



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



ده راهکار برای ایمنی عبور و مرور کودکان

سازمان بهداشت جهانی WHO

به اهتمام
کمیته فرهنگی جمعیت طرفداران ایمنی راهها

بهار ۱۳۹۴

مقدمه

در طول دو دهه گذشته اقدامات گسترده‌ای در زمینه ایمنی راهها در کلیه کشورها خصوصاً در کشورهای صنعتی انجام پذیرفته و توفیقات چشمگیری در این خصوص بدست آمده است.

از طرفی به دلیل ایجاد حساسیت در مجامع بین المللی سازمان ملل متحد دهه ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۰ را دهه اقدام برای ایمنی نام گذاری و راهکارهایی را برای اقدام مشترک در کلیه کشورها پیشنهاد نموده است.

سازمان بهداشت جهانی سال جاری را سال توجه به ایمنی کودکان به ویژه دانش آموزان اعلام نموده و با تعیین هفته ایمنی راهها از تاریخ ۱۴ تا ۲۰ اردیبهشت با هدف تمرکز به ایمنی کودکان به ویژه دانش آموزان سندی با عنوان ((ده راهکار برای ایمنی عبور و مرور کودکان)) را در سطح جهان منتشر نموده است.

جمعیت طرفداران ایمنی راهها همگام با سایر نهادها و سازمانها مسئول تمامی سعی و تلاش خود را برای نیل به اهداف این کوشش مدنی به کار بسته و در همین راستا اقدام به ترجمه و انتشار این سند جهانی نموده است.

امید است با مطالعه این مجموعه از راهکارهای ارائه شده، استفاده مطلوب به عمل آید. انشاء الله

کمیته فرهنگی

جمعیت طرفداران ایمنی راهها



۱۰ راهکار برای ایمنی عبور و مرور کودکان

در جاده‌های این جهان، هر چهار دقیقه یک کودک، برای همیشه چشم از جهان فرو می‌بندد. بسیاری نیز مصدوم می‌شوند و جراحات آن‌ها اغلب وخیم است. این سوانح تلخ، تأثیر و اندوه بی‌پایان و بعضاً دشواری‌های جدی اقتصادی برای خانواده‌ها و وابستگان، به همراه دارد. علاوه بر آن، منابع گران‌بهای جوامع، در چنین سوانحی پایمال می‌شود و به این ترتیب، دیگر فرصتی برای رسیدگی به چالش‌های بهداشت و توسعه، باقی نمی‌ماند. بسیاری از کودکانی که قربانی این بلای غیرطبیعی می‌شوند، از فقیرترین اقشار هستند.

از این رو، تلاش‌ها برای پرداختن به ایمنی رفت و آمد کودکان، از چند جنبه، به موضوع عدالت اجتماعی مرتبط می‌شود و لازم است در زمره بخشی از کوشش بین‌المللی در مهار فقر، طبقه‌بندی شود. در کشورهای رو به توسعه اغلب معابر بدون لحاظ مقتضیات و استانداردهای لازم برای کاربرانی که قرار است از آنها عبور کنند، ساخته می‌شود و این موضوع، در گذشته در خصوص کشورهای صنعتی هم مصداق داشت. واقعیت این

است که، معابر در هر مکانی برای رفع نیازهای مردم و از جمله کودکانی که از آن‌ها استفاده می‌کنند، ساخته می‌شوند و بدیهی است که باید از ایمنی کافی برخوردار باشند. امروزه، این تغییر نگرش به شدت تاکید شده و لازم است قویاً درمورد دیگر گروه‌های آسیب‌پذیر، همچون عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و موتورسواران هم لحاظ شود. چنین تغییری در نگرش برای تکمیل فعالیت‌هایی که با هدف تشویق به سلامت اجتماعی در سراسر جهان در جریان است، ضروری به نظر می‌رسد. فعالیت‌های فیزیکی همچون پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و غیره که برای جلوگیری از اضافه وزن و چاقی کودکان توصیه شده، به طور اجتناب‌ناپذیری نوجوانان را به خیابان‌ها و معابر می‌کشاند و تمایل آنان به راندن در معابر و اجازه والدین به آن‌ها که استفاده از خیابان را امکان‌پذیر کنند، تنها زمانی میسر است که ابتدا از ایمنی آن‌ها اطمینان حاصل شود.

شاید هیچ اقدامی به قدر کافی، خطرهای بی‌شماری که در جاده متوجه کودکان است را به طور مطلق برطرف نمی‌کند؛ اما قطعاً هر خانواده، محله یا کشوری می‌تواند گام‌هایی بردارد تا ایمنی عبور و مرور را برای کودکان ارتقاء بخشد. در کشورهایی که میزان مرگ و میر و مصدومیت ناشی از سوانح جاده‌ای به طور قابل ملاحظه‌ای کاهش یافته، قوانین سخت‌گیرانه، اجرای دقیق آن‌ها و نیز تمهیدات ایمنی در معابر و وسایل نقلیه، نقشی به سزا داشته‌اند. طرح سازمان ملل متحد با نام دهه اقدام برای ایمنی در جاده‌ها (۲۰۱۱ - ۲۰۲۰) چارچوبی گسترده برای این قبیل اقدام‌ها و دیگر اموری که به سلامت کودکان در جاده ختم می‌شوند، پیش‌روی قرار می‌دهد.

