

بررسی تحلیلی تصادفات جاده ای در ایران

تألیف و گردآوری

دکتر حمید رضا آرتی

دانشیار گروه ارتوبدی دانشگاه علوم پزشکی جندی شاپور اهواز

دکتر محمد حسین سرمست شوشتری

دانشیار گروه جراحی دانشگاه علوم پزشکی جندی شاپور اهواز

با همکاری

مرکز تحقیقات ترومای دانشگاه علوم پزشکی جندی شاپور اهواز

سرشناسه	آرتی، حمیدرضا، ۱۳۴۲
عنوان و نام پدیدآور	بررسی تحلیلی تصادفات جاده ای در ایران/تالیف و گردآوری حمیدرضا آرتی، محمدحسین سرمست شوشتری؛
مشخصات نشر	با همکاری مرکز تحقیقات ترومای دانشگاه علوم پزشکی جندی شاپور اهواز.
مشخصات ظاهری	اهواز: انتشارات علوم و فنون پزشکی اهواز، ۱۳۹۲.
شابک	۲۴۰ص: مصورجدول، نمودار.
وضعیت فهرست نویسی	978-600-92406-3-4
موضوع	فیبا
موضوع	رانندگی--تصادفات
موضوع	رانندگی--حوادث--آمار
موضوع	تصادف--پیشگیری
موضوع	توانایی--پیش بینی های ایمنی
شناسه افزوده	سرمست شوشتری، محمدحسین، ۱۳۴۴-
شناسه افزوده	دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی جندی شاپور اهواز. مرکز تحقیقات ترومای
رده بندی کنگره	HE ۵۶۱ / ۱۴۰۶ / ۱۳۹۲
رده بندی دیویی	۳۶۱ / ۱۲۵
شماره کاتالوگ ملی	۲۱۰۴۵۵۲

کتاب بررسی تحلیلی تصادفات جاده ای در ایران

تألیف: دکتر حمیدرضا آرتی، دکتر محمدحسین سرمست شوشتری
در کمیته تألیف و ترجمه مورخ ۹۱/۹/۲۲ دانشگاه جهت
چاپ مورد تأیید قرار گرفت.

اختصار

هرگونه چاپ و تکثیر (اعم از: زیراکس، بازنویسی، ضبط کامپیوتری، تهیه CD) از محتویات این اثر بدون اجازه کتبی از مولف ممنوع است. متخلفان به موجب بند ۵ از ماده ۲ قانون حمایت از مولفان، مصنفان و هنرمندان تحت پیگرد قانونی قرار می گیرند.

آدرس: اهواز-امانیه-خیابان سقراط غربی - کوچه
بن بست - پلاک ۱۲۰
تلفن تماس: ۰۶۱۱-۳۳۶۳۸۹۳-۳۳۳۳۸۶۵
دورنگار: ۰۶۱۱-۳۳۶۴۵۶۸

نام کتاب: بررسی تحلیلی تصادفات جاده ای در ایران
تألیف: دکتر حمیدرضا آرتی، دکتر محمدحسین سرمست شوشتری
ویراستار ادبی: عبدالرحمن والی پور
ویراستار علمی: دکتر حمیدسوری
ناشر: انتشارات علوم و فنون پزشکی اهواز
چاپخانه: اسماعیل نژاد
نوبت چاپ: اول- بهار ۹۲
شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه
قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

نشانی اینترنتی:

www.olomofonon.com

به نام خدا

با رسیدن پای انسان به کره خاکی خطرات زندگی بر روی زمین از قبیل سيل، طوفان و ... شناخته شد و به تدریج راههای مقابله با آنها نیز فرا گرفته شد. با پیشرفت انسان و کشف هر پدیده مانند آتش یا اختراع هر وسیله مانند چرخ نه تنها آسایش بیشتر بلکه یک سری خطرات ناشی از کاربرد آنها نیز آشکار گردید. از این جهت رعایت احتیاط و مقررات و آموزش کاربرد هر وسیله از دیر باز نقشی اساسی در زندگی بشر بازی کرده است و عدم رعایت آنها منجر به وارد گشتن ضرر و زیان مادی و جسمی فراوان می گردد. اختراع اتومبیل که ادامه اختراع چرخ توسط انسان است به تدریج خود را به انسان باظاهری فریبنده و کارآمد شناساند و یکی از وسائل ضروری زندگی در بسیاری از کشورها شد ولی خطرات استفاده از آن کمتر آشکار گشت بطوری که امروزه در دنیا سالیانه بالغ بر یک میلیون و در ایران بالغ بر بیست و سه هزار نفر کشته می گردند که با احتساب دو تا پنج مجروح به ازای هر تصادف رقی قابل تامل می گردد. از آنجا که نویسندگان این کتاب خود سالها در کسوت درمان این بیماران قرار داشته و دارند لازم دیدند که کتابی جامع و با بیانی ساده برای کلیه افراد جامعه تهیه نمایند تا در آن به تاریخچه، علت، راههای پیشگیری از تصادفات در جاده، آمار تصادفات و مقایسه هر یک با کشورهای مختلف دنیا بپردازند تا انشاءالله سبب افزایش توجه افراد جامعه به این معضل اساسی که سبب اتلاف ۵ درصد بودجه ناخالص ملی کشور می گردد، شود. خوشبختانه توجه مسئولین به این مشکل اساسی روز به روز بیشتر گشته و سبب کاهش مرگ و میر در دو سال گذشته شده است از این جهت لازم است مردم نیز با رعایت مقررات و برهیز از شتابزدگی و ... در کاهش این روند که سود آن عائد خودشان خواهد شد یاری رسان مسولان باشند انشاءالله روزی در کشور جشن ملی به صفر رساندن تصادفات جاده ای را داشته باشیم. در خاتمه از خوانندگان گرامی تقاضا نمودیم که نظرات ارشادی خود را به آدرس ناشر ارسال نمایند تا انشاءالله در چاپهای بعدی کتاب مورد استفاده قرار گیرد.

در خاتمه از معاونت محترم توسعه، پژوهش و فناوری دانشگاه علوم پزشکی جندی شاپور اهواز جهت مساعدتهای فراوان در چاپ این کتاب قدردانی می نمائیم.

دکتر حمیدرضا آرئی

دانشیار گروه ارتوپدی دانشگاه علوم پزشکی
جندی شاپور اهواز

دکتر حسین سرمست شوشتری

دانشیار گروه ارتوپدی دانشگاه علوم پزشکی
جندی شاپور اهواز

فهرست مندرجات

۲	پیش گفتار.....
۳	ضرورت استفاده از اتومبیل.....
۴	تاریخچه اتومبیل در ایران.....
۶	جایگاه اتومبیل در آمریکا.....
۸	جایگاه اتومبیل در اروپا.....
۸	جایگاه اتومبیل در کشورهای آسیایی.....
۹	جایگاه اتومبیل در آفریقا.....
۹	جایگاه اتومبیل در ایران.....
۱۰	۲۰۰ سال با سانحه-تصادفات جاده ای-تاریخچه.....
۱۲	دهه جهانی ایمنی جاده ها.....
۱۷	آمار مرگ ناشی از حوادث رانندگی در دهه شانزده.....
۱۸	آمار متوفیات و مصدومین ناشی از حوادث رانندگی در سال ۱۳۸۹.....
۱۹	محل فوت افراد پس از وقوع تصادف در سال های ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۹.....
۲۰	مقایسه آمار مرگ های ناشی از تصادفات به تفکیک محل فوت.....
۲۱	اهمیت توجه و پیشگیری از تصادفات جاده ای.....
۲۱	آمار تصادفات جاده ای در دنیا.....
۲۴	توزیع منطقه ای مصدومین تصادفات جاده ای.....
۲۷	گروه سنی افراد کشته شده حوادث رانندگی طی سال های ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۹.....
۲۸	بررسی نقش جایگاه اجتماعی، اقتصادی انسان ها در بروز تصادفات جاده ای.....
۲۸	میزان هزینه های تصادفات جاده ای.....
۲۹	هزینه های پزشکی و اجتماعی تصادفات جاده ای.....
۳۲	علل اصلی منجر به فوت در حوادث رانندگی ایران در طی سال های ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۹.....
۳۳	هزینه های اقتصادی تصادفات جاده ای- افزایش هزینه های کشوری.....
۳۴	افزایش هزینه و مخارج خانواده های آسیب دیده.....

