقالهٔ پژوهشی

بررسی عملکرد دانش‌آموزان همیار پلیس در مقایسه با سایر دانش‌آموزان مدارس شهر همدان در خصوص پیشگیری از آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی

فروزان رضاپور شاه کلائی[۱،۲،۳]، وحید رعنایی[۱]، سید محمد مهدی هزاوه ئی[۱،۳]، جواد فردمال[۴،۵]

۱. گروه بهداشت عمومی، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی همدان، همدان، ایران
۲. مرکز تحقیقات عوامل موثر بر سلامت، دانشگاه علوم پزشکی همدان، همدان، ایران
۳. مرکز تحقیقات علوم بهداشتی، دانشگاه علوم پزشکی همدان، همدان، ایران
۴. گروه آمار زیستی، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی همدان، همدان، ایران
۵. مرکز تحقیقات مدلسازی بیماریهای غیرواگیر، دانشگاه علوم پزشکی همدان، همدان، ایران

اطلاعات مقاله

تاریخچهٔ مقاله
دریافت: ۱۳۹۵/۰۳/۰۸
پذیرش: ۱۳۹۶/۱۲/۱۹
انتشارآنلاین: ۱۳۹۷/۰۳/۲۶

IJHEHP 2018; 6(2):095-101

نویسندهٔ مسئول:
وحید رعنایی
گروه بهداشت عمومی، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی همدان، همدان، ایران
تلفن: ۰۸۱-۳۸۳۸۰۰۲۵
پست الکترونیک:
Vahidranaeii222@gmail.com

برای دانلود این مقاله، کد زیر را با موبایل خود اسکن کنید.

چکیده

زمینه و هدف: یکی از عوامل عمدهٔ مرگ‌ومیر کودکان، آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی است. همیاران پلیس دانش‌آموزانی هستند که در خصوص مفاهیم اصلی پیشگیری از حوادث ترافیکی از پلیس آموزش‌هایی دریافت می‌کنند. مطالعهٔ حاضر به‌منظور بررسی عملکرد دانش‌آموزان همیار پلیس در مقایسه با سایر دانش‌آموزان مدارس شهر همدان در خصوص پیشگیری از آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی اجرا شد.

مواد و روش‌ها: در این مطالعهٔ مقطعی ـ تحلیلی، دو گروه دانش‌آموز پسر در ۱۲ مدرسه، شامل ۱۸۴ دانش‌آموز همیار پلیس در ۶ مدرسه و ۱۸۴ دانش‌آموز غیرهمیار پلیس در ۶ مدرسهٔ دیگر، به‌صورت تصادفی انتخاب شدند. برای جمع‌آوری داده‌ها از پرسش‌نامهٔ محقق‌ساخته استفاده شد. تجزیه‌وتحلیل داده‌ها با نرم‌افزار SPSS نسخهٔ ۱۶ و با استفاده از آزمون کای اسکوئر انجام شد.

یافته‌ها: میانگین و انحراف‌معیار آگاهی در گروه همیار پلیس به‌ترتیب ۰/۶۸۶ و ۰/۱۷۸ و در گروه غیرهمیار پلیس به‌ترتیب ۰/۷۱۸ و ۰/۵۱ بود؛ به‌طوری که از نظر میزان آگاهی، تفاوت معناداری بین دو گروه وجود نداشت. از لحاظ آیتم‌های یازده‌گانهٔ رفتاری قابل‌انتظار از دانش آموزان همیار پلیس تفاوت معناداری بین دو گروه مشاهده نشد.

نتیجه‌گیری: آگاهی و رفتارهای همیاران پلیس نسبت به سایر دانش‌آموزان مطالعه‌شده تفاوت معناداری نداشت و آموزش مناسب‌تر به‌منظور بهبود سطح آگاهی و عملکرد همیاران پلیس، ضروری به نظر می‌رسد.

کلمات کلیدی: بهداشت مدارس، آموزش و ارتقای سلامت، ایران

کپی‌رایت ©: حق چاپ، نشر و استفادهٔ علمی از این مقاله برای مجله آموزش بهداشت و ارتقای سلامت محفوظ است.

