



دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی
شیراز

معاونت تحقیقات و فناوری
دانشکده بهداشت

گزارش نهایی پایان نامه تحقیقاتی

عنوان

بررسی وضعیت حوادث ترافیکی راه ها در ایران و اولویت بندی مداخلات مرتبط با پیامدهای آن

استاد (اساتید) راهنما :

دکتر عباسعلی دهقانی

دکتر فرشاد فرزادفر

استاد (اساتید) مشاور :

دکتر محمدحسن احرامپوش

دکتر افشین استوار

دکتر ابراهیم سلمانی

دکتر محمدرضا خواجه امینیان

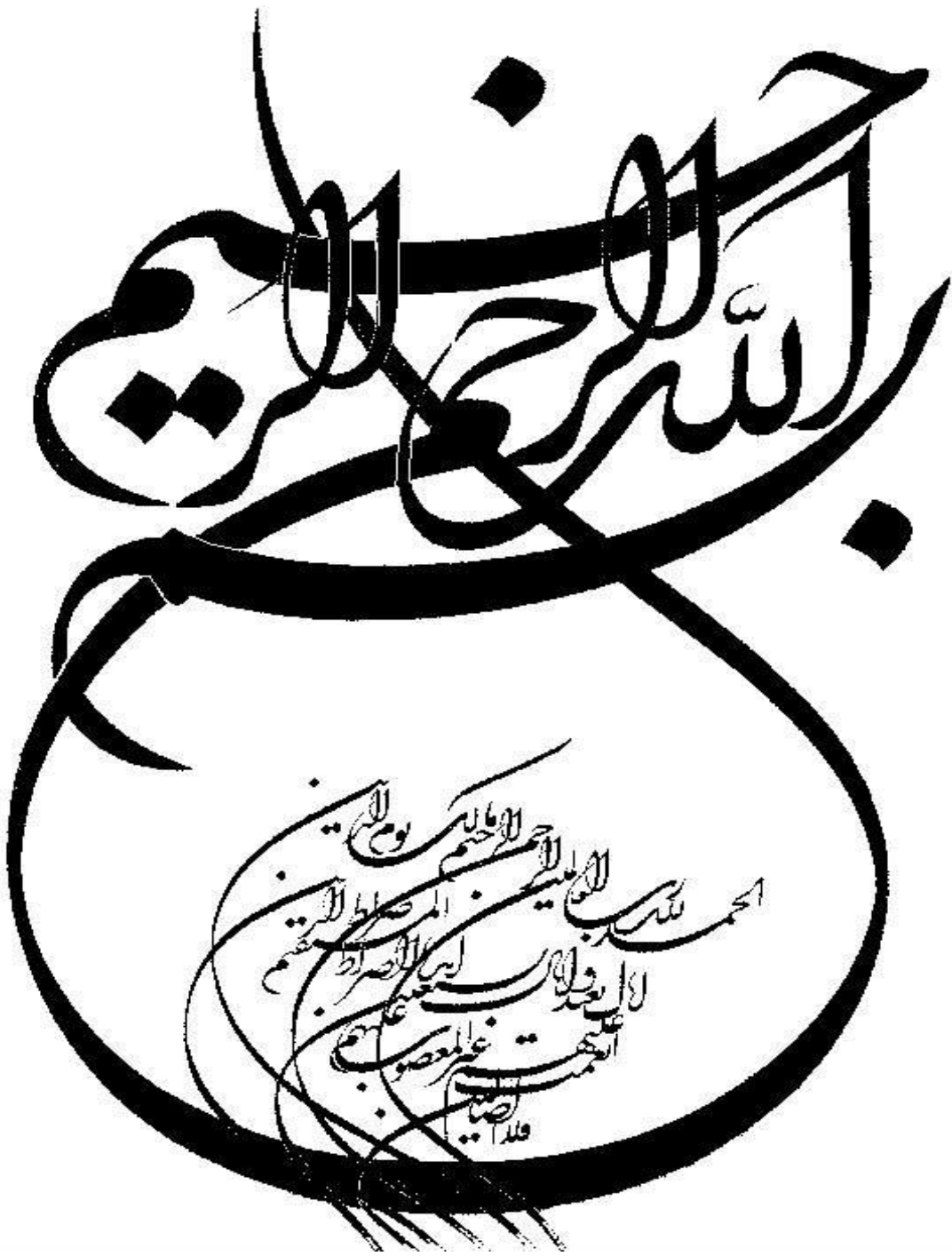
دکتر حسین فلاح زاده

دکتر مهرداد آزمین

نام و نام خانوادگی دانشجو:

