

بررسی فراوانی و عوامل مؤثر بر تصادفات رانندگی در یک مرکز نظامی در تهران

تاریخ دریافت: ۸۷/۱۲/۲۰

تاریخ پذیرش: ۸۸/۳/۱

دکتر هرمز سنائی‌نسب^۱، قدرت ا... ایرانی^۲، دکتر حسن رفعتی^۳

و دکتر علی اکبر کریمی^۴

چکیده

تصادفات رانندگی مهمترین عامل مرگ و میر در کشورهای در حال توسعه بوده و نخستین علت مرگ در سنین زیر ۴۰ سال و سومین علت آن در میان تمام گروه‌های سنی است که نه تنها باعث کشتار انسان‌های سالم در بهترین دوره زندگی از نظر کارآیی و بازدهی می‌شود بلکه هزینه‌های مالی، روانی و درد و رنج زیادی را به خانواده‌ها و جامعه تحمیل می‌کند و در ایران نیز علی‌رغم تلاش‌های انجام شده، آمار مرگ و خسارت‌های ناشی از تصادفات بالاست و سازمان‌های نظامی نیز از این امر مستثنی نیستند. این مطالعه از نوع توصیفی است که روی کل پرونده‌های موجود و در دسترس مربوط به سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶ در یک مرکز نظامی به تعداد ۴۶۲ مورد انجام شده است. اطلاعات از طریق پرسشنامه محقق شده که اعتبار علمی و پایایی آن در مطالعات قبلی و گردآوری شد و همچنین تجزیه و تحلیل داده‌ها با استفاده از آمار توصیفی انجام گردید. بر اساس نتایج حاصل از بررسی ۴۶۲ پرونده، به ترتیب ۵۶/۱٪ و ۱۷/۹٪ مربوط به پرسنل رسمی، وظیفه، و سایر رانندگان (شامل پیمانی، خرید خدمت و روزمزد) بود. محل رخ دادن ۶۵/۱٪ تصادفات در داخل شهرها و ۳۴/۹٪ در خارج شهرها بوده است. ۷۴/۲٪ رانندگان با عضویت رسمی، ۷۴/۵٪ رانندگان با عضویت وظیفه و به ترتیب ۶۵/۹٪، ۷۷/۸٪، ۶۹/۷٪ رانندگان با عضویت پیمانی، خرید خدمت و روزمزد بر اساس نظر پلیس مقصر شناخته شده‌اند و علت رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان این مرکز نظامی در بروز تصادفات، به منظور کاهش تصادفات رانندگی و در نتیجه کاهش خسارت‌های جانی و مالی، قیل از بکارگیری رانندگان در مأموریت‌ها و برای شغل رانندگی، آموزش‌های لازم در خصوص رعایت این قوانین صورت گیرد.

واژگان کلیدی

تصادفات رانندگی / Traffic Accidents / حوادث رانندگی / Traffic Events / مرکز نظامی / Military base / رانندگان / Drivers / تهران / Tehran.

□ **استناد:** سنائی‌نسب، هرمز؛ ایرانی، قدرت؛ رفعتی، حسن و کریمی، علی اکبر (بهار ۱۳۸۸). «بررسی فراوانی و عوامل مؤثر بر تصادفات رانندگی در یک مرکز نظامی در تهران»، فصلنامه مطالعات مدیریت انتظامی. سال چهارم، شماره اول: ۱۹-۳۰.

۱. استادیار دانشگاه علوم پزشکی بقیه.ا. (عج) - دانشکده بهداشت - گروه آموزش بهداشت sanain20@yahoo.com

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد بهداشت نظامی دانشگاه علوم پزشکی بقیه.ا. (عج) - دانشکده بهداشت

۳. مربی دانشگاه علوم پزشکی بقیه.ا. (عج) - دانشکده بهداشت - گروه آمار و اپیدمیولوژی

۴. دانشیار دانشگاه علوم پزشکی بقیه.ا. (عج) - دانشکده بهداشت - گروه آمار و اپیدمیولوژی (نویسنده مسئول)

alikarimi_in@yahoo.com

مقدمه

حوادث یکی از معضلات مهم و رو به رشد جامعه امروز می‌باشد. تخمین زده می‌شود که سالانه حدود ۵ میلیون نفر در اثر حوادث جان خود را از دست می‌دهند و ده‌ها برابر آن دچار معلولیت می‌شوند. در این میان سوانح و حوادث رانندگی مهمترین عامل مرگ‌ومیر در کشورهای در حال توسعه بوده و نخستین علت مرگ‌ومیر در سنین زیر ۴۰ سال و سومین علت آن در میان تمام گروه‌های سنی می‌باشد که روزانه جان هزاران نفر را در راه‌ها و جاده‌ها می‌گیرد و نه تنها باعث کشتار انسان‌های سالم در بهترین دوره زندگی از نظر کارایی، بازدهی و تندرستی می‌شود بلکه هزینه‌های مالی و روانی بسیار و درد و رنج زیادی را به خانواده‌ها تحمیل می‌کند (پدن و دیگران، ۱۳۸۵).

