

ویژه نامه هفتمین سمینار
تصادفات



در این شماره میخوانید:

- پیام رئیس کنکره
- برگزیده ای از مقالات هفتمین سمینار تصادفات

به نام خدا

صفحه	عنوان
۲	پیام رئیس کنگره
۳	برگزیده ای از مقالات سمینار تصادفات
۱۹	برنامه سمینار

کلید سلامت

شماره شاپا: ۶۰۱۸-۲۲۵۱

سال هفتم- شماره ۷۳
بهمن ماه ۱۳۹۵صاحب امتیاز و مدیر مسئول:
دکتر کامران باقری لنکرانی، رئیس مرکز تحقیقات سیاستگذاری
سلامتسر دبیر:
دکتر احمد کلاته ساداتیاعضای هیأت تحریریه:
دکتر محمود نجابت، دکتر حسن جولایی، دکتر سولمان قهرمانی،
دکتر مجید فروردین، دکتر نجمه مهارلوییطراحی و صفحه آرایی:
فرحناز ایزدی

بسم الله الرحمن الرحيم

در روزگار ازدحام در معابر شهری که گاه به انسداد می انجامد موتور سیکلت به تنها وسیله برای عبور سریع از این نقاط مسدود تبدیل شده تا جایی که حتی اورژانس هم برای دسترسی به بیماران در این نقاط مجبور به انتخاب موتور سیکلت گردیده است. وسایل نقلیه کارکردهای دیگری هم دارند، میتوانند نه فقط به عنوان حمل و نقل بلکه برای تفریح و حتی ارتقای سلامت مورد استفاده باشند. موتور سیکلتها مصداق اولی و دوچرخه مصداق هر دوست. هر دو وسیله نقلیه از ثبات و حفاظت کمتر برای راکبین و مرئی بودن برای سایر کاربران ترافیکی در مقایسه با خودرو برخوردارند. در مقابل هر دو، امکان حضور در معابری را دارد که خودرو در آنها نمیتواند وارد شود. از سوی دیگر رعایت قوانین توسط راکبین این دو کمتر از سایر کاربران و احتمال مرگ در حوادث برای آنها بسیار بالاتر است. از این نظر این وسایل هم برای راکبین و هم برای سایرین میتوانند خطر ساز باشند. در بسیاری از مواقع پیاده ها در معابر شهری به دلیل تصادف با موتور سیکلت دچار حادثه میشوند. به دلیل اهمیت این موضوع امسال در هفتمین سمینار بین المللی کاهش بار تصادف ها به این موضوع پرداخته ایم. امسال هفتمین سال دهه کاهش آسیب از حوادث ترافیکی را که از سال ۱۳۸۹ توسط سازمان ملل متحد اعلام گردید میگذرانیم. علیرغم همه تلاش ها در این هفت سال تغییر معناداری در شاخصهای سلامت ترافیکی نداشتیم و این نشان میدهد که زمان طراحی و کاربری سیاست های جدید فراسیده و با روش های گذشته نمیتوان به توفیقات بیشتری در این عرصه امید داشت.

این همایش تلاش کرده تا با فراهم آوردن محیطی علمی ضمن تراز یابی تجربیات جهانی به راه حل های بومی برای این مساله مهم کشورمان پردازد. حضور محققان از رشته های مختلف چه از عرصه سلامت و چه از سایر عرصه ها نظیر مهندسی، علوم اجتماعی و علوم رفتاری این ظرفیت را فراهم آورده که معضلات ترافیکی را با نگاه همه جانبه تری ببینیم. امیدواریم نگاه عالمانه به این معضل راهگشای ارتقای سلامت برای میهن عزیزمان باشد.

بررسی راهکارهای سیاستگذاری کاهش حوادث ترافیکی موتورسیکلت سواران در جمهوری اسلامی ایران

اسامی نویسندگان:

- هدایت سالاری^{۱*}، عاطفه اسفندیاری^۲، علی اکبری ساری^۳، عباس متولیان^۴، محمد عرب^۵
 ۱- دکترای تخصصی، استادیار سیاستگذاری سلامت، دانشگاه علوم پزشکی بوشهر، بوشهر، ایران
 ۲- دکترای تخصصی، استادیار سیاستگذاری سلامت، دانشگاه علوم پزشکی بوشهر، بوشهر، ایران
 ۳- دکترای تخصصی، استاد، گروه علوم مدیریت و اقتصاد بهداشت، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی تهران، تهران، ایران
 ۴- دکترای تخصصی، استاد، گروه اپیدمیولوژی، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی ایران، تهران، ایران.
 ۵- دکترای تخصصی، استاد، گروه علوم مدیریت و اقتصاد بهداشت، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی تهران، تهران، ایران.
 *ارایه دهنده: هدایت سالاری، بوشهر، خیابان معلم، رو به روی سینما بهمن، دانشگاه علوم پزشکی بوشهر، دانشکده پزشکی.

چکیده:

زمینه: حوادث رانندگی یکی از معضلات اصلی است که در سراسر جهان سلامت انسان ها را به خطر انداخته است. صدمات ناشی از این حوادث چنان گسترده است که از آن به عنوان جنگ در جاده ها یاد می شود و به عنوان یکی از علل اصلی مرگ و ناتوانی در کشورهای در حال توسعه است. در کشور ایران موتورسیکلت سواران یکی از استفاده کنندگان اصلی از جاده ها هستند و همچنین درصد قابل توجهی از آسیب های جاده ای را به خود اختصاص داده است. هدف از انجام این تحقیق تعیین راهکارهای سیاستی قابل اجرا و مقرون به صرفه برای کنترل آسیب های جاده ای موتور سواران بوده است.

متد: این مطالعه یک مطالعه ترکیبی کیفی و مطالعه به روش دلفی بود. جامعه پژوهش حاضر متشکل از تمامی افراد مطلع کلیدی و صاحب نظران و ذی نفعان حوزه کنترل تصادفات رانندگی در ایران بود. برای نمونه گیری مصاحبه شوندهگان، از روش های نمونه گیری هدفمند و روش نمونه گیری گلوله برفی استفاده شد. مصاحبه شوندهگان از وزارت بهداشت، پلیس راهور، دانشکده راهور، وزارت کشور، شهرداری ها، وزارت صنعت، سازمان ملی استاندارد، مجلس شورای اسلامی و کمیسیون ایمنی راهها و موتورسیکلت سواران بودند. روش تحلیل داده ها تحلیل محتوا و نرم افزار مورد استفاده MAXQDA بوده است. سپس به روش تکنیک دلفی اجماع خبرگان در مورد راهکارهای استخراج شده حاصل گردید.

نتایج: راهکارهای شناسایی شده در فاز کیفی شامل ۲۵ راهکار بود که پس از انجام فاز دوم تقلیل یافت. راهکارهای مورد اجماع شامل یکپارچه سازی کنترل سوانح و تصادفات رانندگی درون شهری و برون شهری، راه اندازی بانک جامع اطلاعات تصادفات رانندگی، اتخاذ سیاست جریمه نمودن فرد به جای جریمه نمودن وسیله نقلیه (استفاده از کد ملی افراد جهت جریمه کردن)، اجرای کامل قانون اجباری بودن کلاه ایمنی برای موتورسیکلت سواران، یارانه دهی دولت برای کلاه ایمنی، دخالت دادن جامعه در قانون گذاری های مرتبط با کنترل تصادفات، نظارت دقیق سازمان ملی استاندارد بر استانداردهای کلاه ایمنی، و اصلاح معابر شهری برای جداسازی مسیرهای عابر، موتور سیکلت، دوچرخه و خودرو بودند. نتیجه گیری: در این مطالعه سعی شد که دیدگاه همه خبرگان در مورد کنترل سوانح ترافیکی موتورسواران اخذ گردد و اجماع نهایی حاصل شود. راهکارهای سیاستی مناسب در این رابطه ارایه گردید. بنظر می رسد اجرای راهکارهای مذکور نیازمند یک مولفه مهم است که همان عزم سیاسی و حاکمیتی برای اجرایی شدن سیاست هاست. در این راستا برای از بین بردن پراکندگی ها و ناهماهنگی ها، وجود یک نهاد حاکمیتی که تولید کل حوزه کنترل تصادفات رانندگی موتورسواران را بر عهده بگیرد لازم است.

کلید واژه ها: راهکار، حوادث ترافیکی، موتورسیکلت، ایران.

نقش تغذیه در رفتارهای پر خطر رانندگی از دیدگاه طب سنتی

امیر ادیبی* ۱

۱- دانشجوی دکترای حرفه ای دامپزشکی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد کازرون، کازرون-ایران

مقدمه:

تغذیه سالم در زندگی همواره یکی از ارکان اصلی سلامتی می باشد و در صورت عدم رعایت آن می تواند تمام بخش های زندگی فرد را تحت تأثیر قرار دهد. هدف از این مقاله بررسی نقش تغذیه در بروز تنش های عصبی در حین رانندگی و در پی آن بروز حوادث ناگوار از دیدگاه طب سنتی می باشد. روش ها:

غذایی که مصرف می شود پس از هضم در معده و روده کوچک از طریق عروق بسیار ریز به کبد منتقل می شود و پس از پالایش در کبد به چهار خلط صفرا، بلغم، دم و سودا تقسیم می شود و منظور از اخلاط اربعه همین چهار خلط است.

