

سرعت  
بیشتر  
مساوی  
است با  
مرگ

با افزایش سرعت رانندگی، احتمال تصادف به همان نسبت افزایش پیدا می‌کند. مطالعات نشان داده که در تصادفات عابران پیاده با وسیله نقلیه با سرعت ۴۰ کیلومتر ۲۵ درصد عابران فوت می‌کنند و این مورد در سرعت ۵۰ کیلومتر در ساعت به ۵۵ درصد می‌رسد.



کلاه  
ایمنی

استفاده از کلاه کاسکت هنگام موتورسواری منجر به کاهش ۴۵ درصدی خطر مرگ راکبان می‌شود. این کلاه در زمان تصادف یا سقوط، از سر و صورت راکبان محافظت می‌کند و صدمه به سر و شکستگی استخوان‌های صورت و سر را به حداقل می‌رساند.



## همیشه برای تندرستی

ویژه نامه تندرستی + ۲۶ اسفند ۱۴۰۳ + شماره ۳۳۳ + دوره جدید

نگاه +

### ۶ دلیل رانندگی پرخطر

تخلف در رانندگی با سرعت بالا، دور دور کردن و... عمدتاً از سوی گروه‌های جوان تر شکل می‌گیرد و حادثه آفرین هم می‌شود. دکتر سید حسن موسوی چلک، جامعه‌شناس و معاون سلامت اجتماعی سازمان بهزیستی درباره دلایل رانندگی پرخطر به چند نکته اشاره می‌کند.

۱ بخشی از رانندگی پرخطر به دلیل این است که جوانان هیجان دارند و آن را یک کار متعلق به سن و سال خود می‌دانند.

۲ بخش دیگر به این دلیل است که برخی افراد که در وضعیت خاص قرار دارند واقعاً نباید پشت فرمان بنشینند؛ مثلاً کسانی که الکل مصرف می‌کنند و ممنوعیت رانندگی دارند. برای این افراد در سراسر دنیا مجازات‌های بسیار سنگینی در نظر گرفته می‌شود. مواد مخدر و مسکرات احتمال افزایش انجام رفتارهای خطرناک در زمان رانندگی را بیشتر می‌کند.

۳ بخش دیگری از دلایل رانندگی پرخطر هم مربوط به کل کل کردن و لج و لجاجت است.

۴ بخش دیگری هم به عدم مدیریت زمان بازمی‌گردد. زمانی که ترافیک است باید به نوعی زمانبندی داشته باشید که زودتر حرکت کنید تا به موقع به مقصد برسید. مدیریت زمان در این زمینه مهم است.

۵ دلیل دیگر رانندگی پرخطر خستگی راننده است. در گزارش‌ها می‌خوانیم که آمار تصادفات در فاصله نزدیک رسیدن به مقصد معمولاً بیشتر است. خستگی ناشی از سفر و رعایت نکردن توصیه‌هایی مبنی بر اینکه هر زمان که خسته شدید و احساس خواب‌آلودگی پیدا کردید، رانندگی را متوقف و به میزان کافی استراحت کنید، رعایت نمی‌شود و در نهایت منجر به بروز سوانح و تصادفات خطرناک جاده‌ای می‌شود.

۶ عدم مدیریت زمان هم باعث رانندگی‌های پرخطر می‌شود. آمار خودروها به شدت افزایش پیدا کرده و جاده‌ها کشش این میزان خودرو را ندارند. خود من یک روز که می‌خواستم از طریق آزادراه تهران - شمال مسافرت کنم تا شهر ستانک ۵.۵ ساعت در ترافیک بودم و در نهایت هم مجبور شدم به دلیل ترافیک سنگین از شهر ستانک به تهران بازگردم. ترافیک زیاد راننده را خسته می‌کند و به محض اینکه جاده باز می‌شود، بدون در نظر گرفتن مخاطرات پارا روی پیدال گاز می‌گذارند و با سرعت خارج از کنترل، رانندگی می‌کنند.



# نه به تصادف!  
پویش ملی ایمنی و سلامت سفر

# # نه به تصادف چگونه به مقصد می‌رسد

نیروی انسانی نقش مهمی در کاهش آمار تصادفات و مرگ و میر ناشی از حوادث رانندگی دارد

آرش نهبانندی



آمار بالای تصادفات و فوتی‌های ناشی از آن در ایران و اهمیت اطلاع‌رسانی و هشدار به افراد جامعه درباره دقت در رانندگی و کاهش میزان تصادفات در کشور، سبب شده وزارت بهداشت پویش «نه به تصادف» را از اسفند ۱۴۰۳ راه‌اندازی و به‌طور ویژه موضوع بروز تصادف و عوامل مؤثر در جلوگیری از آن را مطرح کند. این شرط لازم است، اما کافی نیست و به نظر می‌رسد به کارگیری تدابیر و انجام اقداماتی برای افزایش اجتماعی استقبال از این پویش می‌تواند آن را به موفقیت نزدیک‌تر کند. دکتر سید حسن موسوی چلک، معاون سلامت اجتماعی سازمان بهزیستی کشور درباره این پویش و اینکه چه عواملی می‌توانند استقبال اجتماعی از آن را بیشتر کنند به نکات جالبی اشاره کرده که در ادامه می‌خوانید.

