



Photos by: LLia Goronov, Eill Cheyney y Clamur



道路交通伤害研究网络 (RTIRN) 简报

www.rtirn.net

2010.10-12 月

内容

- ✦ RTIRN 副主席致辞
- ✦ RTIRN 秘书致辞
- ✦ 来稿
 - “东南亚地区的摩托车交通伤害问题”，Chamaiparn Santikarn
 - “美洲国家摩托车驾驶员死亡情况”，Euênia Rodrigues
 - “肯尼亚Nakuru 地区住院摩托车乘员的伤害类型”，Enos Muguku
 - “伊朗摩托车驾驶员的安全问题”，Hassan Abdoos
 - “马来西亚摩托车驾驶员交通伤害流行现状”，Hizal Hanis Hashim
 - “肯尼亚地区摩托车安全问题”，John Fletcher
 - “柬埔寨头盔使用和执法”，Socheata Sann
 - “喀麦隆Yaoundé地区针对摩托车手道路安全教育的作用”，Djiepmo Guy Rostand
 - “阿根廷头盔使用状况”，Raquel Peltzer and cols
 - “伊朗首都摩托车对弱势道路使用者形成威胁”，Shoeil Saadat
 - “巴基斯坦地区摩托车驾驶员相关伤害”，Sana Shahbaz
 - “尼日利亚对摩托车驾驶员的干预”，Maryrose Uzoamaka Chukwu
- ✦ RTIRN 新成员
- ✦ 发表文章
- ✦ 新闻和活动
- ✦ 成为 RTIRN 的一员



亲爱的同事和朋友们，

驾驶摩托车飞驰可以是令人兴奋的经历：感受到风吹拂在脸上，自由的感觉；可能是最接近飞翔的一件事情。但这种经历也可能以悲剧收场。摩托车比其他交通方式的每亿人公里的死亡人数更高。摩托车道路交通死亡人数占总死亡人数的比例在各国之间变化很大：肯尼亚 1%，墨西哥 6%，法国 25%，马来西亚 58%，印尼 61%，泰国 70%。在墨西哥一些母亲讽刺地告诉她们的孩子，在购买摩托车之前先买好棺材，因为自己无法负担葬礼的费用。对于那些摩托车事故的幸存者来说，道路交通事故引起的损失要大于火车、公交车和小汽车事故的损失。

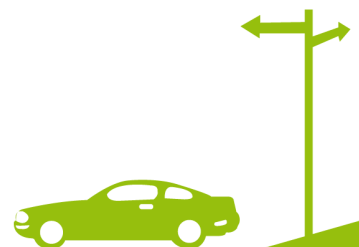
摩托车乘员应该清楚自己的穿着相当于“车身”，所以应使用推荐的个体保护装置：为脸和眼提供足够防护的标准摩托车头盔，合适的衣着包括摩托车夹克、长裤、靴子和手套。要着重指出的是，使用标准摩托车头盔可以降低 40% 的死亡和 70% 的重伤。

尽管摩托车的事故风险高，全球摩托车使用率仍然在增加。由于低排量车型的低廉的价格使得低收入人群也可以负担使用摩托车上下班，最后当作家庭用车（我们经常可以发现夫妻带 2 个甚至带 3 个或更多的小孩乘坐同一辆摩托车）。无疑摩托车数量的增加会导致摩托车事故死伤数的增加。在越南，摩托车数增加了 29%，而道路交通死亡数增加了 37%。

预防这些伤害需要，乃至未来的很多年仍然需要教育、执法和工程方面巨大的努力。因此我们诚挚地邀请您加入我们来开展这些工作，以减少使用摩托车作为交通和娱乐工具的人群的道路交通伤害。

Alfredo Celis PhD

RTIRN 理事会成员



亲爱的朋友们，

最近，在英国伦敦“伤害预防和安全促进”第 10 次国际会议上，RTIRN 成功组织了自己的分会，并且有超过 120 人参加了这次分会，其中包括所有 22 名从 RTIRN 获得研究基金的研究者。分会创造了一个很好的机会，让我们能够与那些因 RTIRN 活动和项目受益的人以及其他许多对我们的工作感兴趣的人见面。对我来说，能够在那里与你们见面，我也感到非常高兴。RTIRN 要感谢所有参加分会的人，以及那些帮助我们组织这次会议的人如 Andrew Bennet、Danielle Kelly 和 Becki Cross。没有他们，这次会议不可能成功举办。

