



جمهوری اسلامی ایران
سازمان برنامه و بودجه
مرکز آمار ایران



بررسی آمار حوادث و تلفات جاده‌ای ۱۳۹۲-۱۴۰۰

تهیه‌کننده: مهدی مداح

تیرماه ۱۴۰۱

فهرست مندرجات

<u>صفحه</u>	<u>عنوان</u>
۳	۱- مقدمه
۴	۲- تعاریف و مفاهیم
۶	۳- مستندات قانونی
۷	۴- جداول خروجی و تحلیل گزارش ریزداده‌ها
۱۴	۵- نتیجه‌گیری
۱۵	۶- جداول و نمودارها
۲۵	۷- منابع
۲۶	۸- واژه نامه

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 گروه سنی 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 بهنگام 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 ۱۴۰۰ مورد بررسی قرار می‌گیرد و امیدواریم که 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:

۲-۱- 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 مبداء به مقصد) استفاده می‌شود. این حوادث شامل ۴ گروه به شرح زیر است:

۱- حوادث حمل و نقل زمینی

۲- حوادث حمل و نقل دریایی

۳- حوادث حمل و نقل هوایی

۴- 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 زمینی می‌پردازیم. در حوادث حمل و نقل زمینی (راه)، چهار معیار اصلی مد 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 بوقوع 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 زمینی (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: **مجروح:** شخصی که در اثر تصادف فوت نشود ولی دچار جراحات سطحی یا شدید یا نقص عضو شود.

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

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 اقدام کرده است.

۴- جداول خروجی و تحلیل گزارش ریزداده‌ها

❖ از آنجایی 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 ۱۴۰۰ 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 ۱۴۰۰ جمع‌آوری و مورد بررسی قرار گرفت. اطلاعات جمع‌آوری شده در جدول زیر آورده شده است.

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

تعداد فوت‌شدگان تا ۳۰ روز پس از تصادف	تعداد فوت‌شدگان در صحنه تصادف	تعداد تصادفات منجر به فوت	تعداد کل وسایل نقلیه	سال
۱۷،۹۹۴	۱۷،۷۶۵	۱۴،۴۸۸	۲۶،۸۶۶،۴۵۶	۱۳۹۲
۱۶،۸۷۲	۱۶،۸۶۷	۱۳،۹۷۵	۲۸،۱۹۶،۹۵۵	۱۳۹۳
۱۶،۵۸۴	۱۶،۸۶۸	۱۴،۲۱۳	۲۹،۳۵۳،۵۰۲	۱۳۹۴
۱۵،۹۳۲	۱۶،۱۵۰	۱۳،۷۸۵	۳۰،۰۴۲،۸۴۶	۱۳۹۵
۱۶،۲۰۱	۱۶،۵۰۹	۱۴،۱۰۷	۳۱،۸۱۶،۹۶۷	۱۳۹۶
۱۷،۱۸۳	۱۶،۹۰۰	۱۴،۵۲۱	۳۲،۶۳۳،۲۷۳	۱۳۹۷
۱۶،۹۴۶	۱۷،۰۸۴	۱۴،۴۴۱	۳۳،۶۵۳،۳۳۰	۱۳۹۸
۱۵،۳۹۶	۱۴،۷۳۱	۱۲،۶۳۶	۳۴،۸۴۹،۱۰۰	۱۳۹۹
۱۶،۷۷۸	۱۶،۲۴۱	۱۳،۹۵۹	۳۶،۳۲۳،۷۰۱	۱۴۰۰

❖ 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 و همچنین در سال ۱۳۹۸، 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 ۱۴۰۰-۱۳۹۲ 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

تغییرات نسبی کاهش تعداد تلفات فوتی در هر ۱۰۰۰۰ خودرو و موتورسیکلت نسبت به سال قبل (درصد)		تغییرات نسبی کاهش تعداد تلفات فوتی در هر ۱۰۰۰۰ خودرو و موتورسیکلت نسبت به سال ۹۵ (درصد)		تعداد تلفات فوتی در هر ۱۰۰۰۰ خودرو و موتورسیکلت		سال
سازمان پزشکی قانونی	ناجا	سازمان پزشکی قانونی	ناجا	سازمان پزشکی قانونی	ناجا	
-	-	-	-	۶,۷	۶,۶	۱۳۹۲
-۱۰,۷	-۹,۳	-	-	۶,۰	۵,۹	۱۳۹۳
-۵,۶	-۳,۹	-	-	۵,۶	۵,۷	۱۳۹۴
-۶,۱	-۶,۴	-	-	۵,۳	۵,۳	۱۳۹۵
-۴,۰	-۳,۵	-۴,۰	-۳,۵	۵,۱	۵,۲	۱۳۹۶
۳,۴	-۱,۸	-۰,۷	-۵,۲	۵,۳	۵,۱	۱۳۹۷
-۴,۴	-۲,۲	-۵,۰	-۷,۳	۵,۰	۵,۰	۱۳۹۸
-۱۲,۳	-۱۴,۷	-۱۶,۷	-۲۰,۹	۴,۴	۴,۲	۱۳۹۹
۴,۶	۵,۸	-۱۲,۹	-۱۶,۴	۴,۶	۴,۵	۱۴۰۰