### استفاده از تمام ظرفیت‌ها

موسوی چلک با بیان اینکه در پویش‌هایی از این دست از همه ظرفیت‌ها باید استفاده کرد، تأکید می‌کند: «شاید ورود یک فرد مذهبی، فرد سیاسی، استاد دانشگاه، رسانه، خبرنگار یا سلبریتی در چنین پویش‌هایی بتواند تأثیر گذاری آن را بیشتر کند. هر چه تنوع افراد بیشتر باشد، پیام پویش «نه به تصادف» به شیوه مؤثرتری به مردم خواهد رسید.»

او ادامه می‌دهد: «طبیعتاً روشی که در انتقال پیام پویش‌هایی از این دست اتخاذ می‌شود، در موفقیت آن مؤثر است. استمرار در اطلاع‌رسانی و ارائه اطلاعات درست نیز تأثیرگذار است و مانعاً توانیم با یک‌بار شرح توضیح درباره این پویش یا عکس گرفتن و بارگذاری در اینستاگرام کار این پویش را تمام شده بدانیم. نهادینه شدن موضوع پویش «نه به تصادف» مستلزم آن است که به‌طور مستمر اطلاعات درستی در این زمینه به مردم ارائه شود تا مردم برای مشارکت انگیزه پیدا کنند.»

### اهمیت نیروی انسانی

معاون سلامت اجتماعی سازمان بهزیستی درباره اینکه چه عواملی می‌توانند استقبال اجتماعی از پویش «نه به تصادف» را بیشتر کنند، توضیح می‌دهد: «من هم به این پویش پیوسته‌ام؛ چراکه اعتقاد دارم نیروی انسانی عامل تعیین‌کننده و تأثیرگذار در کاهش آمار تصادفات و فوتی‌های ناشی از آن است. البته این مسئله نافی عواملی نظیر ایمنی خودرو و ایمنی

جاده نیست، اما می‌توانیم روی آموزش و فرهنگسازی نیروی انسانی متمرکز شویم تا نقش آفرینی این عامل در تصادفات و مرگ و میر ناشی از آن کاهش پیدا کند یا به صفر برسد.» به گفته این جامعه‌شناس، افراد در واقع باید نسبت به این مسائل آگاه باشند که نباید با کج خلقی و لجبازی از هم سبقت بگیرند، از میان دیگر خودروها لایی بکشند و بوق بی‌جا بزنند.

موسوی چلک درباره دلایل میل به تخلف رانندگی می‌گوید: «موضوع قانون‌گریزی دلایل متعددی دارد. اول اینکه فرد به آن قانون باور ندارد و دوم فرد ترسی از مجازات منطبق با زیر پا گذاشتن قانون ندارد. این دو دلیل مهم‌ترین دلایل قانون‌گریزی افراد است. در همه حوزه‌ها نیز این قانون‌گریزی‌ها مصداق پیدا می‌کند که رانندگی یکی از آنهاست. اینکه تصور کنیم با دور دور کردن هیجان‌های خودمان را به شکل مثبتی تخلیه کرده‌ایم، درست نیست. ما باید ببینیم چه فرصت‌های دیگری در جامعه برای تخلیه هیجان‌های خود داریم که از رانندگی پرخطر و دور دور کردن‌های خطرناک اجتناب کنیم.» او تأکید می‌کند: «باید به دنبال فرصت‌های جایگزین سالم برای تخلیه هیجان‌های خود باشیم. در حال حاضر در جامعه ما شرایط عمومی و اجتماعی خیلی راضی‌کننده نیست. مردم در حال تجربه نوعی از خستگی هستند که البته مربوط به دولت‌ها نیست و مانگای سیاسی در این زمینه نداریم، اما واقعیت این است که خیلی وقت است حس خستگی در مردم ایجاد شده است. هر کسی هم به شیوه‌ای درصدی برطرف کردن خستگی خود است. یکی با رانندگی با هدف اینکه سر حال شود، این کار را می‌کند، فرد دیگری ورزش می‌کند و تفریحات سالم دارد و یکی هم نیکوکاری می‌کند. هر کدام از این افراد به دلیل اینکه در شرایط خود تغییر ایجاد کرده‌اند، لذت می‌برند.»

چرا تخلف می‌کنیم؟

### یک نمونه موفق

موسوی چلک به یک تجربه موفق خارجی در زمینه کاهش میزان فوتی‌های ناشی از تصادفات اشاره می‌کند و می‌گوید: «در تصادفات چند عامل اصلی وجود دارد؛ خودرو، جاده و نیروی انسانی. کشورهای موفق در زمینه کاهش تصادفات و فوتی‌های ناشی از آن مانند آلمان ضمن به‌روز کردن خودروها و ایمن کردن جاده‌های خود عمده تمرکزشان را روی نیروی انسانی یعنی فرهنگسازی و آموزش راننده قرار داده‌اند.» او ادامه می‌دهد: «تلاش‌های آلمان در این زمینه ظرف حدود ۳۰ سال نتیجه داد و تعداد فوتی‌های ناشی از تصادفات در این کشور از ۴۰ هزار نفر به ۲ یا ۳ هزار نفر رسید. انجمن مددکاران اجتماعی ایران طی چند سال کمپین پیشگیری از تصادفات را برگزار کرد. در این مقطع یک دوره آموزشی برگزار و مدرسی از آلمان را دعوت کردیم. این مدرس از ایرانیان مقیم آلمان و فعالیتش در حوزه کاهش تصادفات و فوتی‌های ناشی از آن بود. او نیز بر این نکته تأکید داشت که آموزش و فرهنگسازی برای نیروی انسانی مهم‌ترین عامل در کاهش تصادفات است.»