سالانه چند کودک در جهان به علت سوانح در جاده‌ها، کشته می‌شوند؟

یکصد و هشتاد و شش هزار و سیصد کودک (۱۸۶۳۰۰)، معادل بیش از ۵۰۰ کودک در هر روز، سالانه به علت تصادف در جاده‌های دنیا از دست می‌روند و سوانح ترافیکی در میان چهار علت عمده مرگ کودکان بالای پنج سال قرار دارد.

مهمترین علت مرگ کودکان زیر ۱۸ سال در سال ۲۰۱۲ در دنیا به ترتیب:

ترتیب	کمتر از ۵ سال	۵ الی ۹ سال	۱۰ الی ۱۴ سال	۱۵ الی ۱۷ سال
۱	شرایط پیچیده پیش از تولد	بیماری اسهال	ایدز	سانحه رانندگی
۲	بیماری تنفسی	بیماری تنفسی	بیماری اسهال	خودکشی
۳	خفگی/درد تولد	مننژیت	سانحه رانندگی	خسونت ناگهانی
۴	بیماری اسهال	سانحه رانندگی	بیماری تنفسی	ایدز

کودکان در کدام مناطق از جهان بیشتر در معرض خطر مرگ بر اثر سانحه رانندگی قرار دارند؟

با اعتقاد به این که ایمنی عبور و مرور چالشی بین المللی است، کودکانی که احتمال کشته شدن آن ها در سوانح رانندگی بیشتر است، در کشورهایی با درآمد پایین یا متوسط زندگی می کنند. براساس آمار، ۹۵ درصد مرگ و میر کودکان در سوانح رانندگی، در این کشورها رخ می دهد. آمارها در مناطق مختلف متفاوت است. حتی در خود این کشورها، کودکانی که در خانواده های فقیر زندگی می کنند، بیشتر در معرض خطر قرار دارند.

تفاوت منطقه ای در میزان مرگ کودک زیر ۱۸ سال بر اثر سانحه رانندگی در جاده (با شاخص کشته به ازای یکصد هزار نفر) در سراسر دنیا در سال ۲۰۱۲

Africa		Americas		Eastern Mediterranean		Europe		South-East Asia		Western Pacific		World	
HIC	LMIC	HIC	LMIC	HIC	LMIC	HIC	LMIC	LMIC	HIC	LMIC	HIC	LMIC	
6.3	15.6	3.9	6.9	8.5	11.2	2.9	5.6	6.9	2.0	5.7	3.4	9.1	

LMIC: کشورهای کم درآمد یا متوسط

HIC: کشورهای پردرآمد

منبع: سازمان جهانی بهداشت، گزارش برآورد سلامت در دنیا در سال ۲۰۱۲

سن و جنس در خطر وقوع تصادف برای کودک در جاده چقدر تعیین کننده است؟

کودکان در همه سنین در معرض خطر سانحه رانندگی در جاده قرار دارند. پسرها تقریباً دو برابر دختران بر اثر سانحه رانندگی جان خود را از دست می‌دهند. به نظر می‌رسد بیشترین خطری که پسران را تهدید می‌کند، به دلیل بیشتر قرارگرفتن آن‌ها در معرض آمدوشد در خیابان‌ها است. علاوه بر آن، پسرها به‌ویژه در دوران نوجوانی، بیشتر از دختران تمایل به حرکات خطر پذیر دارند.

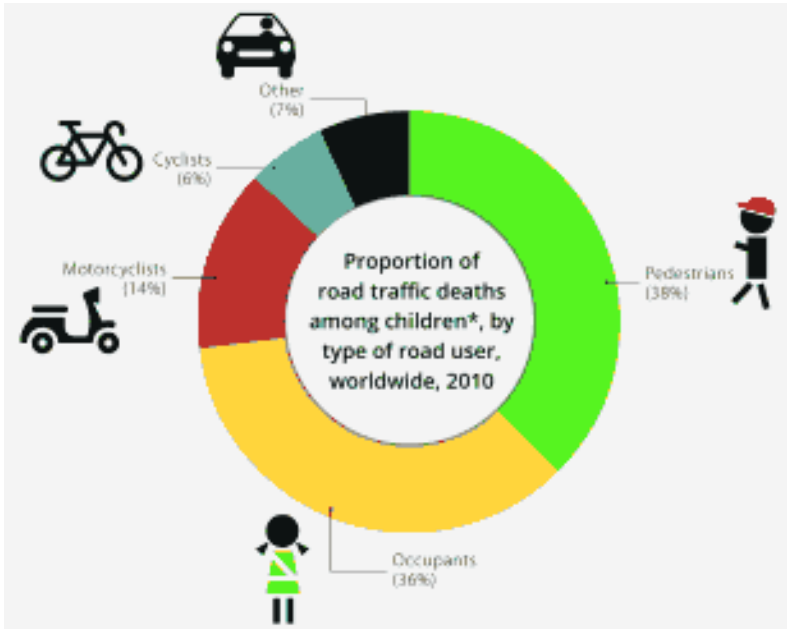
چرا کودکان در ترافیک تا این اندازه آسیب‌پذیر می‌شوند؟

