



دکتر حمید سوری

روش‌های سنتی
پیشگیری از حوادث
ترافیکی دیگر کارساز
نیستند

حضرت علی (ع)

نِعْمَتَانِ مَكْفُورَتَانِ: الْأَمَانُ وَ الْعَافِيَةُ

«دو نعمت هستند که اغلب
مردم قدرشان را نمی‌دانند:
امنیت و سلامتی.»

۲

سخن مدیر مسئول

مشارکت اجتماعی عنصر
کلیدی در پیشگیری از
حوادث ترافیکی؟!

در دنیای امروز، حوادث و سوانح جاده‌ای نه تنها یک تهدید برای سلامت عمومی بلکه چالشی پیچیده در ابعاد اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی است. در کشور ما، با توجه به نرخ بالای مرگومیر ناشی از تصادفات جاده‌ای، نقش مدیران نظام سلامت در پیشگیری، پاسخ‌گویی و بازتوانی، بیش از پیش برجسته شده است.

مدیران نظام سلامت باید فراتر از درمان، در حوزه‌های پیشگیری و آموزش عمومی نقش‌آفرینی کنند. سیاست‌گذاری هوشمند، هماهنگی میان‌بخشی و استفاده از فناوری‌های نوین مانند سامانه‌های هشدار هوشمند، تحلیل داده‌های اپیدمیولوژیک و پایش سلامت رانندگان از گام‌های ضروری در این مسیر است.

همچنین، توسعه مشارکت های اجتماعی و توجه به سازمان‌های مردم‌نهاد به عنوان بازوان اجرایی و پل ارتباطی میان مردم و نظام سلامت، نقشی بی‌بدیل در فرهنگ‌سازی، آموزش و حمایت از آسیب‌دیدگان دارند. تقویت همکاری نظام سلامت با این نهادها، به‌ویژه در سطح جامعه و مدارس، می‌تواند ضامن پایداری برنامه‌های پیشگیرانه باشد. مشارکت اجتماعی، عنصر کلیدی موفقیت در هر برنامه سلامت‌محور است. تنها با جلب اعتماد عمومی و ایجاد حس مسئولیت‌پذیری در همه اقشار، می‌توان به آینده‌ای امیدوار بود که در آن جاده‌ها نه صحنه‌ای برای حادثه، که مسیری برای زندگی امن و سالم باشند.

دکتر سعید مهرانیپور

برونده ویژه این شماره و شماره آینده فصلنامه به یکی از مهمترین معضلات این روزهای سلامت کشور خواهد پرداخت. از عوامل موثر بر رویداد حوادث ترافیکی تا جوانب روانشناسی و جامعه شناسی قاتلی که سالیانه ۲۰ هزار نفر را در ایران میکشد و ۸۰۰ هزار نفر را دچار آسیب و معلولیت می کند.

۲

قاتلی به نام حوادث ترافیکی؛
سالی ۲۰ هزار کشته در ایران

سخن سردبیر

برای پیشگیری از ۲۰
هزار کشته در هر سال
چاره اندیشی کنیم

آمارهای رسمی کشور نشان میدهد طی سال گذشته بیش از ۲۰ هزار ایرانی به دلیل حوادث ترافیکی جان خود را از دست دادند. مصیبت دردناکی که عوامل مختلف در ایجاد آن نقش مهم دارند. جامعه ایرانی معتقد است هرچند رعایت نکات ایمنی در رانندگان از اهمیت زیادی برخوردار است اما سهم ایمنی جاده ها، ابعاد قانونی حمل و نقل و کیفیت خودروها را نیز بعنوان مسبب مهم این ماجرا می دانند. با این حال به نظر می رسد، بیان مساله و تکرار جملات در بازگو کردن دلایل حوادث ترافیکی برای افکار عموم و حتی دانشگاهیان کافی باشد و زمان آن رسیده که دولت و مجلس با تمام شدن ایام نوروز، از این مساله غافل نشوند و یک راهبرد جدی و درست برای پیشگیری از آمار چشمگیر حوادث ترافیکی در ایران بردارند. در این شماره فصلنامه سلامت برآن هستیم که باری دیگر از زبان و نگاه متخصصین مختلف به حوادث ترافیکی نگاه جامع تری ببانداوریم و تاکید کنیم زمان تکرار مکررات و بیان مساله گذشته است و مطالبه همه مردم ایران است که باید سریعاً چاره اندیشی کرد و نگذاشت جان عزیزانمان در جاده های پر پیچ و خم کشورمان تهدید شود.

احمد مهری- سردبیر

شما به " سلامت نگار " بگوید ...

بنظر شما، چه راهکار عملیاتی برای کاهش حوادث ترافیکی در کشور و آسیب های ناشی از آن می تواند در شرایط فعلی کشور هزینه اثربخش باشد؟

به جامع ترین، اثربخش ترین و عملیاتی ترین راهکارهایی که شما بگویید،

از سمت "سلامت نگار" هدایایی تقدیم خواهد شد. لطفا نظرات خود را از طریق ایمیل

به آدرس salamatnegariran@gmail.com را برای ما ارسال کنید.

رئیس جمهور: با کمک خیرین، تحول در
سلامت و آموزش را دنبال می کنیم

مسعود پزشکیان ۷ فروردین ماه ۱۴۰۴ در نشست سراسری استانداران بر سه اولویت کلیدی دولت چهاردهم تاکید کرد: توسعه فضای آموزشی با مشارکت خیرین، تقویت نظام سلامت با محوریت حمایت از محرومان، و اجرای سازی شعار سال (سرمایه‌گذاری برای تولید) با تسهیل صدور مجوزها در سال جدید پیگیری میشود. پزشکیان تاکید کرد: باید کاری کنیم که مردم در حوزه سلامت دچار مشکل نباشند. باید کاری کنیم که همه مردم به ویژه کسانی که پول ندارند و تنها هستند مورد توجه قرار بگیرند. بر همین اساس نیز در سال جاری و در دولت چهاردهم موضوع نظام ارجاع در بهداشت و درمان را با جدیت بیشتری پیگیری خواهیم کرد.