یافته ها:

در صورت غلبه و تولید هر کدام از این اخلاط منجر به بروز بیماری های مختلف می گردد. تشدید خلط صفرا و سودا می تواند منجر به بروز عوارض مختلف به خصوص تنش های آنی عصبی و عدم کنترل خود در شرایط محیطی استرس زا به خصوص در حین رانندگی می گردد. سودا به علت زیادی ترشح غده تیروئید می باشد که این غده زیر نظر و فرمان غده هیپوفیز بوده و اگر در ترشحات آن به غده تیروئید خللی ایجاد شود و زمانی که املاح اضافی در بدن انباشته شود سودا افزایش می یابد. همچنین هرگاه فعل و انفعالات غدد زیاد شود، سوخت و ساز افزایش یافته، در نتیجه متابولیسم بازال بالا رفته و منجر به افزایش صفرا می گردد.

بحث:

مهم ترین عاملی که می تواند موجب بروز اخلاط شود تغذیه اشتباه فرد می باشد. از جمله می توان به مصرف فست فود، گوشت گاو، غذاهای شور، چرب و سرخ کردنی، نوشیدنی های گازدار و ادویه های تند به دلیل تشدید خلط صفرا و سودا در خون و در نتیجه افزایش فشار عصبی و استرس های روانی در حین رانندگی اشاره نمود.

نتیجه گیری:

توصیه می شود از طریق رسانه های عمومی و شبکه های اجتماعی نسبت به آگاهی همه مردم به خصوص رانندگان و سایل نقلیه عمومی از قبیل تهیه بروشور، تبلیغات وسیع در سطح شهر، ایجاد جلسات توجیهی اقدام شود تا در جهت بهبود تغذیه خویش اقدام کرده و در نتیجه از بروز حوادث ناگوار رانندگی جلوگیری شود.

کلیدواژه: تغذیه، رانندگی، حوادث، طب سنتی، تصادفات

بررسی عوامل تاثیرگذار بر استفاده موتورسواران از کلاه ایمنی، مطالعه موردی در شهر شیراز
نویسنده و ارائه دهنده: امیرهومن هویدایی*
* کمیته تحقیقات دانشجویی دانشگاه علوم پزشکی شیراز- شیراز- ایران

زمینه:

استفاده نمودن از کلاه ایمنی یکی از راهکارهای مهم کاهش آسیب های احتمالی موتورسواران در تصادف های ترافیکی می باشد. با وجود اینکه ۱۴ سال از تصویب قانون استفاده از کلاه ایمنی در ایران می گذرد، نرخ استفاده از آن در میان موتورسواران بسیار کم بوده و در تهران بزرگ حدود ۳۰ درصد اعلام شده است.

متد:

این پژوهش به بررسی عوامل مؤثر در استفاده از کلاه ایمنی در بین موتورسواران شهر شیراز در پاییز ۱۳۹۵ بر اساس داده های گردآوری شده به وسیله ی مصاحبه می پردازد. از تحلیل مؤلفه های اصلی به منظور کاهش دادن ابعاد داده ها و پی بردن به مؤلفه های رفتاری تاثیرگذار بر موتورسواران جهت استفاده کلاه ایمنی و از لوجیت دوگانه برای توصیف آماری به کار بردن کلاه ایمنی استفاده شد.

نتایج:

رفتارهای غیر ایمن ترافیکی، هنجارها و باورها به استفاده از کلاه ایمنی در میان رانندگان و اطلاع از قوانین راهنمایی و رانندگی به عنوان مؤلفه های رفتاری تاثیرگذار بر استفاده از کلاه ایمنی شناسایی گردیدند. سابقه رانندگی و متوسط مدت زمان آن به صورت روزانه از ویژگی های موتورسواران است که بر تمایل آن ها به استفاده از کلاه ایمنی مؤثر است. نتیجه های مدل های تحلیل رفتاری نشان داد که اعمال نمودن قانون، استفاده از برنامه های فرهنگی، تأثیر بر هنجارهای اجتماعی و چگونگی نگاه موتورسواران نسبت به به کار بردن کلاه ایمنی و برنامه های آموزشی جهت موتورسواران که مرتکب تخلفات خطرناک می شوند، به ترتیب اولویت، مهم ترین راهکارهای ترغیب به استفاده از کلاه ایمنی در میان موتورسواران می باشد.

نتیجه گیری:

برنامه ریزی مسئولین جهت کنترل و نظارت بیشتر برای اعمال قانون و تنظیم جریمه های مناسب تخلفات، ایجاد برنامه فرهنگی با هماهنگی همه ی دستگاه ها اعم از رسانه ها و.. و تدوین برنامه های آموزشی میتواند با ترغیب موتورسواران به استفاده از کلاه ایمنی به بهبود شرایط ترافیکی شهر شیراز کمک شایانی نماید.

واژه های کلیدی: کلاه ایمنی، موتورسیکلت، موتورسوار

مروری بر فاکتور های خطر در آسیب های موتور سواران

امیرهومن هویدایی*

* کمیته تحقیقات دانشجویی دانشگاه علوم پزشکی شیراز- شیراز- ایران

زمینه: احتمال مرگ در سوانح وسایل نقلیه ی موتوری برای راکبین موتور سواران ۳۴ برابر سایرین است. هرچند احتمال آسیب اندام های تحتانی در این سوانح بیشتر است اما آسیب به سر شایع ترین نوع در حوادث کشنده است. نشان داده شده است که استفاده از کلاه ایمنی در کاهش جراحات و مرگ و میر موثر است. یافتن فاکتور های قابل پیش گیری در این آسیب ها می تواند به برنامه ریزی صحیح برای کاهش تلفات جانی و مالی در جوامع انسانی انجامد

متد: با جستجوی کلید واژگان ، جراحات، زخم به زبان فارسی و معادل آنها در انگلیسی (motorcycle, Wound, injury) در دو پایگاه Google scholar و Medline برای سال های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۶ ، ۲۳۰ مقاله به دست آمد تاکید نویسنده بر مطالعات مروری و میدانی در حوزه سوانح موتور سواران بود و مقالاتی که موضوع مطرح شده در آن ها با عنوان پژوهش مطابقت نداشتند یا غیر علمی بودند و همچنین عناوین تکراری از مطالعه حذف شدند و ۱۶۰ مقاله برای مطالعه و بررسی انتخاب شدند.

نتایج: بر اساس ماتریکس هادون عوامل موثر بر آسیب های سوانح موتور سواران به سه فاز متاثر از سه دسته عوامل تقسیم شدند:

اتان	موتورسیکلت	محیط
قبل از واقعه	اشکال فنی (نداشتن چراغ، آینه و...)	روشنایی محیط ، شرایط جاده ، محیط روستایی
حین واقعه	خراب موتورسیکلت	موقع بزرگ حین حرکت (چهارپایان ، خودروها)
پس از واقعه	-	دیر رسیدن تیم های اسلندی ، عدم توانایی بختی درمانی و اسکان آن

که در این میان عدم استفاده از کلاه ایمنی و قوانین مرتبط با آن، استفاده از الکل و مواد مخدر، عدم مهارت در رانندگی و سرعت غیر مجاز بیشترین درصد علل ایجاد خطر و آسیب را تشکیل دادند.

نتیجه گیری: طبق نتایج به دست آمده براساس ماتریکس هادون ، دو گروه عوامل قبل و حین واقعه متاثر از راننده ی موتور بیش ترین تاثیر را بر ایجاد خطر دارا هستند. از این رو آموزش و وضع قوانین مرتبط با رانندگان از سوی مراجع ذی ربط جهت اصلاح رفتار رانندگان و نظارت بر آنان بسیار کمک کننده به کاهش تلفات ناشی از سوانح رانندگی است.

واژه های کلیدی: آسیب ، موتورسیکلت ، سوانح ، خطر

تحلیل فرایندی حوادث ترافیکی با استفاده از رویکرد مدل یابی معادله ساختاری (SEM)

ایرج محمدفام ، احمد سلطان زاده* ، ابوالفضل محمدبیگی ، شهرام ارسنگ

چکیده:

زمینه: حوادث موتوری-ترافیکی در ایران به دلیل نرخ تکرار بالا دارای پیامدهای متعدد و متفاوتی بوده که علاوه بر آسیب های انسانی می تواند اثرات زیادی بر شاخص های مهم مانند زمان، حجم ترافیک، نرخ تولید و خدمات شهری و سازمانی، محیط زیست و حتی شهرت و اعتبار سازمان ها و مدیریت شهری بگذارد. دستیابی به برآوردهای قابل اعتماد و بهینه برای بررسی روابط پیچیده بین عوامل خطر و پیامدها یکی از مهمترین اهداف محققین می باشد. همچنین، به این دلیل که حوادث ترافیکی معلول عوامل و متغیرهای مختلف و به میزان متفاوت می باشند، تحلیل و علت یابی این نوع حوادث و آسیب های ناشی از آن بایستی با رویکرد و تکنیکی صورت بگیرد که بتواند علاوه بر تعیین علل مستقیم، عوامل غیر مستقیم و مشارکت کننده و همچنین فاکتورهای پنهان، بعلاوه کنش ها و اثرات متقابل این متغیرها را نیز مورد تجزیه و تحلیل قرار دهد.