مقدمه

آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی یک معضل بهداشتی در سطح جهان است و بخش قابل‌ملاحظه‌ای از مرگ‌ومیرهای ایجادشده در جهان به‌دلیل حوادث است (۱). حوادث ترافیکی در جهان دومین علت مرگ کودکان ۵ تا ۱۴ ساله و جوانان ۱۵ تا ۲۹ ساله است و پیش‌بینی می‌شود که بدون انجام اقدامات مؤثر تعداد کل مرگ‌ها و آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی تا سال ۲۰۲۰ به میزان ۸۰ درصد افزایش یابد (۱). حوادث مرتبط با وسایل نقلیهٔ موتوری عامل اصلی مرگ‌ومیر و آسیب کودکان زیر ۱۵ سال است (۲). حوادث رانندگی به‌ویژه در کشورهای درحال‌توسعه از

[Downloaded from journal.ihepsa.ir on 2026-11-11]
[DOI: 10.30699/acadpub.ijhehp.6.2.95]

اهمیت بالایی برخوردار است؛ زیرا همه‌ساله سبب مرگ و مصدومیت تعداد زیادی از افراد جامعه شده است (۲). بین آسیب‌های کودکان، آسیب‌های ناشی از وسایل‌نقلیه میزان قابل‌ملاحظه‌ای را به خود اختصاص داده‌اند؛ به‌گونه‌ای که در کشورهای آسیایی میزان آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی به‌عنوان عامل اصلی مرگ‌ومیر در کودکان بوده و از بیماری‌های عفونی بیشتر است (۳).

در ایران حوادث ترافیکی به‌عنوان یک تهدید عمده برای سلامت مطرح هستند (۴). آنچه ایران را از سایر کشورها متمایز می‌کند، روند رشد شاخص تصادفات است؛ به‌طوری که این شاخص از سال ۱۹۹۰ تا ۱۹۹۳ در اغلب کشورها رشد منفی یا آرام داشته ولی در کشور ایران این روند مثبت بوده است. آمارها نشان می‌دهند که تعداد کشته‌ها در ایران بیشتر از کشورهای توسعه‌یافته و حتی بیشتر از کشورهای درحال‌توسعه است (۵). براساس گزارش سازمان جهانی بهداشت نیز میزان آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی در ایران به‌ویژه در کودکان، بسیار بالاتر از این میزان در سراسر جهان است (۶).

براساس گزارش سازمان جهانی بهداشت در رابطه با پیشگیری از آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی، حوادث ترافیکی و آسیب‌های ناشی از آن قابل پیشگیری است (۱). بدیهی است ادامهٔ وضعیت فعلی و اتخاذ نکردن تدابیر مناسب در خصوص پیشگیری از آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی منجر به تداوم و افزایش آمار مرگ‌ومیر به‌ویژه میان کودکان خواهد شد و همچنین می‌تواند به‌عنوان یک تهدید بالقوه برای حیات اجتماعی ـ اقتصادی کشور به حساب آید. از سال ۱۳۸۶ در کشورمان طرحی با هدف فرهنگ‌سازی و کاهش آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی با عنوان طرح همیار پلیس به اجرا در آمده است. در این طرح به دانش‌آموزان آموزش داده می‌شود علاوه بر انجام وظایف شخصی در هنگام حضور در ماشین، در صورت مشاهدهٔ بی‌احتیاطی از جانب راننده، به او تذکر دهند (۷). با توجه به اهمیت پیشگیری از حوادث ترافیکی و همچنین اهمیت طرح همیار پلیس براساس جستجوی تیم تحقیق، مطالعات چندانی دربارهٔ عملکرد دانش‌آموزان همیار پلیس به‌جز مطالعهٔ Soori و همکاران (۲۰۱۰) انجام نشده است (۷). لذا این مطالعه با هدف تعیین عملکرد دانش‌آموزان همیار پلیس در مقایسه با سایر دانش‌آموزان مدارس شهر همدان در خصوص پیشگیری از آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی صورت گرفت.