我们的简报被翻译成 6 种不同的语言，这还是第一次。在此感谢以下成员的帮忙，Hamid Soori(波斯语)，俞学群(中文)，Ha Nguyen(越南语)，Pascale Lanvers-Casasola(法语)，秘书处工作人员(西班牙语)，Eugene Rodrigues(葡萄牙语，翻译进行中)。这是研究网络为克服语言障碍、提高非英语母语成员对信息的可及性所做出的努力的一部分。我们邀请所有的读者帮助把这份简报发送给更多的人。

此外，我们骄傲地宣布网上论坛近期又重开了。所有的成员都已收到论坛登陆的用户名和密码，现在就可以加入论坛。请在论坛上自由表达你的观点、疑虑以及获得他人对于你的工作的反馈。我们希望通过开展网络活动，帮助我们所有的人来交流经验和信息。我们邀请所有参加世界安全大会的人加入论坛。

我们希望这一期重点在摩托车的简报能够对道路交通伤预防工作有贡献。祝阅读愉快！

Ricardo Pérez-Núñez

RTIRN 秘书，2010-2011 任期



✦ 东南亚地区的摩托车交通伤害问题

Chamaiparn Santikarn (WHO 东南亚地区办公室)

“摩托车伤害的预防”

Email: santikarnc@SEARO.WHO.INT

东南亚地区所有 11 个国家都是中低收入国家，多数国家摩托车使用率很高。摩托车不仅



由男人们开着上下班或运货，还作为家庭用车由父亲、母亲和孩子一起乘坐，无照驾驶的情况也常见。在一些国家，父母甚至早在儿童 7 岁时就教他们驾驶摩托车，以便让他们开着去市场上为家庭购物。在不丹，印尼和斯里兰卡对头盔使用的执法很严。尽管法律规定中并没有将儿童排除在外，但一般警察并不对他们执法。马尔代夫是唯一的一个没有对摩托车头盔使用进行执法国家。

在 2009 年，摩托车累积注册数为 55700 万辆。印度摩托车注册数最多（51900 万辆），其次是印尼（18800 万辆）和泰国（17800 万辆）。在这个地区，所有注册机动车中摩托车所占比例为 55.7%。从国家的水平来说，尼泊尔比例最高（81.8%），然后是马尔代夫（79.9%）和印尼（75.2%）。在任何高收入国家并未见到这些高的比例，一般都低于 4%。

在东南亚地区每小时大约有 5 人死于摩托车道路交通事故。最新的数据显示这种流行也波及儿童。WHO 东南亚地区办公室向其他国家介绍了泰国的经验，这包括儿童摩托车道路交通伤的流行，以及设立儿童摩托车头盔国家标准、让生产厂商制造儿童头盔并鼓励儿童使用这些方面所取得的成就。在 2 年内，印尼也达到了同样的成就。相关信息已经写入我们的几份情况报道和出版物，这些出版物也已经发放给多个部门。WHO 东南亚地区办公室正在审阅几份摩托车与儿童有关的资料，并支持各部门的专家来开会讨论本地区儿童摩托车伤害的预防。有一份“摩托车道路交通伤害-悄无声息的流行”的情况报道正在制作中。一份 WHO 伤害预防和安全促进的决议最近在 WHO 东南亚地区委员会 63 次会议通过，这份决议包括关于摩托车道路交通伤所需采取的行动。



✦ 美洲国家摩托车驾驶员的死亡情况



Eugênia Rodrigues (PAHO)

“美洲国家摩托车驾驶员死亡情况”

Email: rodrigem@paho.org



近年来在本地区，摩托车使用数在增加，因此摩托车驾驶员和乘员的道路交通死亡也在增加，也有一些是摩托车撞伤的受害者。在一些国家如巴西、哥伦比亚对其原因进行了很好的研究。摩托车价格低廉，缺乏可负担、安全的交通方式是其中的一些决定因素。

根据 2009 年地区道路安全状况报告，总的来说，两轮或三轮车辆使用者的道路交通死亡人数占总数的 24%。在该地区 26 个国家报告了摩托车乘员死亡的数据。分析结果显示，摩托车乘员道路交通死亡占总数的比例在各国间存在差异，在巴西、哥伦比亚、哥斯达黎加、巴拉圭和苏里南，这个比例高于 20%，而巴哈马群岛、古巴、危地马拉、尼加拉瓜、波多黎各和 美国该比例为 11-19%。在哥伦比亚摩托车乘员死亡数要高于行人的死亡数，而后者在拉丁美洲地区通常是最主要的交通事故受害人群。