روش: این مطالعه به معرفی و نقش کاربردی رویکرد مدل یابی معادله ساختاری (SEM) به عنوان یک تکنیک تحلیل چند متغیری نیرومند می پردازد که می تواند ارتباطات پیچیده بین متغیرها را با در نظر گرفتن زنجیره ارتباطات بین عوامل آشکار نماید، زیرا این مدل توانایی بکارگیری و اجرای ارتباط همزمان بین عوامل در سطوح مختلف را داشته و علاوه بر این می تواند عوامل و متغیرهای پنهان را وارد مدل نموده و سهم هر یک از علل را تعیین نماید.

نتایج: یافته های مطالعه حاضر نشان می دهد که استفاده از SEM برای درک ارتباطات پیچیده بین متغیرها و عوامل مختلفی که به طور مستقیم و غیر مستقیم، پنهان و آشکار در بروز حوادث ترافیکی دخیل بوده و مشارکت دارند بسیار سودمند می باشد. همچنین، نتایج بدست آمده از SEM در مقایسه با روش های معمول رگرسیونی از توان بالاتری برای بیان روابط بین متغیرها برخوردار می باشد. نتیجه گیری: با استفاده از رویکرد و تکنیک SEM می توان نوع، نقش، سهم و تعاملات بین عاملی هر یک از فاکتورهای تاثیرگذار نیروی انسانی، وسیله نقلیه، شرایط آب و هوایی، قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، چگونگی مدیریت شهری و نظارت آن، شرایط ساختاری و سخت افزاری خیابان و معابر و دیگر عوامل را تعیین نموده و از آن به عنوان مبنای تصمیم گیری برای مدیریت و کنترل حوادث ترافیکی استفاده نمود.

واژگان کلیدی: حوادث موتوری-ترافیکی؛ تحلیل حادثه؛ مدل یابی معادله ساختاری (SEM)

بررسی تأثیر برنامه جامعه ایمن نی ریز بر حوادث موتورسواران از سال ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۴

محمد طاهری ، جهان افروز مزیدی مرادی ، دکتر بهمن ناظم زادگان ، نغمه قربانی
 ۱- کارشناس بیماریهای غیرواگیر مرکز بهداشت شهرستان نی ریز
 ۲- مدیرگروه بیماریهای غیرواگیر دانشگاه علوم پزشکی شیراز
 ۳- کارشناس حوادث دانشگاه علوم پزشکی شیراز

چکیده

موتورسیکلت، یکی از انواع وسایل نقلیه موتوری است که به علت ارزانی قیمت، مصرف کم سوخت، قابلیت مانور بالا و فضای کمی که از سطح معابر اشغال می کند ، همواره در چرخه ی ترافیک از اهمیت ویژه ای برخوردار بوده و مورد توجه و استقبال اقشار متوسط، کم درآمد و جوانان قرار گرفته است به نحوی که امروزه تعداد زیادی کارخانه ی موتورسیکلت سازی در سطح کشور، در حال تولید انبوه هستند. بسیاری از موتورسواران خود را ملزم به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی نمی دانند ، درصد کمی از آنها از کلاه ایمنی استفاده می کنند و نقص فنی موتورسیکلت هم مزید بر موارد فوق باعث افزایش روز افزون تصادف و آسیب، معلولیت و مرگ ناشی از موتورسیکلت می شود.

میزان بروز مصدومیت حوادث ترافیکی درنی ریز ۹۲۳،۵ درصد هزار نفر و مرگ و میر آن ۲۷،۲۳ درصد هزار نفر در سال ۹۴ می باشد که ۳۲٪ از مصدومیت ها و ۴۷٪ از مرگ حوادث ترافیکی به موتورسواران اختصاص دارد. در این بررسی به منظور شناخت تأثیرات الگوی جامعه ایمن در پیشگیری و کنترل حوادث ترافیکی از مصوبات کارگروه، گزارش اقدامات انجام شده توسط نهادهای عضو، گزارشهای مردمی و برنامه های عملیاتی تدوین شده استفاده و اثربخشی فعالیتها از طریق تجزیه و تحلیل آمارهای ثبت حوادث بیمارستانی و ثبت حوادث مرگ و میر ناشی از حوادث و گزارشها و مستندات کارگروه جامعه ایمن شهرستان نی ریز بررسی شده است. از ابتدای سال ۸۸ تا پایان سال ۱۳۹۴ به منظور پیشگیری و کنترل سوانح و حوادث ۶۲ جلسه تشکیل شده و ۶۵۷ مصوبه به تصویب رسیده است. در راستای اجرای این مصوبات با اجرای مداخلاتی نظیر ایمن سازی معابر و اصلاح نقاط حادثه خیز ، فرهنگ سازی و افزایش آگاهی مردم، اجرای طرح همیاران جامعه ایمن، ارتقاء خدمات پیش بیمارستانی، شدت عمل بیشتر نیروی انتظامی در برخورد با موتورسواران ، اجرای طرحهای منع استفاده دانش آموزان از موتورسیکلت به دلیل آمار بالای حوادث موتورسواران و مداخله آنان در افزایش مصدومیت و مرگ سایر حوادث ترافیکی، الزام فروش کلاه ایمنی همراه با موتورسیکلت در فروشگاههای موتورسیکلت، ممنوعیت ورود کارکنان موتورسوار به ادارات. میزان مصدومیت ناشی از حوادث موتورسواران از ۹۸۰ مورد در سال ۸۸ به ۵۶۵ مورد در ۱۰۰،۰۰۰ نفر جمعیت در سال ۹۴ کاهش یافته است. میزان مرگ و میر ناشی از حوادث موتورسواران از ۲۴،۵ در سال ۸۸ به ۱۲،۸ نفر در ۱۰۰،۰۰۰ نفر جمعیت در سال ۹۴ کاهش یافته است. شواهد نشان می دهد اجرای الگوی جامعه ایمن در زمینه پیشگیری و کنترل بروز حوادث و مرگ و میر ناشی از آن و ایمن سازی محیط های مختلف و فرهنگ سازی مؤثر بوده است.

کلمات کلیدی: حوادث ترافیکی - عابرین پیاده - نی ریز - جامعه ایمن

موانع و عوامل مرتبط با استفاده از کلاه ایمنی در اهواز

- * نسیم نریمانی^۱، فرشته زمانی علویجه^۲، میترا ابوالفتحی^۳
۱. نویسنده مسئول: دانشجوی کارشناسی ارشد آموزش بهداشت و ارتقاء سلامت. آموزش بهداشت. دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی اهواز، اهواز، ایران.
۲. دکترا، دانشیار، گروه آموزش بهداشت و ارتقاء سلامت، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی اصفهان، اصفهان، ایران.
۳. دانشجوی دکترا آموزش بهداشت و کارشناس ارشد گروه بهداشت عمومی، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی کرمانشاه، کرمانشاه، ایران.

زمینه: موتورسواران بدلیل متحمل شدن بیشترین خسارت ها به عنوان کاربران پرخطر جاده ها شناخته می شوند. در کشورهای صنعتی، تعداد موتورسواران کشته شده حدود ۱۸-۵٪ کل کشته شدگان ترافیکی را تشکیل می دهند. درحالی که در ایران، این میزان ۲۲/۸٪ می باشد. با توجه به اینکه عمده دلایل حوادث را می توان رفتارهای پر خطر مانند عدم استفاده از تجهیزات ایمنی بخصوص کلاه کاسکت برشمرد، این تحقیق به تعیین موانع و عوامل مربوط به استفاده از کلاه ایمنی درموتورسواران اهواز پرداخت.

روش بررسی: این مطالعه مقطعی در سال ۱۳۸۹ با استفاده از روش نمونه گیری تصادفی ساده انجام شد. داده ها با استفاده از پرسشنامه خودساخته که توسط ۲۴۰ موتورسوار مراجعه کننده به ستاد ترخیص شهر اهواز تکمیل شده بود جمع آوری شد. داده ها با نرم افزار SPSS ۱۷ با استفاده از آمار توصیفی، آزمون های آماری همبستگی و کای دو تجزیه و تحلیل شد.

نتایج: میانگین سن افراد مورد مطالعه 29.33 ± 8.25 سال بود. ۳۶/۴٪ از افراد به علت عدم استفاده از کلاه، موتورسیکلت آنان توقیف شده بود. بیش از ۵۷٪ موتورسواران هرگز یا به ندرت از کلاه ایمنی استفاده می کردند و تنها ۱۴،۱۷ درصد از آنها همیشه از آن استفاده می کردند. به طور کلی، ۲۲٪ افراد مورد مطالعه مهمترین علت عدم استفاده از کلاه را، گرمی هوا و ۵۲٪ افراد به دلایلی دیگری همچون سنگین بودن کلاه، محدود کردن دید، احساس خفگی، استاندارد نبودن آن و نیز به علت کوتاه بودن مسیر تردد اعلام کرده بودند. میانگین سن ($P=0.03$) و سابقه موتورسواری ($P=0.04$) در کسانی که از کلاه ایمنی استفاده می کردند به طور معنی داری بیشتر از کسانی است که از کلاه ایمنی استفاده نمی کردند.

نتیجه گیری: با توجه به اینکه بیش از نیمی از موتورسواران از کلاه ایمنی استفاده نمی کنند، باید به شناسایی راه حل هایی برای کاهش موانع استفاده از آن تمرکز نمود.