روش بررسی

این مطالعهٔ مقطعی ـ تحلیلی بین مهرماه تا آذرماه سال ۱۳۹۴ در مدارس شهر همدان اجرا شد. در آموزش‌وپرورش شهر همدان، دو ناحیه و ۶۴ مدرسه وجود دارد که از هر ناحیه، ۳ مدرسه به‌صورت تصادفی انتخاب شدند و تمام همیاران پلیس پسر دورهٔ دوم آن به‌عنوان افراد گروه همیار پلیس، تحت مطالعه قرار گرفتند. همچنین نزدیک‌ترین مدرسه به مدرسه‌های گروه همیار پلیس به عنوان مدرسهٔ شاهد انتخاب شد که تعداد نمونه در هر گروه، ۱۸۴ نفر بود. داده‌ها از طریق پرسش‌نامه از سوی محقق جمع‌آوری شد. میزان پاسخگویی شرکت‌کنندگان در مطالعهٔ حاضر ۸۱ درصد بود. بعد از گرفتن رضایت‌نامه از شرکت‌کنندگان و همچنین گرفتن رضایت‌نامه از والدینشان، دانش‌آموزان به‌طور داوطلبانه در مطالعه شرکت کردند.

در این مطالعه از پرسش‌نامه‌ای مشتمل بر سؤالات مربوط به آگاهی و رفتار دانش‌آموزان، استفاده شد. بخش اول پرسش‌نامه مربوط به متغیرهای جمعیت‌شناختی شرکت‌کنندگان بود (۸ سؤال). بخش دوم مربوط به سؤالات آگاهی (۱۴ سؤال) و سؤالات رفتار (۱۱ سؤال). سؤالات مربوط به آگاهی چهارگزینه‌ای (یک گزینه درست/سه گزینه غلط) با حداقل نمرهٔ صفر و حداکثر نمرهٔ ۱۴ بود، سؤالات مربوط به رفتار دوگزینه‌ای (بله، خیر) با حداقل نمرهٔ صفر و حداکثر نمرهٔ ۱۱ بود.

برای تعیین روایی پرسش‌نامه از نظر چندین متخصص آموزش بهداشت و ارتقای سلامت و پیشگیری از حوداث استفاده شد و نظرات اصلاحی ایشان در پرسش‌نامه اعمال شد. همچنین برای بررسی روایی پرسش‌نامه، سؤالات پرسش‌نامه برای ۵ نفر از دانش‌آموزانی که در بررسی پایایی پرسش‌نامه شرکت داشتند، خوانده شد که سطح دشواری سؤالات و قابل‌فهم بودن سؤالات بررسی و اصلاحات لازم اعمال شد. پرسش‌نامه برای ارزیابی همسانی درونی سؤالات آن، در اختیار ۳۰ نفر از دانش‌آموزان قرار گرفت و سپس از ضریب کرونباخ استفاده شد. نمرهٔ کل آلفاکرونباخ برای آگاهی (۰/۹۱) و برای رفتار (۰/۹۲) بود.

[Downloaded from journal.ihepsa.ir on 2026-11-11]

[DOI: 10.30699/acadpub.ijhehp.6.2.95]

داده‌های جمع‌آوری‌شده با استفاده از SPSS نسخهٔ ۱۶ و آزمون کای اسکوئر با سطح معناداری ۰/۰۵ تجزیه‌وتحلیل شدند.

مطالعهٔ حاضر از سوی کمیتهٔ اخلاق دانشگاه علوم پزشکی همدان نیز تأیید شد. (شماره شناسهٔ اختصاصی کمیتهٔ اخلاق: IR.UMSHA.REC.1394.239)

یافته‌ها

در پژوهش حاضر، ۳۰۱ دانش‌آموز مدارس ابتدایی شهر همدان که ۴۹/۲ درصد همیار پلیس و ۵۰/۷ درصد غیرهمیار بودند، مطالعه شدند. توزیع متغیرهای پایهٔ تحصیلی و میزان تحصیلات والدین دانش‌آموزان در جداول ۱ و ۲ ارائه شده است.