تصادفات سالانه موجب مرگ ۱/۲ میلیون نفر از مردم جهان و ناتوانی بیش از ۵۰ میلیون نفر دیگر می‌شود. در اروپا هر سال به علت حوادث رانندگی بیش از ۴۰ هزار نفر می‌میرند و بیش از ۱۵۰ هزار نفر دچار ناتوانی می‌شوند. حدود ۲۰۰ هزار خانواده به علت حوادث رانندگی دارای یک عضو مبتلا به ناتوانی بوده و یا در مرگ عزیزان خود داغدار هستند. علاوه بر این، هزینه‌های اقتصادی حوادث رانندگی در کشورهای با درآمد پایین در حدود ۱٪ در کشورهای با درآمد متوسط حدود ۱/۵٪ و در کشورهای پیشرفته حدود ۲٪ از تولید ناخالص ملی را به خود اختصاص می‌دهد (وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی، ۱۳۸۳؛ سازمان جهانی بهداشت، ۲۰۰۴؛ الف؛ سازمان جهانی بهداشت، ۲۰۰۴ ب).

تعداد موارد مصدومیت و مرگ و میر ناشی از حوادث رانندگی در کشورهای با درآمد پایین به طور نامتناسبی بالاست، در حالی که فقط ۴۰٪ از وسایل نقلیه در این کشورها وجود دارد. صدمات ناشی از حوادث رانندگی تا سال ۲۰۲۰ دومین علت معلولیت در کشورهای در حال توسعه و سومین علت مرگ و معلولیت در سراسر دنیا خواهد بود. تخمین زده می‌شود در صورت عدم اقدام مناسب، تا سال ۲۰۲۰ مرگ‌های ناشی از تصادفات جاده‌ای در کشورهای با درآمد پایین و متوسط به میزان ۸۰٪ افزایش پیدا کند. به طور کلی ۸۵٪ مرگ‌ها و ۹۰٪ ناتوانی‌های ناشی از حوادث رانندگی در کشورهای با درآمد پایین و متوسط روی می‌دهد و این در حالی است که مرگ‌های ناشی از حوادث رانندگی در کشورهای در حال توسعه مانند مالزی (۴۴٪) و چین (۲۴٪) افزایش یافته است. این میزان در کشورهای با درآمد بالا مانند کانادا (۶۳٪) و آمریکا (۲۷٪) کاهش پیدا کرده است. مطالعات انجام شده در خصوص شیوع تصادفات رانندگی نشان می‌دهد که گروه‌های سنی ۳۹-۲۰ سال و بالای ۷۰ سال در

1. WHO, 2004a

2. WHO, 2004b

مقایسه با دیگر گروه‌های سنی دارای بیشترین میزان تصادفات بوده اند (حصاری و اسمعیلی خطیر، آرزو، ۱۳۸۳؛ موری و لویز، ۲۴ می ۱۹۹۷).^۱

در سال‌های اخیر، میزان بالایی از حوادث رانندگی در کشورهای حوزه خلیج فارس گزارش شده است (الصدیق، نورمن، لوید، روملی، و بنر، جولای ۲۰۰۲).^۲ در کشورهای در حال توسعه مانند امارات متحده عربی، مرگ و میر ناشی از وسایل نقلیه موتوری بالاتر از کشورهای صنعتی شمال آمریکا و اروپا است (عبدالله، ۱ دسامبر ۲۰۰۲).^۳ در قطر در سال ۲۰۰۰، حوادث رانندگی سومین علت مرگ و میر بوده است و ۴۳٪ از رانندگانی که در اثر حوادث ترافیکی می‌میرند، در گروه سنی ۱۹-۱۰ سال و فاقد گواهینامه رانندگی هستند (بنر، مارچ ۲۰۰۵).^۴ در عربستان در هر ساعت یک نفر به دلیل حوادث رانندگی می‌میرد و ۴ نفر زخمی می‌شوند. از موارد مرگ و میر در بیمارستان‌های وابسته به وزارت بهداشت در این کشور، ۸۱٪ مربوط به حوادث رانندگی بوده و ۲۰٪ از تخت‌های بیمارستان به این دلیل اشغال هستند. در مطالعه‌ای که در مورد جمعیت کویتی‌ها در مصر انجام گرفت، حوادث رانندگی به عنوان یکی از سه علت اول مرگ و میر در آنان گزارش شد. از مهمترین مشکلاتی که از مقایسه روندهای گسترش حوادث رانندگی در بین کشورها استنباط شده، این است که در کشورهایی که تولیدکننده نفت هستند، تعداد وسایل نقلیه به سرعت افزایش می‌یابد و جاده‌ها نیز گسترش سریع پیدا می‌کنند. در این کشورها مرگ ناشی از حوادث رانندگی رو به افزایش است (انصاری، اختر، مندوراه و متاعری، ژانویه ۲۰۰۰).^۵