کلید واژه: موتور سوار، کلاه ایمنی، رفتارهای ترافیکی

تصادفات و فرهنگ شهروند حرفه ای

سرور همتی

دانشجوی دکتری مدیریت آموزشی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد مرودشت، مرودشت، ایران
نادر شهامت

دانشکده مدیریت، دانشگاه آزاد اسلامی واحد مرودشت، مرودشت، ایران

امروزه، سلامت افراد جامعه به طور چشمگیری تغییر کرده است. به طوری که در قرن بیست و یکم علل مرگ و میر با بیماری های عفونی مانند آبله، فلج اطفال و بیماری های تنفسی مانند سل کاهش شدیدی یافته است؛ در حالی که در سال های اخیر تصادفات به ویژه تصادفات جاده ای به یکی از علل مهم مرگ و میر افراد تبدیل شده است. آمار ارائه شده حاکی از اینست که تصادفات «سومین دلیل شایع مرگ و دلیل اصلی مرگ در سنین ۴۰-۱ ساله تلقی می گردد» (خیرآبادی و بوالهروی، ۱۳۹۱). «بر اساس گزارشات سازمان جهانی بهداشت، سالیانه تصادفات جاده ای باعث مرگ بیشتر از ۱/۲ میلیون نفر و آسیب ۵۰-۲۰ میلیون نفر در جهان می شود که بیشتر از ۹۰ درصد از آن در کشورهای با درآمد کم و متوسط اتفاق می افتد» (رضایی و همکاران، ۱۳۹۲). بنابراین، بررسی عوامل موثر بر کاهش تصادفات به جهت بار اقتصادی و اجتماعی ناشی از آن، از اهمیت بالایی برخوردار است. تصادفات؛ علل اصلی

بروز تصادفات منجر به تحمیل خسارات و آسیب های متعددی از قبیل آسیب جانی، اقتصادی و ... می شود. عوامل موثر در بروز تصادفات در سه دسته کلی عوامل مربوط به راه، وسیله نقلیه و عوامل انسانی تقسیم می شوند و هر کدام از این دسته ها، زیر مجموعه های متعددی دارد. از میان این عوامل، انسان قوی ترین عامل است؛ «یافته ها حاکی از آن است که از بین عوامل موثر بر تصادفات، عوامل انسانی با ۵۴ درصد بیشترین نقش را داشته است و از بین عوامل انسانی سرعت زیاد، عجله کردن در راه رسیدن به مقصد، عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، خواب آلود بودن رانندگان، سبقت غیرمجاز و فاصله زیاد مسافت بین مبدا و مقصد و خستگی ناشی از آن نسبت به سایر عوامل نقش بیشتری داشته است. عوامل مدیریتی و طبیعی به ترتیب با ۳۴ و ۱۲ درصد از عوامل دیگر تاثیرگذار در بروز تصادفات است» (سلمانی و همکاران، ۱۳۸۷). از اینرو، با فرهنگ سازی در جامعه می توان به کاهش تصادفات با عامل انسانی کمک ویژه ای کرد.

نگرش؛ فرهنگ؛ تغییر رفتار

تعاریف بسیاری از فرهنگ ارائه شده است. در میان این تعدد تعاریف وجوه مشترک زیادی به چشم می خورد؛ اکثر صاحب نظران معتقدند که فرهنگ همه چیز مردم جامعه را تحت تاثیر خود قرار می دهد. هال (۱۹۷۶) معتقد است که «فرهنگ از ایده ها، ارزش ها، نگرش و الگوی هنجاری که از رفتار فرد انتظار می رود، تشکیل شده است. فرهنگ با ژنتیک به ارث نمی رسد و نمی تواند در وجود ما باشد، اما همیشه در بین اعضای یک جامعه به اشتراک گذاشته می شود» (بلشک، ؟؟؟). به عبارتی دیگر می توان گفت فرهنگ مجموعه ای از ارزش های مشترک میان اعضای یک جامعه است. فرهنگ واژه ای توصیفی است که نمایانگر درک مشترکی است که تک تک افراد جامعه دارند؛ از اینرو، فرهنگ بر نگرش و در نهایت بر رفتار افراد تاثیر دارد. عرف ها، سنت ها و رفتارهای رایج که در جامعه متداول اند، «به طور عمده از آنچه پیش از این انجام می شده و میزان موفقیت در تلاش ها نشأت گرفته است» (رابینز و جاج، ۱۳۸۹). بنابراین، به منظور ایجاد رفتار جدید، باید در نگرش افراد جامعه تغییر ایجاد کرد. با ایجاد تغییر در نگرش، رفتارهای رایج در جامعه نیز اصلاح می شود.

با توجه به نقش مهم فرهنگ در انتقال مفاهیم و عرف ها به افراد جامعه از نسلی به نسل دیگر، می توان از این ابزار به منظور تغییر سبک زندگی شهروندی و تبدیل افراد جامعه به شهروندان حرفه ای استفاده کرد. با استفاده از تغییر نگرش افراد، اصلاح رفتار و در نهایت به تغییر و اصلاح فرهنگ جامعه خواهیم رسید. برای انتقال فرهنگ اصلاح شده به تمام سطوح جامعه ابزارهای مختلفی مورد استفاده قرار می گیرند؛ «فرهنگ به چند شکل منتقل می شود که قدرتمندترین روش های آن عبارتند از داستان

ها، آیین ها، سمبل های مادی و زبان» (همان منبع). از این رو، برای تغییر فرهنگ می توان از این ابزارها استفاده کرده اهداف تربیتی خود را به جامعه منتقل کرد. علائم راهنمایی و رانندگی، تیزرهای تبلیغاتی - آموزشی پخش شده توسط رسانه ها، اشاعه برنامه همیار پلیس در دانش آموزان و ... اصلاح فرهنگ رانندگی با کمک تغییر نگرش و اصلاح رفتار می باشد که با استفاده از سمبل ها و داستان ها به جامعه عرضه شدند.

با توجه به این که از یک سو، مهم ترین عامل تصادفات جاده ای عامل انسانی است و از سوی دیگر، با ایجاد تغییر نگرش در افراد جامعه می توان باعث تغییر رفتار شد و اصلاح فرهنگ را نتیجه گرفت، با تغییر افراد به شهروند حرفه ای می توان شیوع تصادفات را تا حد زیادی کاهش داد. برای نیل به این هدف، حرفه ها و سازمان های مختلفی می توانند تاثیرگذار باشند؛ «اگر چه زبان و سیستم های پرداختن به این مشکل متفاوت است، اما انجام یک اقدام جمعی منجر به ایجاد فرهنگ ایمنی می شود. همکاری در رشته های حرفه ای مانند پزشکی به ویژه پزشکی که به درمان مصدومین تصادفات می پردازند، به توسعه فرهنگ ایمنی در قسمت های مختلف منجر به ایجاد دیدگاه جمعی در افراد خواهد شد» (اسلیت و همکاران، ۲۰۰۷). اطلاع رسانی توسط تیم درمان، رسانه های جمعی، محتوای کتب درسی و ... در ایجاد فرهنگ ایمنی در جامعه نقش بسزایی خواهد داشت.

بحث و نتیجه گیری

بنابر مطالعات انجام شده، با تغییر نگرش فرد می توان رفتار وی را تغییر داد. افرادی که تصور غلطی نسبت به رانندگی داشته و با نگرش ناصواب خود اقدام به رانندگی می کنند، عامل خطرزا برای خود و سایرین خواهند بود؛ سرعت کم متعلق به افراد ترسو می باشد، من حرفه ای هستم، خودروی من ایمن است، من توانایی ساعت ها رانندگی پیاپی را دارم و ... بنابراین جهت اصلاح این نگرش های ناصحیح در رانندگان، برخی از «تکنیک های تغییر رفتار در خصوص مواردی اعم از:

- ملزم ساختن رانندگان به تچه به جلو

- محدود ساختن ساعات رانندگی بدون وقفه

- مصرف مواد مخدر رانندگی

- انتخاب سرعت مطمئنه» (ماهپور، ۱۳۹۳).

با اطلاع رسانی و آموزش مداوم فرهنگ ایمنی می توان انتظار یک تغییر مشارکتی را از سوی آحاد جامعه داشت. تغییری که با نگرش شروع شده، با رفتار ادامه می یابد و در نهایت تبدیل به فرهنگی همه گیر در جامعه شده و می تواند نسل به نسل منتقل شود. با ایجاد فرهنگ ایمنی، می توان عمده ترین عامل مرگ و میر در قرن جدید را مهار کرد و سلامت و بهداشت جامعه را به سمت جلو سوق داد.

منابع

خیرآبادی، غلامرضا؛ بوالهری، جعفر. (۱۳۹۱). «نقش عوامل انسانی در تصادفات جاده ای». تحقیقات علوم رفتاری، دوره ۱۰، شماره ۱، صص ۶۹-۷۸.

رابینز، استیفن؛ جاج، تیموتی. (۱۳۸۹). «رفتار سازمانی». مترجم: مهدی زارع. چاپ دوم. تهران، انتشارات نص.

رضایی، ستار و همکاران. (۱۳۹۲). «برآورد بار اقتصادی تصادفات جاده ای در استان تهران». مدیریت اطلاعات سلامت، ۱۰(۳)، صص ۱-۱۲.

سلمانی، محمد و همکاران. (۱۳۸۷). «بررسی عوامل موثر بر تصادفات جاده ای و ارائه راه کارهایی برای کاهش آن مورد مطالعه: منظومه روستایی جنوب خور و بیابانک». پژوهش های جغرافیای انسانی، شماره ۶۵، صص ۸۷-۱۰۴.

