

در صورت عدم مداخله در مسیر حرکت خود و در صورت عدم مداخله در مسیر حرکت خود و در صورت عدم مداخله در مسیر حرکت خود...
حادثه ترافیکی در کتورهای کم‌آمد یا کم‌معمول واقع شده است. بیش از ۷۸ میلیون نفر در کتورهای کم‌معمول یا کم‌معمول...
در ۵۰ میلیون نفر در سال در اثر حادثه ترافیکی می‌میرد...
در ۵۰ میلیون نفر در سال در اثر حادثه ترافیکی می‌میرد...
در ۵۰ میلیون نفر در سال در اثر حادثه ترافیکی می‌میرد...

حادثه ترافیکی در کتورهای کم‌آمد یا کم‌معمول واقع شده است. بیش از ۷۸ میلیون نفر در کتورهای کم‌معمول یا کم‌معمول...
در ۵۰ میلیون نفر در سال در اثر حادثه ترافیکی می‌میرد...
در ۵۰ میلیون نفر در سال در اثر حادثه ترافیکی می‌میرد...
در ۵۰ میلیون نفر در سال در اثر حادثه ترافیکی می‌میرد...

شماره ۱۲۰ - شماره ۱۲۰ - شماره ۱۲۰

طب و تندرستی

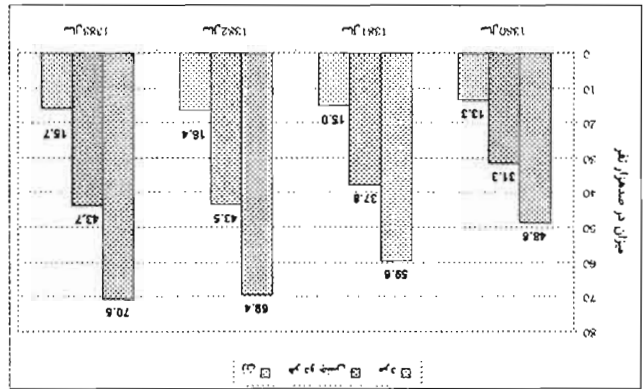
نظام سلامت و طبقه بندی عالی برای
حادثه ترافیکی در کتورهای کم‌معمول یا کم‌معمول...
حادثه ترافیکی در کتورهای کم‌معمول یا کم‌معمول...
حادثه ترافیکی در کتورهای کم‌معمول یا کم‌معمول...
حادثه ترافیکی در کتورهای کم‌معمول یا کم‌معمول...
حادثه ترافیکی در کتورهای کم‌معمول یا کم‌معمول...
حادثه ترافیکی در کتورهای کم‌معمول یا کم‌معمول...

نویسنده: دکتر محسن یقینی

میزان بروز مرگ و آمارهای در سالهای ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۱ حوادث ترافیکی



علاوه بر این، پیشینه، پیشگیری، تصادفات و افزایش حوادث ترافیک در این سالها به صورت چشمگیری افزایش یافته است. در این سالها، تعداد حوادث ترافیک در استان به ۱۳۸۰۰ مورد رسیده است.



نمودار: میزان بروز حوادث ترافیک در استان (میزان بروز در صد هزار نفر) سالهای ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۳

در سال ۱۳۸۳، میزان بروز حوادث ترافیک در استان به ۷۰.۵ مورد در صد هزار نفر رسیده است. این افزایش در حوادث ترافیک در استان، ناشی از افزایش تعداد وسایل نقلیه در استان و همچنین افزایش سرعت وسایل نقلیه است. در سال ۱۳۸۳، تعداد وسایل نقلیه در استان به ۱۱۱۵۵ مورد رسیده است. این افزایش در تعداد وسایل نقلیه در استان، ناشی از افزایش تولید وسایل نقلیه در استان و همچنین افزایش واردات وسایل نقلیه به استان است. در سال ۱۳۸۳، میزان بروز حوادث ترافیک در استان به ۷۰.۵ مورد در صد هزار نفر رسیده است. این افزایش در حوادث ترافیک در استان، ناشی از افزایش تعداد وسایل نقلیه در استان و همچنین افزایش سرعت وسایل نقلیه است. در سال ۱۳۸۳، تعداد وسایل نقلیه در استان به ۱۱۱۵۵ مورد رسیده است. این افزایش در تعداد وسایل نقلیه در استان، ناشی از افزایش تولید وسایل نقلیه در استان و همچنین افزایش واردات وسایل نقلیه به استان است.