آمار مرگ ناشی از حوادث رانندگی در ایران در سال‌های ۱۳۷۹ و ۱۳۸۰ به ترتیب ۱۷ و ۲۰ هزار نفر بوده که یکی از بالاترین نرخ‌های مرگ و میر در جهان است. در سال ۱۳۸۳، ۲۲ هزار نفر (روزانه ۶۰ نفر یا به عبارت دیگر هر ۲۴ دقیقه یک نفر) با متوسط سنی ۳۵ سال جان خود را از دست داده‌اند. بر اساس گزارش سازمان جهانی بهداشت، ایران دارای بالاترین نرخ مرگ و میر در تصادفات رانندگی بوده و به ازای هر ۱۰۰ هزار جمعیت کشور ۳۶ نفر در تصادفات کشته می‌شوند و چندین برابر مجروح و معلول بر جای می‌گذارد (پدن و دیگران، ۱۳۸۵؛ وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی، ۱۳۸۳؛ سازمان جهانی بهداشت، ۲۰۰۴ الف؛ الشازلی، مقبول و السید، ژانویه-مارچ ۲۰۰۴).^۶

در ایران حوادث ترافیکی، شایع‌ترین علت مصدومیت (زرگر، خاجی، کاربخش و زارعی،

1. Murray and Lopez, 24 May 1997

2. El-Sadig, Norman, Lloyd, Romilly and Bener, July 2002

3. Abdalla, 1 December 2002

4. Bener, Mar 2005

5. Ansari, Akhdar, Mandoorah and Moutaery, January 2000

6. El-Shazly, Makboul, and El-Sayed, Jan-Mar 2004

مارچ ۲۰۰۴)^۱ و دومین علت مرگ و میر است (منتظری، مارچ ۲۰۰۴).^۲ مطالعات نشان می‌دهند که ۲۹٪ از کل مرگ و میرها در کشور، ناشی از حوادث رانندگی است که این مرگ و میرها ۱۲۵۸۰ میلیارد ریال برای کشور بار اقتصادی دارد. در مطالعه سوری و همکاران، حوادث ترافیکی عامل ۳۷/۵٪ از جراحتهای غیرعمدی و اولین علت مرگ در کودکان مناطق روستایی در ایران است (سوری و نقوی، سپتامبر ۱۹۹۸).^۳ در تحقیق رودسری و همکاران در تهران، ۵۰٪ از مرگ و میرهای ناشی از تروما در افراد ۱۵ سال و کمتر به علت حوادث رانندگی گزارش شده است (رودسری، شادمان و قدسی، ۲۰۰۶).^۴ همچنین مطالعه کدخدایی نشان داد که از ۷۲۰۰ مورد شکستگی صورت بستری شده در یک بیمارستان آموزشی در تهران ۶۵۵۲ مورد (۹۱٪) به علت حوادث ترافیکی بوده است (خدادادی، ژوئن ۲۰۰۶).^۵ مطالعه منتظری و همکاران در مورد مرگ و میر ناشی از حوادث ترافیکی در ایران نشان داد که ۷۹٪ از موارد را مردان تشکیل داده و اغلب در سن ۴۰ سال یا کمتر و عابریاده یا مسافر ماشین بوده‌اند و ضربه به سر، شایعترین علت مرگ و میر ناشی از حوادث رانندگی است (منتظری، مارچ ۲۰۰۴). بر اساس گزارش رئیس کل بیمه ایران کشته‌شدگان تصادفات رانندگی در طی ۵ سال ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۴ به شرح زیر می‌باشند: سال ۱۳۸۰ (۱۹۷۲۷ نفر)، ۱۳۸۱ (۲۱۸۳۷ نفر)، سال ۱۳۸۲ (۲۵۷۲۲ نفر) سال ۱۳۸۳ (۲۶۰۸۹ نفر) و سال ۱۳۸۴ (۲۷۷۷۵ نفر). وی همچنین در گزارش خود، تعداد زندانیان مربوط به حوادث رانندگی در سال ۸۵ را ۸۰۰۰ نفر و میزان خسارت‌های بیمه شخص ثالث را ۸۲۶ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان ذکر کرده است (کهزادی، ۱۳۸۵).

