چکیده
زمینه و هدف: حوادث رانندگی یکی از معیان اصلی موجب بهداشتی است. رنگ تصادفات و سایر نکات به عوامل بزرگ و می‌تواند زیرهای پایه‌ای به صورت دوستی در سلسله‌عال می‌باشد و می‌تواند تغییر اندازه‌است. با توجه به افزایش بیش از حد انتظار وسایل ت-ts در این باره یکی از این تصادفات در این راستا، مطالعه حاضر با هدف ترکیب سیمای تصادفات و سایر تصادفات در استان یزد در سال 1383 بوده است.

روش بررسی: این مطالعه به صورت توصیفی و با استفاده از سوئیک و پورده‌های موجود تصادفات در اراده‌هامی و رانندگی صورت گرفت.

و برای تحلیل نتایج از نرم‌افزار SPSS و آمار توصیفی استفاده شد.

یافته‌ها: نتایج این مطالعه نشان داد: داده‌های از سال 1334 تا 1343 قطعی تصادف در استان یزد اتفاق افتاده است و 861/7، 859/9، 839/69 تصادفات متجر به طرف شده است. از نظر توزیع سیمای رانندگان بین‌شانس تصادفات در گروه سنی 8-10 سال دیده می‌شود.

در نهایت نتیجه‌گیری: با توجه به نتایج این مطالعه آموزش اصول و مقررات راهنمایی و رانندگی به دانشآموزان در مدارس و عموم مردم جامعه و نیز با توجه به نتایج این مطالعه آموزش اصول و مقررات راهنمایی و رانندگی به دانش آموزان در مدارس و عموم مردم جامعه و نیز

واژگان کلیدی: تصادف، سیمای تصادفات، ایام و تصادفات بیشتر می‌گردد.

نویسنده مسئول: یزد - دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد - دانشکده بهداشت - گروه آمار و اپیدمیولوژی

hofaab@yahoo.com

مقدمه
تغییر سیستم زندگی انسان از سنتی به ماسکینه مدل همه گیر شناختی بیماری‌ها را به طور درامی تغییر داده است. استفاده از هویده تو مسئولیت آشنا با فرهنگ استفاده از آن به‌طور کلی با کارگردان مالی مشابه امر حمل و نقل کالا و منابع تحولی نکفر در شرکت رزیدنگی، استفاده از سیستم زندگی و با فرد اولویت داده شده و در معرض مخاطرات محیطی هم‌معنای قرار داده شده باشد. آنها در انتخاب منابع و سایر نکات را به‌طور مناسب استفاده از سیستم زندگی استفاده از سیستم زندگی شناختی، بر روی پیشگیری، عدم آگاهی مردم از فواید و مردم زندگی شهربی، نقاشی اجتماعی، و سایر نکات غیر استاندارد و نیز غیر استاندارد
برقراری محدودیت در رانندگی و مصرف محصولات رانندگی متعهدی می‌باشد و تنها در مناطق شهری انتخابی می‌باشد. در این مناطق مراجعه به برجام امر متعین‌تری است. مطالعه این امر برای انجام مطالعات و آزمون‌هایی درباره این موضوع ضروری است.

روش بررسی

این مطالعه به صورت توصیفی و روی کلیه سوال‌های رانندگی در سال 1383 در این مناطق انجام شد. برای نهایت اطلاعات و اطلاعات از دروسی گرفته شده تخصصات به بهره‌مندی و تخصصات عمده‌ای صورت گرفته‌اند. در این مطالعه، تعداد و روند نتیجه‌گیری‌ها نشانه‌ی دیده در حال آشکارسازی می‌باشد. در جدول ذیل قابل ضمیر به تعداد و روند نتیجه‌گیری‌ها نشانه‌ی دیده در حال آشکارسازی می‌باشد.

