

تروما در تصادفات جاده‌ای

گردآوری و تألیف:

سید ابراهیم زمانی شهری

حمید امیری

سرشناسه	: زمانیه شهری، سیدابراهیم، ۱۳۳۸ -
عنوان و نام پدیدآور	: تروما در تصادفات جاده‌ای / گردآوری و تالیف سیدابراهیم زمانیه‌شهری، حمید امیری.
مشخصات نشر	: بجنورد: گسترش علوم نوین، ۱۳۹۶.
مشخصات ظاهری	: ۱۱۴ص
شابک	: 978-600-8470-71-7 : ۱۶۰۰۰۰ ریال
وضعیت فهرست نویسی	: فیپا
موضوع	: کمک‌های اولیه — دستنامه‌ها
موضوع	: First aid in illness and injury -- Handbooks, manuals, etc
موضوع	: اورژانس — دستنامه‌ها
موضوع	: Handbooks, manuals, etc — Medical emergencies
موضوع	: زخم‌های ناشی از تصادفات — پیشگیری
موضوع	: Crash injuries -- Prevention
موضوع	: انتقال بیماران و مجروحان
موضوع	: Transport of sick or wounded
شناسه افزوده	: امیری، حمید، ۱۳۵۳ -
رده بندی کنگره	: ۱۳۹۶ز۴-ت۸۶ / C۸۶
رده بندی دیویی	: ۶۱۶/۰۲۵۲
شماره کتابشناسی ملی	: ۵۱۰۴۰۱۳

■ انتشارات:	گسترش علوم نوین
■ عنوان کتاب:	تروما در تصادفات جاده‌ای
■ مؤلفین:	سید ابراهیم زمانیه شهری، حمید امیری
■ طراح جلد:	سینا حمیدی
■ صفحه آرای:	سینا حمیدی
■ ثبوت چاپ:	اول، زمستان ۹۶
■ شمارگان:	۱۰۰۰
■ شابک:	۹۷۸-۶۰۰-۸۴۷۰-۷۱-۷
■ تعداد صفحات:	۱۱۴ صفحه
■ قیمت:	۱۶۰۰۰۰ ریال

کلیه حقوق برای ناشر محفوظ است.

فهرست مطالب

صفحه

عنوان

۱	مقدمه
۴	مدیریت سوانح از منظر عملیاتی
۷	ضربه ها
۸	مکانیسم های آسیب
۸	تصادفات وسیله نقلیه
۹	ضربات وارده از جلو
۱۱	ضربات وارد شده از عقب
۱۲	ضربه از کنار
۱۳	سر و گردن
۱۳	قفسه سینه و شکم
۱۴	لگن
۱۴	تصادفات چرخشی یا چپ شد
۱۵	تصادف اتومبیل با عابر پیاده
۱۶	مهار کننده ها یکی از علل صدمات
۱۶	توجهات مربوط به شیرخواران و کودکان
۱۷	تصادفات موتور سیکلت
۱۹	وسایل نقلیه مخصوص حرکت در جاده های خاکی
۱۹	سقوط
۲۲	آسیب های سر
۲۲	شرح حال و معاینه جسمانی لازم در صدمات وارده به سر
۲۳	اقدامات اولیه و کمک های اولیه توسط امدادگر
۲۴	آسیب های نخاعی
۲۴	علائم و نشانه های احتمالی آسیب نخاعی
۲۴	ارزیابی اولیه
۲۵	عوارض آسیب ستون فقرات
۲۵	اقدامات و کمک های اولیه در صدمات وارده به ستون فقرات
۲۶	آسیب های چشمی
۲۶	نحوه برخورد با اجسام خارجی داخل چشم
۲۷	آسیب های گردنی
۲۷	اقدامات و کمک های اولیه در پارگی شریان کاروتید
۲۸	آسیب های قفسه سینه
۲۸	اقدامات و کمک های اولیه در آسیب های قفسه سینه
۲۹	اقدامات و کمک های اولیه در ضربه به بینی و خون دماغ
۲۹	اقدامات و کمک های اولیه و آسیب های شکمی