سخنگوی کمیسیون بهداشت مجلس:
وزارت بهداشت تغییر رویه دهد و با
کمیسیون بهداشت همکاری کند

سلمان اسحاقی عضو کمیسیون بهداشت مجلس ۱۸ فروردین در مصاحبه با خبرگزاری خانه ملت اظهار داشته است: وزارت بهداشت باید در سال جدید تغییر رویه دهد، در نشست کمیسیون عنوان شد که متأسفانه وزارت بهداشت هیچ‌گونه انگیزه و اراده‌ای برای همسویی و اجرای صحیح قانون ندارد و بسیاری از تصمیمات و رویکردهای این وزارتخانه بدون هماهنگی، تعامل و هم اندیشی با کمیسیون اتخاذ می‌شود در حالی که کمیسیون، ناظر بر حسن اجرای قانون در حوزه سلامت است بنابراین از این وزارتخانه انتظار داریم رویه خود را تغییر دهد و در فضایی تعاملی و هم‌فکرانه با کمیسیون همکاری کند.

وزیر بهداشت: اصلاح نظام سلامت در گرو
رضایت کادر سلامت است

محمدرضا ظفرقندی ۱۷ فروردین در دیدار نوروزی با اساتید و مسئولین دانشگاه علوم پزشکی ایران توجه به پرداختی نیروها و کادر سلامت را از اولویتهای مهم در نظام سلامت دانست و گفت: اجرای هر طرح و اصلاح ساختار در نظام سلامت در گرو رضایت کادر سلامت است. وی افزود:

تغییر رفتار سلامت‌محور در جامعه نیازمند آموزش، فرهنگ‌سازی و حمایت ساختاری است. ما باید به‌جای تمرکز صرف بر درمان، پیشگیری و ارتقای سلامت عمومی را در اولویت قرار دهیم.

وزیر رفاه خبر داد: شارژ حساب بیش از ۱/۵
میلیون سرپرست خانوار بابت کمک هزینه
بسته غذایی و بهداشتی

میدری، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی خبر داد: با تأمین ۲هزار میلیارد تومانی اعتبار، به حساب یارانه همه سرپرستان خانوارهای دارای «سازان» باردار (مراجعه‌نی که در مراکز بهداشتی تحت پوشش وزارت بهداشت پرونده دارند و خدمات دریافت کرده‌اند) یا دارای فرزند کمتر از ۲ سال هفت دهک اول درآمدی، ۱میلیون و ۲۵۰هزار تومان بابت کمک هزینه بسته غذایی و بهداشتی واریز شد. محتویات بسته شامل اقلام بهداشتی و غذایی مورد تأیید وزارت بهداشت است و مشمولان تا پایان فروردین مهلت استفاده دارند.

وزیر راه و شهرسازی: پوشش «نه
به تصادف!» در طول سال جدید
ادامه می‌یابد

دکتر فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی، در برنامه گفتگوی ویژه خبری بیان کرد: در کنار نه به تصادف، حتماً باید نه به کیفیت پایین خودرو و نه به تعرفه‌های سنگین واردات ناوگان عمومی نیز مورد توجه باشد و البته توجه به ایمنی جاده‌ها نیز در اولویت همه اعضا کمیسیون ایمنی راه‌ها باشد تا شاهد کاهش تلفات جاده‌ای باشیم و بتوانیم این تلفات را به کمترین میزان برسانیم که حتی از دست دادن یک هموطن نیز اتفاقی جبران ناپذیر است.

ستاد رسانه ای پوشش نه به تصادف در یکی از گزارش های خود صراحتاً اعلام کرده است: بیمه مرکزی با وجود اهمیت پوشش ملی «نه به تصادف و تأثیر آن بر کاهش تصادفات و خسارات بیمه ای تاکنون مشارکت فعالی در این حرکت نداشته است. در حالی که این پوشش میتواند به کاهش هزینه های اقتصادی و نجات جان هزاران نفر کمک کند بیمه مرکزی به جز اعلام آمادگی و نصب بیلبردهای تبلیغاتی اقدام جدی در این زمینه انجام نداده است. کارشناسان معتقدند که عدم مشارکت فعال این نهاد میتواند به دلایل بوروکراتیک عدم هماهنگی با سایر نهادها و نبود استراتژی روشن در حوزه مسئولیت اجتماعی باشد.

پوشش نه به تصادف چقدر اثر
داشت؟ / فرمانده انتظامی کشور
پاسخ می‌دهد

سردار رادان فرمانده کل نیروی انتظامی در گفتگوی با صدا و سیما اظهار داشت: پوشش نه به تصادف یک فرهنگ است و بنابراین در بازه زمانی ده پانزده روزه نمی‌توان در مورد تأثیر آن نظر داد. به نظر من اگر این پوشش نبود احتمالاً میزان تصادفات نوروزی امسال بیشتر از آمار فعلی بود. امسال ۸۸۰ کشته در تصادفات داشتیم که از سال قبل البته کمتر بود. چرا باید سالی ۲۰ هزار نفر بر اثر تصادفات کشته بشوند؟

ستاد رسانه ای پوشش

ملی «نه به تصادف»:

سکوت بیمه مرکزی در

برابر پوشش ملی «نه به

تصادف»؛ مسئولیت‌پذیری

یابی مسئولیتی؟

نجات در دقائق طلایی؛ توانمندسازی
رانندگان وسایط نقلیه عمومی در سبزوار

با هدف افزایش آمادگی و توانمندسازی اقشار مختلف جامعه در مواجهه با حوادث و فوریت‌های پزشکی، دوره‌های آموزش احیای قلبی، ویژه رانندگان خودروهای عمومی و سرویس مدارس در سبزوار برگزار شد. این اقدام ارزشمند با ابتکار مجمع خیرین سلامت سبزوار و با همکاری کارشناسان مرکز مدیریت حوادث و فوریت‌های پزشکی سبزوار، سازمان حمل و نقل و بار مسافر شهرداری، فرماندهی پلیس راهنمایی و رانندگی اجرا گردید.

با توجه به استاندارد جهانی، زمان رسیدن نیروهای امدادی بر بالین بیماران حوادث در شهرها ۸ دقیقه و در جاده‌ها ۱۵ دقیقه است. در این فاصله حیاتی، حضور و اقدام سریع افراد حاضر در محل حادثه می‌تواند نقش مهمی در نجات جان مصدومان ایفا کند. از آنجا که رانندگان وسایط نقلیه عمومی اغلب پیش از اورژانس در صحنه حادثه حاضر می‌شوند، توانمندسازی این قشر در زمینه اقداماتی که منجر به حفظ حیات افراد سانحه دیده میگردد و همچنین مسایلی که در زمینه مدیریت صحنه حوادث به کاهش آسیب سانحه دیدگان و افزایش کارآمدی نیروهای امدادی منجر می گردد، بسیار استفاده از متون آموزشی استاندارد، در اولویت قرار گرفت.