5

这个问题值得政策制定者的特别关注，他们需要更好地了解流行状况以扭转这个上升的趋势，预防道路交通死亡和伤残。

✦ 肯尼亚 Nakuru 地区摩托车乘员住院患者的分型



Enos Muguku (肯尼亚)

Jomo Kenyatta University of Agriculture and Technology

Email: enosmuguku@yahoo.com



在肯尼亚，摩托车是常见的交通方式，但摩托车交通事故的负担让人担忧。此项研究旨在判断 Rift Valley 省总医院-肯尼亚 NAKURU 的一家大的公立医院-住院的摩托车乘员伤害分型。从 2008 年 7 月 1 日至 2009 年 6 月 30 日，开展了一项现况调查。该调查选择了 60 名住院的摩托车乘员，检查其医疗记录来获得患者人口统计学、伤害类型（部位和严重程度）和结局等数据。摩托车事故受伤者占所研究医院的入院患者的千分之 1.7。这些患者平均年龄为 30.65 岁（SD=15.83），87%为男性。多数患者（48%）为四肢和骨盆损伤，26.7%为体表伤，23.3%为头颈部损伤。出院诊断中最最多的是骨折。住院的摩托车乘员 62%为严重创伤（AIS≥ 3），这表示多数的摩托车事故受伤者为重度、严重或危重伤，只报告一例死亡，30%的存活患者在出院后需要进一步的医疗照顾。因此摩托车事故是新兴的公共卫生问题，需要采取道路安全行动。



✦ 伊朗摩托车驾驶员的安全问题



Hassan Abdoos (伊朗)

“伊朗摩托车驾驶员的安全问题”

Email: hasanabdoos@yahoo.com



根据死亡登记系统，伊朗每年将近6000名摩托车乘员由于交通伤死亡，占总交通事故死亡数的四分之一。农村道路摩托车道路交通伤更为严重，占死亡数的60%，城市道路占40%。在所有受伤者中，80%为驾驶员（均为男性），20%为乘客（仅5%为女性）。18-35岁的驾驶员占死亡数的60%，多数驾驶员教育程度为高中及以下，有9%还未到拥有驾照的年龄。一半的死亡病例发生于在送到医院前，三分之二的死亡病例死于头部损伤。尽管1997年通过了头盔使用的法律规定，但头盔的使用率很低（驾驶员21%，乘客3%）。



因此在伊朗，摩托车乘员的确是道路安全弱势人群。自2005年几个州采取了一系列的行动，制作了摩托车乘员安全促进手册，每个州都可以根据手册来制定各自的行动计划。重点是摩托车驾驶员教育、提高摩托车可视性、提供合适且廉价的头盔、提供必需的基础设施、对摩托车乘员违章的执法并对行动进行评价。

✦ 马来西亚摩托车驾驶员交通伤害流行现状



Hizal Hanis Hashim (马来西亚)

“马来西亚摩托车驾驶员交通伤害流行现状”

Email: hizalhanis@miros.gov.my



马来西亚登记注册的机动车中 47%是摩托车。在事故中，摩托车乘员往往受伤最重。这在统计数据中也有体现，60%的道路交通死伤都是摩托车乘员。摩托车事故伤主要发生于年轻人，21-35岁的人群占伤害的40%，16-20岁人群占13%。男性（占90%）比女性（10%）更多地卷入摩托车事故。多数摩托车事故发生在上班前和下班后，即早7-



9点和晚5-7点。从地理位置上来说，农村地区事故率最高，其次是城市中心区、大城市、一般城市。2010年4月进行的一项小型研究使用损伤严重程度评分（ISS）来判断 Kuala Lumpur 的6家医院的摩托车乘员的伤害情况，发现四肢/骨盆为最常见的损伤部位，占总数的57.2%，其次是体表（15.4%），头颈部（11.9%）和脸部（10.2%）。其他部位包括胸部（3.2%）和下腹部（2.2%）。

部（10.2%）。其他部位包括胸部（3.2%）和下腹部（2.2%）。



肯尼亚地区摩托车安全问题



John Fletcher (英国)

“肯尼亚地区摩托车安全问题”