۳۰	چگونگی ثابت نگه داشتن وسیله نقلیه در هنگام تصادف
۳۰	وسیله نقلیه در حالت ایستاده
۳۰	وسیله نقلیه بر روی یک طرف
۳۱	وسیله نقلیه وارونه
۳۲	خارج کردن و آزاد کردن بیمار
۳۵	روش های خاص آزاد کردن بیمار
۳۶	ارزیابی صحنه
۳۸	مقدمات جستجو و نجات در جاده
۳۸	نکات مهم در امداد و نجات جاده ای
۳۸	امداد و نجات جاده ای
۳۹	نحوه اسفاده از آمبولانس
۴۰	نکات مهم در هنگام رسیدن به صحنه تصادف
۴۰	قوانین مربوط به استفاده از چراغ هشدار دهنده و آژیر
۴۱	تکنیکهای مخصوص رانندگی با آب و هوای طوفانی
۴۱	ترکیدگی یا پنچر شدن لاستیک خودرو هنگام رانندگی
۴۲	کنترل فرمان را بدست گرفتن یا از دست دادن
۴۲	تصادف وسیله نقلیه امدادی
۴۳	پارک خودرو (آمبولانس)
۴۳	تصادف در مناطق شهری و روستایی
۴۳	نحوه تثبیت منطقه خطر
۴۳	انواع تصادف
۴۵	عوامل مؤثر در علامت گذاری منطقه خطر
۴۵	نحوه علامت گذاری منطقه خطر
۴۵	حریم تماشاچی
۴۶	نحوه تثبیت خودرو در حالت چهار چرخ
۴۶	نحوه تثبیت خودرو در حالتی که به پهلو افتاده باشد
۴۶	نحوه تثبیت خودرو در حالتی که واژگون شده
۴۶	نحوه تثبیت خودرو در حالت های خاص
۴۷	خاموش کردن آتش در وسیله نقلیه
۴۸	دستیابی به مصدوم با وسایل نجات سبک و معمولی
۴۸	دستیابی به مصدوم از طریق شکاف های موجود
۴۸	باز کردن سقف خودرو که به پهلو افتاده باشد
۴۹	بریدن کمربند ایمنی
۴۹	آزاد کردن پای راننده وقتی که در بین پدال گیر افتاده است
۵۰	مقابله با میله فرمان خودرو و صندلی
۵۰	حرکت دادن داشبورد خودرو
۵۱	مصدوم گرفتار شده در خودرو

انتقال مصدومین از خودرو	۵۱
نجات از خودروهایی که در آب غرق شده اند	۵۲
کار گروهی در عملیات نجات	۵۳
شرایط یک نجاتگر	۵۵
توصیه هایی به نجاتگران	۵۵
ترومای وارده در تصادفات جاده ای	۵۷
تروما	۵۷
مکانیسم تروما	۵۷
آسیب های سر	۵۸
علائم و نشانه های شکستگی جمجمه	۵۹
اقدامات و کمک های اولیه	۶۰
آسیب های نخاعی	۶۱
علائم و نشانه های احتمالی آسیب نخاعی	۶۲
اقدامات و کمک های اول	۶۲
آسیب های چشمی	۶۳
نحوه برخورد با اجسام خارجی داخل چشم	۶۳
اجسام خارجی فرو رفته در چشم	۶۳
آسیب های گردنی	۶۴
آسیب های قفسه سینه	۶۵
اقدامات و کمک های اولیه	۶۶
کنترل خونریزی خارجی	۶۶
خون دماغ	۶۶
علل شایع خون دماغ	۶۷
انواع خون دماغ	۶۷
اقدامات و کمک های اولیه	۶۷
آسیب های شکمی	۶۸
علائم و نشانه های عمومی در آسیب های شکمی	۶۹
اقدامات و کمک های اولیه	۶۹
آسیب های استخوانی، مفصلی و عضلانی	۷۲
تظاهرات بالینی	۷۲
اقدامات و کمک های اولیه	۷۳
در رفتگی	۷۴
علائم و نشانه ها	۷۴
اقدامات و کمک های اولیه	۷۴
پیچ خوردگی	۷۴
علائم و نشانه ها	۷۵
اقدامات و کمک های اولیه	۷۵

