



جمهوری اسلامی ایران

سازمان برنامه و بودجه

مرکز آمار ایران



بررسی آمار حوادث و تلفات جاده‌ای

۱۳۹۹

دفتر آمارهای صنعت، معدن و زیربنایی

تهیه‌کننده: مهدی مداح

تیرماه ۱۴۰۰

فهرست مندرجات

<u>عنوان</u>	<u>صفحه</u>
۱- مقدمه	۳
۲- تعاریف و مفاهیم	۴
۳- مستندات قانونی	۶
۴- جداول خروجی و تحلیل گزارش ریزداده‌ها	۸
۵- نتیجه‌گیری	۱۲
۶- جداول و نمودارها	۱۳
۷- منابع	۱۹
۸- واژه نامه	۱۹

۱- مقدمه

به طور کلی هر تصادفی که صورت می‌گیرد بر اثر ۴ عامل انسان، جاده، وسیله نقلیه و محیط است. بر مبنای آمار سازمان بهداشت جهانی (WHO) درخصوص تصادفات جاده‌ای در سال ۲۰۱۸، هر ۲۴ ثانیه یک نفر در جاده‌های جهان کشته می‌شود. بر اساس همین آمار، حوادث جاده‌ای، هشتمین علت اصلی مرگ و میر مردم در تمامی سنین و اولین علت اصلی مرگ و میر برای کودکان و بزرگسالان ۵ تا ۲۹ سال است. بیش از نیمی از مرگ و میرهای جاده‌ای در میان عابرین پیاده، دوچرخه سواران و موتور سیکلت سواران هستند که در بسیاری از کشورها در طراحی سیستم‌های ترافیکی جاده‌ای اغلب نادیده گرفته می‌شود. آسیب‌های ناشی از تصادفات جاده‌ای یکی از پنج علت مهم مرگ و میر در ایران به شمار می‌رود. بنابراین در برنامه‌های توسعه جمهوری اسلامی ایران اهمیت این موضوع مورد توجه قرار گرفته و از دستگاه‌های مربوطه خواسته شده تا در جهت کاهش تلفات و حوادث جاده‌ای اقدامات لازم صورت گیرد. بر این اساس دولت مکلف است تا ساز و کارهای لازم برای کاهش تلفات حوادث رانندگی را در دستور کار خود قرار دهد. لازمه دستیابی به این هدف، داشتن آمارهای صحیح و به‌هنگام است تا بر اساس این آمارها وضعیت موجود بررسی و اقدامات لازم صورت گیرد. این گزارش برپایه تکالیف مندرج در بند "ج" ماده ۳۰ احکام دائمی تدوین شده است. در این گزارش ضمن ارائه آمارهای موجود در دستگاه‌های متولی، روند تلفات جاده‌ای طی سال‌های ۱۳۹۲ لغایت ۱۳۹۹ مورد بررسی قرار می‌گیرد و امیدواریم مورد بهره‌برداری کاربران آمار قرار گیرد.

۲- تعاریف و مفاهیم

تعاریف مرتبط با آمارهای تلفات جاده‌ای توسط کمیسیون ایمنی راه‌های کشور به شرح زیر است:

۱-۲- تصادف

بر اساس کدگذاری بین المللی بیماری‌ها و آسیب‌ها (ICD ۱۰) سازمان بهداشت جهانی، تصادفات به دو دسته عمده زیر تقسیم می‌شوند:

۱- حوادث حمل و نقل

۲- سایر علل خارجی آسیب‌های تصادفی

۲-۲- حوادث حمل و نقل

حوادث حمل و نقل، دربرگیرنده یک وسیله نقلیه که اساساً "برای جابجایی انسان یا کالا از محلی به محل دیگر (از مبدأ به مقصد) استفاده می‌شود. این حوادث شامل ۵ گروه به شرح زیر است:

۱- حوادث حمل و نقل جاده‌ای

۲- حوادث حمل و نقل ریلی

۳- حوادث حمل و نقل دریایی

۴- حوادث حمل و نقل هوایی

۵- سایر حوادث حمل و نقل به صورت نامشخص

با عنایت به گزارش حاضر که دربرگیرنده تلفات جاده‌ای است، در این قسمت فقط به حوادث حمل و نقل جاده‌ای می‌پردازیم. در حوادث حمل و نقل جاده‌ای (راه)، چهار معیار اصلی مورد نظر قرار می‌گیرد:

۱. حادثه عمدی نباشد.

۲. حادثه به علت بلایای طبیعی (سیل، زلزله، بهمن، رانش زمین، طوفان و ...) نباشد.

۳. در شکل‌گیری حادثه یک وسیله نقلیه متحرک نقش داشته باشد.

۴. علت حادثه یکی از ۳ عامل خطای انسانی، نقص فنی وسیله نقلیه، نقص محیط و راه باشد.

حوادث حمل و نقل زمینی (راه) بر حسب محل رخداد نیز به دو دسته تقسیم می‌شوند:

- حوادث ترافیکی: حادثه‌ای است که برای یک وسیله نقلیه موتوری متحرک به تنهایی (انحراف، خروج از راه، واژگونی، سقوط در پرتگاه) و یا بین یک وسیله نقلیه موتوری متحرک با یک عامل دیگر همچون یک یا چند وسیله نقلیه، عابر، حیوان، اشیاء ثابت که در جاده، راه، راه عمومی یا اختصاصی به‌وقوع می‌پیوندد و منجر به خسارات مالی یا جانی می‌گردد.

- حوادث غیر ترافیکی: هر حادثه حمل و نقل زمینی (راه) که ترافیکی نباشد.

۲-۳- جاده (طبق تعریف آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی)

راه خارج از شهر برای عبور و مرور

۲-۴- جاده خصوصی (طبق تعریف آئین نامه راهنمایی و رانندگی)

راهی که اشخاص یا موسسات برای کاربرد شخصی ساخته‌اند و استفاده دیگران از آن منوط به اجازه مالک است.

۲-۵- راه (طبق تعریف آئین نامه راهنمایی و رانندگی)

عبارتست از تمامی سطح خیابان، جاده، کوچه و کلیه معابری که برای عبور و مرور عموم اختصاص داده می‌شود.

۲-۶- راه عمومی (طبق تعریف آئین نامه راهنمایی و رانندگی)

به راه‌هایی گفته می‌شود که برای عبور و مرور عموم مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۲-۷- راه اختصاصی (طبق تعریف آئین نامه راهنمایی و رانندگی)

راه‌های ساخته شده توسط بخش خصوصی شامل سازمان‌ها، شرکت‌های دولتی و غیر دولتی است که امکان تردد عموم مردم در آن وجود دارد ولی در بهره‌برداری و نگهداری تحویل حاکمیت نشده است. راه‌های ساخته شده توسط مالکان شخصی که دارای محدودیت تردد عموم بوده و دارای حصار و مرز مشخص است، از این تعریف مجزاست.