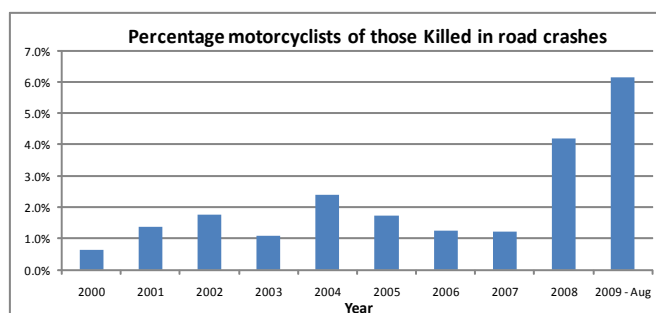
Email: jfletcher@trl.co.uk



摩托车作为一个道路安全问题，传统上认为发生于亚洲而不是非洲，但目前这个趋势正发生变化。在肯尼亚，被叫作“boda-boda”的自行车的士正在被摩托车替代。从最近的 KISUMU 街景照片可以清楚地看到这点。



很多年轻人因就业问题而成为摩托车的士司机。摩托车在解决就业和交通可及性方面发挥着作用，但这不应以损失道路安全为代价。但是，记录的摩托车道路交通死亡数在过去十年增长了 10 倍，尤其在 2008/2009 年增长很快。



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 - Aug
All Persons Killed	293	271	288	278	244	251	291	273	324	291
Motorcyclists Killed	18	38	49	33	54	44	34	35	152	164
% Motorcyclists Killed	0.6%	1.4%	1.8%	1.1%	2.4%	1.7%	1.3%	1.2%	4.2%	6.1%

英国交通研究实验室 (TRL)，与 Howard Humphreys 和 iTech 一起，在回顾了内容广泛的道路安全文献后 (世界银行 NCTIP 项目的一部分)，提出了为数众多的行动计划，其中四条侧重于提高摩托车安全：

- 摩托车驾驶员的培训/考试需要改进
- 驾驶员需要穿显眼的防护服
- 摩托车的士需要规范管理
- 需要加强公众教育，让公众认识摩托车的驾驶风险

作为 TRL 在该国的道路安全项目的一部分，在未来的三年内，TRL 将与各利益相关者一起就这些方面采取行动。



柬埔寨头盔使用和执法

Socheata Sann (柬埔寨)

“柬埔寨头盔使用和执法”

Email: sann.socheata@hib-cambodia.org



道路交通事故是导致死亡、伤害和残疾主要原因之一，特别是对于年轻的道路使用者。摩托车乘员不使用头盔是导致头部损伤的主要因素。在 2007 年 80%的摩托车驾驶员不使用头盔。根据该观察结果，柬埔寨几个主要的道路安全组织 (Handicap International Belgium, GRSP, WHO, NRSC, MoI, MoH, CRC, CRY 等)开展了一项促进头盔使用的宣传活动，并结合加强执法的行动。开发了一系列的宣传资料，开展了公众宣传活动和多媒体宣传。同时，组织了对交警的职业培训课程和实践，以提高交通执法的能力。在数年的干预活动后，该项目对于提高摩托车头盔使用率发挥了重要作用，头盔使用率从 2008 年的 24%提高至 2009 年的 85%。此外，摩托车道路交通死亡中头部损伤的比例也从 2008 年的 86%下降至 2009 年的 76%。

这个项目给了政府激励和信心，以在未来的几年内加强头盔的执法。柬埔寨头盔使用促进和执法的行动是一个在政府还缺乏项目执行的资源时，应对道路交通事故上升的很好的案例。但仍然还存在挑战：因为没有要求摩托车乘客（包括儿童）使用头盔的法律规定，头盔使用率还是很低；农村地区头盔使用率比城市要低；夜间头盔使用率比白天低得多。



喀麦隆Yaoundé地区针对摩托车手道路安全教育的作用



Djiepmo Guy Rostand (喀麦隆)

“喀麦隆Yaoundé地区针对摩托车手道路安全教育的作用”

Email: dguyr3@yahoo.fr



有关摩托车这种交通方式，一般被称为“摩的”，Yaoundé II 大学开展了一项名为“喀麦隆城市道路安全的挑战：Yaoundé 地区‘摩的’的个案研究”的研究，我是研究组成员之一。该研究发现“摩的”驾驶员的教育程度是道路安全的危险因素之一。