۷۵	کوفتگی
۷۵	علائم و نشانه ها
۸۱	نکات مهم در امداد و نجات جاده ای
۸۲	اصول امداد و نجات جاده ای
۸۴	انواع تصادف
۸۸	نحوه علامت گذاری در جاده های مختلف
۸۸	نحوه قرار گرفتن خودرو از لحاظ فیزیکی
۸۹	نحوه تثبیت خودرو در وضعیت چهار چرخ
۹۱	نحوه تثبیت خودرو در وضعیتی که به پهلو افتاده باشد
۹۲	نحوه تثبیت خودرو در وضعیتی که واژگون شده
۹۲	نحوه تثبیت خودرو در حالت های خاص
۹۳	دست یابی به مصدوم
۹۳	دست یابی به مصدوم با وسایل نجات سبک و معمولی
۹۳	دست یابی به مصدوم از طریق کافه های موجود
۹۳	دست یابی به مصدوم از درهای خودرو
۹۷	دست یابی به مصدوم از شیشه های خودرو
۹۷	نکات مهم در شکستن شیشه ها
۹۷	ایجاد شکاف در روی شیشه ها
۹۷	ایجاد شکاف در روی شیشه
۹۷	مصدومی که در بین خودرو گیر کرده
۹۸	بریدن فرمان خودرو
۱۱۴	منابع

مقدمه

تصادفات جاده‌ای و ترافیکی یکی از شایعترین سوانح و حوادث است که سالانه جان بسیاری از مردم را در جهان به خطر می‌اندازد. کشور ما، ایران از این نظر یکی از کشورهای دارای بیشترین موارد تصادف و مرگ و میر و ناشی از آن معرفی شده است. این مسئله باعث افزایش هزینه‌های مستقیم (مانند هزینه‌های درمانی ناشی از تصادفات و مراقبت از معلولین حادثه) و غیرمستقیم (نظیر ایجاد مشکلات روانی و افسردگی در افراد خانواده، از دست دادن نیروی کار فعال بصورت دائم یا موقت) می‌گردد. به همین جهت مرکز تحقیقات محیط زیست دانشگاه عارم پزشکی تهران در سال ۱۳۸۲ به انجام تحقیقی در این زمینه اقدام نمود.

در این مطالعه که توسط آقای مسعود یونسیان و آقای علی مرادی با همکاری ۲۲۰ نفر از رانندگان به اجرا درآمد، آگاهی، نگرش و عملکرد رانندگان وسایط نقلیه در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی در شهر تهران مورد بررسی قرار گرفت و نتایج حاصله مورد تحلیل آماری قرار گرفت. براساس این مطالعه آگاهی، نگرش و عملکرد مناسب در افراد مورد بررسی در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی به ترتیب $۶۷/۷\%$ ، $۵۶/۴\%$ ، $۴۷/۷\%$ بود. پس از حذف متغیرهای مخدوش کننده، آگاهی، نگرش و عملکرد رانندگان در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی از نظر آماری دارای ارتباط معنی‌دار نبودند، اما ارتباط آگاهی رانندگان مورد بررسی در مورد مقررات راهنمایی و رانندگی با تحصیلات آنها، نگرش رانندگان به قوانین و مقررات با تاهل و عملکرد آنان با متغیرهای تحصیلات، تاهل، شغل و نوع اتومبیل از نظر آماری معنی‌دار بود. این مطالعه نشان داد که در مجموع عملکرد رانندگان در شهر تهران در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی ضعیف است و با توجه به اهمیت نقش عوامل انسانی در وقوع سوانح و حوادث رانندگی، انجام مطالعه جهت یافتن راهکار مناسب مداخله و انجام مداخلات مقتضی ضروری می‌نماید.

