نشریه فرهنگ و ارتقای سلامت فرهنگستان علوم پزشکی
دوره ششم، تابستان ۱۴۰۱، شماره دوم، صفحات ۲۴۵ تا ۲۴۷

خلاصه سیاستی

پیشگیری از مرگ و جراحات شدید حوادث ترافیکی*

چکیده

در دهه گذشته حوادث ترافیکی عامل بیش از ۱۷۰ هزار مرگ و حدود ۵ میلیون مورد مجروح بوده و قریب ۷ درصد از تولید ناخالص داخلی (GDP) را به خود اختصاص داده است. علاوه بر هزینه‌های درمانی و سال‌های مفید ازدست‌رفته عمر ایرانیان، مطلب مهم فوت یا معلولیت افراد فعال جامعه می‌باشد. علل زیادی در عدم توفیق جمهوری اسلامی ایران در مدیریت صحیح و کامل این موضوع نقش داشته است. ناکارایی نهاد راهبر (کمیسیون ایمنی راه)، همکاری‌ها و هماهنگی‌های ضعیف بین بخشی، ضعف در خط‌مشی‌گذاری، برنامه‌ریزی و عملکرد مبتنی بر شواهد، توجه ناکافی به جنبه‌های اجتماعی-فرهنگی در پیشگیری از حوادث ترافیکی از اهم این علل است .

فرهنگستان علوم پزشکی با استفاده از نظرات کارشناسان امر این خلاصه سیاستی را تهیه و درخواست می‌کند پس از بررسی‌های لازم پیشنهادات ارائه شده در دستور کار هیئت محترم وزیران قرار گیرد.

کلیدواژه‌ها: امنیت جاده‌ای، پیشگیری، حوادث ترافیکی

مقدمه و اهمیت موضوع

ایران با بیش از ۱۷۰ هزار مرگ (بیش از ۱۲۰ هزار نفر از قربانیان کمتر از ۵۰ سال سن داشته‌اند که نقش بسزایی در جوان‌گرایی جمعیت و توسعه کشور به عهده دارند) درنتیجه تصادفات رانندگی مقام نخست در دنیا را در گروه سنی جوانان و میان‌سالان دارد. حدود ۵ میلیون مورد مجروح و بیش از ۷ میلیون مراجعه به نظام سلامت، حدود ۳۵۰ هزار معلول و خسارت اقتصادی قریب به ۷ درصد از تولید ناخالص داخلی (GDP) و ۶/۶۴ درصد درآمد ناخالص ملی (GNI) و از دست رفتن سرپرست خانوار ازجمله مهم‌ترین پیامدهای حوادث ترافیکی است.

توصیف وضعیت موجود

ضعف در حکمرانی ایمنی راه در کشور

متأسفانه بحث ارتقای ایمنی در اولویت مسئولان اجرایی و سیاست‌گذاران نمی‌باشد. وجود سازمان‌ها و ارگان‌های متعدد در بحث حوادث ترافیکی با برنامه‌های کوتاه‌مدت، ناکارآمد و ناهماهنگ که به کمیسیون ایمنی راه پاسخگو نیستند، یکی از مهم‌ترین نقاط ضعف سیستم ایمنی راه کشور می‌باشد. علاوه بر آن نبود نظام ارزیابی و ارزشیابی مؤثر، نبود مکانیسم کارآمد جمع‌آوری و تحلیل و استفاده درست از داده‌ها و شواهد علمی داخلی و بین‌المللی منجر به اجرای برنامه‌های غیرمؤثر و اجرای ضعیف برنامه‌ها شده است.

ضعف در اعمال قانون

متأسفانه اعمال قانون در بخش عظیمی از تخلفات رانندگی انجام نمی‌شود، جرائم رانندگی متناسب با تورم افزایش پیدا نکرده است و حتی مشمول بخشودگی و یا تخفیف هم می‌شود لذا تخلف از مقررات در کشور ارزان و در فرهنگ ترافیکی نهادینه شده است.