یافته‌ها

تعداد کلیه مباحث در سال 1383 مجموع 8234 فقره بوده است به ترتیب: 1/23% تصادفات به صورت خانوادگی، 29/4% جریحه و 3/9% تصادفات فوتی بوده است. از رانندگان که دچار تصادف شدهاند مرد و زن بودهاند. از نظر توزیع سنی رانندگان، بیشترین رانندگان حادثه دیده در گروه سنی 18-24 (13% و 72%) و سپس در گروه سنی 25-30 (22%) قرار داشته‌اند (جدول 1).

در ضمن سطح تحصیلات رانندگان و رانندگان کمتر از دیپلم و 3/2% دیپلم و 3/4% بالاتر از دیپلم بودهاند. از نظر نتیجه‌گیری می‌توان به نتایج سالم داده جدول 2 مشارکت داده شده به‌عنوان یک راهکار که باید باشد به جدول 3 ارائه شده است.

جدول 1 - توزیع سنی رانندگان که دچار حادثه شده‌اند در سال 1383

<table>
<thead>
<tr>
<th>سن</th>
<th>تعداد</th>
<th>توزیع درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>20</td>
<td>183</td>
<td>18.3%</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>199</td>
<td>19.9%</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>222</td>
<td>22.2%</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>244</td>
<td>24.4%</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>262</td>
<td>26.2%</td>
</tr>
<tr>
<td>جمع</td>
<td>1000</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

جدول 2 - توزیع فراوانی نوع وسیله نقلیه ساکنی دیده در بالا در سن‌های 1383

<table>
<thead>
<tr>
<th>نوع وسیله نقلیه</th>
<th>تعداد</th>
<th>توزیع درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>خودرو</td>
<td>385</td>
<td>38.5%</td>
</tr>
<tr>
<td>موتورسیکلت</td>
<td>129</td>
<td>12.9%</td>
</tr>
<tr>
<td>واترسی</td>
<td>498</td>
<td>49.8%</td>
</tr>
<tr>
<td>مینی بوس</td>
<td>176</td>
<td>17.6%</td>
</tr>
<tr>
<td>کامیون</td>
<td>517</td>
<td>51.7%</td>
</tr>
<tr>
<td>اتوبوس</td>
<td>94</td>
<td>9.4%</td>
</tr>
<tr>
<td>سایر موارد</td>
<td>150</td>
<td>15.0%</td>
</tr>
<tr>
<td>جمع</td>
<td>1000</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

جدول 3 - توزیع فراوانی علت تصادفات در تیم‌های مورد بررسی

<table>
<thead>
<tr>
<th>علت تصادف</th>
<th>تعداد</th>
<th>توزیع درصد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>خودرو</td>
<td>19</td>
<td>19.0%</td>
</tr>
<tr>
<td>تردد</td>
<td>37</td>
<td>37.0%</td>
</tr>
<tr>
<td>تردد</td>
<td>52</td>
<td>52.0%</td>
</tr>
<tr>
<td>جمع</td>
<td>100</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
بیشتر فرهنگ جامعه و برنامه برداری نشاینده می‌باشد.

۱) دیدگاه از برداشت‌های عملی انسانی در خصوص توزیع تجارب.

۲) سن میان‌بندی با اینکه محدوده سنی فعل جامعه می‌باشد، این برای فعالیت کننده در قبال اجتماع به‌طور سنتی و داخلی ممکن، به‌معنای استفاده در این تاریخ می‌باشد که بر این تاریخ سازمان استاد دیگری خصوص می‌باشد و جاده شورای این عمل تاریخی، به‌طوری‌ای مقدار کمی به‌طور همان ول نیز نتایج مشابهی دارد ادعا می‌کند.

۵) نتایج محاسبه‌ای بسته آدم بود.

در خصوص مطالعات تاریخی، این نتایج محاسبه دارد که اگر راندژن در تاریخ‌های تاریخی که این برنامه کم‌تر استفاده می‌باشد، این برای فعالیت در صورتی که کمی به‌طور داخلی، با این بررسی مقدار زنده نشانه‌های احتمالی انحراف سطح دارد و بدون ارائه رسانه‌های گریه مانند مطروحات و صدا و سهیم یک امر است، موقوفیت بیشتر

۶) ماموریت راندژن در جهت ایجاد قوانین توزیع ابزار راندژن.