در فاز نخست این برنامه که طی سال ۱۴۰۳ اجرا شد، ۷۶۰ نفر از رانندگان در قالب ۹ دوره آموزشی، مهارت‌های اولیه احیای قلبی و اصول رانندگی ایمن را فرا گرفتند. توسعه این آموزش‌ها به ادارات و مدارس و سایر اقشار از برنامه‌های آینده مجمع خیرین سلامت سبزوار با همکاری نهاد ها و سازمانها همکار میباشد.



کارشناسان چه می‌گویند؟

حوادث جاده‌ای؛ از عوامل اجتماعی تا تصمیم‌گیری مبتنی بر شواهد / کدام عوامل نقش جدی‌تری دارند؟!

دکتر حمید سوری - استاد دانشگاه و رئیس سابق مرکز تحقیقات ارتقاء ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌ها

روش‌های سنتی پیشگیری از حوادث ترافیکی دیگر کارساز نیستند / به تجارب سایر کشورها بنگرید



سوانح ترافیکی در ایران باید به‌طور جامع و سیستمی بررسی شوند، زیرا تحلیل یک‌بعدی و مقصر دانستن تنها برخی سازمان‌ها نادرست است. نهادهایی مانند پلیس یا وزارت راه با وجود محدودیت منابع تلاش خود را می‌کنند، اما نگاه جامع و همه‌جانبه به این مسئله ضروری است. سوانح ترافیکی در ایران باید در کنار دیگر بحران‌های اقتصادی، زیست‌محیطی و اجتماعی دیده شوند و تنها به عواملی مانند اشکالات راه یا خطای انسانی محدود نشوند.

در حالی که کشورهای مختلف آمار سوانح ترافیکی خود را کاهش داده‌اند، در ایران این آمار همچنان رو به افزایش

دکتر سید عباس متولیان - استاد اپیدمیولوژی دانشگاه علوم پزشکی ایران -
عضو هیات مدیره انجمن بین المللی پزشکی ترافیک (ITMA)

آیا سیاست‌ها و اقدامات مرتبط با پیشگیری از حوادث ترافیکی در ایران مبتنی بر شواهد است؟

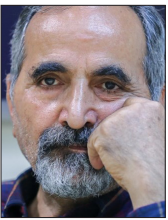


یکی از مهم‌ترین علل تصادم و حتی افزایش نگران‌کننده حوادث ترافیکی در ایران، فقدان سیاست‌گذاری و عملکرد مبتنی بر شواهد علمی است. اگرچه تجربه‌های جهانی، مطالعات داخلی، و تحلیل داده‌های موجود راهکارهای مؤثر متعددی برای کاهش تلفات جاده‌ای پیشنهاد می‌کنند، اما در بسیاری از موارد، تصمیمات اجرایی در کشور با این شواهد هم‌راستا نیستند.

برخی از سیاست‌های مؤثر در کاهش حوادث ترافیکی در ایران اجرا نمی‌شوند یا اجرای ناقص دارند. برای نمونه، اجرای مؤثر قانون استفاده الزامی از کلاه ایمنی برای موتورسواران در بسیاری از نقاط کشور رعایت نمی‌شود. همچنین قانون الزام‌آوری برای استفاده از صندلی ایمنی کودک در خودرو وجود ندارد. از دیگر موارد مغفول‌مانده، می‌توان به نبود سازوکارهای قانونی

و اجرایی برای انجام آزمایش‌های تصادفی مصرف‌الکل، مواد مخدر و روانگردان در حین رانندگی، و نبود الزام قانونی برای رعایت استانداردهای ایمنی بین‌المللی در خودروهای تولید داخل اشاره کرد. در مقابل، برخی سیاست‌هایی که پشتوانه علمی کافی ندارند، همچنان اجرا می‌شوند. از جمله، آزمایش زمان‌بندی‌شده مواد مخدر در رانندگان وسایل نقلیه عمومی که شواهد علمی بی‌اثر بودن آنها را نشان داده است. همچنین، آموزش‌های اجباری برای رانندگانی که تخلفات مکرر دارند، علی‌رغم نایب‌مرور نظام‌مند، که نشان داده این آموزش‌ها تأثیری در کاهش تصادفات ندارند، همچنان ادامه دارد.

راهکار پیشنهادی برای اصلاح وضعیت موجود می‌تواند تقویت ساختار کمیسیون ایمنی راه‌ها با افزایش اختیارات و داشتن قدرت کافی برای اجرای مصوبات، تمرکز بر استفاده از شواهد علمی، ارزشیابی مستمر اقدامات و شفاف‌سازی داده‌ها باشد.



در کنار اراده ملی باید سعی کنیم که تصمیم‌گیری را به تأخیر بیندازیم، یعنی نه پلیس را برای تغییر رفتار دعوت کنیم و نه مردم را مقصر بدانیم. سوالی که در اینجا مطرح می‌شود این است که با توجه به تجربه تصادف در افراد با اطرافیان آن‌ها، چرا اتفاقی در تغییر زندگی افراد به وجود نمی‌آید؟ جواب در پلیس، ماشین خوب، جاده و حتی آموزش هم نیست، به دلیل غلبه تفکر روانشناسانه و روانکاوانه در ایران و اندیشه‌ای که فقط فرد را دعوت به مجازات می‌کند و هیچ‌گاه سیستم‌ها، حکومت و قواعد را مقصر نمی‌داند و فقط انسان را مهم می‌داند، در این صورت ما فقط فرد را دنبال و مجازات می‌کنیم که مجبور شود طبق قواعد سختگیرانه پیش برود. از دیدگاه جامعه

جلال تعصبی

عضو ادوار شورای شهر سبزوار و رییس کمیسیون حمل و نقل

نقش مهم استفاده از فناوری‌های نوین برای پایش رفتار رانندگان در کاهش حوادث ترافیکی



حوادث رانندگی در ایران به یکی از مشکلات جدی و پرهزینه تبدیل شده است. در ایام تعطیلات نوروزی، آمار تصادفات به‌طور قابل توجهی افزایش می‌یابد و بسیاری از شهروندان دچار آسیب‌های جسمانی و روانی می‌شوند. در این میان، عوامل مختلفی از جمله نقص در ایمنی خودروها، رفتارهای پرخطر رانندگان و زیرساخت‌های نامناسب جاده‌ای به وقوع این حوادث کمک می‌کنند.