در سال ۱۳۸۳، میزان بروز حوادث ترافیک در استان به ۷۰.۵ مورد در صد هزار نفر رسیده است. این افزایش در حوادث ترافیک در استان، ناشی از افزایش تعداد وسایل نقلیه در استان و همچنین افزایش سرعت وسایل نقلیه است.

در سال ۱۳۸۳، میزان بروز حوادث ترافیک در استان به ۷۰.۵ مورد در صد هزار نفر رسیده است. این افزایش در حوادث ترافیک در استان، ناشی از افزایش تعداد وسایل نقلیه در استان و همچنین افزایش سرعت وسایل نقلیه است. در سال ۱۳۸۳، تعداد وسایل نقلیه در استان به ۱۱۱۵۵ مورد رسیده است. این افزایش در تعداد وسایل نقلیه در استان، ناشی از افزایش تولید وسایل نقلیه در استان و همچنین افزایش واردات وسایل نقلیه به استان است.

در سال ۱۳۸۳، میزان بروز حوادث ترافیک در استان به ۷۰.۵ مورد در صد هزار نفر رسیده است. این افزایش در حوادث ترافیک در استان، ناشی از افزایش تعداد وسایل نقلیه در استان و همچنین افزایش سرعت وسایل نقلیه است. در سال ۱۳۸۳، تعداد وسایل نقلیه در استان به ۱۱۱۵۵ مورد رسیده است. این افزایش در تعداد وسایل نقلیه در استان، ناشی از افزایش تولید وسایل نقلیه در استان و همچنین افزایش واردات وسایل نقلیه به استان است.

| سال | میانگین سن | سالهای از دست رفته در صد هزار |
|----------|------------|-------------------------------|
| سال ۱۳۸۳ | ۲۴ | ۱۱۵۵ |
| سال ۱۳۸۲ | ۲۵/۴ | ۱۱۶۹/۸ |
| سال ۱۳۸۱ | ۲۶/۸ | ۹۵۸/۴ |
| سال ۱۳۸۰ | ۲۶/۸ | ۸۰۲/۱ |

حداکثر سن: ۲۰، میانگین سن: ۲۶، حداقل سن: ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۳

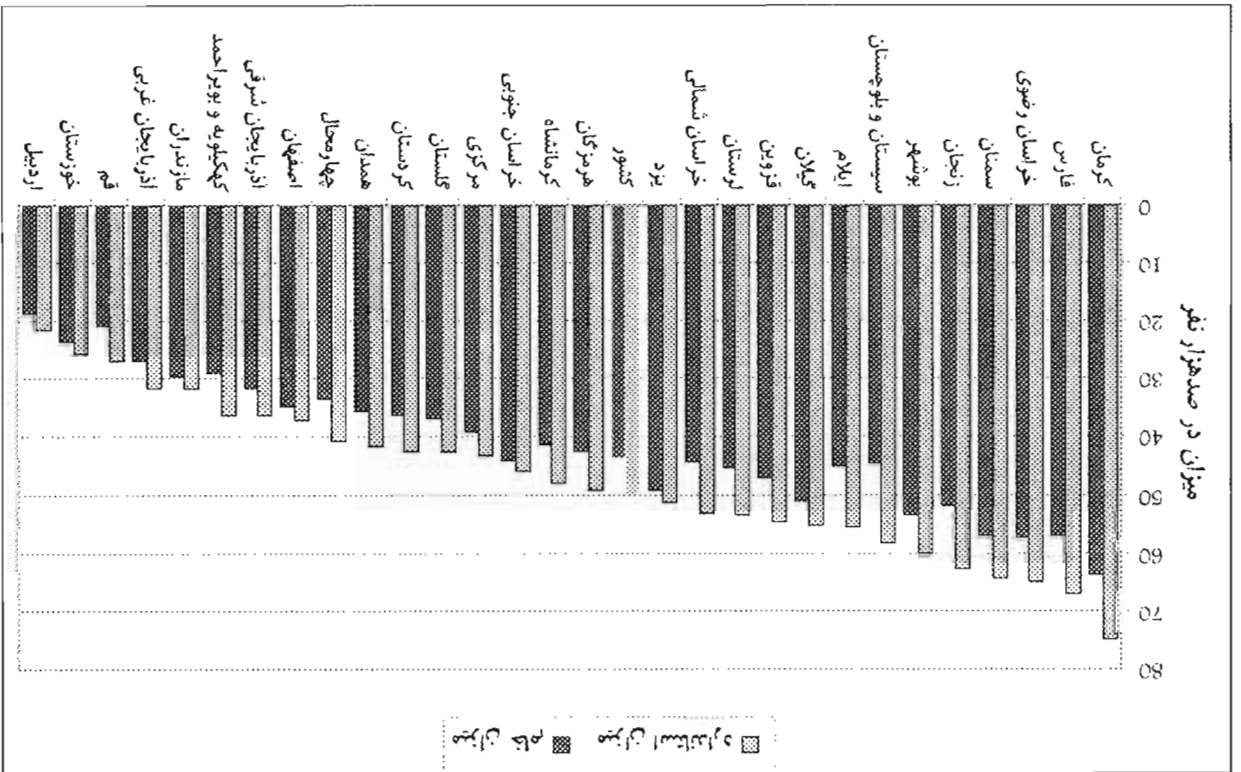
تعداد حوادث ترافیک در استان به ۷۰.۵ مورد در صد هزار نفر رسیده است. این افزایش در حوادث ترافیک در استان، ناشی از افزایش تعداد وسایل نقلیه در استان و همچنین افزایش سرعت وسایل نقلیه است.

