

# مدیریت و اطلاع رسانی ایمنی و ترافیک ۲

**عنوان**  
شناسایی چالشهای مدیریت صحنه در حوادث ترافیکی از دیدگاه کارکنان امدادی بین جاده ای و ارائه راهکارهای مناسب برای آن

**عنوان**  
طراحی و ساخت شبیه ساز رانندگی پژوهشی - سهند ۱

**مخاطبین**  
پلیس راه، پلیس راهنمایی و رانندگی، پلیس ۱۱۰، جمعیت هلال احمر، اورژانس ۱۱۵، سازمان حمل و نقل و راهداری آتش نشانی، بیمارستانها، فرمانداری ها و بخشداریهای سراسر کشور، و تمامی کاربران جاده ها، خیابانها و آزاد راه ها

**مخاطبین**  
کلیه محققان، مدیران و علاقمندان به مطالعات در حوزه ایمنی ترافیک با استفاده از شبیه سازهای رانندگی

**پیام اصلی**  
مدیریت صحنه در سوانح ترافیکی نیازمند هماهنگی تمامی ارگانهای مسئول می باشد. برای ایجاد و حفظ این هماهنگی بایستی یک سازمان مسئول و اصلی تعیین شود که مسئولیت مدیریت و پاسخگویی با آن سازمان بوده و قوانین و مقررات لازم برای الزام همکاری سایر سازمانها با سازمان مذکور تدوین و اجرای آن پیگیری و نظارت شود. سپس نحوه پاسخدهی به همه افراد ذینفع و مسئول بطور مستمر آموزش داده شده و با انجام تمرین های مشترک دوره ای بین این سازمانها، پاسخدهی تقویت شده و ناهماهنگی ها رفع شوند

**پیام اصلی**  
شبیه سازهای رانندگی یکی از اصلی ترین ابزارهای پژوهشی در حیطه ایمنی ترافیکی هستند. بطور کلی شبیه سازهای رانندگی به دو نوع آموزشی و پژوهشی تقسیم بندی می شوند. در شبیه سازهای آموزشی محیط و سناریوهای ثابت معین از پیش فراهم می شود تا فرد با رانندگی مستمر در این محیط، به تدریج به انواع مهارتهای رانندگی تسلط یابد. شبیه سازهای پژوهشی میتوانند انواع محیطهای رانندگی امن و کنترل شده برای رانندگان فراهم کنند تا با کنترل مولفه های گوناگون تاثیرگذار در رانندگی، به سوالات خاص پژوهشی جواب داده شود. در این شبیه سازها میتوان محیط رانندگی دلخواه را ایجاد نموده و با مواجه کردن راننده با شرایط خاص رانندگی نظیر موقعیت های خطرناک، به ارزیابی عملکرد رانندگی افراد مختلف تحت شرایط گوناگون پرداخت.

**یافته ها**  
سوانح ترافیکی به علت خصوصیتی که دارند، علاوه بر ایجاد مشکلات فراوان، سناریوهای جذابی برای جلب توجه همگان هستند. بطوری که افزون بر ایجاد مرگ و مصدومیت، موجب بسته شدن راه عبور و مرور و جلب توجه و هجوم عده زیادی از مردم به محل حادثه می شوند و در مواردی وضعیت حادثه را بدتر نموده و حتی موجب حوادث ثانویه هم می گردند. بنابراین هر حادثه ترافیکی یک فوریت پزشکی، امنیتی و اجتماعی محسوب شده و نیازمند پاسخی فوری و مدیریتی صحیح هست. از نظر بسیاری از صاحب نظران، سازماندهی و مدیریت صحنه و مناسب سازی محیط تحت تاثیر، یکی از کاراترین و مهمترین مرحله مدیریت سوانح است که به اذعان متخصصین این حوزه در حال حاضر دارای کاستیهای فراوانی است. لذا این مطالعه به موضوع بررسی چالشهای مدیریت صحنه در حوادث ترافیکی پرداخته است و به این نتیجه رسیده است که مدیریت صحنه در سوانح ترافیکی با ۹ چالش اصلی مواجه است که عبارتند از:

- مشکلات زیرساختی
- عدم آمادگی کارکنان امدادی
- چالشهای اولویت بندی مصدومین در صحنه
- کمبودها، نواقصات و محدودیتها
- مدیریت سوانح ویژه و سوانح ناشی از مواد خطرناک
- مشکلات برقراری ارتباط با حادثه دیدگان
- عدم هماهنگی
- عدم وجود امنیت ذهنی و جسمی برای امدادگران
- مشکلات فرهنگی و اجتماعی