یکی از علل اصلی وقوع تصادفات، اشتباهات انسانی است که به رفتارهای پرخطر رانندگان مانند عدم توجه به قوانین راهنمایی، سرعت غیرمجاز و استفاده از تلفن همراه حین رانندگی مربوط می‌شود. به همین دلیل، آموزش‌های مستمر برای ارتقای فرهنگ رانندگی و ترویج رفتارهای ایمن اهمیت ویژه‌ای دارند. افزایش آگاهی عمومی از خطرات و آموزش رانندگان می‌تواند در کاهش

دکتر تقی آزاد ارمکی
جامعه‌شناس

به ابعاد جامعه‌شناختی و اجتماعی حوادث ترافیکی توجه نکرده‌ایم!

شناسی باید به دنبال غایبها و معلولی به نام تصادف برویم. بنده تصادف را به عنوان جنگ مستمر آشکار یاد می‌کنم و از طرفی علاوه بر مجموعه‌ای از انسان‌ها و عناصر (مادی و فنی) اجتماعی، یک عنصر میانی مورد غفلت واقع شده که تا آن را نایبیم نمی‌توانیم علل مشخصی را به عنوان فروپاشی زیست شهری بیان کنیم. اگر فرهنگ زندگی در شهرها را درست کنیم مردم کمتر تمایل به فرار از شهر دارند و جاده‌ها تا این اندازه شلوغ نمی‌شود. به جای شلوغی جاده و تصادفات، شاهد شلوغ شدن رستوران‌ها و عناصر فرهنگی شهری خواهیم بود، یا تعطیلاتی همراه با آرامش در کنار خانواده همراه با موسیقی دلپذیر به هنگام غذا و استراحت و خواب کافی خواهیم داشت و نه راه افتادن در زمان ۴ صبح به قصد کشتار! اما چرا سینما در روزهای خاص تعطیل است؟

جلال تعصبی

عضو ادوار شورای شهر سبزوار و رییس کمیسیون حمل و نقل

نقش مهم استفاده از فناوری‌های نوین برای پایش رفتار رانندگان در کاهش حوادث ترافیکی

تصادفات مؤثر باشد.

همچنین، کمبود ایمنی در خودروها و ضعف زیرساخت‌های جاده‌ای از دیگر عواملی هستند که بر وقوع تصادفات تأثیر می‌گذارند. بهبود کیفیت خودروها، استانداردسازی جاده‌ها و نصب علائم راهنمایی و رانندگی مناسب می‌تواند به کاهش حوادث رانندگی کمک کند. توجه به امنیت خودروها و استفاده از تکنولوژی‌های جدید مانند سیستم‌های پیشرفته ایمنی، از جمله پیشنهادهای مؤثری برای جلوگیری از تصادفات است.

در نهایت، نظارت دقیق بر قوانین و مقررات، به همراه استفاده از فناوری‌های نوین برای پایش رفتار رانندگان و سرعت‌سنجی می‌تواند به کاهش تصادفات کمک کند. در کنار این موارد، ایجاد همکاری‌های گسترده بین نهادهای مختلف از جمله دولت، پلیس و سازمان‌های بهداشتی، می‌تواند به ایجاد تغییرات مثبت در فرهنگ رانندگی و در نهایت کاهش آمار حوادث رانندگی در کشور منجر شود.

دکتر فروزنده جعفرزاده پور -
جامعه‌شناس

از پیامدهای ناگوار اجتماعی و اقتصادی حوادث ترافیکی کمتر سخن می‌گوییم



در دوره‌ای حوالی سال ۱۳۸۴ با کاهش تصادفات مواجه شدیم که با دید جامعه‌شناسی می‌توانیم در کنترل عوامل انسانی تلاش کنیم. ۶۶ درصد از مرگ و میرهای جاده‌ای ما در ۱۱ استان فارس، تهران، سیستان و بلوچستان، کرمان، خراسان رضوی، اصفهان، خوزستان، آذربایجان شرقی و غربی، مرکزی و مازندران اتفاق می‌افتد؛ اگر حداقل روی این ۱۱ استان متمرکز شویم و کار موثری انجام دهیم تغییر قابل توجهی در مرگ و میر جاده‌ای ما اتفاق خواهد افتاد. هزینه پروتژهایی که برای افراد دارای نقص عضو در اثر تصادفات استفاده می‌شود حداقل یک میلیارد برآورد می‌شود. پیامدهای این تصادفات از دست رفتن نیروی فعال اقتصادی است. جوانان، میان‌سالان، سرپرست خانوارها و ... از دست می‌روند و خانواده با انواع آسیب‌های اجتماعی غیر از خسارت اقتصادی که با آن مواجه هستند دست به گریبان خواهند شد. معلولیت و از کار افتادگی یکی از مسائل و مصائب دیگر تصادفات جاده‌ای است. همچنین زنان سرپرست خانوار افزایش پیدا می‌کند. همه این‌ها بر سرمایه‌های نداشت‌ه خانواده‌ها و کشور تأثیر می‌گذارند. در نهایت زندگی شهروندان با رفتارهایی که یاد نگرفته‌اند از بین می‌رود. به نظر می‌رسد پوش‌های مختلفی که برای کاهش تصادفات جاده‌ای به راه می‌افتد به شرط کارکرد درست امر بسیار مبارکی است. نکته دیگری که در مسئله ترافیک وجود دارد تغییر سبک زندگی است؛ نسل ما در گذشته در زمان عید به مسافرت نمی‌رفتند و این فرصت را برای دید و بازدید و تعامل اجتماعی و همچنین برای فراغت استفاده می‌کردند. اما امروزه افراد تمایل دارند یک فراغت جمعی به صورت سفر داشته باشند و اگر دقت کنیم نوع خودروهایی که در جاده‌ها می‌بینیم مدل‌های چندین بالایی نیستند، کاهش تعاملات بین نسلی و خانوادگی و کاهش اشتراک گذاشتن تجربیات رانندگی از دیگر نکات مربوط به این امر است. بنابراین ما در سطح میانی نیاز داریم که پلیس آموزش‌های تخصصی جهت توانمندسازی بیشتر به راننده‌ها دهد، هر چند سال یکبار پوش‌ها و موج‌های جدیدی به راه بیفتد به دلیل اینکه حافظه جامعه کوتاه مدت است. اگر قرار است جان انسان‌ها را نجات دهیم باید در آموزش و اطلاع‌رسانی سرمایه‌گذاری کنیم و از کشورهای موفق در این حوزه الگوبرداری کنیم.



