



اهداف آموزشی

- امید است خوانندگان محترم پس از مطالعه:
- ◀ با فرهنگ ترافیک و ضرورت ارتقای آن در جامعه آشنا شوند.
- ◀ مهمترین عوامل وقوع یا افزایش تصادفات را نام ببرند.
- ◀ ضرورت حساس سازی جامعه در زمینه اصلاح رفتار رانندگی رادرك کرده و نسبت به آموزش گروه های مختلف اقدام کنند.

آشنایی با فرهنگ رفتارهای رانندگی و احتیاط های جاده ای

مرگ از کدام طرف می آید؟

مقدمه

امروزه «ترافیک» و مسایل مربوط به آن یکی از بحران های جدی و مهم در جامعه محسوب می شود؛ البته منظور از «ترافیک» راه بندان نیست بلکه این واژه به معنای رفت و آمد خودروها، اشخاص و حیوانات در معابر عمومی است.

فرهنگ ترافیک و ضرورت ارتقای آن

طبق گفته مسؤولان در طول هشت سال جنگ ایران و عراق تعداد کشته های ایران ۲۱۸ هزار نفر بوده است؛ اما در فاصله زمانی ۱۳۸۱ تا ۱۳۸۹ حدود ۲۵۳ هزار نفر در سوانح رانندگی در ایران جان خود را از دست داده اند. براساس اعلام رسمی پلیس راهور در سال ۱۳۸۹، در هر ۲۴ دقیقه یک ایرانی بر اثر سانحه رانندگی جان خود را از دست داده است.

عده ای افزایش تعداد ماشین ها را دلیل تصادفات می دانند اما بهتر است بدانیم که در کشور آمریکا به ازای هر ۱/۱ نفر یک ماشین وجود دارد و در اروپا به ازای هر ۱/۵ نفر یک



ترتیب نویسندگان از راست به چپ

طاهره انصاری فر

مدیر مرکز آموزش بهورزی
دانشگاه علوم پزشکی تربت حیدریه

محمد رضا فرزاد مهر

مری مرکز آموزش بهورزی
دانشگاه علوم پزشکی تربت حیدریه

دکتر فریبا مهدیزاده مقدم

کارشناس مسؤول واحد گسترش
دانشگاه علوم پزشکی البرز

فریبا صحراپور

کارشناس واحد گسترش
دانشگاه علوم پزشکی البرز



عابران پیاده تشکیل می‌دهند.

۴۷ درصد کشته شدگان در صحنه تصادف و ۵۳ درصد پس از صحنه تصادف فوت کرده‌اند و این لزوم راه‌اندازی سیستم امدادرسانی مناسب و آموزش نحوه برخورد با حادثه دیدگان را تأیید می‌کند.

◀ جداول ترکیبی سن و وضعیت متوفیان حاکی از آن است که آسیب پذیرترین قشر در تصادفات عابران زیر ۸ سال و بالای ۶۰ سال هستند به طوری که این گروه از عابران به ترتیب ۲۵ و ۲۸ درصد متوفیان را شامل می‌شوند. این آمار و ارقام به خوبی ابعاد نگران کننده بحران را نمایان می‌سازد و متأسفانه هر ساله حداقل ۱۰ درصد به آمار مذکور افزوده می‌شود.

مهم‌ترین عوامل وقوع و افزایش تصادفات

مطالعاتی که بتازگی در کشور صورت گرفته عوامل زیر را به عنوان مهم‌ترین عامل وقوع یا افزایش تصادفات ذکر کرده است: ▶ فقدان فرهنگ رانندگی و تردد در بسیاری از رانندگان و عابران پیاده و بی‌توجهی به حقوق اجتماعی یکدیگر ▶ میل به قانون شکنی و تمکین نکردن از قانون به عنوان یک رفتار ضد اجتماعی

▶ بی‌اطلاعی بسیاری از عابران پیاده از جمله افراد بی‌سواد و کودکان از پیام‌های چراغ‌های راهنمایی و در نتیجه نوبت پذیر نبودن برای گذر از خیابان و نیز نبودن آموزش لازم جهت نظم بخشی به تردد عابران پیاده در خیابان‌ها و معابر

▶ نقایص فنی مانند خاموشی چراغ‌ها در برخی تقاطع‌ها به دلیل خرابی و استهلاک و نیز نصب اشتباه و کم‌دقت بعضی تابلوها

▶ وجود تأسیسات حاشیه راه‌ها بدون رعایت ضوابط ایمنی و ترافیک

▶ کنترل نکردن گسترش شهرها و بی‌توجهی به ضوابط

ماشین وجود دارد در حالی که در کشور ما به ازای هر ۱۲ نفر یک ماشین وجود دارد.