کودکان در سنین پایین‌تر به لحاظ جثه فیزیکی، شناخت محیطی و رشد اجتماعی، محدودیت دارند. همین امر آن‌ها را نسبت به بزرگترها در رفت و آمد در معابر، آسیب‌پذیرتر می‌کند. به علت قد و قامت کوچکشان نمی‌توانند رفت و آمد در محیط اطراف را ببینند و رانندگان هم در دیدن آن‌ها دچار مشکل می‌شوند. علاوه بر آن، از آن‌جا که سر آن‌ها نسبت به سر بزرگسالان نرم‌تر است بیشتر در معرض آسیب جدی از آن ناحیه قرار می‌گیرند. کودکان کم‌سن‌تر ممکن است در برآورد صدا و تصاویر مختلف مشکل داشته باشند و همین امر بر قضاوت آن‌ها درباره نزدیکی، سرعت و مسیر حرکت خودروها اثر می‌گذارد. این کودکان همچنین ممکن است تابع امیال آنی باشند و حافظه کوتاه مدت توان روبرو شدن با بیش از یک چالش را در آن واحد نداشته باشد. هرچه سن آنان بیشتر می‌شود، خصوصاً نوجوانان بیشتر خودشان را در معرض خطر قرار داده و سلامتی‌شان در جاده به خطر می‌افتد.

کدام شیوه حمل‌ونقل کودکان را بیشتر در معرض خطر تصادف رانندگی قرار می‌دهد؟

در ابتدا شاید تعجب کنید از این که ۳۸ درصد از کودکانی که هر ساله در جاده‌های سراسر دنیا جان خود را از دست داده یا مصدوم می‌شوند، عابر پیاده هستند. کشورهای کم‌درآمد که اغلب مرگ و میرها در آن‌ها اتفاق می‌افتد، کودکان در کنار جاده‌هایی پیاده می‌روند که اشکال متفاوتی از حمل‌ونقل در آن وجود دارد، و البته شمار قابل توجهی

از خودروها با سرعت زیاد در آن در حرکت‌اند و زیرساخت‌هایی همچون پیاده‌رو، چهارراه و موانع ایمنی در آن جاده‌ها وجود ندارد. کودکانی که با خودرو تردد می‌کنند، ۳۶ درصد دیگر از این مرگ و میرها را تشکیل می‌دهند. آن‌ها بیشتر در کشورهای پردرآمد زندگی می‌کنند. این کودکان چه در صندلی جلو و چه در صندلی پشتی خودرو در شرایطی که کنترل نشوند بیشتر در معرض خطر قرار دارند. بقیه کودکانی که هر ساله در عبور و مرور جان خود را از دست می‌هند، یا با دوچرخه و یا با موتورسیکلت و اغلب بدون کلاه ایمنی در حرکت هستند و به ندرت حتی خودشان رانندگی می‌کنند.



جاده‌های ایمن برای همه طبعاً به معنی ایمنی برای کودکان نیز هست. طرح جهانی یک دهه اقدام برای ایمنی جاده (۲۰۱۱ - ۲۰۲۰) بر مواردی تأکید دارد که برای بهبود ایمنی جاده‌ها مورد نیاز است. برای دولت‌ها، این نیازها، قانونگذاری درباره خطرهای اصلی همچون سرعت زیاد، رانندگی در حال مستی، نداشتن کلاه ایمنی، نبستن کمربند و کنترل نکردن کودکان را شامل می‌شود. نیازهای دیگر عبارت‌اند از به اجرا در آوردن قوانین موجود، تجهیز و توسعه معابر، هدایت خودروسازان به

تولید خودروهایی که تمامی خصوصیات و مقتضیات ایمنی حمل و نقل را دارا باشند و نیز ارائه مراقبت‌های اورژانسی سریع به آسیب دیدگان. اقدام‌های دیگر که به‌ویژه به کودکان مربوط می‌شود، این است که هنگام مسافرت در جاده به محافظت از آن‌ها بیشتر دقت شود.

ده راهکاری که در زیر شرح آن‌ها آمده است برای ایمن نگهداشتن کودکان در جاده بسیار مهم بوده، به‌ویژه وقتی در قالب بسته‌ای یکپارچه، به اجرا گذاشته شوند.