❖ بر اساس اطلاعات جدول ۴-۲ شاخص تعداد تلفات فوتی در هر ۱۰۰۰۰ وسایط نقلیه (خودرو و موتورسیکلت-آمار پلیس راهنمایی و رانندگی)، طی سالهای ۱۳۹۶، ۱۳۹۷، ۱۳۹۸، ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ روند کاهشی داشته است به طوری که درصد تغییرات این کاهش در سال اول، دوم، سوم، چهارم و پنجم برنامه ششم نسبت به سال ماقبل برنامه (سال ۱۳۹۵-آمار پلیس راهنمایی و رانندگی)، به ترتیب ۳,۵، ۵,۲، ۷,۳،

۲۰،۹ و ۱۶،۴ درصد و بر اساس آمار سازمان پزشکی قانونی این کاهش به ترتیب ۴،۰، ۰،۷، ۵،۰، ۱۶،۷ و ۱۲،۹ 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 ۱۴،۷ درصد کاهشی و برای سال پنجم ۵،۸ درصد افزایشی بوده است. در این رابطه، بر اساس آمار سازمان 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 و پنجم روند افزایشی به میزان ۳،۴ و ۴،۶ درصد بوده است.

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

جدول ۳-۴- برآورد جمعیت و تعداد تلفات فوتی برحسب 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)	
	مرکز آمار ایران	ناجا	سازمان پزشکی	ناجا	سازمان پزشکی	ناجا
۱۳۹۲	۷۷،۰۱۶	۲۳،۱	۲۳،۴	-	-	-
۱۳۹۳	۷۷،۹۷۰	۲۱،۶	۲۱،۶	-	-	-۷،۴
۱۳۹۴	۷۸،۹۴۰	۲۱،۴	۲۱،۰	-	-	-۲،۹
۱۳۹۵	۷۹،۹۲۶	۲۰،۲	۱۹،۹	-	-	-۵،۱
۱۳۹۶	۸۱،۰۷۰	۲۰،۴	۲۰،۰	۰،۸	۰،۳	۰،۳
۱۳۹۷	۸۲،۰۸۴	۲۰،۶	۲۰،۹	۱،۹	۵،۰	۴،۸
۱۳۹۸	۸۳،۰۷۵	۲۰،۶	۲۰،۴	۱،۸	۲،۳	-۲،۶
۱۳۹۹	۸۴،۰۳۸	۱۷،۵	۱۸،۳	-۱۳،۲	-۸،۱	-۱۰،۲
۱۴۰۰	۸۴،۰۵۵	۱۹،۳	۲۰	-۴،۴	۰،۱	۹

❖ بر اساس اطلاعات جدول ۴-۳، شاخص تعداد تلفات فوتی در هر ۱۰۰,۰۰۰ نفر جمعیت طی سال‌های ۱۳۹۷ لغایت ۱۳۹۹ روند کاهشی و در سال ۱۴۰۰ مجدداً روند افزایشی داشته است به طوری که درصد تغییرات این کاهش در سال چهارم برنامه ششم (سال ۱۳۹۹) نسبت به سال ماقبل برنامه (سال ۱۳۹۵) بر اساس آمار پلیس راهنمایی و رانندگی، ۱۳,۲ درصد و براساس آمار پزشکی قانونی این کاهش ۸,۱ درصد بوده است. این در حالیست که درصد تغییرات در سال پنجم برنامه ششم (سال ۱۴۰۰) نسبت به سال ماقبل برنامه (سال ۱۳۹۵)، نه تنها کاهشی نبوده بلکه ۰,۱ درصد افزایش داشته است که میبایستی برنامه‌ریزان این بخش اهتمام بیشتری داشته باشند.

جدول ۴-۴- تعداد متوفیان و مصدومان در سال ۱۴۰۰ به تفکیک ماه (بر حسب نفر)

ماه	متوفیان	مصدومان
فروردین	۱۳۹۷	۲۴۴۳۵
اردیبهشت	۱۱۹۴	۲۲۳۳۸
خرداد	۱۵۳۳	۲۸۳۹۱
تیر	۱۵۰۳	۲۷۳۸۱
مرداد	۱۳۹۳	۲۵۳۹۵
شهریور	۱۶۱۵	۳۱۹۵۸
مهر	۱۶۲۱	۲۸۱۳۰
آبان	۱۵۱۱	۲۹۰۱۳
آذر	۱۳۷۵	۲۷۵۶۶
دی	۱۲۰۷	۲۵۱۳۹
بهمن	۱۰۹۲	۲۳۰۹۱
اسفند	۱۳۳۸	۲۴۲۸۳

همانطور که در جدول شماره ۴-۴ مشاهده می‌کنید، ماه‌های مهر و شهریور به ترتیب با ۱۶۲۱ و ۱۶۱۵ فوتی، بیشترین تعداد فوتی‌ها را در سال ۱۴۰۰ به خود اختصاص داده است و ماه‌های بهمن و اردیبهشت به ترتیب با ۱۰۹۲ و ۱۱۹۴ کمترین تعداد فوتی را به خود اختصاص داده‌اند.