摩的司机的教育程度调查结果显示，70.4%教育程度偏



低；Yaoundé“摩的”司机无照运营，2008 有 12 月 31 日通过的法律条款 No 2008/3447/PM 规范了“摩的”的运营活动，而仅 2.2%的驾驶员拥有该条款规定的 A 类驾照。

我们观察到低教育水平是与“摩的”有关的道路不安全的危险因素；根据交通部的数据，在喀麦隆“摩的”与 41%的道路事故有关。

✦ 阿根廷头盔使用状况

Raquel Peltzer, Rubén Ledesma, Fernando Poó & Mariana Cremonte (阿根廷)



“阿根廷头盔使用状况”

Email: ripeltzer@gmail.com, rdledesma@gmail.com, poo.fernando@gmail.com, mcremont@mdp.edu.ar.

在阿根廷，尽管缺乏系统的、准确的数据，一些专业机构如 CESVI (Centro de Experimentación y Seguridad Vial) 报告两轮车辆使用者的事故的增加趋势。此外，自 2007 年以来摩托车的销售量已经明显超过了汽车。同其他发展中国家一样，尽管有头盔使用的强制性法律规定，头盔使用率仍然很低。尽管头盔使用的研究很散见，但在不同的地区都报告头盔使用率很低。在 Santa Fe 市头盔使用率仅 12%，Buenos Aires (CABA) 达到了 53%，Neuquén 32%，在 Mar del Plata 市，2006 年报告使用率为 40%。在 Mar del Plata 市，2008 年的数据显示使用率在 2008 年降低为 36%。

有几个因素被发现与头盔使用有关。摩托车乘客的使用率比驾驶员低 (驾驶员 39.3%vs 乘客 23.7%)，女性的使用率较男性高。使用率随以下因素变化而不同：天气状况 (与晴天相比，雨天驾驶员更可能佩戴头盔)、使用车辆类型 (越野摩托车使用率要低于其他类型车辆)、时间 (头盔使用率在晚上要比白天低)、工作日/周末 (周末头盔使用率要比工作日低 45%)、是否有车牌 (没有车牌的车辆使用率更低)。这些结果让我们更好地理解头盔使用的影响因素，并显示需要加强头盔使用的执法活动和对乘员的教育。

✦ 伊朗首都摩托车对弱势道路使用者形成威胁

Shoeil Saadat (伊朗)



“伊朗首都摩托车对弱势道路使用者形成威胁”

Email: soheil.saadat@gmail.com

在伊朗，摩托车是低收入的年轻人所感兴趣的车辆。在这个国家的许多城市里拥挤的商业区域，摩托车被用来运载货物。高机动性、廉价、自由穿行这些特性使摩托车成为许多低收入人群的所爱。但是，摩托车对于乘员仅提供很少的防护。在伊朗首都 2009 年开展了一项人群研究，发现摩托车乘员的交通事故伤为汽车乘员的 10 倍，占道路交通伤总数的



45%。另一方面，摩托车乘员也常发生非碰撞交通伤，如跌伤，而这在其他机动车不易发生。

在伊朗有关于摩托车驾驶和头盔使用的法律规定，但是对于摩托车驾驶员的执法并不严格。摩托车驾驶员闯红灯并不少见，而交警通常表现得很容忍。这导致摩托车驾驶员的危险驾驶行为，增加了道路交通伤的风险。

摩托车对其他道路使用者也形成了威胁。上述的研究发现行人的交通事故有40%与摩托车有关，而仅有20%的家庭拥有摩托车。由于执法不够，摩托车驾驶员常把车开进只有行人允许进入的交通区域，而这种区域其他类型的车辆是无法进入的。摩托车的高速度，缺乏对行人和其他车辆有效的分隔导致这种交通事故高发。有必要对摩托车驾驶员加强执法，以保护他们以及其他道路使用者不发生可预防的道路交通伤。

✦ 巴基斯坦地区摩托车驾驶员相关伤害



Sana Shahbaz (巴基斯坦)

“巴基斯坦地区摩托车驾驶员相关伤害”

Email: sanashahbaz720@yahoo.com



摩托车是中低收入国家常见的交通方式。摩托车占巴基斯坦注册车辆数将近一半（48%），并且增长很快，从每年新注册 120000 辆到每年 750000（增长 525%）。从 1956 年至 1996 年 40 年间，交通道路死亡事故增长了 16 倍，交通事故数增长了 14 倍。受害者多为 16-40 岁的年轻男性。



