Photos by: LLia Goronov, Eill Cheyney y Clamur

道路交通伤害研究网络（RTIRN）简报

www.rtirn.net

2011年1-3月

目录

- RTIRN 委员会的致辞
- RTIRN 秘书的致辞
- 来稿
  - “泰国的自行车交通” Pimpa Technakamolsu
  - “降低伦敦道路上货车的风险” Amy Aeron-Thomas
  - “西班牙自行车道路交通伤害的率” Carlos Martinez Perez, Patricia Perez Fuster□Jaime Sanmartin
  - “印度学龄前儿童头部创伤和自行车头盔使用的关联” Bhawna Gupta
  - “iRAP 对自行车安全的道路星级评分” Steve Lawson
  - “自行车作为可持续交通的一部分” Bernardo Baranda
- New RTIRN partners RTIRN新成员
- News and events 新闻和活动
- To become a RTIRN Partner 成为 RTIRN 的一员

RTIRN委员会致辞

亲爱的读者：

这一期的RTIRN简报主要内容是自行车道路安全的研究。需要指出的尽管自行车的发明比Karl Benz在1896 年发明第一 辆汽油为动力的汽车要早近一个世纪，但自行车在安全、道路设计和交通管理等方面都是最不受重视的交通方式之一。

自行车的起源还要追溯到1818年，德国的Baron Karl von Daris 制造了人们叫作 Draisines或"木马"的自行车。当时自行车是由木头制作的，没有脚踏板，骑行者靠脚在地上蹬来驱动自行车。随后，19世纪下叶一系列的发明导致了现代自行车原型的出现-velocipede，该原型由钢管构成框架，其上安装了带条辐的装配硬橡胶胎的轮子，由与前轮相联结的脚踏板驱动。开始的时候，前轮要比后轮大得多，不稳定而且重心分配很糟糕。如果从自行车上跌落肯定是头先着地，常把鼻子摔伤。之后有了更多的改进，骑行的稳定性及骑行者的舒服度和安全性得以进一步提高。到２０世纪初的时候，自行车已经发展较为完善，成为最流行的交通、娱乐和通勤的工具之一。

之后全世界自行车的需求和使用得以迅速发展。世界上自行车的年产量超过汽车的两倍。在2007年，全球生产了1.3亿辆自行车，而汽车产量为5千2百万辆。现在，全球约有10亿俩自行车，大部分在亚洲。超过60%的自行车在中国生产-在中国自行车是一种很普遍的交通方式，这里生产的自行车也出口到其他国家。

一般来说，在高收入国家，上等阶层的人们最有可能拥有一辆自行车，而在中低收入国家，低社会阶层的人们自行车拥有数要更多些，因为他们更少有汽车。在许多中低收入国家，自行车是最常见也是最能负担得起的交通形式。自行车的使用有许多好处：减少交通拥堵、对道路维护要求低、减少空气污染、因为减少驾驶从而降低汽车消耗。骑自行车也带来明显的健康益处，由于减少心脑血管疾病和与不运动有关其他健康问题，降低了卫生保健平均开支。尽管自行车的使用较为普遍且有明显的健康益处，交通伤亡的风险常让人们对自行车望而却步。自行车交通事故中头部损伤是导致死亡和残疾的最主要的原因。尽管有充分证据显示使用自行车头盔能够最高减少儿童88%的头部损伤和65%面部损伤，只有很小部分的骑行者会使用头盔。使用头盔的决定受一系列因素的影响，包括人口统计学、行为、人们意识、头盔可得性、价格和头盔使用法律等。

最近全球道路安全统计数据显示，在中低收入国家中自行车交通死亡占总道路交通死亡数的10%，而高收入国家该比例为3-5%。

这个差异可能反映了在这些国家采取措施的范围和效果。需要有更多当地的数据和研究，来评价不同地区自行车道路安全的现况，了解干预措施执行的障碍，并提供减少自行车道路交通伤害的可持续干预措施的建议。我希望你们能支持让骑行自行车更有吸引力、更为安全的行动。