نتیجه:

- ۱- تصادف بایستی در جاده یا حریم قانونی جاده اتفاق افتاده باشد.
- ۲- مواردی که علت بروز حادثه خارج از اراده راننده و سه عامل: وسیله نقلیه، جاده، انسان باشد مشمول این تعریف نمی‌گردد. مانند: حوادث ناشی از رانش زمین، ریزش کوه، ریزش بهمن، سیل، زلزله و انفجار و حریق.

۲-۸- متوفی ناشی از حادثه حمل و نقل جاده‌ای (راه)- حوادث ترافیکی:

فردی است که طی سی روز از زمان رخداد حادثه ترافیکی، به دلیل آسیب‌های ناشی از حادثه فوت نماید. (جنین با سن بالای ۲۲ هفته در این تعریف می‌گنجد).

۲-۹- مجروح یا مصدوم سانحه حمل و نقل

طبق تعریف سازمان بهداشت جهانی، صدمه حمل و نقل عبارتست از صدمه جسمی به دنبال مواجهه حاد با مقادیر زیاد انرژی مکانیکی در حد بیش از آستانه تحمل بدن که حین حوادث حمل و نقل رخ داده است. فرد مصدوم به فردی اطلاق می‌شود که دچار مصدومیت (عمدتاً "جسمانی") و معمولاً نیازمند دریافت خدمات تشخیصی و درمانی باشد. این مصدومیت ممکن است بر اساس وخامت به صورت خفیف، متوسط یا شدید باشد.

نتیجه:

کشته: در جمع‌آوری اطلاعات، منظور از کشته افرادی می‌باشند که بر اثر تصادف فوراً یا طی ۳۰ روز بعد از تصادف فوت نمایند.

مجروح: شخصی که در اثر تصادف فوت نشود ولی دچار جراحات سطحی یا شدید یا نقص عضو شود.

۳- مستندات قانونی

الف- براساس بند "و" ماده ۱۶۳ قانون برنامه پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران، وزارت راه و شهرسازی مکلف به استقرار سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل و نقل تا پایان سال دوم برنامه با همکاری مرکز آمار ایران بوده است.

ب- براساس بند "ج" ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه توسعه کشور، مرکز آمار ایران همه ساله موظف به تدوین و انتشار گزارش آماری حمل و نقل کشور است به‌طوری‌که دولت موظف است ساز و کارهای قانونی لازم را به منظور کاهش سالانه ده درصد از میزان تلفات جانی ناشی از تصادفات رانندگی در جاده‌های کشور فراهم کند. همچنین بر اساس ماده ۱۰۸ قانون برنامه ششم توسعه جمهوری اسلامی ایران، دولت مکلف است اقدامات و سازوکار لازم برای کاهش تلفات حوادث رانندگی با تأکید بر تجهیز و تقویت پلیس راهنمایی و رانندگی، ارتقای کیفیت ایمنی وسایط نقلیه، تقویت و تکمیل شبکه‌های امداد رسانی و فوریت‌های پزشکی، اصلاح نقاط حادثه‌خیز جاده‌ای و توسعه فرهنگ صحیح ترافیکی را فراهم نماید به نحوی که **تلفات حوادث رانندگی نسبت به تعداد ده‌هزار دستگاه خودرو تا پایان اجرای قانون برنامه، سی و یک درصد (۳۱٪) کاهش یابد.**

ج- مرکز آمار ایران بر اساس وظایف قانونی خود در بند "ج" ماده ۳۰ احکام دائمی از ابتدای سال ۱۳۹۹ و بر اساس برنامه مدون خود، به ارزیابی فرایند جمع‌آوری، پردازش ریز داده‌ها و محاسبه شاخص‌ها به‌شرح زیر اقدام کرده است:

- شناسایی دستگاه‌های اجرایی مرتبط و ذینفع در ارتباط با آمار حوادث و تلفات جاده‌ای
 - شناسایی فرایندها و سامانه‌های موجود در زمینه ثبت آمار حوادث و تلفات جاده‌ای
 - بازدید و بررسی **سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل و نقل** مستقر در وزارت راه و شهرسازی
 - استخراج تعاریف و مفاهیم و طبقه‌بندی‌های مرتبط با آمار حوادث و تلفات جاده‌ای و استانداردسازی آن‌ها
- (این بند در نشست ۱۱۰ کمیسیون ایمنی راه‌ها مورخ ۱۳۹۹/۰۶/۲۵ با همکاری مرکز آمار ایران نهایی و به

تصویب رسیده است)

➤ دریافت ریز داده‌ها از وزارت راه و شهرسازی (نامه درخواست ریز داده‌ها به شماره ۹۹/۸۸۶۱ مورخ ۱۳۹۹/۴/۳۱ به وزارت راه و شهرسازی ارسال شده است و طی سه جلسه با حضور نمایندگان این مرکز، مدیر و معاونین کمیسیون ایمنی راه و دفتر آمار وزارت راه و شهرسازی با دستور بررسی مشکلات ارائه ریز داده‌ها و نحوه مشارکت مرکز آمار ایران و وزارت راه و شهرسازی در خصوص ایجاد و بهنگام‌سازی بانک جامع حمل و نقل کشور و سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل و نقل تشکیل و موارد زیر مطرح شد:

- برای تغذیه اطلاعات و ارسال ریز داده‌های مورد نیاز «سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل و نقل»، از سوی ناجا، وزارت بهداشت و سازمان پزشکی قانونی مشکلاتی از قبیل نبود برنامه زمانی منظم برای ارسال ریز داده‌ها، محرمانگی اطلاعات و منابع مالی مطرح شده است.
- بانک‌های اطلاعاتی موجود در زمینه حوادث و سوانح حمل و نقل در دستگاه‌های مذکور فاقد شناسه یکتا هستند و این موضوع موجب عدم اتصال این بانک‌ها به یکدیگر شده و نمی‌توان تصادف رخ داده شده را در این سه پایگاه به صورت یکتا پیگیری کرد و همچنین نمیتوان تشخیص داد کدام مجروح یا کشته مربوط به کدام تصادف، کدام وسیله نقلیه، در کدام محور و کدام استان کشور است.
- بانک جامع حمل و نقل کشور دارای اطلاعات مهم و مفیدی بوده که تمامی این اطلاعات مکانیزه نیست و به نظر می‌رسد وزارت راه و شهرسازی باید در مکانیزه کردن سایر اطلاعات، برنامه‌ریزی نماید.
- مهمترین اطلاعات مورد نیاز سامانه جامع حوادث و سوانح دربرگیرنده اطلاعات دریافتی از پلیس راهور (در ارتباط با ثبت تصادفات)، وزارت بهداشت (در ارتباط با ثبت مجروحین)، سازمان پزشکی قانونی (در ارتباط با ثبت فوت) و سایر سازمان‌های ذیربط همچون سازمان راهداری، هلال احمر و اورژانس است.
- اطلاعات مورد نیاز این سامانه توسط سه سازمان راهداری، هلال احمر و اورژانس به صورت برخط ارسال می‌شود.
- پلیس راهور طی دو سال گذشته اطلاعات مربوط به تصادفات را جهت درج در سامانه ارسال نکرده است. این در حالیست که سامانه جامع پلیس راهور در اردیبهشت ۱۳۹۹ راه اندازی شده است.