2008 年的一项调查显示在 Karachi，摩托车驾驶员/乘客死亡率达到 37%，只有 8% 的驾驶员使用头盔。另外一项在 Karachi 进行的调查显示，摩托车与 3% 的道路交通伤有关，绝大多数（90%）未使用头盔而导致头部受伤和死亡。政府加强了执法，指示警察对于未使用头盔的摩托车乘员进行罚款，并使用媒体来宣传头盔保护生命的作用，同时还限制了乘客的数量，因为摩托车搭载多名乘客是比较常见的。

在巴基斯坦现在有更多的资源被用于研究和开展干预行动，来减少两轮车辆有关的道路交通事故。



پاکستان کی صرف مشینوں پر چاروں طرف سے گزرتی ہوئی گاڑیاں، جو کہ یہاں کی گاڑیوں کی گلیں میں داخلے کا سبب بن گئی ہے (پاکستان ڈاٹ نیوز)



✦ 尼日利亚对摩托车驾驶员的干预



Maryrose Uzoamaka Chukwu (尼日利亚)

“尼日利亚对摩托车驾驶员的干预”

Email: mollyamaka2010@yahoo.com



摩托车是一种两轮的交通工具。在中低收入国家，包括尼日利亚占机动车的很大比例。由于价格低廉，不论是作为私用还是商用，摩托车可能是年轻司机首先能负担的机动车。由于培训不足、在混合性交通环境中驾驶以及缺乏紧急医疗救助，摩托车乘员有着很高风险。



头部和脊柱伤是摩托车乘员常见的受伤部位。这些伤害常导致家庭中挣钱养家的人的死亡，遗留下一些社会问题。高速驾驶与摩托车事故和严重程度有关。数据显示多数摩托车手驾驶可超过 50km/h，估计超速与 60%的摩托车道路交通事故有关。

尼日利亚新开展政策方面的干预包括对头盔使用的强制要求、积极的公众宣传活动、通过政府补贴提高标准头盔的可及性并降低头盔价格，以及将来要考虑的设置摩托车道。有一些州也正在探讨卫生系统的干预包括免费医疗策略。



Argentina:	Virginia Valle, María Isabel Nucciarone
Australia:	Angela Watson, Chris Jurewicz
Cameroon:	Joelle Tambekou
India:	Ashis Das
Iran:	Sima Masudi, Soheil Saadat
Kenya:	Geoffrey Mukiri Wagemu
Malaysia:	Kavitha Manikam, Mohamed Norlen
México:	Erika Hernández Deheza
Nigeria:	Fidelis Chukwuka Nnadi
Oman:	Salim Said Alawahaibi, Kanwal Anila, Teik Hua Law
Pakistan:	Sana Ahmed Shahbaz
Philippines:	May G. Altarejos-Cueva
Romania:	Diana Rus
Sri Lanka:	Sampath Heenatymullage
Sudan:	Dyaeldin M. Elsayed
Thailand:	Penprapa Siviroj
Togo:	Sesso Gbéléou
UK:	Paul Andrew Pilkington
USA:	Daniel Khodabakhsh, Mike Wilson, Joyce C. Presley, Anuj Pradhan.
Vietnam:	Ha Trong Nguyen

报道以及发表文章

12

Azétsop, J. Social justice approach to road traffic safety: addressing the uneven distribution of road traffic injuries in Kenya. *Public Health Ethics* 3/2(2010): 115-127.

phe.oxfordjournals.org/content/3/2/115.abstract

Khorasani-Zavareh, D., Mohammadi, R., Laflamme, L., Naghavi, M., Zarei, A., and Haglund, B.J. Estimating road traffic mortality more accurately: Use of the capture-recapture method in the West Azarbaijan Province of Iran. *Int J Inj Contr Saf Promot*, 2008. **15**(1): 9-17.

Khorasani-Zavareh D, Khankeh HR, Mohammadi R, Laflamme L, Bikmoraki A, Haglund B.J.A. Post-crash management of road traffic injury victims in Iran. Stakeholders' views on current barriers and potential facilitators. *BMC Emergency Medicine*, 2009, **9**:8. Doi: 10.1186/1471-227X-9-8.

Khorasani-Zavareh, D., Haglund, B.J.A., Mohammadi, R., Naghavi, M., and Laflamme, L. Traffic injury deaths in West Azarbaijan province of Iran. A cross-sectional interview -based study on victims' characteristics and pre-hospital care *Int J Inj Contr Saf Promot*. 2009 Sep;**16**(3):119-26.