در این میان نیروهای نظامی که پشتوانه نظام هستند از این معضل مستثنی نیستند و بیشترین تلفات غیررزم مربوط به حوادث رانندگی می‌باشد که خسارت‌های جانی و مالی جبران ناپذیر را به سازمان تحمیل می‌نماید. متأسفانه طبق اسناد موجود در آمار حوادث رانندگی در نیروهای نظامی، طرف مقصر بیشتر رانندگان خودروهای نظامی می‌باشند. بررسی آمار سوانح و حوادث رانندگی سپاه در سال ۱۳۸۳ و مقایسه آن با آمار سال ۱۳۸۲ نشان می‌دهد که در ۷۸٪ حوادث رانندگی، رانندگان خودروهای سپاه مقصر بوده‌اند و تنها ۱۱٪ موارد، رانندگان خودروی طرف مقابل مقصر شناخته شده‌اند (اسدی، ۱۳۸۴).

حوادث ترافیکی همگی قابل پیشگیری هستند، در کشورهای توسعه یافته مداخلات مبتنی

1 Zargar, Khaji, Karbakhsh, and Zarei, March 2004

2 Montazeri, Mar 2004

3 Soori and Naghavi, Sep 1998

4 Roudsari, Shadman, and Ghodsi, 2006

5 Kadkhodaie, June 2006

بر شواهد و عملکرد از سال‌ها پیش تهیه و اعمال شده که منجر به ثابت ماندن مرگ ناشی از حوادث ترافیکی به رغم افزایش جمعیت و تعداد وسایل نقلیه شده است. این مداخلات شامل اعمال قوانین برای کنترل سرعت، استفاده از کمربند یا کلاه ایمنی، جلوگیری از ادامه رانندگی همراه با خستگی و خواب آلودگی، طراحی صحیح راه‌ها و وسایل نقلیه موتوری و غیره است.

هدف از این مقاله تعیین فراوانی و علل تصادفات رانندگی در رانندگان یک مرکز نظامی و ارائه پیشنهادها به منظور کاهش تصادفات رانندگی و در نتیجه کاهش مرگ و میر و آسیب‌ها و همچنین کاهش خسارات مالی می‌باشد.

مواد و روش‌ها

این پژوهش یک بررسی توصیفی است که به روش مقطعی روی کل پرونده‌های ثبت شده موجود و در دسترس تصادفات مربوط به ۴۶۲ نفر از رانندگان در سالهای ۸۵ و ۸۶ در واحدهای تابعه یک مرکز نظامی در تهران انجام شده است. برای گردآوری اطلاعات از پرسشنامه محقق ساخته که در مطالعات قبلی (توکلی و سنائی‌نسب، زمستان ۱۳۸۵)، اعتبار علمی و پایایی آن ($r=0/88$) تعیین شده بود مورد استفاده قرار گرفت. این پرسشنامه حاوی ۲۲ سؤال (۹ سؤال مربوط به اطلاعات دموگرافیک و ۱۳ سؤال در خصوص موضوع مورد مطالعه) بود. اطلاعات جمع‌آوری شده پس از ثبت در رایانه، با استفاده از نرم افزار SPSS و شاخص‌های آمار توصیفی شامل میانگین و درصد و آزمون کای دو مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت.

یافته‌ها

از کل ۴۶۲ مورد حادثه رانندگی ثبت شده در سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶، ۲۵۵ مورد (۵۵/۲٪) در سال ۱۳۸۵ و ۲۰۷ مورد (۴۴/۸٪) در سال ۱۳۸۶ روی داده است. بر اساس اطلاعات جدول ۱، از نظر نوع عضویت، رانندگان وظیفه و رانندگان با سن کمتر از ۲۵ سال بیشترین درصد را به خود اختصاص داده‌اند (به ترتیب ۵۶/۱٪ و ۵۹/۱٪). همچنین ۴۱/۳٪ نمونه‌ها دارای سطح سواد کمتر از دیپلم، ۶۰/۳٪ مجرد، و ۵۹/۵٪ دارای سابقه کمتر از پنج سال رانندگی بوده‌اند و محل تصادف ۶۰/۳٪ رانندگان در داخل شهرها و بقیه در خارج شهرها بوده است و از نظر پلیس ۷۵/۵٪ رانندگان مرکز نظامی مقصر تصادف بوده‌اند.