- وزارت بهداشت، سامانه جامعی نداشته و اطلاعات به صورت موردی به وزارت راه و شهرسازی ارسال می‌شود
- پزشکی قانونی، اعلام کرده به دلیل کمبود نیروی انسانی اطلاعات را در سطح جغرافیایی استانی ارائه می‌دهد
- مشکلات موجود در سه سازمان پلیس راهور، وزارت بهداشت و پزشکی قانونی، در کمیسیون ایمنی راه‌های کشور با حضور وزیر راه و شهرسازی، نماینده وزارت بهداشت، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی و رییس سازمان پزشکی قانونی کشور نیز مطرح شده اما تاکنون تلاش‌ها برای رفع آن به نتیجه نرسیده است.

۴- جداول خروجی و تحلیل گزارش ریزداده‌ها

- ❖ از آن جایی که اطلاعات مربوط به تصادفات پلیس راهنمایی و رانندگی در سامانه **اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل و نقل** وزارت راه و شهرسازی موجود نبوده، مرکز آمار ایران با پیگیری‌های مستمر، اطلاعات سری زمانی مربوط به تصادفات جاده‌ای را برای سال‌های ۱۳۹۰ لغایت ۱۳۹۹ از پلیس راهنمایی و رانندگی دریافت نمود. همچنین با توجه به اینکه در متن برنامه و مستندات، فرمول کاهش ۳۱٪ هدفگذاری شده به طور صریح مشخص نبود که منظور چیست، لذا مذاکراتی با کارشناسان محترم وزارت راه و شهرسازی، پلیس راهنمایی رانندگی ناجا و سازمان برنامه و بودجه انجام شد و تعاریف اقلام مذکور به شرح زیر اعلام شد:
- تلفات حوادث رانندگی، فقط شامل کشته شدگان ناشی از حوادث رانندگی است و مجروحان و مصدومان را شامل نمی‌شود و همچنین مواردی که علت بروز حادثه خارج از اراده راننده و سه عامل وسیله نقلیه، جاده و انسان باشد مشمول تصادف نمی‌شود.
 - منظور از خودرو، کلیه وسایل نقلیه جاده‌ای (اعم از سواری، مینی‌بوس، اتوبوس، وانت، کامیون و موتورسیکلت) است.
 - منظور از کاهش ۳۱٪، کاهش نسبی میزان تلفات جاده‌ای در هر ۱۰۰۰۰ خودرو در انتهای برنامه ششم (انتهای سال ۱۴۰۰) نسبت به سال ماقبل برنامه ششم (انتهای سال ۱۳۹۵) است.

❖ برای پایش میزان تلفات جاده‌ای، اطلاعات پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا، سازمان پزشکی قانونی کشور و اطلاعات جمعیتی مرکز آمار ایران طی سالهای ۱۳۹۲ لغایت ۱۳۹۹ جمع‌آوری و مورد بررسی قرار گرفت. اطلاعات جمع‌آوری شده در جداول زیر آورده شده است.

جدول ۴-۱- تعداد وسایط نقلیه، تعداد تصادفات منجر به فوت و تعداد فوت‌شدگان

سال	تعداد کل وسایل نقلیه	تعداد تصادفات منجر به فوت	تعداد فوت‌شدگان در صحنه تصادف	تعداد فوت‌شدگان تا ۳۰ روز پس از تصادف
				سازمان پزشکی قانونی
				ناجا
۱۳۹۲	۲۶،۸۶۶،۴۵۶	۱۴،۳۵۳	۱۷،۶۱۲	۱۷،۹۹۴
۱۳۹۳	۲۸،۱۹۶،۹۵۵	۱۳،۸۸۲	۱۶،۷۵۶	۱۶،۸۷۲
۱۳۹۴	۲۹،۳۵۳،۵۰۲	۱۴،۱۳۱	۱۶،۷۷۰	۱۶،۵۸۴
۱۳۹۵	۳۰،۰۴۲،۸۴۶	۱۳،۷۰۹	۱۶،۰۶۳	۱۵،۹۳۲
۱۳۹۶	۳۱،۸۱۶،۹۶۷	۱۴،۰۳۶	۱۶،۴۲۱	۱۶،۲۰۱
۱۳۹۷	۳۲،۶۳۳،۲۷۳	۱۴،۱۹۴	۱۶،۵۴۰	۱۷،۱۸۳
۱۳۹۸	۳۳،۶۵۳،۳۳۰	۱۴،۰۹۶	۱۶،۶۷۷	۱۶،۹۴۶
۱۳۹۹	۳۴،۸۴۹،۱۰۰	۱۲،۵۶۵	۱۴،۶۵۲	۱۵،۳۹۶

❖ بر اساس نتایج ارائه شده در جدول ۴-۱ آمار تعداد فوتی **سازمان‌ها** بنابر دلایلی همچون تعاریف و مفاهیم، سیستمی نبودن نحوه جمع‌آوری و ... با یکدیگر هماهنگ نیست. به‌عنوان مثال طی سالهای ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۶ تعداد آمار فوتی‌ها در سر صحنه از آمار تعداد فوتی‌های ثبت شده تا ۳۰ روز پس از تصادف، بیشتر بوده که قابل قبول نیست.

❖ بر اساس اطلاعات جدول ۴-۱ و برآورد جمعیت کشور، شاخص مورد نظر در برنامه ششم توسعه و احکام دائمی برای سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۹ محاسبه و در جداول ۴-۲ و ۴-۳ ارائه شده است.