سید محسن مهری - عکاس و کارشناس ارشد آموزش بهداشت و ارتقای سلامت

نقش هنر متعهد و هدفمند در فرهنگ سازی رانندگی سالم



در دنیای امروز، عکاسی به عنوان یک ابزار قدرتمند برای انتقال پیام‌های اجتماعی و آگاهی‌بخشی شناخته می‌شود. یکی از مهم‌ترین حوزه‌هایی که هنر عکاسی می‌تواند تأثیرگذار باشد، حوزه سلامت است. تصاویر در این حوزه می‌توانند به افراد در درک بهتر مسائل بهداشتی و ارتقاء سبک زندگی سالم کمک کنند. به خصوص در شرایطی که آگاهی جامعه درباره موضوعات بهداشتی اهمیت بسیاری دارد، عکاسی سلامت می‌تواند به عنوان یک وسیله مؤثر برای افزایش سواد سلامت عمل کند.

عکاسان سلامت باید علاوه بر داشتن مهارت در عکاسی، به مفاهیم بهداشتی و پیام‌های اجتماعی حساس باشند. آن‌ها با نگاه تیزبین و آگاه خود می‌توانند مسائل بهداشتی را

به گونه‌ای به تصویر بکشند که توجه مردم را جلب کرده و آن‌ها را به تفکر و تغییر در رفتارهای خود ترغیب کنند. عکاسان از یک سو بایستی به ارزش هنری تصاویر توجه نمایند و از سوی دیگر باید تلاش نمایند تا پیام بهداشتی را به درستی منتقل نمایند.

با گسترش رسانه‌های اجتماعی و فناوری‌های دیجیتال، تصاویر به سرعت در میان مردم به اشتراک گذاشته می‌شوند. این موضوع فرصت بزرگی را برای عکاسان فراهم می‌آورد تا آثار خود را از طریق پلتفرم‌های آنلاین در معرض دید عموم قرار دهند و به ایجاد آگاهی در جامعه کمک کنند. عکاسی سلامت می‌تواند نه تنها یک هنر، بلکه رسالتی برای ارتقاء سلامت عمومی و تغییر نگرش‌های جامعه به مسائل بهداشتی باشد.

جشنواره‌ها و نمایشگاه‌های عکاسی که بر موضوعات سلامت تمرکز دارند، نقش مهمی در ترویج پیام‌های بهداشتی ایفا می‌کنند. این رویدادها فرصتی برای هنرمندان

است تا تصاویر خود را که حاوی پیام‌های مهم بهداشتی هستند، به نمایش گذاشته و تأثیر بیشتری بر جامعه بگذارند. از طریق این نمایشگاه‌ها، عکس‌ها به عنوان اسنادی زنده از واقعیت‌های بهداشتی تبدیل به موجی از آگاهی می‌شوند که می‌تواند نگرش و رفتار مردم را تغییر دهد.

در نهایت، عکاسی در حوزه سلامت به رغم چالش‌های خاص خود، فرصتی بی‌نظیر برای عکاسان است تا با استفاده از خلاقیت خود تغییرات مثبت در جامعه ایجاد کنند. با غلبه بر محدودیت‌ها و استفاده از فرصت‌ها، عکاسان می‌توانند در ارتقاء سطح سواد بهداشتی و اجتماعی جامعه نقش مهمی ایفا کرده و از مشارکت‌های خلاقانه با نهادهای بهداشتی بهره‌مند شوند. عکاسان با تولید تصاویر معنی‌دار و تأثیرگذار می‌توانند دنیای اطراف خود را به شکلی هوشمندانه‌تر به مخاطبان نشان دهند و آگاهی‌های بهداشتی را در جامعه گسترش دهند.

مصاحبه

تجربه موفق در سلامت

وقتی مردم یک روستا برای نجات جان هموطنان الگوی سازندگی و مشارکت مردمی شدند / تعریض استاندارد یک مسیر ترافیکی خطرناک با همیاری مردم



مسیر بین شهرهای سبزوار - «سلطان آباد» (مرکز شهرستان خوشاب) و قوچان در حوالی روستایی به نام «باغجر» دارای پیچ های خطرناکی است که همواره سوانح رانندگی، واژگونی‌ها و تصادفات جرحی و فوتی در این جاده رخ می دهد. سالیان درازی است که تعریض جاده سبزوار قوچان در دستور کار است، اما اقدام خاصی در این خصوص صورت نگرفته است. حالا جمعی از اهالی روستای باغجر که غالباً مالک ماشین آلات راهسازی هستند، در اقدامی خودجوش با ماشین آلات راهسازی جاده حادثه خیز را تعریض کردند

طبق این گزارش، تا کنون ۱۲ دستگاه ماشین راهسازی و ۸ دستگاه کمپرسی در این جاده به این امر مشغول شده‌اند و تعداد داوطلبان این اقدام روز به روز بیشتر می‌شود. این اقدام خودجوش مردمی باعث شده است که بسیاری از مسئولین برای تقدیر از این عملکرد خودجوش مردمی به محل اقدام بیایند و تلاش مردم که هماهنگ با استانداردهای اداره راهداری و حمل و نقل جاده ای است را ستایش کنند. مردم این روستا با این اقدامشان همچنین توجه رسانه های مجازی و دیداری را نیز به خود جلب کردند و از اسفند ۱۴۰۳ تا کنون این اقدام بعنوان یک طرح موفق مشارکت مردمی در کاهش حوادث ترافیکی معرفی شده است. شاید بتوان الگوی مشارکت مردم این روستا را در جامعه فراگیر کرد و خیرین سلامت و نهادهای غیردولتی را به مشارکت در کاهش حوادث ترافیکی سوق داد.