جدول ۱. توزیع فراوانی مطلق و نسبی رانندگان بر حسب نوع عضویت، سن، سواد، تأهل، سابقه رانندگی، محل تصادف، مقصر تصادف

درصد	فراوانی	
نوع عضویت		
۲۶	۱۲۰	رسمی
۵۶/۱	۲۵۹	وظیفه
۱۷/۹	۸۳	سایر
۱۰۰	۴۶۹	جمع
سن (سال)		
۵۹/۱	۲۷۰	کمتر از ۲۵
۱۶	۷۳	۲۵-۳۴
۱۷/۵	۸۰	۳۵-۴۴
۷/۴	۳۴	+۴۵
۱۰۰	۴۵۷	جمع
سطح سواد		
۴۱/۳	۱۹۱	زیر دیپلم
۵۸/۷	۲۷۱	دیپلم بالاتر
۱۰۰	۴۶۲	جمع
وضعیت تأهل		
۶۰/۳	۲۷۷	مجرد
۳۹-۷	۱۸۲	متأهل
۱۰۰	۴۵۹	جمع
سابقه رانندگی (سال)		
۵۹/۵	۲۷۳	کمتر از ۵
۱۹/۴	۸۹	۵-۹
۲۱/۱	۹۷	+۱۰
۱۰۰	۴۵۹	جمع
محل تصادف		
۶۰/۳	۲۷۸	داخل شهر
۳۹/۷	۱۸۱	خارج شهر
۱۰۰	۴۵۹	جمع
مقصر تصادف		
۷۵/۵	۳۴۹	راننده مرکز نظامی
۳۴/۵	۱۱۳	راننده مقابل
۱۰۰	۴۶۲	جمع

بر اساس اطلاعات جدول ۲، نحوه برخورد ۲۹٪ خودروها به صورت پهلو به پهلو بوده است که دارای بیشترین فراوانی است و در رتبه دوم برخورد جلو به عقب خودرو (۲۷/۳) قرار دارد.

جدول ۲ توزیع فراوانی مطلق و نسبی نحوه برخورد خودروهای رانندگان با خودروی راننده مقابل

درصد	تعداد	نحوه برخورد
۲۹	۱۳۴	پهلو به پهلو
۱۴/۵	۶۷	سر به سر
۲۷/۳	۱۲۶	جلو به عقب
۲۱/۶	۱۰۰	سر به پهلو
۷/۶	۳۵	واژگون شدن
۱۰۰	۴۶۲	کل

بر اساس جدول شماره ۳، عدم رعایت قوانین، بالاترین علت تصادف با ۷۹/۷٪ را تشکیل می‌دهد.

جدول ۳. توزیع فراوانی مطلق و نسبی علت تصادف رانندگان

درصد	فراوانی	علت تصادف
۷۹/۷	۳۶۸	عدم رعایت قوانین
۴/۵	۲۱	خرابی جاده
۱/۷	۸	بدی آب و هوا
۴/۸	۲۲	نقص فنی
۹/۳	۴۳	عدم کنترل خودرو
۱۰۰	۴۶۲	کل

داده‌های جدول ۴ نشان می‌دهد که بیشترین خسارت مالی ناشی از تصادف رانندگی مربوط به نیروهای وظیفه است و آزمون کای دو با ضریب اطمینان ۹۹٪ این اختلاف معنی دار را نشان می‌دهد.

جدول ۴. توزیع فراوانی مطلق و نسبی میزان خسارت مالی بر حسب نوع عضویت رانندگان

نوع عضویت								خسارت (تومان)
رسمی		وظیفه		سایر		جمع		
تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	
۳۵	۷/۹	۷۹	۱۷/۸	۳۳	۷/۴	۱۴۷	۳۳/۲	کمتر از صد هزار تومان
۵۰	۱۱/۳	۱۲۹	۲۹/۱	۷	۱/۵	۲۱۰	۴۷/۴	۴۹۹/۰۰۰-۱۰۰/۰۰۰
۱۰	۲/۳	۲۰	۴/۵	۲	۱/۵	۳۲	۷/۲	۹۹۹/۰۰۰-۵۰/۰۰۰
۲۱	۴/۷	۲۰	۴/۵	۱۳	۲/۹	۵۴	۱۲/۲	یک میلیون و بالاتر
۱۱۶	۲۶/۲	۲۴۸	۵۶	۷۹	۱۷/۸	۴۴۳	۱۰۰	جمع

بر اساس اطلاعات جدول ۵، بیشترین خسارت مالی ناشی از تصادف رانندگی در گروه سنی کمتر از ۲۵ سال دیده می‌شود و آزمون کای دو با ضریب اطمینان ۹۹٪ این اختلاف معنی دار را نشان می‌دهد.