رانندگی در دنیا یک امر «جمعی» است ولی در ایران یک امر «فردی» تلقی می‌شود. رانندگی در ایران یعنی «می‌خواهم خودم را با خودرو به مقصدم برسانم»، پس رانندگان دیگر، «رقیب» من هستند و من نباید از رقبای عقب بمانم. وقتی پیاده هستیم برای ورود به جایی گاهی بیش از حد، به یکدیگر تعارف می‌کنیم، اما به عنوان راننده به دیگری راه نمی‌دهیم! در خیابان جنگ برسر مترو و سانی متر جریان دارد! برآستی چرا به عنوان راننده تا این حد تغییر رفتار می‌دهیم؟ آیا نحوه رانندگی ما نشانه فرهنگ ما نیست؟! رفتارهای رانندگی در کشور ما بیشتر به صورت رانندگی خطرناک شامل رانندگی رقابت جویانه (لذت بردن از مانور دادن در میان دیگر رانندگان)، رانندگی خطرپذیر (پذیرش خطرات رانندگی برای هیجان و لذت)، رانندگی همراه با خطرپذیری بالا (سرعت و سبقت ناگهانی)، رانندگی پر خاش جویانه (رانندگی با فاصله کم) و... با خودروهای دیگر که اغلب به منظور تنبیه رانندگان دیگر انجام می‌شود، وجود دارد.

ضرورت حساس سازی جامعه نسبت به فرهنگ ترافیک

سازمان جهانی بهداشت در گزارشی اعلام کرده که مرگ و میر ناشی از تصادف در کشورهایی که تعداد اتومبیل زیاد دارند از مرگ و میر ناشی از بیماری‌های واگیردار بیشتر است. در حالی که سومین عامل مرگ در بیشتر کشورهای جهان، سوانح و حوادث هستند، اما جایگاه سوانح و حوادث در کشور ما دومین است. نرخ آمار تصادفات در کشور ما بیش از ده برابر میانگین جهانی است.

براساس آمار منتشر شده توسط سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور در سال ۱۳۸۰ و براساس مطالعاتی که در سال ۱۳۷۷ در کشور صورت گرفته نتایج جالب زیر مشاهده می‌شود: ▶ بیشترین تلفات وارده به نیروی انسانی مربوط به سنین ۲۰ الی ۵۰ سال است که عمده ترین بخش نیروی فعال جامعه را تشکیل می‌دهند.

▶ بیشتر کشته شدگان تصادفات را افراد ذکور و سرپرستان خانواده تشکیل می‌دهند، که این موضوع پیامدهای ناخوشایند مادی و تربیتی را برای خانواده‌ها به دنبال خواهد داشت.

▶ حدود ۳۹ درصد از کشته شدگان تصادفات در کشور را



کودکان از سنین پایین و آشنایی آنان با قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی است. آموزش کمک‌های اولیه، نحوه برخورد با مصدوم در صحنه تصادف، تقویت حس نوع دوستی، مهربانی، رعایت حق تقدم و تجاوز نکردن به حقوق دیگران از دیگر مواردی است که آموزش و نهادینه کردن آن‌ها در کودکان ضروری به نظر می‌رسد.

نتیجه‌گیری

اگرچه استاندارد سازی جاده‌ها و خودروها باعث کاهش تصادف و تلفات ناشی از آن خواهد شد ولی با توجه به نقش عامل انسانی یعنی راننده، سرنشین یا عابر پیاده در بروز سوانح جاده‌ای، کارشناسان بیشترین توان خود را در زمینه آموزش به کار بسته‌اند و براین باورند که آموزش از اولویت بیشتری برخوردار است. راه اصلی فرهنگ سازی و نهادینه کردن رفتارها، آموزش صحیح است. آموزش فاصله بین شایستگی‌های موجود و مطلوب را پر می‌کند و توانمندی‌های انسان را از قوه به فعل تبدیل می‌کند.

هدف از آموزش، طرح باور و دیدگاه‌های جدید، اصلاح باورهای قبلی و حذف اعتقادات غلط است، زیرا رفتارهای انسان دلایل فکری و اعتقادی دارد و هدف اصلی و نهایی

ترافیکی و وضعیت راه‌های اطراف شهرها بی‌دقتی در انتخاب مسیر راه‌های اصلی و فرعی و عبور مسیرهای حمل و نقل از درون یا حاشیه شهرها یا روستاها کمبود وسایل نقلیه عمومی و نامطلوب بودن کیفیت خدمات آن‌ها و در نتیجه افزایش تمایل افراد به استفاده از وسایل نقلیه شخصی

کمبود فضای کافی برای تردد و پارکینگ و عبور و مرور پیاده‌ها، خط‌کشی‌های نامنظم، کم رنگ یا رنگ پریده و غیراستاندارد، احداث نکردن پارکینگ و پل عابر پیاده، تعلل در تعریض و آسفالت بموقع خیابان و پرکردن چاله‌هایی که چون دام مرگ برای رانندگان عمل می‌کند.

بی‌توجهی نسبت به آموزش رسمی و فراگیر قوانین تردد در مدارس یعنی نداشتن برنامه‌ریزی دقیق و درازمدت آموزشی، فرهنگی برای تربیت نسلی آگاه و پایبند به نظم و مقررات ترافیک

کیفیت نامطلوب امتحان علمی و شهری برای گرفتن گواهینامه رانندگی که به دلیل مدت زمان کوتاه و پرداختن به یک سری عملیات کلیشه‌ای به هیچ عنوان قادر به شناسایی و تفکیک راننده واقعی از راننده ناشی نیست.