جدول ۴-۵- تعداد متوفیان و مجروحین در سال ۱۴۰۰ به تفکیک استان

استان	متوفیان	مجروحین
آذربایجان شرقی	۸۵۵	۱۵۶۴۴
آذربایجان غربی	۵۶۴	۱۱۷۸۳
اردبیل	۲۲۰	۶۰۲۸
اصفهان	۱۰۲۴	۲۴۸۵۶
البرز	۳۱۳	۸۴۵۱
ایلام	۱۲۷	۲۴۲۱
بوشهر	۳۲۶	۳۶۵۳
تهران	۱۲۱۱	۳۶۱۲۳
چهارمحال و بختیاری	۲۲۰	۴۱۱۰
خراسان جنوبی	۲۶۱	۴۱۲۱
خراسان رضوی	۱۰۲۸	۲۷۱۴۰
خراسان شمالی	۲۵۹	۴۳۵۳
خوزستان	۸۹۴	۱۶۳۴۲
زنجان	۲۹۲	۵۷۹۴
سمنان	۲۷۷	۴۷۸۸
سیستان و بلوچستان	۱۱۸۵	۶۷۱۹
فارس	۱۳۸۹	۲۰۹۳۴
قزوین	۳۰۳	۶۸۳۷
قم	۲۷۱	۹۲۶۴
کردستان	۴۲۷	۶۴۵۴
کرمان	۱۰۸۵	۱۳۴۲۵
کرمانشاه	۴۰۹	۹۱۰۵
کهگیلویه و بویراحمد	۲۲۷	۴۳۷۴
گلستان	۳۹۳	۷۹۲۹
گیلان	۵۴۴	۱۱۶۱۴
لرستان	۴۲۴	۸۹۳۵
مازندران	۵۸۷	۱۲۹۷۵
مرکزی	۵۵۵	۶۴۵۶
هرمزگان	۴۵۳	۳۷۳۱
همدان	۳۶۴	۶۳۱۸
یزد	۲۹۱	۶۴۴۳
جمع	۱۶۷۷۸	۳۱۷۱۲۰

همانطور که در جدول شماره ۴-۵ مشاهده می‌شود در سال ۱۴۰۰، بیشترین فوتی بر اثر حوادث جاده‌ای به ترتیب مربوط به استان‌های فارس، تهران و سیستان و بلوچستان بوده و کمترین میزان فوتی بر اثر حوادث جاده‌ای به ترتیب مربوط به استان‌های ایلام، اردبیل و چهارمحال و بختیاری است.

همانطور که در جدول شماره ۴-۵ مشاهده می‌شود در سال ۱۴۰۰، بیشترین مجروحین بر اثر حوادث جاده‌ای به ترتیب مربوط به استان‌های تهران، خراسان رضوی و اصفهان بوده و کمترین میزان مجروحین بر اثر حوادث جاده‌ای به ترتیب مربوط به استان‌های ایلام، بوشهر و هرمزگان است.

❖ بر اساس گزارش ۲۰۱۸ سازمان بهداشت جهانی، ایران در خصوص میزان تلفات جاده‌ای برحسب یکصدهزار نفر جمعیت، عدد ۲۰,۵ را به خود نسبت داده است. یعنی در هریکصدهزار 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 سان مارینو، مالدیو، میکرونزی، سوئیس و نروژ در رتبه‌های ۱ تا ۵، یعنی کمترین میزان تلفات جاده‌ای را به خود نسبت داده و کشورهای جمهوری دومینیکن، زیمبابوه، بروئی، سنت‌لوسیا 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، ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ کاهش یافته است. بر اساس آمار پلیس راهنمایی و رانندگی، ۱۶٫۴ درصد و بر اساس آمار پزشکی قانونی ۱۲٫۹ 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 ۱۲٫۹ درصدی در سال پنجم برنامه، تحت تاثیر شیوع بیماری کرونا و محدودیت‌های موجود در سفرها نیز بوده است. متأسفانه با فروکش کردن موج کرونا و افزایش میزان تردها مجدداً شاهد بالا رفتن سوانح و حوادث جاده‌ای و افزایش میزان مرگ و میر تصادفات جاده‌ها هستیم. جلوگیری از این سوانح و مرگ و میر نیازمند عزم جدی دستگاه‌های مجری و متولی و هماهنگی و تخصیص بودجه مورد نیاز است تا هرچه سریعتر نقاط حادثه خیز کشور ایمن‌سازی و رفع خطر شود. 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

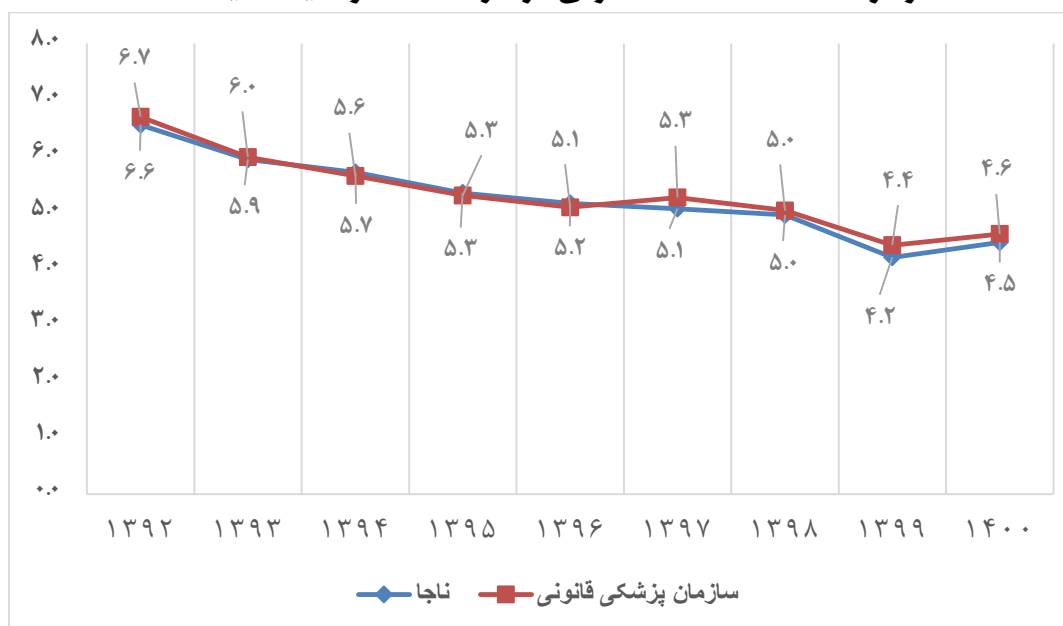
در این بخش جداول و نمودارهای مهم برگرفته از پلیس راهنمایی و رانندگی، سازمان پزشکی قانونی و مرکز

آمار ایران گردآوری و ارائه می‌شود.