جدول ۵. توزیع فراوانی مطلق و نسبی میزان خسارت مالی بر حسب سن رانندگان

سن (سال)								خسارت (تومان)
کمتر از ۲۵		۲۵-۳۴		۳۵ و بیشتر		جمع		
تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	
۸۵	۱۹/۴	۲۸	۶/۴	۳۴	۷/۸	۱۴۷	۳۳/۶	کمتر از صد هزار تومان
۱۴۰	۳۲	۳۳	۷/۵	۳۵	۸	۲۰۸	۴۷/۵	۴۹۹/۰۰۰-۱۰۰/۰۰۰
۲۱	۴/۸	۷	۱/۶	۳	۱/۷	۳۱	۷/۱	۹۹۹/۰۰۰-۵۰/۰۰۰
۲۳	۵/۳	۹	۲/۱	۲۰	۴/۶	۵۲	۱۱/۹	یک میلیون و بالاتر
۲۶۹	۶۱/۴	۷۷	۱۷/۶	۹۲	۲۱	۴۳۸	۱۰۰	جمع

اطلاعات جدول ۶ نشان می‌دهد که رانندگان با سابقه کمتر از ۵ سال، خسارت مالی بیشتری نسبت به سایر گروه‌ها داشته‌اند و آزمون آماری کای دو با ضریب اطمینان ۹۸٪ این اختلاف معنی دار را نشان می‌دهد.

جدول ۶. توزیع فراوانی مطلق و نسبی میزان خسارت مالی بر حسب سابقه رانندگی رانندگان

سابقه رانندگی (سال)								خسارت (تومان)
جمع		۱۰ و بیشتر		۵-۹		کمتر از ۵		
درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۳۲/۷	۱۴۴	۷/۷	۳۴	۷/۳	۳۲	۱۷/۷	۷۸	کمتر از ۱۰۰
۴۷/۷	۲۱۰	۸/۴	۳۷	۸	۳۵	۳۱/۴	۱۳۸	۴۹۹/۰۰۰-۱۰۰/۰۰۰
۷/۳	۳۲	۱/۷	۳	۱/۴	۶	۵/۲	۲۳	۹۹۹/۰۰۰-۵۰/۰۰۰
۱۲/۳	۵۴	۴/۱	۱۸	۳	۱۳	۵/۳	۲۳	یک میلیون و بالاتر
۱۰۰	۴۴۰	۲۰/۹	۹۲	۱۹/۵	۸۶	۵۹/۵	۲۶۲	جمع

بحث و نتیجه‌گیری

این مطالعه روی ۴۶۲ پرونده موجود تصادفات رانندگی مربوط به سال‌های ۸۵ و ۸۶ واحدهای تابعه یک مرکز نظامی در تهران انجام شده است و نتایج به دست آمده نشان می‌دهد که باید مداخلات آموزشی برای صحیح راندن رانندگان مراکز نظامی، همگام با مداخلاتی که باید در سطح جامعه انجام شود حتی با وسعت بیشتری صورت گیرد، زیرا تأمین سلامت نیروهای نظامی به عنوان متولیان ایجاد امنیت از اهمیت بالایی برخوردار است.

بر اساس نتایج حاصل از بررسی ۴۶۲ پرونده، به ترتیب عامل ۲۶، ۵۶/۱، و ۱۷/۹٪ تصادفات، پرسنل رسمی، وظیفه، و سایر رانندگان (شامل پیمانی، خرید خدمت و روزمزد) بودند که نقش نیروهای وظیفه با توجه به تعداد آنها حائز اهمیت است و نشان می‌دهد که بخش بسیار مهمی از انتقال نیروها توسط آنها انجام می‌شود و باید برنامه ریزی دقیقی جهت استفاده از توان این نیروها انجام شود. همچنین محل رخ دادن ۶۵/۱٪ تصادفات در داخل شهرها و ۳۴/۹٪ در خارج شهرها بوده است. مطالعات انجام شده در کلمبیا نشان می‌دهد که ۶۸٪ حوادث ترافیکی در شهرها روی می‌دهد و مطالعه دیگری در تایلند نتیجه می‌گیرد که حوادث ترافیکی در شهرها بیشتر است که با نتایج این مطالعه همخوانی دارد (رودریگز، فرناندز و آکرو مارچ-ژوئن ۲۰۰۳؛ کونگ، لکاوا، ناوارو، مگگراه، کوهن، مارگولز و همکاران، ژانویه ۱۹۹۶). همچنین نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که ۷۵/۵٪ رانندگان مرکز نظامی از نظر پلیس راهنمایی و رانندگی در ایجاد حادثه رانندگی مقصر شناخته شده‌اند (۷۴/۲٪).