۱ - کنترل سرعت

سرعت یکی از مهمترین عوامل دخیل در بیش از یک‌سوم از سوانح منجر به فوت در کشورهای پیشرفته و نیمی از این سوانح در کشورهای متوسط و کم درآمد است. راه‌های مستقیم و طولانی که از کنار مدارس، منازل مسکونی و مراکز کاری عبور نموده و موجب تسهیل حرکت با سرعت زیاد می‌شوند، کودکان را به شدت در معرض خطر قرار می‌دهند. به شکلی منطقی با کمک این راهکارها می‌توان سرعت را کاهش داد:

- تعیین و اعمال حداکثر سرعت متناسب با کاربری هر معبر.
- تعیین و اعمال حداکثر سرعت ۳۰ کیلومتر در ساعت برای جاده‌های پرتردد از عابران پیاده.
- کنترل سرعت با استفاده از دوربین های خودکار
- اصلاح جاده‌ها به گونه‌ای که از سرعت گرفتن زیاد جلوگیری شود. نصب چراغ‌های راهنمایی، دوربرگردان و سرعت گیر از جمله این تغییرات است.

نمونه منطقه سرعت «بسیار خیلی زیاد است» در بریتانیا

در بیست سال گذشته، مناطقی در حاشیه مدارس و منازل مسکونی در لندن تعریف شده که حداکثر سرعت در آن‌ها ۲۰ مایل در ساعت (تقریباً برابر ۳۰ کیلومتر در ساعت) است. علاوه بر تعیین محدوده سرعت، زیرساخت‌هایی همچون سرعت گیر و دوربرگردان در این خیابان‌ها طراحی و نصب شده است. از زمان اجرای این طرح در فاصله سال‌های ۱۹۸۷ تا ۲۰۰۶ میزان مرگ و میر کودکان زیر ۱۵ سال که عابر پیاده بوده‌اند ۴۶ درصد و دوبرخه‌سواران ۲۸ درصد کاهش یافته است.

۲ - کاهش رانندگی در حال مستی

افرادی که در حال مستی رانندگی می‌کنند، کودکان را در حال پیاده‌روی، دوچرخه سواری و مسافرت با خودرو در معرض خطری بزرگ قرار می‌دهند. مصرف الکل پیش از رانندگی، نه تنها احتمال سانحه رانندگی را در جاده افزایش می‌دهد بلکه احتمال این که سانحه به مرگ یا جراحت جدی بیانجامد را افزایش می‌دهد. هر قدم که میزان الکل موجود در خون راننده بیشتر باشد، خطر مرگ بر اثر سانحه رانندگی در جاده به همان شدت افزایش می‌یابد.

راهکارهای زیر را می‌توان برای کاهش موارد رانندگی در حال مستی به کار بست:

- اعمال و تشدید قوانین برای رانندگی در حال مستی با ایجاد ایستگاه‌های سنجش هوشیاری و آزمونگاه نوبه‌ای تنفس

۳ - استفاده دوچرخه‌سواران و موتورسواران از کلاه ایمنی

پوشیدن کلاه ایمنی برای کودکان کارآمدترین راهکار در کاهش خطر آسیب به سر به هنگام دوچرخه یا موتورسواری است. استفاده مناسب از کلاه ایمنی برای دوچرخه‌سواران در همه سنین، خطر آسیب به سر را تا ۶۹ درصد کاهش می‌یابد. درحالی که اگر موتورسواران در همه سنین به شیوه‌ای مناسب از کلاه ایمنی استفاده کنند، خطر مرگ ۴۰ درصد و خطر آسیب جدی به سر تا بیش از ۷۰ درصد کاهش پیدا می‌کند. راهکارهای زیر را در استفاده خوب از کلاه ایمنی باید در نظر گرفت:

- اعمال قوانین استفاده از کلاه ایمنی برای موتورسواران که نوع و اندازه آن مناسب گروه‌های سنی مختلف باشد.
- برقرار کردن استانداردهای شناخته شده بین‌المللی برای تولید کلاه ایمنی که مناسب بودن آن را برای کودکان تضمین کند.
- تضمین در دسترس بودن کلاه ایمنی و قیمت مناسب برای کسانی که به آن نیاز دارند.

- حمایت از نوآوری‌های محله‌ای در زمینه کودکان با آموزش به والدین آن‌ها درباره چگونگی استفاده موتورسواران و دوچرخه‌سواران از کلاه ایمنی و فراهم کردن کلاه ایمنی مجانی یا ارزان قیمت برای کودکان

نمونه استفاده کودکان در ویتنام از کلاه ایمنی دولت ویتنام در پایان سال ۲۰۰۷ میلادی قانونی را تصویب کرد که بر اساس آن استفاده از کلاه ایمنی برای همه رانندگان موتورسیکلت و سرنشینان، شامل کودکانی که موتورسیکلت سوار می شوند، اجباری شد. پس از اعمال قانون، پوشیدن کلاه ایمنی تا بیش از ۹۰ درصد افزایش یافت. در نتیجه، آسیب به سر و مرگ در سوانح موتورسیکلت کاهش پیدا کرد. اما بر اساس این قانون، پلیس نمی توانست کودکان زیر ۱۴ سال را مجبور کند کلاه ایمنی بپوشند و نیز والدینی را که کودک شان کلاه ایمنی نمی پوشیدند جریمه نمی کرد. در نتیجه، میزان استفاده کودکان از کلاه ایمنی تا زیر ۴۰ درصد باقی ماند. اما قانون را در ماه آوریل سال ۲۰۱۰ تغییر دادند و راننده موتورسیکلت مجبور شد برای بچه های بالای ۶ سال کلاه ایمنی تهیه کند. در نتیجه، میزان استفاده کودکان از موتورسیکلت در فاصله سال های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۳ تا ۵۶ درصد افزایش یافت.