جدول ۶-۱- تعداد تلفات فوتی در هر ۱۰۰۰۰ وسایط 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
۱۴۰۰	۴/۵	۴/۶

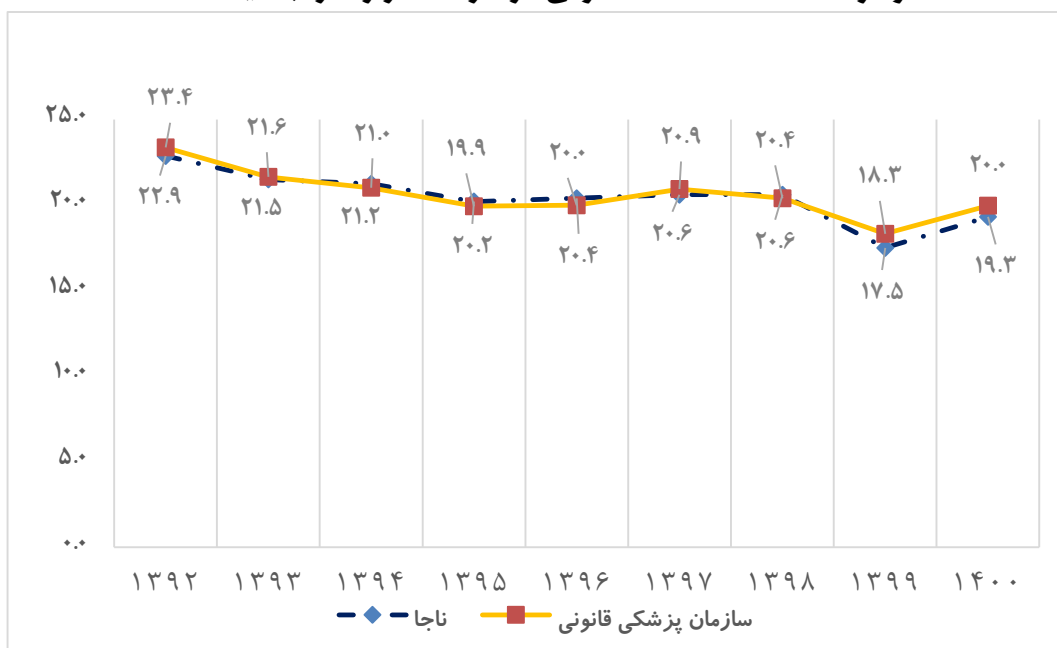
نمودار ۶-۱- تعداد تلفات فوتی در هر ۱۰۰۰۰ وسایط نقلیه



جدول ۶-۲- تعداد تلفات فوتی در هر صد هزار 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	۲۰/۲	۱۹/۹
۱۳۹۶	۲۰/۴	۲۰/۰
۱۳۹۷	۲۰/۶	۲۰/۹
۱۳۹۸	۲۰/۶	۲۰/۴
۱۳۹۹	۱۷/۵	۱۸/۳
۱۴۰۰	۱۹/۳	۲۰

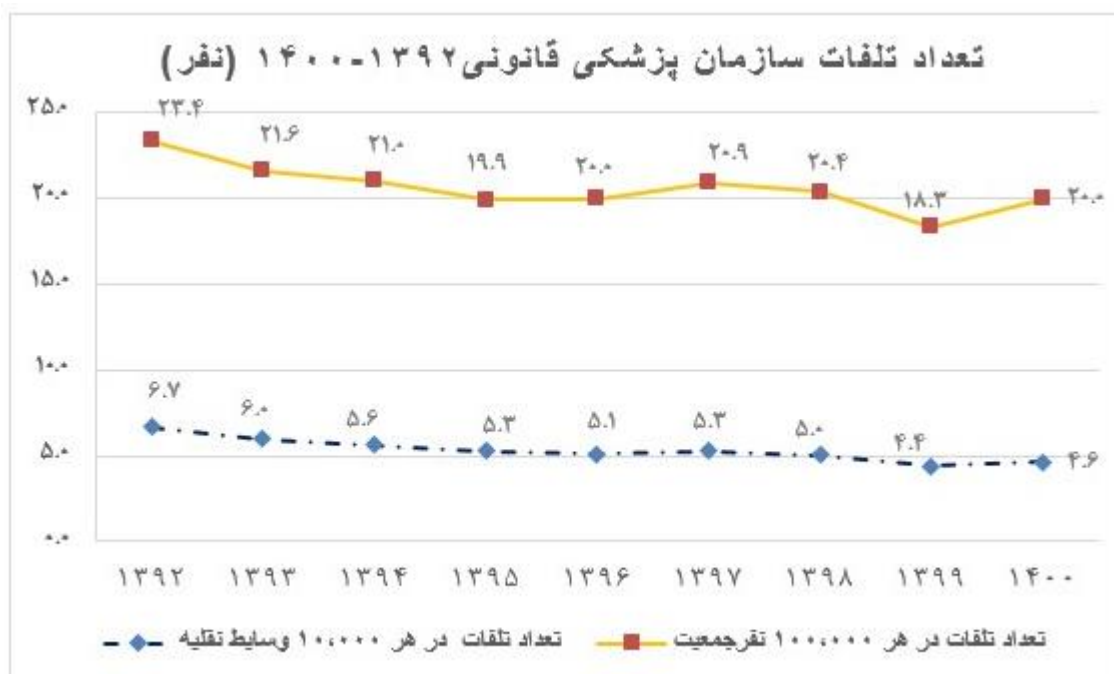
نمودار ۶-۲- تعداد تلفات فوتی در هر صد هزار نفر جمعیت