جدول ۴-۲- تعداد تلفات فوتی در هر ۱۰۰۰۰ وسایط نقلیه و درصد تغییرات

سال	تعداد تلفات فوتی در هر ۱۰۰۰۰ خودرو و موتورسیکلت		تغییرات نسبی کاهش		تغییرات نسبی کاهش	
	تعداد تلفات فوتی در هر ۱۰۰۰۰ خودرو و موتورسیکلت		تعداد تلفات فوتی در هر ۱۰۰۰۰ خودرو و موتورسیکلت نسبت به سال ۹۵ (درصد)		تعداد تلفات فوتی در هر ۱۰۰۰۰ خودرو و موتورسیکلت نسبت به سال قبل (درصد)	
	ناجا	سازمان پزشکی قانونی	ناجا	سازمان پزشکی قانونی	ناجا	سازمان پزشکی قانونی
۱۳۹۲	۶,۶	۶,۷	-	-	-	-
۱۳۹۳	۵,۹	۶,۰	-	-	-۹,۳	-۱۰,۷
۱۳۹۴	۵,۷	۵,۶	-	-	-۳,۹	-۵,۶
۱۳۹۵	۵,۳	۵,۳	-	-	-۶,۴	-۶,۱
۱۳۹۶	۵,۲	۵,۱	-۳,۵	-۴,۰	-۳,۵	-۴,۰
۱۳۹۷	۵,۱	۵,۳	-۵,۲	-۰,۷	-۱,۸	۳,۴
۱۳۹۸	۵,۰	۵,۰	-۷,۳	-۵,۰	-۲,۲	-۴,۴
۱۳۹۹	۴,۲	۴,۴	-۲۱,۴	-۱۶,۷	-۱۵,۲	-۱۲,۳

❖ بر اساس اطلاعات جدول ۴-۲ شاخص تعداد تلفات فوتی در هر ۱۰۰۰۰ وسایط نقلیه (خودرو و موتور سیکلت-)

آمار پلیس راهنمایی و رانندگی)، طی سالهای ۱۳۹۶، ۱۳۹۷، ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ روند کاهشی داشته است به طوری که درصد تغییرات این کاهش در سال اول، دوم، سوم و چهارم برنامه ششم نسبت به سال ماقبل برنامه (سال ۱۳۹۵- آمار پلیس راهنمایی و رانندگی)، به ترتیب ۳,۵، ۵,۲، ۷,۳ و ۲۱,۴ درصد و بر اساس آمار پزشکی قانونی این کاهش به ترتیب ۴,۰، ۰,۷، ۵,۰ و ۱۶,۷ درصد بوده است.

❖ بر اساس اطلاعات همان جدول درصد تغییرات شاخص مذکور طی سال‌های اول، دوم، سوم و چهارم برنامه ششم نسبت به سال قبل (آمار پلیس راهنمایی و رانندگی)، به ترتیب ۳,۵، ۱,۸، ۲,۲ و ۱۵,۲ درصد و بر اساس آمار پزشکی قانونی این کاهش در سال‌های اول، سوم و چهارم به ترتیب ۴,۰، ۴,۴ و ۱۲,۳ درصد بوده و در سال دوم روند افزایشی به میزان ۳,۴ بوده است.

❖ همچنین در جدول ۴-۳ تعداد تلفات فوتی برحسب جمعیت آورده شده است.

جدول ۴-۳- برآورد جمعیت و تعداد تلفات فوتی بر حسب جمعیت

سال	جمعیت (هزار نفر)	تعداد تلفات فوتی در هر یکصد هزار نفر جمعیت		تغییرات نسبی کاهش تعداد تلفات فوتی در هر یکصد هزار نفر جمعیت نسبت به سال قبل (درصد)		تغییرات نسبی کاهش تعداد تلفات فوتی در هر یکصد هزار نفر جمعیت نسبت به سال ۹۵ (درصد)	
		مرکز آمار ایران	ناجا	سازمان پزشکی قانونی	ناجا	سازمان پزشکی	ناجا
۱۳۹۲	۷۷,۰۱۶	۲۲,۹	۲۳,۴	-	-	-	-
۱۳۹۳	۷۷,۹۷۰	۲۱,۵	۲۱,۶	-	-	-۶,۰	-۷,۴
۱۳۹۴	۷۸,۹۴۰	۲۱,۲	۲۱,۰	-	-	-۱,۱	-۲,۹
۱۳۹۵	۷۹,۹۲۶	۲۰,۱	۱۹,۹	-	-	-۵,۴	-۵,۱
۱۳۹۶	۸۱,۰۷۰	۲۰,۳	۲۰,۰	۰,۳	۰,۸	۰,۸	۰,۳
۱۳۹۷	۸۲,۰۸۴	۲۰,۲	۲۰,۹	۰,۳	۵,۰	-۰,۵	۴,۸
۱۳۹۸	۸۳,۰۷۵	۲۰,۱	۲۰,۴	-۰,۱	۲,۳	-۰,۴	-۲,۶
۱۳۹۹	۸۴,۰۳۸	۱۷,۴	۱۸,۳	-۱۳,۲	-۸,۱	-۱۳,۱	-۱۰,۲

❖ بر اساس اطلاعات جدول ۴-۳، شاخص تعداد تلفات فوتی در هر ۱۰۰,۰۰۰ نفر جمعیت طی سال‌های ۱۳۹۷

لغایت ۱۳۹۹ روند کاهشی داشته است به طوری که درصد تغییرات این کاهش در سال چهارم برنامه ششم

(سال ۱۳۹۹) نسبت به سال ماقبل برنامه (سال ۱۳۹۵-آمار پلیس راهنمایی و رانندگی)، ۱۳,۲ درصد و

براساس آمار پزشکی قانونی این کاهش ۸,۱ درصد بوده است.

❖ با بررسی‌های انجام شده آمار پزشکی قانونی به دلایل زیر قابل استنادتر است:

- بررسی سری زمانی داده‌ها و سازگاری بین آن‌ها
- تعاریف و مفاهیم و طبقه‌بندی‌های در نظر گرفته شده برای آمار تلفات
- پوشش بهتر تلفات با توجه به در نظر گرفتن بازه زمانی ۳۰ روز پس از وقوع تصادف

❖ بر اساس گزارش ۲۰۱۸ سازمان بهداشت جهانی، ایران در خصوص میزان تلفات جاده‌ای برحسب یکصد هزار نفر جمعیت، عدد ۲۰,۵ را به خود نسبت داده است. یعنی در هریکصد هزار نفر جمعیت، حدود ۲۱ نفر در طی یکسال فوت شده‌اند. بر اساس این گزارش رتبه ایران در بین ۱۷۵ کشور جهان، رتبه ۱۱۳ است که عدد خوبی نبوده و برای کاهش این رتبه باید اقدامات مناسبی از سوی سازمان‌های متولی صورت گیرد. بر اساس این گزارش کشورهای سن مارینو، مالدیو، میکرونزی، سوییس و نروژ در رتبه‌های ۱ تا ۵، یعنی کمترین میزان تلفات جاده‌ای را به خود نسبت داده و کشورهای جمهوری دومینکن، زیمباوه، برونئی، سنت لوسیا و لیبریا به ترتیب در رتبه‌های ۱۷۱ تا ۱۷۵ قرار داشته و بیشترین میزان تلفات را به خود نسبت داده‌اند.