| سال | مرد | زن | مرد و جنس | محل سکونت | |
|----------|------|------|-----------|-----------|-------|
| | | | | شهر | روستا |
| سال ۱۳۸۰ | ۲۶/۴ | ۱۳/۲ | ۴۹/۶ | ۲۰/۴ | ۲۶/۴ |
| سال ۱۳۸۱ | ۲۶/۸ | ۱۳/۲ | ۴۹/۶ | ۲۰/۴ | ۲۶/۴ |
| سال ۱۳۸۲ | ۲۶/۸ | ۱۳/۲ | ۴۹/۶ | ۲۰/۴ | ۲۶/۴ |
| سال ۱۳۸۳ | ۲۶/۸ | ۱۳/۲ | ۴۹/۶ | ۲۰/۴ | ۲۶/۴ |

محل سکونت: ۱۰، میزان بروز حوادث ترافیک در استان (میزان بروز در صد هزار نفر) سالهای ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۳

در سال ۱۳۸۳، میزان بروز حوادث ترافیک در استان به ۷۰.۵ مورد در صد هزار نفر رسیده است. این افزایش در حوادث ترافیک در استان، ناشی از افزایش تعداد وسایل نقلیه در استان و همچنین افزایش سرعت وسایل نقلیه است.

میزان بروز حوادث ترافیک در استان به ۷۰.۵ مورد در صد هزار نفر رسیده است.



نمودار ۳: میزان خام و استاندارد شده مرگ ناشی از حوادث ترافیکی (استاندارد شده با استفاده از نسبتهای نمودار ۲: میزان خام و استاندارد شده توسط WHO در سال ۱۳۸۳) (میزان در ۱۰۰۰۰۰ نفر) (میزان در ۱۰۰۰۰۰ نفر) (میزان در ۱۰۰۰۰۰ نفر)

تقدیر و تشکر: در پایان ضروری است از کلیه کارکنان نهاد بهداشت استانها و شهرستانها که در فرآیند جمع آوری و ثبت اطلاعات مرگ و میر در قالب نظام ثبت و طبقه بندی علی مرگ همکاری داشته باشند، تشکر و قدر دانی نمائیم.

بخواهد بود، در نهایت شاید دو اقدام اساسی در ایران یعنی رساندن نرخ نیرنگ به نرخ واقعی و ایجاد محدودیتهای جدی برای استفاده از موتورسیکلت بعنوان یکی وسیله تامین معاشی بیروند در کاهش تلفات ناشی از حوادث ترافیکی نقش داشته باشد.