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

سال	تعداد تلفات در هر ۱۰,۰۰۰ وسایط نقلیه	تعداد تلفات در هر ۱۰۰,۰۰۰ 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
۱۴۰۰	۴/۶	۲۰

نمودار ۶-۳- سری زمانی تعداد تلفات حوادث جاده‌ای ثبت شده در سازمان پزشکی قانونی: ۱۳۹۲ تا ۱۴۰۰ (نفر)

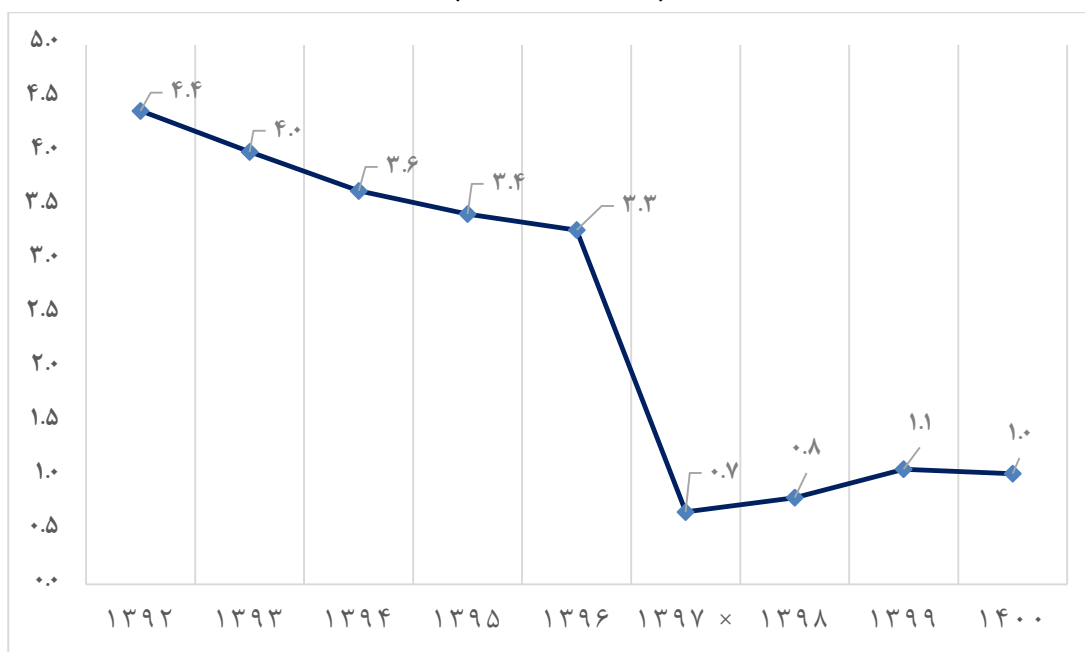


جدول ۶-۴- سری زمانی درصد تعداد تلفات به تعداد ۱۰۰ تصادف (۱۳۹۲ تا ۱۴۰۰)

تعداد تلفات به ۱۰۰ تصادف (نفر)	تعداد تلفات (نفر)	تعداد تصادف (فقره)	سال
	سازمان پزشکی قانونی	ناجا	
۴/۴	۱۷,۹۹۴	۴۰,۹۹۲۵	۱۳۹۲
۴/۰	۱۶,۸۷۲	۴۲۰,۸۶۷	۱۳۹۳
۳/۶	۱۶,۵۸۴	۴۵۴,۷۸۷	۱۳۹۴
۳/۴	۱۵,۹۳۲	۴۶۴,۱۷۶	۱۳۹۵
۳/۳	۱۶,۲۰۱	۴۹۳,۴۳۹	۱۳۹۶
۰,۷	۱۷,۱۸۳	۲۵۵,۷۶۳۰	۱۳۹۷ *
۰/۸	۱۶,۹۴۶	۲۱۰,۹۲۱۵	۱۳۹۸
۱/۱	۱۵,۳۹۶	۱۴۴,۳۱۴۹	۱۳۹۹
۱	۱۶,۷۷۸	۱۶۳,۵۸۶۱	۱۴۰۰