وقوع تصادف بین وسایل نقلیه یکی از عوارض شبکه حمل و نقل جاده ای است که مشکلات بسیاری از جمله خسارت، تلفات، ازدحام، هدر رفتن وقت و درگیری را به همراه دارد. یک

سیستم منضبط و کارای حمل و نقل باید به نحوی ساماندهی شود که در آن، رفع مشکلات و اثرات منفی ناشی از تصادفات به سهل ترین و کارآمدترین شکل امکانپذیر باشد. اما عملکرد فعلی ارگانهای ذیربط تصادفات، این گونه نبوده و روند فعلی رسیدگی به تصادفات دارای چالشهای متعددی می باشد، جایگزینی یک پروسه جامع و کامل، مبتنی بر اصول سه گانه ترافیک (آموزش، مهندسی، اجرای مقررات (در قالب یک سیستم جامع فرماندهی حادثه به صورت بنیادین و گسترده علاوه بر تمرکز قوای عملیاتی، اثرات قابل توجهی در مناسب تصادفات جاده ای که قابلیت بکارگیری در شرایط (ICS) کاهش تلفات حوادث به همراه خواهد داشت. در این مقاله امانه فرماندهی حادثه فعلی ایران را دارا می باشد، ارائه می گردد.

یکی از مهمترین مسائل قابل طرح در عرصه برنامه ریزی سیستم های حمل و نقل، مسئله سوانح و ایمنی می باشد. از آنجا که حمل و نقل جاده ای بخش عمده ای از سفرها را پوشش می دهد، ارتقاء ایمنی در این مسیر دارای اهمیت بسزایی می باشد. یکی از پیامدهای نقصان ایمنی، تصادفات جاده ای و سوانح ترافیکی است. این تصادفات در سال ۲۰۰۲ یک میلیون و هشتصد هزار کشته و حدود ۵۰ میلیون نفر مصدوم را در جهان در پی داشت.

اگر روند موجود ادامه یابد در سال ۲۰۲۰ مرگ و میر را توانی از آسیبهای ترافیکی راهها با بیش از ۶۰٪ افزایش و در جایگاه سوم علل عمده بارش بیماریها و صدمات قرار می گیرد. خسارات جانی تنها بخشی از آسیبهای تصادفات بشمار می آید. خسارتهای مالی، روحی، روانی و تاخیرات طولانی مدت از دیگر پیامدهای تصادفات جاده ای محسوب می شوند. در کشور ما نیز وجود سالانه، بیش از ۲۷ هزار کشته، ۲۵۰ هزار مجروح و بالغ بر میلیاردها ریال خسارت مادی در اثر حوادث جاده ای نشان دهنده نقصان ایمنی راههاست. (۲) با این وجود همچنان به صورت جامع و کلی به حوادث پرداخته نمی شود و یک رویکرد مدیریت جامع و کامل در این خصوص به وجود نیامده است و سازمانهای ذیربط همچنان فاقد یک نگرش مشترک و هماهنگ می باشند. از آنجا که بحث ایمنی مختص یک سازمان نیست، نیازمند یک برنامه ریزی کلی و اساسی و یک دیدگاه کلان و جامع می باشد که در کشور ما سالها به آن توجه لازم نشده است.

مدیریت ایمنی و مدیریت سانحه در کاهش آثار حوادث قبل و پس از حوادث دارای اهمیت است. مجموعه اقدامات قبل از بروز حوادث به منظور افزایش ایمنی کاربران، راهها و وسایل نقلیه در قالب مدیریت ایمنی تعریف می شوند. مدیریت سانحه به مدیریت پس از وقوع حادثه بر می گردد و اگر به سوانح یک نگاه جامع داشته باشیم اقدامات پس از وقوع حادثه به ارسال اورژانس محدود نمی کنیم) هرچند امداد و انتقال مجروحین نیز در شرایط کنونی دارای مشکلات عدیده ای است (بلکه مجموعه اقدامات مدیریتی مبتنی بر اصول سه گانه علم ترافیک به عنوان هدف اولیه مدنظر قرار خواهد گرفت؛

آموزش نیروی عملیاتی و عامه مردم) به عنوان پتانسیل بالقوه و بالفعل، برنامه اصولی و بهینه و رعایت حریم مجروحان و تهی موجود از جمله اقدامات مذکور به شمار می آیند. در زمان بروز حادثه برحسب ابعاد آن، سازمانهای مختلفی، در صحنه حاضر می شوند، سازماندهی فعالیت های این ارگانها به دور هم بودن در یک مکان مشترک، با دقت کافی و حداکثر سرعت نیازمند یک ساز و کار مدیریتی خاص مبتنی بر اصول سه گانه مذکور می باشد.