Wilson Odero MD, PhD

RTIRN委员会前任委员

RTIRN秘书长致辞

亲爱的朋友们：

我们RTIRN给所有人致以2011年新年的祝福。RTIRN要感谢2010年所有的对网络工作的支持。没有合作伙伴的支持，我们不可能取得现有的成就。去年一年对于RTIRN来说是重要的一年；是改变的一年，也是因近年来的努力而收获的一年。

经过一段时间的努力并取得非凡贡献之后Junaid Razzak 博士将秘书处的火炬传给了我们。我们的委员会也发生了一些变化， Dr. Wilson Odero在 RTIRN 的任期结束，Dr. Fimka Tozija在11月被选为我们委员会的新成员。我们感谢Dr. Wilson 在任期内的努力工作和对 RTIRN的支持，也欢迎 Dr.Fimka，我们相信她对RTIRN的工作会做出很大的贡献。

第一次我们的简报被翻译成不同的语言（西班牙语、法语、汉语、 Persian 越南语），以让提高简报的可及性。 我们感谢 Dr. Hamid Soori (RTIRN委员会成员) 、俞学群、Pascale Lanvers-Casasola、Ha Nguyen、Ruben Ledesma 和 Fernando Poo 帮助翻译简报。我们还编辑完成了初级和高级研究者资助项目的报告，这些报告可以在我们的网站www.rtirn.net上找到，通过报告您能够了解所有RTIRN支持的初级和高级研究者研究项目的结果和研究者的个人经验。

在2010年，RTIRN还在Entornos基金会和墨西哥国家公共卫生署的协助下，举办了主题为“行人道路交通伤：在中低收入国家开展的研究”的地区研讨会。研讨会在6月16日在墨西哥的Cuernavaca举行。来自不同学科的70多人参加了这次研讨会，他们从来自当地和国际的专家分享自己工作和经验中受益。这是一次成功的会议。

在9月份，RTIRN在伦敦第10次伤害预防和安全促进大会中成功地举办了自己的分会。这次分会为所有从网络活动和项目中受益的人们和其他许多对我们工作感兴趣的人们提供了见面的机会。我们要感谢所有参加分会的人，以及那些帮助我们组织这次分会的人包括Andrew Bennet, Danielle Kelly 和 Becki Cross。没有他们，我们不可能成功组织这次会议。

为了促进成员们的沟通，在国家公共卫生署的技术人员帮助下，我们建立了RTIRN在线论坛。论坛于2010年10月1日开放。11月RTIRN组织了第一次在线研讨会：“研究过程的介绍：中低收入国家的道路交通伤研究”。这次在线研讨会由Dr. Rebecca Ivers(委员会会员)，Ha Nguyen 和 Jagnoor Jagnoor （后两位学者来自澳大利亚悉尼乔治全球健康研究中心）共同主持。

我们要感谢所有在2010年支持我们工作的成员，我们期待在2011年取得更大的成就。我们祝新年给你们所有人带来成功和幸福。

2011年快乐!!!

Ricardo Pérez-Núñez
RTIRN秘书长, 2010-2011任期

投稿

泰国自行车交通

Pimpa Techakamolsuk (泰国)
公共卫生部
Email: t.pimpa@gmail.com

面对全球变暖的挑战，骑自行车是使用汽油（机动车）的替代选择。与机动车相比，骑自行车有许多的好处，但也会有交通事故中缺乏防护的问题。由公共卫生部流行病局自1995年开始建立的全国伤害监测 的数据看- 监测人群主要是 28家省级医院急诊 （伤后7日内入院） 里外因 （V01-Y36）导致的重伤或死亡患者- 我们发现 2007-2009年道路交通伤的重伤患者中自行车骑行者占4.66-5.36%，而摩托车占到88.7-89%

其中一个原因可能是监测系统只收集了重伤的数据，而由于摩托车的速度和设计等因素，摩托车手更容易出现重伤。自行车伤害主要发生于 1-15 岁的儿童，45.7% 的所有程度伤和37% 的重伤患者为学生。86%为骑行者。与女性（28%） 相比， 男性更容易受伤 （72%）。多数自行车交通伤发生在下午 4-7 点 （35%）和早上 7-9 点 （18%）。 2008年20%的自行车骑行者有饮酒，2009年为15%。受伤部位中以四肢伤最常见（41%），其后是头颈部伤（29%），但在死亡案例中，87%有头颈部严重创伤。