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

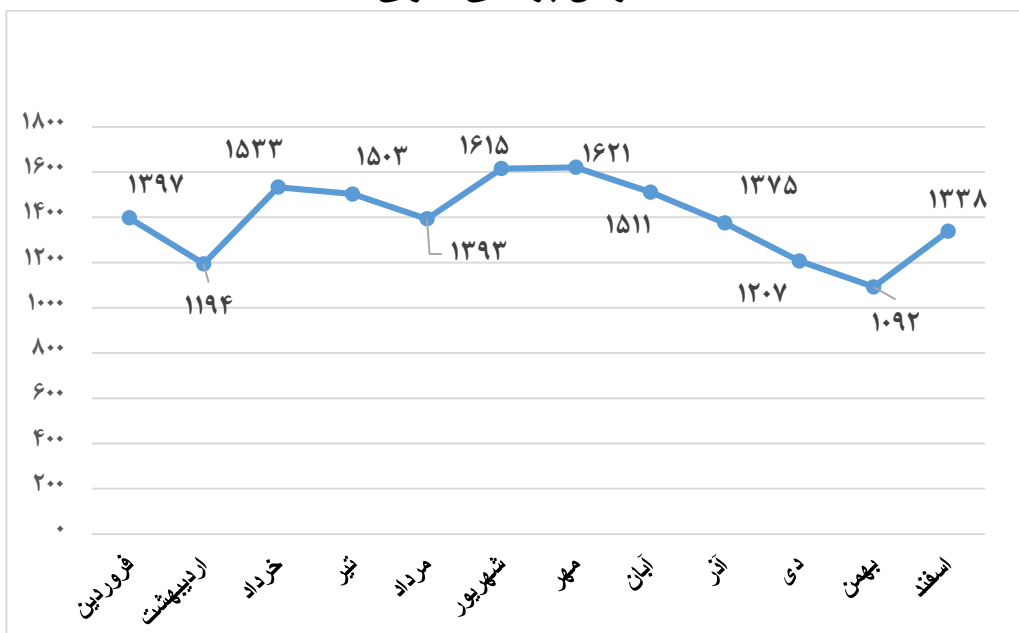
نمودار ۶-۴- سری زمانی درصد تعداد تلفات به تعداد ۱۰۰ تصادف-سازمان پزشکی قانونی (۱۳۹۲ تا ۱۴۰۰)



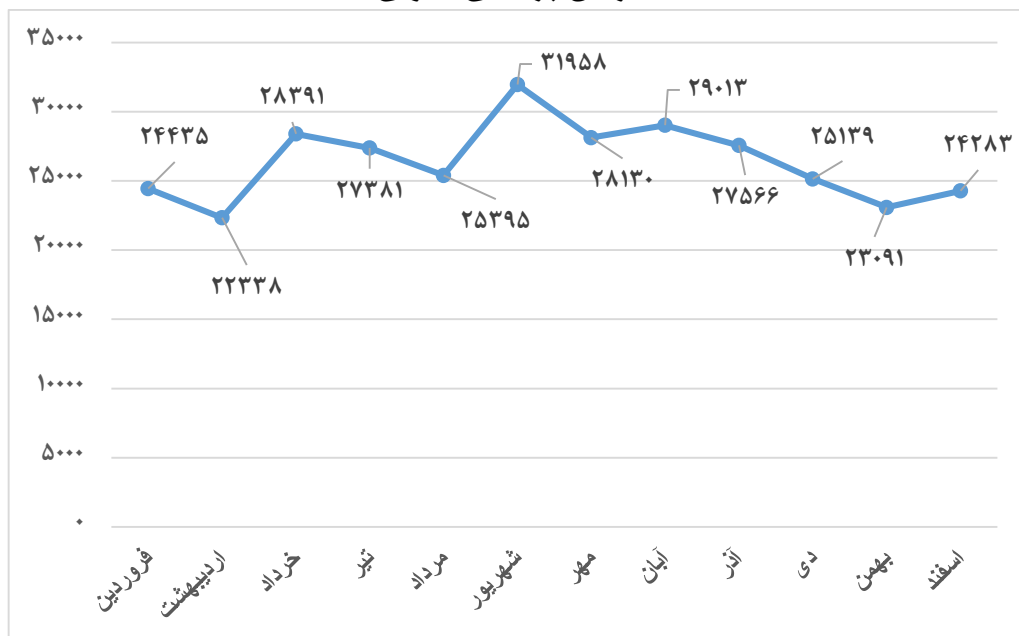
جدول ۶-۵- مقایسه تعداد متوفیان و مجروحین در سال ۱۴۰۰ به تفکیک ماه:
سازمان پزشکی قانونی

ماه	متوفیان	مجروحین
فروردین	۱۳۹۷	۲۴۴۳۵
اردیبهشت	۱۱۹۴	۲۲۳۳۸
خرداد	۱۵۳۳	۲۸۳۹۱
تیر	۱۵۰۳	۲۷۳۸۱
مرداد	۱۳۹۳	۲۵۳۹۵
شهریور	۱۶۱۵	۳۱۹۵۸
مهر	۱۶۲۱	۲۸۱۳۰
آبان	۱۵۱۱	۲۹۰۱۳
آذر	۱۳۷۵	۲۷۵۶۶
دی	۱۲۰۷	۲۵۱۳۹
بهمن	۱۰۹۲	۲۳۰۹۱
اسفند	۱۳۳۸	۲۴۲۸۳
جمع	۱۶۷۷۹	۳۱۷۱۲۰