۴ - مهار کودکان در خودرو

در خودروها مهارکننده هایی تعبیه شده که برای حفاظت از کودکان است. صندلی ویژه نوزاد، صندلی کودک، صندلی کمکی و کمر بند در زمره این مهار کننده ها قرار دارند و استفاده از آنها به وزن، سن و قد کودک بستگی دارد. استفاده از صندلی های کمکی در مقایسه با استفاده از کمر بند به تنهایی خطر آسیب جدی به کودکان چهار تا هفت ساله در تصادف جاده ای را تا ۵۹ درصد کاهش می دهد. راهکارهای زیر برای افزایش کاربرد و استفاده مناسب از انواع مهارکننده ها پیشنهاد می شود:

- تصویب و اعمال قانون استفاده از مهارکننده کودک در همه خودروهای

شخصی

- تنظیم استانداردهای شناخته شده بین المللی برای تولیدکنندگان مهارکننده کودک

- تضمین در دسترس بودن و قیمت مناسب مهارکننده کودک برای همه کسانی که به آن نیاز دارند.

- هدایت خودروسازان به نصب مهارکننده های ویژه در همه خودروهای شخصی از قبیل گیره های ثابت کننده صندلی کودک در جای خود

- تشویق طرح های فروش اقساطی مهارکننده کودک و آموزش استفاده از آن به خانواده ها

۵ - افزایش توانایی کودکان برای دیدن و دیده شدن

دیدن و دیده شدن پیش‌نیازهای اصلی برای افرادی است که در جاده مسافرت می‌کنند، اما این پیش‌نیازها به‌ویژه برای کودکان و به علت آسیب‌پذیری خاص آنان اهمیت دارند. راهکارهای زیر برای بهبود قدرت دیدن و دیده شدن، بسیار مفید به نظر می‌رسد:

- پوشیدن لباس‌های سفید یا کم‌رنگ
- استفاده از نوارهای منعکس‌کننده نور روی لباس یا لوازمی همچون کوله پشتی. سازماندهی پیاده‌روی در یک خط به‌شکلی که داوطلبان بزرگسال گروهی از کودکان را که جلیقه‌های دارای شبرنگ (Reflective) پوشیده‌اند، در مسیرهای مشخص همراهی می‌کنند
- استقرار همیار پلیس در تقاطع‌های اطراف مدارس، با جلیقه‌های دارای شبرنگ (Reflective)
- استفاده از چراغ جلو، نور پخش‌کن جلو و عقب و در چرخ‌های دوچرخه

- استفاده از نورهای ویژه رانندگی در روز بر موتورسیکلت و خودروها
- اطمینان از نظم عبور و مرور در خیابان و تقویت حداکثری روشنایی معابر

۶ - تقویت زیرساخت جاده‌ها

جاده‌ها را از گذشته‌های دور در درجه اول برای حمل‌ونقل خودروها ساخته‌اند، بعضاً با کمترین توجه به مقتضیات ایمنی افرادی که لازم است از آن معبر عبور کنند. ساختن جاده جدید و تغییر زیرساخت جاده‌های موجود با توجه به ایمنی جاده‌ها، طول عمر ساکنان را افزایش و خطراتی را که از ناحیه سوانح متوجه کودکان است را کاهش می‌دهد. راهکارهای بهبود زیرساخت جاده عبارت‌اند از:

- محدودسازی‌های فیزیکی در معابر همچون نصب چراغ راهنمایی، دوربرگردان، سرعت گیر، کنارگذر، گذرگاه‌های میانی و تقویت روشنایی معابر شلوغ

• جداسازی کاربری‌های مختلف از جاده‌ها با کمک سازوکارهایی همچون پیاده‌رو با علائم برجسته برای عابران، خط ویژه عبور عابر و دوچرخه و گذر میانی برای جداسازی رفت و آمد خودرو در جهت‌های مختلف

- گسترش مناطق عبور ممنوع خودرو برای افزایش امنیت عابران پیاده

- ایجاد منطقه ایمنی مدرسه که مجموعه‌ای از اقدامات برای کاهش سرعت را شامل می‌شود و متشکل از مناطق خودرو ممنوع، مکان امن برای پیاده و سوار شدن و راهنمای عبور از خیابان است
- افزایش زمان عبور در چهارراهایی که نزدیک مدارس است
- طراحی اماکن ویژه بازی برای کودکان با فاصله نسبتاً قابل توجه از محوره‌های برون‌شهری
- سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل عمومی و ایمن

ایمنی در حاشیه مدارس در کنیا

فراهم آوردن محیطی ایمن در حاشیه مدارس برای امنیت کودکان ضروری است. مقام‌های محلی در نایواشا، کنیا، اقداماتی را برای بهبود امنیت در حاشیه مدارس به اجرا گذاشته‌اند که عبارت‌اند از: ساخت گذرگاه عابر پیاده، مسیر ویژه پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، سرعت‌گیر و اعمال محدوده سرعت تا ۳۰ کیلومتر در هر ساعت، افزایش دید با بهبود روشنایی خیابان، تقویت دید کودکان با تشویق آن‌ها به استفاده از کوله‌پشتی‌های دارای شبرنگ و ارائه نظارت مناسب با استفاده از همیار پلیس در تقاطع‌ها.