ماهپور، علیرضا و همکاران. (۱۳۹۳). «بررسی عوامل موثر بر شدت تصادفات برون شهری و ارائه مدل مناسب (مطالعه موردی استان تهران)». گزارش پژوهشی ۷، صص ۱-۲۲.

Belshek, Jalal Ali. (????). «The influence of culture on the negotiation styles of british students».

Sleet, A. David & et al. (2007). «Traffic safety in the contex of public health and medicine». AAA Foundation for Traffic Safety.

بررسی خصوصیات اپیدمیولوژیک سوانح و جراحات های موتورسیکلت سوران و دوچرخه سواران شهرستان جهرم از سال ۸۹-۹۳

حمیدرضا دولتخواه^۱، یاسر ساریخانی^۲، فخریه زاهدی نیا^۳، نوید کلانی^۴، دکتر محمد رضاخوش رو^۵، سلیمه رنجبر^۱ گروه آمار، دانشگاه علوم پزشکی جهرم، جهرم، ایران
^۲ گروه بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی جهرم، جهرم، ایران
^۳ اورژانس بیمارستان پیمانیه، دانشگاه علوم پزشکی جهرم، جهرم، ایران
^۴ مرکز تحقیقات اخلاق پزشکی، دانشگاه علوم پزشکی جهرم، جهرم، ایران
^۵ مدیریت حوادث و فوریت های پزشکی، دانشگاه علوم پزشکی جهرم، جهرم، ایران
^۶ اورژانس بیمارستان پیمانیه، دانشگاه علوم پزشکی جهرم، جهرم، ایران

مقدمه:

حادثه رویدادی است که موجب آسیب قابل تشخیص شود. افزایش تصادفات رانندگی روند ارتقای سلامت جامعه را تهدید می کند. زیان های جانی، مالی و روانی تصادفات، یک اولویت بهداشت عمومی است که سرمایه گذاری در آن ضروری است. لذا، این پژوهش به بررسی الگوی اپیدمیولوژیک سوانح و جراحات های موتورسیکلت و دوچرخه سواران شهرستان جهرم انجام شد.

روش کار:

در این پژوهش، توصیفی-مقطعی، تعداد ۱۴۱۱۱ سوانح موتورسیکلت و دوچرخه به صورت سرشماری از آمارهای ثبتی اورژانس جهرم از سال ۸۹-۹۳ استخراج شد. ابزار گردآوری اطلاعات، چک لیست گزارش مراقبت اورژانس ۱۱۵ بود. داده ها به وسیله با آمار توصیفی و رگرسیون لجستیک و نرم افزار SPSS14 تجزیه و تحلیل شد.

نتایج:

در طی یک دوره ۵ ساله، ۶۲،۷ درصد سوانح درون شهری بودند. ۵۷،۹ درصد از تصادفات در روز و ۶۱،۴ درصد مصدومان در سنین زیر ۳۰ سال بودند. ۱،۳ درصد از تصادفات فوتی و بقیه جرحی بودند. بیشترین سوانح در ۱۲ تا ۲ و ۱۸ تا ۲۰ رخ داده است. شایع ترین تروما، ضربه به اندامها (۴۱،۲ درصد) و ضربه به سر (۲۸،۹ درصد) بوده است. ماشین با موتورسیکلت (۵۰،۳ درصد) و واژگونی موتور (۳۲،۹ درصد) بیشترین وسیله نقلیه درگیر تصادفات بودند. فوت راکبان با ناحیه رخداده تصادف (۲،۷۷=OR)، فصل (۱،۱۵=OR)، سن (۰،۶۲۴=OR) و جنس (۲،۰۶۵=OR) ارتباط دارد.

نتیجه گیری:

تصادفات فوتی موتور سواران، بیشتر در برون شهر و روشنایی روز، سنین پایین و مردان رخ داده است و شایع ترین تروما ضربه به اندامها و ضربه به سر هستند. لذا باید برنامه ریزی آموزشی لازم، جهت آگاهی افراد از خطرات ناشی از آنها و استفاده از کلاه ایمنی صورت گیرد. از جهتی دیگر باید فعالیت های اورژانس در تصادفات برون شهری و حضور به موقع در صحنه تمرکز یابد.

کلمات کلیدی: سوانح رانندگی، خصوصیات اپیدمیولوژیک، تروما، موتور، دوچرخه

بررسی اکولوژیک ارتباط بین میزان بروز حوادث ترافیکی موتورسیکلت با میزان رشد اقتصادی استان های کشور، سال ۱۳۹۳

دکتر حمید سوری^۱، علیرضا رزاقی^۱، محسن حیدری^۱

^۱ مرکز تحقیقات ارتقای ایمنی و پیشگیری از مصدومیت ها، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی، تهران، ایران

مقدمه: سطح رشد اقتصادی یکی از عوامل اثرگذار بر روی میزان بروز و مرگ و میر مسائل مرتبط با سلامت انسان ها می باشد. تجربیات متعدد نشان می دهد که میزان تصادفات و تلفات جاده ای در مراحل اولیه رشد اقتصادی افزایش می یابد. موتورسواران یکی از گروه های با رخدادهای بالای تصادفات جاده ای محسوب می شوند. هدف از این مطالعه بررسی اکولوژیک ارتباط بین میزان بروز حوادث ترافیکی در موتورسیکلت سواران با سطح توسعه یافتگی استان های کشور در سال ۱۳۹۳ بود.

روش کار: مطالعه حاضر یک مطالعه اکولوژیک است که بر روی حوادث رخ داده در بین موتور سواران در سال ۱۳۹۳ انجام گرفته است. داده های مورد استفاده در این مطالعه از منابع متعدد جمع آوری شده است. داده های مرتبط با تصادفات موتورسیکلت بر اساس داده های موجود در بانک اطلاعات سوانح ترافیکی پلیس است. با توجه به اینکه بیش از ۹۹ درصد از حوادث موتور سواران در جمعیت مردان رخ داده است لذا برای تطبیق نتایج بر حسب جمعیت استان ها از نتایج آمار سرشماری سال ۱۳۹۰ جمعیت مردان (به ازای یکصد هزار نفر جمعیت) در هر استان استفاده شد. برای سنجش توسعه اقتصادی از شاخص تولید ناخالص داخلی (GDP) برای هر استان که از اندازه گیری و بررسی نابرابری توزیع درآمد در ایران بدست آمده، استفاده شده است. در این مطالعه آزمون آماری همبستگی پیرسون در سطح معنی داری ۰،۰۵ استفاده شد. جهت انجام آنالیز از نرم افزار آماری SPSS ویرایش ۱۸ استفاده گردید.

نتایج: در مجموع ۹۰۷۲۴ مورد تصادف در بین موتورسیکلت سواران در سال ۱۳۹۳ رخ داد. میانگین سنی موتورسواران، ۲۹،۵۹ سال (انحراف معیار=۱۱،۹۴) با حداقل ۱۰ و حداکثر ۹۳ سال بود. بر اساس گروه های سنی، بیشترین میزان حادثه در گروه سنی ۱۸ تا ۳۰ سال با ۴۶۹۴۴ مورد (۵۱،۷٪) بود. همچنین در ۶۴۲۸ مورد (۷،۱٪) از تصادفات، سن راننده موتور سیکلت کمتر از ۱۸ سال بوده است. از لحاظ جنسی، ۹۰۳۶۳ نفر (۹۹،۶٪) مذکر بودند. بیشترین و کمترین میزان بروز به ترتیب مربوط به استان های تهران و اردبیل با ۱۱۲۹،۸۴ و ۷۷،۳۷ به ازای یکصد هزار نفر جمعیت مردان مشاهده شد. نتایج آزمون همبستگی پیرسون نشان داد که بین میزان بروز حوادث ترافیکی در موتورسواران به ازای یکصد هزار نفر جمعیت مردان با شاخص تولید ناخالص داخلی استان های کشور (GDP) رابطه مستقیم وجود دارد. مقدار ضریب همبستگی پیرسون در این بررسی ۰،۳۹ بدست آمد که از لحاظ آماری معنادار بود ($p < 0.05$).

نتیجه گیری: نتایج این مطالعه نشان می دهد که با افزایش رشد اقتصادی و سطح توسعه یافتگی استانهای کشور میزان بروز حوادث ترافیکی مرتبط با موتورسیکلت افزایش می یابد. با افزایش سطح توسعه یافتگی، می توان جهت کاهش میزان بروز سوانح و حوادث و تلفات ناشی از آن، سرمایه گذاری های بیشتری را در بخش های مرتبط راه و یا بهبود مراقبت های پزشکی در سولوچه برنامه های پیشگیری و کنترل قرار داد.