降低伦敦道路上货车的风险

Amy Aeron-Thomas (英国)
Road Peace
Email: amy.aeron-thomas@roadpeace.org

货车对于城区弱势道路使用者是一个特别的威胁。货车的大块头使得操纵较为困难，阻碍驾驶员观察到邻近的道路使用者，并使得碰撞可能致命。货车不成比例地导致自行车骑行者的死亡：货车只占5%的交通流量，但导致了40%的自行车道路交通死亡。在伦敦，2009年有13名自行车骑行者死于交通事故，其中9名是与货车碰撞。

伦敦致力于一场自行车运动来提高自行车在交通出行的比例。但这需要更加安全的道路环境。伦敦交通部门分析了自行车碰撞事故，归纳出8种常见的事故类型。根据这些常见事故类型，交通部门制订了自行车安全行动计划，在计划提出的52条建议中，有很多条涉及到货车所带来的风险。http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/corporate/Cycling/Cycle-Safety-Action-Plan.pdf.

RoadPeace组织的原则是降低道路风险，这是基于这样的信念：位于风险管理重要位置的人应致力于降低道路风险。我们支持教育自行车骑行者防范货车风险的活动，而我们自己的活动重点是鼓励货车司机采取良好的实践：更安全的操作、更安全的货车（如安装感应器和镜子）和更安全的司机（如驾驶员培训）。这些行动是与伦敦交通部门、运输工业和其他行动团体一起合作开展的，我们的工作还包括建立一个网站，来倡导减少货车风险的良好实践。

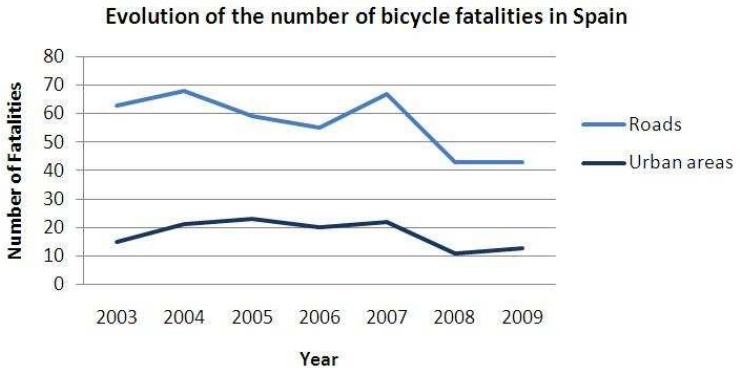
西班牙自行车道路交通伤害的率

Carlos Martínez Pérez, Patricia Pérez Fuster and Jaime Sanmartín (西班牙)
Valencia大学INTRAS的METRAS研究组
Email: carlos.mp@uv.es

在西班牙自行车的使用量正在日益增长，在城区这是由于公用自行车的增加及道路交通设施改进的原因。如今在道路上可以见到更多的自行车运动和旅行。根据DGT的数据，2009年发生了3448起自行车交通事故（是总事故数的4%），其中31%发生于市区外道路，69%发生于城区。在这些事故中，共有3318名受伤者，其中56例死亡（43发生于市区外道路，13发生于城区）。这些数据显示与2008年相比，事故数增长了16%，死亡数增长了4%。

由于城区外道路和城区的道路交通死亡的特征不同，采取的措施也不同。2003年出台了在城区外道路**强制使用头盔、灯和反光衣的法律规定。**DGT在2010-2020道路安全策略中，**计划制订一项**国家的有**关自行车的**法律**规定**，其目的是出台法律**规定**，要求城市自行**车**也遵守。

在2010年11月，DGT开展了一项主题为“Hazte ver y mejora tu seguridad”（让自己可见，提高自身安全）的活动，来提高自行车使用者遵守法律规定的意识，其目的是减少自行车和其他车辆的碰撞事故数（这些事故在自行车总的事故中占69%）。



Fatalities	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/2008	2009/2003
Roads	63	68	59	55	67	43	43	0%	-47%
Urban area	15	21	23	20	22	11	13	15%	-15%
Total	78	89	82	75	89	54	56	4%	-39%