۵- نتیجه‌گیری

با توجه به مطالب فوق و بر اساس اطلاعات سازمان پزشکی قانونی کشور، روند آمار تلفات جاده‌ای در سال‌های ۱۳۹۶، ۱۳۹۷، ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ کاهش یافته به طوری که این کاهش در سال چهارم برنامه (سال ۱۳۹۹)، بر اساس آمار پلیس راهنمایی و رانندگی، ۲۱,۴ درصد و بر اساس آمار پزشکی قانونی ۱۶,۷ درصد بوده اما روند این کاهش با میزان کاهش لحاظ شده در ماده ۱۰۸ قانون برنامه ششم (۳۱٪)، فاصله قابل ملاحظه‌ای دارد. ضمناً "سهمی از این کاهش ۱۶,۷ درصدی در سال چهارم برنامه، تحت تاثیر شیوع بیماری کرونا و محدودیت‌های موجود در سفرها نیز بوده است. بنابراین برای تحقق رسیدن به کاهش ۳۱٪ میبایست سازمان‌های متولی، اهتمام بیشتری داشته و موانع پیش روی این کاهش را بردارند.

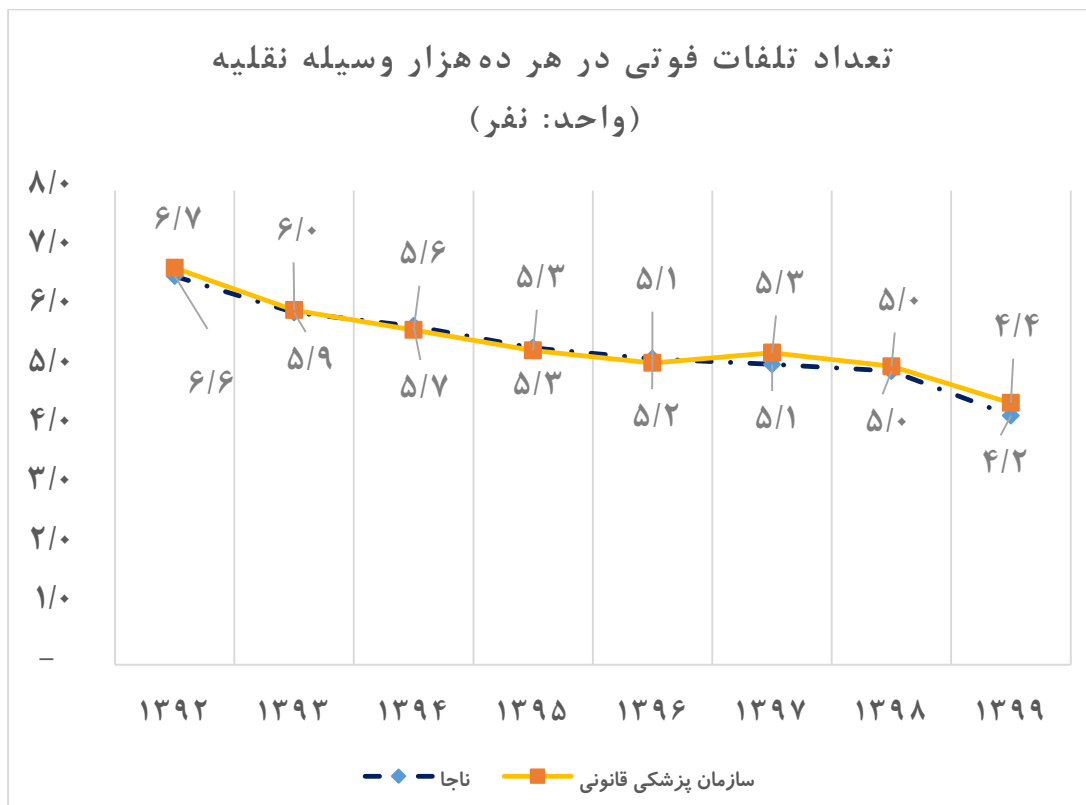
۶- جداول و نمودارها

در این بخش جداول و نمودارهای مهم برگرفته از پلیس راهنمایی و رانندگی، سازمان پزشکی قانونی

و مرکز آمار ایران گردآوری و ارائه می‌شود.

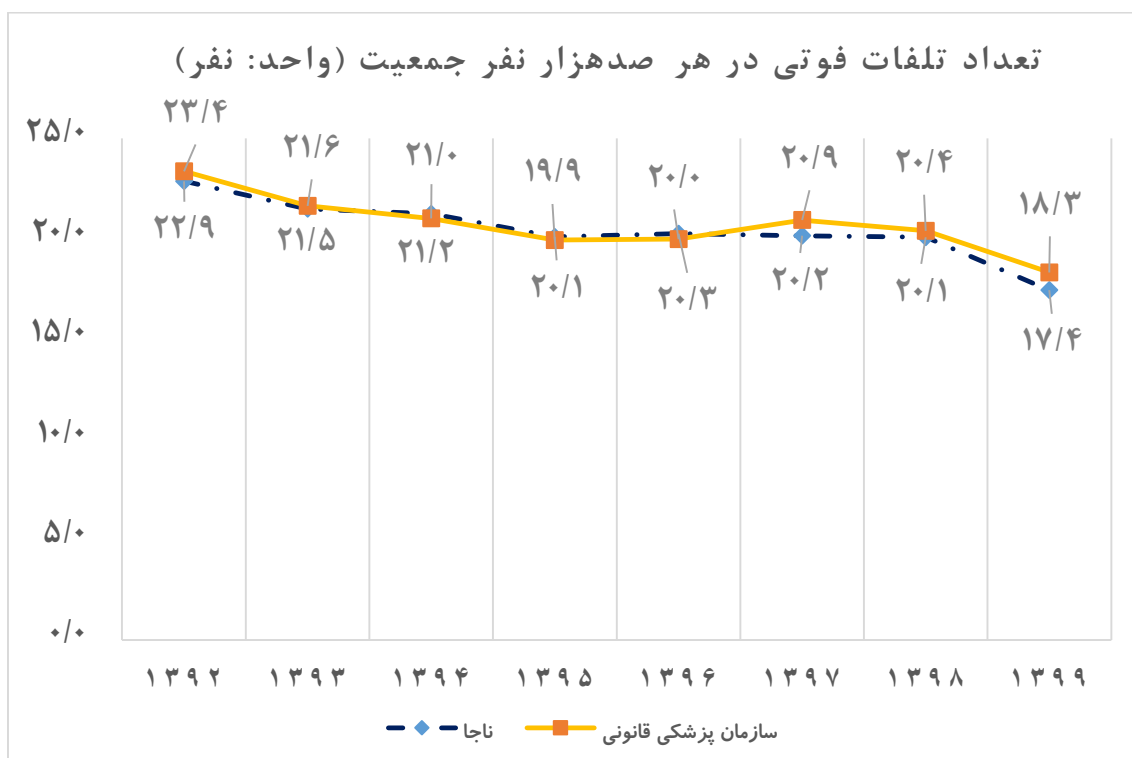
۶-۱- تعداد تلفات فوتی در هر ۱۰۰۰۰ وسیله نقلیه (واحد: نفر)