Khorasani-Zavareh, D., Mohammadi, R., Khankeh H.R., Bikmoradi, A., and Haglund, B.J.A. The requirements and challenges in prevention of road traffic injury in Iran. A qualitative study. *BMC Public Health* 2009, **9**:486. doi:10.1186/1471-2458-9-486.

Bigdeli, M., **Khorasani-Zavareh, D.,** Mohammadi, R. Pre hospital care time intervals of road traffic injury in Iran. A cross sectional study. *BMC Public Health* 2010, **7**:486. doi:10.1186/1471-2458-9-486 (corresponding author).

Khorasani-Zavareh, D. Toward safety promotion among road users. Epidemiology and prevention of road traffic injury in Iran. *Department of Public Health Sciences. 2009, Karolinska Institutet: Stockholm*. ISBN: 978-91-7409-506-7 (PhD thesis)



第 10 届世界伤害预防与安全促进大会

在 2010 年 9 月 22 日（星期三），RTIRN 分会在英国伦敦第十届世界大会里召开。这次分会非常成功，超过 120 人参加了这个分会，包括所有 22 名从 RTIRN 获得参加此次大会奖学金的研究者。

在这次分会上，初级研究者基金获得者 Fernando Poo，和高级研究者基金获得者 Rafael Consunji 与我们分享了这些项目如何在个人和职业发展方面影响了他们，并演示了从研究中获得的部分结果。

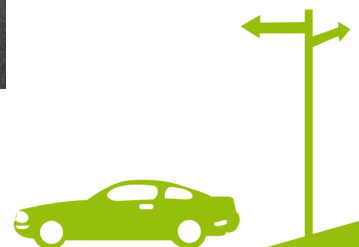
Dr. Adnan Hyder 代表 Dr. Robyn Norton(RTIRN 前主席)展示了从非标准摩托车头盔使用多中心研究的结果。此外，Dr. Junaid Razzak 谈到了能力建设的问题，以及 RTIRN 如何为中低收入国家的研究者创造机会。他还谈到了他作为 RTIRN 秘书那段期间的经历，这段经历对于他个人和学术发展起到了积极的影响。



9名初级研究者中的8名，由 Elisa Hidalgo 摄影



RTIRN 分会上高级研究者合影，由 Nguyen Minh Tam 摄影



对于英国伦敦第 10 届世界大会的反馈。从所有获得 RTIRN 资助的受益人的反馈中，我们只选择了 5 段：

Jorge Martin (墨西哥)



“有几个在伤害预防和安全促进领域我觉得有趣的主题，但只指出几个显得对其他的发言人不尊敬。伤害预防，特别是道路交通伤，需要多学科和多部门的协作，因此挑战之一是继续团队合作，来解决问题。感谢 RTIRN 给我这个机会，能与其他对伤害预防和安全促进的同事、老师和研究者进行交流。”

Rafael Consuji (菲律宾)

“我参加这次会议，被其他研究者的工作所打动，为他们的优秀所激励，让他们的激情所感染。我学习了他们的经验，也羡慕他们的成就，我回到自己的国家，很振作、兴奋，更好地准备继续进行我们的马拉松一样的旅程。我很高兴我参与了所有的活动，很高兴有机会与其他有相同思想的人见面，这些人可能是伤害预防活动/研究的潜在的合作者。”“我觉得最好的一节课是在会议结束后第二天的早上，与Junaid Ruzzak和Hesham El-Sayed坐在一起共进早餐，我从他们的经验里学到了很多，产生了一些对今后的工作的设想。”



Elisa Hidalgo (墨西哥)



“这不只是一次学习的经历，我所协助组织的讲演让我产生了思考，即不管现在还是以后，都有必要建立除了卫生领域，还包括社区规划、工程、教育、教育和非政府组织在内的工作团队。如果我们不包括这些领域的人，我们国家（墨西哥）的伤害预防和安全促进的进展将不能影响到最后的伤害预防。我觉得，纳入对伤害预防有兴趣的学生和人们是需要进行的一项工作，因为有必要建立更大的、更分散的工作团队，运用多学科的知识，我们才能更好地研究伤害。”

Ruben Ledesma (阿根廷)