“印度学龄前儿童头部创伤和自行车头盔使用的关联”

Bhawna Gupta (India)
印度公共卫生基金会 (Public Health Foundation of India)
Email: bhawna1974@gmail.com

儿童由于颅脑与身体的比例较大，更容易发生颅面部创伤。发生率在0.6-1.2%之间。男孩（平均年龄11.5岁）与女孩（9.6岁）相比，每天出行的次数更多，女孩更多选择步行，更少骑自行车（P<0.01）。自行车使用者总的道路交通事故风险更高（OR=2.45, 95%CI 1.75-3.42）。

学龄前儿童颅面部创伤的高发可归因于童车/自行车轮子的尺寸较小。如果遇到障碍物如石子，童车可能急停，儿童的头会往前撞上把手或前轮。

有证据表明自行车头盔可以有效预防自行车使用者头、颈和面部损伤。头盔保护机理是当头撞上硬物，比如人从自行车上跌落，会发生急剧减速。

这种减速会使脑组织与外颅碰撞导致头部挫伤，和/或脑组织表面的撕裂导致弥散性轴突损伤，引发暂时或永久性的头部损伤。此外，头盔还提供对创伤性颅脑损伤和诸如石头造成的穿透性伤的防护。

在实施自行车头盔的法规或改进道路环境（如单独的自行车道）后，儿童头部创伤的发生率将下降。但牙科专家也可以在促进头盔使用的活动中作出贡献。

---

iRAP 对自行车安全的道路星级评分

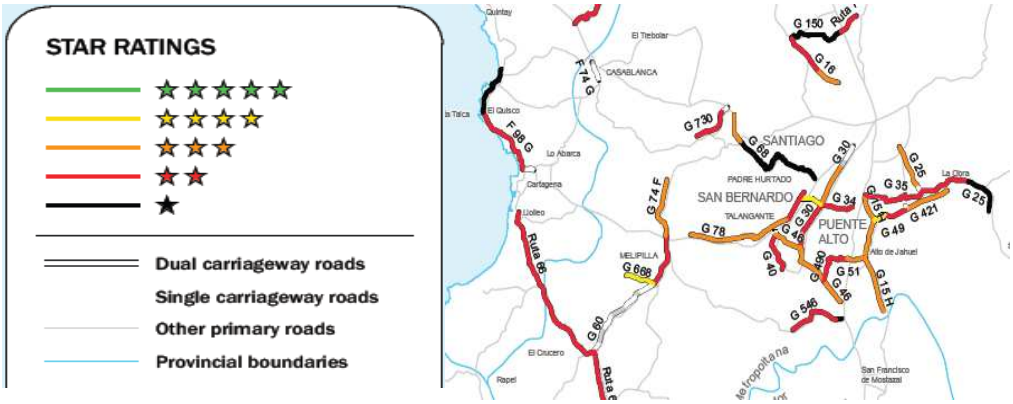
Steve Lawson (英国)

国际道路评价机构（International Road Assessment Programme）

Email: steve.lawson@irap.org

iRAP（国际道路评价机构）对道路设施进行安全性的评价，按照道路对汽车乘客、行人、摩托车和自行车使用者的安全性进行星级打分。这个机构在超过60个国家都有活动。按星级评价制作地图，同时提供更安全道路计划以指导改进的手段。

