

۴۷۹۴

دانشگاه تهرـــــــان

دانشکده بهداشت

پایان نامه

برای دریافت درجه فوق لیسانس

علوم بهداشتی

در رشته اداره امور بیمارستانها

موضوع

بررسی نحوه و مشکلات ارائه خدمات درمان فوری به سانه

دیدگان وسایل نقلیه موتوری در بیمارستان سینا

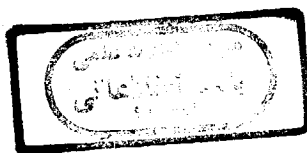
بمراهمنمائی جناب آقای

دکتر خسرو مجیدی

نگارش

علی رضا حسینی زاده

سال تحصیلی ۳۶-۲۵۳۵



۴۷۹۴

تقدیم

ہے

پندرہ سو ادراعزیزم

۳۶۷۳

تقدیم به سرور گرام آقای اکبر قیصر :

که در تمام طول تحصیل اینجانب
تسهیلات لازم را فراهم و راهنما و مشوق
من در زندگی بودند .

تقدیم به :

استاد گرامی و ارجمند

جناب آقای دکتر خسرو مجیدی
استاد محترم دانشکده بهداشت
که بر اینجانب منت نهاده
و راهنمایی این پایان نامه را قبول
فرموده اند .

تقـــــــــــــــــدم

بـــــــــــــــــه

هـــــــــــــــــيئـــــــــــــــــت مـــــــــــــــــحـــــــــــــــــترم قـــــــــــــــــضـــــــــــــــــا ت

۱	— مقدمه
۷	— علل انتخاب موضوع و روش تحقیق
۹	— فصل اول — معرفی ارزشانس نمونه
۱۰	— اداره سازمان
۱۲	— کمیته بخش ارزشانس
۱۲	— راهنمای اداری و بالینی
۱۳	— مسئولین
۱۴	— سازمان
۱۴	— پرسنل
۱۵	— بایگانی
۱۵	— سیاست های درمانی
۱۱	— تسهیلات فیزیکی
۱۸	— نقشه بخش ارزشانس
۲۱	— خصوصیات بخش ارزشانس
۲۳	— فصل دوم سیستم ارتباطی ارزشانس
۲۴	— نقائص سیستم ارتباطی ارزشانس
۲۵	— آمبولانس
۲۶	— اثر کمبود آمبولانس در نجات مصدومین
	— فصل سوم — ارزشانس
۲۹	— تاریخچه
۳۲	— نقشه و تمداد تخت آن
۳۳	— تسهیلات بخش ارزشانس

۳۵	— نقشه مرکز اورژانس — در مانگاه
	— فرم پذیرش و آمار و بایگانی
۴۰	— آمبولانس و تجزیه تحلیل آن
۴۲	— سازمان بخش پرستاری
۴۴	— اطاق های عمل اورژانس
۴۴	— تعداد و سیستم گاد پزشکی ، روش توزیع پرستار
	فصل چهارم
	— نظریه چند کارشناس در مورد سوانح و تلفات رانندگی
	تهران و تجزیه و تحلیل و مقایسه آن با آمار استخراجی
۴۶	اورژانس سینا
۴۹	— آمار استخراجی در اورژانس سینا
	فصل پنجم مشکلات — نتایج — پیشنهادات
	الف — مشکلات
۵۸	عدم هماهنگی و همکاری فوریت های پزشکی
۶۱	عدم برنامه ریزی مدیریت و آمیزشی
۶۳	ب — نتایج
۶۵	ج — پیشنهادات
۶۷	د — خلاصه انگلیسی
	فصل ششم ضمائم و فرم های مورد نیاز

امروزه بشر برای رفاه، منزل خود وسائلی ساخته که به بلای جان خود شده است
 باید بی مناسبت نبود وقتی برای اولین بار در انگلستان راه آهن کار گذاشته شد مردم
 بیه آن اعتصابات و تظاهراتی بر راه انداخته و آن را عامل تهدید کننده جان گاوها
 می پنداشتند. مرگ و میری که در نتیجه تصادفات اتومبیل حاصل می شود بعد از بیماری
 های قلب و عروق و سرطان در درجه اول اهمیت قرار دارد بطوریکه طبق آمار سازمان بهداشت
 جهانی در هر دقیقه یک نفر و در شبانه روز حدود ۱۴۴۰ نفر و در سال حدود نیم میلیون نفر
 در جهان بعلت تصادفات اتومبیل جان خود را از دست می دهند آمریکا که اخیراً در آمریکا
 منتشر شده است نشان می دهد که در سال ۱۹۷۰ در حدود ۵۵۳۰۰ نفر در آمریکا بر
 اثر حوادث رانندگی فوت نموده اند و این رقم ده هزار نفر بیش از تعداد تلفات جنگ ویتنام
 برپا بوده است. در سال ۱۹۷۱ رقم تلفات سوانح اتومبیل حدود ۵۵۰۰۰ نفر و
 (۱)
 زنانه حدود ده هزار نفر در آمریکا بعلت سوانح اتومبیل مجروح می شوند.