نیاز به اطلاعات قابل اعتماد.....	۳۶
عوامل خطر زا و مداخلات.....	۳۸
نقش عامل انسانی و ایمنی جاده‌ها.....	۳۹
طراحی و زیر ساخت جاده‌ها.....	۴۰
کنترل مواجهه با خطر از طریق اعمال سیاست‌های حمل و نقل زمینی.....	۴۰
مواجهه با خطر جراحت و آسیب ناشی از تردد در جاده‌ها.....	۴۰
درصد کشته شدگان راننده، عابر یا سرنشین در تصادفات جاده ای.....	۴۲
تعداد وسایل نقلیه موتوری.....	۴۳
کاهش مواجهه با خطر به هنگام مسافرت یا حمل و نقل زمینی.....	۴۷
نیاز به انجام ارزیابی طرح قبل از اتخاذ تصمیم به اجرای آن.....	۴۷
اثر بخشی مسافرت زمینی.....	۴۷
ساخت مسیرهای کوتاه و ایمن برای کاربران آسیب پذیر.....	۴۷
عدم تشویق و بازداري از سفرهای غیر ضروری.....	۴۹
تشویق به استفاده از روش‌های ایمن تر مسافرت.....	۵۰
کاهش مواجهه و تصادف در جاده های پر خطر و دسترسی به بخش‌هایی از شبکه جاده ای.....	۵۳
اولویت دادن به وسایل نقلیه با سرنشین بیشتر.....	۵۳
محدود کردن نسبت توان به وزن در وسایل نقلیه موتوری دوچرخه.....	۵۳
تنظیم استفاده از وسایل نقلیه موتوری مورد استفاده رانندگان جوان.....	۵۴
برنامه ریزی و طراحی ایجاد جاده های ایمن - خطر صدمه و آسیب ناشی از برنامه ریزی و طراحی ضعیف.....	۵۵
طراحی هوشمند و ایمن جاده‌ها.....	۵۶
طراحی درست و مناسب ساختن عملکرد جاده‌ها.....	۵۷
طراحی مسیرهایی برای عابرین پیاده و دوچرخه سواران.....	۵۸
اقداماتی که به منظور آرام سازی تردد باید صورت گیرد.....	۵۹
طراحی کنار جاده‌ها برای رانندگان وسایل نقلیه موتوری، دوچرخه سواران و مسافران.....	۵۹
بازرسی ایمنی جاده‌ها.....	۶۰
انجام عملیات مفید برای کاهش تصادف در محل‌های پر خطر.....	۶۱
تدارک وسایل نقلیه هوشمند.....	۶۳
افزایش خطر آسیب ناشی از طراحی و نگهداری بد وسایل نقلیه.....	۶۳
خودرو مورد استفاده به هنگام تصادف رانندگی در سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۹.....	۶۵