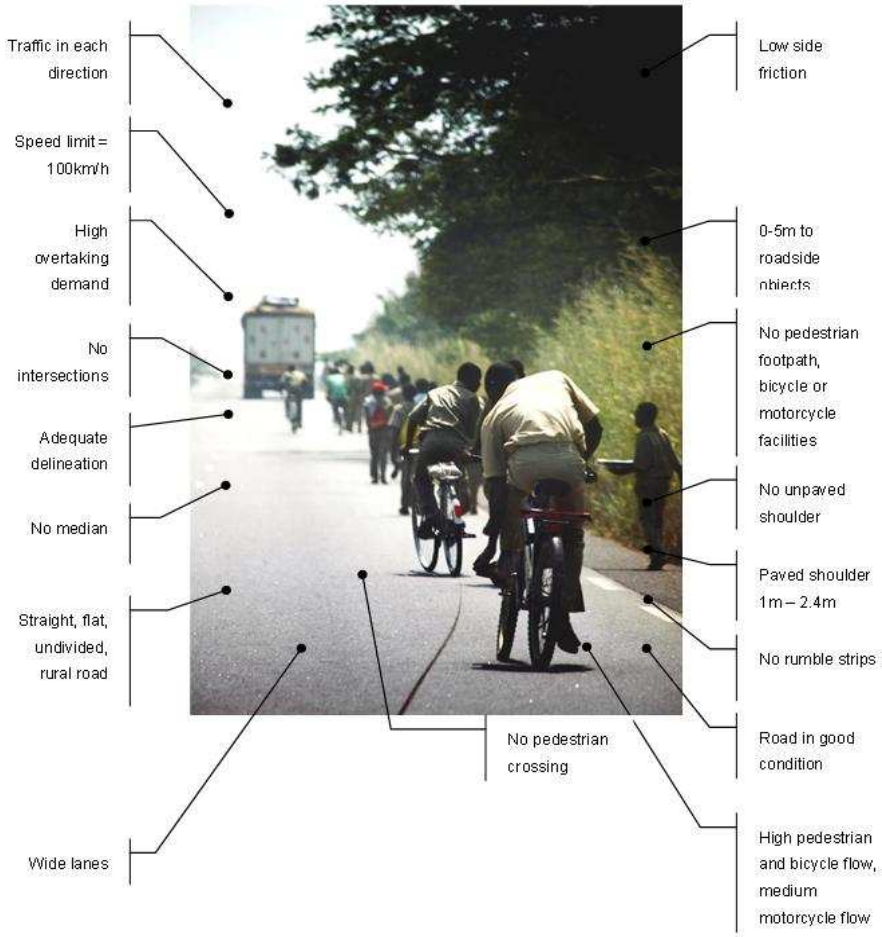
如果道路有专为自行车设计的设施，主要是隔离或未隔离的自行车道，道路的评分会更高。Elvik和Vaa在道路安全措施手册（Elsevier,2004）中提到将自行车使用者和其他交通隔离能减少30%的自行车交通事故，但未隔离的自行车道减少事故的幅度要小得多。iRAP调查的其他参数可以参见下面的内容。



在智利的这个地方对自行车使用者的安全评价星级较低，这与大多数中低收入国家一样，提示道路交通设施为这部分道路使用者的安全考虑不足。

保护自行车和自行车使用者的工程策略的细节可参见http://toolkit.irap.org/

请访问www.irap.org 和联系 icanhelp@irap.org. iRAP星级评价的方法细节可参见：http://www.irap.org/media/9573/irap504.04_star_rating_roads_for_safety.pdf



“自行车作为可持续交通的一部分”

Bernardo Baranda Sepúlveda (墨西哥)
交通和发展政策研究所 (www.itdp.org)
Email: bbaranda@itdp.org

*“如果有4000人在1小时内以25公里/小时的速度通过一座桥，如果都开车的话，这座桥需要138米宽，如果乘公交车需要38米宽，但如果都骑自行车的话，桥只需要不到10米宽。”*Iván Illich, *Energy and Equity.*

由于过度使用汽车所带来的污染、拥堵、事故和紧张，城市居民的生活质量下降。从这点来说，自行车是一个非常好的替代工具，因为它的潜力和许多优势，例如高效、健康、廉价和环保。在墨西哥城，倡导自行车的使用已作为城市交通政策的一个内容：a)建设安全、舒适和畅快出行的道路交通设施 b)提倡自行车文化，以促进自行车的使用

[1]根据2006年OECD，交通燃烧汽油所释放CO2占全球释放总量的24%。数据来源：：
http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/09GHGsum.pdf

[2] 除了 Ivan Illich 所举的自行车的空间效率的例子，从时间效率来说，如表格所示：在5公里范围内骑自行车往往是最快的门到门交通方式。("Transport Systems, Policy and Planning, a Geographical Approach" R. Tolley y B. Turton, Longman Group 1995, p. 211)