۷- طراحی خودروی مناسب

طرح و استاندارد رضایت‌بخش، ایمنی کودک را هم در داخل و هم خارج از خودرو فراهم می‌آورد. این موضوع درباره دوچرخه و موتور سیکلت نیز صادق است. بسیاری از اقدامات ایمنی برای محافظت از کلیه افرادی که در جاده‌ها تردد می‌کنند طراحی شده‌است اما برخی از این اقدامات ویژه کودکان بوده و خطرهایی که متوجه آن‌ها است را بیشتر کاهش می‌دهد. راهکارها عبارت‌اند از:

- اجباری کردن نصب ضربه‌گیر (ایربگ) داخل خودروها برای محافظت از جان مسافران در صورت وقوع سانحه رانندگی
- بازطراحی بخش جلویی خودرو به گونه‌ای که در اثر سانحه، آسیب کمتری به عابر وارد کند
- تجهیز خودرو به دوربین و زنگ‌های هشدار برای آگاه‌سازی راننده از وجود اشیای کوچکی که از دید آینه عقب خارج است

۸ - کاهش خطر برای رانندگان جوان

در برخی کشورها، نوجوانان ۱۵ ساله هم اجازه دارند رانندگی کنند. رانندگان جوان و تازه‌کار عامل بخش عمده‌ای از سوانح در جاده‌های جهان هستند. از بین عواملی که باعث وقوع چنین سوانحی می‌شوند می‌توان به سرعت، مصرف الکل یا مواد مخدر در هنگام رانندگی و استفاده از تلفن همراه اشاره کرد. اعمال محدودیت‌های بیشتر برای رانندگی همچون آزمایش‌هایی که در قالب پیش‌نیاز برای دریافت گواهینامه رانندگی به اجرا گذاشته می‌شوند، آمار سوانح رانندگی و متعاقباً نرخ متوفیات را به‌طور قابل ملاحظه‌ای کاهش می‌دهد. این برنامه‌های آموزشی از رویکردی گام به گام و تدریجی پیروی می‌کنند و راننده تازه‌کار می‌تواند با به‌دست آوردن تجربه کافی پشت فرمان پس از پشت سر گذاشتن محدودیت‌ها، مجوز رانندگی در همه حالات را به‌دست آورد. در جاهایی که از این دستورالعمل‌ها پیروی می‌شود، احتمال سانحه رانندگی در جاده در میان این گروه سنی تا ۴۶ درصد کاهش یافته است. طرح‌های آموزش عالی دوره‌های رانندگی که از راهکارهای زیر پیروی می‌کنند، تأثیر عمده‌ای بر ایمنی کودکان دارند.

• رانندگی در کنار فردی بزرگتر و مسئولیت‌پذیر برای یک دوره زمانی مشخص تا خوب یادگرفتن رانندگی

• محدود کردن رانندگی در شب یا همراه داشتن مسافر برای این گروه سنی

• تشدید کنترل مصرف الکل و مواد مخدر برای رانندگان جوان یا تازه‌کار

طرح ارائه گواهینامه رانندگی در استرالیا

در ژوئیه ۲۰۰۷، ایالت کوینزلند استرالیا، برنامه پیشین اعطای گواهینامه رانندگی را به ترتیب زیر ارتقا داد: افزایش دوره یادگیری از ۶ به ۱۲ ماه به‌همراه افزایش ساعات رانندگی نظارت‌شده در حضور والدین یا مربی تا ۱۰۰ ساعت. علاوه بر آن، طرح فعلی ابعاد روشنی دارد که رانندگان روان‌پیش را مورد توجه قرار می‌دهد، به‌عنوان مثال، ممنوعیت استفاده از تلفن همراه در هنگام رانندگی. در ساز و کار فعلی، ساعات رانندگی باید به ثبت رسیده و پیش از امتحان عملی رانندگی ارائه شوند.

۹- فراهم کردن مراقبت های مناسب برای کودکان مصدوم

تقویت مراقبت های بهداشتی و خدمات بازپروری در کشورها، بهترین رویکرد در کاهش شمار قربانیان سوانح رانندگی است. ضمن آنکه ملاحظات خاصی درباره کودکان وجود دارد. از جمله راهکارهای کلیدی برای بهبود مراقبت از کودکان مصدوم، عبارت اند از:

- ارائه خدمات آموزشی و مراقبتی برای مهار سریع و ایمن مصدومیت ها و پیش بینی طرح هایی برای انتقال هرچه سریع تر کودکان مصدوم به درمانگاه ها
- آموزش به امدادگران جاده درباره تفاوت زیست ساختاری کودکان و بزرگسالان و چگونگی ارائه درمان ویژه مورد نیاز کودکان
- تجهیز آمبولانس و خودروهای امداد به لوازم پزشکی کودکان در اماکنی که امکانات امداد و نجات جاده ای مهیا شده است
- کاهش درد و رنج کودکان مصدوم با ایجاد محیطی دوستانه در بیمارستان برای آنان