سال	ناجا	سازمان پزشکی قانونی
۱۳۹۲	۶/۶	۶/۷
۱۳۹۳	۵/۹	۶/۰
۱۳۹۴	۵/۷	۵/۶
۱۳۹۵	۵/۳	۵/۳
۱۳۹۶	۵/۲	۵/۱
۱۳۹۷	۵/۱	۵/۳
۱۳۹۸	۵/۰	۵/۰
۱۳۹۹	۴/۲	۴/۴



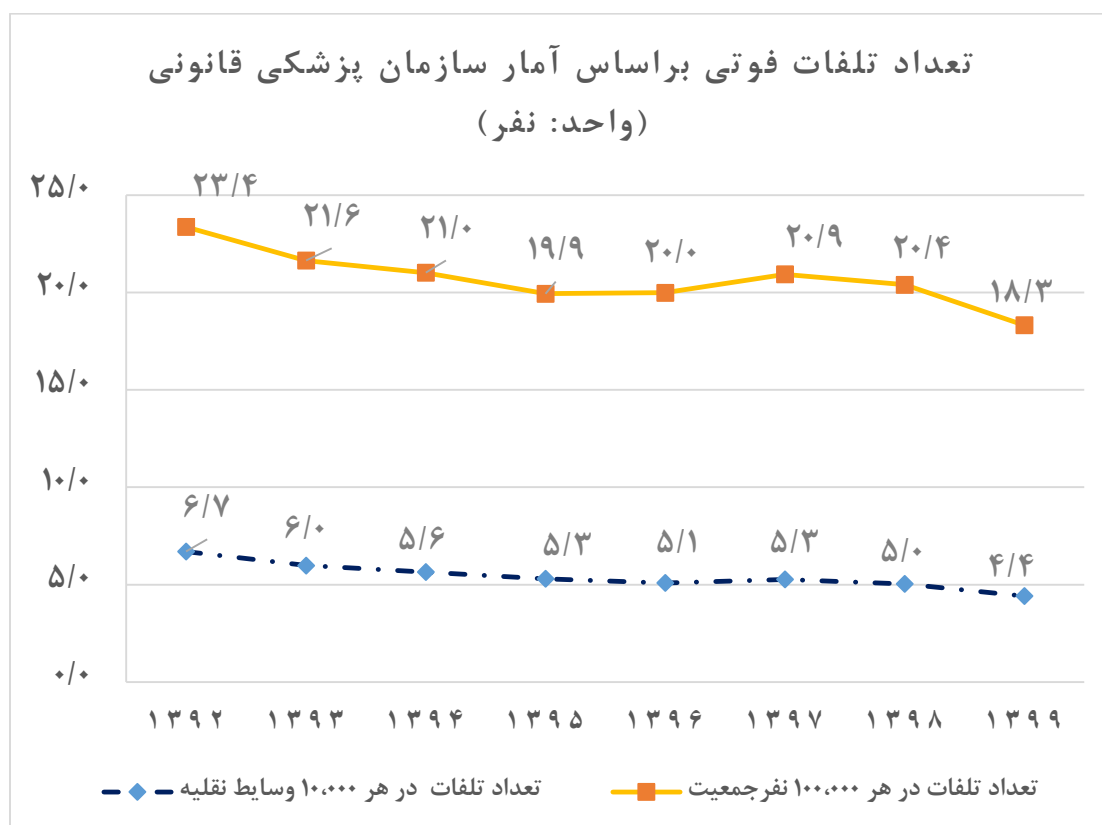
۶-۲- تعداد تلفات فوتی در هر صدهزار نفر جمعیت (واحد: نفر)

سال	ناجا	سازمان پزشکی قانونی
۱۳۹۲	۲۲/۹	۲۳/۴
۱۳۹۳	۲۱/۵	۲۱/۶
۱۳۹۴	۲۱/۲	۲۱/۰
۱۳۹۵	۲۰/۱	۱۹/۹
۱۳۹۶	۲۰/۳	۲۰/۰
۱۳۹۷	۲۰/۲	۲۰/۹
۱۳۹۸	۲۰/۱	۲۰/۴
۱۳۹۹	۱۷/۴	۱۸/۳



۳-۶- تعداد تلفات فوتی بر اساس آمار سازمان پزشکی قانونی (واحد: نفر)