۶۶	 علت اصلی فوت افراد کشته شده در تصادفات رانندگی در سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۹
۶۷	 بهبود میدان دید وسائل نقلیه و کاربران جاده ای در معرض خطر
۶۷	 روش‌های بهبود وضعیت دید
۶۹	 بهبود طراحی وسائل نقلیه موتوری
۷۰	 حفاظت از عابرین و موتور سواران به واسطه بهبود ساخت قسمت جلوی وسائل نقلیه
۷۲	 حفاظت از سرنشینان وسائل نقلیه موتوری به هنگام تصادف
۷۳	 بهتر ساختن جلوی اتومبیل برای کاهش صدمات در تصادفات دو اتومبیل با یکدیگر
۷۴	 بهبود طراحی دوچرخه‌ها
۷۴	 طراحی وسائل نقلیه هوشمند
۷۶	 تعیین هوشمندانه سرعت
۷۶	 سیستم قطع ارتباط استارت پس از شناسایی الککل
۷۷	 وسائل الکتریکی پایدار کننده اتومبیل در جاده‌های لغزنده
۷۷	 وضع قوانین ایمنی در جاده و قابل پذیرش ساختن آن‌ها - خطر آسیب ناشی از فقدان قوانین و اجرا نشدن آن‌ها
۷۸	 وضع و اجرای محدوده‌های سرعت - خطری که در نتیجه سرعت ایجاد می‌شود
۷۹	 سرعت غیر مجاز
۸۰	 سرعت غیر مجاز از دیدگاه روان‌شناسی
۸۰	 رعایت سرعت مجاز یک امر ضروری است
۸۱	 محدودیت سرعت
۸۲	 وضع و اجرای قانون محدودیت مصرف الککل
۸۲	 خطری که توسط الککل ایجاد می‌شود
۸۳	 محدودیت غلظت الککل موجود در خون
۸۴	 اجرای قانون محدودیت مصرف الککل و تبلیغ اجرای آن
۸۵	 مصرف دارو به هنگام رانندگی
۸۶	 توجه به مشکل خستگی رانندگان
۸۷	 کاهش خطر سوانح در تقاطع‌ها
۸۹	 بستن کمربند ایمنی و گذاردن کودکان در صندلی ویژه
۹۱	 صندلی ویژه کودکان

۹۳.....	نیاز وسائل نقلیه دوچرخ به کلاه ایمنی.....
۹۳.....	وسائل ایمنی در موتورسیکلت سواران.....
۹۴.....	استفاده از کلاه ایمنی در دوچرخه سواران.....
۹۵.....	ممنوعیت رانندگان به هنگام استفاده از تلفن های همراه.....
۹۶.....	آموزش و آگاهی بخشیدن به جامعه.....
۹۶.....	مراقبت از افراد پس از تصادف.....
۹۷.....	بهبود مراقبت های پیش بیمارستانی.....
۹۸.....	محل فوت افراد در تصادفات جاده ای در سال های ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۹.....
۹۹.....	پاسخ های اطرافیان و ناظرین به تصادف.....
۱۰۰.....	دسترسی به خدمات اورژانس.....
۱۰۱.....	مراقبت حادثه دیدگان توسط خدمات اورژانس.....
۱۰۱.....	بهبود مراقبت های بیمارستانی.....
۱۰۳.....	بهبود توانبخشی بیماران آسیب دیده.....
۱۰۴.....	موارد نیازمند تحقیق.....
۱۰۵.....	نتیجه گیری و توصیه.....
۱۰۶.....	پیام های اصلی گزارش سازمان جهانی بهداشت.....
۱۰۸.....	خطرات وابسته به تردد در جاده ها و عوامل موثر بر روی آن ها.....
۱۱۰.....	توصیه های سازمان جهانی بهداشت برای بهبود تردد در جاده ها.....
۱۱۸.....	نتیجه گیری.....
۱۱۹.....	تصادفات از دیدگاه آمار.....
۱۲۰.....	سال ۱۳۸۴ بیشترین آمار مرگ و میر حوادث رانندگی.....
۱۲۱.....	آمار مرگ ناشی از حوادث رانندگی در دهه هشتاد.....
۱۲۲.....	بیشترین گروه سنی کشته شده در حوادث رانندگی در بین سال های ۱۳۸۵-۱۳۸۹.....
۱۲۳.....	گروه های سنی کشته شده در حوادث رانندگی در بین سال های ۱۳۸۵-۱۳۸۹.....
۱۲۴.....	بیشترین علت مرگ در حوادث رانندگی در بین سال های ۱۳۸۵-۱۳۸۹.....
۱۲۵.....	علل اصلی فوت کشته شدگان در حوادث رانندگی در بین سال های ۱۳۸۵-۱۳۸۹.....
۱۲۶.....	آمار مرگ ناشی از حوادث رانندگی به تفکیک محل فوت در بین سال های ۱۳۸۵-۱۳۸۹.....
۱۲۷.....	محل فوت افراد پس از حادثه رانندگی در بین سال های ۱۳۸۵-۱۳۸۹.....