1. Rodriguez, DY, Fernandez, FJ., and Acero, Mar-Jun 2003; Kong, LB, Lekawa, M, Navarro, RA, McGrath, J, Cohen, M, Margulies, DR, et al., Jan 1996

رانندگان با عضویت رسمی، ۷۴/۵٪ رانندگان با عضویت وظیفه و به ترتیب ۶۵/۹ و ۷۷/۸، ۶۹/۷٪ رانندگان با عضویت پیمانی، خرید خدمت و روزمزد). بررسی توکلی و سنایی روی رانندگان نیروی زمینی سپاه پاسداران نشان می‌دهد که ۷۳/۲٪ رانندگان سپاه در ایجاد حادثه رانندگی مقصر بوده‌اند (توکلی و سنایی نسب، زمستان ۱۳۸۵). همچنین بررسی آمار سوانح و حوادث سپاه در سال ۱۳۸۳ و مقایسه آن با آمار سال ۱۳۸۲ نشان می‌دهد که در ۷۸٪ حوادث رانندگی، رانندگان خودروهای سپاه مقصر بوده‌اند (اسدی، ۱۳۸۴). با توجه به یافته‌های این مطالعه و سایر مطالعات انجام شده در مراکز نظامی، مسئولان امر ترابری مراکز نظامی باید در انتخاب رانندگان دقت بیشتری به خرج دهند و برنامه ریزی لازم را از نظر ارائه آموزش‌های لازم، قبل از واگذاری مسئولیت رانندگی به آنها داشته باشند تا در آینده شاهد کاهش تصادفات در این مراکز باشیم.

یکی دیگر از نتایج این مطالعه، بالا بودن درصد عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در ایجاد تصادفات رانندگی در این مرکز نظامی است به طوری که در ۷۹/۷٪ تصادفات ایجاد شده، قوانین و مقررات رعایت نگردیده است. در مطالعه توکلی و سنایی که روی رانندگان نیروی زمینی سپاه انجام شده است ۵۵٪ علت تصادفات، عدم رعایت قانون ذکر شده است (توکلی و سنایی نسب، زمستان ۱۳۸۵). در حالیکه نیروهای نظامی باید عامل قانون باشند استفاده از رانندگانی که به قوانین راهنمایی و رانندگی عمل نمی‌کنند یک نکته منفی برای این مراکز محسوب می‌شود که دست اندرکاران ترابری مراکز نظامی باید دقت و نظارت بیشتر بر عملکرد این رانندگان داشته باشند.

نتایج مطالعه در خصوص خسارت مالی نشان می‌دهد که رانندگان وظیفه، رانندگان با سن کمتر از ۲۵ سال و رانندگان دارای سابقه کمتر از ۵ سال رانندگی، بیشترین خسارت مالی ناشی از تصادفات را به خود اختصاص داده‌اند. به عبارت دیگر می‌توان گفت اگر چه در ایجاد تصادفات رانندگی تمام گروه‌ها اعم از رانندگان با عضویت رسمی، وظیفه و سایر رانندگان تقریباً به یک نسبت مقصر بوده‌اند یا از نظر سنی، تمام گروه‌های سنی شرایط مشابهی داشته‌اند و حتی رانندگان با سابقه رانندگی بیشتر نیز مانند رانندگان با سابقه کمتر در ایجاد این حوادث نقش داشته‌اند، ولی نتایج به دست آمده بیانگر این نکته است که رانندگان وظیفه، با سن پایین‌تر و سابقه رانندگی کمتر منجر به ایجاد خسارت مالی بیشتر به هنگام تصادفات شده‌اند و با توجه به اینکه در مراکز نظامی در امر ترابری از وجود این رانندگان به میزان بیشتری استفاده می‌شود ارائه برنامه آموزشی صحیح رانندگی قبل از شروع و در طول دوره رانندگی می‌تواند منجر به کاهش تصادفات شود.