جدول ۱. توزیع فراوانی پایهٔ تحصیلی دانش‌آموزان مطالعه‌شده

پایهٔ تحصیلی	همیار		غیرهمیار	
	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد
چهارم	۴۸	۳۲/۴	۴۹	۳۲/۰
پنجم	۴۵	۳۰/۴	۵۱	۳۳/۳
ششم	۵۵	۳۷/۲	۵۳	۳۴/۶

براساس نتایج جدول ۱، بیشترین فراوانی دررابطه با پایهٔ تحصیلی در گروه‌های بررسی‌شده، مربوط به پایهٔ ششم با ۳۷/۲ درصد در گروه همیار و ۳۴/۶ درصد در گروه غیرهمیار و همچنین کمترین آن مربوط به پایهٔ پنجم با ۳۰/۴ درصد در گروه همیار و پایهٔ چهارم با ۳۲ درصد در گروه غیرهمیار بوده است. نتایج آزمون کای اسکوئر نیز نشان داد که گروه‌ها با یکدیگر همگن بوده‌اند (P=۰/۸۴۴)

جدول ۲. توزیع فراوانی تحصیلات والدین دانش‌آموزان مطالعه‌شده

سطح تحصیلات والدین	پدر				مادر			
	همیار		غیرهمیار		همیار		غیرهمیار	
	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	درصد
زیر دیپلم	۴۹	۳۴/۰۲	۳۶	۲۵	۴۸	۳۳/۸	۴۰	۲۷/۵
دیپلم	۵۰	۳۴/۷	۴۲	۲۹/۱	۴۶	۳۲/۳	۴۵	۳۱/۰۳
فوق دیپلم	۱۶	۱۱/۱	۱۶	۱۱/۱	۱۲	۸/۴	۱۸	۱۲/۴
لیسانس	۱۱	۷/۶	۲۷	۱۸/۷	۱۹	۱۳/۳	۲۵	۱۷/۲
فوق لیسانس	۱۴	۹/۷	۱۸	۱۲/۵	۶	۴/۲	۱۱	۷/۵
دکترا	۴	۲/۷	۵	۳/۴۷	۱۱	۷/۷	۶	۴/۱
کل	۱۴۴	۱۰۰	۱۴۴	۱۰۰	۱۴۲	۱۰۰	۱۴۵	۱۰۰

همان طور که جدول ۲ نشان می‌دهد، بالاترین فراوانی تحصیلات پدر شرکت‌کنندگان پژوهش در گروه همیار پلیس مربوط به مقطع دیپلم (۳۴/۷) و در گروه غیرهمیار مربوط به مقطع فوق دیپلم (۲۹/۱) و همچنین بالاترین فراوانی تحصیلات مادر شرکت‌کنندگان پژوهش در گروه همیار پلیس مربوط به مقطع زیر دیپلم (۳۳/۸) و در گروه غیرهمیار مربوط به مقطع دیپلم (۳۱/۰۳) بود.

میانگین و انحراف‌معیار آگاهی در گروه همیار پلیس به‌ترتیب ۰/۶۸۶ و ۰/۱۷۸ و در گروه غیرهمیار پلیس به‌ترتیب ۰/۷۱۸ و ۰/۵۱ بود که به‌منظور بررسی تفاوت بین میزان آگاهی دانش‌آموزان پسر همیار پلیس با سایر دانش‌آموزان در زمینهٔ پیشگیری از آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی، از آزمون t گروه‌های مستقل استفاده شد. براساس مقدار t محاسبه‌شده (t=۳/۱۴۱) با درجهٔ آزادی ۲۹۷، P=۰/۰۹۷ در سطح α=۰/۰۵، تفاوت معناداری بین دو گروه از دانش‌آموزان همیار و غیرهمیار در زمینهٔ میزان آگاهی دربارهٔ پیشگیری از آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی وجود نداشت.

همان طور که جدول ۳ نشان می‌دهد، تخلفات عمده‌ای که بیشتر از سوی دانش‌آموزان همیار تذکر داده می‌شد، به‌ترتیب مربوط به نبستن کمربند ایمنی (۹۳/۱ درصد)، رانندگی در مواقع خواب‌آلودگی (۹۱/۰۴ درصد)، صحبت کردن با اطرافیان (۹۰/۶ درصد)، توجه نکردن به چراغ‌ها و علائم رانندگی (۸۹/۸ درصد)، رانندگی کردن به‌صورت مارپیچ (۸۹/۸ درصد)، خوردن و آشامیدن هنگام رانندگی (۸۹/۳ درصد)، صحبت کردن با تلفن همراه (۸۹/۰۴ درصد)، سبقت گرفتن در محل‌های غیرمجاز (۸۸/۸ درصد) و رانندگی با سرعت غیرمجاز (۸۸/۷ درصد) بود.