۱۲۸	مقایسه آمار مرگ ناشی از حوادث رانندگی به تفکیک محل فوت در بین سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۸۵
۱۲۹	ترتیب استان‌ها بر اساس درصد کسانی که در محل حادثه رانندگی کشته شده‌اند
۱۳۰	ترتیب استان‌ها بر اساس درصد کسانی که در حین انتقال به مراکز درمانی فوت کرده‌اند
۱۳۱	ترتیب استان‌ها بر اساس درصد کسانی که در مراکز درمانی فوت کرده‌اند
۱۳۲	آمار مرگ عابر-راننده سر نشین ناشی از حوادث رانندگی در بین سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۸۵
۱۳۳	درصد مرگ عابر-راننده سر نشین ناشی از حوادث رانندگی در بین سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۸۵
۱۳۴	ترتیب استان‌ها بر اساس درصد کسانی که در هنگام تصادف راننده بوده‌اند
۱۳۵	ترتیب استان‌ها بر اساس درصد کسانی که در هنگام تصادف عابر پیاده بوده‌اند
۱۳۶	نحوه وقوع حادثه رانندگی افراد متوفی در بین سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۸۵
۱۳۷	آمار مرگ ناشی از حوادث رانندگی به تفکیک خودرو مورد استفاده در بین سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۸۵
۱۳۸	خودرو مورد استفاده افراد در هنگام وقوع حادثه رانندگی در بین سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۸۵
۱۳۹	ترتیب استان‌ها بر اساس درصد متوفیانی که در هنگام تصادف سوار بر خودرو سواری بوده‌اند
۱۴۰	ترتیب استان‌ها بر اساس درصد متوفیانی که در هنگام تصادف سوار بر موتور سیکلت بوده‌اند
۱۴۱	آمار تصادف انواع خودرو با یکدیگر یا با عابر پیاده متوفی در بین سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۸۵
۱۴۲	آمار مرگ ناشی از تصادف انواع خودرو با یکدیگر یا با عابر پیاده متوفی
۱۴۳	آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در سال ۱۳۹۰
۱۴۴	مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در بین سال‌های ۱۳۹۰-۱۳۸۹
۱۴۵	آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در فروردین ماه سال ۱۳۹۰
۱۴۶	آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۰
۱۴۷	آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در خرداد ماه سال ۱۳۹۰
۱۴۸	آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در بهار سال ۱۳۹۰
۱۴۹	آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در تیر ماه سال ۱۳۹۰
۱۵۰	مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در تیر ماه سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰
۱۵۱	مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در چهار ماه اول سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰
۱۵۲	آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در مرداد ماه سال ۱۳۹۰
۱۵۳	مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در پنج ماه اول سال ۱۳۹۰
۱۵۴	مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در مرداد ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰
۱۵۵	مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در پنج ماه اول سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰
۱۵۶	آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در شهریور ماه سال ۱۳۹۰

آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در نیمه اول سال ۱۳۹۰.....	۱۵۷
مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در شهریور سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰.....	۱۵۸
مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در شش ماه اول سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰.....	۱۵۹
نمودار مقایسه کشته شدگان شش ماه اول سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰.....	۱۶۰
مقایسه جنسیت کشته شدگان حوادث رانندگی در شش ماه اول سال ۱۳۹۰.....	۱۶۱
مقایسه حوادث رانندگی برون شهری ، درون شهری و روستایی در شش ماه اول سال ۱۳۹۰.....	۱۶۲
نمودار مقایسه بیشترین میزان کشته شدگان حوادث رانندگی استان ها در شش ماه اول سال ۱۳۹۰.....	۱۶۳
نمودار مقایسه کمترین میزان کشته شدگان حوادث رانندگی استان ها در شش ماه اول سال ۱۳۹۰.....	۱۶۴
نمودار مقایسه بیشترین میزان کشته شدگان حوادث رانندگی استان ها.....	۱۶۵
نمودار مقایسه کاهش میزان کشته شدگان حوادث رانندگی در شش ماه اول سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰.....	۱۶۶
نمودار مقایسه سنی کشته شدگان حوادث رانندگی در شش ماه اول سال ۱۳۹۰.....	۱۶۷
نمودار مقایسه نحوه تصادف کشته شدگان حوادث رانندگی در شش ماه اول سال ۱۳۹۰.....	۱۶۸
نمودار مقایسه انواع وسایل نقلیه کشته شدگان حوادث رانندگی در شش ماه اول سال ۱۳۹۰.....	۱۶۹
درصد انواع وسایل نقلیه کشته شدگان حوادث رانندگی در شش ماه اول سال ۱۳۹۰.....	۱۷۰
نمودار مقایسه علت فوت کشته شدگان حوادث رانندگی در شش ماه اول سال ۱۳۹۰.....	۱۷۱
نمودار مقایسه محل فوت کشته شدگان حوادث رانندگی در شش ماه اول سال ۱۳۹۰.....	۱۷۲
نمودار مقایسه جنسیت مصدومین حوادث رانندگی در شش ماه اول سال ۱۳۹۰.....	۱۷۳
نمودار مقایسه کشته شدگان حوادث رانندگی در شش ماه اول سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰.....	۱۷۴
آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در مهر ماه سال ۱۳۹۰.....	۱۷۵
آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در هفت ماه اول سال ۱۳۹۰.....	۱۷۶
مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در مهر سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰.....	۱۷۷
مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در هفت ماه اول سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰.....	۱۷۸

۱۷۹.....	آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در آبان ماه سال ۱۳۹۰.....
۱۸۰.....	آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در هشت ماه اول سال ۱۳۹۰.....
۱۸۱.....	مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در آبان ماه سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰.....
۱۸۲.....	مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در هشت ماه اول سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰.....
۱۸۳.....	آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در آذر ماه سال ۱۳۹۰.....
۱۸۴.....	مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در نه ماه اول سال ۱۳۹۰.....
۱۸۵.....	مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در نه ماه اول سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰.....
۱۸۶.....	مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در آذر ماه سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰.....
۱۸۷.....	آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در دی ماه سال ۱۳۹۰.....
۱۸۸.....	مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در ده ماه اول سال ۱۳۹۰.....
۱۸۹.....	مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در ده ماه اول سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰.....
۱۹۰.....	مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در دی ماه سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰.....
۱۹۱.....	آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در اسفند ماه سال ۱۳۹۰.....
۱۹۲.....	مقایسه آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در اسفند ماه سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰.....
۱۹۳.....	آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در فروردین ماه اول سال ۱۳۹۱.....
۱۹۴.....	آمار کشته شدگان حوادث رانندگی نوروز ۱۳۹۱.....
۱۹۵.....	مقایسه آمار کشته شدگان حوادث رانندگی در نوروز سال ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱.....
۱۹۶.....	مقایسه آمار مصدومین حوادث رانندگی در نوروز سال ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱.....
۱۹۷.....	مقایسه آمار کشته شدگان حوادث رانندگی در فروردین سال ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱.....
۱۹۹.....	ضمایم.....
۲۰۰.....	علل و راه‌های پیشگیری از تصادف در جامعه ما.....
۲۰۱.....	عوامل موثر در تصادفات جاده‌ای و رعایت آن‌ها به هنگام رانندگی.....
۲۰۲.....	اقدامات و نکات قابل توجه قبل از وقوع تصادف یا حادثه.....
۲۰۵.....	پیشگیری از حوادث رانندگی در هوای مه‌آلود و در مواقع بارندگی و سطوح لغزنده.....
۲۰۶.....	اقدامات حین و بعد از وقوع تصادف یا حادثه رانندگی.....
۲۰۸.....	نقش خشونت در حین رانندگی و تصادفات.....
۲۱۰.....	دلایل و علائم رانندگی خشونت‌آمیز.....
۲۱۲.....	توصیه‌های جدی برای رانندگی سالم و به دور از دردرسر.....
۲۱۴.....	منابع.....