محمدرضا صادقیان تفتی

نیمسال تحصیلی: ۱۴۰۲-۱۴۰۱



فرم تهیه پیام پژوهشی پایان نامه های تحقیقاتی

- شماره (کد) رهگیری پایان نامه تحقیقاتی: ۷۹۸۸
- عنوان کامل پایان نامه تحقیقاتی: بررسی وضعیت حوادث ترافیکی راه ها در ایران و اولویت بندی مداخلات مرتبط با پیامدهای آن
- مجری اصلی پایان نامه: دکتر عباسعلی دهقانی/دکتر فرشاد فرزادفر
- مجریان و همکاران پایان نامه به ترتیب:
دکتر محمدحسن احرامپوش
دکتر افشین استوار
دکتر ابراهیم سلمانی
دکتر محمدرضا خواجه امینیان
دکتر حسین فلاح زاده
دکتر مهرداد آزمین
- تلفن تماس مجری اصلی: ۰۹۱۳۱۵۲۶۵۴۷
- آدرس پست الکترونیک مجری اصلی: aadtafti@yahoo.com
- نام و نام خانوادگی دانشجو: محمدرضا صادقیان تفتی
- شماره تماس دانشجو: ۰۹۱۳۳۵۴۸۵۹۹
- آدرس پست الکترونیک دانشجو: mrsadeghian۱۳۹۰@gmail.com

▪ گروههای هدف:

□ رسانه ها و مردم □ متخصصان و پژوهشگران □ سیاستگذاران پژوهشی □ سیاستگذاران درمانی

▪ محتوای پایان نامه شامل چه موضوعاتی است:

- موضوعات کلی: آسیب های ترافیکی راه ها
- موضوعات فرعی: بار آسیب های ترافیکی راه ها، بار منتسب به عوامل خطر و اولویّت مداخلات در ایران

▪ عنوان خبر:

- مداخلات در حیطه های کاربر راه ایمن و سرعت، بیشترین کاهش مرگ و بار آسیب های ترافیکی را در ایران به دنبال خواهد داشت.

▪ متن پیام پژوهشی:

- پیام پژوهشی در سه بخش شامل موارد ذیل و حداکثر ۳۰۰ کلمه نوشته می شود:

اهمیت یافته ها:

➤ آسیب های ترافیکی راه ها دومین علت مرگ و اولین علت بار بیماری ها در ایران است. این مطالعه با هدف بررسی میزان مرگ و آسیب های ترافیکی راه ها در ایران و تعیین موثرترین مداخلات جهت کاهش پیامدهای این حوادث صورت گرفت.

مهمترین یافته ها:

➤ روند نزولی در بار آسیب ترافیکی راه ها در ایران در دوره ۳۰ ساله مطالعه، احتمالاً اثربخشی مداخلات را نشان می دهد. رانندگان و سرنشینان گروه سنی جوان و میانسال و عابران پیاده در سنین بالای ۷۰ سال نیاز به مداخلات موثرتر دارند.

■ عوامل خطر سرعت، طراحی غیر ایمن خودرو برای سرنشینان و کمربند ایمنی بیشترین مرگ های ناشی از آسیب های ترافیکی راهها را به خود اختصاص می دهد. از بین عوامل خطر مورد مطالعه، میزان مرگ های منتسب به عامل خطر مصرف الکل روند افزایشی نشان می دهد.