欢迎加入RTIRN的新成员

Argentina:	Carlos Marcelo Leveau
Bangladesh:	Baset Kamran
Camerún	Nginyu Ngange Ndamnsa
Costa Rica:	Mauricio Leandro
Ghana:	Alexander Yao Segbefia
India:	Ulimiri Venkata Somayajulu, Vishwanath N S, Jagnoor Jagnoor
Kenia:	Eric Aligula, Theobald Musungu Luchidio
Lebanon:	Nellie Ghusayni
Malaysia:	Nor Fadilah Mohd Soid
México:	Patricia Gabriela Sanchez Vallejo, Luz Sepulveda
Nepal:	Prakash Kandel
Nigeria:	Maiga Djimbo Ibrahim
Omán:	Al Maniri Abdullah
Pakistán:	Shirin Mirza, Hunniya Waseem, Muhammad Navid Tahir
South Africa:	Kobus Labuschagne
España:	Carlos Martinez Perez
Tailandia:	Waiyanate Natthakarn, Pimpa Techakamolsuk
Turquía:	Rebecaa Spicer
UK:	Steve Lawson
USA:	Bragg Mason, Lisa Caputo

新闻和活动

致Wilson Odero博士的致谢辞

我们借此机会代表道路交通伤研究网络（RTIRN）感谢 Dr Wilson Odero 为网络的辛勤工作和贡献。

RTIRN 非常感谢Dr. Wilson Odero 在过去6年中，
对于加强机构在中低收入国家的联络所做出的努力。很难衡量他在道路交通伤领域以及他作为委员会的一员所作的贡献和杰出成就。

我们希望Dr. Wilson Odero 继续是RTIRN的积极一份子，帮助我们把网络办得越来越好。

谢谢你!!!

RTIRN委员会的新成员

欢迎Fimka Tozija博士 (来自马其顿)。

道路交通伤研究网络欢迎 Tozija Fimka 教授担任我们委员会的新成员。Tozija 教授是一名在伤害特别是道路交通伤领域的资深研究者。她在公共卫生署从事伤害预防和安全促进的工作达20年。自2004年起，Tozija 教授在公共卫生署内建立了暴力和伤害预防控制处并担任主任，直接负责全国伤害预防特别是道路安全的工作。

Tozija 教授为公共卫生署公共卫生政策的顾问，还担任 Skopje 医学院社会医学系的主任。她是社会医学教授，在医学院和口腔学院担任公共卫生的教学任务。她担任公共卫生在职硕士的三个课程的教学，以及伤害预防和安全促进选修课程的教学。Tozija博士在Karolinska医学院获得伤害研究和安全促进的博士学位。她的博士论文题目为“马其顿儿童青少年道路交通伤害的社会医学角度研究”。她在个人兴趣和职业规划方面都着重伤害预防和安全促进的研究，特别针对儿童青少年。她担任了许多个研究项目的负责人，包括最近的CDC/WHO 全球基于学校的学生健康调查以及WHO社区伤害调查。目前她还参与WHO的TEACH VIP项目（从事暴力预防的教学），并将其中的方法应用于道路安全领域。

从2003年起，Tozija教授为WHO和卫生部在伤害预防控制和道路安全的联络人。她是国家道路安全工作组成员，参与起草马其顿共和国的道路交通安全国家战略（2009-2014）。她是国家道路安全协调工作组的成员，负责行动计划和战略的执行。最近的一个活动为与道路安全的其他合作伙伴一起开展11月21日世界道路交通事故罹难者纪念日活动。

e-mail: ftozija@mt.net.mk

第一次RTIRN在线研讨会

2010年11月6日，RTIRN组织了第一次在线研讨会："研究过程的介绍：中低收入国家的道路交通伤研究"。这次在线研讨会由 Rebecca Ivers 博士 (RTIRN委员会成员)， Ha Nguyen 和 Jagnoor Jagnoor（后两位学者来自澳大利亚悉尼乔治全球健康研究中心） 共同主持。为了让更多的人参与，研讨会用英语和西班牙语同时进行。我们非常高兴有这项成就。我们感谢所有支持此次在线研讨会的成员，并邀请你们参与将来的在线研讨会。