پیش گفتار

تصادفات جاده ای سالانه عامل مرگ یک میلیون و دویست هزار نفر در جهان است و پیش بینی می شود تا سال ۱۳۹۹ سالانه جان ۱/۹ میلیون نفر را خواهد گرفت؛ دبیر کل سازمان ملل متحد در پیامی به مناسبت شروع دهه اقدام برای ایمنی جاده ها، ۱۱ مه ۲۰۱۱ - ۲۰۲۰ برابر با ۲۱ اردیبهشت ۱۳۹۰ - ۱۳۹۹ ضمن اعلام این واقعت تلخ که سالانه یک میلیون و دویست هزار نفر در جهان به دلیل تصادفات جاده ای جان خود را از دست می دهند و علاوه بر این تعداد سالانه بیست میلیون نیز دچار سانحه منجر به جرح در جاده ها می شوند؛ گفت: تصادفات در جاده نهمین عامل مرگ در سطح جهانی است و به عامل اصلی مرگ جوانان ۱۵ تا ۲۹ ساله تبدیل شده است و اجرای جهانی برنامه اقدام برای ایمنی جاده ها می تواند میلیون ها انسان را از مرگ نجات دهد!

در پیام بانی کی مون آمده است: روزانه ۳۵۰۰ نفر بر اثر تصادفات جاده ای جان خود را از دست می دهند و معرفی و شروع دهه اقدام برای ایمنی جاده ها می تواند به تمامی کشورها کمک نماید تا در مسیر آینده ایمن به پیش روند!

ایشان می گوید: رانندگی غلط، جاده های غیر ایمن و سایر مخاطرات، زندگی انسان ها را در مدت چند ثانیه به خطر می اندازد. انجام اقدامات در این دهه می تواند جلوی پیشرفت این فاجعه انسانی را بگیرد!

بان کی مون از تمامی کشور های عضو سازمان ملل متحد، سازمان های بین المللی، سازمان های جامعه مدنی، مدیران تجاری و مدنی و مردم جهان در همه جا خواست تضمین نمایند که این دهه باعث پیشرفت واقعی ایمنی جاده ها شود! وی گفت برنامه جهانی اقدام برای ایمنی جاده ها نقشه دست جمعی برای همگی ما است و تمامی موارد حساس جهت اقدام اعم از تقویت جاده ها و خودروها گرفته تا بهبود رفتار رانندگی رانندگان خودروها و موتور سیکلت ها، همچنین عابران پیاده را شامل می شود.

در بخش دیگری از این پیام دبیر کل ادامه داد: عابرین پیاده، دوچرخه سواران و موتور سواران در مجموع بیش از نیمی از کشته شدگان در جاده های دنیا را تشکیل می دهند. بسیاری از پیشرفت های چند دهه گذشته برای حفاظت از سرنشینان داخل خودروها بوده است. این برنامه جهانی اقداماتی را پیشنهاد می دهد که به حمایت از این قشر آسیب پذیر با روش هایی مانند ساختن راه های مخصوص دوچرخه سوار و عابرین پیاده و خطوط جداگانه برای موتور سیکلت ها و نیز بهبود دسترسی به حمل و نقل عمومی ایمن بپردازد که همه این عوامل در کاهش برخی از حوادث موثر هستند!

وی با اشاره به اینکه در صورت اجرای موفق فعالیت های ذکر شده در این طرح جهانی، زندگی پنج میلیون نفر را می توان نجات داد تصریح کرد: ضمناً می توان از پنجاه میلیون جراحات جدی جلوگیری کرد و استفاده از این روش پیشگیری در طول این دهه، منجر به پس انداز کردن پنج هزار میلیارد دلار خواهد شد!