فقدان این نوع مدیریت در وضعیت کنونی مشکلات خسارات گسترده ای به دنبال داشته است. سازمانهای ذیربط هنوز نتوانسته اند هماهنگی لازم را در سطح کشور فراهم کنند و در ایجاد زیر ساختهای لازم برای انجام فعالیتهای مشترک مانند فرکانس مشترک بیسیم ها مشکل دارند. در تصادفات جمعی که تعداد مجروحین و کشته شدگان بالاست، این خلا بیشتر احساس می شود. تأخیرات طولانی مدت، عدم تعیین متولی اسفناح و احداث قربانیان حوادث، فقدان تجهیزات اطفاء حریق، عدم حضور، حضور با تاخیر، عدم توزیع امکانات در سراسر کشور، عدم امکانات لازم برای پاکسازی، عدم وجود تیم متخصص مواد خطرناک و نابسامانی یدک کش ها از جمله دیگر چالشهای تصادفات جاده ای به شمار می آیند. این موارد نشان می دهد علیرغم تلاشهای خوب انجام شده در سالیان اخیر نتوانسته ایم رویکرد مناسبی برای مدیریت جامع و هماهنگ حوادث بکارگیری نماییم. از جهت دیگر بحثی به نام مدیریت سوانح ادر بسیاری از کشورها پیاده شده که وظیفه مهم مدیریت سوانح با درک جامع، گسترده و کامل از کلیه منابع و ظرفیت ها برای استفاده بهینه از آنها که امری کاملاً لازم برای کشورمان

محسوب می شود می باشد. مدیریت سوانح حاصل یک کار تیمی منسجم و هماهنگ است که به خودی خود، بدون حمایت و افزایش توانمندی از سوی مسئولین ذیربط، تحقق آن غیر ممکن است. در این رهگذار، سیاستگذاری صحیح، تدوین برنامه های مناسب و وضع و اصلاح قوانین لازم و همچنین آموزش و پژوهش، به عنوان اصول سه گانه بنیادی مهمترین عوامل پشتیبانی کننده مدیریت سوانح خواهند بود. در این مقاله با توجه به وضعیت فعلی کشور در رابطه با اقدامات بعد از بروز حادثه به بررسی انواع ساختارهای مدیریتی و ارائه سامانه فرمانده حادثه، برای بکارگیری در مدیریت سوانح پرداخته می شود، سامانه پیشنهادی بر مبنای توافقات شورای کمیسیون در سطوح مختلف مدیریتی منسجم گردیده است که بکار بردن آنها می تواند در جهت نمود عملکرد اقدامات بعد از حادثه موثر باشد.

مدیریت سوانح از منظر عملیاتی

وقتی یک تصادف اتفاق می افتد چند مسئله مهم طرح است: ما تا قبل از سانحه نمی دانیم در چه مکانی، در چه زمانی، در چه شرایطی و چه شدت و چه نوع تصادفی رخ می دهد. این پارامترهای مجهول ما را به این سمت هدایت می کنند که برای مدیریت نیاز به یک برنامه ریزی جامع و یکپارچه است.

این برنامه یا چارچوب باید ویژگیهایی داشته باشد که اهداف ما را تعیین کند. برحسب نوع سانحه ارگانها و سازمانهای مختلفی در صحنه حاضر می شوند.