请访问我们的网站www.rtirn.com浏览该次研讨会的内容。

世界道路交通事故罹难者纪念日（贝宁）

在2010年11月21日（星期日）的世界道路交通事故罹难者纪念日，NGO ALINAGNON组织了在贝宁Cotonou城的一次游行。

在非著名的"生命的交叉路口（crossroads of life）" -以前因为每年惊人的道路交通伤数目叫作 "死亡的交叉路口（crossroads of death）"， NGO ALINAGNON 打着宣传道路安全的横幅和标语，来纪念这特殊的日子。

NGO ALINAGNON 的 协调人 Casimir Migan 说 "应降低车速、 遵守交通规则，以维护道路安全， 停止（道路上的）杀戮"； Cotonou 城交通大队队长 Dine Imorou 和国家道路安全中心（CNSR）主任派来的代表 Coovi YETE 先生强调使用摩托车头盔、安全带、刹车和灯光调试、轮胎检查、小心涉水、控制车速尤其是在城区，以及无条件地遵守道路交通标线标识。Migan先生总结说："正是这些小的行为让我们的道路不再成为墓地。"

这个纪念日是一个很好的机会来提醒每个人道路安全的重要性。

联合国道路安全协作组会议欣赏RTIRN在能力建设方面所取得的成功！

RTIRN作为联合国道路安全协作组（UNRSC）的成员，参与了2010年10月5-6日在日内瓦的协作组会议。RTIRN的主席Adnan Hyder博士代表RTIRN参加了这次会议。

向UNRSC报告了RTIRN的能力建设项目，包括对初级研究者的支持、为高级研究者提供进修机会、提供参加会议的奖学金、在线研讨会和地区研讨会。UNRSC非常满意这些项目，UNRSC的成员们很高兴地收到了这些活动的纸质报告。他们对RTIRN在中低收入国家研究能力建设的工作表示祝贺。

RTIRN委员会要感谢所有的合作伙伴，特别是世界银行全球道路安全项目和WHO对这些活动的经济支持。

这些报告可以在www.rtrirn.net上 获得。

霍普金斯大学Bloomberg 公共卫生学院国际伤害研究组被委任为世界卫生组织协作中心

Johns Hopkins 霍普金斯大学Bloomberg 公共卫生学院的国际卫生系和国际伤害研究组被世界卫生组织委任为协作中心。RTIRN委员会成员Dr. Adnan Hyder，将担任这个协作中心的主任。

在80个国家一共有800个WHO的协作中心，这个新的WHO协作中心是在美国的第3个伤害预防协作中心。

祝贺Dr. Adnan Hyder和他所在的系取得此项重要的成就。

WHO急诊医学和创伤救护协作中心的委任

世界卫生组织委任巴基斯坦 Karachi 的 Aga Khan 大学急诊医学系作为WHO 急诊医学和创伤救护协作中心。

协作中心将在急诊医学和创伤领域开展研究，促进急诊医学和创伤救护的发展，协助在EMRO地区伤害预防和控制领域的能力建设。这是首次在低收入国家委任急诊医学协作中心。

我们希望借这个机会与你们进行合作，并寻求你们的帮助来推动此事。

祝贺 Junaid A. Razzak博士和他的团队获得此项委任。

请记住这个日期！

智利，Peñaflor, 2011年4月6-8日

第一届拉丁美洲地区安全社区大会。要了解会议详情，请登陆http://www.penaflor.cl/web10/

或联系Eduardo Jorquera Cabello edojorque@yahoo.com

英国，伦敦，皇家外科学会，2011年6月30日（星期二）

青年、性别与道路风险- 道路安全国际论坛 现在可以报名!!!

要了解会议详情，请登陆www.roadsafetyforum.org/events.

2011年5-6月WHO 世界残疾报告，

报告汇总全球范围残疾的流行现况和残疾人情况的证据，以支持人权大会的召开；

报告还评价干预的措施并提倡参与；并对将来的行动方向提出建议。

如果您知道任何将要开展的活动并愿意与RTIRN成员们分享

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,
Secretario Técnico de la RTIRN 2010-2011
Fundación Entornos, Calle 3 No.1
Col. Lomas de Atzingo
CP 62180
Cuernavaca, Morelos. México
Tel. (777)1023946
E mail: secretariat@rtirn.net

© Road Traffic Injuries Research Network 2011.
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
Newsletter Translated to Chinese by: James Yu, RTIRN member