“我真的很高兴参加这个会议。我想这个会议组织得非常好，它让我们有机会看到世界各个地方进行的有趣的研究项目。我们也有机会与道路安全研究者和道路交通伤预防领域世界知名的科学家交流。这个会议鼓舞了我。现在我更有动力继续研究道路安全和人的因素。此外我相信，在科学研究之外，我们需要致力于让道路变得更安全的行动。”



Williams Ackaah (加纳)



“SAFETY 2010 大会让我有机会了解其他的研究者在各自国家所做的研究。也给我机会与其他研究者交流的机会。我非常感谢 RTIRN 提供资金让我参加这个大会。”



发展中国家酒精、药物和交通安全研讨会

Hallvard Gjerde (挪威)

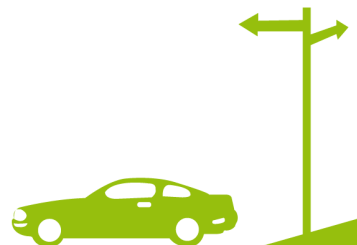
在 2010 年 8 月，在挪威举办了 19 届酒精、药物和道路安全国际会议(见 <http://www.t2010.org>)。作为会议的一部分，组织了一个低中收入国家酒精、药物和交通安全的研讨会。这是每 3 年举办一次的 ICADTS 会议中第一次特别关注中低收入国家。

有 6 位科学家就酒精和其他精神兴奋类物质与交通安全的关系发表主题演讲，包括 Dr. Martha Hajar (墨西哥), Dr. Flavio Pechansky (巴西), Dr. Francis K. Afukaar (加纳), Dr. Edeaghe Ehikhamenor (尼日利亚), Dr. Ashis Das (印度) and Dr. Jonathon Passmore (越南)。

酒后驾车引起的道路交通死亡所占的比例在墨西哥为 30-50%，巴西为 32-43%，越南为 34%。在印度，道路交通事故中受伤的驾驶员中有 11-40% 血液中检测出酒精。这些结果与高收入国家的发现类似。

Dr. Afukaar 报告，在加纳随机检测的结果发现 7.3% 的驾驶员血液酒精含量 (BAC) 高于法定的 0.8g/l，这个率比欧洲、北美、澳大利亚等国的率要高得多。Dr. Pechansky 报告说 Brazilian 州府随机检测发现 4.8% 的驾驶员 BAC 为阳性，在圣保罗的晚上，BAC 阳性率为 23%。在巴西和尼日利亚对驾驶员随机检测发现驾驶员最多用的药物为大麻。

在很多中低收入国家常见的问题是驾驶员缺少 (使用酒精或药物导致交通事故) 相关的知识，对受到影响下驾驶 (DUI) 的执法也存在不足。



请记住这个日期！

如果您知道将要举行的任何活动的消息，想与所有的 RTIRN 的成员分享，请发送邮件至 administrator@rtirn.net

在 RTIRN 简报中加入您的信息！

您所处的地区是否有道路交通伤研究的新闻？

干预项目？

将要进行的活动 或新的出版物？

请与我们分享，联系电子信箱：administrator@rtirn.net

您在新的 RTIRN 网上论坛上注册了吗？

新手网上论坛能让 RTIRN 成员们更有效地沟通，成员们可参与线上讨论并实时了解新的研究网络活动

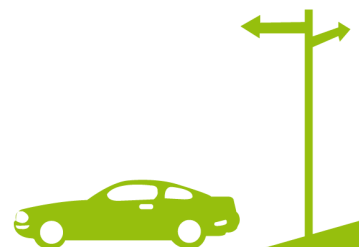
现在即该访问 www.rtirn.net/forum 并注册

成为 RTIRN 的一员

如果您希望成为研究网络的一员，请访问我们的网站 www.rtirn.net

如需进一步了解详情，请联系：

Ricardo Pérez-Núñez,
RTIRN Secretary 2010-2011
Entornos Foundation, Calle 3 No.1
Col. Lomas de Atzingo
CP 62180
Cuernavaca, Morelos. México
Tel. (777)1023946
E mail: secretariat@rtirn.net



Our greatest appreciation to James Yu for his support in the translation of this newsletter to Mandarin.

THANKS!!!!

© Road Traffic Injuries Research Network 2010.
All rights reserved. Publications related to the RTIRN can be obtained from www.rtirn.net.

Permission to reproduce or translate RTIRN publications – whether for sale or for non-commercial distribution – should be addressed to RTIRN Secretariat: secretariat@rtirn.net or administrator@rtirn.net

Designed by: Paola Navarrete Guadarrama