همچنین تخلفات عمده‌ای که بیشتر از سوی دانش‌آموزان غیرهمیار تذکر داده می‌شد، به‌ترتیب دربارهٔ

[Downloaded from journal.ihepsa.ir on 2026-11-11]

[DOI: 10.30699/acadpub.ijhehp.6.2.95]

رانندگی در مواقع خواب‌آلودگی (۹۵ درصد)، رانندگی با سرعت غیرمجاز (۹۲/۹ درصد)، سبقت گرفتن در محل‌های غیرمجاز (۹۲/۲ درصد)، صحبت کردن با تلفن همراه (۹۰/۹ درصد)، نبستن کمربند ایمنی (۹۰ درصد)، خوردن و آشامیدن هنگام رانندگی (۸۸/۸ درصد)، توجه نکردن به چراغ‌ها و علائم (۸۸/۲ درصد)، رانندگی به‌صورت مارپیچ (۸۷/۰۳ درصد)، صحبت کردن با اطرافیان (۸۵ درصد) بود.

نتایج آزمون کای دو در جدول ۳، از لحاظ تذکراتی که دانش‌آموزان دربارهٔ تخلفات رانندگی به رانندگان می‌دادند تفاوت معناداری بین دو گروه مشاهده نشد.

جدول ۳. شاخص‌های توصیفی و مقدار آماره کای دو سازهٔ رفتار

نوع تخلفی که دانش‌آموز باید دربارهٔ آن تذکر دهد	همیار		غیرهمیار		نتیجهٔ آزمون
	مواجهه با تخلف	تذکر	مواجهه با تخلف	تذکر	
	فراوانی	فراوانی (٪)	فراوانی	فراوانی (٪)	
نبستن کمربند ایمنی	۷۳	۶۸ (۹۳/۱)	۷۰	۶۳ (۹۰)	P_{value}=۰/۴۹۷ X^2=۰/ ۴۶۱
صحبت کردن با تلفن همراه	۷۳	۶۵ (۸۹/۰۴)	۶۶	۶۰ (۹۰/۹)	P_{value} = ۰/۷۱۵ X^2=۰/۱۳۴
خوردن و آشامیدن هنگام رانندگی	۷۵	۶۷ (۸۹/۳)	۶۳	۵۶ (۸۸/۸)	P_{value} =۰/۹۳۳ X^2=۰/۰۰۷
رانندگی هنگام خواب‌آلودگی	۶۷	۶۱ (۹۱/۰۴)	۶۰	۵۷ (۹۵)	P_{value} =۰/۱۶۶ X^2=۱/۹۱۶
رانندگی با سرعت غیرمجاز	۶۲	۵۵ (۸۸/۷)	۵۷	۵۳ (۹۲/۹)	P_{value} =۰/۴۲۱ X^2=۰/۶۴۶
سبقت گرفتن در محل‌های غیرمجاز	۶۳	۵۶ (۸۸/۸)	۶۱	۵۳ (۹۲/۲)	P_{value} =۰/۵۸۳ X^2=۰/۳۰۱
صحبت کردن با اطرافیان	۶۴	۵۸ (۹۰/۶)	۶۰	۵۱ (۸۵)	P_{value} =۰/۳۳۷ X^2=۰/۹۲۱
رانندگی کردن به‌صورت مارپیچ	۵۹	۵۳ (۸۹/۸)	۵۴	۴۷ (۸۷/۰۳)	P_{value} =۰/۶۴۲ X^2=۰/۲۱۶
توجه نکردن به چراغ‌ها و علائم رانندگی	۵۹	۵۳ (۸۹/۸)	۵۱	۴۵ (۸۸/۲)	P_{value} =۰/۷۸۹ X^2=۰/۰۷۲