بطور کلی هر قدر تعداد اتومبیل رو با افزایش گذاشته تلفات ناشی از آن نیز فزونی یافته است در سال ۱۹۳۷ در دوکشور آمریکا و فرانسه حدود ۳ میلیون اتومبیل بود که در سال ۱۹۵۹ به ۷۶ میلیون رسید در سال ۱۹۵۰ در ۲۰ کشور عمده جهان حدود ۶۵ میلیون اتومبیل بود که در سال ۱۹۵۵ یعنی در ظرف ۵ سال به ۹۷ میلیون بالغ شد. (تقریباً افزایش ۳۲ میلیونی یافت) و امروز در آمریکا بالغ بر ۱۰۰ میلیون اتومبیل وجود دارد. (بازاً هر دو نفر یک اتومبیل) و در حدود ۱۱۵ میلیون نفر رانندگی می کنند بدین مناسبت تلفات سنگینی هم در ساله در نتیجه رانندگی متوجه این کشور می باشد.

در سایر مقالک طبق آمار مجله آرگونی اتومبیل سال ۱۹۷۰ میزان اتومبیل در کشور شوروی ۵/۶ میلیون برای ۲۴۰ میلیون نفر (حدود ۴۰ نفر در دو اتومبیل) و در آمریکای لاتین هر ۲ نفر یک اتومبیل در ژاپن هر ۱۵ نفر یک اتومبیل و در چین هر ۵۵۰ نفر یک اتومبیل دارد.

سازمان پیشرفت صنعتی سازمان ملل متحد پیش بینی نموده است که تعداد اتومبیلهایی که در کشورهای در حال رشد حرکت می نمایند در فاصله سالهای ۱۹۷۰ الی ۱۹۸۰ دو برابر خواهد شد یعنی در سال ۱۹۸۰ بین ۲۵/۶ تا ۴۰ میلیون اتومبیل و کامیون و اتوبوس خواهند بود بطوریکه در آمریکای لاتین ۱۳/۸ الی ۱۶ میلیون و در آسیا ۵/۸ میلیون و در خاور میانه ۷/۱ میلیون دستگاه خواهد بود در حالیکه روی هم رفته در کشورهای در حال رشد در سال حدود ۱۴/۸ میلیون دستگاه اتومبیل بوده است بایستی توجه داشت که در حال حاضر ۶۶ کشور در حال رشد دارای کارخانه

مسئله اتومبیل می باشند و در سال ۱۹۶۹ رویهمرفته فقط حدود ۱/۱ میلیون دستگاه اتومبیل
سوار کرده اند .

از نظر تعداد اتومبیل تهران هم در خاور میانه اول است و سالیانه ۱۸ درصد
افزایش روبرو است یعنی رقم اتومبیل تهران تا پایان شهریور ۵۱ حدود ۴۴۹۳۰۰ -
دستگاه بود که در پایان سال از ۵۰۰۰۰۰ تجاوز نموده و تا سال بعد این تعداد ۲ برابر
خواهد شد و امروزه صرفاً اتومبیل سواری در تهران بالغ بر ۸۰۰۰۰۰ دستگاه می باشد .

در تهران نیز مثل سایر کشورهای جهان تلفات ناشی از تصادفات اتومبیل -
به پای افزایش اتومبیل رو به فزونی گذاشته است بطوریکه در سال ۱۳۴۸ تلفات ناشی
از اتومبیل در ایران ۶۲۰ نفر و در سال ۴۹ به ۷۹۵ نفر و در سال ۵۱ به ۸۸۱ نفر و امروز بالغ بر
۹۵۰ نفر فقط سالیانه در سطح تهران جان خود را از دست می دهند .

اگر حساب کنیم در سال ۵۱ - ۸۸۰ نفر جان سپرده اند بطور متوسط ۲۰ سال دیگر عمر
طبیعی می کردند در هر سال ۱۷۶۰۰ سال عمر اضافی در مملکت می توانستیم داشته باشیم
۶۷ مورثیکه آنها را افراد تولید کننده محسوب نمائیم و بطور متوسط روزانه یکصد ریال
عاید مملکت نماید ، لذا نه تنها این رقم عاید نشده بلکه مداوای مجروحین خود هزینه هنگفتی
در برداشته است . (میلیون ریال $۴۶۰ = ۱۰۰ \times ۳۶۵ \times ۱۲۶۰۰$)

بایستی توجه داشت بیشترین تصادفات در شب و بهنگام صبح بعد از ساعت ۲۱ که
خیابانها خلوت شده و رانندگان سریع می رانند اتفاق می افتد و ناشی از سرعت زیاد و عدم توجه به
مقررات راهنمایی و رانندگی بوده است .