میزان نیرنگ مرگ و سالیهای آن دست رفته

References:

1. The Injury Chart Book, A graphical overview of the global burden of injuries, World Health Organization, Geneva, 2002.
2. Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder A, Jarawan E and Mathers C. World report on road traffic injury prevention, World Health Organization, Geneva, 2004.
3. Kopits E, Cropper M. Traffic fatalities and economic growth. Washington, DC, the World Bank, 2003 (Policy Research Working Paper No.3035)
4. Murray CJL, Lopez AD, eds. The global burden of disease: a comprehensive assessment of mortality and disability from diseases, injuries, and risk factors in 1990 and Projected to 2020. Boston, MA, Harvard School of Public Health, 1996.
5. Peden M, McGee K, Krug E, eds. Injury: a leading cause of the global burden of disease, 2000. World Health Organization, Geneva, 2002.
6. Murray CJL, et al. The Global Burden of Disease 2000 project: aims, methods and data sources. World Health Organization, Geneva, 2001
7. Gururaj G, Thomas AA, Reddi MN. Under reporting road traffic injuries in Bangalore: implications for road safety policies and programs. In: Proceedings of the 5th world Conference on Injury Prevention and Control. New Delhi, Macmillan India, 2000: 54(Paper 1-3-I-04)
8. Varghese M, Mohan D. Transportation injuries in rural Haryana, North India. In: Proceedings of the International Conference on Traffic Safety. New Delhi, Macmillan India, 2003: 326-329
9. Mohan D. Traffic safety and health in Indian cities. Journal of Transport and Infrastructure, 2002, 9: 79-92
10. Martinez R. Traffic safety as a health issue. In: von Holst H, Neygren A, Thord R, eds. Traffic safety, communication and health. Stockholm, Temaplan AB, 1996.
11. Mock CN et al. Incidence and outcome of injury in Ghana: a community-based survey. Bulletin of the World Health Organization, 1999, 77: 955-964

12. Evans L. Traffic safety and the driver. New York, Ny, Van Nostrand Reinhold, 1991.
13. London J et al. Using mortality statistics in the development of an injury surveillance system in Ghana. Bulletin of the World Health Organization, 2002, 80: 357-362
14. Mock CN et al. Long-term injury related disability in Ghana. Disability and Rehabilitation, 2003, 25: 732-741.
15. Jacobs G, Acron-Thomas A, Astrop A. Estimating global road fatalities. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 2000 (TRL Report, No. 445)
16. Bener A et al. Strategy to improve road safety in developing countries. Sudi Medical Journal, 2003, 24:447-452
17. Vasconcellos E. Urban development and traffic accidents in Brazil. Accident Analysis and Prevention, 1999, 31: 319-328
18. Evans L. Traffic safety and the driver. New York, Ny, Van Nostrand Reinhold, 1991.
13. London J et al. Using mortality statistics in the development of an injury surveillance system in Ghana. Bulletin of the World Health Organization, 2002, 80: 357-362
14. Mock CN et al. Long-term injury related disability in Ghana. Disability and Rehabilitation, 2003, 25: 732-741.
15. Jacobs G, Acron-Thomas A, Astrop A. Estimating global road fatalities. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 2000 (TRL Report, No. 445)
16. Bener A et al. Strategy to improve road safety in developing countries. Sudi Medical Journal, 2003, 24:447-452
17. Vasconcellos E. Urban development and traffic accidents in Brazil. Accident Analysis and Prevention, 1999, 31: 319-328
- ۱۸- تقوی، محسن- سیمای مری در ۱۷ استان کشور سال ۱۳۸۱- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
- ۱۹- تقوی، محسن- سیمای مری در ۲۳ استان کشور سال ۱۳۸۴- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
- ۲۰- تقوی، محسن- سیمای مری در ۲۹ استان کشور سال ۱۳۸۵- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی
- ۲۵- تقوی، محسن- جعفری، ناهید- علاءالدینی، فریبا و اکبری- محمداستادعلی- همه گزینشهای ناشی از علل خارجی (حوادث) در جمهوری اسلامی ایران- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی- سال ۱۳۸۳
- ۲۶- آیتی- استادعلی- هزینه تصادفات ترافیکی در ایران- مجله جابجایی و انتقال در دانشگاه فردوسی مشهد، سال ۱۳۸۱
- ۲۷- تقوی، محسن و محسن- همه گزینشهای ناشی از علل خارجی (حوادث) در جمهوری اسلامی ایران- وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی- سال ۱۳۸۱

21. Brass P et al. Injury prevention: an international perspective. New York, Ny, Oxford University Press, 1998
22. Jacobs G, Aeron-Thomas A, Astrop A. Estimating global road fatalities. Growthorne, Transport Research Laboratory, 2000 (TRL Report, No. 445)

23. Transport safety performance in the EU: a statistical overview. Brussels, European Transport Safety Council, 2003
24. Blinco L, et al. The economic impact of motor vehicle crashes; 2000. Washington, DC, National High-Way Traffic Safety Administration, 2002. (DOTHS-809-446)