

## تدوین شاخص سنجش عملکرد ایمنی راه‌های کشور

رجبعلی حکم آبادی<sup>۱</sup>، حمید سوری<sup>۲</sup>، محمد جواد جعفری<sup>۳</sup>

<sup>۱</sup> کارشناسی ارشد رشته بهداشت حرفه‌ای، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی، تهران، ایران

<sup>۲</sup> استاد اپیدمیولوژی، مرکز تحقیقات ارتقاء ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌ها، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی، تهران، ایران

<sup>۳</sup> استادیار بهداشت حرفه‌ای، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی، تهران، ایران

نویسنده رابط: حمید سوری، نشانی: تهران، آوین، مرکز تحقیقات ارتقاء ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌ها، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی. تلفن: ۰۲۱-۲۲۴۳۹۷۸۷، پست

الکترونیکی: hsoori@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۱۳۸۷/۱۲/۱۰؛ پذیرش: ۱۳۸۸/۴/۶

**مقدمه و اهداف:** تعیین وضعیت ایمنی راه می‌تواند در کاهش مرگ و جرح ناشی از سوانح ترافیکی مؤثر باشد. در این مطالعه نشانگرهای

دخیل در ایمنی راه شناسایی شد و بر اساس رویکردهای مختلف، شاخصی برای سنجش وضعیت ایمنی راه‌های کشور تدوین شد.

**روش کار:** یازده نشانگر انتخاب شده در ۹۹ بعدطبقه‌بندی شده‌اند. داده‌ها با استفاده از مقادیر کمینه، بیشینه هدف آن‌ها استاندارد سازی شده و براساس سه رویکرد با هم تلفیق شده‌اند. برای کاربردی بودن شاخص، داده‌های ۱۱ کشور آسیایی جمع آوری شد. بر اساس شاخص‌ها، نتایجی محاسبه شده که با مقادیر بدست آمده از شاخص ال حاجی مورد مقایسه قرار گرفته و بهترین شاخص برای سنجش ایمنی راه کشور انتخاب گردید.

**نتایج:** مقادیر شاخص بدست آمده از وزن دهی نشانگرها به مقادیر شاخص ال حاجی نزدیک بوده و رابطه بین مقادیر این دو دارای  $R^2$  برابر ۰/۹۹۴ است. اختلاف آماری در وضعیت ایمنی راه کشورهای آسیایی وجود دارد. به طوریکه سنگاپور و برونی دارای بالاترین امتیاز، مالزی و فیلیپین دارای امتیاز متوسط و ایران، تایلند، اندونزی، میانمار، کامبوج، ویتنام و لائوس دارای پایین‌ترین امتیاز بر اساس شاخص هستند.

**نتیجه‌گیری:** کشورها نیازمند تدوین شاخص ترکیبی با نگاه سلامت محور از عوامل مؤثر در حوادث راه هستند تا بتوانند عملکرد ایمنی راه در کشور خود و در مقایسه با سایر کشورها را مورد ارزیابی قرار دهند. ایمنی راه در کشور ما هنوز با وضع مطلوب فاصله داشته و نیاز به توجه بیشتر دارد.

**واژگان کلیدی:** ایمنی راه، سنجش عملکرد، سوانح ترافیکی

### مقدمه

همان‌طور که استفاده از وسایل نقلیه روز به روز رو به افزایش است، حوادث راه نیز به عنوان عاملی در افزایش مرگ و میر و صدمات گسترش می‌یابد. آمار سازمان بهداشت جهانی نشان می‌دهد که سالانه حدود ۱/۲ میلیون نفر در حوادث راه کشته و حدود ۵۰ میلیون نفر دچار صدمه شده‌اند که تقریباً نیمی از صدمات، شدید و ناتوان کننده هستند (۱). همچنین برآورد می‌شود در صورتی که اقدامات مؤثری برای ارتقاء سطح ایمنی راه صورت نگیرد صدمات راه از رتبه نهم علل مرگ و میر در سال ۱۹۹۰ به رتبه سوم در سال ۲۰۲۰ صعود می‌کند (۲). در سال ۲۰۰۴ میلادی سازمان بهداشت جهانی برنامه‌ای تحت عنوان "ایمنی راه، عدم حادثه" را برای افزایش آگاهی از صدمات و

هزینه‌های حمل و نقل راه در پیش گرفت. این برنامه نشان می‌دهد که می‌توان با اقدامات و سیاست گذاری مناسب از صدمات راه پیشگیری کرد (۲). در مباحث ایمنی راه و مطالعه این مباحث، عوامل مختلفی دخیل هستند که برای تسهیل در سنجش‌ها و ارزیابی‌ها لازم است از شاخص ترکیبی استفاده شود. هم‌چنین درک عمومی مردم از حوادث راه، مسئله‌ای است که پیامد آن مرگ، صدمات و خسارات مالی است. در کشورهای در حال توسعه، خطای انسانی را دلیل اصلی مسئله می‌دانند و توجهی به سایر علل و عوامل دخیل در این مسئله ندارند (۳). متأسفانه، معمول‌ترین مقیاس سنجش بزرگی مسئله ایمنی راه در کشورها، تعداد کشته شدگان (تعداد کشته به ازای وسیله نقلیه یا به ازای جمعیت)