- بهبود خدمات بازپروری ویژه کودکان، به ویژه توصیه هایی برای مراقبت در خانه و تسهیل دسترسی به مراکز درمانی منطقه ای
- بهبود دسترسی به خدمات مشاوره ای برای کاهش اثر روانی مصدومیت از سوانح رانندگی در جاده بر کودکان و خانواده های آنان توام با به جریان انداختن راهکارهای عملی از جمله بهبود وضعیت اقتصادی و ارائه راهکارهای حمایتی قانونی

۱۰- نظارت بر کودکان در حاشیه جاده ها

کودکان توانایی محدودی در ارزیابی از خطری دارند. از این رو، والدین و دیگر مراقبان آنها می توانند نقش عمده ای در کمک به کودکان در فهم و درک اتفاقات اطرافشان داشته باشند. نقش نظارتی آنها به ویژه در تضمین سلامتی کودکان در محیط پیچیده اطراف جاده مفید است. البته نظارت به تنهایی جایگزین مداخلاتی که در بالا آمده، نمی شود، اما این اقدامات را تکمیل می کند. برای مثال، نظارت باید شامل مواردی باشد همچون استفاده کودکان از کلاه ایمنی، صندلی کودک و کمربند و با مقرراتی که برای ایمنی مدارس تعریف شده همخوانی داشته باشد. نظارت در کنار راهکارهایی که در این مطلب به آنها اشاره شد در کاهش احتمال خطر تصادف برای کودکان مؤثر است.

مرگ و مصدومیت ناشی از سوانح در جاده، به شکلی فوری قابل پیشگیری است. کشورهایی که اراده سیاسی لازم را برای حل و فصل این موضوع به دست آورده‌اند، به این مهم اذعان دارند که با به کار بستن این راهکارها، جان صدها هزار کودک نجات داده شده و منابع قابل توجهی را برای مردم‌شان صرفه جویی کرده‌اند. راهکارهایی که در این مطلب آوردیم در میان شناخته شده‌ترین‌ها برای حفظ سلامتی کودک در عبور و مرور قرار دارند. اگر همه کشورها این راهکارها را به اجرا بگذارند، در جهت دسترسی به هدف طرح دهه اقدام برای ایمنی در جاده‌ها (۲۰۱۱ - ۲۰۲۰) و متعاقباً نجات جان پنج میلیون انسان، کاری فوق‌العاده انجام خواهد گرفت. علاوه بر آن، خود این نوجوانان، محل زندگی خود را به مکانی پر از شور زندگی تبدیل خواهند کرد و در نتیجه حمل و نقل ایمن و پایدار در اختیار همه کسانی قرار خواهد گرفت که از معابر استفاده می‌کنند.

آشنایی با جمعیت طرفداران ایمنی راهها:

جمعیت طرفداران ایمنی راهها به همت جمعی از پیشکوتان و دست اندرکاران حمل و نقل و راهداری و ایمنی به عنوان هیئت مؤسس در تاریخ ۱۳۸۶/۳/۳۰ در خانه حمل و نقل و به عنوان یک نهاد مردمی، غیرسیاسی و غیرانتفاعی و با هدف بهبود وضعیت ایمنی تردد در راهها و ارتقاء فرهنگ ترافیکی کشور پایه گذاری و با طی مراحل قانونی و تصویب مراجع ذیصلاح در تاریخ ۱۳۸۸/۲/۲۸ به ثبت رسید. هم زمان با پیگیری مراحل تصویب، فراخوان مردمی در استان های مختلف کشور به منظور جلب حمایت و جذب اقوام مختلف انجام پذیرفت و با توجه به تعلق خاطر همه مخاطبین به موضوع ایمنی راهها و سلامت اجتماعی در زمان نسبتاً کوتاه بالغ بر حداقل ۵۰۰۰ نفر از همه اقشار در نقاط مختلف کشور جذب و ضمن حمایت و هم پیمان شدن با اهداف و منشور جمعیت شروع به انجام فعالیت های فرهنگی در زمینه ارتقاء ایمنی حمل و نقل نمودند و همواره مترصد هماهنگی و اجرای برنامه های پیشنهادی هیئت مدیره و ستادهای اجرایی جمعیت می باشند.

ساختار تشکیلاتی

هیئت مدیره منتخب با تشکیل جلسات مستمر ضمن معرفی تدریجی جمعیت و جلب حمایت های معنوی نسبت به تدوین برنامه ها و تهیه راهکارهای عملیاتی اقدام نمود و بر اساس آن با تشکیل سه کمیته تخصصی تحت عنوان کمیته های فرهنگی فنی و مهندسی و جلب مشارکت های مردمی ضمن بررسی کارشناسی، موضوعات مرتبط را از طریق مشارکت متخصصین و علاقه مندان پیگیری نموده است.