راهکارهای رفع چالشهای مدیریت صحنه در سوانح ترافیکی:

- الف) رفع مشکلات زیرساختی جاده ها
- ب) ارتقای آمادگی های عملکردی، ملزوماتی و تجهیزاتی سازمانها و کارکنان سازمانهای امدادی
- ج) تشکیل تیم های مدیریت سوانح ویژه و خطرناک
- د) تشکیل سازمان مسئول و پاسخگو برای رفع ناهماهنگی ها و ارتقای همکاری ها
- ه) تامین امنیت صحنه
- و) انجام مداخلات فرهنگی و اجتماعی

**یافته ها**  
مراحل مختلف سخت افزاری و نرم افزاری این دستگاه به اتمام رسیده و هم اکنون آماده استفاده توسط پژوهشگران در حیطه ایمنی ترافیک است. ایجاد محیط دلخواه گرافیکی، طراحی و پیاده سازی سناریوها طبق اهداف پژوهشی، ایجاد شرایط مختلف آب و هوایی (مه، برف، باران، ...)، رانندگی در محیط شب از جمله امکانات متنوع این شبیه ساز می باشد. در این شبیه ساز، داده های مختلف رانندگی نظیر موقعیت لحظه ای، سرعت، زاویه فرمان، وضعیت پدال ها و ... با نرخ بالا ثبت می گردد. همچنین این شبیه ساز مجهز به دستگاه ردیاب چشم (eye tracker) جهت اندازه گیری و ثبت حرکات لحظه ای چشم راننده می باشد. از جمله دستگاه های جانبی دیگر که همراه با شبیه ساز رانندگی اقدام به ثبت داده می کند میتوان به دستگاه الکتروانسفالوگرافی کمی (QEEG) ۳۲ کاناله و الکتروانسفالوگرافی کمی ۴ کاناله بیسیم اشاره کرد.

**دکتر جواد بابائی - استادیار سلامت در بلایا و فوریت ها - مجری ریحانه مصطفی نژاد - کارشناسی ارشد مدیریت خدمات بهداشتی و درمانی دکترا علی جنتی - استادیار مدیریت خدمات بهداشتی و درمانی دکترا همایون صادقی بازرگانی - دانشیار اپیدمیولوژی**  
Javad1403@gmail.com

**دکتر مهدی رضایی - استادیار پژوهشی مهندسی هوافضا - مجری**  
mrezaei56@gmail.com



## ایمنی و ترافیک ۲



عنوان

**کاربست سیاست مشارکت دولتی- خصوصی در پیشگیری از حوادث ترافیکی در ایران**

مخاطبین

مدیران و سیاست گذاران نظام سلامت، مدیران و سیاست گذاران حوزه پیشگیری از حوادث ترافیکی، مراکز تحقیقاتی و محققین حوزه حوادث ترافیکی، بخش خصوصی

پیام اصلی

با وجود تجربیات موفق دنیا در زمینه کاربرد سیاست مشارکت دولتی-خصوصی در پیشگیری از حوادث ترافیکی، طی سالهای اخیر وجود موانع زیادی حضور بخش خصوصی در این بخش را با محدودیت مواجه ساخته و نقش این بخش در حوزه پیشگیری از حوادث ترافیکی پررنگ نبوده است. با توجه به توانمندی ها و پتانسیل های موجود در بخش خصوصی در راستای ارتقای کیفیت و کمیت ارائه خدمات باید شرایط و زیرساخت های لازم برای این منظور فراهم گردد.

یافته ها

با توجه به گستردگی حوادث ترافیکی، مشکلات موجود در بخش های دولتی، وجود موسسات خصوصی توانمند و وجود تجارب موفق جهانی، بسترهای مناسب برای مشارکت بخش خصوصی در پیشگیری از حوادث ترافیکی وجود دارد.

مشارکت بخش خصوصی می تواند در ارائه خدمات مختلف از جمله ساخت، حفظ و نگهداری جاده ها، حفظ ایمنی خودروها، آموزش های عمومی و غیره اتفاق بیافتد. اما در این مسیر مشکلاتی از جمله مشکلات قانونی، شفاف نبودن ساز و کارهای همکاری، ناپایداری سیاسی و سازمانی، مشکلات اقتصادی دولت و کمبود افراد با تجربه و صاحب نظر در این زمینه وجود دارد. با این وجود مزایای قابل توجهی از جمله کارایی بیشتر در اجرای برنامه ها، پوشش ضعف های موجود در بخش های دولتی و مدیریت کارا و اثربخش در کاربرت مشارکت بخش خصوصی در این بخش وجود دارد.