کلید واژه: موتورسواران، تصادفات، توسعه اقتصادی، بروز

ارزیابی و بررسی رابطه تلفات فوتی و کلاه ایمنی موتور سواران در حوادث ترافیکی در کلان شهر شیراز با استفاده از روش مبتنی بر تکرار تصادفات

محمد صدیق باور * ۱، مینا خوشنام ۲

۱ مدیر کل مطالعات معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری شیراز، ایران
۲ مدیر آموزش معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری شیراز، ایران

مقدمه: در ایران بسیاری از رانندگان موتور سیکلت از کلاه ایمنی استفاده نمی‌کنند. این مطالعه با هدف بررسی عملکرد رانندگان موتور سیکلت در استفاده از کلاه ایمنی بر اساس مدل اعتقاد بهداشتی در کلان شهر شیراز انجام شد. صدمات ترافیکی مسئله سلامت عمومی بوده و علت عمده فوت و صدمات در دنیا محسوب می‌شود. هر سال حدود ۲٫۱ میلیون نفر صدمه دیده یا ناتوان شده‌اند. در بسیاری از کشورهای با درآمد متوسط و پایین موتورسیکلت سهم زیادی در حمل و نقل داشته و راکبان از این وسیله نقلیه نسبت بالایی از افراد صدمه دیده یا فوت شده در راه‌ها را دارند. این تحقیق به منظور دستیابی به دلیل اصلی تصادفات فوتی موتورسیکلت انجام شده است.

روش بررسی: در این مقاله سعی شده است تا با اشاره و دیدگاه آماری به تصادفات درون شهری و میزان استفاده از کلاه ایمنی در کلان شهر شیراز در مبنای گوناگون بصورت گسترده و دقیق در مدت ۳۲ ماه (از فروردین ۹۳ تا آخر آبان ماه ۹۵) پرداخته شود. سپس با توجه به روش مبتنی بر تکرار تصادفات بر تحلیل موضوع پرداخته شده است.

یافته‌ها: در این مطالعه، پس از بررسی‌های صورت پذیرفته و گردآوری اطلاعات از پلیس راهور، آتش نشانی و پزشکی قانونی درصد تصادفات فوتی موتور سواران کلان شهر شیراز در ۳۲ ماه اخیر که از کلاه ایمنی استفاده ننموده‌اند برابر ۸۷٫۵ درصد می‌باشد.

نتیجه‌گیری: موتورسواران به دلیل این که در راه‌هایی که خودروهای با سرعت بالا، اتوبوس‌ها و کامیون‌ها تردد داشته و کمتر قابل رویت می‌باشند، همچنین به دلیل عدم حفاظت فیزیکی این افراد، خطر بالایی در تصادفات دارند. در کشورهای با سطح درآمد بالا، میزان مرگ و میر موتورسواران ۵-۱۸ درصد کل تلفات فوتی را تشکیل می‌دهند که این میزان در نتیجه نسبت کم افراد این کشورها در استفاده از موتورسیکلت می‌باشد. با این وجود در کشورهای در حال توسعه به دلیل استفاده بالا از این وسیله، خطر بالاتری را شامل می‌شود در کلان شهر شیراز در ده سال اخیر بین ۱۵ تا ۲۵ درصد تلفات فوتی را شامل می‌گردد که دو برابر کشورهای پیشرفته می‌باشد و دلیل عمده آن این است که ۸۷٫۵ درصد فوتی‌های موتورسوار از کلاه ایمنی استفاده نمی‌نمایند.

کلیدواژه‌ها: موتورسیکلت، کلان شهر، کلاه ایمنی، تصادف فوتی

بررسی وضعیت موتورسیکلت سواران متوفی ناشی از تصادفات ارجاع شده به پزشکی قانونی شهرستان بویراحمد

دکتر کامروز امینی ۱*، فاطمه یاری نسب ۲، هاجر صلاحی اردکانی ۳، سیده پریرو عابدینی ۴
 ۱-پزشک عمومی - اداره کل پزشکی قانونی استان کهگیلویه و بویراحمد، یاسوج، ایران.
 ۲- کارشناس ارشد مطالعات زنان- اداره کل پزشکی قانونی استان کهگیلویه و بویراحمد، یاسوج، ایران. ۳-
 کارشناس ارشد مدیریت دولتی - اداره کل پزشکی قانونی استان کهگیلویه و بویراحمد، یاسوج، ایران ۴- کارشناس
 مدیریت آموزش- اداره کل پزشکی قانونی استان کهگیلویه و بویراحمد، یاسوج، ایران.

زمینه و هدف: در سراسر جهان آسیب های ناشی از تصادفات وسایل موتوری یک معضل در حال رشد برای سلامت جمعیت عمومی محسوب می شود. سالانه تعداد افراد زیادی به علت تصادفات جاده ای شدیداً زخمی می شوند یا جان خود را از دست می دهند. به همین دلیل بر آن شدید تا الگوی صدمات وارده در اجساد موتورسواران را در شهرستان بویراحمد بررسی نماییم.
 روش: این مطالعه به روش توصیفی مقطعی گذشته نگر و به صورت سرشماری انجام شد. اطلاعات مربوط به هر یک از ۲۸ پرونده مرگ ناشی از تصادف در موتورسیکلت سواران مرکز پزشکی قانونی بویراحمد از فروردین ۹۴ تا شهریور ۹۶ شامل نتیجه معاینات پزشکی قانونی، مشخصات و اطلاعات دموگرافیک ثبت گردید.

یافته ها: از ۲۸ جسد ارجاع شده به مرکز، همگی (۱۰۰٪) مرد بوده اند. میانگین سنی افراد ۲۸/۶۸ بود. محل فوت ۴۳ درصد از متوفیان در محل وقوع حادثه، ۱۴ درصد حین انتقال و ۴۳ درصد در بیمارستان بود. در آسیب قسمت های مختلف بدن، سر و صورت ۱۰۰ درصد، گردن ۲۵ درصد، لگن ۱۱ درصد، پاها ۳۹ درصد، دست و بازو ۳۵/۷۱ درصد و سینه و شکم ۳۵/۷۱ درصد از موارد دچار صدمه شده بودند.

نتیجه گیری: نتایج این مطالعه نشان می دهد، شیوع آسیب به ناحیه سر و صورت بود، افراد موتورسوار بیشتر با سن پایین بودند، و جنس مذکر بیشتر است و صدمه به سر علت اصلی مرگ و میر بود. بنابراین استفاده از کلاه ایمنی می تواند نقش چشمگیری در کاهش مرگ و میر و عوارض در حوادث ایفا نماید.

کلید واژگان: موتورسیکلت، تصادف، مرگ

عدم تکافوی قانون در استفاده از کلاه ایمنی توسط راکبین موتورسیکلت

علیرضا مشیراحمدی، دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم شناسی، دانشگاه فردوسی، مشهد

زمینه:

مقنن در تمامی کشورها می‌کوشد تا واضح قوانینی باشد که با مصلحت، منطق و عقل تطابق داشته باشد. چنین وظیفه خطیری ایجاب می‌نماید تا اولاً قانون جامع و مانع بوده و ثانیاً چنین قانونی؛ رافع ابهامات قوانین سابق، تکمیل کننده قوانین هم‌عرض و واجد ارتباطی منطقی با دیگر قوانین باشد. لیکن چنین فرضیه‌ای جنبه مطلق نداشته و چه بسا قوانین از جهات گوناگون دچار نقص، ابهام، اجمال و تضاد باشند، موضوعی که موجب خواهد شد اتکا به قانون با چالش روبه‌رو گشته و راهگشا نباشد. قانون استفاده اجباری از کمر بند و کلاه ایمنی یکی از قوانینی است که از جهتی می‌توان آن را ناقص دانست. از همین رو در ادامه تلاش می‌گردد که ضمن اشاره به این نقص، راهکار رفع آن نیز ارائه گردد.

روش‌شناسی:

روش تحقیق پژوهش حاضر، توصیفی - تحلیلی است. روش گردآوری داده‌ها، استفاده از اطلاعات موجود بوده و در این راستا کوشش شده است تا با رجوع به کتب، مقالات علمی، سایت‌های معتبر اینترنتی و سایر آثار پژوهشی موجود، به تحلیل موضوعات و محورهای مقاله پرداخته شود.

نتایج:

اگرچه قانون به طرق گوناگون در کشورهای مختلف ظهور می‌یابد، اما این عنصر را باید مشخصه بارز هر نظام حقوقی دانست. لذا لازم می‌آید تا قوانین با ضرورت‌های جامعه منطبق بوده و رافع نیازهای اجتماعی باشند. به همین مناسبت و متعاقب بروز سوانح و حوادث رانندگی، مقنن بر آن شد تا با تمهیداتی چون الزام بستن کمر بند ایمنی در سرنشینان خودرو و استفاده از کلاه ایمنی در راکبین موتورسوار، از حادث شدن صدمات و آسیب‌های جدی پیشگیری نماید. چنین موضوعی منتج به تصویب قانون استفاده اجباری از کمر بند و کلاه ایمنی در سال ۷۶ گردید. لیکن این قانون را باید نسبت به راکبین موتورسوار ناقص دانست، چرا که علی‌رغم پیش‌بینی تکلیف برای خودروسازان داخلی و خارجی در عرضه خودرو همراه با کمر بند ایمنی، چنین تکلیفی برای سازندگان موتورسیکلت مدنظر قرار نگرفته است.

نتیجه‌گیری:

قانونی کارآمد و اثرگذار است که بتواند به هدف یا اهدافی که برای آن طراحی شده نائل آید. با توجه به آن‌که عدم تکافوی قانون در زمینه ضرورت عرضه موتورسیکلت با کلاه ایمنی روشن است، لازم می‌آید که با تصویب یا اصلاح قانون، همانند تکلیفی که برای خودروسازان پیش‌بینی شده برای تولیدکنندگان یا واردکنندگان موتورسیکلت نیز مورد توجه قرار گرفته و از عرضه این وسیله نقلیه بدون کلاه ایمنی ممانعت به عمل آید.