هم اندیشی

تشکیل جلسات با نخبگان و مدیران عالی رتبه راه، حمل و نقل و ترافیک و فرهنگ و آموزش جهت معرفی جمعیت و کسب رهنمودهای ایشان در تنظیم برنامه های آتی

ارتباط رسانه ای و انجام مصاحبه های موضوعی و برگزاری گردهمائی های سراسری متشکل از نخبگان، اندیشمندان، پیشکوتان و دست اندر کاران حمل و نقل و ایمنی با هدف جلب مشارکت و ایجاد حساسیت عمومی به موضوع ایمنی نیز از جمله فعالیت های هیئت مدیره تاکنون بوده است. و حاصل این هم اندیشی مجموعه ای از پیشنهادات و تصمیماتی است که به عنوان برنامه کار و هدف جمعیت در حال پیگیری است.

عضویت در جمعیت طرفداران ایمنی راهها

عضویت در جمعیت طرفداران ایمنی راهها برای عموم آزاد است و از همه ی علاقه مندان، نخبگان و دلسوزان دعوت به عمل می آید با عضویت در این جمعیت به ارتقاء فرهنگ ایمنی کمک نمایند. برای عضویت در جمعیت می توانید به صورت حضوری و یا با مراجعه به سایت جمعیت و تکمیل فرم عضویت اقدام نمایید.

مشارکت و کمک مالی به جمعیت طرفداران ایمنی راهها

جمعیت برای انجام فعالیت های خود با هدف بهبود وضعیت ایمنی و کاهش تصادفات متکی به کمک اعضاء و داوطلبان و خیرین و دلسوزان می باشد.

شماره حساب: ۴۴۱۰۰۴۴۱/۹۴ نزد بانک ملت شعبه ملاصدرا

و شماره کارت: ۶۸۳۲ ۷۰۰۷ ۳۳۷۷ ۶۱۰۴ به نام جمعیت طرفداران ایمنی راهها آماده دریافت کمک های مالی داوطلبان می باشد.

تماس با جمعیت

سایت اینترنتی: www.rsss.ir پست الکترونیکی: info@rsss.ir
سامانه پیامک به شماره ۳۰۰۰۷۱۹۳ برای ارتباط دوسویه مخاطبان و جمعیت می باشد
تلفکس: ۸۸۶۶۲۱۷۴ - ۸۸۶۵۴۹۶۱

تهران - خیابان ولی عصر بالاتر از میدان ونک - خیابان شریفی - پلاک ۵۵ - طبقه ۳ - واحد ۱۰

منشور فعالیت های

جمعیت طرفداران ایمنی راهها

جمعیت طرفداران ایمنی راهها به عنوان یک نهاد مردمی با اکتال به پروردگار متعال و تجربه و دانش اعضای خود و در راستای نیل به جامعهای توسعه یافته و همسو با سایر نهادهای اجتماعی که دارای این هدف آرمانی می باشند و با بهره گیری از جمیع آموزه های دینی و ملی و با دعوت مشارکت عموم مردم، موارد ذیل را به عنوان منشور عملیاتی خود قرار داده است.

الف: کلیات

بهبود وضعیت ایمنی تردد در راهها و ارتقای فرهنگ ترافیکی کشور

ب: روش اجرای هدف

- ۱- معرفی جمعیت و توسعه کمی و کیفی فعالیت های آن در سطح کشور
- ۲- جلب مشارکت های مردمی (اجتماعی) و تلاش برای جذب مشارکت بیشتر رسانه ها
- ۳- کمک به ایجاد تعامل و هماهنگی بیشتر بین سازمان ها و ارگان های مسئول ایمنی
- ۴- اطلاع رسانی درباره وضعیت ایمنی کشور و مشارکت در ارتقای سطح آگاهی و باورهای عمومی در زمینه فرهنگ ترافیکی
- ۵- کمک به بهبود و توسعه امداد و نجات و فراگیر نمودن آن از طریق اجرای آموزش های مربوطه
- ۶- عضویت و ارتباط با سازمان ها و تشکل های مردمی و بین المللی
- ۷- تغییر نگرش ها در جامعه و حساس نمودن افکار عمومی و مسئولان با ایجاد باورهای ملی نسبت به کاهش حوادث رانندگی و افزایش ایمنی تردد با توسعه و ارتقای فرهنگ ترافیکی
- ۸- شناسایی نقایص و خلاء های قانونی و ارائه پیشنهاد نسبت به اصلاح قوانین و مقررات موجود به دستگاه های ذیربط
- ۹- انجام مطالعات تطبیقی و بهره گیری از تجارب کشورهای موفق و سوابق راهکارهای اجرا شده در کشور و آشنایی با موضوعات روز ایمنی
- ۱۰- تلاش همه جانبه برای جلب توجه دولت و عموم جهت کمک به آسیب دیدگان حوادث رانندگی
- ۱۱- مشارکت در همایش ها و عضویت در مجامع مرتبط
- ۱۲- تلاش برای نهادینه کردن آموزش در مقوله ایمنی حمل و نقل