■ در اولویت بندی مداخلات موثر، پیامدهای سلامتی با فاصله زیاد از سایر معیارها بالاترین اهمیت در اولویت بندی مداخلات مؤثر در حوادث ترافیکی راهها در ایران را داراست. مداخلات در حیطه کاربر راه ایمن و سرعت ایمن با فاصله نزدیک از یکدیگر مؤثرترین مداخلات برای کاهش پیامدهای حوادث ترافیکی راهها در ایران هستند.

پیشنهاد برای کاربرد نتایج

■ نتایج این مطالعه تاثیر مداخلات را برای کاهش مرگ و بار آسیب های حوادث ترافیکی راهها را هم در سطح ملی و هم استانی به سیاستگذاران اجرایی نشان می دهد. مداخلات مؤثر تعیین شده و اولویت بندی شده نیز می تواند برای تقویت مداخلات مؤثر گذشته و انجام مداخلات جدید، تصویب قوانین مورد نیاز و نیز آیین نامه های مربوط مورد استفاده قرار گیرد. بازنگری در محدودیت های سرعت در راه ها ، اقدام جدی برای رانندگی تحت تأثیر الکل، حفاظت از جمعیت سالمند و توجه به افزایش استانداردهای خودرو برای ایمنی سرنشینان و عابران پیاده از پیشنهادات کاربردی مطالعه است.

مقدمه و هدف

آسیب‌های ترافیکی راه‌ها دومین علت مرگ در ایران است. بررسی‌ها نشان می‌دهد تاکنون مطالعه جامعی در مورد روند و میزان مرگ و بار آسیب‌های ترافیکی راه‌ها طی ۳۰ سال گذشته در سطح ملی و فروم‌لی صورت نگرفته است. مطالعه حاضر طراحی شد تا ضمن شرح روند و میزان مرگ و بار آسیب‌های ترافیکی راه‌ها، مرگ و بارمنتسب به عوامل خطر آن از سال ۱۹۹۰ تا ۲۰۱۹ گزارش شود، مداخلات اثربخش شناسایی گردند و اولویتهای اقدامات در ایران تعیین شود.

روش کار

مطالعه حاضر در چهار فاز طراحی شد. ابتدا با استفاده از برآوردهای بارجهانی بیماری‌های ۲۰۱۹، روندهای بروز، شیوع، مرگ و بار آسیب‌های ترافیکی راه‌ها بر حسب جنس، گروه‌های سنی، کاربران راه و شاخص اجتماعی جمعیت شناختی در سطح ملی و فروم‌لی گزارش شد. سپس با استفاده از ارزیابی خطر مقایسه‌ای، میزان‌های مرگ و بار منتسب به عوامل خطر حوادث ترافیکی راه‌ها شامل سرعت، عدم استفاده از کلاه ایمنی، عدم استفاده از کمربند ایمنی، الکل، سیگار، آسیب‌های شغلی، کاهش تراکم استخوان، دمای بالا، دمای پایین، خودروی غیرایمن برای سرنشینان و عابران پیاده در گروه‌های سنی، جنسی و انواع کاربران راه تعیین گردید. در ادامه با مرور هدفمند و مشورت با خبرگان و متخصصان، مداخلات اثربخش در حوادث ترافیکی راه‌ها در جهان بررسی شد و آن مداخلات بر اساس حیطه‌های سیستم ایمن فهرست گردید. در پایان با استفاده از مرور هدفمند منابع و نظر متخصصان و خبرگان، ضمن تعیین معیارهای اولویت بندی مداخلات حوادث ترافیکی راه‌ها (پیامدهای سلامتی، پذیرش عمومی، هزینه اثربخشی، دسترسی و قابل انجام بودن) مداخلات مؤثر با روش تحلیل سلسله مراتبی و با استفاده از نرم افزار Expert Choice رتبه بندی گردید.