جدول ۴. شاخص توصیفی و مقدار آمارهٔ کای اسکوئر وظایف شخصی

وظایف شخصی	گروه‌ها	گزینه‌ها		جمع	نتیجهٔ آزمون
		تعداد تذکرداده‌ها	تعداد تذکرنداده‌ها		
صحبت و شوخی با راننده	همیار	۱۰۸(۷۸/۲)	۳۰	۱۳۸	P value =۰/۰۷۴
	غیرهمیار	۱۰۲(۶۸/۹)	۴۶	۱۴۸	X^2= ۳/۱۹۴
نشستن در صندلی عقب	همیار	۱۱۱(۸۰/۴)	۲۷	۱۳۸	P value =۰/۹۹۵
	غیرهمیار	۱۱۹(۸۰/۴)	۲۹	۱۴۸	X^2=۰

همانطور که جدول ۴ نشان می‌دهد، بیشترین اقدام دربارهٔ انجام وظایف شخصی در گروه همیار پلیس به‌ترتیب مربوط به نشستن در صندلی عقب (۸۰/۴ درصد)، صحبت و شوخی با راننده (۷۸/۲ درصد) و در گروه غیرهمیار به‌ترتیب مربوط به نشستن در صندلی عقب (۸۰/۴ درصد)، صحبت و شوخی با راننده (۶۸/۹ درصد) بود.

[Downloaded from journal.ihepsa.ir on 2026-11-11]

[DOI: 10.30699/acadpub.ijhehp.6.2.95]

جدول ۵. ارتباط بین متغیرهای آگاهی و رفتار به تفکیک گروه‌ها

	همیار					غیر همیار				
	تذکر داده‌ها		تذکر نداده‌ها		نتایج	تذکر داده‌ها		تذکر نداده‌ها		نتایج
	میانگین	انحراف معیار	میانگین	انحراف معیار		میانگین	انحراف معیار	میانگین	انحراف معیار	
آگاهی	۹/۷۲	۲/۳۱	۹/۶۶	۲/۳۲	P_{value}=۰/۰۰۱ X^2=۹۱/ ۹۵	۹/۶۳	۲/۴۶	۹/۵	۲/۶۷	P_{value}=۰/۰۰۲ X^2=۵۲/ ۲۵

نتایج آزمون کای دو در جدول ۴، نشان داد که دربارهٔ اقدام در زمینهٔ انجام وظایف شخصی بین دو گروه همیار پلیس و غیرهمیار رابطهٔ معناداری وجود نداشت.

در جدول۵، نتایج ارتباط بین متغیرهای آگاهی و رفتار به تفکیک گروه‌ها ارائه شده است. براساس نتایج این جدول بین متغیرهای آگاهی و رفتار به تفکیک گروه‌ها رابطهٔ معناداری وجود داشت (P<۰/۰۵).

بحث

این مطالعه یک مطالعهٔ مقطعی ـ تحلیلی بود که با هدف تعیین عملکرد دانش‌آموزان همیار پلیس در مقایسه با سایر دانش‌آموزان مدارس شهر همدان در خصوص پیشگیری از آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی انجام شد. نتایج این پژوهش نشان‌دهندهٔ نبود تفاوت معنادار متغیر آگاهی بین دو گروه بود. ضمنا بین متغیرهای آگاهی و رفتار به تفکیک گروه‌ها رابطهٔ معناداری وجود داشت (P<۰/۰۵). از لحاظ تذکراتی که دانش‌آموزان دربارهٔ تخلفات رانندگی به رانندگان می‌دادند، تفاوت معناداری بین دو گروه مشاهده نشد. این یافته‌ها با نتایج مطالعات Rezaeian و همکاران (۲۰۱۴) (۸)، Nejadsadeghi و Taghdisi (۲۰۱۲) (۹)، Soori و همکاران (۷) مشابهت و با نتایج مطالعهٔ Allen و همکاران (۲۰۰۱) ناهمخوانی دارد (۱۰).