یادداشت

چرا و چگونه باید حوادث ترافیکی را کاهش داد؟ ملاحظات آماری برای تحلیل داده های حوادث ترافیکی



دکتر رضا چمن
استاد اپیدمیولوژی و رییس
دانشگاه علوم پزشکی سبزوار

حوادث ترافیکی از مهم‌ترین عوامل مرگ و صدمات جسمانی و روانی در جهان هستند. در ایران، سوانح رانندگی سالانه باعث مرگ بین ۱۹ تا ۲۲ هزار نفر می‌شوند و اثرات زیادی از جمله آسیب و معلولیت‌های جدی به همراه دارند. این حوادث به دلایل مختلفی مانند سرعت بالا، مصرف الکل یا مواد مخدر، خودروهای غیر ایمن و جاده‌های غیر استاندارد به وقوع می‌پیوندند. اولین برخورد ترافیکی مرگبار در ایران در سال ۱۳۰۵ و در خیابان سپه تهران رخ داد که منجر به مرگ غلامحسین درویش نوازنده معروف تار شد. اولین انسانی که جان خود را در یک سانحه رانندگی از دست داد، زن انگلیسی به نام بریجیت درسکول بود که در سال ۱۸۹۶ در لندن در تصادفی کشته شد.

در سال‌های اخیر، آمار سوانح ترافیکی در اروپا کاهش قابل توجهی داشته است. برای مثال، تعداد کشته‌شدگان در اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۰ به ۱۸,۷۸۶ نفر رسید که نسبت به سال قبل ۱۷ درصد کاهش داشت. کشورهای اسکانديناوی مانند سوئد کمترین تلفات جاده‌ای نسبت به جمعیت دارند، در حالی که کشورهای دیگر مانند رومانی بیشترین نسبت تلفات جاده‌ای را دارند.

در ایران، وضعیت حوادث ترافیکی نگران‌کننده است. ایران در میان ۱۶۰ کشور دنیا رتبه ۱۱۲ را از نظر تصادفات رانندگی دارد. عواملی چون کیفیت پایین زیرساخت‌های جاده‌ای، ایمنی کم خودروها و فرهنگ رانندگی در ایران موجب افزایش تعداد سوانح ترافیکی می‌شود.

- اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی با استفاده از فناوری‌های نوین.
- توسعه مجتمع‌های رفاهی بین راهی با امکانات کافی.

نکات مهم در ارزیابی آمار حوادث ترافیکی

- مقایسه آمار خام مرگ و حوادث رانندگی ممکن است تحلیلی دقیق از وضعیت فراهم نکند. بهتر است از شاخص‌های نرخ‌محور مانند:
- مرگ و میر به ازای هر ۱۰۰,۰۰۰ نفر جمعیت.
- مرگ و میر به ازای هر میلیون وسیله-کیلومتر.
- نسبت کشته به مجروح یا کشته به تصادف استفاده کرد تا تحلیل دقیق‌تری از اثر برنامه‌های پیشگیری از حوادث رانندگی به دست آید.

با توجه به این راهکارها و توجه به جزئیات دقیق‌تر در تحلیل و پیشگیری از سوانح ترافیکی، می‌توان گام‌های موثری برای کاهش تلفات و آسیب‌های ناشی از حوادث رانندگی برداشت.

- ۱. **علل اصلی سوانح ترافیکی در ایران**
- عامل انسانی: رفتارهای پرخطر مانند سرعت غیرمجاز، استفاده از تلفن همراه هنگام رانندگی، و خواب‌آلودگی رانندگان.
- ۲. کیفیت خودروها: خودروهای داخلی که به لحاظ ایمنی کمبودهایی دارند.
- ۳. زیرساخت‌های جاده‌ای: جاده‌های ناایمن، نبود علائم راهنمایی کافی و کمبود روشنایی در برخی مسیرها.
- ۴. عوامل محیطی: شرایط جوی نامساعد مانند باران، برف و مه.

راهکارهای کاهش حوادث ترافیکی

- بهبود زیرساخت‌های جاده‌ای و توسعه راه‌ها با توجه به حجم ترافیک.
- جایگزینی خودروهای ناایمن با خودروهای ایمن‌تر.
- ترویج فرهنگ رانندگی سالم.

خوشبختانه از شماره اول فصلنامه «سلامت نگار»، استقبال وسیعی شد. ارسال چندین نسخه فصلنامه به تمام دانشگاه‌های علوم پزشکی، انتشار فصلنامه در ۲۱ کانال تلگرامی پربازدید سلامت و بازدید ۱۰۳ هزار بار از فصلنامه در فضای مجازی نشان از توجه ویژه شما مخاطبین عزیز به این فصلنامه است. حال مخاطبین شماره اول فصلنامه سلامت نگار از مسیر پل های ارتباطی پیام های خود را برای ما فرستادند که اینجا به بخشی از آن اشاره میکنیم:

■ زهرا اسماعیلی از تبریز: کار ارزشمندی که مجمع خیرین سلامت یک شهرستان، مسیر فرهنگسازی و اطلاع رسانی درست رو شروع میکنه. مشکل جدی که ما همیشه داریم و فکر میکنیم کار خیر فقط ساخت و ساز و تجهیزات پزشکی اهدا کردنه. این فرهنگسازی و وقت گذاشتن برائش از نقاط قوت این فصلنامه میتونه باشه.

■ محمد از کرمانشاه: لطفاً صراحت انتقادتونو حفظ کنید و تشدید شبیه برخی مجلات پزشکی که بدون هیچ رویکرد کارشناسی و انتقادی منتشر میشن و هیچ کاربرد چندانی ندارند. صریح نقد کنید و واقعیت های مسائل سلامتو بگید تا برخی به خودشون بیان.

■ یک کارشناس ستادی: با اینکه مجلات اینترنتی و محتوای شبکه های اجتماعی استقبال میشه، این همه که شما چاپ میکنید و به دست مخاطب میرسونه. نسخه چاپی فصلنامتونو خوندم. خوب بود. بهتره اولویت بندی کنید موضوعاتو و هر فصل یه پرونده ویژه داشته باشید. این روزها درد و مشکلات نیروهای بهداشتی درمانی و بیمارستانی رو هم پوشش بدید.

■ پویانی از ایلام: یه انتقاد ازتون بکنم و اون اینکه بیشتر تو فصلنامتون از کارشناسان و اساتید مستقل بخواین مطلب بزارند و مصاحبه ازشون بگیرید تا مسئولین، بیایند صدای نشنیده شده خیلی از متخصصین و کارشناسان گمنامو بازتاب بدید. شاید گوش شنوایی بود.