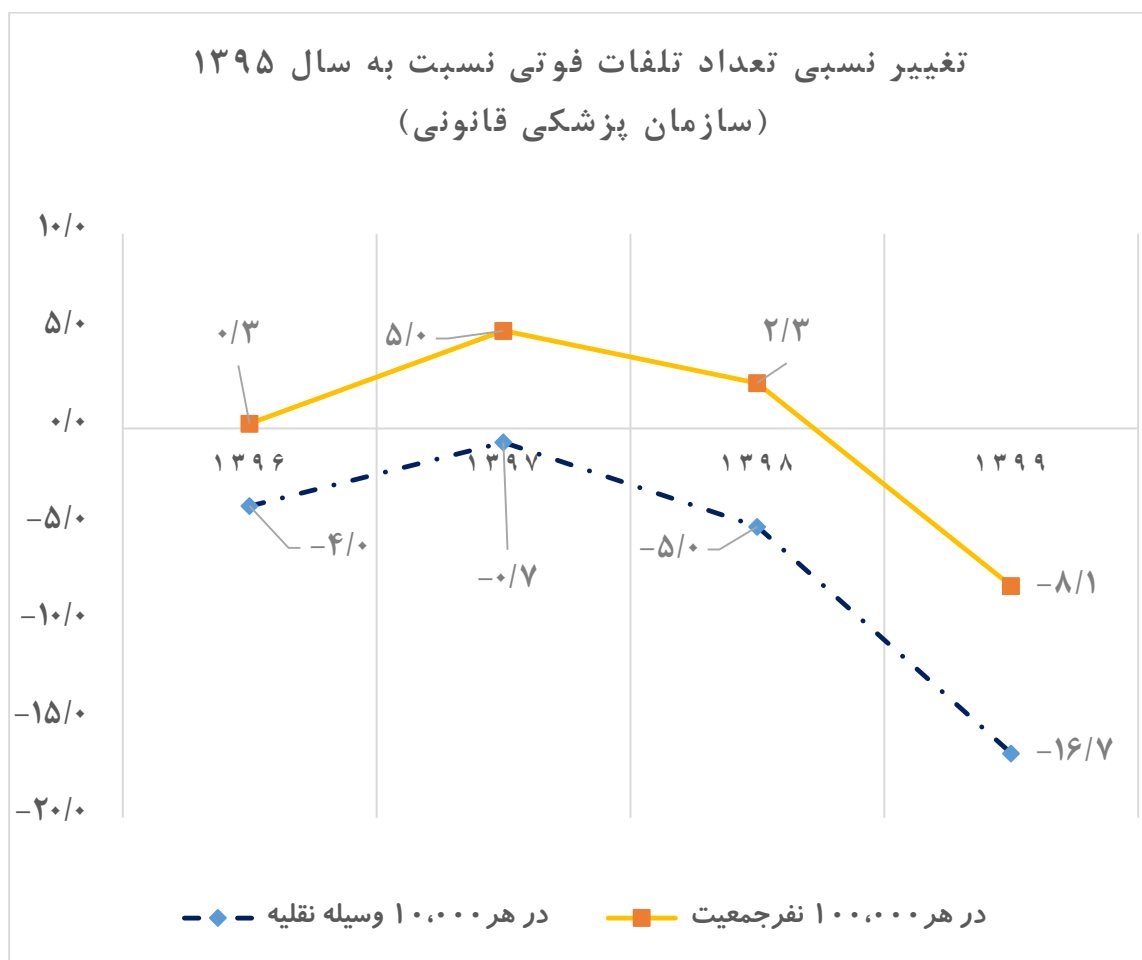
سال	تعداد تلفات در هر ۱۰,۰۰۰ وسایط نقلیه	تعداد تلفات در هر ۱۰۰,۰۰۰ نفر جمعیت
۱۳۹۲	۶/۷	۲۳/۴
۱۳۹۳	۶/۰	۲۱/۶
۱۳۹۴	۵/۶	۲۱/۰
۱۳۹۵	۵/۳	۱۹/۹
۱۳۹۶	۵/۱	۲۰/۰
۱۳۹۷	۵/۳	۲۰/۹
۱۳۹۸	۵/۰	۲۰/۴
۱۳۹۹	۴/۴	۱۸/۳



۴-۶- تغییر نسبی تعداد تلفات فوتی نسبت به سال ۱۳۹۵

(سازمان پزشکی قانونی)

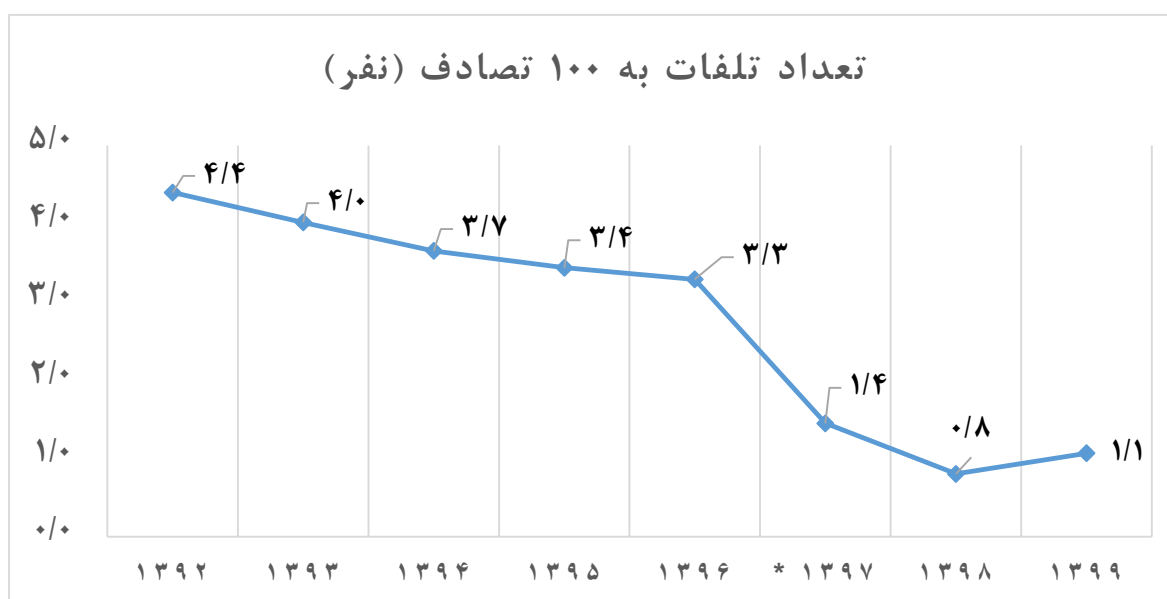
سال	در هر ۱۰,۰۰۰ وسیله نقلیه	در هر ۱۰۰,۰۰۰ نفر جمعیت
۱۳۹۶	-۴/۰	۰/۳
۱۳۹۷	-۰/۷	۵/۰
۱۳۹۸	-۵/۰	۲/۳
۱۳۹۹	-۱۶/۷	-۸/۱



۶-۵- نسبت تلفات به تصادفات جاده‌ای

سال	تعداد تصادف (فقره)	تعداد تلفات (نفر)	تعداد تلفات به ۱۰۰ تصادف (نفر)
	ناجا	سازمان پزشکی	
۱۳۹۲	۴۰۸.۹۴۴	۱۷.۹۹۴	۴/۴
۱۳۹۳	۴۱۹.۹۸۰	۱۶.۸۷۲	۴/۰
۱۳۹۴	۴۵۳.۹۶۹	۱۶.۵۸۴	۳/۷
۱۳۹۵	۴۶۳.۴۰۶	۱۵.۹۳۲	۳/۴
۱۳۹۶	۴۹۲.۴۲۵	۱۶.۲۰۱	۳/۳
۱۳۹۷	۱,۱۸۵.۴۷۳	۱۷.۱۸۳	۱/۴
۱۳۹۸	۲,۱۰۸.۱۲۶	۱۶.۹۴۶	۰/۸
۱۳۹۹	۱,۴۴۲,۲۰۱	۱۵.۳۹۶	۱/۱