واژگان کلیدی: نقص قانون، کلاه ایمنی، راکبین موتورسوار، خلاء قانون

بررسی راهکارهای سیاستگذاری کاهش حوادث ترافیکی موتورسیکلت سواران در جمهوری اسلامی ایران

- هدایت سالاری^{۱*}، عاطفه اسفندیاری^۲، علی اکبری ساری^۳، عباس متولیان^۴، محمد عرب^۵
- ۱- دکترای تخصصی، استادیار سیاستگذاری سلامت، دانشگاه علوم پزشکی بوشهر، بوشهر، ایران
- ۲- دکترای تخصصی، استادیار سیاستگذاری سلامت، دانشگاه علوم پزشکی بوشهر، بوشهر، ایران
- ۳- دکترای تخصصی، استاد، گروه علوم مدیریت و اقتصاد بهداشت، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی تهران، تهران، ایران.
- ۴- دکترای تخصصی، استاد، گروه اپیدمیولوژی، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی ایران، تهران، ایران.
- ۵- دکترای تخصصی، استاد، گروه علوم مدیریت و اقتصاد بهداشت، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی تهران، تهران، ایران.

چکیده:

زمینه: حوادث رانندگی یکی از معضلات اصلی است که در سراسر جهان سلامت انسان ها را به خطر انداخته است. صدمات ناشی از این حوادث چنان گسترده است که از آن به عنوان جنگ در جاده ها یاد می شود و به عنوان یکی از علل اصلی مرگ و ناتوانی در کشورهای در حال توسعه است. در کشور ایران موتورسیکلت سواران یکی از استفاده کنندگان اصلی از جاده ها هستند و همچنین درصد قابل توجهی از آسیب های جاده ای را به خود اختصاص داده است. هدف از انجام این تحقیق تعیین راهکارهای سیاستی قابل اجرا و مقرون به صرفه برای کنترل آسیب های جاده ای موتور سواران بوده است. متد: این مطالعه یک مطالعه ترکیبی کیفی و مطالعه به روش دلفی بود. جامعه پژوهش حاضر متشکل از تمامی افراد مطلع کلیدی و صاحب نظران و ذی نفعان حوزه کنترل تصادفات رانندگی در ایران بود. برای نمونه گیری مصاحبه شوندهگان، از روش های نمونه گیری هدفمند و روش نمونه گیری گلوله برفی استفاده شد. مصاحبه شوندهگان از وزارت بهداشت، پلیس راهور، دانشکده راهور، وزارت کشور، شهرداری ها، وزارت صنعت، سازمان ملی استاندارد، مجلس شورای اسلامی و کمیسیون ایمنی راهها و موتورسیکلت سواران بودند. روش تحلیل داده ها تحلیل محتوا و نرم افزار مورد استفاده MAXQDA بوده است. سپس به روش تکنیک دلفی اجماع خبرگان در مورد راهکارهای استخراج شده حاصل گردید. نتایج: راهکارهای شناسایی شده در فاز کیفی شامل ۲۵ راهکار بود که پس از انجام فاز دوم تحلیل یافت. راهکارهای مورد اجماع شامل یکپارچه سازی کنترل سوانح و تصادفات رانندگی درون شهری و برون شهری، راه اندازی بانک جامع اطلاعات تصادفات رانندگی، اتخاذ سیاست جریمه نمودن فرد به جای جریمه نمودن وسیله نقلیه (استفاده از کد ملی افراد جهت جریمه کردن)، اجرای کامل قانون اجباری بودن کلاه ایمنی برای موتورسیکلت سواران، یارانه دهی دولت برای کلاه ایمنی، دخالت دادن جامعه در قانون گذاری های مرتبط با کنترل تصادفات، نظارت دقیق سازمان ملی استاندارد بر استانداردهای کلاه ایمنی، و اصلاح معابر شهری برای جداسازی مسیرهای عابر، موتور سیکلت، دوچرخه و خودرو بودند. نتیجه گیری: در این مطالعه سعی شد که دیدگاه همه خبرگان در مورد کنترل سوانح ترافیکی موتورسواران اخذ گردد و اجماع نهایی حاصل شود. راهکارهای سیاستی مناسب در این رابطه ارائه گردید. بنظر می رسد اجرای راهکارهای مذکور نیازمند یک مولفه مهم است که همان عزم سیاسی و حاکمیتی برای اجرایی شدن سیاست هاست. در این راستا برای از بین بردن پراکندگی ها و ناهماهنگی ها، وجود یک نهاد حاکمیتی که تولید کل حوزه کنترل تصادفات رانندگی موتورسواران را بر عهده بگیرد لازم است.

کلید واژه ها: راهکار، حوادث ترافیکی، موتورسیکلت، ایران.

آگاهی، نگرش و عملکرد موتورسواران شهر تربت جام در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی

ملیحه عبدالهی^{۱*}، صابر اونق^۲

کارشناسی ارشد اپیدمیولوژی، دانشکده پرستاری، دانشکده علوم پزشکی تربت جام، تربت جام، ایران.
دانشجوی کارشناسی پرستاری، دانشکده پرستاری، دانشکده علوم پزشکی تربت جام، تربت جام، ایران.

سابقه و هدف:

آسیب های ناشی از سوانح رانندگی شایعترین علت مرگ در کلیه سنین در جهان و در ایران می باشد. برآورد می شود در کل جهان با اعمال قوانین جدید، بتوان از ۴۴٪ از آسیب های ترافیکی پیشگیری کرد. در این مطالعه آگاهی، نگرش و عملکرد موتورسواران در زمینه قوانین رانندگی که بدلیل متحمل شدن بیشترین خسارات به عنوان کاربران پرخطر شناخته می شوند مورد بررسی قرار گرفته است.

روش بررسی:

در این مطالعه مقطعی ۱۰۰ راننده موتورسیکلت در شهر تربت جام به طور غیر تصادفی و به روش در دسترس انتخاب شدند. بطوریکه ۳ پرسشگر در ۳ پمب بنزین موجود در سطح شهر مستقر شدند و پرسشنامه ها را تکمیل نمودند. پرسشنامه در مطالعه مشابهی در شهر کاشان در سال ۹۴ استفاده شده بود که پایایی و اعتبار سازه مورد بررسی و تایید قرار گرفته بود. برای تحلیل داده ها از آزمون کای اسکویر، ANOVA، ضریب همبستگی، نسبت شانس و رگرسیون لجستیک استفاده شد.

یافته ها: در این مطالعه کلیه رانندگان، مرد با میانگین سنی ۳۲٫۲ (±۱۰٫۸) سال بودند. علیرغم هوای سرد، ۷۹٪ موتورسواران در لحظه مصاحبه کلاه ایمنی نداشتند. بین آگاهی و نگرش و همچنین بین نگرش و عملکرد همبستگی معنی دار مشاهده نشد. اما بین آگاهی و عملکرد همبستگی متوسط و معنی داری مشاهده گردید ($p < 0.05$). بین سطح تحصیلات و فقط نمره آگاهی موتورسواران از قوانین راهنمایی رانندگی ارتباط معنی داری وجود داشت ولی با نمره نگرش و عملکرد ارتباط معنی دار وجود نداشت. بین به همراه داشتن کلاه ایمنی در لحظه مصاحبه با فقط نمره عملکرد رعایت قوانین و مقررات ارتباط معنی داری وجود داشت.

نتیجه گیری:

این مطالعه نشان داد در مجموع عملکرد رانندگان در شهر تربت جام در زمینه اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی ضعیف است و نیاز مبرم به مداخله آموزشی و همچنین اعمال قوانین سختگیرانه دارد.

برنامه هفتمین سمینار بین المللی کاهش سوانح و حوادث ترافیکی

۹۵/۱۱/۲۷ شیراز - ایران

عنوان سخنرانی	ساعت	
قرانت قران - سرود جمهوری اسلامی ایران	۸-۸:۱۰	
گزارش سمینار	۸:۱۰-۸:۲۰	
چهارمین فرمانده محترم پلیس راهور ناجا استادکار محترم فارس فرمانده محترم نیروی انتظامی استان فارس رئیس محترم دانشگاه علوم پزشکی شیراز رئیس مرکز تحقیقات سیاستگذاری سلامت	۸:۲۰-۱۰	
پذیرایی	۱۰-۱۰:۲۰	
	دکتر لنگرانی	۱۰:۲۰-۱۰:۳۰
رفتارهای ضداجتماعی و سوانح مرتبط با موتورسیکلت	دکتر سوری	۱۰:۳۰-۱۱
Driver fitness - an important issue in traffic safety	Englund Lars	۱۱-۱۱:۳۰
چارجوب پاسخ ملی سلامت در حوادث و بلاها یک الگوی بومی	دکتر خانکه	۱۱:۳۰-۱۱:۵۰
دوچرخه و حمل و نقل پاک	دکتر اسماعیلی	۱۱:۵۰-۱۲:۱۰
Selective attention and speed of perception among nurses while driving home after night-shift work	دکتر سعادت	۱۲:۱۰-۱۲:۳۰
نماز و نهار		۱۲:۳۰-۱۳:۳۰
کاهش تقاضای سفر با موتورسیکلت در جهت ارتقاء ایمنی	میزگرد (دکتر صفارزاده، دکتر اسماعیلی، دکتر شفیعیان، دکتر سوری، سردار مهباندار)	۱۳:۳۰-۱۳:۴۰
تبیین علل و عوامل موثر بر تصادفات موتورسیکلت سواران در ایران و ارائه راهکارهای پیش رو	سرهنگ بصیرت	۱۴:۴۰-۱۵
پارادیم پیشگیری از حوادث موتورسیکلت در نظام مراقبت های اولیه بهداشتی	دکتر مفیدی	۱۵-۱۵:۲۰
Helmet use determinates and barriers in Iran motorcyclists: systematic review	دکتر ساندلی	۱۵:۲۰-۱۵:۴۰
پذیرایی		۱۵:۴۰-۱۶
مطالعه موردی دو تصادفات لوکزن حمل و نقل عمومی در استان فارس؛ تحلیل عوامل دخیل در وقوع و شدت سانحه	میزگرد (دکتر شفیعیان، سردار امیری، دکتر خانکه، دکتر سوری)	۱۶:۰۰-۱۷:۰۰
موتورسیکلت، مبالی و ایمنی	دکتر موزیان راد	۱۷:۰۰-۱۷:۲۰
تحلیل فرایندی حوادث ترافیکی با استفاده از رویکرد مدل پایی معادله ساختاری	دکتر ایرج محمد فام	۱۷:۲۰-۱۷:۳۰