با توجه به این مسایل به نظر می‌رسد بهترین راه برای اصلاح رفتارهای رانندگی و فرهنگ ترافیکی موجود در کشور، همان پیشگیری در سطح نخستین با تأکید بر آموزش

آموزش نیز تغییر رفتار فردی است.

این آموزش‌ها باید هدفمند، برنامه ریزی شده و در قالب برنامه‌های بلند مدت برای دستیابی به مفهوم پیشگیری نخستین و آموزش سبک زندگی سالم و پرهیز از رفتارهای پرخطر در رانندگی طراحی شود.

پیشنهادهای کلی

◀ شناسایی رانندگان پرخطر و آرایه مشاوره و راهنمایی و آموزش اختصاصی به آنان از طریق مشاوران روان شناسی و پلیس

◀ تشویق رانندگان هیجان جو برای حضور در فضاهای کنترل شده همچون مسابقات اتومبیل رانی، موتورسواری و... به منظور ارضای نیازهای هیجان جویی و تجربه جویی آنان

◀ ایمن سازی وسایل نقلیه و استفاده از کمر بند ایمنی توسط رانندگان و سرنشینان خودروها

◀ تهیه و پخش برنامه‌ها و انیمیشن‌های آموزشی از صدا و سیما در رابطه با اصلاح رفتارهای رانندگی

◀ تبلیغ و آموزش تأثیر استفاده از کمر بند ایمنی توسط کارکنان راهنمایی و رانندگی

◀ تهیه و توزیع بروشورهای آموزشی و توصیه‌های ایمنی مربوط در رابطه با احتیاط‌های جاده ای

◀ آرایه آمار تلفات انسانی ناشی از رفتارهای نادرست رانندگی در سال‌های گذشته

◀ انجام رفتارهای درست رانندگی توسط هنرمندان در مجموعه‌های تلویزیونی و فیلم‌های سینمایی

◀ طراحی دروس مربوط به اصلاح رفتارهای رانندگی برای مقاطع مختلف تحصیلی

◀ تعیین موضوع اصلاح رفتارهای رانندگی برای موضوعات انشا، تحقیق و مقالات دانش آموزان و دانشجویان

◀ گسترش آموزش‌های محلی در رادیو و روزنامه‌های محلی، چاپ بروشور و پوستر در زمینه احتیاط‌های جاده ای

◀ بررسی دقیق تر وضعیت سلامت رانندگان و چگونگی اعطای گواهینامه

◀ استفاده از دوربین‌های کنترلی در جاده‌ها

◀ افزایش آگاهی عمومی و به ویژه کاربران راه اعم از پیاده‌ها و رانندگان در زمینه مقررات راهنمایی و رانندگی

◀ بهبود و استاندارد سازی آموزش و فرهنگ سازی رانندگی صحیح در مراکز آموزش رانندگی در سطح کشور و آموزش

قوانین راهنمایی و رانندگی در مدارس

◀ تلاش برای بهبود رفتار مأموران راهنمایی و رانندگی در هنگام اعمال قانون

◀ توجه به آموزش کمک‌های اولیه به رانندگان متقاضی دریافت رانندگی

◀ هوشمند سازی مراکز معاینه فنی

◀ تقویت زنجیره امداد رسانی به قربانیان تصادف از لحظه بروز تصادف تا انتقال به مراکز درمانی

◀ افزایش تعداد اورژانس‌ها و پایگاه‌های امداد جاده‌ای و اختصاص تجهیزات مناسب به آن‌ها

پیشنهادهای جهت همکاران محترم بهورز

◀ پیش بینی عناوین آموزشی در زمینه فرهنگ ترافیک و رفتارهای صحیح رانندگی در جدول گانت برای گروه‌های مختلف به ویژه دانش آموزان در مقاطع تحصیلی متفاوت در ابتدای سال

◀ تهیه بروشورها و پمفلت‌های آموزشی درباره رفتارهای صحیح رانندگی و توزیع آن در مدارس

◀ حمایت از طرح همیار پلیس در مدارس

◀ تهیه جدول یا نموداری که نشان دهنده مرگ‌های ناشی از سوانح و حوادث در روستا باشد (در صورت وجود)

◀ تهیه عکس‌ها، تصاویر و آمارهای سوانح و حوادث شهرستان و کشور و نصب در تابلوی آموزشی خانه بهداشت به منظور حساس شدن مراجعان

◀ درخواست همکاری از داوطلبان سلامت به منظور جمع‌آوری اطلاعات و شناسایی افراد با رفتارهای پرخطر

رانندگی و آموزش آنان

منابع

۱. کتاب رانندگی امن و مطمئن تألیف علی سلیم نیا، دفتر تحقیقات کاربردی ناجا

۲. فصلنامه علمی، ترویجی راهور، سال دهم، شماره ۲۲، تابستان ۹۲

۳. اصول و مبانی نجات (مجموعه جزوات سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی تهران)

۴. سایت فرهنگ ترافیک