برای جلوگیری از تلفات رانندگی برنامه وسیعی در کشورهای مختلف بمرحله اجراء آمده

تا حتی الامکان از افزایش روزافزون تلفات رانندگی جلوگیری شود، بطوریکه در سال ۱۹۵۶ در آمریکا در زمان حلومت آیزنهاور طی مدتی طرحی بمرحله اجرا گذاشته شد که آنرا طرح آپ-ولوی عبور و مرور نامیدند طبق این طرح مقدر گردید سرتاسر ایالات متحده را اتوبان بدون چراغ توقف بکشند.

و نیز قوانینی از نظر رانندگی تدوین شد که دارای جرائم سنگینی می باشد و در جاده های بدون توقف ۱۲۰ کیلومتر سرعت در ساعت همین گردید هوا وسائل الکترونیکی کاملاً سرعت کنترل می شود و در صورت تخلف جریمه های سنگینی و گاهی مهجربه ضبط گواهینامه می شود.

در کشور ما نیز همواره برای رفع مشکلات ترافیکی قوانینی وضع می شود و هنوز نتوانسته از تلفات روزافزون جلوگیری نماید زیرا اکثر خیابانهای تهران کم عرض بوده و تزیینات روزافزون اتومبیل تلفات را افزایش می دهد و از طرفی جمعیت تهران بیش از ۴ میلیون و روز بروز هم بیشتر خواهد شد. نکته قابل توجه آنکه مرگ و میر تصادفات اتومبیل در کشورها با اینکه از نظر تعداد وسائط نقلیه و جمعیت (حدود ۸۰۰ هزار اتومبیل و ۴ میلیون نفر جمعیت) خیلی کمتر از کشورهای نظیر آمریکا و فرانسه می باشد مع الوصف نسبت تعداد تلفات معادل کشورهای فوق می باشد، بدین ترتیب که طبق آمار بیمارستانهای تهران که دارای آمار قابل استخراج می باشند در سال ۱۳۴۰ یعنی از تعداد ۳۴۵۰ نفر تصادفی اتومبیل ۳۰۶ نفر بلافاصله و یا پس از مدتی جان سپرده اند یعنی ۱۱/۴٪ مصدومین فوت شده اند.

بمبارت دیگر در قابل هر ۹ مجروح يك مرگ داشته ایم در صورتیکه در کشور امریکا در مقابل هر ۳۰ الی ۴۰ مجروح يك مرگ داشته ایم ، همچنین شهر پاریس با جمعیت ۶ میلیون و ۴ میلیون - وسیله نقلیه فقط هر دو روز يك نفر بر اثر تصادفات رانندگی فوت می نمایند . در صورتیکه در شهر تهران روزانه حدود ۵۰ تصادف و بطور متوسط روزی ۳۰ الی ۳۵ مجروح و ۳ کشته رخ می دهد اختلاف این امر شاید بدلیل شدت تصادفات و یا در دسترس نبودن وسائل امداد مجهز و یا اینکه نام کلیه - مجروحین تصادفات در دفاتر و آمار بیمارستانها و پزشکی قانونی ثبت نمی شوند .

مرگ این همه انسان نمی تواند در جامعهای که کوشش دارد حداکثر تامین را برای افراد خود فراهم آورد با بی تفاوتی تلقی گردد ، آمار تلفات رانندگی ایران و بخصوص تهران غیر منطقی است دلیل این امر را نیز می توانیم با مقایسه تلفات رانندگی شهرهای بزرگ دنیا با تهران همانطوریکه اشاره شد ذکر کنیم .

در این مورد ایجاب می کند که مسئولان برای این مرگ های دسته جمعی فکری بکنند مگر - قانون نباید بخاطر رفاه مردم باشد ، مگر قانون نباید منطبق با احتیاجات زمان باشد - اکنون احتیاجات و رفاه مردم ایجاب می کند که در قانون تجدید نظر شود .

نگاهی به آمار کشتارها بکنید ، در این مملکت هر سال عده ای معادل سه هزار نفر در اثر حوادث رانندگی جان خود را از دست می دهند و رقمی معادل سه برابر عده فوق دچار نقص عضو و گاهی آنچنان مجروح و ناقص می گردند که عمری را باید در زجر و بدبختی سپارند . این تصدات قتل در سال که تازه باید گفت فقط مربوط به کشتارهای درج شده در روزنامه هاست و مسلماً تلفات بیشتر از این است .