یافته‌ها

میزان‌های استاندارد شده بروز، شیوع، مرگ و بار آسیب‌های ترافیکی راه‌ها در ایران از سال ۱۹۹۰ تا ۲۰۱۹ به ترتیب ۳۱/۷ درصد، ۳۴/۹ درصد، ۵۷/۷ درصد و ۶۰/۱ درصد کاهش نشان داد. در سال ۲۰۱۹ بالاترین و پایین‌ترین میزان بار استاندارد شده سنی در ۱۰۰۰۰۰ نفر به ترتیب مربوط به استان‌های سیستان و بلوچستان ۲۲۸۶/۸ (فاصله عدم اطمینان ۹۵٪، ۲۶۲۷/۹ تا ۱۹۷۸/۱) و تهران ۳۰۳/۸ (۶۶۷/۲ تا ۲۱۶/۹) بود. (اختلاف ۷ برابر). این بار بصورت غالب توسط مردان، رانندگان و سرنشینان وسایل نقلیه سه چرخ و بیشتر و در گروه سنی ۱۵-۲۹ سال و نیز عابران پیاده در سن بالای ۷۰ سال ایجاد شده بود. کمترین میزان بروز، شیوع، مرگ و بار مربوط به زیرگروه شاخص اجتماعی جمعیت شناختی بالا بود. عوامل خطر سرعت (۲۷ درصد)، وسیله نقلیه

غیرایمن برای سرنشینان (۲۲ درصد) و کمربندایمنی (۱۹ درصد) بیشترین سهم بار منتسب به عوامل خطر حوادث ترافیکی راه‌ها را به خود اختصاص دادند. مصرف الکل تنها عامل خطر حوادث ترافیکی راه‌ها بود که مرگ و بار استاندارد شده سنی آن در دوره مطالعه به ترتیب ۴۱ درصد و ۸۲/۱ درصد افزایش نشان داد. دمای پایین در طی سه دهه اثر محافظتی داشت. دو معیار پیامدهای سلامتی (۰/۵۲۷) و امکان پذیری (۰/۲۲۸) بیشترین تأثیر را در رتبه بندی مداخلات حوادث ترافیکی راه‌ها داشتند. در این مطالعه، مؤثرترین مداخلات بر اساس رتبه بندی تحلیل سلسله مراتبی، مربوط به اقدامات در حیطه کاربر راه ایمن (۰/۲۶۱) و سرعت ایمن (۰/۲۱۶) بود.

نتیجه گیری

کاهش روند بار حوادث ترافیکی راه‌ها در ایران به احتمال زیاد نشان دهنده مؤثر بودن مداخلات انجام شده است. به هر حال در مقایسه با هدف توسعه پایدار ۲۰۲۰، هنوز وضعیتی در سطح هشداردهنده‌ای است. بار حوادث ترافیکی راه‌ها در کل و در گروه‌های ویژه‌ای مانند رانندگان و سرنشینان خودروها، مردان در گروه‌های سنی ۱۵ تا ۲۹ سال و عابران پیاده در سنین سالمندی، نیاز به کاهش بیشتری دارد. مداخلات در زمینه کاربر راه ایمن و سرعت بر سایر اقدامات مقدم است. افزایش مرگ و بار منتسب به الکل به عنوان تنها عامل با روند افزایشی در طی سه دهه نگران کننده است و لزوم بررسی‌های بیشتر، اعمال قوانین موجود به شکل جدی و نیز وضع قوانین جدید و بازدارنده را طلب می‌کند. با ادامه روند کنونی به نظر می‌رسد ایران تا سال ۲۰۳۰ نیز به هدف توسعه پایدار کاهش مرگ‌های حوادث ترافیکی راه‌ها به میزان ۵۰ درصد دست نخواهد یافت.

▪ کلمات کلیدی:

بار جهانی بیماری‌ها؛ حوادث ترافیکی راه؛ بار منتسب؛ مرگ منتسب؛ مداخلات

▪ نشانی اینترنتی مقاله علمی منتج از پایان نامه:

<https://injuryprevention.bmj.com/content/۲۹/۲/۱۰۱>

▪ عنوان مقاله: (انگلیسی)

Burden of road traffic injuries in Iran: a national and subnational perspective, ۱۹۹۰-۲۰۱۹

▪ تصویر مرتبط با پایان نامه: (پایان نامه های فناورانه)

▪ تاریخ اتمام پایان نامه: در معاونت تحقیقات تکمیل می گردد.