Soori و همکاران در پژوهش خود دریافتند که پس از اجرای طرح همیار پلیس تا ۱۷/۹ درصد کاهش در میزان تخلفات وجود داشت. بیشترین نمونه‌های کاهش تخلف مربوط به خوردن و آشامیدن هنگام رانندگی بود. در تمامی موارد ۹گانهٔ آموزش داده‌شده به استثنای صحبت با تلفن همراه هنگام رانندگی که میزان تخلفات پس از طرح افزایش داشت، در بقیهٔ موارد کاهش وجود داشت (۷).

همچنین AbdulRahmanni و ZammaniMehr (۲۰۱۴) در پژوهش خود دریافتند که میان تماشای انیمیشن‌ها و بالا رفتن میزان آگاهی دانش‌آموزان از تخلفات ترافیکی ارتباط وجود دارد. ضمن اینکه تماشای انیمیشن‌ها می‌تواند موجب بالا بردن تمایل آنها به اجرای قوانین و مقررات ترافیکی، بالا رفتن تمایل دانش‌آموزان به مشارکت با پلیس راهور و بالاخره کاهش تخلفات ترافیکی از سوی والدین این دانش‌آموزان شود (۱۱). مطالعات انجام‌شده از سوی Evans و Norman (۲۰۰۳)، Parker و همکاران (۱۹۹۲)، Dıaz (۲۰۰۲) نیز توانایی نظریهٔ رفتار برنامه‌ریزی‌شده را در ارتباط با تحقیقات مربوط به جادهٔ ایمن تأیید می‌کنند (۱۴-۱۲).

برخی مطالعات از جمله مطالعهٔ Lam (۲۰۰۱) در شهر سیدنی استرالیا نشان داد که آگاهی والدین دربارهٔ مخاطرات جاده‌ها و خیابان‌ها با عملکرد آنها هنگام عبور از عرض خیابان به‌همراه کودکان خود ارتباط معنی‌دار نشان نداده است (۱۵).

مطالعهٔ Gilasi و همکاران (۲۰۱۳) نشان داد عملکرد عابرین دربارهٔ مقررات راهنمایی و رانندگی با آگاهی و نگرش آنها ارتباط معنی‌دار آماری نداشته است (۱۶).

کاهش آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی در هر جامعه به میزان پایبندی شهروندان نسبت به قوانین راهنمایی‌ورانندگی بستگی دارد. دانش‌آموزان به‌عنوان همیاران پلیس موظف هستند در صورت مشاهدهٔ تخلفات حادثه‌ساز به رانندگان وسایل نقلیه موارد تخلف را با احترام یادآوری کنند. با توجه به اینکه رفتارهای خطرزای رانندگان از علل عمدهٔ حوادث ترافیکی در کشور محسوب می‌شوند و آموزش از ارکان اصلی پیشگیری به حساب می‌آید، آشنایی دانش‌آموزان در خصوص پیشگیری از این حوادث، در آینده می‌تواند باعث بهبود رفتارهای ایمن رانندگی در خود آنان که رانندگان آیندهٔ کشور هستند، بشود.

[Downloaded from journal.ihepsa.ir on 2026-11-11]

[DOI: 10.30699/acadpub.ijhehp.6.2.95]

هرچند که مطالعاتی در حوزهٔ همیار پلیس از جمله مطالعهٔ Soori و همکاران با هدف بررسی نقش همیاران پلیس در میزان تخلفات و سوانح ترافیکی کشور در سال ۱۳۸۹ انجام شده است (۷)، لیکن مطالعهٔ حاضر، جزو اولین مطالعات انجام‌شده به‌منظور بررسی عملکرد دانش‌آموزان همیار پلیس در مقایسه با سایر دانش‌آموزان در خصوص پیشگیری از آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی است که این موضوع، نقطه‌قوت این مطالعه محسوب می‌شود.

از محدودیت‌های مطالعهٔ حاضر، خودگزارش‌دهی بودن آن است. گرچه تلاش شد تا حد امکان اطلاعات دانش‌آموزان دقیق و قابل‌اعتماد گردآوری شود.