وقتی ده سال متوالی تکرار شود مجموع قربانیان اتومبیل با عدهٔ قربانیان فاجعهٔ سیروشیما برابر خواهد شد. آیا فکر نمی‌کنید که وقت آن رسیده که به این لجام گسیختگی پایان داده شود، اینکاری است که باید بشود ولی هر چه زودتر بهتر.

با افزایش راندمان کار و بالا بردن کیفیت کار در اورژانسها می‌توان کمکی بزرگ در این راه نمود و در این میان اورژانس سینما نیز نقش مهمی دارد زیرا این مرکز پزشکی از سالها پیش مرکز سوانح و حوادث بوده و به علت شناسائی آن تعداد بسیار زیادی مراجعین داشته و نحوه درمان و شناخت مشکلات آن به نظر ضروری می‌رسد، در غالب ممالک دنیا حدود ۱۰ درصد تخت‌های بیمارستانهای بزرگ را مصدومین رانندگی اشغال می‌کنند و با توجه به آمار گفته شده در سطح تهران بررسی و تحقیق در اورژانس سینما اهمیت این بررسی و تحقیق را افزایش می‌دهد.

علل انتخاب موضوع و روش تحقیق

از آنجائیکه روز بروز بر وسعت و جمعیت شهرها افزوده می شود و از آنجائیکه این افزایش جمعیت و وسعت لا جرم با افزایش وسائل نقلیه توأم است و این افزایش وسائل نقلیه تراکم ترافیکی و شلوغی و ازدحام و سر صداری بدنال خواهد داشت بالنتیجه صدمات و جراحات و مقتولین تصادفات وسائل نقلیه مانند اتومبیل، موتورسیکلت و دیگر وسائل نقلیه موتوری را بدنال دارد که نیازه بررسی عمیق و دقیق خواهد بود.

جامعه کنونی دست به گریبان اورژانس شهرهاست که در وهله نخست تصادفات وسایل نقلیه است بهر حال امروزه دیگر مسئله اپیدمی آبله و غیره مسئله روز نبوده مسئله این است که چگونه یک مجروح که در اثر عوامل مختلف دچار حادثه شده بمراتز درمانی برسانیم و چگونه او را نجات دهیم.

این مسئله ای است که تمام متفکرین جهان را باندیشه مشغول داشته است و در صدر یافتن چاره برداشته است روزی نیست که صفحات مخصوص حوادث روزنامه های کشور حکایت از اینگونه تصادفات نکنند و ناچار بشر را واداشته که برای آنها فکری بکنند.

در تهران سالیانه بیش از ۶۷۰۰ نفر بر اثر تصادفات وسایل نقلیه مجروح می گردند که بیش از ۶۳ درصد آن به بیمارستان و اورژانس سینا اعزام می گردند پس تحقیق و بررسی در این مرکز می تواند قدمی موثر در رفاه حال عموم باشد.

اینجانب بعلت علاقه وافری که به بررسی و مطالعه این موضوع داشته و همچنین در طرح - بررسی اپیدمیولوژیکی تصادفات رانندگی تهران که توسط دانشکده بهداشت با همکاری

بنیاد ایرانی بهداشت جهانی انجام شد شرکت داشتیم و با بررسی های مقدماتی از استاد گرامی جناب آقای دکتر خسرو مجیدی مطالعات خودم را پیرامون نحوه و مسکلات ارائه خدمات درمان فوری به سانحه دیدگان وسائل نقلیه موتوری در بیمه بیمارستان سینا آغاز کردم.

روش که در این تمیز بکار گرفته شده است روش مطالعه موردی Case Study approach می باشد برای جمع آوری اطلاعات از مشاهده مستقیم ، مصاحبه با مسئولین امر و کارکردن در قسمتهای مختلف بیمارستان استفاده شده است.

قبل از ارائه مطالب رساله خود لازم میدانم چند لغت تعریف گردد :

تصادف : منظور از تصادف در این رساله کلیه تصادفات است که بین یک وسیله نقلیه و شیئی دیگر بوجود آمده که این شیئی می تواند عابر ، درخت ، یا وسیله نقلیه دیگر باشد ، به شرط آنکه به جرح و قتل منجر گردد .

مصدوم : فردی گفته می شود که در یک تصادف رانندگی مجروح شده باشد .

مقتول : به کسی اطلاق می گردد که در تصادف و یا در اثر تصادف فوت کرده باشد .