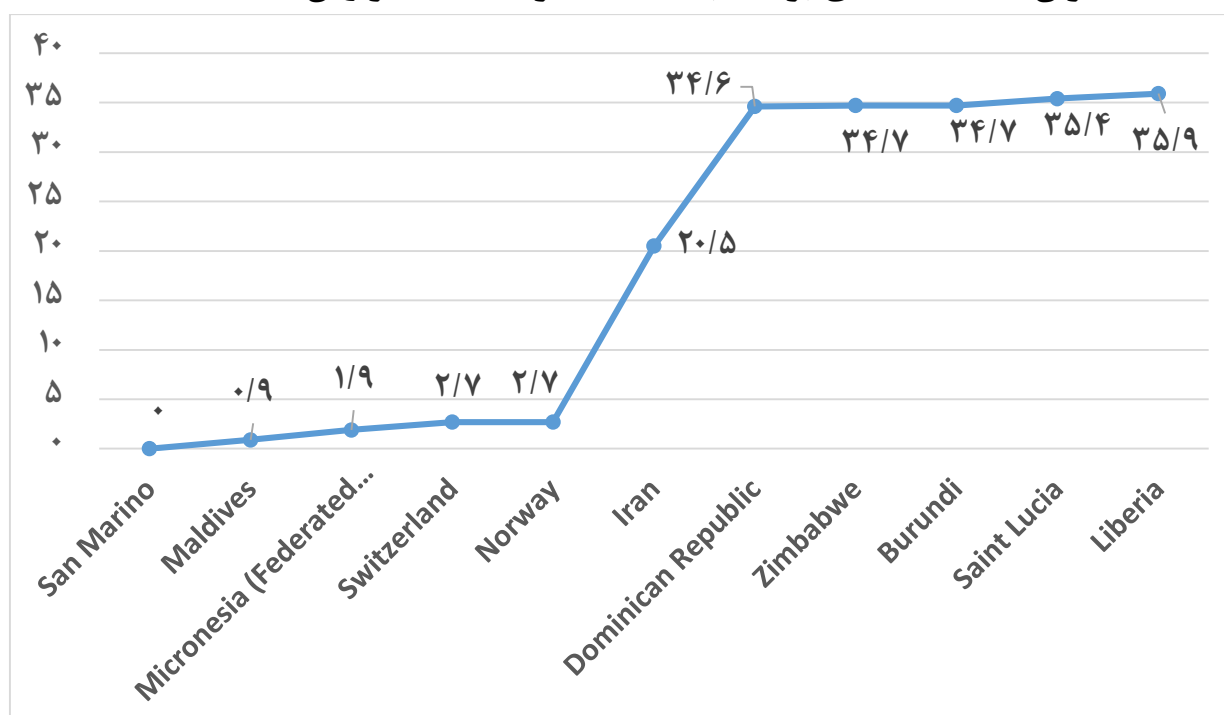
• از سال ۹۷ هر تماس تصادفی که با ۱۱۰ گرفته شد، یک تصادف منظور شد .
در صورتی که در سال‌های قبل از آن، این تماس‌ها جزو تصادف محسوب نمی‌شد.



۶-۶: رتبه میزان تلفات جاده‌ای برحسب ۱۰۰,۰۰۰ نفر جمعیت (گزارش WHO - ۲۰۱۸)

رتبه	کشور	میزان تلفات جاده‌ای به نسبت جمعیت (نفر) ۱۰۰,۰۰۰	رتبه	کشور	میزان تلفات جاده‌ای به نسبت جمعیت (نفر) ۱۰۰,۰۰۰
۱	سن مارینو	۰	۱۱۴	عراق	۲۰,۷
۲	مالدیو	۰,۹	۱۱۵	اکوادور	۲۱,۳
۳	میکرونزی	۱,۹	۱۱۶	نیجریه	۲۱,۴
۴	سوئیس	۲,۷	۱۱۷	السالوادور	۲۲,۲
۵	نروژ	۲,۷	۱۱۸	هند	۲۲,۶
...	...	...	...	...	...
۱۰۹	کلمبیا	۱۸,۵	۱۷۱	جمهوری دومینیک	۳۴,۶
۱۱۰	مراکش	۱۹,۶	۱۷۲	زیمباوه	۳۴,۷
۱۱۱	برزیل	۱۹,۷	۱۷۳	برونئی	۳۴,۷
۱۱۲	میانمار	۱۹,۹	۱۷۴	سنت لوسیا	۳۵,۴
۱۱۳	ایران	۲۰,۵	۱۷۵	لیبیا	۳۵,۹

میزان تلفات جاده‌ای برحسب ۱۰۰,۰۰۰ نفر جمعیت (گزارش WHO - 2018)



۷- منابع و مآخذ

۱. آمار تصادفات رانندگی پلیس راهنمایی و رانندگی
۲. آمار سری زمانی متوفیات و مصدومین سازمان پزشکی قانونی
۳. سالنامه آماری مرکز آمار ایران
۴. ضوابط ارایه آمار و اطلاعات تصادفات راهها **مصوبه جلسه** سیزدهم کمیسیون ایمنی راهها مورخ ۱۳۸۵/۴/۳ وزارت راه و ترابری
۵. قانون احکام دائمی برنامه های توسعه کشور
۶. قانون برنامه پنجساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۴۰۰-۱۳۹۶)
۷. واژه‌نامه حوادث حمل و نقل زمینی (راه)- حوادث ترافیکی- وزارت راه و شهرسازی
۸. سایت WHO (World Health Organization)

۸- واژه‌نامه

1-Road traffic injury or Road traffic crash	حادثه ترافیکی
2-injured in traffic crash or non-fatal road	مجروح با مصدوم ترافیکی
3-Died from road traffic injuries or fatal road	متوفی ناشی از حادثه ترافیکی
4-Case definition	نوع بیماری با آسیب
5-Classification	طبقه بندی بیماری با آسیب
6-international Classification of Disease (ICD10)	کدگذاری بین المللی بیماری ها و آسیب ها
7-Accidents	تصادفات
8-Transport Accidents	حوادث حمل و نقل
9-pedestrian injured in transport	آسیب عابر پیاده در حادثه حمل و نقل
10-pedal cyclist injured transport accident	آسیب دوچرخه سوار در حادثه حمل و نقل
11-Motorcycle rider injured in transport accident	آسیب موتور سوار در حادثه حمل و نقل
12-Occupant of three-wheeled motor vehicle injured in transport accident	آسیب راننده و سرنشین وسیله نقلیه موتوری سه چرخ در حادثه حمل و نقل
13-Car occupant injured in transport accident	آسیب راننده و سرنشین خودرو در حادثه حمل و نقل
14-Occupant of pick-up truck or van injured in transport accident	آسیب راننده و سرنشین وانت، کامیون یا ون در حادثه حمل و نقل
15-Died from road traffic injuries	متوفی ناشی از حادثه حمل و نقل زمینی (راه)
16-injured in traffic crash or non-fatal road	مجروح با مصدوم سانحه حمل و نقل
17-Slight injury	مصدومیت خفیف
18-Moderate injury	مصدومیت متوسط
19-Serious injury	مصدومیت شدید
20-Accidents involving vehicles but unrelated	تصادف وسایل نقلیه نا مرتبط با مفاهیم حمل و نقل زمینی (راه)