نمودار ۶-۵- مقایسه تعداد متوفیان در سال ۱۴۰۰ به تفکیک ماه:
سازمان پزشکی قانونی



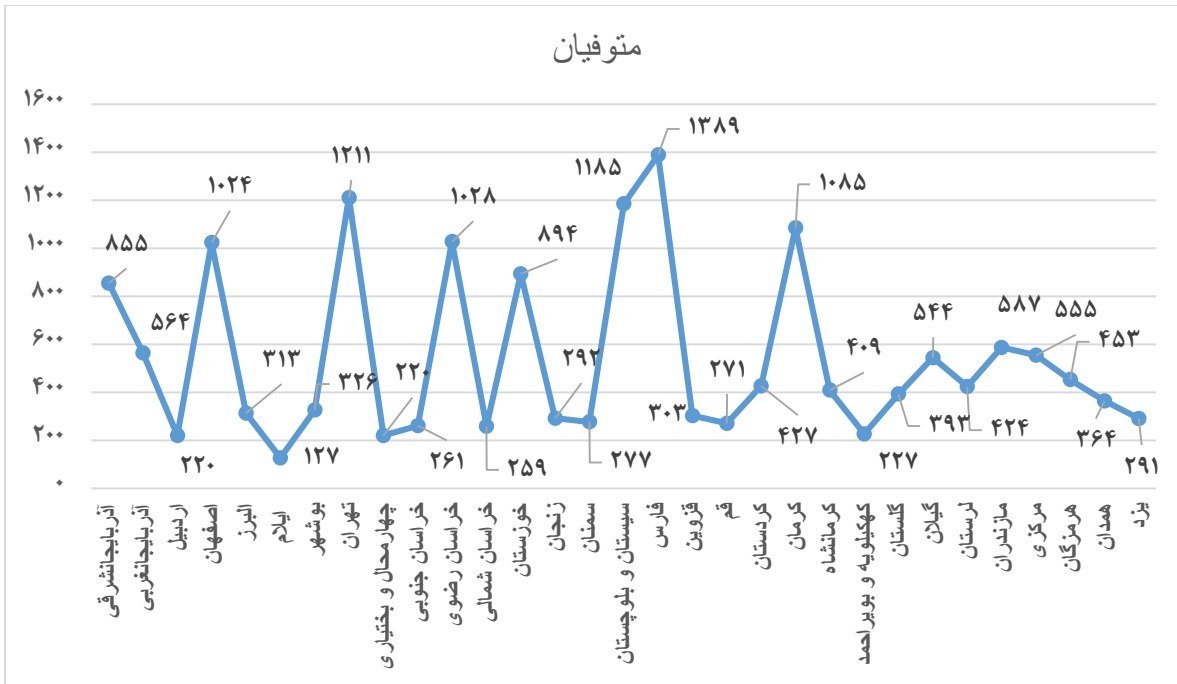
نمودار ۶-۶- مقایسه تعداد مجروحین در سال ۱۴۰۰ به تفکیک ماه:
سازمان پزشکی قانونی



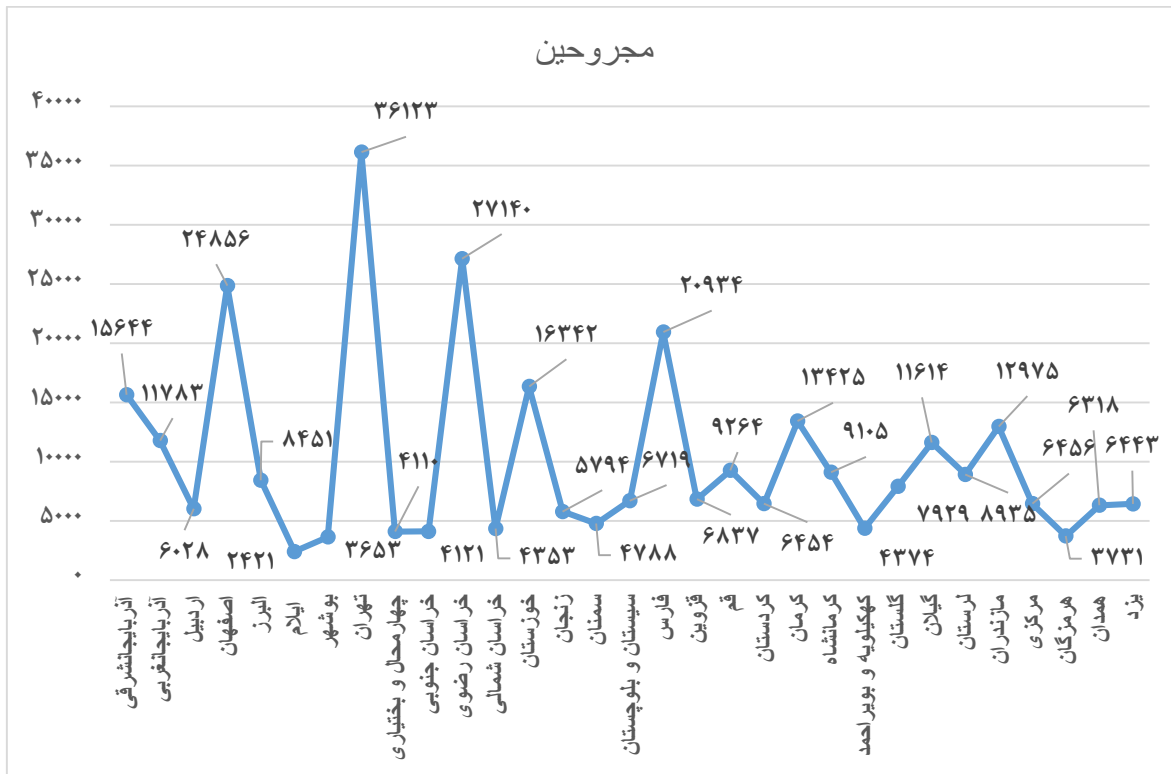
جدول ۶-۶- تعداد متوفیان و مجروحین در سال ۱۴۰۰ به تفکیک استان: سازمان پزشکی قانونی