توجه ناکافی به سرعت ایمن

اگر مدیریت سرعت بر اساس رویکرد سیستم ایمن در کشور اجرایی شود مرگ‌ومیر و جراحات شدید ناشی از تصادفات می‌تواند ۳۰ تا ۴۰ درصد کاهش یابد. حداکثر سرعت مجاز در حدود۳۰ درصد جاده‌های ایران بالاتر از توصیه‌های سیستم ایمن یا سرعت جاده‌های اروپا است که با توجه به کیفت پایین خودروها و ایمنی پایین جاده‌ها در کشور قابل‌پذیرش نیست. به ازای هر ۱۰ کیلومتر جاده ۲ نقطه ناایمن مهم وجود دارد و حدود ۶۰ درصد مرگ‌ومیرهای تصادفات در ۳۰ کیلومتری شهرها رخ می‌دهد که تقاطع‌ها و ورودی‌های ناایمن و سرعت بالای وسایط نقلیه از دلایل آن به شمار می‌رود. علاوه برآن مشکلات متعددی توسط پلیس راهور در زمینه عدم استحکام بدنه، باز نشدن ایربگ و آتش‌سوزی خودروها پس از تصادف گزارش‌شده است.

* این سند محصول مذاکرات علمی انجام شده در فرهنگستان علوم پزشکی است که توسط هیئت رییسه جمع‌بندی و در معاونت علمی تنظیم شده است.

[Downloaded from ijhp.ir on 2026-11-17]

[DOI: 10.22034/6.2.25]

تأخیر در ارائه خدمات فوریت‌های پزشکی پس از حادثه

بخش مهمی از افرادی که در سر صحنه تصادف فوت نمی‌کنند جراحت شدید دارند که ارائه فوری و با کیفیت خدمات فوریت‌های پزشکی برای حفظ جان آن‌ها ضروری است. این در حالی است که پایگاه‌های اورژانس کشور از فرسودگی ناوگان رنج می‌برد. همچنین ازآنجاکه نهادهای امدادی (آتش‌نشانی، سازمان اورژانس کشور و هلال‌احمر) شماره اختصاصی دارند، سردرگمی مردم و ناهماهنگی بین سازمان‌های خدمت‌رسان را موجب شده است.

سهم بالای تردد جاده‌ای در حمل‌ونقل کشور

اکنون ۹۲ درصد حمل‌ونقل کشور در جاده‌ها صورت می‌گیرد که این به‌هیچ‌وجه مطلوب نیست. حمل‌ونقل ریلی ارزان‌تر و ایمن‌تر بوده و سازگاری بیشتری با محیط‌زیست دارد. در کشورهایی که وضعیت خطوط ریلی توسعه بیشتری یافته است آمار تلفات جاده‌ای به همان نسبت کم‌تر است.

توصیه‌ها

تقویت حکمرانی سیستم ایمنی راه

- اختیارات قانونی کمیسیون ایمنی راه کشور به‌عنوان نهاد راهبر تقویت شود و مکانیسمی پیش‌بینی شود تا کمیسیون‌های استانی هماهنگ با نهاد راهبر عمل کنند و نهاد راهبر نیز به مقام بالاتر مانند شورای عالی ایمنی راه پاسخگو باشد. همچنین از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان، مراکز تحقیقاتی کشور و سازمان‌های مردم‌نهاد در مقوله ایمنی راه بهره گرفته شود.
- به بحث ایمنی راه در برنامه هفتم توسعه کشور توجه ویژه شود و پیشگیری از مرگ و جراحات شدید در محوریت برنامه‌ها و فعالیت‌های سازمان‌های ذی‌ربط قرار گیرد. همچنین برنامه راهبردی ملی دهه دوم اقدام، بر اساس رویکردهای نتیجه‌گرا و سیستم ایمن با تأکید بر کاهش حداقل ۵۰ درصد مرگ‌ومیر و جراحات شدید با بهره‌گیری از تجربیات ملی و بین‌المللی تدوین و اجرایی شود.
- نظام مدیریت داده، پایش و ارزشیابی به تشخیص کمیسیون ایمنی تقویت و رویکرد مدیریت نتیجه گرا در برنامه‌های نهاد راهبر و سازمان‌های متولی نهادینه شود.
- منابع مالی پایدار برای دبیرخانه کمیسیون و سازمان‌های مرتبط با بحث ایمنی راه ازجمله با تخصیص اعتبارات لازم در ردیف‌های قانون بودجه سالانه و نیز منابع درآمدی ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی تأمین شود.