نتیجه‌گیری

به‌طور کلی نتایج این پژوهش نشان‌دهندهٔ آن است که بین آگاهی و عملکرد دانش‌آموزان همیار پلیس در مقایسه با سایر دانش‌آموزان در خصوص پیشگیری از آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی، تفاوت آماری معناداری وجود ندارد. لذا آموزش مناسب‌تر، با استفاده از روش‌های موثرتر برای بهبود آگاهی و عملکرد دانش‌آموزان همیار پلیس در راستای پیشگیری از آسیب‌های ناشی از حوادث ترافیکی، ضروری به نظر می‌رسد.

سپاسگزاری

مطالعهٔ حاضر از سوی دانشگاه علوم پزشکی همدان تصویب شده و تحت حمایت مالی قرار گرفته است (شماره طرح: ۹۴۰۵۲۷۳۰۵۱) بدین‌وسیله از کلیهٔ دانش‌آموزان شرکت‌کننده در این طرح و نیز تمام کسانی که در مدارس و نیز در ادارهٔ راهنمایی‌ورانندگی ما را در انجام این مطالعه یاری کردند، قدردانی می‌شود.

تعارض در منافع

بین نویسندگان هیچ‌گونه تعارض در منافع گزارش نشده است.

References

1. Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder AA, Jarawan E, et al. World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization; 2004.
2. Mccormick E, Afzali M. Ergonomy, human factors in engeneering design. Tehran: Academic Sicences; 2008.
3. Wu S-I, Malison MD. Motor vehicle injuries in Taiwan. Asia Pac J Public Health. 1990;4(1):72-5. https://doi.org/10.1177/101053959000400112 PMid:2223282
4. Karbakhsh M, Zargar M, Zarei MR, Khaji A. Childhood injuries in Tehran: a review of 1281 cases. Turk J Pediatr. 2008;50(4):317-25. PMid:19014043
5. Evans L. Traffic safety and the driver. Washington, DC: Science Serving Society; 1991.
6. Organization WH. Global health risks: mortality and burden of disease attributable to selected major risks. Geneva: World Health Organization; 2009.
7. Soori H, Ainy E, Montazeri A, Omidvary S, Jahangiree AR, Shiran GR. The role of pupil aisons' on traffic penalties and road traffic injuries. Payesh Quarterly Journal. 2010;9(4):333-80.
8. Rezaeian M, Sharifirad G, Mostafavi F, Moodi M, Abbasi MH. The effects of breast cancer educational intervention on knowledge and health beliefs of women 40 years and older, Isfahan, Iran. J Educ Health Promot. 2014;3:43. PMid:25013836 PMCid:PMC4089115
9. Taghdisi MH, Nejadsadeghi E. The effect of health education based on health belief model on behavioral promotion of urinary infection prevention in pregnant women. J Research & Health. 2012;2(1):44-55.
10. Allen JD, Stoddard AM, Mays J, Sorensen G. Promoting breast and cervical cancer screening at the workplace: results from the Woman to Woman Study. Am J Public Health. 2001;91(4):584-90. https://doi.org/10.2105/AJPH.91.4.584 PMid:11291370 PMCid:PMC1446631
11. Evans D, Norman P. Predicting adolescent pedestrians' road-crossing intentions: an application and extension of the Theory of Planned Behaviour. Health Educ Res. 2003;18(3):267-77. https://doi.org/10.1093/her/cyf023 PMid:12828229
12. Parker D, Manstead AS, Stradling SG, Reason JT, Baxter JS. Intention to commit driving violations: An application of the theory of planned behavior. J Appl Psychol. 1992;77(1):94-101. https://doi.org/10.1037/0021-9010.77.1.94
13. Dıaz EM. Theory of planned behavior and pedestrians' intentions to violate traffic regulations. Transp Res Part F Traffic Psychol Behav. 2002;5(3):169-75. https://doi.org/10.1016/S1369-8478(02)00015-3
14. Lam LT. Factors associated with parental safe road behaviour as a pedestrian with young children in metropolitan New South Wales, Australia. Accid Anal Prev. 2001;33(2):203-10. https://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00033-6
15. Gilasi H, Moradi A, Gharli ZP, Moazami AG. Knowledge, Attitude and Practice of Pedestrians about Driving Rules in kashan. sjimu. 2013;20(5):37-42.

[Downloaded from journal.ihepsa.ir on 2026-11-11]

[DOI: 10.30699/acadpub.ijhehp.6.2.95]