استان	متوفیان	مجروحین
آذربایجان شرقی	۸۵۵	۱۵۶۴۴
آذربایجان غربی	۵۶۴	۱۱۷۸۳
اردبیل	۲۲۰	۶۰۲۸
اصفهان	۱۰۲۴	۲۴۸۵۶
البرز	۳۱۳	۸۴۵۱
ایلام	۱۲۷	۲۴۲۱
بوشهر	۳۲۶	۳۶۵۳
تهران	۱۲۱۱	۳۶۱۲۳
چهارمحال و بختیاری	۲۲۰	۴۱۱۰
خراسان جنوبی	۲۶۱	۴۱۲۱
خراسان رضوی	۱۰۲۸	۲۷۱۴۰
خراسان شمالی	۲۵۹	۴۳۵۳
خوزستان	۸۹۴	۱۶۳۴۲
زنجان	۲۹۲	۵۷۹۴
سمنان	۲۷۷	۴۷۸۸
سیستان و بلوچستان	۱۱۸۵	۶۷۱۹
فارس	۱۳۸۹	۲۰۹۳۴
قزوین	۳۰۳	۶۸۳۷
قم	۲۷۱	۹۲۶۴
کردستان	۴۲۷	۶۴۵۴
کرمان	۱۰۸۵	۱۳۴۲۵
کرمانشاه	۴۰۹	۹۱۰۵
کهگیلویه و بویراحمد	۲۲۷	۴۳۷۴
گلستان	۳۹۳	۷۹۲۹
گیلان	۵۴۴	۱۱۶۱۴
لرستان	۴۲۴	۸۹۳۵
مازندران	۵۸۷	۱۲۹۷۵
مرکزی	۵۵۵	۶۴۵۶
هرمزگان	۴۵۳	۳۷۳۱
همدان	۳۶۴	۶۳۱۸
یزد	۲۹۱	۶۴۴۳
جمع	۱۶۷۷۸	۳۱۷۱۲۰

نمودار ۶-۷- تعداد متوفیان در سال ۱۴۰۰ به تفکیک استان: سازمان پزشکی قانونی



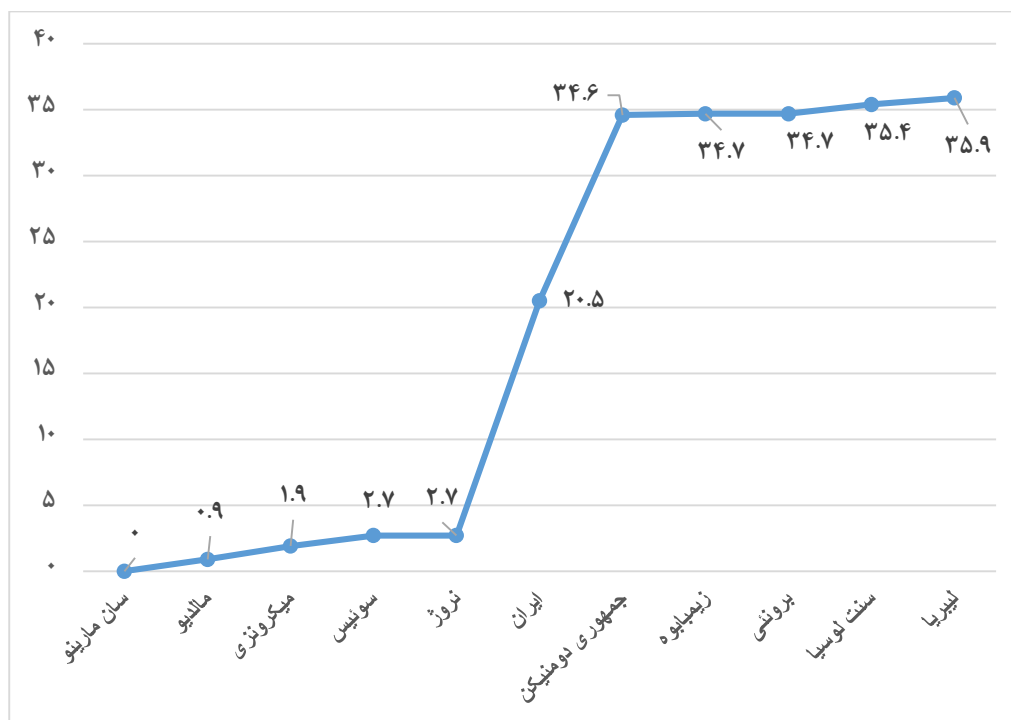
نمودار ۶-۸- تعداد مجروحین در سال ۱۴۰۰ به تفکیک استان: سازمان پزشکی قانونی



جدول ۶-۷- رتبه میزان تلفات جاده‌ای برحسب ۱۰۰ هزار نفر جمعیت: گزارش WHO (۲۰۱۸)

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

نمودار ۶-۹- میزان تلفات جاده‌ای برحسب ۱۰۰ هزار نفر جمعیت: گزارش WHO (۲۰۱۸)



۷- منابع و مأخذ

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. بررسی آمار حوادث و تلفات جاده‌ای ۱۳۹۹ - مهدی مداح
۵. ضوابط ارائه‌ی آمار و اطلاعات تصادفات راه‌ها **مصوبه جلسه** سیزدهم کمیسیون ایمنی راه‌ها مورخ ۱۳۸۵/۴/۳ وزارت راه و ترابری
۶. قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور
۷. قانون برنامه پنجساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۴۰۰ - ۱۳۹۶)
۸. واژه‌نامه حوادث حمل و نقل زمینی (راه) - حوادث ترافیکی - وزارت راه و شهرسازی
۹. 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)