راهکارها شامل: شناسایی و اولویت بندی فعالیت های قابل واگذاری، شناسایی بخش های خصوصی توانمند، تدوین سیاست ها و چارچوب های قانونی مشارکت دولتی-خصوصی، ایجاد یک زبان مشترک بین بخش دولتی و خصوصی، تعهد و تلاش بخش دولتی برای تامین انتظارات بخش خصوصی، تهیه و تدوین یک قرارداد جامع و مناسب و فرهنگ سازی عمومی برای پذیرش و استقبال از ورود بخش خصوصی در این زمینه است.

دکتر میا گلستانی، استادیار مرکز تحقیقات مدیریت و پیشگیری از مصدومیت های ترافیکی - مجری  
دکتر همت اله قرایی-دکترای تخصصی مدیریت خدمات بهداشتی درمانی

ss.azami.a90@gmail.com



عنوان

**اپیدمیولوژی مرگ و میر ناشی از حوادث ترافیکی در بین کاربران وسایل نقلیه کشاورزی در استان آذربایجان شرقی**

مخاطبین

پژوهشگران و محققین در حیطه های اپیدمیولوژی حوادث، ترافیک و سلامت سیاستگذاران و برنامه ریزان حوزه سلامت و مسئولین و دست اندرکاران شورای شهر و روستا

پیام اصلی

مهمترین عامل مرگ و میر کاربران وسایل نقلیه کشاورزی، ضربه به سر و خونریزی ناشی از آن می باشد لذا اهمیت تسهیلت پیش بیمارستانی و وجود و تجهیز واحدهای اورژانس پیش بیمارستانی در مناطق روستایی بسیار قابل توجه می باشد. همچنین توجه به استانداردسازی جاده ای در راههای روستایی، آموزش به رانندگان (که اغلب در سن پایین و بعضاً بدون گواهینامه می باشند) و نوسازی ماشینهای کشاورزی مورد استفاده می تواند در کاهش میزان مرگ و میر کاربران وسایل نقلیه کشاورزی موثر واقع گردد.

یافته ها

این مطالعه بر اساس داده های ثبت شده مرگ و میر کاربران وسایل نقلیه کشاورزی در سازمان پزشکی قانونی در استان آذربایجان شرقی انجام گرفته است. تعداد ۹۴۳۵ مورد مرگ و میر ناشی از حوادث ترافیکی در سازمان پزشکی قانونی استان آذربایجان شرقی از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۴ که مطابق با مارس ۲۰۰۶ تا مارس ۲۰۱۶ می باشد ثبت گردیدند که ۸٪ کل مرگ و میرهای ثبت شده مربوط به مرگ و میر کاربران وسایل نقلیه کشاورزی می باشد. مردان حدود ۹۴٫۷٪ این مرگ و میر را شامل می شوند میانگین سنی متوفیان ۳۸٫۴ سال بوده و ۳۵٫۵٪ قربانیان بیسواد بوده و ۳۲٫۹٪ آنها دارای سواد ابتدایی و بقیه در سطوح مختلفی از تحصیلات قرار داشتند. حدود دو سوم از متوفیان کشاورز بوده که در ۹۵٪ از کل موارد مرگ و میر، تصادف ماشین با ماشین رخ نداده و با عامل دیگر بوده است.

واژگونی وسیله نقلیه علت اصلی تصادف در ۸۶ درصد موارد بوده که ۵۴ نفر از قربانیان (۷۱٫۱٪) نقش راننده و مابقی سرنشینان وسیله نقلیه بوده اند. ۷۰ درصد قربانیان در صحنه تصادف جان باخته و مابقی به نسبت مساوی در بیمارستان و یا در راه انتقال به آن جان خود را از دست داده اند. ۵۹ درصد از قربانیان دچار ترومای سر و صورت بوده اند در حالی که مابقی دچار ترومای سینه و شکم بودند. تروما و ضربه به سر عامل اصلی مرگ در هر دو گروه متوفیانی بوده که قبل از رساندن به بیمارستان فوت کرده اند و یا در بیمارستان جان باختند و در این میان عامل خونریزی دلیل اصلی فوت در مورد افرادی بوده که یا در بیمارستان و یا در صحنه تصادف فوت نموده اند. فقط حدود ۳۴ درصد متوفیان با آمبولانس انتقال داده شدند و مابقی با وسایل نقلیه دیگر به مراکز درمانی انتقال یافته بودند.

دکتر میا گلستانی، استادیار مرکز تحقیقات مدیریت و پیشگیری از مصدومیت های ترافیکی - مجری  
دکتر همایون صادقی بازگانی  
دکتر بهرام صادقی راد

mgolestani8958@gmail.com