شماره تماس دبیرخانه همایش: ۰۷۱۳۳۳۰۹۶۱۵

برنامه هفتمین سمینار بین المللی کاهش سوانح و حوادث ترافیکی
۹۵/۱۱/۲۸ شیراز - ایران

عنوان سخنرانی	ساعت
تفاوت قرآن	۸:۵۰-۸:۵۰
Motorcyclists, high-risk groups in road traffic accidents in north of Iran.	دکتر محسن امیری ۸:۴۰-۸:۴۰
The short motorcycle riding behavior questionnaire (SMRBQ) and its interchangeability with the full version (MRBQ) applied in Bukan, Iran	دکتر حدادی ۸:۳۰-۹
بررسی اپیدمیولوژیک سهیم موتورسواران در حوادث ترافیکی	دکتر معصومی ۹-۹:۲۰
بررسی حوادث ترافیکی در بین موتورسواران	دکتر میرتوی - دکتر فریسی ۹:۲۰-۹:۴۰
Methadone use and motorcycle riding behavior, comparison with non-drug user motorcyclists	دکتر متولیان ۹:۴۰-۱۰
پذیرایی	
مدیریت مصدومین اورژانس پیش بیمارستانی با رویکرد حوادث ترافیکی در راکبین موتور سیکلت	میزگرد (دکتر کولیوند، دکتر نوری، دکتر رجایی، دکتر زراعتچی، دکتر خسروی، دکتر واعظی، دکتر حدادی، دکتر نامداری دکتر توکلی) ۱۰:۲۰-۱۱:۲۰
Spinal cord and column injury in motorcycle drivers based on national spinal cord registry of Iran (NSCIR-IR)	دکتر رحیمی موافق ۱۱:۲۰-۱۱:۴۰
چالش های ایمنی سوچرخه سواران در ایران	دکتر خراسانی ۱۱:۴۰-۱۲
بررسی رانندگی های سیاست گذاری کاهش حوادث ترافیکی موتور سیکلت سواران در جمهوری اسلامی ایران	دکتر هدایت سالاری ۱۲-۱۲:۲۰
نماز و نمازگزار	
بررسی ارتباط عوامل اقتصادی اجتماعی فردی و گروهی با سوانح ترافیکی موتور سیکلت	دکتر صحت ۱۲:۳۰-۱۳
نقش مراکز تحقیقاتی در کاهش حوادث ناشی از موتور سیکلت	دکتر داوودی ۱۲-۱۲:۳۰
Qualitative study on factors related to road traffic injuries among motorcycle riders with experiences of injury occurrence	دکتر رضایی ۱۳:۳۰-۱۵
بررسی اکولوژیک ارتباط بین میزان بروز حوادث ترافیکی موتور سیکلت با میزان رشد اقتصادی استان های کشور	دکتر سوری ۱۵-۱۵:۳۰
پذیرایی	
میزگرد در خصوص مشکلات موتور سواران در استان فارس	مسئولین استان فارس ۱۵:۴۰-۱۶:۴۰
مراسم اختتامیه با حضور سردار گودرزی فرمانده انتظامی استان فارس	اختتامیه ۱۶:۴۰-۱۷:۴۰

شماره تماسی دبیرخانه همایش : ۰۷۱۳۳۳۰۹۶۱۵

وب سایتهای مجلات مرکز تحقیقات سیاستگذاری سلامت



Shiraz E Medical Journal
SEMJ is a peer reviewed online quarterly journal published by Shiraz University of Medical Sciences, Shiraz, Iran
ISSN: 1735-1391

شیراز، دانشگاه علوم پزشکی شیراز
SHIRAZ UNIVERSITY OF MEDICAL SCIENCES

مرکز تحقیقات سیاستگذاری سلامت
Health Policy Research Center

<http://emedicalj.com>



مجله کلید سلامت
Health Policy Research Journal

شیراز، دانشگاه علوم پزشکی شیراز
SHIRAZ UNIVERSITY OF MEDICAL SCIENCES

مرکز تحقیقات سیاستگذاری سلامت
Health Policy Research Center

<http://hkj.sums.ac.ir>



Women's Health Bulletin
The Official Journal of Shiraz University of Medical Sciences
pISSN: 2345-5136
eISSN: 2382-9990

شیراز، دانشگاه علوم پزشکی شیراز
SHIRAZ UNIVERSITY OF MEDICAL SCIENCES

مرکز تحقیقات سیاستگذاری سلامت
Health Policy Research Center

<http://womenshealthbulletin.com>



International Journal of School Health
The Official Journal of Shiraz University of Medical Sciences
eISSN: 2383-1219
pISSN: 2345-5152

شیراز، دانشگاه علوم پزشکی شیراز
SHIRAZ UNIVERSITY OF MEDICAL SCIENCES

مرکز تحقیقات سیاستگذاری سلامت
Health Policy Research Center

INTERNATIONAL JOURNAL OF SCHOOL HEALTH

<http://intjsh.com>



Social Pharmacy Journal

<http://socialpharmacyjournal.com>



WOMEN'S HEALTH
Bulletin

WOMEN'S HEALTH Bulletin

Number 1, Volume 1, Issue 1, April 2014

p-ISSN: 2343-5136
e-ISSN: 2182-9648

womenshealthbulletin.com



p-ISSN: 2345-5152



INTERNATIONAL JOURNAL OF SCHOOL HEALTH

Number 1, Volume 1, Issue 1, June 2014



بهداشت بهداشت

دانش و تجارب مدیران ارشد و خبرگان در روز

توسعه شبکه های بهداشتی ایران



مؤلفان:
کامران باقری اندکی
رحمت الله حاکمی
سید محمود علیزاد
سید علیرضا سولیان
حامد رحمانی پور جانی
محمدعلی فیاضی بخش
محمدحسین شاکری
بهنام حسینی
سولماز قهرمیلی

میراث خواران

مقتضیان جهت خرید کتاب فوق به آدرس: شیراز، میدان امام حسین، دانشکده پزشکی، ساختمان شماره ۲، طبقه ۸، مرکز تحقیقات سیاستگذاری سلامت دانشگاه شیراز، شماره تماس: ۰۷۱۲۲۳۰۹۱۱۰- نماینده.



سازش

خانواده خرد

مؤلفان:
دکتر کامران باقری اندکی
دکتر سید علیرضا سولیان
دکتر سید محمود علیزاد
دکتر حامد رحمانی پور جانی
دکتر محمدعلی فیاضی بخش
دکتر محمدحسین شاکری
دکتر بهنام حسینی
دکتر سولماز قهرمیلی



دومین کنگره بین المللی سلامت همراه شیراز

Shiraz
Second International
Congress on

mHealth

SIM Congress



۲ و ۳ اسفند ۱۳۹۵
February 22-23 2017

محورهای کنگره:

- دستور العمل ها و استانداردهای سلامت همراه
- خدمات بیمار محور در سلامت همراه
- ارتقا سلامت و سلامت همراه
- سرمایه گذاری و بازاریابی در سلامت همراه
- مخاطرات سلامت همراه

Congress Topics:

- Standards and Guidelines in mHealth
- Patient-Centered Services in mHealth
- Health Promotion via mHealth
- Investment and Marketing Strategies
- mHealth Challenges and Threats

همراه با جایزه دانشمند جوان
برای برترین طرح ها و چکیده مقالات



آخرین مهلت ارسال چکیده مقاله
۲۰ آذر ماه ۱۳۹۵

Abstract Deadline
December 10-2016

تمهید شد

دارای امتیاز بازاریابی
و آموزش ضمن خدمت



حامیان



برگزارکنندگان

دبیرخانه: شیراز، خیابان نشاط، جنب مجتمع سالن های سینما و صدرا، مرکز رشد فناوری اطلاعات علوم پزشکی شیراز

مکان برگزاری کنگره: شیراز، خیابان ساحلی غربی، مجتمع فرهنگی رفاهی دانشگاه شیراز

www.mhealth.sums.ac.ir

E-mail: mhealth2017@sums.ac.ir E-mail: mhealth2017@mohme.gov.ir تلفکس: ۰۷۱-۳۲۲۳۳۲۷۷۳