ضرورت استفاده از اتومبیل

دنایای امروز دیگر بدون حضور خودروهای رنگارنگی که در سطح شهرها تردد دارند قابل تصور نیست. گویی این اتومبیل‌ها که روز به روز بر تعداد و تنوع آن‌ها افزوده می‌شود به بخشی از زندگی ما تبدیل شده‌اند! پدران و مادران ما به یاد دارند که در زمان آن‌ها خرید و داشتن خودرو آرزویی بود که به راحتی بدست نمی‌آمد! در حالی که این روزها به محض این که نوجوانی موفق به گرفتن گواهینامه رانندگی می‌شود یا به دانشگاه می‌رود خانواده‌اش برای او اتومبیلی تهیه می‌کنند تا راحت و بدون دغدغه به دانشگاه برود. به هر حال در زندگی امروز ما داشتن اتومبیل شخصی رفته رفته به یک نیاز ضروری برای تک تک افراد خانواده تبدیل شده است! به طوری که گاه به تعداد اعضای خانواده، اتومبیل شخصی در خانه، وجود دارد.

● تاریخچه اتومبیل در ایران

از وقتی که نخستین اتومبیل سواری که یک اتومبیل رنو بود و به دستور مظفرالدین شاه قاجار خریداری و به ایران وارد شد، نود سال می گذرد این ماشین و راننده مخصوصش در سال ۱۲۷۸ خورشیدی وارد ایران شدند. بعد از مدتی به علت نا آشنایی راننده با راه های ایران و نا مناسب بودن راه ها ماشین با کوه برخورد می کند، که اولین حادثه رانندگی ثبت شده در تاریخ ایران است. برخلاف خودروهای امروزی سوخت اتومبیل های اولیه از نفت بود. در ابتدا به علت نبود راه های مناسب و سوخت (که از روسیه وارد می شد) استقبال چندانی از این وسیله نشد ولی با گذشت زمان ورود خودرو به کشور سرعت بیشتری یافت، به طوری که در سال ۱۳۰۵ تعداد اتومبیل های ایران به ۶۰۸ دستگاه رسید. در بین آن ها سی و شش دستگاه مربوط به سفارتخانه ها بودند. از آن زمان تا به امروز، میزان واردات خودرو با افزایش چشمگیری مواجه می باشد.

تا پیش از تولید نخستین پیکان یا به عبارتی نخستین اتومبیل ایرانی در سال ۱۳۴۶، اغلب اتومبیل ها در آن سال ها از کشورهای آمریکا و انگلیس وارد ایران می شدند که بسیار گران قیمت بودند و از این رو اتومبیل یک کالای لوکس و تجملی محسوب می شد؛ به همین علت تا پیش از تولید پیکان، استفاده از اتومبیل تنها در انحصار افراد خاصی بود و حتی افرادی که درآمد نسبی خوبی داشتند نیز قادر به خرید اتومبیل شخصی نبودند تا اینکه با ساخت نخستین پیکان در شرکت سهامی ایران ناسیونال، ایران هم به جمع تولیدکنندگان خودرو پیوست.

پایین بودن قیمت این خودرو در مقایسه با خودروهایی که پیش از این از کشورهای دیگر وارد ایران می شدند، موجب شد استقبال از خرید این خودرو در میان خانواده های ایرانی افزایش یابد.

با ورود به دهه شصت بود که تقریباً در هر خانواده بزرگ ایرانی یا به عبارتی فامیل، یک دو نفر ماشین داشتند و همین یک یا دو ماشین کافی بود تا اعضای کل فامیل بتوانند تعطیلات پایان هفته را کنار هم و خارج از شهرها بگذرانند، اما پس از آغاز دهه هفتاد کم کم سیر این تحولات به جایی رسید که دیگر در یک خانواده سه تا چهار نفری به تعداد آن ها خودروی شخصی وجود داشت و در این دهه به عنوان نیازی ضروری برای کل خانواده و نه برای هر عضو خانواده نگاه می شد و نوع و مدل آن کمتر مورد توجه قرار می گرفت؛ ولی از آغاز دهه هشتاد به تدریج خودروهای شخصی به نوعی، وظیفه ناوگان حمل و نقل عمومی بین شهری و درون شهری را ایفاء می کردند.