کاربر ایمن

- رفتار قانونمند در استفاده‌کنندگان از راه، براساس سه رکن آموزش، کمپین‌های بازاریابی اجتماعی و اعمال قانون تقویت شود. توصیه می‌شود به تشخیص پلیس بر رفتارهای مرگ‌آفرین در مواردی همچون تخلف سرعت، سبقت غیرمجاز، استفاده از تلفن همراه حین رانندگی، عدم استفاده از کمربند ایمنی و کلاه ایمنی تمرکز شود.

در بحث اعمال قانون

- جرائم رانندگی به‌نحوی‌که قدرت بازدارندگی داشته باشند متناسب با نرخ تورم و نیز جایگاه اجتماعی متخلفان اصلاح و متنوع شود.
- امکان اخذ تخفیف و یا بخشودگی در تخلف‌های حادثه‌ساز سلب شود.
- با استفاده از تکنولوژی‌های روز، اعمال قانون برای متخلفان در سطح استانداردهای بین‌المللی اجرایی شود.
- تقویت برنامه‌های مدیریت سرعت بر اساس رویکرد سیستم ایمن
- محدودیت سرعت در جاده‌ها و معابر شهری براساس سیستم ایمن اصلاح شود.
- از تکنیک‌های آرام‌سازی ترافیک برای مدیریت سرعت در مکان‌های مناسب استفاده شود.
- اعمال قانون برای متخلفان از سرعت متوسط و سرعت مجاز در جاده‌های کشور اجرایی شود.
- ۳۰ کیلومتری شهرها در زمره موارد با اولویت بالای مدیریت سرعت قرار گیرد.

جاده ایمن

- ضعف‌های ایمنی جاده‌ها با اولویت مواردی که می‌تواند منجر به مرگ و جراحات شدید شود با توجه ویژه به ۳۰ کیلومتری شهرها اصلاح شود.

خودرو ایمن

- استانداردهای ضروری خودرو و موتورسیکلت مرتبط با ایمنی، متناسب با استانداردهای روز دنیا برای خودروهای تولید داخل و خودروهای وارداتی اجباری شود. مکانیسم سنجش مطابقت خودرو با استانداردهای ملی توسط نهادهای مستقل پایش شود.
- آزمایشات ایمنی خودرو در فواصل منظم انجام و نظارت بر مراکز ایمنی خودرو افزایش یابد.
- دستگاه‌های نظارتی در بحث ایمنی خودرو به شکلی فعال ورود کنند و با نهادهای متخلف اعم از تولیدکننده یا واردکننده و نیز سازمان ناظر بر کیفیت خودرو برخورد قانونی کنند.

[Downloaded from ijhp.ir on 2026-11-17]

[DOI: 10.22034/6.2.25]

تقویت خدمات فوریت‌های پزشکی پس از حادثه

- ناوگان سازمان اورژانس کشور تقویت و نوسازی شود.
- خط تلفن امدادی یکتا اجرایی شود.

کاهش بار ترافیکی جاده‌ها-در درازمدت

- با توسعه شبکه ریلی کشور و توسعه حمل‌ونقل عمومی از بار ترافیکی جاده‌ها کاسته شود.

Policy Brief

Prevention of Death, Severe Injuries and Traffic Accidents

Abstract

In the last decade, traffic accidents have caused more than 170,000 deaths and about 5 million injuries, accounting for about 7% of gross domestic product (GDP). In addition to medical expenses and wasted useful life years of the Iranian population, the important issue is death and disability of active members of the community. Islamic Republic of Iran has failed effective and comprehensive management of this issue due to a number of reasons. The most important include: inefficiency of road policing (Road Safety Commission), weak inter-sectoral coordination, weakness of evidence-based planning and performance, and insufficient attention to socio-cultural aspects in prevention of traffic accidents.The Academy of Medical Sciences has prepared this policy brief with the help of experts, and requests this proposal be included in the agenda of the Board of ministers.

Keywords: Prevention, Road Safety, Traffic Accidents

[Downloaded from ijhp.ir on 2026-11-17]

[DOI: 10.22034/6.2.25]

* The backbone of this document is scientific discussion in Academy of Medical Sciences. The conclusion is made by the Board of Directors and the Vice President of Academy sets it