■ بهروز از خراسان شمالی: سلام. اگه امکان داره درباره مشکلات خانه های بهداشت روستا و خدماتش هم مطلب منتشر کنید. خیلی از خدمات باید بروز بشه و این خدمات تنوری نیاز مردم رو تامین نمیکنه. ای کاش پزشکی خانواده بروز بشه و مردم خدمات بهتری بگیرند. ما هم مجبوری هرچی مدیرانمون میگن اجرا کنیم. مرسی از فصلنامتون.

■ علیرزاده از هرمزگان: چه خوبه فصلنامتون به اشتباه بودن نگاه توسعه تجهیزات پزشکی غیر ضروری هم اشاره کنه. اخبار رو میبینیم که نماینده ها اصرار به داشتن تجهیزات پزشکی و سی تی اسکن دارند ضمنون میگیره که آقا اولویت نظام سلامت چیز دیگست. این مساله رو لطفاً نقد کنید.

■ یک ماما از همدان: تورو خدا مشکلات پرسنل سلامت رو بیشتر پوشش بدید. ما تو علوم پزشکی از همه دستگاههای اجرایی معیشت بدتری داریم. خواش میکنیم رگ و پوست کنده به این مشکلات نیروی انسانی ورود کنید و نقد کنید. راستی خوشحال شدم هم نسخه اینترنتی تون رو دیدم و هم چاپی شو تو دانشگاهمون دیدم.



شما هم می تونید، پیام ها،

انتقادات، نکات و نظراتتون رو به

شماره ۹۱۵۵۷۲۳۵۶۶ بفرستید

تا در شماره بعدی منتشر کنیم.

یادداشت

از آرزو تا واقعیت آیا پویش "نه به تصادف" به تنهائی برای کاهش تصادفات کافی بود

اسفندماه ۱۴۰۳ بود که دولت صراحتاً اعلام کرد به دلیل آمار فاجعه بار حوادث ترافیکی در نوروز، قرار است پویشی با عنوان «نه به تصادف» اجرا شود. پویش که در ایام نوروز به طور وسیع در جامعه اجرا شد و هر شبکه تلویزیون، هر تابلو اعلانات شهری و هر پیام در شبکه های مجازی را که می دیدید به گونه ای شعار این پویش را تکرار میکرد. حال فصلنامه «سلامت نگار» نگاهی جامع به مهمترین نظرات صاحب نظران، مدیران، کارشناسان و متخصصین علوم مرتبط کرده است که آیا این پویش کارایی لازم را داشته است یا خیر. از سویی مسئولین دولتی معتقدند پویش ملی نه به تصادف اثربخشی لازم را داشته است.

کیفیت خودروها به عنوان عوامل تصادفات کار کنند. فوتی های تصادفات در ایام نوروز امسال کاهش یافت اما بازهم تعداد، زیاد است و قابل دفاع نیست.

جمع بندی:

به نظر می رسد مجموع نظر کارشناسان حاکی از آن است، مقصر دانستن رانندگان و مردم در حوادث ترافیکی الزاماً نمیتواند گرهی برای پیشگیری از حوادث ترافیکی باز کند و بایستی دو مقصر اصلی این ماجرا یعنی ایمن نبودن خودروها و مشکلات راهها نیز بعنوان یک مساله جدی تری پیگیری و دنبال شود. با این حال شاید نقد بسیاری به اثربخشی پویش نه به تصادف بود اما آنچه میتواند یک دستاورد حداقلی این پویش باشد، همزانی مردم، مسئولین و حتی مدیران در سطوح دولت در مقصر دانستن خودروها و جاده ها در ماجرای حوادث ترافیکی نیز بود. برای اولین بار در ساختار حکمرانی سلامت، وزارت بهداشت انگشت نقد خود را به سمت سهم بیمه ها، جاده ها و خودروسازها نیز دراز کرد و بعنوان مطالبه گر سلامت عمومی جامعه، مسئولیتشان را یادآور شد. بنظر می رسد دولت مکلف است، به سمت اجرای پویش هایی برود که به نسبت هزینه های مورد نظر، اثربخشی های لازم را داشته باشد. بطوری که سهم سایر دستگاهها در پویش مشخص شود و مشارکت ایشان تنها چاپ چند بتر و بیلبورد برای یک پویش توسط دستگاههای مسئول در امر تصادفات نباشد. ماجرای این پویش نباید فقط مرتبط با ایام نوروز باشد و در طول سال به عنوان یک اولویت جدی توسط دولت و مجلس پیگیری شود و یکبار برای همیشه، از افزایش معنی دار آمار حوادث ترافیکی جلوگیری شود.

سرهنگ احمد کرمی اسد/فرمانده پلیس راه کشور معتقد است: انتظار ما از پویش «نه به تصادف» بیش از این بود، چون به صورت صوری، ظاهری و کلامی این پویش مطرح می شود و عمدتاً توسط سازمان ها و نهاد ها انجام می شود. در این پویش آنهایی که قرار است مجری شوند مردمی هستند که پشت فرمان می نشینند و آنها هستند که باید عملاً به این پویش بپیوندند، به عبارتی این پویش با حرف محقق نمی شود بلکه با عمل تحقق خواهد یافت. پویش «نه به تصادف» صرفاً متوجه عامل انسانی نیست و شرکت های خودرو سازی و متولیان راه نیز باید در این راستا عمل کنند ولی توقع ما در این حوزه بیشتر متوجه مردم خوبمان است که عملاً با رفتار خود به این پویش بپیوندند. جاده و خودرو نیز در این پویش با عامل انسانی در هم تنیده هستند و مدخلیت دارند و فقط میزان سهم شان متفاوت است. جاده نقش اقتصادی، اشتراکی و اجتماعی دارد، یعنی جاده به همراه وسیله و عامل انسانی نقش درصد بالایی دارد و خود جاده به تنهایی یک نقش دیگری دارد.