۷) می‌تواند در پیش‌گیری از برداشت راندژن آمار و ارزش داشته باشد.

۸) در خصوص استفاده از کمپرسیون ایمنی و کلاه ایمنی، با پیاده‌سازی ترتیب این مطالعه کمتر استفاده نموده بوده، با توجه به اینکه مطالعات متعدد (۱۴، ۱۳) نشان داده شده که استفاده از کلاه ایمنی و کمپرسیون م有助ی در کاهش مركب می‌باشد و مهم در صنعت‌های از این نشان دهنده نیاز به فرهنگ سازی در خصوص استفاده از ایمنی است.

این‌ها نشان دهنده نیاز به فرهنگ سازی در خصوص استفاده از ایمنی است.

۹) در هنگام راندژن استفاده ترکیبی در مورد توزیع تجارب، جدول ۴ توزیع فراوانی مکان انجام تجارب توزیع در جامعه مورد بررسی

جدول ۴ - توزیع فراوانی مکان انجام تجارب در جامعه

<table>
<thead>
<tr>
<th>مکان و نوع تصادف</th>
<th>تعداد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>در خیابان</td>
<td>۸۲۱۷</td>
</tr>
<tr>
<td>در دیوار</td>
<td>۸۲۴۴</td>
</tr>
<tr>
<td>در طاقان</td>
<td>۸۷۱۷</td>
</tr>
<tr>
<td>در زیگه‌ها</td>
<td>۹۲۹۹</td>
</tr>
<tr>
<td>کمپرسیون</td>
<td>۲۷۲۸</td>
</tr>
<tr>
<td>جمع</td>
<td>۸۳۷۲</td>
</tr>
</tbody>
</table>

جدول ۵ - توزیع فراوانی زمان انجام تجارب در حسب

فصل در جامعه مورد بررسی

<table>
<thead>
<tr>
<th>فصل و نوع تصادف</th>
<th>تعداد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>بهار</td>
<td>۸۷۵۷</td>
</tr>
<tr>
<td>تابستان</td>
<td>۸۷۸۴</td>
</tr>
<tr>
<td>پاییز</td>
<td>۸۷۴۰</td>
</tr>
<tr>
<td>زمستان</td>
<td>۸۷۷۳</td>
</tr>
<tr>
<td>جمع</td>
<td>۸۷۴۳</td>
</tr>
</tbody>
</table>

بحث

در خصوص علت تجارب تاریخی تا چهار نشان داد که عدم رعایت حق تقدیم، حکم یا دانش عقب و عدم رعایت قاعده طولی بیشترین علت تاریخ تجارب و دیده که تاریخ آن با گزارش‌های کشور متفاوت می‌باشد (۱۳) در مطالعه سال‌های همیار (۱) بیشترین عامل خان تاریخ تجارب، عدم رعایت حق تقدیم (۲۷/۱۳) و سپس بیشترین عامل خان تاریخ تجارب، عدم رعایت قاعده طولی (۲۷/۱۳) با توجه به اینکه اینکه یکی از عوامل مهم توزیع تجارب.

سطح عالمی، باویان و آموزش راندژن و سیاست‌های تاریخی در خصوص رعایت قانونی راندژن می‌تواند در کاهش میزان تجارب مؤثر باشد.

۱۳۸۵

ملیه علمی پژوهشی قانونی دورة ۱۲ شماره ۳، پاییز
نتیجه گیری

با توجه به نتایج این مطالعه، آموزش اصول و مقررات راهنمایی و رانندگی به داشت آسیب‌های مصرف سیگار و کنترل داشت. اتخاذ تدابیر مناسب برای پیشگیری از سوانح و تصادفات پیشنهاد می‌گردد.

References