کتابنامه

منابع فارسی:

- اسدی، ع (۱۳۸۴). بررسی آمار سوانح و حوادث سپاه در سال ۱۳۸۳ و مقایسه آن با آمار سال ۱۳۸۲. **گاهنامه تحلیلی - خبری بینا**: ۲۹-۳۳.
- پدن، مارجین و دیگران (۱۳۸۵). **گزارش جهانی پیشگیری از حوادث ترافیکی راه‌ها**، ترجمه ناصر محمد هادی و کرمانچی جمشید، تهران: تندیس.
- توکلی، رضا و سنایی نسب، هرمز (زمستان ۱۳۸۵). «شیوع و عوامل مؤثر بر حوادث رانندگی در نیروی زمینی سپاه». **طب نظامی**، سال هشتم، شماره ۴: ۲۷۹-۲۸۳.
- حصاری، علی و اسمعیلی‌خطیر، آرزو (۱۳۸۳). «برآورد تأثیر مرگ و میرهای ناشی از سوانح و تصادفات رانندگی روی امید به زندگی در بدو تولد و بار اقتصادی ناشی از آن در سال ۱۳۸۱»، **مدیریت و اطلاعات در بهداشت و درمان**، شماره ۲: ۲۷-۳۵.
- کهرزادی ن. (۱۳۸۵). چالش صنعت بیمه با خسارت‌های مالی، جانی و اجتماعی تصادفات رانندگی. **بیمه**: ۲.
- وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی (۱۳۸۳). **طرح پیشگیری از سوانح و حوادث ترافیکی در ایران**، تهران، مرکز مدیت بیماریهای معاونت سلامت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی.

منابع انگلیسی:

- Abdalla, Ibrahim M. (1 December 2002). 'Fatality risk assessment and modeling of driver's responsibility for causing traffic accidents in Dubai.' **Journal of Safety Research**, Volume 33, Issue 4, : 483-96.
- Ansarim S, Akhdar, F, Mandoorah, M, and Moutaery, K. (January 2000). 'Causes and effects of road traffic accidents in Saudi Arabia.' **Public Health**, Vol. 114, No. 1: 37-9.
- Bener, A. (March 2005). 'The neglected epidemic: road traffic accidents in a developing country, State of Qatar.' **International Journal of Injury Control and Safety Promotion**, Vol. 12, no. 1: 45-47.
- El-Sadig, M, Norman, JN, Lloyd, OL, Romilly, P, and Bener, A. (July 2002). 'Road traffic accidents in the United Arab Emirates: trends of morbidity and mortality during 1977-1998.' **Accident Analysis and Prevention**, Vol. 34, No. 1: 465-476.
- El-Shazly, M, Makboul, G, El-Sayed, A. (Jan-Mar 2004). 'Life expectancy and cause of death in the Kuwaiti population 1987-2000.' **East Mediterranean Health Journal**, Vol. 10, Nos. 1-2: 45-55.
- Kadkhodaie, MH (June 2006). 'Three-year review of facial fractures at a teaching hospital in northern Iran.' **British Journal of Oral Maxillofacial Surgery**, Vol. 44, No. 3: 229- 31.

- Kong, LB, Lekawa, M, Navarro, RA, McGrath, J, Cohen, M, Margulies, DR, et al. (Jan 1996). 'Pedestrian-motor vehicle trauma: an analysis of injury profiles by age.' **Journal of the American College of Surgeons**, Vol. 182, No.1: 17-23.
- Montazeri, A. (Mar 2004). 'Road-traffic-related mortality in Iran: a descriptive study.' **Public Health**, Vol. 118, No.2: 110- 13.
- Murray, CJ and Lopez, AD. (24 May 1997). 'Alternative projections of mortality and disability by cause 1990-2020: 'Global Burden of Disease Study.' **The Lancet**, Vol.349, No. 9064: 1498-1504.
- Rodriguez, DYm Fernandez, FJ., and Acero, Velasquez H. (Mar-Jun 2003). 'Road traffic injuries in Colombia.' **Injury Control and Safety Promotion**, Vol.10, Nos.1-2: 29-35.
- Roudsari, BS, Shadman, M , and Ghodsi, M.(2006). Childhood trauma fatality and resource allocation in injury control programs in a developing country. **BMC Public Health**, 6: 117.
- Soori, H and Naghavi, M. (Sep 1998). Childhood deaths from unintentional injuries in rural areas of Iran. **Injury Prevention**, Vol. 4, No. 3: 222-4.
- WHO. (2004a). **World health day: Road Safety is No Accident. World report on Road Traffic Injury Prevention**. WHO: Geneva.
- WHO. (2004b). **World Report on Road Traffic Injury Prevention**, WHO: Geneva.
- Zargar M, Khaji A, Karbakhsh M, Zarei MR.(March 2004). Epidemiology study of facial injuries during a 13 month of trauma registry in Tehran. **Indian Journal of Medical Sciences**, Vol. 58, No. 3: 109-14.