با فرض اینکه ارگانهای مربوطه در زمان مقرر در صحنه حادثه حضور بهم رسانند، هریک از سازمانها وظایفی تعریف شده ای دارند که موظفند به نحوه مطلوب آنها را انجام دهند. اگر این سازمانها به وظایف خود در حد مطلوب نسبت به شرایط مختلف، مسلط) بدانند و بتوانند اجرا کنند (باشند، به منظور سازماندهی فعالیتهای این ارگانها به صورت همزمان در یک مکان مشترک با منتهای دقت و حداکثر سرعت باید انجام وظایف به نحوی باشد که نه برای فعالیت سازمان همکار اختلال و مزاحمتی ایجاد کنند و نه فعالیت و مسئولیت خود را مستقل و بدون

توجه به تقدم و تأخر) جایگاه مناسب عکس العمل عملیاتی (سایر فعالیتها انجام دهند، لذا به یک فرماندهی مشترک جهت هماهنگی فعالیتهای سازمانهای مختلف نیاز است.

حوادث از جنبه گسترش آسیبه‌ها و نوع عکس العمل متناسب در چهار گروه تصادف، سانحه، شرایط اضطراری و بحران طبقه بندی می شود. (۳) در این طبقه بندی سانحه رویدادی ناگهانی است که همراه با آسیبهایی انسانی و گسترده مالی بوده و یا زمینه ساز بروز این گونه آسیب ها می باشد، که نیازمند انجام اقدامات فوری در حد توان سازمان مسئول می باشد. (۴) سانحه از دیدگاه حمل و نقلی واقعه ای است که منجر به کاهش ظرفیت مسیر و یا افزایش غیر عادی تقاضای تردد، مواردی همچون بروز تصادفات، آتش سوزی، تانکرهای حامل مواد خطرناک، اجرای پروژه های عمرانی، تعمیر و نگهداری راه ها و وقایع غیر اضطراری مانند برگزاری مراسم بزرگ رانندگی از جمله ایجاد کننده سوانح محسوب می شوند. که بر اساس زمان تاخیر پیش بینی شده و شدت حادثه به چهار سطح تقسیم می شوند:

مدیریت سوانح: مدیریت سوانح حرکتی سیستماتیک، برنامه ریزی شده و هماهنگ جهت کاهش اثرات سوانح و آسیب ها و همچنین افزایش ایمنی برای رانندگان، مصدومان و متصدیان سوانح می باشد. فعالیت های مدیریت سوانح در حوزه مدیریت شبکه حمل و نقل در هشت مرحله برنامه ریزی می شود که عبارتند از (۱) تشخیص؛ (۲) شناسایی و تأیید؛ (۳) مطلع کردن کاربران؛ (۴) پاسخگویی؛ (۵) مدیریت صحنه حادثه؛ (۶) مدیریت ترافیک؛ (۷) پاکسازی؛ (۸) بازیابی.

در مقوله سوانح در کشور ما باید یک سری فعالیتها با تیمهایی از سازمانهای ذی ربط تحت پوشش قرار گیرد. این فعالیتها شامل اطلاع رسانی، نجات، ترافیک، تحقیقات گزارشات، فرماندهی، امداد، فوریت های پزشکی و کمک های اولیه، امنیت، پاکسازی، اطفاء حریق و نقل و انتقالات) حمل و نقل مصدومین، کشته شده و افرادی که وسیله شان آسیب دیده است که هر یک مراحل و قسمتهای مختلفی دارند.

سازمانهای مسئول شامل پلیس (نیروی انتظامی)، اورژانس کشور، سازمان امداد و نجات (هلال احمر)، آتش نشانی، راهدارخانه ها، امداد رسانهای خودرو و یدک کشها (امداد خودرو ایران، امداد

خودروسایپا، امداد بزرگراه، یدکش پلیس، شخصی متفرقه و (... رسانه ها و سرویس های خبری) تلویزیون، رادیو، روزنامه و مجلات، (کارشناس) مسائل خاص برحسب مورد: تیم متخصص مواد خطرناک، امنیتی، اطلاعاتی، بیمه، سازمان حمل و نقل، پزشک قانونی و (... می باشند. در حال حاضر از آنجا که برنامه ها و عملکرد سازمانهای مذکور به صورت مستقل تنظیم شده است، لذا از روابط فرا سازمانی مشخصی پیروی نمی کنند. شمای ارتباطات فراسازمانی در شکل ۲ نشان داده شده است.