کاهش تصادفات نیاز به اصلاح زیرساخت های تولید خودرو و کیفیت جاده ها دارد



صوفی عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی معتقد است: جاده ها استاندارد نیستند و نقاط حادثه خیز باید رفع شوند. در کنار اقدامات فرهنگی و اجرای پویش نه به تصادف! باید دولت و مجلس و دستگاه ها در زمینه ارتقای کیفیت جاده ها، برطرف کردن نقاط حادثه خیز و همچنین



بیان کرد: علی رغم اینکه امسال کار فرهنگی کردیم، اما متأسفانه، تلفات جاده ای نسبت به سال گذشته افزایش پیدا کرده و این نشان دهنده شدت بالای تصادفات است. قرار است ۱۵ اردیبهشت آمار نهایی به مجلس ارائه شود که مطمئناً این آمار آمار افزایشی خواهد بود. وی خاطر نشان کرده است یک روزی تصادفات در کشور ما، با تعداد خودروهایی کمتر از امروز، سالانه ۲۸ هزار کشته داشت، اما اکنون این تعداد به ۱۷ تا ۱۸ هزار رسیده است. این کاهش بدان معنای نیست که وضعیت ما خوب است بلکه نسبت به استانداردهای جهانی بسیار وضع بدی داریم پس باید برای شرایط قابل قبول اقداماتی انجام دهیم.

موفقیت پویش «نه به تصادف» در گرو مشارکت جدی خوروسازان است



تصادف! در نشست خبری هفته سلامت اظهار داشت: از پویش نه به تصادف به اندازه ی خودش باید از آن انتظار داشت. پویش یعنی افزایش یک آگاهی بخشی در جامعه. ما از پویش انتظار داشتیم توجه مردم و مسئولین را به یک مساله سلامتی جلب کنیم. ما انتظار چندان از پویش برای کاهش مرگ و میر در این بازه کوتاه نداشتیم. او معتقد است باید بررسی کنیم آیا پویش توانسته توجه مسئولین را به امر تصادفات جلب کند یا خیر؟ جرائم رانندگی اصلاً بازدارندگی ندارد. در دنیا جرائم به قدری سنگین است که بازدارندگی دارد. این پویش بیشتر از آگاه سازی مردم، آگاه سازی مسئولین بود که پای کار بیایند و بدانند تصادفات اثرات نامطلوبی دارد. اما از سویی دیگر، برخی کارشناسان، مسئولین و متخصصین علوم مرتبط با حوادث ترافیکی معتقدند، هم اجرای پویش ملی نه به تصادف نقد جدی وارد است و هم تحقق این پویش در گرو توجه به امنیت خودروها، ایمنی جاده ها، اصلاح قوانین و سایر بخش هاست و بدون توجه به این ابعاد، صحبت درباره اثربخشی این پویش قابل نقد است.

قابلیت: کار فرهنگی کردیم، اما تلفات جاده ای بیشتر شد!

حال علیرغم حمایت مسئولین وزارت بهداشت از اثربخشی لازم پویش نه به تصادف، برخی از مسئولین و کارشناسان نظر دیگری دارند. محمدباقر قالیباف رییس مجلس در جلسه علنی مجلس و بعد از بررسی کیفیت خدمات و اقدامات اجرایی دستگاههای مسئول در شبکه حمل و نقل کشور

ادعای معاون اول رئیس جمهور: در پویش نه به تصادف جلوی رشد آمار کشته شدگان و مجروحان تصادفات را گرفتیم.

محمد رضا عارف در جلسه شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ایمنی کشور: در حوزه حوادث جاده ای در مرحله اول باید برای رفع نقاط حادثه خیز با قدرت پای کار بیاییم و پرونده آن را ببندیم، از امروز باید برای نوروز آینده برنامه ریزی ها را شروع کنیم. خوشبختانه در این پویش جلوی رشد آمار کشته شدگان و مجروحان تصادفات گرفته شد اما این کافی نیست و باید با سازوکارهای مناسب این مسائل را حل کنیم.

ادعای رئیس سازمان اورژانس کشور: پویش ملی «نه به تصادف» منجر به کاهش حجم تصادفات شد.



رئیس سازمان اورژانس کشور در در صحن علنی مجلس مدعی شد: تعداد پایگاه های اورژانس کشور در مبادی ورودی شهرها و جاده ها نیز در جریان نوروز سال جاری افزایش یافت. وی مدعی است پویش ملی «نه به تصادف» را به عنوان راهبردی در مسیر کار خود قرار دادیم که باعث شد از حجم تصادفات کم شود.

از پویش «نه به تصادف» به اندازه ی خودش باید انتظار داشت.

دکتر علیرضا ریسی سخنگوی پویش ملی «نه به

عکس ویژه



تصویر تصادفی عجیب در شهر داراب در شبکه های اجتماعی پربازدید شده است. درباره این تصویر نوشته شده است: خودرو کاملاً له شد اما درخت تکان نخورد. این سطح از ایمنی خودرو داخلی مورد پذیرش است؟

درخواست بیش از ۳۰۰۰ عضو هیئت علمی علوم پایه از وزیر بهداشت: شرایط معیشتی بر اساتید سخت شده است

بیش از ۳۰۰۰ عضو هیات علمی علوم پایه وزارت بهداشت در نامه ای به وزیر بهداشت نسبت به وضعیت معیشتی و شرایط خود انتقاد کردند و درخواست حل مشکلات خود شدند. در بخشی از این نامه اشاره شده است: علیرغم ریزنی های مکرر، تاکنون برنامه و چشم اندازی در راستای کاهش مشکلات اساتید علوم پایه ارائه نشده است. در این نامه تأکید شده است بایستی وزارت بهداشت نسبت به اتخاذ سیاست درست در قبال شرایط اساتید علوم پایه، مانع هرگونه آسیب جدی به این

سازمان جهانی بهداشت هشدار داد: سالانه حدود ۳۰۰ هزار زن در جهان به دلیل بارداری یا زایمان جان خود را از دست می دهند.



سازمان جهانی بهداشت به مناسبت روز جهانی بهداشت با اشاره به شعار این روز با عنوان «شروع سالم؛ آینده امیدبخش» اظهار داشته است: سالانه حدود ۳۰۰ هزار زن در جهان به دلیل بارداری یا زایمان جان خود را از دست می دهند. همچنین سالانه بیش از دو میلیون نوزاد در ماه نخست زندگی خود می میرند و حدود دو میلیون نوزاد هم مرده به دنیا می آیند. براساس روندهای فعلی، از هر پنج کشور، چهار کشور در مسیر دستیابی به اهداف بهبود بقای مادران تا ۲۰۳۰ قرار دارند. همچنین از هر سه کشور، یک کشور در رسیدن به اهداف کاهش مرگ و میر نوزاد ناکام خواهد بود.