اهداف مدیریت سوانح تنها به صحنه سوانح محدود نمی شود، اگر چه صحنه حادثه یکی از نتایج و مصادیق بارز مدیریت سوانح به شمار می آید ولی اهداف این مدیریت در وضعیت غیر از وقوع حادثه نیز نفوذ کرده است. مطالعات و تدوین برنامه های عملیاتی، نحوه عملکرد، منابع، تجهیزات و نیروهای انسانی از جمله مسائلی هستند که تحت تاثیر اهداف مدیریت سوانح تنظیم می گردند.

مدیریت سوانح بایستی همواره بر مبنای اصول، شرایط موجود، موقعیت و محل، شکل و ماهیت سانحه، احتمال بروز آن، شدت و وسعت خطر در نقاط حادثه خیز، اشراف و تسلط کافی و کامل داشته باشد.

امروزه عمده ترین نقاط ضعف مدیریت سوانح، عدم هماهنگی و همکاری سازمانها، کمبود ضوابط و مقررات جامع و مانع و پراکندگی و ناکافی بودن قوانین و مقررات موجود، محدودیت منابع مالی، مشخص نبودن متولی اصلی در بسیاری از امور مدیریتی و کمبود اطلاعات کافی و نقص در سیستم های اطلاعاتی موجود در حیطه مدیریت است. اما در سببخانه نقاط قوت بسیاری نیز وجود دارد. نگرش همسو و مشترک و همچنین تمایل قلبی و اعتقادی فوق العاده مدیران سطح کلان ارگانهای تاثیرگذار، تجارب مفید و ارزنده در زمینه سوانح، مشارکت خوب و ارزشمند مردم و روحیه تعاون و نودوستی در جامعه، مقبولیت ملی دستگاههای همکار در زمینه سوانح که می توان با مرتفع نمودن نقاط ضعف و تقویت و توجه بیشتر به نقاط قوت، راه را برای عملکرد هر چه بهتر و قویتر در امر مدیریت سوانح هموار نمود. روشهای مختلفی برای مدیریت سوانح بکارگیری می شود، که هر یک دارای ساختار سازمانی خاصی باشند.

امداد و نجات در جاده ممکن است هر چیزی که در جاده رخ دهد را شامل گردد. مانند انواع:

- تصادفات ماشین، موتور سیکلت، عابر پیاده.

- سقوط از بلندی، کوه، در اثر تصادف که حالت پرت شدگی دارد.

ضربه ها:

۱- در تصادفات تیپیک اتومبیل، سه نوع ضربه وجود دارد که هر کدام از آن ها فرصتی است برای انرژی که توسط وسیله نقلیه یا بیمار، جذب می شود.

نخستین حالت این است که وسیله نقلیه به ناگهان توقف کند و شکل آن در اثر خمیدگی تغییر می کند. این حالت تصادف وسیله نقلیه نامیده می شود. در حالت بعدی در اثر تصادف برخورد با قسمتی از دانش ماشین مانند فرمان اتومبیل که باعث صدمه به قفسه سینه می شود، در نهایت، تصادف ارگان که در آن ارگان های داخلی بدن در اثر برخورد با سطوح داخلی بدن دچار آسیب می شوند، برای مثال قفسه سینه یا جمجمه).

گاهی ممکن است ضربه های دیگری نیز وجود داشته باشد. مانند راننده موتور سیکلت که به یک ماشین برخورد می کند و پرتاب می شود. موتور سوار به دسته های موتور برخورد می کند، سپس با کاپوت ماشین و در نهایت به زمین می خورد. در اثر ضربه موتور سوار به دسته ی موتور، ماشین و زمین، ارگان های بعدی داخلی نیز به سطح داخلی بدن برخورد می کنند. در نتیجه شش ضربه بالقوه وجود دارد، سه تصادم بدنی و سه تصادم ارگانی که هر کدام تولید انرژی و آسیب بالقوه می کند.

با مقایسه تعداد ضربه ها، فهم این مسئله ساده است که چرا یک فرد درون وسیله یا بر روی یک وسیله نقلیه در حال حرکت زمانی که پرتاب می شود احتمال آسیب بیشتری نسبت به فردی دارد که مهار شده یا داخل وسیله باقی می ماند.